

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/22709 –

Zukunftsweisende Investitionen für Häfen als Weg aus der Corona-Krise

Vorbemerkung der Fragesteller

In fast keinem Land der Welt werden so viele Waren exportiert wie in Deutschland. Daher ist die deutsche Wirtschaft auf ein funktionierendes logistisches Netzwerk angewiesen. Immerhin ist jeder vierte Arbeitsplatz in Deutschland von diesen Exporten abhängig (<https://www.bpb.de/nachschlage/n/zahlen-und-fakten/globalisierung/52842/aussenhandel>).

In diesem Zusammenhang gewährleisten Häfen mit ihrer Infrastruktur funktionierende Lieferketten. Auf dem Seeweg werden laut Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) 90 Prozent des internationalen Handels abgewickelt. Allerdings leiden durch die Corona-Krise Häfen in ganz Deutschland unter Umschlagseinbußen. Davon sind der Umschlag von Containern, Stückgut, Fahrzeugen sowie der Fährverkehr und die Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen betroffen. Das Netzwerk der Hafenwirtschaft ist somit großen logistischen und finanziellen Herausforderungen ausgesetzt.

Aus Sicht der Fragesteller bietet sich jetzt die Gelegenheit, wichtige Investitionen in die Hafenwirtschaft zu tätigen. Mit deren Hilfe sollen die Häfen während der Corona-Krise nachhaltig unterstützt werden. Diese Investitionen betreffen vor allem den Breitband- und Wasserstoffausbau. Hierbei bietet die Nationale Wasserstoffstrategie die Möglichkeit, in den Häfen eine Wasserstoffinfrastruktur aufzubauen (https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/die-nationale-wasserstoffstrategie.pdf?__blob=publicationFile&v=16). Ein solcher Schritt ist nach Ansicht der Fragesteller notwendig, um den Seeverkehr weiter zu dekarbonisieren. Der Hafen in Rotterdam hat bereits Vorbereitungen getroffen, um in den nächsten drei Jahren Europas größte grüne Wasserstofffabrik zu errichten, die 359 000 Tonnen an CO₂-Emissionen einsparen soll (<https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemitteilungen/die-energie-wende-sorgt-fuer-viel-wirbel-beim-wasserstoff>). An diesem ehrgeizigen Beispiel kann sich Deutschland orientieren und einen Weg beschreiten, der die Häfen durch Innovationen und Investitionen gestärkt aus der Corona-Krise hervorgehen lässt.

1. Wie viele Mitarbeiter sind nach Kenntnis der Bundesregierung an deutschen Häfen beschäftigt?

Die Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Häfen des ISL – Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik fixiert die Zahl der Beschäftigten, die direkt mit dem Umschlag in Häfen, dem Betrieb von Häfen und komplementären Hafendienstleistungen in den Hafenregionen beschäftigt sind, auf ca. 36.100.

2. Wie viele Mitarbeiter an deutschen Häfen befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Kurzarbeit (bitte Anzahl mit Aufschlüsselung der einzelnen Häfen, bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?

Angaben der Statistik der Bundesagentur für Arbeit zur realisierten Kurzarbeit liegen aktuell bis März 2020 vor. Eine wirtschaftsfachliche Differenzierung der Ergebnisse basiert auf der Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 (WZ 2008). Ergebnisse für die Wirtschaftsklasse 5222 „Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt“ sowie für die Wirtschaftszweigunterklasse 52222 „Betrieb von Häfen“ der WZ 2008 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle: Realisierte konjunkturelle Kurzarbeit - Anzahl Kurzarbeiter nach ausgewählten Wirtschaftszweigen der WZ 2008

Deutschland
Ausgewählte Berichtsmonate

Berichtsmonat	Anzahl Personen in Kurzarbeit	darunter	
		5222 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt	darunter: 52222 Betrieb von Häfen
	1	2	3
Januar 2020	133.198	86	73
Februar 2020	133.924	8	-
März 2020	2.579.666	155	19

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Tabelle: Realisierte konjunkturelle Kurzarbeit - Anzahl Kurzarbeiter nach ausgewählten Wirtschaftszweigen der WZ 2008

Deutschland
Ausgewählte Berichtsmonate

Berichtsmonat	Anzahl Personen in Kurzarbeit	darunter	
		5222 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt	darunter: 52222 Betrieb von Häfen
	1	2	3
Januar 2020	133.198	86	73
Februar 2020	133.924	8	-

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

3. Haben deutsche Häfen finanzielle Unterstützung aufgrund der Corona-Krise von der Bundesregierung erhalten (KfW-Sonderprogramm, Soforthilfen, Wirtschaftsstabilisierungsfonds, Großbürgschaften, Bürgschaften der Bürgschaftsbanken, Überbrückungshilfe, etc.)?

Bei der Antragstellung im Rahmen der Corona-Soforthilfen des Bundes wurden zur statistischen Auswertung nur die Wirtschaftszweig-Kennzahlen auf Abschnittsebene erfasst, z. B. Abschnitt H „Verkehr und Lagerei“. Untergeordnete

Klassifizierungen, wie z. B. die Unterklasse „Betrieb von Häfen“, wurden dabei nicht gesondert ausgewertet.

Bei der elektronischen Antragstellung für die Überbrückungshilfe für kleine Unternehmen und mittelständische Unternehmen des Bundes war die Erfassung der Wirtschaftszweigkennzahl für alle Gliederungsebenen möglich, jedoch war die Eingabe bis zur letzten fünfstelligen Ebene der Wirtschaftszweigklassifikation zunächst nicht verpflichtend.

Für die Überbrückungshilfe liegen der Bundesregierung folgende Antragszahlen sowie folgende Fördersummen für die in Betracht kommenden Wirtschaftsbereiche vor:

ABSCHNITT H	– VERKEHR UND LAGEREI	2 Anträge	6.382,40 Euro
Abteilung 52	Lagerie sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	2 Anträge	2.677,08 Euro
Gruppe 52.2	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	19 Anträge	168.714,18 Euro
Klasse 52.22	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt	1 Antrag	35.132,07 Euro
Unterklasse 52.22.1	Betrieb von Wasserstraßen	1 Antrag	1.217,59 Euro
Unterklasse 52.22.2	Betrieb von Häfen	0 Anträge	-
Unterklasse 52.22.3	Lotsinnen und Lotsen in der Schifffahrt	1 Antrag	2.464,20 Euro
Unterklasse 52.22.9	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt a. n. g.	15 Anträge	88.608,09 Euro
	Gesamtanträge: 39 (in den aufgeführten Klassifikationen)		305.195,61 Euro

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine weitergehenden Informationen zu einzelnen, geförderten Häfen oder zur Höhe der von ihnen beantragten bzw. bewilligten Mittel vor.

4. Wenn ja, welche Häfen, und in welcher Höhe (bitte nach den einzelnen Häfen und der jeweiligen Art der finanziellen Unterstützung aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine expliziten Informationen vor.

5. Welche Häfen haben finanzielle Hilfe beantragt, diese aber nicht erhalten?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine expliziten Informationen vor.

6. Hält die Bundesregierung die finanzielle Unterstützung der deutschen Häfen in ihrer jetzigen Form für ausreichend?

Ja.

7. Wenn nein, plant die Bundesregierung Häfen in anderer Form zu unterstützen, und wie sieht dies konkret aus?

Siehe die Antwort zu Frage 6.

8. Ist die Bundesregierung dazu bereit, sich an öffentlichen Häfen zu beteiligen, wenn diese in Liquiditätsengpässe geraten?
9. Ist die Bundesregierung dazu bereit, sich an öffentlichen Häfen zu beteiligen, wenn diese aufgrund von Liquiditätsengpässen drohen, von ausländischen Investoren übernommen zu werden?

Die Fragen 8 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Das Stabilisierungsfondsgesetz sieht vor, dass eine Stabilisierung durch den Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) nur dann möglich ist, wenn anderweitige Finanzierungsmöglichkeiten nicht zur Verfügung stehen. Dies schließt mögliche Gesellschafterbeiträge ein, die bei öffentlichen Unternehmen in der Regel verfügbar sind. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben kann der WSF somit bei öffentlichen Unternehmen in der Regel nicht tätig werden.

10. Wie viele TEU (Zwanzig-Fuß-Standardcontainer) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bisher im Vergleich zum vorherigen und letzten Jahr auf dem Seeweg im- und exportiert?

Der Bundesregierung liegen derzeit keine weiteren eigenen Informationen vor.

11. Wie haben sich die Schiffsanläufe an deutschen Seehäfen nach Kenntnis der Bundesregierung bisher im Vergleich zum vorherigen und letzten Jahr entwickelt?

Informationen zu Schiffsanläufen an deutschen Seehäfen liegen dem Statistischen Bundesamt bis einschließlich April 2020 vor. Die Zahlen sind der beiliegenden Tabelle zu entnehmen (Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 5, April 2020).

12. Welches Potenzial sieht die Bundesregierung im Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur in deutschen Häfen?

Im Verkehrsbereich wird sich vor allem im Luft- und Seeverkehr langfristig eine Nachfrage nach klimaneutralen Treibstoffen entwickeln, welche auch durch die wasserstoffbasierten Energieträger aus PtX-Verfahren gedeckt werden kann. Je nach Einsatzbereich werden auch wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen sowie batterieelektrische Antriebe zur Anwendung kommen. Diesbezüglich muss die technische Entwicklung aber noch abgewartet werden. Die Entwicklung einer Versorgungsinfrastruktur für Wasserstoff und wasserstoffbasierte Energieträger aus PtX-Verfahren wird also voraussichtlich auch in deutschen Häfen notwendig sein, wird aber in ihrer Ausgestaltung stark von den schlussendlich dominierenden Antriebstechnologien bestimmt werden.

13. Welche Rolle wird die Nationale Wasserstoffstrategie in diesem Zusammenhang spielen?

Im Rahmen der Nationalen Wasserstoffstrategie setzt die Bundesregierung im Schifffahrtsbereich primär auf die Förderung von Antriebstechnologien (Maßnahme 28), insbesondere im Maritimen Forschungsprogramm im Querschnittsthema „Maritime.Green“ (Green Shipping). Auf EU-Ebene befindet sich aktuell die Partnerschaftsinitiative „Zero-Emission-Waterborne Transport“ für das neue HORIZON Europe in Vorbereitung. Ziel ist das Nullemissionenschiff mit

geschlossenen Stoffkreisläufen. Für das Maritime Forschungsprogramm sind von 2020 bis 2024 ca. 25 Mio. Euro eingeplant, wovon auch ein Teil im Kontext Wasserstoff genutzt werden kann. Zudem sieht die Maßnahme 13 der Nationalen Wasserstoffstrategie vor, dass sich die Bundesregierung für die internationale Harmonisierung von Standards bezüglich Mobilitätsanwendungen für Wasserstoff- und Brennstoffzellensysteme (u. a. bei der Zulassung von Schiffen) einsetzen wird.

14. In welcher Höhe werden Häfen von finanziellen Zuwendungen aus der Nationalen Wasserstoffstrategie profitieren?

Im Bereich Infrastruktur sieht die Nationale Wasserstoffstrategie keine Festlegung bei der Förderung von Hafeninfrastrukturen fest. Eine Einigung der Ressorts zur Mittelverteilung aus dem Konjunkturpaket vom 3. Juni 2020 (Ziffer 36, Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie) steht noch aus.

15. Welche Häfen werden von finanziellen Zuwendungen aus der Nationalen Wasserstoffstrategie profitieren?

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Nationalen Wasserstoffstrategie keine Festlegung zu bestimmten Standorten.

16. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse über die Planung einer Wasserstoffinfrastruktur an einem deutschen Hafen vor, und wenn ja, welche?

Die Errichtung von Wasserstoffinfrastrukturen in den Häfen liegt im Verantwortungsbereich von Ländern und Häfen. Entsprechende Projekte werden von der Bundesregierung nicht systematisch erfasst. Erkenntnisse zu Projekten in Häfen, die über die öffentlich zugängliche Presseberichterstattung hinausgehen, liegen der Bundesregierung nicht vor. Beispielsweise gibt es Pläne der Hansestadt Hamburg im Hamburger Hafen eine größere Anlage für Wasserstoff-Elektrolyse zu errichten. Die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein haben ihre Planungen zum Aufbau einer grünen Wasserstoffwirtschaft in der Norddeutschen Wasserstoffstrategie dargelegt. Darin sollen die Seehäfen als Logistik- und Wirtschaftszentren mit ihren Importterminals künftig eine wesentliche Rolle bei Import und Verteilung von grünem Wasserstoff und synthetischen Energieträgern, bei der Nutzung von Wasserstoff sowie beim Export von Wasserstofftechnologien und -komponenten spielen.

17. Wie schätzt die Bundesregierung den Zugang zu 5G an Häfen ein?

Die Telekom versorgt zwei Drittel der deutschen Bevölkerung bis Ende 2020 und schon heute 40 Mio. Kundinnen und Kunden mit 5G. Vodafone stellt bis Jahresende 2020 10 Mio. (bis 2021 20 Mio.) Mobilfunkkundinnen und Mobilfunkkunden in Deutschland 5G zur Verfügung. Telefonica will 30 Städte mit insgesamt 16 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern bis Jahresende 2022 mit 5G versorgen. Im Rahmen der letzten Frequenzversteigerung der Bundesnetzagentur im Sommer 2019 sind zahlreiche Versorgungsaufgaben an die Vergabe der Frequenzen geknüpft worden, um die Mobilfunkversorgung entlang von Straßen, Bahnstrecken und Wasserwegen deutlich zu optimieren. Bis Ende 2024 sind die Seehäfen sowie das Kernnetz der Wasserstraßen im Binnenbe-

reich mit mindestens 50 Mbit/s auszubauen. 4G ist die Grundlage auch für den 5G-Ausbau.

18. Welche Häfen sind nach Kenntnis der Bundesregierung an ein Breitbandnetz angeschlossen (bitte aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung wegen der Unstimmigkeit der Begrifflichkeit des Anschluss an ein Breitbandnetz keine eigenen Erkenntnisse vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.