

**Rückmeldung
zur öffentlichen Konsultation der
EU-Hafenstrategie**

Wien, 28. Juli 2025

Über den Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft

Unser Ziel ist es, Dienstleistungen der Daseinsvorsorge in hoher Qualität für alle zugänglich und leistbar zu machen. Der Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft (VÖWVG) fördert dazu den Wissensaustausch und die Vernetzung von Unternehmen und Organisationen der Daseinsvorsorge mit Institutionen aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft, insbesondere in den Bereichen Energiewirtschaft, öffentlicher Verkehr, Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Abfallwirtschaft, wirtschafts- und finanzpolitische Steuerung, Wohnen, Sozialdienstleistungen und Gesundheitswesen so- wie Bildung. Neben der Organisation von Informations- und Netzwerkveranstaltungen bereiten wir für unsere Mitglieder insbesondere auch Gesetzesinitiativen auf nationaler und EU-Ebene auf, um sie in der Erbringung ihrer essenziellen Dienstleistungen bestmöglich zu unterstützen.

Rechtsform: Verein

Sitz: Stadiongasse 6-8, A-1010 Wien

ZVR-Zahl (AT): 338965482

Zuständigkeit: LPD Wien, Abteilung für Vereins- Versammlungs- und Medienrechtsangelegenheiten

EU-Transparenzregisternummer: 643879152710-58

Einleitung

Der Verband der Öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs (VÖWG) vertritt die Interessen zentraler Akteure der öffentlichen Wirtschaft, insbesondere im Bereich der Daseinsvorsorge. Unsere Mitglieder sind essenzielle Anbieter öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen, die den Schiffsverkehr in Österreich und im Donauraum prägen. Dazu gehören sowohl Hafenunternehmen als auch Infrastrukturbetreiber, die sich mehrheitlich oder vollständig im Eigentum der öffentlichen Hand befinden und somit eine tragende Rolle in der nachhaltigen und effizienten Mobilität spielen.

Binnenhäfen bilden das Rückgrat innerhalb der europäischen Wirtschaft und des Transportnetzwerks. Der VÖWG begrüßt ausdrücklich das Ziel der Europäischen Kommission, durch eine EU-Hafenstrategie die gegenwärtigen Herausforderungen des Sektors zu adressieren und Lösungen zu entwickeln, insbesondere in den folgenden Bereichen: Bürokratieabbau, Zugang zu Finanzierungsmitteln, Resilienz gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels, strategische Autonomie, arbeitsrechtliche Dimensionen sowie multimodale Verkehrsanbindungen. In dieser Stellungnahme möchte der VÖWG die genannten Bereiche aufgreifen und Vorschläge unterbreiten, wie sich die Rahmenbedingungen für den Betrieb von Häfen EU-weit verbessern lassen.

Abbau administrativer Hürden

Binnenhäfen übernehmen eine zentrale Rolle in der europäischen Wirtschaft sowie bei der grünen Wende und der Erreichung der EU-Klimaziele besonders im Hinblick auf Carbon-Capture-Technologien und die Nutzung von Offshore-Windenergie. Dies erfordert den Ausbau neuer Infrastruktur sowie die Sanierung und den Umbau bestehender Häfen. Bisher sind Genehmigungsverfahren langwierig und herausfordernd, insbesondere im Zusammenhang mit der Energiewende. Daher gilt es, diese Verfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen, um eine zeitgerechte Umsetzung zu gewährleisten und Binnenhäfen zu entlasten.

In Anbetracht ihrer Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge verfügen die meisten Binnenhäfen nur über eine überschaubare Verwaltung und eine geringe Gewinnspanne, die durch den internationalen Kostendruck zusätzlich geschmälert wird. Jeder zusätzliche bürokratische Aufwand im Zuge der Nachhaltigkeitsberichterstattung führt daher zu einer erheblichen Belastung. Vor diesem Hintergrund sollten sie im Rahmen der Omnibus-Verordnung zur CSRD-Berichterstattung besonders berücksichtigt werden, um den Verwaltungsaufwand zu reduzieren und sie gezielt zu entlasten.

Zugang zu Finanzierungen erleichtern und erweitern

Ein weiterer wesentlicher Aspekt des Bürokratieabbaus ist der erleichterte Zugang zu Finanzierungsmitteln und deren Erweiterung. Vor allem kleinere Binnenhäfen stehen in direktem Wettbewerb zu großen Seehäfen um Fördermittel und haben geringere Kapazitäten beim Förderansuchen. Sowohl der MFR als auch die CEF sollten daher ausreichende und angemessene finanzielle Mittel zur Verfügung stellen, damit kleinere Binnenhäfen im Rahmen von TEN-T und TEN-E die erforderlichen Investitionen in Infrastruktur und Innovation tätigen können. Zudem sollten die Vergabeverfahren für CEF-Programme transparent, vereinfacht und nachvollziehbar gestaltet werden.

Die Hafenstrategie sollte diese Herausforderungen berücksichtigen und effektive Finanzierungsmittel für die Instandhaltung, Renovierung und Erweiterung sowie für die Innovationsfinanzierung insbesondere von Binnenhäfen im Sinne des Green Deals identifizieren. Vor allem in den Bereichen der Digitalisierung und Automatisierung - beispielsweise der Betriebssysteme oder Multimodalität - sind neue Finanzierungsmittel erforderlich, um dem aufgrund der Modernisierungsaufwände entstehenden Investitionsdruck gerecht zu werden.

Widerstandsfähigkeit gegen den Klimawandel

Die Folgen des Klimawandels bringen eine Vielzahl neuer Risiken mit sich und erfordern Investitionen, um die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen umzusetzen und die Klimaziele zu erreichen. Sie gefährden unmittelbar die Infrastruktur von Häfen durch beispielsweise extreme Regenfälle oder Überflutungen. Zudem stellen sie eine Gefahr für Transportnetzwerke und Lieferketten dar. Niedrige Pegelstände in Flüssen, bedingt durch Dürreperioden, verringern die Ladekapazität von Fracht- und Transportschiffen oder machen eine Befahrung sogar gänzlich unmöglich. Daher gilt es, gezielte Investitionen in eine modernisierte Infrastruktur zu fördern, um sich an solche Ereignisse anzupassen und mit ihnen umzugehen, und um langfristig Widerstandsfähigkeit und Kapazitäten gegenüber den Folgen des Klimawandels aufzubauen. Des Weiteren sollten Häfen als Akteure im Bereich der Kreislaufwirtschaft gestärkt und CO²-neutrale Logistikkösungen von und zu Binnenhäfen systematisch gefördert werden.

Strategische Autonomie

Als Teil der kritischen Infrastruktur, sollten Binnenhäfen langfristig in öffentlicher bzw. kommunaler Hand bleiben, um wirtschaftliche Resilienz und regionale Entwicklung zu gewährleisten. Übernahmen durch Investoren aus Drittstaaten bergen nicht nur Risiken für die strategische Autonomie, sondern auch für den Sozialdialog und die Arbeitsbedingungen. Deshalb ist es essentiell, dass die Führungs- und Verwaltungskontrolle in regionaler öffentlicher und nicht zuletzt in europäischer Hand bleibt. Der VÖWG verweist auf die spezifische Situation Österreichs als neutrales Land,

ist sich aber der geopolitischen Dringlichkeit bewusst, dass Investitionen im Bereich der militärischen Mobilität erforderlich sind.

Arbeitsrechtliche Absicherungen

Die langfristige Resilienz und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der europäischen Häfen ist eng verknüpft mit dem Angebot an qualifizierten Arbeitskräften und ausgebildetem Personal insbesondere im Zusammenhang mit neuen Technologien und Umweltstandards. Die EU-Hafenstrategie sollte sich deshalb für qualitativ hochwertige, sichere und faire Arbeitsbedingungen, stabile und transparente Anstellungsmodelle sowie Sozialschutzbestimmungen für Hafentarbeiter:innen einsetzen. Ein effektiver Sozialdialog auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene stellt zudem einen fairen Wettbewerb und ein Level Playing Field für Hafen-Dienstleistungsanbieter und – Arbeiter:innen sicher. Auch sollte darauf geachtet werden, dass Praktiken der Frachtumlenkung über Drittstaaten, die das EU-Emissionshandelssystem oder arbeitsrechtliche Vorschriften untergraben, in der Hafenstrategie angesprochen werden.

Anschlussmöglichkeiten zwischen Häfen und Schienenverkehr

Um die zentrale Rolle der Häfen im europäischen Transportnetzwerk weiter zu festigen, sollte die Hafenstrategie eine Anbindung aller Häfen an den Schienenverkehr fördern und ausbauen. Für multimodale Logistiksysteme und ein optimiertes EU-weites Supply-Chain-Management ist die Anbindung zwischen Häfen und dem Schienenverkehr essentiell. Daher ist eine Steigerung des Marktanteils, multimodaler Verbindungen zwischen Häfen und dem Schienenverkehr, wichtig. Binnenhäfen, die eine hervorragende Anschlusskapazität an den Schienenverkehr haben sind für die Versorgung ganzer Binnenländer und Regionen von großer Bedeutung. Deshalb ist es entscheidend, dass sich die EU-Hafenstrategie an der TEN-T-Verordnung orientiert und die European Transport Corridors (ETCs) weiter ausgebaut werden.

Zusammenfassung

Der VÖWG bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme und begrüßt grundsätzlich die Zielsetzungen der Kommission, eine umfassende Hafenstrategie zu entwickeln. Als entscheidend für den Erfolg dieser Initiative erachten wir die folgenden Aspekte:

- Abbau von administrativen Hürden umsetzen
- Zugang zu Finanzierung für Binnenhäfen erleichtern
- Widerstandsfähigkeit gegen den Klimawandel verbessern
- Strategische Autonomie und Wettbewerbsfähigkeit sichern
- Arbeitsrechtliche Absicherungen berücksichtigen
- Anschlussmöglichkeiten zwischen Häfen und Schienenverkehr ausbauen

Inhaltliche Verantwortung

Pia Zekay, MA

Verkehrs- und Wohnungspolitik

+43-1-4082204-17

pia.zekay@voewg.at

Jeremias Jobst, MA MSc (WU)

Wirtschaftspolitik

+43-1-4082204-26

jeremias.jobst@voewg.at