

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

7. September 2010  
Hei/St/I-112

## **Umsetzung Nationales Hafenkonzep Maßnahmen, die nach Auffassung des ZDS prioritär umgesetzt werden sollten**

### **1. Maßnahme 2. Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern und Maßnahme 2.2 Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume beseitigen**

Angesichts der globalen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise hatten wir vorgeschlagen, zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen beide Maßnahmen prioritär umzusetzen.

- Zur Unterstützung der eingeleiteten Maßnahmen zur wettbewerbsfähigen Gestaltung der Anlaufkosten unserer Häfen sollten die Befahrensabgaben des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) zeitlich befristet gesenkt werden, um dauerhaft Verkehrsverlagerungen zu Lasten unserer Seehäfen zu verhindern.

Die NOK-Gebühren befinden sich auf einem Niveau, das den Schifffahrtsweg über Skagen in die Ostsee wirtschaftlich sinnvoll macht und die Entfernungs- und Zeitvorteile der deutschen Seehäfen gegenüber den Westhäfen bei der Nutzung des NOK für Verkehre von und nach Skandinavien, dem Baltikum und Russland relativiert.

- Um deutsche Seehafenbetriebe in der Krise von den Kosten ihrer nicht ausgelasteten Umschlagkapazitäten zu entlasten, sollte im laufenden Gesetzgebungsverfahren die Stromsteuer für energieintensive Seehafenbetriebe in dem von der EU vorgegebenen Rahmen ermäßigt werden.

- Außerdem sollten die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen im Hinterlandverkehr durch unterschiedliche Bestimmungen der Trassenpreise beseitigt werden.

Die krisenbedingte Verlagerung von Verkehren in die Westhäfen wird durch geringere Trassenpreise im niederländischen Seehafenhinterlandverkehr begünstigt. In Deutschland beträgt der Trassenpreis im Seehafenhinterlandverkehr im Durchschnitt 2,63 € pro Zugkilometer, während in den Niederlanden auf der Betuwelinie 1,41 € pro Zugkilometer zu zahlen sind.

Auf dem maritimen Krisengipfel am 5. Juli 2010 beim Maritimen Koordinator kam das Bundesverkehrsministerium bei seinem Prüfungsauftrag jedoch zu dem Ergebnis, dass keine Möglichkeit besteht, diese Maßnahmen umzusetzen.

Der ZDS hat dies bedauert.

Wir schlagen daher jetzt vor, folgende Maßnahmen vorzuziehen:

## **2. Maßnahme 1.1 seewärtigen Zufahrten ausbauen und Maßnahme 1.2 Priorität für den Ausbau von Hinterlandanbindungen**

Die von den Verkehrsministern der Küstenländer im September 2008 verabschiedete Ahrensburger-Liste sollte als ein Investitionsschwerpunkt des Bundes beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorrangig umgesetzt werden.

Diese Projekte sollten im Rahmen der Finanzplanung des Bundes bis 2014 finanziell abgesichert werden.

Bei der derzeit laufenden Bedarfsplanüberprüfung sollten diese Projekte Priorität erhalten.

Damit diese Projekte einem schnelleren Baubeginn zugeführt werden können, sollte verstärkt vom Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz und seinem besonderen Schwerpunkt „Hafenanbindungen“ Gebrauch gemacht werden.

Nach Vorlage der jeweiligen Planfeststellungsbeschlüsse sollte der Bund unverzüglich mit den Bauarbeiten dieser Projekte beginnen.

## **3. Maßnahme 1.4 Förderung der europäischen Kurzstrecken-Seeschifffahrt**

Danach wird der Bund das Umweltentlastungspotenzial der Verlagerung von Gütertransport auf den Kurzstreckenseeverkehr ermitteln und bewerten und auf dieser Basis konkrete Verlagerungsmaßnahmen entwickeln sowie hierfür die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen.

Aufgrund des IMO-Beschlusses, den Schwefelanteil für Schiffstreibstoffe im Verkehr auf Nord- und Ostsee von derzeit 1% auf 0,1% in 2015 zu reduzieren, befürchten wir, dass bestehende Seeverkehre auf Landverkehre verlagert werden mit nachteiligen Folgen für das Ladungsaufkommen in deutschen Seehäfen.

VDR und ZDS haben deshalb unter Einbeziehung des BMVBS ein Gutachten in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen der IMO-Entscheidung zu untersuchen. Sobald die Ergebnisse dieses Gutachtens vorliegen, sollten zügig Entscheidungen getroffen werden, um die zu erwartenden negativen Auswirkungen des IMO-Beschlusses auf Schifffahrt und Häfen in Nord- und Ostsee zu vermeiden.

#### **4. Maßnahme 2.7 Vermarktung des Seehafenstandortes Deutschland intensivieren**

Danach unterstützt der Bund die gemeinsame Vermarktungsinitiative der deutschen Seehäfen im Ausland durch deren Einbeziehung in die Aktivitäten des Logistics Council Germany (LCG).

Der Bund sollte das LCG in die Lage versetzen, die Zusagen des Bundesverkehrsministeriums gegenüber dem Marketing-Forum „Seaports of Germany“ einzuhalten.

Dabei wird das Marketing-Forum künftig voraussichtlich unter „German Ports“ firmieren.

#### **5. Maßnahme 2.9 Kooperationen von Hafenstandorten und –unternehmen unterstützen**

Zur prioritären Umsetzung dieser Maßnahme haben der ZDS und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) eine gemeinsame Arbeitsgruppe zur konzeptionellen Vernetzung von See- und Binnenhäfen gegründet.

Die Arbeitsgruppe hat im April 2010 einen Zwischenbericht über ihre Arbeit vorgelegt. Dabei wurde das weitere Verfahren zur Abarbeitung der einzelnen Aufgabenpakete besprochen. Damit geht die gemeinsame Arbeit in die zweite Phase.

Als Vertreterin des Bundesverkehrsministeriums nahm die Leiterin des Referats „Nationale See- und Binnenschifffahrtspolitik, Hafenwirtschaft“, Frau Hilde Kammerer, an der Besprechung im Juli 2010 teil.