

ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04

Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de

Internet: www.zds-seehaefen.de

18. März 2009

Hei/St/IV-2/8 (SA)

Stellungnahme des ZDS
zum
Entwurf eines Nationalen Hafenkonzpts
für die See- und Binnenhäfen
(Stand: 19.02.2009)

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Der Entwurf des Nationalen Hafenkonzpts für die See- und Binnenhäfen in der Fassung vom 19.02.2009 wird vom ZDS grundsätzlich begrüßt.

Die darin beschriebenen Herausforderungen und Chancen der deutschen Seehäfen sowie die definierten Ziele des Nationalen Hafenkonzpts werden von uns weitgehend unterstützt.

Besonders begrüßen wir, dass der Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und –knoten ein Schwerpunkt des Hafenkonzpts ist. Angesichts der nationalen Bedeutung der deutschen Seehäfen für die gesamte deutsche Volkswirtschaft ist es wichtig, dass die finanziellen Mittel zum notwendigen Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zeit- und bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden. Dabei muss der Ausbau der Seehafenanbindungen marktgerecht erfolgen.

Auch die weiteren Schwerpunkte des Nationalen Hafenkonzpts, wie die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, die Sicherung und Stärkung der Ausbildung und Beschäftigung, die Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes sowie die Optimierung der Sicherheit der Lieferketten, werden vom ZDS weitgehend unterstützt.

Insgesamt erwartet der ZDS vom Nationalen Hafenkonzpt konkrete Maßnahmen zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.

II. Spezielle Bemerkungen zu einzelnen Maßnahmen des Entwurfs

Zu einzelnen Maßnahmen des Entwurfs (Kap. IV) möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

1.1 Seewärtige Zufahrten ausbauen

Der ZDS begrüßt, dass der Bund nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses unverzüglich mit den entsprechenden Baumaßnahmen zu den Fahrrinnenanpassungen beginnen wird.

Dabei fehlt im 1. Spiegelstrich auf S. 33 allerdings die Fahrrinnenanpassung der Unterweser, die angesichts der Schiffsgrößenentwicklung der seewärtigen Erreichbarkeit der Häfen in Nordenham, Brake und Bremen zusammen mit der Außenweservertiefung dient. Wir bitten, diese Maßnahme entsprechend zu ergänzen.

1.2 Dem gezielten Ausbau von Hinterlandanbindungen Vorrang vor volkswirtschaftlich weniger rentablen Projekten einräumen

Die Maßnahmen zum Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen werden in dem Entwurf im Hinblick auf ihren Umsetzungszeitraum als langfristige Aufgaben bezeichnet.

Auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz 2006 hatte der Bund zugesagt, bis 2010 5,1 Mrd. € in den Ausbau der Seehafenanbindungen zu investieren. Auf S. 7 des Entwurfs wird darauf hingewiesen, dass für die "Prioritätenliste" der Seehafenanbindungen im Investitionsrahmenplan 2006 - 2010 eine Summe von 5,1 Mrd. € vorgesehen ist.

Die Verkehrsinfrastruktur im Hinterlandverkehr stößt schon heute an ihre Kapazitätsgrenzen (siehe S. 34 oben des Entwurfs). Daher müssen die Projekte zeit- und bedarfsgerecht umgesetzt werden. Hierfür ist es wichtig, die Ausbaumaßnahmen finanziell abzusichern.

Im Maßnahmenteil des Hafenkonzpts müssen daher klare Aussagen zur Sicherung der Finanzierung dieser Projekte getroffen werden. Auch die Küstenwirtschaftsminister und -senatoren hatten in ihrem Schreiben vom 08.12.2008 Bundesverkehrsminister Tiefensee gebeten, die Projekte der "Ahrensburger-Liste" in den Planungen für den Bundeshaushalt abzusichern.

Der 4. Spiegelstrich auf S. 34 des Entwurfs sollte daher dahingehend geändert werden, dass der Bund die Projekte der von den Verkehrsministern der Küstländer verabschiedeten Liste mit wichtigen norddeutschen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen in den Planungen für den Bundeshaushalt absichert.

Außerdem sollte der Bund auch regionale Schieneninfrastruktur im Seehafen-hinterlandverkehr, d. h. die Infrastruktur nicht-bundeseigener Eisenbahnen, fördern. Dies wäre kostengünstig und effizient. Laut Wissenschaftlichem Dienst des Deutschen Bundestages hat der Bund diese Möglichkeit. Auch diese Maßnahme sollte als Spiegelstrich auf den Seiten 34/36 des Entwurfs aufgenommen werden.

Die vorgesehene verstärkte Mobilisierung privaten Kapitals für die infrastrukturelle Anbindung der Seehäfen (siehe 3. Spiegelstrich auf Seite 36 des Entwurfs) darf nicht dazu führen, dass sich der Bund aus seiner Verantwortung für die Anbindung der Seehäfen zurückzieht.

1.5 Grenzüberschreitende Verkehre optimieren

Die deutschen Seehäfen sind bedeutende Schnittstellen des internationalen Güterverkehrs. Sie erfüllen damit wichtige Transitfunktionen als Nahtstellen der zentraleuropäischen Verkehrsdrehscheibe Deutschland und als Knoten trans-europäischer Verkehrsnetze. Auf S. 11 des Entwurfs wird auf die Transitfunktion der deutschen Seehäfen im Einzelnen hingewiesen.

Bei der Abwicklung dieser Transitverkehre findet erhebliche Wertschöpfung in deutschen Seehäfen sowie im Zu- und Ablaufverkehr auf der Schiene durch Eisenbahnverkehrsunternehmen statt, an denen deutsche Hafenunternehmen beteiligt sind. Diese Verkehre dürfen bei der im europäischen Kontext vorgesehenen Prüfung des Bundes, grenzüberschreitende Verkehre zu optimieren, nicht zur Disposition gestellt werden.

1.7 Hafeninfrastrukturen verbessern, Suprastrukturen modernisieren und erweitern

Gemäß dem 4. Spiegelstrich auf S. 47 des Entwurfs erwartet der Bund, dass die Länder und die Hafenwirtschaft prüfen, inwieweit privatwirtschaftlich organisierte und finanzierte Errichtung von Hafeninfrastrukturen auch unter Wettbewerbsgesichtspunkten durchführbar sind. Diese vorgeschlagene Maßnahme sollte gestrichen werden.

Häfen und Hafenanlagen sind Teile der nationalen Infrastruktur. Sie sind Basis der wirtschaftlichen Entwicklung und gesellschaftlichen Mobilität. Hafeninfrastrukturen in die Verantwortung und Verfügungsmacht privater Finanzier zu geben, kann dazu führen, dass die Anlagen im Hafen ihrem eigentlichen Zweck entzogen werden. Dies hätte schwerwiegende Auswirkungen auf vor- und nachgelagerte Infrastrukturen, wie Straßen, Schienen und Wasserwege, die bis zu nachträglichen Fehlinvestitionen in diese Objekte führen können, da das Bindeglied Hafen oder Teile davon ihrer Nutzung entzogen wurde. Dies ist im Interesse langfristiger Investitionssicherheit und der Sicherung von nationalen Seeverkehrsverbindungen zu vermeiden.

Für die Errichtung der Hafeninfrastuktur sind daher die Länder zuständig. Diese Aufgabe ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Auch in unseren ausländischen Wettbewerbshäfen ist die Errichtung der Hafeninfrastuktur eine öffentliche Aufgabe. Von diesem Grundsatz sollte daher nicht einseitig abgewichen werden. Erhebliche Wettbewerbsnachteile wären die Folge.

1.9 Hafenpolitik des Bundes strategischer ausrichten

Wir unterstützen das Vorhaben, die Strategie der see- und landseitigen Anbindung unserer Seehäfen weiterzuentwickeln. Der Ausbau der Seehafenanbindungen muss aber auch weiterhin projektbezogen erfolgen.

Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft haben die prioritären Ausbauprojekte weitgehend abgestimmt. Die vorgesehene Maßnahme, dass der Bund in Kooperation mit den Ländern Teilraumordnungspläne mit länderübergreifenden Standortkonzepten für Seehäfen aufstellen wird, ist daher zumindest für absehbare Zeit nicht erforderlich.

Auf S. 19 des Entwurfs wird darauf hingewiesen, dass die Planaufstellung im Bedarfsplan erfolgen soll. Im Nationalen Hafenkonzept, das ein strategischer Leitfaden des Bundes für seine Hafenpolitik in den kommenden zehn Jahren

sein soll, sollte daher klargestellt werden, dass in diesem Zeitraum die Aufstellung von Teilraumordnungsplänen für die Seehäfen nicht erforderlich ist.

2.1 Faire und einheitliche internationale Wettbewerbsbedingungen erwirken

Die vorgeschlagene Maßnahme, dass der Bund nach Verabschiedung der Änderung des Außenwirtschaftsgesetzes von dem besonderen Verfahren zur Prüfung ausländischer Investitionen in Deutschland Gebrauch machen und beabsichtigte Übernahmen von Hafeneinrichtungen durch Investoren aus Ländern außerhalb der EU unter Berücksichtigung von nationalen Sicherheitsinteressen prüfen wird, wird von uns nachdrücklich begrüßt, um gegebenenfalls einen Ausverkauf der deutschen Hafenwirtschaft zu vermeiden.

2.2 Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume beseitigen

Wir begrüßen, dass bei der Herstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen in der EU darauf zu achten ist, Möglichkeiten der Mitgliedstaaten zu wahren, nationalen Spielräume auszunutzen.

Insbesondere Port Authorities müssen bei der Überlassung von Hafengrundstücken auch weiterhin in der Lage sein, das Gewerbegebiet Hafen eigenverantwortlich nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können. Beim Abschluss von Miet- und Pachtverträgen sowie bei deren Verlängerung und Erweiterung sowie beim Flächentausch benötigen sie auch weiterhin den erforderlichen Gestaltungsspielraum.

Da Dienstleistungskonzessionen nicht dem sekundären Vergaberecht, sondern dem Primärrecht unterliegen, sollte auf S. 57 2. Absatz des Entwurfs die Wortung „bei der Flächen- und Konzessionsvergabe“ durch „bei der Überlassung von Hafengrundstücken und dem Abschluss von Miet- und Pachtverträgen“ ersetzt werden.

Außerdem begrüßen wir, dass der Bund sich dafür einsetzen wird, die Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Bestimmungen bei den Trassenpreisen abzubauen.

2.7 Vermarktung des Seehafenstandortes Deutschland intensivieren

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

Wir erwarten vom LCG, dass die bisherigen Zusagen des Bundesverkehrsministeriums gegenüber dem Marketing-Forum „Seaports of Germany“ eingehalten werden.

Bei der gemeinsamen Vermarktungsinitiative muss die Wettbewerbssituation der deutschen Seehäfen untereinander allerdings berücksichtigt werden.

3.2 Programme zur Qualifizierung und Integration von Langzeitarbeitslosen fortführen

Der ZDS steht zu seiner Zusage, bis 2012 2.800 vorwiegend Langzeitarbeitslose zu qualifizieren und einzustellen. Einseitige weitere Verpflichtungen, ohne die Mittel aufzustocken, können nicht übernommen werden. Für 2012 ist die eingegangene Verpflichtung ohnehin ein ehrgeiziges Ziel.

Die in dem Entwurf vorgeschlagene Prüfung, zusätzlich weitere Qualifizierungsmaßnahmen durchzuführen und die Auszubildenden nach Abschluss ihrer Ausbildung einzustellen (siehe 2. Spiegelstrich auf S. 75 des Entwurfs), sollte daher gestrichen werden.

Nach 2012 wird der ZDS weitere Qualifizierungsmaßnahmen von Langzeitarbeitslosen jedoch in Erwägung ziehen.

3.4 Arbeitsbedingungen der Hafenbeschäftigten verbessern und Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz gewährleisten

Angemessene Löhne und Arbeitsbedingungen unterliegen der Tarifautonomie und sind Gegenstand der Tarifverhandlungen zwischen dem ZDS und der Gewerkschaft ver.di.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen im 1. und 2. Spiegelstrich auf S. 79 des Entwurfs sollten daher entsprechend geändert werden.

4.1 Schadstoff- und Treibhausgasemissionen in den Häfen und auf den Wasserwegen reduzieren, Ökosysteme erhalten

Die Seeschifffahrt steht im globalen Wettbewerb. Daher sind internationale Regelungen erforderlich. Im 2. Spiegelstrich auf S. 82 des Entwurfs sollte daher das Wort „möglichst“ gestrichen werden.

Die einseitige Einrichtung von SECAs in Nord- und Ostsee hat Auswirkungen auf den Verkehrsträger- und Verkehrswegewettbewerb und damit auch auf den Wettbewerb der Hafenstandorte. Im Nationalen Hafenkonzept sollten daher als Zwischenlösung bis zur weiteren Einrichtung europäischer SECAs insbesondere im Mittelmeer Kompensationsmaßnahmen des Bundes angekündigt werden, um Wettbewerbsnachteile für deutsche Seehäfen zu vermeiden. Im 4. Spiegelstrich auf S. 82 des Entwurfs sollte die beschriebene Maßnahme entsprechend geändert werden.

Landstromversorgung von Schiffen im Hafen kann in bestimmten definierten Verkehren eine sinnvolle Maßnahme sein. Eine flächendeckende Landstromversorgung in den deutschen Seehäfen lehnen wir jedoch ab.

5.1 Internationale einheitliche und verbindliche Standards zur Gefahrenabwehr fortentwickeln

Die beschriebenen Maßnahmen sollten um folgende Maßnahme ergänzt werden:

- „Der **Bund** präferiert zur weiteren Optimierung der Sicherheit der Lieferketten im Einklang mit der Europäischen Kommission und dem SAFE-Rahmenabkommen der Weltzollorganisation den Grundsatz einer risikoorientierten Stichprobenuntersuchung und mehrschichtigen Risikoanalyse anstelle einer vollständigen Kontrolle der beförderten Frachtgüter.“

Es ist unbedingt zu vermeiden, dass Sicherheitsmaßnahmen erhöhte Stau-, Zwischenlagerungs- und Verzögerungskosten in der Lieferkette generieren.

Im Übrigen möchten wir zur gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der See- und Binnenhäfen (siehe S. 5 des Entwurfs) darauf hinweisen, dass 2007 über 315 Mio. t Güter in den deutschen Seehäfen insgesamt umgeschlagen wurden. Dabei handelt es sich um die Zahlen der amtlichen Seeschiffahrtsstatistik, d. h. um den Güterumschlag in den deutschen Seehäfen einschließlich des Seegüterumschlags der Binnenhäfen.

Außerdem sind nach unserer Berechnung 500.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt seehafenabhängig.