

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

3. Juli 2009

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

Stellungnahme des ZDS
zum
Nationalen Hafenkonzept
für die See- und Binnenhäfen
vom 17. Juni 2009

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Das Nationale Hafenkonzept des Bundes für die See- und Binnenhäfen wird vom ZDS begrüßt.

Die mit diesem Konzept vorgelegte Strategie für eine Hafenpolitik des Bundes in den kommenden zehn Jahren bietet gute Voraussetzungen, die künftigen Herausforderungen zu bewältigen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Seehafenstandortes Deutschland zu stärken.

Wir begrüßen, dass mit dem Nationalen Hafenkonzept die Ziele des Masterplans Güterverkehr und Logistik auf die Seehäfen übertragen werden, wonach die Hafenpolitik als nationale Aufgabe in gemeinsamer Verantwortung des Bundes, der Länder und der Wirtschaft verstanden wird.

Der ZDS ist gern bereit, sich an der Umsetzung der Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts zu beteiligen und entsprechende Absprachen zu treffen.

Wir erwarten, dass die neue Bundesregierung an den Zielen und Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts festhält und in ihrer Koalitionsvereinbarung bekräftigt, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen bedarfsgerecht auszubauen und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu verbessern.

II. Herausforderungen und Chancen

Die im Nationalen Hafenkonzept identifizierten Herausforderungen und Chancen, vor denen die deutschen Seehäfen insbesondere aufgrund des prognostizierten Verkehrswachstums stehen, werden vom ZDS in ihrer Einschätzung geteilt.

Nach der Seeverkehrsprognose 2025 wird der deutsche Seegüterumschlag gegenüber 2004 um das Zweieinhalbfache auf rund 760 Mio. t wachsen. Dabei wird sich der Containerumschlag auf 45,3 Mio. TEU mehr als vervierfachen und sich der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in den deutschen Ostseehäfen auf 71,7 Mio. t fast verdreifachen.

Infolge der globalen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise wird sich das Wachstum des Seegüterumschlags zwischenzeitlich zwar verlangsamen. Wir teilen jedoch die Einschätzung im Nationalen Hafenkonzept, dass der Wachstumspfad unserer Seehäfen dadurch nicht nachhaltig beeinträchtigt wird.

Die fundamentalen Voraussetzungen für die weitere Zunahme des Seeverkehrs werden sich nicht ändern. Die Globalisierung mit ihrer weltweiten Arbeitsteilung wird sich fortsetzen. Die Wege der internationalen Warenströme werden sich strukturell nicht ändern. Auch weiterhin werden gut 95% des interkontinentalen Handels über See befördert.

Die Seehäfen bleiben daher wichtige Drehscheiben im Welthandel. Die Hafenvirtschaft hat trotz der gegenwärtigen Krise ein erhebliches Entwicklungs- und Wachstumspotenzial.

Auch wenn das Rekordergebnis der deutschen Seehäfen im Jahre 2008 mit einem Gesamtumschlag von 320 Mio. t erst in ein oder zwei Jahren wieder erreicht werden sollte, stehen wir vor erheblichen Herausforderungen. Die Prognose des Bundesverkehrswegeplan 2003 geht für 2015 von einem Containerumschlag in den deutschen Seehäfen von 10,3 Mio. TEU aus. 2008 wurden jedoch bereits fast 16 Mio. TEU umgeschlagen.

Es besteht daher erheblicher Nachholbedarf beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Hinterlandverkehr. Die Wachstumspause muss daher planerisch und finanzpolitisch genutzt werden, die Seehafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen.

Deutschland ist die Logistikkreuzung Europas. Wenn wir diese Position halten wollen, brauchen wir leistungsfähige Hinterlandverbindungen, die dem künftigen Bedarf gerecht werden. Nur so können die Wachstums- und Beschäftigungschancen der deutschen Seehäfen genutzt werden.

Wir begrüßen es daher, dass der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen ein besonderer Handlungsschwerpunkt des Nationalen Hafenkonzepts ist.

III. Ziele des Nationalen Hafenkonzepts

Die Ziele des Nationalen Hafenkonzepts

1. Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und –knoten voranbringen und Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigen
2. Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern
3. Ausbildung und Beschäftigung sichern und stärken
4. Umwelt- und Klimaschutz fördern
5. Sicherheit der Lieferketten optimieren

werden vom ZDS unterstützt.

Besonders begrüßen wir, dass dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen aufgrund der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Häfen Vorrang vor weniger rentablen Projekten eingeräumt wird.

Wir sehen hierin ein klares Bekenntnis zum notwendigen Ausbau der Seehafenanbindungen.

Insbesondere begrüßen wir auch, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen dadurch zu steigern, dass die Wettbewerbsbedingungen europaweit harmonisiert und verbleibende Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene und internationale Wettbewerbsverzerrungen unter Ausnutzung der nationalen Handlungsspielräume abgebaut werden.

IV. Maßnahmen und ihre Umsetzung

Zu einzelnen Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzept und ihrer Umsetzung möchten wir folgendes bemerken:

1.1 Seewärtige Zufahrten ausbauen

Der ZDS begrüßt das klare Bekenntnis der Bundesregierung zur Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterelbe, Außen- und Unterweser, Ems und Peene sowie zum Ausbau und zur Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals.

Bei der Prüfung des Bundes, wie kartellrechtlich zulässige standortübergreifende Kooperationen der deutschen Nordrangehäfen unter Einbeziehung des künftigen JadeWeserPorts unterstützt werden können, sollte berücksichtigt werden, dass der Wettbewerb das konstituierende Merkmal der deutschen und europäischen Seehafenwirtschaft ist und auch bleiben muss.

Für uns ist eine Arbeitsteilung zwischen den Häfen, die anders erfolgt als durch den Willen der Kunden und des Marktes, nicht akzeptabel und eine Politik, die zu irgendeiner Form von staatlicher Lenkung gegen die Erfordernisse des Marktes führt, nicht hinnehmbar. Unter Respektierung dieser Prämissen halten wir jede Form von Zusammenarbeit für sinnvoll und einiges für möglich. Als Ergänzung des Wettbewerbs ist Hafenkooperation grundsätzlich notwendig.

Umsetzung

Nach Vorlage der Planfeststellungsbeschlüsse sollte der Bund unverzüglich mit den Bauarbeiten zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, Unter- und Außenweser, Ems und Peene sowie zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals beginnen.

Im Nationalen Hafenkonzept ist dies allerdings nur für die Fahrrinnenanpassungen von Unter- und Außenelbe sowie Unter- und Außenweser ausdrücklich vorgesehen.

Auch für die Fahrrinnenanpassung der Ems und Peene sowie für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals sollte nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses mit den entsprechenden Bauarbeiten unverzüglich begonnen werden. Eine Planfeststellung auf Vorrat würde dem dringlichen Bedarf dieser Anpassungsmaßnahmen nicht gerecht werden.

1.2 Priorität für den Ausbau von Hinterlandanbindungen

Der ZDS begrüßt, dass 2009 für Verkehrsinvestitionen rund 12 Mrd. € zur Verfügung stehen. Auch für die kommenden Jahre ist es dringend erforderlich, die Verkehrsinvestitionen auf diesem Niveau zu verstetigen.

Im Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist für prioritäre Maßnahmen zum Ausbau der Seehafenanbindungen eine Summe von 5,1 Mrd. € vorgesehen. Wir erwarten, dass diese prioritären Projekte zeit- und bedarfsgerecht umgesetzt werden.

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

Von der für 2009 vorgesehenen Überprüfung der Bedarfspläne bzw. Investitionsrahmenplanungen für die Schiene, Bundesfernstraßen und Wasserstraßen erwarten wir, dass die Projekte zum Ausbau der Seehafenanbindungen zusätzliche Priorität erhalten und in den Planungen für den Bundeshaushalt abgesichert werden.

Umsetzung

Nach Vorlage der jeweiligen Planfeststellungsbeschlüsse sollte der Bund unverzüglich mit den Bauarbeiten der Projekte zum Ausbau der Seehafenanbindungen beginnen, die in der am 29. September 2008 durch die Verkehrsminister der Küstenländer verabschiedeten Liste aufgeführt sind.

1.4 Förderung der europäischen Kurzstreckenseeschifffahrt

Der ZDS begrüßt, dass der Bund das Umweltentlastungspotenzial der Verlagerung von Gütertransport auf den Kurzstreckenseeverkehr ermitteln und bewerten und auf dieser Basis konkrete Verlagerungsmaßnahmen entwickeln wird.

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

VDR und ZDS haben deshalb zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium eine gemeinsame Studie in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen der IMO-Entscheidung zu untersuchen.

Umsetzung

Auf der Basis der Ergebnisse dieser Studie sollten zügig Entscheidungen getroffen werden, um die zu erwartenden negativen Auswirkungen des IMO-Beschlusses auf Schifffahrt und Häfen in Nord- und Ostsee zu vermeiden.

1.6 Grenzüberschreitende Verkehre optimieren

Bei der Prüfung des Bundes im europäischen Kontext, grenzüberschreitende Verkehre zu optimieren, dürfen Transitverkehre über deutsche Seehäfen nicht zur Disposition gestellt werden.

Die deutschen Seehäfen sind bedeutende Schnittstellen des internationalen Güterverkehrs. Bei der Abwicklung dieser Transitverkehre findet erhebliche Wertschöpfung in deutschen Seehäfen sowie im Zu- und Ablaufverkehr auf der Schiene statt.

Umsetzung

Zur Optimierung von Transitverkehren wird das Bundesverkehrsministerium eine Studie anfertigen lassen. Der ZDS ist gern bereit, sich an der Erstellung der Studie zu beteiligen. Erst auf Basis dieser Erkenntnisse sollte eine Diskussion auf europäischer Ebene stattfinden.

1.7 Durch Kombinierten Verkehr die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene unterstützen

Der ZDS begrüßt, dass der Bund die Mittel für den Bau/Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs auf etwa 165 Mio. € in 2009 und 2010 aufgestockt hat.

Umsetzung

Die Mittel sollten in vollem Umfang für die Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs genutzt werden, um den Investitionsstau beim Bau und Ausbau von KV-Umschlaganlagen zu beseitigen.

1.8 Hafeninfrastrukturen verbessern, Suprastrukturen modernisieren und erweitern

Der Erwartung des Bundes, dass die Länder und die Hafenwirtschaft prüfen, inwieweit privatwirtschaftlich organisierte und finanzierte Errichtung von Hafeninfrastrukturen auch unter Wettbewerbsgesichtspunkten durchführbar ist, kann nicht gefolgt werden.

Für die Errichtung der Hafeninfrastuktur sind die Küstenländer 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.

Umsetzung

Die Hafenwirtschaft steht zu ihrer Zusage, ihre Kapazitäten so auszubauen, dass die prognostizierten Umschlagmengen realisiert werden können.

Um der Erwartung des Bundes nachzukommen, Seehafenfunktionen in das Hinterland zu verlagern, wenn eine Entlastung knapper Hafenflächen erforderlich ist, hat der ZDS mit dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen eine Arbeitsgruppe zur konzeptionellen Vernetzung von See- und Binnenhäfen eingesetzt. Die Arbeitsgruppe soll das Potenzial für eine noch stärkere Vernetzung am Beispiel von Container- und Automobillogistik ausloten.

Um der Erwartung des Bundes nachzukommen, dass sich Verloader, Empfänger und Transporteure bzw. Spediteure in ein logistisches System einbinden lassen, welches den Gütertransport rund um die Uhr ermöglicht, und der Erwartung, dass die Hafen- und Logistikwirtschaft Maßnahmen für das beschleunigte Routing der Güter zu trimodalen Hinterlandhubs entwickelt, setzt sich der ZDS im Rahmen der Nordhafenkonferenz zusammen mit anderen Partnern (z. B. DB Intermodal) für nachhaltige Wertschöpfungs- und Logistiknetzwerke im Hinterlandverkehr ein.

1.9 Engpässe bei der Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen beseitigen

Der ZDS unterstützt das Ziel, eine stärkere Orientierung des Hinterlandverkehrs auf den Verkehrsträger Binnenschiff zu erreichen. Der Erwartung des Bundes, dass die Hafenwirtschaft und die Terminalbetreiber die Suprastruktur so ausbauen, dass eine reibungslose Abfertigung einer steigenden Zahl von Binnenschiffen gewährleistet wird, kann vom ZDS nur bedingt unterstützt werden, da eine stärkere Nutzung des Binnenschiffs im Wesentlichen von leistungsfähigen Wasserstraßen, die eine ganzjährige uneingeschränkte und betriebswirtschaftlich sinnvolle Nutzung zulassen, abhängt. Neben dem Ausbau der Wasserstraßen sind weitere Voraussetzungen zu schaffen, um das Binnenschiff gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu stärken. Zu nennen ist hier beispielsweise die Entwicklung von spezifischen Investitionsprogrammen zur Förderung von Umschlagsanlagen und zur Schaffung von zusätzlichem Schiffsraum sowie eine flexiblere Handhabung der Besatzungsregelung auf Binnenschiffen.

1.10 Hafenpolitik des Bundes strategischer ausrichten

Auch bei einer strategischen Ausrichtung der Hafenpolitik des Bundes sollte der Ausbau der Seehafenanbindungen weiterhin projektbezogen erfolgen.

Bund, Küstenländer und Seehafenwirtschaft haben die prioritären Ausbauprojekte weitgehend abgestimmt. Die beschriebene Maßnahme, wonach der Bund in Kooperation mit den Ländern Teilraumordnungspläne für die See- und Binnenhäfen gemäß § 17 Abs. 2 ROG aufstellen wird, ist daher zumindest für die Seehäfen für absehbare Zeit nicht erforderlich.

Umsetzung

Die Planaufstellung soll im Bedarfsfall erfolgen (siehe S. 20 Nationales Hafenkonzzept). Für Seehäfen besteht zur Zeit kein Bedarf, länderübergreifende Standortkonzepte aufzustellen.

2.2 Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume beseitigen

Der ZDS begrüßt, dass bei allen europäischen Maßnahmen darauf zu achten ist, notwendige nationale Spielräume zu erhalten, um die Häfen nach standort-spezifischen Strategien weiterentwickeln zu können.

Wir unterstützen nachdrücklich die Forderung, dass das Subsidiaritätsprinzip bei der Ausgestaltung der europäischen Hafenpolitik unter allen Umständen anzuwenden ist.

Der ZDS begrüßt, dass die Überprüfung der Trassenpreise 2009 aufgenommen werden soll. Die deutschen Trassenpreise sind doppelt so hoch wie in den Niederlanden. Sie liegen derzeit im Durchschnitt bei 2,40 € je Zugkilometer gegenüber 1,15 € je Zugkilometer in den Niederlanden. Auf der Betuwe-Linie beträgt der Trassenpreis zwar 1,41 € je Zugkilometer. Die Entgelte sollen allerdings erst 2012 schrittweise auf 2,33 € je Zugkilometer angehoben werden.

Umsetzung

Bei der Ausgestaltung der europäischen Hafenpolitik ist darauf zu achten, dass den Port Authorities beim Abschluss von Miet- und Pachtverträgen sowie bei deren Verlängerung und Erweiterung sowie beim Flächentausch auch weiterhin der erforderliche Gestaltungsspielraum erhalten bleibt.

Die Nachteile bei den Trassenentgelten im Hinterlandverkehr sollten dadurch beseitigt werden, dass die DB Netz AG für den Seehafenhinterlandverkehr von der Regelung der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung Gebrauch macht, wonach Aufschläge zur Vollkostendeckung nach Marktsegmenten innerhalb der einzelnen Verkehrsleistungen differenziert werden können.

Außerdem sollte von der Nutzung nationaler Handlungsspielräume auch im Hinblick auf die Stromsteuer beim Hafenumschlag Gebrauch gemacht werden. Nach der EU-Energiesteuerrichtlinie können Mitgliedstaaten für den Verbrauch von elektrischem Strom Steuerermäßigungen für energieintensive Betriebe gewähren. In Belgien beträgt die Stromsteuer beim Hafenumschlag daher nur 5,- € pro Megawattstunde, in den Niederlanden 9,40 €. In Deutschland müssen Seehafenbetriebe dagegen den Regelsteuersatz von 20,50 € für eine Megawattstunde zahlen, obwohl diese Betriebe energieintensiv sind und im internationalen Wettbewerb stehen. Bei einem Verbrauch von 50 Gigawattstunden im Jahr zahlen deutsche Seehafenbetriebe somit rund 1 Mio. € Stromsteuer, während in belgischen Seehäfen 250.000,- € und in den niederländischen Häfen höchstens 470.000,- €, im Einzelfall jedoch noch deutlich weniger, zu zahlen

sind. Das deutsche Energiesteuergesetz sollte daher dahingehend geändert werden, nicht nur für das Produzierende Gewerbe, sondern auch für Seehafenbetriebe die Stromsteuer zu ermäßigen.

2.7 Vermarktung des Seehafenstandortes Deutschland intensivieren

Der ZDS begrüßt, dass der Bund die gemeinsame Vermarktungsinitiative der deutschen Seehäfen im Ausland durch deren Einbeziehung in die Aktivitäten des Logistics Council Germany unterstützt.

Umsetzung

Vom Bund erwarten wir, dass das Logistics Council Germany in die Lage versetzt wird, die bisherigen Zusagen des Bundesverkehrsministeriums gegenüber dem Marketing-Forum „Seaports of Germany“ einzuhalten.

2.10 Auf neue Anforderungen der Industrie reagieren und Logistikketten optimieren

Der ZDS begrüßt, dass die Bundesregierung seit 2008 im Rahmen des Forschungsprogramms Innovative Seehafentechnologien II (ISETEC II) Projekte zur Verbesserung der Umschlagtechnik, Fortentwicklung der IT-Systeme und Anpassung der Organisation in den Häfen und den Logistikketten fördert.

Umsetzung

Im Rahmen des Förderprogramms ISETEC II, das ein Volumen von etwa 35 Mio. € hat, sollte die Möglichkeit bestehen, auch neue Projektvorschläge einzureichen.

Um der Erwartung des Bundes nachzukommen, dass sich Hafenwirtschaft und Transportunternehmen der Logistikkette im wettbewerbsrechtlich zulässigen Rahmen stärker miteinander vernetzen, um zeitgenaue Anlieferungen zu ermöglichen und die Häfen zu entlasten, setzt sich der ZDS im Rahmen der Nordhafenkonferenz zusammen mit anderen Partnern (z. B. DB Intermodal) für nachhaltige Wertschöpfungs- und Logistiknetzwerke im Hinterlandverkehr ein.

3.2 Programme zur Qualifizierung und Integration von Langzeitarbeitslosen fortführen

Der ZDS begrüßt, dass die Bundesagentur für Arbeit für die Qualifizierung von 2.800 vorwiegend Langzeitarbeitslosen etwa 80 Mio. € zur Verfügung stellt.

Umsetzung

Der ZDS steht zu seiner Zusage, bis 2012 2.800 vorwiegend Langzeitarbeitslose zu qualifizieren und einzustellen. Vor dem Hintergrund, dass Seehafenbe-

triebe infolge der globalen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise Kurzarbeit angemeldet haben, ist die eingegangene Verpflichtung ein sehr ehrgeiziges Ziel.

Zusätzliche Verpflichtungen können in diesem Zeitraum daher nicht übernommen werden. Nach 2012 wird der ZDS allerdings weitere Qualifizierungsmaßnahmen von Langzeitarbeitslosen in Erwägung ziehen.

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

Der ZDS steht mit der Gewerkschaft ver.di im ständigen Dialog mit dem Ziel, die Hafenbeschäftigten den Anforderungen entsprechend zu vergüten und zu qualifizieren und vor Gesundheitsgefahren zu schützen.

Umsetzung

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

4.1 Schadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärm in den Häfen und auf den Wasserstraßen reduzieren, Ökosysteme erhalten

Der ZDS begrüßt, dass der Bund sich für internationale Lösungen einsetzt, die einzelne Häfen oder Hafenregionen nicht benachteiligen.

Umsetzung

Auf der Basis der Ergebnisse der gemeinsam von VDR, ZDS und Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Studie zur Untersuchung der Auswirkungen der Reduzierung des Schwefelanteils für Schiffstreibstoffe in Nord- und Ostsee sollten zügig Entscheidungen getroffen werden, um die zu erwartenden negativen Auswirkungen des IMO-Beschlusses auf Schifffahrt und Häfen in Nord- und Ostsee zu vermeiden.

4.4 Flächennutzung/-verbrauch optimieren

Der ZDS begrüßt, dass sich der Bund dafür einsetzt, dass ein fairer Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessenlagen beim Ausbau der Häfen und Zufahrten stattfindet, der die Entwicklungschancen der Häfen und die Umwelt- und Naturschutzbelange miteinander in Einklang bringt.

Außerdem begrüßen wir, dass der Bund sich auf europäischer Ebene für Rechtssicherheit und eindeutige Auslegung der europäischen Umweltgesetzgebung einsetzt und das Vorhaben der Europäischen Kommission unterstützt, Leitlinien für die Anwendung der europäischen Umweltgesetzgebung zu verfassen.

Umsetzung

Falls die vorgelegten Leitlinien diesen Ansprüchen nicht entsprechen, sollte der Bund den Leitlinien nicht zustimmen.

5.4 Ausländische Investitionen bei Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit prüfen

Der ZDS begrüßt, dass der Bund bei einer möglichen Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit die Möglichkeit des EG-Vertrages nutzen wird, beabsichtigte Übernahmen von Hafeneinrichtungen durch Investoren aus Ländern außerhalb der Europäischen Union und der Europäischen Freihandelszone zu prüfen, um ggfls. einen Ausverkauf der deutschen Hafenwirtschaft zu vermeiden.