

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

11. Dezember 2013  
Hei/Ra IV-2/8

**Bemerkungen des ZDS  
zu den  
hafenspezifischen Absichtserklärungen im  
Koalitionsvertrag  
zwischen CDU, CSU und SPD  
für 18. Legislaturperiode**

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode befasst sich auch mit der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen. Zu einzelnen Absichtserklärungen möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

### **Hafenspezifische Absichtserklärungen im Koalitionsvertrag: Bemerkungen des ZDS**

- *Um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken, entwickeln wir das Nationale Hafenkonzept unter Berücksichtigung des Bundesverkehrswegeplans 2015 weiter und beseitigen Engpässe bei der land- und seeseitigen Anbindung der deutschen See- und Binnenhäfen mit internationaler Bedeutung.*

Die Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken, wird vom ZDS begrüßt. Dabei begrüßen wir besonders, dass das Nationale Hafenkonzept mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 verzahnt werden soll, um Engpässe bei den seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zu beseitigen. Diese Verzahnung muss allerdings auch mit Finanzierungsplänen hinterlegt werden.

- *Die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 – 2030 (BVWP) als verkehrsträgerübergreifende Netzplanung werden wir zügig, transparent und unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorantreiben. Dabei werden wir auf eine bedarfsgerechte Dimensionierung von Neu- und Ausbauprojekten achten... Für besonders dringende und schnell umzusetzende überregional bedeutsame Vorhaben wird im neuen BVWP und in den Ausbaugesetzen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ein „nationales Prioritätenkonzept“ definiert. In diese Projekte sollen künftig als Zielgröße 80% der Mittel für den Neu- und Ausbau fließen. Dazu gehören der Ausbau hoch belasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen.*

Die Definition eines „nationalen Prioritätenkonzepts“ im neuen BVWP und in den Ausbaugesetzen unter besonderer Berücksichtigung der Seehafenhinterlandanbindungen wird vom ZDS sehr begrüßt. Auch wir sind der Auffassung, beim Einsatz der Mittel Prioritäten zu setzen und in Netzen und Verkehrskorridoren zu denken. Dabei ist es für den Außenhandelsstandort Deutschland volkswirtschaftlich wichtig, beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einen Schwerpunkt auf den Ausbau der Seehafenanbindungen zu setzen. Diese Projekte müssen im BVWP 2015 gesondert ausgewiesen und als „Vordringlicher Bedarf Plus“ aufgenommen werden.

- *Für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes schaffen wir eine verlässliche Finanzierungsgrundlage. Wir werden in den nächsten vier Jahren die Bundesmittel für Verkehrsinfrastruktur substanziell erhöhen.*

*Für die dringend notwendigen Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur werden insgesamt 5 Mrd. € zusätzlich mobilisiert.*

Die vorgesehenen zusätzlichen Mittel für dringend notwendige Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur von jährlich durchschnittlich rund 1,25 Mrd. € sind vor dem Hintergrund des erforderlichen Bedarfs (jährlicher Fehlbetrag 7,2 Mrd. €) allerdings enttäuschend und reichen nicht aus, die notwendigen Maßnahmen finanziell abzusichern. Die Bodewig-Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ hatte insbesondere den Aufbau eines Sondervermögens „Nachholende Sanierung“ (ca. 40 Mrd. € über 15 Jahre auf Basis 2012) zur Sicherung weiterer 2,7 Mrd. €/Jahr an Haushaltsmitteln vorgeschlagen.

- *Angesichts der seit vielen Jahren bestehenden strukturellen Unterfinanzierung werden wir die Planung und Finanzierung unserer Verkehrswege durch eine grundlegende Reform auf eine neue, dauerhaft verlässliche und effiziente Grundlage stellen.*

*Zur Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sowie zur Gewährleistung überjähriger Planungs- und Finanzierungssicherheit werden im Bundeshaushalt die notwendigen haushaltsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen. Nicht verbrauchte Investitionsmittel im Verkehrsbereich werden überjährig und ungekürzt zur Verfügung gestellt. Zwischen den Verkehrsträgern wird eine wechselseitige Deckungsfähigkeit mit Ausgleichspflicht ermöglicht. Die Nettoeinnahmen aus der Nutzerfinanzierung werden ohne Abstriche der Verkehrsinfrastruktur zugeführt.*

Der ZDS begrüßt die Absicht, die Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu beseitigen. Dabei sollte sich die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur am verkehrlichen Bedarf und nicht an den liquiden Mitteln (Haushaltslage) orientieren. Auch die zweckgebundene und überjährige Mittelbereitstellung wird von uns begrüßt. Hierfür sind zugriffssichere Fonds erforderlich.

Um die Projekte schneller zu realisieren, müssen die Planungsverfahren verkürzt werden. Bei vergleichbaren Projekten in EU-Nachbarstaaten ist dies möglich. Auch wir müssen kürzere Planungsverfahren erreichen, um unsere Standortvorteile und Wettbewerbsfähigkeit nicht zu verlieren.

- *Nach Jahrzehnten des Netzausbaus steht nun die Substanzsicherung an erster Stelle. Unsere oberste Priorität lautet deshalb: Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau. Die Strategie zur Ertüchtigung von Brücken, Tunneln und Schleusen werden wir fortschreiben und verstärken.*

*Dabei spielt ein funktionsfähiger Nord-Ostsee-Kanal eine zentrale Rolle.*

Die Sicherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals ist für den Seehafenstandort Deutschland von außerordentlicher Bedeutung. Wir erwarten, dass die neue Bundesregierung hierfür einen Zeit- und Maßnahmenplan mit voraussichtlichem Investitionsmittelbedarf vorlegt. Auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz 2013 in Kiel wurde dies vom Bundesverkehrsminister bereits zugesagt.

- *Als Grundlage für die künftige Priorisierung von Investitionen in Erhalt und Sanierung werden wir alle zwei Jahre einen Verkehrsinfrastrukturbericht vorlegen, der den Zustand der Bundesverkehrswege transparent macht, Nachholbedarf dokumentiert und Aufschluss über die erforderlichen Investitionen gibt.*

Auch der ZDS hat sich für regelmäßige Verkehrsinfrastrukturberichte eingesetzt. Sie sollten über den aktuellen Zustand der Verkehrsinfrastruktur, über Erhalt und Betrieb sowie über die verbleibende Zeit ihrer Nutzung bis zur Grundsanierung oder bis zur Aus- und Neubau informieren, und die entsprechenden Kosten der Investitionen beziffern, um den Investitionsbedarf deutlich zu machen. Regelmäßige Verkehrsinfrastrukturberichte sollten z.B. darüber informieren, ob die Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal noch funktions- und leistungsfähig sind und wann und in welcher Höhe Investitionsbedarf besteht.

- *Für die künftige Verkehrsbewältigung müssen die einzelnen Verkehrsträger ihre jeweiligen Systemvorteile bestmöglich nutzen können. Dazu wollen wir sie besser verzahnen und mehr Verkehr auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagern.*

Der ZDS begrüßt die bessere Verzahnung der Verkehrsträger und unterstützt nachdrücklich das Ziel, mehr Verkehr auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern. In Seehäfen werden Verkehre am stärksten gebündelt. Hier ist es am besten möglich, Verkehrsanteile auf Schiene und Straße zu verlagern.

- *Auf der Grundlage des neuen BVWP und der Verkehrsinfrastrukturberichte werden wir in regelmäßigen Abständen einen nach Dringlichkeitsstufen geordneten Maßnahmenplan für den Erhalt der Bundeswasserstraßen erarbeiten. Neben der Tonnage werden weitere Kriterien für die Prioritäteneinstufung berücksichtigt.*

Der ZDS begrüßt, dass für die Prioritäteneinstufung von Bundeswasserstraßen neben der Tonnage auch weitere Kriterien berücksichtigt werden sollen. Entwicklungschancen von Hafenstandorten dürfen durch die ausschließliche Betrachtung bisher beförderter Gütermengen nicht beeinträchtigt werden.

- *Den angestoßenen Reformprozess der Wasserstraße- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes werden wir unter Einbindung der Beschäftigten so entwickeln, dass die notwendigen regionalen Kompetenzen gesichert werden.*

Der Schwerpunkt der Transporte auf den deutschen Wasserstraßen liegt eindeutig im Bereich der Küste. Der Standort einer Zentralbehörde sollte daher an der Küste liegen.

- *Das Gebührensystem für die Nutzung der „technischen Anlagen“ der Bundeswasserstraßen werden wir wettbewerbsneutral vereinheitlichen. Die Gebühren für den Nord-Ostsee-Kanal werden wir anpassen.*

Für die Nutzung der Bundeswasserstraßen sollten keine zusätzlichen Entgelte erhoben werden. Eine wettbewerbsneutrale Vereinheitlichung bestehender Gebühren für die Nutzung technischer Anlagen der Bundeswasserstraßen wird vom ZDS begrüßt. Damit würde die günstige Gebührenerhebung für längere Strecken gegenüber kürzeren Strecken abgeschafft, wodurch Wettbewerbsnachteile im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen beseitigt werden. Die Gebühren für die Nutzung des Nord-Ostsee-Kanals dürfen vor seiner Sanierung nicht angehoben werden.

- *Das Netzwerk Güterverkehr und Logistik werden wir weiter festigen und die Vermarktungsoffensive „Logistics made in Germany“ fortsetzen. Den Aktionsplan „Güterverkehr und Logistik“ entwickeln wir weiter, u.a. mit einer Strategie zum sauberen, energieeffizienten Gütertransport.*

Die Fortsetzung des Vermarktungsinitiative „Logistics made in Germany“ sowie die Weiterentwicklung des Aktionsplans „Güterverkehr und Logistik“ werden vom ZDS begrüßt. Wir werden uns auch weiterhin an der Vermarktungsinitiative beteiligen und an der weiteren Entwicklung des Aktionsplans „Güterverkehr und Logistik“ mitarbeiten.

- *Wir wollen einen starken maritimen Standort. Unser Ziel ist eine leistungsfähige Schifffahrt, die ihre Vorteile in der Transportkette nutzt und den Klima- und Umweltschutzanforderungen entspricht. Wir wollen den Schadstoffausstoß der Schifffahrt in Nord- und Ostsee wirksam begrenzen, ohne dabei Verkehr von ökologisch vorteilhaften Wasserwegen auf Landwege zu verdrängen. Dabei spielt ein funktionsfähiger Nord-Ostsee-Kanal eine zentrale Rolle. Die Schifffahrt unterstützen wir dabei, die neuen Anforderungen zu Schiffsemissionen in Nord- und Ostsee (SECA) zu erreichen.*

Der ZDS begrüßt die Absicht, bei der Einführung von SECAS in Nord- und Ostsee Verkehrsverlagerungen zulasten des Seeverkehrs zu vermeiden und hält es für erforderlich, die Schifffahrt durch Fördermaßnahmen zu unterstützen, die neuen Anforderungen zu Schiffsemissionen in Nord- und Ostsee zu erreichen.

- *Das Sonderprogramm „Offshore-Windenergie“ der KfW Bankengruppe öffnen wir für den Bereich der Hafen- und Schiffskapazitäten. Darüber hinaus werden wir ein gesondertes Kreditprogramm der KfW Bankengruppe zur Finanzierung von Spezialschiffen und Offshore-Strukturen prüfen, um den Ausbau der Offshore-Windenergie zu flankieren.*

Die deutschen Seehäfen spielen beim Ausbau der Offshore-Windenergie eine wichtige Rolle und leisten ihren Beitrag zur erfolgreichen Energiewende. Dabei ist ihnen bewusst, dass der bedarfsgerechte Neubau, Ausbau und die Ertüchtigung der Hafeninfrastruktur für die Offshore-Windenergie von den energiepolitischen Zielen der Bundesregierung abhängig sind. Der ZDS erwartet, dass sich der Bund an der Finanzierung der Hafeninfrastruktur zum Ausbau der Offshore-Windenergie bedarfsgerecht beteiligt, soweit es sich um offshore-spezifische Mehrkosten der Hafeninfrastruktur handelt.

## **Zusammenfassung**

Der ZDS begrüßt die Absicht der Bundesregierung, das Nationale Hafenkonzept unter Berücksichtigung des Bundesverkehrswegeplans 2015 weiterzuentwickeln und Engpässe bei den land- und seeseitigen Anbindungen unserer Häfen zu beseitigen, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken. Die Aufnahme der Seehafenhinterlandanbindungen in ein „nationales Prioritätenkonzept“ findet unsere besondere Zustimmung. Die vorgesehenen zusätzlichen Mittel für dringend notwendige Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur von jährlich durchschnittlich rund 1,25 Mrd. € sind vor dem Hintergrund des erforderlichen Bedarfs allerdings enttäuschend und reichen nicht aus, die notwendigen Maßnahmen finanziell abzusichern.

Wir hoffen, dass die neue Bundesregierung ihren Ankündigungen, die Verkehrsanbindungen der deutschen Seehäfen prioritär auszubauen, Taten folgen lässt und die erforderlichen Mittel hierfür bereitstellt.

Um die Projekte schneller zu realisieren, müssen die Planungsverfahren verkürzt werden. Bei vergleichbaren Projekten in EU-Nachbarstaaten ist dies möglich. Auch wir müssen kürzere Planungsverfahren erreichen, um unsere Standortvorteile und Wettbewerbsfähigkeit nicht zu verlieren.