

Branchenforen zur 9. NMK: Gute Ergebnisse konsequent umsetzen

Der Investitionshochlauf der Bundesregierung ist zu verstetigen und die Planungskapazitäten hochzufahren. Eine Entscheidung für die „von allen“ gewollte Neuauflage des Forschungsprogramms ISETEC wird getroffen, sobald Zuständigkeitsfragen geklärt sind. Die Bundesregierung strebt die Fortsetzung des Programms zur Qualifizierung von Langzeitarbeitslosen an und wird eine die gesamte Hafenwirtschaft erfassende Studie zur Wertschöpfung in das Nationale Hafenkonzept übernehmen.

Das sind nur einige der Ergebnisse aus dem **Branchenforum Häfen und Logistik** zur 9. Nationalen Maritimen Konferenz, das am Montag unter der Überschrift „Häfen der Zukunft – Wachstum durch Innovation“ in Berlin stattfand. Außerdem fanden am Dienstag die Branchenforen Schifffahrt sowie Klima und Umweltschutz statt. Die Ergebnisse der Branchenforen fließen in eine neue Maritime Strategie der Bundesregierung ein, die im Oktober vorgestellt werden soll.

ZDS-Fazit: Die guten Ergebnisse der Branchenforen müssen konsequent und zügig umgesetzt werden.

Im Fokus des Branchenforums Häfen und Logistik standen Themen des Nationalen Hafenkonzepts, das ebenfalls auf der 9. Nationalen Maritimen Konferenz im Oktober vorgestellt werden soll. Michael Odenwald, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale

Infrastruktur, kündigte in seiner Begrüßung an, das der erste Entwurf „in Kürze“ zur Abstimmung vorgelegt werden soll.

Der Staatssekretär stellte fest, dass Deutschland nach wie vor eine der besten Infrastrukturen besitzt und dass deutsche Häfen zu den besten Umschlagplätzen der Welt zählen. Aus Sicht des BMVI werde der Infrastruktur mehr Bedeutung denn je beigemessen. Die von Daehre-, Bodewig- und Pällmann-Kommissionen ermittelten Investitionsbedarfe würden noch in dieser Legislaturperiode „übererfüllt“ und auch bei den Planungskapazitäten habe man die Trendwende geschafft. Allerdings seien weitere Maßnahmen erforderlich. Jetzt gelte es, den Investitionshochlauf zu verstetigen. Hafenhinterlandanbindungen und seewärtige Zufahrten würden gemäß Koalitionsvertrag in der weiteren Planung vorrangig behandelt.

Hinsichtlich langer Planungsvorläufe beklagte Herr Odenwald das „schwer beherrschbare“ europäische Umweltrecht; nach Auffassung seines Hauses sollten entsprechende europäische Regelungen vereinfacht werden, ohne dabei den Naturschutz zu verringern.

Herr Odenwald bat die Hafenwirtschaft, mit Blick auf das neue Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen und die 9. Nationale Maritime Konferenz verbindliche Investitionszusagen für die kommenden Jahre abzugeben, wie sie auch für das erste Hafenkonzept 2009 abgegeben worden seien.

Dass der Ausbau der Hinterlandkapazitäten „dringendst notwendig“ sei, bestätigte ZDS-

Präsident Klaus-Dieter Peters und Präsidiumsmitglied Frank Dreeke in ihren Beiträgen. Sie betonten, dass neben der Bereitstellung der finanziellen Mittel für den Infrastrukturausbau auch die hierfür notwendigen Planungskapazitäten bei den Behörden entscheidend seien und bereitgestellt werden müssen. Weiter sei eine Neuauflage des erfolgreichen maritimen Forschungsprogramms ISETEC für eine Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen der deutschen Seehäfen wichtig, um die bisherigen Forschungsaktivitäten zu ergänzen und neue Impulse und Innovationen für die Seehafenwirtschaft zu ermöglichen. Das Programm könne auch einen positiven Beitrag zum Thema Automatisierung und Arbeitsplätze leisten.

Angesichts des weiter drohenden Fachkräftemangels würden es die Seehäfen zudem begrüßen, das erfolgreiche Programm zur Einstellung von Langzeitarbeitslosen in Zusammenarbeit mit der Bundesagentur für Arbeit weiterzuführen.

Im **Branchenforum Klima- und Umweltschutz** im Seeverkehr, das am Dienstag stattfand und in welchem ZDS Vizepräsident Ulfbenno Krüger und Verwaltungsratsmitglied Robert Howe die Hafenvirtschaft vertraten, kam es zu folgenden Ergebnissen:

Für die Umsetzung der Anforderungen an Hafenauffanganlagen für Schiffsabwässer in den Ostseehäfen (MARPOL, Anlage IV) sind zunächst klare rechtliche und technische Vorgaben erforderlich.

Zur Sicherstellung der Einhaltung der SECA-Vorschriften in der Nord- und Ostsee wird der Bund bereits existierende projekt- und indikatorbasierte Kraftstoffkontrollen weiter optimieren.

Das BMVI wird sich unter Wettbewerbsgesichtspunkten für die planmäßige EU-weite Reduzierung des Schwefelgehalts in Schiffskraftstoffen auf 0,5% ab dem Jahr 2020 einsetzen.

Das BMVI hat die Weiterentwicklung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) zugesagt. Dabei sollen Rahmenbedingungen und Ausbauziele für eine nationale LNG-Infrastruktur (für Schiffe und landseitige Fahrzeuge) definiert, mögliche Förderkulissen des Bundes bzw. der EU für private und öffentliche Investoren geprüft sowie die Harmonisierung der Genehmigungspraxis und der Sicherheitsstandards in den Häfen entwickelt werden.

Das BMVI unterstützt die Nutzung von LNG-angetriebenen Behördenschiffen („Vorreiterrolle der öffentlichen Hand“).

Im **Branchenforum Schifffahrt**, das ebenfalls am Dienstag stattfand, ging es vorrangig um Entlastungen für Reedereien, um die Ausbildung von Bordpersonal in Deutschland zu erleichtern.

Im Vorfeld der diesjährigen Konferenz am 19. und 20. Oktober in Bremerhaven fanden insgesamt sieben Branchenforen statt (Offshore-Wind, Schiffbau und Meerestechnik, Häfen und Logistik, Schifffahrt, Klima- und Umweltschutz in der Schifffahrt und Maritime Sicherheit).