

Am Sandtorkai 2  
D-20457 Hamburg

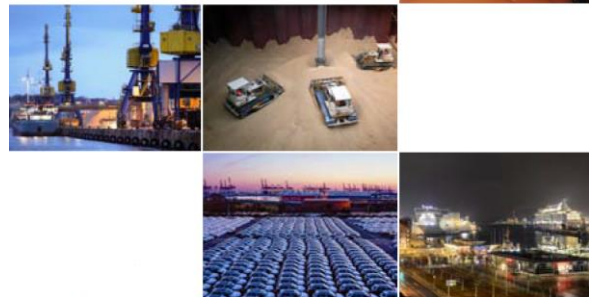
Tel.: +49 40 366203  
Fax: +49 40 366377

info@zds-seehaefen.de  
www.zds-seehaefen.de

Hamburg, 01. Okt 2015  
Aktenzeichen: IV-2/8

## Nationales Hafenkonzzept

Stellungnahme  
des ZDS zum  
Entwurf vom  
16.09.2015



## **Inhalt**

Vorbemerkung.....	3
Grundsätzliches.....	3
Herausforderungen und Chancen .....	3
Infrastruktur .....	4
ISETEC III .....	6
Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung.....	6
Maßnahmen für die internationale und europäische Hafenpolitik.....	7
Beihilfen .....	7
Vermarktung des Standortes und Hafenkooperation .....	7
Klima- und Umweltschutz .....	8
Gute Ausbildung und Beschäftigung.....	9
Sicherheit und Gefahrenabwehr .....	10
Kritische Infrastruktur .....	10
Sonstiges .....	11
Zusammenfassung und Fazit .....	11

## Vorbemerkung

Der ZDS begrüßt ausdrücklich, dass das Nationale Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen fortgeschrieben wird. Es liegt im Interesse Deutschlands, mit einer wettbewerbsfähigen Hafenwirtschaft den deutschen und europäischen Außenhandel effektiv und wertschöpfend abwickeln zu können.

Insbesondere begrüßt der ZDS die herausgehobene Rolle, die dem Erhalt und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Förderung von Forschung im Seehafenbereich zugeschrieben wird.

Der vorliegende Entwurf findet in weiten Teilen unsere Zustimmung. Zu einigen Aspekten haben wir Anmerkungen, die wir nachstehend darlegen.

Einige Erwartungen des Bundes wurden erst mit dem vorliegenden Entwurf zur Diskussion gestellt, mit einer Frist von wenigen Tagen. Auch daher sieht der ZDS weiteren Gesprächs- und Abstimmungsbedarf.

## Grundsätzliches

Wir bitten, im zukünftigen Nationalen Hafenkonzept den **Begriff „Hafenwirtschaft“** enger als bisher zu fassen. Im vorliegenden Text werden unter „Hafenwirtschaft“ die Rollen der Hafentreiber, welche die Infrastruktur vorhalten und die oft auch als Hafenbehörde, Port Authority oder Lenkungsorgan eines Hafens bezeichnet werden, und der Hafenbetriebe, welche die Suprastruktur vorhalten, zusammengefasst. Zwar gibt es die Konstellation, in denen dieselbe Organisation beide Rollen spielt, doch gerade in Deutschland hält typischerweise die öffentliche Hand die Infrastruktur und die Privatwirtschaft – die Hafenwirtschaft – die Suprastruktur vor. Den Hafen als Wirtschaftseinheit gibt es in der Regel nicht. Aus unserer Sicht ist es erforderlich, die Verantwortlichkeiten klarer zuzuordnen. Wir regen an, zukünftig zwischen Hafentreiber oder Lenkungsorgan eines Hafens einerseits und Hafenbetrieben oder Hafenwirtschaft andererseits zu unterscheiden.

Wiederholt wird im Text auf **„seewärtige Zufahrten, Binnenwasserstraßen und Hinterlandanbindungen“** verwiesen. Mit dieser Formulierung werden Binnenwasserstraßen im Kontext der Hinterlandanbindungen übergebührend gegenüber Autobahnen und Eisenbahnen hervorgehoben. Wir bitten, die Formulierung von „see- und flusswärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen“ zu nutzen.

## Herausforderungen und Chancen

Der ZDS teilt in der Gesamtbetrachtung die Einschätzungen im Nationalen Hafenkonzept zu den Herausforderungen und Chancen der deutschen Seehäfen.

Das Nationale Hafenkonzept sollte jedoch stärker berücksichtigen, dass die Entscheidung, ob ein Gut über einen bestimmten Hafen umgeschlagen wird, sich aus der Gesamtbetrachtung der Transportkette durch den Verloader ergibt. In diese Gesamtbetrachtung fließen zum Beispiel auch gestiegene Lkw-Mautkosten oder höhere Lohnkosten für Hafentarbeiter ein, ebenso wie Lotskosten oder Trassenpreise der Eisenbahn. Ein Nationales Hafenkonzept muss deshalb darauf abzielen, die Kosten der Lieferketten, die über deutsche Seehäfen führen, wettbewerbsfähig zu halten.

Der Abschnitt zur Weltwirtschaft (ab Seite 10) konzentriert sich zu stark auf China und die USA. Wichtige Handelspartner wie **Russland**, Brasilien, Norwegen und die Ostseeanrainer oder auch Zukunftsmärkte in Afrika sollten auch erwähnt werden, um den Blick auf weitere Chancen und Herausforderungen, die deutsche Häfen aktuell meistern müssen, zu lenken. Insbesondere zu Russland sind weitere Ausführungen wünschenswert.

**Spezialmärkte**, wie zum Beispiel der Ostseemarkt oder Offshore-Wind, bedürfen gesonderter Schwerpunktstellung. Es ist wichtig, dass das Nationale Hafenkonzept die gesamte Bandbreite und Vielfalt deutscher Häfen klar kommuniziert. Denn gerade in dieser Vielfalt unterstützen die Seehäfen die deutsche Wirtschaft insgesamt.

Es bleibt unklar, was den Rhein-Hafen **Duisburg** einzigartig macht (Seite 13). Wir bitten, den Hinweis zu streichen.

Die **Engpässe im Containerbereich** bei der Abfertigung in einigen deutschen Seehäfen, die im Text erwähnt werden, treten nicht ständig oder dauerhaft auf, wie es die Formulierung nahe legt. Wir bitten, den Text anzupassen (Seite 15).

## Infrastruktur

Der ZDS begrüßt ausdrücklich, dass die Beseitigung von Engpässen bei seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und den landseitigen Anbindungen deutscher See- und Binnenhäfen im Nationalen Hafenkonzept vordringlich herausgestellt wird und der hier dringend notwendige Investitionsbedarf erkannt wurde. Auch dass 80 Prozent der verfügbaren Aus- und Neubaumittel in überregional bedeutsame Projekte fließen und die Seehafenhinterlandanbindungen ausgebaut werden sollen, ist im Sinne der Hafenwirtschaft und wird unterstützt. Neben dem gezielten Ausbau der Hinterlandanbindungen und dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten begrüßt der ZDS auch weitere im Hafenkonzept vorgesehene Maßnahmen wie

- den Abschluss des Bundesverkehrswegeplans 2015,
- die Sicherstellung einer langfristigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur,
- die Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs,
- die Fortführung des Gleisanschlussförderprogramms,
- das Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr
- die Sicherung der CEF-Förderung und den Ausbau der TEN-Korridore,
- die Forderung nach einem vorausschauenden Flächenmanagement von Ländern und Kommunen sowie
- die Förderung der digitalen Infrastruktur in den Seehäfen.

Generell sollte das Nationale Hafenkonzept auf **alle Ladungsarten** eingehen, unter dem Stichwort Ausgangslage für Seehafeninfra- und Suprastrukturen erweitern sollten beispielsweise auch die Bedarfe für trockenes und flüssiges Massengut, für Schwergut oder auch für Fähr- und Ro/Ro-Gut beschrieben werden (Seite 66).

Aussagen aus der **Seeverkehrsprognose** zur zukünftigen Entwicklung einzelner Standorte und auch zu den Hinterlandmengen in 2010 werden von den betroffenen Standorten kritisch hinterfragt.

Wir begrüßen die Ausführungen zum **Ausbau der seewärtigen Zufahrten** der deutschen Häfen. Dies sollte in der Darstellung des Bundes für alle Hafenstandorte in neutraler Weise erfolgen. Manche Projekte werden als „erforderlich“ beschrieben, während zu den Anträgen für die

Vertiefung der Zufahrten von Rostock und Wismar lediglich vermerkt wird, dass die Landesregierung diese Projekte „angemeldet“ hätte. Auch die Fahrrienenanpassung für die Außenems wird deutlich abgestuft genannt. Diese Differenzierung lässt auf unterschiedliche Würdigungen der Vorhaben durch den Bund schließen. Die Formulierungen sollten neutral gehalten oder die Differenzierungen genau erläutert werden.

Die Aussage, dass im Rahmen der Infrastrukturplanung auch die **Bedeutung der Infrastruktur der Nachbarstaaten** zu berücksichtigen ist, ist eine Selbstverständlichkeit (Seite 56) und sollte deshalb in einem Nationalen Hafenkonzept nicht erwähnt werden. Beim vorliegenden Nationalen Hafenkonzept geht es darum, wie die Wettbewerbsfähigkeit deutscher See- und Binnenhäfen und der deutschen Hafenwirtschaft gestärkt werden kann. Der Text sollte auch an dieser Stelle so formuliert werden, dass klar wird, dass Häfen des ZARA, südosteuropäische Häfen und polnische Ostsee-Häfen ernst zu nehmende Konkurrenten deutscher Seehafenstandorte sind.

Der Hauptnutznießer des **Kurzstreckenseeverkehrs** ist die Schifffahrt. Der Bund sollte daher die Erwartung formulieren, dass sich auch die Schifffahrt an der Förderung des SPC beteiligt.

Auf Seite 47 heißt es: Der Bund prüft, wie die **Befahrungsabgaben am Nord-Ostsee-Kanal (NOK)** angepasst werden können. Der Text erläutert nicht, wie oder an was die Befahrungsabgaben angepasst werden sollen. Angesichts des Zustandes der Infrastruktur des NOK und der noch nicht realisierten Baumaßnahmen (siehe S. 49 Beschreibung der Maßnahmen) und der damit verbundenen fehlenden Zuverlässigkeit der Wasserstraße NOK rechtfertigen keine weitere Gebührenerhebung und konterkarieren eine im nationalen Hafenkonzept formulierte Wettbewerbsverbesserung der deutschen Hafenstandorte. Es bleibt unklar, warum nur der Nord-Ostsee-Kanal ausdrücklich erwähnt wird.

Das NHK enthält eine Bestandsaufnahme zur **Ahrensburger Liste**. Angesichts der knappen Fristsetzung behalten wir uns eine weitere Kommentierung der Bestandsaufnahme vor.

Hinsichtlich des Ausbaus von Seehafeninfra- und suprastrukturen sollte der Text zusätzlich auf Entwicklungen etwa bei Massengutschiffen oder bei Ro-Ro-Schiffen eingehen. Auch in diesen Segmenten sind **Schiffsgrößenentwicklungen** zu verzeichnen, die von unmittelbarer Relevanz für den Ausbau von Häfen sind.

Neben dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten haben Maßnahmen zum **Erhalt der Schiffbarkeit** von Bundeswasserstraßen im TEN-V-Kernnetz und in den Seehäfen der Kernnetzkorridore höchste Priorität. Dies betrifft insbesondere Unterhaltungsmaßnahmen zur regelmäßigen Entfernung und zukünftigen Reduzierung von Sedimentablagerungen, durch die es zu Einschränkungen der festgelegten Wassertiefen kommt. Dies ist – wie im Fall Hamburg – ohne die Elbanrainer und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht lösbar und erfordert eine gemeinschaftliche und langfristige Strategie. In das Nationale Hafenkonzept sollte eine neue Maßnahme aufgenommen werden:

- **Der Bund wird die Länder bei Unterhaltungsmaßnahmen der seewärtigen Zufahrten unterstützen.**

Unter der Überschrift „Landseitige Anbindung der Binnenhäfen verbessern und Binnenwasserstraßen ausbauen“ sollte aus unserer Sicht die speziellen Anforderungen der **Schwerlast- und Großraumverkehrs** beim Infrastrukturausbau und -sanierung (hier vor allem Brücken) berücksichtigt werden. Für die norddeutschen Seehäfen ist die Verladung von konventionellen Stückgütern von großer Bedeutung und verbunden mit hoher Wertschöpfung. Da der Maschinen- und Anlagenbau vornehmlich in Süddeutschland ansässig ist und nicht immer ein Wasseranschluss gegeben ist, gestaltet sich der Transport von Groß- und Schwertgütern zu den

deutschen Seehäfen aufgrund von Verkehrs- und Gewichtsbeschränkungen zunehmend schwieriger. Deshalb sollten spezielle Schwerlast-Haupttrouten auf den Nord-Süd- und Ost-West-Achsen ausgearbeitet und in Zukunft bei der Erhaltung und dem Ausbau bevorzugt behandelt werden. Darüber hinaus muss die bundesweite Genehmigungspraxis für Schwertransporte deutlich beschleunigt und kundenorientiert weiterentwickelt werden. Dies hätte insgesamt positive Effekte auf den Gesamtumschlag der deutschen Seehäfen und stärkt die internationale Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Maschinen- und Anlagenbaus. In das Nationale Hafenkonzept sollten folgende Maßnahmen aufgenommen werden:

- **Die Länder und Kommunen werden die Anforderungen von Schwertransporten bei der Ausgestaltung von Straßeneinrichtungen berücksichtigen, wo dies erforderlich ist.**
- **Der Bund wird beim Infrastrukturausbau bzw. -sanierung und deren Priorisierung die speziellen Anforderungen des Schwerlast- und Großraumverkehrs berücksichtigen und den Ausbau entsprechender Haupttrouten in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung forcieren.**
- **Der Bund und die Länder werden die Genehmigungspraxis für Schwerlast- und Großraumverkehr durch die Weiterentwicklung von VEMAGS deutlich verbessern.**

Darüber hinaus sollte im Nationalen Hafenkonzept in Bezug auf die Kategorisierung der Wasserstraßen darauf hingewiesen werden, dass die Mittel- und Oberelbe noch nicht kategorisiert ist und demnach auch keine Berücksichtigung im BVWP 2015 finden wird. Insbesondere wenn die Binnenwasserstraße Elbe verstärkt für den Binnenschiffsverkehr und für Schwertransporte genutzt werden soll, ist hier dringend eine Kategorisierung mit entsprechenden Maßnahmen erforderlich.

Das Nationale Hafenkonzept sollte darauf eingehen, dass die öffentliche Verwaltung über ausreichendes **Personal für die Planung und Umsetzung** von Verkehrsinfrastrukturprojekten verfügt.

## **ISETEC III**

Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Ansatz für eine Neuauflage des erfolgreichen Förderprogramms **ISETEC** in das Nationale Hafenkonzept aufgenommen worden ist. Durch eine Neuauflage des erfolgreichen Forschungsprogramms ISETEC können innovative Seehafentechnologien von der Hafenwirtschaft schneller zum Einsatz gebracht werden. Der ZDS hat vorgeschlagen, 40 Millionen Euro über sechs Jahre für das Programm zu veranschlagen. Bei einer Einbeziehung von Binnenhäfen muss das Programm entsprechend aufgestockt werden.

## **Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung**

Ebenso begrüßt der ZDS die im neuen Nationalen Hafenkonzept angekündigte **Studie**, die die volkswirtschaftliche Bedeutung und die Beschäftigungswirkung der Häfen ermitteln soll. Die Hafenwirtschaft verspricht sich hiervon eine wissenschaftlich belastbare, systematische Analyse, auf die zukünftige Maßnahmen und Entscheidungen aufsetzen können.

## Maßnahmen für die internationale und europäische Hafenpolitik

Der ZDS begrüßt ausdrücklich die angekündigte Maßnahme zur Schaffung **fairer Wettbewerbsbedingungen** auf globaler und europäischer Ebene im Nationalen Hafenkonzept sowie die Ankündigung der Bundesregierung, internationalen Regelungen, die die deutschen Häfen einseitig belasten, nicht zuzustimmen.

Die Hafenwirtschaft unterstützt weiter auch die im Hafenkonzept angestrebte europäische Regulierung mit „Augenmaß“, die der Heterogenität der Hafenlandschaft Rechnung tragen und hierdurch die Wettbewerbsfähigkeit der Hafenbetriebe erhalten soll.

## Verlagerung von Seehafenfunktionen

Der im Hafenkonzept forcierte weitere **Ausbau des kombinierten Verkehrssystems** wird vom ZDS begrüßt. Die deutsche Hafenwirtschaft als Dienstleister am logistischen Knotenpunkt Seehafen steht bereits jetzt an europäischer Spitze im Bereich Kombiniertes Verkehr und verlädt effizient und kostengünstig Güter für den Weitertransport auf Straße, Schiene und Wasserstraße. Die Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen kann eine Rolle spielen, wie im Nationalen Hafenkonzept vermerkt. Unternehmen in den Seehäfen arbeiten bereits seit Jahren erfolgreich mit Unternehmen in den Binnenhäfen zusammen.

Neu zu justieren sind Erwartungen hinsichtlich der **Verlagerung von Seehafenfunktionen**. Im Hafenkonzept von 2009 hieß es noch: „Der Bund erwartet von der Hafenwirtschaft, dass sie Seehafenfunktionen in das Hinterland verlagert, wenn eine Entlastung knapper Hafenflächen erforderlich ist.“ Im vorliegenden Entwurf heißt es: „Die Seehafenwirtschaft wird dort, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist, Seehafenfunktionen auf zentrale Binnenhäfen verlagern.“ Auch angesichts heutiger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und angesichts getätigter Investitionen lehnt die Seehafenwirtschaft die an sie gerichtete Erwartung, Seehafenfunktionen zu verlagern (z. B. Seite 68), ab, insbesondere in der Verengung auf zentrale Binnenhäfen. Die weitere Vernetzung der Unternehmen, darunter Unternehmen der Seehafen- und Binnenhafenwirtschaft, kann nützlich sein, sollte sich aber aus dem Markt heraus entwickeln.

Wünschenswert ist, dass die **Bedeutung anderer Verkehrsträger** für deutsche Häfen in diesem Zusammenhang stärker gewürdigt wird. Der Kombinierte Verkehr, zum Beispiel, findet relativ wenig Erwähnung, auch wenn ihm die Maßnahme 1.7. gewidmet ist. Aus Sicht des ZDS müssen die Verkehrsträger der Hinterlandverkehre realistisch und marktgerecht unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile einzelner Verkehrsträger bewertet werden.

## Beihilfen

Die Aussage, dass die Hafenwirtschaft generell einer Einbeziehung der Häfen in die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) des europäischen Wettbewerbsrechts als „grundsätzlich positiv“ sehe, stimmt nicht (Seite 26). Die Haltung des ZDS ist diesbezüglich vollkommen neutral.

## Vermarktung des Standortes und Hafenkooperation

Der Abschnitt zu Vermarktung sollte auch darauf eingehen, dass deutsche Seehafenbetriebe in einem intensiven Wettbewerb zueinander stehen, der marktwirtschaftlich sinnvoll ist. Dabei können unter Berücksichtigung wettbewerbsrechtlicher Einschränkungen durchaus Koopera-



tionen entstehen. Entsprechend beteiligt sich die Hafenwirtschaft beispielsweise an der Logistics Alliance Germany (LAG). Ebenso mag es aber auch im Interesse einzelner Unternehmen liegen, auch international für ihre Alleinstellungsmerkmale zu werben. Entsprechend sollte man die gemeinsame Vermarktung als Angebot und nicht als Erwartung formulieren.

Der ZDS sieht im Maritime Cluster Norddeutschland kein geeignetes Vehikel für Hafenkooperation. Das MCN steht für eine Vernetzung von Unternehmen der gesamten maritimen Wirtschaft, ohne besonderen Bezug zu Hafenthemen. Im Gegensatz zum Hafenentwicklungsdialog bleibt unklar, welchen Beitrag diese Form der Zusammenarbeit der Länder hier zur Wettbewerbsfähigkeit der Hafenwirtschaft liefern kann. Die Hafenwirtschaft vertritt ihre gemeinschaftlichen Interessen bereits über ihre Landesverbände und den Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe. Gemeinschaftlich treten sie dabei gegenüber Bund und Ländern auf. Aus Sicht der Verbände bestehen dabei keine Defizite, die durch ein Maritimes Cluster auszugleichen wären. Der Absatz sollte gestrichen werden.

Zudem ist das Schlagwort „Hafenkooperation“ per se problematisch, wenn nicht genauer beschrieben wird, wer bei was kooperieren soll.

## Klima- und Umweltschutz

Die Maßnahme, EU- und weltweit einheitliche Umweltstandards schaffen zu wollen, wird vom ZDS unterstützt. Durch die Ausweisung globaler oder zumindest EU-einheitlicher Emissionsüberwachungsgebiete (SECA und NECA) wird die Umwelt geschützt und Wettbewerbsnachteile deutscher Seehäfen ausgeräumt. Hier steht die Unterstützung der Ausweisung eines **Emissionsüberwachungsgebietes** für Stickoxide in der Ostsee in Gegensatz zu der im Text unmittelbar voranstehenden Maßnahme, Wettbewerbsverzerrungen aufgrund unterschiedlicher Umweltstandards zwischen verschiedenen Fahrtgebieten zu vermeiden. Insbesondere sollte die Ostsee nicht mit weiteren Maßnahmen einseitig belegt werden. Auch eine schrittweise Einführung (erst Ostsee, spätere andere Fahrtgebiete) ist abzulehnen; Emissionskontrollgebiete im Mittelmeer wurden bisher nicht durchgesetzt. Nordsee und Ostsee dürfen nicht einseitig mit Maßnahmen/Auflagen betreffend den Klima- und Umweltschutz belegt werden.

Im Nationalen Hafenkonzept sollte klargestellt werden, warum **das weltweite CO2-Monitoringsystem für die Schifffahrt** als Maßnahme des Konzepts aufgeführt wird. Es sollte dahingehend ergänzt werden, dass europäische Hafenbetreiber durch zusätzliche Berichtsaufgaben nicht benachteiligt werden.

Ebenso sollte erläutert werden, warum die **Modernisierung der See- und Binnenschiffahrtsflotten** Gegenstand des Nationalen Hafenkonzepts ist.

Die Verpflichtung der Hafenwirtschaft zur Bereitstellung von **Abwasserannahmeinrichtungen** für die Kreuz- und Fährschifffahrt bis 2019 ist kritisch zu sehen. Der ZDS verweist dazu auf seine einschlägigen Stellungnahmen. Die öffentliche Hand sollte Fördermittel für die Errichtung adäquater Hafenauffanganlagen zur Verfügung stellen. Begrüßt wird vom ZDS hier die Aufforderung an die Kommunen und kommunalen Abwasserentsorger zur Kooperation mit der Hafenwirtschaft.

Die Umrüstung der Seeschifffahrt auf alternative Treibstoffe wie verflüssigtes Erdgas (LNG) kann die Luftqualität in Hafengebieten verbessern. Die **Vorhaltung von Infrastrukturen** wird in Deutschland jedoch generell von den Hafenbetreibern, nicht von der Hafenwirtschaft gewährleistet. Dies gilt auch für die Entwicklung von LNG-Infrastrukturen oder Infrastrukturen für andere Alternativen wie Methanol. Entsprechend müssen die Erwartungen des Bundes auf Seite 94 umformuliert werden.



Eine weitere Option zur Verminderung von schädlichen Emissionen im Hafenbereich kann die Versorgung von Schiffen mit **Strom von Land oder von Kraftwerkschiffen** („power barges“) sein. Dieses Potenzial wurde im Nationalen Hafenkonzept richtig erkannt. Zu berücksichtigen ist, dass es bei Landstrom letztlich nur zu einer Verlagerung von Emissionen kommt und dass erhebliche Kosten für die Bereitstellung entsprechender Anlagen entstehen. Es fehlt zu Landstrom jedoch der Hinweis auf die nachteilige Erhebung der EEG-Umlage bei diesen Arten der Stromversorgung. Das Nationale Hafenkonzept sollte auf eine Reduktion der EEG-Umlage für Landstrom und für Kraftwerkschiffe abzielen. Eine Belastung des Bundeshaushaltes träte nur in Situationen ein, in denen Strom bereits vor der Stromsteuervergünstigung bzw. auch ohne diese bezogen wurde. Dies dürfte u. E. aber nur in geringem Umfang der Fall sein. Für alle (künftigen) Strommengen, die erst infolge der Stromsteuersenkung oder ggf. Reduzierung der EEG-Umlage an Schiffe abgegeben werden, entsteht für die öffentliche Hand keinesfalls ein Einnahmeausfall. Hierfür sind nämlich bislang (wg. Bordstromerzeugung) überhaupt keine diesbezüglichen Abgaben/Steuern geflossen bzw. würden ohne Befreiungs-/Ermäßigungsregeln auch keine fließen. Der Bund sollte sich deshalb dafür einsetzen, dass die EEG-Umlage für die Landstromversorgung von Seeschiffen in den deutschen Seehäfen europarechtskonform beseitigt, oder zumindest aber begrenzt wird. Gleiches gilt für eine Befreiung zu Gunsten von Anlagen zur Eigenstromerzeugung aus erneuerbaren Energien zur CO<sub>2</sub>-neutralen Energieversorgung in den Häfen und für eine Begrenzung der EEG-Umlage für **Schienebahnen**.

**Hafenentgelte** liegen im Ermessen von Hafenbetreibern. (Seite 99).

Die Erwartung an die Umsetzung von **Lärmschutzmaßnahmen** muss um den Hinweis zu einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis ergänzt werden. Die Erwartung des Bundes, dass die Hafenwirtschaft beim Hafenausbau „alle erforderlichen Maßnahmen“ zur Vermeidung von Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt ergreifen wird, ohne Berücksichtigung von Kosten oder Grenznutzen, ist zu weitreichend. Die Hafenwirtschaft wird die gesetzlichen Rahmenbedingungen einhalten und, wenn dies wirtschaftlich vertretbar ist, auch unterschreiten. Aufgrund von Flächenknappheit ergibt sich eine Konkurrenz zwischen Hafen-/Gewerbegebiet und Wohnen. Durch das Heranrücken von Wohnbebauung an Hafenflächen ergeben sich Konflikte, die nicht zu Lasten der Hafenwirtschaft gehen dürfen. Hier muss es eine Bestandsgarantie geben.

## Gute Ausbildung und Beschäftigung

Der ZDS begrüßt die im Hafenkonzept beschriebene Förderung durch die Bundesagentur für Arbeit, die die Qualifizierung und Einstellung der vorwiegend Langzeitarbeitslosen sicherstellen sowie die Beschäftigungsverhältnisse stabilisieren soll.

Andere an die Hafenwirtschaft gerichteten Erwartungen im sozialpolitischen Bereich sind jedoch für den ZDS nicht nachvollziehbar. Die in den Erwartungen unterstellten Defizite wären im Nationalen Hafenkonzept zunächst zu belegen, bevor weitreichende Forderungen gestellt werden. Ausbildungs- und Weiterbildungsmaßnahmen werden selbstverständlich bereits gleichermaßen für Frauen und Männer angeboten, Frauen und Männer werden unabhängig von ihrem Geschlecht eingestellt, Gehälter orientieren sich an tariflichen Vereinbarungen, Führungspositionen werden unabhängig vom Geschlecht besetzt und vielseitige Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf wurden getroffen. All diese Themen sind Gegenstand der regelmäßig stattfindenden intensiven Gespräche und Verhandlungen mit der Gewerkschaft ver.di, des Dialogs zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern und allgemein gültiger Gesetze. Die Hafenwirtschaft wird selbstverständlich dafür sorgen, dass sie in einem umkämpften Arbeitsmarkt die besten Arbeitskräfte für sich gewinnt.

Eindeutig problematisch jedoch sind die demografischen Entwicklungen in den Belegschaften in den Häfen. Entsprechend regt der ZDS zwei Maßnahmen an:

- **Die Hafentreiber und die Hafenvirtschaft werden dem demografischen Wandel bei den Hafentbeschäftigten im Dialog mit den Gewerkschaften dahingehend begegnen, als von den Sozialpartnern für die Umsetzung noch zu vereinbarenden unternehmensbezogener Instrumentarien sogenannte „Demografiefonds“ in gemeinsamer Verantwortung eingerichtet werden.**
- **Bund und die Länder unterstützen die Sozialpartner über öffentliche Förderprogramme bei der Implementierung möglicher Fondsmodelle.**

## Sicherheit und Gefahrenabwehr

Der ZDS begrüßt, dass die Vermeidung unnötiger Belastungen der Häfen durch Schutzmaßnahmen und eine risikobasierte Herangehensweise die Überlegungen im Bereich Sicherheit und Gefahrenabwehr leiten sollen.

Dass die Umsetzung von Gefahrenabwehrmaßnahmen überwiegend von der Hafenvirtschaft finanziert werden soll, lehnt der ZDS ab. Ebenso lehnt die Hafenvirtschaft die Übertragung hoheitlicher Aufgaben an die Wirtschaft ab. Hoheitliche Aufgaben sind von der öffentlichen Hand wahrzunehmen.

## Kritische Infrastruktur

Im Nationalen Hafenkonzept wird richtig festgestellt, dass die deutschen Häfen zu den am besten vor terroristischen Bedrohungen geschützten Gliedern in der Transportkette zählen – nicht zuletzt durch die fristgerechte Erfüllung der IMO-Anforderungen bezüglich des ISPS-Codes an allen deutschen Hafenstandorten.

An mehreren Stellen werden im Nationalen Hafenkonzept 2015 jedoch die Häfen zu den „Kritischen Infrastrukturen“ gerechnet. Weiterhin ist konzeptionell vorgesehen, dass die Häfen die Vorgaben des IT-Sicherheitsgesetzes umsetzen sollen.

Der ZDS sieht diese Formulierungen als derzeit nicht zu rechtfertigende Vorfestlegungen an und weist darauf hin, dass die Umschlaganlagen in den deutschen Seehäfen die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Annahme von kritischen Infrastrukturen nicht erfüllen. Vor diesem Hintergrund lehnt der ZDS auch eine Bestimmung der Häfen als „kritische Infrastruktur“ innerhalb der bis Ende 2016 vom BMI zu erlassenden Rechtsverordnung zum IT-Sicherheitsgesetz ab. Bei den vorhandenen Datenkommunikationssystemen der Hafenunternehmen existiert zudem bereits heute ein hoher Standard an IT-Sicherheitsmaßnahmen.

Nach der Definition der KRITIS Strategie des BMI sind „Kritische Infrastrukturen“ Organisationen und Einrichtungen mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere dramatische Folgen eintreten werden. Ergänzend dazu sieht § 2 Absatz 10 Nr. 2 BSI-Gesetz (als Bestandteil des IT-Sicherheitsgesetzes) vor, dass eine „kritische Infrastruktur“ im Sektor Transport und Verkehr nur dann anzunehmen ist, wenn Einrichtungen, Anlagen oder Teile davon (...) von hoher Bedeutung für das Funktionieren des Gemeinwesens sind, weil durch ihren Ausfall oder ihre Beeinträchtigung erhebliche Versorgungsengpässe oder Gefährdungen für die öffentliche Sicherheit eintreten werden.

Ausgehend von diesen Definitionen muss also der Versorgungsengpass also eine sich realisierende Folge sein („eingetreten“). Diese bereits heute gesetzlich geforderte Voraussetzung für das Vorliegen einer „kritischen Infrastruktur“ ist im Umschlagsbereich nicht gegeben, da alternative Umschlagstandorte in Betracht kommen. Diese Umschlagalternativen bestehen für Seegüterimporte regelmäßig hinsichtlich der untereinander konkurrierenden Häfen an der Nord- und Ostseeküste, welche von Schiffen alternativ angelaufen werden können. Daneben bestehen in den großen Universalhäfen (wie z.B. Bremen, Bremerhaven und Hamburg) vielfältige Umschlag- und Transportalternativen, welche einen etwaigen Versorgungsengpass von vorn herein ausschließen.

Die Maßnahmen müssten daher wie folgt formuliert werden:

- **Die Hafenwirtschaft beteiligt sich im Rahmen des bestehenden Arbeitskreises „Arbeitskreis Sicherheit in der Logistik“ des BMVI an der Ausgestaltung der Rechtsverordnung zum IT-Sicherheitsgesetz.**
- **Die Hafenwirtschaft wird die Umsetzung der Cyber-Sicherheitsstrategie voranbringen sowie die Vorgaben des IT-Sicherheitsgesetzes umsetzen, soweit sie von den noch festzulegenden gesetzlichen Voraussetzungen betroffen ist.**
- **Der Bund achtet darauf, dass Doppelregelungen und Unstimmigkeiten hinsichtlich der Vorgaben des EU- und internationalen Rechts vermeiden werden.**

## Sonstiges

Der **Name unseres Verbandes** lautet Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. und muss im Abkürzungsverzeichnis korrigiert werden.

## Zusammenfassung und Fazit

Der ZDS begrüßt ausdrücklich, dass das Nationale Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen fortgeschrieben wird. Der vorliegende Entwurf zeigt in der Gesamtbetrachtung den richtigen Weg für eine erfolgreiche Hafenpolitik in den kommenden Jahren. Der ZDS sieht jedoch weiteren Gesprächs- und Abstimmungsbedarf:

- Ein Nationales Hafenkonzept muss darauf abzielen, die Kosten der Lieferketten, die über deutsche Seehäfen führen, sowie die Häfen selbst, die in einem kraftvollen Wettbewerb zu Häfen in den Nachbarstaaten und am Mittelmeer stehen, wettbewerbsfähig zu halten. Dieser Leitgedanke sollte durchgängig zum Ausdruck gebracht werden.
- Der ZDS begrüßt ausdrücklich, dass die Beseitigung von Engpässen bei seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und den landseitigen Anbindungen deutscher See- und Binnenhäfen im Nationalen Hafenkonzept vordringlich herausgestellt wird und der hier dringend notwendige Investitionsbedarf erkannt wurde.
- Positiv hervorzuheben ist der Schwerpunkt auf Forschung und Innovation. Wenn das Forschungsprogramm ISETEC neu aufgelegt und auf Binnenhäfen erweitert wird, dann muss der Finanzrahmen entsprechend angepasst werden.
- Der Entwurf sollte um weitere wichtige Chancen und Herausforderungen der deutschen Hafenwirtschaft ergänzt werden.

- Neu zu justieren sind Erwartungen hinsichtlich der geografischen Verlagerung von Seehafenfunktionen. Angesichts heutiger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und angesichts getätigter Investitionen lehnt die Seehafenwirtschaft die an sie gerichtete Erwartung, Seehafenfunktionen zu verlagern, ab, insbesondere in der Verengung auf zentrale Binnenhäfen.
- Alle Verkehrsträger der Hinterlandverkehre sollten realistisch und marktgerecht unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile einzelner Verkehrsträger bewertet werden.
- Zu wichtigen Fragen wie dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten, Befahrungsgebühren für den Nord-Ostseekanal, Anforderungen des Schwerlast- und Großraumverkehrs und verschiedenen anderen Aspekten sind zusätzliche Erläuterungen erforderlich.
- Das Nationale Hafenkonzept sollte noch zu führende Diskussionen über die Einordnung von Häfen als Kritische Infrastruktur nicht beenden oder deren Ergebnisse vorwegnehmen.
- Der Abschnitt zu Vermarktung und Kooperation sollte neu gefasst werden.
- Das Thema Klima- und Umweltschutz sollte ergänzt werden. Nordsee und Ostsee dürfen nicht einseitig mit Maßnahmen oder Auflagen betreffend den Klima- und Umweltschutz belegt werden. Erwartungen an die Hafenwirtschaft sollten in ein Kosten-Nutzen-Verhältnis gebracht werden.
- Einige der an die Hafenwirtschaft gerichteten Erwartungen im sozialpolitischen Bereich sind nicht nachvollziehbar. Demgegenüber ist der demografische Wandel in den Belegschaften in den Häfen stärker zu berücksichtigen.
- Hoheitliche Aufgaben sind auch weiterhin von der öffentlichen Hand wahrzunehmen.