



Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.

Keine Maritime Strategie ohne die Logistik

Positionspapier von BDB, BÖB, DSVK, DSLV, ZDS und ZVDS anlässlich der Nationalen Maritimen Konferenz am 19. und 20. Oktober 2015 in Bremerhaven.

Ausgangspunkt aller unternehmerischen Tätigkeiten im maritimen Sektor ist der Transport von Gütern und Menschen. Mit der fortschreitenden Globalisierung der Märkte hat der internationale Transport über See in den vergangenen Jahrzehnten enorm zugenommen und ist auch trotz der Krise weiter gewachsen. Technische Änderungen wie die Containerisierung haben den Warentransport noch effizienter gemacht. Oder anders ausgedrückt: Das Bedürfnis, möglichst schnell, kostengünstig und umweltschonend zu transportieren, hat sich zu einer Triebfeder für die technische Entwicklung in der Schifffahrt, im Schiffbau und in den Häfen entwickelt.

Dabei kommt den See- und Binnenhäfen eine Schlüsselfunktion für die gesamte Transportkette zu, sind sie doch Knotenpunkte für die Warenströme von und nach Deutschland und bilden somit für die hiesige Volkswirtschaft das Tor zur Welt. Somit überrascht es auch nicht, dass rund zwei Drittel des deutschen Außenhandels über deutsche Seehäfen abgewickelt wird.

Optimierte Zufahrten zu den Binnen- und Seehäfen sowie leistungsfähige Hafenhinterlandanbindungen sämtlicher Verkehrsträger sind daher entscheidend, um die steigenden Umschlagsmengen und die deutlich größeren Schiffskapazitäten zu bewältigen. Gerade die exportorientierte deutsche Wirtschaft ist auf ein effizientes Verkehrsnetz, das die maritimen und landseitigen Verkehrsträger vollumfänglich einbezieht, angewiesen.

Die Verbände begrüßen ausdrücklich die Ankündigung einer Maritimen Strategie und fordern eine besondere Berücksichtigung der Logistik in dieser Gesamtstrategie. Aus Sicht der Verbände ist die Basis dafür ein umfassendes Nationales Hafenkonzept, das den Infrastrukturausbau, die Technologieförderung für die maritime Logistik, die Vereinfachung der administrativen Prozesse und eine faire, den Wettbewerb nicht verzerrende EU-Politik in den Mittelpunkt rückt. Die Verbände regen zudem an, dass die Maritime Strategie in enger inhaltlicher und zeitlicher Abstimmung mit dem Nationalen Hafenkonzept erarbeitet wird, welches auch ein wichtiger Bestandteil des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung wird.

Aus Sicht der Verbände sollte die Maritime Strategie unter anderem folgende Ziele berücksichtigen:

- Die zügige Fertigstellung und Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen.
- Den prioritären Ausbau der see- und flusswärtigen Hafenzufahrten sowie Hinterlandanbindungen per Eisenbahn, Straße und Binnenwasserstraße, auch mittels einer vorrangigen Behandlung innerhalb des Bundesverkehrswegeplans 2015. Die dafür notwendige Finanzierungsgrundlage muss dauerhaft im Bundeshaushalt abgebildet werden.

- Die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs auf der Grundlage des Beschlusses des Rates der EU vom 7. Mai 2014 (sog. Athener Erklärung).
- Die Schaffung der für die Ertüchtigung sowie den Ausbau der Infrastruktur erforderlichen Planungskapazitäten in der Verwaltung sowie die Beschleunigung der damit einhergehenden Prozesse.
- Die Entwicklung der dritten Auflage des Förderprogramms für „Innovative Seehafentechnologien“ (ISETEC III) zur Stärkung der deutschen Binnen- und Seehäfen und der Anbindung an die Logistik- und Wirtschaftszentren.
- Aufbau und Gewährleistung einer leistungsfähigen IT-Struktur auf der Verwaltungsseite – auch zur Beschleunigung und Straffung von administrativen Prozessen – sowie die Förderung der Vereinheitlichung von Datenformaten zwecks Verbesserung des Datenaustauschs in den Logistikketten.
- Die verstärkte Verwendung der englischen Sprache für die Lotsberatung von Seeschiffen sowie bei der Abwicklung der administrativen Prozesse, z. B. mit dem Zoll.
- Die Schaffung gleicher Rahmenbedingungen bei der nationalen Umsetzung von EU-Vorgaben (z. B. das Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer oder Umsetzung des neuen Unionszollkodex), um Nachteile für deutsche Standorte zu vermeiden.
- Die vereinfachte Schaffung von weiteren Logistikflächen, z. B. im Zuge der Neugestaltung des Raumordnungsgesetzes sowie die Schaffung einer Infrastruktur zum Bunkern von LNG.
- Die Gewährleistung von einheitlichen Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Häfen, unter Beibehaltung der notwendigen nationalen Handlungsspielräume.
- Die Vermeidung von legislativen Alleingängen, insbesondere im Umweltbereich, z.B. bei den SECA-Gebieten, sowie die stärkere Betonung von einheitlichen Standards auf internationaler Ebene.

Kontakt für Rückfragen:

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
 Jens Schwanen
 Sprecher der Geschäftsführung
 Tel.: 0203 8000 660
 bdb-schwanen@binnenschiff.de
 www.binnenschiff.de

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB)
 Boris Kluge
 Geschäftsführer
 Tel.: 030 39885874
 boris.kluge@binnenhafen.de
 www.binnenhafen.de

Deutsches Seeverladerkomitee im BDI (DSVK)
 Britta Kuld
 T.: 030 20281751
 b.kuld@bdi.eu
 www.bdi.eu

Komitee Deutscher Seehafenspediteure im DSLV e.V. (KDS)
 Kurt-Juergen Schimmelpfeng, Geschäftsführer
 Tel.: 040 374764 22
 schimmelpfeng@kds-im-dslv.de
 www.kds-im-dslv.de

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)
 Daniel Hosseus
 Hauptgeschäftsführer
 Tel.: 040 366203
 daniel.hosseus@zds-seehaefen.de
 www.zds-seehaefen.de

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler (ZVDS)
 Dr. Alexander Geisler
 Geschäftsführer
 Tel.: 040 326082
 geisler@schiffsmakler.de
 www.zvds.de

Hamburg, 8. Oktober 2015