

PRESSEMITTEILUNG

14. November 2018
I-126

Deutsche Hafenwirtschaft setzt auf Wachstum

Güterumschlag stabil bei 300 Mio. t / Hohe Leistungskompetenz und Systemrelevanz / EU-Wasserrahmenrichtlinie muss überarbeitet werden / Einfuhrumsatzsteuer-Verfahren benachteiligt Importeure in ganz Deutschland

Hamburg – Eine Umschlagsleistung von 299,5 Mio. Tonnen in 2017 sowie eine Verstetigung des Seegüterumschlages auf der Grundlage von 300 Mio. Tonnen in 2018 – die deutsche Hafenwirtschaft setzt auf Wachstum. „Bis Ende 2019 erwarten wir Zuwächse in allen Ladungssegmenten“, sagte Frank Dreeke, Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), anlässlich der heutigen Jahrespressekonferenz des Verbandes in Hamburg. „Die Hafenwirtschaft investierte allein im vergangenen Jahr hunderte Millionen Euro in die Hafen- und Verkehrslogistik, in Nachhaltigkeitsprojekte und in digitale Angebote für unsere Kunden. Mit Zukäufen und Beteiligungen im In- und Ausland sowie hochinnovativen Forschungsprojekten rüsten sich deutsche Hafenunternehmen für die Zukunft.“

ZDS-Präsident Frank Dreeke: „Die deutsche Hafenwirtschaft ist extrem leistungsfähig, innovationsfreudig und optimistisch. Wir wollen noch besser die Wettbewerbsvorteile und die hohe Leistungskompetenz unserer Seehafenbetriebe nutzen können, um zum Erfolg des europäischen Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland beizutragen.“

Ein wichtiges Signal sendet die **Fahrrinnenanpassung der Elbe**. „Deutschland benötigt Seehäfen – und zwar nicht nur einen – um zu gewährleisten, dass unsere Exporte und Importe effizient und möglichst umweltschonend zu den Abnehmern kommen können. Die Fahrrinnenanpassungen an der Elbe, der Ems, der Weser und an den Seekanälen in Rostock und Wismar sichern unseren Erfolg an den Weltmärkten und entlasten andere Verkehrsträger“, sagt Frank Dreeke.

Frank Dreeke betont: „**Deutsche Seehäfen sind systemrelevant**. Annähernd jeder vierte Arbeitsplatz in Deutschland hängt von Exporten ab. Deutsche Seehäfen wickeln zwei Drittel des seewärtigen deutschen Außenhandels ab, mit Handelspartnern wie USA, China und Großbritannien. Daher beobachten wir mit Sorge die Verwerfungen im internationalen Handelssystem, den Brexit und die Entwicklungen in Italien.“ Hinsichtlich des **Brexit** haben sich die Hafenunternehmen und Behörden auf verschiedene Szenarien vorbereitet, doch belastbare Prognosen zu etwaigen Auswirkungen können derzeit nicht abgegeben werden.

Zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren fordert der ZDS, dass sich die Bundesregierung in die Überarbeitung der veralteten **EU-Wasserrahmenrichtlinie** einbringt. „Die Richtlinie ist 19 Jahre alt und in Teilen überholt. Der ZDS fordert eine Modernisierung des Wasserrechts, keine grundstürzenden Veränderungen. Die Richtlinie muss dem technischen Fortschritt und den Rechtsentwicklungen angepasst werden“, sagt Frank Dreeke. „Das muss die Bundesregierung in die ohnehin laufende Prüfung durch die Europäische Kommission einbringen, alles andere wäre verantwortungslos.“ Der ZDS hat heute die Ergebnisse eines umfassenden Rechtsgutachtens mit Vorschlägen vorgelegt, dass aufzeigt, wie die EU-Wasserrahmenrichtlinie modernisiert werden kann, ohne den Gewässerschutz zu verringern.

Die Hafenwirtschaft begrüßt zudem das **Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz** des Bundes. „Es hat mit siebzehn Jahren viel zu lange gedauert bis Baurecht für die Fahrrinnenanpassung der Elbe erlangt wurde. Überlange Planungs-, Genehmigungs- und Rechtsfindungsverfahren schaden dem Standort.“

Auf einen großen Wettbewerbsnachteil für Importeure in ganz Deutschland und für Flughäfen und Seehäfen weist der ZDS im Zusammenhang mit dem **Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer** hin. „Importeure in allen Bundesländern müssen bei Drittstaatenimporten über deutsche Häfen und Flughäfen sofort die Steuer entrichten und müssen die Zahlung später beim Finanzamt verrechnen. Das Geld ist sofort weg und viel Aufwand entsteht. Praktisch alle anderen EU-Staaten machen das viel schlanker.“ Der ZDS drängt darauf, dass der Koalitionsvertrag der Bundesregierung, der eine Überarbeitung des altmodischen deutschen Verfahrens vorsieht, schnellstmöglich umgesetzt wird.

Auch bei der **Luftreinhaltung** besteht Handlungsbedarf – sowohl bei der Nutzung von Flüssiggas (LNG) als auch bei Anlagen für die landseitige Stromversorgung von Schiffen. „Die Wirtschaft investiert intensiv in diesem Bereich, ob es nun um LNG-Terminals und -Infrastruktur oder um Landstromanlagen geht. Bund und Länder müssen die Voraussetzungen schaffen, dass die Schifffahrt LNG und Landstrom auch tatsächlich nutzt. Es ist immer noch schwierig, Genehmigungen für den Einsatz von LNG zu bekommen, und Strom von Land bleibt für Schifffahrtsunternehmen aufgrund der EEG-Umlage auf Landstrom viel zu teuer. Das muss sich ändern“, fordert Frank Dreeke.

Als Spitzenverband der deutschen Hafenwirtschaft vertritt der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. 176 angeschlossene Unternehmen an Nordsee und Ostsee. Zweck des Zusammenschlusses ist die Wahrnehmung der gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der Seehafenunternehmen. Präsident des Verbandes ist Herr Frank Dreeke, Vorsitzender des Vorstandes der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG. Hauptgeschäftsführer ist Herr L. Daniel Hosseus. Sitz des Verbandes ist Hamburg.

Kontakt: L. Daniel Hosseus, +49 (40) 366203

Weitere Informationen erhalten Sie auf www.zds-seehaefen.de