

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

Internet: www.zds-seehaefen.de

9. Juni 2006

Hei/St/I-112

Unterlage

**für den Besuch
der Obleute bzw. der hafenpolitischen Sprecher
der Bundestagsfraktionen**

**am 9. Juni 2006
in den Bremischen Häfen**

1. Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen

Problem:

Um die Wachstumschancen der deutschen Seehäfen zu nutzen, müssen die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen so ausgebaut und erhalten werden, dass sie den Erfordernissen des internationalen Wettbewerbs gerecht werden.

Lösung:

Die 15 küstenländer-übergreifenden Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 sowie die Fahrrinnenanpassungen der Außenweser und Unterelbe (siehe Anlage) müssen entsprechend ihrer Baureife und Finanzierung auf der Zeitschiene bis 2010 nach vorne gezogen werden.

Die Realisierung dieser Projekte in diesem Jahrzehnt ist dringend erforderlich, weil die dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zugrunde liegende Prognose des Hafenumschlags völlig überholt ist.

Die Hafenumschlagsprognose des BVWP 2003 sagt z. B. für den Containerumschlag in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen für 2015 10,3 Mio. TEU voraus. 2005 betrug der Containerumschlag beider Häfen jedoch bereits schon 12 Mio. TEU. Die erwartete Menge wurde damit schon 10 Jahre früher als prognostiziert realisiert.

Für 2015 erwarten Hamburg und die Bremischen Häfen zusammen ein Containerumschlag von 25 Mio. TEU, 15 Mio. TEU mehr als im BVWP 2003 prognostiziert.

Wir begrüßen, dass die Daten des Bundesverkehrswegeplan 2003 fortgeschrieben und eine neue Seeverkehrsprognose für das Jahr 2025 erstellt werden soll.

Der Koalitionsvertrag sieht 4,3 Mrd. € zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vor. Davon sollten auch unsere 15 prioritären Projekte profitieren, zumal das 2-Mrd. €-Programm Ende der letzten Legislaturperiode einen Teil unserer Projekte berücksichtigte.

2006 sollen die Ausbaugesetze Straße und Schiene (5-Jahrespläne) verabschiedet und für die Wasserstraßenprojekte Prioritäten festgelegt werden. Unsere Projekte müssen dabei weiterhin prioritär eingestuft bleiben.

Wir begrüßen, dass nach der Priorisierung der Wasserstraßenprojekte der Nord-Ostsee-Kanal mit 130 Mio. € ausgebaut werden soll. Insbesondere für den Feederverkehr nach Hamburg und Bremerhaven ist diese Maßnahme von erheblicher Bedeutung.

Der vom Bundesverkehrsministerium vorgelegte Entwurf eines Planungsbeschleunigungsgesetzes wird von uns begrüßt. Die Verkürzung des Instanzenweges soll insbesondere für Projekte zum Ausbau der Hinterlandanbindungen und seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen genutzt werden.

Infrastrukturinvestitionen in Form von Public-Private-Partnership (PPP) bieten der Öffentlichen Hand neue Möglichkeiten. Hiervon sollten auch Großprojekte wie die Y-Achse, Hafenuerspanne und Küstenautobahn (A 22) profitieren.

Sonderproblem Betuwe-Linie:

Anfang 2007 wird die Betuwe-Linie in Betrieb genommen, ohne dass zeitgleich die Y-Achse gebaut wird. Damit werden die Kapazitäten Rotterdams im Hinterlandverkehr auf der Schiene erheblich ausgebaut.

Zudem will die niederländische Regierung den aus der Betuwe-Linie resultierenden Verlust in den ersten fünf Betriebsjahren mit einem Zuschuss von 35 Mio. € ausgleichen.

Lösung:

Der von den Niederlanden geforderte prioritäre Ausbau des deutschen Schienennetzes zugunsten der Betuwe-Linie (Emmerich-Oberhausen, Korridor Rotterdam-Köln-Basel-Genua) sollte von der Festsetzung eines mit den deutschen Trassenpreisen vergleichbaren Entgelts auf der Betuwe-Linie abhängig gemacht werden.

Sonderproblem feste Querung Fehmarnbelt:

Eine feste Querung des Fehmarnbelts wird für den Ro/Ro- und Fährverkehr deutscher Ostseehäfen vor allem mit Dänemark und Schweden zu erheblichen Ladungsverlusten führen.

Lösung:

Die feste Querung sollte nur dann gebaut werden, falls nachgewiesen ist, dass die Querung betriebs- und volkswirtschaftlich rentabel ist. Zudem dürfen Infrastrukturprojekte zugunsten der deutschen Seehäfen durch die feste Querung nicht verzögert werden.

2. Seehafenkonzeption

Problem:

In der letzten Legislaturperiode hat das Bundesumweltministerium ein nationales Seehafenkonzept gefordert und ein Gutachten „Nachhaltigkeitsaspekte der nationalen Seehafenkonzeption“ in Auftrag gegeben.

Lösung:

Der Dialog mit dem Bundesumweltministerium sollte versachlicht und das nationale Seehafenkonzept von Bundesumweltminister Trittin aus der letzten Legislaturperiode nicht mehr Gegenstand der politischen Diskussion sein.

Angesichts des Verkehrswachstums sind die Vertiefungen der Außenweser und Unterelbe und der Bau des Containertiefwasserhafens in Wilhelmshaven erforderlich. Der Containerterminal in Wilhelmshaven kann die Vertiefung der seewärtigen Zufahrten nicht ersetzen.

Im Sinne des Kabinettsbeschlusses vom 15. September 2004 sollte die Seehafenplattform wie folgt fortgeschrieben werden:

„Zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen wird der Bund seine Bemühungen um eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der Seehafenstandorte verstärken. Dazu wird die Bundesregierung die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ mit den Ländern abstimmen (Seehafenkonzeption).“

3. Abbau der Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen

Problem:

Um die Wachstumschancen der deutschen Seehäfen zu nutzen, müssen faire Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen einschließlich ihrer Hinterlandverkehre in der EU und im Verhältnis zu Nachbarstaaten hergestellt und gesichert werden.

Die unterschiedliche Nutzung von Harmonisierungsspielräumen in der EU bei der Erhebung der

- Mineralölsteuer und Stromsteuer beim Hafenumschlag
- Trassenentgelte

- LKW-Maut

hat zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen der deutschen Seehäfen geführt:

- In Deutschland ist die Mineralölsteuer beim Verbrauch von Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag 20-mal höher als in den Niederlanden (47 Cent gegenüber 2,2 Cent pro Liter). Der Wettbewerbsnachteil der deutschen Seehäfen beträgt damit rund 27 Mio. € im Jahr.
- In Deutschland ist die Stromsteuer beim Hafenumschlag doppelt so hoch wie in Belgien (20,50 € gegenüber 9,91 € pro Megawattstunde), wobei Umschlagterminals in Belgien von der Stromsteuer teilweise entlastet werden (4,91 € pro Megawattstunde), wenn der Verbrauch 25 Gigawattstunden übersteigt.
- Unsere Trassenentgelte im Seehafenhinterlandverkehr sind nahezu 3-mal höher als in den Niederlanden (2,40 € gegenüber 0,75 € pro Zugkilometer). Zwar sollen die Trassenpreise in den Niederlanden 2006 angehoben werden. Dies soll allerdings vor allem für schwere Güterzüge gelten. Für Containerzüge sollen die Trassenpreise auf 0,50 € festgesetzt werden.
- Auch die deutsche LKW-Maut ist fast 12-mal höher als in den Niederlanden (12,4 Cent/km gegenüber 1,06 Cent/km bei einer Fahrleistung von 120.000 km im Jahr pro LKW). In den Niederlanden wird zwar über die Einführung einer streckenbezogenen LKW-Maut diskutiert. Sie soll voraussichtlich allerdings erst 2012 eingeführt werden.

Außerdem werden im Zuge der EU-Osterweiterung die Ostsee-Fährverkehre Richtung Baltikum gegenüber dem grenzüberschreitenden LKW-Verkehr benachteiligt.

Lösung:

Um die Wettbewerbsnachteile abzubauen, müssen die nationalen Handlungsspielräume genutzt werden.

Nach der Koalitionsvereinbarung sollen internationale Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene unter Ausnutzung aller nationalen Handlungsspielräume abgebaut werden.

In dem von der EU vorgegebenen Rahmen sollten daher die Mineralölsteuer und Stromsteuer beim Hafenumschlag in den deutschen Seehäfen sowie die Trassenpreise und die LKW-Maut im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen den Gegebenheiten insbesondere in den Niederlanden und Belgien angepasst werden.

Zum Abbau der Wettbewerbsverzerrungen im Ostseeverkehr sollte die Kontingentierung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit den GUS-

Staaten dahingehend neu ausgerichtet werden, den Seeverkehr wieder stärker zu nutzen.

Sonderproblem Mineralöl- und Stromsteuer beim Hafenumschlag:

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes (Energiesteuergesetz) sieht nicht vor, die Harmonisierungsspielräume für die Ermäßigung der Mineralölsteuer beim Hafenumschlag und die Entlastung der Stromsteuer für energieintensive Seehafenbetriebe zu nutzen.

Die Bundesregierung wird erst in einem zweiten Schritt darüber hinausgehende Änderungen der Energiebesteuerung angehen. Erst in diesem Verfahren wird sich das Bundesverkehrsministerium dafür einsetzen, Harmonisierungsdefizite und Wettbewerbsverzerrungen in den deutschen Seehäfen, wo möglich, abzubauen.

Wir halten es für unwahrscheinlich, dass nach einer Neuregelung der Energiebesteuerung zum 1. August 2006 das Gesetz in der zweiten Jahreshälfte novelliert wird.

Lösung:

Daher sollte über den Bundesrat und Bundestag im laufenden Gesetzgebungsverfahren die Gelegenheit genutzt werden, die Anpassungsmaßnahmen zu realisieren. Dabei bieten sich die Nettorückflüsse aus der Rückflagung (allein 2005 167 Mio. €) als Gegenfinanzierung an.

In seiner EntschlieÙung vom 16.02.2005 hatte der Deutsche Bundestag die Bundesregierung aufgefordert, zu prüfen, ob der bei erfolgreicher Rückflagung durch deutsche Reeder entstehende zusätzliche fiskalische Spielraum zur Absenkung der Mineralölsteuer beim Hafenumschlag genutzt werden kann.

4. Maritimer Koordinator

Problem:

Trotz vorheriger Absichtserklärungen der Regierungsparteien wird die Bundesregierung keinen Maritimen Koordinator ernennen.

Zudem hat sich das Team, das im Bundeswirtschaftsministerium für maritime Aufgaben zuständig ist, personell erheblich verändert.

Nach den bisherigen Themenvorschlägen für den Hafenworkshop auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz am 4. Dezember 2006 in Hamburg zeichnen sich keine Lösungen der Wettbewerbsprobleme der deutschen Seehäfen ab.

Lösung:

Der maritime Dialog mit der Bundesregierung muss auch unter der neuen Konstellation fortgesetzt und die Wettbewerbsprobleme der deutschen Seehäfen auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg einer Lösung zugeführt werden.

5. Follow up Port Package IIProblem:

Nachdem die EU-Kommission ihren Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste (Port Package II) zurückgezogen hat, stehen die Seehäfen weiterhin auf der Agenda der Europäischen Kommission.

Lösung:

Das von der EU-Kommission vorgesehene Konsultationsverfahren im Hinblick auf die künftige europäische Seehafenpolitik sollte genutzt werden, um in Europa Unterstützung für die deutschen Positionen zu finden.

Der ZDS wird vor der Sommerpause hierzu ein Positionspapier vorlegen.

6. BahnprivatisierungProblem:

Der integrierte Börsengang der DB AG ist kein geeigneter Weg, die Ziele der Bahnreform erfolgreich umzusetzen. Verkehrspolitisch ist er kontraproduktiv, weil er dem Ziel des Mehrverkehrs zuwiderläuft. Verlierer sind die Nutzer und die Beschäftigten. Finanzpolitisch birgt er unkalkulierbare Risiken für den Steuerzahler.

Lösung:

Der ZDS setzt sich daher für die Trennung von Netz und Betrieb ein mit dem Ziel, ein Höchstmaß an Transparenz und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu erreichen.

7. Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland

Problem:

Mit der bisherigen Arbeit der Standortmarketinggesellschaft „Invest in Germany“ zur Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland ist das deutsche Logistikgewerbe höchst unzufrieden.

Für die groß angelegte Logistikinitiative steht bei „Invest in Germany“ lediglich ein Budget von 250.000 € p. a. zur Verfügung. Dieser Betrag reicht in keiner Weise aus, die Ziele der Initiative zu erreichen. Die Aufforderung an die verschiedenen untereinander im Wettbewerb stehenden Unternehmen im Logistikbereich, gemeinsam Mittel für die Initiative aufzubringen, ist ebenfalls nicht durchsetzbar.

Lösung:

Das Bundeswirtschaftsministerium und das Bundesverkehrsministerium sollten sich voll mit der Initiative identifizieren und entsprechende Budgetmittel zur Verfügung stellen.

Die Logistikinitiative könnte als Teil der Mobilitätsoffensive allerdings auch in die alleinige Verantwortung des Bundesverkehrsministeriums zurückkehren.

15 prioritäre Projekte

Bundeswasserstraßen

- Vertiefung der Unterweser
- Ausbau der Mittelweser mit Bau der Schleusen in Dörverden und Minden
- Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal

Bundesschienenwege

- Y-Trasse – NBS/ABS Hamburg/Bremen – Hannover
- Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck/Travemünde
- ABS Rostock – Berlin
- ABS Oldenburg – Wilhelmshaven / Landwedel–Uelzen
- dreigleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg
- ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund

Bundesfernstraßen

- sechsstreifiger Ausbau der A 1 und A 7
- Weiterbau der A 14 nördlich von Magdeburg
- Weiterbau der A 281 – Eckverbindung in Bremen
- Weiterbau der A 20 von Lübeck (A 1) nach Stade (A 26) mit Elbquerung
- Neubau der A 26 von Stade (A20) nach Hamburg (A 7)
- Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg.

Außerdem:

- Fahrrinnenanpassung der Außenweser
- Fahrrinnenanpassung der Außen- und Untereibe