

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

1. November 2010
Hei/St/I-112

**Von der
Gemeinsamen Seehafenplattform
zum
Nationalen Hafenkonzert**

**Aus der Arbeit des ZDS
in den letzten 10 Jahren**

1999 wurde die Gemeinsame Plattform von Bund und Küstenländern zur deutschen Seehafenpolitik verabschiedet, die unter Mitwirkung des ZDS erarbeitet wurde.

Damit lag erstmals ein gemeinsamer verkehrspolitischer Handlungsrahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Hafenvirtschaft und zur Sicherung ihrer Standortbedingungen vor.

2001 wurde der Maßnahmenkatalog der Gemeinsamen Seehafenplattform verabschiedet. Auch hieran hat der ZDS mitgearbeitet.

Die Gemeinsame Seehafenplattform umfasst die beiden klassischen Säulen der Hafenpolitik:

- Infrastrukturpolitik und
- Ordnungspolitik.

In der Infrastrukturpolitik konnten wir erreichen, dass der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen als nationale Aufgabe angesehen wird. Die Anzahl der prioritären Projekte konnte von 10 über 15 auf nunmehr 19+ (Ahrensburger-Liste) erweitert werden.

In der Ordnungspolitik konnten wir erreichen, dass die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Erhebung der Mineralölsteuer beim Hafenumschlag beseitigt wurden. 2008 trat die Ermäßigung der Mineralölsteuer beim Hafenumschlag für deutsche Seehafenbetriebe von bisher 47 Cent/Liter auf 6,1 Cent/Liter in Kraft. Bei einer jährlichen Verbrauchsmenge von etwa 60 Mio. Liter Dieselkraftstoff in den deutschen Seehäfen beträgt die Kostenersparnis deutscher Seehafenbetriebe insgesamt rund 25 Mio. € im Jahr.

Außerdem konnten die von der EU-Kommission vorgelegten Richtlinienvorschläge über den Marktzugang für Hafendienste (Port Package I und II) verhindert werden. Angesichts der Marktstruktur, des Marktverhaltens und der Marktergebnisse besteht für Dienstleistungen im Hafenumschlag kein Bedarf für derartige Regelungen.

Sechs Nationale Maritime Konferenzen dienten dazu, diese hafenspolitischen Ergebnisse zu erreichen.

2009 wurde das Nationale Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen verabschiedet, an dessen Erarbeitung der ZDS mitgewirkt hat.

Damit hat die Bundesregierung einen auf 10 Jahre angelegten strategischen Leitfadens für die deutsche Hafenpolitik vorgelegt.

2010 wurden unter Mitwirkung des ZDS prioritäre Maßnahmen identifiziert, die vordringlich umgesetzt werden sollen.

Der ZDS hofft, dass der Seehafenstandort Deutschland mit der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts auch in den kommenden 10 Jahren weiter gestärkt wird. Der ZDS wird sich hieran konstruktiv beteiligen.

2000

- 1. Nationale Maritime Konferenz in Emden mit politischen Leitlinien der Bundesregierung zur Förderung der maritimen Wirtschaft.
- Mit modernisierter Bewertungsmethodik sollen die deutschen Seehäfen und ihre Hinterlandverbindungen stärker in den Bundesverkehrswegeplan eingebunden werden.
- Erfolgreiche Klage des ZDS gegen niederländische KV-Beihilfen.
- Einbeziehung der Seehäfen in die Transeuropäischen Verkehrsnetze.
- Modernisierung des deutschen Seelotswesens mit neuer Struktur des Lotsgeldtarifes.
- Stärkere Berücksichtigung von Seehafenlängen bei der Lagergeldauschreibung von Interventionsgetreide durch Einbeziehung der Nachlauf-frachten.

2001

- Verabschiedung des Maßnahmenkatalogs der Gemeinsamen Seehafenplattform.

Mit einem „Prioritäten-Konzept Seehafenverbindungen“ sollen 10 prioritäre Maßnahmen zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandverbindungen der deutschen Seehäfen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans entsprechend ihrer Baureife und Finanzierungsfähigkeit auf der Zeitschiene 2004 bis 2010 nach vorne gezogen werden.

Auf der 2. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock werden die 10 prioritären Projekte bestätigt.

- Als Ergebnis der Lotsgeldreform treten neue Lotsgeldtarife mit Absenkung um durchschnittlich 6,12% in Kraft.
- Vorschlag der EU-Kommission für eine Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste (Port Package I).

ZDS macht deutlich, dass für ladungsbezogene Dienstleistungen kein Bedarf für besondere Marktzugangsregelung besteht und der Richtlinienentwurf das effiziente Hafensystem in den deutschen Seehäfen gefährdet. Bundesrat und EP-Berichterstatter schließen sich dieser Auffassung an.

2002

- Ausbau der Hinterlandanbindungen ein Schwerpunkt des „Zukunftsprogramm Mobilität“.

Zukunftsprogramm Mobilität auch Bestandteil der Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung.

- Deutscher Bundestag und Bundesregierung machen sich in ihren Stellungnahmen zum Richtlinienvorschlag Port Package I Auffassungen des ZDS zu Eigen.
- ZDS veranstaltet Europäischen Hafentag zum Thema „Port Package – Marktzugang für Hafendienste“.
- ZDS-Änderungsvorschläge zum Richtlinienvorschlag Port Package I für erste und zweite Lesung im Europäischen Parlament.

2003

- Der Bundesverkehrswegeplan 2003 sieht 15 prioritäre Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen vor.

Zudem werden für die Fahrrinnenanpassungen der Außenweser sowie Unter- und Außenelbe uneingeschränkte Planungsaufträge erteilt.

- ZDS macht deutlich, dass die den Bundesverkehrswegeplan 2003 zugrunde liegende Umschlagprognose der deutschen Seehäfen viel zu pessimistisch ist.
- Richtlinienvorschlag zum Port Package I im Europäischen Parlament gescheitert. ZDS begrüßt Entscheidung des Europäischen Parlaments.

2004

- ZDS veranstaltet Parlamentarischen Abend zum Thema „Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland durch Ausbau der Verkehrswege“ in Berlin.
- Bundeskabinett fasst Beschluss zur Fahrrinnenanpassung von Außenweser und Unterelbe.
- Die EU-Kommission legt Richtlinienvorschlag über Dienstleistungen im Binnenmarkt vor. ZDS kann erreichen, dass Hafendienstleistungen vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie nicht erfasst werden.
- Die EU-Kommission legt einen neuen Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste vor (Port Package II). ZDS lehnt diesen

Vorschlag erneut ab. Bundesrat, Bundestag und Bundesregierung schließen sich dieser Auffassung an.

2005

- Auf der 4. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen macht ZDS deutlich, dass das hafenpolitische Ziel der Konferenz, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken (Beseitigung der Wettbewerbsnachteile bei Trassenpreisen, Maut und Mineralölsteuer beim Hafenumschlag), noch nicht erreicht ist.
- Bundestagsbeschluss zur Stärkung des maritimen Standortes Deutschland mit hafenpolitischen Forderungen an die Bundesregierung. Beschluss umfasst Anliegen des ZDS.
- ZDS legt Katalog mit zentralen Positionen zur Bundestagswahl vor.

2006

- Bund und Küstenländer halten weiterhin an ihrem gemeinsam getragenen Investitionskonzept zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland fest, wonach 15 prioritäre Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 sowie die Fahrrinnenanpassungen der Außenweser und Unterelbe noch in diesem Jahrzehnt realisiert werden sollen.
- ZDS veranstaltet Parlamentarischen Abend zum Thema Energiesteuern beim Hafenumschlag in Berlin.
- Die Mineralölsteuer für Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag wird von 47 Cent je Liter auf 6 Cent/je Liter ermäßigt. Ermäßigung tritt allerdings erst nach beihilferechtlicher Genehmigung der EU-Kommission in Kraft.
- Port Package II im Europäischen Parlament erneut gescheitert. EU-Kommission zieht ihren Richtlinienvorschlag zurück.
- Nach Scheitern des Port Package II startet EU-Kommission breit angelegten Reflexions- und Konsultationsprozess zur künftigen EU-Hafenpolitik. ZDS beteiligt sich am Konsultationsverfahren sowie insbesondere am Workshop zur Hafenfinanzierung.
- Unter Beteiligung des ZDS können auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg folgende hafenpolitische Ergebnisse erreicht werden:
 - Gemeinsame Seehafenplattform soll fortgeschrieben werden.
 - Aufnahme der prioritären Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen im Investitionsrahmenplan 2006 - 2010. Auch der Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals ist Bestandteil des Investitionsrahmenplans.

- Wettbewerbsverzerrungen auf EU-Ebene (Trassenpreise und LKW-Maut) sollen unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume weiter abgebaut werden.
- ISETEC II-Programm soll mit 30 Mio. € gefördert werden.
- Bund unterstützt Qualifizierungsoffensive für Langzeitarbeitslose mit 80 Mio. €.
- Bundesregierung für schnellen Abschluss des Notifizierungsverfahrens zur Ermäßigung der Mineralölsteuer beim Hafenumschlag.
- ZDS beteiligt sich an Erarbeitung des Masterplans Güterverkehr und Logistik.

2007

- Deutscher Bundestag fordert mit seinem Beschluss zur Stärkung der maritimen Wirtschaft in Deutschland die Bundesregierung insbesondere auf, die hafenpolitischen Ergebnisse der 5. Nationalen Maritimen Konferenz umzusetzen. Der Beschluss umfasst alle Anliegen des ZDS.
- Seeverkehrsprognose 2025 sagt mehr als Verdoppelung des Gesamtumschlags der deutschen Seehäfen bis 2025 voraus. ZDS beteiligt sich an Vorarbeiten, weil Containerumschlag 2005 die Seeverkehrsprognose für Bundesverkehrswegeplan 2003 mit Planungshorizont 2015 bereits übertraf.
- ZDS nimmt zum EU-Grünbuch zur künftigen Meerespolitik Stellung und macht auf der entsprechenden Europäischen Konferenz in Bremen die Position des ZDS zur EU-Meerespolitik deutlich.
- EU-Kommission legt ihre Mitteilung über eine Europäische Hafenpolitik vor, die weitgehend auf neue Gesetzesinitiativen und damit auf die Vorlage eines Port Package III verzichtet. ZDS hatte sich am vorgeschalteten Konsultationsverfahren intensiv beteiligt.

2008

- Ermäßigung der Mineralölsteuer beim deutschen Hafenumschlag von bisher 47 Cent/Liter auf 6,1 Cent/Liter tritt am 01.04.2008 nach Verabschiedung der EU-Leitlinien für Umweltschutzbeihilfen in Kraft.

Bei einer jährlichen Verbrauchsmenge von etwa 60 Mio. Liter Dieselmotorkraftstoff beträgt die Kostenentlastung deutscher Seehafenbetriebe insgesamt rund 25 Mio. € im Jahr.
- Bundeskabinett beschließt Masterplan Güterverkehr und Logistik.

ZDS hat sich an Erarbeitung des Masterplans beteiligt und ZDS-Präsident als Partner der Mobilisierungsoffensive des Bundesverkehrsministers die Arbeiten begleitet. Masterplan trägt dem überproportionalen Umschlagwachstum der deutschen Seehäfen Rechnung.

- Im Masterplan Güterverkehr und Logistik weist die Bundesregierung darauf hin, dass Hafenpolitik eine nationale Aufgabe ist. Deshalb soll ein Nationales Hafenkonzept erarbeitet werden.
- Erteilung des Planungsauftrags, die gesamte Fahrrinne des Nord-Ostsee-Kanals um 1 Meter auf 10,50 Meter zu vertiefen. Außerdem werden die Planungen für die Vertiefung der Außenems aufgenommen.
- Förderprogramm ISETEC II läuft von Anfang 2008 bis 2011.
- ZDS begrüßt Mitteilung der EU-Kommission über eine Europäische Hafenpolitik grundsätzlich. Ausführungen der Kommission zum Thema „Hafenkonzessionen“ werden vom ZDS allerdings nicht geteilt. ZDS lässt in einem Rechtsgutachten prüfen, ob die Auffassung der EU-Kommission über Hafenkonzessionen (Transparenz, Laufzeit, Verlängerung) auf Miet- und Pachtverträge in den deutschen Seehäfen Anwendung findet. Rechtsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass diese Verträge keine Hafenkonzessionen im Sinne der Hafenmitteilung der EU-Kommission sind.

2009

- Bundeskabinett beschließt Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen als strategische Leitlinie für die Hafenpolitik des Bundes in den kommenden 10 Jahren.

Das Hafenkonzept umfasst alle Anliegen des ZDS.

- Als ein Ergebnis der 6. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock-Warnemünde prüft der Bund, die von den Verkehrsministern der Küstländer im September 2008 verabschiedete Ahrensburger-Liste beschleunigt umzusetzen.

2010

- Senkung der Lotsabgaben 01.04.2010 – 31.3.2011 um 10%. Bis 31.12.2011 bleiben sie um 5% reduziert. Anlaufkosten der deutschen Seehäfen reduzieren sich damit 2010 um 7 Mio. € und 2011 um 3,5 Mio. €.
- Im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik hat Ausbau der Hafenanbindungen Priorität.
- Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts mit Beteiligung des ZDS in Beirat und Lenkungsausschuss.

- Arbeitsgruppe von ZDS und BÖB zur Vernetzung von See- und Binnenhäfen.
- Einrichtung Fachgruppe Häfen im ständigen gemeinsamen Arbeitskreis „Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Offshore-Windenergie“.
- Verhinderung der Ausweitungen der PSSA über Schutzgebiet des Wattenmeeres auf der 11. Trilateralen Wattenmeer-Konferenz.
- ZDS beteiligt sich am Konsultationsverfahren der EU-Kommission für eine mögliche Initiative im Bereich Konzessionen und macht deutlich, dass kein Bedarf für Dienstleistungskonzessionen besteht.
- ZDS beteiligt sich am Konsultationsverfahren zu den TEN-Leitlinien und weist auf Bedeutung der Seehäfen und ihrer Hinterlandanbindungen im TEN-Netz hin.