

Am Sandtorkai 2
D-20457 Hamburg

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

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

23. Juni 2014

**Stellungnahme des ZDS
zu den Maßnahmenvorschlägen für den
„Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“**

Zu den Vorschlägen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Weiterentwicklung des „Aktionsplans Güterverkehr und Entwicklung“ vom 30. Mai 2014 nimmt die deutsche Hafenwirtschaft wie folgt Stellung:

Die deutsche Hafenwirtschaft begrüßt, dass die Bundesregierung mit der im Koalitionsvertrag vereinbarten Weiterentwicklung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik beginnt. Der Aktionsplan leistet einen wesentlichen Beitrag zur Ausrichtung des deutschen Güterverkehrs. Daher sollte der weiterentwickelte Aktionsplan zügig, aber ohne unnötigen Zeitdruck ausgearbeitet werden.

Den fünf strategischen Zielen des Erhalts und der Erweiterung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, der Stärkung des Logistikstandortes, der besseren Vernetzung von Verkehrsträgern, der Förderung eines umweltfreundlichen und energieeffizienten Güterverkehrs sowie der Nachwuchssicherung und guter Arbeitsbedingungen stimmen wir mit Vorbehalten zu.

Ein grundsätzlicher Vorbehalt richtet sich gegen den zumindest durch die Unterlagen vermittelten Eindruck einer stark nach innen gerichteten Sichtweise. Der klare Blick auf die hohe Bedeutung des internationalen und interkontinentalen Güterverkehrs für Deutschland fehlt. Der Erhalt und die Erweiterung der Infrastruktur ist ebenso selbstverständlich wie unverzichtbar, doch eine wesentliche Motivation für Aktionen im Bereich Güterverkehr und Logistik ergibt sich doch erst aus der herausragenden Bedeutung von Exporten und Importen für die deutsche Wirtschaft. Dem Eindruck kann die Bundesregierung entgegenwirken, wenn sie die Stärkung des Logistikstandortes wieder an erste Stelle des Aktionsplans setzt.

Ebenso sollten das Nationale Hafenkonzept und das neue Luftverkehrskonzept bei der Stärkung des Logistikstandortes Deutschlands wieder an erster Stelle stehen. Denn nur wenn diese Eckpfeiler des Güterverkehrssystems stehen, macht es Sinn über die weitere Festigung des Netzwerkes Güterverkehr und Logistik bzw. über die Fortentwicklung der Vermarktung des Logistikstandortes zu sprechen.

Bei der Erarbeitung eines netzorientierten Bundesverkehrswegeplans und bei der Festigung des Netzwerkes Güterverkehr und Logistik sollten internationale Güterströme stark berücksichtigt werden. Internationale Verlader beklagen seit Jahren die Infrastrukturengpässe gerade in deutschen Häfen und deren Anbindungen an das Hinterland. Bei der Ausarbeitung von Netzplänen sollten internationale Handelspartner, insbesondere aus Asien, Nord- und Südamerika und dem Mittleren Osten, eingebunden werden. Im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik muss deutlich werden, dass Häfen nicht Endpunkte in der Logistikkette, sondern die Sammel- und Verteilstellen der deutschen Export- und Importwirtschaft sind. Die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts, in das alle Verkehrsträger eingebunden sind, muss oberste Priorität haben.

Ebenso muss deutlich werden, dass der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik nicht angelegt ist, die Wettbewerbsbedingungen am deutschen Standort zum Nachteil deutscher Häfen zu verzerren. So wird beispielsweise bei der Auflösung von Engpässen im Bereich Schiene die Verbindung Rotterdam – Genua als vorrangiger Schwerpunkt benannt. Rotterdam steht in direkter Konkurrenz zu Häfen wie Bremerhaven und Hamburg. Die Verbesserung der Anbindung deutscher Nord- und Ostseehäfen an das Schienennetz (sowie an Autobahnen und Binnenwasserstraßen) muss auch im Aktionsplan klar als Schwerpunkt benannt werden. Die Verkehrspolitik der Bundesregierung sollte den Güterverkehr nicht an deutschen Häfen vorbeilotsen.

Für die Umsetzung von Infrastruktur wird neben der Finanzierung zunehmend die Akzeptanz zur zentralen Herausforderung. Daher kommt der Maßnahme "Mehr Akzeptanz in der Bevölkerung für notwendige Infrastrukturmaßnahmen schaffen" besondere Bedeutung zu. Dabei sollte es nicht bei einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung bleiben. Es kommt auch auf die konkrete Ausgestaltung wie z.B. rechtliche Wirkung von Einwänden an. Folglich ist in der weiteren Diskussion sicherzustellen, dass die jeweiligen Verfahren in zielorientierten Prozessen verlaufen und Anmelde- und Genehmigungsverfahren nicht unnötig zeitlich verlängert werden. Der große Nutzen der Logistikbranche sollte in der Bevölkerung stärker verankert werden, denn das Bild ist stark von den Nachteilen geprägt.

In Kürze:

- Der ZDS stimmt den Vorschlägen mit Vorbehalten zu.
- Die Stärkung des Logistikstandortes sollte erste Priorität haben, um den Eindruck einer nach innen gerichteten Sichtweise entgegenzuwirken.
- Bei der Stärkung des Logistikstandortes Deutschlands sollten das Nationale Hafenkonzzept (und das neue Luftverkehrskonzept) wegen deren Bedeutung für deutsche Exporte und Importe an erster Stelle stehen.
- Bei der Erarbeitung eines netzorientierten Bundesverkehrswegeplans und bei der Festigung des Netzwerkes Güterverkehr und Logistik sollten internationale Güterströme stark berücksichtigt und Vertreter internationaler Handelspartner herangezogen werden.
- Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik darf nicht die Wettbewerbsbedingungen am deutschen Standort zum Nachteil deutscher Häfen zu verzerren. Die Verbesserung der Anbindung deutscher Nord- und Ostseehäfen an das Schienennetz (sowie an Autobahnen und Binnenwasserstraßen) muss auch im Aktionsplan klar als Schwerpunkt benannt werden.
- Der Akzeptanzgewinnung für Logistik und Infrastruktur in der Öffentlichkeit kommt besondere Bedeutung zu.