

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

11. Mai 2011
Hei/St/I-938

**Statement
von
Klaus Heitmann
Hauptgeschäftsführer des ZDS
zum Thema**

„Aktuelle Kernanliegen der Hafenwirtschaft“

**auf der Sitzung des Arbeitskreises Küste der
CDU/CSU-Bundestagsfraktion
am 12. Mai 2011
in der Landesvertretung Hamburg in Berlin**

Gern bin ich der Einladung von Herrn Liebing gefolgt, aktuelle Kernanliegen der deutschen Hafenwirtschaft im Vorfeld der 7. Nationalen Maritimen Konferenz mit Ihnen zu erörtern.

Lassen Sie mich eingangs kurz auf die Umschlagentwicklung eingehen. Im Einzelnen werde ich mich dann mit den Themen

- Ausbau der Hafenanbindungen und WSV-Reform
- Offshore-Windpark-Logistik
- SECAs und Landstrom
- sowie mögliches Port Package III

näher befassen.

Umschlagentwicklung

Die deutsche Hafenwirtschaft befindet sich nach der Krise wieder auf Wachstumskurs.

Nachdem der deutsche Seegüterumschlag 2010 um 5% stieg, rechnen wir 2011 mit einem Wachstum um rund 3% auf 284 Mio. t.

Bis 2014 wird der Umschlag in unseren Seehäfen voraussichtlich jährlich durchschnittlich um 2,5% auf 306 Mio. t steigen.

Damit würde 2014 das Rekordergebnis von 2008 knapp erreicht.

Die Folgen der Krise werden uns daher noch einige Zeit begleiten.

Ausbau der Hafenanbindungen und WSV-Reform

Trotz des schwierigen Marktumfeldes hat die deutsche Hafenwirtschaft bei ihren Investitionen Kurs gehalten.

Auch weiterhin werden die Unternehmen ihre Kapazitäten so ausbauen, dass die prognostizierten Umschlagmengen realisiert werden können.

Die deutsche Hafenwirtschaft steht zu ihrer Zusage auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz 2006 in Hamburg, bis 2012 insgesamt 3,2 Mrd. € in die Hafensuprastruktur zu investieren.

Von diesem Investitionsvolumen hat sie bis Ende 2010 bereits 2 Mrd. € in ihren Terminalausbau investiert.

Auch vom Bund und von den Küstenländern erwarten wir, dass sie ihre Zusagen auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz einhalten, bis 2012 5,1 Mrd. € in die Hafenanbindungen und 4,3 Mrd. € in die Hafeninfrastruktur zu investieren.

Wir begrüßen, dass die für uns wichtigste Maßnahme des Nationalen Hafenkonzepts, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen bedarfsgerecht auszubauen, vordringlich umgesetzt werden soll.

Es reicht nicht aus, die als dringlich erkannten Infrastrukturprojekte in einem Nationalen Hafenkonzept festzuhalten. Jetzt müssen auch Taten folgen und glaubwürdige Finanzierungskonzepte trotz notwendiger Haushaltskonsolidierung vorgelegt werden.

Nicht nur die Planungsprozesse müssen beschleunigt werden, auch die politischen Entscheidungen.

Immer mehr wird deutlich, dass das Nationale Hafenkonzept und die Haushaltsplanung des Bundes nicht stimmig sind. Sie müssen daher in Einklang gebracht werden.

Von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist die seewärtige Erreichbarkeit unserer Häfen.

Bei der vorgeschlagenen Kategorisierung der Bundeswasserstraßen im Rahmen der WSV-Reform ist es daher wichtig, alle Zufahrten unserer Seehäfen als Vorrangwasserstraßen einzugruppieren.

Nur so wird das Vorhaben dem Nationalen Hafenkonzept gerecht, dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen oberste Priorität einzuräumen.

Auch für die Vernetzung von See- und Binnenhäfen gemäß dem Nationalen Hafenkonzert ist es notwendig, die Bundeswasserstraßen so auszubauen, dass erfolgreiche Kooperationen möglich sind.

Wir arbeiten mit dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen an dem Ziel, See- und Binnenhäfen zu einem kombinierten Verkehrssystem auszubauen. Hierfür müssen allerdings auch die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden.

Das vom Bundesverkehrsministerium vorgeschlagene Konzept zum Ausbau der Bundeswasserstraßen ist daher nicht geeignet, den Seehafenstandort Deutschland zu stärken.

Im Bundeshaushalt sind für die nächsten Jahre jährlich rund 900 Mio. € für den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen vorgesehen, davon jeweils rund 300 Mio. € für die Küste und 600 Mio. € für das Binnenland.

Die Mittel für den Norden reichen jedoch nicht aus, die seewärtigen Zufahrten (Außen- und Unterelbe, Außen- und Unterweser, Nord-Ostsee-Kanal, Außenems und Wismarer Bucht) bedarfsgerecht auszubauen.

Daher sollte der Plafond in sich zu Gunsten des Nordens nach volkswirtschaftlichen Nutzen/Kosten-Betrachtungen neu aufgeteilt werden.

Eine Erhöhung des Plafonds durch Erhebung von Nutzerentgelten ist problematisch.

Bei Einführung eines Finanzierungskreislaufes für Bundeswasserstraßen analog der Straße und Schiene wird sich die Nutzung der Wasserwege von und zu den deutschen Seehäfen verteuern, wobei zu befürchten ist, dass zusätzliche Einnahmen durch Kürzung des Steueranteils nicht zu einer Erweiterung des Plafonds führen.

Die Unterfinanzierung der Wasserstraßenprojekte wird sich durch die vorgeschlagene Kategorisierung der Bundeswasserstraßen nicht wesentlich ändern.

Erhebliche Gefahr für die Finanzierung der Projekte zum Ausbau der Hafenanbindungen besteht durch den geplanten Bau der festen Querung des Fehmarn Belts.

Bei den deutschen Verkehrsinvestitionen zur Anbindung der festen Querung (800 Mio. € für die Bahnstrecke von Puttgarden nach Lübeck) ist darauf zu achten, dass diese sich nicht zu Lasten der Investitionen für den Ausbau der seawärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen auswirken.

Die deutschen Seehäfen sind von nationaler Bedeutung für die außenhandelsorientierte deutsche Volkswirtschaft. Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Seehäfen ist daher eine nationale Aufgabe.

Von der 7. Nationalen Maritimen Konferenz muss daher ein deutliches politisches Signal ausgehen, Engpässe im Zu- und Ablaufverkehr unserer Seehäfen zu beseitigen.

Nur so können die Wachstumschancen unserer Häfen genutzt werden mit positiven Effekten für Wohlstand, Beschäftigung und Steueraufkommen.

Offshore-Windpark-Logistik

Ein neues Betätigungsfeld der Seehäfen ist die Offshore-Windpark-Logistik.

Bei der Errichtung von Offshore-Windparks besteht erheblicher Bedarf an logistischen Dienstleistungen.

Seehäfen können sich daher in diesem Bereich als Großkomponentenhäfen, Servicehäfen oder Forschungs- und Entwicklungsstandorte präsentieren.

Dabei bietet das Engagement unserer Seehafenbetriebe im Bereich der Offshore-Logistik gute Möglichkeiten für standortübergreifendes Denken und Kooperationen.

Das auf uns zukommende Volumen im Rahmen der Offshore-Windenergieanlagen kann von keinem Hafen allein bewältigt werden.

Viele unserer Seehäfen können davon profitieren.

Die Voraussetzungen sind dafür denkbar gut: wir liegen im Zentrum der Windenergiebranche, denn die deutsche Küste weist eine besonders starke Bündelung auf.

Die deutsche Hafenwirtschaft steht daher bereit, mit ihrer maritimen Logistik einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der Offshore-Windenergie zu leisten.

Dabei setzen wir auf Kooperation mit allen Beteiligten, um partnerschaftliche Strukturen aufzubauen.

Zur 7. Nationalen Maritimen Konferenz werden wir unseren Hafenatlas veröffentlichen, der über die vorhandenen und geplanten Kapazitäten für die Offshore-Windpark-Logistik in den deutschen Seehäfen informiert.

SECAs und Landstrom

Weiterhin Sorgen macht uns der IMO-Beschluss, den Schwefelgehalt für Schiffstreibstoffe auf Nord- und Ostsee ab 2015 auf 0,1% zu senken.

Er hätte – wegen erhöhter Treibstoffkosten – nach einer Studie des ISL allein im Ostseeraum Verkehrsverlagerungen von der See auf die Straße im Volumen von jährlich 600.000 LKW zur Folge.

Für die Seehäfen würde dies erhebliche Mengenverluste bedeuten.

Wir haben uns daher dafür eingesetzt, für Bestandschiffe ein mehrjähriges Moratorium des 0,1%-Grenzwertes anzuwenden, damit sich die Seeschifffahrt technisch auf neue Grenzwerte einstellen kann und Verkehrsverlagerungen vermieden werden.

Bei den Gesprächen auf Bundesebene werden dagegen technische Lösungen präferiert, wonach die Nutzung von Abgasnachbehandlungssystemen (Scrubber) bis 2015 als Pilotanlagen mit öffentlicher Förderung geprüft werden soll.

Bei der finanziellen Förderung von Übergangsmaßnahmen benötigen wir Ihre Unterstützung.

Falls sich jedoch abzeichnet, dass dieser Weg nicht zielführend ist, halten wir eine Fristverlängerung für neue Grenzwerte für dringend erforderlich, um Verkehrsverlagerungen zu vermeiden.

Wir haben es begrüßt, dass nach dem Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes der Steuersatz für Landstrom auf 0,50 € für eine Megawattstunde ermäßigt wird.

Bisher ist in Deutschland für Landstrom der Regelsteuersatz von 20,50 € je Megawattstunde zu zahlen.

Ein neuer Richtlinienvorschlag der EU-Kommission zur Änderung der Energiesteuerrichtlinie sieht sogar die Steuerbefreiung für Landstrom vor.

In bestimmten Fällen kann die Landstromversorgung eine sinnvolle Lösung sein, um die Abgasbelastung in Seehäfen zu reduzieren. Sie darf aber nicht verpflichtend für alle Häfen und Schiffe vorgeschrieben werden.

Mögliches Port Package III

Mit großer Sorge nehmen wir die Aktivitäten der Europäischen Kommission im Bereich der Konzessionen zur Kenntnis.

Das von der Kommission Ende März d. J. vorgelegte Weißbuch zur EU-Verkehrspolitik sieht zwar keine legislativen Vorschläge für den Hafenbereich vor.

Hinsichtlich des Marktzugangs für Hafendienste ist allerdings vorgesehen, etwaige Beschränkungen für die Erbringung von Hafendienstleistungen zu überprüfen.

Nachdem die Kommission 2003 und 2006 mit ihren legislativen Vorschlägen für ein Port Package I und II gescheitert ist, wäre eine neue Initiative der Kommission beim Marktzugang für Hafendienste für uns völlig unverständlich.

Noch größere Sorgen macht uns deshalb das Arbeitsprogramm der EU-Kommission für 2011, im Bereich der Dienstleistungskonzessionen mit einem branchenübergreifenden Vorschlag initiativ zu werden.

Bisher fallen Dienstleistungen nicht unter die existierenden Konzessionsvorschriften.

Nach zwei öffentlichen Konsultationsverfahren plant die Kommission offenbar, den Anwendungsbereich der Vergaberichtlinie für öffentliche Aufträge auf Dienstleistungen zu erweitern.

Generell und besonders im Hafenbereich besteht jedoch kein Bedarf für eine EU-weite Konzessionsregelung für Dienstleistungen.

Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis erfordern im Hafenbereich keine Einführung von Konzessionen.

Im Gegenteil würden Konzessionen hier Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und insgesamt zur Schwächung des maritimen Logistikstandortes Europa führen.

Konzessionen würden die bereits im Wettbewerb stehenden leistungsfähigen Hafenernehmen in den deutschen Seehäfen in ihrer Existenz gefährden.

Wir lehnen die Einführung von Konzessionen für Hafenernehmen daher strikt ab.

Wir möchten Sie bitten, uns auch bei diesem Anliegen weiterhin zu unterstützen.