

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

18. März 2010
Hei/St/IV-2/18

**Unterstützungsmaßnahmen
zur Stärkung des
Seehafenstandortes Deutschland
in der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise**

**Beitrag des ZDS für die
Veranstaltung am 18. März 2010
im Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie
beim Maritimen Koordinator**

Durch die globale Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise ist der Welthandel dramatisch eingebrochen. Während das Transportaufkommen in Deutschland 2009 insgesamt um 11% sank, nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen um rund 17% auf 264 Mio. t ab. Zudem haben sich Seeverkehre in ausländische Konkurrenzhäfen verlagert.

Da die Krise die Existenz der maritimen Wirtschaft in Deutschland bedroht, haben die Regierungschefs der norddeutschen Küstenländer Bundeskanzlerin Merkel Anfang Februar 2010 in einem gemeinsamen Schreiben gebeten, den maritimen Standort Deutschland durch befristetes staatliches Handeln für die Dauer von zwei Jahren zu unterstützen.

Die deutsche Hafenwirtschaft hat bereits umfangreiche Sparmaßnahmen eingeleitet, um ihre Kosten der Mengenentwicklung anzupassen. Um Seehafenbetriebe in der Krise von den Kosten ihrer nicht ausgelasteter Kapazitäten zu entlasten und einer weiteren Abwanderung von Verkehren in ausländische Konkurrenzhäfen entgegenzuwirken, wären flankierende Maßnahmen des Bundes äußerst hilfreich.

Im Einzelnen besteht folgender Handlungsbedarf:

1. Maßnahmen zur Kostenentlastung bei der Produktion von Hafendienstleistungen:

Das anstehende Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Stromsteuergesetzes sollte genutzt werden, energieintensive Seehafenbetriebe in dem von der EU vorgegebenen Rahmen von der Stromsteuer zu entlasten.

2. Maßnahmen zur Kostenentlastung beim Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Seehäfen:

- Um die Anlaufkosten der deutschen Seehäfen wettbewerbsfähig zu gestalten, sollten die Befahrensabgaben des Nord-Ostsee-Kanals zeitlich befristet gesenkt werden.
- Um der Abwanderung von Verkehren in die Westhäfen entgegenzuwirken, sollten bestehende Wettbewerbsverzerrungen im Hinterlandverkehr durch unterschiedliche Bestimmungen der Trassenpreise beseitigt werden.

3. Maßnahmen zur Kostenentlastung bei der Qualifizierung von Langzeitarbeitslosen:

Die Bereitstellung von Mitteln für die im Jahr 2007 begonnene Qualifizierungsoffensive in den deutschen Seehäfen muss gewährleistet bleiben.

Im Nachfolgenden werden die einzelnen Maßnahmen näher beschrieben.

1. Ermäßigung der Stromsteuer für Seehafenbetriebe

Aktuelle Situation

Nach der EU-Energiesteuerrichtlinie können Mitgliedstaaten für den Verbrauch von elektrischem Strom Steuerermäßigungen für energieintensive Betriebe anwenden. In Deutschland wird von dieser Möglichkeit jedoch nur für das Produzierende Gewerbe und die Land- und Forstwirtschaft Gebrauch gemacht.

Seehafenbetriebe müssen daher in Deutschland den Regelsteuersatz von 20,50 € für eine Megawattstunde zahlen, während die Stromsteuer beim Hafenumschlag in Belgien nur 5,- € pro Megawattstunde und in den Niederlanden höchstens 9,40 € pro Megawattstunde beträgt.

Bei einem Verbrauch von 50 Gigawattstunden im Jahr zahlen deutsche Seehafenbetriebe somit rund 1 Mio. € Stromsteuer, während in belgischen Seehäfen 250.000,- € und in den niederländischen Häfen höchstens 470.000 €, im Einzelfall jedoch noch deutlich weniger, zu zahlen sind.

Handlungsbedarf

Die anstehende Änderung des Stromsteuergesetzes sollte daher genutzt werden, energieintensive Seehafenbetriebe in dem von der EU vorgegebenen Rahmen von der Stromsteuer zu entlasten.

Zur Sicherung der Standortbedingungen der deutschen Seehäfen sind wettbewerbsfähige Verbrauchsteuern für die Entnahme von Strom zum Zweck des Hafenumschlags dringend erforderlich.

Eine mögliche Stromsteuerermäßigung für Seehafenbetriebe würde die Unternehmen kostenmäßig erheblich entlasten. In der Krise könnten die Kostensparnisse für Zinsen und Abschreibungen nicht ausgelasteter Anlagen genutzt werden.

2.1 Senkung der Befahrensabgaben des Nord-Ostsee-Kanals

Aktuelle Situation

Ausländische Wettbewerbshäfen haben auf die Krise mit der Reduzierung ihrer Anlaufkosten reagiert. Deutsche Seehäfen haben dadurch Marktanteile vor allem im Feederverkehr verloren. Inzwischen haben Hafenwirtschaft und Küstenländer Maßnahmen eingeleitet, um weitere Ladungsverluste zu vermeiden. Der Bund hat zum 1. April 2010 eine befristete Senkung der Lotsabgaben angekündigt.

Handlungsbedarf

Zur Unterstützung der eingeleiteten Maßnahmen wäre eine zeitlich befristete Absenkung der Befahrensabgaben des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) äußerst hilfreich.

Die NOK-Gebühren befinden sich inzwischen auf einem Niveau, das den Schifffahrtsweg über Skagen in die Ostsee wirtschaftlich sinnvoll macht und die Entfernungs- und Zeitvorteile der deutschen Seehäfen gegenüber den Westhäfen bei der Nutzung des NOK für Verkehre von und nach Skandinavien, dem Baltikum und Russland relativiert.

Das Aufkommen an NOK-Befahrensabgaben beläuft sich auf 25 bis 30 Mio. € im Jahr. Eine mögliche befristete Senkung um 10% würde die Kosten der Schifffahrt für die Nutzung des NOK um rund 3 Mio. € im Jahr reduzieren. Durch die mit der Senkung erwarteten Mehrverkehre würde der Einnahmeverlust des Bundes allerdings deutlich geringer ausfallen.

2.2 Beseitigung von Wettbewerbsnachteilen bei der Erhebung von Trassenpreisen im Hinterlandverkehr

Aktuelle Situation

Die krisenbedingte Verlagerung von Verkehren in die Westhäfen wird durch geringere Trassenpreise im niederländischen Seehafenhinterlandverkehr begünstigt.

In Deutschland beträgt der Trassenpreis im Seehafenhinterlandverkehr im Durchschnitt 2,63 € pro Zugkilometer, während in den Niederlanden auf der Betuwe-Linie 1,41 € pro Zugkilometer zu zahlen sind.

Die Trassenpreise sind damit in Deutschland fast doppelt so hoch wie in den Niederlanden.

Beispiel:

Frankfurt – Hamburg (503 km) = 1.323,- €

Frankfurt – Rotterdam (511 km, davon 150 km auf niederländischer Strecke) = 1.160,- €.

Handlungsbedarf

Um Abwanderungen von Verkehren in die Westhäfen zu vermeiden, müssen auch Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Bestimmungen der Trassenpreise abgebaut werden. Das Nationale Hafenkonzept sieht daher vor,

Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume zu beseitigen.

3. Fortsetzung der Qualifizierungsoffensive

Aktuelle Situation

Auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz 2006 wurde vereinbart, bis 2012 rund 2.800 vorwiegend Langzeitarbeitslose zu qualifizieren und in Betrieben der Hafenwirtschaft einzustellen, wobei die Bundesagentur für Arbeit diese Qualifizierungs- und Beschäftigungsinitiative mit 80 Mio. € unterstützt.

Handlungsbedarf

Die Bereitstellung dieser Mittel muss weiterhin gewährleistet bleiben.