

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

19. März 2009
Hei/St/IV-2/8 (SA)

Bemerkungen des ZDS

**zu den Ausführungen von PStS Großmann
zum Entwurf des Nationalen Hafenkonzepts
auf der Sitzung des Lenkungskreises
„Häfen und Schifffahrt“
des Deutschen Verkehrsforums
am 19. März 2009 in Berlin**

Der Entwurf des Nationalen Hafenkonzpts wird von uns grundsätzlich begrüßt.

Die darin beschriebenen Herausforderungen und Chancen der deutschen Seehäfen sowie die definierten Ziele des Nationalen Hafenkonzpts werden von uns weitgehend unterstützt.

Besonders begrüßen wir, dass der Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und –knoten ein Schwerpunkt des Hafenkonzpts ist.

Angesichts der nationalen Bedeutung der deutschen Seehäfen für die gesamte deutsche Volkswirtschaft ist es wichtig, dass die finanziellen Mittel zum notwendigen Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandbindungen der deutschen Seehäfen zeit- und bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden. Dabei muss der Ausbau der Seehafenbindungen marktgerecht erfolgen.

Auch die weiteren Schwerpunkte des Nationalen Hafenkonzpts, wie die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen etc., werden vom ZDS weitgehend unterstützt.

Insgesamt erwarten wir vom Nationalen Hafenkonzpt konkrete Maßnahmen zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.

Zu einzelnen Maßnahmenvorschlägen besteht daher noch Diskussionsbedarf.

1. Wir begrüßen, dass der Bund nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses unverzüglich mit den entsprechenden Baumaßnahmen zu den Fahrrinnenanpassungen beginnen wird.

Damit sind die Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten auch finanziell abgesichert.

Bei den Hinterlandprojekten fehlt im Entwurf des Hafenkonzpts allerdings eine derart klare Aussage.

Auch diese Projekte sollten in den Planungen für den Bundeshaushalt abgesichert werden. Im Hafenkonzpt sollte klargestellt werden, dass der

Bund auch bei diesen Projekten nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses unverzüglich mit den Bauarbeiten beginnen wird.

Außerdem sollte der Bund auch regionale Schieneninfrastruktur im Seehafen hinterlandverkehr, d. h. die Infrastruktur nicht-bundeseigener Eisenbahnen, fördern.

Die vorgesehene verstärkte Mobilisierung privaten Kapitals für die infrastrukturelle Anbindung der Seehäfen darf nicht dazu führen, dass sich der Bund aus seiner Verantwortung für die Anbindung der Seehäfen zurückzieht.

2. Bei der im europäischen Kontext vorgesehenen Prüfung des Bundes, grenzüberschreitende Verkehre zu optimieren, dürfen Transitverkehre über deutsche Seehäfen nicht zur Disposition gestellt werden.

Die deutschen Seehäfen sind bedeutende Schnittstellen des internationalen Güterverkehrs. Bei der Abwicklung dieser Transitverkehre findet erhebliche Wertschöpfung in deutschen Seehäfen sowie im Zu- und Ablaufverkehr auf der Schiene statt.

3. Die vorgeschlagene Maßnahme, wonach der Bund erwartet, dass die Länder und die Hafenwirtschaft prüfen, inwieweit privatwirtschaftlich organisierte und finanzierte Errichtung von Hafeninfrastrukturen auch unter Wettbewerbsgesichtspunkten durchführbar sind, sollte gestrichen werden.

Für die Errichtung der Hafeninfrastruktur sind die Küstenländer zuständig. Diese Aufgabe ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Auch in unseren ausländischen Wettbewerbshäfen ist die Errichtung der Hafeninfrastruktur eine öffentliche Aufgabe. Von diesem Grundsatz sollte daher nicht einseitig abgewichen werden. Erhebliche Wettbewerbsnachteile wären die Folge.

4. Auch bei einer strategischen Ausrichtung der Hafenpolitik des Bundes sollte der Ausbau der Seehafenanbindungen weiterhin projektbezogen erfolgen.

Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft haben die prioritären Ausbauprojekte weitgehend abgestimmt. Die vorgeschlagene Maßnahme, dass der Bund in Kooperation mit den Ländern Teilraumordnungsplänen mit länderübergreifenden Standortkonzepten für Seehäfen aufstellen wird, ist daher zumindest für absehbare Zeit nicht erforderlich.

Im Nationalen Hafenkonzept sollte daher klargestellt werden, dass der Bund keine Teilraumordnungspläne für die Seehäfen aufstellen wird.

5. Die vorgeschlagene Maßnahme, wonach der Bund beabsichtigte Übernahmen von Hafeneinrichtungen durch Investoren aus Ländern außerhalb der EU unter nationalen Sicherheitsinteressen prüfen wird, wird von uns nachdrücklich begrüßt, um gegebenenfalls einen Ausverkauf der deutschen Hafenwirtschaft zu vermeiden.
6. Wir begrüßen auch, dass der Bund die gemeinsame Vermarktungsinitiative der deutschen Seehäfen im Ausland durch deren Einbeziehung in die Aktivitäten des Logistics Council Germany unterstützt.

Vom LCG erwarten wir, dass die bisherigen Zusagen des Bundesverkehrsministeriums gegenüber dem Marketing-Forum „Seaports of Germany“ eingehalten werden.

7. Wir stehen zu unserer Zusage, bis 2012 2.800 Langzeitarbeitslose zu qualifizieren und einzustellen. Diese Verpflichtung ist bereits ein sehr ehrgeiziges Ziel.

Die in dem Entwurf vorgeschlagene Prüfung, zusätzliche Qualifizierungsmaßnahmen durchzuführen, sollte daher gestrichen werden.

Nach 2012 werden wir weitere Qualifizierungsmaßnahmen von Langzeitarbeitslosen jedoch in Erwägung ziehen.

8. Zur vorgeschlagenen verstärkten Kooperation zwischen See- und Binnenhäfen finden auf Unternehmensebene bereits Gespräche statt.

Die beiden Verbände, BÖB und ZDS, führen hierzu gemeinsame Veranstaltungen durch, im letzten Jahr auf der CeMAT und in diesem Jahr auf der transport logistic in München.

9. Wir hoffen, dass unsere Bemerkungen, die wir auch schriftlich dem Bundesverkehrsministerium mitgeteilt haben, berücksichtigt werden und wir in das Verfahren weiterhin einbezogen werden.