

Fortschreibung Nationales Hafenkonzert

Position zur Endfassung vom 23. November 2015 (Kabinetttvorlage)

24.11.15

Das DVF begrüßt die Vorlage zur Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzertes. Die deutschen Häfen sind im sich weiter verschärfenden internationalen Wettbewerb auf gute Rahmenbedingungen angewiesen. Das Hafenkonzert stellt wichtig strategische Orientierungspunkte für die notwendigen Maßnahmen des Bundes sowie die Abstimmung mit den Ländern und der Hafenwirtschaft bereit. Die im Entwurf festgehaltenen positiven und förderlichen Maßnahmen müssen mit sehr hoher politischer Priorität umgesetzt werden.

Positive Punkte:

- Die Bedeutung der Häfen für die gesamte deutsche Volkswirtschaft wird im fortgeschriebenen Hafenkonzert deutlich hervorgehoben.
- Bei den Maßnahmen steht der Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund.
- Der Ausbau seewärtige Zufahrten und Hinterlandanbindungen wird als Priorität unterstrichen. Die Bundesregierung sagt zu, dass diese Prioritäten bei der Finanzplanung berücksichtigt und umgesetzt werden.
- Die Tragweite wichtiger Eckpunkte der Infrastrukturpolitik für die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen wird deutlich hervorgehoben: Bundesverkehrswegeplan 2015, Ausbau von Knoten und Hauptachsen, Nationales Prioritätenkonzept, Hochlauf der Investitionsmittel, Absicherung ausreichender Mittel für den Erhalt, Beibehaltung der Überjährigkeit.
- Die Planungskapazität der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wird erhöht, um vorhandene Mittel künftig vollständig und zügig zu verbauen.
- Die logistischen Leistungsfähigkeit und Anbindung der Binnenhäfen, Güterverteilzentren und Rangierbahnhöfe soll gezielt und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Länder und Kommunen sollen verstärkt darauf achten, dass die notwendigen Flächen für das Wachstum der Binnenhäfen vorgehalten werden. Anforderungen des Schwerlast- und Großraumverkehrs sollen beim Straßenbau noch stärker berücksichtigt werden.
- Das Thema IT-Vernetzung und digitale Infrastruktur wird in seiner großen Bedeutung für die Effizienz hervorgehoben. Der Bund wird das F&E-Programm ISETEC neu auflegen.
- Die Häfen sollen als industrielle und logistische Akteure bei der Offshore-Windenergie unterstützt werden.
- Der Aufbau einer Versorgungsinfrastruktur für LNG wird als Ziel gesetzt.
- Die Förderung des Kombinierten Verkehrs soll erhalten und optimiert werden.
- Der Bund setzt sich für risikobasierte, international einheitliche Sicherheitskontrollen ein (Security).
- Der Bund unterstützt weiterhin die internationale Vermarktung des Hafen- und Logistikstandortes Deutschland.

- Der Bund wird internationalen Regelungen, die deutsche Häfen einseitig belasten, nicht zustimmen und Wettbewerbsverzerrungen entgegenwirken. Er wird bei der EU auf administrative Entlastungen für Verwaltung und Wirtschaft hinwirken (Effizienz, Bürokratieabbau).
- EU-Fördermittel werden aktiv abgefragt und eingesetzt.

Zusätzlich sind bei der Umsetzung folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Die Fahrrinnenanpassungen und der Ausbau der Verkehrsanbindungen im Hinterland sind für den Erfolg und die zukünftige Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen von zentraler Bedeutung. Diese Arbeiten sind unabdingbar und von höchster Dringlichkeit.
- Bei den Überlegungen des Bundes zum Ausbau der Nutzerfinanzierung für die Binnenwasserstraßen müssen die Folgen für die Wirtschaftlichkeit des Schiffstransportes berücksichtigt werden. Die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffs soll nicht gesenkt, sondern gesteigert werden.
- Die Überprüfung der Befahrensabgaben für den Nord-Ostsee-Kanal darf nicht zu einer Kostenerhöhung führen, die sich negativ auf das Transshipment auswirken würde.
- Die Elbe ist für den Binnenschiffsverkehr im Hinterland zu kategorisieren und zu ertüchtigen.
- Der Bund sollte seine Unterstützungsmaßnahmen für den Aufbau einer LNG-Versorgungsinfrastruktur und die Offshore-Logistik in Abstimmung mit den Ländern und den Häfen konkretisieren.
- Landstrom und Stromversorgung durch Power-Barges in Häfen sollten von der EEG-Umlage befreit werden.
- Bei den Bemühungen um Emissionsreduktion muss künftig stärker auf internationalen Gleichklang geachtet werden. Andere Fahrtgebiete sollten zunächst die anspruchsvollen Schwefelgrenzwerte der SECA Nord-/Ostsee übernehmen. Nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit, sondern auch das Ziel „Verlagerung auf Kurzstreckenseeverkehr“ kann sonst konterkariert werden.
- Die Bemühungen zur Reduktion des Verkehrslärms werden abgestimmte Maßnahmen von Öffentlicher Hand und Wirtschaft fortgeführt. Die Abwägung zwischen Wohn- und Verkehrsfunktion darf nicht mittels Lärmbeschränkungen zu Lasten der Entwicklung der Häfen entschieden werden.
- Die bewährte Aufgabenteilung und notwendige Investitionen der Öffentlichen Hand in hafenbezogenen Infrastrukturen dürfen durch eine mögliche Einbeziehung der Häfen in die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung der EU (AGVO) nicht erschwert oder gefährdet werden.
