



Die
Bundesregierung

Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	1
Einleitung	5
Herausforderungen und Chancen	10
Volatiles Wachstum der Weltwirtschaft.....	10
Entwicklung der Seehäfen.....	15
Entwicklung der Binnenhäfen	17
Infrastruktur.....	18
Vernetzung der See- und Binnenhäfen und Wettbewerb	21
Europäische und internationale Hafenpolitik	24
Umwelt- und Klimaschutz, alternative Kraftstoffe, Offshore-Windenergie.....	28
Ausbildung und Beschäftigung	32
Sicherheit und Gefahrenabwehr	34
Kordinierung der Hafenpolitik	36
Ziele des Nationalen Hafenkonzepts 2015	38
Hafenbezogene Infrastrukturen bedarfsgerecht ausbauen.....	39
Wettbewerbsfähigkeit der Häfen steigern, Vernetzung von Häfen vorantreiben	40
Europäische und internationale Hafenpolitik gestalten.....	41
Umwelt und Klima schützen, Verwendung alternativer Kraftstoffe unterstützen, Offshore- Windenergie voranbringen	42
Qualifizierte Ausbildung und gute Arbeitsplätze in den Häfen weiterhin sichern.....	43
Angemessene Sicherheit und Gefahrenabwehr gewährleisten.....	43
Hafenpolitik besser koordinieren	44
Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts 2015	45
1. Maßnahmen für den gezielten Ausbau der hafenbezogenen Infrastruktur.....	45
1.1 Bundesverkehrswegeplan 2015 abschließen	45
1.2 Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig sicherstellen.....	47
1.3 Ausbau der seewärtigen Zufahrten forcieren	49
1.4 Gezielten Ausbau der Hinterlandanbindungen betreiben	53
1.5 Landseitige Anbindung der Binnenhäfen verbessern und Binnenwasserstraßen ausbauen..	61
1.6 Kurzstreckenseeverkehr voranbringen	64
1.7 Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs fördern	66
1.8 Gleisanschlussförderprogramm fortführen	68
1.9 TEN-Korridore ausbauen und CEF-Förderung sichern	69
1.10 Seehafeninfra- und Suprastrukturen erweitern.....	71
1.11 Binnenhafeninfra- und Suprastrukturen erweitern, Flächen bereitstellen	73
1.12 Digitale Infrastruktur verbessern	75
2. Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen....	78
2.1 Kernnetz von Binnenhafen-Hubs, Güterverteilzentren und Rangierbahnhöfen bilden	78
2.2 Häfen untereinander und mit Schienenhubs vernetzen.....	80
2.3 Vermarktung des Seehafenstandortes Deutschland und Kooperationen intensivieren	82
2.4 Vermarktung der Binnenhäfen verbessern	84
2.5 Volkswirtschaftliche Bedeutung und Beschäftigungswirkung der Häfen identifizieren	85
2.6 Hafenlogistik verbessern und innovative Hafentechnologien weiterentwickeln	86
2.7 Verwendung der englischen Sprache fördern.....	87
3. Maßnahmen für die internationale und europäische Hafenpolitik	88
3.1 Internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen erhöhen	88
3.2 Europäische Regulierungen mit Augenmaß voranbringen	90

3.3 Blauen Gürtel weiterentwickeln.....	93
4. Maßnahmen für den Umwelt- und Klimaschutz und die Verwendung alternativer Kraftstoffe	95
4.1 EU- und weltweit einheitliche Umweltstandards schaffen.....	95
4.2 Weltweites CO2-Monitoringsystem einführen	98
4.3 Marktentwicklung im Bereich alternativer Kraftstoffe vorantreiben	100
4.4 Landstromversorgung sicherstellen	103
4.5 Emissionsabhängige Hafententgelte flächendeckend einführen.....	105
4.6 Lärmschutz betreiben.....	106
4.7 Deutsche Küsten vor den Folgen des Klimawandels schützen.....	109
4.8 Hafenentwicklung in Überschwemmungsgebieten sichern.....	112
5. Maßnahmen für gute Ausbildung und Beschäftigung.....	114
5.1 Programm zur Qualifizierung und Integration von Langzeitarbeitslosen neu auflegen	114
5.2 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für neue Herausforderungen qualifizieren	115
5.3 Demografischen Wandel gestalten	117
5.4 Arbeitsbedingungen der Hafenbeschäftigten verbessern und Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz gewährleisten	118
5.5 Anteil von Mitarbeiterinnen in den Häfen erhöhen.....	120
6. Maßnahmen für die Gewährleistung angemessener Sicherheit und Gefahrenabwehr...	121
6.1 Maßnahmen zum Schutz der See- und Binnenhäfen weiterentwickeln.....	121
6.2 IT in den Häfen und den Logistikketten schützen	123
7. Maßnahmen für die bessere Koordinierung der Hafenpolitik.....	126
7.1 Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern in der Hafenpolitik intensivieren	126
Quellenverzeichnis	129

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
ABS	Ausbaustrecke
AD	Autobahndreieck
AGVO	Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
B	Bundesstraße
BA	Bundesagentur für Arbeit
B/L	Bill of Lading
BMI	Bundesministerium des Inneren
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BÖB	Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.
BRZ	Bruttoraumzahl
BSI	Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVL	Bundesvereinigung Logistik
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CDU	Christlich Demokratische Union
CEF	Connecting Europe Facility
CML	Fraunhofer Center for Maritime Logistics
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CSU	Christlich Soziale Union
DAS	Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel
DB(A)	Dezibel der A-Bewertung (dem menschlichen Gehör nachempfunden)
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz Arbeitsgemeinschaft
DESTATIS	Deutsches Statistisches Bundesamt
€	Euro
ECA	Emission Control Area
EEDI	Energy Efficiency Design Index
EEG	Erneuerbare Energien Gesetz
EFRE	Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung
EG	Europäische Gemeinschaft
EMSA	European Maritime Safety Agency
EP	Europäisches Parlament

ESI	Environmental Ship Index
ESPAS	European Strategy and Policy Analysis System
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EU-KOM	Europäische Kommission
EUROGATE	Terminalbetreiber, der unter anderem in Bremerhaven, Hamburg, Wilhelmshaven tätig ist.
EUROSTAT	Statistisches Amt der Europäischen Union
E.V.	Eingetragener Verein
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
GAK	Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GW	Gigawatt
HB	Hansestadt Bremen
HELCOM	Helsinki Commission, zwischenstaatliche Kommission, die für den Schutz der Meeresumwelt im Ostseeraum arbeitet
HH	Hansestadt Hamburg
HHALA	Hamburger Hafen und Logistik AG
HWWI	Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut
ICS	Industrial Control Systems
IFF	Fraunhofer-Institut für Fabrikbetrieb und -automatisierung
IHK	Industrie- und Handelskammer
IHS	Globales Marktinformations- und Forschungsunternehmen
IMO	International Maritime Organisation
ISETEC	Forschungsprogramm Innovative Seehafentechnologien
ISPS	International Ship and Port Facility Security (Code)
IT	Informationstechnik
KM	Kilometer
KRITIS	Nationale Strategie zum Schutz Kritischer Infrastrukturen
KV	Kombinierter Verkehr
KWH	Kilowattstunde
LAG	Logistics Alliance Germany
LKW	Lastkraftwagen
LNG	Liquified Natural Gas
<i>ma-co</i>	„maritimes kompetenzzentrum“ (Ausbildungseinrichtung der Häfen)

MARPOL	Maritime Pollution Prevention (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe)
Mbit/s	Megabit pro Sekunde
MBM	Marktbasierte Maßnahme
MCN	Maritimer Cluster Norddeutschland
MEPC	Maritime Environment Protection Committee (der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation)
MSC	Mediterranean Shipping Company
MSRL	Meeresstrategierahmenrichtlinie
MW	Megawatt
MWH	Megawattstunde
MWP	Management & Logistic Consulting (Unternehmen)
NECA	NO _x -Emission Control Area
NOK	Nord-Ostsee-Kanal
NO _x	Stickstoffoxide
NPSI	Nationaler Plan zum Schutz der Informationsinfrastrukturen
OECD	Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
ÖPP	Öffentlich-Private Partnerschaft
OOCL	Orient Overseas Container Line
P.A.	Per Annum (jährlich)
PC	Personal Computer
PKW	Personenkraftwagen
PM	Feinstaub
RL	Richtlinie
RORO	Roll On Roll Off
S	Seite
SECA	Sulphur Emission Control Area
SEEMP	Ship Energy Efficiency Management Plan
SOLAS	Safety Of Life At Sea (Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation)
SO _x	Schwefeloxid
SPC	Short Sea Shipping and Inland Waterway Promotion Center
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SUP	Strategische Umweltprüfung
T	Tonnen
TA LÄRM	Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm

TEN	Transeuropäische Netze
TEN-T	Transeuropäische Verkehrsnetze (engl. Bezeichnung)
TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze (deutsche Bezeichnung)
TEU	Twenty Feet Equivalent Unit
TTIP	Transatlantic Trade and Investment Partnership
UP-KRITIS	Initiative zur Zusammenarbeit von Wirtschaft und Staat zum Schutz Kritischer Infrastrukturen
USA	United States of America
WeGeBAU	Programm zur Weiterbildung von Geringqualifizierten und Beschäftigter Älterer in Unternehmen
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WPCI	World Ports Climate Initiative
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WS 21	BMVI-Referat: Nationale See- und Binnenschifffahrtspolitik, Hafenwirtschaft
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZARA	(Häfen) Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen
ZDS	Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Einleitung

Die deutschen See- und Binnenhäfen zählen zu den besten Umschlagplätzen der Welt. Sie sind als Logistikdienstleister und Wachstumsmotoren für die gesamte Volkswirtschaft von herausragender Bedeutung. Ohne die Leistungen der Häfen wäre Deutschlands Rolle als eine der führenden Exportnationen in der Welt nicht möglich. Nahezu jeder Wirtschaftszweig ist auf funktionierende Häfen und gut ausgebaute Infrastrukturen angewiesen.

Die Häfen verbinden die deutschen Unternehmen mit den Weltmärkten, sichern den Produktionsstandort, sind kostengünstige Dienstleister der deutschen Unternehmen und Aushängeschilder für den Standort Deutschland.¹ Etwa ein Viertel des gesamten deutschen Außenhandels wird über die deutschen Seehäfen abgewickelt. Mit den großen Universalhäfen in Hamburg und Bremen/Bremerhaven, den Schwerpunkthäfen in Niedersachsen, den Fährhäfen der Ostsee und vielen Häfen, die Nischen besetzen, bietet die deutsche Hafengewirtschaft ein breites Spektrum an logistischen Dienstleistungen.

Durch die deutschen Binnenhäfen ist eine Grundversorgung der Bevölkerung mit wichtigen Gütern wie Nahrungsmitteln, Energie, Bau- und Brennstoffen, gewährleistet. Von den Binnenhäfen aus werden dringend benötigte Rohstoffe zu den weiterverarbeitenden Betrieben in ganz Deutschland transportiert. Daraus werden neue Produkte für den nationalen und internationalen Handel hergestellt. Ebenso finden die Endprodukte aus den weltweiten Warenströmen von hier aus ihren Weg zum Endverbraucher. Darüber hinaus sorgen Binnenhäfen an den jeweiligen Standorten für tausende Arbeitsplätze und sind Motor für die wirtschaftliche Entwicklung ganzer Regionen.

Als strategischer Leitfaden des Bundes hat das Nationale Hafenkonzept 2009 zum Erfolg der deutschen See- und Binnenhäfen beigetragen, indem es allen Akteuren eine verlässliche Grundlage für politisches und wirtschaftliches Handeln gegeben hat. Bund, Länder, Hafengewirtschaft und Verbände haben gemeinsam an dessen Umsetzung gearbeitet und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen weiter verbessert. Die meisten Einzelmaßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts 2009, die in der Verantwortung des Bundes lagen, wurden bereits umgesetzt oder so auf den Weg gebracht, dass eine vollständige Umsetzung zu erwarten ist.

¹ Industrie- und Handelskammer Nord (IHK): Die nationale Bedeutung der Seehäfen, 2009, S. 1.

Die Maßnahmen in den Verantwortungsbereichen der Länder und der Hafenwirtschaft sind ebenfalls zum größten Teil umgesetzt. Das Nationale Hafenkonzept 2009 war ein voller Erfolg, was sich auch in der derzeitigen hervorragenden Stellung der deutschen Häfen im internationalen und europäischen Wettbewerb widerspiegelt.

Die deutschen See- und Binnenhäfen stehen jedoch vor neuen Herausforderungen, die eine Weiterentwicklung des Nationalen Hafenkonzepts erforderlich machen. Dazu zählen unter anderem

- hoher Instandhaltungs- und Ausbaubedarf der Verkehrs- und Hafeninfrastrukturen sowie neue Anforderungen an die Suprastrukturen,
- verschärfter internationaler und europäischer Hafenwettbewerb,
- neue Initiativen der EU im Hafenbereich,
- Bedarf an Hafeninfrastrukturen für die Offshore-Windenergie,
- technologische Entwicklungen (u.a. Automatisierung des Umschlags, Einsatz von IT),
- Umwelt- und Klimaschutz,
- Bedarf an Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe und alternative Energien,
- Gefahrenabwehr und Sicherheit, insbesondere im Bereich der IT,
- demografischer Wandel.

Damit Bund, Bundesländer und die Hafen- und Logistikwirtschaft diese Herausforderungen auch weiterhin gemeinsam bewältigen können, wurde im Koalitionsvertrag für die laufende 18. Legislaturperiode die Weiterentwicklung des Nationalen Hafenkonzepts vereinbart. Die Bundesländer, die Hafen- und Logistikwirtschaft und die Gewerkschaften haben sich für die Weiterentwicklung ausgesprochen und wurden intensiv an der Erarbeitung des vorliegenden Nationalen Hafenkonzepts 2015 beteiligt. Das Ergebnis ist ein neuer strategischer Leitfaden für die Hafenpolitik der nächsten zehn Jahre, damit die deutschen Häfen ihre Funktion als Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustauschs, Zentren für logistische Aktivitäten und Industriestandorte weiterhin auf höchstem Niveau ausfüllen können. Davon profitiert die gesamte deutsche Volkswirtschaft.

Das Nationale Hafenkonzept 2015 gliedert sich in einen analytischen Teil und einen Maßnahmenteil. Im analytischen Teil werden zunächst die Herausforderungen und Chancen identifiziert, die sich aus den seit 2009 geänderten weltwirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen für die deutschen See- und Binnenhäfen ergeben. Die

Weltwirtschaftskrise, deren Auswirkungen in Europa noch immer zu spüren sind, und geopolitische Spannungen nehmen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung der See- und Binnenhäfen in Deutschland.

Deutschland hat sich bei der Analyse der Weltbank 2014 erneut als bester Logistikstandort der Welt erwiesen. Damit unsere Häfen weiterhin so erfolgreich wie bisher im Wettbewerb bestehen können, müssen die seewärtigen Zufahrten, Hinterlandanbindungen und Binnenwasserstraßen bedarfsgerecht ausgebaut und instandgehalten werden. Gleichzeitig müssen aber auch die spezifischen Stärken der Verkehrsträger optimal ausgenutzt werden. Durch eine stärkere Vernetzung der Verkehrsträger, der See- und Binnenhäfen und der logistischen Knotenpunkte lassen sich erhebliche Effizienzgewinne erzielen und die bestehende Verkehrsinfrastruktur besser ausnutzen. Vernetzung bezieht sich in diesem Zusammenhang aber nicht nur auf die Verkehrsnetze, sondern insbesondere auch auf die digitale Infrastruktur. Reibungslos funktionierende Logistikketten setzen in zunehmendem Maße kompatible und sichere Informationstechnik-Systeme (IT-Systeme) der an der Logistikkette beteiligten Akteure voraus.

Der globalisierte maritime Sektor unterliegt stärker als andere Branchen internationalen und europäischen Einwirkungen, sowohl hinsichtlich der Märkte als auch mit Blick auf internationale und europäische Regulierungen. Dies betrifft besonders Fragen des Umwelt- und Klimaschutzes, die Finanzierung von Hafeninfrastrukturen und den Marktzugang für Hafendienstleistungen. Gerade im Bereich der europäischen Hafenpolitik, aber auch in anderen Politikfeldern, nehmen die Aufgaben des Bundes stetig zu, so dass geprüft werden muss, ob die Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern neu koordiniert werden sollte.

Mit qualifizierten Arbeitskräften, unternehmerischer Kreativität und zukunftsfähigen Umschlageneinrichtungen sind die deutschen Häfen im nationalen und internationalen Wettbewerb bestens positioniert. In der Arbeitswelt Hafen vollzieht sich ein Wandel, der durch die technologischen Entwicklungen in den letzten Jahren beschleunigt wird. Wie in der Vergangenheit müssen die Sozialpartner weiterhin für gute und sichere Arbeitsplätze, angemessene Bezahlung, Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie adäquate Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für Frauen und Männer sorgen.

Das Thema Sicherheit und Gefahrenabwehr gewinnt besonders vor dem Hintergrund einer immer stärkeren Abhängigkeit der Häfen von funktionierender IT neue Bedeutung. Der Schutz *Kritischer Infrastrukturen*² muss zukünftig stärker Fragen der IT-Sicherheit berücksichtigen.

Mit Bezug auf die einleitend skizzierten und im folgenden Kapitel identifizierten *Herausforderungen und Chancen* für die deutschen See- und Binnenhäfen entwickelt das zweite Kapitel die *Ziele des Nationalen Hafenkonzepts 2015*. An diesen Zielen orientieren sich die Maßnahmen für

- den gezielten Ausbau der hafenbezogenen Infrastruktur,
- die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen,
- die internationale und europäische Hafenpolitik,
- den Umwelt- und Klimaschutz,
- die gute Ausbildung und Beschäftigung,
- die Gewährleistung angemessener Sicherheit und Gefahrenabwehr und
- die bessere Zusammenarbeit von Bund und Ländern in der Hafenpolitik.

Das Nationale Hafenkonzept 2009 wäre ohne die von Bund, Ländern, Hafenwirtschaft, Sozialpartnern und Verbänden getragene intensive Zusammenarbeit bei dessen Erarbeitung und deren Engagement bei der Umsetzung nicht so erfolgreich gewesen. Mit dem Nationalen Hafenkonzept 2015 soll die Zusammenarbeit fortgeführt und intensiviert werden.

Die Strukturen für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts 2015 werden gegenüber denen des Hafenkonzepts 2009 flexibilisiert, um die Einbeziehung der relevanten Akteure und Wissensträger in die Umsetzungsprozesse zu verbessern. Als oberstes Entscheidungsgremium obliegt die Steuerung der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes 2015 der Steuerungsgruppe, die vom zuständigen beamteten Staatssekretär des BMVI geleitet wird. Jeweils ein Staatssekretär oder Vertreter der Binnenländer, der Nordseeanrainer- und der Ostseeanrainerländer sind Mitglieder der Steuerungsgruppe. Darüber hinaus sind die Präsidenten der wichtigsten Hafen-, Logistik- und Wirtschaftsverbände in der

² Kritische Infrastrukturen sind Organisationen und Einrichtungen mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere dramatische Folgen eintreten würden. Vgl. Bundesministerium des Inneren: Nationale Strategie zum Schutz Kritischer Infrastrukturen (KRITIS-Strategie), Juni 2009, S. 3

Steuerungsgruppe vertreten. Das Gremium entspricht dem Beirat für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts 2009.

Der frühere Lenkungsausschuss für die Umsetzung des Hafenkonzepts 2009 soll nicht mehr fortgeführt werden. Stattdessen sollen themenbezogene Ad-hoc-Arbeitsgruppen eingerichtet werden, die bei Bedarf tagen. Die Aufgaben der Koordinierungsstelle werden weiterhin durch das Referat WS 21 des BMVI übernommen.

Herausforderungen und Chancen

Volatiles Wachstum der Weltwirtschaft

In einer Exportnation wie Deutschland stehen die See- und Binnenhäfen in starker Abhängigkeit von weltwirtschaftlichen Entwicklungen. Wirtschafts- und geopolitische Krisen haben unmittelbare Auswirkungen auf die Umschlagzahlen in den Häfen. Umgekehrt führt Wachstum in der Weltwirtschaft, insbesondere innerhalb der Triade (Europa, Asien, USA) und im direkten Hinterland zu überproportional steigenden Umschlagzahlen in den See- und Binnenhäfen.

Die Märkte sind von höherer Volatilität gekennzeichnet als vor der Wirtschaftskrise, wodurch Wachstumsprognosen mit größeren Unsicherheiten behaftet sind. Im Vergleich zum Nationalen Hafenkonzept 2009, in dem ein hohes und stetiges Wachstum der Weltwirtschaft prognostiziert wurde, beinhalten die jüngsten Prognosen bis 2030 insgesamt niedrigere Wachstumsraten. Mit etwa drei Prozent im Durchschnitt der letzten sieben Jahre bewegt sich das Weltwirtschaftswachstum ein Prozent unter dem im Zeitraum der Jahre 2000 bis 2007 verzeichneten Niveau.³ Es ist 2014 erneut ins Stocken geraten und die Dynamik wird nach Einschätzung des Instituts für Weltwirtschaft vorerst moderat bleiben.⁴

Der Welthandel expandiert mit recht niedrigen Raten. Die stimulierenden Effekte der Globalisierung der 1990er und 2000er Jahre scheinen inzwischen weniger wirksam zu sein. Die Tendenz der Schwellenländer, Wirtschaftswachstum über den internationalen Warenhandel zu generieren, wird sich abschwächen. Weitere Gründe für die nachlassende Dynamik im Welthandel bestehen in den zunehmenden geopolitischen Spannungen, der weltweit schwachen Investitionsdynamik und den seit Beginn der Finanzkrise wieder stärker eingesetzten protektionistischen Maßnahmen einiger Staaten.

Die entscheidenden Impulse für die Weltwirtschaft gehen weiterhin von Schwellenländern aus. Die Volksrepublik China bleibt der größte Wachstumstreiber. Auch Indien und die ASEAN-Staaten⁵ liegen 2014 mit 5,4 beziehungsweise 4,6 Prozent Wirtschaftswachstum erheblich über dem Weltdurchschnitt. Lateinamerika sowie der Nahe und Mittlere Osten

³ Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung: OECD-Wirtschaftsausblick 2014, November 2014, S. 7.

⁴ Institut für Weltwirtschaft: Weltkonjunktur im Herbst 2014, September 2014, S. 3.

⁵ ASEAN = *Association of Southeast Asian Nations*, Verband südostasiatischer Nationen.

schafften es hingegen mit 2,0 bzw. 3,1 Prozent nicht über den globalen Mittelwert.⁶ Das Hamburgische WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) und die OECD gehen bis 2030 von einem Anstieg des jährlichen Welt-Bruttoinlandsprodukts von durchschnittlich 3,1 Prozent aus.⁷

Die Weltwirtschaftskrise hat die europäischen Häfen hart getroffen. In der Folge fiel der Güterumschlag in den europäischen Häfen auf das Niveau von 2005 zurück. Mittlerweile haben die deutschen Häfen jedoch die Folgen der Weltwirtschaftskrise weitgehend überwunden und befinden sich wieder auf Wachstumskurs. Deutschlands Wirtschaft und damit vor allem auch Deutschlands Außenhandel haben seit 2010 einen bemerkenswerten Aufschwung erlebt mit stark steigenden Exporten und Importen.⁸ Die Unternehmen der Hafenvirtschaft blicken positiv in die Zukunft, allerdings erwarten sie nicht mehr die exorbitant hohen Wachstumsraten wie vor der Krise.

Herausforderungen:

- Zunehmende Volatilität der Märkte
- Insgesamt schwächeres Wachstum der Weltwirtschaft
- Kapitalschwäche der Schwellenländer
- Geopolitische Spannungen
- Nachlassen der Globalisierungseffekte
- Schwache Investitionsdynamik und protektionistische Maßnahmen der Staaten im Kontext der Weltwirtschaftskrise
- Auf längere Sicht Anstieg der Ölpreise

Chancen:

- Langfristiges Wachstum der Weltwirtschaft

Die Gewinnaussichten der deutschen Häfen sind insbesondere im Handel mit dem wachstumsstarken China und den USA positiv. Die Analysten des European Center for Policy

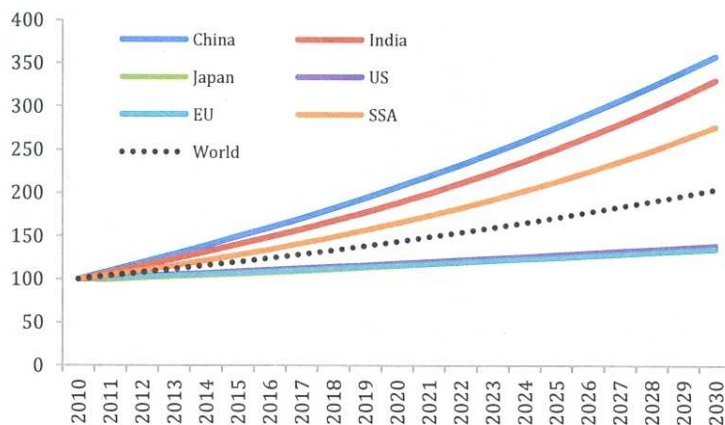
⁶ Germany Trade and Invest: Pressemitteilung – Wohin steuert die Weltwirtschaft in Zeiten globaler Konflikte?, Juli 2014.

⁷ Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI): Prognose der wirtschaftlichen Entwicklung bis 2030 in Bayern und Deutschland, Oktober 2013, S. 8. Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung: Looking to 2060: Long-term Global Growth Prospects, November 2012, S. 8. Allerdings sind die langfristigen Schätzungen der OECD mit enormen Unsicherheiten behaftet. Das Center for European Policy Studies prognostiziert sogar ein jährliches Wachstum des weltweiten Bruttoinlandsprodukts von 3,7 Prozent bis 2030: European Center for Policy Studies im Auftrag von ESPAS: The Global Economy in 2030: Trends and Strategies for Europe, November 2013, S. 59.

⁸ So wuchsen die deutschen Exporte in t nach einem Einbruch von -12,8 Prozent (2009) in 2010 bereits wieder um 7,9 Prozent und in 2011 um etwa 3,6 Prozent. Die deutschen Importe in t stiegen nach einem Rückgang von rund 11,2 Prozent in 2009 um 9,9 Prozent in 2010 und 3,9 Prozent in 2011. Inzwischen wurden die Vorkrisenwerte wieder erreicht. Für 2014 erwarten die Häfen ein Umschlagwachstum von 2 Prozent auf insgesamt 302 Millionen t.

Studien sehen die Triade (Europa, Asien, USA) auch 2030 als die stärksten Kernräume der Weltwirtschaft an.⁹ Während sich an der Handelsbilanz zwischen Europa und den USA wenig ändert, weil sich die wichtigsten ökonomischen Variablen ähnlich entwickeln, wird China vom kleinsten zum größten Partner in der Triade aufsteigen.¹⁰ Auch wenn die Wachstumsraten auf absehbare Zeit keine zweistelligen Werte mehr erreichen werden, dürfte China sowohl mit Blick auf das Bruttoinlandsprodukt als auch hinsichtlich des Außenhandels im Jahr 2030 weltweit den ersten Platz einnehmen.

Abbildung 1: Entwicklung der Bruttoinlandsprodukte 2010-2030



Quelle: European Center for Policy Studies: The Global Economy in 2030: Trends and Strategies for Europe, November 2013

Aus dem starken Wirtschaftswachstum Chinas ergeben sich Wachstumspotenziale für die deutschen See- und Binnenhäfen, die ihre starke Wettbewerbsposition in der Nordrange festigen können. Zwischen deutschen und chinesischen Seehäfen und Hafenstädten bestehen bereits intensive Kontakte, die weiter ausgebaut werden könnten.

Bremerhaven gewinnt zunehmend Bedeutung für Asien. Im Containerumschlag in Bremerhaven hat China die USA überholt. Seit 1992 besteht eine Hafenpartnerschaft zwischen Wilhelmshaven und Qingdao, einem wichtigen Wirtschaftszentrum Chinas. Auch der Duisburger Hafen gerät aufgrund seiner herausragenden Logistik immer mehr in den Fokus chinesischer Firmen.

⁹ European Center for Policy Studies im Auftrag von ESPAS: The Global Economy in 2030: Trends and Strategies for Europe, November 2013, S. iv. Der Anteil der Triade am Welthandel beträgt etwa 70 – 75 Prozent, je nach Analyseverfahren.

¹⁰ Ebd.

Die Bundesregierung unterstützt die Intensivierung der deutsch-chinesischen wirtschaftlichen Zusammenarbeit im maritimen Sektor. Die am 9. Oktober 2014 unterzeichnete *Gemeinsame Erklärung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehr der Volksrepublik China über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Seeschifffahrt* sieht unter anderem die Förderung der Zusammenarbeit im Hinblick auf die Häfen und zum Ausbau der Logistik vor.¹¹ Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit China bietet für die deutschen Häfen gute Chancen, vom dortigen Wachstum zu profitieren.

Die Dynamik der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und den USA gestaltet sich zurzeit eher verhalten. Die deutschen Ausfuhren dorthin legten 2013 nur um 2,7 Prozent auf 89 Milliarden Euro zu. Die Einfuhren sanken sogar um 4,9 Prozent auf 49 Milliarden Euro. Damit wies der Handel mit den USA den höchsten Ausfuhrüberschuss aller Länder mit Deutschland auf (40,8 Mrd. Euro).¹² Dennoch waren die USA 2013 nach wie vor zweitwichtigster Handelspartner Deutschlands bei den Exporten. Bei den Importen liegen sie auf Rang vier.¹³ Eine Zunahme der Importe aus den USA könnte zu einer besseren Auslastung der Kapazitäten der Schiffe im USA-Europahandel führen.

Das zurzeit zwischen der EU und den USA auszuhandelnde Freihandelsabkommen (Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP)) wird von der Bundesregierung unterstützt. Die Bundesregierung erwartet, dass das Freihandelsabkommen zu einer starken Belebung des deutsch-amerikanischen Handels und damit auch zu mehr Güterumschlägen in den deutschen Häfen führt.¹⁴ Traditionell profitieren besonders die Bremischen Häfen von der engen wirtschaftlichen Verflechtung mit den USA.

In der EU werden bis 2030 Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts von 1,2 bis 1,5 Prozent prognostiziert.¹⁵ Europa wird sich vor allem mit der demografischen Entwicklung auseinandersetzen müssen, die dazu führt, dass die Zahl der verfügbaren Arbeitskräfte

¹¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: *Gemeinsame Erklärung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehr der Volksrepublik China über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Seeschifffahrt*, 2014, S. 2.

¹² Statistisches Bundesamt (Pressemitteilung) 2013: *Höchster Ausfuhrüberschuss mit den Vereinigten Staaten*, November 2014.

¹³ Deutscher Industrie- und Handelskammertag (Pressemitteilung): *Statistiken zum Außenhandel*, 2014.

¹⁴ Zu den Auswirkungen des TTIP auf die europäische Wirtschaft vgl. Center for Economic Policy Research: *Reducing Transatlantic Barriers to Trade and Investment - An Economic Assessment*, März 2013.

¹⁵ European Center for Policy Studies im Auftrag von ESPAS: *The Global Economy in 2030: Trends and Strategies for Europe*, November 2013, S. 77 ff.

abnimmt, wodurch die Wirtschaft unter Anpassungsdruck geraten wird (Löhne und Gehälter, Renten, geringeres Wachstumspotenzial).¹⁶ Es ist jedoch noch nicht absehbar, wie sich der durch die Flüchtlingskrise ausgelöste Zustrom an potenziellen Arbeitskräften auswirken wird. Die EU hat daneben noch immer mit den Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise zu kämpfen.

Russland befindet sich in einer tiefen Rezession. Die sinkende Nachfrage nach Konsum- und Investitionsgütern schlägt sich im Außenhandel nieder. Russlands Importe brachen im 1. Halbjahr 2015 um 38,7% ein. Der Exportwert fiel um 29,1%. Die Folgen der Wirtschaftskrise treffen auch deutsche Unternehmen: ihre Ausfuhren nach Russland sanken in den ersten fünf Monaten des Jahres um gut ein Drittel. Am deutlichsten sichtbar wird das im Hamburger Hafen. Im Verkehr von und nach Russland wurden dort im 1. Halbjahr 2015 um 36% weniger Container abgefertigt. In den russischen Ostseehäfen wurden 32,1% weniger Container abgefertigt als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Eine Erholung der russischen Wirtschaft ist vorerst nicht in Sicht.¹⁷

Der wichtigste Hinterlandmarkt für die deutschen See- und Binnenhäfen ist Deutschland selbst, das gut durch die Krise gekommen ist. Das Hinterland der deutschen Seehäfen erstreckt sich allerdings weit über Deutschland hinaus, so dass sich die derzeit geringen Wachstumspotenziale in der EU negativ auf die Umschläge in den Seehäfen auswirken könnten. Dies betrifft auch Binnenhäfen, die grenzüberschreitende Verkehre abfertigen. Hier kommt den Häfen jedoch das in den osteuropäischen Staaten im Vergleich zu den südlichen und westlichen Staaten höhere Wachstum zugute, denn dort liegt das hauptsächliche Hinterland der deutschen Seehäfen außerhalb Deutschlands.

¹⁶ Ebd. S. v.

¹⁷ Germany Trade and Invest: Russische Wirtschaft rutscht tiefer in die Rezession, August 2015, <http://www.gtai.de>.

Herausforderungen:

- Staatsdefizite der meisten EU-Mitgliedstaaten mindern Investitionen
- Vergleichsweise geringes Wachstum in der EU
- Demographischer Wandel

Chancen:

- Aufstieg Chinas in der Triade
- Stabiler Haushalt und geringe Arbeitslosigkeit in Deutschland
- Vergleichsweise hohes Wachstum in China, Indien und den ASEAN-Staaten
- Überwindung der Krise und stabiles Wachstum in den USA
- Transatlantisches Freihandelsabkommen (TTIP)

Entwicklung der Seehäfen

2012 wurden in den europäischen Häfen etwa 3,7 Mrd. t Güter umgeschlagen.¹⁸ Die im Auftrag des BMVI erstellte Verflechtungsprognose 2030 hat eine detaillierte Umschlagprognose von 36 Häfen (19 Häfen in Deutschland, 17 weitere europäische Häfen) durchgeführt. Insgesamt werden die Umschlagvolumina der betrachteten deutschen Häfen von 269 Mio. t in 2010 auf 468 Mio. t in 2030 steigen. Die Ergebnisse der Umschlagprognose zeigen für die 19 deutschen Seehäfen einen anhaltenden Wachstumstrend von durchschnittlich 2,8 Prozent jährlich.¹⁹ Das ist ein wesentlich geringeres Umschlagwachstum als in der Seeverkehrsprognose 2025 vorhergesagt wurde²⁰, bedeutet jedoch weiterhin eine enorme Herausforderung für die Häfen und die Verkehrsinfrastrukturen, die zum Teil bis an die Kapazitätsgrenzen ausgelastet sind.

Die Seeverkehrsprognose 2030 kommt zu dem Ergebnis, dass das Umschlagvolumen der elf betrachteten Nordseehäfen mit drei Prozent jährlich stärker zunimmt, als das der acht untersuchten Ostseehäfen mit zwei Prozent jährlichem Wachstum. Die Gründe hierfür liegen in der starken Bindung der Nordseehäfen an die Wachstumsmärkte in Asien und Amerika sowie in dem überdurchschnittlichen Wachstum der Containerverkehre.²¹

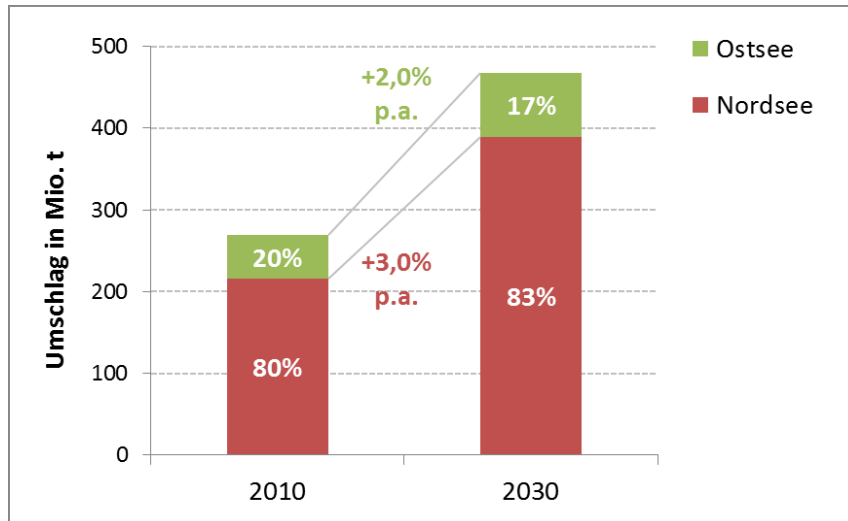
¹⁸ EUROSTAT: Maritime Ports Freight and Passenger Statistics, Februar 2014.

¹⁹ MWP, IHS, UNICONSULT, Fraunhofer CML: Seeverkehrsprognose 2030, Mai 2014, S. 1.

²⁰ Vgl. PLANCO Consulting GmbH: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung – Seeverkehrsprognose, April 2007, S. 57ff.

²¹ MWP, IHS, UNICONSULT, Fraunhofer CML: Seeverkehrsprognose 2030, Mai 2014, S. 2.

Abbildung 2: Deutsche Seehäfen - Umschlagentwicklung und Marktanteile nach Seegebiet



Quelle: MWP, IHS, UNICONSULT, Fraunhofer CML: Seeverkehrsprognose 2030

Im Unterschied zum Nationalen Hafenkonzept von 2009, in dem Kapazitätsengpässe in den Häfen erwartet wurden, hat sich die Situation kurzfristig etwas entspannt. Die Häfen haben die Hafenkapazitäten während der Wirtschaftskrise ausgebaut und Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung der Terminals ergriffen. In einigen deutschen Seehäfen zeigen sich allerdings im Containerbereich nach der Krise vorübergehende Engpässe bei der Abfertigung. Dabei spielen auch die immer größer werdenden Containerschiffe eine wichtige Rolle, die dazu führen dass eine höhere Anzahl von Containern gleichzeitig verladen werden muss. Die deutschen Häfen können ihre hervorragende Wettbewerbsposition nur halten, wenn es auch weiterhin gelingt, die Umschlagkapazitäten bedarfsgerecht zu erweitern und die zunehmenden Spitzenbelastungen abzufangen. Die durch das Größenwachstum der Schiffe verursachte zunehmende Ladungskonzentration erfordert neben einer verbesserten Ladungstechnik insbesondere mehr Flächen in den Häfen.

Auch 2030 wird Deutschland im seeseitigen Warenaustausch einen deutlichen Importüberschuss aufweisen. Im Containerbereich sind die Im- und Exporte relativ ausgeglichen, wobei nahezu alle Container in den Nordseehäfen umgeschlagen werden. In der Ostsee kann nur der Lübecker Hafen einen nennenswerten Containerumschlag aufweisen. Die Seeverkehrsprognose geht davon aus, dass sich der Containerumschlag in deutschen Häfen zwischen 2010 und 2030 etwa verdoppeln wird. Dieses Wachstum wird fast ausschließlich in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven generiert.²² Nach der Seeverkehrsprognose

²² Ebd. S. 85.

2030 werden die deutschen Nordseehäfen den anderen untersuchten Nordrangehäfen insgesamt Marktanteile abnehmen.

Der Güterumschlag in der Ostsee wird auch 2030 von Rostock und Lübeck dominiert. Das Wachstum der deutschen Ostseehäfen fällt moderat aus. Gegenüber den polnischen Wettbewerbern werden die deutschen Ostseehäfen in geringem Maß Marktanteile verlieren.²³

Herausforderungen:

- Hohe Belastungen der Kapazitäten im Containerbereich
- Verlust von Marktanteilen der deutschen Ostseehäfen gegenüber osteuropäischen Häfen

Chancen:

- Gewinn von Marktanteilen in der Nordrange
- Anhaltender Wachstumstrend
- Starke Bindung der Nordseehäfen an Asien und die USA

Entwicklung der Binnenhäfen

Auch die Binnenschifffahrt hat sich von der Krise erholt und verzeichnete 2013 ein Wachstum von 1,7 Prozent bei der Transportmenge und eine Steigerung von 2,7 Prozent bei der Transportleistung.²⁴ Dabei findet die Binnenschifffahrt überwiegend auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen und hier insbesondere im westdeutschen Kanalnetz statt. In zehn vom Statistischen Bundesamt ausgewählten Binnenhäfen hat sich der wasserseitige Güterumschlag von 2004 bis 2013 insgesamt um rund 10 Prozent erhöht.²⁵ Binnenhäfen sind heute wichtige trimodale Umschlags-, Industrie- und Gewerbestandorte. Insbesondere der Schienengüterumschlag nimmt in vielen deutschen Binnenhäfen zu. Die deutschen Binnenhäfen haben im Massen- und Stückgutumschlag eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung und sind Motor von Beschäftigung und Wertschöpfung in den jeweiligen Regionen. Die Einbindung der Binnenhäfen in die Logistik bietet den ansässigen Unternehmen Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Regionen, weshalb ein leistungsfähiger Binnenhafen ein wichtiger Standortfaktor ist. Zudem ist das Potenzial zur

²³ Ebd. S. 113.

²⁴ Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.: Binnenschifffahrtsreport, März 2014, S. 2.

²⁵ DESTATIS: Verkehr Aktuell, November 2014, S. 35f.

Aktivierung der Systeme Schiene und Wasserstraße zur Vermeidung von Staus und Wertschöpfungsverlusten im gesamten Transportsystem zu beachten.²⁶

Um mögliche Kapazitätsengpässe in den Seehäfen zu vermeiden, durch Kooperationen mit den Seehäfen kostengünstigere Transporte zu ermöglichen und ihr Einzugsgebiet im Hinterland zu erweitern, besteht für geeignete Binnenhäfen die Chance, Seehafenaufgaben und erweiterte Funktionen in der Logistikkette zu übernehmen.²⁷ Die Analysen des vom BMVI in Auftrag gegebenen *Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen* zeigen, dass die Entwicklung eines Netzes von trimodalen Binnenhafenstandorten die Funktion der Seehäfen als Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustauschs wesentlich ergänzen und unterstützen kann. Die Standorte fungieren, bedarfsgerecht ausgestattet, als Seehafen-Hinterland-Hubs, entlasten dabei zum Beispiel die Straßenverkehrsinfrastruktur und tragen zur Optimierung von Logistikketten und Nutzung von Beschäftigungspotenzialen bei. Das Gutachten empfiehlt die Bildung eines Kernnetzes und eines Ergänzungnetzes von Binnenhafen-Hubs.²⁸

Herausforderungen:

- Mittelfristig relativ geringes wasserseitiges Umschlagswachstum

Chancen:

- Trimodale Entwicklung
- Standorte für Umschlags-, Industrie- und Gewerbeunternehmen
- Vernetzung mit Seehäfen
- Bildung eines Kern- und eines Ergänzungnetzes von Binnenhafenstandorten

Infrastruktur

Die deutschen See- und Binnenhäfen können sich sehr gut im Wettbewerb behaupten, weil sie unter anderem über gute seewärtige Zufahrten, Binnenwasserstraßen und Hinterlandanbindungen verfügen, die einen schnellen Transport der Güter von und zu den Häfen ermöglichen. Damit die See- und Binnenhäfen ihre volkswirtschaftlich herausragende Funktion auch zukünftig erfüllen und weiter ausbauen können, sind die Engpässe bei den seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und der landseitigen Anbindung deutscher See-

²⁶ Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: *Binnenhäfen im Spannungsfeld konkurrierender Nutzungsinteressen*, 2010, S. 13.

²⁷ Vgl. PLANCO Consulting GmbH: *Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen*, Januar 2013, S. 12ff.

²⁸ Ebd.

und Binnenhäfen mit nationaler und internationaler Bedeutung vordringlich zu beseitigen. Der Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode erkennt die große Bedeutung der Häfen für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Deutschlands und Europas an, indem er explizit auf die Seehafen hinterlandbindungen verweist.²⁹ Das BMVI arbeitet derzeit an der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2015), der die Grundlage für die weitere Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes sein wird.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Basis für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze. Deutschland verfügt weltweit über eines der am besten ausgebauten Verkehrssysteme und wurde 2014 zum zweiten Mal von der Weltbank aus 160 Ländern zum besten Logistikstandort der Welt ernannt.³⁰ Die positive Bewertung Deutschlands impliziert jedoch nicht, dass der Zustand der Verkehrsinfrastruktur überall befriedigend ist. Bereits heute stößt sie in Teilbereichen an die Grenzen ihrer Belastbarkeit. Die mit dem Wirtschafts- und Umschlagwachstum einhergehenden zusätzlichen Belastungen der Verkehrsinfrastrukturen durch zunehmenden Güterverkehr könnten diese Situation verschärfen.

Das BMVI stellt in seiner Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 vom April 2013 fest, dass der aktuelle Modernitätsgrad einzelner infrastrukturbezogener Bauwerke deutlich zu niedrig ist.³¹

Die Bundesregierung hat seitdem zusätzliche Mittel für Investitionen in die Verkehrswege des Bundes zur Verfügung gestellt:

- 5 Mrd. € in der 18. Legislaturperiode und Fortführung dieser Linie durch zusätzliche Bereitstellung von jeweils 1,8 Mrd. € in den Jahren 2018 und 2019,
- rd. 3,1 Mrd. € in den Jahren 2016 – 2018 aus dem 10 Mrd. € Paket für Zukunftsinvestitionen,
- Zusätzliche Verkehrsinvestitionsmittel im Zuge der Ausweitung der Nutzerfinanzierung (Ausweitung der LKW-Maut in zwei Schritten im Jahr 2015).

Insgesamt steigert der Bund die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen (Schiene, Straße, Wasserstraße, Kombiniertes Verkehr) von rd. 10,2 Mrd. € in 2014 auf 13,4 Mrd. € im Jahr

²⁹ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD: Deutschlands Zukunft gestalten, Dezember 2013, S. 29.

³⁰ Vgl. The World Bank: Logistics Performance Index – Global Rankings 2014, 2014.

³¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, 2014, S. 31.

2018. Zudem wurde die Flexibilität des Mitteleinsatzes weiter erhöht (gegenseitige Deckungsfähigkeit der Investitionsmittel und überjährige Verfügbarkeit ohne gegenläufige Einsparung).

Mit Blick auf das bis 2030 zu erwartende Umschlagwachstum in den Seehäfen von 269 Mio. t in 2010 auf 468 Mio. t in 2030 kommt dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten, Hinterlandanbindungen und Binnenwasserstraßen eine besondere Bedeutung in der Bundesverkehrswegeplanung 2015 (BVWP) zu.

Ungeachtet des vorgenommenen Investitionshochlaufs muss auf einen zielgerichteten Umgang mit den knappen Finanzmitteln geachtet werden. Diese Anforderung wird in einem *Nationalen Prioritätenkonzept* aufgegriffen. Die Investitionsentscheidungen werden strikt an der Wirtschaftlichkeit und an strategischen Zielen ausgerichtet und sind infolgedessen auf den Bereich Erhaltung sowie den Bereich Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren fokussiert. Das *Nationale Prioritätenkonzept* soll entsprechend den Vorgaben des Koalitionsvertrags so aufgestellt werden, dass 80 Prozent der verfügbaren Aus- und Neubaumittel in überregional bedeutsame Projekte fließen.³² Dazu gehören der Ausbau hoch belasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen.³³

Daneben müssen neue Wege der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen für eine bedarfsgerechte Erhaltung und Erweiterung des Verkehrsnetzes beschritten werden. Nur wenn der Anstieg und die effiziente Verteilung der verfügbaren Finanzmittel Hand in Hand gehen, wird eine langfristig tragfähige Infrastrukturentwicklung gelingen.³⁴

Die Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße trägt zur Entlastung der hochbelasteten Straßeninfrastruktur bei und wird von Bund und Ländern unterstützt. Damit Verlagerungen erreicht werden können, ist eine stärkere Verknüpfung von Bundes- und Landesinfrastrukturplanungen unter Wahrung der grundgesetzlichen Zuständigkeiten erforderlich.

³² Ebd. S. 65.

³³ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD: Deutschlands Zukunft gestalten, Dezember 2013, S. 29.

³⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, 2014, S. 15.

Herausforderungen:

- Modernitätsgrad von Teilen der Verkehrsinfrastruktur ist deutlich zu niedrig
- Zunahme des Güterverkehrs belastet die Verkehrsinfrastruktur
- Prüfung neuer Finanzierungsinstrumente

Chancen:

- Nutzung der substantiellen Erhöhung des Investitionsetats
- Priorisierung der Investitionen
- 80 Prozent der verfügbaren Aus- und Neubaumittel sollen in überregional bedeutsame Projekte fließen
- Ausbau hoch belasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen

Vernetzung der See- und Binnenhäfen und Wettbewerb

Ziel der Vernetzung von See- und Binnenhäfen ist es, sie zu einem kombinierten Verkehrssystem auszubauen. Dadurch lassen sich

- die Seehäfen von Aufgaben entlasten, die in Binnenhäfen und Güterverteilzentren erledigt werden können,
- die Wettbewerbsposition der Binnenhäfen in der Logistik stärken,
- der Gütertransport optimieren und beschleunigen,
- Synergieeffekte erzielen und
- die Angebotspalette der Häfen erweitern.

Teilfunktionen der Seehäfen auf Binnenhäfen zu übertragen, kann zukünftig drohenden Kapazitätsengpässen Rechnung tragen. Durch die Kooperation der Seehäfen mit Binnenhäfen besteht die Chance, kostengünstigere Transporte zu ermöglichen und so das Einzugsgebiet der Seehäfen im Hinterland zu erweitern. Das im Auftrag des BMVI durchgeführte *Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen* hat gezeigt, dass die Entwicklung eines Netzes von Binnenhafen-Standorten die Funktion der Seehäfen als wesentliche Glieder des Außenhandels erheblich ergänzen und unterstützen kann.³⁵

³⁵ PLANCO Consulting GmbH: Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen, Januar 2013, S. 20.

Im Nationalen Hafenkonzept von 2009 wurde bereits darauf hingewiesen, dass der Schaffung von Infrastrukturkorridoren über See- und Binnenhäfen eine entscheidende verkehrspolitische Bedeutung zukommt.³⁶ Entsprechende Korridore wurden auf europäischer Ebene identifiziert³⁷ und können die Grundlage für ein deutsches Kernnetz aus Binnenhafen-Hubs sein.

Erfolgreiche Vernetzungen und Kooperationen sind z.B. die Hafenkooperation in Schleswig-Holstein für die Offshore-Windenergie³⁸, die Hafenkooperation Deutsche Bucht und die Norddeutsche Hafenkooperation³⁹ sowie die gemeinsame Kooperationsgesellschaft „Inland Port Network“⁴⁰. Darüber hinaus wurde von Schleswig-Holstein inzwischen der von den Küstenländern initiierte 4. Hafenentwicklungsdialo 2015 ausgerichtet, anlässlich dessen sich die für Häfen verantwortlichen Minister und Senatoren sowie Chefs der Staats- und Senatskanzleien der fünf norddeutschen Länder auf künftige hafenspolitische Themenschwerpunktsetzungen sowie gemeinsame Vorgehensweisen verständigten.

Kooperationen zwischen Binnenhäfen haben in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Inhaltlich geht es um Themen wie Koordinierung von Investitionsvorhaben, Interessenvertretung der Häfen, fachliche Zusammenarbeit, gemeinsames Marketing, Unternehmensansiedlung und Umweltfragen. Im Einzugsgebiet von Rhein und Donau gibt es eine Reihe von Kooperationen bzw. Ansätze für Kooperationen in unterschiedlichen Entwicklungsstufen.⁴¹

³⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen, Juli 2009, S. 56.

³⁷ Vgl. Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU.

³⁸ Die Hafenstandorte Büsum, Brunsbüttel, Dagebüll, Helgoland, Husum, Rendsburg-Osterrönfeld, Wyk/Föhr, sowie Hörnum und List haben eine enge Zusammenarbeit mit dem Schwerpunkt „Offshore Windpark Logistik“ vereinbart. Mit dieser Kooperation werden die Potentiale des Bundeslandes Schleswig-Holstein mit seinen Hafenstandorten für die Windparks in der Nordsee gebündelt.

³⁹ Zwischen Bremen, Hamburg und Niedersachsen besteht seit einigen Jahren die „Hafenkooperation Deutsche Bucht“. Seit 2013 gibt es zusätzlich noch die „Norddeutsche Hafenkooperation“, in der alle fünf norddeutschen Länder vertreten sind. In diesem Zusammenhang wurden 2014 in mehreren Treffen unter Beteiligung von Vertreterinnen und Vertretern der für Häfen zuständigen Ressorts sowie der Staats-/ Senatskanzleien mit Blick auf die Entwicklung der norddeutschen Häfen gemeinsame Positionen erarbeitet und weitere Schritte vereinbart.

⁴⁰ Die Terminalbetreiber HHLA und EUROGATE haben im März 2010 standortübergreifend die gemeinsame Kooperationsgesellschaft „Inland Port Network“ gegründet. Ziel dieses Joint Ventures ist der Aufbau neutraler KV-Terminals für die maritime Container-Logistik der deutschen Seehäfen sowie für kontinentale KV-Operateure.

⁴¹ Z.B. Basel, Mulhouse und Weil am Rhein (sog. RheinPorts), Duisburg-Dortmund, Hafenband am Mittellandkanal (länderübergreifend), Hafenkooperation Niederrhein, Karlsruhe-Wörth (länderübergreifend), Kehl-Strasbourg einschl. einer Verschränkung der Verwaltungsräte, Köln-Neuss-Düsseldorf, Mannheim-Ludwigshafen (länderübergreifend), Neuss-Düsseldorf-Krefeld, Stuttgart-Plochingen.

Herausforderungen:

- Mögliche Kapazitätsengpässe in den Seehäfen
- Überlastung der Straßeninfrastruktur
- Unzureichende Ausnutzung der Kapazitäten der Binnenschifffahrt und Binnenhäfen

Chancen:

- Erweiterung der Angebotspalette der Häfen
- Synergieeffekte
- Beschleunigung der Transporte
- Kostengünstigere Transporte
- Erweiterung des Einzugsgebiets von Seehäfen

Von 1986 bis 1996 hat der Bund das erste Förderprogramm für innovative Seehafentechnologien (ISETEC I) aufgelegt. Im Kontext der dynamischen Entwicklung der Container- und RoRo-Verkehre wurde im Mai 2008 die Forschungsinitiative ISETEC II als unterstützende Maßnahme für die Seehafenwirtschaft ins Leben gerufen. In insgesamt 23 Verbundprojekten konnten neue Lösungen sowohl für den Hafenumschlag selbst als auch für die verkehrliche Anbindung der Seehäfen entwickelt und erprobt werden. Wesentliche Zielstellung der Forschungsinitiative ISETEC II war es, die Leistungsfähigkeit der Seehafenwirtschaft als logistisches Gesamtsystem verschiedener Akteure auszubauen, die Wettbewerbsfähigkeit der Volkswirtschaft zu stärken und Arbeitsplätze insbesondere in den norddeutschen Ländern zu erhalten.⁴²

Für die Förderinitiative ISETEC II wurde mit Blick auf das damals zu erwartende hohe Umschlagwachstum die übergeordnete Zielvorgabe definiert, innovative Technologien im Umfeld der Seehäfen zu untersuchen und zu entwickeln, um dem langfristigen Trend eines stark wachsenden Transportvolumens begegnen zu können.⁴³ Für ISETEC II wurde vom Bund ein Betrag von 21,2 Millionen Euro bewilligt, weitere 20,5 Millionen Euro wurden in Form von Eigenmitteln der Projektpartner eingebracht.

Innovative Seehafentechnologien leisten einen wichtigen Beitrag dafür, externe Kosten in Folge von Umweltschäden zu reduzieren, die Arbeitsmarktsituation im maritimen Umfeld zu verbessern sowie die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu steigern. Dem sich

⁴² Hanseatic Transport Consultancy: Volkswirtschaftliche Bewertung der Forschungsinitiative ISETEC II, Dezember 2012 (Anpassungen Januar 2013), S. 1.

⁴³ Ebd. S. 2.

verschärfenden Seehafenwettbewerb⁴⁴ können die deutschen Seehäfen unter anderem mit dem Einsatz intelligenter Seehafentechnologien begegnen. Im Mittelpunkt steht dabei einerseits das Ziel, die betrieblichen Aktivitäten im Hafen und im Seehafenhinterlandverkehr möglichst effizient zu gestalten, um weitere Kosteneinsparungen zu realisieren. Andererseits ist es für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen bedeutsam, die Qualität der angebotenen Dienstleistungen weiter zu optimieren, um sich insgesamt über Kosten- und Qualitätsvorteile im Wettbewerb behaupten zu können. Eine wichtige Rolle spielt dabei der Datenaustausch entlang der maritimen Logistikkette. Hier bestehen nach wie vor Ineffizienzen, die sich unter anderem in komplexen Prozessen, hohen Arbeitskosten und einer suboptimalen Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen niederschlagen. Auch Umweltaspekte dürften in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen, so dass die konsequente Ausrichtung an Nachhaltigkeitsgesichtspunkten einen wichtigen Wettbewerbsvorteil verspricht.⁴⁵

Herausforderungen:

- Verschärfter Seehafenwettbewerb
- Ineffizienzen beim Datenaustausch
- Suboptimale Ausnutzung der Infrastrukturen

Chancen:

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen
- Leistungsfähigkeit der Seehafenwirtschaft als logistisches Gesamtsystem verschiedener Akteure ausbauen
- Reduzierung externer Folgekosten aufgrund von Umweltschäden
- Kosteneinsparungen
- Optimierung der Qualität der Dienstleistungen

Europäische und internationale Hafenspolitik

Die Bundesregierung unterstützt faire und transparente Wettbewerbsbedingungen in und zwischen den europäischen Häfen. Deshalb stimmt sie im Grundsatz den Zielen der Europäischen Kommission mit Blick auf die Herstellung von mehr Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen der öffentlichen Hand und den Anbietern von Hafendiensten zu. Um Innovationen voranzubringen, müssen jedoch notwendige nationale

⁴⁴ Z.B. durch den Ausbau der Maasvlakte II und die Erweiterung der Umschlagkapazitäten in Danzig.

⁴⁵ Hanseatic Transport Consultancy: Volkswirtschaftliche Bewertung der Forschungsinitiative ISETEC II, Dezember 2012 (Anpassungen Januar 2013), S. 70f.

Spielräume erhalten werden, damit die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickelt werden können.

In zunehmendem Maße nimmt die Europäische Union Einfluss auf die Hafenpolitik. Dies geschieht nicht nur durch die geplante *Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen*⁴⁶, sondern durch eine Reihe weiterer übergreifender Verordnungen und Richtlinien. Dazu zählen unter anderem die *Richtlinie 2014/23/EU* vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe, die *Verordnung (EU) Nr. 1315/2013* über Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), die *Richtlinie 2014/94/EU* über Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und die *Verordnung (EU) Nr. 1143/2014* vom 22. Oktober 2014 über die Prävention und das Management der Einbringung und Ausbreitung invasiver gebietsfremder Arten.

Mit Blick auf die geplante *Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen*, hat die Bundesregierung dem bislang erreichten Kompromiss zugestimmt, nachdem die meisten kritisch gesehenen Inhalte angepasst wurden. Allerdings sind die Beratungen des Entwurfs im Europäischen Parlament noch nicht abgeschlossen, in deren Nachgang eine erneute Bewertung des Entwurfs durch Bund und Länder erfolgen muss.

Die Bundesregierung hat sich bei den Verhandlungen über die *Richtlinie über die Konzessionsvergabe* erfolgreich dafür eingesetzt, dass reine Miet- und Pachtverträge über Liegenschaften in See-, Binnen- oder Flughäfen, wie sie in den deutschen Häfen für die Überlassung von Hafengrundstücken zum Zweck des Gewerbebetriebs üblich sind, nicht als Konzessionen gelten sollten. Aufgrund dieser Regelung können sich die Häfen weiterhin darauf verlassen, dass sie ihren Betrieb, wie in den Miet- und Pachtverträgen vereinbart, fortführen können, ohne den Verlust möglicher Investitionen in die Umschlaganlagen befürchten zu müssen. Die Bereitschaft von Hafenbetrieben, in modernere Umschlaggeräte zu investieren, wurde damit sichergestellt.

Die Bundesregierung hat sich sehr intensiv an der Ausgestaltung der neuen *EU-Verordnung über Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V)* und des europäischen Finanzierungsinstruments (*Connecting Europe Facility, CEF*) beteiligt. 89 deutsche

⁴⁶ Dok. 10154/13.

Binnenhäfen und 21 deutsche Seehäfen gehören zu den TEN-V, davon 21 Binnenhäfen bzw. sechs Seehäfen zum Kernnetz. Die Bundesregierung befürwortet den Ansatz der Europäischen Kommission, durch Gewährung höherer Fördersätze stärkere Impulse zu geben und Projekte zu beschleunigen. Das entspricht der Forderung Deutschlands nach bedarfsgerechtem Einsatz und Mittelkonzentration. Für den Finanzierungszeitraum 2014 bis 2020 schätzt die Europäische Kommission den Mittelbedarf für die Verkehrsnetze auf 500 Mrd. Euro. Derzeit sind in der CEF 24 Mrd. € zur Kofinanzierung von TEN-V-Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen.

Die am 07. November 2014 in Kraft getretene *EU-Richtlinie über Infrastruktur für alternative Kraftstoffe* verpflichtet die Mitgliedstaaten innerhalb von zwei Jahren nationale Strategien für alternative Kraftstoffe auszuarbeiten und der Kommission zu übermitteln. Die Mitgliedstaaten sollen gewährleisten, dass in den nationalen Strategierahmen der Bedarf für die Landstromversorgung der See- und Binnenschiffe in den Häfen untersucht wird. Zudem soll sichergestellt sein, dass bis zum 31. Dezember 2025 in See- und Binnenhäfen eine angemessene Zahl von LNG-Tankeinrichtungen⁴⁷ eingerichtet wird, damit LNG-betriebene Schiffe im gesamten TEN-V-Kernnetz verkehren können.

Die im Januar 2015 in Kraft getretene *EU-Verordnung über die Prävention und das Management der Einbringung und Ausbreitung invasiver gebietsfremder Arten* enthält Bestimmungen für die Prävention, Minimierung und Abschwächung der nachteiligen Auswirkungen der Einbringung und Ausbreitung invasiver gebietsfremder Arten auf die Biodiversität in der Europäischen Union. Kern der Verordnung ist eine Liste von Arten, die sich in einer frühen Phase der Ausbreitung befinden und sich besonders negativ auswirken.

Zurzeit prüft die Generaldirektion Wettbewerb, inwieweit die in vielen Mitgliedstaaten seit Jahrzehnten geübte Praxis der Hafeninfrastukturförderung durch die öffentliche Hand den EU-Wettbewerbsregeln entspricht. Die EU-Kommission hat angekündigt, keine Beihilfeleitlinien für die Häfen in naher Zukunft zu entwickeln. Stattdessen wird zurzeit intensiv geprüft, ob die Häfen in die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) aufgenommen werden sollten, mit dem Ziel, die meisten Investitionsbeihilfen der öffentlichen Hand in den Häfen von der Notifizierungspflicht auszunehmen. Vorbehaltlich weiterer Prüfungen werden diese Überlegungen von der Bundesregierung und den Ländern

⁴⁷ LNG = Liquefied Natural Gas.

grundsätzlich positiv gesehen, wenn den besonderen Strukturen der Häfen Rechnung getragen wird, eine hohe Zahl von Hafeninfrastrukturprojekten von der Notifizierungspflicht ausgenommen und angemessene Schwellenwerte entwickelt werden. Es ist zu erwarten, dass die Europäische Union weiterhin bestrebt sein wird, ihren Einfluss auf die nationalen Hafenpolitiken zu erhöhen.

Sowohl der ZDS als auch einzelne Terminalbetreiber sind Mitglieder der *Logistics Alliance Germany* (LAG). Die LAG ist ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und der deutschen Logistikwirtschaft. Das gemeinsame Projektziel besteht in der Stärkung des Logistikstandorts Deutschland auf Zielmärkten außerhalb der Europäischen Union sowie in der Generierung neuer Transport-, Logistik- und Beratungsaufträge für die deutsche Logistikwirtschaft. Dabei fungiert die LAG als zentrale Informations- und Anlaufstelle für Unternehmen aus dem

In- und Ausland, die auf der Suche nach kompetenten Partnern aus der deutschen Logistikwirtschaft sind. Das Aufgabenspektrum der LAG umfasst somit die Unterstützung des Markteintritts nach Europa über Deutschland als Tor und Drehscheibe für ausländische Verlagerer, die Unterstützung bei der Umsetzung von Vermarktungs- und Vertriebsmaßnahmen und das Bereitstellen von Wissen über Zielmärkte.

Herausforderungen:

- Nationale Handlungsspielräume für die Hafenentwicklung erhalten
- Hafenbezogene europäische Regelungen müssen angemessen sein und dem Subsidiaritätsprinzip entsprechen
- Gefahr der Wettbewerbsverzerrung gegenüber nichteuropäischen Häfen
- Autonomie der Hafenverwaltungen erhalten
- Zusätzlichen administrativen Aufwand vermeiden

Chancen:

- Faire und transparente Wettbewerbsbedingungen in und zwischen den europäischen Häfen
- Infrastrukturausbau mit EU-Geldern fördern
- Förderung alternativer Kraftstoffe durch Aufbau flächendeckender Netze für LNG und Landstrom
- Frühzeitige Einflussnahme Deutschlands auf entscheidende europäische Regelungen
- Gemeinsame Vermarktung der Häfen und des Hafenstandortes Deutschland durch die Logistics Alliance Germany und die Vermarktungsgesellschaften der Länder

Umwelt- und Klimaschutz, alternative Kraftstoffe, Offshore-Windenergie

Prinzipiell werden die Waren auf See mit einer hohen Energieeffizienz befördert. Die große Menge an Gütern, die meist über weite Entfernungen transportiert werden, führt jedoch zu einem insgesamt hohen Treibstoffverbrauch durch die Seeschifffahrt. Zudem verursacht das noch überwiegend genutzte Schweröl hohe Emissionen an Kohlendioxid, Stickstoffoxiden, Schwefeldioxid, Partikeln und Schwermetallen. Dies führt gerade auch in Hafenstädten zu gravierenden Beeinträchtigungen der Luftqualität.

Für die Regulierung der internationalen Seeschifffahrt ist die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zuständig. Diese hat Maßnahmen beschlossen, die in den kommenden Jahren zu Verbesserungen der Energieeffizienz, zur Minderung der Schadstoffemissionen und anderer Umwelteinträge führen sollen:

- Einführung eines „Energy Efficiency Design Index“ (EEDI), der seit Januar 2013 die Berechnung und Vergleichbarkeit der Energieeffizienz neuer Schiffe pro Tonnenkilometer ermöglicht und so Anreize für einen energieeffizienteren Schiffbau schafft.
- Stufenweise und regionsabhängige Begrenzung des Schwefelgehalts im Schiffskraftstoff bis 2015 auf 0,1 Prozent in ECA-Gebieten⁴⁸ beziehungsweise bis 2020 auf 0,5 Prozent in allen übrigen Gewässern.

Die Umsetzung dieser Regelungen bedeutet, dass herkömmliches Schweröl als Treibstoff mittelfristig nicht mehr infrage kommt, da diese Absenkung ohne Einsatz zulässiger gleichwertiger Alternativen (zum Beispiel Abgasnachbehandlungssysteme) nur mit Mitteldestillaten (Schiffsdiesel, Marine-Gasöl) zu erreichen ist. LNG wird als insgesamt vielversprechendster alternativer Kraftstoff in der See- und Binnenschifffahrt angesehen⁴⁹, wobei in der Binnenschifffahrt schon heute schwefelarmer Diesel verwendet wird.

Die überarbeitete Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens⁵⁰ trat am 1. Juni 2010 in Kraft und wurde durch die Sechzehnte Änderungsverordnung Umweltschutz-See umgesetzt. Der zulässige Höchstgehalt an Schwefel in Schiffstreibstoffen in SECA wurde zunächst auf ein

⁴⁸ ECA = Emission Control Area.

⁴⁹ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung, Juni 2013, S. 52.

⁵⁰ MARPOL = Internationales Übereinkommen der IMO zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe.

Prozent gesenkt, ehe schließlich seit Januar 2015 ein Grenzwert von 0,1 Prozent für Nord- und Ostsee gilt. Die Anlage wurde am 21. November 2012 durch eine europäische Richtlinie umgesetzt (Schwefelrichtlinie).⁵¹ Die nationale Umsetzung des schifffahrtsrechtlichen Teils der Schwefelrichtlinie ist mit der dritten Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften im Seeverkehr abgeschlossen.⁵²

Die zusätzliche Ausweisung eines Emissions-Überwachungsgebiets für Stickoxid (NO_x)-Emissionen (NECA) auf der Ostsee wird im HELCOM-Rahmen⁵³ weiter vorbereitet. Anders als bei den SECA-Vorschriften, wird der strenge Tier-III-Emissionsstandard in NECA nur für Schiffsneubauten gelten. Auch für die Nordsee wird eine NECA-Ausweisung vorbereitet.

Neben den internationalen Regelungen gibt es freiwillige Initiativen einzelner Akteure für die Reduktion umweltschädigender Emissionen durch die Schifffahrt, zum Beispiel die World Ports Climate Initiative (WPCI). Diese Initiative ist ein Zusammenschluss verschiedener Häfen mit dem Ziel, die Umweltbilanz der Schifffahrt im Hafen und auf See zu verbessern. Hierzu wurde ein Environmental Ship Index (ESI) entwickelt, der besonders umweltfreundliche Schiffe erfasst und ihnen in den beteiligten Häfen Sonderkonditionen, zum Beispiel bei den Hafengebühren, einräumt.⁵⁴

Die Politik der Bundesregierung zielt auf die Schaffung weltweit einheitlicher Umweltstandards, um die Wettbewerbsfähigkeit zwischen den Fahrtgebieten zu sichern. In enger Zusammenarbeit mit den Ländern und der Wirtschaft soll für die Marktentwicklung im Bereich alternativer Schiffskraftstoffe und ihrer Infrastruktur – insbesondere in Bezug auf LNG – ein nationaler Strategierahmen erstellt werden. Anreize für die Marktentwicklung sollen auf Bundes-, Landes- und europäischer Ebene entwickelt werden. Beim Aufbau einer LNG-Versorgung im Schifffahrtsbereich bestehen die Herausforderungen darin, die Versorgungs- und Lagerkapazitäten für LNG sowohl in den betreffenden Häfen als auch an Bord auszubauen und vorzuhalten.

⁵¹ Richtlinie 2012/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen.

⁵² Bundesgesetzblatt Jahrgang 2014 Teil I Nr. 40: Dritte Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt vom 13. August 2014.

⁵³ HELCOM = Helsinki Commission, zwischenstaatliche Kommission, die für den Schutz der Meeresumwelt im Ostseeraum arbeitet.

⁵⁴ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung, Juni 2013, S. 52.

Der in der Binnenschifffahrt ausschließlich verwendete Kraftstoff (Gasöl oder Diesel) hat im Vergleich zum Schweröl geringere Ruß-, Schwefel- und Stickstoffemissionen. In der Binnenschifffahrt ist der Umstieg auf schwefelarme Treibstoffe bereits gelungen.

Binnenschiffe stehen im Wettbewerb mit der Bahn und der Straße. Maßnahmen in der Binnenschifffahrt sollten deshalb vor allem darauf abzielen, die Transportabläufe auf den Wasserstraßen, auf denen auch zukünftig relevante Transportströme zu erwarten sind, zu optimieren und damit effizienter und wirtschaftlich konkurrenzfähig zu gestalten.

Herausforderungen:

- Einhaltung der Schwefel- und Stickoxidgrenzwerte in der Seeschifffahrt
- Ausbau der LNG-Infrastrukturen
- Modernisierung der See- und Binnenschifffahrtsflotten

Chancen:

- Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz
- Modernisierung der See- und Binnenschifffahrtsflotten

Um die Offshore-Windenergie ist eine neue Industrie mit vielen Arbeitsplätzen für hochqualifiziertes Personal entstanden. In der Wertschöpfungskette der Offshore-Windenergie nehmen Häfen als Knotenpunkte eine zentrale Stellung ein. Hier werden vielen Anlagenteile produziert, teilmontiert, gelagert oder verladen. Zudem sind Offshore-Häfen die Basis für Spezialschiffe für Transport und Montage auf See, einschließlich Wartungs- und Reparaturarbeiten.

Orientiert an den realistischen Ausbaumöglichkeiten wurde der Ausbaupfad gesetzlich auf 6,5 Gigawatt (GW) Offshore Windenergie bis 2020 und auf 15 GW bis 2030 festgelegt (§ 3 EEG 2014).⁵⁵ Die Häfen können von Bau und Wartung der Offshore-Windenergieanlagen stark profitieren. Für die Regionen im Umfeld der Offshore-Häfen können sich positive regionalwirtschaftliche Effekte im Hinblick auf die Bruttowertschöpfung und die Zahl der Beschäftigten in einem erheblichen Umfang ergeben. Ziel der Bundesregierung ist es, die Häfen bei der Schaffung leistungsfähiger Kapazitäten für die Offshore-Windenergie zu unterstützen und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen auch mit Blick auf den Export von Offshore-Windkraftanlagen zu erhöhen.

⁵⁵ Siehe auch Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode, S. 55.

Gleichzeitig müssen jedoch Überkapazitäten in den Häfen vermieden werden. Der Aufbau der Offshore-Windenergie Basishäfen erfordert enorme Investitionen. Z.B. werden die Baukosten für den Offshore Terminal Bremerhaven mit 180 Mio. € veranschlagt. Mehr als 80 Mio. € sind in die Erstellung der Offshore-Basis Cuxhaven geflossen. Es ist deshalb zu bedenken, dass diese für eine sehr spezifische logistische Anwendung geschaffenen Kapazitäten später ggf. nicht ausreichend ausgelastet werden. Daher scheint es sinnvoll, wenn die Häfen ihre Ausbauplanungen nicht alleine an der Offshore-Windenergie orientieren. Aufgrund der hohen Risiken sind alternative Nutzungskonzepte zur Absicherung einer kontinuierlichen Auslastung der Flächen als Flexibilitätsoptionen denkbar.

Der Ausbau der Offshore-Windenergie ist wesentlich für das Gelingen der Energiewende. Bund und Länder prüfen deshalb, inwieweit sich der Bund beim Ausbau der Hafeninfrastuktur für die Offshore-Windenergieindustrie finanziell beteiligen kann.

Zunächst ist es erforderlich, dass die für die Hafeninfrastrukturentwicklung verantwortlichen norddeutschen Länder den konkreten Bedarf der benötigten Hafenskapazitäten präzise, nachvollziehbar, umfassend und transparent darlegen, so insbesondere

- ob zusätzliche Hafenskapazitäten zu Ansiedlungen von weiteren Großkomponentenherstellern an der deutschen Küste führen können,
- ob die exportierenden Großkomponentenhersteller zusätzliche Hafenskapazitäten für den europäischen On- und Offshore-Windenergiemarkt benötigen und
- in welcher Weise die Verortung von Produktionsstandorten für Großkomponenten den Bedarf an zusätzlichen Hafenskapazitäten beeinflusst.

In diesem Zusammenhang wäre ebenso in einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu klären, inwiefern der aufgezeigte Investitionsbedarf dann auch realisiert und finanziert werden kann.

Herausforderungen:

- Hohe Investitionen in die Offshore-Basishäfen erforderlich
- Ggf. keine vollständige Auslastung der Infra- und Suprastrukturen für die Offshore Windenergie
- Identifizierung des Bedarfs der benötigten Hafenskapazitäten.

Chancen:

- Positive regionalwirtschaftliche Effekte für die Bruttowertschöpfung und die Zahl der Beschäftigten
- Alternative Nutzungskonzepte zur Absicherung einer kontinuierlichen Auslastung der Flächen
- Export von Offshore-Windkraftanlagen

Ausbildung und Beschäftigung

Häfen schaffen nicht nur in der unmittelbaren Hafenwirtschaft Arbeitsplätze, sondern auch in der Hafenindustrie.⁵⁶ Darüber hinaus entfalten Häfen auch indirekte Beschäftigungswirkungen in vielen Wirtschaftsbereichen. Der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) schätzt die Zahl der direkt und indirekt seehafenabhängigen Beschäftigten in Deutschland auf ca. 500.000. Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) geht von rund 400.000 binnenhafenabhängig Beschäftigten aus. Diese Zahlen unterstreichen die hohe Bedeutung der See- und Binnenhäfen für die gesamte deutsche Volkswirtschaft.⁵⁷

Die Arbeitsanforderungen und Tätigkeiten in den Häfen haben sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert. Heute sind ausgebildete Fachkräfte in den Bereichen Hafen, Logistik und Transport aus über 50 verschiedenen Berufen in den Häfen beheimatet. Die Arbeitsbedingungen entsprechen modernsten Standards und fachliche Kompetenz, z. B. in der

⁵⁶ Vgl. Planco Consulting GmbH: Fortschreibung der Berechnung zur „Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens“ für das Jahr 2012 (Management Summary), September 2013, S. 1. Vgl. auch: Der Senator für Wirtschaft und Häfen: Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen, Vorlage für die Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen am 8. Februar 2012, Januar 2012, S. 1 ff.

⁵⁷ Beispiele: Knapp 70.000 Arbeitsplätze waren 2012 laut einer Studie direkt vom Hamburger Hafen abhängig. Vgl. Planco Consulting GmbH: Fortschreibung der Berechnung zur „Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens“ für das Jahr 2012 (Management Summary), September 2013, S. 27. Von den Bremischen Häfen waren 2010 etwa 57.000 Beschäftigte direkt abhängig. Vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen (Kurzfassung), 2011, S. 4. Niedersachsen Ports gibt die Zahl der direkt von den niedersächsischen Häfen abhängig Beschäftigten mit etwa 43.000 im Jahr 2012 an. Vgl. Niedersachsen Ports: Mehr Beschäftigte in den Seehäfen (Pressemitteilung), März 2014. 2011 beschäftigten der Duisburger Hafen und die dort tätigen Firmen 40.000 Menschen. Vgl. Handelsblatt: Großes Interesse von Investoren (Presseartikel), Juli 2011.

Anwendung digitaler Technologien, stehen im Vordergrund. Die Berufsbilder müssen mit den Entwicklungen Schritt halten und sollten daher bei Bedarf entsprechend angepasst werden. Dies gilt sowohl für die Erstausbildung als auch für die Weiterbildung. Im Bereich der beruflichen Erstausbildung wurden die sogenannten Hafenberufe Hafenschiffer/-in sowie Fachkraft für Hafenlogistik im Jahre 2006 neu geordnet.

Die Erwerbsbevölkerung im Alter zwischen 20 und 66 Jahren wird bis 2030 um 3,5 Millionen Menschen zurückgehen.⁵⁸ Damit den Häfen auch zukünftig ausreichend Arbeitskräfte zur Verfügung stehen, wird es notwendig, die Beschäftigten bis zum Erreichen der Altersgrenze produktiv im Unternehmen zu halten und darüber hinaus die Erwerbsbeteiligung der unterschiedlichen Arbeitnehmergruppen – wo es möglich ist – noch zu steigern (z.B. Frauen, Menschen mit Migrationshintergrund).⁵⁹

Arbeitsfähigkeit im Sinne von Leistungsfähigkeit und Leistungsbereitschaft ist von individuellen Voraussetzungen, aber wesentlich auch von Arbeitsbedingungen und der Arbeitsgestaltung während des gesamten Erwerbslebens abhängig. Die Gestaltung guter Arbeit und Gesundheitsförderung sind für die Herausforderungen des demografischen Wandels nicht die einzigen, jedoch außerordentlich wichtige Handlungsfelder. Gerade im Hinblick auf Erwerbsbiografien und die Vermeidung von kumulierenden Belastungen muss Arbeit den Bewertungskriterien guter Arbeitsgestaltung genügen. Wesentliche Gestaltungsfelder in diesem Sinne sind die Ergonomie, die Arbeitsorganisation, Qualifizierung und Weiterbildung.⁶⁰

In der Logistik werden Fachkräfte benötigt. Deshalb gewinnt die berufliche Aus- und Weiterbildung zusehends an Bedeutung. Arbeitsagentur und Jobcenter arbeiten eng mit der regionalen Wirtschaft zusammen, um über geförderte Qualifizierungen mehr Jobs und Ausbildungsplätze zu schaffen. Um den neuen Herausforderungen an die fachliche Qualifikation der Beschäftigten gerecht zu werden, bietet das vor bereits 35 Jahren gegründete Maritime Kompetenzzentrum (ma-co) mit Standorten in Hamburg, Bremen Bremerhaven und Wilhelmshaven individuelle Trainings- und Ausbildungsmodule an, die auf die spezifischen Bedürfnisse der Hafenunternehmen zugeschnitten sind.

⁵⁸ Bundesregierung: Weiterentwickelte Demografiestrategie: Politik für alle Generationen, September 2015, S. 38

⁵⁹ Dr. Götz Richter, Silke Bode, Dr. Birgit Köper: Demografischer Wandel in der Arbeitswelt, August 2012, S. 2.

⁶⁰ Ebd.

Herausforderungen:

- Wandel der Berufsbilder und höherer Spezialisierungsgrad
- Demografischer Wandel
- Hoher Bedarf an Arbeitskräften

Chancen:

- Anspruchsvolle und moderne Arbeitsplätze
- Weiterentwicklung der Qualifizierung in den Bereichen Logistik, moderne Technologien, Vernetzung, Ergonomie und Arbeitsorganisation
- Hohes Beschäftigungspotenzial
- Qualifikation und Einstellung von Langzeitarbeitslosen

Sicherheit und Gefahrenabwehr

Seit Juli 2004 gelten für Schiffe und Hafenanlagen weltweit umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) für die Verbesserung der maritimen Gefahrenabwehr. Der ISPS-Code⁶¹ findet Anwendung unter anderem auf Frachtschiffen mit einer Tonnage ab 500 BRZ⁶² und Fahrgastschiffen in internationaler Fahrt sowie Hafenanlagen, an denen die genannten Schiffe abgefertigt werden. Die deutschen Häfen haben die IMO-Anforderungen fristgerecht erfüllt.

Die europäische *Verordnung (EG) Nr. 725/2004* ist vor allem auf Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen ausgerichtet, um auf vorsätzlich verübte rechtswidrige Handlungen reagieren zu können. Ihr Anwendungsbereich beschränkt sich auf Maßnahmen zur Gefahrenabwehr an Bord von Schiffen und im unmittelbaren Bereich der Schnittstelle Schiff/Hafen. Zweck der Verordnung ist es, durch Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in Häfen einen möglichst umfassenden Schutz für das Seeverkehrsgewerbe und die Hafenwirtschaft zu erzielen.

Die deutschen Häfen gehören zu den am besten vor terroristischen Bedrohungen geschützten Gliedern in der Transportkette. Bei den Häfen muss die Aufmerksamkeit vor allem zwei Gefährdungsursachen gelten: der terroristischen Bedrohung und den zunehmenden Naturgefahren. Auch in den Häfen wird immer stärker auf den Einsatz von IT gesetzt, um Prozesse effektiver und effizienter betreiben, steuern und überwachen zu können. Daraus

⁶¹ ISPS Code = International Ship and Port Facility Security Code, Teil des IMO Safety Of Life at Sea Übereinkommens (SOLAS).

⁶² BRZ = Bruttoreaumzahl.

ergeben sich zum Teil hochkomplexe IT-basierte Vernetzungen und Abhängigkeiten. Der Schutz der Häfen erfordert daher auch einen angemessenen Schutz der Informationsinfrastrukturen.

Die Bundesregierung hat bereits im Jahr 2005 als übergreifende IT-Sicherheitsstrategie des Bundes den Nationalen Plan zum Schutz der Informationsinfrastrukturen (NPSI) verabschiedet. Die Umsetzung der festgelegten Ziele „Prävention, Reaktion und Nachhaltigkeit“ des NPSI erfolgt mittels konkreter Maßnahmen und Empfehlungen für den Bereich der Kritischen Infrastrukturen insbesondere im Rahmen des so genannten UP KRITIS als öffentlich-private Kooperation zwischen Betreibern Kritischer Infrastrukturen, deren Verbänden und den zuständigen staatlichen Stellen. In der Weiterentwicklung wurde der NPSI im Jahr 2011 durch die Cyber-Sicherheitsstrategie für Deutschland abgelöst.

Ein Großteil der Infrastrukturen wird von privaten, Unternehmen betrieben (port authorities). Damit einhergehend befindet sich auch die Verantwortung für die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit dieser Infrastrukturen zunehmend in privater, zumindest aber geteilter Verantwortung. Staatliche Aufgaben beziehungsweise Aufgaben der öffentlichen Hand bewegen sich damit vorrangig im Rahmen einer Gewährleistung, allenfalls der Sicherstellung der Versorgung in Krisenzeiten, wenn übliche Marktmechanismen nicht mehr funktionieren. Zur Vorsorge vor und zur Überbrückung von bedenklichen Störungen und gravierenden Schadensereignissen bedarf es daher einer institutionalisierten, organisierten Zusammenarbeit von Staat und Wirtschaft in etablierten Sicherheitspartnerschaften.⁶³

Ein vollständiger Schutz der Häfen und ihrer Leistungsfähigkeit ist weder vonseiten der öffentlichen Hand noch vonseiten der Betreiber zu gewährleisten. Das bisherige Sicherheitsdenken muss sich hin zu einer neuen „Risikokultur“ transformieren. Diese basiert unter anderem auf

- einer offenen Risikokommunikation zwischen Staat, Häfen und Öffentlichkeit unter Berücksichtigung der Sensibilität bestimmter Informationen,
- der Zusammenarbeit aller relevanten Akteure bei der Prävention und Bewältigung von Ereignissen,
- der verstärkten Selbstverpflichtung der Betreiber zur Prävention und zur Bewältigung von Ereignissen,

⁶³ Ebd. S. 6.

- einer verstärkten und selbstbewussten Selbstschutz- und Selbsthilfefähigkeit der von Störungen oder dem Ausfall Kritischer Infrastrukturleistungen betroffenen Menschen und Einrichtungen.⁶⁴

In diesem kommunikativen Umfeld müssen die Maßnahmen zum Schutz der See- und Binnenhäfen risikobasiert überprüft, aufeinander abgestimmt und gegebenenfalls fortentwickelt werden. Dabei ist eine länderübergreifende Harmonisierung der Maßnahmen anzustreben. Zeit- und ressourcenintensive Kontrollen sollten auf gefährdete Transporte konzentriert werden.

Herausforderungen:

- Terroristische Bedrohung der Häfen
- Wachsende Naturgefahren
- Zunehmende Abhängigkeit und Gefährdung von IT-Strukturen

Chancen:

- Offene Risikokommunikation zwischen Staat, Häfen und Öffentlichkeit
- Zusammenarbeit aller relevanten Akteure bei der Prävention und Bewältigung von Ereignissen

Koordinierung der Hafenspolitik

In den letzten Jahren verzeichnet das BMVI einen starken Aufgabenzuwachs in Angelegenheiten der See- und Binnenhäfen. Deshalb streben Bund und Länder eine engere Zusammenarbeit an und beabsichtigen zu neuen Vereinbarungen über die Zusammenarbeit in der Hafenspolitik zu kommen. Die Länder planen zum Beispiel Entwicklungsmaßnahmen für Ihre See- und Binnenhäfen, die Auswirkungen auf vom Bund zu finanzierende Infrastrukturinvestitionen haben, ohne dass der Bund über diese Planungen der Länder rechtzeitig umfassend informiert oder daran beteiligt wird. Auch die marktgerechte Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße bei zukünftig zu erwartendem Umschlagwachstum erfordert eine stärkere Verknüpfung von Bundes- und Landesplanungen. Beim Ausbau der Hafensinfrastrukturen für die Offshore-Windenergie, der durch EU-Recht vorgegebenen Herstellung eines Netzes von LNG-Tankstellen für die Schifffahrt sowie dem Aufbau einer Landstromversorgung für Fahrgastschiffe fordern die Länder Unterstützung des

⁶⁴ Ebd. S. 9.

Bundes.⁶⁵ Jedoch wird dieser bisher nicht ausreichend in die entsprechenden Planungen der Häfen eingebunden.

Der Bund ist unter anderem für die See- und Binnenschifffahrt, die Logistik und die Vertretung der Interessen der Häfen und der Bundesländer gegenüber den europäischen und internationalen Institutionen verantwortlich, hat aber zu wenig Möglichkeiten, die Hafenpolitik mit Blick auf die Gesamtwirtschaft mitzugestalten. Angesichts der Forderungen der Länder nach einem Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen (Ahrensburger Liste, Düsseldorfer Liste⁶⁶) und Hafeninfrastrukturen sollte der Bund stärker in die Hafenplanungen der Länder eingebunden werden.

Mit Blick auf den zunehmenden europäischen und nationalen Einfluss auf die Hafenpolitik haben auch die Länder einen Anspruch gegenüber dem Bund, dass sie stärker in die hafenpolitischen Planungen des Bundes eingebunden und Informationen möglichst frühzeitig und umfassend weitergegeben werden.

Das BMVI lässt in einer Studie die (verfassungs-)rechtlichen Grundlagen, die bestehenden Strukturen und Verfahren der Zusammenarbeit sowie des gegenseitigen Informationsaustauschs zwischen Bund und Ländern in der Hafenpolitik im nationalen und europäischen Handlungsraum untersuchen. Die Studie soll Vorschläge entwickeln, wie diese zukünftig ausgestaltet werden können, damit der Bund eine gesamtwirtschaftlich optimal ausgerichtete Hafenpolitik betreiben kann. Dabei geht es unter anderem um mögliche strukturelle, verfahrenstechnische und rechtliche Veränderungen. Die Länder werden in der Diskussion um eine neue Ausrichtung des Bund-Länder-Verhältnisses in der Hafenpolitik beteiligt.

⁶⁵ Zu LNG und Landstromversorgung siehe auch Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, Brüssel Oktober 2014.

⁶⁶ Die „Ahrensburger Liste“, auf die sich die Verkehrsminister der norddeutschen Länder im September 2008 verständigt haben, enthält 24 Infrastrukturmaßnahmen von besonderer Bedeutung für die norddeutschen Länder. Die „Düsseldorfer Liste“, umfasst 36 Infrastrukturprojekte (10 Wasserstraße, 13 Straße, 13 Schiene), von denen die Länder Nordrhein-Westfalen, Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg erwarten, dass sie zur Stärkung der Seehafenhinterlandbindungen beitragen.

Herausforderungen:

- Zu geringer Einfluss des Bundes auf Entwicklungsmaßnahmen der See- und Binnenhäfen, die Auswirkungen auf Infrastruktur- oder Förderinvestitionen des Bundes haben
- Starker hafenbezogener Aufgabenzuwachs auf Seiten des Bundes
- Zu wenig Informationen für sinnvolle Interessenvertretung auf europäischer Ebene

Chancen:

- Studie zum Bund-Länder-Verhältnis in der Hafenpolitik
- Zielgerichteter Infrastrukturplanung
- Unterstützung der Häfen bei der Planung und Umsetzung von Vorhaben
- Verbesserter Informationsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren
- Bessere Vertretung der Länder- und Hafeninteressen bei der EU

Ziele des Nationalen Hafenkonzepts 2015

Nach wie vor kann Deutschland seine starke internationale Wettbewerbsposition als Wirtschafts- und Produktionsstandort nur dann halten und ausbauen, wenn es Transport und Logistik so effizient, betriebswirtschaftlich rentabel und umwelt- und klimaverträglich wie möglich gestaltet.⁶⁷ Die wirtschaftlichen Rahmendaten und die Kennzahlen der deutschen Häfen zeigen, dass das gemeinsame Ziel des Hafenkonzepts 2009 bislang erreicht wurde. Mit dem neuen Nationalen Hafenkonzept muss eine Steigerung der Effizienz und Produktivität der Häfen erreicht werden.

Entgegen des Trends in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union hat Deutschland seine internationale Wettbewerbsposition als Wirtschafts- und Produktionsstandort weiter gefestigt. Die deutschen Häfen haben in dem extrem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld einen entscheidenden Beitrag für diese herausragende Entwicklung Deutschlands geleistet. Sie zählen weiterhin zu den erfolgreichsten und besten Umschlagplätzen der Welt.

Allerdings stehen die deutschen See- und Binnenhäfen vor neuen Herausforderungen. Im Kontext der durch die Weltwirtschaftskrise und geopolitischen Spannungen geänderten strukturellen und politischen Voraussetzungen müssen die Häfen auch zukünftig in die Lage versetzt werden, die wirtschaftlichen und logistischen Herausforderungen zu meistern und

⁶⁷ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen, Juli 2009, S. 22.

ihre Wettbewerbsfähigkeit als Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustauschs und zentrale Güterverteilzentren weiter verbessern.

Die im folgenden Abschnitt benannten Ziele des Nationalen Hafenkonzpts für die See- und Binnenhäfen 2015 bieten den Rahmen für die im darauffolgenden Kapitel beschriebenen spezifischen Maßnahmen. Sie können nur in einer gemeinsam zwischen Bund, Ländern, Kommunen und Hafenwirtschaft abgestimmten Strategie umgesetzt werden, in der sich alle Akteure (Bund, Länder, Kommunen, Wirtschaftsverbände, Unternehmen, Gewerkschaften) verpflichten, die in ihren Verantwortungsbereich fallenden Maßnahmen umzusetzen.

Hafenbezogene Infrastrukturen bedarfsgerecht ausbauen

Grundlage für den wirtschaftlichen Erfolg der See- und Binnenhäfen sind leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen. Der Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode sieht den Ausbau hoch belasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen vor.⁶⁸

Mit Blick auf die See- und Binnenhäfen sind die Sicherstellung des reibungslosen Güterverkehrs und die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen die wichtigsten übergeordneten Ziele.⁶⁹ Aus diesen für die gesamte Logistikbranche geltenden übergeordneten Zielen leitet die Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 Ziele und Lösungsstrategien für den BVWP ab, die den Anforderungen der See- und Binnenhäfen gerecht werden.

Ziele des Nationalen Hafenkonzpts sind:

- Erhaltung und Modernisierung der Substanz,
- Transportkostensenkung,
- Verbesserung des Verkehrsflusses und Engpassbeseitigung (inklusive Verkehrsmanagement),
- Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten,
- Verbesserung der Anbindung von intermodalen Drehkreuzen, z.B. Flughäfen, Häfen, KV-Terminals.

⁶⁸ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode, S. 29.

⁶⁹ Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, 2014, S. 27.

Durch die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße wird die Straße entlastet und können Millionen Tonnen an Treibhausgasemissionen eingespart werden.

Ziele des Nationalen Hafenkonzpts sind:

- die Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Wasserstraße,
- die Erhöhung des Anteils des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt am Gütertransport als Alternative zu Landtransporten.

Die Bereitstellung eines dichten Netzes von leistungsfähigen See- und Binnenhäfen, die in der Lage sind, Schiffe aller dem Fahrtgebiet entsprechenden Größen und Arten abzufertigen, ist unter Berücksichtigung gewässerschutzrechtlicher Regeln aktiver Umweltschutz, weil so Transportrouten optimiert und die verschiedenen Verkehrsträger bestmöglich eingesetzt werden können. Um das bestehende Netz aus See- und Binnenhäfen zu erhalten und weiter zu entwickeln, müssen den Häfen ausreichende Flächenpotenziale zur Verfügung stehen.

Ziel des Nationalen Hafenkonzpts ist:

- die Unterstützung der beteiligten Akteure bei der Lösung von Nutzungskonflikten und Flächenknappheit.

Wettbewerbsfähigkeit der Häfen steigern, Vernetzung von Häfen vorantreiben

Die im Rahmen der Förderinitiativen des Bundes ISETEC I und ISETEC II verwirklichten Projekte haben dazu beigetragen, die betrieblichen Aktivitäten im Hafen und im Hinterlandverkehr effizienter zu gestalten und die Qualität der angebotenen Dienstleistungen weiter zu optimieren. Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen wurde durch die ISETEC-Forschungen und Innovationen verbessert.

Ziele des Nationalen Hafenkonzpts durch Förderung der Forschung und innovativer digitaler Infrastruktur sind:

- die weitere Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen,
- die Verkürzung der Abfertigungszeiten in den Häfen, die Verringerung der CO₂-Emissionen und die Schaffung von mehr Arbeitsplätzen,
- die Verbesserung des Datenaustauschs entlang der Logistikketten.

In der Gesamtnetzplanung müssen die trimodalen Binnenhäfen stärker als bisher berücksichtigt werden, um Seehäfen von Aufgaben zu entlasten, die auch in Binnenhäfen und Güterverteilzentren erledigt werden können, wenn dies betriebswirtschaftlich erforderlich ist. Durch Kooperationen der See- und Binnenhäfen untereinander und zwischen See- und Binnenhäfen lassen sich Gütertransporte optimieren und beschleunigen, Synergieeffekte erzielen und die Angebotspalette der Häfen erweitern.

Ziele des Nationalen Hafenkonzpts sind:

- die Unterstützung von Kooperationen zwischen Häfen und von strategischen Allianzen, wo dies wirtschaftlich sinnvoll und wettbewerbsrechtlich zulässig ist,
- die Entwicklung eines Kernnetzes von Binnenhafenstandorten, Güterverteilzentren und Rangierbahnhöfen, die die Funktionen der Seehäfen als wesentliche Glieder des Außenhandels ergänzen und unterstützen können,
- die Schaffung von Infrastrukturkorridoren über die See- und Binnenhäfen.

Europäische und internationale Hafenspolitik gestalten

Die europäische Hafenspolitik nimmt einen immer größeren Raum bei der hafenbezogenen Rechtssetzung ein. Unter anderem mit Blick auf die sehr unterschiedlichen Hafensysteme der EU-Mitgliedstaaten muss Deutschland darauf achten, dass die europäischen Regelungen angemessen sind, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen nicht beeinträchtigen und dem Subsidiaritätsprinzip entsprechen. Sie dürfen den Zuständigkeiten von Bund und Ländern nicht zuwider laufen. Förderinstrumente der Europäischen Union müssen genutzt werden.

Ziele des Nationalen Hafenkonzpts sind:

- einheitliche, faire und transparente Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Häfen unter Beachtung der Heterogenität der europäischen Hafenslandschaft,
- die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen gegenüber nichteuropäischen Häfen,
- die Verhinderung unterschiedlicher Regelungen für verschiedene Fahrtgebiete,
- die Erhaltung nationaler Handlungsspielräume zur Weiterentwicklung der Häfen,
- die Vermeidung zusätzlicher administrativer Belastungen der Verwaltung und der Wirtschaft durch europäische Regelungen,
- die frühzeitige und intensive Einflussnahme auf entscheidende europäische Regelungen,
- die Nutzung europäischer Fördermittel für den Infrastrukturausbau.

Umwelt und Klima schützen, Verwendung alternativer Kraftstoffe unterstützen, Offshore-Windenergie voranbringen

Es ist unstrittig, dass die Seeschifffahrt zur Reduktion von Schadstoff und Treibhausgasemissionen sowie zum Gewässerschutz beitragen muss, obwohl sie, gemessen an ihrer Transportleistung, der umweltfreundlichste Verkehrsträger ist. Aufgrund internationaler⁷⁰ und europäischer⁷¹ Regelungen ist der Aufbau eines Netzes von LNG-Tankstellen und von Landstromanlagen in den See- und Binnenhäfen unter Beachtung wirtschaftlicher Grundsätze erforderlich.

Ziele des Nationalen Hafenkonzpts sind:

- die konsequente Umsetzung der Potenziale der Schifffahrt zur Reduktion von Treibhausgas- und Schwefelemissionen, um die Umwelt- und Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen,
- die Schaffung EU- und weltweit einheitlicher Umwelt- und Klimastandards,
- die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen aufgrund unterschiedlicher Umweltstandards zwischen verschiedenen Fahrtgebieten,
- der Aufbau einer nachfragegerechten Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und Landstromversorgung für die See- und Binnenschifffahrt,
- die beihilferechtkonforme Ausgestaltung der Förderung alternativer Kraftstoffe für die Schifffahrt,
- die Unterstützung von freiwilligen Initiativen zur Reduktion von umweltschädigenden Emissionen der Schifffahrt.

Der Ausbau der Offshore-Windenergie kann für die Hafenstädte positive regionalwirtschaftliche Effekte erzeugen. Mit Blick auf die hohen Investitionskosten ist es erforderlich, dass der zukünftige Bedarf der erforderlichen Hafeninfrastrukturen realistisch prognostiziert wird, um Fehlinvestitionen zu vermeiden.

Ziele des Nationalen Hafenkonzpts 2015 sind:

⁷⁰ Internationale Seeschifffahrtsorganisation: Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe MARPOL Anlage VI.

⁷¹ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, Brüssel Oktober 2014.

- den effizienten Ausbau der Offshore Windenergie und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Hafenskapazitäten zu unterstützen,
- die Auslastung der Hafenskapazitäten für die Offshore Windenergie zu sichern,
- die Entwicklung alternativer Nutzungskonzepte zur Absicherung einer kontinuierlichen Auslastung der Flächen voranzubringen.

Qualifizierte Ausbildung und gute Arbeitsplätze in den Häfen weiterhin sichern

Die See- und Binnenhäfen bieten ein breites Spektrum attraktiver Arbeitsplätze mit hohem Qualifikationsniveau und Spezialisierungsgrad. Dem Wettbewerb um die stark nachgefragten Fachkräfte begegnen die Häfen durch Ausbildungsinitiativen und eigene Bildungseinrichtungen.

Ziele des Nationalen Hafenkonzept sind:

- gut ausgebildete Fachkräfte und attraktive, sichere Arbeitsplätze in den Häfen,
- die Qualifizierung und Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen,
- die Erhöhung des Frauenanteils der Hafenbeschäftigten.

Angemessene Sicherheit und Gefahrenabwehr gewährleisten

Häfen sind insbesondere terroristischen Bedrohungen und Naturgefahren ausgesetzt, wobei ein besonderes Augenmerk auf die IT-basierten Vernetzungen, Abhängigkeiten und ihre Risiken gerichtet werden muss.

Ziele des Nationalen Hafenkonzepts 2015 sind:

- die risikobasierte Überprüfung, Abstimmung und ggf. Weiterentwicklung der Maßnahmen zum Schutz der See- und Binnenhäfen,
- eine enge Zusammenarbeit aller relevanten Akteure bei der Prävention und Bewältigung von Ereignissen.
- eine internationale Harmonisierung von sicherheitsbezogenen Regulierungen, wo dies möglich ist,
- die bundesländerübergreifende Harmonisierung der Maßnahmen,
- die Vermeidung unnötiger Belastungen der Häfen durch Schutzmaßnahmen,
- eine Fortentwicklung der offenen Risikokommunikation zwischen Bund, Ländern, Häfen und Öffentlichkeit,

Hafenpolitik besser koordinieren

Die See- und Binnenhäfen stehen zunehmend im Fokus der nationalen und internationalen Politik, so dass der Abstimmungsbedarf zwischen den Akteuren wächst. Im Interesse der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Häfen müssen sich Bund und Länder auf neue Vereinbarungen über die Zusammenarbeit in der Hafenpolitik verständigen.

Ziele des Nationalen Hafenkonzepts sind:

- ein neues Gefüge der Zusammenarbeit und des Informationsaustauschs zwischen Bund und Ländern bei der Hafenentwicklungsplanung,
- die Bündelung der Aktivitäten des Bundes und der Länder zur marktgerechten Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf Schiene und Wasserstraße,
- eine verbesserte Kooperation und Information zwischen Bund und Ländern bei den Verhandlungen über und der Umsetzung von europäischen und internationalen hafenbezogenen Regelungen.

Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts 2015

In den Handlungsfeldern

- Infrastruktur,
- Wettbewerbsfähigkeit und Vernetzung der See- und Binnenhäfen,
- Europäische und internationale Hafenpolitik,
- Umwelt- und Klimaschutz, alternative Kraftstoffe, Offshore-Windenergie,
- Ausbildung und Beschäftigung,
- Sicherheit und Gefahrenabwehr,
- Koordinierung der Hafenpolitik

werden im folgenden Kapitel Maßnahmen beschrieben, die durch den Bund, die Länder, die Hafenwirtschaft und die Gewerkschaften umzusetzen sind. Durch die Umsetzung der Maßnahmen sollen die identifizierten Chancen genutzt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen weiter zu verbessern. Nach wie vor relevante Maßnahmen aus dem Hafenkonzept 2009, die noch nicht umgesetzt wurden, werden in aktualisierter Form im vorliegenden Hafenkonzept wieder aufgenommen.

Der Bund wird die ihn betreffenden Maßnahmen in seiner Finanzplanung berücksichtigen und umsetzen. Der Bund erwartet von den Ländern und Kommunen, der Hafenwirtschaft und den Gewerkschaften, dass sie die an sie gerichteten Maßnahmen ebenfalls durchführen.

Der Begriff Hafenwirtschaft umfasst die Hafentreiber und die Hafentreiber. Unter der jeder Maßnahme zugeordneten „Verantwortung“ wird näher bestimmt, ob die Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahme bei den Hafentreibern oder Hafentreibern oder beiden liegt.

1. Maßnahmen für den gezielten Ausbau der hafenbezogenen Infrastruktur

1.1 Bundesverkehrswegeplan 2015 abschließen

Ausgangslage

Mit dem zurzeit im BMVI erarbeiteten BVWP 2015 werden Projektideen auf Basis einer aktuellen Verkehrsprognose umfassend bewertet. Auf dieser Grundlage werden die Projekte verschiedenen Dringlichkeitsstufen zugeordnet. Mit der im April 2014 veröffentlichten Grundkonzeption hat das BMVI die Leitlinien für eine stringente Priorisierung im BVWP

vorgelegt.⁷² Dabei gelten die Prämissen Vorrang von Erhalt vor Aus- und Neubau sowie eine bedarfsgerechte, transparente Priorisierung der Projekte. Durch das Nationale Prioritätenkonzept ist sichergestellt, dass der Großteil der Finanzmittel für Neu- und Ausbau auf überregional bedeutsame Projekte konzentriert wird. Die Engpassbeseitigung bei Hauptachsen und Knoten des Verkehrsnetzes steht dabei im Vordergrund.

Über bestehende bzw. absehbare Engpässe und Vorhaben zu ihrer Lösung informiert beispielsweise der jährlich vom Eisenbahn-Bundesamt veröffentlichte Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht. In vielen Fällen führen bereits kleinere Vorhaben zu spürbaren Kapazitätsgewinnen im Schienennetz, etwa durch die Schaffung alternativer Laufwege zu den heutigen Hauptrouten im Seehafenhinterlandverkehr. Auf der Internetseite des BMVI können die Projektanmeldungen für den BVWP 2015 aufgerufen werden.⁷³

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** wird die für den BVWP 2015 vorgeschlagenen Projekte auf Basis der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 und der verbesserten Methodik bewerten.
- Mit dem Entwurf des BVWP 2015 wird der **Bund** einen Vorschlag zur Dringlichkeitseinstufung und zur voraussichtlichen Finanzmittelaufteilung zwischen den Verkehrsträgern vorlegen.
- Der **Bund** wird bei allen Maßnahmen die Belange des Umweltschutzes berücksichtigen und vorsorgende Konzepte unterstützen.
- Der **Bund** unterzieht den BVWP 2015 vor dem Kabinettsbeschluss einem Konsultationsverfahren, bei dem alle Interessierten eine schriftliche oder elektronische Stellungnahme abgeben können.
- Als Grundlage für die künftige Priorisierung von Investitionen in Erhalt und Sanierung wird der **Bund** alle zwei Jahre einen Verkehrsinfrastrukturbericht vorlegen, der den Zustand der Bundesverkehrswege transparent macht, Nachholbedarf dokumentiert und Aufschluss über die erforderlichen Investitionen gibt.
- Der **Bund** wird der Engpassbeseitigung bei seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und Hinterlandanbindungen der Häfen Priorität einräumen.

⁷² Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, 2014.

⁷³ <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-projektanmeldungen.html>

Auswirkungen

Durch die Anwendung der verbesserten Bewertungsmethodik und die Dringlichkeitseinstufung wird der BVWP 2015 zu einem realistischen und finanzierbaren Gesamtkonzept. Der Engpassbeseitigung bei seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und Hinterlandanbindungen wird Priorität eingeräumt. Das Konsultationsverfahren und der regelmäßig vorzulegende Verkehrsinfrastrukturbericht erhöhen die öffentliche Transparenz der Planungen und führen zu höherer Akzeptanz des Infrastrukturausbaus.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist der Bund zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Kosten der Maßnahmen werden vom Bund getragen.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit den Zielen der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeiträume

Der Entwurf des neuen BVWP soll 2015 vorliegen.

Der Infrastrukturbericht soll alle zwei Jahre vorgelegt werden.

1.2 Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig sicherstellen

Ausgangslage

Die Bundesregierung räumt den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur hohe Priorität ein und hat – unter Einhaltung der haushaltspolitischen Konsolidierungsvorgaben - einen Investitionshochlauf in diesem Bereich umgesetzt.

Der Bund stellt in den Jahren 2014 bis 2017 zusätzlich 5 Mrd. € für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zur Verfügung. Damit das Niveau der Investitionen beibehalten werden kann, werden noch einmal jeweils 1,8 Mrd. € in den Jahren 2018 und 2019 bereitgestellt. Flankierend werden im Rahmen des Zukunftsinvestitionspakets 2016-2018 weitere rd. 3,1 Mrd. € für notwendige Investitionsmaßnahmen in den Bereichen Wasserstraße, Schiene und Straße bereitgestellt. Die Lkw-Maut wurde ab 1. Juli 2015 auf weitere 1.100 km Bundesstraßen ausgedehnt und gilt ab 1. Oktober 2015 bereits für Lkw ab 7,5 t. Mit dem Haushalt 2014 besteht erstmals die Möglichkeit einer überjährigen Planung

und Finanzierung, indem nicht verbrauchte Mittel ohne Einsparung im Einzelplan 12 auch weiterhin zur Verfügung stehen. Mit der

Beschaffungsvariante Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) kann – soweit es sich bei den einzelnen Projekten als wirtschaftlich erweist – eine stärkere Beteiligung privaten Kapitals an der Finanzierung öffentlicher Infrastruktur realisiert werden.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** stellt zusätzliche Mittel für Investitionen in die Verkehrswege des Bundes zur Verfügung: 5 Mrd. € in der 18. Legislaturperiode; in den Jahren 2018 und 2019 zusätzliche Bereitstellung von jeweils 1,8 Mrd. €.
- Der **Bund** behält das Instrument der überjährigen Planung und Finanzierung bei.
- Der **Bund** wird im Rahmen des 10 Mrd. €- Programms für Zukunftsinvestitionen zwischen 2016 und 2018 insgesamt rund 3,1 Mrd. € in die Verkehrsinfrastruktur investieren.
- Die **Länder** werden ihre Verkehrsinvestitionen ebenfalls bedarfsgerecht aufstocken.
- Der **Bund** wird im Jahr 2018 die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausweiten.
- Der **Bund** prüft auch unter Wettbewerbsgesichtspunkten, in welcher Höhe die Befahrungsabgaben am NOK erhoben werden können.
- Der **Bund** wird die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen bei seinen Planungen zur Nutzerfinanzierung von Bundeswasserstraßen prüfen.
- Wenn dadurch Kosten gespart und Projekte wirtschaftlicher umgesetzt werden können, wird der **Bund** die Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Geldgebern oder Infrastrukturgesellschaften nutzen.
- **Länder** und **Kommunen** werden auch das Instrument der Öffentlich-Privaten-Partnerschaften nutzen, wo dies möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Auswirkungen

Die Anhebung der konventionellen Haushaltsmittel und die Bereitstellung zusätzlicher Mittel im Rahmen des 10 Mrd. €-Programms für Zukunftsinvestitionen, das Instrument der Überjährigkeit ohne Einsparverpflichtung, die Stärkung der Mittel für die Hafenanbindungen und Binnenwasserstraßen, die Generierung zusätzlicher Haushaltsmittel durch die Ausweitung der Nutzerfinanzierung und die Aufstockung der Verkehrsinvestitionen der Länder werden dazu beitragen, den Substanzerhalt sowie den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.

Verantwortung

Die Sicherstellung einer modernen Verkehrsinfrastruktur ist gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Der Bund ist dabei zuständig für die Erhaltung und Modernisierung der Bundesfernstraßen, Eisenbahnen des Bundes und Bundeswasserstraßen.

Haushaltsrelevanz

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur obliegt Bund, Ländern und Kommunen.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit den Zielen der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeiträume

Die Haushaltsmittel des Bundes für Verkehrsinvestitionen werden bis 2018 auf 13,4 Mrd. € pro Jahr erhöht.

Im 10 Mrd. € Investitionsprogramm stehen 2016 bis 2018 insgesamt zusätzliche Investitionsmittel in Höhe von rd. 3,1 Mrd. € für den Verkehrsbereich zur Verfügung.

Ausdehnung der LKW-Maut auf weitere 1.100 km Bundesstraße zum 01.07.2015;

Einbeziehung der LKW ab 7,5 t zum 01.10.2015.

Ausweitung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen im Jahr 2018.

Einführung der Infrastrukturabgabe (PKW-Maut) nach europarechtlicher Bestätigung.

Aufstockung der Verkehrsinvestitionen der Länder: Daueraufgabe.

1.3 Ausbau der seewärtigen Zufahrten forcieren

Ausgangslage

Die größten Containerschiffe im Asien-Europa-Verkehr haben mittlerweile eine Länge von 400 Metern, eine Breite von 60 Metern, einen Tiefgang von 16 Metern und können über 19.000 TEU⁷⁴ transportieren.⁷⁵ Es werden zurzeit schon Containerschiffe mit 22.000 TEU Stellplatzkapazität geplant, so dass davon auszugehen ist, dass das Größenwachstum in der Containerschiffahrt anhalten wird. Auch im Bereich der Massengut- und Kreuzschiffahrt ist der Trend auszumachen, dass zunehmend größere Schiffe zum Einsatz kommen. Grenzen bei

⁷⁴ TEU = Twenty Feet Equivalent Unit (20-Fuß-Container).

⁷⁵ Vgl. z.B. die 2014 in Dienst gestellte CSCL Globe.

der Entwicklung der Schiffsgrößen setzen nicht die technische Machbarkeit im Schiffbau, sondern die seewärtigen Zufahrten und die Hafeninfrastrukturen.

Damit der Hamburger und die bremischen Häfen weiterhin Mega-Containercarrier abfertigen und im Wettbewerb bestehen können, ist die Umsetzung der geplanten Fahrrinnenanpassungen an Außen- und Unterelbe sowie der Außenweser erforderlich. Ohne die Vertiefung der Fahrrinnen von Elbe und Außenweser würden die Logistikstandorte in Hamburg und Bremerhaven von der Entwicklung abgekoppelt. In diesem Fall wären eine Verlagerung der Verkehre nach Rotterdam und Antwerpen und zunehmende Landverkehre zu befürchten, um die dort etablierten, zentralen Drehscheiben des Güterverkehrs zu nutzen. Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven könnte die diesbezüglichen Leistungen Hamburgs und Bremerhavens nicht ersetzen. Er bildet ein eigenständiges und zusätzliches Angebot in den Logistikketten des zunehmenden Containerumschlags.

Unverzichtbar ist auch die Anpassung der Fahrrinne der Unterweser, damit die spezifischen Verkehre (insbesondere Getreide- und Futtermittel- bzw. Erz- und Kohletransporte) der Häfen Brake und Bremen auch künftig wettbewerbsgerecht durchgeführt werden können.

Der Emdener Hafen ist eine internationale Drehscheibe für Fahrzeugtransporte und hält in der EU Platz 3 bei diesen Transporten. Damit sich dieser Standort seine Position im Wettbewerb auch künftig halten und ausbauen kann, ist auch eine Fahrrinnenanpassung der Außenems erforderlich. Am 20.12.2012 wurde der Antrag auf Planfeststellung gestellt.

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hatte in dem Klageverfahren der Umweltverbände gegen die Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) entscheidungserhebliche Fragen zur Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) vorgelegt und im Anschluss auch das Klageverfahren der Umweltverbände gegen die Elbvertiefung, wegen der Relevanz der Fragen auch für dieses Verfahren, bis zur Entscheidung des EuGH ausgesetzt. Der EuGH hat seine Entscheidung am 01.07.2015 verkündet, mit der Folge, dass nunmehr in beiden Verfahren wieder das BVerwG am Zuge ist. In beiden Verfahren müssen die Unterlagen nach den Vorgaben des EuGH sowie der vorliegenden Hinweisbeschlüsse des BVerwG überarbeitet werden. Vor diesem Hintergrund kann zurzeit kein verbindlicher Zeitplan genannt werden, bis wann mit dem Baurecht in den

jeweiligen Verfahren zu rechnen ist. Dies gilt in vergleichbarer Weise für die Anpassung der Außenems.

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist eine der Hauptverkehrsadern Nordeuropas. Er schließt Skandinavien und die baltischen Staaten an den Weltverkehr an und ist eine attraktive Verbindung zwischen den Nordseehäfen in Belgien, den Niederlanden und Deutschland und den Ostseehäfen mit den angrenzenden Wirtschaftsräumen. Jährlich passieren mehr als 40.000 Schiffe den NOK. Aufgrund seiner hohen verkehrlichen Bedeutung ist das Augenmerk der Bundesregierung darauf gerichtet, die Infrastruktur des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) langfristig zu sichern. Am 12. April 2014 wurde der Auftrag für den vorlaufenden Bau einer dritten großen Schleusenkammer („5. Kammer“) in Brunsbüttel vergeben, der insgesamt etwa 550 Mio. € kosten wird und die Voraussetzung für die spätere Sanierung der beiden vorhandenen großen Kammern darstellt. Außerdem soll der NOK an die gestiegenen verkehrlichen Anforderungen angepasst werden. Der geplante Ausbau der Oststrecke des NOK wird für den BVWP 2015 als „begonnen“ definiert.

Der Seehafen Rostock ist der einzige deutsche Tiefwasserhafen und einer der führenden Universalhäfen an der Ostsee. Die Schwerpunkte des Hafens liegen auf der Abfertigung von RoRo- und Fährverkehren, aber auch beim Umschlag von Stück- sowie Massengut. Die Wasserstiefe ist mit 14,50 m insbesondere für Massengutverkehre geringer als die des polnischen Wettbewerbers Danzig (16,5 m Wassertiefe). Aus diesem Grund hat Mecklenburg-Vorpommern eine Vertiefung der Seehafenzufahrt Rostock sowie eine Vertiefung und Verbreiterung der seewärtigen Zufahrt des Hafens Wismar zum BVWP 2015 angemeldet. Unabhängig von dem erteilten Planungsauftrag für die seewärtige Zufahrt Rostock werden beide Vorhaben für eine Priorisierung nach der BVWP-Methode bewertet, weil sie noch nicht begonnen wurden.

Beschreibung der Maßnahmen

- Sobald Baurecht vorliegt, wird der **Bund** die Fahrrinnenanpassungen an der Unter- und Außenelbe und an der Unter- und Außenweser beginnen.
- Der **Bund** wird das Projekt „Vertiefung der Außenems“ im Rahmen des BVWP 2015 bewerten und priorisieren.
- Nach Fertigstellung der dritten großen Schleusenkammer am NOK in Brunsbüttel saniert der **Bund** die dort vorhandene Schleusenanlage.
- Der **Bund** wird die Schleusenanlage des NOK in Kiel-Holtenau instand setzen.
- Der **Bund** wird die so genannte Oststrecke des NOK ausbauen und die Levensauer Hochbrücke ersetzen.
- Die Vertiefung des NOK um einen Meter wird durch den **Bund** in die Bewertung und Priorisierung im Rahmen des BVWP 2015 einbezogen.
- Der **Bund** wird die Projekte „Vertiefung des Seekanals Rostock“ und „Vertiefung und Verbreiterung der seewärtigen Zufahrt des Hafens Wismar“ im Rahmen des BVWP 2015 bewerten und priorisieren.

Auswirkungen

Durch die Maßnahmen werden deutsche Seehäfen in die Lage versetzt, die derzeit größten Containerschiffe anforderungsgerecht abzufertigen. Dadurch bleibt ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den europäischen Mitbewerbern erhalten. Die Sanierungen der Schleusenanlagen des NOK stellen dessen Verfügbarkeit und Verlässlichkeit sicher. Der Ausbau der Oststrecke des NOK beseitigt einen Engpass für größere kanalgängige Schiffe.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist der Bund zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Kosten der Maßnahmen werden durch den Bund getragen.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit den Zielen der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeiträume

Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe: Verlässliche Angaben zum Baubeginn können erst nach der Entscheidung des BVerwG gemacht werden. Nach derzeitiger Planung wird der Ausbau der Fahrrinne etwa zwei Jahre beanspruchen.

Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenweser: Verlässliche Angaben zum Baubeginn können erst nach der Entscheidung des BVerwG gemacht werden. Nach derzeitiger Planung werden die Baggerarbeiten für die Unterweser etwa sechs Monate, für die Außenweser etwa neun Monate in Anspruch nehmen.

Vertiefung der Außenems: Dauer der Baggerarbeiten noch nicht einschätzbar.

NOK:

- Bau der fünften Schleusenammer in Brunsbüttel bis 2021 (geplante Verkehrsfreigabe 2. Halbjahr 2020).
- Dauer der Sanierung der Schleusenanlage Brunsbüttel etwa sechs Jahre nach Fertigstellung der fünften Schleusenammer.
- Dauer der Sanierung der Schleusenanlage Kiel-Holtenau ab Baubeginn etwa zehn Jahre
- Ausbau der Oststrecke und Ersatz der Lebensauer Brücke etwa zehn Jahre.
- Dauer einer Vertiefung des gesamten NOK um einen Meter: etwa acht Jahre nach Baubeginn.

Vertiefung Seekanal Rostock: noch nicht planfestgestellt.

Vertiefung und Verbreiterung der Zufahrt Wismar: noch nicht planfestgestellt.

1.4 Gezielten Ausbau der Hinterlandanbindungen betreiben

Ausgangslage

Durch die großen Umschlagmengen und die damit verbundenen Gütertransporte insbesondere auf der Straße und der Bahn sind die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen hoch belastet. Der Seehafenhinterlandverkehr nimmt bis 2030 um etwa 25 Prozent stärker zu, als das sonstige Güterverkehrsaufkommen. Insgesamt stehen rund acht Prozent des Deutschland berührenden Verkehrsaufkommens mit den Seehäfen in Beziehung.⁷⁶ Im Containertransport ist dieser Anteil noch erheblich höher.

Traditionell weisen Schiene und das Binnenschiff im Seehafenhinterlandverkehr im Vergleich zum Gesamtverkehr höhere Verkehrsträgeranteile auf, da im Seehafenhinterlandverkehr überproportional große Anteile an trockenen (Eisenerze, Kohle, Düngemittel, Steine, Erden,

⁷⁶ BVU, ITP, IVV, PLANCO: Verflechtungsprognose 2030 Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs, Juni 2014, S. 283 und S. 318.

Chemische Güter, Sekundärrohstoffe etc.) und flüssigen Massengütern (Rohöl, Mineralölprodukte, Gas) befördert werden. Wie die Verflechtungsprognose 2030 zeigt, liegen hier aufgrund hoher und konzentrierter Ladungspartien überdurchschnittlich hohe Anteile von Schiene und Binnenschiff vor. Bei Sauggütern (Getreide, Futtermittel und Ölsaaten) sowie bei Stückgütern dominiert aufgrund kleinerer Ladungspartien in der Regel der Lkw. Der Schienen- und Binnenschiffsanteil am Seehafen-Hinterlandverkehr 2010 betrug 29 Prozent bzw. 37 Prozent.⁷⁷

Der Straßengüterverkehr wächst bei einem Transportaufkommen von knapp 3,1 Mrd. t im Jahr 2011 auf 3,6 Mrd. t im Jahr 2030, was einer Zunahme von 17 Prozent entspricht. Das Transportaufkommen der Schiene wächst bis 2030 gegenüber 2010 um 24 Prozent. Die Binnenschifffahrt wächst mit 20 Prozent stärker als der Straßenverkehr.

Mit einem Aufkommen von 134,4 Mio. t (44,3 Prozent) kommt 2010 der überwiegende Anteil der Hafen-Hinterlandverkehre aus deutschen Häfen, dicht gefolgt von den Niederlanden mit 37,7 Prozent und Belgien mit 10,8 Prozent.⁷⁸ Die größten deutschen Häfen in Bezug auf das Hinterlandaufkommen sind Hamburg (47 Prozent), Bremen und Bremerhaven (zusammen 22 Prozent), Lübeck (9 Prozent) und Rostock (4 Prozent).⁷⁹ Während in den Nordseehäfen hauptsächlich Massengüter und Container umgeschlagen werden, die im Hinterland zum Teil per Bahn weiter befördert werden, überwiegen in den Ostseehäfen Lübeck, Kiel und Rostock die RoRo-Verkehre mit entsprechend hohem Aufkommen auf der Straße im Hinterland.

Die Verkehrsminister der norddeutschen Länder haben 2008 ihre Projektvorschläge zur Anbindung der deutschen Seehäfen verabschiedet. Die folgenden Tabellen fassen den Stand der Umsetzung (April 2015) der *Ahrensburger Liste* zusammen:

⁷⁷ Ebd. S. 319ff.

⁷⁸ MWP, UNICONSULT, Fraunhofer: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger, Mai 2014, S. 176.

⁷⁹ Ebd. S. 151.

Tabelle 1: Schienen-, Straßen und Wasserstraßenprojekte der Ahrensburger Liste

Zu prüfende und laufende Projekte	Erledigte oder vor dem Abschluss stehende Projekte
Schiene	
Y-Trasse (verschiedene Trassierungsvarianten werden zurzeit geprüft)	Elektrifizierung Hamburg – Lübeck – Travemünde (abgeschlossen)
ABS Oldenburg – Wilhelmshaven Elektrifizierung (Baustufen I, Baustufe II und Baustufe III a sind abgeschlossen)	ABS Rostock – Berlin (voraussichtlich Ende 2015 abgeschlossen)
	ABS Langwedel – Uelzen (fehlende gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit)
	Dreigleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg (Dreigleisiger Ausbau abgeschlossen, Inbetriebnahme ETCS voraussichtlich 2017)
	ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund (Ausrüstung mit elektronischer Stellwerktechnik abgeschlossen, Oberbauerneuerung ist im Bau)
	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund (Teilabschnitte fertig gestellt, für die weiteren Abschnitte fehlt der Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit)
	Dreigleisiger Ausbau Pinneberg – Elmshorn (nicht mehr erforderlich)
	Entlastung des Schienenknotens Hannover (Durch zweigleisigen Ausbau des Bahnabschnitts Hildesheim – Groß Gleidingen wurde der Knoten entlastet)
	Entlastung des Schienenknotens Bremen (Identifizierte Maßnahmen wurden im Rahmen des Sofortprogramms Seehafen-Hinterlandverkehr realisiert)
	Entlastung des Schienenknotens Hamburg (Maßnahmen wurden im Rahmen des Sofortprogramms Seehafen-Hinterlandverkehr realisiert, weitere Maßnahmen folgen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafen-Hinterlandverkehr II)

Zu prüfende und laufende Projekte	Erledigte oder vor dem Abschluss stehende Projekte
<i>Straße</i>	
Ausbau der A 7 südlich der Elbe (AD Süderelbe, Planfeststellungsverfahren läuft, nördlicher Teilabschnitt Aufstellung des Vorentwurfs)	Sechsstreifiger Ausbau der A 1 Hamburg und Hamburg – Bremen (abgeschlossen)
Ausbau der A 7 nördlich der Elbe (HH) (Teilabschnitte Schnelsen und Stellingen im Bau, Teilabschnitt Altona Planung)	Ausbau der A 7 zwischen AS Neumünster Nord und dem AD HH-Nordwest (Abschluss Ende 2018)
Neubau der A 14 Schwerin – Magdeburg (Teilabschnitte fertiggestellt, Teilabschnitte im Bau, Planfeststellung von Teilabschnitten werden beklagt)	
Neubau der A 26 Ost (Planung erfolgt in Teilabschnitten, Vorentwurf für 1. Teilabschnitt liegt dem BMVI zur Genehmigung vor)	
Neubau der A 26 von Stade bis Hamburg (Teilabschnitte fertiggestellt, Teilabschnitte im Bau, Teilabschnitte in der Planfeststellung)	
Neubau der A 281 Eckverbindung Bremen (Teilabschnitte fertiggestellt, Teilabschnitte in der Planfeststellung)	
Neubau der A 20 Nordwestumfahrung Hamburg (Teilabschnitte fertiggestellt, Teilabschnitte in der Planfeststellung und in der Planung)	
Neubau der A 20 Küstenautobahn (Teilabschnitte in der Vorplanung, Teilabschnitte in der Planfeststellung)	
Weiterbau der A 21 (im Süden Ostumfahrung HH, im Norden Ausbau der B 404) (Teilabschnitte unter Verkehr, Teilabschnitte im Bau, Teilabschnitte in der Planfeststellung, Teilabschnitte in der Vorplanung, Ortsumfahrung HH kein Planungsauftrag)	
Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg (Teilabschnitte in der Planfeststellung, Teilabschnitte in der Vorplanung)	
Ausbau der B 96 in MV (Teilabschnitt Neustrelitz – Neubrandenburg in der Vorplanung. Alle anderen Teilabschnitte sind bereits unter Verkehr oder im Bau)	

Zu prüfende und laufende Projekte	Erledigte oder vor dem Abschluss stehende Projekte
Wasserstraße	
Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe (siehe Maßnahme 1.1)	Ausbau der Mittelweser (Teilabschnitte fertiggestellt, Teilabschnitte im Bau)
Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenweser (siehe Maßnahme 1.1)	
Schleusen Elbe-Lübeck-Kanal	Schleuse Lauenburg ist unter Verkehr, vorgezogener Ersatz der übrigen Schleusen wird im Rahmen des BVWP 2015 geprüft

Die dem BMVI im November 2013 von den Ländern Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz vorgelegte „Düsseldorfer Liste“ stellt das Pendant zum norddeutschen Infrastrukturmaßnahmenkatalog dar („Ahrensburger Liste“) und nennt die 36 vordringlichsten Ausbauprojekte in den Bereichen Straße, Schiene, Wasserstraße im Bundesgebiet südlich von Niedersachsen als Hinterlandanbindung zu den Nordseehäfen. Grundsätzlich unterliegen alle noch nicht begonnenen Verkehrsprojekte der „Ahrensburger Liste“ und der „Düsseldorfer Liste“ der Überprüfung und Priorisierung im Rahmen des BVWP 2015.

Wegen des jüngeren Erscheinungsdatums enthält die Düsseldorfer Liste im Unterschied zur Ahrensburger Liste überwiegend Projekte, die in einem frühen Planungsstadium sind oder noch nicht begonnen wurden. Aus diesem Grund wird hier auf eine detailgetreue Sachstandsdarstellung verzichtet.

Tabelle 2: Infrastrukturprojekte der Binnenländer Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz zur Stärkung der Binnenhäfen – Düsseldorfer Liste

<i>Wasserstraße</i>
Brückenanhebungen im Kanalnetz für den durchgängigen 2-lagigen, wenn möglich 3-lagigen Containerverkehr
Durchgängige Befahrbarkeit des westdeutschen Kanalnetzes mit Großmotorgüterschiffen
Sicherstellung der Fahrrinntiefe von 2,80 m auf dem Rhein stromaufwärts bis Koblenz
Erhöhung der Fahrrinntiefe auf dem Rhein im Streckenabschnitt zwischen Mainz / Wiesbaden und St. Goar von 1,90 m auf 2,10 m
Erhöhung der Fahrrinntiefe von Aschaffenburg bis Mündung Rhein
Bau der 2. Schleusenammer an 10 deutschen Moselschleusen
Wasserseitige Anbindung der Binnenhäfen verbessern
Anhebung von Eisenbahnbrücken
Sukzessive Erneuerungen der Mainschleusen
Erneuerung und Verlängerung der Neckarschleusen für das 135-m-Schiff
<i>Straße</i>
6-spuriger Ausbau der A 57 zwischen Kreuz Meerbusch und dem Kreuz Kamp-Lintfort
B 44 Instandsetzung/Erneuerung der Hochstraße-Nord in Ludwigshafen
Leistungsfähige Rheinquerung Wörth-Karlsruhe
A 64 AS Trier (B 51) - Trier/Ehrang (B 52)
B 44, OU Gernsheim/Kleinrohrheim
B 47, OU Lampertheim/Rosengarten
B 47, vierstreifiger Ausbau der OU Bürstadt
A 5 AK Heidelberg – AK Walldorf
A 8 AS Pforzheim/Nord – AS Wurmberg (Enztalquerung)
A 3 AK Regensburg – AS Rosenhof mit 2 Teilabschnitten
A 6 AK Nürnberg/S – AK Nürnberg/Ost
B 8 Abfahrtsrampe Passau- Auerbach
B 299 OU Mühlhausen mit Anbindungsspange zum Binnenhafen

Schiene
Ausbau des dritten Gleises in Fortführung der Betuwe-Linie zwischen Emmerich und Oberhausen
Ausbau des Eisernen Rheins zwischen Antwerpen und Nordrhein-Westfalen
Beseitigung der Engpässe auf der Strecke Grenze NL/D-Kaldenkirchen – Viersen/Rheyd – Rheyd/Odenkirchen
Leistungssteigerung des Bahnknotens Köln
Sukzessiver Ausbau auf drei Gleistrassen zwischen Aachen und Düren und Beseitigung weiterer Engpässe bei Köln
Elektrifizierung der Bahnstrecken Hof-Regensburg und Hof-Nürnberg
Elektrifizierte Schienenanbindung des Hafens Aschaffenburg
Elektrifizierung Nürnberg – Markredwitz – Schirnding Grenze D/CZ
Alternative Güterzugstrecke zur Entlastung des Rheintals
ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel (Rheintalbahn)
ABS Kehl-Appenweier
NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar
Eisenbahnknoten Mannheim

Wichtiger Baustein der Güterversorgung und wettbewerbsfähiger Unternehmen ist die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern. Infrastrukturinvestitionen des BVWP 2015 sollen dazu beitragen, die Anbindung intermodaler Drehkreuze wie Seehäfen, Flughäfen oder KV-Terminals zu verbessern. Insbesondere die Hinterlandanbindungen von Seehäfen werden im BVWP 2015 eine wichtige Rolle spielen. Gute Transportbedingungen senken die Transportkosten, erhöhen die Effizienz von Transporten und die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und tragen so in hohem Maße zum Wachstum der Volkswirtschaft bei. Diese Effekte werden bei der Bewertung von Projekten gemessen und darüber hinaus bei der Priorisierung berücksichtigt. Seehafenhinterlandverkehre werden davon profitieren, dass eines der zentralen Ziele des BVWP 2015 in der Beseitigung der größten quantitativen und qualitativen Engpässe im Verkehrsnetz liegt. Dies führt zur Priorisierung von hochbelasteten Korridoren und Knoten, z. B. im Zuge von Seehafenhinterlandanbindungen oder Hauptachsen.

Beschreibung der Maßnahmen

- **Bund** und **Länder** intensivieren den Dialog über die Verkehrsinvestitionen der Länder.
- Im Nationalen Prioritätenkonzept räumt der **Bund** den Seehafenhinterlandanbindungen Vorrang vor wirtschaftlich weniger bedeutenden Projekten ein.
- Im Rahmen des BVWP 2015 prüft der **Bund** mit Blick auf die zu erwartende Zunahme des Güterverkehrs aus den Häfen, welche von den Ländern vorgeschlagenen Projekte vorrangig umgesetzt werden.
- Der **Bund** setzt vorrangig die Projekte der Ahrensburger Liste um, die gemäß der Prüfungsmethode des BVWP 2015 gesamtwirtschaftlich vorteilhaft sind.
- Die norddeutschen **Länder** werden prüfen, wie die Ahrensburger Liste aktualisiert werden kann.
- Der **Bund** prüft die vordringliche Umsetzung der Projekte der Düsseldorfer Liste, die gemäß der Prüfungsmethode des BVWP 2015 gesamtwirtschaftlich vorteilhaft sind und noch nicht begonnen wurden.
- Der **Bund** legt ein Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr II auf.
- Der **Bund** berücksichtigt im Rahmen seiner Infrastrukturplanung auch die Bedeutung der ZARA⁸⁰- ost- und südeuropäischen Häfen für die deutsche Volkswirtschaft.

Auswirkungen

Durch eine Intensivierung des Dialogs zwischen Bund und Ländern über die Verkehrsinvestitionen und die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern in der Hafenspolitik (vgl. Maßnahme Nr. 7.1) wird ein gezielter Ausbau der Hinterlandanbindungen gewährleistet. Fehlplanungen werden vermieden. Die Umsetzung der wirtschaftlich sinnvollen Projekte der Ahrensburger Liste verringert und beseitigt Engpässe bei den Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen und gewährleistet den reibungslosen Gütertransport. Die Prüfung und Einbeziehung der Düsseldorfer Liste in die Bundesverkehrswegeplanung ermöglicht die Konzentration auf aus Sicht der Rhein- und Donauanlieger wesentliche Infrastrukturprojekte. Mit dem Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr II werden im Eisenbahnnetz des Seehafenhinterlandes identifizierte Engpässe gezielt beseitigt. Die Berücksichtigung der ZARA-, ost- und südeuropäischen Häfen bei der Infrastrukturplanung stellt die Erreichbarkeit der Märkte insbesondere in Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern sicher.

⁸⁰ ZARA = Seebrücke, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen.

Verantwortung

Für die Umsetzung der meisten Maßnahmen ist der Bund zuständig. Die Intensivierung des Bund-Länder-Dialogs muss von Bund und Ländern betrieben werden. Die norddeutschen Länder müssen die Aktualisierung der Ahrensburger Liste prüfen.

Haushaltsrelevanz

Die Kosten der Maßnahmen werden durch den Bund getragen, soweit er zuständig ist.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit den Zielen der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeiträume

Dialog über die Verkehrsinvestitionen der Länder: Daueraufgabe.

Umsetzung der Ahrensburger Liste: Siehe oben angeführte Tabelle.

Laufzeit des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr II: 2015 bis 2020.

Berücksichtigung der ZARA-Häfen: Daueraufgabe.

1.5 Landseitige Anbindung der Binnenhäfen verbessern und Binnenwasserstraßen ausbauen

Ausgangslage

Die Binnenschifffahrt muss als sicherer und klimafreundlicher Verkehrsträger auch in den kommenden Jahren im Gesamtverkehrssystem weiter an Bedeutung gewinnen, damit die erwarteten Verkehrszuwächse, insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr, bewältigt werden können. Voraussetzung für eine stärkere Vernetzung der See- und Binnenhäfen ist unter anderem eine gute Erreichbarkeit auf Schiene, Straße und Wasserstraße. Insbesondere bei Binnenhäfen in bestimmten Ballungsgebieten ist diese aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht immer optimal gegeben. Infrastrukturanbindungen besonders umschlagstarker Binnenhäfen sollte Vorrang vor wirtschaftlich weniger bedeutenden Projekten eingeräumt werden. Dabei ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass umschlagschwächere Häfen für einzelne Unternehmen eine hohe Bedeutung haben können, z.B. im Bereich der Projektladungen, so dass neben der umgeschlagenen Menge auch ein regionalwirtschaftliche Betrachtung der einzelnen Binnenhäfen erfolgen sollte.

In mehreren Binnenhafenstandorten führen hohe Verkehrsbelastungen zu Problemen mit der straßenseitigen Erreichbarkeit. Dies gilt für den Ballungsraum Rhein-Ruhr ebenso wie für die Ballungsgebiete an Rhein, Main, Neckar und Donau. An anderen Standorten mindert die große Distanz zur nächsten Autobahn die Anbindungsqualität. Ein dritter Problembereich betrifft solche Hafenzufahrten, die durch bebaute Gebiete führen, die Qualität von Wohngebieten mindern und die Gefahr von Anwohnerkonflikten bergen. Häufig werden in Binnenhäfen große und schwere Projektladungen umgeschlagen, die die so genannte „letzte Meile“ als Schwertransporte auf der Straße zurücklegen müssen. Um diese Art von Gütern über öffentliche Straßen zum Ziel zu bringen, ist das Vorhandensein einer tragfähigen und durchlässigen Infrastruktur von hoher Bedeutung.⁸¹ Daher ist es erforderlich, die Anforderungen von Schwertransporten bei der Ausgestaltung von Straßen noch stärker zu berücksichtigen.

Schienenseitig bestehen in einigen Binnenhäfen Beschränkungen der möglichen Zuglängen und Einschränkungen der Rangierbereiche, die die Zusammenstellung von Ganzzügen erschweren. Hinzu kommen in einigen Fällen unzureichende Schienenverbindungen zwischen See- und Binnenhäfen.

Von den Bundeswasserstraßen mit rund 7.300 km Länge haben die Binnenschiffahrtsstraßen einen Anteil von rund 6.000 km. Davon werden rund 4.200 km für den Gütertransport genutzt. Der meiste Binnenschiffsverkehr findet auf dem Rhein statt. Der Ausbauzustand der Wasserstraßen ist ein entscheidender Faktor für die intermodale Wettbewerbsfähigkeit des Schiffstransportes. Wichtig sind dabei die Abladetiefen, Brückendurchfahrtshöhen und zulässige Schiffsabmessungen. Der Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur wird zurzeit durch zu geringe Planungskapazitäten in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) erschwert.

Zur strategischen Priorisierung der Projekte, die sich als wirtschaftlich erwiesen haben, hat der Bund eine Netzstruktur für die Bundeswasserstraßen entwickelt, dessen Kategorien sich an der Verkehrsbedeutung von Relationen (transportierten Gütermenge) orientieren.

⁸¹ Vgl. Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten: Masterplan Schwergut, August 2015, S. 4.

Beschreibung der Maßnahmen

- Die **Länder** und **Kommunen** werden im Rahmen des wirtschaftlich Vernünftigen die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Binnenhafenanbindungen so ausbauen, dass der reibungslose landseitige Zu- und Ablaufverkehr gewährleistet ist.
- Die **Länder** und **Kommunen** werden die Anforderungen von Schwer- und Großraumtransporten bei der Ausgestaltung von Straßeneinrichtungen berücksichtigen, wo dies erforderlich und wirtschaftlich machbar ist.
- Wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist, werden die **Hafenwirtschaft**, die **Kommunen** und die **DB Netz AG** die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Einschränkungen der Rangierbereiche beseitigen und der Nachfrage angemessene Schienenverbindungen zwischen den See- und Binnenhäfen sicherstellen.
- Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeitsprüfungen im Rahmen des BVWP 2015 und verfügbarer Haushaltsmittel wird der **Bund** die Streckenabschnitte der Wasserstraßen der Kategorie A so schnell wie möglich für die erforderlichen Schiffsgrößen ausbauen.
- Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeitsprüfungen im Kontext der BVWP 2015 und verfügbarer Haushaltsmittel wird der **Bund** die Streckenabschnitte der Wasserstraßen der Kategorie B optimieren, wo dies erforderlich ist. Bei Ersatzinvestitionen in der Kategorie B werden die Ausbauparameter der Kategorie A beachtet.
- Der **Bund** wird den Bestand der Streckenabschnitte der Kategorie C erhalten.
- Der **Bund** wird Maßnahmen (z. B. bei der Planung in der WSV) ergreifen, damit die vorhandenen Mittel für Wasserstraßeninvestitionen in angemessener Zeit verbaut werden können.

Auswirkungen

Durch den forcierten Ausbau der landseitigen Anbindungen der Binnenhäfen unter Berücksichtigung der Anforderungen von Schwer- und Großraumtransporten und den Ausbau der Binnenwasserstraßen verbessert sich die Wettbewerbsposition der Binnenhäfen und der Binnenschifffahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern und fördert die Verkehrsverlagerung. Die Beseitigung von Einschränkungen der Rangierbereiche erlaubt die Zusammenstellung längerer Züge und beschleunigt den Gütertransport auf der Bahn. Zusätzliche Planungskapazitäten in der WSV ermöglichen es, mehr Wasserstraßenprojekte in kürzerer Zeit zu planen und durchzuführen.

Verantwortung

Für die in der Maßnahme genannten Binnenhafenanbindungen sind die Länder und Kommunen verantwortlich. Die Rangierbereiche liegen in der Zuständigkeit der DB Netz AG, Kommunen und Hafengebiete. Der Ausbau der Wasserstraßen und die Erhöhung der Planungskapazitäten in der WSV fallen in die Zuständigkeit des Bundes.

Haushaltsrelevanz

Die Kosten der Maßnahmen werden durch den Bund, Länder, Kommunen, DB Netz AG und die Hafengebiete getragen.

EU Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit den Zielen der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeiträume

Alle Maßnahmen sind Daueraufgaben. Die Planungskapazitäten in der WSV müssen jedoch so schnell wie möglich erhöht werden.

1.6 Kurzstreckenseeverkehr voranbringen

Ausgangslage

In Zukunft soll der Kurzstreckenseeverkehr im europäischen Güterverkehr als günstiger und ökologisch verträglicher Transport weiter an Bedeutung gewinnen. Durch die Verringerung von Stauzeitverlusten, Luftverschmutzung und Transportkosten wird volkswirtschaftlicher Nutzen generiert. Zudem können entlegene Regionen und Inseln in der Europäischen Union zuverlässig angebunden werden.

Neben Containern können im Kurzstreckenseeverkehr auch Massengüter, Trailer, Projekt- und Schwerlastgüter transportiert werden. Kleinere und mittlere Häfen sind in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung. Nur eine breite Hafenlandschaft hält den Kurzstreckenseeverkehr attraktiv. Dies bezieht sich z.B. auf den Fähr-/ RoRo-Verkehr (z.B. Emden, Cuxhaven, Lübeck, Kiel, Rostock, Sassnitz) und Massengüterverkehr (z.B. Brake, Nordenham, Brunsbüttel, Rostock, Wismar).

Der Kurzstreckenseeverkehr steht im Wettbewerb zum LKW. Die Flexibilität und kurzen Laufzeiten des LKW können im Kurzstreckenseeverkehr nur durch günstige Frachtraten, hohe Transportmengen und Zuverlässigkeit ausgeglichen werden. Daher ist eine reibungslose und

schnelle Abfertigung in den Häfen von entscheidender Bedeutung. Für eine weitere Verlagerung von Ladung auf die Wasserwege muss der Kurzstreckenseeverkehr besser in die Lieferketten integriert und seine Effizienz verbessert werden. Dazu muss die Verlässlichkeit und Bedienfrequenz gesteigert werden. Der Abbau von Zollhemmnissen und Bürokratie trägt zur Effizienzsteigerung des Kurzstreckenseeverkehrs bei.⁸²

Mit dem Short Sea Shipping and Inland Waterway Promotion Center (SPC) verfügen Bund, Länder und Wirtschaft über eine Organisation, die die Förderung des Küsten- und Binnenschiffsverkehrs, insbesondere im Rahmen innereuropäischer multimodaler Transportketten vorantreibt. Die Bundesregierung sieht in der Einrichtung des SPC eine wichtige Maßnahme zur konsequenten Umsetzung der Politik, die einzelnen Verkehrsträger besser zu verzahnen und mehr Verkehr von der Straße auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund**, die **Länder** und die **Hafenwirtschaft** werden die Förderung des SPC fortsetzen.

Auswirkungen

Durch die Leistungen des SPC werden Gütermengen von der Straße auf alternative Verkehrsträger verlagert und der Modal Split zugunsten des Kurzstreckenseeverkehrs gestaltet.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahme sind der Bund, die Länder und die Hafenwirtschaft (Hafenbetreiber und Hafenbetriebe) verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Die Tätigkeit des SPC wird mit jährlich 190.000 Euro aus dem Bundeshaushalt unterstützt.

⁸² Vgl. Randelhoff: Kaum bekannt, aber sehr wichtig: Short Sea Shipping, Internetveröffentlichung vom 18.09.2014, <http://www.zukunft-mobilitaet.net>

EU-Relevanz

Mit der Gründung des SPC ist der Bund – wie eine Reihe anderer Mitgliedstaaten – einer Empfehlung der Europäischen Kommission gefolgt, zum Abbau von Hemmnissen und zur Herstellung von mehr Transparenz hinsichtlich multimodaler Transportlösungen ein nationales Short Sea Shipping Promotion Center in Form eines Informations-Büros einzurichten.

Umsetzungszeitraum

Die Förderung des SPC ist eine Daueraufgabe.

1.7 Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs fördern

Ausgangslage

Der Kombinierte Verkehr (KV) trägt dazu bei, dass die verschiedenen Verkehrsträger sinnvoll miteinander verknüpft und ein möglichst großer Teil des Güterverkehrsaufkommens auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert werden kann. Die Bundesregierung unterstützt seit 1998 den Neu- und Ausbau von privaten Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehr⁸³ und die Stärkung des intermodalen Verkehrssystems mittels einer Förderrichtlinie. Mit Hilfe der finanziellen Förderung wurde eine deutliche Aufkommenssteigerung im Kombinierten Verkehr erreicht. Die Förderung des Kombinierten Verkehrs hat zudem positive Effekte auf die Verkehrsverlagerung und die Umwelt. Allein durch die nach der Förderrichtlinie mitfinanzierten Anlagen werden etwa 14.000 Lkw-Fahrten bzw. rund 5,7 Mio. Lkw-km pro Verkehrstag eingespart sowie CO₂-Emissionen in Höhe von rund 2 Mio. Tonnen pro Jahr vermieden. Der Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode legt fest, dass die Förderung des Kombinierten Verkehrs fortgesetzt und ein hohes Förderniveau für Anlagen des Kombinierten Verkehrs gesichert werden soll. Der Koalitionsvertrag sieht auch vor, dass Haushaltsanalysen (sog. Spending Reviews) durchgeführt werden. Am 1. Juli 2015 hat das Bundeskabinett beschlossen, die Förderung des Kombinierten Verkehrs einer solchen Spending Review zu unterziehen. Dabei wird untersucht, ob das Förderprogramm seine Ziele erreicht und wie die Förderung optimiert werden kann. Das BMVI hat eine Metastudie in Auftrag gegeben, um neue Wege aufzuzeigen, wie der Güterverkehr durch eine bessere Vernetzung und Verzahnung umweltfreundlicher gestaltet werden kann.

Beschreibung der Maßnahmen

- Die geltende KV-Förderrichtlinie des **Bundes** soll zunächst um ein Jahr verlängert werden. Parallel wird die bestehende Förderung im Rahmen einer themenbezogenen Haushaltsanalyse geprüft. Nach Vorliegen der Ergebnisse wird die Förderrichtlinie überarbeitet.
- Der **Bund** untersucht im Rahmen einer Meta-Studie, wie vorhandenes Potenzial aller Verkehrsträger noch besser genutzt und die Möglichkeiten für intermodale Transporte weiter verbessert werden können.

Auswirkungen

Die Förderung des Kombinierten Verkehrs ist ein Instrument, mit dem der Gütertransport optimiert, die Straßen entlastet und die Umwelt geschont werden können. Die Ergebnisse der Spending Review werden bei der Weiterentwicklung der Förderrichtlinie berücksichtigt. Die Meta-Studie soll unabhängig davon Handlungsempfehlungen bereitstellen, wie durch ordnungspolitische, infrastrukturelle und fiskalische Anreize eine bessere Vernetzung und Verzahnung erreicht und mehr Verkehre verlagert werden können. Darüber hinaus soll sie Vorschläge unterbreiten, wie die Effizienz aller Verkehrsträger erhöht und langfristig eine möglichst gleichmäßige Auslastung der Verkehrsträger erzielt werden kann.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist der Bund verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Die Kosten der Maßnahmen trägt der Bund.

EU Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit den Zielen der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeiträume

Die Förderrichtlinie zu Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs soll zunächst um ein Jahr verlängert werden. Anschließend wird nach Abschluss der Spending Review eine neue Förderrichtlinie erarbeitet und abgestimmt.

1.8 Gleisanschlussförderprogramm fortführen

Ausgangslage

Für eine weitere Verlagerung von Verkehren auf die Schiene werden der Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen vom Bund durch finanzielle Zuschüsse an private Unternehmen unterstützt. Das Gleisanschlussförderprogramm besteht seit 2004 und läuft im August 2016 aus. Im Zuge der letzten Überarbeitung der Förderrichtlinie wurden der Kreis der Zuwendungsempfänger und die förderfähigen Maßnahmen erweitert. So werden sowohl die Erweiterung der Infrastruktur eines in Betrieb befindlichen Gleisanschlusses (bisherige Regelung) als auch die kapazitive Ertüchtigung der Infrastruktur eines in Betrieb befindlichen Gleisanschlusses für zusätzliche Verkehre (neue Regelung) gefördert. Das Nachweisverfahren wurde flexibilisiert und zeitlich gestreckt.

Das Programm leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des verkehrspolitischen Ziels, die Güterverkehrsleistung auf der Schiene zu steigern. Seit Inkrafttreten der Richtlinie wurden bereits 140 Projekte realisiert. Dadurch wurde das deutsche Straßennetz pro Verkehrstag um etwa 1.820 Lkw-Fahrten bzw. rund 560.000 Lkw-km entlastet. Hierdurch konnte, für ein Jahr berechnet, eine CO₂-Einsparung in Höhe von 206.000 Tonnen erreicht werden.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** wird das Gleisanschlussförderprogramm überprüfen.

Auswirkung

Mit dem Gleisanschlussförderprogramm wird die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene unterstützt.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahme ist der Bund verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Die Finanzierung des Förderprogramms erfolgt durch den Bund.

EU Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit den Zielen der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeitraum

Die Richtlinie zur Förderung des Aus- und Neubaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen ist bis 31. August 2016 befristet. Eine Nachfolgerichtlinie wird rechtzeitig geprüft und in die Wege geleitet.

1.9 TEN-Korridore ausbauen und CEF-Förderung sichern

Ausgangslage

Ende 2013 wurden Verordnungen zu den *Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V Leitlinien)* und die *Verordnung „Connecting Europe Facility (CEF)⁸⁴“* erlassen, die Regelungen für die europäische Finanzierung der transeuropäischen Netze beinhalten. Das TEN-Netz besteht aus einem Gesamtnetz und einem Kernnetz. Im Kernnetz bilden Korridore die wichtigsten Fernverkehrsverbindungen ab. Sie sind multimodal angelegt und sollen vor allem grenzüberschreitende Verbindungen innerhalb der Europäischen Union verbessern. Von neun Kernnetzkorridoren verlaufen sechs durch Deutschland.

Von der Europäischen Kommission bestellte Koordinatoren sollen in Abstimmung mit den Mitgliedsstaaten die Realisierung der Korridore verfolgen. Dazu wird ein Arbeitsplan aufgestellt, der Kernstück des Korridormanagements ist. Dieser soll die mit den Mitgliedstaaten gemeinsam anvisierten Investitionen 2014 – 2020 ausweisen.

Für den Finanzierungszeitraum 2014 bis 2020 schätzt die Europäische Kommission den gesamten Mittelbedarf für die Verkehrsnetze auf 500 Mrd. €. Dafür sind in der CEF rd. 24 Mrd. € zur Kofinanzierung von TEN-V-Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen. Diese Fördermittel werden nicht ausreichen, die politischen Ziele im betreffenden Finanzierungszeitraum zu erreichen. Die Vervollständigung des TEN-T-Netzes wird deshalb enorme Investitionen der Mitgliedstaaten erfordern. Die Bundesregierung unterstützt die Europäische Kommission und wird in enger Zusammenarbeit mit den Koordinatoren der Korridore geeignete Projekte zur Förderung vorschlagen.

Zu den förderfähigen Projekten im Bereich neue Technologien gehören grundsätzlich auch Landstromversorgung und LNG-Bunkermöglichkeiten sowie unter Umständen die Anwendung alternativer Antriebskonzepte für Schiffe. Jedoch muss hier jedes Projekt einzeln auf Antrags- und Förderfähigkeit geprüft werden. Bei Seehäfen können Projekte zur

⁸⁴ CEF = Finanzierungsinstrument der EU für die TEN-Projekte.

Verbesserung der Hinterlandanbindungen, der seewärtigen Zufahrten, der Basisinfrastruktur sowie Anlagen zur Altöl- und Schmutzwasserentsorgung gefördert werden.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** wird durch konstruktive Zusammenarbeit mit den Koordinatoren der TEN-Korridore und eine sorgfältige Projektauswahl weiterhin die Chancen auf Fördermittel wahren.
- Der **Bund** wird weitere Projekte für die TEN-Förderung vorschlagen, wenn die Europäische Kommission Aufrufe zur Projekteinreichung startet.
- Der **Bund** wird sich für möglichst hohe finanzielle Rückflüsse aus der CEF nach Deutschland einsetzen.

Auswirkungen

Durch die konstruktive Zusammenarbeit mit den Koordinatoren und die Auswahl geeigneter Projekte mit hohem europäischem Mehrwert wird die Chance auf finanzielle Unterstützung durch die CEF erhöht. Weitere Projektanträge und hohe finanzielle Rückflüsse entlasten die Bundes- und Landeshaushalte und ermöglichen die Verwirklichung zusätzlicher Infrastrukturmaßnahmen.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist der Bund verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Für Infrastrukturprojekte im TEN-Netz stellt die CEF eine Kofinanzierung bereit. Diese entlastet die Bundes- und Landeshaushalte durch finanzielle Rückflüsse. Allerdings erfordert die Projektrealisierung auch erhebliche Investitionen des Bundes und der Länder.

EU-Relevanz

Entwicklung und Verbesserung der Hinterlandanbindungen, Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltbilanz des Schiffsverkehrs, neue Technologien und Innovationen, die Nutzung alternativer Kraftstoffe für einen energieeffizienten Seeverkehr sind Prioritäten beim Aufbau der Seeverkehrs-Infrastruktur im TEN-V.

Umsetzungszeiträume

Das Kernnetz soll bis Ende 2030, das Gesamtnetz bis Ende 2050 realisiert werden.

1.10 Seehafeninfra- und Suprastrukturen erweitern

Ausgangslage

Der Containerumschlag in den Häfen wächst bis 2030 überproportional (+ 4,3 Prozent p.a.).⁸⁵

Die ungebrochene Größenentwicklung der Containerschiffe erfordern größere Containerbrücken, die in der Lage sein müssen, die gesamte Schiffsbreite abzudecken.

Anhaltende Wachstumsraten weist auch der Fahrzeugumschlag auf, z.B. in Bremerhaven und in Emden. Der Automobilumschlag erfordert große Flächen und Hochregale auf denen die Autos abgestellt werden können.

Nach der Seeverkehrsprognose 2030 wird das kräftigste qualitative Wachstum im deutschen Export für die Bereiche Fahrzeuge (+46 %), chemische Erzeugnisse (+44 %), Maschinen und Ausrüstungen (+39 %) sowie für die Abteilung Holz etc., welche auch Verlagserzeugnisse und Medien beinhaltet, erwartet. Dagegen ist das qualitative Wachstum von Massengütern wie Kohle (+2 %) oder Metalle und Halbzeug (+4 %) sehr gering.⁸⁶ Das kräftigste Mengenwachstum im deutschen Import ergibt sich für die überwiegend containerisierte Gütergruppe der nicht-identifizierbaren Güter (+164 %), gefolgt von der Gütergruppe Möbel (+133 %), den sonstigen Mineralerzeugnissen (+111 %), Fahrzeugen (+100 %) und Textilien (+95 %). Aufgrund der in die Prognose integrierten Einsparziele bezüglich des Verbrauchs fossiler Energieträger ist das vorhergesagte Importwachstum für die Massengüter Kohle (+9 %), Erdöl und Erdgas (-20 %) und Kokereierzeugnissen (-23 %) gering. Ebenso wird für Steine und Erden nur ein leichtes Wachstum von 8,5 % prognostiziert.⁸⁷

Die Offshore-Windenergie stellt neue Herausforderungen an die Hafeninfra- und Suprastrukturen. Zum Erreichen der Ausbauziele der Offshore-Windenergie bedarf es sowohl ausreichender Hafenskapazitäten als auch logistischen Know-hows. Mit steigender Leistung der Windkraftanlagen nehmen auch die Gewichte der Einzelkomponenten zu und stellen somit höhere Anforderungen an die Flächen und die Installationsausrüstung. Benötigt werden vor allem ausgedehnte Lagerflächen und Plätze zur Vormontage der großen

⁸⁵ MWP, IHS, UNICONSULT, Fraunhofer CML: Seeverkehrsprognose 2030, Mai 2014, S. 2.

⁸⁶ Ebd., S. 68.

⁸⁷ Ebd., S. 71.

Anlagenkomponenten. Die Hafenbecken müssen teilweise über einen für das Aufjacken⁸⁸ der Installationsschiffe geeigneten Grund verfügen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Die **Hafenwirtschaft** wird die Suprastrukturen weiterhin so ausbauen, dass die Abfertigung von Schiffen der zukünftigen Generationen ermöglicht und Wachstumspotenziale optimal genutzt werden.
- Die **Länder** und **Kommunen** werden in dem für das reibungslose Funktionieren der Häfen erforderlichen Maß in die Hafeninfrastrukturen investieren.
- Die norddeutschen **Länder** und die **Hafenwirtschaft** werden die Hafenskapazitäten für die Offshore-Windenergie in dem für die Umsetzung der Energiewende erforderlichen Maß schaffen und ausbauen.
- Der **Bund** prüft, wie der Ausbau der Hafeninfrastrukturen für die Offshore-Windenergie und weitere Energiewende bedingte Maßnahmen im Rahmen des wettbewerbsrechtlich Zulässigen unterstützt werden kann.

Auswirkungen

Durch den Ausbau der Seehafeninfra- und Suprastrukturen wird Deutschlands Position als Exportnation und weltweiter Logistikstandort Nr. 1 weiter gefestigt. Von gut funktionierenden Seehäfen profitiert die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Der angemessene Ausbau der Hafenskapazitäten für die Offshore-Windenergie und eine denkbare Unterstützung durch den Bund ermöglichen die Umsetzung der Energiewende und stärken Deutschlands Vorreiterrolle bei der Entwicklung der Offshore-Windenergie.

Verantwortung

Für den Ausbau der Suprastrukturen ist die Hafenwirtschaft (Hafenbetriebe) verantwortlich. Die Länder und Kommunen müssen unter Beachtung der europarechtlichen Voraussetzungen die Hafeninfrastrukturen ausbauen. Die Hafenskapazitäten für die Offshore-Windenergie liegen in der Verantwortung der Länder und der Hafenwirtschaft (Hafenbetreiber und Hafenbetriebe). Der Bund prüft, wie der Ausbau der Hafeninfrastrukturen für die Offshore-Windenergie und weitere Energiewende bedingte Maßnahmen im Rahmen des wettbewerbsrechtlich Zulässigen unterstützt werden können.

⁸⁸ Beim Aufjacken werden die Schiffe mittels bordeigener Stützpfiler auf Grund gestellt.

Haushaltsrelevanz

Die Kosten der Maßnahmen werden von den Ländern und der Hafenwirtschaft getragen. Eine finanzielle Unterstützung des Ausbaus der Hafeninfrastrukturen für die Offshore-Windenergie würde den Bundeshaushalt belasten.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit den Zielen der EU-Verkehrs-, Energie- und Umweltpolitik und genießen sehr hohe Priorität beim Ausbau des TEN-V-Netzes.

Umsetzungszeiträume

Der Ausbau der Seehafeninfra- und Suprastrukturen ist eine Daueraufgabe.

1.11 Binnenhafeninfra- und Suprastrukturen erweitern, Flächen bereitstellen

Ausgangslage

Mehr als dies heute bereits der Fall ist, könnten Binnenhäfen zukünftig an den zentralen Güterverkehrskorridoren Teilfunktionen der Seehäfen übernehmen und ihre Rolle als trimodale Güterverteiltzentren ausweiten. Solche Teilfunktionen können z.B. die Bereiche Lagerung, Distribution, Weiterverarbeitung und Reparatur betreffen. Der Leistungsfähigkeit des Umschlags und der Verfügbarkeit von Flächen kommt dabei eine hohe Bedeutung zu.

Häfen benötigen Flächen zur Bewältigung des Umschlagswachstums. Dabei kommt es zunehmend zu Nutzungskonflikten zwischen den Häfen und konkurrierenden Interessen, wie z.B. Tourismus, Wohnen am Wasser oder Umwelt- und Naturschutz. Die Kommunikation zwischen Stadtplanern und Hafenentwicklungsplanern ist oftmals unzureichend.

Neben der überregionalen Bedeutung sind viele Binnenhäfen auch als Industriestandorte für die regionale Wertschöpfung unverzichtbar. Für zahlreiche Unternehmen ist die direkte Anbindung an einen Binnenhafen Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Aktivitäten, so dass starke gegenseitige Abhängigkeiten bestehen. Im Unterschied z.B. zu Flughäfen ist es für Unternehmen oftmals nicht möglich, von einem zum anderen Hafen zu wechseln, da die Rohstoffe und Güter auch auf kurzen Strecken nicht über den Landweg transportiert werden können.

Beschreibung der Maßnahmen

- Die **Binnenhafenwirtschaft** wird zentrale Binnenhäfen weiterhin zu multifunktionalen, trimodalen Logistikstandorten fortentwickeln, die auch zusätzliche Seehafenaufgaben übernehmen können, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist.
- Die **Binnenhafenwirtschaft** wird die Suprastrukturen so ausbauen, dass sie den Anforderungen des modernen Güterverkehrs Rechnung trägt.
- Die **Seehafenwirtschaft** wird dort, wo dies betriebswirtschaftlich sinnvoll ist, Seehafenfunktionen in das Hinterland verlagern.
- Die **Länder** und **Kommunen** werden in dem für das reibungslose Funktionieren der Häfen erforderlichen Maß in die Binnenhafeninfrastrukturen investieren.
- Die **Länder** werden durch landesplanerische Vorgaben und den Einsatz von Fördermitteln die Standortwahl neuer oder sich verlagernder Unternehmen verstärkt auf Hafenstandorte lenken und durch Flächenaufbereitung und Infrastrukturmaßnahmen die Voraussetzungen für eine stärker hafensorientierte Standortwahl schaffen.
- Die **Länder** und **Kommunen** werden bei der Raumplanung von Hafen- bzw. hafennahen Flächen den zukünftigen Raumbedarf der Häfen ebenso berücksichtigen, wie Umwelt-, Klima- und Sozialbelange.
- Die **Länder** werden die Entwicklungspotenziale der Häfen bei der Ausweisung von geschützten Flächen unter Wahrung der gesetzlichen Vorgaben im besonderen Maße berücksichtigen.
- Die **Länder** werden dort, wo Hafenflächen nicht im erforderlichen Umfang bereitgestellt werden können, andere geeignete Standorte identifizieren und landesplanerisch sichern.
- Die **Kommunen** werden sich mit den Häfen über notwendige Flächen austauschen und alternative Standorte prüfen, bevor sie Maßnahmen für nicht-hafenaffines Gewerbe, Wohnen und Büros am Wasser oder in der Nachbarschaft zu Hafengebieten planen.
- Die **Hafenwirtschaft** wird beim Hafenausbau alle erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt ergreifen.
- Der **Bund** bietet seine Unterstützung zur Lösung von Nutzungskonflikten über Hafen- und hafenauffine Flächen an, wenn die Beteiligten es wünschen.

Auswirkungen

Durch den Ausbau der Binnenhafeninfra- und Suprastrukturen kann das zu erwartende Umschlagswachstums in den See- und Binnenhäfen bewältigt werden. Die Unterstützung der

Binnenhäfen bei der Unternehmensansiedlung kann den Gütertransport auf Binnenschiffen fördern und Landverkehre vermeiden. Die Häfen können ihre Wachstumspotenziale ausschöpfen, wenn die für die zukünftige Entwicklung erforderlichen Flächen gesichert werden. Durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt werden Konflikte verhindert und die Umwelt geschützt. Der Bund könnte die Lösung von Nutzungskonflikten über Flächen z.B. durch Moderation unterstützen.

Verantwortung

Für die Fortentwicklung zentraler Binnenhäfen zu multifunktionalen, trimodalen Logistikstandorten und den Ausbau der Suprastrukturen ist die Binnenhafenwirtschaft (Hafenbetreiber und Hafengebiete) verantwortlich. Die Verlagerung von Seehafenfunktionen muss von den Seehäfen initiiert werden. Die Voraussetzungen für eine stärker hafensorientierte Standortwahl der Unternehmen müssen von den Ländern und Kommunen geschaffen werden. Die Länder und Kommunen sind für die Sicherung der Flächen für Binnenhäfen zuständig. Die Binnenhafenwirtschaft (Hafenbetreiber und Hafengebiete) muss Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt beim Hafenausbau ergreifen. Der Bund kann die beteiligten Akteure bei Nutzungskonflikten unterstützen.

Haushaltsrelevanz

Die Förderung von Unternehmensansiedlungen in den Binnenhäfen kann durch Fördermittel der Länder unterstützt werden. Die Flächensicherung kann die Haushalte der Länder und Kommunen belasten.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der EU-Verkehrs- und Umweltpolitik.

Umsetzungszeiträume

Alle Maßnahmen sind Daueraufgaben.

1.12 Digitale Infrastruktur verbessern

Ausgangslage

Die konsequente Nutzung der mit der digitalen Vernetzung verbundenen Chancen und der Ausbau entsprechender Infrastrukturen sind unverzichtbare Voraussetzung für Wohlstand und

Wachstum und damit richtungsweisend für eine erfolgreiche Zukunft Deutschlands. Deshalb müssen sich die Häfen als Umschlagplätze und Datenhubs verstehen.

In einer globalisierten Branche wie der Logistik bietet die Digitalisierung viel Potenzial, zum Beispiel durch Kostenreduktion, durch mehr Flexibilität und höhere Transparenz. Digitale Technologien können die Effizienz und Qualität logistischer Prozesse deutlich verbessern. Sie sollen dabei helfen, logistische Prozesse in Echtzeit möglichst vollständig zu überwachen, zu digitalisieren und zu verwalten. IT-Anwendungen erhöhen die Transparenz selbst komplexer Logistiksysteme, dienen der Qualitätssicherung in allen Prozessen und verbessern ihre Steuerbarkeit.⁸⁹

Die Bundesregierung hat 2014 eine Digitale Agenda beschlossen. Deren Ziel ist es, dass in Deutschland mittels eines effizienten Technologiemies eine flächendeckende Breitbandinfrastruktur mit einer Downloadgeschwindigkeit von mindestens 50 Mbit/s bis 2018 entsteht.

Die Häfen und die Logistikbranche brauchen Zugang zu einer leistungsfähigen digitalen Infrastruktur. Diese ist ein wichtiger Standortfaktor für unsere Wirtschaft, stärkt die Basis für innovative und kreative Ideen und fördert eine moderne Informationsgesellschaft. Mit dem Pilotprojekt „Smart Port Logistics“ hat der Hamburger Hafen gezeigt, dass sich durch IT-gestützte intelligente Vernetzung zwischen Hafenbetreiber, Spedition und Logistikunternehmen erhebliche Effizienzgewinne zum Beispiel hinsichtlich der sinnvollen Nutzungsdauer von LKWs erzielen lassen. Via Smart Phone oder Tablet PC erhalten LKW-Fahrer und Disponenten unter anderem Echtzeitinformationen über die Verkehrslage im Hafen, Sperrzeiten von Brücken, Situation an wichtigen Betrieben (z.B. Leercontainerdepots) und Parkrauminformationen. Auf dieser Grundlage kann jederzeit auf veränderte Situationen reagiert und damit Störungen im logistischen Ablauf vermieden werden.⁹⁰ Perspektivisch zielt das Projekt auf eine vollständige Vernetzung aller am Logistikprozess Beteiligten und Verkehrsträger, so dass sich die gesamte Logistikkette besser planen lässt und auf Störungen im Ablauf schneller und flexibler reagiert werden kann.

⁸⁹ Fraunhofer-Institut für Fabrikbetrieb und -automatisierung IFF (Pressemitteilung): Potenziale der »Digitalen Logistik« richtig ausschöpfen, Oktober 2013.

⁹⁰ Hamburg Port Authority: Hamburger Hafen – Digitales Tor zu Welt, kein Datum angegeben.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** fördert den Ausbau einer flächendeckenden Breitbandinfrastruktur mit einer Downloadgeschwindigkeit von mindestens 50 Mbit/s bis 2018, wo ausreichende Marktlösungen für den jeweiligen Bedarf bei den gegebenen wirtschaftlichen, infrastrukturellen und topographischen Gegebenheiten auch unter Einbeziehung aller technologischen und wettbewerblichen Alternativen nicht zustande kommen.
- Der **Bund** unterstützt die Digitalisierung der Wirtschaft unter anderem durch den Auf- und Ausbau von Forschungs- und Technologieprogrammen mit hohem Transfer in die Wirtschaft, unter anderem bei Autonomik, 3D, Big Data, Cloud Computing und Mikroelektronik.
- Der **Bund** unterstützt die Intelligente Vernetzung in den Bereichen Bildung, Energie, Gesundheit, Verkehr und Verwaltung im Rahmen der Strategie Intelligente Vernetzung.
- **Bund** und **Länder** unterstützen die Kommunen bei der Förderung von Machbarkeitsuntersuchungen und Beratungsleistungen, der Realisierung einer Breitbandversorgung oder eines lokalen Breitbandnetzes und bei der Verlegung von Leerrohren, die für Breitbandinfrastruktur genutzt werden können.
- Die **Länder** werden den Breitbandausbau auch weiterhin fördern.
- Die **Hafenwirtschaft** wird Konzepte zur digitalen Vernetzung aller an den Logistikketten beteiligten Akteure entwickeln und umsetzen, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist.
- Die **Hafenwirtschaft** wird darauf hinwirken, die Datenformate zwischen den am Logistikprozess Beteiligten zu vereinheitlichen.

Auswirkungen

Die gezielte Förderung des Ausbaus von Breitbandstrukturen, wo Marktlösungen nicht in Frage kommen, ermöglicht die flächendeckende Versorgung mit digitaler Infrastruktur. Die Förderung der Digitalisierung der Wirtschaft und die Unterstützung der Kommunen beim Breitbandausbau erhöht die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Volkswirtschaft. Mit der Strategie Intelligente Vernetzung werden insbesondere sektorübergreifende Maßnahmen ergriffen, um die Vernetzung und Digitalisierung in Basisinfrastrukturen voranzutreiben. Konzepte zur digitalen Vernetzung der an den Logistikketten beteiligten Akteure und die Vereinheitlichung der Dateiformate führen zu Effizienzsteigerungen und Optimierung der Logistikketten.

Verantwortung

Die Förderung des Ausbaus der Breitbandinfrastruktur, die Unterstützung der Digitalisierung der Wirtschaft und die Unterstützung der Kommunen obliegen dem Bund und den Ländern. Die Konzepte zur digitalen Vernetzung aller an den Logistikketten beteiligten Akteure und die Vereinheitlichung der Dateiformate fallen in die Zuständigkeit der Hafenwirtschaft (Hafenbetreiber und Hafenbetriebe).

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen zum Breitbandausbau und der Unterstützung der Digitalisierung der Wirtschaft werden unter bestimmten Voraussetzungen durch den Bund gefördert. Die Länderhaushalte müssen den Breitbandausbau finanziell unterstützen. Die Hafenwirtschaft finanziert die digitale Vernetzung und die Vereinheitlichung der Dateiformate.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der EU-Wirtschaftspolitik.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahmen sind Daueraufgaben.

2. Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen

2.1 Kernnetz von Binnenhafen-Hubs, Güterverteilzentren und Rangierbahnhöfen bilden

Ausgangslage

Die Bildung eines Kernnetzes von Binnenhäfen, Güterverteilzentren und Rangierbahnhöfen, das sich am TEN-Kernnetz orientieren kann, ermöglicht die Identifikation von Standorten, an denen ein besonders hohes gesamtwirtschaftliches Interesse besteht. Investitionen in die Hinterlandanbindung dieser Standorte sollten vorrangig erfolgen.

Die Häfen des Ergänzungsnetzes haben Chancen, sich als verkehrliche Knoten weiter zu entwickeln, wobei zunächst weitere Logistikfunktionen aufgrund standortspezifischer Beschränkungen nur in geringem Umfang übernommen werden können. Diese Häfen dienen vorwiegend regionalen Interessen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** wird gemeinsam mit den **Ländern** und der **Hafenwirtschaft** ein Kernnetz von Binnenhäfen, Güterverteilzentren und Rangierbahnhöfen identifizieren, die besonders geeignet sind, Seehafenaufgaben zu übernehmen. Dabei orientiert er sich an den TEN-T-Korridoren, den im TEN-T-Netz festgelegten Kern- und Ergänzungshäfen sowie am Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen⁹¹.
- Der **Bund** wird prüfen, welche Investitionen in die Hinterlandanbindungen der Kernnetzhäfen vorrangig erfolgen sollten.

Auswirkungen

Die Bildung eines Kernnetzes von Binnenhäfen, Güterverteilzentren und Rangierbahnhöfen unterstützt zielgerichtete Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen und führt zu Entlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur, Optimierung der Logistikketten und Nutzung von Beschäftigungspotenzialen.

Verantwortung

Für die Identifikation eines Kernnetzes von Binnenhäfen, Güterverteilzentren und Rangierbahnhöfen sind Bund, Länder und Hafenwirtschaft verantwortlich. Die Umsetzung der zweiten Maßnahme erfolgt durch den Bund.

Haushaltsrelevanz

Finanzierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der TEN-Politik der EU.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahmen sollen 2017 abgeschlossen werden.

⁹¹ Vgl. PLANCO Consulting GmbH: Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen, Januar 2013.

2.2 Häfen untereinander und mit Schienenhubs vernetzen

Ausgangslage

Bedarfsgerecht ausgestattet können Binnenhafenstandorte die Seehäfen insbesondere im Containerbereich ergänzen und dabei zur Entlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur, Optimierung von Logistikketten und Nutzung von Beschäftigungspotenzialen beitragen.

Wartezeiten für Binnenschiffe in den Seehäfen entstehen oftmals, weil größere Schiffe an den Umschlaganlagen bevorzugt werden, insbesondere bei hoher Auslastung der Umschlagkapazitäten. Für die Abfertigung von Binnenschiffen sind in den Seehäfen passende Verladeeinrichtungen erforderlich, weil die auf große Seeschiffe ausgelegten Terminals für das Be- und Entladen von Binnenschiffen ungeeignet sind und aufgrund der geringen Gütermenge pro Schiff, vergleichsweise hohe Kosten bei den Ladevorgängen entstehen.

Die Lager- und Stellplatzkapazitäten der Seehäfen werden durch lange Standzeiten von Containern sowie durch fehlende Informationen über die Zielorte der Güter belastet. Oftmals müssen Container mehrfach umgestapelt werden, bevor sie aus den Häfen transportiert werden können. Eine weitere Vernetzung unter anderem der IT-Systeme der an den Logistikketten beteiligten Akteure ist erforderlich, um den Güterumschlag und Weitertransport zu beschleunigen und zu optimieren.

Umschlaganlagen der Bahn, die oftmals nur wenige Kilometer entfernt liegen, konkurrieren mit Binnenhäfen um die gleiche Ladung. Durch eine Vernetzung beziehungsweise durch die Herstellung von guten Verkehrsverbindungen zwischen diesen Standorten lassen sich Synergieeffekte erzielen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Die **Hafenwirtschaft** wird sich dort, wo es wirtschaftlich sinnvoll ist, stärker vernetzen.
- Der **Bund** unterstützt die Häfen bei Vorhaben zur koordinierten Hafenentwicklung unter Berücksichtigung des nationalen und europäischen Wettbewerbsrechts.
- Die **Hafenwirtschaft** wird Wege suchen, um negative Auswirkungen von Engpässen in den Seehäfen für die betrieblichen Abläufe der Binnenschifffahrt zu vermeiden.
- Die **Seehafenwirtschaft** wird geeignete Verladeeinrichtungen für Binnenschiffe errichten, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist.
- Die **Hafenwirtschaft** wird eine weitere Vernetzung der IT-Systeme von See- und Binnenhäfen vorantreiben, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist.
- Die **Deutsche Bahn AG** und die **Binnenhäfen** werden die Vernetzung von Schienen- und Binnenschiffshubs weiter vorantreiben.

Auswirkungen

Die Vernetzung der Häfen entlastet die Seehäfen. Die Vermeidung von Wartezeiten für Binnenschiffe und der Ausbau geeigneter Verladeeinrichtungen in den Seehäfen können zu einem höheren Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr beitragen. Durch die Vernetzung der IT-Systeme können das Routing der Ladung beschleunigt und die Verkehrsabläufe optimiert werden. Durch die Vernetzung von Schienen- und Binnenschiffshubs werden Synergieeffekte erzielt.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind die Hafenwirtschaft (Hafenbetreiber und Hafenbetriebe) und die Deutsche Bahn AG verantwortlich. Der Bund kann unterstützend tätig werden.

Haushaltsrelevanz

Keine.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen müssen unter Beachtung des europäischen Wettbewerbsrechts erfolgen.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahmen sind Daueraufgaben.

2.3 Vermarktung des Seehafenstandortes Deutschland und Kooperationen intensivieren

Ausgangslage

Die deutschen Seehäfen stehen untereinander in einem intensiven Wettbewerb. Ungeachtet dessen können unter Berücksichtigung wettbewerbsrechtlicher Bestimmungen Kooperationen entstehen, wenn dies dem wirtschaftlichen Vorteil der beteiligten Häfen dient. Im internationalen Wettbewerb der Hafenstandorte gilt es, die Position der deutschen Seehäfen zu sichern, sowie Standort- und Wettbewerbsvorteile auszubauen. Eine zwischen den norddeutschen Ländern und Häfen abgestimmte Kommunikations- und Marketingplattform kann einen wesentlichen Beitrag zur effizienteren Vermarktung der deutschen Häfen leisten.

Die für das Hafen-Standortmarketing verantwortlichen Organisationen der norddeutschen Länder Bremen (bremenports GmbH & Co. KG), Hamburg (Hafen Hamburg Marketing e.V.), Mecklenburg-Vorpommern (Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern e.V.), Niedersachsen (Seaports of Niedersachsen GmbH) und Schleswig-Holstein (Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V.) kooperieren bei der Planung und Durchführung ausgewählter gemeinsamer Messeauftritte im nicht-europäischen Ausland unter der Dachmarke „German Ports“ z.B. in Südamerika, China und den USA und darüber hinaus bei der Herausgabe der Informationsbroschüre German Ports Guide⁹². Die Initiative Logistics Alliance Germany (LAG) berücksichtigt auch die Häfen in ihrer Gesamtvermarktungsstrategie.

Die bestehende Kooperation in Norddeutschland im Rahmen des Hafenentwicklungsdialogs hat sich nach Auffassung der norddeutschen Länder bewährt. Gleichzeitig streben die norddeutschen Länder in Bezug auf den Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN) eine noch engere Zusammenarbeit an. 2011 haben die Länder Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen mit dem MCN eine Plattform geschaffen, die die Unternehmen der maritimen Wirtschaft fördert und unterstützt. Durch eine Einbindung der vergleichbaren maritimen Clusteraktivitäten der Länder Bremen und Mecklenburg-Vorpommern in das MCN sollen die Aktivitäten in diesem wichtigen Wirtschaftszweig ab 2015 noch stärker gebündelt werden. Dies wird bereits von Unternehmen und Verbänden positiv aufgenommen.

⁹² Vgl. bremenports GmbH & Co. KG: German Ports – erfolgreiche Kooperation im Hafenmarketing, Internetseite: <http://www.bremenports.de/standort/german-ports>, Stand: 23.03.2015.

Beschreibung der Maßnahmen

- Die **Hafenwirtschaft** wird weiterhin bei der Vermarktung des Seehafenstandortes Deutschland im Ausland kooperieren.
- Der **Bund** unterstützt die deutschen Seehäfen im Rahmen der Vermarktungsinitiative „Logistics Alliance Germany“ (LAG).
- Die norddeutschen **Länder** werden ihre Zusammenarbeit im Rahmen des MCN weiter intensivieren.

Auswirkungen

Durch die gemeinsame Vermarktung der Seehäfen im Ausland können zusätzliche Marktpotenziale erschlossen und die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Deutschland gestärkt werden. Die Intensivierung der Zusammenarbeit der norddeutschen Länder im Rahmen des MCN unterstützt die Unternehmen der maritimen Branche.

Verantwortung

Die gemeinsame Vermarktung der Seehäfen ist Aufgabe der Hafenwirtschaft (Hafenbetreiber) und wird vom Bund unterstützt. Die internationalen und nationalen Aktivitäten der LAG werden jährlich mit den Ländern abgestimmt. Die für das Hafen-Standortmarketing verantwortlichen Organisationen der norddeutschen Küstenländer kooperieren unter der Dachmarke „German Ports“. Die Intensivierung der Zusammenarbeit im Rahmen des MCN liegt in der Verantwortung der Länder.

Haushaltsrelevanz

Der Bund stellt für die Vermarktungsinitiative LAG bis auf weiteres jährlich 600.000 € zur Verfügung. Über den Förderverein LAG werden zusätzlich erhebliche weitere Mittel für Vermarktungsaktivitäten generiert.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen müssen sich im durch das EU-Wettbewerbsrecht vorgegebenen Rahmen bewegen.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahmen sind Daueraufgaben.

2.4 Vermarktung der Binnenhäfen verbessern

Ausgangslage

Zukünftig wird es ganz wesentlich darum gehen, im Rahmen multimodaler Verkehre Güter auf die Binnenschifffahrt zu verlagern. Die Potenziale der vorhandenen Flotte und der Infrastruktur müssen deutlich stärker als bisher genutzt werden. Die Öffentlichkeit für dieses Thema zu sensibilisieren und zu interessieren, und für die Branche zu werben, ist ein wichtiges Instrument für die Nachwuchsgewinnung in der Binnenschifffahrt und im Logistikgewerbe. Häfen, die Binnenschifffahrt, das verladende Gewerbe und die Politik sind gemeinsam gefordert, entsprechende Konzepte zu unterstützen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Zur Vermarktung der Binnenhäfen prüft die **Binnenhafenwirtschaft** eine neue Marketingkonzeption.
- Der **Bund** prüft, ob und in welcher Höhe diese Marketingkonzeption finanziell unterstützt werden kann.

Auswirkungen

Mit der neuen Marketingkonzeption soll ein breites Publikum über die Aufgaben und Funktionen von Binnenhäfen informiert und die Aufmerksamkeit der Logistikbranche auf die hohe Leistungsfähigkeit der Binnenhäfen gerichtet. Mit einer möglichen finanziellen Unterstützung des Bundes für diese Marketingkonzeption wird das Ziel der Bundesregierung unterstützt, Güterverkehre auf Binnenschiffe zu verlagern.

Verantwortung

Für die Vermarktung des Binnenhafenstandortes Deutschland ist die Binnenhafenwirtschaft (BÖB) verantwortlich. Eine mögliche finanzielle Unterstützung erfolgt durch den Bund.

Haushaltsrelevanz

Eine finanzielle Unterstützung der neuen Marketingkonzeption würde den Bundeshaushalt belasten.

EU-Relevanz

Die Förderung der Binnenhäfen entspricht der Verkehrspolitik der EU.

Umsetzungszeitraum

Die Marketingkonzeption soll 2016 umgesetzt werden.

2.5 Volkswirtschaftliche Bedeutung und Beschäftigungswirkung der Häfen identifizieren

Ausgangslage

Die mit der Hafenwirtschaft verbundenen Arbeitsplätze sichern Kaufkraft und Wohlstand nicht nur an den Hafenstandorten, sondern entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Gegenwärtig gibt es keine, wissenschaftlichen Kriterien standhaltende, empirische Datenbasis, welche die durch die Häfen erzeugten Arbeitsplätze systematisch erfasst.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** wird eine Studie in Auftrag geben, die die volkswirtschaftliche Bedeutung und die Beschäftigungswirkung der Häfen ermittelt.

Auswirkungen

Durch nach wissenschaftlichen Methoden systematisch erhobene empirische Daten zur Beschäftigungswirkung der Häfen wird die Bedeutung der Häfen für die gesamte deutsche Volkswirtschaft sichtbar.

Verantwortung

Der Bund wird die Studie in Auftrag geben.

Haushaltsrelevanz

Die Kosten der Studie trägt der Bund.

EU-Relevanz

Die im Rahmen der Studie zu entwickelnden Erhebungsmethoden könnten der EU bei vergleichbaren Studien als Vorlage dienen.

Umsetzungszeitraum

Die Studie soll 2016 vergeben werden.

2.6 Hafenlogistik verbessern und innovative Hafentechnologien weiterentwickeln

Ausgangslage

Mit Hilfe der von der Bundesregierung bereitgestellten Fördermittel für das ISETEC-Programm ist es gelungen, neue Technologien in Demonstrationsphasen zu erproben und ihre Wirksamkeit zu validieren.⁹³

Die Evaluation von ISETEC II weist nach Auffassung der Hafenwirtschaft bereits auf weiteren Forschungsbedarf hin: Verbesserung des Datenaustauschs entlang der maritimen Logistikkette und Verlagerung von Güterströmen auf Schienen und Wasserwege. Schwerpunktthemen eines neuen Förderprogramms „Hafenlogistik und –technologie“ könnten aus Sicht der Seehafenwirtschaft sein:

- Digitale Infrastruktur für den Seeverkehr,
- Planung und Simulation,
- Mensch-Technik-Interaktion,
- Netzeffekte für die maritime Logistik,
- Automatisierung der Güterhandhabung.⁹⁴

Im Kontext der dynamischen Entwicklung der Schifffahrt muss die Leistungsfähigkeit der Hafenwirtschaft als logistisches Gesamtsystem verschiedener Akteure ausgebaut werden. Neue Lösungen sowohl für den Hafenumschlag selbst als auch für die Organisation der Hafenverkehre und Umfuhren sowie die verkehrliche Anbindung der Häfen müssen entwickelt und erprobt werden. Zu prüfen und in der Praxis zu erproben sind z.B. Beschleunigungen im Bahnverkehr, da insbesondere technische und betriebliche Prüfaufgaben (Ladung, Bremsen etc.) erhebliche Ressourcen binden. Die Verbesserung des Datenaustauschs entlang der maritimen Logistikkette und die Verlagerung von Güterströmen auf Schienen und Wasserwege sind dabei von entscheidender Bedeutung.

Mit Blick auf die anvisierte stärkere Vernetzung stellen sich für die Binnenhäfen im Bereich Hafenlogistik und Hafentechnologien vergleichbare Herausforderungen, so dass eine Öffnung eines möglichen Förderprogramms für die Binnenhäfen sinnvoll erscheint.

⁹³ Ebd., S. 70.

⁹⁴ Vgl. Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (Stellungnahme): ISETEC III, November 2014.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** wird ein neues Förderprogramm für die Verbesserung der Hafenlogistik und die Entwicklung innovativer Seehafentechnologien auflegen.
- Der **Bund** wird prüfen, ob Binnenhäfen in das Förderprogramm einbezogen werden können.

Auswirkungen

Ein neues Förderprogramm für die Verbesserung der Hafenlogistik und Entwicklung der Hafentechnologien wird dazu beitragen, dass die deutschen Häfen ihren Technologievorsprung gegenüber Wettbewerbern ausbauen und ihre Wettbewerbsfähigkeit weiter steigern. Die Einbindung der Binnenhäfen in das Programm unterstützt die Kompatibilität der IT-Systeme, ermöglicht die Verbesserung des Datenaustauschs in den Logistikketten und erhöht die Chancen zur Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Wasserstraße.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist der Bund verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Für ISETEC II wurden Zuwendungen in Höhe von 21,2 Millionen € zwischen 2008 und 2012 bewilligt. Ein Förderprogramm für Hafenlogistik und Hafentechnologien würde den Bundeshaushalt in ähnlicher Höhe belasten.

EU-Relevanz

Fördermaßnahmen müssen der EU angezeigt werden.

Umsetzungszeiträume

Eine Entscheidung des Bundes über die Förderinitiative soll 2016 getroffen werden.

2.7 Verwendung der englischen Sprache fördern

Ausgangslage

Deutsch ist die erste Sprache in den deutschen Seerevieren, so dass Kapitäne bei ihrer Kommunikation mit den Revierzentralen und Schleppern oftmals auf englische Übersetzungen durch Dritte angewiesen sind.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** prüft, in welchen Bereichen die mit dem Seeverkehr befassten Bundes- und Landesbehörden zukünftig sowohl Deutsch als auch Englisch als Reviersprache anerkennen können.

Auswirkungen

Die Verwendung der englischen Sprache als Reviersprache würde die Kommunikation zwischen dem Schiff und den Behörden an Land vereinfachen.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist der Bund zuständig.

Haushaltsrelevanz

Keine.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeiträume

Die Überprüfung soll 2016 abgeschlossen sein.

3. Maßnahmen für die internationale und europäische Hafenspolitik

3.1 Internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen erhöhen

Ausgangslage

Im Zeitraum von 2001 bis 2010 wurden die höchsten Zuwächse in den europäischen Häfen in der Nordsee erzielt, während die Mittelmeerhäfen und deutschen Ostseehäfen im Gesamtvolumen eher unterdurchschnittlich gewachsen sind.⁹⁵ Die fünf größten deutschen Nordseehäfen, Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Bremen und Brunsbüttel realisierten 2010 über 20 Prozent des Gesamtumschlags der Nordrange. Bei den europäischen Häfen stehen insbesondere die so genannten ZARA-Häfen und Le Havre hervor. Die Rolle

⁹⁵ BVU, ITP, IVV, PLANCO: Verflechtungsprognose 2030 Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs, Juni 2014, S. 76.

Rotterdams als Europas größter Hafen – sowohl im Massengut als auch im Containerumschlag – wird mit einem Marktanteil von 41,8 Prozent deutlich. Ein nicht unerheblicher Anteil dieser Mengen wird auf dem Landweg oder per Binnenschiff ostwärts transportiert und ist damit aus deutscher Sicht relevant für Hinterlandverkehre.⁹⁶

Die dynamische Entwicklung der polnischen Häfen mit bis zu 5 Prozent Wachstum p.a. zeigt, dass sie eine stetig steigende Rolle für deutsche Verkehre einnehmen. Insbesondere die Direktanläufe von großen Schiffen in Danzig haben den deutlichen Anstieg des Transportaufkommens bewirkt. Polnische Häfen versorgen nicht nur die Wachstumsregionen Zentraleuropas, sondern haben über die Verkehrsverflechtung von/nach und durch Deutschland auch Einfluss auf das Transportaufkommen im deutschen Verkehrsnetz.⁹⁷

Unterschiedliche Standards oder Anwendungen bei Umwelt- und Sozialvorschriften, bei den Steuerverwaltungen, Steuerdumping, oder diskriminierende Gebühren können den Wettbewerb zwischen den Häfen verschiedener Staaten verzerren. Die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen ist deshalb ein Ziel der Bundesregierung.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** setzt sich für faire Wettbewerbsbedingungen auf globaler und europäischer Ebene ein.
- Der **Bund** wirkt in den einschlägigen internationalen Organisationen weiterhin aktiv auf einen verbesserten Marktzugang für deutsche Unternehmen sowie die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und die Schaffung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen hin.
- Der **Bund** wird internationalen Regelungen, die die deutschen oder europäischen Häfen einseitig belasten, nicht zustimmen.

Auswirkungen

Faire Wettbewerbsbedingungen und internationale Regelungen, die von allen Marktteilnehmern gleichermaßen umzusetzen sind, schaffen ein Marktumfeld, in dem die deutschen Häfen ihre Stärken entwickeln können.

⁹⁶ Ebd. S. 77.

⁹⁷ Ebd. S. 80.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist der Bund verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Keine.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der europäischen Wettbewerbspolitik.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahmen sind Daueraufgaben.

3.2 Europäische Regulierungen mit Augenmaß voranbringen

Ausgangslage

Mit Blick auf die historisch gewachsenen, teilweise sehr unterschiedlichen Organisations- und Finanzierungsstrukturen der Häfen in Europa ist ein „one-size-fits-all“-Ansatz zur Schaffung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen nicht zielführend. Ein solcher Ansatz trägt der Heterogenität der europäischen Hafenlandschaft nicht Rechnung und berücksichtigt auch nicht die spezifischen Stärken einzelner Häfen im Wettbewerb. Die Folge des „one-size-fits-all“-Ansatzes wäre ein Verlust der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Häfen im internationalen Umfeld.

Europäische Hafenpolitik muss die herausragende Funktion der Häfen für die europäische Volkswirtschaft in stärkerem Maß als bisher beachten. Die einfache Übertragung von Wettbewerbsregeln anderer Wirtschaftsbereiche, insbesondere aus dem Luftverkehr, verbietet sich unter anderem aufgrund der wesentlich höheren Komplexität der Häfen im Vergleich zu den Flughäfen, des anderen Funktions- und Aufgabenprofils sowie der unterschiedlichen Organisations- und Finanzierungsstrukturen. Außerdem ist darauf zu achten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs nicht durch europäische Regelungen eingeschränkt wird.

Der Berichterstatter des Europäischen Parlaments (EP), Knut Fleckenstein, hat sich dafür ausgesprochen, die Marktzugangsregeln (Kapitel 2) der geplanten Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle

Transparenz der Häfen (EU-Hafenverordnung) zu streichen und die Regelungen stärker auf Hafendienstleistungen zu konzentrieren, die direkt für den Hafennutzer erbracht werden. Die im Bericht vorgeschlagene stärkere Fokussierung auf sozialpolitische Elemente sollte der Bund zunächst gemeinsam mit den Bundesländern bewerten.

Die Europäische Union hat angekündigt, Kriterien zu entwickeln, nach denen Investitionen der öffentlichen Hand in den Häfen im Rahmen der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) von der Notifizierungspflicht ausgenommen werden können. Diese Überlegungen werden von der Bundesregierung grundsätzlich unterstützt.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** unterstützt grundsätzlich die Ziele der Europäischen Kommission mit Blick auf die Herstellung von mehr Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen der öffentlichen Hand und den Anbietern von Hafendiensten.
- Der **Bund** wird sich bei allen europäischen Regelungen für die See- und Binnenhäfen für die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und die Angemessenheit der Regelungen einsetzen.
- Bei allen europäischen Regelungen für die See- und Binnenhäfen wird der **Bund** darauf achten, dass sie den grundgesetzlich verankerten Zuständigkeiten von Bund und Ländern nicht zuwider laufen.
- Die **Länder** und die **Hafenwirtschaft** werden auch zukünftig gemeinsam mit dem Bund die Europäische Union bei der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und der Herstellung einheitlicher und fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen unterstützen.
- Der **Bund** stellt sicher, dass das europäische und internationale Recht in das deutsche Recht übernommen wird. Dort wo es noch Anpassungserfordernisse gibt, werden diese zügig umgesetzt.
- Der **Bund** wird auf europäischer Ebene nicht nur darauf hinwirken, dass zusätzliche administrative Belastungen vermieden werden, sondern auch konkrete Entlastungen der Verwaltung und der Wirtschaft einfordern.
- **Bund** und **Länder** unterstützen die Europäische Kommission bei der Entwicklung von Kriterien nach denen Investitionen der öffentlichen Hand von der Notifizierungspflicht ausgenommen werden können.

- **Bund und Länder** begrüßen grundsätzlich die Überlegungen der Europäischen Kommission, Investitionen der öffentlichen Hand in Häfen in die AGVO aufzunehmen.
- **Bund und Länder** setzen sich dafür ein, dass die Kriterien, nach denen Investitionen der öffentlichen Hand von der Notifizierungspflicht ausgenommen werden können,
 - ✓ *durch angemessene Schwellenwerte überproportionale Belastungen der Häfen verhindern,*
 - ✓ *Investitionen in die Hafeninfrastrukturen erleichtern und bürokratische Lasten reduzieren ,*
 - ✓ *die Finanzierung von Hafeninfrastrukturen sowohl durch öffentliche Zuschüsse als auch durch Steuererleichterungen ermöglichen,*
 - ✓ *die unterschiedlichen Strukturen, Aufgaben und Funktionen der Häfen berücksichtigen und notwendige nationale Handlungsspielräume erhalten, um die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können,*
 - ✓ *ausschließlich auf die Hafengebiete begrenzt werden und keine Regelungen für die seewärtigen Zufahrten, Hinterlandanbindungen und Binnenwasserstraßen enthalten,*
 - ✓ *keine Wettbewerbsnachteile gegenüber nicht-europäischen Häfen verursachen,*
 - ✓ *Häfen zu umweltfreundlichem Verhalten und zum Klimaschutz ermutigen, unter Berücksichtigung des Wettbewerbs der Schifffahrt mit anderen Verkehrsträgern.*

Auswirkungen

Die Maßnahmen fördern einheitliche und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Häfen untereinander und mit außereuropäischen Wettbewerbern. Die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und der Bund-Länder-Zuständigkeiten tragen dazu bei, notwendige nationale Spielräume für die Hafenentwicklung zu erhalten. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Hafenwirtschaft bei der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und der Herstellung einheitlicher und fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen gewährleistet angemessene europäische Regelungen. Die Übernahme des internationalen und europäischen Rechts in das deutsche Recht schafft Rechtssicherheit. Die Streichung der Marktzugangsregeln in der EU-Hafenverordnung und die Konzentration auf Dienstleistungen, die für die Hafennutzer erbracht werden, führt zu mehr Freiräumen bei der Entwicklung der Häfen nach nationalen Strategien. Die Aufnahme von angemessenen Bestimmungen zu den Hafeninfrastrukturen in die AGVO kann die Planungssicherheit für die Häfen erhöhen.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind Bund und Länder verantwortlich. Die Vertretung der Länder- und Hafeninteressen auf europäischer Ebene erfolgt durch den Bund. Enge Abstimmung zwischen Bund und Ländern zu den europäischen Themen liegt im Interesse des Bundes, der Länder und der Logistikwirtschaft.

Haushaltsrelevanz

Die Haushaltsrelevanz ist abhängig von den Ergebnissen der Verhandlungen zur Aufnahme der Häfen in die AGVO.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen haben die EU-Hafenpolitik zum Gegenstand.

Umsetzungszeiträume

Die Definition von Kriterien, nach denen Investitionen der öffentlichen Hand von der Notifizierungspflicht ausgenommen werden können, und die Prüfung, ob Investitionsbeihilfen der öffentlichen Hand in Häfen in die AGVO aufgenommen werden können, sollten möglichst zeitnah erfolgen. Zurzeit bestehen erhebliche Rechtsunsicherheiten im Bereich Finanzierung von Hafeninfrastrukturen. Die Dauer des Prozesses bis zur Verabschiedung der EU-Hafenverordnung kann noch nicht festgelegt werden.

3.3 Blauen Gürtel weiterentwickeln

Ausgangslage

Durch die Initiative des „Blauen Gürtels“ soll eine Verringerung administrativer Förmlichkeiten im Seeverkehr angestrebt und hierdurch zur weiteren Harmonisierung des europäischen Binnenmarktes im Seeverkehr beigetragen werden. Bisher unterliegen Schiffe, die zwischen zwei Häfen der EU verkehren, im Zielhafen den gleichen Meldepflichten, als würden sie die EU aus einem Drittstaat heraus anlaufen. Dies bedeutet erheblichen administrativen Aufwand und Zusatzkosten, die den Schiffstransport verteuern. Zur Harmonisierung bestehender Meldepflichten wurde im Jahr 2010 das EU-Projekt „Blue Belt“ beschlossen, ein Pilotprojekt, bei dem alle europäischen Häfen und insgesamt 253 Schiffe teilgenommen haben. Es hat gezeigt, dass mittels des europäischen „Safe-SeaNet“-Systems

der European Maritime Safety Agency (EMSA) der Herkunftshafen eines Schiffes genau verifiziert werden kann.⁹⁸

Die Europäische Kommission hat im Juli 2013 eine Mitteilung über die Entwicklungen der *Blue-Belt-Initiative* veröffentlicht und nahm darin Bezug auf zwei bislang unabhängig voneinander bestehende Initiativen: eZoll und eMaritime. Ob und in welchem Umfang das in diesem Zusammenhang geplante elektronische Manifest (eManifest) zu einer Vereinfachung der Zollförmlichkeiten und ggf. maritimen Meldepflichten beitragen kann, ist für die Bundesregierung noch nicht erkennbar.

Für die Bundesregierung ist dabei wichtig, dass Zollabfertigung in Europa für alle Verkehrsträger gleichermaßen effektiv, effizient und verlässlich ist. Ziel ist daher unter anderem die Weiterentwicklung von Zollabfertigungsinstrumenten voranzutreiben und die gute Vernetzung mit den Zollbehörden der anderen Länder weiter zu vertiefen. Von der Einführung des nationalen single window⁹⁹ für die Erfüllung verkehrsrechtlicher Meldepflichten erwartet die Bundesregierung, dass Synergieeffekte erreicht werden, die sowohl den Verwaltungen als auch den Wirtschaftsbeteiligten Vorteile bringen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** unterstützt die geplante Verringerung der administrativen Anforderungen im innereuropäischen Seeverkehr.
- Insbesondere vor dem Hintergrund, dass das europäische Zollrecht derzeit umfassend novelliert wird, wird sich der **Bund** dafür einsetzen, dass die Legislativmaßnahmen zur Umsetzung des eManifests die zukünftigen Zollvorschriften adäquat berücksichtigen.
- Der **Bund** wird darauf drängen, dass die technische Umsetzung des eManifests kompatibel mit den deutschen IT-Systemen gestaltet wird.

Auswirkungen

Eine europaweit für alle Verkehrsträger gleichermaßen effektive und verlässliche Zollabfertigung stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs gegenüber

⁹⁸ Vgl. Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.: Mobilitätsagenda der deutschen Industrie, April 2013, S. 13.

⁹⁹ Das Konzept des einzigen Schalters (single window) soll Wirtschaftsbeteiligten die Möglichkeit bieten, allen in der Richtlinie 2010/65/EU genannten Meldeformalitäten elektronisch und nur ein einziges Mal nachzukommen.

anderen Verkehrsträgern und fördert die Verlagerung von Güterverkehren auf die Wasserstraße. Die angestrebte Kompatibilität mit den deutschen IT-Systemen verringert die Kosten für die technische Umsetzung des eManifests.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist der Bund verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Die Höhe der zusätzlichen Kosten für die nationalen und europäischen Haushalte durch die Einführung des eManifests kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen haben die EU-Zoll-, Schifffahrts- und Hafenpolitik zum Gegenstand.

Umsetzungszeiträume

Die Umsetzung der Maßnahmen hängt von der Dauer der Verhandlungen auf europäischer Ebene ab.

4. Maßnahmen für den Umwelt- und Klimaschutz und die Verwendung alternativer Kraftstoffe

4.1 EU- und weltweit einheitliche Umweltstandards schaffen

Ausgangslage

Seit 2015 gelten in Nord- und Ostsee die verschärften Anforderungen für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen von 0,1 Prozent. Damit trägt die Schifffahrt in erheblichem Maß zum Schutz der Umwelt in den Bereichen Nord- und Ostsee bei. Sulphur Emission Control Areas¹⁰⁰ (SECA) gibt es auch im nordamerikanischen Seegebiet und in der Karibik. Für den Umwelt- und Klimaschutz und zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen für die in den SECA liegenden Häfen drängt die Bundesregierung auf die Ausweisung weiterer Schwefelkontrollgebiete, insbesondere im Mittelmeerraum.

Derzeit wird die Ausweisung von Emissionskontrollgebieten (ECA) auf Nord- und Ostsee vorbereitet, in denen neben Schwefeldioxid auch Stickoxid-Emissionen (NO_x) strikten Anforderungen unterliegen. Studien haben ergeben, dass durch die Ausweisung auf Nord- und

¹⁰⁰ Sulphur Emission Control Areas = Schwefel-Überwachungsgebiete.

Ostsee als NECA eine geringe Belastung der Schifffahrt einem hohen Nutzen für die Umwelt und der menschlichen Gesundheit gegenübersteht.¹⁰¹ Eine möglichst zeitgleiche Ausweisung der Nordsee und Ostsee als NECA werden angestrebt. Dazu stehen die NECA North Sea Consultation Group und HELCOM miteinander in Verbindung.

Fahrgastschiffe leiten erhebliche Mengen an Abwässern in die Ostsee ein, die Stickstoff und Phosphor enthalten. Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens sieht die Möglichkeit zur Ausweisung von Sondergebieten vor, in denen die Einleitung von Abwässern von Schiffen untersagt ist. Auf Antrag der Ostseerainerstaaten beschloss der Meeresumweltausschuss (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) 2010 die Ausweisung der Ostsee als erstes Sondergebiet. Darin dürfen Fahrgastschiffe, die ab 2019 auf Kiel gelegt werden, nur noch Abwässer einleiten, wenn die strengen Einleitungskriterien erfüllt sind. Dies setzt die Nutzung von bordeigenen Abwasseraufbereitungsanlagen voraus. Sind derartige Anlagen nicht vorhanden, müssen die Abwässer in den Häfen entsorgt werden. Für bestehende Schiffe gelten die Einleitungskriterien ab dem 01. Juni 2021. Mit der Frist bis zum 01. Juni 2019 soll den deutschen Ostseehäfen, die von Fahrgastschiffen angelaufen werden, die Gelegenheit gegeben werden, die erforderlichen Hafenauffangeinrichtungen zur Verfügung zu stellen.

In Fällen, in denen die zukünftige Entsorgung der Abwässer ungeklärt ist, sollten die Kommunen und kommunalen Abwasserentsorger mit der Hafenwirtschaft und, wo möglich, auch mit Reedern unter Wahrung der Vertragsfreiheit, bei der Suche nach geeigneten Lösungen kooperieren. Dazu könnte gehören, dass Reeder die Häfen über neue schiffbauliche Verfahren der Abwasserbehandlung und planbaren Spitzenzeiten durch rechtzeitige Anmeldungen beabsichtigter Einleitungen oder Entlademöglichkeiten in einem anderen Hafen informieren. Dadurch ließen sich die Effizienz von Hafenauffangeinrichtungen verbessern, Kosten einsparen und eine effektive Abfallbewirtschaftungsplanung voranbringen. Die Küstenbundesländer könnten bereits heute über Landesrecht Anforderungen für Indirekteinleiter in das jeweilige städtische Kanalsystem, auch für die Zuleitung zur Kläranlage, stellen, was zur Schaffung von Rechtssicherheit auch für die Häfen beitrüge.

¹⁰¹ Vgl. Danish Ministry of the Environment: Economic Impact Assessment of a NO_x Emission Control Area in the North Sea, 2012. Vgl. auch: PBL Netherlands Environmental Assessment Agency: Assessment of the environmental impacts and health benefits of a nitrogen emission control area in the North Sea, May 2012. Vgl. auch: North Sea Consultation Group: The impact on short sea shipping and the risk of modal shift from the establishment of an NO_x emission control area, July 2013.

Die 2008 in Kraft getretene Meeresstrategierahmenrichtlinie (MSRL) fordert die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union auf, notwendige Maßnahmen zu ergreifen, um spätestens bis zum Jahr 2020 einen guten Zustand der Meeresumwelt zu erreichen und darüber hinaus zu erhalten. Der von der Richtlinie geforderte Umsetzungsprozess zur Erreichung des geforderten guten Umweltzustandes wird in Deutschland auf Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung aus dem Jahr 2012 maßgeblich durch den Bund-Länder Ausschuss für Nord- und Ostsee (BLANO) koordiniert. Bund und Küstenländer haben bereits gemeinsam jeweils für die deutschen Teile der Nord- und Ostsee eine Anfangsbewertung, eine Beschreibung eines guten Umweltzustandes und die Festlegung von Umweltzielen vereinbart und an die Europäische Kommission übermittelt. Der nächste Schritt in der Umsetzung ist der eigentliche Kern der MSRL: die Maßnahmenprogramme. Hier wird letztendlich entschieden, was getan werden muss, um die festgelegten Umweltziele zu erreichen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Zum Schutz der Meeresumwelt und der Gesundheit setzt sich der **Bund** weiterhin für strikte und einheitliche internationale und europäische Grenzwerte für Emissionen und Abwassereinleitungen von Schiffen ein.
- Der **Bund** engagiert sich in den internationalen und europäischen Organisationen für die Ausweisung weiterer Emissions-Überwachungsgebiete (SECA- und NECA) unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen.
- Der **Bund** wirkt darauf hin, Wettbewerbsverzerrungen aufgrund unterschiedlicher Umweltstandards zwischen verschiedenen Fahrtgebieten zu vermeiden.
- Die **Hafenwirtschaft** wird bis zum 01. Juni 2019 die Hafenauffangeinrichtungen für die Abwässer der Kreuzfahrtschiffe im Ostseegebiet bereitstellen.
- Die **Länder** und **Kommunen** unterstützen die Hafenwirtschaft bei der Suche nach Lösungen für die Entsorgung der Abwässer der Kreuzfahrtschiffe.
- Der **Bund** wird sich dafür einsetzen, dass bei den Maßnahmenprogrammen der MSRL auch den verkehrlichen Belangen der Seeschifffahrt und der Häfen ausgewogen Rechnung getragen wird und keine Maßnahmen eingeführt werden, die eine Beeinträchtigung der Konkurrenzfähigkeit des maritimen Standortes Deutschland zur Folge haben könnten.

Auswirkungen

Die Einführung strikter Grenzwerte für Schiffsemissionen und Abwassereinleitungen dient dem Schutz der Meeresumwelt und der Gesundheit der Bevölkerung. Weltweite Geltung der SECA- und NECA-Standards dient dem Umwelt- und Klimaschutz und vermeidet Wettbewerbsverzerrungen zwischen den unterschiedlichen Fahrtgebieten und den Häfen. Die Ostsee muss aufgrund ihrer besonderen geographischen und hydrologischen Eigenschaften sowie bestehender Belastungen mehr als andere Gewässer vor Einleitungen geschützt werden. Die Berücksichtigung der verkehrlichen Belange bei der MSRL dient der Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt und der Häfen.

Verantwortung

Die Zuständigkeit für die Verhandlungen in den internationalen und europäischen Organisationen liegt beim Bund. Die Hafengewirtschaft (Hafenbetreiber) ist für die Bereitstellung der Hafenauffangeinrichtungen zuständig.

Haushaltsrelevanz

Keine.

EU-Relevanz

Mit Blick auf die Herstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen in Europa befürwortet der Bund die Ausweisung weiterer SECA und NECA in allen europäischen Gewässern.

Umsetzungszeiträume

Es ist noch nicht absehbar, wann das Ziel einer europaweiten Geltung der SECA und NECA erreicht werden kann. Die Hafenauffangeinrichtungen im Ostseeraum müssen bis spätestens 01. Juni 2019 bereitgestellt werden.

4.2 Weltweites CO₂-Monitoringsystem einführen

Ausgangslage

Mit dem Energy Efficiency Design Index (EEDI) und dem Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) wurden im Juli 2011 im Rahmen der 62. Sitzung des IMO-Umweltausschusses erste weltweit verbindliche technische Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂ Ausstoßes aus der Seeschifffahrt verabschiedet. Als nächstes sollten in der IMO zusätzliche technische und betriebliche Maßnahmen zur CO₂ Reduktion verhandelt werden. Dazu hat sich Deutschland auch mit eigenen Vorstellungen maßgeblich eingebracht.

Der auch von Deutschland eingebrachte Vorstoß für marktbasierende Maßnahmen konnte sich nicht durchsetzen. Im Fokus der Diskussion in der IMO liegt derzeit die Einführung eines weltweit geltenden CO₂-Monitoringsystems, das Grundlage für eine mögliche zukünftige Maßnahme sein soll. Da nach Auffassung der Europäischen Kommission im Rahmen der Verhandlungen der IMO bislang noch keine ausreichenden Erfolge erzielt wurden, legte sie parallel zu den weltweiten Verhandlungen einen Verordnungsentwurf für ein EU-Monitoringsystem zur Überwachung von und Berichterstattung über CO₂-Emissionen aus der Seeschifffahrt vor, das im Mai 2015 durch das EU Parlament beschlossen wurde. Die Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung und Berichterstattung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr ist am 1. Juli 2015 in Kraft getreten und sieht die Emissionsüberwachung ab 2018 und die Berichterstattung ab 2019 vor.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** setzt sich für die Einführung eines weltweit geltenden CO₂-Monitoringsystems ein.
- Der **Bund** unterstützt die IMO bei der Entwicklung einer weltweiten marktbasierenden Maßnahme als Anreiz zur Verringerung von CO₂-Emissionen.
- Der **Bund** wird sich dafür einsetzen, dass die europäischen Hafenbetreiber nicht durch zusätzliche administrative Auflagen gegenüber nichteuropäischen Häfen benachteiligt werden.

Auswirkungen

Ein weltweit geltendes CO₂-Monitoringsystem könnte ein erster Schritt zur Entwicklung weiterer technischer und betrieblicher Klimaschutzmaßnahmen und schließlich auch einer marktbasierenden und wettbewerbsneutralen Maßnahme als Anreiz zur Verringerung von CO₂-Emissionen sein und wird vom Bund gegenüber einer *europäischen Maßnahme* präferiert.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist der Bund verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Keine

EU-Relevanz

Grundsätzlich zieht der Bund im Schifffahrts- und Hafenbereich internationale Regelungen europäischen Maßnahmen vor, damit keine Wettbewerbsverzerrungen in unterschiedlichen Fahrtgebieten entstehen.

Umsetzungszeiträume

Die Verhandlungen zum geplanten weltweit geltenden CO₂-Monitoringsystem sind zeitlich nicht einzuschätzen.

4.3 Marktentwicklung im Bereich alternativer Kraftstoffe vorantreiben

Ausgangslage

Aufgrund der Umweltauflagen wird es in Zukunft kaum noch möglich sein, das bislang in der Seeschifffahrt überwiegend als Treibstoff benutzte Schweröl zu verwenden. Zwar gibt es Filtertechnologien für die Abgasnachbehandlung (sogenannte Scrubber). Diese sind jedoch recht teuer und nur für einen Teil der vorhandenen Flotte geeignet. Die in der Binnenschifffahrt verwendeten schwefelarmen Mitteldestillate (Marine Gasöl, Schiffsdiesel) übertreffen die Anforderungen der SECA deutlich (um einen Faktor 100 geringerer Schwefelgehalt), sind allerdings deutlich teurer als das bislang genutzte Schweröl. Deshalb wird verflüssigtes Erdgas (Liquified Natural Gas (LNG)) als vielversprechendster alternativer Kraftstoff in der See- und Binnenschifffahrt gesehen. In der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung wird besonderes Augenmerk auf eine weitere Senkung der Emissionen durch eine Markteinführungsstrategie für LNG in der Schifffahrt (inklusive Binnenschifffahrt) gelegt.¹⁰²

Die Entwicklung der LNG-Infrastrukturen in den Häfen kommt langsam in Fahrt. Während zunächst stationäre LNG-Terminals in den Häfen favorisiert wurden, setzen Unternehmen nun verstärkt auf flexiblere Bunkerschiffe mit einem Ladevolumen von 6.000 bis 7.000 m³ LNG. Damit schaffen sie flexible Lagerkapazitäten, die zudem eine Schiff zu Schiff-Bebunkerung ermöglichen, was auch den Erwartungen der Schifffahrt entspricht. Zunächst soll das LNG aus den ZARA-Häfen bezogen werden; zu einem späteren Zeitpunkt sind dann stationäre Lager in Deutschland geplant. Neben den „großen“ Bunkerschiffen werden auch kleinere, flexibel einsetzbare Bunkerbarges zum Einsatz kommen. Brunsbüttel Ports, N-Ports und Rostock Port arbeiten mit Unternehmen der Energiebranche an Versorgungslösungen und

¹⁰² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung, Juni 2013.

untersuchen zudem die Errichtung eines Import-Terminals. An kleineren Standorten, wie in Bremen, sind stationäre LNG-Bunkerstationen geplant.

Die Investitionen für die Schaffung einer Infrastruktur für die LNG-Bebunkerung werden durch die Hafentreiber und/oder die Betreiber der Infrastruktur erbracht. Flankierende Maßnahmen bestehen zum einen in der Überlassung entsprechender Flächen, zum anderen in regionaler Förderung, was vor Ort, vor allem durch die Hafentreiber, zu entscheiden ist.

Auch unter hafenlogistischen Gesichtspunkten, also bei der Frage des Standortes, der Hinterlandanbindung und der Erreichbarkeit, kommt den Hafentreiber und anderen Entscheidungsträgern in den Häfen eine wichtige Rolle zu. Die von den Betreibern bevorzugte Zulassung „von Schiff zu Schiff-Bebunkerung“ während des Löschvorgangs, unter Beachtung aller notwendigen Sicherheitsmaßnahmen, ist ein wichtiger Schritt, um LNG als maritimen Kraftstoff dauerhaft in Deutschland zu etablieren. Gleiches gilt für die Einführung international anerkannter Abstandsflächen während eines gemeinsamen Lösches- und Bebunkerungsvorgangs, um ein Höchstmaß an Sicherheit zu garantieren. Insgesamt ist die Vereinheitlichung und Beschleunigung international anerkannter Genehmigungsverfahren in deutschen See- und Binnenhäfen von entscheidender Bedeutung.¹⁰³

Mit der am 07. November 2014 in Kraft getretenen *EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe*¹⁰⁴ hat sich Deutschland verpflichtet, innerhalb von zwei Jahren eine nationale Strategie für den Ausbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe auszuarbeiten und der Europäischen Kommission zu übermitteln.

¹⁰³ Vgl. Maritime LNG Plattform: Die Markteinführung von LNG in Deutschland: Relevante Faktoren und Aspekte, Januar 2015, S. 3f.

¹⁰⁴ Europäische Union: Richtlinie des Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, 2014/94/EU.

Beschreibung der Maßnahmen

- Die **Hafenwirtschaft** wird eine marktgerechte Infrastruktur für die Bebung von LNG-Schiffen aufbauen.
- Der **Bund** wird prüfen, ob und gegebenenfalls welche Maßnahmen in Betracht gezogen werden können, um LNG bessere Absatzmöglichkeiten zu verschaffen.
- Die **Länder** und die **Hafenwirtschaft** werden die im Rahmen des TEN für den Ausbau der LNG Infrastrukturen vorgesehenen Fördermittel abrufen.
- Die **Länder, Kommunen** und die **Hafenwirtschaft** werden Flächen für die LNG-Infrastruktur bereitstellen, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist.
- Der **Bund** wird sich für eine Vereinheitlichung und Beschleunigung international anerkannter Genehmigungsverfahren und Standards für LNG-Infrastrukturen einsetzen.
- Der **Bund** wird in Zusammenarbeit mit den Ländern und der Wirtschaft bis Ende 2016 eine Nationale Strategie für den Ausbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe erarbeiten.

Auswirkungen

Mit dem Aufbau von LNG-Infrastrukturen in den Häfen wird zu einer umwelt- und klimafreundlicheren Schifffahrt beigetragen und die in der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung vorgesehene Vorreiterrolle der Schifffahrt bei der Umstellung auf alternative Kraftstoffe erfüllt. Eine Unterstützung des Bundes könnte den Aufbau der LNG-Infrastrukturen beschleunigen. Die Vereinheitlichung international anerkannter Genehmigungsverfahren und Standards gewährleistet die Sicherheit und einheitliche Verfahren bei der LNG-Bebungung. Mit der Nationalen Strategie für den Ausbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe wird die entsprechende EU-Richtlinie umgesetzt.

Verantwortung

Die Verantwortung für den Aufbau der LNG-Infrastrukturen in den Häfen liegt bei der Hafenwirtschaft (Hafenbetreiber). Die Bereitstellung von Flächen ist zwischen den Ländern, Kommunen und Hafenverwaltungen mit den Betreibern der LNG-Anlagen abzustimmen. Der Bund ist für die Unterstützung des Aufbaus der Infrastrukturen, die Verhandlungen zur Vereinheitlichung international anerkannter Genehmigungsverfahren und Standards sowie die Erarbeitung der Nationalen Strategie zuständig.

Haushaltsrelevanz

Eine mögliche Unterstützung des Bundes für den Aufbau einer LNG-Infrastruktur könnte den Bundeshaushalt belasten. TEN-Häfen können europäische Fördermittel für den Aufbau der LNG-Infrastruktur erhalten.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen entsprechen den Zielen der EU-Energiepolitik und dienen der Umsetzung der *EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe*.

Umsetzungszeiträume

Die Nationale Strategie für den Ausbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe ist bis Ende 2016 zu erarbeiten. Daraus ergeben sich die Umsetzungszeiträume.

4.4 Landstromversorgung sicherstellen

Ausgangslage

Während der Liegezeiten der Schiffe in Häfen werden Strom und Wärme für den eigenen Verbrauch mit Hilfe von Dieselmotoren an Bord der Schiffe erzeugt. Diese Kraftstoffe sowie der vom Schiff selbst erzeugte Strom sind nach Artikel 14 Absatz 1 a) EU-Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG) obligatorisch von der Energie- bzw. Stromsteuer befreit und damit für die Schiffsbetreiber kostengünstig. Allerdings werden dabei werden trotz des seit 2010 in den Häfen geltenden Schwefelgrenzwerts für Schiffskraftstoff von 0,1% in erheblichem Umfang Schadstoffe (SO_x, NO_x, PM) sowie Klimagase (CO₂) freigesetzt, die die Umwelt belasten. Der Energiebedarf von Schiffen, insbesondere von Kreuzfahrtschiffen, während der Liegezeit ist beträchtlich und kann entweder durch bordeigene (Verbrennungs-) Maschinen oder externe Versorgung gedeckt werden. Die landseitige Stromversorgung ist eine ökologisch sinnvolle Alternative.

Angesichts der heutigen Rahmenbedingungen und Strompreise ist die Einführung von Landstrom unwirtschaftlich. Die hohen Kosten stehen in Konkurrenz zu der wesentlich kostengünstigeren schiffseigenen Energieerzeugung. Darüber hinaus erfordert Landstrom zusätzlichen Aufwand für die Umrüstung der Schiffe.

Die hohen Kosten führen zu fehlender Akzeptanz der Landstromversorgung in Deutschland. Damit wird die klima- und umweltpolitisch gewollte Reduzierung schiffsseitiger Emissionen

in den Häfen erheblich erschwert. Fährschiffe in den skandinavischen Gegenhäfen werden bereits seit Jahren von Land aus mit Energie versorgt.

Im Rahmen des TEN-T-Programms wird der Ausbau der Landstrominfrastruktur in den TEN-T-Häfen gefördert.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** setzt sich für die Aufnahme einer obligatorischen Steuerbefreiung für Landstrom zur Versorgung der gewerblichen Schifffahrt in die EU-Energiesteuerrichtlinie ein.
- Der **Bund** hat die Ausnahmeermächtigung nach Artikel 19 EU-Energiesteuerrichtlinie für § 9 Absatz 3 Stromsteuergesetz auf Vorschlag der Kommission vom Rat bis 2020 verlängern lassen, wodurch der Stromsteuersatz für Landstrom in Deutschland auf den Mindeststeuersatz von 0,50 € / MWh gesenkt wird.
- Die **Länder** und die **Hafenwirtschaft** werden die im Rahmen des TEN für die Landstromversorgung vorgesehenen Fördermittel abrufen.

Auswirkungen

Durch den ermäßigten Stromsteuersatz werden Kostenunterschiede des Landstroms gegenüber dem an Bord erzeugten Strom zumindest teilweise verringert. Dadurch werden mehr Fahrgastschiffe zur Nutzung des Landstroms animiert mit positiven Auswirkungen auf die Luftqualität in den Hafenstädten. Durch TEN-Fördermittel können die Kosten für die Errichtung von Landstromanlagen verringert werden.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist der Bund verantwortlich. Die Errichtung und der Betrieb von Landstromanlagen unterliegen der Verantwortung der Länder, der Hafenwirtschaft (Hafenbetreiber) oder der Energiewirtschaft.

Haushaltsrelevanz

Der derzeit ermäßigte Stromsteuersatz für Landstrom belastet den Bundeshaushalt. Die Belastung des Bundeshaushaltes würde sich entsprechend erhöhen, soweit der Bund die Aufnahme einer obligatorischen Steuerbefreiung für Landstrom in die EU-Energiesteuerrichtlinie erreicht.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen entsprechen den Zielen der EU-Energiepolitik und dienen der Umsetzung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe.

Umsetzungszeiträume

Die Umsetzungszeiträume sind nicht einzuschätzen.

4.5 Emissionsabhängige Hafentgelte flächendeckend einführen

Ausgangslage

Der Environmental Ship Index (ESI) ermöglicht die Identifikation von Schiffen, die höhere Emissionsstandards erfüllen, als dies in den derzeit gültigen Instrumenten der IMO gefordert wird. Der Index beschreibt die Stickstoff- und Schwefelemissionen und enthält Berichte über die Treibhausgasemissionen von Schiffen. Anhand des Indexes können die Häfen die Emissionen von Schiffen vergleichen und daraus emissionsabhängige Hafentgelte ableiten.

Schiffe, die eine hohe ESI-Punktzahl erreichen, können durch geringere Hafentgelte belohnt werden, während Schiffe mit hohen Emissionswerten einen Teil der durch sie verursachten Umweltkosten durch höhere Entgelte begleichen müssen. Der ESI bietet einen Anreiz, umweltfreundlichere Schiffsantriebe und Treibstoffe zu verwenden. Die deutschen Häfen Bremen/Bremerhaven, Kiel, Brunsbüttel, Rostock und Hamburg sowie die von Niedersachsen Ports betriebenen Häfen bieten entsprechende Reduktionen der Hafentgelte unter Anwendung des ESI an. Analog dazu haben einige Hafenbahnen bereits emissionsabhängige Nutzungsentgelte für Rangierlokomotiven eingeführt.

Beschreibung der Maßnahme

- Die **Länder** werden die Einführung emissionsabhängiger Hafentgelte für alle deutschen Häfen prüfen und gegebenenfalls einführen.

Auswirkungen

Emissionsabhängige Hafentgelte bieten den Reedern einen zusätzlichen Anreiz, auf umweltfreundlichere Antriebsarten umzusteigen.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die Länder verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Keine.

EU-Relevanz

Die Maßnahme entspricht den Zielen der EU-Energiepolitik und unterstützt die Umsetzung der *EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe*.

Umsetzungszeitraum

Die Prüfung sollte möglichst zeitnah erfolgen.

4.6 Lärmschutz betreiben

Ausgangslage

Lärm ist ein gesellschaftlich relevantes Problem. Die Lärmbelastung der Bevölkerung muss reduziert werden. Grundsätzlich sollte die Lärmbekämpfung vor allem an der Geräuschquelle ansetzen, dies ist die effizienteste und nachhaltigste Strategie. Maßstab muss der Stand der Technik zur Emissionsbegrenzung sein.

Güterverkehre auf der Schiene und Straße zu und von den Häfen können zu enormer Lärmbelastung der Anwohner führen, wenn die Verkehrswege durch Wohngebiete führen oder an diese angrenzen. In den nächsten Jahren müssen daher weitere erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um beim Schutz vor Verkehrslärm deutliche Fortschritte zu erzielen.

Die Maßnahmen des Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes II¹⁰⁵ des BMVI weisen dafür den Weg. Das BMVI hat auf dieser Grundlage bereits einige Meilensteine für eine geringere Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm gesetzt, z. B. durch

- Senkung der Geräuschgrenzwerte für Reifen um deutlich hörbare 2-4 dB(A) sowie für Kraftfahrzeuge in drei Schritten bis 2026,
- Verstetigung und Erhöhung der Lärmsanierungsmittel für Straße und Schiene,
- Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A),
- erfolgreiche Tests innovativer Lärmschutzmaßnahmen an Schienenstrecken und Novellierung des Berechnungsverfahrens für Schienenverkehrslärm (Schall 03),

¹⁰⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationales Verkehrslärmschutzpaket II „Lärm vermeiden – vor Lärm schützen“, August 2009.

- Abschaffung des so genannten Schienenbonus bei der Lärmberechnung,
- Einführung lärmabhängiger Trassenpreise für Güterzüge auf dem Netz der DB AG und die Bereitstellung von Bundesmitteln für eine Umrüstung von Güterwagen mit Flüsterbremsen.

Das seit vielen Jahren erfolgreich laufende Sanierungsprogramm für Bundesfernstraßen hat wesentlich zur Verbesserung in hoch belasteten Bereichen beigetragen. Auch das seit 1999 laufende Lärmsanierungsprogramm für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erfasst zunehmend mehr dieser Bereiche. Durch die Erhöhung der Haushaltsmittel für Lärmsanierungsmaßnahmen an Straße und Schiene auf mittlerweile 195 Millionen € pro Jahr (65 Millionen € für Bundesfernstraßen, 130 Millionen € für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes) konnten zusätzliche Straßen- und Streckenabschnitte in die Förderung aufgenommen werden.

Viele Häfen sind weit genug von Wohngebieten entfernt, so dass der von den Umschlag- und Gewerbebetrieben ausgehende Lärm keine Belastung der Bevölkerung darstellt. Andere Häfen stehen jedoch aufgrund ihrer Nähe zu Wohngebieten in dauerhaftem Konflikt mit den Anwohnern wegen ihrer Lärmemissionen.

Mit dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) bestehen in Deutschland Instrumente, um die Nachbarschaft vor gewerblichem Lärm zu schützen. Genehmigungen für die Errichtung und den Betrieb von industriellen und gewerblichen Anlagen werden danach nur erteilt, wenn schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht hervorgerufen werden können.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** setzt sich weiter dafür ein, die Lärmbelastung der Bevölkerung bis 2020 im Schienenverkehr um 50 Prozent und im Straßenverkehr und der Binnenschifffahrt um 30 Prozent ausgehend vom Jahr 2008 zu senken, wie im Lärmschutzpaket II vorgesehen.
- Der **Bund** wird die Lärmsanierungsmaßnahmen an Straße und Schienen fortführen.
- Die **Hafenwirtschaft** wird prüfen, wie die Geräuschemissionen der Hafenumschlaganlagen und Gewerbebetriebe in den Häfen gemäß dem Stand der Technik reduziert werden können, wo dies aufgrund der Nähe zu Wohngebieten oder Stadtquartieren erforderlich und wirtschaftlich machbar ist.

Auswirkungen

Die Maßnahmen dienen dem Schutz der Bevölkerung vor Lärmemissionen der Güterverkehre und der Häfen.

Verantwortung

Die Maßnahmen zur Senkung der Lärmbelastung durch den Güterverkehr sind durch Bund, Länder und Logistikwirtschaft umzusetzen. Für die Fortführung der Lärmsanierungsmaßnahmen an der Straße ist der Bund, an der Schiene mit Unterstützung des Bundes die DB Netz AG verantwortlich. Die Verringerung der von den Häfen direkt ausgehenden Geräuschemissionen ist Aufgabe der Hafenwirtschaft (Hafenbetreiber und Hafenbetriebe).

Haushaltsrelevanz

Die Lärmsanierungsmaßnahmen sind im Bundeshaushalt berücksichtigt.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeiträume

Die im Lärmschutzpaket II vorgesehenen Werte zur Verringerung des Schienen-, Straßen- und Binnenschiffslärms sollen bis 2020 erreicht werden. Lärmschutz ist darüber hinaus Daueraufgabe.

4.7 Deutsche Küsten vor den Folgen des Klimawandels schützen

Ausgangslage

Das Klima ändert sich. Die Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS) geht von einer Erwärmung der durchschnittlichen Jahrestemperatur in Deutschland im Zeitraum 2021 bis 2050 um 0,5 bis 2,5 Grad Celsius und im Zeitraum 2071 bis 2100 um 1,5 bis 4,5 Grad Celsius gegenüber 1961 bis 1990 aus. Bei den Niederschlägen ist eine Zunahme im Winter wahrscheinlich, die je nach regionalem Klimamodell bis zu 40 Prozent betragen kann, in einigen Gebieten können die Niederschläge sogar bis zu 70 Prozent zunehmen. Die Sommerniederschläge könnten bundesweit je nach Modell um bis zu 40 Prozent abnehmen, wobei der Südwesten Deutschlands besonders stark betroffen sein könnte. Bei der Analyse der Klimafolgen sind neben den zu erwartenden Auswirkungen dieser sich in den Mittelwerten abzeichnenden graduellen Veränderungen auch die Folgen voraussichtlich häufiger auftretender und stärkerer Extremereignisse sowie einer zunehmenden Klimavariabilität zu berücksichtigen.¹⁰⁶

In der Vergangenheit haben Sturmfluten wiederholt zu hohen Schäden geführt, z.B. die Sturmflut von 1962. Dank der danach ergriffenen Küstenschutzmaßnahmen sind die etwa 1,1 Millionen Hektar Niederungsgebiete an der deutschen Nord- und Ostsee heute geschützt. Bisher konnten alle nachfolgenden Sturmfluten ohne größere Schäden abgewehrt werden.

Mit der DAS wurde der Grundstein für einen mittelfristigen Prozess gelegt, in dem gemeinsam mit den Bundesländern und anderen gesellschaftlichen Gruppen schrittweise die Betroffenheit durch den globalen Klimawandel identifiziert, Risiken bewertet, Handlungserfordernisse benannt sowie Maßnahmen zur Anpassung entwickelt und umgesetzt werden. Ziel der DAS ist es, die Vulnerabilität gegenüber den Folgen des Klimawandels zu mindern und die Anpassungsfähigkeit der natürlichen, sozialen und ökonomischen Systeme zu erhalten beziehungsweise zu erhöhen.¹⁰⁷

Das Forschungsprogramm KLIWAS (2009 – 2013) des BMVI hat über 5 Jahre in 30 Projekten neue Methoden und Werkzeuge entwickelt, um die Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt mit einem gesamtheitlichen Blick auf das Gewässersystem wissenschaftlich fundiert beurteilen zu können. Dadurch kann für einige

¹⁰⁶ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Aktionsplan Anpassung der Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel, November 2012, S. 9.

¹⁰⁷ Ebd., S. 8.

Fragestellungen und Regionen bereits in einer neuen Qualität über den Anpassungsbedarf befunden werden. Die ständige Praxisnähe der beteiligten Ressortforschungseinrichtungen des BMVI (BfG, BAW, BSH, DWD) sowie die enge Vernetzung als Verbund spielten für den Erfolg des Forschungsprogramms eine wesentliche Rolle.

Die Ergebnisse von KLIWAS haben grundlegende Bedeutung für die Gewässer in Deutschland und damit auch für viele andere Handlungsfelder der Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS). Der Ansatz, die Wasserstraßen als System integral zu betrachten und eine Bandbreite von Projektionen auf den Ebenen der Modellkette herzustellen und damit ein Bewusstsein in der wissenschaftlichen Anpassungsdiskussion zu schaffen, war ein innovatives Merkmal von KLIWAS.

KLIWAS ist damit ein Leuchtturmvorhaben der Bundesregierung in der Umsetzung der DAS und dem Aktionsplan Anpassung (APA I, 2011) von ressortübergreifender Bedeutung. Für die Nordsee wurden im Forschungsprojekt KLIWAS mit einer erstmals durchgeführten regionalen Koppelung von Ozean und Atmosphäre deutlich verbesserte Zukunftsprojektionen erarbeitet.

Meerwasser- und Lufttemperaturen steigen in den gekoppelten Projektionen bis zum Ende des Jahrhunderts deutlich an: die Wassertemperatur im Jahresmittel um bis zu $+2,5^{\circ}\text{C}$, die Lufttemperaturen um bis zu $+2,8^{\circ}\text{C}$, wobei im kalten Winterhalbjahr die Erwärmung $+3^{\circ}\text{C}$ überschreiten kann. Windrichtung und Windstärke unterliegen einer hohen Variabilität und es gibt aktuell noch keine eindeutigen Trends. Für den Seegang wurden in der östlichen Nordsee ein Anstieg und eine Abnahme in der westlichen Nordsee verzeichnet. Der Meeresspiegelanstieg an den deutschen Küsten ist aktuell noch unzureichend quantifiziert, da er durch die Anteile von abschmelzenden Gebirgsgletschern und kontinentalen Eisschilden großen Unsicherheiten unterliegt.

KLIWAS konnte nicht alle Regionen und Fragestellungen behandeln, so dass dafür eine Fortführung der Forschungsaktivitäten erforderlich ist. Einige offene Fragen können in einem Expertennetzwerk aus Ressortforschungseinrichtungen des BMVI in einem verkehrsträgerübergreifendem Kontext behandelt werden. Darüber hinaus stellt die Etablierung der entwickelten Methoden als regelmäßiges Angebot von Klima- und

Gewässerprojektionen in Deutschland sowie zum Monitoring von Klimawandel und Anpassungsfortschritten die Ressortforschungseinrichtungen vor eine neue Herausforderung.

Für Maßnahmen zur Verbesserung des Küstenschutzes sind in Deutschland die Länder zuständig. Gemäß Art. 91a des Grundgesetzes wirkt der Bund bei der Erfüllung dieser Aufgabe im Rahmen des Gesetzes zur „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK-G) mit. Die Umsetzung des GAK-Gesetzes erfolgt jährlich über die Aufstellung von Rahmenplänen zur GAK durch Bund und Länder. Neben der Förderung des Küstenschutzes über den regulären Rahmenplan gibt es einen Sonderrahmenplan der GAK: „Maßnahmen des Küstenschutzes infolge des Klimawandels“. Dieser verfolgt das Ziel, vordringliche Küstenschutzmaßnahmen der Küstenländer Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern bis 2025 beschleunigt umzusetzen. Dafür werden pro Jahr bis zu 35,7 Mio. € Bundes- und Landesmittel verausgabt.¹⁰⁸

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** wird im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel weiterhin Maßnahmen der Länder zur Verbesserung des Küstenschutzes mit bis zu 70 Prozent der anfallenden förderfähigen Kosten unterstützen¹⁰⁹. Die Verbesserung des Küsten- und Hochwasserschutzes erfolgt dabei durch konzeptionelle Vorarbeiten und Erhebungen, Neubau, Verstärkung und Erhöhung von Hochwasserschutzwerken, Sperrwerke und sonstige Bauwerke in der Hochwasserschutzlinie, Buhnen, Wellenbrecher und sonstige Einbauten in See, Vorlandarbeiten vor Seedeichen sowie Sandvorspülungen und Uferschutzwerke.
- Der **Bund** wird sich weiterhin gemeinsam mit den **Ländern** im Rahmen der DAS mit konkreten Fragen zur Anpassung an den Klimawandel befassen.
- Die **Länder** werden gemeinsam mit dem Bund die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Küsten vor den Folgen des Klimawandels umsetzen.

¹⁰⁸ Ebd., S. 53.

¹⁰⁹ Vgl. Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft: GAK-Rahmenplan ab 2015 - Förderbereich "Küstenschutz", März 2015.

Auswirkungen

Durch die Maßnahmen des Küstenschutzes werden die Menschen und Sachgüter an den deutschen Küsten bestmöglich vor den Folgen der zunehmenden Extremwetterlagen geschützt. KLIWAS kann Grundlagen für mögliche spätere Anpassungsmaßnahmen liefern.

Verantwortung

Bei der Erfüllung dieser Länderaufgabe wirkt der Bund gemäß Art. 91 a Absatz 1 GG im Rahmen des Gemeinschaftsaufgabengesetzes zur „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK-G) mit. Die Umsetzung der Maßnahmen fällt in die Zuständigkeit der Länder. Die Weiterentwicklung von Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel obliegt allen Beteiligten.

Haushaltsrelevanz

Der Bundeshaushalt wird durch die Maßnahmen des Sonderrahmenplans der GAK „Maßnahmen des Küstenschutzes in Folge des Klimawandels“ zurzeit mit bis zu 25 Mio. € jährlich belastet.

EU-Relevanz

Zur Frage der Anpassung an den Klimawandel hat die EU-Kommission eine europäische Anpassungsstrategie vorgelegt.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahmen der Sonderrahmenplans der GAK „Maßnahmen des Küstenschutzes in Folge des Klimawandels“ sollen bis 2025 umgesetzt werden. Die Förderung des Küstenschutzes über den regulären Rahmenplan wird auch darüber hinaus möglich sein. Die Anpassung an den Klimawandel ist Daueraufgabe.

4.8 Hafentwicklung in Überschwemmungsgebieten sichern

Ausgangslage

Zurzeit überprüfen viele zuständige Genehmigungsbehörden die Überschwemmungsgebiete an deutschen Flüssen. Hierbei kommt es zu Veränderungen, so dass sich nunmehr Hafenteile in Überschwemmungsgebieten befinden, die vorher außerhalb lagen.

Die Einbeziehung von Häfen in Überschwemmungsgebiete kann dazu führen, dass Neubauten, Erweiterungen und Veränderungen in Häfen erschwert werden, weil z.B. das

Wasserhaushaltsgesetz (WHG) diese untersagt. Die Realisierung durch zeit- und ortsnahe Ausweisung von Ausgleichsflächen ist in Ballungsräumen oftmals nicht möglich oder wirtschaftlich nicht darstellbar. § 78 Nr. 1 WHG sieht die Herausnahme von Bauleitplänen von Häfen vor. In der Rechtsprechung finden sich jedoch keine weitergehenden Erläuterungen, wie § 78 WHG zu verstehen ist, so dass die Anwendung auf konkrete Planungs- und Baufälle unklar ist.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** wird prüfen, ob eine Klarstellung des § 78 Nr. 1 WHG in Bezug auf die Häfen, Werftbetriebe und ähnliche wasserbezogene Unternehmen vorzunehmen ist.¹¹⁰

Auswirkungen

Die Klarstellung führt zu Rechtssicherheit und ermöglicht die notwendigen Baumaßnahmen in den Häfen, um den zukünftigen logistischen Anforderungen Rechnung zu tragen.

Verantwortung

Für die Klarstellung ist der Bund verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Keine.

EU-Relevanz

Bei der Klarstellung ist die europäische *Richtlinie 2007/60/EG* vom 23. Oktober 2007 über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken zu berücksichtigen.

Umsetzungszeitraum

Die Maßnahme soll bis 2017 umgesetzt werden.

¹¹⁰ In Hamburg bestehen für das Hafengebiet keine Bauleitpläne, sondern es gilt das Hafenenwicklungsgesetz. Die Klarstellung von §78 WHG wäre diesbezüglich besonders zu prüfen.

5. Maßnahmen für gute Ausbildung und Beschäftigung

5.1 Programm zur Qualifizierung und Integration von Langzeitarbeitslosen neu auflegen

Ausgangslage

Im Nationalen Hafenkonzept 2009 hatten sich die Bundesagentur für Arbeit (BA) und die Hafenwirtschaft darauf verständigt, 2.800 überwiegend Langzeitarbeitslose bis 2012 wieder in den ersten Arbeitsmarkt zu integrieren. Die Bundesagentur für Arbeit (Agenturen für Arbeit und Jobcenter) stellte für dieses Qualifizierungs- und Einstellungsprogramm 80 Mio. € an Fördermitteln zur Verfügung. Ungeachtet der Wirtschaftskrise hat die Hafenwirtschaft ihre Zusagen übererfüllt, so dass bis 2014 über 4.200 Langzeitarbeitslosen eine Berufsperspektive geboten werden konnte.

Die Seeverkehrsprognose 2030 sagt für die nächsten 15 Jahre ein geringeres Umschlagwachstum in den Häfen voraus als in früheren Prognosen vor der Weltwirtschaftskrise angenommen wurde.¹¹¹ Durch zusätzliche Hafenskapazitäten z.B. in Rotterdam intensiviert sich der Hafenwettbewerb in der Nordrange. Die deutschen Seehäfen geraten dadurch und durch die technologischen Entwicklungen unter stärkeren Rationalisierungsdruck. Für die Hafenbetriebe stehen daher die Stabilisierung der Beschäftigungsverhältnisse und die Erweiterung der Erstausbildung im Vordergrund. Trotzdem sind sie bereit, das Qualifizierungs- und Einstellungsprogramm für Langzeitarbeitslose mit Unterstützung durch die Bundesagentur für Arbeit fortzuführen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Unter der Voraussetzung, dass sich das Umschlagwachstum in den deutschen Häfen wie in der Seeverkehrsprognose 2030 vorhergesagt entwickelt, wird die deutsche **Seehafenwirtschaft** 1.000 überwiegend Langzeitarbeitslose bis 2020 dauerhaft einstellen.
- Die **Bundesagentur für Arbeit** (Agenturen für Arbeit und Jobcenter) fördert die Qualifizierung und Einstellung der 1.000 vorwiegend Langzeitarbeitslosen sowie die Stabilisierung von Beschäftigungsverhältnissen über das Programm WeGeBAU (Weiterbildung von Geringqualifizierten und Beschäftigter Älterer in Unternehmen) mit bis zu 30 Mio. €.
- Die **Sozialpartner** werden diesen Prozess tarifpolitisch flexibel begleiten.

¹¹¹ MWP, IHS, UNICONSULT, Fraunhofer CML: Seeverkehrsprognose 2030, Mai 2014, S. 1.

Auswirkungen

Durch die Maßnahmen wird die Langzeitarbeitslosigkeit insbesondere in strukturschwachen Regionen verringert.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die Hafenwirtschaft (Hafenbetreiber und Hafenerbetriebe) und die Bundesagentur für Arbeit (BA) zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Kosten der Maßnahme tragen die Hafenwirtschaft und die BA mit ihren Agenturen für Arbeit und die Jobcenter.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahme hat eine Laufzeit bis einschließlich 2021.

5.2 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für neue Herausforderungen qualifizieren

Ausgangslage

Häfen bieten vielfältige attraktive, interessante und oft hochqualifizierte Arbeitsplätze. Um in den Häfen einen schnellen und sicheren Umschlag zu gewährleisten, sind hochqualifizierte Facharbeiter nötig: z.B. an den Umschlaggeräten ebenso wie beim Containertransport im Hafen, beim Anschlagen von Lasten, bei der Warenannahme, der Distribution und beim Containerchecken.

Die Arbeitsprofile im Hafen sind einem stetigen Wandel unterworfen, der sich in jüngster Zeit aufgrund der technologischen Entwicklungen beschleunigt. Der wachsende Automatisierungsgrad in der Hafenlogistik, die zunehmende Bedeutung der warenbegleitenden Informationsströme sowie die Bewältigung wachsender Transportmengen durch Innovationen bei der Schnittstellenorganisation und der Prozessabwicklung steigern das Anforderungsprofil an die Qualifikation der Mitarbeiter auf allen Ebenen.

Um im Wettbewerb um qualifizierte Fachkräfte bestehen zu können und die eigenen Mitarbeiter im Unternehmen zu halten, ist die Positionierung als attraktiver Arbeitgeber ein wichtiger Faktor. Vergütung allein reicht nicht aus, um Arbeitnehmer für ein Unternehmen zu gewinnen und im Unternehmen zu halten. Laut einer weltweiten Umfrage von *Logistik Heute* und Europhia Consulting unter über 700 Logistikern sind für Arbeitnehmer vor allem Unternehmen attraktiv, die über eine Unternehmenskultur verfügen, mit der man sich identifizieren kann, in denen ein gutes Betriebsklima herrscht, die einen sicheren Arbeitsplatz gewährleisten und die in Trainings und Coachings investieren.¹¹²

Auch im Bereich Logistik ist die Nachfrage nach qualifizierten Fachkräften groß. Es fehlen vor allem IT-Fachleute, Ingenieure und Betriebswirte. Auch ein Mangel an Fachkräften mit kaufmännischer Ausbildung sowie für die physische Logistik wird von den Unternehmen beklagt.¹¹³

Es ist Aufgabe der Sozialpartner, sich für Aus- und Weiterbildung und qualifizierte Beschäftigung einzusetzen, damit die Herausforderungen durch den Wandel der Arbeitsprofile sozialpartnerschaftlich gelöst werden.

Beschreibung der Maßnahmen

- Die **Hafenwirtschaft** wird dem Wandel der Arbeitsprofile und dem Fachkräftemangel weiterhin durch hochwertige Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten begegnen, damit den Häfen auch für die zukünftigen Herausforderungen ausreichend Fachkräfte zur Verfügung stehen.
- Die **Sozialpartner** werden sich auch in Zukunft kooperativ und nachhaltig für Aus- und Weiterbildung und qualifizierte Beschäftigung einsetzen.
- Die **Hafenwirtschaft** wird Aus- und Weiterbildungsangebote für Langzeitarbeitslose regelmäßig prüfen, und dort, wo es möglich ist, Langzeitarbeitslose bevorzugt einstellen.

¹¹² Zitiert in Bundesvereinigung Logistik: Management Summary zur Umfrage „Arbeitgeber Logistik“ Arbeitgeber mit Zukunft – der Wirtschaftsbereich Logistik, Eine Umfrage der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V., April 2012, S. 4.

¹¹³ Ebd., S. 9.

Auswirkungen

Den sich verändernden Arbeitsprofilen und neuen Anforderungen an die Qualifikation der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den Häfen wird durch Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen Rechnung getragen.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind die Sozialpartner verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Keine.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahmen sind Daueraufgaben.

5.3 Demografischen Wandel gestalten

Ausgangslage

Die Effekte des demografischen Wandels in den Häfen werden nach Auffassung der Gewerkschaft ver.di durch einen hohen Grad an physischer und psychischer Belastung durch so genannte Peak Situationen verschärft, die aus den Anforderungen der größer werdenden Schiffe resultieren.

Die Sozialpartner befinden sich in einem intensiven Dialog zu den Auswirkungen des demografischen Wandels. Das gemeinsame tarifpolitische Ziel ist es, an einzelnen Unternehmen ausgerichtete Instrumentarien zu entwickeln, um die Anforderungen und unterschiedlichen Erwerbsbiografien der Beschäftigten zukunftsfähig auszugestalten.

Einen wesentlichen Baustein soll dabei die Errichtung von Demografiefonds in gemeinsamer Verantwortung der Sozialpartner darstellen, aus dem die finanzielle Unterstützung für die jeweiligen betriebsbezogenen Anwendungen erfolgen soll.

Beschreibung der Maßnahmen

- Die **Hafenwirtschaft** wird dem demografischen Wandel bei den Hafenbeschäftigten im Dialog mit den Gewerkschaften dahingehend begegnen, als von den Sozialpartnern für die Umsetzung noch zu vereinbarenden unternehmensbezogener Instrumentarien so genannte Demografiefonds eingerichtet werden.
- Der **Bund** und die **Länder** prüfen, ob die Sozialpartner bei der Implementierung möglicher Fondsmodelle unterstützt werden können.

Auswirkungen

Durch die Errichtung von Demografiefonds für die Entwicklung betriebsbezogener Anwendungen, die zur Entlastung älterer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Kontext zunehmender Schiffsgrößenentwicklung und Ladungskonzentration führen, kann der demografischen Entwicklung im Hafenbereich begegnet werden.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind die Sozialpartner verantwortlich. Bund und Länder prüfen eine mögliche Unterstützung der Sozialpartner.

Haushaltsrelevanz

Eine mögliche Unterstützung der Sozialpartner durch den Bund würde den Bundeshaushalt, durch die Länder die Landeshaushalte belasten.

EU-Relevanz

Eine mögliche Förderung des Bundes muss sich im Rahmen des EU-Wettbewerbsrechts bewegen.

Umsetzungszeiträume

Eine Einigung der Sozialpartner soll möglichst 2016 erzielt werden.

5.4 Arbeitsbedingungen der Hafenbeschäftigten verbessern und Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz gewährleisten

Ausgangslage

Aufgrund des technischen Fortschritts kommen neue Herausforderungen der Arbeitnehmer z.B. beim Container- und Autoumschlag hinzu, die die Beschäftigten neben dem Schicht- und

Feiertagsdienst körperlich belasten. Weitere Aspekte des Wandels der Hafendarbeit sind ein hohes Maß an Lernbereitschaft und Flexibilität seitens der Beschäftigten.

Gesundheitsrisiken entstehen bei der Hafendarbeit durch eine Reihe von Faktoren, unter anderem durch prozessbezogene Kooperationserfordernisse, ständigen Arbeitsplatzwechsel, bewegte Transport- und Arbeitsmittel, ungeschützte und bewegliche Teile, herabfallende oder umstürzende Gegenstände sowie die besondere Lage und Abmessung der Arbeitsplätze. Kontinuierliche Überprüfung und Verbesserung des Arbeitsschutzes ist daher weiterhin bei der Hafendarbeit von besonderer Bedeutung. Deshalb sollte besonderes Augenmerk auf die altersangemessene Ergonomie und die Arbeitsorganisation gelegt werden.

Beschreibung der Maßnahmen

- Die **Hafenwirtschaft** wird die Beschäftigten wie in der Vergangenheit angemessen entlohnen, Aufstiegschancen ermöglichen und allen Hafenbeschäftigten Möglichkeiten zur Weiterbildung bieten sowie sichere und vor Gesundheitsgefahren geschützte Arbeitsplätze bereitstellen.
- Die **Hafenwirtschaft** wird die Arbeitsbedingungen der Hafenbeschäftigten, wo es erforderlich ist, im Dialog mit den Gewerkschaften kontinuierlich verbessern und dabei auf altersangemessene Gestaltung der Arbeitsplätze achten.

Auswirkungen

Die Maßnahmen führen dazu, dass die Hafenbeschäftigten wie bisher geeignete Arbeitsbedingungen mit angemessener Vergütung vorfinden und vor Gesundheitsgefahren bestmöglich geschützt werden.

Verantwortung

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt durch die Hafenwirtschaft (Hafenbetriebe) im Dialog mit den Gewerkschaften.

Haushaltsrelevanz

Keine.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahmen sind Daueraufgaben.

5.5 Anteil von Mitarbeiterinnen in den Häfen erhöhen

Ausgangslage

Hafenarbeiter müssen überall am Terminal einsetzbar sein und nicht nur eine spezielle Aufgabe beherrschen. Durch fortschreitende Automation und Veränderung der Arbeitsabläufe im Hafenumschlag werden die Arbeitsplätze in den Häfen für Frauen interessant und geeignet. Der Anteil von Frauen wird sich daher in Zukunft deutlich erhöhen. Auch wegen der demographischen Entwicklung sollten die Hafenbetriebe Frauen ausbilden und beschäftigen, um in Zukunft ihren Facharbeiterbedarf abdecken zu können.

Beschreibung der Maßnahmen

- Die **Hafenwirtschaft** wird wie bisher Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen gleichermaßen für Frauen und Männer anbieten.
- Die **Hafenwirtschaft** wird wie bisher Frauen und Männer ungeachtet ihres Geschlechts einstellen.
- Die **Hafenwirtschaft** wird wie in der Vergangenheit gleiche Arbeit von Frauen und Männern in gleicher Höhe entlohnen.
- Die **Hafenwirtschaft** wird wie bisher Führungspositionen unabhängig vom Geschlecht besetzen.
- Die **Hafenwirtschaft** wird weitere Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf entwickeln und umsetzen.

Auswirkungen

Durch mehr geschlechtsunabhängige Aus- und Weiterbildung, die Einstellung von Frauen und Männern bei gleicher Eignung, die Gewährleistung gleicher Bezahlung für gleiche Arbeit und die Besetzung von Führungspositionen unabhängig vom Geschlecht werden die Berufschancen von Frauen verbessert und dem Fachkräftemangel und dem demografischen Wandel Rechnung getragen. Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf unterstützen Frauen und Männer gleichermaßen bei der Wahrnehmung ihrer familiären Rechte und Pflichten.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist die Hafengewirtschaft (Hafenbetriebe) verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Keine.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen entsprechen den in der Gemeinschaftscharta der sozialen Grundrechte der Arbeitnehmer festgelegten Rechten, die in den Lissabon-Vertrag integriert wurden.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahmen sind Daueraufgaben.

6. Maßnahmen für die Gewährleistung angemessener Sicherheit und Gefahrenabwehr

6.1 Maßnahmen zum Schutz der See- und Binnenhäfen weiterentwickeln

Ausgangslage

Obwohl die Häfen zu den am besten geschützten Gliedern der Transportketten zählen, sind sie neuen Bedrohungen vor allem durch Terrorismus, Naturereignisse und Cyber-Angriffe ausgesetzt. Die Gewährleistung des Schutzes dieser Infrastrukturen ist eine Kernaufgabe staatlicher und unternehmerischer Sicherheitsvorsorge und wichtiges Thema der Sicherheitspolitik unseres Landes. Um das hohe Schutzniveau auch künftig erhalten zu können, ist der bisher beschrittene Weg der vertrauensvollen und konstruktiven Kooperation zum umfassenden Schutz der Häfen fortzusetzen und die Zusammenarbeit der relevanten Akteure aus Staat und Wirtschaft zu vertiefen und auszubauen.

Deutschland unterstützt im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit alle Bemühungen und Maßnahmen, die geeignet sind, die Verletzlichkeit vor allem der grenzüberschreitend wirkenden Infrastrukturen zu erkennen und zu minimieren. Dem Ausbau bestehender und der Förderung neuer bilateraler Kooperationen zum Austausch von Informationen und „best practice“ sowie zur Abstimmung von Maßnahmen zum Schutz grenzüberschreitender Kritischer Infrastrukturen kommt eine zentrale Rolle zu.

Beschreibung der Maßnahmen

- **Bund, Länder** und die **Hafenwirtschaft** führen eine offene Risikokommunikation für die Weiterentwicklung präventiver und reaktiver Maßnahmen zum Schutz der Häfen.
- **Bund, Länder** und **Hafenwirtschaft** orientieren sich bei der Weiterentwicklung der Maßnahmen an der Vermeidung unnötiger Belastungen der Häfen durch Schutzmaßnahmen.
- **Bund, Länder** und **Hafenwirtschaft** sehen in risikobasierten Stichprobenkontrollen ein adäquates Mittel zur Gewährleistung der Ladungssicherheit.
- Die **Länder** werden sich bei der Weiterentwicklung von Gefahrenabwehrmaßnahmen untereinander abstimmen, um möglichst bundeseinheitliche Verfahren anzuwenden.
- Der **Bund** setzt sich in den zuständigen internationalen Organisationen für die Fortentwicklung angemessener, international verbindlicher Standards für die schiffahrts- und hafenbezogene Gefahrenabwehr ein.
- Der **Bund** setzt sich für eine internationale Harmonisierung von Gefahrenabwehrmaßnahmen ein, wo dies möglich ist.
- Der **Bund** unterstützt den Austausch von Informationen, „best practice“ und die Abstimmung von Maßnahmen zum Schutz grenzüberschreitender Infrastrukturen auf internationaler, europäischer und bilateraler Ebene.
- Der **Bund** wird sich auf internationaler Ebene weiterhin gegen unverhältnismäßige und wettbewerbsverzerrende Gefahrenabwehrmaßnahmen wenden.

Auswirkungen

Die Weiterentwicklung von Gefahrenabwehrmaßnahmen im Rahmen der offenen Risikokommunikation gewährleistet einen angemessenen Schutz und vermeidet unnötige Belastungen der Häfen. Risikobasierte Stichprobenkontrollen haben sich als wirksames Mittel zur Gefahrenabwehr erwiesen. Die Abstimmung der Länder bei der Weiterentwicklung von Maßnahmen verhindert unnötigen bürokratischen Aufwand und Mehrfacharbeit. Durch eine internationale Harmonisierung der Gefahrenabwehrmaßnahmen und den Austausch von Informationen und „best practice“ werden Wettbewerbsverzerrungen und unverhältnismäßigen Maßnahmen vorgebeugt.

Verantwortung

Für die Weiterentwicklung der Gefahrenabwehrmaßnahmen sind der Bund, die Länder und die Hafenwirtschaft (Hafenbetreiber) gemeinsam verantwortlich. Die Zuständigkeit für die Fortentwicklung der Maßnahmen auf internationaler, europäischer und bilateraler Ebene liegt beim Bund.

Haushaltsrelevanz

Die Umsetzung der Gefahrenabwehrmaßnahmen wird überwiegend durch die Hafenwirtschaft finanziert.

EU-Relevanz

Mit den Maßnahmen wird unter anderem die europäische *Verordnung (EG) Nr. 725/2004* umgesetzt. Der Bund stimmt sich bei der Weiterentwicklung der Gefahrenabwehrmaßnahmen mit den europäischen Partnern ab.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahmen sind Daueraufgaben.

6.2 IT in den Häfen und den Logistikketten schützen

Ausgangslage

Der IT-Einsatz in der Hafenwirtschaft und Logistik wird sich in Zukunft exponentiell verstärken, wodurch die Abhängigkeiten der Logistik von reibungslos funktionierender IT wachsen. Systeme zur Fertigungs- und Prozessautomatisierung – zusammengefasst unter dem Begriff Industrial Control Systems (ICS) – werden in nahezu allen Infrastrukturen eingesetzt, die physische Prozesse abwickeln¹¹⁴, also auch in den Häfen.

Diese Systeme sind zunehmend Cyber-Angriffen ausgesetzt, z.B. durch Infektion von Steuerungskomponenten mit Schadsoftware über Büronetze, Einschleusen von Schadsoftware über Wechseldatenträger und externe Hardware, Social Engineering, menschliches Fehlverhalten und Sabotage oder Einbrüche über Fernwartungszugänge. Die stetige Weiterentwicklung und Professionalisierung der Angreifer und ihrer Angriffsmethoden führen zu einer erhöhten Bedrohungslage für die Informationssicherheit.¹¹⁵

¹¹⁴ Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik: Die Lage der IT-Sicherheit in Deutschland 2014, November 2014, S. 14.

¹¹⁵ Ebd. S. 25.

Durch Konkurrenzausspähung entwendete interne Informationen z.B. über Mitbewerber und deren Produkte können geldwerte Vorteile im globalen Wettbewerb darstellen. Cyber-Angriffe durch staatliche Nachrichtendienste mit dem Ziel der Wirtschaftsspionage können ebenfalls erfolgen. Im militärischen Sektor wird der Cyber-Raum inzwischen vielfach als weitere wichtige Domäne neben den klassischen militärischen Feldern Land, See, Luft und Weltraum angesehen.¹¹⁶

Die Bundesregierung verfolgt beim Schutz Kritischer Informationsinfrastrukturen strategisch und in der operativen Umsetzung einen ganzheitlichen Ansatz, in dessen Rahmen in den Jahren 2005 und 2006 in Zusammenarbeit mit Betreibern Kritischer Infrastrukturen der Umsetzungsplan KRITIS entstand. Mit der Veröffentlichung des Umsetzungsplans im Jahr 2007 wurde diese öffentlich-private – inzwischen UP KRITIS genannte – Zusammenarbeit institutionalisiert. Gemeinsames Ziel ist es, den Schutz der Kritischen Infrastrukturen branchen- und sektorübergreifend zu verbessern. Die branchenübergreifende Zusammenarbeit von Wirtschaft und Staat im UP KRITIS hat sich zu einem Erfolgsmodell entwickelt.¹¹⁷

Die Hafenwirtschaft ist aufgefordert, gemeinsam mit der Bundesregierung an der Umsetzung der Cyber-Sicherheitsstrategie für Deutschland mitzuwirken. Ziel muss sein, dass die Umsetzung dieser Schutzmaßnahmen nicht nur die eigenen Geschäftsprozesse sichert, sondern auch den Wirtschaftsstandort Deutschland und die internationale Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes fördert.

Mit dem am 25.07.2015 in Kraft getretenen Gesetz zur Erhöhung der Sicherheit informationstechnischer Systeme (IT-Sicherheitsgesetz) liegt eines der ersten konkreten Ergebnisse der Digitalen Agenda der Bundesregierung vor. Das Gesetz beschreibt Anforderungen an die IT-Sicherheit Kritischer Infrastrukturen, also der Einrichtungen, die für das Gemeinwesen von zentraler Bedeutung sind, wie etwa im Sektor Transport und Verkehr. Die Betreiber Kritischer Infrastrukturen sollen künftig einen Mindeststandard an IT-Sicherheit einhalten und erhebliche IT-Sicherheitsvorfälle an das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) melden.

¹¹⁶ Ebd. S. 24

¹¹⁷ Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik: UP KRITIS – Öffentlich-private Partnerschaft zum Schutz Kritischer Infrastrukturen, Februar 2014, S. 6.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** und die **Hafenwirtschaft** werden die Umsetzung der Cyber-Sicherheitsstrategie in den Häfen vorantreiben.
- Die **Hafenwirtschaft** beteiligt sich im Rahmen des bestehenden Arbeitskreises „Arbeitskreis Sicherheit in der Logistik“ des BMVI an der Ausgestaltung der Rechtsverordnung zum IT-Sicherheitsgesetz.
- Die **Hafenwirtschaft** wird die Umsetzung der Cyber-Sicherheitsstrategie voranbringen sowie die Vorgaben des IT-Sicherheitsgesetzes umsetzen, soweit sie von den gesetzlich festzulegenden Voraussetzungen betroffen ist.
- Der **Bund** achtet darauf, dass es im Zuge der Umsetzung des IT-Sicherheitsgesetzes nicht zu Doppelregelungen hinsichtlich der Vorgaben des EU- und internationalen Rechts kommt.

Auswirkungen

Die Umsetzung der Cyber-Sicherheitsstrategie und des IT-Sicherheitsgesetzes führen zu einem höheren Schutzniveau der IT-Systeme und -Infrastrukturen vor Cyber-Angriffen und ermöglicht eine kontinuierliche Anpassung des Schutzes an neue Bedrohungslagen. Um die Rechtsklarheit zu erhalten, müssen Doppelregelungen zwischen dem IT-Sicherheitsgesetz und europäischen und internationalen vermieden werden.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind der Bund und die Hafenwirtschaft (Hafenbetreiber und Hafengebiete) verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Die Umsetzung der Vorgaben des IT-Sicherheitsgesetzes wird überwiegend durch die Hafenwirtschaft finanziert, soweit sie von den gesetzlich festzulegenden Voraussetzungen betroffen ist.

EU-Relevanz

Mit der Maßnahme wird die NIS-Richtlinie der EU umgesetzt.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahmen sind Daueraufgaben.

7. Maßnahmen für die bessere Koordinierung der Hafenpolitik

7.1 Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern in der Hafenpolitik intensivieren

Ausgangslage

In den letzten Jahren verzeichnet das BMVI einen starken Aufgabenzuwachs im Bereich der See- und Binnenhäfen. Insbesondere die

nationale

- Infrastrukturpolitik (Forderungen der Länder bezüglich der Umsetzung der Ahrensburger Liste und der Düsseldorfer Liste),
- Investitionspolitik (Forderungen der Länder nach Förderung des Ausbaus der Häfen für die Offshore-Windenergie),
- Sicherheitspolitik (Schutz kritischer Infrastrukturen),
- Umwelt- und Klimapolitik (Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen),

aber auch die **europäische** (Wahrnehmung der Bundes- und Landesinteressen bei der Verhandlung und Umsetzung von EU-Verordnungen, Richtlinien und Leitlinien)

- Wirtschaftspolitik (geplante VO zur europäischen Hafenpolitik, Konzessionsrichtlinie, Beihilfeleitlinien),
- Infrastrukturpolitik (TEN),
- Umweltpolitik (Richtlinie für den Aufbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe, VO über invasive Arten)

fordern in zunehmendem Maße ein Tätigwerden des Bundes in Hafenangelegenheiten.

Eine rechtzeitige Information und Einbindung des Bundes in die Hafenplanungen der Länder würde den Bund in die Lage versetzen, auf nicht mit den Bundesvorstellungen korrespondierende Planungen hinweisen und daraus resultierende Probleme aufzeigen zu können. Vom Bund unterstützte Projekte würden an Gewicht gewinnen und ihre Umsetzung erleichtert.

Während die Verfahren des Bundes die Länder bei strategischen Planungen und Vorhaben mit Hafenrelevanz einbeziehen, wie z.B. BVWP, Seeverkehrsprognose, und Nationales Hafenkonzept, ist dies umgekehrt nicht ausreichend der Fall.

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen wird sich jedoch nur dann aufrechterhalten und verbessern lassen, wenn die Aufgabenteilung und die Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern optimal funktionieren.

Beschreibung der Maßnahmen

- Die **Länder** werden den Bund frühzeitig an der Hafentwicklungsplanung beteiligen.
- Die **Länder** werden den Bund an der Erarbeitung der landesspezifischen Hafenkonzepte beteiligen.
- Der **Bund** und die **Länder** werden sich gegenseitig alle relevanten Informationen frühzeitig zur Verfügung stellen, die für die Vertretung der Interessen der Häfen auf europäischer und internationaler Ebene erforderlich sind.
- Der **Bund** wird bei der Umsetzung europäischer hafenbezogener Regelungen durch die Länder eine stärker koordinierende Rolle einnehmen.
- Der **Bund** und die **Länder** werden die Hafeninteressen der Binnenländer in der Hafenspolitik stärker in einem Arbeitskreis Häfen berücksichtigen.

Auswirkungen

Die rechtzeitige Beteiligung des Bundes an den Hafentwicklungsplanungen und an den Hafenkonzepten der Länder unterstützt eine zielgerichtete Infrastrukturplanung und Förderpolitik. Die umfassendere Bereitstellung von Informationen erlaubt eine bessere Vertretung der hafenpolitischen Interessen auf europäischer und internationaler Ebene durch den Bund. Die stärkere Koordination der Umsetzung europäischer Regelungen durch den Bund führt zu einer einheitlicheren Umsetzung der Regelungen bzw. verhindert unterschiedliche Regelauslegungen. Die Beteiligung der Binnenländer an einem Arbeitskreis Häfen fördert die Vernetzung der See- und Binnenhäfen und berücksichtigt die Interessen der Binnenhäfen.

Verantwortung

Für die Ermöglichung einer früheren Beteiligung des Bundes an Hafentwicklungsplanungen und die Bereitstellung von Informationen sind die Länder verantwortlich. Die Bildung eines Arbeitskreises Häfen erfolgt gemeinsam durch Bund, Länder und Verbände.

Haushaltsrelevanz

Keine.

EU-Relevanz

Die Vertretung hafenpolitischer und hafenwirtschaftlicher Interessen auf EU-Ebene wird verbessert.

Umsetzungszeiträume

Die Maßnahmen sind Daueraufgaben. Die Errichtung des Bund-Hafenländer-Arbeitskreises soll 2016 erfolgen.

Quellenverzeichnis

1. *bremenports* GmbH & Co. KG (Internetartikel): German Ports – erfolgreiche Kooperation im Hafenmarketing, März 2015
2. *bremenports* GmbH & Co. KG, Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V., Hafen Hamburg Marketing e.V., Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern e.V., Seaports of Niedersachsen GmbH: German Ports Guide, Juni 2014
3. Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik: Die Lage der IT-Sicherheit in Deutschland 2014, November 2014
4. Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik: UP KRITIS – Öffentlich-private Partnerschaft zum Schutz Kritischer Infrastrukturen, Februar 2014
5. Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten: Masterplan Schwergut, August 2015
6. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2014 Teil I Nr. 40: Dritte Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt vom 13. August 2014
7. Bundesministerium des Inneren: Nationale Strategie zum Schutz Kritischer Infrastrukturen (KRITIS-Strategie), Juni 2009
8. Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft: GAK-Rahmenplan ab 2015 - Förderbereich "Küstenschutz", März 2015
9. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Aktionsplan Anpassung der Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel, November 2012
10. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung, Juni 2013
11. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationales Hafenkonzzept für die See- und Binnenhäfen, Juli 2009
12. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationales Verkehrslärmschutzpaket II „Lärm vermeiden – vor Lärm schützen“, August 2009
13. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 05. Dezember 2012
14. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen vom 23.11.2011
15. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Pressemitteilung): Deutschland beantragt EU-Förderung in Milliardenhöhe, März 2015
16. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Gemeinsame Erklärung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehr der Volksrepublik China über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Seeschifffahrt, 2014
17. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, 2014

18. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Innovative Seehafentechnologien II (ISETEC II) Volkswirtschaftliche Bewertung der Forschungsinitiative, Dezember 2012
19. Bundesregierung: Weiterentwickelte Demografiestrategie: Politik für alle Generationen, September 2015
20. Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.: Binnenschifffahrtsreport, März 2014
21. Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.: Mobilitätsagenda der deutschen Industrie, April 2013
22. Bundesvereinigung Logistik: Management Summary zur Umfrage „Arbeitgeber Logistik“ Arbeitgeber mit Zukunft – der Wirtschaftsbereich Logistik, Eine Umfrage der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V., April 2012
23. BVU, ITP, IVV, PLANCO: Verflechtungsprognose 2030 Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs, Juni 2014
24. Center for Economic Policy Research: Reducing Transatlantic Barriers to Trade and Investment - An Economic Assessment, March 2013
25. Danish Ministry of the Environment: Economic Impact Assessment of a NOX Emission Control Area in the North Sea, 2012
26. Der Senator für Wirtschaft und Häfen: Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen, Vorlage für die Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen am 8. Februar 2012, Januar 2012
27. DESTATIS: Verkehr Aktuell, November 2014
28. Deutscher Industrie- und Handelskammertag (Pressemitteilung): Statistiken zum Außenhandel, 2014
29. European Center for Policy Studies im Auftrag von ESPAS: The Global Economy in 2030: Trends and Strategies for Europe, November 2013
30. EUROSTAT: Maritime Ports Freight and Passenger Statistics, Februar 2014
31. Europäische Union: Richtlinie 2012/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen.
32. Europäische Union: Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, Brüssel Oktober 2014
33. Europäische Union: Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU
34. Expertenkommission „Stärkung von Investitionen in Deutschland“: Stärkung von Investitionen in Deutschland, April 2015
35. Fraunhofer-Institut für Fabrikbetrieb und -automatisierung IFF (Pressemitteilung): Potenziale der »Digitalen Logistik« richtig ausschöpfen, Oktober 2013
36. Germany Trade and Invest: Russische Wirtschaft rutscht tiefer in die Rezession, August 2015

37. Germany Trade and Invest: Pressemitteilung – Wohin steuert die Weltwirtschaft in Zeiten globaler Konflikte?, Juli 2014
38. Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (HWWI): Prognose der wirtschaftlichen Entwicklung bis 2030 in Bayern und Deutschland, Oktober 2013
39. Hamburg Port Authority: Hamburger Hafen – Digitales Tor zu Welt, kein Datum angegeben
40. Handelsblatt: Großes Interesse von Investoren (Presseartikel), Juli 2011
41. Industrie- und Handelskammer Nord: Die nationale Bedeutung der Seehäfen, 2009
42. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen (Kurzfassung), 2011
43. Institut für Weltwirtschaft: Weltkonjunktur im Herbst 2014, September 2014
44. Internationale Seeschiffahrtsorganisation: Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe MARPOL Anlage VI
45. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD: Deutschlands Zukunft gestalten, Dezember 2013
46. Maritime LNG Plattform: Die Markteinführung von LNG in Deutschland: Relevante Faktoren und Aspekte, Januar 2015
47. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Binnenhäfen im Spannungsfeld konkurrierender Nutzungsinteressen, 2010
48. MWP, IHS, UNICONSULT, Fraunhofer CML: Seeverkehrsprognose 2030, Mai 2014
49. MWP, UNICONSULT, Fraunhofer CML: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger, Mai 2014
50. Niedersachsen Ports: Mehr Beschäftigte in den Seehäfen (Pressemitteilung), März 2014
51. Niedersächsischer Landtag: Sitzung des Niedersächsischen Landtages am 24.10.2014 - TOP 31: Antwort vom Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Olaf Lies auf die mündliche Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Gabriela König, Jörg Bode und Horst Kortlang.
52. North Sea Consultation Group: The impact on short sea shipping and the risk of modal shift from the establishment of an NOx emission control area, July 2013
53. Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung: Looking to 2060: Long-term Global Growth Prospects, November 2012
54. Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung: OECD-Wirtschaftsausblick 2014, November 2014
55. PBL Netherlands Environmental Assessment Agency: Assessment of the environmental impacts and health benefits of a nitrogen emission control area in the North Sea, May 2012
56. Planco Consulting GmbH: Fortschreibung der Berechnung zur „Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens“ für das Jahr 2012 (Management Summary), September 2013
57. PLANCO Consulting GmbH: Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen, Januar 2013

58. PLANCO Consulting GmbH: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung – Seeverkehrsprognose, April 2007
59. Randelhoff: Kaum bekannt, aber sehr wichtig: Short Sea Shipping, Internetveröffentlichung vom 18.09.2014, <http://www.zukunft-mobilitaet.net>
60. Richter Dr., Bode, Köper Dr.: Demografischer Wandel in der Arbeitswelt, August 2012
61. Statistisches Bundesamt (Pressemitteilung) 2013: Höchster Ausfuhrüberschuss mit den Vereinigten Staaten, November 2014
62. Transport Consultancy: Volkswirtschaftliche Bewertung der Forschungsinitiative ISETEC II, Dezember 2012
63. Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (Stellungnahme): ISETEC III, November 2014
64. Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS): Verbandsverzeichnis (Jubiläumsausgabe), 2009

Bildnachweis:

*Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie
Seaports of Niedersachsen GmbH/ J. Müller AG
Hamburger Hafen und Logistik AG*