

Stellungnahme des Lenkungskreises „Häfen/Schifffahrt“
zum Entwurf des
„Nationalen Hafenkonzeptes der Bundesregierung für die See- und Binnenhäfen“
(Stand vom 19. Februar 2009)

Zu den Zielen des Nationalen Hafenkonzeptes

1. Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt den Entwurf des Hafenkonzeptes als einen zentralen Bestandteil der Umsetzung des Masterplans Güterverkehr und Logistik.
2. Die Leistungsfähigkeit der Häfen und der Hafenanbindungen ist von entscheidender Bedeutung für die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Deutschland und seiner Arbeitsplätze. Weil die notwendigen Investitionen und Verbesserungsmaßnahmen planmäßig und koordiniert vorbereitet werden müssen, ist ein Nationales Hafenkonzept erforderlich. Daran ändert auch der aktuelle Rückgang der Güterströme nichts. Mit dem Ende der Wirtschaftskrise werden die bekannten infrastrukturellen Engpässe erneut und unvermindert zum Tragen kommen.
3. Das Deutsche Verkehrsforum plädiert für die zügige und vollwertige Umsetzung der investiven Projekte und der Maßnahmen zur Optimierung der logistischen Ketten, die von den Seehäfen, Binnenhäfen, Hinterlandverbindungen und Binnenwasserstraßen gebildet werden.
4. Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt darum, dass der gezielte Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen ein ausdrücklicher Handlungsschwerpunkt des Hafenkonzeptes werden soll. Die vorgesehene Konzentration auf die gesamtwirtschaftlich relevanten Engpässe (Hauptverkehrsachsen und Knoten) ist angesichts beschränkter öffentlicher Mittel richtig. Zu betonen ist, dass die erfolgreiche Umsetzung des Vernetzungsziels des Hafenkonzeptes und die Beseitigung von Engpässen an Schlüsselstellen im Netz auch erheblich zur Entlastung von Umwelt und Klima beitragen.
5. Die Verkehrswirtschaft steht hinter der Zielsetzung, Verkehrsabläufe noch effizienter, umwelt- und klimafreundlicher zu machen. Hierfür setzten sich die Unternehmen des Hafen- und Schifffahrtssektors und ihre logistischen Partner in der Transportkette aktiv mit erheblichen Investitionen ein. Umwelt- und Klimaschutz sind feste Bestandteile der Unternehmenspolitik. Die Rahmenbedingungen hierfür müssen aber wettbewerbsneutral gestaltet werden. Auf internationaler Ebene ist zukünftig wesentlich mehr Einheitlichkeit bei den Umweltauflagen notwendig.

6. Wir unterstützen nachdrücklich die Zielsetzung, nationale Handlungsspielräume zur erfolgreichen Weiterentwicklung des Logistikstandortes Deutschland zu nutzen, relevante EU-Vorschriften in Deutschland 1:1 umzusetzen und eine stärkere Harmonisierung von internationalen Wettbewerbsbedingungen herbeizuführen.
7. Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt außerdem die Zielsetzung einer ausgewogenen, am Kosten-Nutzen-Verhältnis orientierten Politik der Lieferkettensicherheit. Internationale Sicherheitsvorschriften müssen zwischen den Partnerländern des Welthandels deutlich stärker vereinheitlicht werden. Das Dickicht verschiedener Sicherheitsgesetze muss konsolidiert und der bürokratische Aufwand für die Unternehmen deutlich begrenzt werden.

Zu den Maßnahmen im Einzelnen

1. Der Ausbau der seewärtigen Zufahrten, wie im Entwurf zum Hafenkonzept beschrieben, ist notwendig. Die skizzierten Maßnahmen begrüßen wir. Die Fahrrinnenanpassung der Unterweser ist im Abschnitt 1.1 zu ergänzen.
2. Die Engpässe im Hinterlandverkehr erfordern handfeste, gezielte Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur bei Schiene, Binnenwasserstraße und Straße. Die im Hafenkonzept Abschnitt 1.2 genannten Hauptentwicklungsmaßnahmen sind zeitkritisch. Sie können nicht durch andere Mittel der Effizienzsteigerung ersetzt werden. Darum müssen die erforderlichen öffentlichen Mittel für diese Kernprojekte mit höchster wirtschaftspolitischer Priorität auch nach dem Auslaufen der Mittel aus den Konjunkturpaketen bereitgestellt werden. Die Projekte sind durchzufinanzieren. Die Einordnung als „langfristige Aufgabe“ darf nicht bedeuten, dass die Ertüchtigung der Hinterlandanbindungen zur haushaltspolitischen Disposition steht.
3. Die Projektliste infrastruktureller Ausbaumaßnahmen ist hinsichtlich der Binnenwasserstraßen ergänzungsbedürftig (Schleusen, Fahrrinnenanpassungen, Brücken). Der Hinterlandverkehr in Deutschland hat außerdem im europäischen Kontext eine erhebliche Bedeutung; so sind auch konzeptionelle Antworten für die Verknüpfung mit den ARA-Häfen erforderlich (Reaktivierung des Eisernen Rheins; Fortführung der Betuwe-Linie).
4. Die Binnenhäfen sollen zukünftig als multimodale Umschlagplätze eine noch stärkere Rolle spielen. Die Ertüchtigung von Binnenhäfen durch die Verbesserung der wasser- und landseitigen Anbindung wird daher nachdrücklich unterstützt.
5. Warenumschlag bedeutet Wertschöpfung. Gerade die Funktion als Umschlagplatz im Zentrum Europas – für Güter ebenso wie für Know-How – macht Deutschland wirtschaftlich attraktiv. Diese Grundlage von Arbeit und Wohlstand darf nicht in Frage gestellt werden. Die Aufgabe, „Transitverkehr optimal zu gestalten“ und „unnötige Wege zu vermeiden“, ist tagtägliche Arbeit der Logistikunternehmen. Die Aufgabe der Öffentlichen Hand besteht darin, die Arbeitsbedingungen für die Transporteure im Rahmen eines effizienten, multimodalen Verkehrssystems so zu optimieren, dass die spezifischen Stärken jedes Verkehrsträgers bestmöglich genutzt werden. Die Logistikwirtschaft am Standort Deutschland hat ein Eigeninteresse daran, aus grenzüberschreitenden

Verkehren eine möglichst hohe Wertschöpfung zu erzielen – etwa durch die Verknüpfung mit zusätzlichen Produktionsschritten und Dienstleistungen. Dies geschieht bereits sehr erfolgreich.

6. Die Verfahren der Beantragung und Gewährung von Fördermitteln für den Bau bzw. Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs sollten vereinfacht und weniger zeit- und arbeitsintensiv gestaltet werden. Dies ist in Abschnitt 1.6 zu ergänzen.
7. Der Entwurf zum Hafenkonzept benennt in Abschnitt 1.7 Beiträge der Länder, der Hafenwirtschaft, der Transporteure und der Verlader zur Verbesserung der Infrastrukturen, der Suprastrukturen und der Transportabläufe. Die Anpassung der Suprastrukturen an die prognostizierten Umschlagsmengen und der multifunktionale Ausbau der Binnenhäfen sind Investitionen, die die Hafenwirtschaft nach Kräften leisten wird. Seehäfen und Binnenhäfen werden außerdem gemeinsam mit den Transporteuren nach Möglichkeiten suchen, um die strategische Kooperation zu vertiefen und die Seehafenflächen durch Lagerung und Verteilung in Hinterlandhubs zu entlasten. Hierzu haben ZDS und BÖB die Arbeitsgruppe „Konzeptionelle Vernetzung“ gegründet, in die auch Vertreter des BDB, des Arbeitskreises Automobillogistik im DSLV und des Bundesverkehrsministeriums eingeladen sind. Damit diese Strategie Erfolg hat, müssen Bund, Länder und Kommunen durch Fördermaßnahmen und verkehrstechnische Anbindung für günstige Rahmenbedingungen sorgen.
8. Auch die im Konzept geforderte Flexibilisierung der Rampenzeiten (24-Stunden-Betrieb) ist ein wichtiger Beitrag zu mehr Effizienz. Der Dialog mit der verladenden Wirtschaft, den Gewerkschaften und den Vertretern der Kommunen kann aber nur mit Unterstützung der politischen Entscheidungsträger auf Bundes- und Landesebene zum Erfolg geführt werden.
9. Private Kapitalgeber sind bei der Errichtung von Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen von PPP einzubinden, wenn ein Projekt dadurch schneller und effizienter realisiert werden kann. Für die Infrastruktur der Häfen und ihre Anbindung bleibt allerdings die Öffentliche Hand in der Verantwortung, sonst drohen Wettbewerbsverzerrungen und Nachteile für den Standort Deutschland.
10. See- und Binnenhäfen und deren Anbindungen sind von übergeordneter volkswirtschaftlicher Bedeutung für den Standort Deutschland. Daher benötigt der Bund ein strategisches Konzept zur Entwicklung dieses Sektors. Länderübergreifende Standortkonzepte in Form von Raumordnungsplänen des Bundes aufzustellen, erscheint aber nur dann sinnvoll, wenn Abstimmungsmängel und Fehlinvestitionen im Gesamtsystem feststellbar sind. So lange dies nicht der Fall ist, kann der Bund seine Strategie in der bewährten Form im Dialog mit den Ländern in die Standort- und Infrastrukturplanung einbringen. Prioritäre Ausbauprojekte sind weitgehend zwischen Bund, Küstenländern und Hafenwirtschaft abgestimmt. Kurz- und mittelfristig dürften die in Abschnitt 1.9 des Nationalen Hafenkonzeptes vorgesehenen Teilraumordnungspläne nicht erforderlich sein.
11. Die Einbeziehung der Binnenhäfen in die Energiesteuerangleichung an das Niveau europäischer Wettbewerber, welche der Bund bei den Seehäfen durchgeführt hat, wird begrüßt.
12. Die Flexibilisierung der Zollabfertigungszeiten in den Häfen und der Abbau bürokratischer Hindernisse für die Binnenschifffahrt werden begrüßt.

13. Zur effektiven internationalen Vermarktung des Seehafenstandortes Deutschland ist die Einbindung der Initiative „Seaports of Germany“ in die Aktivitäten des Logistics Council Germany (LCG) ein notwendiger Schritt.
14. Weil die deutschen Häfen und Reeder im internationalen Wettbewerb stehen und Umweltvorschriften erhebliche Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Häfen und der Schifffahrt haben, müssen Emissionsgrenzwerte, Abgaben und klimapolitische Anforderungen international abgestimmt sein. Diese Abstimmung darf nicht nur „nach Möglichkeit“, sie muss vielmehr zwingend vorgenommen werden.
15. Die Verlängerung und Vereinfachung des Modernisierungsprogramms für Binnenschiffsantriebe wird begrüßt.
16. Eine wichtige Zielsetzung des Hafenkongzeptes ist der strategische Ausbau der Position der Binnenhäfen als multimodale Knoten in einem leistungsfähigen Hinterlandnetz. Hierfür benötigen die Binnenhäfen freie Entwicklungsflächen. Die seit längerem zu beobachtende Beschneidung der räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Binnenhäfen durch die weitgehende Umwidmung von Hafentflächen zu Wohngebieten ist mit diesem Ziel nicht zu vereinbaren. Nach Aussage des Entwurfes zum Hafenkongzept sollen die Kommunen die Hafeninteressen insoweit stärker berücksichtigen. Zu beantworten ist die Frage, wie der Bund dieser Zielsetzung im konkreten Fall Nachdruck verleihen kann.
17. Die internationale Vereinheitlichung von Sicherheitsstandards für die Lieferkette ist für die gesamte Verkehrswirtschaft und die Verloader von höchster Dringlichkeit. Wir begrüßen die hierauf gerichteten Maßnahmen, die der Entwurf des Nationalen Hafenkongzeptes vorsieht. Die Leitlinien müssen sein: Strikte Orientierung am Kosten-Nutzen-Verhältnis, keine Doppel- und Mehrfachkontrollen, risikoorientierte Stichproben an Stelle von bürokratischen 100%-Kontrollen, keine Errichtung neuer Handelsbarrieren und keine Schaffung künstlicher Ineffizienzen in den Güterströmen.

27. März 2009