



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Freiheit
Einheit
Demokratie

Nationales Hafenkonzzept für die See- und Binnenhäfen

17. Juni 2009

Inhalt

I.	<i>Einleitung</i>	3
II.	<i>Herausforderungen und Chancen</i>	10
1.	Hohes Wachstum des Güterumschlags in den Häfen	10
2.	Potenziale der europäischen Häfen	17
3.	Föderale Zuständigkeiten	20
4.	Steigende Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften	21
5.	Neue Anforderungen hinsichtlich Umwelt- und Klimaschutz	23
6.	Steigende Sicherheitsanforderungen	24
III.	<i>Ziele des Nationalen Hafenkonzepes</i>	27
1.	Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und -knoten voranbringen und Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigen	27
2.	Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern	28
3.	Ausbildung und Beschäftigung sichern und stärken	29
4.	Umwelt- und Klimaschutz fördern	30
5.	Sicherheit der Lieferketten optimieren	31
IV.	<i>Maßnahmen</i>	33
1.	Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und -knoten voranbringen und Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigen	34
1.1	Seewärtige Zufahrten ausbauen	34
1.2	Priorität für den Ausbau von Hinterlandanbindungen	37
1.3	Wasser- und landseitige Anbindung der Binnenhäfen verbessern	41
1.4	Förderung der europäischen Kurzstrecken-Seeschifffahrt	44
1.5	Förderung der Gleisanschlüsse optimieren	46
1.6	Grenzüberschreitende Verkehre optimieren	47
1.7	Durch Kombinierten Verkehr die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene unterstützen	49
1.8	Hafeninfrastrukturen verbessern, Suprastrukturen modernisieren und erweitern	51
1.9	Engpässe bei der Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen beseitigen	55
1.10	Hafenpolitik des Bundes strategischer ausrichten	57
2.	Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern	59
2.1	Wettbewerbsverzerrungen vermeiden und einheitliche Wettbewerbsbedingungen schaffen	59
2.2	Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume beseitigen	61
2.3	Schrankenlosen Europäischen Seeverkehrsraum schaffen	63
2.4	Einheitliche Energiebesteuerung für die Umschlagunternehmen prüfen	64
2.5	Optimierung und Flexibilisierung der Zollverfahren	65
2.6	Bürokratische Hindernisse für die Binnenschifffahrt abbauen	66
2.7	Vermarktung des Seehafenstandortes Deutschland intensivieren	68
2.8	Binnenschifffahrtsabgaben aus Wettbewerbssicht überprüfen	70
2.9	Kooperationen von Hafenstandorten und -unternehmen unterstützen	71
2.10	Auf neue Anforderungen der Industrie reagieren und Logistikketten optimieren	73
2.11	Marktausrichtung der Binnenhäfen verbessern	76

3. Ausbildung und Beschäftigung sichern und stärken	78
3.1 Aus- und Weiterbildungsinitiative für den Maritimen Cluster, die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen starten	78
3.2 Programme zur Qualifizierung und Integration von Langzeitarbeitslosen fortführen	80
3.3 Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen bei der Ausbildung fördern	82
3.4 Arbeitsbedingungen der Hafenbeschäftigten verbessern und Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz gewährleisten	84
4. Umwelt- und Klimaschutz fördern	86
4.1 Schadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärm in den Häfen und auf den Wasserstraßen reduzieren, Ökosysteme erhalten	86
4.2 Neue Antriebstechnologien und Kraftstoffe in der Schifffahrt fördern	90
4.3 Bevölkerung von Lärmmissionen des Hinterlandverkehrs entlasten	92
4.4 Flächennutzung/-verbrauch optimieren	94
5. Sicherheit der Lieferketten optimieren	97
5.1 Internationale einheitliche und verbindliche Standards zur Gefahrenabwehr fortentwickeln	97
5.2 Belastungen der Hafenwirtschaft durch Gefahrenabwehrmaßnahmen auf das erforderliche Maß beschränken	99
5.3 Einheitliche Umsetzung der Gefahrenabwehrmaßnahmen in Deutschland gewährleisten	100
5.4 Ausländische Investitionen bei Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit prüfen	102
Anlage	104
Umschlagwachstum in den Binnenhäfen	104
Nord-Ost-Cluster	105
Oberelbe-Cluster	106
Nord-West-Cluster	107
Rhein-Ruhr-Cluster	108
Rheinland-Cluster	109
Südwest-Cluster	109
Main-Donau-Cluster	110

I. Einleitung

Den See- und Binnenhäfen in der Bundesrepublik Deutschland kommt eine Schlüsselrolle für die gesamte Volkswirtschaft zu. Sie sind

- Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustausches,
- Knotenpunkte des Land- und Schiffsverkehrs,
- attraktive Standorte für Industrieunternehmen und das Dienstleistungsgewerbe,
- Zentren für logistische Aktivitäten,
- Schnittstellen für die Landverkehrsträger Straße und Schiene mit dem System Schiff/Wasserstraße.

Von den Transport- und Logistikketten über See- und Binnenwasserstraßen profitiert ganz Deutschland mit einer Vielzahl von komplementären Industrie- und Dienstleistungsbereichen, die in allen Regionen und Wirtschaftssektoren angesiedelt sind. Schifffahrtsbezogene Logistikwirtschaft ist aufgrund der starken Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft vom Außenhandel von besonders hoher struktureller und gesamtwirtschaftlicher Bedeutung. Die herausragende Stellung Deutschlands in der Exportwirtschaft wird ermöglicht durch ein hoch leistungsfähiges System von See- und Binnenhäfen in Verbindung mit guten wasserseitigen und landseitigen Anbindungen, wettbewerbsförderlichen Rahmenbedingungen und hoch entwickeltem logistischen Know-How. Als rohstoffarmes Land ist Deutschland auf Importe – insbesondere im Energiebereich (Erdöl, Erdgas) – angewiesen.

Im Jahr 2007 wurden von Deutschland Waren im Wert von 969 Mrd. € aus- und im Wert von 772,5 Mrd. € eingeführt. Damit waren sowohl die Ausfuhren als auch die Einfuhren so hoch wie nie zuvor.¹ Der Beitrag des Exports zum deutschen Bruttoinlandsprodukt ist zwischen 1995 und 2006 von 16 % auf über 23 % kräftig angestiegen. Mit dieser Entwicklung kann auch in Zukunft gerechnet werden.

Die Weltwirtschaft ist derzeit mit einer Finanzkrise von globalem Ausmaß konfrontiert. Zahlreiche Regierungen unternehmen Anstrengungen, die Auswirkungen dieser Krise auf die Realwirtschaft einzudämmen.

¹ Vgl. Statistisches Bundesamt 2008.

Prognosen zur kurzfristigen weltwirtschaftlichen Entwicklung im Kontext der Wirtschafts- und Finanzkrise sind zwar mit Unsicherheiten behaftet. Jedoch ist nicht zu erwarten, dass die derzeitige Konjunkturkrise auf lange Sicht den Trend zu zunehmender Globalisierung und internationaler Arbeitsteilung umkehren wird. Die Potenziale der Globalisierung sind bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Der Export wird auch zukünftig einen entscheidenden Wachstumsmotor der deutschen Wirtschaft darstellen. Die Zunahme des Welthandels und damit des Weltseeverkehrs als Folge der Globalisierung und internationalen Arbeitsteilung sind und bleiben die zentralen Chancen und Herausforderungen für unsere Häfen. Mit Blick auf das Jahr 2025 ist weiter davon auszugehen, dass der Welthandel und der Güterverkehr dynamisch wachsen werden. Vor diesem Hintergrund kommt einem leistungsfähigen Transport- und Logistiksystem als Motor für Wachstum und Beschäftigung eine hohe Bedeutung zu.

Bei der hier zugrunde gelegten Seeverkehrsprognose² handelt es sich um eine auf das Jahr 2025 zielende Vorhersage, die keine Aussagen über den zwischenzeitlichen Verlauf des Verkehrsaufkommens oder der Umschläge in den Seehäfen zwischen 2004 und 2025 macht. Betrachtet man z.B. die tatsächliche Entwicklung des Containerumschlags in den Nordrangehäfen³, so stellt man fest, dass der Containerumschlag in den Jahren 2005 bis 2008 deutlich höher war als die prognostizierte Entwicklung, die ein lineares Wachstum unterstellt. Sollte sich die konjunkturelle Schwächephase jedoch über einen längeren Zeitraum hinziehen, werden die Auswirkungen auf die Seeverkehrsprognose zu überprüfen sein.

Nach Einschätzung der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) vom April 2009 zeigen die weltweit aufgelegten Konjunkturprogramme bereits positive Wirkungen. Dies betreffe insbesondere die Volkswirtschaften der USA und Chinas. Höhere staatliche Ausgaben und eine Belebung des Kreditmarktes hätten die Nachfrage wieder etwas angekurbelt und damit auch Verbrauchervertrauen zurück gebracht. Mit einem Wiederaufschwung ist nach Auffassung der OECD 2010 zu rechnen.

² Planco (Seeverkehrsprognose) 2007.

³ Nordrangehäfen bezeichnet die wichtigsten kontinentaleuropäischen Häfen an der Nordsee (Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Wilhelmshaven, Antwerpen, Zeebrügge, Dünkirchen, Rotterdam, Amsterdam, Le Havre, Göteborg).

Die im Nationalen Hafenkonzept vorgesehenen Maßnahmen sollen insbesondere die internationale Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen verbessern. Zugleich tragen sie zur Überwindung der Konjunkturkrise bei und bieten damit die Chance, den Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt zu stärken. Von Beginn an wird die Umsetzung der in diesem Konzept geforderten Maßnahmen zu mehr Aufträgen in der Baubranche, mehr Arbeitsplätzen in der Hafen- und Logistikwirtschaft sowie den hafenbezogenen Industrien führen. Gleichzeitig zielt das Konzept darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft nachhaltig zu erhöhen und durch Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen Lebensgrundlagen heutiger und zukünftiger Generationen zu erhalten.

Wenn die Konjunkturkrise überwunden ist, wird der weltweite Warenaustausch wieder zunehmen. Damit wächst die Rolle der Transportwirtschaft als Schlüsselbranche für Deutschland. Der Umsatz in der gesamten Logistikbranche in Deutschland liegt bei rd. 190 Mrd. €⁴. Der nominale Umsatz in der Branche ist seit 2001 um jahresdurchschnittlich etwa 4,5 % gewachsen (zum Vergleich: Verarbeitendes Gewerbe: + 3 %). Damit zählt der Sektor zu den wachstumsstärksten in Deutschland. Am gesamten europäischen Logistikmarkt hat Deutschland mit knapp einem Viertel einen europaweit einzigartig hohen Anteil.

Deutschland verfügt über eine der besten und modernsten Verkehrsinfrastrukturen weltweit, mit einem dichten und leistungsfähigen Netz von Straßen, Schienen und Wasserstraßen. Die logistischen Systeme sind exzellent ausgebaut. Trotzdem reicht die bestehende Infrastruktur nicht aus, um das zu erwartende Güterverkehrswachstum zu bewältigen. Für Deutschland wird eine Zunahme der Güterverkehrsleistung zwischen 2004 bis 2025 um rd. 70 % vorhergesagt.⁵ Besonders stark wird der Seehafenhinterlandverkehr zunehmen: Das Aufkommen wird voraussichtlich um rd. 130 % von 195 Mio. t auf rd. 450 Mio. t steigen. Ziel der Bundesregierung ist es, die Spitzenstellung Deutschlands sowohl in Güterverkehr und Logistik, wie auch in der Verkehrsinfrastruktur dauerhaft zu sichern. Den damit verbundenen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen müssen sich Politik und Wirtschaft gleichermaßen stellen.

In den 17 größeren deutschen Seehäfen und ca. 250 Binnenhäfen werden jährlich rd. 600 Mio. t Güter umgeschlagen. Es zeichnen sich jedoch zunehmend Kapazitäts-

⁴ Deutsche Bank Research, Logistik in Deutschland, Oktober 2008.

⁵ Intraplan/BVU (Verflechtungsprognose) 2007.

engpässe in den Häfen sowie bei den wasserseitigen und landseitigen Zufahrten ab. Die Häfen und Verkehrsinfrastrukturen stoßen an ihre Grenzen, wenn sich die Steigerung des Güterumschlags und -verkehrs auch in den nächsten fünfzehn Jahren fortsetzt.

Gesamtwirtschaftliche Bedeutung der See- und Binnenhäfen

- **In den 17 deutschen Seehäfen wurden über 315 Mio. t. Güter umgeschlagen (2007).**
- **In den 250 deutschen Binnenhäfen wuchs der Güterumschlag 2007 gegenüber 2006 um 2,3 % auf fast 250 Mio. t.**
- **300.000 Arbeitsplätze sind seehafen- und 400.000 Arbeitsplätze binnenhafenabhängig.***
- **2,6 Mio. Menschen sind in den 60.000 Logistikunternehmen beschäftigt.****

* Angaben des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe e.V. und des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V.

** Angaben der Bundesvereinigung Logistik e.V.

Mit Blick auf das zu erwartende Verkehrswachstum hat die Bundesregierung im Juli 2008 den in der Koalitionsvereinbarung verabredeten Masterplan Güterverkehr und Logistik vorgelegt. Der Masterplan setzt darauf, die großen zukünftigen Herausforderungen an Güterverkehr und Logistik zu meistern, insbesondere durch

- optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrswege und effizientere Gestaltung des Gesamtverkehrssystems,
- Vermeidung von Verkehren ohne die Wirtschaft zu beeinträchtigen bei gleichzeitiger Sicherung der Mobilität,
- Verlagerung von mehr Verkehr auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße,
- verstärkten Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten,
- bessere Berücksichtigung der Anforderungen von Umwelt- und Klimaschutz, Lärm-minderungsmaßnahmen und Lärmschutz sowie der Sicherheitsanforderungen und
- Verbesserung der Arbeits- und Ausbildungsbedingungen im Transportgewerbe.

Der Masterplan zielt darauf ab, die Spitzenstellung Deutschlands bei Güterverkehr und Logistik angesichts der Herausforderungen eines globalisierten Wettbewerbs, des Klimaschutzes und sich beschleunigender technischer Entwicklungen dauerhaft zu sichern und auszubauen, um die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Deutschlands sicherzustellen. Er versteht die Hafenpolitik als nationale Aufgabe in gemeinsamer

Verantwortung des Bundes, der Länder und der Wirtschaft. Konkret strebt er eine noch bessere Koordinierung der nationalen Hafenpolitik und eine verstärkte Kooperation der Häfen im kartellrechtlich zulässigen Rahmen an.

Als Teil des Masterplans (Maßnahme A 7) legt die Bundesregierung das Nationale Hafenkonzept vor. Mit dem Nationalen Hafenkonzept werden die Ziele des Masterplans auf die See- und Binnenhäfen übertragen. Maßnahmen des Masterplans werden auf die Häfen fokussiert und durch weitere hafenübergreifende und hafenspezifische Maßnahmen ergänzt. Dabei trägt das Nationale Hafenkonzept dem verkehrspolitischen Ziel der Bundesregierung Rechnung, die einzelnen Verkehrsträger im Rahmen eines integrierten Verkehrssystems besser miteinander zu verknüpfen, um so die spezifischen Stärken jedes Verkehrsträgers optimal zu nutzen und die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems zu stärken.

Es geht darum, dass Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen nicht durch Engpässe in den Häfen und deren Anbindungen behindert werden. Damit die Häfen auch in Zukunft ihre katalytische Funktion für die Menschen und die Wirtschaft erfüllen können, sind eine Reihe von Maßnahmen im Rahmen einer integrierten, nachhaltigen Verkehrs- und Hafenpolitik erforderlich, die

- den Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen bedarfsgerecht voranbringen und die Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigen,
- die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern,
- Ausbildung und Beschäftigung sichern und stärken,
- Umwelt- und Klimaschutz fördern und
- die Sicherheit der Lieferketten optimieren.

Mit dem Nationalen Hafenkonzept legt der Bund die Strategie für seine Hafenpolitik in den kommenden zehn Jahren vor. Er setzt mit seiner Standort übergreifenden Hafenpolitik unter Einbindung aller Akteursgruppen eines der wichtigsten Ziele des Masterplans Güterverkehr und Logistik um. Darüber hinaus greift der Bund mit dem gezielten und koordinierten Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen und der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für Häfen europaweit die Leitgedanken der Koalitionsvereinbarung vom 11. November 2005 zur Stärkung der Maritimen Wirtschaft und der Binnenschifffahrt auf. Es geht dabei um die Entwicklung einer gemeinsamen, nach außen hin sichtbaren Stärke mit zugleich eigenständigen Profilen, Wertschöpfungsketten und Wirtschaftsdynamik nach innen.

Das Hafenkonzept soll Bund, Länder, Kommunen, die Wirtschaft und die Gewerkschaften dabei unterstützen, im Interesse der Menschen die zukünftigen Herausforderungen zu meistern und Deutschlands Rolle als zentraler Wirtschafts- und Produktionsstandort in Europa zu festigen.

Alle Beteiligten werden mit diesem Nationalen Hafenkonzept aufgefordert, verbindliche Absprachen über die Umsetzung der Maßnahmen zu treffen, denn die Verantwortung für die Hafenentwicklung liegt gleichermaßen bei Bund, Ländern, Kommunen, der Wirtschaft und den Gewerkschaften. Auf diese Weise wird die Einbindung aller Beteiligten in die Koordinierung der Hafenpolitik erreicht. Deutschland kann von dem zu erwartenden Güterwachstum nur dann profitieren, wenn wir alle gemeinsam an der Bewältigung der zukünftigen Herausforderungen arbeiten.

Vor dem Hintergrund des wachsenden Güterumschlags in den Häfen hat sich die Bundesregierung bereits 1999 zusammen mit den Küstenländern auf eine „Gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ verständigt. Ziel war es, den strategischen Schwerpunkt bei öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen auf die Verbesserung der see- und landseitigen Anbindungen der deutschen Häfen zu setzen. Der Bund hat sich dieser Verantwortung im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 gestellt, in den eine „Prioritätenliste“ mit 15 Küstenländer übergreifenden Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenprojekten zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen aufgenommen wurde. Insgesamt ist dafür im Investitionsrahmenplan 2006 – 2010 eine Summe von 5,1 Mrd. € vorgesehen.

Mit der Koalitionsvereinbarung vom 11. November 2005 bekräftigte die Bundesregierung ihre Absicht, die notwendigen seewärtigen und landseitigen Anbindungen der Häfen gezielt und koordiniert auszubauen und die Bedeutung der deutschen Binnenschifffahrt als sicherem und klimafreundlichem Verkehrsträger im Gesamtverkehrssystem deutlich zu steigern. An diesen Zielen hält die Bundesregierung weiterhin fest. Ausbau und Optimierung der wasser- und landseitigen Anbindung der See- und Binnenhäfen stellen auch zukünftig einen Schwerpunkt im Rahmen der integrierten Verkehrspolitik des Bundes dar.

Neben dem Verkehrsinfrastrukturausbau leistet die Bundesregierung erhebliche Beiträge zum Neu- und Ausbau leistungsfähiger Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in den See- und Binnenhäfen. Außerdem fördert die Bundesregierung seit

2008 im Rahmen des Forschungsprogramms „Innovative Seehafentechnologien II“ Projekte zur Verbesserung der Umschlagtechnik, Fortentwicklung der IT-Systeme und Anpassung der Organisation in den Häfen und den Logistikketten. Daneben unterstützt die Bundesregierung im Rahmen verschiedener Programme die Entwicklung abgasarmer Motoren und den Einbau von neuen Motoren und Partikelfiltern in der Binnenschifffahrt.

Die Investitionspolitik des Bundes ist ein zentraler Eckpfeiler zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der deutschen Wirtschaft. Sie muss aber eingebettet bleiben in eine integrierte Verkehrspolitik, die dem Ziel der Nachhaltigkeit verpflichtet ist. Diesem Anspruch kommen wir mit der Vorlage des Nationalen Hafenkonzeptes nach.

II. Herausforderungen und Chancen

1. Hohes Wachstum des Güterumschlags in den Häfen

Die durch das BMVBS in Auftrag gegebene Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 geht von einem Anstieg der Güterverkehrsleistung zwischen 2004 bis 2025 um rd. 70 % aus.⁶ Dabei wird der Straßengüterfernverkehr mit über 80 % noch deutlicher wachsen als die anderen Verkehrsträger. Aufgrund der Umschlagsentwicklung wird der Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen im Containerverkehr bis 2025 um durchschnittlich rd. 6 % und im Nichtcontainerverkehr um 3 % jährlich steigen.

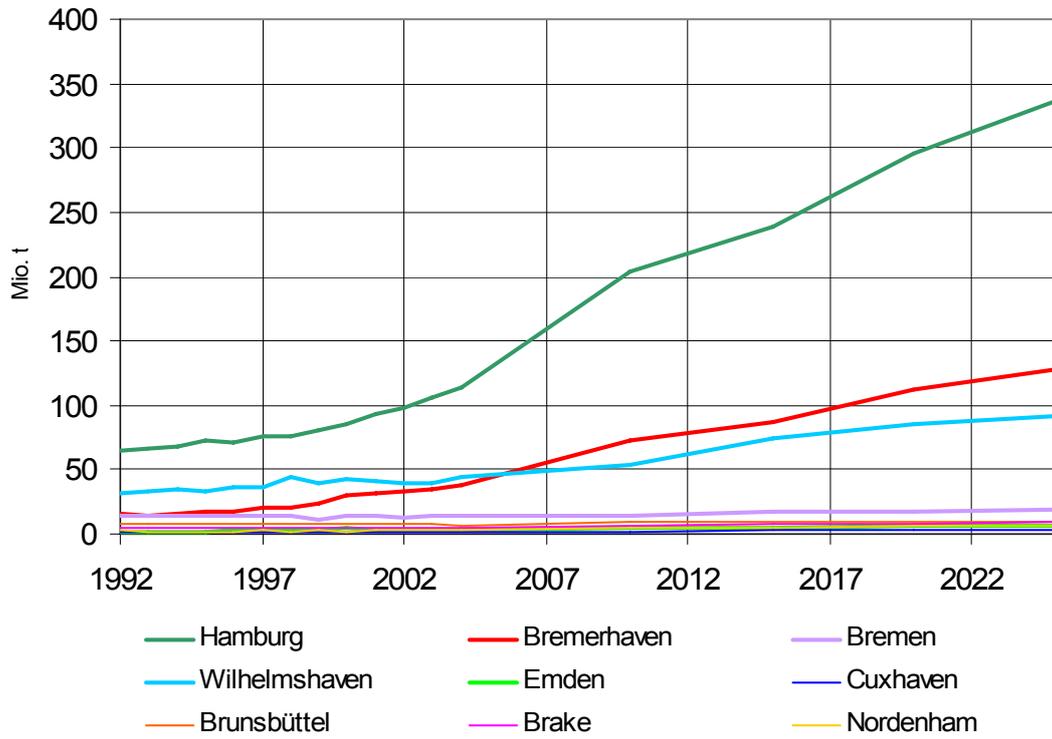
Das prognostizierte Güterverkehrswachstum bedeutet eine enorme Herausforderung für die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsplanung des Bundes. Die Hauptlast des wachsenden Güterverkehrs wird auf die Straßen zukommen. Hier wird zum Teil mit einer Verdopplung der Anzahl der LKW gerechnet. Ebenso stoßen einige Bahnstrecken bereits heute an die Grenzen ihrer Belastbarkeit. Um die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland nicht durch Engpässe im Verkehrssystem zu beeinträchtigen, muss die Verkehrsplanung dem zukünftigen Güterverkehrswachstum Rechnung tragen. Das gesamte Verkehrssystem muss effizienter und Verkehre müssen ohne wirtschaftliche Beeinträchtigung vermieden werden. Angesichts beschränkter finanzieller Mittel müssen die dringend benötigten Verkehrsinvestitionen dahin gelenkt werden, wo sie den größten volkswirtschaftlichen Nutzen versprechen.

In den deutschen Seehäfen wird bis 2025 mit einer Verdopplung des Güterumschlags und einer Verdreifachung des Containerumschlags zu rechnen sein.⁷ Allein von 2001 bis 2007 haben sich die Zahl der Container und der Containerumschlag fast verdoppelt. Am stärksten wird das Umschlagaufkommen in den beiden deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven zunehmen. In den deutschen Ostseehäfen, insbesondere in Lübeck und Rostock, werden hohe Wachstumsraten vor allem im RoRo- und Fährverkehr erwartet. Besonders für strukturschwache Regionen bietet das Umschlagwachstum in den Häfen die Chance zur weiteren industriellen Entwicklung durch Ansiedlung hafenauffiner Industrien und Schaffung neuer Arbeitsplätze in den Häfen.

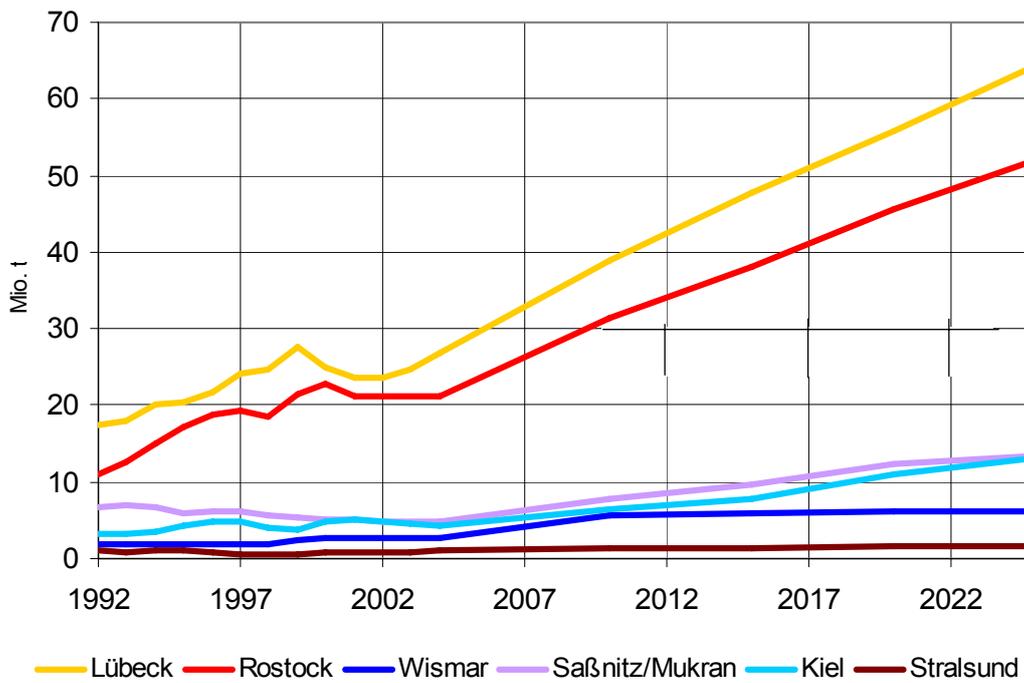
⁶ Intraplan/BVU (Verflechtungsprognose) 2007.

⁷ Planco (Seeverkehrsprognose) 2007.

Umschlag in den deutschen Nordseehäfen



Umschlag in den deutschen Ostseehäfen



Quelle für beide Grafiken: Planco 2007

Vereinfacht können die Hauptladungsarten der großen deutschen Seehäfen wie folgt dargestellt werden: Hamburg und die Bremischen Häfen werden immer stärker vom Containerumschlag dominiert. Wilhelmshaven ist der mit Abstand größte Ölhafen und schlägt vor allem flüssiges Massengut um. Mit der Fertigstellung des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven wird der Anteil der Container erheblich zunehmen. Die Ostseehäfen fertigen überwiegend RoRo- und Fährverkehre ab. Außerdem schlagen sie Stück- sowie Massengut für Erzeuger und Verbraucher in der Region um. Neben dem Güterumschlag spielt in einigen deutschen Seehäfen der Passagierverkehr eine bedeutende Rolle, wobei hier die über internationale Fährverbindungen verfügenden Ostseehäfen Wachstumsraten aufweisen, während der auf nationale Passagierschiffsverbindungen (Nordseeinseln) ausgerichtete Nordseeverkehr etwas rückgängig ist.⁸ In der Wertschöpfungskette der Offshore-Windenergie mit großen Wachstumspotenzialen nehmen Häfen eine zentrale Stellung ein. Die wichtigsten Offshore-Häfen an der Nordsee sind Emden und Cuxhaven. An der Ostsee ist es Rostock.

Das außerordentliche Wachstum des Seegüterumschlags ist vor allem auf die starke Außenhandelstätigkeit Deutschlands, die Transitfunktion der deutschen Seehäfen für Osteuropa und das Zusammenwachsen des europäischen Wirtschaftsraumes durch die Beitritte Finnlands, Schwedens (1995) und der baltischen Staaten (2004) zur Europäischen Union zurückzuführen.⁹ Darüber hinaus weisen insbesondere die so genannten BRIC-Staaten (Brasilien, Russische Föderation, Indien und China) hohe Zuwachsraten im Seeverkehr von und nach Deutschland auf. Für die Exportnation Deutschland ergibt sich aus der positiven wirtschaftlichen Perspektive der BRIC- und anderer Staaten die Möglichkeit zur Erschließung großer Absatzmärkte. Zugleich stehen die Häfen jedoch vor erheblichen kapazitiven Herausforderungen, die sich aus dem zunehmenden Güterumschlag mit diesen Regionen und der wachsenden Bedeutung Deutschlands als Transitland ergeben.

Die deutschen Seehäfen haben durch frühzeitige Investitionen in moderne Suprastrukturen¹⁰ ihre Chance gewahrt, den Anforderungen der Industrie, z.B. hinsichtlich des starken Umschlagwachstums, der Änderungen in den Ladungsarten (Container, RoRo-Verkehre) oder bezüglich der Projektladungen gerecht zu werden.

⁸ PWC 2007.

⁹ PWC 2007.

¹⁰ Suprastruktur bezeichnet - als Gegenbegriff zu Infrastruktur - Oberbauten wie z. B. Flächenbefestigungen, jegliche Arten von Gebäuden (Lagerhallen, Büro- und Wohngebäude etc.) sowie alle Arten von befestigtem oder halb-beweglichen Gerät (Kräne, Rampen etc.).

Gleichzeitig haben die Küstenländer unter teilweise schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen kontinuierlich in den Ausbau der Hafeninfrastrukturen investiert. Dieser Vorsprung gegenüber den Konkurrenzhäfen muss erhalten bleiben, wenn Deutschland auch künftig in der ersten Liga der Wirtschaftsstandorte mitspielen und im internationalen Wettbewerb bestehen möchte.

Für die Binnenschifffahrt ergibt sich bis 2025 gegenüber 2004 ein Zuwachs der Güterverkehrsleistung von rd. 26 %.¹¹ Etwa 80 % des gesamten deutschen Binnenschifffahrtsaufkommens findet auf dem Rhein statt. Bezogen auf die Ladungsarten dominiert in der Binnenschifffahrt das feste Massengut. Zwei Drittel aller auf den deutschen Binnenschifffahrtsstraßen beförderten Güter fallen in diese Kategorie, gefolgt von flüssigem Massengut und festem Stückgut. Lediglich 5,9 % der gesamten Ladung bestand 2007 aus Containern, allerdings mit starken Wachstumsraten in den vergangenen Jahren.

Die Binnenschifffahrt hat bislang nur begrenzt am Güterverkehrswachstum partizipiert. Während die gesamte binnenländische Güterverkehrsleistung im Zeitraum 1999 bis 2006 um 27,4 % auf 592,7 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) gestiegen ist, hat sich der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split von 13,5 % auf 10,8 % vermindert. In absoluten Werten hat sich die Güterbeförderungsleistung von 62,7 Mrd. auf 64 Mrd. tkm erhöht. Nach den bisher vorliegenden Prognosezahlen wird die Binnenschifffahrt auch künftig nur unterproportional am Verkehrswachstum teilhaben.

Dass die Binnenschifffahrt ihr vorhandenes Potenzial bisher noch nicht voll entfalten konnte ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass auf einigen Relationen ein wirtschaftlicher Gütertransport mit größeren Schiffsabmessungen aufgrund unzureichend ausgebauter Infrastruktur bisher nur bedingt möglich ist. Ein Beispiel hierfür bietet die West-Ost-Relation zwischen dem Rhein und Berlin.

Ein weiteres Problem ist das hohe Alter der Schiffe – in der Trockengutschifffahrt liegt das Durchschnittsalter der Schiffe bei 56 Jahren – und die geringe Eigenkapitaldecke der Unternehmen, die oftmals die hohen Investitionen für Modernisierungen oder Neubauten nicht schultern können. Außerdem werden insbesondere von

¹¹ Intraplan/BVU (Verflechtungsprognose) 2007.

Binnenschiffahrtsunternehmen bürokratische Hemmnisse angeführt.¹²

Hier gilt es anzusetzen, um das im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie von der Bundesregierung formulierte Ziel – Erhöhung des Anteils der Binnenschiffahrt auf 14 % bis 2015 – zu erreichen. Denn die Binnenschiffahrt bildet einen unverzichtbaren Baustein der Logistikwirtschaft in Deutschland.

Eine hochwertige Logistik erfordert die reibungslose Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschiffahrt, Schiene und Straße zu integrierten Transportketten, in die effiziente Lager- und Distributionszentren eingebunden sind. Das Zusammenwirken verschiedener Verkehrsträger und logistischer Standorte ist eine zentrale Herausforderung für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands. Die Schnittstellenfunktion der Binnenhäfen als Bindeglied der drei Verkehrsträger Binnenschiffahrt, Schiene und Straße schafft hierfür ausgezeichnete Möglichkeiten. Die Nutzung dieses Vorteils kann die Effizienz des gesamten Verkehrssystems verbessern. Sie kann zugleich dazu führen, dass die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in die Lage versetzt werden, einen hohen Anteil an den Verkehrsleistungen zu übernehmen und zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung auf den Straßen beitragen. Dies kann auch helfen, die Effizienz des Straßengüterverkehrs zu verbessern.

Mit rd. 7.300 km Binnenwasserstraßen in Deutschland und der europaweit größten Anzahl an privaten und öffentlichen Binnenhäfen verfügt die Binnenschiffahrt noch über erhebliche Kapazitätsreserven, die zukünftig stärker genutzt werden müssen, um das Umschlagwachstum in den Seehäfen bewältigen zu können. Die Binnenschiffahrt kann z.B. auf höchstem Sicherheitsniveau große Teile der Gefahrguttransporte abwickeln, steigende Anteile des Kombinierten Verkehrs übernehmen, ihre Rolle im Massengutverkehr festigen und größere Anteile in konventionellen Märkten gewinnen.

In den Vordergrund rücken auch zunehmend die Hinterlandanbindungen der Seehäfen über das Netz der Binnenwasserstraßen. Insbesondere in einer Steigerung des Anteils des Containertransports auf Binnenschiffen sieht die Bundesregierung ein bedeutsames Potenzial zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene. Chancen der Binnenhäfen bestehen daher darin, mehr Seehafenaufgaben, wie z.B. die

¹² NEA: Final Report for the „Study on Administrative and Regulatory Barriers in the field of Inland Waterway Transport; European Community, 2008.

Lagerung und Verteilung von Containern zu übernehmen und ihren Anteil am Containerumschlag zu steigern.

Die Übernahme von zusätzlichen Aufgaben als Güterverkehrszentren von überregionaler Bedeutung und Seehafenfunktionen wie z. B. Sortierung, Lagerung und Reparatur von Containern durch die Binnenhäfen erfordert eine stärkere Vernetzung untereinander und mit den Seehäfen. In der Anlage zu diesem Hafenkonzept werden Binnenhafencluster identifiziert, die überregionale Bedeutung für die Wirtschaft haben und zunehmende Güterverkehre bewältigen können. Die Cluster werden definiert durch die Rolle der beteiligten Häfen als Hubs, ihre Vernetzung mit anderen Häfen und Güterverkehrszentren, ihre Lage innerhalb besonderer industrieller Kernregionen und/oder ihrer geografischen Position an zentralen Schifffahrtslinien.

Die „Grenzen“ solcher Cluster sind durchlässig. Es können auch Häfen, die außerhalb solcher Cluster liegen, wichtige regionale Funktionen für einzelne Industriestandorte haben und mit den Clustern vernetzt sein. Außerdem können sich verschiedene Cluster überlagern. Die Leistungsfähigkeit der Cluster wird durch eine starke Vernetzung der Häfen untereinander erhöht, weil sie gemeinsam über ein breiteres logistisches Angebot verfügen, Ressourcen gebündelt und die Einzugsgebiete vergrößert werden. Die Zuordnung zu einem Cluster bietet Anhaltspunkte für die Bedeutung der Häfen, ist jedoch kein bindendes Kriterium für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes. Diese richten sich nach der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung, die auch Umweltaspekte einbezieht.

Trimodale Verlademöglichkeiten sind zwingendes Anforderungsmerkmal der verladenden Wirtschaft bei der Entwicklung multimodaler Ketten. Binnenhäfen als Standorte mit Wasserstraßen- und Gleisanschluss sind Kernelemente einer zukunftsorientierten Raumordnungspolitik, da keine neuen Flächen auf der grünen Wiese erschlossen werden müssen. Sie dienen der funktionsfähigen Gestaltung des Seehafenhinterlandes, sind Puffer für internationale Warensendungen und ermöglichen die kostengünstige Verteilung der Güter im Hinterland.

Nach Auffassung der Bundesregierung besteht eine Herausforderung für die Binnenhäfen darin, zukünftig eine Doppelrolle zu übernehmen. Einerseits werden sie sich zu zentralen trimodalen Schnittstellen in Logistiknetzwerken insbesondere mit Blick auf europäische Ost-West-Verkehre entwickeln. Andererseits nehmen sie eine

zunehmende Funktion als Hinterland-Hubs und Güterverkehrszentren für die deutschen Seehäfen und die ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) wahr.

Die Politik der Bundesregierung wird unter anderem darauf ausgerichtet sein, die Entwicklung von Binnenhäfen als trimodale Knotenpunkte und zentrale Hubs im Hinterland der Seehäfen zu unterstützen.

Herausforderungen und Chancen durch hohes Wachstum des Güterumschlags in den Häfen

Herausforderungen

- **Starke Belastung der Verkehrsinfrastrukturen durch Güterverkehrswachstum.**
- **Ansteigender Güterumschlag mit Wachstumsregionen, zunehmende Transitfunktionen.**
- **Übernahme zusätzlicher Funktionen durch die Binnenhäfen.**

Chancen

- **Umschlagswachstum fördert industrielle Entwicklung und Schaffung neuer Arbeitsplätze.**
- **Erschließung weiterer Absatzmärkte für deutsche Industrieunternehmen.**
- **Übernahme von Seehafenaufgaben sowie Logistikfunktionen durch die Binnenhäfen und Steigerung des Containerumschlags.**
- **Leistungssteigerung durch Vernetzung.**

2. Potenziale der europäischen Häfen

Hauptfaktoren im Wettbewerb der Häfen untereinander sind vor allem Erreichbarkeit und Zugänglichkeit, Verfügbarkeit von Umschlag- und Lagerkapazitäten, guter Zugang und ein gut ausgebautes Netzwerk der Zu- und Ablaufverkehre und Hinterlandverbindungen, die Qualität der Dienstleistungen in den Häfen und die Umschlagpreise für die Reedereien.

Im wachstumsstärksten Marktsegment Containerumschlag haben die deutschen Häfen in den vergangenen Jahren Marktanteile insbesondere gegenüber den Häfen in den Niederlanden und Belgien gewonnen. Die verstärkte Teilnahme osteuropäischer Staaten am Welthandel hat dazu geführt, dass die deutschen Nordseehäfen durch die Übernahme von Transshipmentfunktionen¹³ für den Ostseeraum und die Ostseehäfen sowie durch ihre Funktion als Schnittstelle im innereuropäischen Verkehr überdurchschnittliche Zuwächse verzeichnen konnten.

Mit Blick auf das für die deutschen Seehäfen besonders wichtige mittel- und osteuropäische Hinterland ist erkennbar, dass sich der Wettbewerb im Wesentlichen auf die Konkurrenzbeziehungen zwischen den Häfen Hamburg, Bremerhaven und zukünftig Wilhelmshaven untereinander aber auch zwischen diesen Häfen und den ARA-Häfen sowie den Adria Häfen Koper (Slowenien) und Trieste (Italien) bzw. den in der Transportkette vorgelagerten Transshipment-Hubs Gioia Tauro (Italien) und Marsaxlokk (Malta) konzentriert. Der erst 2008 fertig gestellte Hafen Tanger (Marokko) dürfte sich in den nächsten Jahren ebenfalls zu einem starken Wettbewerber für die deutschen Seehäfen entwickeln.

Betrug der Marktanteil der deutschen Nordseehäfen im Ostseefeederverkehr 1994 noch 40 %, so ist er bis 2006 auf 82 % angestiegen. Es wird erwartet, dass im Zuge der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung in den osteuropäischen Staaten Ost-West-Verkehre (und umgekehrt) zunehmen.¹⁴ Dies lässt gleichzeitig erwarten, dass die deutschen Nordseehäfen ihren Marktanteil noch steigern werden.

¹³ Der Begriff Transshipment bezeichnet die Umladung von Containern von den großen Überseeschiffen auf kleinere Feederschiffe und umgekehrt für den Weitertransport.

¹⁴ ESPO 2005.

Zwar profitieren die deutschen Häfen auch zukünftig in besonderem Maße von der Expansion der europäischen Wirtschaft Richtung Osten. Jedoch eröffnen sich durch die Erweiterung langfristig neue Geschäftschancen für die adriatischen und baltischen Häfen bis hin zum Mittelmeerraum. Sowohl in der Ostsee als auch im Mittelmeerraum haben sich in den vergangenen 15 Jahren ausgedehnte Hub-Feeder-Container-Systeme und Kurzstreckenseeverkehrsnetze mit wachsenden Umschlagmengen entwickelt, die insbesondere die Verbindungen zur Hamburg - Le Havre Range (HLH) herstellen sollen. Im Mittelmeerraum haben sich seit Mitte der 1990er Jahre eine Reihe von Containerhäfen etabliert, die als Drehscheiben für den wachsenden Transshipmentmarkt in der Region fungieren (Marsaxlokk in Malta, Gioia Tauro, Cagliari und Taranto in Italien, Algeciras in Spanien).

Die Mittelmeerhäfen verfügen über beachtliche Entfernungsvorteile aufgrund ihrer Nähe zur Schifffahrtsstraße auf der Route vom Suez-Kanal Richtung Atlantik und Westeuropa. Die daraus resultierende Zeitersparnis beim Schiffstransport wird aber aufgrund wesentlich leistungsfähigerer Hinterlandanbindungen der nordeuropäischen Häfen ausgeglichen.

Vor dem Hintergrund des prognostizierten Verkehrswachstums und der begrenzten Kapazität der Nord-Süd-Verkehrskorridore erscheint aber eine vertiefte Untersuchung der Güterverkehrsströme in Europa notwendig, denn mit der Stärkung der Umschlagaktivitäten im Mittelmeerraum und Zunahme der Transporte in Richtung Mittel- und Osteuropa geht eine Umlenkung der Ladungsströme auf bereits heute zum Teil überlastete oder immer noch nicht ausreichend entwickelte Verkehrskorridore einher. Auf europäischer Ebene muss die Frage beantwortet werden, wie sich die Transitverkehre entwickeln werden.

Der hohe Investitionsbedarf und fehlende Finanzmittel der öffentlichen Haushalte führen auf absehbare Zeit weiterhin zu Problemen durch das Fehlen leistungsfähiger Verkehrsanbindungen der Mittelmeerhäfen an das mittel- und osteuropäische Hinterland. Auch hinsichtlich der Hafeninfr- und Suprastrukturen verfügen die Nordrangehäfen insbesondere gegenüber den Häfen im nördlichen Mittelmeer nach wie vor über zum Teil signifikante Wettbewerbsvorteile. Die darum bestehenden relativ geringen Ladungsaufkommen der Mittelmeer-Gatewayhäfen erfordern den Einsatz von

Hub-and-Spoke-Verkehren¹⁵, die wegen zusätzlicher Umschlagvorgänge zu erheblichen Kostensteigerungen und somit zu Effizienzverlusten führen.¹⁶ Die Kombination aus leistungsfähigen Hinterlandanbindungen, gut ausgebauten Häfen und einer geringeren Anzahl an Umschlagvorgängen gleicht den gegenüber den Mittelmeer- und Adria Häfen bestehenden Entfernungsnachteil der deutschen Häfen aus, so dass viele Reeder die nordeuropäischen Häfen gegenüber den Mittelmeer- und Adria Häfen bevorzugen.

Die Politik der Bundesregierung ist darauf ausgerichtet, die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems in Deutschland zu erhalten und auszubauen. Die deutschen Hafenstandorte sind dabei als Drehscheiben für den nationalen und internationalen Warenverkehr und als Dienstleister für die deutsche Wirtschaft insgesamt sowie als wichtige Wirtschaftsstandorte und Arbeitgeber weiter zu stärken.

Die europäischen Seehäfen sind ein entscheidendes Glied in der Logistikkette von dem die deutsche und europäische Wirtschaft abhängig ist. Da 90 % des interkontinentalen Warenverkehrs und etwa 40 % des Binnenhandels der EU auf dem Seeweg abgewickelt werden, ist leicht nachzuvollziehen, dass die Häfen Europas große Herausforderungen bewältigen müssen, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden. Ihr Kapazitätsausbau und ihre Hinterlandanbindungen müssen das Wachstum des europäischen Binnenhandels und des internationalen Handels widerspiegeln und in einer Weise erfolgen, die mit dem Umwelt- und Klimaschutz und der Wettbewerbsfähigkeit im Einklang steht.

¹⁵ Unter einem Hub and Spoke System (Nabe-Speiche-System) versteht man ein Transportsystem vor allem in der Stückgutabwicklung, bei dem der Transport von A nach B nicht direkt, sondern über einen Zentralknoten (Hub; engl. für Nabe) führt. Die Verbindungen der Endknoten zu den Zentralknoten werden als Spoke (engl. für Speiche) bezeichnet.

¹⁶Vgl. Ninnemann (Dissertation) 2006.

Herausforderungen und Chancen durch zunehmenden Wettbewerb

Herausforderungen

- **Verbesserte Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Häfen und ihrer Hinterlandanbindungen.**
- **Entfernungsvorteile der Mittelmeerhäfen durch Nähe zum Suez-Kanal.**
- **Infolge des prognostizierten Verkehrswachstums vor allem überlastete Nord-Süd-Korridore.**

Chancen

- **Erschließung neuer Märkte.**
- **Steigerung der Leistungsfähigkeit der Häfen.**

3. Föderale Zuständigkeiten

Die derzeitige Aufgabenteilung zwischen dem Bund, den Ländern und Kommunen sowie der Wirtschaft und den Gewerkschaften erschwert die Identifikation gemeinsamer Ziele und Strategien. Der Bund ist im Wesentlichen für die ordnungspolitischen Vorgaben und die infrastrukturelle Anbindung der See- und Binnenhäfen zuständig. Die Länder und Kommunen sind hauptsächlich für die Hafeninfrastrukturen verantwortlich, während die Wirtschaft und Gewerkschaften den Hafenbetrieb sicherstellen.

Durch das am 22. Dezember 2008 geänderte Raumordnungsgesetz (ROG) übernimmt der Bund mit Blick auf deren volkswirtschaftliche Bedeutung mehr Verantwortung als in der Vergangenheit für die Häfen. § 17 Abs. 2 ROG ermöglicht es dem Bund, Raumordnungspläne für das Bundesgebiet mit länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen als Grundlage für deren Anbindung, d. h. Erschließung mit Bundesverkehrswegen aufzustellen. Einziger von den Ziel- und Grundsatzfestlegungen der Pläne erfasster Adressat ist die Bundesverkehrswegeplanung. Die Zuständigkeit der Länder für die Planung von Hafenstandorten wird durch die Pläne nach § 17 Abs. 2 ROG nicht berührt. Die Planaufstellung soll im Bedarfsfall erfolgen.

Mit der Kopplung der gegebenenfalls zu erarbeitenden Standortkonzepte an die Bundesverkehrswegeplanung soll erreicht werden, dass

- die Verkehrspolitik des Bundes mit Blick auf die Häfen und ihre zentrale Funktion im Verkehrssystem strategischer ausgerichtet werden kann,
- der notwendige Informationsfluss bezüglich der Standortplanungen sichergestellt ist und
- die Investitionsmittel des Bundes im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik gezielter gesteuert werden können.

Dies eröffnet unter anderem die Chance, dass auch kleinere Häfen stärker in ihrer Bedeutung für die Hafenpolitik des Bundes wahrgenommen werden.

Mit Blick auf die erforderliche Übernahme von Seehafenfunktionen durch die Binnenhäfen und die stärkere Vernetzung der Häfen entsteht ein zunehmender Wettbewerb zwischen den See- und Binnenhäfen. Die in den Ländern unterschiedliche Umsetzung internationaler und europäischer Regeln zur Gefahrenabwehr darf daher nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

Herausforderungen und Chancen durch föderale Zuständigkeiten

Herausforderungen

- **Identifikation gemeinsamer Ziele und Strategien aller Beteiligten.**
- **Optimierung des Informationsflusses zwischen Ländern und Bund.**
- **Einbindung aller Akteursgruppen in eine koordinierte Hafenpolitik.**
- **Einheitliche Umsetzung der Regeln zur Gefahrenabwehr in den Ländern.**

Chancen

- **Raumordnungsgesetz:**
 - > **zielgerichtetere hafenspezifische Verkehrspolitik des Bundes,**
 - > **gezieltere Steuerung der Investitionsmittel des Bundes,**
 - > **besserer Informationsfluss zwischen Bund und Ländern,**
 - > **stärkere Wahrnehmung kleinerer Häfen.**

4. Steigende Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften

Die zunehmende Automation hafenspezifischer Arbeitsprozesse hat bis Ende der 1990er Jahre zu einem Stellenabbau bei gleichzeitiger Steigerung der Qualifikationsanforderungen an die Hafentarbeiter geführt. In den letzten Jahren ist die Zahl der Hafentarbeiter jedoch wieder angestiegen. In 2006 waren in den deutschen

Seehäfen knapp 11.000 Arbeitnehmer beschäftigt.¹⁷ Die deutschen See- und Binnenhäfen haben in den letzten Jahren in erheblichem Umfang neue Arbeitsplätze geschaffen. Sie gehören wie die Flughäfen zu den Bereichen, die als „Job-Motoren“ beschrieben werden. Das prognostizierte Umschlagwachstum beinhaltet die Chance, dass in den See- und Binnenhäfen und den abhängigen Industrie- und Dienstleistungsunternehmen weitere Arbeitsplätze entstehen.

Eine Herausforderung besteht darin, dass es auf dem Stellenmarkt für Hafenschäftige inzwischen attraktive Alternativen in Bezug auf Arbeitszeiten und Image gibt, so dass es sich als zunehmend schwieriger erweist, qualifizierte Arbeitnehmer zu finden. Letztlich kann ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Häfen und damit die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hemmen.

Die 109 Mitgliedshäfen des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) sind Standorte für rd. 2.800 Unternehmen der Logistik- und verladenden Wirtschaft, die in den Häfen insgesamt rd. 235.000 Personen beschäftigen. Nach Angaben des BÖB wird dem System Wasserstraße über katalytische Effekte ein Beschäftigungspotenzial von rd. 400.000 Personen zugerechnet, das sich hauptsächlich aus Zulieferern, logistischen Systempartnern und der verladenden Wirtschaft rekrutiert. Hier bieten sich zunehmend Beschäftigungschancen für viele Berufsgruppen.

Das Umschlagwachstum in den Häfen sollte zu einer weiteren Zunahme von Arbeitsplätzen führen. Vor diesem Hintergrund kommt es darauf an, dass der Personalmehrbedarf im Logistiksektor nicht zu einem Engpassfaktor für die weitere Entwicklung unserer Häfen wird.

¹⁷ PWC 2007.

Herausforderungen und Chancen durch steigende Nachfrage nach Arbeitskräften

Herausforderungen

- **Mangel an qualifizierten Arbeitnehmern.**
- **Personalbedarf als mittelfristig zu erwartender Engpassfaktor für die Hafententwicklung.**
- **Anpassung der Ausbildung an Ansprüche der Logistik.**

Chancen

- **Zusätzliche Ausbildungs- und Arbeitsplätze in den Häfen, Industrie- und Dienstleistungsunternehmen.**

5. Neue Anforderungen hinsichtlich Umwelt- und Klimaschutz

Mit dem zunehmenden Güterverkehr sind auch unerwünschte Nebeneffekte verbunden, unter anderem Emissionen von Luftschadstoffen und CO₂, Lärm sowie Flächenverbrauch und Belastungen der Gewässerökosysteme durch die erforderlichen Infrastrukturen und deren Befahrung. Das System Schiff/Wasserstraße ist vergleichsweise umwelt-, vor allem klimafreundlich und effizient. Der Ausstoß von Treibhausgasen ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern gemessen an der Transportleistung niedrig. Allerdings müssen die Schiffsaggregate für die Strom und Wärmeerzeugung auch während der Hafentiegezeiten betrieben werden. Dadurch entsteht Luftverschmutzung durch Abgase mit Dieselruß, Schwefeldioxid und Stickoxidverbindungen. Durch die Zunahme des Schiffsverkehrs verschärft sich die Problemlage.

Mit Blick auf die See- und Binnenhäfen kommt es zu Zielkonflikten zwischen den verschiedenen Umwelt-, Klima-, Sozial- und Wirtschaftsbelangen im Wechselfeld zwischen Hafen, Schifffahrt, Tourismus und Anwohnern. In einer ausgewogenen Behandlung der Konflikte im Rahmen einer integrierten, nachhaltigen Verkehrspolitik sieht die Bundesregierung die Chance, zum Umwelt- und Klimaschutz beizutragen. Dies hat sie zuletzt in den Beschlüssen von Meseberg zur Integrierten Klima- und Energiepolitik im August 2007 bekräftigt.

Wir müssen dafür Sorge tragen, dass Mobilität nicht auf Kosten der Lebensqualität und der Lebensgrundlagen der heutigen und kommenden Generationen geht. Das heißt: Güterumschlag in den Häfen und daran gebundener Verkehr im Hinterland müssen

energiesparender, effizienter, sauberer und nicht zuletzt auch leiser werden. Mit Blick auf die Prognosen über die Verkehrsentwicklung und vor dem Hintergrund der Diskussion über die Auswirkungen des Klimawandels ist es erforderlich, dass Schifffahrt und Häfen ihre noch bestehenden Reduzierungs- und Optimierungsspielräume voll ausschöpfen, ohne dabei wirtschaftliche Aspekte außer Acht zu lassen.

Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass Maßnahmen im internationalen Kontext getroffen und die deutschen Häfen nicht einseitig belastet werden. Die Bereitstellung eines dichten Netzes von leistungsfähigen Häfen, die in der Lage sind, Schiffe aller Größen und Arten abzufertigen, ist aktiver Umweltschutz, weil so Transportrouten optimiert werden können. Daher betrachtet die Bundesregierung ein international koordiniertes Vorgehen als wichtig.

Herausforderungen und Chancen durch neue Anforderungen im Umwelt- und Klimaschutz

Herausforderungen

- **Konkurrierende Interessenlagen zwischen Umweltschutz, Klimaschutz, Sozial- und Wirtschaftsbelangen.**
- **Entkopplung von Wirtschaftswachstum und den negativen Folgen des Verkehrswachstums.**
- **Güterumschlag und Verkehr müssen energiesparender, effizienter, sauberer und leiser werden.**
- **Ausschöpfung aller Reduzierungs- und Optimierungsspielräume, ohne dabei wirtschaftliche Aspekte außer Acht zu lassen.**
- **Bereitstellung eines dichten Netzes leistungsfähiger Häfen.**

Chancen

- **Ausgewogene Behandlung der Konflikte im Rahmen einer integrierten, nachhaltigen Verkehrs- und Hafenpolitik.**
- **Schutz der Lebensqualität und -grundlagen kommender Generationen.**
- **Vermeidung von Landtransporten ohne wirtschaftliche Beeinträchtigung.**

6. Steigende Sicherheitsanforderungen

Infolge der fortschreitenden Globalisierung der Märkte und der Zunahme des internationalen Seehandels ist das System Schiff/Wasserstraße/Hafen erhöhten Sicherheitsrisiken ausgesetzt. Dazu gehören neben terroristischen Bedrohungen auch

kriegerische Auseinandersetzungen und eine weltweit steigende Zahl von kriminellen Übergriffen auf Schiffe in Häfen und küstennahen Gewässern. Außerdem haben Angriffe von Piraten insbesondere im Seegebiet um das Horn von Afrika stark zugenommen.

Seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 wurden eine Reihe internationaler und europäischer Regelungen zur Terrorabwehr in der Schifffahrt und den Häfen verabschiedet. Der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) ist im Juli 2004 in Kraft getreten. Die Umsetzung des ISPS-Codes erfolgte durch die EU-Verordnung (725/2004) und ein nationales Vertragsgesetz. Mit der Richtlinie 2005/65/EG hat die Europäische Union die Verordnung weiter präzisiert.

Der ISPS-Code fordert von den Häfen eine Risikobewertung, Pläne zur Gefahrenabwehr und die Benennung eines Beauftragten für die Gefahrenabwehr in den Hafenanlagen. Die deutschen Häfen haben die IMO-Anforderungen fristgerecht erfüllt. So wurden von den zuständigen Behörden Risikobewertungen für jede Hafenanlage durchgeführt, auf deren Basis Gefahrenabwehrpläne ausgearbeitet wurden.

Die Umsetzung der Gefahrenabwehrpläne erforderte umfangreiche bauliche und betrieblich-organisatorische Maßnahmen, z.B. die vollständige Umzäunung der Gelände, die Durchführung umfassender Zugangskontrollen und die Überwachung des Geländes insbesondere durch Video- und Infrarotkameras. Schätzungen der Hafenwirtschaft zufolge war die Umsetzung des ISPS-Codes mit Kosten von 50 Mio. € verbunden und verursacht weiterhin finanzielle Belastungen für Betrieb, Instandhaltung und Ergänzungen.

Die Europäische Kommission hat See- und Binnenhäfen in das im Jahr 2006 geschaffene Europäische Programm zum Schutz kritischer Infrastrukturen (EPSKI) einbezogen. Mit Verabschiedung der entsprechenden Richtlinie im Dezember 2008 wurde ein europaweites Verfahren zur Ermittlung und Ausweisung europäischer kritischer Infrastrukturen eingeführt sowie ein gemeinsamer Ansatz für die Bewertung der Notwendigkeit eines besseren Schutzes geschaffen. Die einheitlichen Standards und Schutzanforderungen für derart klassifizierte Infrastrukturen entsprechen grundsätzlich den Anforderungen der europäischen Normen zur Umsetzung des ISPS-Codes. Neu hingegen sind die vorgesehenen zwischenstaatlichen Konsultationen über Abhängigkeiten von Verkehrsinfrastrukturen und deren Bedrohung.

Im August 2007 wurde in den USA ein Gesetz verabschiedet, das die 100%ige Überprüfung von Containerfracht auf Schiffen binnen fünf Jahren bereits im Abgangshafen fordert.¹⁸ Insbesondere wegen der fraglichen technischen und organisatorischen Umsetzbarkeit sieht die Bundesregierung das Gesetz sehr kritisch. Auch die Europäische Kommission äußerte gegenüber den USA deutliche Kritik an dem Vorhaben. Es wird bezweifelt, dass eine solche umfassende Kontrolle geeignet und erforderlich ist, um ein „Mehr“ an Sicherheit zu bringen.

Deutschland ist sich mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und auch Ländern außerhalb der EU einig, dass bei der Containersicherheit auf eine risikoorientierte Stichprobenuntersuchung gesetzt werden und dabei ein System der zertifizierten „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ zur Anwendung kommen sollte, das den Kontrollaufwand erheblich verringern würde.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass wirksame Gefahrenabwehr in der Schifffahrt nur auf internationaler Ebene durch einheitliche Standards zu erreichen ist. Unilaterale Initiativen und bilaterale Vereinbarungen können zu Wettbewerbsverzerrungen führen und versprechen im globalisierten Sektor Schifffahrt keinen Sicherheitsgewinn.

Herausforderungen und Chancen durch steigende Sicherheitsanforderungen

Herausforderungen

- **Schutz der Häfen und des Systems Schifffahrt/Wasserstraße vor terroristischen Angriffen.**
- **Kosten für die Aufrechterhaltung der Gefahrenabwehr.**
- **Wettbewerbsverzerrungen durch international nicht abgestimmte Maßnahmen zur Gefahrenabwehr.**

Chancen

- **Wirksame Gefahrenabwehr durch internationale einheitliche Standards.**
- **Containersicherheit durch risikoorientierte Stichprobenuntersuchungen.**
- **Entwicklung neuer Verfahren, die Effizienz und Sicherheit erhöhen.**

¹⁸ H.R.1 Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007.

III. Ziele des Nationalen Hafenkongzeptes

Die Bewältigung des prognostizierten Verkehrswachstums setzt eine integrierte und nachhaltige Verkehrspolitik voraus. Erforderlich ist ein verbessertes Gesamtverkehrssystem, dass die verschiedenen Maßnahmen und Instrumente, deren Wechselwirkungen, Ursachen- und Folgezusammenhänge, die unterschiedlichen räumlichen und gebietskörperschaftlichen Ebenen sowie unterschiedliche Zeithorizonte in ein Zusammenwirken unter anderem mit dem Ziel einer koordinierten, kartellrechtlich zulässigen Zusammenarbeit aller Akteure einbindet. Wenn Deutschland auch künftig die starke internationale Wettbewerbsposition als Wirtschafts- und Produktionsstandort halten und Marktanteile im internationalen Wettbewerb hinzugewinnen möchte, dann wird es immer wichtiger, Transport und Logistik so effizient, betriebswirtschaftlich rentabel und umweltverträglich zu gestalten, dass sie den zukünftigen Anforderungen von Produktion und Distribution auch mit Blick auf Europa entsprechen und gleichzeitig zum Erreichen des volkswirtschaftlichen Optimums beitragen. In diesem Kontext ist eine deutschlandweite, Länder übergreifende, koordinierte Strategie zur geordneten Hafen- und Infrastrukturentwicklung für die Anbindung der Häfen erforderlich, um die wachsende Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen befriedigen zu können.

1. Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und -knoten voranbringen und Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigen

Der gezielte Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen gehört zu den Handlungsschwerpunkten im nationalen Hafenkongzept. Vor dem Hintergrund knapper Haushaltsmittel müssen die vorhandenen Kapazitäten unseres Verkehrssystems bestmöglich ausgeschöpft und die Neu- und Ausbauten auf die „gesamtwirtschaftlich relevanten Engpässe“ konzentriert werden. Wie in der Vergangenheit ist es erforderlich, bei der Verkehrsinfrastrukturplanung einen besonderen Schwerpunkt auf die Anbindung der Häfen zu legen.

Aufgrund der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der Seehäfen müssen diesen Vorhaben Vorrang vor anderen Projekten eingeräumt werden.

Im Bereich der Binnenschifffahrt wollen wir mit der Verbesserung der wasser- und landseitigen Anbindungen der Binnenhäfen einen neuen Schwerpunkt in der Verkehrspolitik des Bundes setzen, um die Voraussetzungen für die zukünftige Funktion der Binnenhäfen als trimodale Schnittstellen in Logistiknetzwerken und Hinterlandhubs für die Seehäfen dort zu schaffen, wo dies sachgerecht ist. Gleichzeitig sind die Güterverkehre so zu optimieren, dass die bestehenden Infrastrukturkapazitäten effektiver ausgenutzt werden. Dabei sind auch die Transitverkehre in den Blick zu nehmen, die so zu organisieren sind, dass sie die Bevölkerung möglichst wenig belasten und eine höhere Wertschöpfung in Deutschland generieren.

Mit Blick auf den Klimaschutz müssen wir dafür sorgen, dass der Verkehrsträger Straße durch die klimafreundlicheren Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene ergänzt und entlastet wird. Dafür ist insbesondere eine Steigerung der Attraktivität der Kurzstreckenseeverkehre, der Binnenschifffahrt sowie des Schienenverkehrs erforderlich.

Für die Beseitigung der Kapazitätsengpässe in den Häfen müssen die Hafeninfrastrukturen verbessert und die Suprastrukturen modernisiert und erweitert werden.

2. Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern

Es ist zu beobachten, dass die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen in der Europäischen Union, aber vor allem auch im Verhältnis zu den Häfen in Drittstaaten unterschiedlich sind. Hier kommt es darauf an, dass die staatlich beeinflussten Faktoren nicht zu Verzerrungen des Wettbewerbs führen. Ein Ziel der Politik der Bundesregierung ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen dadurch zu steigern, dass die Wettbewerbsbedingungen europaweit harmonisiert und verbleibende Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene und internationale Wettbewerbsverzerrungen unter Ausnutzung der nationalen Handlungsspielräume abgebaut werden.

Weiteres Ziel des Nationalen Hafenkonzeptes ist es, mögliche Wettbewerbsverzerrungen auf nationaler Ebene abzubauen. In diesem Zusammenhang geraten auch die nur auf einem Teil der Wasserstraßen erhobenen Binnenschifffahrtsabgaben in den Blick. Ziel ist eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der Abgaben.

Darüber hinaus bedarf es einer neuen Perspektive für die gezielte Wahrnehmung von bisher ungenutzten Wettbewerbschancen in den deutschen Häfen. Dies betrifft

einerseits die wettbewerbsrechtlich zulässige Kooperation zwischen den Hafensstandorten und -unternehmen an der Küste, aber auch die bessere Vernetzung der See- und Binnenhäfen, um die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zu erhöhen.

Da der Zuwachs an Güterverkehren nicht allein durch Infrastrukturmaßnahmen aufgefangen werden kann, ist es erforderlich, die gesamten Logistikketten zu optimieren, um die bestehenden Kapazitäten voll auszunutzen.

3. *Ausbildung und Beschäftigung sichern und stärken*

Der Standort Deutschland hat nur eine Zukunft, wenn der Wettbewerb als Qualitätswettbewerb verstanden und angenommen wird und nicht als Kostenwettbewerb. Dies gilt auch für die See- und Binnenhäfen. In diesem Zusammenhang sind die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer die wichtigste Ressource der Branche. Investitionen in die Aus- und Weiterbildung der Menschen sind deshalb für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen von großer Bedeutung.

Als Boombranche und Jobmotor erfüllen die Häfen eine wichtige Funktion auf dem Arbeitsmarkt, gerade für Langzeitarbeitslose. Die Verabredung mit der Seehafenwirtschaft aus dem Jahre 2006 zur Qualifizierung und Einstellung von überwiegend Langzeitarbeitslosen wurde von der 6. Nationalen Maritimen Konferenz Ende März 2009 bestätigt. Das Hafenkonzept zielt darauf, dass die See- und Binnenhäfen zukünftig diese Funktion für die Gesellschaft verstärkt wahrnehmen können.

Dem sich mittelfristig abzeichnenden Arbeitskräftemangel im deutschen Maritimen Cluster muss begegnet werden. Eine engere Zusammenarbeit zwischen den See- und Binnenhäfen im Aus- und Weiterbildungsbereich kann Synergieeffekte erzeugen und die Chancen der Beschäftigten auf dem Arbeitsmarkt erhöhen.

In dem von starken Wanderungsbewegungen und hoher Nachfrage gekennzeichneten Arbeitsmarkt im Maritimen Cluster sind die Arbeitsbedingungen ein entscheidender Faktor bei der Arbeitsplatzwahl. Diese müssen sicher, vor Gesundheitsgefahren geschützt und attraktiv sein.

4. Umwelt- und Klimaschutz fördern

Der Verkehr von morgen soll leise, sauber, effizient und klimafreundlich sein. Die Schifffahrt weist, gemessen an der Transportleistung, unter allen Verkehrsträgern den niedrigsten Energieverbrauch und damit die geringsten CO₂-Emissionen auf. Verkehrsbedingte Emissionen von Klimagasen müssen unter anderem durch einen verstärkten Einsatz von Schiene und Binnenwasserstraße reduziert werden. Die Bundesregierung wird deshalb ihre pro-aktive Rolle auf diesem Politikfeld national und international weiter wahrnehmen und voll ausschöpfen. Dennoch besteht auch im Schifffahrtssektor Optimierungsbedarf, insbesondere bei den Luftschadstoffen. Es wird die zukünftige Herausforderung sein, das bestehende Optimierungspotenzial konsequent zu nutzen.

Dabei zielt die Politik der Bundesregierung unter anderem auf die Reduzierung von Schadstoff- und Treibhausgasemissionen in den Häfen und auf den Wasserstraßen. Um dieses Ziel zu erreichen, treibt die Bundesregierung nicht nur die Entwicklung und Umsetzung internationaler verbindlicher Umweltstandards in der IMO voran, sondern fördert auch die Entwicklung neuer Antriebstechnologien und umweltfreundlicher Kraftstoffe. Eine landseitige Stromversorgung von im Hafen liegenden Schiffen kann hier ebenfalls eine sinnvolle Maßnahme darstellen.

Eine weitere Herausforderung stellt der Lärm dar, der vom Güterverkehr von und zu Häfen ausgeht. Mit dem am 2. Februar 2007 vorgestellten nationalen Verkehrslärmschutzpaket sind wir auf dem richtigen Weg, Verkehrslärm trotz steigenden Verkehrsaufkommens möglichst zu reduzieren.

Um den Herausforderungen des Klimawandels zu begegnen, ist eine frühzeitige Anpassung an dessen Folgen notwendig. Die Deutsche Anpassungsstrategie (DAS) schafft dazu einen Rahmen und legt den Grundstein für einen mittelfristigen Prozess in dem kooperativ mögliche Anpassungsmaßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. Mit dem Forschungsprojekt KLIWAS hat am 1. Januar 2009 ein auf 5 Jahre angelegtes BMVBS-Forschungsprogramm zum Themenbereich „Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt - Entwicklung von Anpassungsoptionen“ begonnen. Hier sollen belastbare Grundlagen und Entwicklungen von Anpassungsstrategien im Meeres-/Küsten- und Binnenbereich erarbeitet werden, darunter auch Anpassungsoptionen zur Nutzung von Häfen bei Extremereignissen in der Nordsee.

Häfen müssen dort, wo es notwendig ist, über ausreichende Flächenreserven verfügen, um das zukünftige Wachstum zu bewältigen. Dabei ist den gesetzlichen Regelungen zum Umwelt- und Klimaschutz, einschließlich Lärmschutzanforderungen, den Zielen des Naturschutzes und auch städtebaulichen Aspekten sowie dem Denkmalschutz Rechnung zu tragen. Gleichzeitig müssen die Häfen die Flächennutzung weiter optimieren, um den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten. Beim Ausbau und bei der Unterhaltung von Wasserstraßen sind die durch die Infrastrukturmaßnahmen und die Schifffahrt verursachten Belastungen der Gewässerökosysteme zu berücksichtigen.

5. Sicherheit der Lieferketten optimieren

Die Bundesregierung sieht es als multinationale Daueraufgabe an, die Sicherheit der Lieferketten und damit auch der im Transportgewerbe Beschäftigten zu erhöhen. Im Kern kommt es darauf an, sich international darüber zu verständigen, wie die Gefahrenabwehr für den Verkehr und die Handelsströme gewährleistet werden kann. Verkehr ist wie kein anderer Lebensbereich auf Leichtigkeit und verzögerungsfreie Abläufe angewiesen. Deshalb muss eine Balance gefunden werden zwischen den notwendigen Maßnahmen einerseits und der Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme andererseits. Sicherheitsmaßnahmen dürfen insbesondere nicht zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber ausländischen Dienstleistern oder Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern führen.

Um der Gefahr terroristischer Anschläge auf die Schifffahrt und die Häfen wirksam begegnen zu können, setzt sich die Bundesregierung dafür ein, die internationalen Standards zur Gefahrenabwehr für alle Staaten verbindlich fortzuentwickeln. Gleichzeitig muss der finanzielle und bürokratische Aufwand für Staaten und Unternehmen gering gehalten werden. Schließlich dürfen eventuell notwendige zusätzliche Maßnahmen nicht zur Marktabschottung missbraucht werden.

Ziele des Nationalen Hafenkonzepts

- **Dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der Seehäfen sowie den wasser- und landseitigen Anbindungen der Binnenhäfen Vorrang vor volkswirtschaftlich weniger rentablen Projekten einräumen.**
- **Wettbewerbsfähigkeit der Häfen durch Abbau von Wettbewerbsverzerrungen auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene steigern.**
- **Optimierungs- und Effizienzpotenziale ausnutzen.**
- **Ausbau, Modernisierung und Erweiterung der Hafeninfra- und Suprastrukturen voranbringen.**
- **Kartellrechtlich zulässige Vernetzung und Kooperationen unterstützen.**
- **Aus- und Weiterbildung fördern.**
- **Arbeitsbedingungen verbessern.**
- **Lärm-, Schadstoff- und Treibhausgasemissionen reduzieren.**
- **Notwendige Hafenflächen freihalten und Flächenverbrauch optimieren.**
- **Internationale Standards zur Gefahrenabwehr fortentwickeln.**
- **Erforderliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr unter Wahrung der Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme ergreifen.**
- **Natur- und Landschaftsschutz durch Flächenplanung optimieren.**

IV. Maßnahmen

Im vorangegangenen Abschnitt wurden die Herausforderungen und Chancen identifiziert, vor denen die deutschen See- und Binnenhäfen und die damit zusammenhängenden Bereiche von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft insbesondere aufgrund der zu erwartenden Zunahme des nationalen und internationalen Güterverkehrs stehen. Im folgenden Kapitel werden nunmehr die konkreten Maßnahmen beschrieben, um den Herausforderungen zu begegnen und die sich bietenden Chancen zu nutzen. Die Maßnahmen werden folgenden Handlungsfeldern zugeordnet:

- Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und -knoten sowie die Beseitigung der Kapazitätsengpässe in den Häfen,
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen,
- Sicherung und Stärkung der Ausbildung und Beschäftigung,
- nachhaltige Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes und
- Optimierung der Sicherheit der Lieferketten.

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 im Hafenkonzert formulierten Erwartungen des Bundes ebenfalls umsetzen.

1. Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und -knoten voranbringen und Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigen

1.1 Seewärtige Zufahrten ausbauen

Ausgangslage

Der Trend zu immer größeren Schiffen mit zunehmendem Tiefgang ist ungebrochen und wird sich – entsprechend den Prognosen – fortsetzen. Unter den derzeit von deutschen Reedern bestellten 1.200 neuen Schiffen sind alleine 56 Containerfrachter mit einer Stellplatzkapazität von 10.000 TEU und darüber.¹⁹ Insgesamt stehen in den Orderbüchern der Werften weltweit 120 Schiffe dieser Größenordnung, die bis 2012 abgeliefert werden sollen. Schon heute können solche Schiffe den Hamburger Hafen und Bremerhaven nur tideabhängig und nicht voll beladen ansteuern. Mit Blick auf die Vermeidung von Landtransporten und auf den Wettbewerb mit den West-, Adria- und Mittelmeerhäfen sollten, so weit unter ökonomischen und ökologischen Aspekten sinnvoll und vertretbar, möglichst alle großen deutschen Seehäfen in der Lage sein, alle Schiffsgrößen zu bedienen.

Mit dem JadeWeserPort entsteht in Wilhelmshaven ein deutscher Tiefwasserhafen, der die Abfertigung von Containerschiffen bis 16,5 m Tiefgang ermöglicht. In diesem Zusammenhang sind die Häfen aufgefordert, miteinander zu kooperieren und gemeinsam mit dem Bund die Rahmenbedingungen für Zusammenarbeit zu verbessern. Damit kann eine wichtige Voraussetzung für die Stärkung und Zukunftssicherung der Gesamtregion geschaffen werden. Dem JadeWeserPort kommt damit eine hohe strategische Bedeutung für die Entwicklung der deutschen Nordrange zu.

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist die Hauptverkehrsader Nordeuropas, die als Tor zur Ostsee Skandinavien und die Baltischen Staaten an den Weltverkehr anschließt. Davon profitieren Schleswig-Holstein, Hamburg und der ganze deutsche Norden. Als direkter Seeweg bietet der Kanal auch Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven mit seiner kurzen und schnellen Verbindung exzellente Voraussetzungen für attraktive und wettbewerbsfähige Seetransportleistungen. Mit dem Nord-Ostsee-Kanal entfällt der lange Umweg über den Skagerrak. Damit können die Güter von den Nordseehäfen

¹⁹ PWC 2007.

schneller, günstiger und mit geringerer Umwelt- und Klimabelastung zu den Märkten Nord- und Osteuropas befördert werden. Der Kanal erlebte bis Ende 2008 einen noch nie da gewesenen Boom. Seit 1999 hat sich die transportierte Ladungsmenge auf über 105 Mio. t mehr als verdoppelt. Im gleichen Zeitraum stiegen die Kanalpassagen um rd. 20 % auf rd. 43.000, während sich die Schiffstonnage ebenfalls mehr als verdoppelt hat. Der Kanal ist an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Schon jetzt wird der Nord-Ostsee-Kanal häufiger genutzt als in den Prognosen für das Jahr 2015 vorhergesagt. Damit der Nord-Ostsee-Kanal auch in Zukunft seine Funktion als eine der Hauptverkehrsadern Nordeuropas erfüllen kann, sind Ausbaumaßnahmen erforderlich, die der wachsenden Zahl der Schiffspassagen und den zunehmenden Schiffsgrößen Rechnung tragen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** prüft, wie kartellrechtlich zulässige Standort übergreifende Kooperationen der deutschen Nordrangehäfen unter Einbeziehung des künftigen JadeWeserPorts unterstützt werden können.
- Nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses wird der **Bund** mit den entsprechenden Baumaßnahmen zur Fahrrinnenanpassung an der Unter- und Außenelbe sowie an Unter- und Außenweser beginnen.
- Der **Bund** wird die Außenems und die Peene vertiefen. Er hat die Planungen für die Vertiefung der Außenems bis Emden um einen Meter aufgenommen.
- Der **Bund** wird die Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals ausbauen. Mit den Planungsarbeiten zum Vollausbau des Nord-Ostsee-Kanals (Vertiefung um einen Meter) wurde begonnen.
- Der **Bund** wird bei allen Maßnahmen die Belange des Umweltschutzes berücksichtigen und vorsorgende Konzepte und Maßnahmen unterstützen.

Auswirkung

Die Maßnahmen versetzen die deutschen Seehäfen in die Lage, ihre Marktposition insbesondere im Wettbewerb mit den Mittelmeer-, Adria-, Schwarzmeerbahnen und Tanager zu halten. Es sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, auch die Containerschiffe zukünftiger Generationen abzufertigen. Der Überlastung des Nord-Ostsee-Kanals soll mit Ausbaumaßnahmen begegnet werden.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist das BMVBS zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Kosten der Maßnahmen werden durch das BMVBS finanziert.

EU-Relevanz

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

Umsetzungszeitraum

Planfeststellungsbeschluss Elbe: voraussichtlich Ende 2009

Planfeststellungsbeschluss Weser: voraussichtlich Mitte 2009

Ausbau Ems: voraussichtlich bis 2012

Ausbau Peene: voraussichtlich bis 2010

Ausbau NOK und Oststrecke: voraussichtlich bis 2014

Vertiefung NOK: voraussichtlich bis 2018

1.2 Priorität für den Ausbau von Hinterlandanbindungen

Ausgangslage

Das Umschlagvolumen in den deutschen Seehäfen hat stärker zugenommen als bei früheren Prognosen vorhergesagt wurde. Dies gilt auch für die ARA-Häfen, die wichtige Versorgungsleistungen für Deutschland erbringen. Es besteht daher zusätzlicher Ausbaubedarf bei den Seehafenhinterlandanbindungen, um den prognostizierten Güterumschlag bis 2025 zu bewältigen. Die Hauptverkehrsträger für den Transport der Güter sind die Straße und die Schiene. Beide Verkehrsträger stoßen in den Einzugsbereichen der großen Seehäfen an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Verkehrsinfrastruktur wird in besonderem Maße durch die enormen Containermengen der Häfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven belastet. Dabei sorgt die räumliche Nähe zwischen Bremerhaven und Wilhelmshaven sowie zwischen Bremerhaven und Cuxhaven für kumulative Belastungen der Hinterlandverkehrsträger. Die Bundesfernstraßen, insbesondere im Umfeld Bremens und Hamburgs, sind hoch belastet mit häufigen Störungen des Verkehrs.

Durch die Mischung von Personen- und Güterverkehren kommt es zu Behinderungen in beiden Tätigkeitsfeldern der Bahn. Dies kann zu Störungen im Verkehrsfluss führen und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigen. Die Entwicklungsdynamik im Seeverkehr erfordert eine stärkere Berücksichtigung des Seehafenhinterlandverkehrs bei der Verkehrsplanung. Die Binnenschifffahrt, die über freie Kapazitäten verfügt, ist zurzeit noch nicht in der Lage, ihr Potenzial insbesondere im Containerbereich, voll zu entfalten.

Beschreibung der Maßnahmen

- Derzeit stehen für Verkehrsinvestitionen rd. 11 Mrd. € zur Verfügung. Hinzu kommen noch insgesamt 2 Mrd. € für 2009 und 2010 aus dem Konjunkturprogramm II. Der **Bund** wird auch in den kommenden Jahren die staatlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen auf hohem Niveau fortführen.
- Der Bund erwartet von den **Ländern**, dass sie Ihre Verkehrsinvestitionen ebenfalls aufstocken.
- **Bund** und **Länder** führen einen regelmäßigen Dialog über die Verkehrsinvestitionen der Länder.

- Der **Bund** erweitert in Absprache mit den Ländern und abhängig von deren Infrastrukturinvestitionen seine Projektlisten für die infrastrukturelle Anbindung der Häfen.
- Der **Bund** prüft vorrangig die Umsetzung der am 29. September 2008 durch die Verkehrsminister der Küstenländer verabschiedeten Liste mit wichtigen norddeutschen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Dabei geht es um folgende Projekte:

Schiene:

- Y-Trasse,
- Elektrifizierung Hamburg – Lübeck-Travemünde,
- Ausbaustrecke Rostock – Berlin,
- Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen,
- Dreigleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg,
- Ausbaustrecke Berlin – Pasewalk – Stralsund,
- Ausbaustrecke Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund (VDE 1).

Straße:

- Sechsstreifiger bzw. achtstreifiger Ausbau von A 1 und A 7,
- A 14 Schwerin – Magdeburg,
- A 252 (Hafenquerspange/ Südtangente Hamburg),
- A 281 Eckverbindung Bremen,
- Weiterbau A 20 von Lübeck (A 1) nach Stade (A 26),
- Neubau A 26 von Stade (A 20) bis Hamburg (A 7),
- Neubau A 39 Lüneburg – Wolfsburg,
- Neubau A 22,
- Weiterbau A 21 (Ortsumfahrung Hamburgs bis zur A 250) inklusive Elbquerung.

Wasserstraße:

- Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe sowie Unter- und Außenweser,
- Schleusen Elbe-Lübeck-Kanal,
- Ausbau der Mittelweser.

Zusätzlicher Bedarf:

- Dreigleisiger Ausbau der Strecke Pinneberg – Elmshorn,
- Maßnahmen zur Entlastung des Schienenknotens Hannover,
- Maßnahmen zur Entlastung des Schienenknotens Bremen,

- Maßnahmen zur Entlastung des Schienenknotens Hamburg,
 - Ausbau der B 96 Sassnitz – Berlin.
- **Bund** und **Länder** prüfen, ob weitere Infrastrukturprojekte im Rahmen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes in einem eigenen Schwerpunkt „Hafenanbindungen“ einem schnelleren Baubeginn zugeführt werden können.
 - Der **Bund** berücksichtigt im Rahmen seiner Infrastrukturplanung auch die Bedeutung der ARA- und südeuropäischen Häfen für die deutsche Volkswirtschaft.
 - Der **Bund** wird 2009 die Bedarfspläne bzw. die Investitionsrahmenplanungen für die Schiene, die Bundesfernstraßen und die Wasserstraßen überprüfen.
 - Überprüfung und Erneuerung der Bestandserhaltungsstrategie für das Bundesfernstraßennetz durch den **Bund** unter Beteiligung der **Länder**, für das Wasserstraßennetz durch die **Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen** des **Bundes** und für das Schienennetz durch die **DB AG** in Abstimmung mit dem **Bund**.
 - Der **Bund** wird sich stärker um die Einbindung privaten Kapitals und Fachwissens über öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) für die infrastrukturelle Anbindung der Häfen bemühen, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist.
 - Der **Bund** erwartet von den **Ländern** und **Kommunen**, dass auch sie das Instrument der ÖPP nutzen, wo dies möglich und sinnvoll ist.
 - Zur Entmischung von Personen- und Güterverkehren im Hafenhinterland werden **Bund** und **DB AG** Schritte zum Aufbau eines eigenen Netzes für den Schienengüterverkehr einleiten.

Auswirkung

Die Infrastrukturinvestitionen werden dort getätigt, wo sie den größten volkswirtschaftlichen Nutzen versprechen. Die Planungen gemäß dem BVWP 2003 bzw. den Bedarfsplänen von Schiene und Straße sowie die Bestandserhaltungsstrategien der Verkehrsträger werden überprüft, ob sie dem zukünftigen Bedarf entsprechen. Die bevorzugte Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen, die Engpässe bei den Hinterlandanbindungen der Seehäfen verringern oder beseitigen, gewährleistet den reibungslosen Transport der Güter von und zu den Seehäfen.

Die Nutzung von Instrumenten der ÖPP für die Hafenhinterlandinfrastrukturen kann die Haushalte der öffentlichen Hand durch Effizienzsteigerungen entlasten.

Die Verkehrsträger Straße und Schiene können durch eine stärkere Nutzung der Kapazitäten der Binnenschifffahrt entlastet werden. Die Binnenschifffahrt verfügt über

freie Kapazitäten, ist energieeffizient und klimafreundlich. Voraussetzung ist, dass dort, wo es volkswirtschaftlich sinnvoll ist, ein durchgehendes Profil des Wasserstraßennetzes für das moderne Großmotorgüterschiff und mindestens den zweilagigen Containerverkehr geschaffen wird.

Im Schienenverkehr des Hafenhinterlandes ist eine Entmischung des Güter- und Personenverkehrs erforderlich, um gegenseitige Einschränkungen aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu vermeiden.

Verantwortung

Für den Ausbau der Hinterlandanbindungen sind das BMVBS, Länder, Kommunen sowie die DB AG zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen werden durch den BMVBS-Haushalt, die Länderhaushalte, EU-Mittel und die Privatwirtschaft finanziert.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik, insbesondere der Schaffung transeuropäischer Netze und Korridore und der Verlagerung von Güterverkehr auf die Wasserstraßen und Schienen.

Umsetzungszeitraum

Langfristige Aufgaben.

1.3 Wasser- und landseitige Anbindung der Binnenhäfen verbessern

Ausgangslage

Die Binnenschifffahrt als sicherer und klimafreundlicher Verkehrsträger muss in den kommenden Jahren im Gesamtverkehrssystem deutlich an Bedeutung gewinnen, damit die erwarteten Verkehrszuwächse, insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr, nachhaltig bewältigt werden können. Die Binnenschifffahrt kann im Containerverkehr die Straße und die Bahn entlasten. Für die Binnenschifffahrt sind gut ausgebaute Wasserstraßen ebenso unverzichtbar wie für die Effizienz von Logistikketten. Das derzeitige Binnenwasserstraßennetz außerhalb des Rheins ist in weiten Teilen für den Containertransport und den Verkehr mit größeren Schiffsabmessungen nur mit Einschränkungen nutzbar. Beschränkungen ergeben sich insbesondere durch eingeschränkte Durchfahrtshöhen bei Brücken, die Abmessungen der Schleusenkammern sowie die nutzbaren Fahrrinntiefen und -breiten.

Auf der Verbindung vom Rhein zu den osteuropäischen Staaten an der Donau ist der Ausbau des Mains, der Bau des Main-Donaukanals und der Ausbau der Donau bis auf wenige Abschnitte für den Verkehr von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden einschließlich des mindestens zweilagigen Containerverkehrs fertig gestellt. Für den Donauabschnitt Straubing-Vilshofen wird zurzeit eine durch die Europäische Union geförderte Untersuchung möglicher Ausbauvarianten durchgeführt.

Der Aus- und Neubau von Binnenwasserstraßen ist in Ausgleich mit ökologischen Zielen zu bringen. Europarechtlich festgelegtes Ziel ist der Schutz und die Verbesserung des Zustandes von Gewässerökosystemen, einschließlich der davon abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete (Art. 1 WRRL). Dabei sind die Auswirkungen des Klimawandels zu berücksichtigen. Die Maßnahmen zum Ausbau der wasser- und landseitigen Anbindungen der Binnenhäfen sind auf ihre Vereinbarkeit mit dem EU-Umweltrecht v.a. der Wasserrahmenrichtlinie zu überprüfen.

Mit Blick auf die hohe Anzahl von Aus- und Neubauprojekten im Bereich der Binnenwasserstraßen kommt es darauf an, dass bei der Planung und Durchführung von Wasserstraßenprojekten administrativ bedingte Verzögerungen vermieden werden. Solche Verzögerungen können die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt und die Hafententwicklung hemmen und zusätzliche Kosten verursachen.

Die Weiterleitung in Binnenhäfen umgeschlagener Güter erfolgt überwiegend im Nahbereich (unter 50 km) und ist häufig auf den LKW angewiesen. Eine gute Straßenanbindung ist daher für die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen wichtig. Sie ist heute in zahlreichen Binnenhäfen unzureichend oder führt zu Störungen von Wohn- und anderen städtischen Gebieten und daher zu einer Beschränkung der Betriebszeiten. Bei den Straßenanbindungen handelt es sich in der Regel um Gemeinde- bzw. Kreisstraßen.

Eine Reihe von Binnenhäfen entwickelt sich in den letzten Jahren erfolgreich zu Knoten im Schienengüterverkehr. Dies stärkt ihre Vorrangstellung als trimodale Standorte und trägt zur Effizienzsteigerung im Kombinierten Verkehr bei. Durch die kontinentalen Bahnverkehre entstehen Chancen, auch die Hub-Funktion im Seehafen-Hinterlandverkehr zu stärken. In der Regel liegen hierfür erforderliche Ausbaumaßnahmen an den Schienenknoten in der Verantwortung der Kommunen und Hafenbetreiber oder der DB Netz AG. In der Bahnerschließung der Binnenhäfen ist nicht nur die Gleisanbindung wesentlich, sondern auch und vor allem die Bahnbedienung. Da diese durch die DB AG nicht immer in ausreichendem Maß angeboten wird, entwickeln die Binnenhäfen zunehmend alternative Angebote mit eigenen oder fremden nicht bundeseigenen Bahnen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Sofern dies volkswirtschaftlich sinnvoll ist, wird der **Bund** auch künftig unter Beachtung des Umwelt-, Klima- und Denkmalschutzes im Rahmen seiner Investitionspolitik unter der Maßgabe der in der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegten Kriterien ein einheitliches Profil für die Wasserstraßen herstellen. Leitbilder sind dabei das Großmotorgüterschiff und die Ermöglichung des zwei- bzw. dreilagigen Containerverkehrs durch Anhebung der Brückendurchfahrtshöhen und Verlängerung der Schleusenkammern, wie z.B. im westdeutschen Kanalnetz.
- Der Bund erwartet von den **Kommunen**, dass sie im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Hafenanbindungen so ausbauen, dass der reibungslose landseitige Zu- und Ablaufverkehr gewährleistet ist.
- Der Bund erwartet von den **Hafenbetreibern, Kommunen** und der **DB Netz AG**, dass sie insbesondere Binnenhäfen, die Hubfunktionen erfüllen, in ihrer jeweiligen Zuständigkeit an das kontinentale Bahnnetz anbinden.

Auswirkungen

Die Modernisierung des Binnenwasserstraßennetzes (Großmotorgüterschiff, zwei- bzw. dreilagiger Containerverkehr) führt zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene. Die Unterstützung des Bundes durch die Länder bei der Planung und Durchführung von Wasserstraßenprojekten verhindern kostenintensive Zeitverzögerungen bei Wasserstraßenprojekten.

Die Anbindung von Binnenhäfen an die kontinentalen Bahnnetze fördert deren Entwicklung als zentrale Knotenpunkte in der Logistikkette. Ausbau und Optimierung der straßenseitigen Anbindungen versetzt die Binnenhäfen in die Lage, ihre regionale Versorgungsleistung zu erbringen und auszuweiten.

Verantwortung

Für den Ausbau der Wasserstraßen ist das BMVBS zuständig. Die Zuständigkeit für die nicht-bundeseigenen wasser- und landseitigen Hafenanbindungen liegt bei den Ländern, Kommunen und der Hafenwirtschaft. Die Anbindung an das kontinentale Bahnnetz ist durch die DB-Netz AG, Kommunen und Hafenbetreiber in ihrer jeweiligen Zuständigkeit zu gewährleisten.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen sind durch den BMVBS-Haushalt, die Länder und Kommunen sowie die Privatwirtschaft zu finanzieren.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik, insbesondere der Schaffung transeuropäischer Netze und Korridore und der Verlagerung von Güterverkehr auf die Wasserstraßen und Schienen.

Umsetzungszeitraum

Langfristige Aufgaben.

1.4 Förderung der europäischen Kurzstrecken-Seeschifffahrt

Ausgangslage

Durch das prognostizierte Wachstum des Güterverkehrs wird die Hinterlandinfrastruktur trotz weiteren Ausbaus an Grenzen stoßen. Angesichts der zu erwartenden Kapazitätsengpässe der Hinterlandverkehrsinfrastruktur sieht der Bund ökonomische und ökologische Chancen in der Förderung einer europäischen Kurzstrecken-Seeschifffahrt (Short Sea Shipping). Auf europäischer Ebene ist das Konzept der Meeresautobahnen (Motorways of the Sea) entwickelt worden, das zum Ziel hat, Güterverkehrsströme möglichst auf einige wenige Korridore zu konzentrieren. Meeresautobahnen dienen unter anderem der Verkehrsverlagerung von Gütertransporten auf die Wasserstraßen. Grenzübergreifende Einzelprojekte können auch mit Mitteln aus EU-Förderprogrammen (z.B. TEN-V, Marco Polo) gefördert werden. Die Verlagerung des Containertransports auf den Kurzstrecken-Seeschiffsverkehr kann Umweltentlastungspotenzial im Hinterland entfalten (Flächenverbrauch, Schadstoff- und Lärmentlastung, CO₂-Minderung).

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** ermittelt und bewertet das Umweltentlastungspotenzial der Verlagerung von Gütertransport auf den Kurzstrecken-Seeverkehr und entwickelt auf dieser Basis konkrete Verlagerungsmaßnahmen. Er schafft hierfür die notwendigen Rahmenbedingungen.
- Der **Bund** prüft, welche infrastrukturellen Voraussetzungen und welche Anreize für die Stärkung eines umweltfreundlichen Kurzstrecken-Seeverkehrs nötig sind.

Auswirkungen

Die Verlagerung des Containerverkehrs auf Kurzstrecken-Seeverkehr führt zur Entlastung der anderen Verkehrsträger im Hinterland der Häfen. Ausbaukosten und Umweltbeeinträchtigungen durch Hinterlandverkehr können vermieden werden. Die Maßnahmen ergänzen das Logistiknetz und fördern eine integrative und umweltfreundliche Verkehrspolitik.

Verantwortung

Für die Maßnahmen ist das BMVBS zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen sind durch den BMVBS-Haushalt zu finanzieren.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik, insbesondere der Schaffung von Meeresautobahnen nach den TEN-Leitlinien der Kommission.

Umsetzungszeitraum

Langfristige Aufgaben.

1.5 Förderung der Gleisanschlüsse optimieren

Ausgangslage

Um die Förderung im Rahmen der Richtlinie des Bundes zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen zu erhalten, müssen die Unternehmen nachweisen, dass mit Hilfe des Gleisanschlusses ein zusätzliches Transportvolumen abgewickelt wird.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** wird den Kreis der Zuwendungsempfänger der Gleisanschlussförderung erweitern.
- Der **Bund** plant, Zuschüsse für die Errichtung, Reaktivierung und den Ausbau von privaten Gleisanschlüssen auch in künftigen Jahren zu gewähren.

Auswirkungen

Um das Ziel der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen zu erreichen, ist eine Prüfung und Erweiterung des Kreises der Zuwendungsempfänger erforderlich.

Verantwortung

Für die Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen ist das BMVBS verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahme wird durch den BMVBS-Haushalt finanziert.

EU-Relevanz

Die Maßnahme steht im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeitraum

Beginn der Maßnahme 2009.

1.6 Grenzüberschreitende Verkehre optimieren

Ausgangslage

Bedingt durch das hohe Umschlagwachstum in den deutschen und den ARA-Häfen gewinnen die Hinterlandverkehre im Containerbereich von und nach Polen, Schweden, den Niederlande, Schweiz, Italien, Frankreich, Österreich und der Tschechischen Republik zunehmend an Bedeutung. Durch die zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehre, insbesondere Transitverkehre, werden die Verkehrsinfrastrukturen in Deutschland belastet. In einzelnen hoch frequentierten Korridoren stellt sich seitens der Bevölkerung die Frage, ob die mit den Transitverkehren einhergehenden Belastungen durch entsprechende Wertschöpfung kompensiert werden. Grenzüberschreitende Verkehre haben nur dann ein Wertschöpfungspotenzial, wenn die transportierten Güter in Deutschland umgeschlagen und damit Dienstleistungen verbunden werden, wie z.B. Sortierung von Containern, Reparatur und Veredelung vorgefertigter Waren.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** prüft im europäischen Kontext, wie grenzüberschreitende Verkehre, z. B. durch Kurzstrecken-Seeverkehre und stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt, effizienter und mit möglichst geringen Belastungen der Bevölkerung organisiert werden können.
- Entsprechend dem Masterplan Güterverkehr und Logistik (Maßnahme B3) werden auf europäischer Ebene Möglichkeiten ausgelotet, wie Transitverkehre optimal gestaltet und z.B. durch Schaffung neuer Anlieferungswege und durch Feederverkehre mit den Mittelmeerhäfen verkürzt oder ggf. vermieden werden können. Parallel dazu werden auf europäischer Ebene Ansätze abgewogen, wie insbesondere auf langen Strecken Verkehr durch marktwirtschaftliche Anreize verstärkt über die Schiene und Wasserstraße abgewickelt werden kann. Der **Bund** beteiligt sich an diesen Prozessen konstruktiv und kritisch.
- Der Bund erwartet von der **Logistikwirtschaft**, dass sie auf eine höhere Wertschöpfung aus den grenzüberschreitenden Verkehren, die Deutschland berühren, hinwirkt.

Auswirkungen

Bei der zukünftigen Verkehrsplanung wird der Optimierung grenzüberschreitender Verkehre stärker Rechnung getragen. Dabei wird darauf geachtet, dass solche

Verkehre eine möglichst hohe Wertschöpfung in Deutschland erzielen und möglichst umweltverträglich durchgeführt werden.

Verantwortung

Die Überprüfung der effizienteren Gestaltung der grenzüberschreitenden Verkehre wird durch das BMVBS erfolgen. Darüber hinaus sind bei der Optimierung der grenzüberschreitenden Verkehre aber auch die Länder, die EU sowie die verladende und transportierende Wirtschaft und die Häfen gefordert.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen sind haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik, insbesondere der Schaffung transeuropäischer Netze und Korridore.

Umsetzungszeitraum

Langfristige Aufgaben.

1.7 Durch Kombinierten Verkehr die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene unterstützen

Ausgangslage

Ein wesentlicher Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik in Deutschland und in Europa ist die Co-Modalität der Verkehrsträger. Alle Verkehrsträger sollen auf der Basis einheitlicher Wettbewerbsbedingungen ihre spezifischen Stärken im Güterverkehr optimal einbringen. Mit einer heute bereits bestehenden überproportionalen Nachfrage nach intermodalen Transporten wird auch zukünftig gerechnet. Aktuelle Prognosen, wie z.B. die Verflechtungsprognose 2025, weisen auch künftig eine steigende und nachhaltige Nachfrage nach intermodalen Transporten aus. Die bestehende intermodale Infrastruktur ist bereits heute hoch belastet. Daraus resultiert ein massiver Ausbaubedarf der Terminals im Kombinierten Verkehr (KV).

Im Bundeshaushalt 2008 standen für die Förderung von KV-Umschlaganlagen nach der Förderrichtlinie jährlich ca. 62 Mio. € zur Verfügung. Die Nachfrage auf Grund der vorliegenden Anträge überstieg die zur Verfügung stehenden Mittel bei weitem.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** hat die Mittel für den Bau/Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs von 62,5 Mio. € in 2008 auf 115 Mio. € in 2009 aufgestockt. In den Konjunkturpaketen I und II hat der Bund insgesamt 100 Mio. € zusätzlicher Förderung für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs vorgesehen.
- Der **Bund** wird prüfen, ob Umschlaganlagen für den Stückgut- und Massengutverkehr in Analogie zur KV-Förderung gefördert werden können.

Auswirkungen

Eine stärkere Nutzung von Transportketten, wie sie der Kombinierte Verkehr ermöglicht, trägt zur Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems, zur Verkehrsverlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße und zu einer umweltfreundlichen Verkehrsabwicklung bei.

Verantwortung

Die Förderung des Ausbaus der Anlagen des Kombinierten Verkehrs ist Aufgabe des BMVBS.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen werden durch den BMVBS-Haushalt finanziert.

EU-Relevanz

Die KV-Förderung steht im Einklang mit der EU-Politik.

Umsetzungszeitraum

Mittelfristige Aufgaben.

1.8 Hafeninfrastrukturen verbessern, Suprastrukturen modernisieren und erweitern

Ausgangslage

Als Logistikstandort Nr. 1 in Europa muss Deutschland in den kommenden 20 Jahren eine Verdopplung des Güterumschlags in den Seehäfen bewältigen. Im Containerbereich wird bis 2025 eine Verdreifachung des Aufkommens erwartet, während sich das RoRo-Aufkommen im gleichen Zeitraum ebenfalls knapp verdreifachen wird.

Die Seehäfen müssen sich auf eine höhere Anzahl von Schiffen und auf größere Schiffe einstellen. Die derzeitigen Kapazitäten in den Seehäfen reichen nicht aus, um das zu erwartende Umschlagwachstum zu verkraften. Das 2004 prognostizierte Umschlagwachstum in den Seehäfen, auf dessen Basis die Küstenländer Investitionen von 4,3 Mrd. € und die Hafenwirtschaft Investitionen in die Suprastruktur von 3,2 Mrd. € bis 2012 zugesagt hatten, wurde in den meisten Seehäfen übertroffen.

Die Lager- und Stellplatzkapazitäten der Seehäfen werden durch lange Standzeiten von Containern sowie durch fehlende Informationen über die Zielorte der Güter zusätzlich belastet. Oftmals müssen Container mehrfach umgestapelt werden, bevor sie aus den Häfen transportiert werden. Verschärfend wirkt sich die mangelnde Bereitschaft von Empfängern im Hinterland aus, Güter auch außerhalb der Kernarbeitszeiten anzunehmen. In den Häfen und auf den Hinterlandverbindungen entstehen zu bestimmten Zeiten Höchstbelastungen, während zu anderen Zeiten Kapazitäten ungenutzt bleiben.

Sowohl die Seehäfen als auch die Binnenhäfen werden mit teilweise erheblichen Veränderungen der Ladungsarten konfrontiert. In der Binnenschifffahrt ist eine Zunahme des Schwergutverkehrs und von Gefahrguttransporten zu beobachten. In diesen Bereichen kann die Binnenschifffahrt ihre Stärken – hohe Ladungskapazität, Sicherheit und Zuverlässigkeit – in besonderem Maße ausspielen.

Viele Binnenhäfen entsprechen jedoch nicht mehr dem Stand der Technik. Die Infra- und Suprastrukturentwicklung hat nicht immer mit den geänderten Ladungsarten mitgehalten. Die oftmals kleinen Binnenhäfen sind häufig auf bestimmte Ladungsarten spezialisiert und können nur eine geringe Bandbreite an Dienstleistungen anbieten. Im Einzelfall kann dies wirtschaftlich sinnvoll sein. Die geringe Angebotsbreite der

Binnenhäfen hemmt jedoch in vielen Fällen deren Entwicklung zu multimodalen Standorten mit marktorientierten Angeboten.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der Bund erwartet von der **Hafenwirtschaft**, dass sie die in ihrer Zuständigkeit befindliche Suprastruktur so ausbaut, dass die prognostizierten Umschlagmengen realisiert werden können.
- Der Bund erwartet von der **Binnenhafenwirtschaft**, dass sie die Binnenhäfen zu multifunktionalen Logistikstandorten mit breiter Angebotspalette fortentwickelt, wo dies sinnvoll ist.
- Der Bund erwartet von den **Ländern** und **Kommunen**, dass sie in dem für das reibungslose Funktionieren der Häfen erforderlichen Maß in die Hafeninfrastruktur investieren.
- Der Bund erwartet, dass die **Länder** und die **Hafenwirtschaft** prüfen, inwieweit privatwirtschaftlich organisierte und finanzierte Errichtung von Hafeninfrastrukturen auch unter Wettbewerbsgesichtspunkten durchführbar sind.
- Der Bund erwartet von den **Ländern**, dass sie 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.
- Der Bund erwartet von der **Hafenwirtschaft**, dass sie Seehafenfunktionen in das Hinterland verlagert, wenn eine Entlastung knapper Hafenflächen erforderlich ist.
- Der Bund erwartet von den **Verladern**, **Empfängern** und **Transporteuren** bzw. **Spediteuren**, dass sie sich in ein logistisches System einbinden lassen, welches den Gütertransport rund um die Uhr ermöglicht.
- Der Bund erwartet von der **Hafenwirtschaft**, dass sie die für die Sortierung der Container im Hafen erforderlichen Daten über Zeitpunkt, Verkehrsmittel und Richtung des Weitertransports bei den Spediteuren und Verladern einfordert, z. B. durch Anreizsysteme.
- Der Bund erwartet von der **Hafen- und Logistikwirtschaft**, dass sie Maßnahmen für das beschleunigte Routing der Güter zu trimodalen Hinterlandhubs entwickelt.

Auswirkungen

Durch den Ausbau von Hafeninfra- und Suprastrukturen können die Häfen mit der dynamischen Umschlagentwicklung Schritt halten. Dabei kann privatwirtschaftlich

organisierter und finanzierter Hafeninfrastukturausbau das Wachstum der Häfen beschleunigen.

Binnenhäfen erzielen als logistische Knoten mit dem Ausbau der trimodalen Schnittstellenfunktion und dem Angebot Verkehrsträger übergreifender intermodaler Logistiklösungen einen Wettbewerbsvorteil. Eine nachhaltige Erhöhung des Umschlags in den Binnenhäfen ist zunehmend davon abhängig, dass Gewerbeansiedlung wieder gezielt auf hafennahe Standorte gerichtet wird. Durch verstärkte Gewerbeaktivität wächst das eigene Verkehrsaufkommen für die Binnenschifffahrt. Gleichzeitig unterstützt diese Maßnahme unsere Strategie der Verkehrsvermeidung durch kurze Wege.

Durch die Übernahme von Seehafenfunktionen durch die Binnenhäfen werden die knappen Stellflächen in den Seehäfen entlastet.

Den Häfen wird durch die Erhöhung der Bereitschaft der Empfänger, Güter auch außerhalb der Kernarbeitszeiten anzunehmen, eine flexiblere Organisation des Weitertransports ermöglicht. Die Verfügbarkeit von Informationen über den Weitertransport sowie ein möglichst schneller Abtransport der Güter führen zu Kapazitätssteigerungen in den Seehäfen. Die Nutzung der Terminalkapazitäten wird durch transparenten Datentransfer vor allem von Seiten der Spediteure und Verlagerer optimiert.

Zur Verbesserung der Terminalproduktivität und schnelleren Verteilung der Container im Hinterland wird das beschleunigte „Routing“ der Güter im Transitsystem in Richtung der intermodalen Binnenland-Plattformen/-Terminals beitragen.

Verantwortung

Der Ausbau der Suprastrukturen ist Aufgabe der Hafenwirtschaft. Die Länder und Kommunen sind für den Ausbau der Hafeninfrastrukturen zuständig. Maßnahmen zur Verbesserung der Informationen über den Weitertransport der Güter, Verlagerung von Seehafenfunktionen in die Binnenhäfen, Routing und Ausgestaltung eines logistischen Systems zur Ermöglichung des Gütertransports rund um die Uhr müssen durch die Logistik- und Hafenwirtschaft durchgeführt werden.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen sind haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeitraum

Langfristige Aufgaben.

1.9 Engpässe bei der Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen beseitigen

Ausgangslage

In Deutschland muss die Binnenschifffahrt zukünftig beim Gütertransport von und zu den Seehäfen eine stärkere Rolle spielen. Für die Abfertigung von Binnenschiffen sind in den Seehäfen geeignete Verladeeinrichtungen oder Terminals 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.

Obwohl in Rotterdam und Amsterdam Baumaßnahmen zur Verbesserung der Abfertigung der Binnenschiffe durchgeführt werden, kann es weiterhin zu Verzögerungen für die Containerbinnenschifffahrt aufgrund von Kapazitätsengpässen in diesen Häfen kommen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der Bund erwartet von der **Seehafenwirtschaft** und den **Terminalbetreibern**, dass sie die Suprastruktur so ausbauen, dass eine reibungslose Abfertigung einer steigenden Zahl von Binnenschiffen gewährleistet ist.
- Der **Bund** wird sich bei den zuständigen Stellen in den Niederlanden und Belgien dafür einsetzen, dass die Abfertigung der Binnenschiffe in den ARA-Häfen beschleunigt wird.

Auswirkungen

Die Abfertigung der Binnenschiffe in den deutschen Seehäfen und in den Häfen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland soll beschleunigt werden, damit die derzeit ungenutzten Kapazitäten der Binnenschifffahrt zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene genutzt werden können.

Verantwortung

Der Ausbau der Suprastrukturen ist Aufgabe der Seehafenwirtschaft.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen sind haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeitraum

Der Ausbau der Suprastruktur ist eine mittelfristige Aufgabe.

1.10 Hafenpolitik des Bundes strategischer ausrichten

Ausgangslage

Die zentrale und strategische Bedeutung der Häfen wird in der Öffentlichkeit und durch wichtige Entscheidungsträger oftmals nicht wahrgenommen. Der Bund sieht mit Blick auf die katalytische Funktion der Häfen für die gesamte Volkswirtschaft und den hohen Infrastrukturbedarf das Erfordernis, die knappen Haushaltsmittel optimal einzusetzen.

§ 17 Abs. 2 ROG vom 22. Dezember 2008 ermöglicht es dem Bund, Raumordnungspläne für das Bundesgebiet mit länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen als Grundlage für deren Anbindung, d. h. Erschließung mit Bundesverkehrswegen aufzustellen. Einziger von den Ziel- und Grundsatzfestlegungen der Pläne erfasster Adressat ist die Bundesverkehrswegeplanung. Die Zuständigkeit der Länder für die Planung von Hafenstandorten wird durch die Pläne nach § 17 Abs. 2 ROG nicht berührt.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** wird in Kooperation mit den Ländern Teilraumordnungspläne für die See- und Binnenhäfen gemäß § 17 Abs. 2 ROG aufstellen.

Auswirkungen

Durch das am 22. Dezember 2008 geänderte ROG übernimmt der Bund mit Blick auf deren volkswirtschaftliche Bedeutung mehr Verantwortung als in der Vergangenheit für die Häfen. Mit der Kopplung der Standortkonzepte an die Bundesverkehrswegeplanung soll erreicht werden, dass

- die Verkehrspolitik des Bundes mit Blick auf die Häfen und ihre zentrale Funktion im Verkehrssystem strategischer ausgerichtet werden kann,
- der notwendige Informationsfluss bezüglich der Standortplanungen sichergestellt ist und
- die Investitionsmittel des Bundes im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik gezielter gesteuert werden können.

Dies eröffnet unter anderem die Chance, dass auch kleinere Häfen stärker in ihrer Bedeutung für die Hafenspolitik des Bundes wahrgenommen werden.

Verantwortung

Für die Anwendung des § 17 Abs. 2 ROG auf Häfen ist das BMVBS zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahme ist haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeitraum

Mittelfristige Aufgabe.

2. Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern

2.1 Wettbewerbsverzerrungen vermeiden und einheitliche Wettbewerbsbedingungen schaffen

Ausgangslage

Unterschiedliche Standards bei Umwelt- und Sozialvorschriften, Steuerdumping oder die Erhebung diskriminierender Gebühren für die Nutzung von Hinterlandanbindungen in Häfen außerhalb der Europäischen Union können den Wettbewerb verzerren und die Entwicklungschancen für die deutschen Seehäfen gefährden.

Deutschland muss sich insbesondere im Asienverkehr und mit Blick auf die osteuropäischen Märkte auf stärkere Konkurrenz durch die südeuropäischen und Schwarzmeerhäfen einstellen. Hinsichtlich der westeuropäischen Märkte wird weiterhin hoher Wettbewerbsdruck durch die Westhäfen bestehen. Gleichzeitig sind die ARA-Häfen für die deutsche Volkswirtschaft entlang der Rheinschiene von großer Bedeutung. Die Schwarzmeerhäfen und die südeuropäischen Häfen gewinnen für den Im- und Export im süddeutschen Raum an Einfluss.

Die zunehmende Konzentration der Reeder auf einzelne Häfen kann zu einer Schwächung des Hafenstandortes Deutschland führen, z.B. wenn die gesamte Breite des vorhandenen Leistungsspektrums nicht mehr abgefragt wird. Auf Dauer kann die Konzentration zu einer Verringerung des Leistungsspektrums auch in jenen Häfen führen, die die Funktion zentraler Hubs erfüllen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** wirkt in den einschlägigen internationalen Organisationen aktiv auf einen verbesserten Marktzugang für deutsche Betreiber sowie die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und die Schaffung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen (level-playing-field) hin. Grundlage hierfür sind die Regeln der WTO, die von Seiten der EU ausgehandelten bilateralen Verträge und Art. 81 und Art. 82 EGV.

Auswirkungen

Eine verbesserte Beteiligung an öffentlichen Ausschreibungen kann zu zusätzlichen Investitionsmöglichkeiten für die deutschen Umschlagunternehmen führen. Einheitliche Wettbewerbsbedingungen (level-playing-field), die den Anforderungen des Gesetzes

gegen Wettbewerbsbeschränkungen und Art. 81 und Art. 82 EGV entsprechen, führen dazu, dass sich die Innovations- und Rationalisierungspotenziale entfalten können.

Verantwortung

Die Schaffung einheitlicher internationaler Wettbewerbsbedingungen obliegt dem Bund.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahme ist haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Die Maßnahme erfolgt im Einklang mit der EU-Wettbewerbspolitik.

Umsetzungszeitraum

Mittelfristige Aufgaben.

2.2 Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume beseitigen

Ausgangslage

Aufgrund von Harmonisierungsdefiziten auf EU-Ebene kommt es zu internationalen Wettbewerbsverzerrungen zu Ungunsten der deutschen Hafenwirtschaft.

Harmonisierungsdefizite bestehen unter anderem in den Bereichen Transparenz öffentlicher Beihilfen, Umweltvorschriften sowie bei den Zollverfahren. Die Bundesregierung begrüßt die Mitteilung der Kommission vom 18. Oktober 2007²⁰, mit der sie die Bedeutung der Häfen anerkennt und die Schwerpunkte ihres Aktionsplans bei den Themen Leistungsfähigkeit der Häfen, Hinterlandanbindungen, Umweltaspekte, Schaffung von mehr und besseren Arbeitsplätzen und Wettbewerbsbedingungen setzt.

Bei allen europäischen Maßnahmen ist darauf zu achten, dass keine Wettbewerbsverzerrungen gegenüber nichteuropäischen Häfen zum Nachteil deutscher und europäischer Häfen entstehen und notwendige nationale Spielräume erhalten werden, um die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiter entwickeln zu können. Das Subsidiaritätsprinzip ist bei der Ausgestaltung der europäischen Hafenpolitik unter allen Umständen anzuwenden. Auch dürfen Harmonisierungsbestrebungen in der Europäischen Union nicht zur Verschlechterung der Qualität z.B. der Ausbildung des Hafenpersonals führen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** unterstützt die Europäische Union konstruktiv und kritisch bei der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und der Herstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Häfen, insbesondere mit Blick auf
 - > die Ausweitung der Transparenzvorschriften (RL 2006/111/EG),
 - > die Verbesserung von Verwaltungsvorschriften durch Vereinfachung der Verfahren im Kurzstreckenseeverkehr,
 - > die Einführung elektronischer Systeme für den Seeverkehr,
 - > die Formulierung von Umwelleitlinien,
 - > die Forschungsförderung im Bereich der Hafeninfra- und Suprastrukturen.
- Der Bund erwartet von den **Ländern** und der **Hafenwirtschaft**, dass sie auch zukünftig gemeinsam mit dem Bund die Europäische Union bei der Vermeidung

²⁰ Mitteilung der Kommission über eine europäische Hafenpolitik KOM(2007) 616 endg.

von Wettbewerbsverzerrungen und der Herstellung einheitlicher und fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen unterstützen.

- Der **Bund** setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Bestimmungen zu den Trassenpreisen abzubauen.
- Der **Bund** stellt sicher, dass das europäische und internationale Recht in der Regel eins zu eins in das deutsche Recht übernommen wird. Dort, wo es noch Anpassungserfordernisse gibt, wird dies zügig umgesetzt.

Auswirkungen

Durch die Herstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen können die deutschen Häfen ihre starke Wettbewerbsposition innerhalb Europas weiter ausbauen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Möglichkeiten der Mitgliedstaaten gewahrt werden, ihre nationalen Spielräume, z.B. bei Genehmigungen oder der Vergabe von Flächen auszunutzen und die Leistungsfähigkeit der Häfen für die Volkswirtschaft zu erhalten und fortzuentwickeln.

Verantwortung

Die überwiegende Verantwortung für die Herstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen für die Häfen liegt beim BMVBS und dem BMWi. Unterstützung durch die Länder ist erforderlich.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen sind haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen entsprechen der EU-Verkehrs- und -Wettbewerbspolitik.

Umsetzungszeitraum

2009 soll ein Entwurf für die Ausweitung der Transparenzvorschriften vorliegen und die Formulierung von Umweltleitlinien sowie die Verbesserung der Verwaltungsvorschriften durch Vereinfachung der Verfahren im Kurzstreckenseeverkehr verwirklicht werden. Die Prüfung der Trassenpreise wird voraussichtlich 2009 aufgenommen. Die Einführung elektronischer Systeme für den Seeverkehr und die Forschungsförderung sind mittelfristige Aufgaben, die 2009 fortgeführt werden.

2.3 Schrankenlosen Europäischen Seeverkehrsraum schaffen

Ausgangslage

Der Güterseeverkehr zwischen Häfen der Europäischen Union wird im Unterschied zum Straßenverkehr, für den seit 1993 ein Binnenmarkt besteht, wie Beförderungen mit Bestimmungsort in einem Drittstaat behandelt. Der Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten unterliegt daher zahlreichen Kontrollen durch die Zoll-, Gesundheits-, Veterinär- und Pflanzenschutzbehörden sowie durch die Grenzschutzbehörden. Diese Ungleichbehandlung benachteiligt den Seeverkehr. Um diesem Missstand abzuhelpfen, hat die Europäische Kommission am 21. Januar 2009 einen Aktionsplan zur Errichtung eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen verabschiedet, in dessen Rahmen die zahlreichen Verwaltungsverfahren, die bei Seeverkehrsbeförderungen zwischen europäischen Häfen erforderlich werden, abgeschafft oder vereinfacht werden sollen.²¹

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** unterstützt die Europäische Union bei der Herstellung eines Schrankenlosen Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen.

Auswirkungen

Ein Schrankenloser Europäischer Seeverkehrsraum ohne Grenzen trägt zu einer Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße und zur Reduzierung der Transportkosten innerhalb der Europäischen Union bei.

Verantwortung

Für die Unterstützung der Einführung eines Schrankenlosen Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen ist das BMVBS zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahme ist haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Die Maßnahme entspricht der EU-Verkehrs- und Wettbewerbspolitik.

Umsetzungszeitraum

Der Schrankenlose Europäische Seeverkehrsraum ohne Grenzen soll 2009 verwirklicht werden.

²¹ Europäische Kommission - COM(2009) 11 final, 21. Januar 2009.

2.4 Einheitliche Energiebesteuerung für die Umschlagunternehmen prüfen

Ausgangslage

Mit der Senkung der Energiebesteuerung für die Umschlagunternehmen in den Seehäfen hat die Bundesregierung einen wichtigen Beitrag zur Herstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen in der Europäischen Union geleistet.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** wird prüfen, ob die unterschiedliche Energiebesteuerung der Umschlagunternehmen in den See- und Binnenhäfen ebenfalls eine Wettbewerbsverzerrung darstellt. Ggf. ist zu ermitteln, ob die Energiebesteuerung der Umschlagunternehmen in den See- und Binnenhäfen vereinheitlicht werden kann.

Auswirkung

Ggf. Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen.

Verantwortung

Für die Prüfung, ob eine Wettbewerbsverzerrung zwischen den deutschen See- und Binnenhäfen vorliegt, ist das BMVBS zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Prüfung wird durch den BMVBS-Haushalt finanziert. Eine Reduzierung der Energiebesteuerung für den Güterumschlag in den Binnenhäfen würde den Bundeshaushalt in derzeit nicht ermittelter Höhe belasten.

EU-Relevanz

Die mögliche Reduzierung der Energiebesteuerung für den Güterumschlag in den Binnenhäfen müsste zwingend EU-beihilferechtlich notifiziert werden.

Umsetzungszeitraum

Die Prüfung soll 2010 abgeschlossen werden.

2.5 Optimierung und Flexibilisierung der Zollverfahren

Ausgangslage

Durch das Umschlagwachstum in den Häfen wachsen nicht nur die Aufgaben der Zollämter, sondern auch die Belastungen der Hafeninfrastruktur. Die Folge des Containerbooms sind lange LKW-Staus vor Zollämtern und Probleme bei der Zollabfertigung. Die Abfertigung von Binnenschiffen wird in deutschen Seehäfen durch die Öffnungszeiten der Zollämter beschränkt.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** prüft mit den Ländern und der Hafenwirtschaft die Einrichtung von Binnenlandterminals mit Zollzone, um ein beschleunigtes Routing zu ermöglichen.
- Der **Bund** prüft, inwieweit eine Ausweitung der Zollabfertigungszeiten für die Binnenschifffahrt in Seehäfen ermöglicht werden kann.

Auswirkungen

Die Zollabfertigung an Binnenlandterminals und Ausweitung der Zollabfertigungszeiten führen zu beschleunigter Abfertigung der Güter in den Seehäfen.

Verantwortung

Die Einrichtung von Binnenzollterminals, die Ausweitung der Zollabfertigungszeiten und die Optimierung der Zollverfahren liegen in der Zuständigkeit des BMF.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen können zu Kosten für die Einrichtung von Binnenzollterminals und für die Ausweitung der Zollabfertigungszeiten führen.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeitraum

Langfristige Aufgaben.

2.6 Bürokratische Hindernisse für die Binnenschifffahrt abbauen

Ausgangslage

Nach einer durch die Europäische Kommission in Auftrag gegebenen Studie bestehen in mehreren europäischen Staaten in den Bereichen administrative Strukturen, Schiffsfinanzierung, Zertifikate, Besatzungsvorschriften und Kontrolle der Schiffe mögliche Verbesserungspotenziale.²² Nach der Studie sollen im europäischen Vergleich die deutschen administrativen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen unter anderem aufgrund der föderalen Strukturen und der unterschiedlichen Anforderungen der Rhein-, Donau- und Moselkommissionen zu kompliziert sein. Es ist zu prüfen, ob die dargestellten Hindernisse tatsächlich bestehen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** wird in Zusammenarbeit mit den Ländern, der Hafenwirtschaft und der Binnenschifffahrt eine Bestandsaufnahme des die Binnenschifffahrt und Binnenhäfen betreffenden regulatorischen und administrativen Rahmens vornehmen und einen Bericht vorlegen, der mögliche Entbürokratisierungsmaßnahmen aufzeigt und bewertet.
- Der Bund erwartet von der **Binnenhafenwirtschaft** und den **Binnenschifffahrtsunternehmen**, dass sie sich aktiv an der Bestandsaufnahme und der Erarbeitung möglicher Entbürokratisierungsmaßnahmen beteiligen.
- Der Bund erwartet von den **Ländern** und **Kommunen**, dass sie aktiv an der Erarbeitung und Umsetzung von Entbürokratisierungsmaßnahmen mitwirken.

Auswirkungen

Der Abbau von bürokratischen Hemmnissen sowie eine mögliche Vereinfachung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrtsunternehmen und Binnenhäfen können zu Kostenersparnissen bei den Unternehmen und der Verwaltung sowie zur Verbesserung der Wettbewerbsposition der deutschen Binnenschifffahrt führen.

Verantwortung

Federführend für die Bestandsaufnahme der regulatorischen und administrativen Rahmenbedingungen sowie möglicher Entbürokratisierungsmaßnahmen ist das

²² Vgl. NEA: Studie über rechtliche und administrative Hindernisse in der gewerblichen Binnenschifffahrt, 2008.

BMVBS. Eine enge Zusammenarbeit mit den Bundesressorts, Ländern, Kommunen und Verbänden der Binnenschifffahrt und Binnenhafenwirtschaft ist erforderlich.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen können zu Kosteneinsparungen bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung führen.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der EU-Binnenschifffahrtspolitik.

Umsetzungszeitraum

Die Bestandsaufnahme des administrativen und regulatorischen Rahmens sowie möglicher Entbürokratisierungsmaßnahmen soll 2010 vorgelegt werden.

2.7 Vermarktung des Seehafenstandortes Deutschland intensivieren

Ausgangslage

Das Marketing-Forum „Seaports of Germany“ hat sich am 1. Juli 2008 unter dem Dach des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe konstituiert. Zweck des Forums ist es, gemeinsame Messeauftritte der deutschen Seehäfen im Ausland vorzubereiten und durchzuführen, um gemeinsam den Seehafenstandort Deutschland zu vermarkten, wenn die eigenständige Präsentation einzelner Häfen nicht zielführend ist. Den Impuls für die Vermarktungsinitiative „Seaports of Germany“ hatte das BMVBS auf dem Niedersächsischen Hafentag 2006 gegeben.

Die Vermarktungsinitiative „Seaports of Germany“ wird – ebenso wie z.B. die regionalen Logistikinitiativen – in die Aktivitäten des *Logistics Council Germany* (LCG) als Dachinitiative eingebunden. Das BMVBS stellt für die Etablierung des LCG derzeit jährlich ca. 600.000 € zur Verfügung. Die Logistikwirtschaft beabsichtigt, sich ebenfalls in dieser finanziellen Größenordnung zu beteiligen.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** unterstützt die gemeinsame Vermarktungsinitiative der deutschen Seehäfen im Ausland durch deren Einbeziehung in die Aktivitäten des Logistics Council Germany.
- Der **Bund** unterstützt bei Marketingaktivitäten im Ausland eine verstärkte Zusammenarbeit mit der Germany Trade and Invest GmbH und den deutschen Auslandshandelskammern.
- Der **Bund** unterstützt unter Berücksichtigung des nationalen und europäischen Wettbewerbsrechts die Häfen bei Vorhaben zur koordinierten Hafenentwicklung.

Auswirkungen

Durch die weltweite Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland soll die Logistikwirtschaft in Deutschland gestärkt und damit einen Beitrag zu Erhalt und Ausbau der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes geleistet werden. Kernziel ist es, durch Auftragszuwächse für die deutsche Transport- und Logistikwirtschaft zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze zu generieren (vgl. auch Maßnahme G 2 des Masterplans Güterverkehr und Logistik). Durch die gemeinsame Vermarktung der Seehäfen auf internationalen Messen im Rahmen der Bundesinitiative zur Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland (Logistics Council Germany) können zusätzliche Marktpotenziale erschlossen werden. Eine gemeinsame

Vermarktung der Seehäfen trägt zu einem positiven Image des gesamten Wirtschaftsstandortes Deutschland bei.

Verantwortung

Für die Förderung der Bundesinitiative zur Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland ist das BMVBS verantwortlich. Für die Umsetzung der Maßnahme „Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland“ wurde durch Vergabeverfahren der Zuschlag an eine Bietergemeinschaft erteilt, die zur Aufgabenwahrnehmung die Logistics Council Germany (LCG) GmbH gegründet hat. Für eine verstärkte Zusammenarbeit mit der Germany Trade and Invest GmbH und den Auslandshandelskammern ist das BMWi verantwortlich.

Hauhaltsrelevanz

Die Unterstützung der LCG wird aus dem BMVBS-Haushalt finanziert.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeitraum

Beginn der Maßnahmen unter dem Dach des LCG 2009. Mittelfristige Aufgaben.

2.8 Binnenschifffahrtsabgaben aus Wettbewerbssicht überprüfen

Ausgangslage

Die Schifffahrtsabgaben auf Binnenwasserstraßen, die insgesamt zwischen 50 Mio. € und 60 Mio. € jährlich betragen, werden als öffentlich-rechtliche Abgabe auf den Stau geregelten Flüssen und Kanälen erhoben. Ziel der Erhebung der Abgaben ist es, einen Beitrag zu den laufenden Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen zu erreichen.

Aus volkswirtschaftlicher und wettbewerbsbezogener Sicht ist die derzeitige Ausgestaltung der Binnenschifffahrtsabgaben neu zu beurteilen, da sie nur auf den staugeregelten Flüssen und Kanälen erhoben werden, nicht aber auf den frei fließenden Binnenwasserstraßen, insbesondere nicht auf dem Rhein, wo rd. 80% der Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt erbracht werden.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** wird ein Gutachten erstellen lassen, in dem die derzeitige Ausgestaltung der Binnenschifffahrtsabgaben aus volkswirtschaftlicher und wettbewerbsbezogener Sicht analysiert und Vorschläge zum weiteren Vorgehen unterbreitet werden.

Auswirkung

Die Binnenschifffahrtsabgaben stellen einen Kostenfaktor in der Transportkette dar. Ziel ist eine nicht wettbewerbsverzerrende Ausgestaltung der Binnenschifffahrtsabgaben.

Verantwortung

Die Verantwortung für die Prüfung der Binnenschifffahrtsabgaben liegt beim BMVBS.

Haushaltsrelevanz

Das Gutachten wird aus dem BMVBS-Haushalt finanziert.

Umsetzungszeitraum

Das Gutachten soll 2009 vorgelegt werden.

2.9 Kooperationen von Hafenstandorten und -unternehmen unterstützen

Ausgangslage

Angesichts der prognostizierten Güterverkehrszuwächse im Container- und Massengutverkehr kommt der Schaffung von Infrastrukturkorridoren über die See- und Binnenhäfen eine entscheidende verkehrspolitische Bedeutung zu. Dabei liegen erhebliche volkswirtschaftliche Potenziale in der systematischen Vernetzung der See- und Binnenhäfen. Die bestehenden Kooperationen zwischen den Häfen, z.B. zwischen Hamburg und Lübeck oder zwischen Mannheim und Ludwigshafen reichen nicht aus, um das erreichbare Marktpotenzial zu erzielen, das solche Kooperationen generieren können. Zwischen den Betreibern der See- und Binnenhäfen sollten Konzepte erarbeitet werden, die die Binnenhäfen besser in die nachlaufenden Transportketten integrieren. Positive Beispiele gibt es auch in den Mittellandkanalhäfen und den Häfen an der so genannten Ems-Achse. Die bestehende Kooperation zwischen Rotterdam und Duisburg hat sich für alle Beteiligten als sehr fruchtbar erwiesen.

Mit Blick auf das Nationale Hafenkonzept haben der Zentralverband der Deutschen Seehäfen (ZDS) und der BÖB am 29. März 2009 eine gemeinsame Arbeitsgruppe „Konzeptionelle Vernetzung von See- und Binnenhäfen“ initiiert. Die Arbeitsgruppe soll das Potenzial für eine stärkere Vernetzung an den Beispielen Container- und Automobillogistik ausloten.

Sinnvolle, wettbewerbsrechtlich zulässige Kooperationen zwischen Hafenverwaltungen können ebenfalls die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern. Das „Hafenkonzept Unterelbe“ beschreibt z.B. die Kooperationspotenziale zwischen Hamburg, Stade, Brunsbüttel, Cuxhaven und Glücksburg.

Beschreibung der Maßnahme

- Der Bund erwartet von den **Häfen** und den **Hafenverwaltungen**, dass sie im Rahmen der wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen stärker als bisher miteinander kooperieren. Mit der Änderung des ROG vom Dezember 2008 hat der Bund wichtige Rahmenbedingungen für eine koordinierte Hafenpolitik geschaffen.
- Der **Bund** wird sich aktiv an der Arbeitsgruppe „Konzeptionelle Vernetzung von See- und Binnenhäfen“ beteiligen.

Auswirkungen

Hafenübergreifende Kooperationen auf unternehmerischer Ebene – wie sie etwa aktuell zwischen einem großen deutschen Terminalbetreiber und einer Reihe von Binnenhäfen bzw. Logistikstandorten²³ entstehen – folgen den Anforderungen des Marktes und fördern den Wettbewerb der beteiligten Häfen. Ein wirksamer Beitrag zur Abwicklung zunehmender Verkehrsmengen wird durch neue kooperative Konzepte geleistet, wie z.B. das geplante Containerlandbrückenkonzept zwischen dem Hamburger Hafen und den Ostseehäfen.

Verantwortung

Die Verantwortung für die Kooperationen liegt bei der Hafenwirtschaft. Das BMVBS wird sich an der Arbeitsgruppe „Konzeptionelle Vernetzung von See- und Binnenhäfen“ beteiligen.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen sind haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen sind im Einklang mit der EU-Wettbewerbspolitik zu treffen.

Umsetzungszeitraum

Mittelfristige Aufgaben.

²³ Kooperationen mit Bremen, Minden, Magdeburg, Dortmund, Wiesau und Gernsheim wurden 2008 vereinbart.

2.10 Auf neue Anforderungen der Industrie reagieren und Logistikketten optimieren

Ausgangslage

Die Industrie fordert zunehmend die zeitgenaue Anlieferung der Güter. Durch die Reduzierung der Lagerhaltung und so genannter Just-in-Time-Produktion werden die Zeitfenster für die Anlieferung von Gütern an die Industrieunternehmen verengt. Gleichzeitig werden Transportzeiten durch die starke Auslastung der Verkehrsinfrastruktur schwerer kalkulierbar. Die Qualität der Dienstleistungen ist mit der zeitgenauen Anlieferung der Güter verknüpft und stellt einen wichtigen Wettbewerbsvorteil der deutschen Häfen dar.

Die Optimierung der Logistikketten gewinnt immer stärker die Aufmerksamkeit der Industrie. Die Unternehmen konzentrieren sich nicht mehr nur auf die Prozesse innerhalb der eigenen Firma, sondern sie stellen eine Verbindung der Kunden- mit der Prozessorientierung her, indem sie den Weg von der Urproduktion bis zum Endkunden als Abfolge von Lieferanten-Kunden-Beziehungen verstehen, die einzelne Wertschöpfungsketten raum-zeitlich verknüpfen. Die Kooperation mit vor- und nachgelagerten Unternehmen im wettbewerbsrechtlich zulässigen Rahmen ist eine wesentliche Bedingung auf dem Weg zur Optimierung der Logistikketten. Entscheidungen in einem beteiligten Unternehmen haben Auswirkungen auf die gesamte Logistikkette. Sie müssen also mit den Partnern entlang der Logistikkette abgestimmt werden.

Grundsätzlich besteht für die gesamte Logistikkette das Erfordernis zur Verbesserung, Vernetzung und Kompatibilität der Informations- und Kommunikationstechnologien. Bisher greifen Häfen auf unterschiedliche Systeme oder manchmal auf überhaupt keine elektronischen Informations- und Kommunikationssysteme zurück. Oftmals werden die Daten mit hohem zeitlichen Aufwand per Hand von einem in das andere System übertragen.

Von besonderer Bedeutung für die Optimierung der Güterverkehrslogistik sind geeignete Telematiklösungen, die die Kooperation zwischen den Logistikpartnern fördern und den reibungslosen Transport vom Hersteller bis zum Verbraucher sicherstellen. In Seehäfen und zwischen den See- und Binnenhäfen und in der Logistikkette fehlen bislang flächendeckende Lösungen.

Für die Optimierung des Güterumschlags in den Häfen, die effizientere Verteilung der Güter in das Hinterland und die bessere Vernetzung der Logistikketten fördert die Bundesregierung seit 2008 im Rahmen des Forschungsprogramms Innovative Seehafentechnologien II Projekte zur Verbesserung der Umschlagtechnik, Fortentwicklung der IT-Systeme und Anpassung der Organisation in den Häfen und den Logistikketten. ISETEC II hat ein Volumen von etwa 35 Mio. €. Unter anderem sieht eine der Zielsetzungen von ISETEC II die Verlagerung von seehafenspezifischen Güterverkehren auf Schiene und Wasserstraße vor.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der Bund erwartet von der **Hafenwirtschaft** und den **Transportunternehmen** der Logistikketten, dass sie sich im wettbewerbsrechtlich zulässigen Rahmen stärker miteinander vernetzen, um zeitgenaue Anlieferungen zu ermöglichen und die Häfen zu entlasten.
- Der Bund erwartet von der **Hafenwirtschaft**, dass sie zusätzliche Anstrengungen zur Entwicklung und Einführung kompatibler oder einheitlicher I&K-Systeme in und zwischen den Häfen zur Datenerfassung und Ablaufsteuerung unternimmt.
- Der **Bund** unterstützt die Entwicklung solcher Systeme durch Förderprogramme.
- Der Bund erwartet von den **Ländern**, dass sie die Entwicklung solcher Systeme unterstützen.
- Der Bund erwartet von der **Hafenwirtschaft**, dass sie verstärkt in die Anwendung der Telematik investiert.
- Der **Bund** fördert solche Projekte im Rahmen seiner Forschungs- und Innovationspolitik und den Zugang zu Förderungen derartiger Entwicklungen durch die EU.
- Der Bund erwartet von den **Ländern**, dass sie solche Projekte ebenfalls unterstützen.
- Der Bund erwartet von der **Hafen-** bzw. **Logistikwirtschaft** die flächendeckende Einführung von RFID-Systemen.

Auswirkung

Durch eine engere Vernetzung der Häfen mit den Unternehmen der Logistikkette können der Güterumschlag in den Häfen und der Weitertransport zeitgenauer durchgeführt werden. Die Hafenkapazitäten werden entlastet.

Eine stärkere informationstechnologische Vernetzung und Kompatibilität der Software führen zu erheblichen Einsparungen bei den Arbeits- und Entwicklungskosten. RFID-Systeme erlauben die Speicherung von Daten über das jeweilige Transportgut und

dessen Verfolgung in der Logistikkette. Die Nutzung dieser Systeme ermöglicht die schnellere und fehlerfreiere Abfertigung z.B. von Containern und eine Verkürzung der Abfahrtzeiten der Züge aus den Häfen.

Verantwortung

Für die stärkere Vernetzung der Logistikketten, die Entwicklung kompatibler und einheitlicher I&K-Systeme und die Einführung von RFID-Systemen sind die Hafenwirtschaft und Transportunternehmen verantwortlich. Die Förderung der Entwicklung solcher Systeme liegt in der Zuständigkeit des BMWi, der Länder und der EU.

Haushaltsrelevanz

Die Fördermaßnahmen werden durch das BMWi finanziert.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen erfolgen im Einklang mit EU-Wettbewerbsrecht.

Umsetzungszeitraum

Langfristige Aufgaben.

2.11 Marktausrichtung der Binnenhäfen verbessern

Ausgangslage

Als entwicklungshemmend erweist sich in einigen öffentlichen Binnenhäfen die Bewirtschaftung durch die öffentliche Hand, die in einigen Fällen eine flexible, an den Bedürfnissen der Unternehmen orientierte Marktausrichtung und wirksames Marketing verhindern kann. Das fehlende professionelle Marketing und die Ausrichtung auf regionale Märkte können sich bei kleineren Binnenhäfen negativ auf die Möglichkeiten für den Aufbau multimodaler Verkehre sowie das Angebot an Dienstleistungen auswirken.

Vorgaben von Ländern und Kommunen sowie Vereinbarungen über die Arbeitszeiten der Beschäftigten schränken die Betriebszeiten der Häfen auf wenige Stunden pro Tag ein, so dass außerhalb dieser Zeiten keine Schiffe abgefertigt werden können. Dadurch werden die Entwicklungspotenziale der Häfen stark eingegrenzt. In diesem Zusammenhang hat der Deutsche Städtetag darauf hingewiesen, dass die Kommunen ihre wirtschaftlichen Aktivitäten gerne erweitern würden. Dies scheitert jedoch häufig an den teilweise restriktiven Vorgaben der Länder für die wirtschaftliche Betätigung der Gemeinden.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der Bund erwartet von den **Binnenhäfen**, dass sie verstärkt Maßnahmen zur Professionalisierung des Hafenmarketings ergreifen.
- Der **Bund** unterstützt unter Beachtung der kartellrechtlichen Vorschriften (§ 1 GWB, Art. 81 EGV) gemeinsame Vermarktungsinitiativen der Binnenhäfen im Ausland im Rahmen der Vermarktungsstrategie des Logistics Council Germany (LCG).
- Der Bund erwartet von den **Ländern**, dass sie ebenfalls im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren solche Initiativen unterstützen.
- Der Bund erwartet von den **Binnenhäfen**, dass sie Initiativen ergreifen, um im kartellrechtlich zulässigen Rahmen enger mit den Seehäfen zu kooperieren.
- Der Bund erwartet von der **Binnenhafenwirtschaft**, dass sie sich im kartellrechtlich zulässigen Rahmen stärker mit den produzierenden und verladenden Industrien vernetzen, um eine verbesserte Einbindung in die überregionalen Logistikketten zu erzielen.

- Der Bund erwartet von den **Ländern** und **Kommunen**, dass sie die Vorgaben der Hafенbetriebszeiten der Nachfrage entsprechend prüfen und gegebenenfalls erweitern.
- Der Bund erwartet von den **Sozialpartnern**, dass sie die Vereinbarungen über die Arbeitszeiten der Hafенbeschäftigten der Nachfrage entsprechend prüfen und gegebenenfalls erweiterte Arbeitszeitregime aushandeln.

Auswirkungen

Durch eine Professionalisierung des Hafенmarketings, gemeinsame Vermarktung der Binnenhäfen und stärkere Vernetzung mit den Seehäfen und der produzierenden und verladenden Industrie im kartellrechtlich zulässigen Rahmen können Marktanteile hinzugewonnen und der Modal Split zugunsten der Binnenschifffahrt verbessert werden. Die Häfen sollen in die Lage versetzt werden, Schiffe auch außerhalb der Kernarbeitszeiten abzufertigen und somit ihren Umschlag zu erhöhen. Dazu müssen in einigen Fällen die Arbeitszeitvereinbarungen für die Beschäftigten in den Binnenhäfen angepasst werden.

Verantwortung

Für die Verbesserung der Vermarktung und stärkeren Vernetzung der Unternehmen und Häfen ist die Binnenhafенwirtschaft zuständig. Änderungen der Hafенbetriebszeiten fallen in die Zuständigkeit der Gemeinden. Die Aushandlung der Arbeitszeiten ist Aufgabe der Sozialpartner.

Haushaltsrelevanz

Die Förderung der gemeinsamen Vermarktung wird durch die Häfen und ggf. die Länder finanziert. Die anderen Maßnahmen sind haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen erfolgen in Übereinstimmung mit EU-Wettbewerbsrecht.

Umsetzungszeitraum

Mittelfristige Aufgaben.

3. Ausbildung und Beschäftigung sichern und stärken

3.1 Aus- und Weiterbildungsinitiative für den Maritimen Cluster, die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen starten

Ausgangslage

Schätzungen der IHK Bremen zufolge ist der Anteil von un- beziehungsweise angelernten Arbeitskräften in der Logistik mit ca. 40 % im Vergleich zu anderen Branchen hoch. Die Qualifikation der Beschäftigten im Maritimen Cluster muss mit dem Wandel der Anforderungen Schritt halten. Geänderte Ladungsarten und technische Entwicklungen z.B. bei den Verladeeinrichtungen, stärkere Vernetzung innerhalb der Logistikketten sowie die steigende Nachfrage nach multimodalen Transporten stellen neue Anforderungen an die Qualifikation der Beschäftigten.

Aufgrund der dynamischen Entwicklung in der Logistik, im Maritimen Cluster und in den deutschen Häfen konnten nicht nur in der Vergangenheit, sondern müssen auch in Zukunft zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen und mit qualifizierten Arbeitskräften besetzt werden. In einigen Bereichen des Maritimen Clusters können mit Blick aufgrund zu geringem Angebot an höher qualifiziertem Personal Engpässe entstehen.

Die enge Verflechtung der Teilbereiche des deutschen Maritimen Clusters (Schifffahrt, Häfen, maritime Dienstleistungen, Schiffbau und Zulieferer, Offshore-Technologien sowie Freizeitgestaltung und Tourismus) führen zu starken Wanderungsbewegungen und einem ausgeprägten Wettbewerb um die Arbeitnehmer innerhalb des Clusters.

Für den Maritimen Cluster besteht ebenso wie in anderen Branchen die Möglichkeit, die Professionalisierung seiner Fachkräfte durch die berufliche Erstausbildung zu decken bzw. durch kontinuierliche Weiterbildungsmaßnahmen voranzutreiben und so den Fachkräftebedarf zu decken. Es gilt besonders, in den bereits für diesen Bereich bestehenden Ausbildungsberufen verstärkt junge Menschen zu qualifizieren sowie zu prüfen, ob die Schaffung weiterer Aus- und Weiterbildungsregelungen im Bereich des Maritimen Clusters sachgerecht sind. Hier sind besonders die Sozialpartner gefordert. Des Weiteren ist es erforderlich, durch entsprechende Kampagnen und Maßnahmen junge Menschen für eine Ausbildung bzw. Tätigkeit im Maritimen Cluster zu motivieren.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** startet in Abstimmung mit den **Ländern** und **Sozialpartnern**, eine Aus- und Weiterbildungsinitiative für den Maritimen Cluster.

Auswirkung

Mit der Aus- und Weiterbildungsinitiative wird sichergestellt, dass ein ausreichendes, den neuen Anforderungen im Maritimen Cluster entsprechendes Aus- und Weiterbildungsangebot besteht und über diesen Weg höher qualifiziertes Personal zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit zur Verfügung steht.

Verantwortung

Die Durchführung der Initiative ist Aufgabe des BMWi und des BMVBS in Abstimmung mit den Ländern.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahme ist haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeitraum

2010 – 2012.

3.2 Programme zur Qualifizierung und Integration von Langzeitarbeitslosen fortführen

Ausgangslage

Auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz im Dezember 2006 verständigten sich die Teilnehmer auf eine Qualifizierungsoffensive für Langzeitarbeitslose. Als Ergebnis des Hafentalks wurde festgehalten, dass die Seehafenbetriebe im Zusammenhang mit ihren Investitionen der Schaffung neuer Arbeitsplätze eine hohe Priorität einräumen werden. Die Seehafenbetriebe haben zugesagt, etwa 2.800 vorwiegend Langzeitarbeitslose bis 2012 wieder in den Arbeitsmarkt zu integrieren. Für die Qualifizierung der 2.800 vorwiegend Langzeitarbeitslosen stellt die Bundesagentur für Arbeit etwa 80 Mio. € zur Verfügung. Beteiligt an der Qualifizierungsoffensive sind sowohl die Nordsee- als auch die Ostseehäfen.

Die theoretische Qualifizierung der Langzeitarbeitslosen wird durch das Maritime Kompetenzzentrum e.V. (ma-co) durchgeführt. Diese Einrichtung ermöglicht es, Mitarbeiter gezielt auf die sich ändernden Arbeitsbedingungen sowie auf neue Technologien und Verfahren zu schulen. Zurzeit ist die Akzeptanz nach Aussagen des ma-co so groß, dass Wartelisten bestehen.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** (Bundesagentur für Arbeit) fördert die Qualifizierung von 2.800 Langzeitarbeitslosen durch die Hafenwirtschaft mit 80 Mio. €.
- Der Bund erwartet von der **Seehafenwirtschaft**, dass sie prüft, ob zusätzlich zu der Qualifizierung und Einstellung von 2.800 Langzeitarbeitslosen bis 2012 weitere Qualifizierungsmaßnahmen durchgeführt und die Auszubildenden nach Abschluss ihrer Ausbildung eingestellt werden können.
- Der Bund erwartet von der **Binnenhafenwirtschaft**, dass sie bei anhaltendem Umschlagwachstum mit dem Bund eine Vereinbarung über die Qualifizierung und Einstellung von Langzeitarbeitslosen trifft.
- Der Bund erwartet von den **Sozialpartnern**, dass sie sich in bewährter Weise kooperativ und nachhaltig für qualifizierte Beschäftigung, Aus- und Weiterbildung einsetzen und die Prozesse tarifpolitisch flexibel begleiten.

Auswirkungen

Durch die Maßnahmen wird die Arbeitslosigkeit insbesondere in strukturschwachen Regionen nachhaltig verringert. Langzeitarbeitslosen mit geringerem

Ausbildungsniveau wird die Chance auf gute und dauerhafte Beschäftigung gegeben.
Gleichzeitig werden Engpässe beim Arbeitskräfteangebot beseitigt.

Verantwortung

Für die praktische Ausbildung sind die Seehäfen, für die theoretische Ausbildung die Bildungseinrichtungen der Länder verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Die finanzielle Förderung wird durch die Bundesagentur für Arbeit gewährleistet.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeitraum

2008 – 2014.

3.3 Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen bei der Ausbildung fördern

Ausgangslage

Die Leistungsfähigkeit und das -potenzial der Wasserstraßen und der Häfen werden in den Ausbildungen im Logistikbereich nicht immer angemessen berücksichtigt.

Den neuen Anforderungen an die Qualifikation der Hafenbeschäftigten muss durch eine Fortentwicklung der Aus- und Weiterbildungsangebote Rechnung getragen werden. Die Ausbildungseinrichtungen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Ausbildungen im Logistikbereich müssen alle Verkehrsträger umfassen. Gefordert sind heute Arbeitnehmer mit einem umfassenden Verständnis der gesamten Logistikkette und der unterschiedlichen Arbeitsverfahren in den Häfen und Güterverkehrszentren. In den kleineren Binnenhäfen besteht aufgrund der Konzentration auf einzelne Güterarten oftmals eine geringere Bandbreite von Arbeitsanforderungen, so dass die Möglichkeiten zu einer umfassenden Ausbildung eingeschränkt sind. Ausbildungseinrichtungen wie das ma-co können umfassendere Kenntnisse vermitteln als es in den Einrichtungen der Binnenländer möglich ist.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der Bund erwartet von der **Hafenwirtschaft** und den **Ländern**, dass sie die Aus- und Weiterbildungseinrichtungen dem Stand der Technik entsprechend ausstatten.
- Der **Bund** strebt die Einbeziehung aller Verkehrsträger in sämtliche Aus- und Weiterbildungsregelungen an.
- Der Bund erwartet von der **See- und Binnenhafenwirtschaft**, dass sie zukünftig bei der Ausbildung der Hafenbeschäftigten enger zusammenarbeiten. Der befristete Austausch von Auszubildenden zwischen See- und Binnenhäfen sollte aktiv gefördert werden.

Auswirkungen

Durch die Maßnahmen können den Auszubildenden umfassendere praktische und theoretische Ausbildungsinhalte vermittelt werden, die ihre Gesamtqualifikation erweitern und ihre Chancen auf dem Arbeitsmarkt verbessern.

Verantwortung

Die Fortentwicklung der staatlich anerkannten Ausbildungsordnungen und Fortbildungsprüfungen liegt in der Zuständigkeit des Bundes. Die Ausstattung der betrieblichen Ausbildungsstätten fällt in die Verantwortung der Hafenwirtschaft. Durchführung und Organisation der berufsschulischen Ausbildungen liegen bei den

Ländern und der Hafenwirtschaft. Ausbildungsbetriebe und Berufsschulen sollen im Rahmen der so genannten Lernortkooperation zur Optimierung der Ausbildungen beitragen.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen sind haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeitraum

Langfristige Aufgaben.

3.4 Arbeitsbedingungen der Hafenschäftigten verbessern und Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz gewährleisten

Ausgangslage

Umschlagwachstum und die technische Entwicklung der Verladeeinrichtungen verlangen von den Arbeitnehmern ein hohes Maß an Lernbereitschaft und Flexibilität. Hafendarbeit stellt hohe Anforderungen an die körperliche und psychische Leistungsfähigkeit der Beschäftigten auch wenn die Zeiten, in denen Güter von Hand verladen wurden, größtenteils der Vergangenheit angehören. Neue Anforderungen, z.B. beim Container- oder Autoumschlag sind hinzugekommen, die die Beschäftigten körperlich belasten. Schicht- und Wochenenddienste fordern die Beschäftigten in besonderem Maße. Hafenschäftigte haben einen Anspruch auf angemessene Bezahlung und Aufstiegschancen.

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, herab fallende oder umstürzende Gegenstände sowie die besondere Lage und Abmessung der Arbeitsplätze. Kontinuierliche Überprüfung und Verbesserung des Arbeitsschutzes ist daher bei der Hafendarbeit von besonderer Bedeutung.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der Bund erwartet von der **Hafendarwirtschaft**, dass sie die Beschäftigten wie bisher angemessen entlohnt, Aufstiegschancen ermöglicht und allen Hafenschäftigten Möglichkeiten zur Weiterbildung bietet sowie sichere und vor Gesundheitsgefahren geschützte Arbeitsplätze bereitstellt.
- Der Bund erwartet von der **Hafendarwirtschaft**, dass sie die Arbeitsbedingungen der Hafenschäftigten im Dialog mit den **Gewerkschaften**, z.B. durch betriebliche Gesundheitsmanagementsysteme kontinuierlich verbessert.

Auswirkungen

Die Maßnahmen werden dazu führen, dass die Hafenschäftigten den Anforderungen entsprechend vergütet und qualifiziert und vor Gesundheitsgefahren geschützt sind.

Verantwortung

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind die Sozialpartner verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen sind haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeitraum

Langfristige Aufgaben.

4. Umwelt- und Klimaschutz fördern

4.1 Schadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärm in den Häfen und auf den Wasserstraßen reduzieren, Ökosysteme erhalten

Ausgangslage

Gemessen an der Transportleistung ist die Schifffahrt ein vergleichsweise klimafreundlicher und effizienter Verkehrsträger. Zunehmender Schiffsverkehr und Umschlagwachstum in den Häfen führen jedoch zu zusätzlichen Belastungen der Gewässer mit Schadstoffen, der Luft durch Staub und Abgase sowie der Umgebung durch Lärm aufgrund der auch in den Häfen laufenden Schiffsmaschinen. Vor allem im Ballastwasser von Schiffen mitgeführte und durch Ballastwasseraustausch freigesetzte fremde Arten von Lebewesen gefährden zunehmend Ökosysteme und verursachen auch wirtschaftliche Schäden. Infrastrukturmaßnahmen und Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen können zudem deren Gewässerökologie belasten.

Der mit dem wachsenden Schiffsverkehr einhergehenden Zunahme von Treibhausgasen und sonstigen Emissionen soll auf IMO-Ebene durch eine Integration der internationalen Seeschifffahrt in den Emissionshandel und eine Weiterentwicklung der Grenzwerte im Schiffsverkehr entgegengewirkt werden. Weitergehende Maßnahmen tragen zu einer Verbesserung sowohl des Zustandes des Wassers wie auch der Luftqualität in den Häfen bei. Hierzu gehören z.B. die Versorgung der Schiffe während ihrer Liegezeit mit elektrischer und gegebenenfalls Wärmeenergie. Entsprechende Arbeiten, wie Normung der Schnittstellen, sind international unter deutscher Beteiligung in Gang gesetzt worden.

Darüber hinaus sind Verbesserungen in den bestehenden internationalen Regelwerken erforderlich. Die Überarbeitung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens bei der IMO wurde 2008 erfolgreich abgeschlossen. Deutschland hat mit diesen Arbeiten erreicht, dass die Abgase der Schiffe erheblich sauberer werden. Im Vordergrund steht dabei der Umstieg von mit hohen Schwefel- und auch mit Schwermetallanteilen versehenem Schweröl als Schiffstreibstoff, zu saubereren und nur mit geringen Schwefelanteilen belasteten Destillaten.

Die Richtlinie 2005/33/EG schreibt außerdem vor, dass ab dem 1. Januar 2010 Schiffe während der Liegezeit in Häfen nur Treibstoff mit einem Höchstschwefelgehalt von

0,1 % verwenden dürfen. Im Rahmen weiterer anstehender Arbeiten auf internationaler Ebene mit dem Ziel der Reduzierung negativer Umwelteinflüsse durch die Schifffahrt ist mit steigenden Anforderungen an Auffanganlagen in Häfen zu rechnen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** hat sich im Baltic Sea Action Plan mit den anderen Ostseeanrainern politisch verpflichtet, das Ballastwasserübereinkommen bis 2010, spätestens 2013 zu ratifizieren.
- Der **Bund** wird sich weiterhin für internationale und verbindliche Verschärfungen der Grenzwerte bei den Schiffstreibstoffen, den Schiffsabgasen und den Einleitungen der Schiffe einsetzen.
- Der Bund prüft, ob weitere Maßnahmen zur Begrenzung der Emissionen, auch solcher, die nicht auf Schwefel basieren, für in Betrieb befindliche Schiffe erforderlich sind.
- Der **Bund** wird bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation darauf drängen, die Umsetzung der bestehenden Übereinkommen zum Schutz der maritimen Umwelt zu evaluieren, um weiteren Handlungsbedarf zu erkennen.
- Der **Bund** wird für die Einrichtung weiterer SECAs weltweit eintreten, um Wettbewerbsnachteile für die deutschen Häfen zu minimieren und die Umweltfreundlichkeit der Seeschifffahrt weiter zu verbessern.
- Der Bund erwartet von den **Ländern** und **Kommunen**, Maßnahmen zur Verbesserung der Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten für Schiffe in den Häfen und anderen Liegeplätzen zu prüfen und gegebenenfalls einzuführen.
- Der Bund erwartet von den **Ländern**, dass sie insbesondere prüfen, wo Einrichtungen zur Landstromversorgung wirtschaftlich sinnvoll sind und gegebenenfalls installiert werden sollten.
- Der **Bund** wird landseitig zur Versorgung von Schiffen gelieferten Strom in den See- und Binnenhäfen von der Stromsteuer befreien, unter der Voraussetzung, dass der Rat der Europäischen Union eine entsprechende Ausnahmeermächtigung erteilt.
- Der Bund erwartet von den **Ländern**, dass sie die landseitige Versorgung der Schiffe mit Flüssiggasen (LNG) prüfen.
- Der **Bund** wird prüfen, ob aufkommensneutrale emissionsabhängige Abgabesysteme geeignet sind, die Schadstoffemission von Schiffen in den Häfen zu reduzieren.

- Der **Bund** setzt sich dafür ein, dass Geräuschemissionen von Hafenumschlaganlagen und Binnenschiffen gemäß dem Stand der Technik reduziert werden.
- Der Bund erwartet von den **Häfen**, dass sie eine pro-aktive Umweltschutzpolitik betreiben und Umweltstrategien in den jeweiligen Häfen einführen und dabei mögliche Auswirkungen des Klimawandels berücksichtigen.
- Der **Bund** wird gemeinsam mit den **Ländern** im Zuge der Anpassungsstrategie einen Aktionsplan für die Bewältigung der Folgen des Klimawandels erarbeiten und kann sich dabei auf Arbeiten, die im Forschungsprojekt KLIWAS durchgeführt werden, stützen.
- Der **Bund** setzt sich für internationale Lösungen ein, die einzelne Häfen oder Hafenregionen nicht benachteiligen.
- Der **Bund** wird sich innerhalb der Klimarahmenkonvention für die Einbeziehung des internationalen Schiffsverkehrs in ein künftiges Klimaregime und die Verabschiedung von wirksamen Emissionsminderungszielen, die in Übereinstimmung mit dem Ziel, die Erwärmung der Erdatmosphäre auf 2° C zu begrenzen, einsetzen.
- In diesem Zusammenhang setzt sich der **Bund** innerhalb der IMO für die Einführung eines wirksamen globalen marktbasierten Instruments zur Reduzierung der CO₂-Emissionen, vorzugsweise im Rahmen eines Emissionshandelssystems für den Schiffsverkehr ein. Weiterhin wird er die Einführung weiterer Maßnahmen, die den Ausstoß klimarelevanter Emissionen wirksam begrenzen, vorantreiben.
- Der **Bund** setzt sich für die Einhaltung der Ziele der Biodiversitätsstrategie ein, z.B. bei der Erstellung von Bundesverkehrswegeplänen und Wasserstraßenkonzepten, so dass erhebliche Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt und der Gewässerökosysteme vermieden werden.

Auswirkungen

Durch die internationale und verbindliche Verschärfung der Grenzwerte sowie die Ratifizierung und Umsetzung der noch fehlenden internationalen Übereinkommen wird die Situation in den Häfen in Bezug auf die Luftqualität und die Gewässergüte verbessert. Wie im Luft- oder Straßenverkehr können aufkommensneutrale emissionsabhängige Steuer- oder Abgabensysteme Anreize zur Reduzierung umweltschädlicher Emissionen schaffen. Durch Maßnahmen der landseitigen Versorgung der Schiffe, z. B. mit Strom oder Flüssiggas, können die Schadstoffemissionen der Schiffe in den Häfen verringert werden. Die Häfen sollen selbst aktiver werden, um die vom Umschlag und der Weiterverarbeitung ausgehenden

Emissionen zu verringern. Sie müssen pro-aktiv daran arbeiten, dass sie nicht nur alle gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Umwelt beachten, sondern auch Maßnahmen erwägen, die die Emissionen über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus verringern und mögliche Auswirkungen des Klimawandels berücksichtigen.

Sinnvoll ist die Benennung eines Umweltbeauftragten, der über die erforderlichen Steuerungsinstrumente verfügt, um eine hafenweite koordinierte Strategie zur Verbesserung des Umweltschutzes zu entwickeln und umzusetzen. Außerdem sollten Systeme zur kontinuierlichen Beobachtung und Weiterentwicklung (Monitoring) der Umweltschutzpolitik der Häfen etabliert und ein jährlicher Umweltbericht veröffentlicht werden.

Ein Aktionsplan zur Bewältigung der Folgen des Klimawandels wird der Logistikwirtschaft und den Häfen helfen, frühzeitig auf die Auswirkungen des Klimawandels zu reagieren und damit verbundene Kosten einzusparen. Die Vermeidung von Emissionen steht dennoch weiterhin im Vordergrund.

Verantwortung

Für die internationalen Übereinkommen in der IMO und nationale Implementation ist das BMVBS verantwortlich. Für Fragen in Zusammenhang mit der Klimarahmenkonvention (UNFCCC) ist das BMU zuständig. Darüber hinaus gelten die Zuständigkeiten, wie sie für die jeweiligen Abkommen und Verträge bereits geregelt sind (z.B. Montreal Protokoll). Die Hafenwirtschaft ist für eine pro-aktive Umweltschutzpolitik in den Häfen, der Bund für eine pro-aktive Umweltschutzpolitik für die Zufahrten zu den Häfen verantwortlich.

Haushaltsrelevanz

Die auf den Bund entfallenden Maßnahmen werden aus dem Haushalt des BMVBS finanziert.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der Meeres- und Hafenpolitik der EU.

Umsetzungszeitraum

Langfristige Aufgaben.

4.2 Neue Antriebstechnologien und Kraftstoffe in der Schifffahrt fördern

Ausgangslage

Die neuen internationalen Vorgaben für die Reduzierung des Schadstoffausstoßes beinhalten ein großes Innovationspotenzial und unterstreichen die Bedeutung alternativer Energien und Antriebstechniken. Zur Umsetzung dieser Potenziale und zur Erschließung weiterer Innovationskapazitäten muss die Forschungs- und Entwicklungsförderung im Bereich des maritimen Klima- und Umweltschutzes fortgesetzt werden. Grundsätzlich sollten jede neue Antriebstechnologie und neue Kraftstoffe im Hinblick auf ihre Umweltwirkung unter Berücksichtigung aller relevanten Aspekte bewertet werden.

Das BMVBS fördert die Modernisierung der deutschen Binnenschifffahrt durch nicht rückzahlbare Zuschüsse in Höhe von 30 % bis 50 % der förderfähigen Kosten für den Einbau von emissionsärmeren Dieselmotoren, Partikelfiltern und Katalysatoren. Voraussetzung für die Inanspruchnahme des Förderprogramms ist die Einhaltung von überobligatorischen Umweltstandards. Durch die Gewährung der Zuschüsse sollen die Unternehmen motiviert werden, ihre Schiffe zugunsten der Umwelt aus- bzw. umzurüsten.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** wird das Forschungsprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten weiterführen.
- Der **Bund** fördert aus dem Nationalen Innovationsprogramm für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) das Leuchtturmprojekt „E4Ships - saubere Energien für Schiffe“ bis 2015 mit rd. 15 Mio. €.

Auswirkungen

Neue Lösungen wie Gas betriebene Schiffe oder die Energiegewinnung an Bord und in Hilfsmotoren mit Hilfe der Brennstoffzellentechnologie können helfen, Luftschadstoffe auch in den Häfen zu senken. Die Verbesserung der Motorentchnik bei den Binnenschiffen wird zu einer Reduzierung der Luftschadstoff- sowie Lärmemissionen führen.

Verantwortung

Für das Forschungsprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ ist das BMWi, für das NIP das BMVBS zuständig.

Haushaltsrelevanz

Das Forschungsprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ wird aus dem BMWi-Haushalt finanziert. Der Bundesanteil für das NIP wird aus dem Haushalt des BMVBS finanziert.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeitraum

Forschungsprogramm: bis 2015.

4.3 Bevölkerung von Lärmemissionen des Hinterlandverkehrs entlasten

Ausgangslage

Im Hinterlandverkehr der Häfen besitzt die Lärmproblematik einen besonderen Stellenwert, da die Hauptanbindungsstrecken häufig durch dicht besiedelte Gebiete führen und erhebliche Lärmbelastigungen der Anwohner zur Folge haben. Das BMVBS hat 2007 ein nationales Verkehrslärmschutzpaket vorgestellt, das Lärmschutzmaßnahmen bei allen Verkehrsträgern bündelt und insbesondere eine Reduzierung des vom Schienengüterverkehr ausgehenden Lärms anstrebt. Neben baulichen Maßnahmen wie Lärmschutzwänden wird die Bundesregierung in einem Pilotprojekt die Umrüstung von Bestandsgüterwaggons auf Lärm mindernde Verbundstoffbremssohlen (so genannte Flüsterbremsen) fördern, durch die die Fahrgeräusche von Güterzügen dauerhaft reduziert werden. Durch die Aufstockung der Mittel im Bundeshaushalt 2006 von rd. 50 Mio. €/Jahr auf rd. 75 Mio. €/Jahr und 2007 um weitere 25 Mio. €/Jahr wird die Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes deutlich beschleunigt. Für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen stellt der Bund seit 1978 Mittel bereit (bis 2006 24 Mio. €/Jahr). An Bundesfernstraßen gibt es deshalb im Vergleich zu Kommunal- und Landesstraßen nur noch einen vergleichsweise geringen Sanierungsbedarf.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** wird die im nationalen Verkehrslärmschutzpaket 2007 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen für die Schienenwege und Straßen konsequent fortführen sowie die Umrüstung von bis zu 5.000 Bestandsgüterwaggons mit lärmarmen Bremstechnik und innovative Lärmschutzelemente am Gleis fördern.
- Der **Bund** prüft unterschiedliche Optionen zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems.
- Der **Bund** prüft Verlagerungsoptionen, z.B. Kurzstreckenseeverkehr.
- Der Bund erwartet von den **Unternehmen** im Straßengüterverkehr und der **Bahn**, dass sie durch Anschaffung lärmarmen Fahrzeuge und Umrüstung der Bestandsflotte im Schienenverkehr den Güterverkehrslärm spürbar reduzieren.
- Der **Bund** setzt sich auf europäischer Ebene für die Umrüstung international einsetzbarer Güterwaggons mit lärmarmen Bremstechnik ein.

Auswirkungen

Ziel des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets ist eine Trendwende bei der Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm. Die konsequente Umsetzung des Nationalen

Verkehrslärmschutzpakets trägt zur Akzeptanz des Güterverkehrs in der Bevölkerung bei. Durch Anschaffung lärmarmen Fahrzeuge im Straßengüterverkehr sowie durch Umrüstung der Bestandsflotte im Schienenverkehr wird der Güterverkehrslärm spürbar reduziert. Dies liegt in ihrem wohlverstandenen unternehmerischen Interesse, da der vom Güterverkehr ausgehende Lärm und die damit verbundene Beeinträchtigung der Lebensqualität auf Dauer die Akzeptanz des Güterverkehrs in der Bevölkerung und damit das wirtschaftliche Fundament der Unternehmen gefährden.

Verantwortung

Die Finanzierung der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und an Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes sowie die Mitwirkung in internationalen Gremien bei der Festsetzung reduzierter Geräuschgrenzwerte für Fahrzeuge obliegen dem BMVBS. Die Anpassung der Trassenpreise ist grundsätzlich Aufgabe der DB-Netz AG. Die Anschaffung neuer lärmarmen Fahrzeuge und Umrüstung der Bestandsflotten sind durch die Bahnunternehmen und die Speditionen zu übernehmen.

Haushaltsrelevanz

Die Fördermaßnahmen werden durch das BMVBS finanziert.

EU-Relevanz

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik.

Umsetzungszeitraum

Mittelfristige Aufgaben.

4.4 Flächennutzung/-verbrauch optimieren

Ausgangslage

Häfen benötigen zusätzliche Flächen. Die zur Bewältigung des Umschlagwachstums erforderliche Kapazitätserweiterung der Häfen in der Fläche und in den wasserseitigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen kann zunehmende Konflikte mit den Anwohnern und der Tourismuswirtschaft hervorrufen.

Die räumliche Nähe zu Wohngebieten setzt den Möglichkeiten der Häfen zur Anpassung der Kapazitäten sowie zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben Grenzen. Wo Hafens- oder angrenzende Gebiete für Wohnbebauung genutzt werden, ist das Entwicklungspotenzial für die Häfen auf Dauer verringert.

Gleichzeitig können die aus ökonomischen Überlegungen heraus angestrebte Flächenerweiterung der Häfen sowie der Ausbau der Zufahrten zu Konflikten mit den Erfordernissen des Naturschutzes führen. Im Zusammenhang mit der Durchführung von Planungsverfahren werden häufig Rechtsunsicherheiten, vor allem in Bezug auf die Vogelschutz- und die Habitatrichtlinie, beklagt. Ein Teil der Rechtsunsicherheiten kann dadurch vermieden werden, dass z.B. bei geplanten Erweiterungen frühzeitig alle Naturschutzbelange in die Entscheidung eingestellt und berücksichtigt werden. Das frühzeitige Entwickeln von kompensatorischen Konzepten kann zu deutlich mehr Planungssicherheit führen (vgl. z.B. Erweiterungsflächen für JadeWeserPort).

Beschreibung der Maßnahmen

- Der Bund erwartet von der **Hafenwirtschaft**, dass beim Hafenausbau alle erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt ergriffen werden.
- Der **Bund** setzt sich dafür ein, dass ein fairer Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessenlagen beim Ausbau der Häfen und Zufahrten stattfindet, der die Entwicklungschancen der Häfen auf der einen Seite und die Umwelt- und Naturschutzbelange auf der anderen Seite miteinander in Einklang bringt.
- Der Bund erwartet von den **Ländern** und **Kommunen**, dass sie bei der Raumplanung von Hafens- bzw. hafennahen Flächen den zukünftigen Raumbedarf der Häfen ebenso berücksichtigen, wie Umwelt-, Klima- und Sozialbelange.

- Der Bund erwartet von den **Ländern**, dass sie die Entwicklungspotenziale der Häfen bei einer Ausweisung von geschützten Flächen unter Wahrung der gesetzlichen Vorgaben im besonderen Maße berücksichtigen.
- Der **Bund** setzt sich auf europäischer Ebene für Rechtssicherheit und eindeutige Auslegung der europäischen Umweltgesetzgebung ein. Er unterstützt das Vorhaben der Europäischen Kommission, Leitlinien für die Anwendung der europäischen Umweltgesetzgebung zu verfassen.

Auswirkungen

Die Maßnahmen gewährleisten, dass beim Ausbau der Häfen und der Zufahrten die gesetzlichen Vorgaben eingehalten und die Umweltbelastung auf das unvermeidliche Maß beschränkt werden. Die Interessen der Anwohner und des Tourismus sowie der Natur- und Umweltschutz werden bei Ausbaumaßnahmen berücksichtigt. Belastungen der Bevölkerung werden auf das mit Blick auf den Güterumschlag und den Güterverkehr unvermeidliche Maß beschränkt.

Durch die Bereitstellung von geeigneten Flächen für logistische bzw. logistikaffine Nutzungen können die Häfen ihr Entwicklungspotenzial auch als Gewerbestandorte ausschöpfen. Wenn der betreffende Hafen wirtschaftliches Entwicklungspotenzial aufweist, werden entsprechende hafennahe Flächen vorgehalten. Leitlinien über die Anwendung der einschlägigen gemeinschaftlichen Umweltvorschriften beim Ausbau von Häfen können mehr Hinweise zur Auslegung der Vorschriften liefern und sachgerechte Bauplanungen erleichtern.

Verantwortung

Länder und Hafenwirtschaft sind für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und die Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen der Bevölkerung durch die Ausbaumaßnahmen zuständig. Die Kommunen sollen die Hafeninteressen bei der Umwidmung von Flächen stärker berücksichtigen. BMVBS und BMU treten gemeinsam für Rechtsklarheit ein, unterstützen einen fairen Ausgleich zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen und fördern zielführende Konzepte.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen sind haushaltsneutral.

EU-Relevanz

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

Umsetzungszeitraum

Die Leitlinien der EU werden 2009 erwartet.

5. Sicherheit der Lieferketten optimieren

5.1 Internationale einheitliche und verbindliche Standards zur Gefahrenabwehr fortentwickeln

Ausgangslage

Im Zuge der Umsetzung der neuen Regelungen des SOLAS-Übereinkommens zur Gefahrenabwehr äußerer – insbesondere terroristischer – Bedrohungen haben die EU, der Bund und die Länder ein System zur Sicherung von Schiffen, Hafenanlagen und Häfen aufgebaut, mit dem der Zugang für Unbefugte unterbunden und eine lückenlose und nachhaltige Überwachung sicherheitsempfindlicher Bereiche hergestellt wird.

Das am 3. August 2007 vom damaligen Präsidenten Bush unterzeichnete Gesetz zur 100- %igen Überprüfung von Luft- und Containerfracht (9/11-Bill, H.R.1) wirft viele rechtliche, wirtschaftliche und technische Fragen auf. Das 100-%ige Scanning aller für die USA bestimmten Container im Abgangshafen ist innerhalb der angesetzten Frist von fünf Jahren ohne erhebliche Beeinträchtigung des Warenflusses nicht umsetzbar. Unklar ist, wie insbesondere Doppel- und Mehrfachkontrollen zu vermeiden und welche Mehrkosten zu erwarten sind. Ein den Kosten gegenüberstehender Sicherheitsgewinn ist für Deutschland nicht zu erkennen.

Beschreibung der Maßnahmen

- Der **Bund** setzt sich in den internationalen Organisationen, insbesondere der IMO, und auf europäischer Ebene für die Fortentwicklung internationaler verbindlicher Standards für die schiffahrts- und hafenbezogene Gefahrenabwehr ein.
- Der **Bund** wird in der Europäischen Union darauf hinwirken, gemeinsam mit den europäischen Partnern Maßnahmen abzuwehren, die die Wirtschaft einseitig belasten oder den Wettbewerb verzerren.
- Der **Bund** sieht in risikobasierten Stichprobenkontrollen ein adäquates Mittel zur Gewährleistung der Containersicherheit.
- Der **Bund** unterstützt Forschungsvorhaben, die die Auswirkungen einer unter Umständen unabwendbaren Umsetzung der US-Forderungen auf die deutschen Wirtschafts- und Transportbeteiligten ermitteln und nach möglichen Alternativen suchen. Diese müssen geeignet sein, den angestrebten Sicherheitsgewinn zu erreichen, ohne die Wirtschaft stark belastenden Maßnahmen auszusetzen.

Auswirkungen

Durch die Maßnahmen sollen gefährliche Eingriffe in den Schiffsverkehr und die gesamte Logistikkette des Seetransports erheblich erschwert bzw. unmöglich gemacht

werden, was das Risiko terroristischer Anschläge in diesen Bereichen deutlich verringert. Wettbewerbsverzerrungen, die durch amerikanische Forderungen nach 100-%igem Scanning der Container entstehen, sollen abgewehrt werden.

Verantwortung

Für die Fortentwicklung der internationalen verbindlichen Standards in den Bereichen Schifffahrt und Häfen sind BMI, BMWi, BMBF und BMVBS zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahmen sind haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Über die gemeinsam mit allen Mitgliedstaaten anzustrebende Abwehr einseitiger Maßnahmen besteht Einvernehmen in der EU.

Umsetzungszeitraum

Langfristige Aufgaben.

5.2 Belastungen der Hafenwirtschaft durch Gefahrenabwehrmaßnahmen auf das erforderliche Maß beschränken

Ausgangslage

Schifffahrt und Häfen sind potenzielle Ziele terroristischer Angriffe, deren Wahrscheinlichkeit und Zerstörungspotenzial mit der sich verstärkenden Interdependenz der Weltwirtschaft und dem wachsenden Güterverkehr zunehmen. Gleichzeitig besteht jedoch die Gefahr der Überregulierung des internationalen Gütertransports, welche zu starken Belastungen der Wirtschaft mit geringem Sicherheitsgewinn führen kann.

Beschreibung der Maßnahme

- Bei der Umsetzung der internationalen Vereinbarungen zur Gefahrenabwehr werden **Bund** und **Länder** darauf achten, die Wirtschaft nicht über das erforderliche Maß zu belasten.

Auswirkung

Die hafenbezogene Sicherheitsarchitektur soll den durch die Zunahme des Güterverkehrs wachsenden Anforderungen zur Abwehr äußerer Gefahren in einer Art und Weise Rechnung tragen, dass die Häfen vor terroristischen Angriffen wirkungsvoll geschützt, die Umschlagverfahren und der Gewerbebetrieb jedoch so gering wie möglich beeinträchtigt und der Wettbewerb nicht beeinflusst werden.

Verantwortung

Bund und Länder verantworten gemeinsam die Einführung und Weiterentwicklung erforderlicher Gefahrenabwehrmaßnahmen unter Beachtung wirtschaftlicher und verkehrlicher Belange.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahme ist haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Keine.

Umsetzungszeitraum

Langfristige Aufgaben.

5.3 Einheitliche Umsetzung der Gefahrenabwehrmaßnahmen in Deutschland gewährleisten

Ausgangslage

In den See- und Binnenhäfen sind bereits umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf der Basis der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 getroffen worden. Durch die in den Hafenanlagen getroffenen Gefahrenabwehrmaßnahmen besteht bereits ein hohes Schutzniveau in den Häfen.

Die Umsetzung der so genannten Hafensicherheitsrichtlinie der EU (2005/65/EG) ist Sache der Länder und wird in Deutschland unterschiedlich gehandhabt. Die Bundesländer Hamburg und Bremen gewährleisten die Sicherheit mit vorhandenen Sicherheitsarchitekturen als innerbehördliche Aufgabe ohne zusätzliche Kosten. In Nordrhein-Westfalen hingegen soll der Hafenbetreiber als „Beliehener“ einen Gefahrenabwehrplan erstellen und der Behörde zur Vorlage bringen. Diese entscheidet dann über Maßnahmen, die gegebenenfalls das Eigentum der Hafenanleger betreffen. Diese unterschiedliche Vorgehensweise der Länder kann zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

Bei der Umsetzung der Richtlinie über die Ermittlung und Ausweisung europäischer kritischer Infrastrukturen und die Bewertung der Notwendigkeit, ihren Schutz zu verbessern, sollte daher eine einheitliche Vorgehensweise von Bund und Ländern angestrebt werden.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** wird sich bei den Ländern dafür einsetzen, bundesweit einheitliche Verfahren der Gefahrenabwehr in den Häfen einzuführen.

Auswirkung

Durch bundesweit einheitliche Verfahren der Gefahrenabwehr in den Häfen werden Wettbewerbsverzerrungen verhindert.

Verantwortung

Für die Einführung einheitlicher Verfahren der Gefahrenabwehr in den Häfen sind die Länder zuständig.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahme ist haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Die Maßnahme betrifft die Umsetzung der so genannten Hafensicherheitsrichtlinie des EU-Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 sowie der Richtlinie des Rates über die Ermittlung und Ausweisung europäischer kritischer Infrastrukturen und die Bewertung der Notwendigkeit, ihren Schutz zu verbessern vom 8. Dezember 2008.

Umsetzungszeitraum

Mittelfristige Aufgabe, die 2009 begonnen wird.

5.4 Ausländische Investitionen bei Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit prüfen

Ausgangslage

Umschlagunternehmen, die für die Finanzierung der Suprastrukturen in den Häfen verantwortlich sind, können durch große internationale Betreiber von Containerterminals aufgekauft werden. Ausländische Investitionen sind in Deutschland hochwillkommen. Ein offenes Investitionsklima ist wesentliche Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum in Deutschland und somit auch für den Erhalt bestehender und die Schaffung neuer Arbeitsplätze. In seltenen Ausnahmefällen muss der Staat jedoch ausländische Investitionen auf eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit prüfen können.

Der Bund kann in eng begrenzten Fällen die Möglichkeit des EG-Vertrags nutzen, beabsichtigte Übernahmen von Hafeneinrichtungen durch Investoren aus Ländern außerhalb der Europäischen Union und der Europäischen Freihandelszone auf eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit zu prüfen. Die Prüfmöglichkeit ist im Außenwirtschaftsgesetz und in der Außenwirtschaftsverordnung geregelt. Sie ist begrenzt auf Erwerbe von mindestens 25 % der Stimmrechtsanteile, die eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit im Sinne der Art. 46 und 58 EGV begründen. Entsprechend der Rechtsprechung des EuGH muss eine tatsächliche und hinreichend schwere Gefährdung vorliegen, die ein Grundinteresse der Gesellschaft berührt. Dies ist bei Investitionen in einzelne Unternehmen nur in seltenen Ausnahmefällen denkbar.

Beschreibung der Maßnahme

- Der **Bund** wird bei einer möglichen Gefährdung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit die Möglichkeit des EG-Vertrags nutzen, beabsichtigte Übernahmen von Hafeneinrichtungen durch Investoren aus Ländern außerhalb der Europäischen Union und der Europäischen Freihandelszone zu prüfen.

Auswirkung

Fusionskontrollrechtlich zulässige Investitionen internationaler Betreiber von Containerterminals in deutsche Umschlagunternehmen sind gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sehr zu begrüßen, denn sie erweitern die Kapitalausstattung der deutschen Unternehmen. Eine Prüfung und ggf. Untersagung von Übernahmen ist unter engen Voraussetzungen zur Wahrung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland möglich.

Verantwortung

Die Prüfung ausländischer Investitionen obliegt dem Bund.

Haushaltsrelevanz

Die Maßnahme ist haushaltsneutral.

EU-Relevanz

Die Maßnahme erfolgt im Einklang mit EU-Recht.

Umsetzungszeitraum

Mittelfristige Aufgaben.

Anlage

Umschlagwachstum in den Binnenhäfen

Etwa 80 % des gesamten Binnenschiffahrtsaufkommens findet auf dem Rhein statt. Sechs der zehn größten Binnenhäfen liegen direkt am Rhein, zwei der zehn größten Binnenhäfen an Rhein Nebenflüssen. Nach wie vor steht der Hafen Duisburg mit einem Verkehrsaufkommen von 53,4 Mio. t im Jahr 2007 unangefochten an der Spitze der deutschen Binnenhäfen. Auf den weiteren Plätzen folgen Köln, Hamburg, Neuss/Düsseldorf, Mannheim, Ludwigshafen und Karlsruhe. Von den fünfzehn umschlagstärksten Binnenhäfen verzeichneten im Jahr 2007 Hamburg und Bremen mit 14,8 % bzw. 13,4 % die höchsten prozentualen Umschlagzuwächse im Vergleich zum Vorjahr; die deutlichsten Rückgänge mussten Heilbronn (- 18,4 %) und Karlsruhe (- 10,2 %) hinnehmen. Im Unterschied zu den Seehäfen zeigen die Binnenhäfen stärkere jährliche Schwankungen bei den Umschlagzahlen.

Der Güterumschlag einzelner Binnenhäfen stellt ein wesentliches Kriterium bei der Beurteilung ihrer Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft dar, wie beispielsweise auch die geographische Lage der Binnenhäfen an nationalen sowie internationalen Logistikstellen und Wirtschaftsregionen. Um die Bedeutung der Binnenhäfen zu erkennen, ist es daneben erforderlich, sie in ihrer Funktion und Vernetzung innerhalb regionaler und überregionaler Wirtschaftsräume (Cluster) zu betrachten. In die Betrachtung ist auch die Umschlagstruktur der 100 wichtigsten Häfen Deutschlands für das Berichtsjahr 2007 miteinbezogen worden.²⁴

Im Folgenden werden Cluster mit einzelnen Binnenhäfen skizziert. Ziel ist es, Gruppen von Binnenhäfen zu identifizieren, die überregionale Bedeutung für den Güterverkehr haben und zunehmende Binnenschiffsverkehre bewältigen können. Die „Grenzen“ solcher Cluster sind durchlässig. Es können auch Häfen, die außerhalb solcher Cluster liegen, wichtige regionale Funktionen für einzelne Industriestandorte haben und mit den Clustern vernetzt sein. Außerdem können sich verschiedene Cluster überlagern. Die Zuordnung zu einem Cluster bietet Anhaltspunkte für die Bedeutung der Häfen, ist jedoch kein Ausschlusskriterium für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes. Vereinzelt wurden Häfen mehreren Clustern zugeordnet. Deren Güterumschlagzahlen werden im Folgenden zweifach bzw. dreifach aufgeführt.

²⁴ Statistisches Bundesamt, 2009.

Die Cluster werden definiert durch die Rolle der beteiligten Häfen als Hubs, ihre Vernetzung mit anderen Häfen und Güterverteilzentren, ihre Lage innerhalb besonderer industrieller Kernregionen und/oder ihrer geografischen Position an zentralen Schifffahrtslinien. Die Leistungsfähigkeit der Cluster wird durch eine starke Vernetzung der Häfen untereinander erhöht, weil sie gemeinsam über ein breiteres logistisches Angebot verfügen, Ressourcen gebündelt und die Einzugsgebiete vergrößert werden.

Nord-Ost-Cluster

Die Binnenhäfen Brunsbüttel, Cuxhaven, Hamburg, Wittenberge, Berlin, Schwedt, Eberswalde und Magdeburg bilden den Kern des „Nord-Ost-Clusters“, in dem 2007 über 24 Mio. t umgeschlagen wurden. Ein Befahren mit Großmotorgüterschiffen der neusten Generation (110 m Länge, 11,45 m Breite, 2,80 m Abladetiefe) ist auf den Wasserstraßen des „Nord-Ost-Clusters“ derzeit nur teilweise möglich. Die vorhandenen Kapazitäten der Binnenwasserstraßen in der Region sind noch nicht ausgelastet, so dass Steigerungen im Güterverkehr unter den gegebenen Bedingungen möglich sind.

Als größter deutscher Seehafen könnte Hamburg eine höhere Bedeutung als bisher für die nord- und ostdeutsche Binnenschifffahrt erreichen. Nach Angaben der Hafen Hamburg Marketing verließen oder erreichten in 2007 rd. 110.000 TEU den Hamburger Hafen per Binnenschiff, was einem Anstieg von über 20 % gegenüber 2006 entspricht. Mittelfristig wird im Hamburger Hafen ein Anstieg der Binnenschiffsverkehre am Modal Split auf 5 % angestrebt, was bei einem erwarteten Gesamtvolumen von 18,1 Mio. TEU in 2015 knapp 1 Millionen TEU auf dem Binnenschiff entspräche. 2005 lag der Anteil der Binnenschiffe im Containerbereich bei etwa 1 % (Ein- und Ausgang).

Der Containerbinnenschiffsverkehr von den Nordseehäfen in Richtung Berlin und Brandenburg dürfte ab 2009 durch den Neubau der Eisenbahnbrücke Genthin am Elbe-Havel-Kanal zunehmen. Dadurch entsteht erstmals eine durchgehende Brückendurchfahrtshöhe von 4,50 m von den Nordseehäfen bis Berlin-Brandenburg, die künftig zweilagige Containerverkehre ermöglicht. Dadurch kann eine Verdoppelung der Ladekapazität je Schiff erzielt werden, wodurch die Containerbinnenschifffahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern konkurrenzfähiger wird.

Eine ähnliche Entwicklung ist für die Wasserstraßenverbindung von Berlin-Brandenburg zum Ostseehafenverbund Szczecin/Swineouscie absehbar. Mit dem im

Mai 2008 erteilten Bauauftrag für den Neubau des Schiffshebewerkes Niederfinow Nord wird der Engpass des alten Schiffshebewerkes bis 2013 beseitigt. Außerdem wird ab 2013 eine Brückendurchfahrtshöhe von 4,50 m angeboten. Auf der Teilstrecke Berlin – Eberswalde wird dieses Ziel voraussichtlich schon 2009 erreicht.

Mit dem fortschreitenden Ausbau der Wasserstraßen des „Nord-Ost-Clusters“ werden die Voraussetzungen geschaffen, einen großen Anteil des für Hamburg bis 2025 prognostizierten Verkehrswachstums im Hinterlandverkehr auf das Binnenschiff zu verlagern.

Oberelbe-Cluster

Der „Oberelbe-Cluster“ umfasst die Häfen Magdeburg, Aken, Torgau, Riesa und Dresden. Mit einem wasserseitigen Gesamtumschlag von ca. 3 Mio. t zählt er zu den kleineren Clustern, allerdings mit starkem Entwicklungspotenzial. Die Elbe ist die Wasserstraßenverbindung zwischen Hamburg und der Tschechischen Republik und ist durch das Wasserstraßenkreuz Magdeburg mit Anschluss zum Mittellandkanal und den Elbe-Havel-Kanal optimal in das Verkehrsnetz eingebunden.

Aufgrund seiner zentralen Lage und seiner infrastrukturellen Ausstattung verfügt der Magdeburger Hafen über die Voraussetzungen, im Hinterland als Drehscheibe für die Seehäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rostock und Stettin zu wirken, wovon die anderen Häfen des Clusters profitieren können. Die Verkehrsanbindungen an die Großräume Hamburg, Berlin, Hannover, Dresden, Halle/Leipzig, das Ruhrgebiet und den Chemiestandort Leuna wurden kontinuierlich verbessert.

Die derzeitigen Infrastrukturaufgaben an der Elbe zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und der Staustufe Geesthacht bei Hamburg bestehen aus Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen, die den Status quo der Schifffahrtsverhältnisse vor dem Hochwasser vom August 2002 bis zum Jahr 2010 wieder herstellen. Ziel dieser Unterhaltungsarbeiten ist die Sicherung einer Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 m im Abschnitt Geesthacht - Dresden und von mindestens 1,50 m im Abschnitt Dresden - Staatsgrenze an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr mit abschnittswisen Einschränkungen der Fahrrinnenbreite für den zweischiffigen Verkehr. Die Arbeiten sind Bestandteil der mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) abgestimmten „Grundsätzen für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht“.

Die Häfen Dresden, Riesa und Torgau sind wirtschaftlich mit den tschechischen Elbehäfen Decin und Lovosice vernetzt. Es gibt bereits einen Containerliniendienst ab Hamburg nach Magdeburg, Aken, Riesa und Dresden. Es ist geplant, die Anzahl der wöchentlichen Liniendienste zu erweitern. Z.B. bietet sich in diesem Zusammenhang die Entwicklung eines Container-Barge-Systems an, das die flexible und kontinuierliche Be- und Entladung in Hamburg und den Elbehäfen gewährleisten soll.

Nord-West-Cluster

Über den Dortmund-Ems-Kanal ist der aus den Häfen Dörpen, Münster, Ibbenbüren, Minden, Hannover, Braunschweig und Magdeburg bestehende „Nord-West-Cluster“ mit dem „Rhein-Ruhr-Cluster“ vernetzt. Zu diesem Cluster zählen auch die Binnenhäfen Emden, Bremen und Bremerhaven. Die Binnenhäfen des „Nord-West-Clusters“ haben 2007 wasserseitig insgesamt über 17 Mio. t Güter umgeschlagen, wovon alleine 4,7 Mio. t auf Bremen und 1,8 Mio. t auf Bremerhaven entfielen.

Der Mittellandkanal verbindet als zentraler Teil der einzigen West-Ost-Wasserstraße Norddeutschlands die Stromgebiete des Rheins, der Ems, der Weser und der Elbe und stellt darüber hinaus die Verbindung nach Berlin und zu den osteuropäischen Wasserstraßen her. Neben den vom Mittellandkanal direkt berührten Industriegebieten Ibbenbüren, Minden, Hannover, Braunschweig und Magdeburg binden Stichkanäle nach Osnabrück, Hannover-Linden, Hannover-Miesburg, Hildesheim und Salzgitter sowie über die Ems bzw. den Dortmund-Ems-Kanal die Häfen Münster, Dörpen und Emden weitere wichtige Industriegebiete an den Mittellandkanal an. Die zwei wichtigsten Wasserstraßenkreuze für die Schifffahrt am Mittellandkanal sind Minden und Magdeburg.

Der Einsatz von Großmotorgüterschiffen ist in weiten Teilen des Mittellandkanals möglich. Allerdings sind für die Verbindung zum Dortmund-Ems-Kanal und auf der Mittelweser weitere Ausbauarbeiten nötig, die zurzeit durchgeführt werden.

Der Mittellandkanal ist das Rückgrat der Binnenschifffahrt für die Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Bremen. Über das Binnenschiff werden in erster Linie Massengüter, beispielsweise Mineralöle, sowie zunehmend Container befördert. Die Bedeutung der Containerbinnenschifffahrt auf dem Mittellandkanal nimmt zu. Mit Blick auf das Umschlagwachstum in den deutschen Seehäfen bietet der Kanal ein großes Potenzial für die Aufnahme von Containerverkehren und Schubverbänden. Bereits heute verbinden Container-Liniendienste durch 15 wöchentliche Abfahrten Hamburg mit

zahlreichen Binnenhäfen an Elbe und Mittellandkanal. Auch von den bremischen Häfen findet fast täglich ein Container-Shuttle Linienservice statt, der auch die anliegenden Häfen der Mittelweser und des Mittellandkanals bedient.

Der Dortmund-Ems-Kanal verbindet das Ruhrgebiet mit dem Nordseehafen Emden und schafft somit eine direkte Verbindung der Regionen Ruhrgebiet, Münsterland, Emsland und Ostfriesland. Außerdem stellt der Dortmund-Ems-Kanal über den Rhein-Herne-Kanal und die norddeutschen Wasserstraßen die Verbindung zwischen dem Rheinstromgebiet und den Seehäfen Bremen und Hamburg her.

Rhein-Ruhr-Cluster

Die Häfen Duisburg, Dortmund, Emmerich, Gelsenkirchen, Mülheim, Orsoy, Hamm, Wesel, Emmelsum sowie der Rhein-Lippe-Hafen bilden einen der bedeutendsten Binnenhafencluster in Deutschland. In der Metropolregion Rhein-Ruhr gelegen haben die Häfen eine wichtige Funktion sowohl für die regionale als auch überregionale Wirtschaft. Die Häfen des „Rhein-Ruhr-Clusters“ haben 2007 wasserseitig zusammen knapp 70 Mio. t Güter umgeschlagen, davon alleine 53,4 Mio. t in Duisburg. Der international gewichtige Logistikstandort Duisburg ist die Handels- und Verkehrsdrehscheibe Nordrhein-Westfalens und des Ruhrgebiets und wird zukünftig weitere Kapazitäten benötigen. Davon profitieren die am Niederrhein und den westdeutschen Kanälen gelegenen Häfen, weil sie den Duisburger Hafen entlasten können.

Ein wichtiger Vorteil von Häfen wie beispielsweise Dortmund, Gelsenkirchen und Mülheim besteht darin, dass sie von größeren Motorschiffen mit einer Abladetiefe von mindestens 2,8 Metern angelaufen werden können. Den größten europäischen Knotenpunkt der Binnenschifffahrt bildet der Zusammenfluss von Rhein-Herne-Kanal, Weser-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal und Dortmund-Ems-Kanal. Mit der Betuwelinie besteht eine direkte Zugverbindung zwischen dem Hafen Rotterdam und Emmerich bzw. Oberhausen. Keine andere deutsche Region verfügt über ein so engmaschiges Verkehrsnetz wie das Ruhrgebiet. Der Anteil der über die Straße abgewickelten Transitverkehre ist hoch und wird weiterhin zunehmen. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Straßenbelastung stellen die Binnenschifffahrt und der Schienengüterverkehr - insbesondere aus und zu den ARA-Häfen (Antwerpen – Rotterdam – Amsterdam) - eine sinnvolle Alternative dar.

80 % aller NRW-Binnenschiffsverkehre sind Auslandsverkehre, insbesondere von und zu den ARA-Häfen. Durch die bestehenden Kooperationen Duisburgs mit den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen sowie zahlreichen neu eingerichteten europäischen Bahn-Shuttle-Verbindungen dient der Duisburger Hafenverbund als Hinterland-Hub für die ARA-Häfen und konnte in der Vergangenheit seine Marktführerschaft bei Container- und KV-Verkehren kontinuierlich ausbauen.

Rheinland-Cluster

Der „Rheinland-Cluster“ setzt sich aus den Häfen Duisburg, Krefeld, Neuss-Düsseldorf, Köln und Bonn zusammen. 2007 hatten diese Häfen einen wasserseitigen Güterumschlag von insgesamt rd. 83 Mio. t. Die Region beheimatet unter anderem viele Unternehmen der Chemieindustrie, des Maschinenbaus, des Schienenfahrzeugbaus und der Nahrungsmittelindustrie. Sie bildet das größte „japanische Zentrum“ in Europa mit einer Vielzahl von japanischen Konzernen und ist darüber hinaus ein wichtiger Standort für amerikanische Technologieunternehmen.

Die Häfen des „Rheinland-Clusters“ bieten als trimodale Zentren für die angesiedelten Unternehmen attraktive Voraussetzungen und sind maßgebliche Wachstumsmotoren. Die Kölner Häfen sind nach Duisburg der zweitgrößte Binnenhafenstandort in Deutschland. Über den Rhein besteht eine Vernetzung mit dem „Rhein-Ruhr-Cluster“ und eine gute Verbindung zu den ARA- und den deutschen Nordseehäfen. Hier sind weitere erhebliche Wachstumschancen erkennbar. Europas umschlagstärkster Containerbahnhof liegt innerhalb des Clusters. In Köln-Eifeltor starten täglich mehr als 40 Eisenbahnzüge zu 75 Bestimmungsorten in Deutschland und Europa. Rd. 700.000 t hochwertiger Güter werden jährlich am zweitgrößten Frachtflughafen Deutschlands in Köln/Bonn umgeschlagen.

Die Häfen des Clusters stehen vor der Herausforderung der zunehmenden Flächenknappheit, die auch durch kommunale Stadtentwicklungsstrategien verursacht ist. Zur Verbesserung der Situation bieten sich Flächenerschließung (Krefeld), Ausbau der KV-Kapazitäten (Köln) und Kooperationen mit benachbarten Häfen (Nutzung bestehender Freiflächen im Neusser Hafen) an.

Südwest-Cluster

Die Häfen Trier, Dillingen/Saarlouis, Andernach, Koblenz, Mainz, Frankfurt, Aschaffenburg, Ludwigshafen, Mannheim, Germersheim, Wörth, Karlsruhe, Heilbronn, Stuttgart und Weil am Rhein bilden den Kern des „Südwest-Clusters“, der 2007 über 46

Mio. t Güter wasserseitig umgeschlagen hat. Der Cluster bedient eine der größten Industrieregionen Deutschlands. Über Rhein, Mosel, Saar, Neckar und den Main werden die Niederlande, Belgien, Frankreich, Luxemburg, die Schweiz und die ARA-Häfen erreicht. Die Häfen in der Region werden deshalb auch in der EU als wichtige Knotenpunkte der Transeuropäischen Netze betrachtet.

Die günstige Lage im Europäischen Städtégürtel - die insbesondere die Großräume Rhein-Main, Rhein-Neckar und Stuttgart abdeckt - und die guten Verkehrsanbindungen in alle Richtungen sind für die Region als Wirtschaftsstandort von großer Bedeutung. Für die im Ballungsgebiet ansässigen großen Industrie- und Dienstleistungsunternehmen mit ihren weltweiten Absatzmärkten sind die Häfen unverzichtbare Logistikportale. Derzeit erfolgen von nahezu allen Containerterminals am Ober- und Mittelrhein mehrmals wöchentlich Abfahrten von Binnenschiffen zu den ARA-Häfen.

Die Häfen Trier und Dillingen/Saarlouis bedienen das Dreiländereck Frankreich / Luxemburg / Deutschland. Anlaufpunkte für Küstenmotorschiffe sind insbesondere die Häfen Andernach und Wörth. Am Zusammenfluss von Mosel und Rhein ist der Hafen Koblenz einer der zentralen trimodalen Knotenpunkte für den Containerlinienverkehr. Die trimodalen Containerterminals in den Häfen Frankfurt, Aschaffenburg und Mainz sind wichtige Umschlageneinrichtungen für die exportorientierte Wirtschaft im gesamten Rhein-Main-Gebiet.

In der europäischen Metropolregion Rhein-Neckar besitzen die Häfen Mannheim und Ludwigshafen, die seit 2001 eng miteinander kooperieren, eine herausragende Stellung innerhalb des Südwest-Clusters. Mannheim verfügt darüber hinaus über eine Partnerschaft mit dem Hafen Rotterdam. Mit der Einbindung der trimodalen Containerterminals in die verschiedensten nationalen und internationalen Logistiknetzwerke haben sich insbesondere die Oberrheinhäfen Mannheim, Ludwigshafen, Germersheim, Wörth und Karlsruhe zu Logistikkreuzungen entwickelt.

Main-Donau-Cluster

Die an der Main-Donau-Wasserstraße gelegenen Häfen Hanau, Aschaffenburg, Würzburg, Schweinfurt, Bamberg, Nürnberg, Roth, Kehlheim, Regensburg, Straubing, Deggendorf und Passau sind Verkehrskreuzungen für die Verbindung der westeuropäischen mit den südosteuropäischen Märkten. Seit Eröffnung des Main-

Donau-Kanals 1992 verbindet die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße das Schwarze Meer mit der Nordsee.

Die dem „Main-Donau-Cluster“ zugeordneten Häfen haben 2007 wasserseitig über 8 Mio. t umgeschlagen. Aufgrund der Vernetzung von Südwest-Cluster und Main-Donau-Cluster werden die Nord-Süd-Verkehre auf dem Rhein und die West-Ost-Verkehre über den Main, den Main-Donau-Kanal und die Donau bedient.

Seit 2004 besteht ein Liniendienst zwischen Nürnberg und Ruse (Bulgarien). Ein weiterer Liniendienst wird zwischen Passau und Vidin (Bulgarien) bereits seit 1982 betrieben. Die teilweise noch nicht ausgebauten Fernverkehrsstraßen auf dem Balkan können so umfahren werden, wodurch die Zuverlässigkeit der Transporte erheblich zunimmt. Zwischen Regensburg und Graz (Österreich) hat sich auf der Schiene eine „Rollende Landstraße“ etabliert, die seit 2005 beide Städte in ca. 9,5 Stunden verbindet. Seit Mai 2007 wurde der Betrieb einer „Rollenden Landstraße“ von Regensburg nach Trento (Italien) aufgenommen.

Bislang gibt es keine Container-Liniendienste auf der Donau. Dieses Anliegen verfolgt Österreich, da die Donau Österreichs zweitgrößten Güterverkehrskorridor darstellt. Um die aktuell 12 Mio. t Güter, die auf der Donau in Österreich jährlich transportiert werden, bis 2015 zu verdoppeln, soll ein Container-Liniendienst zwischen Österreich und dem Schwarzen Meer errichtet werden.

Herausforderungen für die Donauschifffahrt bestehen in schwankenden Fahrwassertiefen und abschnittsweise unzureichenden Fahrwasserverhältnisse. Im Rahmen des Ausbaus der Transeuropäischen Netze soll bis 2015 der Großteil dieser nautischen Engpässe beseitigt werden.

Binnenhafencuster

Hinterlandverkehre 2006 in t (gerundet):
 Hamburg:
 BiSchi: **10 Mio.**
 Bahn: **43 Mio.**
 LKW: **89 Mio.**

Bremische Häfen:
 BiSchi: **5 Mio.**
 Bahn: **15,5 Mio.**
 LKW: **46 Mio.**

Wilhelmshaven:
 BiSchi: -
 Bahn: **0,46 Mio.**
 LKW: **4,4 Mio.**

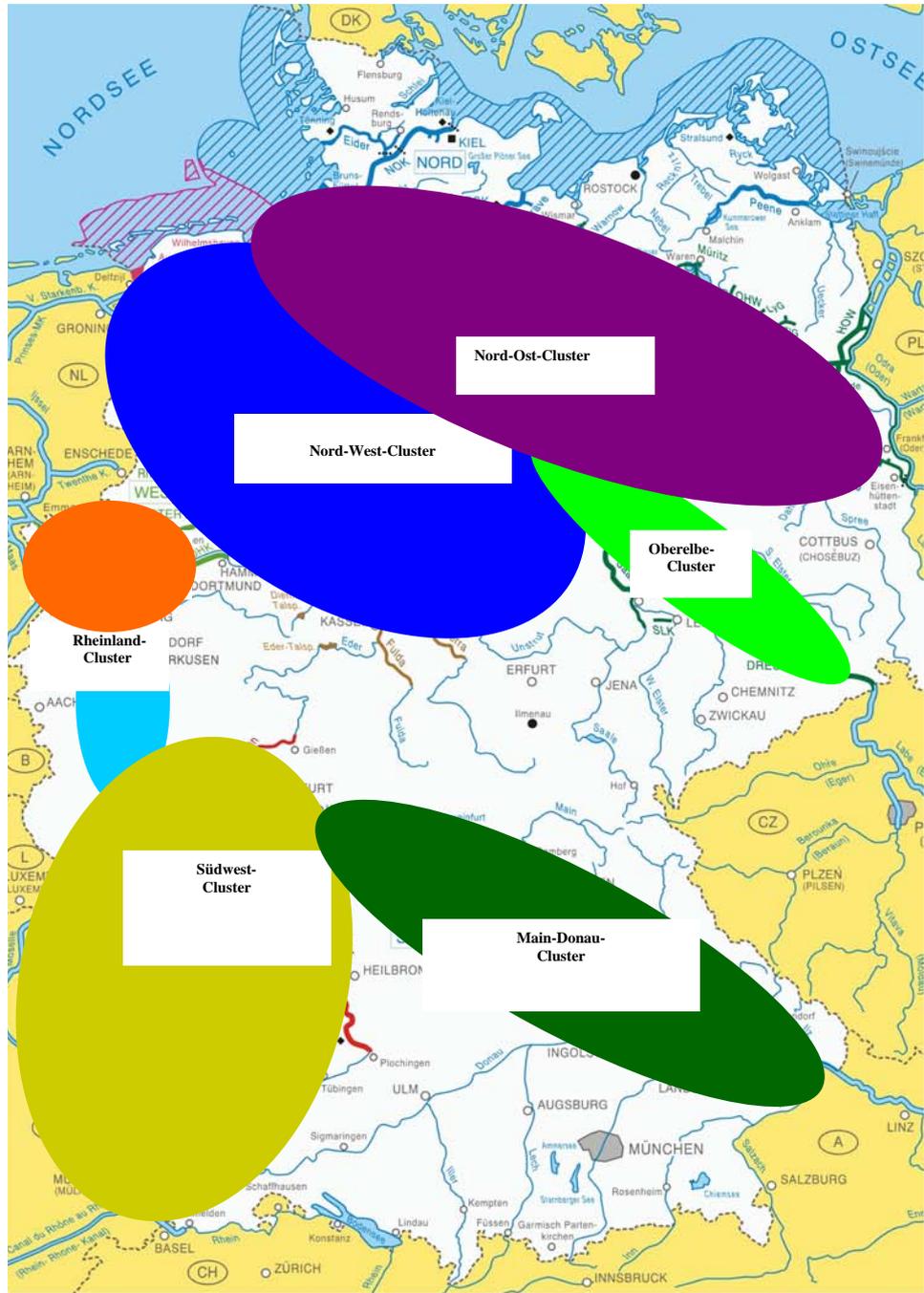
Lübeck:
 BiSchi: **0,65 Mio.**
 Bahn: **3,5 Mio.**
 LKW: **18,4 Mio.**

Rostock:
 BiSchi: -
 Bahn: -
 LKW: **19 Mio.**

ARA-Häfen:
 BiSchi: **95 Mio.**
 Bahn: **15 Mio.**
 LKW: **3,5 Mio.**

(Quelle: BAG 2007)

Hinweis: Die farbliche Kennzeichnung der Cluster zeigt deren geografische Lage, unabhängig von den im Cluster realisierten Güterumschlägen.



SÜDWEST	Bezeichnung einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion		Grenze zwischen Wasser- und Schifffahrtsdirektion
MAINZ	■ Sitz einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion		Grenze zwischen Wasser- und Schifffahrtsämtern
Bingen	◆ Sitz eines Wasser- und Schifffahrtsamtes u. dgl.		WaStr-Klasse 0 - III
KARLSRUHE	● Sitz einer Oberbehörde / Bundesanstalt		WaStr-Klasse IV - VI

Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.

Kartographie: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg
 Vertrieb: Drucksachenstelle der WSV bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Postfach 6307, 30063 Hannover