



---

## Gemeinsame Stellungnahme

---

### zur Vorlage des Nationalen Hafenkonzeptes für See- und Binnenhäfen

Das Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im März 2009 einen Entwurf für ein "Nationales Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen" vorgelegt, das innerhalb der Ministerien sowie gegenüber Verbänden aus Wirtschaft und Umwelt zur Diskussion gestellt wurde. Dieses Konzept des Bundes soll als strategischer Leitfaden die Hafenpolitik für die See- und Binnenhäfen in den nächsten zehn Jahren bestimmen. Das Bundeskabinett hat das Konzept am 17. Juni 2009 beschlossen.

Die unterzeichnenden Verbände stimmen der Idee eines Nationalen Hafenkonzeptes für die See- und Binnenhäfen ausdrücklich zu und sehen hierin erstmals eine geeignete Grundlage, die strategische Bedeutung von Seeverkehr und Seehafenwirtschaft, Hinterland- und Binnenlandverkehren sowie der Binnenhäfen im System Wasserstraße mit Binnenschifffahrt und Eisenbahngüterverkehr systematisch zu vernetzen.

Angesichts dieses Anspruchs des Konzeptes als ganzheitliche Grundlage für eine verkehrspolitische Strategie gehen die Verbände in der Formulierung der Potenziale noch weiter.

Entsprechend wesentlich erscheint die zukünftige Ausgestaltung folgender Themenkomplexe:

1. Logistik hört nicht an Ländergrenzen auf. Die durch die unterzeichnenden Verbände vertretenen Unternehmen und Organisationen binden den Wirtschaftsstandort Deutschland in ein gesamtlogistisches europäisches bzw. internationales Netzwerk ein. Deshalb erwarten sie eine Länder übergreifende Strategie zur Entwicklung der Hinterlandanbindungen und gleichberechtigte Berücksichtigung der ZARA-Häfen.
2. Angesichts der Tatsache, dass über 80% des Binnenschiffverkehrs im Rheinstromgebiet stattfindet, erwartet die Wirtschaft eine konkrete Strategie für die Anbindung der ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) an die großen Logistikstandorte im Binnenland. Die Bedeutung von Rhein und ZARA-Häfen wird im Konzept zugunsten der deutschen Seehäfen deutlich unterschätzt. Eine solche Strategie sollte dabei in Abstimmung mit Belgien und den Niederlanden erfolgen, denn nur im Verbund aller betroffenen Rheinanlieger sind nachhaltige Effekte erreichbar.
3. Die Verfügbarkeit von Flächen in See- und Binnenhäfen ist ein zentraler Ansatzpunkte für die Aufnahmefähigkeit und Verlässlichkeit zukünftiger Logistikkonzepte

Die Unterzeichner begrüßen, dass dem Erhalt und der Verfügbarkeit von Flächen eine hohe Priorität im Hafenkonzept eingeräumt wird und dies mit entsprechenden Maßnahmen unterlegt werden soll.

4. Die Verbände machen deutlich, dass eine erheblich Kapazität steigernde Wirkung auch in einer vom Markt gesteuerten Vernetzung der Standorte liegen kann. Dabei bedarf es einer intelligenten Zusammenführung der (Prozess-)strukturen, die im Dialog der See- und Binnenhäfen in Zukunft stärker geleistet werden muss und wird. Dabei muss sichergestellt werden, dass die Standorte unter optimalen Rahmenbedingungen operieren.

Eine Verteilung von Funktionen aus den Seehäfen in die Binnenhäfen gelingt nur, wenn diese zu vergleichbaren Kosten operieren.

5. Wo in den Binnenhäfen durch schlankere Prozesse komparative Vorteile erarbeitet werden, darf dieses nicht konterkariert werden, durch eine höhere Besteuerung des Umschlags. Die Unterzeichner stützen die Ermäßigung der Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff, mit dem Fahrzeuge in Seehäfen betrieben werden. Gleichzeitig machen sie darauf aufmerksam, dass dabei die Konzentration ausschließlich auf die Seehäfen zu kurz greift, denn das logistische Zusammenspiel von See- und Binnenhäfen bleibt ebenso unberücksichtigt wie die Tatsache, dass Binnenhäfen identische Tätigkeiten ausüben.
6. Entlang des Rheins als internationaler Wasserstraße werden auch Seeverkehre abgefertigt, so dass eine Betrachtung der involvierten Standorte außerhalb der Methodik für Seehäfen zu verzerrten Kosten führen muss. Entsprechend begrüßen die Verbände die zugesagte Prüfung der Herabsetzung der Mineralölsteuer auch im Umschlag der Binnenhäfen, machen aber darauf aufmerksam, dass gerade auch die Vernetzung von See- und Binnenverkehren ein großes Potenzial darstellt, das nur gelingen kann, wenn die steuerliche Betrachtung auch auf die Binnenverkehre ausgedehnt wird.
7. Dies gilt umso mehr, da im Bereich Binnenverkehre solche Häfen mit Seehafenumschlag mit solchen konkurrieren, die keinen Seehafenumschlag haben. Auch hier müssen Verzerrungen von vornherein ausgeschlossen sein. Die Verbände forcieren in diesem Zusammenhang die von der Bundesregierung im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie formulierten Ziele, bis 2015 eine Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt am Modal Split auf 14% zu erreichen. Die Branchenverbände unterstützen ausdrücklich das Ziel einer stärkeren Nutzung der Binnenschifffahrt auf wirtschaftlicher Basis im Rahmen von supply chains und halten hierfür eine generelle Absenkung der Mineralölbesteuerung für Ziel führend.
8. Die Unterzeichner unterstützen die Vernetzung der Korridor bildenden Systeme Schiene und Wasserstraße. Gerade bezogen auf die Seehäfen kommt der Aktivierung und Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs im Hinterland eine große Bedeutung zu – als ergänzendem Moment für die Bewältigung von Wachstum sowie zur Vernetzung mit den Binnenhafenstandorten, die solche Verkehre als Teil der Logistik im System Wasserstraße organisieren und mit dem Binnenschiff verknüpfen. Dabei müssen neben den Seehafen-Hinterlandverkehren auch die Kontinentalverkehre einbezogen werden.
9. Aus dieser Tatsache ist den über die Häfen erbrachten Schienenverkehrsdienstleistungen ein höherer Stellenwert beizumessen, als das Konzept das tut. Eine Betrachtung von Schienenverkehrsdienstleistungen ausschließlich über die DB AG geht ggf. „an den Binnenhäfen vorbei“ und begünstigt unnötige Parallelentwicklungen zum System Wasserstraße, die das Konzept ausschließen will und muss.
10. Angesichts des System bildenden Ansatzes der NE-Infrastrukturen ist den öffentlichen Binnenhäfen als neutralen Bahnhöfen und zur Reaktivierung des Anschlusses potenzieller Nachfrager an das System Schiene bedarf es in Zukunft der stärkeren – auch finanzpolitischen – Betrachtung dieser Infrastrukturen

Berlin, Bonn, den 19.06.2009