



Nationales Hafenkonzept des Bundes –



Positionspapier des
Wirtschaftsverband Weser e.V.



Wirtschaftsverband **WESER.**

Wirtschaftsverband **WESER.**

Teerhof 34

28199 Bremen

Telefon: 0421-598290

E-Mail: info@wv-weser.de

Internet: www.weser.de

Vorsitzender: Bürgermeister a.D. Dr. h.c. Klaus Wedemeier

Geschäftsführer: Ralf Rüdiger Heinrich (presserechtlich verantwortlich)

Bildnachweis:

bremenports GmbH & Co. KG: 3

BLG Logistics Group AG Co. KG: 1, 5, 6, 7, 8, 9

Seaports of Niedersachsen: 1, 3, 6, 8

Rhenus Midgard GmbH & Co. KG: 5

1. Ausgangssituation



„Gemeinsame Aufgabe des Bundes und der Küstenländer ist es, in ihren jeweiligen Zuständigkeiten für eine funktionsgerechte infrastrukturelle Ausstattung bzw. Anbindung der deutschen Seehäfen zu sorgen. In der Verantwortung des Bundes liegen auf der Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen und im Rahmen des gesamtwirtschaftlich Vertretbaren nach dem Bundesverkehrswegeplan die seewärtigen Zufahrten und die Hinterlandanbindungen, die wesentliche Voraussetzung der wirtschaftlichen Tätigkeit der deutschen Seehäfen sind. Die Rahmenbedingungen für die Unternehmen sind staatlicherseits so zu gestalten, dass sich die deutschen Seehäfen der Konkurrenz auf Basis eines fairen Wettbewerbs stellen können (Sicherung gleicher Wettbewerbsbedingungen).“

„Der Rahmen für die seehafenrelevanten Infrastrukturmaßnahmen des Bundes ist mit dem Bundesverkehrswegeplan vorgegeben. Die seewärtigen Zufahrten und die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen werden im Rahmen und nach den Grundsätzen der Bundesverkehrswegeplanung einschließlich der geltenden Staatsverträge und den Verträgen über die Ems, Weser und Elbe von 1921 angepasst und ausgebaut. Sie sollen den sich aus dem internationalen Wettbewerb ergebenden maßgeblichen Erfordernissen – insbesondere auch bedarfsgerechten Ausbauprojekten der Seehäfen – im Rahmen des gesamtwirtschaftlich Vertretbaren gerecht werden.“

Die Zuständigkeit für die deutschen Seehäfen liegt nach dem Grundgesetz bei den Ländern. Ergänzend dazu bestimmt § 1 des Seeaufgabengesetzes:

Dem Bund obliegt auf dem Gebiet der Seeschifffahrt die Förderung der deutschen Handelsflotte im allgemeinen deutschen Interesse und neben den beteiligten Ländern die Vorsorge für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen.

Die „Gemeinsame Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ aus dem Jahr 1999 konkretisiert die Aufgabenverteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen wie folgt:

„Dem Seehafenzu- und -ablaufverkehr kommt bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans große Bedeutung zu. Den öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen einschließlich multimodaler Seehafenterminals im Rahmen der Förderung des Kombinierten Verkehrs wird daher bei der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung als gemeinsamer investitionsstrategischer Schwerpunkt von Bund und Küstenländern unter Berücksichtigung von Bauwürdigkeit und Dringlichkeit erwogener Projekte besondere Aufmerksamkeit gewidmet.“

Seeaufgabengesetz

„Gemeinsame Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“



2. Masterplan Güterverkehr und Logistik: Struktur und Inhalte des nationalen Hafenkonzeptes des Bundes

Der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren Deutschlands gehören zu den zentralen Feldern der deutschen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft.

Es besteht wachsender Bedarf für die Koordinierung einer nationalen Hafenpolitik unter Einbindung der Binnenhäfen.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, bedarf es gemeinsamer Verantwortung und

Aktivitäten von Bund, Ländern und der Wirtschaft. Hafenpolitik ist zu einer nationalen Aufgabe geworden. Deswegen wird ein nationales Hafenkonzept mit Maßnahmen u. a. zu folgenden Themenbereichen erarbeitet:

a) Infra- und Suprastrukturen

- Die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel des Bundes werden noch stärker als bisher auf die gesamtwirtschaftlich besonders wichtigen Projekte konzentriert.
- Die Bundesregierung räumt dem Ausbau von Hafenhinterlandanbindungen (Straße, Schiene, Wasserstraße), die gegenwärtig nahe an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt sind und die in Zukunft einen überdurchschnittlichen Verkehrszuwachs zu verkräften haben, Vorrang ein.
- Es werden gezielt Möglichkeiten zur Kooperation der Seehäfen geprüft.
- Mit Telematiklösungen sollen zusätzliche Effizienzpotenziale in den Häfen und in der Logistikkette erschlossen werden.
- Bei Überlegungen zur Umwidmung von Hafen- oder hafennahen Flächen für andere städtische Funktionen wie Freizeit-, Wohn-, Büro- oder andere Nutzungen muss sichergestellt werden, dass es zu keinen negativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes führt.

b) Arbeitsplätze

- Beschäftigungswirksame Maßnahmen sollen ausgeschöpft werden.
- Gezielte Programme für die Integration von Arbeitslosen sollen unterstützt werden.
- Die Schaffung von Ausbildungsplätzen für junge Menschen ist zu verstärken.

c) Umwelt- und Klimaschutz

- Eine Weiterentwicklung der Grenzwerte im Schiffsverkehr (Schwefel, Stickoxide, Partikel) und eine wettbewerbsneutrale Integration der Seeschifffahrt in den Emissionshandel sollen erfolgen.
- Neue Antriebstechnologien sollen entwickelt und neue Werkstoffe im Schiffsbau sollen eingesetzt werden.

d) Wettbewerb

- Weitere Maßnahmen zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen sollen geprüft und – soweit wie möglich – umgesetzt werden.
- Staatliche Beihilfen führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Deutschland setzt sich in Europa für mehr Transparenz in diesem Bereich ein. Die EU-KOM ist aufgefordert, einheitliche Beihilfeleitlinien vorzulegen.

e) Kombierter Verkehr

- Um die vorhergesagten Gütermengen zu bewältigen, müssen auch die Küsten- (Short-Sea-Shipping) und die Binnenschifffahrt gestärkt werden. Dabei gewinnen die Binnenhäfen mit ihrem Angebot vom überregionalen Hubs bis zum regionalen Verteilzentrum für die Seehäfen zunehmend an Bedeutung.

Das Nationale Hafenkonzept soll bis Ende 2008 von der Bundesregierung verabschiedet werden.

3. Grundsätzliche Bewertung der Zielsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes



Der Wirtschaftsverband Weser e.V. begrüßt die grundsätzliche Zielsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes zur Stärkung der deutschen Seehäfen und deren see- und binnenwärtigen Verkehrsanbindung. Das Bekenntnis der Bundesregierung zur herausragenden Bedeutung der Seehäfen für den deutschen und europäischen Außenhandel spiegelt die gewachsenen Aufgaben der Seehäfen als entscheidende Schnittstellen in einer globalisierten Wirtschaft wider. Aus der gestiegenen Bedeutung der deutschen Seehäfen für die gesamte Volkswirtschaft ergibt sich wirtschaftspolitisch ein neuer Stellenwert im Rahmen der nationalen Politik („Nationale Aufgabe“), der auch zu einer herausgehobenen Berücksichtigung bei der Bereitstellung von Finanzmitteln zum Ausbau und zur Unterhaltung der seehafenorientierten Verkehrsinfrastruktur führen muss.

Neben dem Ausbau der ha-
fenorientierten Verkehrsinfrastruktur unterstützt der Wirtschaftsverband Weser e.V. die von der Bundesregierung beabsichtigten Maßnahmen und Projekte zur Qualifizierung von Arbeitnehmern/-innen, zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen, zur Förderung der Binnenschifffahrt, der Short-Sea-Verkehre sowie des Kombinierten Verkehrs. Zugleich werden Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, die wettbewerbsneutral und ohne Diskriminierungseffekte wirken, begrüßt.



4. Anforderungen an das Nationale Hafenkonzept



Auf der Grundlage des vom Bundesverkehrsministeriums vorgelegten Entwurfes eines „Nationalen Hafenkonzeptes“ müssen aus der Sicht des Wirtschaftsverbandes Weser e.V. die nachfolgenden Anforderungen im nationalen Hafenkonzept angemessen berücksichtigt werden.

4.1 Erhöhung des Stellenwertes der seehafenorientierten Investitionsprojekte sowie Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel

Vor dem Hintergrund der weitgehenden Auslastung der seehafenorientierten Verkehrsinfrastruktur sowie der Prognosen hinsichtlich eines außerordentlichen Wachstums der Verkehre über deutsche Seehäfen ist die bisherige strategische Schwerpunktbildung für die see- und

landseitigen Investitionsprojekte im Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Seehäfen zu unterstützen und verstärkt fortzusetzen. Das nationale Hafenkonzept sollte diesen Schwerpunkt für die zukünftige Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes unterstreichen und eine noch

stärkere Berücksichtigung der seehafenorientierten Infrastrukturprojekte bei der Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel festschreiben. Die finanzielle Absicherung ist zwingend erforderlich für eine zeit- und bedarfsgerechte Umsetzung des nationalen Hafenkonzeptes.

4.2 Paradigmenwechsel: Neue Ziele für nationale Hafenpolitik – Stellenwert der deutschen Häfen muss Vorrang behalten

Das nationale Hafenkonzept verfolgt eine neue Zielsetzung: Während es in der bisherigen „Gemeinsamen Seehafenplattform“ ausschließlich um die Entwicklung der deutschen Seehäfen geht, wird im neuen „Hafenkonzept“ die Sicherung und Entwicklung der Logistikketten des deutschen Außenhandels im Seeverkehr über alle relevanten nationalen und europäischen Häfen mit im Vordergrund stehen. Es ist von daher von einem Paradigmenwechsel auszugehen – die Anforderungen des deutschen Außenhandels an den europäischen und internationalen Seetransport werden damit einen besonderen Stellenwert erhalten.

In den europäischen Häfen, die im Wettbewerb zu den deutschen Hafenstandorten stehen, wurden in den vergangenen Jahrzehnten die Kapazitäten und Hinterlandanbindungen durch eine gezielte staatliche Verkehrspolitik umfangreich ausgebaut bzw. verbessert. Der Schwerpunkt des deutschen „Nationalen Hafenkonzeptes“ sollte daher – wie auch bei der „Gemeinsamen Seehafenplattform“ – darauf ausgerichtet sein, die nationalen Hafenstandorte durch eine moderne, bedarfsorientierte Verkehrsinfrastruktur in die Lage zu versetzen, ebenfalls über die erforderlichen Wettbewerbsvoraussetzungen zu verfügen.





Die bestehende Aufgabenverteilung zwischen Kommunen, Ländern und dem Bund hinsichtlich der Entwicklung der Häfen sowie der hafensorientierten Verkehrsinfrastruktur hat sich in den vergangenen Jahrzehnten grundsätzlich bewährt und sollte beibehalten werden. Das „Nationale Hafenkonzept“ sollte auf der „Gemeinsamen Seehafenplattform des Bundes und der Küstenländer zur Deutschen Seehafenpolitik“ aufsetzen und diese Plattform auf der Grundlage der bisherigen Strukturen und Zuständigkeiten weiterentwickeln.

Der bisherige „Bottom-up-Ansatz“ hinsichtlich der Informations- und Entscheidungsstrukturen ist dadurch gekennzeichnet, dass die maritimen Unternehmen vor dem Hintergrund der Anforderungen des Marktes und der Wettbewerbssituation die als notwendig und sinnvoll identifizierten Infrastrukturprojekte bzw. Ausbaumaßnahmen gegenüber den jeweiligen Bundesländern formulieren. Die enge Kooperation zwischen maritimen Unternehmen und ihrer Verbände sowie den Bundesländern sichert

bedarfsorientierte, praxisbezogene und regionalspezifische Entwicklungskonzeptionen, die unmittelbar auf den marktorientierten Anforderungen der jeweiligen Hafenstandorte basieren.

Die Bundesländer setzen sich im wettbewerblichen Miteinander für die Entwicklung „ihrer“ Hafenstandorte ein und formulieren – auf der Grundlage des Diskussions- und Abstimmungsprozesses mit der Seehafenverkehrswirtschaft – gegenüber dem Bund entsprechende Positionen. Der Bund prüft die Ausbauprojekte auf der Grundlage bundesweit einheitlicher Maßstäbe im Rahmen der Systematik der Bundesverkehrswegeplanung, so dass nationale Interessen und Kriterien angemessen berücksichtigt werden. Sofern seitens des Bundes zusätzlich neue Bewertungsmaßstäbe als erforderlich angesehen werden, um den gestiegenen Stellenwert leistungsfähiger Häfen für die Volkswirtschaft noch besser Rechnung zu tragen, könnte dies im Rahmen der bestehenden Methodik der Bundesverkehrswegeplanung erfolgen, ohne dass der bisherige und erfolgreiche „Bottom up“-

Ansatz aufgegeben werden muss.

Dieses System „Bottom up“ hat sich in den letzten Jahrzehnten hervorragend bewährt und zu einem hocheffizienten und bedarfsgerechten Verkehrssystem über die Seehäfen geführt. Wäre dies nicht der Fall gewesen, wäre der Wachstumsboom in der Seehafenverkehrswirtschaft nicht möglich gewesen!

Das Nationale Hafenkonzept des Bundes muss das bisherige Informations-, Abstimmungs- und Entscheidungssystem vom Grundsatz her beibehalten. Bei einer vorwiegend zentralistisch orientierten Hafenpolitik, bei der der Bund die Bedeutung der Häfen und deren Entwicklungsperspektiven festlegt und über den Ausbau bzw. Nichtausbau von Verkehrsinfrastrukturprojekten umsetzt („Top down“- Ansatz) – besteht die Gefahr, dass marktferne, d.h. nicht am wirtschaftlichen Bedarf orientierte Entscheidungen, getroffen werden. Ein „top-down-Ansatz“ beinhaltet systembedingt stets die Gefahr von Fehlallokationen öffentlicher Mittel aufgrund suboptimaler Informationsgrundlagen.

Durch eine von der Bundesregierung am 16. Juli 2008 beschlossene Novelle zum Bundesraumordnungsgesetz, die

zur Zeit dem Bundesrat als nicht zustimmungspflichtiger Gesetzentwurf vorliegt, soll der rechtliche Rahmen für den Bund zur

erstmaligen Aufstellung eines Raumordnungsplanes „Hafen“ geschaffen werden.

4.3 Beibehaltung des bisherigen Informations-, Abstimmungs- und Entscheidungssystems (Bottom-Up-Ansatz)

4.4 Verzicht auf länderübergreifende Standortkonzepte

In der von der Bundesregierung beschlossenen Novelle wird im § 17 Absatz 2 ROG E ausgeführt:

„Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann Raumordnungspläne für das Bundesgebiet mit Festlegungen zu länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen sowie für Flughäfen als Grundlage für ihre verkehrliche Anbindung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung als Rechtsverordnung aufstellen, soweit dies für die räumliche Entwicklung und Ordnung des Bundesgebietes unter nationalen oder europäischen Gesichtspunkten erforderlich ist. Die Raumordnungspläne nach Satz 1 entfalten keine Bindungswirkung für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen der Länder.“



In der schriftlichen Begründung der Novelle wird zu den in § 17 Absatz 2 ROG E vorgesehenen länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen u. a. ausgeführt:

„Absatz 2 soll es dem Bund ermöglichen, Raumordnungspläne für das Bundesgebiet mit länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen sowie von Flughäfen als Grundlage für deren Anbindung, d.h. Erschließung mit Bundesverkehrswegen aufzustellen. Einziger von den Ziel- und Grundsatzfestlegungen der Pläne erfasster Adressat ist daher die Bundesverkehrswegeplanung. Die Zuständigkeit der Länder für die Planung von Hafen- und Flughafenstandorten wird durch die Pläne nach § 17 Abs. 2 nicht berührt.“

Bei der Aufstellung des Raumordnungsplanes „Häfen“ sind gemäß § 17 Abs. 1 ROG E die Planungen und Maßnahmen der EU zu berücksichtigen sowie das Einvernehmen mit den fachlich zuständigen Bundesministerien herzustellen. Für die Beteiligung der Bundesländer ist hingegen nur ein „Benehmen“ vorgesehen, d.h. faktisch ein Informationsgebot gegenüber den Ländern sowie die Möglichkeit der Anhörung der Position der Länder – jedoch nicht die Notwendigkeit des Einvernehmens oder der Zustimmung!

Die Novelle zum Bundesraumordnungsgesetz sieht explizit eine Heraushebung von Häfen

unter nationalen oder europäischen Gesichtspunkten vor. Die Differenzierung in Häfen von nationaler bzw. europäischer Bedeutung sowie nachrangigen Standorten soll zu einem grundsätzlich unterschiedlichen Stellenwert der einzelnen Hafenstandorte in der zukünftigen Bundesverkehrswegeplanung führen, der sich auch bei der Berücksichtigung/Aufteilung der öffentlichen Finanzmittel für die see- und binnenwärtigen Verkehrsinfrastrukturprojekte zu den jeweiligen Hafenstandorten auswirken soll. Der Raumordnungsplan Hafen wird damit eine wesentliche Vorgabe für die zukünftige Bundesverkehrswegeplanung bilden. Über die

Entscheidungen des Bundes zum Ausbau bzw. ggf. auch zur Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur soll die Durchsetzung einer „nationalen Hafenpolitik“ erfolgen.

Für die Aufteilung der Investitionsmittel des Bundes darf eine grundsätzliche Klassifizierung der Häfen keine Rolle spielen. Die Bereitstellung von Investitionsmitteln muss auch zukünftig nach Maßgabe der jeweils projektbezogenen Beurteilung von einzelnen seehafenorientierten Infrastrukturprojekten entschieden werden. Es wäre sowohl regionalwirtschaftlich als auch volkswirtschaftlich nicht vertretbar, wenn die bisherige projektbezogene Bewertung auf der Grundlage der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung durch eine standortabhängige Priorisierung bevorzugt bzw. belastet wird, die nicht unmittelbar mit dem jeweiligen Investitionsprojekt im Zusammenhang steht.

Die geplante Aufstellung von „länderübergreifenden Standortkonzepten“ beinhaltet die Gefahr von dirigistischen, nicht am Markt orientierter Konzepte zur Ladunglenkung, die abzulehnen sind. Die bisherigen Informations- und Entscheidungsstrukturen (siehe Punkt 4.1) haben sich als erfolgreich erwiesen und sollten daher beibehalten werden.





Eine zentral gesteuerte nationale Hafen- bzw. Standortpolitik, die im wesentlichen auf die globalen Warenströme und die Optimierung der Logistikstrukturen der Wirtschaftszentren sowie auf die Häfen mit „nationaler Bedeutung“ ausgerichtet ist, kann zu regionalwirtschaftlich nicht vertretbaren Fehlentwicklungen in den „nachrangigen“ Hafenstandorten mit negativen Auswirkungen auf die maritim orientierten Unternehmen und den damit verbundenen Arbeitsplätzen führen. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass gerade in

den „nachrangigen“ Standorten die maritime Wirtschaft häufig einen außerordentlichen hohen Stellenwert hat. Die Wachstumspotenziale dieser Standorte werden durch eine Nachrangigkeit bei der Berücksichtigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten nicht angemessen realisiert. Aufgabe nationaler Hafenpolitik muss es sein, privatwirtschaftliche Investitionen in allen Hafenstandorten durch bedarfsgerechte Verkehrsinfrastrukturen und unterstützende Rahmenbedingungen zu fördern.

Nationale Infrastrukturpolitik muss daher auch zukünftig einen wesentlichen Beitrag zur regionalen Strukturförderung leisten. Wird diese Aufgabe durch den geplanten Paradigmenwechsel in der Hafenpolitik des Bundes geschwächt, kommt es sowohl zu regionalwirtschaftlichen Fehlentwicklungen, die zu erhöhten Transferzahlungen (Anstieg der Sozialleistungen bei Arbeitsplatzabbau, kostenintensive Wirtschaftsförderungsprogramme etc.) führen, als auch zu gesamtwirtschaftlichen Fehlentwicklungen.

4.5 Sicherstellung der regionalwirtschaftlichen Verantwortung der Verkehrspolitik des Bundes

Ein großer Anteil des Außenhandels europäischer Nachbarländer wird über deutsche Seehäfen abgewickelt. In den deutschen Nordseehäfen beläuft sich der Transitverkehr bei Containern mit Ursprungs- bzw. Zielorten

im europäischen Hinterland auf bis zu 70 % des gesamten Containerumschlages. Diese Transitverkehre generieren eine erhebliche Wertschöpfung in den deutschen Seehäfen sowie beim Zu- und Ablaufverkehr.

Das nationale Hafenkonzept darf keine dirigistischen oder diskriminierende Maßnahmen zur Reduzierung von Transitverkehren über deutsche Häfen beinhalten.

4.6 Keine Diskriminierung der Transitverkehre über deutsche Seehäfen

Die Entwicklungsmöglichkeiten der Häfen sowie die erforderlichen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im see- und binnenwärtigen Zu- und Ablaufverkehr der Häfen dürfen nicht durch einseitige, ausschließlich umweltorientierte Beschränkungen behindert oder sogar unmöglich werden. Raumbezogene Ziel- oder Nutzungskonflikte

zwischen hafenwirtschaftlichen Aktivitäten einerseits und andererseits dem Schutz der Umwelt müssen durch die Festlegung prioritärer Nutzungen in geografisch definierten Teilregionen gelöst werden. Dabei muss der maritimen Wirtschaft sowie den hafenorientierten Verkehrsprojekten Vorrang eingeräumt werden, wenn wirtschaftlich

tragfähige Alternativen nicht zur Verfügung stehen und keine dauerhaften gravierenden ökologischen Schäden zu erwarten sind. Das nationale Hafenkonzept muss sich hierzu eindeutig bekennen und sicherstellen, dass auch zukünftig die notwendigen Fortentwicklungen bzw. Verkehrsprojekte bedarfsgerecht realisiert werden können.

4.7 Sicherung von seehafenorientierten Erweiterungs- bzw. Neubaumaßnahmen



Zusammenfassung

Grundsätzliche Bewertung

Die grundsätzliche Zielsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes zur Stärkung der deutschen Häfen und deren see- und binnenwärtigen Verkehrsanbindungen wird vom Wirtschaftsverband Weser e.V. uneingeschränkt unterstützt. Aus der gestiegenen Bedeutung der deutschen Häfen für die gesamte Volkswirtschaft ergibt sich wirtschaftspolitisch ein neuer Stellenwert im Rahmen

der nationalen Politik („Nationale Aufgabe“), der auch zu einer herausgehobenen Berücksichtigung bei der Bereitstellung von Finanzmitteln zum Ausbau und zur Unterhaltung der hafensorientierten Verkehrsinfrastruktur führen muss. Neben dem Ausbau der hafensorientierten Verkehrsinfrastruktur unterstützt der Wirtschaftsverband Weser e.V. die von der Bundesregierung

beabsichtigten Maßnahmen und Projekte zur Qualifizierung von Arbeitnehmern/-innen, zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen, zur Förderung der Binnenschifffahrt, der Short-Sea-Verkehre sowie des Kombinierten Verkehrs. Zugleich werden Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, die wettbewerbsneutral und ohne Diskriminierungseffekte wirken, begrüßt.

Anforderungen an das Nationale Hafenkonzept

- Das nationale Hafenkonzept muss den großen Stellenwert der hafensorientierten Verkehrsinfrastruktur für die zukünftige Verkehrspolitik des Bundes unterstreichen und eine noch stärkere Berücksichtigung der hafensorientierten Infrastrukturprojekte bei der Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel festschreiben. Die finanzielle Absicherung ist zwingend erforderlich für eine zeit- und bedarfsgerechte Umsetzung des nationalen Hafenkonzeptes.
- Der Schwerpunkt des deutschen „Nationalen Hafenkonzeptes“ sollte – wie auch bei der „Gemeinsamen Seehafenplattform“ – darauf ausgerichtet sein, die nationalen Hafenstandorte durch eine moderne, bedarfsorientierte Verkehrsinfrastruktur in die Lage zu versetzen, über die erforderlichen infrastrukturellen und ordnungspolitischen Wettbewerbsvoraussetzungen zu verfügen.
- Das bewährte – in der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung konkretisierte – Informations-, Abstimmungs- und Entscheidungssystem („Bottom-Up-Ansatz“) hinsichtlich der Realisierung hafensorientierter Verkehrsprojekte sollte grundsätzlich beibehalten werden. Sofern seitens des Bundes zusätzliche Bewertungsmaßstäbe als erforderlich angesehen werden, um den gestiegenen Stellenwert leistungsfähiger Häfen für die Volkswirtschaft noch besser Rechnung zu tragen, kann dies im Rahmen der bestehenden Methodik der Bundesverkehrswegeplanung erfolgen.
- Auf die Aufstellung von länderübergreifenden Standortkonzepten gemäß der Novelle zum Bundesraumordnungsgesetz, die zu einer Differenzierung in Häfen von nationaler bzw. europäischer Bedeutung sowie nachrangigen Standorten und zu einem grundsätzlich unterschiedlichen Stellenwert der einzelnen Hafenstandorte in der zukünftigen Bundesverkehrswegeplanung führen, sollte verzichtet werden. Das nationale Hafenkonzept sollte ein diesbezügliches Bekenntnis seitens der Bundesregierung beinhalten.
- Nationale Infrastrukturpolitik muss auch zukünftig einen wesentlichen Beitrag zur regionalen Strukturförderung leisten. Aufgabe nationaler Hafenpolitik muss es sein, privatwirtschaftliche Investitionen in allen Hafenstandorten durch bedarfsgerechte Verkehrsinfrastrukturen und unterstützende Rahmenbedingungen zu fördern.
- Das nationale Hafenkonzept darf keine dirigistischen oder diskriminierenden Maßnahmen zur Reduzierung von Transitverkehren über deutsche Häfen beinhalten.
- Raumbezogene Ziel- oder Nutzungskonflikte zwischen hafengewirtschaftlichen Aktivitäten sowie hafensorientierter Verkehrsinfrastruktur einerseits und andererseits dem Schutz der Umwelt müssen durch die Festlegung prioritärer Nutzungen in geografisch definierten Teilregionen gelöst werden. Dabei muss den hafensorientierten Projekten Vorrang eingeräumt werden, wenn wirtschaftlich tragfähige Alternativen nicht zur Verfügung stehen und keine dauerhaften gravierenden ökologischen Schäden zu erwarten sind.



Wirtschaftsverband **WESER.**

Teerhof 34

28199 Bremen

Telefon: 0421-598290

Fax: 0421-5982940

E-Mail: info@wv-weser.de

Internet: www.weser.de