

Strategie & Finanzierung

Zur Bereinigungssitzung zum Haushalt 2024 positionierten sich Interessenvertreter für Binnen- und Seehäfen. Für die Binnenhäfen übernahm der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) die Initiative, für die Seehäfen der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS).

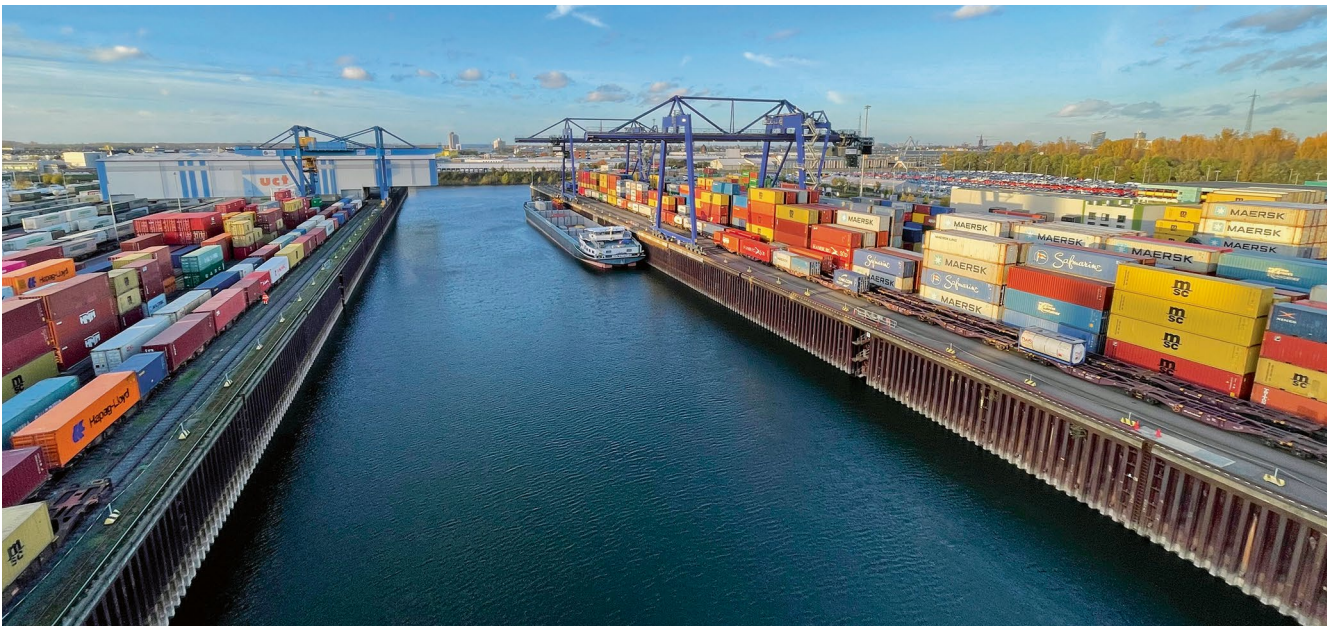
Der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB e. V.) sendete ein gemeinsames Schreiben des Verbands und der Verkehrsminister der Rheinkonferenz an die Bundesminister Christian Lindner (Finanzen) und Volker Wissing (Verkehr) und an die Bundestagsfraktionen der FDP, SPD und der Grünen zum Thema „Umsetzung nationale Hafenstrategie – Erhalt, Ersatz und Neubau der Hafeninfrastruktur in Binnenhäfen“:

„Der Entwurf der nationalen Hafenstrategie benennt zu Recht die großen Transformationsthemen unserer Zeit, auf die die deutschen See- und Binnenhäfen als wichtige strategische Knotenpunkte unserer Lieferketten Lösungen anbieten müssen: Klimaschutz, Transformation unseres Energiesystems und Digitalisierung unserer Lieferketten. Ohne klimaneutrale und digitale Häfen wird die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands leiden und die Häfen werden sich nicht als Drehkreuze der Verkehrsverlagerung entwickeln. Der BÖB e. V. hat einen Vorschlag gemacht, wie Bund und Länder für den im nationalen Interesse benötigten Erhalt, Ersatz und Neubau der Hafeninfrastruktur finanzieren könnten. Die von Bund, Ländern und Häfen zu teilenden Planungs- und Investitionskosten von in den ersten beiden Jahren etwa zehn Millionen Euro p. a., in den drei folgenden Jahren von etwa 77 Millionen Euro

p. a. und den fünf Folgejahren von 93 Millionen Euro p. a. liegen unter den öffentlich diskutierten Kosten für den Seehafenlastenausgleich und sind aber genauso bedeutend für den Wirtschafts- und Industriestandort Deutschlands. Bezugnehmend auf diese Vorschläge hat sich die jüngste Verkehrsminister-Konferenz „für eine bedarfsgerechte Förderung der See- und Binnenhäfen“ durch den Bund ausgesprochen. Vorbild dieser Vorschläge ist die aktuelle Bund-Länder-Landstromförderung. Die Vorgaben von Artikel 104b in Verbindung mit Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 (Recht der Wirtschaft) Grundgesetz ermöglichen eine Beteiligung des Bundes auf einer sehr ähnlichen argumentativen Basis wie bei der Landstromförderung, sodass eine Grundgesetzänderung für ein Bund-Länder-Förderprogramm zum Erhalt, Ersatz und Neubau der Hafeninfrastruktur im nationalen Interesse nicht erforderlich ist. Ohne eine funktionierende Hafeninfrastruktur werden die Häfen auch keine Drehkreuze klimaneutraler Logistikketten, was nicht nur das Klima schützt, sondern auch unsere Straßeninfrastruktur erheblich entlasten wird und unsere Logistikketten demografiefest macht. Die Häfen und die Bundesländer benötigen hier die finanzielle Unterstützung des Bundes, um diese Transformationsaufgabe auch – neben vielen anderen – bewältigen zu können.“



Der Zentralverband der Seehäfen (ZDS) plädierte auf seiner Jahrespressekonferenz für „eine entschiedene deutsche Hafenpolitik“. ZDS-Präsidentin Angela Titzrath forderte eine schnelle Einigung zum Hafenlastenausgleich. Im Bild der Hafen Hamburg.



Der BÖB e. V. verfasste zusammen mit den Verkehrsministern der Rheinkonferenz ein Schreiben an alle Regierungsfraktionen zum Thema „Umsetzung der nationalen Hafenstrategie. Im Bild der Hafen Neuss.

Auch der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) hat anlässlich seiner Jahrespressekonferenz für eine „entschiedene deutsche Hafenpolitik“ plädiert. Angela Titzrath, Präsidentin des ZDS, nahm dazu wie folgt Stellung:

„Die Hafenwirtschaft hat enorme Bedeutung für das Land. National betrachtet ist sie eine wesentliche Säule der deutschen Industrie- und Exportwirtschaft. Sinkende Konsumnachfrage und dadurch zurückgehende Produktion in der Industrie werden in den Seehäfen oft mit zuerst sichtbar. Der Blick auf die Seehäfen in unseren Nachbarländern zeigt, dass wir es hier primär mit globalen Problemen zu tun haben. Nichtsdestotrotz trifft diese Phase der konjunkturellen Schwäche unsere Branche zur Unzeit. Wir müssen wichtige Transformations-Prozesse stemmen, vor allem bei der Digitalisierung und Automatisierung sowie bei der Umstellung auf klimafreundliche Antriebe. In den genannten Transformations-Prozessen, aber auch bei neuen Aufgaben der Häfen, speziell bei der Energieversorgung, stehen wir vor einer wichtigen Phase. Der Kanzler hat auf der Nationalen Maritimen Konferenz klargemacht, wie wichtig gerade die Seehäfen sind und dass diese in den vergangenen Jahren politisch vernachlässigt wurden. Der Vizekanzler hat die Bedeutung der Häfen beim Erreichen der Ziele im Klimaschutz und im Ausbau der erneuerbaren Energien betont. Die Nationale Hafenstrategie muss sich daran messen lassen. Die Debatte um die Finanzierung der Seehäfen ist dabei aber bezeichnend. Der Bund muss zu seiner Verantwortung stehen – so wie im Koalitionsvertrag und auf der Konferenz angekündigt. Dazu ist eine schnelle Einigung zum Hafenlastenausgleich unabdingbar. Sollte dieses Minimalziel nicht erreicht werden, ist kaum vorstellbar, wie eine Nationale Hafenstrategie den Erwartungen gerecht werden kann. Für das Erreichen der Ausbauziele in der Windenergie fehlt es hierzulande in den Häfen an Umschlagkapazitäten. Die Turbinen und Bauteile sind größer und schwerer geworden, die Hafenflächen sind aber nicht mitgewachsen.

Wir schlagen deshalb vor, hier auch die enormen Erlöse aus der Ausschreibung von Offshore-Windparks für den Ausbau geeigneter Flächen zu nutzen. Die jahrzehntelange und teilweise auch weiter anhaltende Unterfinanzierung macht sich bei allen Verkehrsträgern bemerkbar. Wir erwarten eine auskömmliche personelle und finanzielle Ausstattung, um die Verkehrswege in einem guten Zustand zu halten. Es bedarf aber auch eines Ausbaus, gerade bei der Bahn, die mehr Güter von der Straße aufnehmen soll. Für uns als Seehafenbetriebe liegt hier der Fokus auf dem Flaschenhals zwischen Hamburg und Hannover. Alle Beteiligten sollten sich dringend auf einen Kompromiss zur Viergleisigkeit im Sinne der übergeordneten Ausbauziele verständigen. Eine weitere Verzögerung oder auch ein Beharren auf dem überholten Minimalkonsens der Dreigleisigkeit schadet der deutschen Hafenwirtschaft nachhaltig.“

Martin Heying

Anzeige




*Frohe Weihnachten
und einen schwungvollen
Start ins neue Jahr.*

www.bargelink.com

Bargelink GmbH | Fischerstraße 4a, 46509 Xanten
Tel.: +49 28 01 98 47 30 | E-Mail: info@bargelink.com

