

Nationales Hafenkonzept nimmt Gestalt an

Die Leitlinien sind beschlossen, nun werden die genaueren Inhalte des Nationalen Hafenkonzepts erarbeitet. Spätestens bis zur Nationalen Maritimen Konferenz im Oktober 2015 soll das Konzept, das die Hafenpolitik des Bundes auf Sicht leiten wird, stehen. Die Leitlinien bilden damit auch die inhaltliche Grundlage für das für Mitte Juni avisierte Branchenforum „Häfen und Logistik“ zur 9. Nationalen Maritimen Konferenz.

Kernthemen des Hafenkonzepts werden sein:

1. Infrastruktur
2. Koordinierung der Hafenpolitik
3. Sicherheit und Gefahrenabwehr
4. Vernetzung der See- und Binnenhäfen
5. Europäische Hafenpolitik
6. Umwelt- und Klimaschutz, Offshore-Windenergie, alternative Kraftstoffe
7. Ausbildung und Beschäftigung
8. Förderung innovativer Seehafentechnologien

Der ZDS begrüßt es ausdrücklich, dass das Bundesverkehrsministerium eine Leitlinie zu Forschung und Entwicklung in das Konzept aufgenommen hat. Denn der ZDS ist davon überzeugt, dass mit einer Neuauflage des erfolgreichen, kofinanzierten Förderprogramms ISETEC der Beitrag der Seehäfen zur deutschen Wirtschaft insgesamt deutlich gestärkt werden kann.

Aus Sicht des ZDS liegt gerade in diesem Aspekt – Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

der Hafenwirtschaft und der Wirtschaft insgesamt – der Kern des Nationalen Hafenkonzepts. Es liegt im Interesse Deutschlands, mit einer dauerhaft wettbewerbsfähigen Hafenwirtschaft den deutschen und den europäischen Außenhandel effektiv und wertschöpfend abwickeln zu können. Dieser Gedanke sollte die Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts maßgeblich leiten.

Richtig ist auch, dass Infrastruktur nun an erster Stelle des Hafenkonzepts stehen wird. Damit Deutschland optimal von den Wachstumsperspektiven des Güterverkehrs auf dem Wasser profitiert, muss die öffentliche Hand umgehend eine zukunftsfähige Infrastrukturpolitik gestalten.

Die Leitlinien berücksichtigen zudem, dass etwa die Vernetzung von See- und Binnenhäfen nicht staatlicherseits vorgegeben werden kann, sondern sich aus dem Markt heraus entwickeln muss. See- und Binnenhäfen sollten sich dort enger vernetzen, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist.

Weiterhin thematisieren wird der ZDS die Prüfung „eventueller Bedenken in Bezug auf die europarechtlichen Beihilfenvorschriften“ bei einer anzustrebenden Begrenzung der EEG-Umlage für die Landstromversorgung von Seeschiffen und für die Stromversorgung durch Power Barges.

Die Hafenwirtschaft ist jetzt aufgefordert, sich bei der konkreten Ausgestaltung des Hafenkonzepts einzubringen.