

EU-Seeverkehrsstrategie 2018 – EU-Kommission gibt sich gutes Zeugnis

Kritik und Fragen, etwa zu ihrer Hafenpolitik, zu ultragroßen Containerschiffen, zu den notwendigen Investitionen in Häfen, zum Wettbewerb in der Containerschifffahrt, zu einseitigen Umweltvorschriften wie Schwefelemissionskontrollgebiete, zu widersprüchlichen Fachpolitiken der verschiedenen Generaldirektionen, zu Zuständigkeiten der Mitgliedsstaaten und der Regionen – sie bleiben unerwähnt und unbeantwortet im [Zwischenbericht](#) zur Umsetzung der EU-Seeverkehrsstrategie bis 2018 („Maritime Transport Strategy 2018“). Der Bericht wurde Ende letzter Woche veröffentlicht.

Eine kritische Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der öffentlichen Konsultation – auch der ZDS hatte dazu im April 2015 eine [Stellungnahme](#) abgegeben – findet nicht statt; die Europäische Kommission sieht sich durch die Konsultation in ihren Zielsetzungen vielmehr bestätigt.

Laut Bericht würden Häfen und die „maritime Wirtschaft“ (gemeint ist hier die Schifffahrt) innerhalb der Logistikketten miteinander konkurrieren; zahlreiche führende Containerschiffahrtsunternehmen würden vertikal Umschlagbetriebe, Hinterlandlogistiker und Schifffahrtsagenturen integrieren, um die eigene Wettbewerbssituation zu stärken. Zu den wettbewerblichen Konsequenzen für die europäische Containerschifffahrt oder eben auch für die Hafenwirtschaft findet sich dabei kein

Wort. Den ZDS befremdet die Gegenüberstellung von Häfen und „maritimer Wirtschaft“, denn die Hafenwirtschaft ist integraler Bestandteil der maritimen Wirtschaft.

Laut Bericht würden größere Schiffe in Verbindung mit der Notwendigkeit umweltfreundlicher Betriebsabläufe zu neuen Investitionen in Hafeninfrastruktur führen. Dies habe ein Bedürfnis nach mehr Rechtssicherheit, mehr Transparenz und mehr Marktzugang zu Dienstleistungen zur Folge. Allianzen würden gebildet, um die Vorteile der rasanten Schiffsgrößenentwicklung besser nutzen zu können. Die Hafen-Verordnung („Port Package III“), die noch von den EU-Institutionen zu beschließen ist, würde einen wichtigen Beitrag zu qualitativ hochwertigen Hafendienstleistungen leisten. Diese Kausalität wird so von Deutschland, zahlreichen anderen Mitgliedsstaaten und der Hafenwirtschaft jedoch nicht gesehen.

Häfen werden in dem Bericht noch an einigen weiteren Stellen erwähnt:

- Die Aktualisierung der Beihilfevorschriften für die öffentlichen Finanzierung von Hafeninfrastruktur im Kontext der Überarbeitung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) würde möglicherweise bestimmte Hafeninvestitionen von der Meldepflicht staatlicher Beihilferegulungen befreien.
- Neben administrativer Vereinfachungen setze die Europäische Kommission auf Finanzierungsprogramme wie TEN-V.
- Saubere und nachhaltige Schifffahrt würde durch die Richtlinie über den Aufbau einer

Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorgebracht.

- Die Umweltverträglichkeit der Schifffahrt könnte durch Anreize bei den Hafengeldern gesteigert werden.
- Der Soziale Dialog zwischen den Tarifpartnern auf EU-Ebene leiste einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des Wandels der Beschäftigung in den Häfen.

Mit diesen Hinweisen spricht der Bericht wichtige hafenpolitische Themen an, ohne sie wirklich näher zu beleuchten.

In seiner Stellungnahme aus dem Jahr 2015 hatte der ZDS unter anderem kritisiert, dass die EU in ihrer Seeverkehrsstrategie die international geprägte Wettbewerbssituation europäischer Seehäfen nicht berücksichtigt. Regional ausgerichtete EU-Regelwerke (z.B. zu SECA) verzerren den Wettbewerb in einzelnen Regionen. Darüber hinaus werden die technische und wirtschaftliche Machbarkeit von neuen Regelwerken nur in unzureichender Weise berücksichtigt sowie widersprüchliche Fachpolitiken nicht aufeinander abgestimmt. Zuständigkeiten von EU, Bund und Ländern werden nicht berücksichtigt.