



LÜBECKER
HAFEN-
GESELLSCHAFT
mbH

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH • Postfach 2235 • 23510 Lübeck

23552 Lübeck
An der Untertrave 14 - 16
Telefon: (0451) 79 00 - 0
Telefax: (0451) 79 00 - 105

Aufsichtsratsvorsitzender:
Konsul Ekkehart H. Eymmer
Geschäftsführer:
Manfred Evers (Vors.)
Hans-Gerd Gieleßen

Sitz der Gesellschaft:
Lübeck
Registergericht:
Amtsgericht Lübeck
HRB-245
USt-IdNr:
DE135083785

Ihr Zeichen

Unser Zeichen / Durchwahl

Datum

Tsc, -116

09.03.2005

Statement von
Manfred Evers
Vorsitzender der Geschäftsführung
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Handel und Transport

im
Europaausschuss des Landes Schleswig Holstein
am
6. April 2005

Gliederung

Gliederung	1
1 EU-Osterweiterung	3
2 Daten und Fakten	4
3 Cargodurchsatz via Lübeck	7
4 Risiken der EU-Osterweiterung	8
5 Chancen des Logistiksektors	9
6 Die Bedeutung der maritimen Logistik für Schleswig-Holstein.....	11
7 Forderungen der Logistikwirtschaft.....	12
7.1 Ordnungspolitische Rahmenbedingungen.....	12
7.2 Fehlende Harmonisierung in der EU.....	13
7.2.1 Gewährung staatlicher Beihilfen für Hafenunternehmen	13
7.3 Bestehende Harmonisierung in der EU	13
7.3.1 Bei inhaltlich unterschiedlicher Umsetzung	13
7.3.2 bei rechtlich unterschiedlicher Auslegung	17
7.4 Infrastrukturanforderungen	17
7.4.1 Bundesverkehrswegeplan 2003	17
7.4.2 Landesverkehrsprogramm: Perspektiven für Schleswig-Holstein.....	19
7.4.3 Feste Fehmarnbeltquerung	21
Verzinsung des eingesetzten Kapitals [%].....	23
8 Port Package II	23
8.1 Vorbemerkung	23
8.2 Generelle Bemerkungen.....	24
8.3 Spezielle Bemerkungen zu einzelnen Vorschriften.....	29
8.3.1 Obligatorischer Genehmigungsvorbehalt (Artikel 7 Absatz 1)	30
8.3.2 Aufhebung bestehender Genehmigungen (Artikel 10 Absatz 2).....	30

8.3.3	Ausgleichszahlung (Artikel 10 Absatz 2)	33
8.3.4	Geltungsdauer der Genehmigungen (Artikel 12)	34
8.3.5	Selbstabfertigung (Artikel 13 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 9).....	35
8.3.6	Sozialschutz (Artikel 8 Absatz 8 in Verbindung mit Artikel 7 Absatz 6 sowie Artikel 4)	37
8.3.7	Fazit.....	37
8.3.8	Diskussionsstand Port Package II	39

1 EU-Osterweiterung

Jahrhunderte lang war Europa regelmäßig ein Schauplatz blutiger Auseinandersetzungen. Allein zwischen 1870 und 1945 führten Frankreich und Deutschland dreimal Krieg gegeneinander. Nach dem Zweiten Weltkrieg gelangten europäische Staatsmänner zu der Überzeugung, dass die wirtschaftliche und politische Einigung Europas die einzige Möglichkeit zur Sicherung eines dauerhaften Friedens zwischen ihren Ländern ist. Folge war unter anderem die Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft EWG im Jahr 1958. Aus den sechs Staaten, die damals das moderne Europa gründeten, wurde bis zum Jahr 2004 das Europa der 15 und mit der Osterweiterung im Mai vergangenen Jahres ist inzwischen das Europa der 25 entstanden.

Bereits mit 15 Mitgliedsländern hatte die EU rund 3,1 Millionen Quadratkilometer Fläche und war mit 380 Millionen Einwohnern das bevölkerungsreichste Staatengebilde nach China und Indien. Durch die Erweiterung um die 10 östlichen Staaten im Jahr 2004, die für 2007 vorgesehenen Beitritte von Rumänien und Bulgarien sowie den noch in diesem Jahrzehnt beabsichtigten Beitritt von Kroatien nahm bzw. nimmt die Fläche um über eine weitere Millionen Quadratkilometer und um 100 Millionen Menschen zu. Sollte die Türkei im nächsten Jahrzehnt der EU beitreten, würde die Fläche um weitere 18 Prozent und die Bevölkerung um über 70 Millionen ansteigen.

Allein die neun Anrainer-Staaten der Ostsee, die zur heutigen EU gehören, haben rund 152 Millionen Einwohner, etwa ein Drittel der gesamten Union, und sie erwirtschaften ein Drittel des EU-Sozialprodukts. Bereits jetzt übertrifft das Wachstum der Ostsee-Region das durchschnittliche Wirtschaftswachstum der EU-Staaten.

Und das wirtschaftliche Potenzial ist insbesondere im Bereich der Logistik noch längst nicht ausgeschöpft. Während die gesamte Weltproduktion in den vergangenen 25 Jahren ein Wachstum von 140 Prozent verzeichnete, nahm der Welthandel in der gleichen Zeit um 320% zu.

Dieser Trend wird sich sogar noch beschleunigen. Gründe dafür sind die fortschreitende Globalisierung, der gemeinsame aber gleichzeitig verzerrte Markt innerhalb der EU und leider auch die kaum vermeidbare Verlagerung von Produktionsstandorten in die „billigeren“ EU-Länder.

Diese immensen Zuwächse im Verkehrsvolumen werden zu massiven Problemen führen, insbesondere zwischen den reichen und den armen EU-Staaten. Die neu entstehenden Verkehrsströme müssen bewältigt und kanalisiert werden. Und dies muss geschehen ohne aus-

ufernde EU-Bürokratie, ohne Wettbewerbsverzerrungen, faire Steuerung von Subventionen in alte und neue Mitgliedsstaaten.

Die Europäische Union steht in den kommenden Jahren vor den größten Herausforderungen ihrer Geschichte. Die Praktiker aus dem Verkehrs- und Logistik-Gewerbe werden die EU- und Bundespolitiker bei der Problem-Lösung nicht im Stich lassen. Sie werden ihnen die richtigen Ansätze aufzeigen und, wenn es nötig ist, deren Umsetzung einfordern.

2 Daten und Fakten

Der wertmäßige deutsche Außenhandel im Jahr 2004 belief sich in der Summe auf circa 1,2 Milliarden Euro. Davon entfallen 660 Milliarden Euro auf Exporte und 530 Milliarden Euro auf den Importbereich. Bei genauerer Betrachtung und Bewertung der deutschen Außenhandelsbilanz mit den EU-Mitgliedsländern ergibt sich folgendes Bild. Die 15 Mitgliedsstaaten der „kleinen“ EU haben 2003 in Summe 53 Prozent der Bilanz ausgemacht (Export = 365 Mrd. € & Import = 270 Mrd. €). Bezieht man die zehn neuen EU-Mitgliedstaaten in diese Kalkulation ein (Export = 57 Mrd. € & Import = 55 Mrd. €), wächst dieser Anteil um circa 9 auf 62 Prozent der Außenhandelsstatistik.

Beeindruckend stellt sich die Rolle der deutschen Seehäfen im Außenhandel dar. 25 Prozent der gesamten deutschen Im- und Exporte wurde über die deutschen Seehäfen abgewickelt. Im gesamten seewärtigen Außenhandel sind rund 50 Prozent hier umgeschlagen worden. Die in 2003 umgeschlagene Tonnage deutscher Seehäfen summiert sich auf 253 Millionen Tonnen. Diese stellt eine erstaunliche Steigerung von 3,4% zum Vorjahr dar, berücksichtigt man, dass das deutsche Bruttoinlandsprodukt in 2003 stagnierte. Auf Ladungsträgerebene haben sich der Container um 9,2%, der Stückgutumschlag um 6,8%, der Fähr- und RoRo-Bereich um 7,6% und der Massengutumschlag um 1,1% positiv entwickelt.

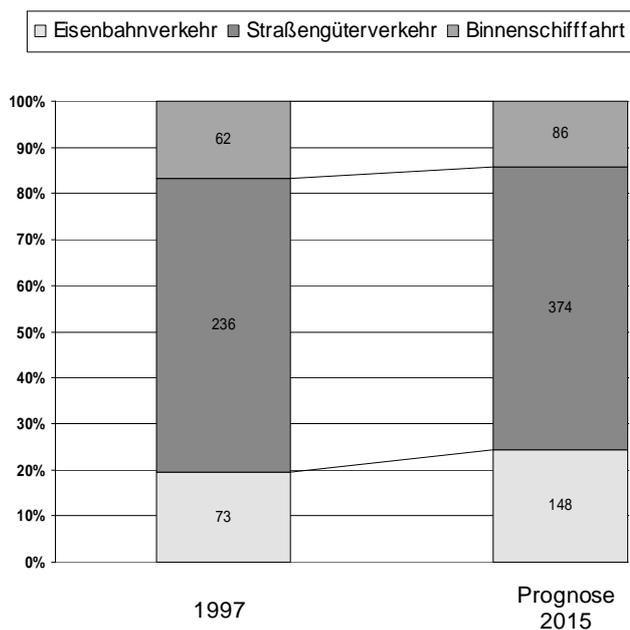
In Schleswig-Holstein, das Land an zwei Meeren, wurden 2003 Güter mit einem Netto-Ladungsgewicht von 34,4 Millionen Tonnen umgeschlagen und außerdem 13,4 Millionen Passagiere abgefertigt. Zieht man eine Ladungsbilanz zwischen den Nord- und Ostseehäfen teilen sich 9 Millionen Güter auf die Nordseehäfen und 25,4 Millionen Tonnen auf die Ostseehäfen (LHG mit 17,8 Mio. to. (70%) Nettoumschlag größter schleswig-holsteinischer Ostseehafen) auf.

Betrachtet man die Prognosen des zukünftigen Verkehrswachstums in Deutschland, wird sich der positive Trend nach steigender Verkehrsnachfrage weiter verstärken. Der im Jahre 2003 überarbeitete Bundesverkehrswegeplan weist im Basisjahr seiner Prognose 1997 in Summe 371 Milliarden Tonnenkilometer aus und prognostiziert bis 2015 ein Verkehrsnach-

fragewachstum um 64% auf 608 Mrd. Tonnenkilometer. Die genauen Daten werden aus der nachfolgende Tabelle ersichtlich.

	1997		Prognose 2015		Änderung der Verkehrsnachfrage von 1997 zu 2015 [in%]
	Mrd. TKM	Anteil	Mrd. TKM	Anteil	
		[in %]		[in %]	
Eisenbahnverkehr	73	19,7	148	24,3	103
Straßengüterverkehr	236	63,6	374	61,5	58
Binnenschiffahrt	62	16,7	86	14,1	39
Insgesamt	371	100	608	99,9	64

Der Vergleich der absoluten Verkehrsnachfragewerte beschreibt das enorme Wachstum der einzelnen Verkehrsträgerbereiche. Im Eisenbahnverkehr wird die besondere Situation der Entwicklung der Verkehrsnachfrage deutlich. Hier geht man von mehr als einer Verdopplung der absoluten Nachfrage aus, der relative Anteil des Eisenbahnverkehrs am Modal Split verändert sich aber kaum. Die folgende Abbildung beschreibt deutlich, dass dies aus der Gesamtnachfragesteigerung an Verkehrsleistungen resultiert.



Die offiziellen Prognosen des Landes Schleswig-Holstein, zusammengefasst im Landesverkehrsprogramm, decken sich mit den Prognosen der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH. Hier geht man von einem Verkehrsnachfragewachstum im gleichen Zeitraum wie der Bundesverkehrswegeplan (1997 bis 2015) von 35 Prozent aus. Der Ladungszuwachs von 1997 mit 120,7 Millionen Tonnen auf 2015 mit 163 Millionen Tonnen beschreibt nahezu das gleiche Bild wie oben diskutiert die Bundesebene. Trotz des nominal unterschiedlichen Wachstums einzelner Bereiche verändert sich der Modal Split nur geringfügig wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich wird.

Modal Split	1997	1997 [Mio. to]	2015	2015 [Mio. to]
Schiene	6%	7,3	7%	11,4
Straße	91,2%	110,1	90,5%	147,5
Binnenschiff	2,8%	3,4	2,5%	4,1

Damit das vorherrschende Marktwachstum der Ostseeregion für einen Marktteilnehmer (Reeder, Hafenbetreiber, Spediteur, etc.) berechenbar wird, ist in einem ersten Schritt die gesamte Verkehrsnachfrage im relevanten Markt zu bestimmen. Daran anschließend wird eine Quelle-Ziel-Definition der Verkehre vorgenommen. Das Fraunhofer Institut, Herr Otremba, hat für den grenzüberschreitenden Verkehr in das Baltikum (Estland, Lettland, Litauen), die Gemeinschaft der unabhängigen Staaten (GUS: Ukraine, Belarus), die Zentral-Osteuropäischen-Staaten (CEEC: Bulgarien, Polen, Rumänien, Slowakische Republik, Tschechische Republik, Ungarn) und die Süd-Osteuropäischen-Staaten (SEEC: Bosnien-Herzegowina, Kroatien, Mazedonien, Slowenien, Jugoslawien) die folgende Auswertung, jeweils ein optimistisches (Export: 3-10% p.a. & Import: 3-5% p.a. Wachstum) sowie ein pessimistisches (Export: 2-5% p.a. & Import: 1-2% p.a. Wachstum) Szenario, bewertet.

[tsd. to]	2000		2010 (pessimistisch)		2010 (optimistisch)	
	Exporte	Importe	Exporte	Importe	Exporte	Importe
CEEC	16.071	36.522	19.980	45.410	27.490	62.470
SEEC	1.390	1.018	2.380	1.270	3.970	1.740
BSC	586	2.425	730	3.015	1.110	3.730
CIS	474	942	530	1.050	660	1.300
Summe	18.521	40.907	23.620	50.745	33.230	69.240

Die aufgezeigten Potentiale des pessimistischen, aber auch des optimistischen Szenarios stellen eine große Herausforderung für die Logistikwirtschaft Schleswig-Holsteins dar. Zu bedenken ist, dass 25% des deutschen Außenhandels durchschnittlich über die deutschen Seehäfen abgefertigt werden. Somit ist ein analoger Wachstumsschub im Zeitraum 2000 bis 2010 für die Seeschifffahrt, respektive die Hafenwirtschaft und den Logistiksektor allgemein, zu erwarten. Die Prognose des Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, erwartet die folgende Entwicklung des Fähr- und Ro/Ro-Verkehrs auf der Ostsee.

	1997	2000	2010
Dänemark	100	106	150
Norwegen	100	117	167
Schweden	100	128	172
Finnland	100	114	154
Russland / Balt. Staaten	100	130	308

Die dargestellte Auswertung präsentiert eindrucksvoll im Seeverkehr auf der Ostsee ein Wachstum von 1997 bis 2010 in einer Bandbreite von 50 Prozent Zuwachs für den Verkehr zwischen Deutschland und Dänemark, bis hin zu einer Verdreifachung der Verkehrsnachfrage zwischen Deutschland und den Baltischen Staaten beziehungsweise Russland.

Ein prognostiziertes seeseitiges Wachstum zwischen 50 Prozent und einer Verdreifachung stellt enorme Kapazitätsanforderungen an alle Transportkettenbeteiligten. Um Infra- sowie Suprastruktur, deren Planung, Ausbau und Betrieb realistisch und zeitnah umzusetzen, beobachtet die LHG ihr Vorland, d.h. das seeseitige Tonnageaufkommen genau. Jährlich bewertet die LHG alle Entwicklungen im relevanten Markt und erarbeitet hieraus eine Fünfjahresprognose.

3 Cargodurchsatz via Lübeck

In 2004 sind in den Lübecker Häfen 27,51 Millionen Tonnen Güter (brutto) umgeschlagen worden. Das Vorland, bzw. die wasserseitige Güterstatistik stellte sich wie folgt dar: Schweden war in 2004 mit 57 Prozent der volumenmäßig größte Transportpartner gefolgt von Finnland mit 34 Prozent, Estland (1%), Lettland (0,5%) und Litauen (1,5%) haben zusammen drei Prozent, genau wie der Verkehr mit Russland (3%) ausgemacht. Darüber hinaus verteilen sich die verbleibenden drei Prozent auf andere Herkunftsländer. Die logistische Drehscheibe Lübecker Hafen nimmt regionale und überregionale Versorgungsfunktion Deutschlands, Europas und des Überseeraums war. Im einzelnen stellt sich die Güterverteilung so dar, dass nur acht Prozent der Ladung in Schleswig-Holstein verbleiben. 92% der Güter, die im Lübecker Hafen umgeschlagen werden, sind also Transitwaren. Diese distribuieren sich wie folgt:

- 57 Prozent sind für Deutschland,
- 35 Prozent für den verbleib in Europa, bzw. die Überseedestinationen bestimmt.

Von diesen 35% des europäischen- bzw. Überseeladungsaufkommens sind

- 45 Prozent für Benelux und Frankreich,
- 40 Prozent für Italien, die Schweiz, Österreich und Spanien,
- 15 Prozent für andere bestimmt.

Einen Überblick über die deutschlandweite Distributionslogistik, und die damit entstehende Versorgungsfunktion der einzelnen Bundesländer durch den Lübecker Hafen gibt die unten stehende Grafik.



Quelle: LHG research

4 Risiken der EU-Osterweiterung

In wirtschaftlicher Hinsicht gewinnt der sogenannte Westen einen großen Wachstumsmarkt hinzu, der für die Unternehmen eine Vielzahl Chancen bietet.

Da Infrastruktur, die für eine funktionierende Logistikwirtschaft unabdingbar ist, nicht unbegrenzt belastbar ist, muss diese in ausreichender Menge und Qualität vorgehalten werden.

Aber gerade in den neuen Beitrittsländern besteht bei der Verkehrsinfrastruktur enormer Nachholbedarf. Für die Verkehrsnetze der „neuen“ EU-Mitgliedsstaaten geht man von einem Investitionsnachholbedarf von 235 bis 600 Milliarden Euro aus. Hierbei steht der Ausbau und die Modernisierung der Pan/Europäischen Korridore für den Straßen- und Schienengüterverkehr im Vordergrund. Zu nennen sind speziell die Vorhaben:

- Berlin – Moskau
- Helsinki – Gdansk – Warschau
- Berlin – Istanbul

Die Investitionssumme der vorrangigen Projekte aus den TEN-Leitlinien beläuft sich auf circa 250 Milliarden Euro.

Die Finanzierung dieser Maßnahmen ist einer der kritischen Faktoren. Bedeutsam für die Finanzierung sind unterschiedliche Strukturfonds, nämlich der Europäische Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), der Kohäsionsfond und die Haushaltlinie für die Transeuropäischen Netze. Alle Beitrittsländer erhalten zwischen 2004 und 2006 eigens für sie eingeplante Fördermittel aus dem Kohäsionsfond (Verpflichtungsermächtigung 7,6 Milliarden Euro). Aus der TEN-Haushaltlinie sind für die Beitrittsländer für den gleichen Zeitraum 225 Millionen Euro extra vorgesehen. Für die zum 1. Mai beigetretenen Staaten wurde auf dem Europäischen Rat in Kopenhagen im Dezember 2002 ein Finanzierungspaket verabschiedet, das 40,85 Milliarden Euro Verpflichtungsermächtigung und 25,14 Milliarden Euro Zahlungsermächtigung zwischen 2004 und 2006 vorsieht. Die Beitrittsländer sind hieran mit 14,74 Milliarden Euro selbst beteiligt, allerdings stehen diese Mittel für die Verkehrsinfrastruktur nur zum Teil zur Verfügung. Dies ist der kritische Punkt, denn selbst die präsentierte Summe ist bei weitem nicht ausreichend für den Neu- bzw. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. In Konsequenz bedeutet dies, dass die Beitrittsländer den überwiegenden Teil der Infrastrukturinvestitionen selber tragen müssen.

Das resultierende Risiko für die Mitgliedsländer der „EU-15“ ist die zu erwartende Verschiebung zur Verfügung stehender Fördermittel in Richtung der EU-10 Neu-Mitglieder, die zu einem Wettbewerbsnachteil der deutschen Seehäfen führen wird. Insbesondere ein forcierter Straßeninfrastrukturausbau küstenparalleler Straßen führt zur Umkehrung der EU-weiten Initiative: „From Road to Sea“.

5 Chancen des Logistiksektors

Zusammengefasst bietet die EU-Osterweiterung für die Logistikwirtschaft in Schleswig-Holstein die Chance, ihren Stand und ihre positive Entwicklung weiter zu verbessern. Spe-

ziell die Hafenwirtschaft im Ostseeraum kann mittels intelligenter Logistiklösungen Standort-sicherung durch steigenden Hafenumschlag, generiert aus der EU-Osterweiterung, erzielen. Es darf aber nicht vergessen werden, dass die logistische Integration der neuen Mitgliedsstaaten bereits vollzogen ist. Der Warenaustausch und die Handelsbeziehungen waren bereits vor dem 01. Mai 2004 etabliert. Die vertragliche Integration der Beitrittskandidaten in die Europäische Union hat zu Erleichterungen in der Organisation (zollrechtlicher, bzw. formalrechtlicher Natur) geführt.

Die Logistikwirtschaft arbeitet heute bereits an dem weiteren Markt der Zukunft, mittels der Integration Russlands beziehungsweise der Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS). Die schleswig-holsteinischen Seehäfen Lübeck und Kiel unterhalten bereits funktionierende Liniendienstverbindungen nach St. Petersburg und Kaliningrad.

Die Betrachtung des Brutto-Inlandsprodukts (BIP) der neuen EU-Mitgliedsstaaten Estland, Lettland und Litauen sowie Polens verspricht im Vergleich zum übrigen Europa eine überdurchschnittlich positive Entwicklung dieser Länder, wie aus der unten stehenden Tabelle ersichtlich wird.

	2003	2004	2005	2006
Estland	5,1	5,9	6,0	6,2
Lettland	7,5	7,5	6,7	6,7
Litauen	9,7	7,1	6,4	5,9
Polen	3,8	5,8	4,9	4,5

Diese Wachstumsraten verführen zu einer überaus positiven Sichtweise im Rahmen der Entwicklung der neuen EU-Mitgliedsstaaten. Richtig ist, dass diese Ostseeanrainerstaaten sich überdurchschnittlich entwickeln und weiterhin werden, aber der anschließende Vergleich verdeutlicht die bestehende Situation des Jahres 2003 eindrucksvoll.

Die Summe der BIP`s aller neuen EU-Mitgliedsstaaten belief sich in 2003 auf 555,4 Milliarden Euro. Zum Vergleich hatten die Niederlande im gleichen Jahr eine BIP von circa 370 Milliarden Euro und Spanien 560 Milliarden Euro. Deutlicher zeigt der BIP-Vergleich pro Kopf die Veränderung des Gesamtbruttoinlandsprodukts auf, denn in der EU-15 vor dem 1.Mai 2004 lag dieser Wert bei 24.000 Euro pro Kopf und nach der Erweiterung auf die EU-25 hat sich dieser Wert auf 21.178 Euro reduziert. Dies zeigt den Nachholbedarf der wirtschaftlichen Tätigkeit der Volkswirtschaften in den Beitrittsländern auf.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die EU-Osterweiterung logistisch schon vor dem 01.Mai 2004 stattgefunden hat und ein ähnlicher Prozess, unterstellt man, dass Russland

zukünftig eventuell auch in die EU eintritt, bereits mit Russland vollzogen wird. Die potentiell größten Zuwachsraten im Transport- und Logistiksektor bieten die neuen EU-Staaten und Russland, aber es ist auch notwendig, die absoluten Fakten zu vergleichen, um das verminderte Niveau des Bruttoinlandsprodukts im Vergleich zu den Mitgliedsstaaten der EU-15 richtig einschätzen zu können.

6 Die Bedeutung der maritimen Logistik für Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein als einziges Küstenbundesland liegt geographisch zwischen den beiden Meeren Nord- und Ostsee. Diese exponierte Position führt schon historisch zu einer erhöhten Affinität für Häfen, Schifffahrt und im weitesten Sinne Logistik.

Mit existierenden 46 Häfen und Anlegestellen bietet Schleswig-Holstein eine hohe Dichte für potentielle Hafennutzer und darüber hinaus eine hohe touristische Attraktivität. Ungeachtet des touristischen Faktors resultierenden primär und sekundär cirka 40.000 Arbeitsplätze aus den einzelnen Hafenstandorten in Schleswig-Holstein.

Darüber hinaus haben sich 20 Prozent der deutschen Reedereien in Schleswig-Holstein niedergelassen, was eindeutig für die hohe Qualität des Standorts spricht. Unter anderem operieren 15 Überseereeder, 30 Küstenmotorschiffsoperator, 20 Fahrgastschiffsanbieter und 5 Spezialschiffsreedereien aus Schleswig-Holstein heraus.

Entfernter von der Maritimen Logistik, aber immanent für logistische Dienstleistungen sind die 550 Logistikdienstleistungs- sowie Truckingunternehmen die sich am maritimen Standort etabliert haben.

Mit der meistbefahren künstlichen Wasserstraße der Welt, dem Nord-Ostsee-Kanal, stellt Schleswig-Holstein eindrucksvoll seine logistische Kompetenz dar. Die verkehrsgünstige Position zwischen den beiden Meeren hat in 2003 zu 40.000 Kanalpassagen mit einer Ladung von ungefähr 72,3 Millionen Tonnen geführt.

Diese beeindruckende Bilanz der Logistikbranche in Schleswig-Holstein zu erhalten oder besser noch zu fördern, erfordert konsequentes Handeln auf Seiten der Unternehmen und der politischen Entscheidungsträger des Landes und des Bundes sowie der Europäischen Union.

In Schleswig-Holstein werden aus den Reihen der Politik bereits sehr viele positive Ansätze verfolgt. Notwendig ist es, Unternehmenssicht der Wirtschaftsvertreter zu vernetzen und Informations- und Gedankenaustausch sicherzustellen. Hier sollen nur einige Beispiele aus

dem Jahre 2004 angesprochen werden, wie die Initiative Zukunft Meer oder der Schleswig-Holsteinische Logistiktag. Diese Initiativen begrüßt die Wirtschaft sehr, drängt aber darauf, diese noch stärker in ihren Focus zu dirigieren und hierbei nicht zu innovations- oder forschungsorientiert zu werden.

7 Forderungen der Logistikkwirtschaft

Die Hafenwirtschaft Schleswig-Holsteins und in Deutschland allgemein scheut aufgrund der hervorragend ausgebildeten Mitarbeiter, den sehr guten technischen Lösungen und organisatorischen Rahmenbedingungen, keinen nationalen sowie internationalen Vergleiche innerhalb der Industrie. Aber national sowie internationale Wettbewerbsverzerrungen verfälschen die reale Konkurrenzsituation.

7.1 Ordnungspolitische Rahmenbedingungen

Im europäischen Seehafenwettbewerb sowie im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen führen unterschiedliche ordnungspolitische Rahmenbedingungen insbesondere in der Fiskal- und Abgabepolitik zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen. Dabei bestehen auf EU-Ebene z. T. harmonisierte Regelungen, die national jedoch unterschiedlich umgesetzt werden. Im Anschluss zeigen neuralgische Beispiele die Ausmaße dieser Wettbewerbsverzerrungen auf.

Für die deutschen Seehäfen ergeben sich aus europaweit umsetzbaren Harmonisierungsmöglichkeiten erhebliche Wettbewerbsnachteile. Diese entstehen vor allen dadurch, dass Deutschland auf EU-Ebene Mindestregelungen insbesondere auf dem Gebiet der Fiskalpolitik sowie der Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Verkehrswegen zustimmt, ohne jedoch national hiervon Gebrauch zu machen. Derartige Mindestsätze werden dann von einzelnen Mitgliedstaaten angewendet, während in Deutschland deutlich höhere Steuersätze und Wegeentgelte erhoben werden.

Für deutsche Seehäfen, die im Wettbewerb mit ausländischen Konkurrenzhäfen stehen, hat diese Politik der Teilharmonisierung erhebliche Nachteile zur Folge. Als Zwischenlösung bis zur Vollharmonisierung sind nationale Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, die allerdings nur schwer durchzusetzen sind.

Im Folgenden werden die wichtigsten Harmonisierungsdefizite dargestellt. Dabei handelt es sich um Beispiele fehlender Harmonisierung sowie um Bereiche, in denen auf EU-Ebene harmonisierte Rahmenbedingungen bestehen, die allerdings inhaltlich sowie zeitlich von den

Mitgliedstaaten unterschiedlich umgesetzt oder rechtlich unterschiedlich ausgelegt werden. Hierzu zeigt die deutsche Hafenwirtschaft Handlungsmöglichkeiten auf, um diese bestehenden Wettbewerbsverzerrungen auszugleichen.

7.2 Fehlende Harmonisierung in der EU

7.2.1 Gewährung staatlicher Beihilfen für Hafenunternehmen

Im Hafenbereich fehlt es im Gegensatz zu anderen Bereichen der Verkehrswirtschaft an Gemeinschaftlichen Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen. Derartige Leitlinien sind erforderlich, um die Bestimmungen des EG-Vertrages über staatliche Beihilfen (Artikel 87 Abs. 1) im Hinblick auf Hafenunternehmen und die Finanzierung von Seehafeninfrastruktur zu präzisieren und die Gewährung von Beihilfen für den Hafenbereich zu vereinheitlichen. Die bestehenden unterschiedlichen Maßnahmen in den einzelnen Mitgliedstaaten führen zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den europäischen Seehäfen.

In ihrer Mitteilung vom 13. Februar 2001 über Hafendienste („Verbesserung der Dienstqualität in Seehäfen: Ein zentraler Aspekt für den europäischen Verkehr“, KOM (2001) 35 endg.) sowie in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen vom 15.01.2003 (VADEMECUM zu den Vorschriften des EG Vertrags über staatliche Beihilfen und die Finanzierung von Seehafen-Infrastrukturen) hat die Kommission diese Fragen zwar aufgegriffen, der rechtliche Wert beider Veröffentlichungen ist allerdings sehr gering.

Handlungsbedarf: Die Bundesregierung sollte die Kommission nochmals auffordern, gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen vorzulegen.

7.3 Bestehende Harmonisierung in der EU

7.3.1 Bei inhaltlich unterschiedlicher Umsetzung

7.3.1.1 Mineralölsteuer beim Hafenumschlag

Nach Artikel 8 Abs. 3 c der Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle kann von den Mitgliedstaaten ein ermäßigter Steuersatz für Fahrzeuge gewährt werden, die bestimmungsgemäß abseits von Straßen eingesetzt werden oder die über keine Genehmigung für die überwiegende Verwendung auf öffentlichen Straßen verfügen. Nach der Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle beträgt der

Mindestsatz der Verbrauchsteuer auf Gasöl, das gemäß Artikel 8 Abs. 3 der Richtlinie 92/81/EWG verwendet wird, 18 € je 1000 Liter.

Von dieser EU-Regelung machen insbesondere die Niederlande und Belgien im Hinblick auf die Besteuerung des Verbrauchs von Dieselmotorkraftstoff beim Hafenumschlag Gebrauch. Danach wird der Steuersatz auf Dieselmotorkraftstoff in diesen Ländern für den Hafenbereich auf 0,018 €/Liter ermäßigt.

Deutschland macht von dieser fakultativen Regelung dagegen keinen Gebrauch. Hier müssen Hafenbetriebe den deutschen Regelsteuersatz auf Dieselmotorkraftstoff von derzeit 0,47 €/Liter zahlen. Die unterschiedliche Anwendung der EU-Richtlinie führt zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen für deutsche Seehäfen.

Handlungsbedarf: Deutschland sollte zügig von der EU-Richtlinie 92/81/EWG Gebrauch machen und die Mineralölsteuer für den Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff beim Hafenumschlag auf 0,018 €/l ermäßigen. Zumal im maritimen Bereich (Seeschifffahrt) keine Mineralölbesteuerung gilt, d.h. hier wäre eine einheitliche Regelung für den gesamten maritimen Bereich logisch.

7.3.1.2 Trassenentgelte im Schienengüterverkehr

Nach Artikel 7 und 8 der Richtlinie 2001/14/EG vom 6. Februar 2001 über die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur ist das Trassenentgelt mindestens in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen. Um eine volle Deckung der dem Betreiber der Infrastruktur entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge erheben. Wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu gewährleisten ist.

Deutschland hat diese EU-Richtlinie so umgesetzt, dass zur Zeit in Deutschland ein Trassenentgelt von durchschnittlich rund 2,60 €/Zugkilometer erhoben wird. Dagegen betragen die Trassenentgelte z. B. in den Niederlanden 0,21 €/Zugkilometer, die bis 2007 auf 0,93 €/Zugkilometer erhöht werden sollen. Diese unterschiedliche Umsetzung der EU-Richtlinie zur Erhebung von Trassenentgelten führt zu erheblichen Nachteilen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen.

Handlungsbedarf: Als Zwischenlösung bis zur einheitlichen Erhebung von Trassenentgelten sollte der nationale Spielraum genutzt werden, um die Entgelte in Deutschland für die im Verkehrswegewettbewerb stehenden Trassen den internationalen Gegebenheiten anzupassen.

7.3.1.3 Straßenbenutzungsgebühren für schwere LKW

Nach der Richtlinie 99/62/EG vom 17.06.1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Eurovignetten-Richtlinie) wird im Eurovignettenverbund eine LKW-Maut in Höhe von 0,0106 €/km bei einer Fahrleistung von 120.000 km im Jahr pro LKW erhoben.

Deutschland ist zum 31. August 2003 aus dem Eurovignettenverbund, dem insbesondere die Niederlande und Belgien angehören, ausgetreten und im nationalen Alleingang eine streckenbezogene LKW-Maut auf Bundesautobahnen in Höhe von voraussichtlich durchschnittlich 0,124 €/km einführen. Dies führt zu erheblichen Nachteilen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen.

Handlungsbedarf: Als Zwischenlösung bis zur einheitlichen Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren für schwere LKW in der EU sind bei Einführung einer streckenbezogenen LKW-Maut in Deutschland Ausgleichsmaßnahmen für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen erforderlich.

7.3.1.4 Mineralölsteuer im Straßengüterverkehr

Nach der Richtlinie 92/82/EWG zur Annäherung der Verbrauchsteuern für Mineralöle beträgt der Mindestsatz der Verbrauchsteuer auf Gasöl, das als Kraftstoff verwendet wird, 245,- € je 1.000 Liter. In Deutschland beträgt der Steuersatz auf Dieseldieselkraftstoff 0,47 €/Liter, während er in den Niederlanden nur 0,345 €/Liter beträgt. Für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen ergeben sich hieraus erhebliche Nachteile.

Bei der anstehenden Überarbeitung der Richtlinie wurde eine „politische Einigung“ dahingehend erreicht, den Mindeststeuersatz auf Dieseldieselkraftstoff auf 302,- € je 1.000 Liter zu erhöhen und vom Jahre 2010 an auf 330,- € festzulegen. Derartige Mindeststeuersätze werden jedoch nicht zur Beseitigung der Wettbewerbsnachteile im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen führen. Ein Vergleichsbeispiel verdeutlicht die heute bestehende Situation: Aus Russland, den Baltischen Staaten oder Weißrussland in die EU einführende LKW haben im reinen Landtransport gegenüber einer Fährpassage über die Ostsee bei Nutzung des Russischen Diesel einen Kostenvorteil von bis zu EUR 400,00. Selbst wer in den baltischen Mitgliedsstaaten tankt, spart immer noch etwa EUR 300,00 aufgrund der unterschiedlichen Besteuerungssituation, bzw. der nicht stattfindenden Grenzkontrollabfertigung (siehe unten).

Handlungsbedarf: Als Zwischenlösung bis zur Harmonisierung der Mineralölbesteuerung im Straßengüterverkehr sind Ausgleichsmaßnahmen für das deutsche LKW-Gewerbe erforderlich.

7.3.1.5 Grenzkontrollen im Bezug auf Fahrzeugsicherheit, Ladungsgewicht und Treibstofffreimengen

Die unterschiedlichen Grenzkontrollabfertigungen an der „blauen“ und der „grünen“ Grenze im Bezug auf Fahrzeugsicherheit, Ladungsgewicht und Treibstofffreimengen haben zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Seetransports geführt. Dies gilt insbesondere für den Fähr- und Ro/Ro-Verkehr über deutsche Ostseehäfen gegenüber dem konkurrierenden Landverkehr.

Handlungsbedarf: Einheitliche Kontrollen sind dringend erforderlich.

7.3.1.6 Fiskalvertretung

Nach der 6. Umsatzsteuer-Richtlinie vom 17.05.1977 können Mitgliedstaaten Erleichterungen bei der Einfuhrumsatzsteuer dahingehend gewähren, dass die Einfuhrumsatzsteuer nicht zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten ist (Art. 23). Hiervon machen z. B. die Niederlande Gebrauch, während in Deutschland diese Erleichterungen nicht gewährt werden.

Dies führt dazu, dass ein Importeur, der seine Waren über einen deutschen Seehafen einführt, um sie in Deutschland in den Verkehr zu bringen, Einfuhrumsatzsteuer zu entrichten hat. Führt dagegen der gleiche Importeur seine Waren über einen niederländischen Hafen nach Deutschland ein, so geht die zu entrichtende Einfuhrumsatzsteuer lediglich in die Umsatzsteuer-Voranmeldung ein und kann sofort als Vorsteuer abgezogen werden. Ein Liquiditätsabfluss findet nicht statt. Hintergrund ist, dass sich unmittelbar nach der Zollabfertigung in den Niederlanden eine innergemeinschaftliche Lieferung nach Deutschland anschließt und diese Lieferung im Abgangsland Niederlande steuerfrei ist. Im Bestimmungsland Deutschland muss der Importeur dann die Einfuhrumsatzsteuer lediglich im Rahmen der Umsatzsteuer-Voranmeldung anmelden.

Die unterschiedliche Umsetzung der 6. Umsatzsteuer-Richtlinie führt zu erheblichen Nachteilen für deutsche Seehäfen bei der Einfuhr deutscher Außenhandelsgüter.

Handlungsbedarf: Auch in Deutschland müssen die Erleichterungen bei der Einfuhrumsatzsteuer gemäß Artikel 23 der 6. Umsatzsteuer-Richtlinie Anwendung finden.

7.3.2 bei rechtlich unterschiedlicher Auslegung

7.3.2.1 Hafenschlepper

Nach den Gemeinschaftlichen Leitlinien über staatliche Beihilfen im Seeverkehr aus dem Jahre 1997 können Mitgliedstaaten ihren Reedereien Vergünstigungen gewähren, die sich aus einem Lohnsteuereinbehalt sowie einer Reduzierung der Sozialkosten zusammensetzen und die bis zu 40% der Bruttolohnsumme betragen können. Die Niederlande haben diese Regelung zum Anlass genommen, derartige Beihilfen auch für den Betrieb niederländischer Schlepper auf Binnenwasserstraßen und in Häfen der EU zu gewähren. Die für auf See erbrachte Dienstleistungen bestimmte Beihilfe wurde damit auch auf Schleppdienste in Häfen und auf Binnenwasserstraßen ausgeweitet.

Diese niederländischen Beihilfen haben auch zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten deutscher Seehäfen geführt. Durch gemeinsames Vorgehen konnte erreicht werden, dass die Niederlande ihre Beihilfen für den Betrieb niederländischer Schlepper zurückzahlen müssen.

7.4 Infrastrukturanforderungen

7.4.1 Bundesverkehrswegeplan 2003

Zwischen dem Bund und den Küstenländern besteht seit 2001 Einvernehmen darüber, dass zur Zukunftssicherung der deutschen Häfen im europäischen Wettbewerb

- die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen so ausgebaut werden müssen, dass sie internationalen Standards gerecht werden,
- faire Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen einschließlich ihrer Hinterlandverkehre in den EU und den Nachbarstaaten hergestellt und gesichert werden müssen.

In der sogenannten „Gemeinsamen Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ haben Bund und Küstenländer vereinbart, die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu fördern und den Hafenstandort Deutschland zu stärken. Hierfür ist ein gemeinsamer Maßnahmenkatalog erarbeitet worden.

Im Hinblick auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind die in der Gemeinsamen Plattform definierten 15 prioritären Infrastrukturprojekte in die Novellierung des Bundesverkehrswegeplans im Jahre 2003 eingeflossen. Da der Bundesverkehrswegeplan die verkehrsinvestitions-politische Grundlage für den Ausbau der Verkehrswege darstellt und als Grundlage für die Anpassung der Gesetzesentwürfe des Bundesschienenausbaugesetzes sowie des Fern-

straßenausbaugesetzes dient, begrüßt die deutsche Hafenwirtschaft die Aufnahme der Gemeinsamen Plattform sehr. Kritisch ist aber anzumerken, dass es kein Bundeswasserstraßenausbaugesetz gibt und damit keine Finanzierungssicherheit für die Bundeswasserstraßenprojekte vorherrscht.

Begrüßt wird die Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung, die die Umsetzung der 15 prioritären Infrastrukturprojekte im Rahmen des BVWP 03 entsprechend ihrer Baureife und Finanzierungsfähigkeit eine nach vorne gezogenen Umsetzung auf der Zeitschiene 2004 bis 2010 fordert.

Die 15 prioritären Projekte stellen sich wie folgt dar:

- a. Bundesschienenwege
 - i. Aus- Neubau der „Y-Trasse“ (HH / HB / H)
 - ii. Ausbau Oldenburg-Wilhelmshaven / Langwedel-Uelzen
 - iii. Dreigleisiger Ausbau Stelle - Lüneburg
 - iv. Elektrifizierung (Hamburg – Lübeck unter Einbeziehung des zweigleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts Bad Schwartau Waldhalle – Abzweig Kücknitz)
 - v. Ausbau (HRO / B)
 - vi. Ausbau Berlin-Pasewalk-Stralsund

- b. Bundesfernstraßen
 - i. Sechsstreifiger Ausbau A1 (HH-HB) und Heiligenhafen-Oldenburg (vierstreifig) & A7 Hamburg-Bordesholm (sechsstreifig)
 - ii. Weiterbau der A14 von Magdeburg über Wittenberge nach Schwerin (A24)
 - iii. Weiterbau der A281 Eckverbindung in Bremen
 - iv. Weiterbau A20 (HL [A1] nach STD [A26] mit Elbquerung)
 - v. Neubau A26 von Stade nach Wolfsburg
 - vi. Neubau der A39 Lüneburg - Wolfsburg

- c. Bundeswasserstraßen
 - i. Vertiefung Unterelbe & Außenweser

- ii. Ausbau Mittelweser mit Schleusen (Schleusen Dörverden & Minden auf 140m Länge)
- iii. Elbe-Lübeck-Kanal Substanzerhaltung

Kritischer Faktor in der Zusage der Durchführung der prioritären Infrastrukturprojekte ist deren Finanzierung. Nach dem Planungszeitraum 2001-2015 des BVWP 2003 ist ein Investitionsvolumen in Bundeswasserstraßen von 4,4 Milliarden Euro sowie 0,7 Milliarden Euro für die Fertigstellung laufender und disponierter Projekte notwendig. Auf der Basis der zugrunde gelegten Finanzierungslinie von 7,5 Milliarden Euro und bei einem Vorrang für Erhaltungsinvestitionen von 6,6 Milliarden Euro verbleibt für laufende und neue Vorhaben ein rechnerisches Investitionsvolumen in Höhe von 0,9 Milliarden Euro. Unter Einbezug einer Planungsreserve von 4,2 Milliarden Euro wird dieses Investitionsvolumen auf circa 5,1 Mrd. € aufgestockt. Damit sind bis 2015 nur 18% des Investitionsbedarfs gedeckt. Die Unterfinanzierung beläuft sich demnach auf 82%.

Nichts desto trotz ist die Logistikwirtschaft auf eine zügige Umsetzung der Infrastrukturprojekte angewiesen, um die Zukunftsfähigkeit des Logistikstandorts Deutschland aufrecht zu erhalten.

7.4.2 Landesverkehrsprogramm: Perspektiven für Schleswig-Holstein

Das Landesverkehrsprogramm ist 2002 in Schleswig-Holstein aufgelegt worden, um längerfristige Perspektiven für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Notwendigkeit einer ausgewogenen Verkehrspolitik aufzuzeigen. Darüber hinaus werden hier systemspezifische Vor- und Nachteile einzelner Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Binnenwasserstraße und Luft) in einer ganzheitlichen Betrachtungsweise verknüpft. Hieraus hat sich ein verkehrspolitischer Handlungsrahmen für die an der Infrastrukturplanung Beteiligten ergeben, der sich wie folgt zusammensetzt:

- a. Verkehrsinfrastruktur Schlüsselprojekte:
 - A20: Landesgrenze Mecklenburg Vorpommern – Lübeck – Bad Segeberg – Elbe/Landesgrenze Niedersachsen
 - Ausbau Schienenstrecke nach Skandinavien: Jütland- & Vogelfluglinie
 - Ausbau der Nord-Süd Achsen A7 und A21 (sechsstreifig)
 - Weitere wichtige Maßnahmen

i. Straße:

- Autobahnausbau: 12 Projekte mit Invest.summe: 1.402,4 Mio. €
- Bundesstraßenausbau: 18 Projekte mit Invest: 494,1 Mio. €
- Landesstraßenmaßnahmen: 5 Projekte mit Invest: 40,8 Mio. €
- Kommunale Straßenbaumaßnahmen: 14 Projekte mit Invest: 239,7 Mio. €.

Gesamtinvestition in Straßen: 2.177 Mio. €.

ii. Schiene

14 Projekte mit einer Investitionssumme von: **7.129 Mio. €.**

iii. Häfen und Wasserstraßen

- Hafenausbau Lübeck
- Container Terminal Lübeck
- Hafenausbau Kiel
- 1997 Norwegenkai & 2002 Ostuferhafen
- Hafenausbau Brunsbüttel
- Vertiefung Elbhafen auf über 14m
- Nord-Ostsee-Kanal (Anpassungsprogramm von 1960 bis 1999 mit Invest: 613,6 Mio. €)
- Elbe-Lübeck-Kanal
- Tiefwasserhafen

Gesamtinvest. Häfen und Wasserstraßen: 1.180,6 Mio. €

iv. Luftverkehr

Ziel ist es in SH ein attraktives Luftverkehrsangebot herzustellen.

- Blankensee: Potentialanalyse für 2010 weist mehr als 1 Mio. Passagiere aus.
 - Verlängerung Start-Landebahn
 - Bau einer Werfthalle

- Ausbau Vorfeldbeleuchtung
- Erweiterung Abfertigungsgebäude
- Lärmschutzeinrichtungen
- Verbesserung des Instrumentenlandesystems
- Weitere Parkplätze
- Holtenau (Erweiterung Start-Landebahn)

Genau wie oben in der Forderung zur Realisation des Bundesverkehrswegeplans ist für die Logistikwirtschaft Schleswig-Holsteins die zeitnahe Umsetzung der Projekte des Landesverkehrsprogramms notwendig.

7.4.3 Feste Fehmarnbeltquerung

Mit der Ausnahme der Realisierung des Prestigeprojekts feste Fehmarnbeltquerung. Die folgenden Ausführungen verdeutlichen, warum die Hafenwirtschaft Schleswig-Holsteins beharrlich gegen die feste Fehmarnbeltquerung argumentiert. Eine feste Querung über den Fehmarnbelt ist nicht in der Lage, eine einzige Tonne mehr Ladung, bzw. einen einzigen Passagier mehr auf der Relation zu generieren. Das Gegenteil ist der Fall, denn es ist davon auszugehen, dass eine Brücke nur zu Verkehrsverlagerungen und Verdrängungswettbewerb führen kann. Für die Lübecker Häfen geht die Studie aus dem Jahr 1999 davon aus, dass sich ein Ladungsrückgang wie folgt auswirken wird:

- LKW-Verkehr zwischen 1,8 und 2,7%,
- in Eisenbahn-Trajektverkehr 12,3 und 12,5%,
- Im Passagierverkehr zwischen 2,1 und 11%.

Gespräche und Umfragen aus jüngster Vergangenheit (mit Reedern, Spediteuren und Dienstleistern) haben ergeben, dass die feste Querung über den Fehmarnbelt ein Umrountungspotential von bis zu 10% der Ladung des Lübecker Hafens beinhaltet.

Aus Sicht der Hafenwirtschaft sind die folgenden Stichpunkte kritisch zu hinterfragen, um die Entscheidung des Baus einer festen Fehmarnbeltquerung bewerten zu können.

- Fraglich ist, ob die feste Querung von den LKW-Unternehmern angenommen wird, da sie keinen Kostenvorteil bietet. Da eine feste Querung keinen signifikanter Zeitvorteil bietet, die Fähre aber die Möglichkeit für die Fahrer, Ihr Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten, ist hier ein klarer Vorteil für die Fähren im Ostseeverkehr zu erkennen. Darüber hinaus entsteht kein Kostenvorteil, da die Brückenmaut dem Fährpreis gleicht.
- Im PKW-Fährverkehr sind signifikanten Veränderungen zu erwarten, da im Individualverkehr Faktoren wie der Neugierdeeffekt und die subjektiver Zeitersparnis aus dem „Selbstfahren“ zu erwarten sind.
- Für die feste Querung wird eine Privat Public Partnership-Finanzierung angenommen. Nichts desto trotz steht hinter diesem Finanzierungsmodell eine Staatsgarantie, d.h. sollten Einnahmeausfälle zu Unterdeckungen führen, wird die Finanzierung der festen Querung vom Staat übernommen.
- Ein optimiertes, erweitertes Fährkonzept bietet die gleiche Transportkapazität wie eine feste Querung. Des weiteren stellt die Investition in ein Fährkonzept immer eine Unternehmensinvestition dar und belastet damit keinen öffentlichen Kapitalgeber.
- Das Beispiel der Öresundquerung (Verbindung der Wirtschaftszentren Malmö und Kopenhagen) zeigt bereits seit dem Jahr 2000 auf, dass eine Kostendeckung aus dem Betrieb nur sehr schwierig möglich ist. Da die Fehmarnbeltquerung aber keine Wirtschaftszentren verbindet, ist keine positive Erlössituation zu erwarten, wie in den negativen Beispielen des Eurotunnel, des Warnowtunnel und der Großen Belt Querung.

Kritik an der Studie zur festen Fehmarnbeltquerung:

- Berücksichtigung zu optimistischer Grundannahmen (BIP-Wachstum zu positiv angenommen; Steigerung der Kraftstoffpreise zu niedrig kalkuliert; Maut nicht berücksichtigt; Preissteigerung Bahn vollständig vernachlässigt; Eisenbahnverkehrsprognose massiv überschätzt; PKW-Verkehre mengenmäßig zu positiv geplant).
- Berücksichtigung falscher Eingangsdaten (Frachtraten der Fährlinien viel zu hoch angesetzt & trotz der Wettbewerbssituation wird von konstanten Frachtraten ausgegangen, i.d.R. sinken Frachtraten in Konkurrenzsituationen; die geplante Kapazitätsverdopplung wird in der Fährkapazität nicht berücksichtigt → Lösungsansatz: Erhöhung der Fährfrequenz oder der Fährschiffsanzahl; außerdem ist das durchschnittliche LKW-Ladegewicht unterbewertet worden)
- Die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit der Prestigeprojekts feste Fehmarnbeltquerung ist fraglich, denn es konterkariert die Bemühungen, Verkehre von der Straße auf die

Schiene zu verlagern. Des weiteren erzeugt das bestehende System cirka 900 Arbeitsplätze (Verkehrswachstum nicht bewertet)

Vergleich volkswirtschaftlicher Gesamtnutzen:

	Net Present Value [Mio. €]	Nutzen/Kosten-Faktor	Verzinsung des eingesetzten Kapitals [%]
Verbessertes Fährkonzept	414	<u>5,22</u>	<u>34,8 %</u>
Schrägseilbrücke (4+2)	<u>787</u>	1,22	4,2 %
Hängebrücke (4+2)	348	1,09	3,6 %
Gebodrter Tunnel (4+2)	192	1,04	3,4 %

8 Port Package II

Die deutsche Hafenwirtschaft, zusammengefasst im Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS), hat die nachfolgende, abgestimmte Stellungnahme zum zweiten Vorstoß der Europäischen Kommission erarbeitet. Sie vermittelt einen exakten Überblick zur Begründung, warum die deutsche Hafenwirtschaft den vorliegenden Entwurf eines Richtlinienvorschlags über den Marktzugang für Hafendienste nicht akzeptieren kann. Der Hafenverband Schleswig-Holstein schließt sich der Stellungnahme des ZDS vollständig an.

8.1 Vorbemerkung

Die Europäische Kommission hat ein knappes Jahr nach dem Scheitern ihres ersten Richtlinienvorschlags über den Marktzugang für Hafendienste kurz vor Ende ihrer Amtszeit am 13. Oktober 2004 einen neuen Richtlinienvorschlag vorgelegt, der gravierende Verschärfungen enthält und weiterhin zentrale Regelungen, die bereits zum Scheitern geführt haben.

Der neue Entwurf lässt zudem eine Vielzahl von Fragen offen und enthält in sich widersprüchliche Regelungen. Darüber hinaus steht die deutsche Übersetzung in wichtigen Teilen im Widerspruch zur englischen Fassung.

Die neue Kommission hat nunmehr die Aufgabe, das Rechtsetzungsverfahren eines ohne Not in großer Eile vorgelegten Richtlinienvorschlags, den sie selbst nicht erstellt hat, voranzubringen und den Entwurf im weiteren Verfahren nach Möglichkeit in eine handhabbare Fassung zu bringen.

Für den ZDS ist ein derartiges Vorgehen der Kommission, das der Bedeutung des Vorhabens nicht gerecht wird, völlig unverständlich.

8.2 Generelle Bemerkungen

Mit dem Richtlinienvorschlag soll der freie Dienstleistungsverkehr für Hafendienste sichergestellt werden.

Um den Zugang zum Markt für Hafendienstleistungen für neue, potenzielle Hafendienstleister zu erleichtern und etwaige Marktzugangsbeschränkungen zu beseitigen, sieht der Entwurf vor, den hafeninternen Wettbewerb zu fördern, d. h. den Wettbewerb zwischen Anbietern gleichartiger Hafendienstleistungen innerhalb eines Hafens. Nach den Erwägungsgründen (siehe Ziffer 5) erhofft sich die Kommission von ihrem Vorschlag,

- die Qualität der für die Hafennutzer erbrachten Dienstleistungen zu verbessern,
- die Effizienz und Flexibilität der Hafendienstleistungen zu erhöhen,
- einen Beitrag zur Kostensenkung zu leisten
- und damit zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und des kombinierten Verkehrs beizutragen.

Für die pauschale Behauptung der Kommission, dass die gegenwärtigen Wettbewerbsergebnisse in den europäischen Seehäfen im Hinblick auf ladungsbezogene Hafendienstleistungen unzulänglich sind, fehlt in dem Richtlinienvorschlag jede Begründung. Von Seiten der Kommission sind auch keine Studien bekannt, die auf verlässlicher Datenbasis und in überzeugendem theoretisch-konzeptionellen Rahmen schlechte Wettbewerbsergebnisse in europäischen Seehäfen belegen.

Der Vorschlag stützt sich damit nicht auf empirische Befunde von missbräuchlicher Ausnutzung von Marktmacht, Kosteneffizienzen und mangelnder Innovationsbereitschaft ladungsbezogener Hafendiensteanbieter. Die Kommission hegt diese Vermutung vielmehr allein auf der Grundlage abstrakter allgemeiner, nicht seehafenspezifischer ökonomischer Überlegungen zu Wettbewerbsprozessen und den Folgen von Marktzutrittschranken für das Wettbewerbsergebnis.

Hätte die Kommission eine Untersuchung über die Wettbewerbsintensität in den europäischen Seehäfen mit einer Benchmark-Analyse weltweit angebotener ladungsbezogener Hafendienstleistungen erstellt, wäre sie zu dem Ergebnis gekommen, dass in europäischen Seehäfen intensiver Wettbewerb herrscht mit weltweit konkurrenzfähigen Umschlagdiensten in Bezug auf Qualität und Preis. Dies zeigt sich auch in der Tatsache, dass das Preisniveau

für ladungsbezogene Hafendienste in europäischen Seehäfen trotz eines hohen Wachstums des Umschlagaufkommens und hoher Innovationsdichte im Dienstleistungsangebot deutlich unter dem Niveau vergleichbarer Märkte in den Vereinigten Staaten und in Asien liegt.

Bisheriges Leitbild der europäischen Wettbewerbspolitik ist die Sicherstellung eines funktionsfähigen Wettbewerbs (workable competition). Danach sind regulative Eingriffe in einen Markt bzw. in einzelne Marktsegmente nur gerechtfertigt, wenn aufgrund marktstruktureller Gegebenheiten oder wettbewerbsbeschränkenden Verhaltens der Marktakteure ein aus ökonomischer Sicht ineffizientes Marktergebnis besteht.

Der Richtlinienvorschlag weicht von diesem allgemein anerkannten und akzeptierten Leitbild ab. Er greift in den Wettbewerb ladungsbezogener Hafendienstleistungen ein, obwohl bezogen auf Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis kein wettbewerbspolitischer Handlungsbedarf besteht.

Hafenwettbewerb findet heutzutage vor allem zwischen den Seehäfen im Rahmen logistischer Transportketten statt. Der relevante Markt ist nicht der einzelne Hafen, sondern das gemeinsame Hinterlandverkehrsaufkommen der im Wettbewerb stehenden Häfen.

Dies kann und wird an einzelnen Hafenstandorten durchaus auch zu Alleinanbieterstellungen von ladungsbezogenen Hafendienstleistern in spezialisierten Segmenten führen, ohne dass diese deshalb über Marktmacht in ihrem relevanten Markt verfügen. Vor allem in kleineren Häfen mit geringerem Verkehrsaufkommen würde hafeninterner Wettbewerb zu suboptimalen Betriebsgrößen führen, die volks- und betriebswirtschaftlich unerwünscht sind.

Der auf die Stärkung des hafeninternen Wettbewerbs abzielende Richtlinienvorschlag geht somit von einem falschen Leitbild des Wettbewerbs zwischen Hafendiensteanbietern aus, der heute überwiegend ein hafenübergreifender Wettbewerb zwischen Anbietern gleichartiger Hafendienstleistungen in verschiedenen europäischen Häfen ist.

In dem Richtlinienvorschlag wird die Ausgestaltung des Marktzugangs für Hafendienste im Prinzip in die Hände von Hafenbehörden gelegt. Der Vorschlag bürdet der zuständigen Behörde die Verantwortung auf und gesteht ihr die Fähigkeit zu, besser als der marktmäßige Wettbewerb die kundengerechten, kosteneffizienten, innovativen Hafentätigkeiten und Hafenunternehmen auszuwählen.

Das Grundproblem der Marktzugangsregulierung im hafeninternen Wettbewerb ist die Knappheit von Hafenflächen am seeschifftiefen Wasser. Jede wirtschaftliche Umschlagfähigkeit ist an knappen Flächen gebunden. Deshalb ist jeder hafeninterne Dienste-Wettbewerb zunächst einmal ein hafeninterner Flächen-Wettbewerb.

Das von der Kommission hierfür vorgeschlagene Auswahlverfahren ist jedoch kein Allokationsmechanismus, der zwangsläufig zu wirtschaftlichen effizienten Ergebnissen bei der Auf-

teilung knapper Ressourcen (Hafenflächen) und damit zu einer effizienten Verteilung von Nutzungsrechten führt. Vor dem Hintergrund privatrechtlicher Port Authorities in den deutschen Seehäfen befürchten wir, dass im Ausschreibungsverfahren die Höhe der finanziellen Angebote das ausschlaggebende Kriterium sein wird.

Es besteht daher die Gefahr, dass marktmächtige potenzielle Wettbewerber, insbesondere aus dem fernöstlichen Raum, ihre hohen Gewinne aus dortigen regionalen Monopolen zu einem Verdrängungswettbewerb gegen etablierte Hafenunternehmen nutzen werden mit der Absicht, auch in europäischen Seehäfen marktbeherrschende Positionen aufzubauen.

Durch das vorgesehene Ausschreibungsverfahren werden europäische Terminalbetreiber, die wettbewerbsbedingt ein Umschlagentgelt von etwa 100,- US Dollar pro Container erzielen, in einen Ausschreibungswettbewerb mit außereuropäischen Terminalbetreibern aus Monopolmärkten gezwungen, die ihre Kapitalkraft aus einem doppelt so hohen Umschlagentgelt schöpfen. In diesem Ausschreibungswettbewerb haben europäische Terminalbetreiber mit ihren wettbewerbsbedingten geringeren finanziellen Ressourcen keine Chancen, wie die Beispiele in Rotterdam und Antwerpen zeigen.

Dabei handelt es sich nicht um einen leistungsgerechten Wettbewerbsvorteil, sondern um einen Vorteil aufgrund der Möglichkeit einer Quersubventionierung von einem nicht wettbewerblichen in einen wettbewerblichen Markt, der unter wettbewerbspolitischen Gesichtspunkten nicht zulässig ist.

Dem Richtlinienvorschlag fehlt damit eine europäische strategische Position für ladungsbezogene Hafendienstleistungen, wie sie z. B. in der EU-Schifffahrtspolitik zur Stärkung der EU-Flotte besteht. Aus europäisch strategischer Sicht wäre es unverantwortlich, zu Lasten erfolgreicher mittelständischer Unternehmen Schlüsselhäfen in Europa global operierenden außer-europäischen Monopolunternehmen zu überlassen, deren Interessen sich nicht mit denen der verladenden europäischen Wirtschaft an einem intensiven Wettbewerb für Hafendienstleistungen decken.

Die vorgeschlagene Marktzugangsrichtlinie würde sich damit als eine Marktaustrittsrichtlinie für leistungsfähige mittelständische Unternehmen erweisen mit nachteiligen Auswirkungen auf den Wettbewerb und das Preisniveau. Anstelle einer Verbesserung des Wettbewerbs wird der Vorschlag zu Marktkonzentration führen. Er wird auch die Anzahl der Anbieter in einem Hafen nicht erhöhen, sondern eher verringern, weil nach dem Entwurf ein bereits im Hafen tätiger Anbieter seinen Konkurrenten im Ausschreibungsverfahren übernehmen könnte. Außerdem werden die hohen Aufwendungen für die Erteilung des Zuschlags im Zuge des „return on investment“ dazu führen, dass Umschlagentgelte eher steigen als sinken werden.

Durch die vorgeschlagene zeitliche Begrenzung der Genehmigungen wird das Preisniveau für landungsbezogene Hafendienstleistungen zusätzlich steigen. Müssen Investitionen von

mehreren 100 Mio. € zum Betreiben eines wettbewerbsfähigen, hochproduktiven und effizienten Terminals innerhalb der vorgeschlagenen Konzessionslaufzeit neben einer angemessenen Kapitalverzinsung erwirtschaftet werden, so wird dies zu einer nachhaltigen Erhöhung der derzeitigen Umschlagentgelte führen, die bislang im Gegensatz zu Entgelten in außereuropäischen Häfen außerordentlich preisgünstig sind.

Für die ökonomische Vorteilhaftigkeit einer grundsätzlich zeitlichen Begrenzung der Genehmigungen lassen sich jedoch keine plausiblen Argumente anführen. Falls diese zeitliche Beschränkung von der Befürchtung geleitet wird, dass sich „schlechte Unternehmen“ über einen langen Zeitraum am Markt halten könnten, so gibt es hierfür keine Anhaltspunkte.

Kurze Konzessionslaufzeiten ohne Option auf Verlängerung beeinträchtigen zudem die Investitionsbereitschaft in den Seehäfen. Mit Beginn des letzten Drittels der Konzessionslaufzeiten werden Investitionen aus betriebswirtschaftlicher Sicht auf ein Minimum reduziert. Notwendige Modernisierungsmaßnahmen werden unterbleiben mit nachteiligen Folgen auf die Produktivität. Fehlende Investitionen führen jedoch nicht zu einer Verbesserung der Qualität von Hafendienstleistungen.

Eine zeitlich befristete Genehmigungsdauer für investitionsintensive Hafendienstleistungen wäre das Aus für Qualität und Effizienz dieser Dienstleistungsangebote. Angesichts des stark wachsenden Seeverkehrs lassen sich Qualität und Effizienz des Hafenumschlags nur durch kontinuierliche jährliche Investitionen in Millionenhöhe in Kapazitätserweiterungen, technischen Fortschritt, intelligentes Flächenmanagement und innovative Umschlagtechnologien gewährleisten. Das durch die Marktdynamik bestimmte Investitionsverhalten, das eine konsequent wahrzunehmende Daueraufgabe ist, muss sich im Interesse der verladenden Wirtschaft ausschließlich an der Wettbewerbsfähigkeit im relevanten Markt ausrichten und nicht an einer statisch, fernab vom Markt und dem betrieblichen Geschehen normierten Frist einer Konzessionslaufzeit.

Im Hinblick auf die Neuregelungen von Basel II, die die Kreditvergabe verschärfen, wird die Kreditwürdigkeit und damit Investitionsfähigkeit eines Terminalbetreibers erheblich eingeschränkt, wenn – wie nach dem Richtlinienvorschlag vorgesehen – die Investitionen innerhalb der Konzessionslaufzeit nicht verdient werden können und die Gefahr besteht, dass der Betrieb nach Ablauf der Konzessionszeit entschädigungslos verloren geht.

Der Richtlinienvorschlag berührt zentrale juristische Fragen in Bezug auf Eigentums- und Schutzrechte.

Die vorgeschlagene Ausschreibungspflicht ohne Bestandschutz, wonach bestehende Miet- und Pachtverträge spätestens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie aufgehoben und ausgeschrieben werden müssen, ist ein enteignungsgleicher Eingriff in einen eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, wenn der bisherigen Betreiber seinen Betrieb in der Ausschrei-

bung verliert. Da die für diesen Fall vorgesehene Entschädigung nicht dem Verkehrswert des dem neuen Betreiber zugeschlagenen Unternehmens entspricht, steht der Richtlinienvorschlag nicht im Einklang mit rechtsstaatlichen Grundsätzen.

Von der Ausschreibungspflicht wären mehrere hundert europäische Hafenbetriebe betroffen, deren getätigte Investitionen in Milliardenhöhe damit zur Disposition stehen und einem Werteverfall ausgesetzt sind. Eine solche Regelung zur Verbesserung des Wettbewerbs in einem eindeutig vom Wettbewerb bestimmten Markt ist unverhältnismäßig und schießt über das Ziel weit hinaus. Hohe volkswirtschaftliche Effizienzverluste im Hafengeschäft wären die Folge.

Die im Falle des regulären Ablaufs der Konzession vorgeschlagene Regelung, wonach der bisherige Betreiber seinen Betrieb mit dem Zuschlag der Konzession an einen neuen Anbieter entschädigungslos verliert, kommt einer Enteignung zugunsten privater Dritter und deren Gewinninteressen gleich, die weder nach deutschem noch nach europäischem Recht zulässig ist.

Dass in diesem Fall keine Entschädigung gezahlt werden soll, beruht auf einem verkürztem Verständnis der Quellen des Unternehmenswertes. Gerade im Dienstleistungsgewerbe haben immaterielle Quellen, wie Kundenbeziehungen, Kundeninformationssystem, Integration in Logistikketten oder ähnliches eine stetig steigende Bedeutung für den Unternehmenswert, während materielle Quellen, wie Gebäude, Maschinen und Ausrüstungen, eine sinkende Bedeutung haben. Selbst wenn Vermögensgegenstände vollständig abgeschrieben sind, kann die „Marke“ oder das Kundennetz noch einen immateriellen Wert haben, der womöglich den materiellen Wert der Abschreibung noch übersteigt.

Mit der vorgeschlagenen Ausschreibungspflicht und der vorzeitigen Aufhebung bestehender Miet- und Pachtverträge stehen auch die Beteiligungen großer Hafenunternehmen am Betrieb von Logistikketten im Hinterlandverkehr zur Disposition. Die Kommission erkennt, dass im Hafenwettbewerb logistische Transportketten im Wettbewerb stehen. Um den neuen Anforderungen gerecht zu werden, sind auch Hafenunternehmen zur Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit vertikale Kooperationen im Hinterlandverkehr eingegangen. So haben sich deutsche Hafenunternehmen insbesondere an Eisenbahnunternehmen beteiligt, wie z. B. Transfracht, BOXXpress, Polzug und Metrans.

Der Anreiz für Terminalbetreiber, große Investitionen im Bereich der Hinterlandlogistik durchzuführen, wird erheblich verringert. Es ist nicht zu verstehen, warum die Kommission mit ihrem Vorschlag die bestehenden effizienten Strukturen gefährdet, ohne dass leistungsfähige Alternativen bestehen. Der Richtlinienvorschlag wird zu Kosten- und damit Preissteigerungen sowie Qualitätsverlusten innerhalb der komplexen Logistikkette Hafenumschlag und Hinterlandtransport führen.

Mit dem auf den hafeninternen Wettbewerb abzielenden Richtlinienvorschlag verfolgt die Kommission die falsche Priorität. Die wettbewerbsrelevanten Probleme liegen vor allem in der Gestaltung und Herstellung eines „level playing fields“ im hafenübergreifenden Wettbewerb.

Der Richtlinienvorschlag enthält zwar auch Regelungen über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den Hafendiensteanbietern. Außerdem soll die Kommission spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der Richtlinie gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen erlassen.

Diese Regelungen zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen der Gemeinschaft werden von uns begrüßt. Wir fordern sie bereits seit vielen Jahren. Eine Marktzugangsrichtlinie für Hafendienste ist hierfür allerdings nicht erforderlich.

Wir teilen daher nicht die Ansicht der Kommission, dass es nach wie vor erforderlich sei, einen gemeinschaftlichen Rechtsrahmen für den Zugang zur Erbringung von Hafendienstleistungen zu schaffen, und dass dies durch die Ergebnisse der letzten Jahre noch an Dringlichkeit gewonnen habe.

Nach unserem Kenntnisstand liegen der Kommission keine entsprechenden Beschwerden vor. Im Gegenteil haben die letzten Jahre gezeigt, dass sich Reedereien und internationale Terminalbetreiber an Containerterminals sowohl in deutschen als auch in anderen europäischen Häfen beteiligt haben. Jüngstes Beispiel ist das Gemeinschaftsunternehmen MSC Gate Bremerhaven, das von EUROGATE und der Mediterranean Shipping Company (MSC) im Mai 2004 gegründet wurde.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass der Richtlinienvorschlag nicht geeignet ist, seine eigenen Ziele zu erreichen, wie Verbesserung der Qualität, Effizienz und Flexibilität der Hafendienstleistungen sowie Kostensenkungen. Er wird im Gegenteil zur Verringerung der Wettbewerbsintensität und zur Investitionszurückhaltung mit nachteiligen Auswirkungen auf die Qualität und Effizienz und insgesamt zu volkswirtschaftlichen Wertschöpfungsverlusten führen. Außerdem verstößt er mit seinen massiven Eingriffen in bestehende Verträge und Eigentumsrechte gegen rechtsstaatliche Prinzipien. Dem Richtlinienvorschlag fehlt damit jede Rechtfertigung. Er wird vom ZDS daher abgelehnt.

8.3 Spezielle Bemerkungen zu einzelnen Vorschriften

Für den ZDS sind insbesondere die folgenden Eckpunkte des Richtlinienvorschlags nicht akzeptabel. Sollte die Richtlinie dennoch nicht zu verhindern sein, schlagen wir hilfsweise entsprechende Änderungen vor.

8.3.1 Obligatorischer Genehmigungsvorbehalt (Artikel 7 Absatz 1)

Alle Hafendiensteanbieter eines Hafens müssen spätestens 36 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie über eine von der zuständigen Behörde erteilte Genehmigung verfügen.

Für ladungsbezogene Hafendienstleistungen werden in den deutschen Seehäfen keine Genehmigungen erteilt. Der vorgeschlagene obligatorische Genehmigungsvorbehalt wird daher zu einem erheblichen bürokratischen Aufwand führen, der im Widerspruch zu der vorgeschlagenen Liberalisierungsrichtlinie steht.

Außerdem soll die zuständige Behörde Genehmigungen auch für Hafendienstleistungen erteilen, die von Eigentümern in oder an einem Hafen erbracht werden. Dies würde bedeuten, dass Nutzungsgenehmigungen für eigene Flächen erteilt werden. Wir halten dies für absurd. Zudem liegt es nicht im Kompetenzbereich der zuständigen Behörde, derartige Genehmigungen zu erteilen.

Ein obligatorischer Genehmigungsvorbehalt ist daher überflüssig. Er würde einen außerordentlichen Verwaltungsaufwand erfordern, ohne dass damit erkennbare Verbesserungen für den Wettbewerb verbunden wären.

Nach Artikel 3 Absatz 12 ist „Genehmigung“ eine erteilte Erlaubnis, einschließlich eines Vertrages, zur Erbringung von Hafendienstleistungen. Es reicht daher völlig aus, wie in den deutschen Seehäfen üblich, zur Nutzung von Hafenflächen, die sich im öffentlichen Eigentum befinden, Miet- und Pachtverträge abzuschließen.

Ein obligatorischer Genehmigungsvorbehalt ist daher nicht erforderlich. Auch im Vermittlungsverfahren zum Port Package I hatte die Kommission zugestimmt, Genehmigungen ins Ermessen der Mitgliedstaaten zu stellen.

ZDS-Änderungsvorschlag: Kein obligatorischer Genehmigungsvorbehalt.

8.3.2 Aufhebung bestehender Genehmigungen (Artikel 10 Absatz 2)

Werden nach 36 Monaten nach Inkrafttreten der Richtlinie Begrenzungen festgelegt und sind die Genehmigungen nicht im Rahmen eines Auswahlverfahrens gemäß Artikel 8 erteilt worden, so werden die bereits erteilten Genehmigungen für diese Hafendienstleistungen aufgehoben und innerhalb von 6 Monaten ausgeschrieben.

Der Richtlinienvorschlag greift damit massiv in bestehende Miet- und Pachtverträge sowie Eigentumsrechte ein. In nahezu allen deutschen Seehäfen sind Flächen und Kapazitäten durch faktische Umstände begrenzt. Dabei werden die Verträge zur Nutzung öffentlicher Hafenflächen im Rahmen bilateraler Verhandlungen geschlossen. Der Richtlinienentwurf hätte

damit zur Folge, dass 3 Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie nahezu alle bestehenden Miet- und Pachtverträge in den deutschen Seehäfen aufgehoben werden und innerhalb von 6 Monaten ausgeschrieben werden müssen.

Nach deutschem Rechtsverständnis wäre dies ein weitreichender Eingriff in bestehende Verträge und eine Verletzung der Grundsätze des Bestands- und Vertrauensschutzes. Der Entwurf enthält keine Schutz- und Übergangsvorschriften, die es den bisherigen Diensteanbietern ermöglichen, ihre Investitionen, die teilweise dreistellige Millionenbeträge umfassen, zu amortisieren und eine angemessene Kapitalrendite zu erzielen.

Derartige Eingriffe der öffentlichen Gewalt in die nach Vertrag zulässige unternehmerische Betätigung bedürfen einer Rechtsgrundlage. Sie müssen durch ein unabweisbares öffentliches Interesse begründet sein. Die von der Kommission in Anspruch genommene Rechtsgrundlage nach Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag ist unseres Erachtens jedoch in hohem Maße zweifelhaft.

Darüber hinaus sieht der Entwurf abweichend von Artikel 10 Absatz 2 vor, dass auf Antrag eines bereits tätigen und/oder neuen potenziellen Diensteanbieters ein Auswahlverfahren für die Erteilung der Genehmigung bereits mit Inkrafttreten der Richtlinie durchgeführt werden muss (Artikel 7 Absatz 2). Da nach dem Entwurf in Begrenzungssituationen nur diejenigen Genehmigungen in Kraft bleiben, die im Rahmen eines Auswahlverfahrens vergeben wurden, könnte im Interesse der Rechtssicherheit daraus gefolgert werden, bereits mit Inkrafttreten der Richtlinie die bestehenden Miet- und Pachtverträge in dem jeweiligen Hafen aufzuheben und auszuschreiben.

Der Richtlinienvorschlag würde damit zu einem Investitionsstillstand und einer sofortigen Lähmung der Betriebstätigkeiten in den Häfen führen und bisher gut funktionierende Häfen ins Chaos treiben.

Kapitalkräftige internationale Terminalbetreiber, insbesondere aus Hongkong und Singapur, die in asiatischen Häfen hohe Renditen erwirtschaftet haben, werden verstärkt in Schlüsselhäfen Europas drängen und sich im Ausschreibungsverfahren mit hohen finanziellen Angeboten durchsetzen. Die vorgeschlagene Marktzugangsrichtlinie wird damit in ihrer Wirkung zu einer Marktaustrittsrichtlinie für bisher leistungsfähige Hafenunternehmen mit nachteiligen Folgen auch für die Hinterlandverkehrssysteme, die deutsche Hafenunternehmen gemeinsam mit Eisenbahnunternehmen aufgebaut haben, wie z. B. Transfracht, BOXXpress, Polzug und Metrans.

Die vorzeitige Aufhebung bestehender Miet- und Pachtverträge wird damit nicht nur zu erheblichen rechtlichen Problemen und einer Flut juristischer Auseinandersetzungen mit den zuständigen Behörden führen, sondern auch der Effizienz der Häfen und ihren Hinterlandverkehrssystemen schweren Schaden zufügen.

Bestehende Miet- und Pachtverträge sollten daher aus Gründen des Vertrauensschutzes von der Richtlinie ausgenommen werden. Auch im Vermittlungsverfahren zum Port Package I hatte die Kommission diesen Aspekt berücksichtigt und Übergangsvorschriften bis zu 46 Jahren zugestimmt.

Ein besonderes Problem stellt sich für Privathäfen, wie z. B. Nordenham und Brunsbüttel. Derartige Hafenunternehmen sind Eigentümer der Hafeninfrastuktur oder Nutzer aufgrund anderer dinglicher Rechte, wie z. B. Erbbaurecht. Würde der Betrieb des entsprechenden Hafens ausgeschrieben, könnte ein Dritter, und nicht der Eigentümer, den Zuschlag für die Genehmigungen erhalten. Dies würde einen Eingriff in das Eigentumsrecht darstellen, der unter deutschen verfassungsrechtlichen Grundsätzen kaum zulässig wäre.

Rechtspositionen, die sich aus Eigentumsrechten in oder an einem Hafen ergeben, können nach Artikel 10 Absatz 3 zwar ihre Gültigkeit behalten. Diese Möglichkeit soll allerdings nur für den Fall gelten, dass keine Begrenzungssituationen vorliegen. Anderenfalls können die Genehmigungen nur innerhalb der in Artikel 12 vorgesehenen Fristen ihre Gültigkeit behalten. Dabei handelt es sich in beiden Fällen um Kann-Vorschriften.

Auch diese Regelung würde in Begrenzungssituationen, die für die Mehrzahl der Häfen typisch sind, zu inakzeptablen Eingriffen in Eigentumsrechte führen.

Aufgrund verfassungsrechtlicher Bedenken sollten Eigentumsrechte an der Hafeninfrastuktur daher von der Richtlinie ausgenommen werden.

Der Richtlinienvorschlag sieht zudem vor, Genehmigungen auch dann aufzuheben, wenn auf dem relevanten Markt bereits intensiver Wettbewerb herrscht oder in dem jeweiligen Hafen bereits zwei Anbieter tätig sind, die im harten Wettbewerb stehen. Hier zeigt sich ein fundamentaler Widerspruch zwischen dem Richtlinienvorschlag und dem Wettbewerbsrecht der Gemeinschaft. Nach dem gemeinschaftlichen Wettbewerbsrecht kann ein Außenseiter nur unter ganz engen Voraussetzungen beanspruchen, Zugang zu den Einrichtungen eines Wettbewerbers zu erhalten. Der Richtlinienvorschlag erfasst jedoch ladungsbezogene Hafendienstleistungen, die dem Wettbewerb längst unterliegen. Auf dem relevanten Markt dieser Dienste ist das Wettbewerbsziel des EG-Vertrages bereit erreicht. In diesen Fällen kann die Neuvergabe von Genehmigungen zur Erreichung dieses Ziels nichts beitragen und allenfalls private Wettbewerbsinteressen fördern. Letztlich würde nur ein Austausch der Anbieter stattfinden.

Bestehende Genehmigungen sollten daher von der Richtlinie ausgenommen werden, wenn auf dem relevanten Markt Wettbewerb herrscht oder in dem jeweiligen Hafen bereits zwei Anbieter tätig sind, die im Wettbewerb stehen.

ZDS-Änderungsvorschläge:

- Bestehende Miet- und Pachtverträge einschließlich etwaiger Verlängerungsoptionen werden aus Gründen des Vertrauensschutzes von der Richtlinie ausgenommen.
- Eigentumsrechte an der Hafeninfrastuktur werden aufgrund verfassungsrechtlicher Bedenken von der Richtlinie ausgenommen.
- Sofern auf dem relevanten Markt Wettbewerb herrscht oder in einem Hafen mindestens zwei im Wettbewerb stehende Anbieter tätig sind, findet die Richtlinie auf bestehende Genehmigungen in diesem Hafen keine Anwendung.

8.3.3 Ausgleichszahlung (Artikel 10 Absatz 2)

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften, um sicherzustellen, dass ein bereits tätiger Diensteanbieter, der nach Anwendung von Artikel 10 nicht ausgewählt wird, von dem neu ausgewählten Diensteanbieter für alle von ihm getätigten, noch nicht vollständig amortisierten Investitionen, die der neu ausgewählte Diensteanbieter übernimmt, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Ergebnisse der in der Vergangenheit erbrachten Dienstleistung nach klaren, im Voraus festgelegten Regeln entschädigt wird.

Die vorgeschlagene Entschädigungspflicht soll allein für den Fall des vorzeitigen Ablaufs der Genehmigung gelten. Nach unserer Auffassung müssen bestehende Genehmigungen und Eigentumsrechte von der Richtlinie jedoch ausgenommen werden.

Bei regulärer Beendigung der Genehmigung würde der bisherige Diensteanbieter nach dem Richtlinienvorschlag jedoch entschädigungslos enteignet werden. Dies ist nicht hinnehmbar.

Für den Verlust des Eigentums nach einem Ausschreibungsverfahren muss eine angemessene Entschädigung geleistet werden. Dabei muss die Ausgleichszahlung dem Unternehmenswert des Hafenunternehmens des vorherigen Diensteanbieters (fair market value) entsprechen. Zusätzlich sind etwaige Abfindungen zu berücksichtigen.

Der neu zugelassene Diensteanbieter übernimmt einen eingerichteten, voll laufenden Gewerbebetrieb mit allen intakten Kundenbeziehungen, d. h. einen „going concern“, dessen Wert wesentlich höher ist als die noch nicht vollständig abgeschriebenen Investitionen. Die vom neuen Diensteanbieter zu zahlende Entschädigung muss sich deshalb auf den vollen Unternehmenswert beziehen und nicht nur auf die übernommenen Einrichtungen.

Falls der neu zugelassene und der vorherige Diensteanbieter sich nicht auf die Höhe der Ausgleichszahlung einigen können, sollte sie von einem neutralen Experten, z. B. von der zuständigen Industrie- und Handelskammer, festgelegt werden.

Eine Entschädigungsregelung, die den Unternehmenswert ersetzt, ist auch erforderlich, damit die Investitionsbereitschaft innerhalb der Geltungsdauer der Genehmigung nicht beeinträchtigt wird. Die vorgeschlagene Ausgleichsregelung würde dazu führen, dass notwendige Investitionen unterbleiben mit allen negativen Auswirkungen auf die Effizienz der Häfen. Sie gibt keinen Anreiz für Investitionen, sondern würde das Gegenteil bewirken.

Bei regulärer Beendigung der Genehmigung sollte der neu zugelassene Diensteanbieter daher verpflichtet werden, Ausgleichszahlungen an den vorherigen Diensteanbieter zu zahlen, die dem Unternehmenswert im Falle eines Fortbestandes der Genehmigung entsprechen. Dabei sollte die Kommission Eckpunkte des Wert des Werteermittlungsverfahrens festlegen.

ZDS-Änderungsvorschlag:

- Die Mitgliedstaaten erlassen Bestimmungen, nach denen neu zugelassene Diensteanbieter verpflichtet werden, Ausgleichszahlungen an den vorherigen Diensteanbieter zu leisten, die dem Unternehmenswert (fair market value) des Hafenernehmens des vorherigen Diensteanbieters im Falle eines Fortbestandes der Genehmigung entsprechen, zuzüglich etwaiger Abfindungen.

Die Kommission legt die Eckpunkte des Werteermittlungsverfahrens fest.

8.3.4 Geltungsdauer der Genehmigungen (Artikel 12)

Die Genehmigungen werden für einen begrenzten Zeitraum von 8, 12 oder 30 Jahren in Abhängigkeit von der Bedeutung der Investitionen erteilt.

Die vorgeschlagenen zeitlichen Begrenzungen der Genehmigungen sind für ladungsbezogene Hafendienstleistungen in allen Varianten zu kurz. Der Vorschlag würde dazu führen, dass notwendige Investitionen unterbleiben mit nachteiligen Folgen für die Effizienz der Häfen.

Die Geltungsdauern des Entwurfs liegen deutlich unter den in Deutschland üblichen und steuerlich vorgesehenen Abschreibungszeiträumen. Die Regelung steht damit im Widerspruch zum Erwägungsgrund 31 des Richtlinienvorschlags, wonach die Geltungsdauer der Genehmigungen eine normale Abschreibung und Investitionsrendite ermöglichen sollte.

Die Verkürzung der Zeiträume führt zu Aufwandserhöhungen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Preisbildung. Das Ziel preiswerter Dienste wird damit konterkariert.

Zudem hemmen die vorgeschlagenen Regelungen die Bereitschaft der Anbieter, während der Dauer der Genehmigungen zu investieren. Erforderliche Modernisierungsmaßnahmen würden nicht bzw. nicht in erforderlichem Umfang erfolgen mit negativen Auswirkungen auf

das Marktergebnis, die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und die Arbeitssicherheit. Es kann aber nicht im Sinne der vorgeschlagenen Richtlinie liegen, die Bemühungen der Unternehmen zu behindern, die Effizienz ihrer Dienstleistungen mit Hilfe von Investitionen zu verbessern.

Außerdem fehlt in dem Richtlinienvorschlag eine Verlängerungsoption für Genehmigungen bei bedeutenden Investitionen. Um für Erweiterungs- oder Erneuerungsinvestitionen bzw. Innovationen in der verbleibenden Restlaufzeit der Genehmigung eine Amortisation und angemessene Kapitalrendite zu erzielen, besteht in den deutschen Seehäfen die Möglichkeit, die Laufzeit bestehender Miet- und Pachtverträge in Verbindung mit derartigen Investitionen zu verlängern. Dies ist aus Sicht der Banken in der Regel Voraussetzung für die Finanzierung der Investitionen.

Bei investitionsintensiven ladungsbezogenen Dienstleistungen, deren Wettbewerbsfähigkeit ausschließlich dadurch bestimmt wird, dass der Betreiber permanent parallel zur Marktdynamik investiert, muss bei bedeutenden Investitionen die Geltungsdauer der Konzession mehrfach verlängert werden können.

Die vorgeschlagene Dauer der Genehmigungen ist daher unzureichend und gibt keinen Anreiz für Investitionen, sondern würde das Gegenteil bewirken.

Im Vermittlungsverfahren zum Port Package I hatte die Kommission Geltungsdauern der Genehmigungen von 10, 15 und 36 Jahren mit einer einmaligen Verlängerungsoption von 10 Jahren zugestimmt. Die Zeiträume der Genehmigungen sollten daher deutlich verlängert werden.

ZDS-Änderungsvorschläge:

- Für Anbieter von ladungsbezogenen Hafendienstleistungen beträgt die Geltungsdauer der Genehmigungen bei Investitionen in bewegliche Vermögenswerte maximal 25 Jahre und bei Investitionen in unbewegliche Vermögenswerte 36 Jahre.
- Bei bedeutenden Investitionen kann die Geltungsdauer der Genehmigung verlängert werden.

8.3.5 Selbstabfertigung (Artikel 13 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 9)

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um soweit möglich, Selbstabfertigung im Sinne dieser Richtlinie zu ermöglichen. „Selbstabfertigung“ bedeutet, dass ein

Hafenbenutzer für sich selbst mit eigenem Landpersonal und eigenem Gerät Hafendienstleistungen erbringt. In Bezug auf Tätigkeiten des Landungsumschlags und Fahrgastdienstleistungen im Rahmen eines zugelassenen Linienverkehrs im Kurzstreckenseeverkehr und auf Meeresautobahnen erkennen die Mitgliedstaaten das Recht auf Selbstabfertigung auch durch die normale Besatzung des Schiffes an.

Selbstabfertigung für alle Hafenbenutzer einzuführen, geht zu weit. Diese Forderung macht deutlich, dass die Kommission von einem falschen Leitbild bezüglich der Hafenfunktion, Hafenstruktur und Hafenorganisation ausgeht.

Für ladungsbezogene Hafendienstleistungen wäre allenfalls eine Beschränkung der Selbstabfertigung auf Tätigkeiten der Schiffsbesatzung akzeptabel. Allerdings sollte Selbstabfertigung nur an öffentlichen Kaimauern ermöglicht werden, die nicht vermietet sind.

Die vorgeschlagene Ausdehnung der Selbstabfertigung auf Landpersonal ist nicht hinnehmbar. Sie würde den Betriebszweck der Umschlagunternehmen in Frage stellen. Umschlagbetriebe haben die von ihnen genutzten Flächen entweder gepachtet oder sie befinden sich in ihrem Eigentum. Der Einsatz von Landpersonal des Selbstabfertigers würde dazu führen, dass Hafenflächen und Kaimauern vom Umschlagunternehmen nicht mehr oder nur ungenügend genutzt werden können mit allen nachteiligen Auswirkungen für die Ablauforganisation auf dem Terminal. Die Erhebung von Nutzungsentgelten für Selbstabfertiger ist in dem Entwurf allerdings nicht vorgesehen.

Außerdem würde die Erweiterung der Selbstabfertigung auf Landpersonal zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung des ISPS-Code zur Gefahrenabwehr gegen Terroranschläge in der Seeschifffahrt führen, der für Hafenanlagen strenge Zugangsberechtigungen vorsieht.

Selbstabfertigung sollte daher auf die Schiffsbesatzung begrenzt werden, um ökonomisches und soziales Dumping zu verhindern. Im Vermittlungsverfahren des Port Package I hatte die Kommission einer derartigen Regelung zugestimmt.

ZDS-Änderungsvorschläge:

- Für ladungsbezogene Hafendienstleistungen wird die Selbstabfertigung auf Tätigkeiten der Schiffsbesatzung beschränkt.
- Eine derartige Selbstabfertigung sollte allerdings nur an öffentlichen Kaimauern ermöglicht werden, die nicht vermietet sind.

8.3.6 Sozialschutz (Artikel 8 Absatz 8 in Verbindung mit Artikel 7 Absatz 6 sowie Artikel 4)

Wird eine Genehmigung nach einem Auswahlverfahren von einem anderen Diensteanbieter übernommen, bleiben die einschlägigen Beschäftigungsbedingungen für das Personal des vorherigen Diensteanbieters hiervon unberührt.

Diese Regelung ist grundsätzlich zu begrüßen. Sie steht allerdings im Widerspruch zu Artikel 7 Absatz 6, wonach der Diensteanbieter das Recht hat, Personal seiner Wahl zu beschäftigen. Eine Klarstellung ist daher dringend erforderlich.

Bei der Umsetzung in deutsches Recht hätte diese Regelung zudem zur Folge, dass der Betriebsübergang nach § 613 a BGB auf den Konzessionsübergang erweitert werden muss.

Die freie Wahl der Mitarbeiter darf allerdings nicht dazu führen, dass Gesamthafenbetrieben ihre Existenzgrundlage entzogen wird. Nach dem GHB-Gesetz haben Gesamthafenbetriebe die sozialpolitische Funktion, feste Arbeitsverhältnisse für sonst unständig beschäftigte Hafenarbeiter zu schaffen. Der Richtlinienvorschlag lässt die Anwendung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der sozialen Sicherheit, einschließlich der einschlägigen einzelstaatlichen Gesundheits-, Sicherheits- und Beschäftigungsvorschriften unberührt (Artikel 4). Dies muss auch für das GHB-Gesetz gelten. Gesamthafenbetriebe müssen ihre Tätigkeiten auch weiterhin uneingeschränkt aufrechterhalten können.

Der Diensteanbieter sollte daher grundsätzlich das Recht haben, Personal seiner Wahl zu beschäftigen. Mitgliedstaaten sollten dieses Recht aus sozial- und beschäftigungspolitischen Gründen nur durch ein förmliches Gesetz einschränken können, wobei das Recht auf freie Personalwahl in seinem Kern unangetastet bleiben muss.

ZDS-Vorschlag zur Klarstellung:

- Gesamthafenbetriebe dürfen aufgrund ihrer sozial- und beschäftigungspolitischen Bedeutung durch die Richtlinie nicht in Frage gestellt werden, sofern sie nicht das Recht eines Diensteanbieters behindern, Personal seiner Wahl einzustellen.

8.3.7 Fazit

Für den ZDS ist es völlig unverständlich, dass die Europäische Kommission ein knappes Jahr nach dem Scheitern ihres ersten Richtlinienvorschlags über den Marktzugang für Hafendienste kurz vor Ende ihrer Amtszeit am 13. Oktober 2004 einen neuen Richtlinienvor-

schlag vorgelegt hat, der gravierende Verschärfungen enthält und weiterhin zentrale Regelungen, die zum Scheitern geführt haben.

Der Richtlinienvorschlag weicht von dem bisherigen Leitbild der europäischen Wettbewerbspolitik ab, einen funktionsfähigen Wettbewerb sicherzustellen. Danach sind regulative Eingriffe in einen Markt bzw. in einzelne Marktsegmente nur gerechtfertigt, wenn aufgrund marktstruktureller Gegebenheiten oder wettbewerbsbeschränkenden Verhaltens der Marktakteure ein aus ökonomischer Sicht ineffizientes Marktergebnis besteht.

Der auf die Stärkung des hafeninternen Wettbewerbs abzielende Richtlinienvorschlag stützt sich jedoch nicht auf empirische Befunde von missbräuchlicher Ausnutzung von Marktmacht, Kostenineffizienzen und mangelnder Innovationsbereitschaft ladungsbezogener Hafendiensteanbieter. Die Kommission hegt diese Vermutung vielmehr allein auf der Grundlage abstrakter allgemeiner, nicht seehafen-spezifischer ökonomischer Überlegungen zu Wettbewerbsprozessen und den Folgen von Marktzutrittschranken für das Wettbewerbsergebnis.

Der Richtlinienvorschlag greift damit in den Wettbewerb ladungsbezogener Hafendienstleistungen ein, obwohl bezogen auf Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis kein wettbewerbspolitischer Handlungsbedarf besteht. Diese Dienste unterliegen längst dem Wettbewerb. Hier ist das Wettbewerbsziel des EG-Vertrages bereits erreicht.

Der Richtlinienvorschlag ist auch nicht geeignet, das gegenwärtige Wettbewerbsergebnis ladungsbezogener Hafendiensteanbieter zu verbessern. Im Gegenteil konterkariert der Vorschlag seine eigene Zielsetzung, die Effizienz der Häfen zu verbessern. Der Vorschlag

- verringert die Wettbewerbsintensität und fördert Marktkonzentration,
- hemmt die Investitionsbereitschaft
- und erhöht die Umschlagentgelte.

Dabei schlägt die Kommission Maßnahmen vor, die dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel widersprechen, zu unflexibel sind, durch Überregulierung zu mehr Bürokratie führen und gegen rechtsstaatliche Grundsätze verstoßen.

Mit der vorgeschlagenen Ausschreibungspflicht und der vorzeitigen Aufhebung bestehender Miet- und Pachtverträge besteht die Gefahr, dass marktmächtige potenzielle Wettbewerber, insbesondere aus dem fernöstlichen Raum, ihre hohen Gewinne aus dortigen regionalen Monopolen zu einem Verdrängungswettbewerb gegen etablierte Hafenernehmer nutzen werden mit der Absicht, auch in europäischen Seehäfen marktbeherrschende Positionen aufzubauen. Diese Auswirkungen sind nicht auf leistungsgerechte Wettbewerbsvorteile zurückzuführen, sondern auf Vorteile aufgrund der Möglichkeit einer Quersubventionierung von

einem nicht wettbewerblichen in einen wettbewerblichen Markt, die unter wettbewerbspolitischen Gesichtspunkten nicht zulässig sind.

Der Richtlinienvorschlag gefährdet damit das effiziente Hafensystem in den deutschen Seehäfen, das sich als bedarfsgerecht, unternehmerfreundlich und flexibel erwiesen hat. Unser Hafensystem stärkt den Wettbewerb und fördert Innovationen. Es darf durch eine EU-Richtlinie in seiner Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden.

Der Richtlinienvorschlag wird vom ZDS daher abgelehnt. Die Vorschläge beziehen sich auf ein Problem, das für ladungsbezogene Hafendienstleistungen in der Praxis nicht existiert, aber zu einem massiven Problem wird, wenn den Vorschlägen gefolgt wird.

Sollte der Richtlinienvorschlag dennoch nicht zu verhindern sein, schlägt der ZDS hilfsweise die in Abschnitt III. aufgeführten Änderungen vor.

8.3.8 Diskussionsstand Port Package II

Nach dem ersten Entwurf des Port Package, und dessen Scheitern wird der erneute Vorstoß der Kommission kritisch bewertet. Die Bundespolitik, d.h. die einzelnen Fraktionen lehnen das Port Package II in seiner derzeitigen Form ab. Darüber hinaus hat sich bereits der Bundesrat sowie der Bundestag ablehnend gegenüber der Regelung positioniert. Des weiteren hat sich der Deutsche Industrie- und Handelskammertag sowie die Industrie- und Handelskammern Nord gegen den Vorstoß der EU-Kommission ausgesprochen. Ebenfalls der Verband deutscher Reeder kann eine Port Package II in der bestehenden Form nicht anerkennen. Die Gewerkschaften ver.di und die Internationale Transportarbeiter-Föderation (itf) sprechen sich gegen den Regelungsentwurf aus, mit der Begründung der Förderung zum Sozialdumping.