



DER PRÄSIDENT  
DER BREMISCHEN BÜRGERSCHAFT  
LANDTAG DER FREIEN HANSESTADT BREMEN

Haus der Bürgerschaft  
Postfach 10 69 09  
28069 Bremen

Telefon 04 21/361 - 12 400  
Telefax 04 21/361 - 12 403

Datum: 8. Dezember 2005

An den  
Präsidenten des Landtages Schleswig-Holstein  
Herrn  
Martin Kayenburg  
Postfach 7121  
24171 Kiel

**Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 16/488**

**Entwurf einer europäischen Richtlinie über den Zugang zum Markt für Hafendienste  
(Port Package II)**

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Ausschuss für die Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen hat mich gebeten, Sie um Unterstützung gegen den Entwurf einer europäischen Richtlinie über den Zugang zum Markt für Hafendienste (Port Package II) zu ersuchen, mit dem sich das Europäische Parlament voraussichtlich im Januar 2006 beschäftigen wird. Kernpunkte sind die Ausschreibung der Terminals in den Häfen und die Genehmigungspflicht für alle Arten von Hafendienstleistungen.

Der Ausschuss für die Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen hat sich in seiner letzten Sitzung am 2. Dezember 2005 zum wiederholten Male mit dem Entwurf der Richtlinie beschäftigt. Der Ausschuss bekräftigte einstimmig seine ablehnende Haltung gegenüber dem Richtlinienentwurf. Auch die norddeutschen Küstenländer lehnen den Richtlinienvorschlag weiterhin ab. Die Bremische Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 26. Mai 2005 einen entsprechenden Beschluss gefasst.

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen eine Folgenabschätzung zu dem vorliegenden Richtlinienentwurf erarbeitet. Es kommt zu dem Ergebnis, die Richtlinie sei nicht geeignet, Wettbewerbs- und Qualitätssteigerungen der europäischen Seehäfen zu erreichen. Statt Wettbewerb zu fördern, würden die Maßnahmen die maritimen Seehafenstandorte nicht nur in Deutschland gefährden. Eine niederländische und eine britische Folgenabschätzung kommen im Tenor zu den gleichen Ergebnissen.

Der Richtlinienvorschlag führt zu einer Gefährdung des Seehafenstandortes Deutschland. Bereits jetzt ist der Markt für Containerumschlag in Nordwesteuropa durch einen harten Wettbewerb geprägt. Dieser hat zu einem vergleichsweise geringen und tendenziell sinkenden Preisniveau bei stetiger Leistungsverbesserung geführt. Die beabsichtigte Veränderung der rechtlichen Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene berücksichtigt die Auswirkungen auf diese Strukturen und auf das übrige Wirtschaftsgeschehen nicht in angemessener Weise.

Es ist zu befürchten, dass durch die Richtlinie die Investitionsbereitschaft der im Hafen ansässigen Unternehmen sinken wird. Investiert würde voraussichtlich nur zu Beginn der Genehmigungslaufzeit mit kontinuierlichem Absinken bis gegen Null. Im Gegensatz zur Zielsetzung der Richtlinie verlangsamt sich dadurch der Fortschritt bei den Abläufen und auch bei der Leistungsqualität (z. B. durch Überalterung vorhandener Anlagen, hohe Reparaturanfälligkeit, Ausfallrisiko, Minderung der Arbeitssicherheit). Dies schwächt die Beschäftigungslage und die Wirtschaftskraft der gesamten Region. Da in vielen Küstenregionen der Hafen den wesentlichen Wirtschaftsmotor darstellt, wird dieser Effekt noch verstärkt.

Die Richtlinie enthält keine eindeutigen beziehungsweise widersprüchliche Aussagen zum Umgang mit Personal. Da viele Umschlagsunternehmen, außer der mit dem Hafenumschlag verknüpften Logistik-Dienstleistung, keine anderen Betätigungsfelder in der Region haben, werden sie nach Ausscheiden auf dem Markt der Hafendienstleistungen möglicherweise liquidiert. In einem solchen Unternehmen haben die Beschäftigten deshalb keine Zukunftsperspektiven. Eine institutionelle Sicherung der bestehenden Beschäftigungsverhältnisse in den betroffenen Seehafenbetrieben sieht der Richtlinienvorschlag nicht vor. Demnach sind - wenn die Richtlinie angenommen wird - tausende qualifizierte Hafenarbeitsplätze gefährdet.

Außerdem wird der Entwurf zu erheblichem bürokratischen Aufwand führen. Dieser ergibt sich allein schon aus der Notwendigkeit von Ausschreibungs- und Vergabeverfahren für die Genehmigungen im Umschlagsverkehr. Jede Lizenzausschreibung nach EU-Bedingungen setzt erhebliche Vorbereitungen, Auswertungen etc. voraus. Außerdem müssen die sich bewerbenden Unternehmen ebenfalls beträchtlich in die Erarbeitung der Bewerbungsunterlagen investieren. Nach einer Schätzung der Gutachter des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik ergeben sich für die Ausschreibung eines Containerterminals zunächst Gesamtkosten auf beiden Seiten von 3,5 Millionen Euro, die

sich durch Lerneffekte auf 3 Millionen zumindest für Containerterminals reduzieren können. Legt man zugrunde, dass in Europa ca. 100 Containerterminals existieren, verursacht die Ausschreibungspflicht nach der Richtlinie voraussichtlich Kosten in Höhe von etwa 300 Millionen Euro.

Der Richtlinienvorschlag fördert die Gefahr einer Machtkonzentration im Bereich der Hafenwirtschaft. Der Zwang zur periodischen Vergabe einer Pflichtlizenz durch lokale Behörden schafft kapitalkräftigen Anbietern eine Möglichkeit, zu einer entsprechenden Expansions- und Monopolisierungspolitik. Der Richtlinienvorschlag berücksichtigt diese Gefahr nicht.

Namens der Mitglieder des Ausschusses für die Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen bitte Sie, die vorgenannte Position zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Weber  
Präsident