Deutscher Bundestag **Drucksache 15/4837**

15. Wahlperiode 15. 02. 2005

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Renate Blank, Antje Blumenthal, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Peter Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Marlene Mortler, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

zu der Beratung der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 15/4213 Nr. 2.36 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste

KOM (2004) 654 endg.; Ratsdok. 13681/04

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Anlässlich der Sondertagung des Europäischen Rates am 23./24. März 2000 in Lissabon wurde – unter Beteiligung der Bundesregierung – ein neues strategisches Ziel festgelegt, in dessen Rahmen Beschäftigung, Wirtschaftsreform und sozialer Zusammenhalt als Bestandteil einer wissensbasierten Wirtschaft gestärkt werden soll. Die Regierungschefs der Mitgliedstaaten forderten die Festlegung einer Strategie für die Beseitigung der Hemmnisse im Dienstleistungsbereich und die Beschleunigung der Liberalisierung u. a. auch im Beförderungsbereich. Angestrebt werden soll in diesen Bereichen die Realisierung eines voll funktionsfähigen Binnenmarktes.

Infolge dieser grundlegenden Entscheidung hat sich der Europäische Rat in seinen Schlussfolgerungen in Barcelona am 15./16. März 2002 sowie in Brüssel am 20./21. März 2003 für eine zügige Annahme der Vorschläge über Hafendienste (so genanntes Port Package I) ausgesprochen. Diese Schlussfolgerung wurde von der deutschen Regierung ebenfalls mitgetragen.

Ausweislich einer Pressemitteilung vom 28. Oktober 2003 (Nr. 431/03) erklärte Bundesminister Dr. Manfred Stolpe: „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen setze sich daher auf EU-Ebene für eine größtmögliche Harmonisierung der europäischen Wettbewerbsbedingungen ein. Der Vorschlag der EU-Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste werde deshalb begrüßt.“

Trotz dieser euphorischen Einlassung von Bundesminister Dr. Manfred Stolpe wurde am Ende eines Vermittlungsverfahrens zu „Port Package I“ diese Richtlinie durch das Europäische Parlament am 20. November 2003 abgelehnt.

In der Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der CDU/CSU-Bundestagsfraktion „Zukunftsfähigkeit deutscher Häfen“ beurteilt die Bundesregierung diesen Sachverhalt wie folgt: „Durch die Ablehnung des Kompromisses bleibt die wichtige Frage des Marktzugangs zu den Hafendiensten und der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen zurzeit ungeregelt. Da das Interesse von deutscher Seite bei einem gut funktionierenden Wettbewerb in unseren Häfen seit jeher stärker auf die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen Staat und Hafendiensteanbietern im Wettbewerb zwischen den Seehäfen gerichtet war, gilt es daher nunmehr bei dem zu diesem Punkt erreichten Stand im Vermittlungsverfahren anzusetzen. Hierzu finden zurzeit Abstimmungen zwischen Bund und Küstenländern sowie innerhalb der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft statt.“

Entgegen dieser ursprünglich positiven Erwartungshaltung auf eine überarbeitete Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste („Port Package II“), haben die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 19. Januar 2005 zuvor nicht benannte Hürden aufgebaut. Dies steht im Widerspruch zu den bereits erwähnten Beschlüssen des Europäischen Rates und zu den eindeutigen Erklärungen von Bundesminister Dr. Manfred Stolpe. Eine generelle Ablehnung von „Port Package II“ ist aber nicht sachdienlich, denn wer die Liberalisierung nicht will, hätte bereits in Lissabon Nein sagen müssen.

Europa braucht Liberalisierung und Harmonisierung im Bereich des Transportsektors. Insbesondere ist in den kommenden Jahren mit einem erheblichen Wachstum der Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen zu rechnen. Diese Steigerung, die u. a. auf dem allgemeinen Wirtschaftswachstum, der Erweiterung der Union und der Intensivierung der Handelsbeziehungen beruht, wird in erheblichem Maße den Güterverkehr betreffen. Angesichts bereits vorhandener und voraussichtlich weiter zunehmender Belastung der Straßeninfrastruktur kommt dem umweltfreundlichen Seetransport eine besondere Bedeutung zu. Die in diesem Bereich noch vorhandenen Potenziale können zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung innerhalb der EU maßgeblich beitragen. Diesem Gedanken trägt auch die Kommission mit ihrem Konzept „From Road to Sea“ Rechnung. Die Häfen, als Schnittstelle zwischen See- und Landtransport, haben dabei eine entscheidende Funktion. Gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen spielen dabei eine zentrale Rolle. Aus diesen Gründen ist der vorliegende Entwurf nur zustimmungsfähig, wenn die Bundesregierung folgende Nachbesserungen durchsetzt:

1. Die Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste soll auch dem Ziel der Liberalisierung dienen. Die Kommission lässt dabei aber zwei wesentliche Gesichtspunkte außer Acht. Zum einen besteht bereits ein intensiver Wettbewerb in den relevanten Märkten zwischen den europäischen Häfen. Dies zeigt sich z. B. in den im Vergleich zu Asien und Nordamerika deutlich niedrigeren Hafenumschlagskosten in Europa, die nur bei effizienten und kostengünstigen Strukturen und gleichzeitigem hohem Wettbewerb möglich sind. Zum anderen sind die von der Kommission in der Richtlinie vorgeschlagenen Maßnahmen nicht geeignet, eine weitere Liberalisierung herbeizuführen.

2. Hafendienste, die zurzeit ohne Genehmigung erbracht werden können, bedürfen in Zukunft einer Genehmigung. Diese von der Kommission vorgesehene obligatorische Genehmigungspflicht für alle Hafendiensteanbieter wird bei den zuständigen Hafenleitungsorganen zu einem noch nicht abschätzba-

ren erhöhten bürokratischen Aufwand führen, der mit dem Ziel der Liberalisierungsrichtlinie nicht vereinbar ist.

3. Der Bundesrat befürchtet bei Inkrafttreten der Richtlinie eine verringerte Investitionsbereitschaft der Hafendiensteanbieter wegen der Unsicherheiten in Bezug auf die Bestandsgarantie vorhandener Verträge, wegen kürzerer Geltungsdauer künftiger Vertragslaufzeiten und unklarer Entschädigungsregelungen. Der Richtlinienvorschlag enthält keine Übergangsvorschriften für bereits tätige Hafendiensteanbieter. Dies ist weder mit den im deutschen Recht verankerten Prinzipien von Bestands- und Vertrauensschutz vereinbar, noch stärkt es die Investitionsbereitschaft bei den Unternehmen. Eine Zurückhaltung bei den Investitionen wäre für die deutschen Häfen kontraproduktiv, da diese in den vergangenen Jahren hohe Wachstumsraten zu verzeichnen hatten. Alle derzeitigen Prognosen gehen von einer Fortsetzung dieses Trends aus. Um den steigenden Anforderungen gerade im Containerumschlag sowie im Fähr- und RoRo-Verkehr gerecht zu werden, sind sowohl neue als auch laufende Investitionen in bereits vorhandene Hafenanlagen erforderlich.

4. Es besteht die große Gefahr, dass der Richtlinienvorschlag entgegen der ausdrücklichen Intention der Kommission zu einer Verringerung des Wettbewerbs in den Häfen führen wird. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass über die in dem Vorschlag vorgesehenen Auswahlverfahren Dienstleister aus außereuropäischen Märkten, die aufgrund der monopolistischen Strukturen in ihren Heimatmärkten hohe Renditen erwirtschaften, verstärkt in die Schlüsselhäfen der Europäischen Union (EU) drängen und sich mit hohen finanziellen Angeboten durchsetzen. Die in der EU derzeit vorhandenen Strukturen mit einer Vielzahl von öffentlichen und privaten Anbietern würden dadurch signifikant gefährdet. Mittelfristig könnten dann auch in der EU monopolistische Strukturen entstehen, wenn wenige Anbieter auf diese Weise einen erheblichen Marktanteil auf sich konzentrieren können.

5. Der Entwurf der Kommission berücksichtigt die tatsächlichen Gegebenheiten, die im Bereich des Güterverkehrs herrschen, nicht ausreichend. Die Kommission verkennt, dass nicht nur einzelne Hafendiensteanbieter, sondern logistische Transportketten miteinander im Wettbewerb stehen. Ein Eingriff in einen Teilbereich hätte erkennbar negative Auswirkungen auf die gesamte Logistikkette, da Hafenunternehmen zunehmend vertikale Kooperationen im Hinterlandverkehr eingehen müssen. Einem Logistikunternehmen, dem durch die Auswahl eines anderen Anbieters zum Beispiel der Containerumschlag entzogen würde, drohte die Verdrängung aus der gesamten Kette. Die daraus resultierenden Folgen, auch für sonstige innerhalb der Transportkette bestehende Verpflichtungen und Verträge, würden sehr weitreichend sein. Die Richtlinie hätte damit indirekt nachhaltige Auswirkungen auf andere, gar nicht vom Regelungsbereich erfasste, Bereiche. Gleichzeitig würden bestehende und derzeit gut funktionierende Netzwerke zerstört.

6. Die Einführung der Selbstabfertigung im Sinne dieser Richtlinie für alle Hafenbenutzer ist zu weitgehend. Die Selbstabfertigung würde dem verfolgten Ziel der Verstetigung von Arbeitsverhältnissen für Hafenarbeiter entgegenstehen. Neben diesem sozio-ökonomischen Ansatz wird die Selbstabfertigung wegen möglicher negativer Einflüsse auf die Sicherheit im Umschlag Beschäftigter, die Ladung und auf den sicheren Schiffsbetrieb abgelehnt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

sich in ihren Verhandlungen im Verkehrsministerrat die oben genannten Punkte 1 bis 6 zu Eigen zu machen und aus diesen Gründen die Richtlinie in der vorliegenden Form nicht zu akzeptieren.

Berlin, den 15. Februar 2005

Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Georg Brunnhuber
Renate Blank
Antje Blumenthal
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Klaus Brähmig
Hubert Deittert
Enak Ferlemann
Peter Götz
Bernd Heynemann
Klaus Hofbauer
Volker Kauder
Norbert Königshofen
Werner Kuhn (Zingst)
Eduard Lintner
Klaus Minkel
Marlene Mortler
Henry Nitzsche
Günter Nooke
Wilhelm Josef Sebastian
Gero Storjohann
Lena Strothmann
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333