

Infrastrukturfinanzierung der Seehäfen aus der Sicht der deutschen Küstenländer

Prof. Dr. Günter Dannemann
Finanzstaatsrat a. D.

Forschungsstelle Finanzpolitik
an der Universität Bremen

Vortrag vor dem 4. Baltischen Verkehrsforum
am 6. Oktober 2006 in Rostock

- I. Zuständigkeiten für die Finanzierung der deutschen Seehäfen**
- II. Verteilung der fiskalischen Hafenlasten**
- III. Verteilung der fiskalischen Hafennutzen**
- IV. Fazit: Gegenüberstellung der fiskalischen Hafenlasten und Hafennutzen**
- V. Optionen für die zukünftige Infrastrukturfinanzierung der Seehäfen**

§ 1 Abs. 1 Seehafenaufgabengesetz:

- „Dem Bund obliegt ... neben den beteiligten Ländern die Vorsorge für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen.“

Bund:

- seewärtige Zufahrten und Hinterlandanbindungen

Land:

- Bau und Betrieb der Infrastruktur (Schleusen, Molen, Straßen, Bahnanlagen, Baggergut, Kaimauern, Geländebereitstellung innerhalb des Hafens)

Nutzer:

- Bau und Betrieb der Suprastruktur
(Hochbauten, Flächenbefestigungen, Kräne)

Zusammensetzung der bremischen Hafenlasten

Nettoausgaben	Ist 2004	Planung 2009
	in Mio. Euro	
Konsumtiv*	49,6	46,0
Investiv	50,1	86,8**
Hafenlasten	99,7	132,8

Quelle: Senator für Finanzen

* **Produktpläne: 81 – Häfen; 07 – Inneres (Wasserschutzpolizei); 51 – Gesundheit (Hafengesundheitsämter); 92 – Pensionen; dazu 20 % der Ausgaben für das LUA und 2% sonstige Personalausgaben diverser Ressorts**

** **darin enthalten Kapitaldienstfinanzierungen für:**

▪ Fischereihafenschleuse	7,6
▪ CT III	13,4
▪ CT IIIa	5,2
▪ CT IV	16,8
▪ Baggergutentsorgung	5,0
▪ Schleuse Oslebshausen	0,7
▪ umgestalteter Osthafen	1,4
▪ zusammen	50,1

Abgeltung der Hafencosten 1950 - 2019

Zeitraum	Hafenlasten	Abgeltungsbetrag	
		in Mio. Euro p.a.	in%
1950 – 1954	10,2	6,7	65,8
1955 – 1957	14,0	6,9	49,3
1958 – 1959	16,7	12,8	76,5
1960 – 1964	24,5	12,8	52,1
1965 – 1969	31,1	12,8	41,1
1970 – 1974	49,1	12,8	26,0
1975 – 1979	54,1	12,8	23,6
1980 – 1986	86,9	12,8	14,7
1987 – 1991*	82,4	46,0	55,8
1992 – 1996	90,3	46,0	50,9
1997 – 1999	108,0	46,0	42,6
2000 – 2004	103,5	46,0	44,4
2005 – 2019**	123,4	10,7	8,7

- Hafenlasten (2005 – 2009): 123,4 Mio. Euro p.a.
(mit steigender Tendenz)
 - **3 % der bremischen Gesamtausgaben**

- Anteil Bund: 10,7 Mio. Euro p.a. (bis 2019 konstant)
 - **8,7 % der Hafenlasten**
 - **125 Euro je Arbeitsplatz (86.000 hafenabhängige Arbeitsplätze)**

- Anteil Bremen: 112,7 Mio. Euro p.a. (mit steigender Tendenz)
 - **91,3 % der Hafenlasten**
 - **1.300 Euro je Arbeitsplatz (86.000 hafenabhängige Arbeitsplätze)**

Folgen des Wegfalls von 86.000 hafenabhängigen AP für HB:

Verlust an originären Steuern	– 197 Mio. Euro	
Erhöhung LFA/ BEZ (konstante Einwohnerzahl)	+ 140 Mio. Euro	
<hr/>		
Nettoverlust* HB	– 57 Mio. Euro	(5,3 %)
Nettoverlust Bund/ übrige Länder	– 1.027 Mio. Euro	(94,7 %)
<hr/>		
Insgesamt	– 1.084 Mio. Euro	

* Bei Abwanderung aller mit den 86.000 hafenabhängigen Arbeitsplätzen verbundenen 150.000 Einwohner erhöht sich der **Nettoverlust HB** auf

– 496 Mio. Euro.

Fiskalische Hafenlasten und Hafennutzen Bremens

2005	insgesamt	Verteilung	
		Bremen	Bund/ übrige Länder
	in Mio. Euro		
1. Hafenlasten	123,4	112,7	10,7
2. Hafennutzen	1.084	57	1.027
Saldo (2. – 1.) (gerundet)	+ 960	- 56	+ 1.016
	in Euro je hafenabhängigen Arbeitsplatz		
1. Hafenlasten	1.435	1.310	125
2. Hafennutzen	12.600	660	11.940
Saldo (2. – 1.)	+ 11.165	- 650	+ 11.815
	in %		
1. Hafenlasten	100	91,3	8,7
2. Hafennutzen	100	5,2	94,8

Das gegenwärtige Finanzverteilungssystem hätte bei einer Verlagerung von 86.000 hafenabhängigen Arbeitsplätzen in das westeuropäische Ausland die absurde Folge, dass

- **Bremens Haushalt per Saldo um 56 Mio. Euro entlastet und**
- **der Bund und die übrigen Länder per Saldo mit 1 Mrd. Euro belastet würden.**

Dies gilt prinzipiell ähnlich für die übrigen Küstenländer mit Seehäfen.

a) Schließung der Häfen

- **Folgen:** - katastrophal für Wirtschaftskraft und Arbeitsmarkt der Küstenländer
 - **fiskalisch: Entlastung Haushalt**
Belastung Bund / übrige Länder
- absolut unrealistisch

b) Status-quo-Fortsetzung der Finanzierung

- **Folgen:** - weiterer dramatischer Anstieg der Kreditaufnahme
 - oder entsprechende Einsparungen bei anderen Aufgabenfeldern (Hochschulen, Kultur?)

c) Refinanzierung über Hafengebühren

EU zwingt möglicherweise perspektivisch die Seehäfen zur verstärkten Refinanzierung der Seehafeninfrastruktur über Hafengebühren (Verlagerung der Kosten auf Nutzer / Reeder).

- **Folgen:** - Entlastung der Küstenländer langfristig denkbar
 - Vollkostendeckung höchst unwahrscheinlich
 - isolierter deutscher Alleingang im Vorgriff auf nicht harmonisierte Wettbewerbsbedingungen ausgeschlossen

d) Höhere Abgeltung der Hafentlasten

- Horizontal keine Bereitschaft der Binnenländer
- Vertikal durch den Bund einzige Chance:
aber: weder Instrumente noch Bereitschaft erkennbar
(möglicherweise Vertragslösung wie bei Hauptstadtfunktion)

e) Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen

Stärkung der fiskalischen Anreize für aktive Wachstums- und Beschäftigungspolitik durch

- Verteilung der originären Steuern nach BIP und
- vertikalen Finanzausgleich nach BIP mit deutlichem Selbstbehalt

➤ beste Lösung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Diese Vortragsunterlagen finden Sie auf unserer
Internetseite

www.fofi.uni-bremen.de

unter der Rubrik „**Forschung**“.