

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04

Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de

Internet: www.zds-seehaefen.de

9. April 2008

Hei/St/IV-2/8

Wie können die deutschen Seehäfen die Zukunft bewältigen ?

**Beitrag von Klaus Heitmann,
Hauptgeschäftsführer des ZDS**

**auf dem 1. Infrastrukturforum der DVWG
am 9. April 2008 in Hamburg**

1. Einleitung

(Folie 2)

Anrede

Gern habe ich es übernommen, vor dem Hintergrund der Seeverkehrsprognose 2025 zu der Frage Stellung zu nehmen, wie die deutschen Seehäfen die Zukunft, d. h. das Mengenwachstum, bewältigen können.

Lassen Sie mich zunächst kurz auf die Seeverkehrsprognose eingehen und Ihnen unsere Einschätzungen hierzu darlegen.

Danach möchte ich mich mit drei zentralen Maßnahmen zur Bewältigung des Mengenwachstums befassen:

- ⇒ Ausbau der Seehäfen und ihrer Anbindungen
- ⇒ Bessere Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
- ⇒ Erstellung eines nationalen Hafenkonzpts.

Abschließend werde ich meine Ausführungen kurz zusammenfassen.

2. Seeverkehrsprognose 2025

(Folie 3)

Die deutschen Seehäfen verzeichnen jährlich neue Rekordergebnisse.

2006 wurden erstmals über 300 Mio. t Güter aller Art umgeschlagen.

2007 stieg der Gesamtumschlag um 4% auf 312 Mio. t.

Nach der gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird sich das Aufkommen der deutschen Seehäfen bis 2010 durchschnittlich jährlich um 5% erhöhen.

Auch in den Folgejahren wird sich der Umschlag in unseren Häfen dynamisch entwickeln.

Die neue Seeverkehrsprognose kommt zu dem Ergebnis, dass der deutsche Seegüterumschlag bis 2025 um das Zweieinhalbfache auf rund 760 Mio. t steigen wird.

Dabei wird sich der Containerumschlag auf 45,3 Mio. TEU mehr als vervierfachen und sich der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in den deutschen Ostseehäfen auf 71,7 Mio. t fast verdreifachen.

Entsprechende Steigerungsraten sind im Seehafenhinterlandverkehr zu erwarten. Nach der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 wird der Hinterlandverkehr von 195 Mio. t in 2004 auf 451 Mio. t in 2025 steigen. Auch hier wird sich das Aufkommen mehr als verdoppeln.

Kein anderer Wirtschaftsbereich in Norddeutschland hat eine so erfreuliche Entwicklung genommen und so vielversprechende Perspektiven für die Zukunft wie die Hafenwirtschaft.

(Folie 4)

Wir haben es begrüßt, dass das Bundesverkehrsministerium eine neue Seeverkehrsprognose erstellen ließ, um die Prognosedaten des Bundesverkehrswegeplans 2003 fortzuschreiben.

Die Umschlagprognose der deutschen Seehäfen für den Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde von der deutschen Hafenwirtschaft heftig kritisiert.

Für den Containerumschlag in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen sagte die BVWP-Prognose für das Jahr 2015 ein Aufkommen von 10,3 Mio. TEU voraus. Beide Häfen schlugen 2005 zusammen allerdings bereits 12 Mio. TEU um. Die erwartete Menge wurde somit schon 10 Jahre vorher als prognostiziert realisiert.

Für 2015 erwarten Hamburg und die Bremischen Häfen zusammen ein Containeraufkommen von 25 Mio. TEU, 15 Mio. TEU mehr als im BVWP 2003 prognostiziert.

Auch für den Ro/Ro-Verkehr war die Umschlagprognose aus Sicht der deutschen Ostseehäfen zu pessimistisch. Dies gilt auch für den Umschlag bestimmter Massengüter in den Nordseehäfen.

Das offenkundige Auseinanderdriften von Prognose und tatsächlicher Umschlagentwicklung hat deutlich gemacht, dass eine Überarbeitung und Neujustierung des Prognosemodells der Bundesverkehrswegeplanung im Hinblick auf die Umschlagentwicklung in den deutschen Seehäfen dringend erforderlich ist, um das starre System der Bundesverkehrswegeplanung durch einen flexibleren Ansatz zu ersetzen.

Die Dynamik der Umschlagentwicklung in den deutschen Seehäfen kann nicht mit Formeln aus Landverkehrsmodellen abgebildet werden.

Der Verkehr über die Seehäfen hat eine andere Dynamik als der Landverkehr z. B. zwischen Frankfurt und Nürnberg.

Erforderlich ist ein eigenes havenbezogenes Modell unter der Nebenbedingung des Hinterlandverkehrs und nicht ein BVWP-Modell, das auch die Seehäfen einbezieht.

Der methodische Ansatz der neuen Seeverkehrsprognose unterscheidet sich daher deutlich vom bisherigen Ansatz. Neben der Wirtschaftsentwicklung wurden auch Verkehrsaspekte durch Einbeziehung der Akteure berücksichtigt.

Die Prognose setzt auf den Daten des Jahres 2004 auf und prognostiziert auf dieser Datenbasis die Entwicklung des deutschen Außenhandels und für die Transitländer die Entwicklung ihrer Bruttoinlandsprodukte.

Dabei wird z. B. das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von Russland und Polen dynamischer als in der letzten BVWP-Prognose eingeschätzt.

(Folie 5)

Wir teilen diese Einschätzungen der Gutachter und halten die Seeverkehrsprognose 2025 für zuverlässig. Sie bestätigt im Wesentlichen unsere eigenen Prognosen.

Die deutschen Seehäfen stehen damit vor außerordentlichen Herausforderungen.

3. Zentrale Maßnahmen zur Bewältigung des Mengenwachstums

3.1. Ausbau der Seehäfen und ihrer Anbindungen

Um das erwartete Güteraufkommen zu bewältigen und die damit verbundenen Wachstums- und Beschäftigungschancen zu nutzen, muss kräftig in die Seehäfen und ihre Anbindungen investiert werden.

(Folie 6)

Die Hafenwirtschaft wird daher bis 2012 3,2 Mrd. € in den Ausbau ihrer Terminals, die Küstenländer 4,3 Mrd. € in den Ausbau ihrer Hafeninfrastrukturen und der Bund bis 2010 5,1 Mrd. € in den Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen investieren, zusammen somit 12,6 Mrd. €.

Wir begrüßen, dass der größte Teil der prioritären Projekte zum Ausbau der Seehafenanbindungen Bestandteil des Investitionsrahmenplans 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist.

(Folie 7)

Von unseren prioritären Wasserstraßenprojekten sind alle Maßnahmen aufgenommen worden:

- die Fahrrinnenanpassungen von Außen- und Unterweser sowie Außen- und Unterelbe
- der Ausbau der Mittelweser mit Bau der Schleusen in Dörverden und Minden
- sowie die Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal.

Auch der Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals ist Bestandteil des Investitionsrahmenplans. Diese Maßnahme ist uns sehr wichtig, damit der Kanal nicht zum Engpass für Feeder-Verkehre zwischen Nord- und Ostsee wird.

Aber auch die seewärtigen Zufahrten zu den Häfen Emden und Wismar müssen ausgebaut werden. Hierfür fehlen allerdings noch die planerischen Voraussetzungen. Machbarkeitsstudien sind aber bereits in Arbeit. Beide Maßnahmen sind nachträglich in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.

(Folie 8)

Von unseren prioritären Schienenprojekten sind im Investitionsrahmenplan enthalten:

- die Y-Trasse,
- die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck,
- der Ausbau der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven/Langwedel-Uelzen
- sowie der dreigleisige Ausbau der Strecke Stelle-Lüneburg.

Prognosen gehen davon aus, dass von und nach den Häfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven bis 2015 täglich 300 zusätzliche Güterzüge fahren. Die Y-Trasse ist daher dringend erforderlich, um das Aufkommen zu bewältigen. Ohne diese Trasse würden die Straßen täglich mit 4.850 Lkw zusätzlich belastet.

Nicht in den Investitionsrahmenplan aufgenommen wurde der Ausbau der Strecken

- Rostock-Berlin sowie
- Berlin-Pasewalk-Stralsund.

Der Ausbau dieser Strecken soll jedoch im Rahmen der Investitionsmittel zur Erhaltung des bestehenden Schienennetzes erfolgen.

Diese Ausbauprojekte werden auch von der Deutschen Bahn AG unterstützt. Sie hat einen Masterplan Schienenhinterlandanbindung erstellt, der mit den Seehäfen und dem ZDS abgestimmt wurde.

(Folie 9)

Von unseren Bundesfernstraßen-Projekten sind im Investitionsrahmenplan berücksichtigt worden:

- der sechsstreifige Ausbau der A 1 und A 7,
- der Weiterbau der A 281-Eckverbindung in Bremen
- sowie der Neubau der A 26 von Stade (A 20) nach Hamburg (A 27).

Nicht aufgenommen wurde dagegen der

- Weiterbau der A 20 von Lübeck (A 1) nach Stade (A 26) mit Elbquerung
- sowie der Neubau der Strecke A 29 Lüneburg-Wolfsburg.

Hier liegen die planerischen Voraussetzungen noch nicht vor.

Dies gilt auch für die Küstenautobahn A 22 und die Hafenspanne.

Vor dem Hintergrund der Seeverkehrsprognose 2025 müssen die Bedarfspläne überprüft und neu justiert werden.

Angesichts des Anstiegs des Hinterlandverkehrs von 195 auf 451 Mio. t in 2025 haben die Projekte eine noch größere Priorität erhalten.

Ihre Realisierung ist noch dringender geworden.

Dabei stellt sich insbesondere die Frage, welche Ausbaumaßnahmen auf der Schiene kurzfristig bis 2015 realisiert werden können, um Engpässe im Hinterlandverkehr zu beseitigen.

Dabei sollte in Erwägung gezogen werden, regionale Schienenwege auszubauen, um den Markt schnell und kostengünstig die erforderlichen Trassen zur Verfügung zu stellen.

Der Bund sollte deshalb auch nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturen fördern.

(Folie 10)

Trotz Anhebung der Finanzierungslinien auf deutlich über 9 Mrd. € für den jährlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind die Seehafenanbindungen allerdings noch unterfinanziert.

So sieht der Investitionsrahmenplan für die Y-Trasse einen Finanzbedarf bis 2010 von 15 Mio. € bei Gesamtkosten von 1,3 Mrd. € vor.

Vom notwendigen Investitionsvolumen für die Schienenhinterlandanbindungen in Höhe von insgesamt 2,4 Mrd. € sind nur 0,2 Mrd. € mit einer Finanzierungsvereinbarung hinterlegt.

Der größte Teil der notwendigen Investitionen in den Ausbau der Schienenanbindungen muss also noch finanziert werden.

Wir begrüßen daher, dass im Bundeshaushalt 2008 zusätzlich ein neuer Titel zur Beseitigung von Engpässen im Güterverkehr auf der Schiene eingerichtet wurde, wonach von 2008 bis 2011 zusätzlich 255 Mio. € bereitstehen. Wir hoffen, dass die Mittel auch künftig deutlich aufgestockt werden.

Für den nachfragegerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden zusätzliche Mittel dringend benötigt. Diese kann der Bundeshaushalt nach den bisherigen Planungen allerdings nicht im ausreichenden Umfang bereitstellen. Es müssen daher neue Wege zur Finanzierung des Erhalts und Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur beschritten werden.

(Folie 11)

Außerdem ist es wichtig, dass die notwendigen Planungskapazitäten vorhanden sind. Ohne Aufstockung dieser Kapazitäten, insbesondere in den Wasser- und

Schifffahrtsdirektionen, können zur Verfügung stehende Finanzierungsmittel nicht verplant und verbaut werden.

Zudem müssen die Planungsverfahren zeitgerecht durchgeführt werden.

Wir haben das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben begrüßt, wonach der Instanzenweg insbesondere für Projekte zum Ausbau der Anbindungen unserer Häfen verkürzt wurde.

Die Planungsverfahren sind allerdings auch weiterhin sehr langwierig und müssen weiter beschleunigt werden, um notwendige Ausbauprojekte bedarfsgerecht zu realisieren.

Dabei muss ein Interessenausgleich zwischen Umweltschutz und Hafenentwicklung gefunden werden, der die Realisierung notwendiger Ausbauprojekte nicht verhindert und die Entwicklungsmöglichkeiten der Seehäfen sichert.

Wir setzen daher auf entsprechende EU-Leitlinien, die die Kommission im Rahmen einer integrierten Meerespolitik vorlegen will.

3.2. Bessere Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur

Neben der Notwendigkeit, konsequent in den Ausbau der Seehafenanbindungen zu investieren, kommt es auch darauf an, die vorhandene Infrastruktur optimal zu nutzen.

Gemäß dem Motto „Port 24/7“ ist die Hafenwirtschaft dabei, Lkw- und Bahnverkehre rund um die Uhr abzufertigen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass alle an der Transportkette Beteiligten den Weg einer „rund um die Uhr Abfertigung“ mitgehen. Dies betrifft nicht nur Unternehmen, wie Verloader, Spediteure, Leercontainerdepots etc., sondern auch Institutionen, wie Zoll und Veterinärkontrollen.

(Folie 12)

Optimieren bedeutet aber auch Effizienzsteigerung durch Innovationen.

Wir begrüßen, dass der Bund das Technologieprogramm „Innovative Seehafentechnologien II“ (ISETEC II) aufgelegt hat.

Mit dem neuen Förderprogramm soll die Flächenproduktivität gesteigert und die Intermodalität verbessert werden.

Hierfür sind Fördermittel in einer Größenordnung von 35 Mio. € vorgesehen.

Das Programm ISETEC II läuft von Anfang 2008 bis Ende 2011.

(Folie 13)

Die Steigerung der Produktivität und Effizienz beim Hafenumschlag verlangt auch entsprechende Qualität der wachsenden Belegschaften.

Der ZDS hat daher zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium und der Bundesagentur für Arbeit eine Qualifizierungsoffensive für Langzeitarbeitslose gestartet.

Bis 2012 sollen rund 3.000 Langzeitarbeitslose ausgebildet und anschließend in sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse übernommen werden.

Die Bundesregierung stellt für das Projekte insgesamt 80 Mio. € zur Verfügung.

Zur Umsetzung der Maßnahmen ist in Hamburg ein „Maritimes Kompetenz-Centrum Hafenlogistik“ (ma-co) unter Einbindung der bereits bestehenden Aus- und Fortbildungszentren gegründet worden.

Dadurch werden einheitliche Qualifizierungsstandards gewährleistet.

3.3. Erstellung eines nationalen Hafenkonzepts

(Folie 14)

Um das Mengenwachstum zu bewältigen, ist auch eine strategische Koordination in der Hafenpolitik erforderlich.

Dabei ist es auf nationaler Ebene wichtig, die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen auf der Grundlage der Gemeinsamen Seehafenplattform fortzuentwickeln.

Dies darf jedoch auf keinen Fall zu einem Hafenkonzept führen, bei dem der Schiffsverkehr nach Tiefgängen auf einzelne Hafenstandorte verteilt wird. Unsere Häfen müssen für alle Schiffe erreichbar sein.

Der Tiefwasserhafen JadeWeserPort in Wilhelmshaven ist kein Ersatz für die Anpassung der seewärtigen Zufahrten zu den Häfen in Hamburg und Bremerhaven. Er ist eine Ergänzung zur langfristigen Sicherung von Terminalkapazitäten an der Deutschen Bucht.

Das Hafenkonzept soll noch in diesem Jahr erstellt werden. Es muss in die nationale Logistikpolitik eingebunden werden.

Wir begrüßen daher, dass das Hafenkonzept Bestandteil des Masterplans Güterverkehr und Logistik ist. Wir erwarten uns davon insbesondere eine weitere Unterstützung beim Ausbau unserer Hinterlandanbindungen.

Auf EU-Ebene kommt es darauf an, wichtige nationale Spielräume zu erhalten, um das Gewerbegebiet Hafen nach standortspezifischen Kriterien weiterentwickeln zu können.

Dabei ist es wichtig, dass für die Überlassung von Hafenflächen Miet- und Pachtverträge zwischen der öffentlichen Hand und den Seehafenbetrieben abgeschlossen werden, die während ihrer Laufzeit auch verlängert und erweitert werden können.

Bei diesen Vertragsbeziehungen handelt es sich um normale Vermietungsgeschäfte zwecks Gewerbebetrieb. Diese Miet- und Pachtverträge dürfen nicht durch die Vergabe von Konzessionen ersetzt werden.

Die Hafenwirtschaft benötigt flexible Regelungen, die ihren Investitionen Rechnung tragen.

Gleichzeitig müssen durch Beihilfenleitlinien und Transparenzregelungen faire Wettbewerbsbedingungen für die europäischen Seehäfen geschaffen werden.

Die Europäische Kommission hat in ihrer Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik angekündigt, entsprechende Leitlinien einzuführen.

4. Zusammenfassung

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich abschließend die Fragestellung meines Themas „Wie können die deutschen Seehäfen die Zukunft bewältigen?“ wie folgt beantworten:

(Folie 15)

Um das dynamische Wachstum des deutschen Seegüterumschlags zu bewältigen, müssen wir

- investieren
- optimieren
- und strategisch koordinieren.

Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft werden in den Ausbau der Seehäfen und ihren Anbindungen bis 2012 fast 13 Mrd. € investieren.

Die Projekte zum Ausbau der Hafenanbindungen sind in den Bedarfsplänen enthalten. Vor dem Hintergrund der Seeverkehrsprognose müssen die Bedarfspläne allerdings überprüft werden, weil die Realisierung der Projekte noch dringender geworden ist.

Für die erforderlichen Investitionen müssen die finanziellen Mittel bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden.

Mit dem Förderprogramm ISETEC II werden wir die Terminalproduktivität steigern und die Intermodalität verbessern.

Im Hafenkonzept werden die einzelnen Maßnahmen strategisch koordiniert mit dem Ziel, den Seehafenstandort Deutschland zu stärken.

Werden diese Maßnahmen bedarfsgerecht umgesetzt, sind wir zuversichtlich, dass die deutschen Seehäfen das Mengenwachstum bewältigen und damit ihre Wachstums- und Beschäftigungschancen nutzen werden.

Wir müssen uns allerdings beeilen, um unsere Stärken nicht zu verspielen.