

ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

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

28. April 2011
Hei/St

Rostocker Infrastrukturerechtstag 2011

28. April 2011

Industrie- und Handelskammer zu Rostock

**Beitrag von Klaus Heitmann
Hauptgeschäftsführer des ZDS**

**zum Thema
„Stand der Hafenentwicklung“**

GLIEDERUNG

1. Einleitung
2. Seehafen-Definition
3. Funktionen der Seehäfen
4. Entwicklungstendenzen der Seehäfen
 - 4.1 Auswirkungen der Globalisierung
 - 4.2 Kooperationen
 - 4.2.1 Terminal-Allianzen
 - 4.2.2 Reeder-Beteiligungen
 - 4.2.3 Zusammenarbeit im Hinterlandverkehr
 - 4.2.4 Weitere Kooperationsfelder
 - 4.3 Offshore-Windpark-Logistik
 - 4.4 Ausbau der Umschlagkapazitäten und Hafenanbindungen
 - 4.5 Green Ports
5. Zusammenfassung

- Folie 1 -

Anrede,

1. Einleitung

Gern habe ich es übernommen, auf dem Rostocker Infrastrukturerechtstag 2011 über den Stand der Hafenentwicklung zu sprechen.

- Folie 2 -

Lassen Sie mich eingangs kurz auf die Definition der Seehäfen und ihre gesamtwirtschaftliche Funktionen eingehen.

Danach werde ich mich im Einzelnen mit den Entwicklungstendenzen der Seehäfen befassen.

Abschließend möchte ich meine Bemerkungen zusammenfassen.

2. Seehafen-Definition

Theorie und Praxis tun sich schwer, den Begriff „Seehäfen“ zu definieren.

- Folie 3 -

Nach dem Richtlinienvorschlag der EU-Kommission über den Zugang zum Markt für Hafendienste, der als Port Package I und II 2003 und 2006 zweimal gescheitert ist, ist Seehafen „ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Bauten und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von Schiffen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen ermöglichen“.¹

Wir sollten uns darauf einigen, dass Seehäfen Gewerbegebiete am seeschifftiefen Wasser sind.

¹ Siehe Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Zugang zum Markt für Hafendienste, KOM (2004) 654 endgültig vom 13.10.2004.

3. Funktionen der Seehäfen

- Folie 4 -

Die deutschen Seehäfen haben als Schnittstellen des Land- und Seeverkehrs, als maritime Dienstleistungszentren sowie Industriestandorte große regional- und volkswirtschaftliche Bedeutung.

Sie sind für die außenhandelsorientierte deutsche Volkswirtschaft sowie für Beschäftigung und Wertschöpfung am maritimen Standort Deutschland unverzichtbar.

Dabei füllen sie eine Vielzahl wichtiger gesamt- und regionalwirtschaftlicher Funktionen:

Die deutschen Seehäfen dienen der Abwicklung des deutschen Außenhandels.

Etwa 50% des deutschen seewärtigen Außenhandels und 25% des gesamten deutschen Außenhandels wird über unsere Seehäfen ein- und ausgeführt.

Sie sind auch bedeutende Schnittstellen des internationalen Güterverkehrs.

Ein großer Anteil des Außenhandels europäischer Nachbarländer wird über unsere Seehäfen abgewickelt.

Sie erfüllen damit eine wichtige Transitfunktion als Nahtstellen der zentraleuropäischen Verkehrsdrehscheibe Deutschland.

Die deutschen Seehäfen haben zudem eine wichtige umweltpolitische Bedeutung bei der Verlagerung von Verkehr vom Land- auf den weniger umweltbelasteten Seeweg.

Sie sind bedeutende Umschlagplätze des Kombinierten Verkehrs.

Sie bündeln Verkehrsströme des Straßen- und Schienenverkehrs, der Binnen-, Küsten- und Überseeschifffahrt.

Sie bieten damit attraktive Möglichkeiten zur stärkeren Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Straßen.

Die deutschen Seehäfen tragen damit nicht nur in der Küstenregion, sondern auch in den vom Transitverkehr besonders belasteten Binnenländern maßgeblich zum Ziel einer auf Dauer tragbaren Mobilität bei.

Die Seehäfen sind zugleich Drehscheiben im Passagierverkehr, der sich auf die Fährschifffahrt, Kreuzfahrten und die Ausflugschifffahrt erstreckt.

Die deutschen Seehäfen erbringen Dienstleistungen vielfältiger Art und mit stetig wachsendem Differenzierungsgrad.

Sie sind damit bedeutender Motor für die wirtschaftliche Entwicklung einer ganzen Region.

Sie tragen maßgeblich zur Sicherung und Stärkung von Beschäftigung, Einkommen und Steuerkraft in Deutschland bei und fördern die stabile Wirtschaftsentwicklung in den Küstenländern.

Die deutschen Seehäfen sind nicht zuletzt bedeutende Standorte der Industrie, z. B. der Werften und ihrer Zulieferer, von Stahlwerken, Raffinerien und Ölmühlen.

In den deutschen Küstenregionen sind rund 500.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt von den Seehafenfunktionen abhängig.

4. Entwicklungstendenzen der Seehäfen

4.1 Auswirkungen der Globalisierung

Als Hilfgewerbe des Verkehrs müssen sich die Seehäfen mit ihren Anlagen und Dienstleistungen der Marktentwicklung anpassen.

- Folie 5 -

Dabei zwingt die Globalisierung der Weltwirtschaft auch die Dienstleister aus dem Verkehrs- und Logistikbereich, ihre Geschäftstätigkeiten zu internationalisieren.

Der Globalisierungsprozess hat die Beschaffungs- und Absatzlogistik verändert und zwingt zu neuen Konzepten der weltweiten Zulieferung, Lagerung und Distribution.

Logistikdienstleister müssen die erforderlichen Leistungsprofile daher verstärkt durch internationale Ausrichtung entwickeln.

Bei der neuen Aufgabenverteilung können Seehäfen als natürliche Schnittstellen internationaler Transportströme eine entscheidende Rolle übernehmen.

Hafenunternehmen müssen ihre logistische Kompetenz allerdings weiter steigern und das traditionell standortbezogene Denken überwinden.

Zu den konventionellen Wettbewerbsfaktoren, wie Schnelligkeit des Umschlags, Zuverlässigkeit und Dichte der regelmäßigen Abfahrten ist durch die Einbeziehung des Terminalgeschäfts in eine Mehrzahl von unterschiedlichen Kerngeschäftsbereichen eine große Anzahl weiterer Wettbewerbsfaktoren hinzugetreten.

Sie reichen von der Gewährleistung von Wachstumsmöglichkeiten bis zur Qualität von Hinterlandverbindungen.

Dieser unternehmerische Wettbewerb auf rein betrieblicher Ebene ist zunehmend unterlegt durch einen Infrastrukturwettbewerb auf Hafenebene.

Dabei geht es sowohl um Kapazitätserweiterungen im Hafen selbst als auch um den Ausbau der Hinterlandanbindungen sowie um die Sicherstellung wettbewerbsfähiger seewärtiger Zufahrten.

Vor allem im Containerumschlag vollzieht sich durch hafenübergreifende Konzentration und die Bildung multinationaler Hafenkonzerne weltweit ein völliger Umbruch, der längst Europa erreicht hat.

Mit dem weltweiten Engagement von Unternehmensgruppen hat sich der Hafenwettbewerb auf unternehmerischer und betrieblicher Ebene internationalisiert und zum Teil entnationalisiert.

Dabei ist eine Lockerung der Standortbindung von Hafenunternehmen festzustellen.

4.2 Kooperationen

- Folie 6 -

Um den neuen Anforderungen gerecht zu werden, setzen auch deutsche Hafenunternehmen auf Kooperation.

Ziel der Unternehmen ist es, ihre Dienstleistungspalette nicht nur in die Tiefe, sondern auch an verschiedenen Standorten zu erweitern.

Die Grundlage ihrer strategischen Neuausrichtung besteht darin, den Transportmärkten komplexe Dienstleistungspakete aus einer Hand anzubieten.

Kooperationen mit Partnern aus der Hafenwirtschaft oder mit anderen Partnern der Transportkette stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Hafenunternehmen und eröffnen ihnen neue Chancen auf internationalen Märkten.

Deutsche Hafenunternehmen gehen daher sowohl auf horizontaler als auch auf vertikaler Ebene Kooperationen ein.

Sie positionieren sich damit im Hafenwettbewerb zunehmend mit neuen Leistungsprofilen in einer Kombination aus Netzwerk- und Logistik-Provider.

4.2.1 Terminal-Allianzen

- Folie 7 -

Ein Mittel im harten Wettbewerb um Reeder und Ladung ist die Bildung von Terminal-Allianzen.

Bisher ist das Hafengeschäft weitgehend standortkonzentriert ausgerichtet.

Die Präsenz neuer Hafen-Allianzen an verkehrsgeografisch besonders günstig gelegenen Plätzen ist für Reedereikunden von großem Interesse: Sie bekommen einen Partner, mit dem sie umfangreiche Leistungspakete aushandeln können.

So ist EUROGATE mit bisher zwei großen deutschen Terminals, Beteiligungen am Mittelmeer und Atlantik an vielen europäischen Küsten präsent.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG betreibt Terminals an der Elbe und am Schwarzen Meer.

„Stärke durch Größe“ mit den üblichen Synergie-Effekten ist ein Grund für die Bildung von Terminalnetzen.

Terminal-Allianzen sind aber auch eine Antwort der Häfen auf die Bildung immer größerer Konsortien in der Seeschifffahrt, damit sich die Schere zwischen der Marktmacht der seewärtigen Nachfrage und den Terminalbetreibern nicht weiter öffnet.

4.2.2 Reeder-Beteiligungen

- Folie 8 -

Auch über Kooperationen mit Reedern kann Ladung an Hafenstandorte gebunden werden.

So sind EUROGATE und MAERSK gemeinsam am North Sea Terminal Bremerhaven beteiligt.

Mit der Mediterranean Shipping Company (MSC) besteht ebenfalls ein Joint Venture in Bremerhaven.

Hapag Lloyd hat sich am HHLA Terminal in Altenwerder beteiligt.

Auch am Betrieb des Tiefwasser-Containerterminals in Wilhelmshaven werden EUROGATE und MAERSK gemeinsam beteiligt sein.

Diese langfristigen Partnerschaften haben zudem den Vorteil, die enormen Investitionen in den Ausbau von Umschlagkapazitäten wirtschaftlich abzusichern. Dies wirkt sich auch stabilisierend für den betreffenden Hafen aus.

4.2.3 Zusammenarbeit im Hinterlandverkehr

- Folie 9 -

Ein anderes Mittel zur Stärkung der Bündelungsfunktion der Seehäfen ist die Verbesserung der Hinterlandverkehre. Nur wer über exzellente Hinterlandverbindungen verfügt, kann Erfolg haben.

Die Betreiber der Containerterminals in den beiden großen deutschen Universalhäfen mit ihren traditionell guten Eisenbahnanbindungen sehen vor allem im Hinterlandverkehr auf der Schiene Möglichkeiten der Kooperation und haben sich hier bereits stark engagiert.

Die HHLA betreibt über ihre Tochter- bzw. Beteiligungsgesellschaften ein umfassendes Netzwerk für den Containertransport auf der Schiene im Hinterland der deutschen Seehäfen. Mit einem wachsenden Anteil an Direktzug- und Shuttleverbindungen werden u. a. Polen, die GUS-Staaten, Tschechien, die Slowakei, Slowenien, Ungarn, Österreich, Deutschland und die Schweiz bedient. Wichtiges Element dieses Konzeptes ist die wachsende Zahl eigener Inlandterminals, u.a. in Tschechien, der Slowakei und Polen.

EUROGATE Intermodal betreibt zusammen mit einem Tochterunternehmen der Reederei Maersk Line und TX Logistik das Container Shuttlesystem boxXpress.de das Hamburg und Bremerhaven täglich mit dem west- und süddeutschen Raum verbindet. Dieses Netzwerk von Ganzzügen wächst beständig und reicht mittlerweile über den deutschen Raum hinaus bis nach Ungarn.

Zielsetzung ist es, das intermodale Netzwerk immer dichter zu knüpfen.

Ein neues Feld der Zusammenarbeit im Hinterlandverkehr ist die Vernetzung der See- und Binnenhäfen.

Der ZDS und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen haben eine Arbeitsgruppe gegründet, die Möglichkeiten für eine stärkere Vernetzung am Beispiel des Containerverkehrs untersuchen soll.

Unser Ziel ist es, See- und Binnenhäfen zu einem kombinierten Verkehrssystem auszubauen.

Zudem haben HHLA und EUROGATE im März diesen Jahres eine gemeinsame Kooperationsgesellschaft „Inland Port Network“ gegründet.

Zielsetzung dieses Joint Ventures ist der Aufbau neutraler KV-Terminals für die maritime Containerlogistik der deutschen Seehäfen.

Gemäß dem Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung wird damit eine integrierte Strategie für maritime Hinterland-Terminals entwickelt und umgesetzt.

4.2.4 Weitere Kooperationsfelder

- Folie 10 -

Auch Hafenstandorte kooperieren vermehrt miteinander, wie z. B. die Hafenkooperation der Untereelbehäfen mit dem „Hafenkonzept Untereelbe“ der Häfen Hamburg, Cuxhaven, Stade, Brunsbüttel und Glückstadt.

Zur besseren Vermarktung des Seehafenstandortes Deutschland haben die Marketingorganisationen der Seehäfen die Plattform „German Ports“ gegründet. Ziel ist es, mit Unterstützung des Bundes gemeinsame Messeauftritte durchzuführen.

Wir halten Hafenkooperation als Ergänzung des Wettbewerbs grundsätzlich für notwendig. Konstituierendes Merkmal der deutschen und europäischen Seehafenwirtschaft ist aber der Wettbewerb und soll es auch bleiben.

4.3 Offshore-Windpark-Logistik

- Folie 11 -

Ein neues Gebiet, das bei der Beschreibung der Entwicklungstendenzen der Seehäfen nicht fehlen darf, ist die Offshore-Windpark-Logistik.

Bei der Errichtung von Offshore-Windparks besteht ein erheblicher Bedarf an logistischen Dienstleistungen.

Seehäfen können sich daher in diesem Bereich als Großkomponentenhäfen, Servicehäfen oder Forschungs- und Entwicklungsstandorte präsentieren.

Dabei bietet das Engagement unserer Seehafenbetriebe im Rahmen der Offshore-Logistik gute Möglichkeiten für standortübergreifendes Denken und Kooperationen.

Das auf uns zukommende Volumen im Rahmen der Offshore-Windenergieanlagen kann von keinem Hafen allein bewältigt werden.

Viele unserer Seehäfen können davon profitieren.

Die Voraussetzungen dafür sind denkbar gut: wir liegen im Zentrum der Windenergiebranche, denn die deutsche Küste weist eine besonders starke Bündelung auf.

Die deutsche Hafenwirtschaft steht daher bereit, mit ihrer maritimen Logistik einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der Offshore-Windenergie zu leisten.

Dabei setzen wir auf Kooperation mit allen Beteiligten, um partnerschaftliche Strukturen aufzubauen.

4.4 Ausbau der Umschlagkapazitäten und Hafenanbindungen

- Folie 12 -

Meine Damen und Herren,

vor dem Hintergrund dieser Entwicklungstendenzen der deutschen Seehäfen und des erfreulicherweise wieder deutlich zunehmenden Seegüterumschlags – die deutschen Seehäfen befinden sich nach Bewältigung der Krise wieder auf einem Wachstumspfad – müssen die Umschlagkapazitäten sowie die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz 2006 in Hamburg haben Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft vereinbart, bis 2012 5,1 Mrd. € in die Hafenanbindungen, 4,3 Mrd. € in die Hafeninfrastruktur und 3,2 Mrd. € in den Terminalausbau zu investieren, insgesamt somit 12,6 Mrd. €.

Die deutsche Hafenwirtschaft hat bis Ende 2010 bereits rund 2 Mrd. € in den Ausbau ihrer Kapazitäten investiert, um die prognostizierten Umschlagmengen zu realisieren.

Bei weiter steigendem Seegüterumschlag und der damit verbundenen Nachfrage nach Umschlag-, Industrie- und Logistikflächen wird effizientes Flächenmanagement zu einem entscheidenden Erfolgsfaktor.

Eine bedarfs- und marktgerechte Steuerung des Flächenangebotes im Hafen, insbesondere auch die Vorhaltung notwendiger Flächenreserven, ist daher dringend erforderlich.

Wesentliche Handlungsfelder einer erfolgreichen Flächenstrategie sind, je nach operativen Möglichkeiten, Umstrukturierungen im Hafen und Nutzung eines Flächenerweiterungsgebietes sowie flankierende Vorgehensweisen zur Planung, wie ein Flächenstrategieplan.

Dabei ist die bedarfsgerechte Flächenvorsorge für Umschlag- und Logistikkapazitäten von entscheidender Bedeutung, um die Wachstumschancen der Häfen zu nutzen.

4.5 Green Ports

- Folie 13 -

Ich möchte noch kurz darauf hinweisen, dass die Hafenentwicklung zunehmend auch in die Aktivitäten des Klima- und Umweltschutzes eingebettet ist.

Dabei handelt es sich um Maßnahmen wie z. B.

- die Reduzierung des Schwefelanteils in Schiffstreibstoffen seit 01.01.2010 auf 0,1% während der Liegezeit in den Seehäfen
- Möglichkeiten der Einführung von Landstromversorgung
- oder die kontrollierte Schiffsabfallentsorgung.

Seehäfen entwickeln sich damit zunehmend zu „green ports“, um ihren Beitrag zum Klima- und Umweltschutz zu leisten.

5. Zusammenfassung

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich abschließend meine Ausführungen wie folgt zusammenfassen:

Seehäfen sind Gewerbegebiete am seeschifftiefen Wasser.

Sie haben sich immer mehr zu logistischen Dienstleistungszentren entwickelt.

Hafenwettbewerb findet heute nicht mehr zwischen einzelnen Seehäfen, sondern zwischen logistischen Transportketten statt.

Um den neuen Anforderungen gerecht zu werden, setzen auch deutsche Hafenunternehmen zunehmend auf Kooperation.

Ziel der Unternehmen ist es, ihre Dienstleistungspalette nicht nur in die Tiefe, sondern auch an verschiedenen Standorten zu erweitern.

Deutsche Hafenunternehmen gehen daher sowohl auf horizontaler als auch auf vertikaler Ebene Kooperationen ein.

Ein neues Betätigungsfeld im Rahmen der Hafententwicklung ist die Offshore-Windpark-Logistik.

Mit ihrer maritimen Logistik kann die deutsche Hafenwirtschaft einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der Offshore-Windenergie leisten.

Die Hafententwicklung ist zunehmend auch in den Klima- und Umweltschutz eingebettet. Seehäfen entwickeln sich damit immer mehr zu „green ports“.

Damit die Seehäfen auch weiterhin ihre Funktionen erfüllen können, müssen auch künftig ausreichend Flächen am seeschifftiefen Wasser zur Verfügung gestellt werden.

Eine bedarfs- und marktgerechte Steuerung des Flächenangebotes im Hafen, insbesondere auch die Vorhaltung notwendiger Flächenreserven, ist daher ein entscheidender Erfolgsfaktor.

Nur so können Wachstumschancen unserer Seehäfen genutzt werden.

- Folie 14 -

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.