

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

20. November 2013
Hei/Ra I-126

Unterlage
zur
Leitung der ZDS-Pressekonferenz
am 20. November 2013, um 09.00 Uhr,
im Hafen-Klub Hamburg

1. Begrüßung

Vorstellung der Mitglieder des Präsidiums und der Geschäftsführung.

In meinen Ausführungen werde ich zunächst auf die Lage der deutschen Seehafenwirtschaft eingehen und mich dann mit einzelnen Themen wie

- Bundesverkehrswegeplan 2015
- Fortschreibung Nationales Hafenkonzept
- Fahrrinnenanpassungen und Nord-Ostsee-Kanal
- Offshore-Windparklogistik
- EU-Seehafenpolitik

befassen.

2. Aktuelle Lage der deutschen Seehafenwirtschaft

Die Auswirkungen der Wachstumsschwäche der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Europa und die geringen Zuwachsraten des weltweiten Handels haben auch den deutschen Seegüterumschlag erfasst.

Nachdem der Güterumschlag in unseren Seehäfen 2012 noch um gut 1% auf rund 300 Mio. t stieg, erwarten wir für 2013 einen leichten Rückgang des Gesamtumschlags um 1% auf 296 Mio. t.

Für 2014 zeichnet sich jedoch wieder ein Wachstum ab. Vor dem Hintergrund der erwarteten positiven Entwicklung gesamtwirtschaftlicher Leitdaten rechnen wir damit, dass der deutsche Seegüterumschlag im nächsten Jahr um etwa 2% auf 302 Mio. t steigen wird.

Der Seehafenwettbewerb wird sich jedoch weiter verschärfen, besonders durch die Ausweitung der Terminalkapazitäten beim Containerumschlag in der Nord-Range.

Zudem haben sich die Kosten für die Erbringung von Hafendienstleistungen kräftig erhöht. Dies gilt vor allem für die Energiekosten, die rasant steigen.

Mit dieser Entwicklung der deutschen Seehafenwirtschaft gehen jedoch auch strukturelle Veränderungen einher. Diese lassen sich z.B. im Umschlag von Automobilen, Forstprodukten, Montangütern und Früchten feststellen. Durch Verlagerung von Autoproduktionsstätten aus Fernost nach Osteuropa, Restrukturierung der Papierindustrie, Überkapazitäten bei Stahl und verändertes Konsumverhalten bei Bananen hat sich das Transportaufkommen verändert.

Zudem fällt das bisher florierende Herbstgeschäft bereits seit drei Jahren aus.

Diese Veränderungen erfordern auch auf der Arbeitnehmerseite Einsicht in Notwendigkeiten. Dabei geht es uns um den Erhalt qualifizierter Arbeitsplätze bei steigendem Rationalisierungsdruck. Wir müssen deshalb noch stärker qualifizieren und werden unsere Qualifizierungsoffensive weiter fortsetzen.

3. Seeverkehrsprognose 2030 und BVWP 2015

Die Aussichten für die weitere Entwicklung unserer Seehäfen sind jedoch gut. Die bisherigen Eckwerte der Hafenumschlagprognose 2030, die für den Bundesverkehrswegeplan 2015 erstellt wird, gehen davon aus, dass sich der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen in den nächsten 20 Jahren nahezu verdoppeln wird.

Schon heute stößt der Hinterlandverkehr unserer Seehäfen an seine Kapazitätsgrenzen. Der Ausbau der Seehafenanbindungen ist daher dringender denn je erforderlich, um die Wachstumschancen unserer Seehäfen zu nutzen.

Wir haben es begrüßt, dass in der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung nunmehr politischer Konsens besteht, die Mittel für den Erhalt, Ausbau und Neubau dauerhaft zu erhöhen. In der Infrastrukturpolitik wird seit vielen Jahren bei Straßen, Schienen und Wasserwegen auf Verschleiß gefahren. Es wurde zu wenig in die Zukunft investiert. Jetzt brauchen wir eine Investitionsagenda.

Immer wieder haben wir an die Politik appelliert, ihren Ankündigungen, die Verkehrsanbindungen der deutschen Seehäfen prioritär auszubauen, Taten folgen zu lassen und die erforderlichen Mittel hierfür bereitzustellen.

Von der neuen Bundesregierung erwarten wir, dass sie beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einen Schwerpunkt auf die Seehafenanbindungen setzt.

Diese Projekte müssen im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 gesondert ausgewiesen und als „Vordringlicher Bedarf Plus“ aufgenommen werden.

Um die Projekte schneller zu realisieren, ist es erforderlich, die Planungsverfahren zu verkürzen. Bei vergleichbaren Projekten in EU-Nachbarstaaten ist dies möglich. Auch wir müssen dies erreichen, um unsere Standortvorteile und Wettbewerbsfähigkeit nicht zu verlieren.

4. Fortschreibung Nationales Hafenkonzert

Wir begrüßen, dass das Nationale Hafenkonzert in der neuen Legislaturperiode fortgeschrieben werden soll, um es zu aktualisieren und geänderten Verhältnissen anzupassen.

Dabei setzen wir darauf, dass das fortgeschriebene Hafenkonzert mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 besser verzahnt und mit Finanzierungsplänen hinterlegt wird.

Die Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzerts muss auch weiterhin von dem Leitbild und der Zielvorstellung ausgehen, den Hafenstandort Deutschland zu stärken.

5. Fahrrinnenanpassungen der Außen- und Unterelbe sowie Außen- und Unterweser

Nach 10 Jahren Planungszeit ist es noch immer nicht gelungen, Klarheit über den Beginn der Baumaßnahmen zur Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterelbe sowie der Außen- und Unterweser zu schaffen.

Für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist ihre seewärtige Erreichbarkeit von entscheidender Bedeutung. Angesichts der Schiffsgrößenentwicklung sind Fahrrinnenanpassungen unverzichtbar, um die Erreichbarkeit dieser Seehäfen für größere Schiffe sicherzustellen.

Bei den anstehenden Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zu den Fahrrinnenanpassung der Elbe und Weser steht damit viel auf dem Spiel - letztlich geht es um die Entwicklungschancen des Seehafenstandortes Deutschland.

6. Nord-Ostsee-Kanal

Auch die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals ist für den Seehafenstandort Deutschland von außerordentlicher Bedeutung. Wir erwarten, dass die neue Bundesregierung hierfür einen Zeit- und Maßnahmenplan mit voraussichtlichem Investitionsmittelbedarf vorlegt, der bereits auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz 2013 zugesagt wurde.

7. Offshore-Windparklogistik

Die deutschen Seehäfen spielen beim Ausbau der Offshore-Windenergie eine wichtige Rolle und leisten ihren Beitrag zu einer erfolgreichen Energiewende.

Uns ist bewusst, dass der bedarfsgerechte Neubau, Ausbau und die Ertüchtigung der Hafeninfrastuktur für die Offshore-Windenergie von den energiepolitischen Zielen der neuen Bundesregierung abhängig sind.

Die alte Bundesregierung hatte uns zugesagt, ein gemeinsames Gesprächsforum mit den zuständigen Bundesministerien, norddeutschen Ländern und der Seehafenwirtschaft einzurichten, um Möglichkeiten des Bundes zur Unterstützung der Häfen bei der Finanzierung der Hafeninfrastuktur zum Ausbau der Offshore-Windenergie zu suchen. Dabei geht es um die Finanzierung für die durch die Energiewende verursachten offshore-spezifischen Mehrkosten der Hafeninfrastuktur. Wir erwarten von der neuen Bundesregierung, dass die Zusagen der alten Regierung zeitnah eingelöst werden.

8. Europäische Seehafenpolitik

In der europäischen Seehafenpolitik zeichnen sich wichtige Weichenstellungen ab.

Seit über 10 Jahren versuchen wir der EU-Kommission deutlich zu machen, dass kein Bedarf besteht, den Marktzugang für Umschlagdienste in den Seehäfen zu regeln.

Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis erfordern im Umschlagbereich keine neuen Regelungen.

Außerdem haben wir darauf hingewiesen, dass bestehende arbeitsrechtliche Regelungen für die Häfen erhalten bleiben müssen.

Unsere Positionen hat sich die EU-Kommission nunmehr zu eigen gemacht.

Der Hafenverordnungsvorschlag, den die Kommission Ende Mai vorgelegt hat, sieht vor, Umschlag- und Fahrgastdienste von den vorgesehenen Marktzugangsregelungen auszunehmen.

Zudem soll der Verordnungsvorschlag die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten nicht berühren. Angesichts der Einsetzung eines Ausschusses für den Sozialen Dialog im Hafensektor hat die EU-Kommission keine arbeitsrechtlichen Regelungen für Häfen vorgeschlagen.

Wir haben den Hafenverordnungsvorschlag daher begrüßt.

Auch im Richtlinienvorschlag über die Konzessionsvergabe hat die EU-Kommission unser Anliegen berücksichtigt. Sie stellt hierin erstmals fest, dass reine Miet- und Pachtverträge keine Konzessionen sind.

Der Richtlinienvorschlag bezieht den Hafenbereich ein, nimmt reine Miet- und Pachtverträge von seinem Anwendungsbereich jedoch aus.

Wir hatten uns dafür eingesetzt, Miet- und Pachtverträge im Richtlinienvorschlag eindeutig von Konzessionen abzugrenzen. In der Richtlinie, die voraussichtlich Ende des Jahres vom Rat und Europäischen Parlament verabschiedet wird, wird klargestellt, dass reine Miet- und Pachtverträge keine Konzessionen im Sinne der Richtlinie sind.

Mit den beiden Vorschlägen für eine Hafenverordnung und Konzessionsrichtlinie werden somit wichtige Richtungsentscheidungen in der europäischen Seehafenpolitik getroffen. Dabei werden unsere Anliegen berücksichtigt.