

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

14. November 2012
Hei/Ra/I-126

**Begrüßungsworte
für die Abendveranstaltung
am 14. November 2012**

Anrede,

zu unserer Abendveranstaltung aus Anlass unserer morgigen Mitgliederversammlung möchte ich Sie im Namen des Präsidiums des ZDS recht herzlich begrüßen.

Besonders begrüße ich unseren diesjährigen Gastredner, Herrn Senator a.D. Jörg Kuhbier, der in seiner Eigenschaft als Vorstandsvorsitzender der Stiftung Offshore Windenergie nach der Vorspeise zu uns sprechen wird.

Meine Damen und Herren, die deutsche Seehafenwirtschaft konnte auch in einem schwierigen Jahr 2012 ihre Aktivitäten weiter ausbauen und ihren Gesamtumschlag steigern.

Staatsschulden- und Bankenkrise in der Europäischen Währungsunion sowie eine Abkühlung des Handels, z.B. mit Fernost haben das Wachstumstempo unserer Seehäfen allerdings deutlich verlangsamt.

Nachdem der Umschlag im ersten Halbjahr 2012 noch um rund 5% auf 152 Mio. t stieg, rechnen wir nun für das gesamte Jahr 2012 lediglich mit einem Zuwachs um etwa 3% auf 304 Mio. t.

Auch diese Zahl ist aus heutiger Sicht noch mit Vorsicht zu nennen, da die verbleibenden Wochen eine deutliche Abkühlung erwarten lassen.

Erfreulicherweise zog der Hinterlandverkehr unserer Häfen jedoch weiter kräftig an.

Bereits in den vergangenen Jahren stieß die Schienen- und Straßeninfrastruktur jedoch an ihre Kapazitätsgrenze.

Der Ausbau der Hafenanbindungen, meine Damen und Herren, wird daher immer dringender.

Auch die Seeverkehrsprognose 2030, an der für den neuen Bundesverkehrswegeplan derzeit gearbeitet wird, dürfte weiterhin ein klares Wachstum in den deutschen Seehäfen mit einer dynamischen Entwicklung im Hinterlandverkehr vorhersagen.

Die Jahre deutlichen, zweistelligen Wachstums dürften dagegen zunächst vorüber sein.

Der beste Weg, meine Damen und Herren, Zukunft vorherzusagen, ist jedoch, sie aktiv zu gestalten.

Nur wenn die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen endlich bedarfsgerecht ausgebaut werden, können wir am Ende unsere Wachstumschancen nutzen.

Am politischen Willen, diese Maßnahmen zu realisieren, fehlt es zumindest bei CDU, SPD und FDP nicht.

Koalitionsvertrag, Nationales Hafenkonzept und Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sehen die Realisierung dieser Maßnahmen vor.

Es fehlt jedoch an den notwendigen finanziellen Mitteln und insbesondere an der Verlässlichkeit in der Umsetzung bereits planfestgestellter Projekte.

Seit vielen Jahren sind die Verkehrswege in Deutschland dramatisch unterfinanziert.

Meine Damen und Herren, die Investitionsquote im Bundeshaushalt ist in den letzten 15 Jahren von 13 auf nur noch 9% gesunken.

Unser Land zehrt daher Jahr für Jahr von seiner Substanz.

Mit Ausnahme der Jahre 2009 und 2010 hat der Bund weniger als 10 Mrd. € jährlich in die Verkehrswege investiert.

Der Bedarf liegt bei 14 Mrd. € pro Jahr. Es fehlen also 4 Mrd. € jährlich.

Um so erfreulich es ist, dass die Koalitionsspitzen am vorletzten Wochenende im Zuge ihres Koalitionsbasars einmalig 750 Mio. Euro zusätzlich für den Verkehrsetat 2013 genehmigt haben – dies löst das Problem jedoch keinesfalls.

Alleine die Kosten für die Anbindung der Fehmarn-Belt-Querung auf deutscher Seite, die laut Staatsvertrag mit Dänemark zu tragen sind, haben sich in den Kostenschätzungen schleichend von 800 Mio. auf inzwischen 1,7 Mrd. Euro nach oben entwickelt.

Es ist daher unverantwortlich, meine Damen und Herren, einen der bedeutendsten Standortfaktoren – die Infrastruktur - weiterhin auf Verschleiß zu fahren.

Je mehr Zeit verstreicht, desto teurer wird es.

Um auch künftig als Industrie- und Dienstleistungsstandort erfolgreich sein zu können, muss Deutschland endlich mehr in die Verkehrswege investieren.

Meine Damen und Herren, diese Zukunftsinvestitionen stehen übrigens nicht im Widerspruch zur Konsolidierung des Staatshaushaltes. Im Gegenteil: Nachhaltig konsolidieren bedeutet auch, in die Grundlage für künftiges Wachstum zu investieren. Denn nur so kann das Industrieland Deutschland wirtschaftlich stark und seine Seehäfen wettbewerbsfähig bleiben.

Es muss jedoch nicht nur mehr in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden. Die Mittel müssen auch effizienter eingesetzt werden – also z.B. nicht nach Länderquoten und nach Wahlkreisbegünstigung. Und es muss ein neuer gesellschaftlicher Konsens über die Bedeutung des Verkehrsnetzes gefunden werden.

Bei Planung und Bau bedeutender Verkehrsprojekte kommt es heute immer wieder zu Auseinandersetzungen und Konflikten.

Das Planungsrecht in Deutschland enthält bereits heute eine Reihe gesetzlicher Regelungen zur Bürgerbeteiligung.

Mit einem „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“ will das Bundesverkehrsministerium einen neuen „Werkzeugkasten“ mit praxisorientierten und kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen für eine bessere Bürgerbeteiligung zur Verfügung stellen.

Außerdem befindet sich ein Gesetzentwurf zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren im Gesetzgebungsverfahren.

Ziel ist es, durch die Einführung einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung die Planung von Vorhaben zu optimieren, Transparenz zu schaffen und damit die Akzeptanz von Genehmigungs- und Planfeststellungsentscheidungen zu fördern.

Damit soll die Beteiligungskultur weiter entwickelt werden.

Bürgerbeteiligung bedeutet jedoch meiner Meinung nach nicht, Einfluss auf die Steuerung von Warenströmen zu nehmen und damit Wirtschaftspolitik zu betreiben.

Der Bundesgesetzgeber hat den Umweltverbänden ein Klagerecht bei bestimmten Planverfahren eingeräumt.

Dabei muss es jedoch um die Einhaltung des Umweltrechts gehen und nicht darum, Verkehrslenkungen zu betreiben und z.B. Reedern vorzuschreiben, welche Seehäfen ihre Schiffe anzulaufen haben.

Mit den Eilanträgen gegen Planfeststellungsbeschlüsse der Fahrrinnenanpassungen von Weser und Elbe wird das hohe Gut der Planungs- und Rechtssicherheit in Deutschland bei der Verkehrsinfrastruktur nachdrücklich in Frage gestellt.

Wenn die Verlässlichkeit bei planfestgestellten Projekten in Deutschland nicht mehr gegeben ist, hat dies äußerst negative Auswirkungen auf unsere Hafenkunden und die Logistikwirtschaft insgesamt.

Außerdem treiben Verzögerungen wie im Fall der Weser- und Elbvertiefung die Kosten für die Verkehrsinfrastruktur noch weiter in die Höhe. Das kann sich Deutschland angesichts knapper öffentlicher Mittel für Verkehrswege nicht leisten.

Gute Verkehrswege sind für Wachstum und Wohlstand unverzichtbar. Es kommt daher darauf an, Anliegen der Bürger und Erfordernisse der Infrastruktur in Einklang zu bringen – sicher keine einfache Aufgabe!

Der ZDS wird sich an der Diskussion weiter intensiv beteiligen und deutlich machen, dass der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen unverzichtbar ist.

Sie müssen endlich zügig zur Baureife gebracht werden, auch um von hoffentlich zusätzlichen Finanzmitteln für die Verkehrsinfrastruktur profitieren zu können.

Nur so können die Wachstumschancen der deutschen Seehäfen im Interesse von Arbeitsplätzen, Wertschöpfung und Wohlstand genutzt werden.

Vielen Dank, meine Damen und Herren.