

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

17. November 2009

Hei/St/I-126

**Abendveranstaltung des ZDS
am 17. November 2009
an Bord der „Rickmer Rickmers“
aus Anlass des 75-jährigen Bestehens
des ZDS**

**Rede von Detthold Aden,
Präsident des ZDS**

Anreden,

zu unserer Abendveranstaltung aus Anlass des 75-jährigen Bestehens des ZDS möchte ich Sie an Bord der Rickmer Rickmers recht herzlich begrüßen.

75 Jahre ZDS umfasst einen Zeitraum deutscher Wirtschaftsgeschichte, der von der Vorkriegszeit bis in die Gegenwart reicht.

Mit der zunehmenden europäischen Integration bezieht sich unsere Verbandsarbeit auch auf die hafenpolitischen Entwicklungen in der Europäischen Union.

Der ZDS wurde am 20. Dezember 1934 in Hamburg gegründet.

Bis zu diesem Zeitpunkt existierten von Emden bis Königsberg zahlreiche lokale Zusammenschlüsse von Seehafenbetrieben.

Im Jahre 1935 erlosch der Name des Zentralverbandes.

Im Zuge der Gleichschaltung der Wirtschaft wurden die deutschen Seehafenbetriebe als Fachgruppe in der Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt geführt.

Nach dem Krieg wurden zuerst wieder auf örtlicher Ebene Hafenverbände gegründet.

Die Versammlung zur Wiedergründung des ZDS fand am 21. Mai 1947 in Hamburg statt.

Nach der Wende wurde der 1990 gegründete Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern Mitglied im ZDS.

Der ZDS vertritt damit heute die deutschen Seehafenbetriebe von Emden bis Ückermünde.

Meine Damen und Herren,

75 Jahre ZDS sind ein klares Zeichen für viel Erfahrung in der Vertretung der Interessen unserer Mitglieder.

Wir können mit Selbstbewusstsein und Zufriedenheit auf eine erfolgreiche Arbeit unseres Verbandes zurückblicken.

Lassen Sie mich 3 Beispiele nennen:

1. Ende der achtziger Jahre konnten wir die Aufhebung der Tarifbildung im Seehafenhinterlandverkehr erreichen.

Mit der damaligen Einführung von Sonderabmachungen für die deutschen Seehäfen nach § 22 a Güterkraftverkehrsgesetz wurden die jahrzehntelangen Nachteile im Hinterlandverkehr vor allem gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen beseitigt.

Nach dem Motto „blau gleich grün“ wurde der nationale Seehafenhinterlandverkehr dem grenzüberschreitenden Verkehr in der Preisbildung gleichgestellt.

Der ZDS war damit die Speerspitze bei der Aufhebung der Güterverkehrstarife in Deutschland, die Anfang der neunziger Jahre in Kraft trat.

2. Anfang 2000 konnten wir das Port Package I und später auch das Port Package II der EU-Kommission verhindern.

Die Richtlinienvorschläge hätten das effiziente deutsche Hafensystem erheblich beeinträchtigt.

3. 2008 konnten wir die Ermäßigung der Mineralölsteuer beim deutschen Seehafenumschlag von bisher 47 Cent/Liter auf 6,1 Cent/Liter erreichen, die zu Kostenentlastungen für die Hafenwirtschaft von rund 25 Mio. € im Jahr führt.

Dies sind nur einige Beispiele erfolgreicher Verbandsarbeit, die besonders herauszuheben sind.

Der ZDS hat mit dazu beigetragen, dass sich die deutschen Seehäfen zu leistungsfähigen Drehscheiben internationaler Transportketten entwickelt haben.

In wechselhaften ökonomischen Umfeldern hat der ZDS die Interessen der deutschen Hafenwirtschaft erfolgreich wahrgenommen.

Unser Dank gilt den Mitgliedern und Funktionären, die sich in all den Jahren mit großem Engagement für die gemeinsame Sache eingesetzt haben.

Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist eine starke Interessenvertretung von großer Bedeutung.

Der ZDS wird auch weiterhin seine Mitglieder tatkräftig unterstützen, die künftigen Herausforderungen zu bewältigen und die Wettbewerbsfähigkeit des Seehafenstandortes Deutschland zu stärken.

Für die nächsten 25 Jahre wünsche ich dem ZDS weiter viel Erfolg.

Meine Damen und Herren,

wir befinden uns zurzeit in der tiefsten Wirtschaftskrise nach dem Krieg.

Für das Fehlverhalten auf den Finanzmärkten zahlen wir einen hohen Preis.

Falsche Anreizsysteme waren die Ursache der Krise, die dazu führten, dass Boni in unglaublichen Größenordnungen gezahlt wurden.

Eine derartige Krise darf sich nicht wiederholen.

Die gesamte Wirtschaft darf nicht nochmals aufs Spiel gesetzt werden.

Wir brauchen daher ein solides Finanzsystem, das ein gesundes Wachstum der Weltwirtschaft erlaubt.

Dabei müssen Banken weniger krisenanfällig werden.

Aufgabe der globalen Politik ist es, hierfür zügig die notwendigen Rahmenbedingungen und neue Aufsichtsstrukturen zu schaffen.

Meine Damen und Herren,

die deutschen Seehäfen haben nach einem Jahrzehnt stetigen Wachstums 2008 mit einem Gesamtumschlag von 318 Mio. t nochmals ein Rekordergebnis erzielt.

Diese Entwicklung ist durch die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise abrupt unterbrochen worden.

Schifffahrt und Häfen hatten zuvor von der Globalisierung am stärksten profitiert.

Jetzt leiden sie unter dem Rückgang der Auslandsnachfrage und des Welt Handels.

Wir mussten in unseren Unternehmen die Planungshorizonte verkürzen und umfangreiche Sparmaßnahmen einleiten, um die Kosten der Mengenentwicklung anzupassen.

Die Krise traf uns mitten in der Expansion.

Dennoch setzen wir unsere Ausbaumaßnahmen, wenn auch zum Teil zeitlich etwas gestreckt, planmäßig fort.

Angesichts des Personalüberhangs haben viele unserer Unternehmen Kurzarbeit angemeldet.

Jetzt sind weitere Maßnahmen erforderlich.

Unseren Tarifpartner ver.di haben wir aufgefordert, mit uns einen Krisenbewältigungstarifvertrag abzuschließen, mit Öffnungen für örtliche und betriebliche Regelungen.

Zwischenzeitlich hat sich das konjunkturelle Umfeld etwas entspannt.

Bereits im 2. Quartal 2009 wuchs die deutsche Wirtschaft wieder um 0,4 Prozent und im 3. Quartal um 0,7 Prozent.

Verantwortlich für die Erholung sind die staatlichen Konjunkturpakete im In- und Ausland sowie die gestiegene Nachfrage aus dem Ausland nach deutschen Industrieprodukten.

Die deutsche Wirtschaft bewegt sich damit langsam aus der Krise.

Die Talsohle ist durchschritten, aber der Weg aus der Krise ist mühsam – und er wird dauern.

Die deutsche Wirtschaft wird in diesem Jahr voraussichtlich um 5 Prozent schrumpfen, ursprünglich war von 6 Prozent minus ausgegangen worden.

Deutlich stärker als das wertmäßige Bruttoinlandsprodukt geht der Seegüterumschlag zurück.

Für 2009 rechnen wir mit einem Rückgang des Gesamtumschlags um etwa 16 Prozent auf 265 Millionen Tonnen.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Wachstumspfad unserer Seehäfen dauerhaft beeinträchtigt wird.

2010 gehen wir bereits wieder von einem Anstieg des Gesamtaufkommens um etwa 3 Prozent auf 272 Millionen Tonnen aus.

Die deutschen Seehäfen bleiben wichtige Drehscheiben im Welthandel.

Die fundamentalen Voraussetzungen für die weitere Zunahme des Seeverkehrs werden sich nicht ändern.

Die Globalisierung mit ihrer weltweiten Arbeitsteilung setzt sich fort – zurzeit eben nur mit gebremstem Tempo.

In einer Welt, auf der in 50 Jahren voraussichtlich über 10 Mrd. Menschen leben werden, gibt es keine Alternative zur globalen Arbeitsteilung.

Sie wird dafür sorgen, dass Transport- und Logistikdienstleister langfristig alle Hände voll zu tun haben werden.

Dabei werden sich die Wege der internationalen Warenströme strukturell nicht ändern. Auch weiterhin werden gut 95 Prozent des interkontinentalen Handels über See befördert.

Die derzeitige Wachstumspause muss daher planerisch und finanzpolitisch genutzt werden, die Seehafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen.

Deutschland ist die Logistikkreuzung Europas. Wenn wir diese Position halten wollen, brauchen wir leistungsfähige Hinterlandverbindungen, die dem künftigen Bedarf gerecht werden.

Keine Volkswirtschaft kann sich verstopfte Zugänge zu den Highways der Globalisierung leisten.

Wir haben es daher begrüßt, dass die neue Bundesregierung im Koalitionsvertrag festgeschrieben hat, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch die zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten und durch den gezielten Ausbau der Hinterlandverbindungen sicherzustellen.

Mit der so genannten Ahrensburger Liste der norddeutschen Küstenländer liegen 19 prioritäre Projekte zum Ausbau der Seehafenanbindungen vor.

Wir erwarten, dass diese Projekte mit gemeinsamer Unterstützung der Küstenländer zügig umgesetzt werden.

Zusammen mit neun weiteren Verbänden haben wir die Bundesregierung gebeten, einen Infrastrukturbericht Verkehr über den Zustand, die Nutzbarkeit und die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege in Deutschland vorzulegen.

Wir versprechen uns hiervon eine weitere Stärkung unseres Anliegens, Engpässe im Hinterlandverkehr zu beseitigen.

Im Koalitionsvertrag haben wir die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts vermisst.

Das Bundeskabinett hat das Nationale Hafenkonzept am 17. Juni 2009 beschlossen.

Danach wird dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen aufgrund der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Häfen Vorrang vor weniger rentablen Projekten eingeräumt.

Wir hoffen, dass die neue Bundesregierung an Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts festhalten und diese zügig umsetzen wird.

Das Nationale Hafenkonzept ist eine Maßnahme des Masterplans Güterverkehr und Logistik.

Nach dem Koalitionsvertrag soll die Förderung des Logistikstandortes Deutschland durch die Umsetzung von gemeinsam mit dem Gewerbe ausgewählten Maßnahmen aus dem Masterplan erreicht werden.

Der ZDS wird sich daran gern beteiligen.

Das Nationale Hafenkonzept sieht auch die verstärkte Vernetzung von See- und Binnenhäfen vor.

Der ZDS hat zusammen mit dem Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die das Potenzial für eine noch stärkere Vernetzung am Beispiel von Container- und Automobillogistik ausloten soll.

Angesichts der aktuellen Lage ist es von besonderer Bedeutung, die Anlaufkosten der deutschen Seehäfen wettbewerbsfähig zu gestalten, um Abwanderungen von Verkehren in ausländische Wettbewerbshäfen zu vermeiden.

Dabei sind Kostenentlastungen für die Seeschifffahrt bei den Lotsabgaben und Lotsgeldern sowie bei den Hafenkosten und Passagegebühren des Nord-Ostsee-Kanals erforderlich.

Die Anfang des Jahres erfolgten Gebührenerhöhungen in diesen Bereichen haben dazu beigetragen, dass Feeder-Verkehre abgewandert sind.

Wir hoffen, dass der vom Hamburger Wirtschaftssenator Gedaschko mit allen Beteiligten eingerichtete Runden Tisch zu Lösungen führen wird.

Dabei erwarten wir von der neuen Bundesregierung, dass sie sich mit gezielten Maßnahmen für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen einsetzen wird.

Wir haben es begrüßt, dass die Koalition die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Deutschland stärken und die Nationalen Maritimen Konferenzen fortsetzen wird.

Dabei hoffen wir auch auf die Bestellung eines Maritimen Koordinators.

Meine Damen und Herren,

die deutsche Hafenwirtschaft steht vor erheblichen Herausforderungen, um die Krise zu bewältigen.

Dabei müssen wir die Krise als Chance nutzen, unsere Stärken weiter auszubauen und Infrastrukturdefizite bei den Seehafenanbindungen zu beseitigen.

Dabei setzen wir weiterhin auf die Unterstützung der Bundesregierung.

Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit der neuen Regierung und werden mit Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer und seinen Staatssekretären

so schnell wie möglich den Dialog in hafenpolitischen Angelegenheiten aufnehmen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!