

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. Mai 2009

Hei/St

„Zur Lage der deutschen Seehäfen“

Redemanuskript von Klaus Heitmann, ZDS

Bremer Hafenseniorenkreis

28. Mai 2009

Sehr verehrte Damen und Herren,

EINLEITUNG

gern habe ich es übernommen, in diesem Kreis über die Lage der deutschen Seehäfen zu sprechen.

Dabei möchte ich jedoch nicht nur auf die Auswirkungen der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise eingehen, sondern auch Perspektiven aufzeigen, wie wir gestärkt aus der Krise hervorgehen können.

Außerdem möchte ich auf aktuelle Entwicklungen in der deutschen Hafenpolitik und ihre strategische Ausrichtung eingehen.

Abschließend werde ich meine Ausführungen kurz zusammenfassen und unsere Erwartungen an die neue Bundesregierung deutlich machen.

AKTUELLE LAGE

Die deutschen Seehäfen haben von der Globalisierung profitiert.

2008 haben sie nochmals mit einem Gesamtumschlag von 320 Mio. t ein neues Rekordergebnis erzielt.

Inzwischen spüren sie deutlich den Rückgang der Auslandsnachfrage und des Welthandels.

Reeder haben Schiffe aus dem Verkehr genommen und einzelne Liniendienste, die deutsche Seehäfen bedienten, vorübergehend eingestellt.

Rund 500 Schiffe liegen zur Zeit weltweit auf. Das sind rund 10% der Welttonnage.

In den deutschen Seehäfen macht sich diese Entwicklung in den einzelnen Güterarten unterschiedlich bemerkbar.

Besonders stark ist der Automobilumschlag betroffen, der sich im 1. Quartal 2009 fast halbiert hat.

Auch im Containerumschlag und dem Ro/Ro- und Fährverkehr gibt es im 1. Quartal 2009 kräftige Rückgänge.

Vom Wachstumsrückgang des Seegüterverkehrs sind die Häfen weltweit betroffen.

Auch unsere ausländischen Wettbewerbshäfen leiden unter dem Umschlagrückgang.

Die deutschen Seehäfen haben in der jetzigen Situation daher keine Marktanteile verloren.

Die Unternehmen müssen jedoch ihre Kosten der Mengenentwicklung anpassen.

Oberstes Ziel ist es, die Beschäftigung zu sichern und betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden.

Dies gilt auch für Personaldienstleister, die als Gesamthafenbetriebe die Aufgabe haben, Beschäftigungsspitzen in den Seehäfen abzudecken. Sie sind derzeit aufgrund deutlich reduzierter Personalanforderungen besonders betroffen.

Terminalbetreiber in den deutschen Seehäfen haben auf diese Beschäftigungsentwicklung bisher mit dem Abbau von Überstunden und Zeitkonten reagiert.

In einzelnen Unternehmen wird Kurzarbeit jedoch nicht zu vermeiden sein. Sie sollte möglichst zur Umsetzung einer Qualifizierungsstrategie genutzt werden.

Wie sich der Umschlag in den nächsten Monaten entwickeln wird, ist zurzeit nicht absehbar.

Weder die vorliegenden Wirtschaftsprognosen noch die Aussagen der Akteure im Markt sind eindeutig.

Die Unternehmen fahren daher auf Sicht.

Fest steht nur, dass sich das Wachstum verlangsamen wird.

WACHSTUMSPAUSE ZUM AUSBAU DER SEEHAFENANBINDUNGEN NUTZEN

Dies bedeutet allerdings nicht, dass der Wachstumspfad unserer Seehäfen nachhaltig beeinträchtigt wird.

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

Die Globalisierung mit ihrer weltweiten Arbeitsteilung wird sich fortsetzen.

Die Wege der internationalen Warenströme werden sich strukturell nicht ändern. Auch weiterhin werden 90% des Welthandels über See befördert.

Die Seehäfen bleiben daher wichtige Drehscheiben im Welthandel.

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

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

Nach der Seeverkehrsprognose 2025, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde, wird der Seegüterumschlag in den deutschen Seehäfen bis 2025 gegenüber 2004 um das Zweieinhalbfache auf rund 760 Mio. t wachsen. Dabei wird sich der Containerumschlag auf 45,3 Mio. TEU mehr als vervierfachen und sich der Fähr- und Ro/Roverkehr in den deutschen Ostseehäfen auf 71,7 Mio. t fast verdreifachen.

HAFENPOLITIK ALS INSTITUTIONALISIERTER DIALOG

Wir konnten erreichen, dass eine breite politische Unterstützung besteht, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen auszubauen.

Hafenpolitik findet heute nicht mehr über Gesetzes- und Verordnungsänderungen statt, sondern im Rahmen eines institutionalisierten Dialogs mit allen Beteiligten.

Die drei wichtigsten Plattformen sind dabei

- die Nationale Maritime Konferenz,
- der Masterplan Güterverkehr und Logistik
- und das Nationale Hafenkonzept.

Lassen Sie mich auf diese drei Instrumente im Einzelnen näher eingehen.

NATIONALE MARITIME KONFERENZ

Ende März fand in Rostock die 6. Nationale Maritime Konferenz statt.

Im Abschlussbericht des Hafenworkshops wurde insbesondere festgelegt, die im Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes enthaltenen Maßnahmen zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutscher Seehäfen wie vorgesehen umzusetzen.

Außerdem prüft der Bund, wie die am 29. September 2008 durch die Verkehrsminister der Küstenländer verabschiedete Liste mit wichtigen norddeutschen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen beschleunigt umgesetzt werden kann.

MASTERPLAN GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

Mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung liegt seit rund einem Jahr erstmals ein Gesamtkonzept zur Weiterentwicklung des Logistikstandortes Deutschland vor.

Wir haben uns an seiner Erarbeitung beteiligt und unser Präsident, Detthold Aden, hat als Partner der Mobilitätsoffensive von Bundesverkehrsminister Tiefensee die Arbeiten begleitet.

Nach dem Masterplan ist es angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums und der knappen Haushaltsmittel das vordringlichste Ziel der Bundesregierung, die Effizienz unseres Verkehrssystems zu erhöhen und die vorhandenen Kapazitäten bestmöglich auszuschöpfen.

Dabei misst die Bundesregierung im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts den Seehäfen als zentrale Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern große Bedeutung bei.

Nach dem Masterplan sollen vorrangig diejenigen Verkehrswege und Verkehrsknoten ausgebaut werden, auf denen bereits heute Kapazitätsengpässe bestehen.

Im Masterplan werden in diesem Zusammenhang ausdrücklich Hafenhinterlandanbindungen erwähnt.

Der Masterplan enthält daher eine Reihe von Maßnahmen zur Stärkung des Seehafenhinterlandverkehrs, wie der verstärkte Ausbau von Verkehrsachsen und Verkehrsknoten sowie die Förderung des Kombinierten Verkehrs.

Wir begrüßen, dass dem prognostizierten Umschlagwachstum in den deutschen Seehäfen im Masterplan damit Rechnung getragen wird.

NATIONALES HAFENKONZEPT

Der Masterplan sieht außerdem vor, ein Nationales Hafenkonzept vorzulegen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Deutschland zu erhöhen und die Anbindungen dieser Verkehrsdrehscheiben an das überregionale Verkehrsnetz zu verbessern.

Im Masterplan wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindungen mit den Wirtschaftszentren Deutschlands zu den zentralen Feldern der deutschen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft gehören.

Inzwischen hat das Bundesverkehrsministerium den Entwurf eines Nationalen Hafenkonzpts vorgelegt, der von uns grundsätzlich begrüßt wird.

Zu einzelnen Maßnahmenvorschlägen besteht allerdings noch Diskussionsbedarf.

1. Wir begrüßen, dass der Bund nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses unverzüglich mit den entsprechenden Baumaßnahmen zu den Fahrrinnenanpassungen beginnen wird.

Damit sind die Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten auch finanziell abgesichert.

Bei den Hinterlandprojekten fehlt im Entwurf des Hafenkonzpts allerdings eine derart klare Aussage.

Auch diese Projekte sollten in den Planungen für den Bundeshaushalt abgesichert werden. Im Hafenkonzpt sollte klargestellt werden, dass der Bund auch bei diesen Projekten nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses unverzüglich mit den Bauarbeiten beginnen wird.

Außerdem sollte der Bund auch regionale Schieneninfrastruktur im Seehafenhinterlandverkehr, d. h. die Infrastruktur nicht-bundeseigener Eisenbahnen, fördern.

Die vorgesehene verstärkte Mobilisierung privaten Kapitals für die infrastrukturelle Anbindung der Seehäfen darf nicht dazu führen, dass sich der Bund aus seiner Verantwortung für die Anbindung der Seehäfen zurückzieht.

2. Bei der im europäischen Kontext vorgesehenen Prüfung des Bundes, grenzüberschreitende Verkehre zu optimieren, dürfen Transitverkehre über deutsche Seehäfen nicht zur Disposition gestellt werden.

Die deutschen Seehäfen sind bedeutende Schnittstellen des internationalen Güterverkehrs. Bei der Abwicklung dieser Transitverkehre findet er-

hebliche Wertschöpfung in deutschen Seehäfen sowie im Zu- und Ablaufverkehr auf der Schiene statt.

3. Die vorgeschlagene Maßnahme, wonach der Bund erwartet, dass die Länder und die Hafenwirtschaft prüfen, inwieweit privatwirtschaftlich organisierte und finanzierte Errichtung von Hafeninfrastrukturen auch unter Wettbewerbsgesichtspunkten durchführbar sind, sollte gestrichen werden.

Für die Errichtung der Hafeninfrastruktur sind die Küstenländer zuständig. Diese Aufgabe ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Auch in unseren ausländischen Wettbewerbshäfen ist die Errichtung der Hafeninfrastruktur eine öffentliche Aufgabe. Von diesem Grundsatz sollte daher nicht einseitig abgewichen werden. Erhebliche Wettbewerbsnachteile wären die Folge.

4. Auch bei einer strategischen Ausrichtung der Hafenpolitik des Bundes sollte der Ausbau der Seehafenanbindungen weiterhin projektbezogen erfolgen.

Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft haben die prioritären Ausbauprojekte weitgehend abgestimmt. Die vorgeschlagene Maßnahme, dass der Bund in Kooperation mit den Ländern Teilraumordnungsplänen mit länderübergreifenden Standortkonzepten für Seehäfen aufstellen wird, ist daher zumindest für absehbare Zeit nicht erforderlich.

Im Nationalen Hafenkonzept sollte daher klargestellt werden, dass der Bund keine Teilraumordnungspläne für die Seehäfen aufstellen wird.

5. Die vorgeschlagene Maßnahme, wonach der Bund beabsichtigte Übernahmen von Hafeneinrichtungen durch Investoren aus Ländern außerhalb der EU unter nationalen Sicherheitsinteressen prüfen wird, wird von uns nachdrücklich begrüßt, um gegebenenfalls einen Ausverkauf der deutschen Hafenwirtschaft zu vermeiden.

6. Wir begrüßen auch, dass der Bund die gemeinsame Vermarktungsinitiative der deutschen Seehäfen im Ausland durch deren Einbeziehung in die Aktivitäten des Logistics Council Germany unterstützt.

Vom LCG erwarten wir, dass die bisherigen Zusagen des Bundesverkehrsministeriums gegenüber dem Marketing-Forum „Seaports of Germany“ eingehalten werden.

7. Zur vorgeschlagenen verstärkten Kooperation zwischen See- und Binnenhäfen haben wir mit dem BÖB bereits eine Arbeitsgruppe zur besseren Vernetzung von See- und Binnenhäfen gegründet.

Das Nationale Hafenkonzept findet somit unsere Unterstützung. Wir erwarten uns hiervon eine weitere Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.

Das Nationale Hafenkonzept soll im Juni im Bundeskabinett verabschiedet werden.

ZUSAMMENFASSUNG

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

lassen Sie mich abschließend meine Ausführungen wie folgt zusammenfassen:

Auch die deutschen Seehäfen sind von der globalen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise stark betroffen und spüren deutlich den Rückgang der Auslandsnachfrage und des Welthandels.

2009 wird sicherlich ein schwieriges Jahr für unsere Häfen.

Fest steht, dass sich das Wachstum verlangsamen wird.

Dies bedeutet allerdings nicht, dass der Wachstumspfad unserer Seehäfen nachhaltig beeinträchtigt ist.

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

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

Wir konnten erreichen, dass eine breite politische Unterstützung besteht, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen bedarfsgerecht auszubauen.

Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft werden daher weiterhin Kurs halten, um gestärkt aus der Krise hervorzugehen.

Von der neuen Bundesregierung erwarten wir, dass der Ausbau unserer Seehafenanbindungen weiterhin ein Schwerpunkt der Investitionstätigkeit bleibt.

Wir erwarten, dass die Maßnahmen des Masterplans zügig umgesetzt werden und auch von der neuen Bundesregierung ein Koordinator für Güterverkehr und Logistik bestellt wird.

Wir erwarten, dass die Nationalen Maritimen Konferenzen fortgesetzt und weiterhin ein Maritimer Koordinator der Bundesregierung bestellt wird.

Außerdem erwarten wir, dass das Nationale Hafenkonzept, das noch in dieser Legislaturperiode verabschiedet werden soll, der strategische Leitfaden der neuen Bundesregierung für die künftige Hafenpolitik sein wird.