

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

30. März 2009

Hei/St/I-938

**Statement
von
Klaus-Dieter Peters
Präsidiumsmitglied des ZDS und
Vorstandsvorsitzender der HHLA**

**für die Podiumsdiskussion des Workshops II
„Wettbewerbsfähige Häfen - Drehscheiben in den inter-
nationalen Logistikketten“**

**auf der 6. Nationalen Maritimen Konferenz
am 30. März 2009 in Rostock**

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.

Die Unternehmen müssen daher ihre Kosten der Mengenentwicklung anpassen.

Oberstes Ziel ist es, die Beschäftigung zu sichern und betriebsbedingte Beendigungskündigungen zu vermeiden. Dies gilt auch für Personalienstleister, die als Gesamthafenbetriebe die Aufgabe haben, Beschäftigungsspitzen in den Häfen abzudecken, und die derzeit aufgrund deutlich reduzierter Personalanforderungen besonders betroffen sind.

Wir gehen allerdings davon aus, dass in den nächsten Wochen und Monaten in einzelnen Unternehmen Kurzarbeit nicht zu vermeiden ist. Kurzarbeit sollte dabei 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 Frage, ob sich der Krisenverlauf in Form eines V, eines U oder eines W darstellt, ist heute seriös nicht zu beantworten.

Was sind die Perspektiven der Seehäfen?

Die fundamentalen Voraussetzungen für eine weitere Zunahme des Seeverkehrs haben sich perspektivisch nicht geändert. 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 die wichtigsten Drehscheiben im Welthandel.

Die deutsche Hafenwirtschaft hält deshalb trotz Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise weiterhin Kurs und wird nach heutigem Stand bis 2012 deutlich über 3 Mrd. € in die Suprastruktur investieren, um die Umschlagkapazitäten bedarfsgerecht und in Erwartung eines wieder belebten Wachstums auszubauen.

Die derzeitige Atempause beim Wachstum muss aber konsequent planerisch und finanzpolitisch genutzt werden, um auch die Seehafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen.

Vom Bund erwarten wir, dass er zu seiner Zusage steht, bis 2010 5,1 Mrd. € in die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zu investieren.

Mit ihrem Konzept zur Verbesserung der Seehafenanbindungen haben die Küstenländer Ende 2008 eine aktuelle Liste mit 19 dringend zu realisierenden prioritären Projekten vorgelegt.

Wir begrüßen, dass diese Liste Bestandteil des Entwurfs des Nationalen Hafenkonzpts ist.

Danach wird der Bund nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses unverzüglich mit den entsprechenden Baumaßnahmen zu den Fahrrinnenanpassungen beginnen.

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

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

Wir begrüßen, dass die Bundesregierung die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur deutlich aufgestockt hat.

Für 2009 und 2010 stehen jeweils rund 12 Mrd. € zur Verfügung.

Davon entfallen allerdings jeweils 1 Mrd. € auf die Lkw-Mauterhöhung und die beiden Konjunkturpakete I und II.

Die notwendige Verstetigung der Investitionsmittel für den Ausbau der Verkehrswege ist damit nicht erreicht. Nach 2010 stehen voraussichtlich wieder deutlich weniger Mittel zur Verfügung.

Daher ist es wichtig, die Plafondierung aufzuheben, damit die Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut ohne gleichzeitige Absenkung des Steueranteils für Investitionen zur Verfügung stehen.

Auch das Jährlichkeitsprinzip für Investitionen in die Bundesverkehrsinfrastruktur muss aufgehoben werden.

Nach dem Entwurf des Nationalen Hafenkonzpts sollen auf EU-Ebene Möglichkeiten ausgelotet werden, Transitverkehre zu optimieren.

Die Deutschen Seehäfen sind bedeutende Schnittstellen des internationalen Güterverkehrs. Diese Verkehre dürfen nicht zur Disposition gestellt werden.

Wir begrüßen, dass die Vermarktungsinitiative „Seaports of Germany“ in die Aktivitäten des Logistics Council Germany (LCG) eingebunden werden soll. Vom LCG erwarten wir, dass die bisherigen Zusagen des Bundesverkehrsministeriums gegenüber dem Marketing-Forum „Seaports of Germany“ eingehalten werden.

Nach dem Hafenkonzept beabsichtigt der Bund, die Hafenpolitik auch strategisch auszurichten. Der Ausbau der Seehafenanbindungen muss aber auch weiterhin projektbezogen erfolgen.

Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft haben die prioritären Ausbauprojekte weitgehend abgestimmt. Ein Standortkonzept für unsere Seehäfen, das nach dem neuen Raumordnungsgesetz aufgestellt werden kann, ist daher zumindest für absehbare Zeit nicht erforderlich.

Fazit:

Insgesamt ist es in der derzeitigen Krise wichtig, dass Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft weiterhin und gerade jetzt Kurs halten.

Vom Nationalen Hafenkonzept erwarten wir zukunftsbezogen eine weitere Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.