

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

7. Dezember 2009

Hei/St/I-126

Beitrag für die Jahreseeröffnungsausgabe 2010 der Publikation „Schiff&Hafen“

**von Klaus Heitmann,
Hauptgeschäftsführer des ZDS**

Deutscher Seegüterumschlag wird 2010 wieder wachsen

In den deutschen Seehäfen nahm der Güterumschlag 2009 aufgrund der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise voraussichtlich um etwa 16% auf 265 Mio. t ab. Für 2010 rechnen wir mit einem leichten Wachstum des Gesamtumschlags um 3% auf 273 Mio. t.

Nach einem Jahrzehnt stetigen Wachstums hatten die deutschen Seehäfen 2008 mit einem Gesamtumschlag von 318 Millionen Tonnen nochmals ein Rekordergebnis erzielt. Diese Entwicklung ist durch die Krise abrupt unterbrochen worden. Schifffahrt und Häfen, die bisher von der Globalisierung am stärksten profitiert haben, leiden nunmehr unter dem Rückgang der Auslandsnachfrage und des Welthandels.

Deutsche Seehafenbetriebe haben daher umfangreiche Sparmaßnahmen eingeleitet, um ihre Kosten der Mengenentwicklung anzupassen. Die Krise traf sie mitten in der Expansion. Dennoch setzen sie ihre Ausbaumaßnahmen fort, wenn auch zum Teil zeitlich etwas gestreckt. Angesichts des Personalüberhangs haben viele Seehafenbetriebe Kurzarbeit angemeldet. Jetzt sind weitere Maßnahmen erforderlich. Der ZDS hat die Gewerkschaft ver.di als Tarifvertragspartner aufgefordert, einen Krisenbewältigungstarifvertrag für Hafentarbeiter abzuschließen.

Der Weg aus der Krise ist mühsam und wird andauern. Mittel- und langfristig wird der Umschlag in den deutschen Seehäfen jedoch weiter wachsen. Die fundamentalen Voraussetzungen für die weitere Zunahme des Seeverkehrs haben sich nicht geändert. Die Globalisierung mit ihrer weltweiten Arbeitsteilung wird sich fortsetzen. Auch weiterhin werden gut 95% des interkontinentalen Handels über See befördert.

Die deutschen Seehäfen bleiben wichtige Drehscheiben im Welthandel. Wir halten daher an der Seeverkehrsprognose 2025 fest, wonach sich der Umschlag in den deutschen Seehäfen gegenüber 2004 mehr als verdoppeln wird.

Die derzeitige Wachstumspause muss deshalb planerisch und finanzpolitisch genutzt werden, die Seehafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen. Deutschland ist die Logistikkreuzung Europas. Wenn wir diese Position halten wollen, brauchen wir leistungsfähige seewärtige Zufahrten und Hinterlandverbindungen, die dem künftigen Bedarf gerecht werden.

Der ZDS hat 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 Hinterlandanbindungen sicherzustellen. Leider wurde im Koalitionsvertrag nicht aufgenommen, die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu verstetigen. Sie sollen allerdings auf hohem Niveau sichergestellt werden.

Nach dem Koalitionsvertrag sollen Kriterien zur Priorisierung von Infrastrukturprojekten entwickelt werden. Wir begrüßen, dass Hinterlandanbindungen der Häfen dabei ausdrücklich genannt werden.

Mit der so genannten Ahrensburger Liste der norddeutschen Küstenländer liegen 19 prioritäre Projekte zum Ausbau der Seehafenanbindungen vor. Der ZDS erwartet, dass diese Projekte mit gemeinsamer Unterstützung der Küstenländer zügig umgesetzt werden.

Wichtig ist dabei auch die Beschleunigung des Planungsrechts. Wir begrüßen, dass dieses Vorhaben im Koalitionsvertrag aufgenommen wurde.

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 davon 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 die Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts 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 hieran gern beteiligen.

Das Nationale Hafenkonzept sieht auch die stärkere 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 Hafengebühren und Passagekosten des Nord-Ostsee-Kanals erforderlich. Die Anfang letzten Jahres erfolgten Gebührenerhöhungen in diesen Bereichen haben dazu beigetragen, dass Feeder-Verkehre abgewandert sind. Wir begrüßen, dass der vom Hamburger Wirtschaftssenator Axel Gedaschko eingerichtete Runde Tisch zu ersten Anpassungen geführt hat. Von der Bundesregierung erwarten wir, dass sie sich mit gezielten Maßnahmen für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen einsetzen wird.

Auch im Verkehr wird der Umwelt- und Klimaschutz immer wichtiger. Nach den Beschlüssen der IMO soll der Schwefelgehalt in Schiffstreibstoffen auf Nord- und Ostsee ab 2015 auf 0,1 Prozent reduziert werden. Wir befürchten, dass diese Regelung für die deutschen Seehäfen zu erheblichen Nachteilen im Verkehrsträger- und Verkehrswegewettbewerb führen wird. Zusammen mit dem Verband Deutscher Reeder und dem Bundesverkehrsministerium haben wir deshalb ein Gutachten in Auftrag gegeben, das die befürchteten Auswirkungen untersuchen soll, um Gegenmaßnahmen einzuleiten. Das Gutachten mit seinen Handlungsempfehlungen soll demnächst vorliegen. Wir hoffen, dass auf Basis der Ergebnisse dieses Gutachtens zügig Entscheidungen getroffen werden, um die zu erwartenden negativen Auswirkungen für Schifffahrt und Häfen in Nord- und Ostsee zu vermeiden.

Die deutsche Hafenwirtschaft steht vor erheblichen Herausforderungen, die Auswirkungen der Krise zu bewältigen. Dabei muss die Krise als Chance genutzt werden, die eigenen Stärken auszubauen und Infrastrukturdefizite bei den Seehafenanbindungen zu beseitigen. Wir setzen dabei weiterhin auf die Unterstützung der Bundesregierung. Wir haben es begrüßt, dass die Koalition die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Deutschland stärken und die Nationalen Maritimen Konferenzen fortsetzen wird. Auf die Zusammenarbeit mit dem neuen Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Hans-Joachim Otto, MdB und Parlamentarischer Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, freuen wir uns.