

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

18. November 2009

Hei/St/I-126

**Jahrespressekonferenz des ZDS
am 18. November 2009
im Hotel Hafen Hamburg**

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

Anreden,

zur Jahrespressekonferenz des ZDS begrüße ich Sie recht herzlich.

(Vorstellung der Mitglieder des Präsidiums).

Wir möchten Sie über die Lage in den deutschen Seehäfen und die weitere Entwicklung informieren.

Die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise hat auch in der deutschen Hafenvirtschaft ihre Spuren hinterlassen.

Nach einem Jahrzehnt stetigen Wachstums haben wir 2008 mit einem Gesamtumschlag von 318 Millionen Tonnen nochmals ein Rekordergebnis erzielt.

Diese Entwicklung ist durch die Krise abrupt unterbrochen worden.

Der Rückgang setzte im vierten Quartal 2008 mit minus 4 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein.

Im ersten Halbjahr 2009 betrug die Fehlmenge gegenüber dem Vorjahr 20 Prozent.

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

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

Unsere Unternehmen haben daher umfangreiche Sparmaßnahmen eingeleitet, um die Kosten der Mengenentwicklung anzupassen.

Die Krise traf uns mitten in der Expansion.

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

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.

Im zweiten Quartal 2009 zog der Gesamtumschlag der deutschen Seehäfen gegenüber dem ersten Quartal 2009 wieder an und stieg um 2,7 Prozent.

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

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

Das bedeutet allerdings nicht, dass der Wachstumspfad unserer Seehäfen dauerhaft beeinträchtigt wird.

2010 gehen wir bereits wieder von einem Anstieg des Gesamtaufkommens um etwa 3 Prozent 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.

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

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 daher 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.

Wir haben es daher begrüßt, das 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.

Wir erwarten, 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 Hafenkonzpts vermisst.

Das Bundeskabinett hat das Nationale Hafenkonzpt 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 den Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzpts festhalten und diese zügig umsetzen wird.

Das Nationale Hafenkonzert 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 Hafenkonzert 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 Nordostsee-Kanal 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 Runde Tisch rasch zu Lösungen führen wird.

Von der neuen 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 VDR 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 Ende des Jahres 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.

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

Dabei hoffen auch auf die Bestellung eines Maritimen Koordinators.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!