

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

5. Januar 2009

Hei/St/I-938

Jahreseröffnungsausgabe 2009 von Schiff&Hafen

Deutsche Seehäfen bleiben trotz Finanz- und Wirtschaftskrise auf Wachstumspfad

Beitrag von Klaus Heitmann,
Hauptgeschäftsführer des ZDS

Die internationale Finanzmarktkrise und der Konjunkturabschwung werden auch in der maritimen Logistik ihre Spuren hinterlassen. Mittel- und langfristig bleiben die deutschen Seehäfen jedoch auch weiterhin auf Wachstumskurs. Ihrer Hinterlandanbindungen müssen daher bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Der Rückgang der Auslandsnachfrage beeinträchtigt auch die Umschlagentwicklung in den deutschen Seehäfen. Die Nachfrageschwäche wichtiger Industrieländer und Absatzregionen hat sich in unseren Häfen bereits Ende 2008 bemerkbar gemacht. Dennoch haben einzelne Häfen zweistellige Zuwachsraten im Gesamtumschlag erzielt. Im Containerverkehr profitieren dabei Hafenstandorte mit Terminalbeteiligungen internationaler Großreeder. Die Reedereien sorgen dafür, dass diese Anlagen gut ausgelastet sind.

Wir rechnen daher 2008 mit einem Wachstum des Gesamtumschlags der deutschen Seehäfen um knapp 3% auf 320 Mio. t. Dies ist ein neues Rekordergebnis. Angesichts der schwierigen Lage der Weltwirtschaft verdeutlicht dieses Ergebnis die Stärke des Seehafenstandortes Deutschland.

Dabei konnten die Wettbewerbsbedingungen unserer Seehäfen wesentlich verbessert werden. Am 1. April 2008 trat die Ermäßigung der Mineralölsteuer beim deutschen Seegüterumschlag von bisher 47 Cent/Liter auf jetzt 6,1 Cent/Liter in Kraft. Bei einer jährlichen Verbrauchsmenge von etwa 60 Mio. Liter Dieselmotorenkraftstoff in den deutschen Seehäfen beträgt die Kostenentlastung der Seehafenbe-

triebe insgesamt rund 25 Mio. € im Jahr. Damit wurden die seit vielen Jahren bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Besteuerung des Verbrauchs von Dieselmotorkraftstoff insbesondere gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen nahezu beseitigt.

Für 2009 rechnen wir angesichts der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise mit einer vorübergehenden Wachstumsdelle im deutschen Seegüterumschlag. Das Wachstum wird sich kurzfristig verlangsamen. Dies bedeutet allerdings nicht, dass der Wachstumspfad unserer Seehäfen nachhaltig beeinträchtigt wird.

Die fundamentalen Voraussetzungen für die weitere Zunahme des Seeverkehrs, besonders des Containerverkehrs, werden sich nicht ändern. Die Globalisierung mit ihrer weltweiten Arbeitsteilung wird sich fortsetzen. Die Wege der internationalen Warenströme werden sich strukturell nicht verändern. Auch weiterhin werden 90% des Welthandels über See befördert. Die Seehäfen bleiben daher wichtige Drehscheiben im Welthandel.

Nach der Prognose des IWF wird die Weltwirtschaft 2009 um 3% und der Welthandel um 4,4% zunehmen. Für den Weltcontainerumschlag in Seehäfen sagt Clarksons Research eine Zunahme um 7% voraus. Die deutschen Seehafenbetriebe werden daher auch 2009 in einem Wachstumsmarkt tätig sein.

Wir haben es daher begrüßt, dass im Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung dem überproportionalen Umschlagwachstum in den deutschen Seehäfen Rechnung getragen wird. Der gezielte Ausbau der see- und landseitigen Anbindungen unserer Häfen gehört danach zu den zentralen Feldern der deutschen Verkehrspolitik.

Um dem künftigen Ausbaubedarf gerecht zu werden, hat die Bundesregierung die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur aufgestockt. So werden 2009 11,2 Mrd. € in die Verkehrswege investiert, 2 Mrd. € mehr als bisher. Davon entfallen 1 Mrd. € auf die Lkw-Mauterhöhung. Wir begrüßen, dass die Bundesregierung die Plafondierung aufgehoben hat und Mehreinnahmen bei der Lkw-Maut ohne gleichzeitige Absenkung des Steueranteils für Investitionen zur Verfügung stehen. Außerdem wurden die Investitionsausgaben des Bundesverkehrshaushalts um jeweils 1 Mrd. € für 2009 und 2010 durch das Maßnahmenpaket zur Sicherung von Wachstum und Beschäftigung aufgestockt.

Wir erwarten, dass von diesen zusätzlichen Mitteln als ein besonderer Schwerpunkt die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen ausgebaut werden. Die deutschen Seehäfen haben die Umschlagprognose des Bundesverkehrswegeplans für 2015 bereits 2005 realisiert. Vor dem Hintergrund der Seeverkehrsprognose 2025, wonach sich der Umschlag in den deutschen Seehäfen bis dahin auf rund 760 Mio. t mehr als verdoppeln wird, sind unsere prioritären Ausbauprojekte noch dringlicher geworden.

Wir haben es begrüßt, dass am 19. Mai 2008 der Planungsauftrag erteilt wurde, die gesamte Fahrrinne des Nord-Ostsee-Kanals um 1 m auf 10,50 m zu vertiefen. Angesichts der Schiffgrößenentwicklung ist der Vollausbau des Kanals dringend erforderlich, um im Ostsee-Feederverkehr die Entfernungsvorteile der

deutschen Nordseehäfen im Wettbewerb gegenüber den Westhäfen nicht zu gefährden.

Außerdem wurden die Planungen für die Vertiefung der Außenems aufgenommen. Auch diese Anpassungsmaßnahme ist notwendig, um dem Wachstum der Schiffsgrößen im Autotransport gerecht zu werden. Hinsichtlich der Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterelbe sowie Außen- und Unterweser erwarten wir, dass diese rasch zum Abschluss gebracht und die Baggerarbeiten in diesem Jahr aufgenommen werden.

Von den prioritären Projekten wurde allerdings bisher nur die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck realisiert. Alle übrigen prioritären Projekte stehen noch aus. Dabei ist die Lage bei den Schienenprojekten besonders prekär.

Vom notwendigen Investitionsvolumen für die Schienenhinterlandanbindungen in Höhe von insgesamt 2,4 Mrd. € sind nur 0,2 Mrd. € mit einer Finanzierungsvereinbarung hinterlegt, wobei für einige Projekte die planerischen Voraussetzungen allerdings noch fehlen. Um den drohenden Kollaps auf der Schiene zu vermeiden, ist zusätzlich zum Bau der Y-Trasse der Ausbau von regionalen Nebenstrecken erforderlich, die bisher von NE-Bahnen genutzt werden. Der Bund sollte daher auch den Ausbau der Schieneninfrastruktur von NE-Bahnen finanziell fördern.

Wir haben es begrüßt, dass die Bundesregierung die Haushaltsmittel bis 2011 für die bahnseitige Anbindung der Seehäfen um 255 Mio. € im Rahmen eines Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr aufgestockt hat. Die Deutsche Bahn investiert weitere 50 Mio. € in das Programm. Weitere Mittel sind jedoch dringend erforderlich.

Die Atempause beim Wachstum muss planerisch und finanzpolitisch genutzt werden, um die Seehafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen. Deutschland ist die Logistikkreuzung Europas. Wenn wir diese Position halten wollen, brauchen wir leistungsfähige Hinterlandverbindungen, die dem Bedarf gerecht werden. Nur bei Beseitigung der Engpässe im Hinterlandverkehr können künftig die Wachstums- und Beschäftigungschancen der deutschen Seehäfen genutzt werden. Durch das Vorziehen von Investitionen in den Ausbau der Seehafenanbindungen werden außerdem Impulse für die Binnenkonjunktur ausgelöst.

Nach dem Masterplan Güterverkehr und Logistik 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 lehnen dirigistische Maßnahmen zur Verkehrslenkung strikt ab und sprechen uns für marktwirtschaftliche Lösungen aus. Allein diese Maßnahmen sind auf EU-Ebene umsetzbar. Mit dem Bundesverkehrsministerium haben wir vereinbart, den Dialog über die Optimierung von Transitverkehren fortzusetzen.

Der Masterplan sieht auch die Umsetzung eines Vermarktungskonzeptes vor, um die Potenziale und Qualitäten des Logistikstandortes Deutschland international besser sichtbar zu machen. Hierfür wurde die Vermarktungsplattform „Logistics Council Germany“ gegründet. Wir begrüßen, dass das Bundesverkehrsministerium dabei auch die Vermarktungsinitiative „Seaports of Germany“ unterstützt, mit der der Seehafenstandort Deutschland auf ausländischen Messen gemeinsam vermarktet werden soll. Wir haben hierfür das Marketing-Forum „Seaports of Germany“ gegründet, dessen Zweck es ist, gemeinsame Auftritte der deutschen Seehäfen im Ausland vorzubereiten und durchzuführen.

Insgesamt wird der Masterplan Güterverkehr und Logistik von uns als geschlossenes Gesamtkonzept begrüßt. Entscheidend für den Erfolg ist es jetzt, die einzelnen Maßnahmen möglichst schnell umzusetzen. Wir sind gern bereit, uns konstruktiv in den Umsetzungsprozess einzubringen, wo immer dies notwendig und sinnvoll ist.

Der Masterplan sieht auch die Erstellung eines Nationalen Hafenkonzepts vor. Grundlage der deutschen Hafenpolitik ist seit rund 10 Jahren die Gemeinsame Seehafenplattform von Bund und Küstenländern. Sie soll im Rahmen eines Nationalen Hafenkonzepts fortentwickelt werden.

Dabei ist es wichtig, die Strategie der see- und landseitigen Anbindung unserer Seehäfen weiterzuentwickeln. Der Ausbau der Seehafenanbindungen muss dabei auch künftig projektbezogen erfolgen. Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft haben die prioritären Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen weitgehend abgestimmt. Sie sind Bestandteil des Investitionsrahmenplans bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Ein Standortkonzept für unsere Seehäfen, das nach dem neuen Raumordnungsgesetz aufgestellt werden kann, ist daher zumindest für absehbare Zeit nicht erforderlich.

Das Nationale Hafenkonzept soll im Februar d. J. vom Bundeskabinett verabschiedet und Ende März auf der 6. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock präsentiert werden. Wir werden uns an der Erarbeitung eines Nationalen Hafenkonzepts weiterhin konstruktiv beteiligen und erwarten hiervon die weitere Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.