

**Statement Workshop 2 der 6. Nationalen Maritimen Konferenz
am 30.03.2009**

Die Umschlagszahlen der deutschen Ostseehäfen für 2008 waren in der Summe befriedigend.

So gut diese Zahlen in dem einen oder anderen Hafen für das eine oder andere Umschlagsunternehmen gewesen sind, sie sind Vergangenheit!

Die Entwicklung im Jahresverlauf 2008 zeigte aber zum Ende hin, dieses Niveau wird 2009 nicht gehalten werden können.

- land- und seeseitig vernetzende Verkehrswege sind eine der Grundlagen des Wohlstandes unseres Landes. Diese leistungsfähige Vernetzung muss – wie es im Masterplan Güterverkehr und Logistik geschehen oder besser vorgesehen ist – innerhalb der Bundesrepublik dauerhaft gesichert sein. Auch zur Sicherung der Transitverkehre mit den Nachbarländern und seeseitig mit den Staaten rund um die Ostsee. Transitver-

kehre sind keine Last, sie sichern und schaffen Arbeitsplätze in der Logistikbranche und den Häfen besonders.

- Hafenumschlag, Transporte im Allgemeinen sind abgeleitete Dienstleistungen, die sich um das 1,5 bis 2fache der wertmäßigen Welthandelsentwicklungen verändern.
- So wenig wie es einen immerwährenden Boom gab oder gibt, gibt es auch eine immerwährende Flaute. Sobald wir wieder positive Veränderungen im Welthandel haben, steigen die Transporte und damit die Umschlagsvolumina auch wieder um das 1,5 bis 2fache stärker als das monetäre Welthandelsvolumen.
- Die langfristigen Prognosen, an denen sich der Masterplan Güterverkehr und Logistik mit dem Hafenkonzept ebenso wie Hafenwirtschaft und Schifffahrt mit ihren Investitionen orientieren, behalten ihre Gültigkeit. Gerade weil sie sehr konservativ gehalten waren.

Die Transport- und Umschlagszahlen 2007 und 2008 sind ein empirisch valider Indikator für die Leistungsfähigkeit der Ostseehäfen. Da sich diese Zahlen bis 2025 mindestens verdoppeln sollen, kann hier klar abgelesen werden, wo bereits mittelfristig Engpässe zu erwarten sind, also vor dem Hintergrund der Planungsvorläufe sich Handlungsbedarf abzeichnet. Hafenkonzept und Masterplan enthalten auch für die Ostseeküste vordringliche Maßnahmen, die fristgerecht umgesetzt werden müssen.

Die Häfen haben in enger Abstimmung mit den Reedern und Abladern am prognostizierten Potenzial orientierte Ausbaumaßnahmen auf den Weg gebracht, damit nach der Rezession quantitativ und qualitativ weiterhin ein marktgerechtes Angebot in den Häfen besteht. Die private Hafenvirtschaft wird die entsprechenden komplementären Investitionen in die Umschlagseinrichtungen tätigen.

- Ich möchte hier für die Ostseehäfen beispielhaft die Erweiterungsinvestitionen in Kiel, Wismar und Sassnitz oder die angestrebten Fahrwasservertiefungen in Kiel und Rostock nennen.

- In einzelnen Häfen zeichnen sich über die zurzeit zur Verfügung stehenden Flächen hinaus weitere Bedarfe ab. Dieser notwendige Hafenausbau kann und muss raumordnerisch abgesichert weiter vorangetrieben werden, um im Aufschwung die langfristige Nachfrage nach Flächen für Logistik, Lagerung und Gewerbe bedienen zu können. Ich kann hier nur für das Land M-V sprechen, wenn ich sage, dass diese Flächensicherung tatsächlich betrieben wird. Das 2008 geänderte Raumordnungsgesetz des Bundes kann hier hilfreich sein, wenn es insbesondere zur Sicherung der Hinterlandanbindungen zur leistungsgerechten Verknüpfung der Aufkommensschwerpunkte wie Güterverkehrszentren beiträgt.

- Für die weiter westlich liegenden Ostseehäfen gab es immer wieder Probleme bei der Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindungen von Schiene und Straße.

Hier muss der Ausbau zügig vorangetrieben werden!

- Die Häfen östlich der Wakenitz hatten und haben noch wenige Probleme bei ihren Hinterlandanbindungen, im Straßenverkehr bei zeitgerechter Fertigstellung der A14 auch zukünftig nicht.

- Allerdings hapert es hier insbesondere auf der Schiene an der Qualität sowohl der Gleise, Sicherungssysteme, des rollenden Materials als auch des Services. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden, damit die Ostseehäfen ihre vorhandenen Potenziale auch ausschöpfen können und der Kombinierte Ladungsverkehr tatsächlich zu einer schlagkräftigen Ergänzung werden kann.
- Die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck muss zeitnah abgeschlossen werden.
- Eisenbahnkorridore 1 + 22 im Transeuropäischen Verkehrsnetz müssen bis an die Ostsee nicht nur auf dem Papier, sondern auch den qualitativen Anforderungen an das Kernnetz entsprechend umgehend fortgeführt und abgeschlossen werden.

Es ist notwendig, diese Maßnahmen zügig umzusetzen, gerade jetzt in der Rezession, wo solche Investitionen einen erheblichen Multiplikatoreffekt haben.

- Die Intensivierung des Ausbaus und der Neueinrichtung von „Motorways of the Sea“ und von „Short Sea Shipping“ Verbindungen“ ist eine logische Fortsetzung der Transeuropäischen

Netze an Land über die Ostsee hinweg. Die Entwicklung wird ausdrücklich begrüßt. Genannt sei hier insbesondere die Strecke Sassnitz – Trelleborg, die im Rahmen der „Motorways of the Sea“ gefördert werde.

Schiene und „Motorways of the Sea“ sind tragende Elemente des Konzeptes „from road to sea“. Sie effizient zu nutzen ist eine Frage der Kooperation zwischen Häfen und Hinterlandhubs wie GVZ und Binnenhäfen. Durch diese Vernetzung können Verkehrsabläufe noch umwelt- und klimafreundlicher gestaltet werden. Die Hafenwirtschaft steht zu dieser Aufgabe, sie investiert ebenso wie die Verkehrsträger in entsprechende Einrichtungen.

- Hafenwirtschaft und Reeder sehen eine Gefährdung ihres Bemühens Verkehre „from road to sea“ zu verlagern. Durch eine regional auf Nord- und Ostsee begrenzte Reduzierung des Schwefelgehaltes im einsetzbaren Schiffsdiesel auf 0,1 Prozent ab 2015 werden die Verkehre über die Ostsee in ihrer Wettbewerbsfähigkeit grundsätzlich gefährdet. Wir sparen SO_2 und produzieren mehr CO_2 , man nennt das wohl Teufel mit Beelzebub austreiben. 0,5 Prozent immer noch nur 1/7 des weltweit zugelassenen Grenzwertes sind machbar.

Wenn diese Reduzierung des Schwefelgehaltes auf 0,1 Prozent in Nord- und Ostsee eingeführt wird, werden massiv Investitionen in Häfen und Umschlagsanlagen dauerhaft entwertet. Gleichzeitig müssen zur Bewältigung der Folgend dieser einseitigen, wettbewerbsverzerrenden Maßnahme im großen Umfang neue Straßen um die Ostsee gebaut werden. Insgesamt weder ökonomisch noch ökologisch eine sinnvolle Maßnahme. Oder will hier jemand vorausschauend auf die nächste Rezession schon die Konjunkturprogramme 2016/17 für LKW- und Straßenbauer vorbereiten?!

Zusammengefasst: Die gegenwärtige Leistungsfähigkeit der Ostseehäfen ist gut, die ihrer seewärtigen und landseitigen Anbindungen ist befriedigend bis gut. Zur langfristigen Wahrung ihrer Wettbewerbsposition müssen die in der Planung bei Bund und Ländern befindlichen Maßnahmen, insbesondere die im Masterplan genannten, zügig in Angriff genommen, sondern realisiert werden. Der Masterplan, das Hafenkonzept dürften nicht nur auf dem Papier stehen (bleiben). Die gegenwärtige Rezession ist kein Argument für ein Nachlassen des Ausbaus und der Entwicklungsanstrengungen der Infrastruktur und Hafenanlagen. Sie ist vielmehr eine Chance, um Zeitverzug bei der Bewältigung der heute schon bestehenden Engpässe aufzuholen, Kapazitäten und Infrastruktur schrittweise den prognostizierten Potenzialen anzupassen. Die Investitionen in die Anlagen und Einrichtungen sind kein konjunkturpolitisches Strohfeuer sondern langfristige wirksame Maßnahmen zur Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit, die kurzfristig dazu beitragen, zügig aus der Rezession wieder in eine Wachstumsphase zu kommen.