

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

17. August 2010
Hei/St/I-530

**KURZPRÄSENTATION
ZUR
LAGE DER DEUTSCHEN HAFENWIRTSCHAFT**

**Besuch von Winfried Hermann, MdB,
Vorsitzender des Bundestags-
verkehrs-ausschusses
am 17. August 2010
in Hamburg**

Chart 1

Der ökonomische Datenkranz mit seinen konjunkturellen Indikatoren hat sich deutlich verbessert:

- die Fracht- und Charterraten steigen wieder
- die aufliegende Schiffstonnage ging weltweit von 500 auf 200 Schiffe zurück
- der Welthandel wird 2010 voraussichtlich um 9,5% steigen (WTO)
- die deutschen Exporte nehmen vor allem auch nach Übersee wieder zu
- das deutsche Bruttoinlandsprodukt wird 2010 voraussichtlich um 2 bis 3% steigen.

Von dieser Entwicklung wird auch der deutsche Seegüterumschlag profitieren.

Im 1. Quartal 2010 nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen insgesamt um 7,3% oder 4,6 Mio. t auf 67,8 Mio. t zu.

Der deutsche Seegüterumschlag zieht damit zwar wieder an. Allerdings ist bei diesen Steigerungsraten auch ein statistischer Basiseffekt zu berücksichtigen:

Im 1. Quartal 2009 brach der Gesamtumschlag um 18,5% auf 63,7 Mio. t ein.

Vergleichen wir das 1. Quartal 2010 mit dem 1. Quartal 2008 (78,2 Mio. t), so beträgt die Fehlmenge 10,4 Mio. t oder 13,3%.

Nach der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird der Seegüterumschlag in den deutschen Seehäfen 2010 voraussichtlich um 9% auf 283 Mio. t steigen.

Damit werden rund 40% des Einbruchs von 2009 aufgeholt.

2011 wird mit einem Wachstum des deutschen Seegüterumschlags um 4,3% auf 295 Mio. t gerechnet.

Dabei würde das bisherige Rekordergebnis aus dem Jahre 2008 noch um 7% verfehlt.

Die Seehafenbetriebe haben daher umfangreiche Sparmaßnahmen eingeleitet, um ihre Kosten der Mengenentwicklung anzupassen.

Als flankierende Maßnahmen hat der Bund zur Entlastung der Anlaufkosten der deutschen Seehäfen die Lotsabgaben 2010 um 10% und 2011 um 5% gesenkt.

Der Weg aus der Krise ist aber noch mühsam.

Der Aufholprozess wird noch einige Jahre andauern:

Sollte der deutsche Seegüterumschlag durchschnittlich jährlich um 5% wachsen, werden wir erst 2013 das Rekordergebnis von 318 Mio. t wieder erreichen.

Chart 2

Zur Stärkung der deutschen Seehäfen setzen wir auf die zügige Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts der Bundesregierung.

Ein wichtiger Schwerpunkt des Nationalen Hafenkonzpts ist der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen.

Chart 3

Wir erwarten, dass die Ahrensburger-Liste (19+-Liste) bedarfsgerecht umgesetzt wird und die finanziellen Mittel nach Planfeststellung der Projekte im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt werden.

Nur so können wir die Wachstumschancen der deutschen Seehäfen nutzen und damit Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung sichern.

Chart 4

Eine der Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzpts ist die Vernetzung von See- und Binnenhäfen.

Um mittel- und langfristig den wachsenden Seegüterumschlag der deutschen Seehäfen abwickeln zu können, sind Hinterland-Hubs sehr hilfreich.

Der ZDS hat daher zusammen mit dem Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die die Möglichkeiten für eine stärkere Vernetzung von See- und Binnenhäfen am Beispiel der Containerlogistik untersucht.

Erste Ergebnisse liegen bereits vor.

Dabei geht es darum, die Binnenhäfen besser in die nachlaufenden Transportketten sowohl der Binnenschifffahrt als auch der Bahn zu integrieren.

Ziel ist es, die Effizienz des Systemansatzes von See- und Binnenhäfen zu verbessern.

Chart 5

Zur Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes leisten auch die Seehäfen ihren Beitrag, Schadstoff- und Treibhausgasemissionen zu reduzieren.

So dürfen Schiffe in EU-Häfen seit dem 1. Januar 2010 nur Treibstoffe mit einem Höchstschwefelgehalt von 0,1% verwenden.

Die vorgesehene Ausdehnung dieser Regelung auf Nord- und Ostsee ab 2015 darf jedoch nicht dazu führen, dass bestehende Schiffsverkehre auf Landtransporte verlagert werden.

ZDS, VDR und das Bundesverkehrsministerium haben ein Gutachten in Auftrag gegeben, um diese Auswirkungen zu untersuchen.

Sobald die Ergebnisse vorliegen, müssen die entsprechenden Konsequenzen daraus gezogen werden.

Chart 6

In der EU-Hafenpolitik muss nach dem Scheitern der Port Packages I und II verhindert werden, dass vergleichbare Regelungen quasi durch die Hintertür (z. B. über eine Konzessions-Richtlinie) eingeführt werden.

Im Rahmen einer europäischen Hafenpolitik muss der notwendige nationale Spielraum erhalten bleiben, um das Gewerbegebiet Hafen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können.

Auch in dieser Angelegenheit benötigen wir die Unterstützung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages.