

## **P R E S S E M I T T E I L U N G**

16. November 2010

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

## **Hafenwirtschaft auf dem Weg aus der Krise Präsidentenwechsel beim ZDS**

Der Umschlag in den deutschen Seehäfen zieht 2010 schneller als erwartet wieder an. Darauf wies der Präsident des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS), Detthold Aden, in einem Pressegespräch am 16. November 2010 aus Anlass der diesjährigen Mitgliederversammlung des ZDS hin.

Nach 10 Jahren in Verwaltungsrat und Präsidium kandidiert Aden auf der diesjährigen Mitgliederversammlung nicht wieder. Der Verwaltungsrat schlug der Versammlung für das Amt des neuen ZDS-Präsidenten Klaus-Dieter Peters, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik AG, vor.

Während beim landseitigen Umschlag wieder Anschluss an früheres Wachstum gefunden wurde und damit auch der Hinterlandverkehr wieder zunimmt, ist dies beim wasserseitigen Umschlag im Transshipment noch nicht gelungen. Dabei leidet der Feeder-Verkehr in die Ostsee sowie der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr noch unter der anhaltenden Wachstumsschwäche der Ostsee-Anrainerstaaten.

Dennoch rechnet der ZDS mit einer Zunahme des deutschen Seegüterumschlags in 2010 um neun Prozent auf 284 Millionen Tonnen. Damit werden rund 40 Prozent des Umschlagseinbruchs von 2009 wieder aufgeholt. Detthold Aden: „2011 erwarten wir ein Wachstum des Gesamtumschlags um vier Prozent auf 295 Millionen Tonnen. Damit würde das bisherige Rekordergebnis aus dem Jahre 2008 noch immer um sieben Prozent verfehlt.“

Der ZDS begrüßt, dass der Bund in der Krise die Lotsenabgaben bis zum 31. März 2011 um 10 Prozent gesenkt hat, die anschließend bis Ende 2011 um fünf Prozent reduziert bleiben. Die Anlaufkosten der deutschen Seehäfen reduzieren sich damit um 7 Millionen Euro in diesem Jahr und 2011 um 3,5 Millionen Euro.

Aden: „Der Weg aus der Krise ist aber noch mühsam. Der Aufholprozess wird noch einige Jahre dauern. Nach der Krise ist nicht vor der Krise. Sie hat auch zu Strukturveränderungen geführt.“ So hätten sich im Autoumschlag die Importe nicht wieder erholt, die aufgrund zusätzlicher Dienstleistungen im Hafen hohe Wertschöpfung haben. Diese Entwicklung habe auch Auswirkungen auf die ta-

riflichen Arbeitsbedingungen. Zur Bewältigung der Krise und danach könnten sie nicht mehr die gleichen wie vor der Krise sein.

Im Rekordjahr 2008 stieß das Wachstum des deutschen Seegüterumschlags im Zu- und Ablaufverkehr an seine Kapazitätsgrenzen. Die Atempause beim Wachstum muss Aden zufolge vor dem Hintergrund wieder steigender Mengen genutzt werden, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zügig bedarfsgerecht auszubauen. Der ZDS begrüßt daher, dass bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts der Ausbau der Hafenanbindungen Priorität hat.

Der ZDS setzt bei seinen Aktivitäten auf Nachhaltigkeit und dabei auf die Erkenntnis, dass die Schifffahrt ein relativ umweltfreundlicher Verkehrsträger ist. Mit dem IMO-Beschluss, den Schwefelgehalt für Schiffstreibstoffe im Verkehr auf Nord- und Ostsee ab 2015 auf 0,1 Prozent zu reduzieren, besteht jedoch die Gefahr, dass bestehende Seeverkehre an Land verlagert werden. ZDS und VDR haben unter Beteiligung des Bundesverkehrsministeriums ein Gutachten über die Auswirkungen des IMO-Beschlusses auf Schifffahrt und Häfen erarbeiten lassen. Die Verbände erwarten, dass die Ergebnisse des Gutachtens beim weiteren Vorgehen der IMO berücksichtigt werden.

Ein neues Arbeitsgebiet des ZDS ist die Offshore-Windenergie. Die deutsche Hafenwirtschaft steht bereit, mit ihrer maritimen Logistik einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der Offshore-Windenergie zu leisten. Dabei setzt sie auf die Kooperation mit allen Beteiligten, um partnerschaftliche Strukturen aufzubauen.

Aden: „Das Engagement im Rahmen der Offshore-Logistik bietet gute Möglichkeiten für standortübergreifendes Denken und Kooperationen. Das auf uns zukommende Volumen im Rahmen der Offshore-Anlagen kann von keinem Hafen allein bewältigt werden. Davon können viele Seehäfen profitieren. Wir liegen im Zentrum der Windenergiebranche.“

Nachdem 2003 und 2006 ein Port Package I und II verhindert werden konnte, steht ein mögliches Port Package III erneut auf der verkehrspolitischen Agenda der EU-Kommission. Gleichzeitig prüft die Generaldirektion Binnenmarkt und Dienstleistungen eine mögliche Initiative im Bereich der Konzessionen auch für den Hafensektor. Generell und besonders im Hafenbereich besteht jedoch kein Bedarf für eine EU-weite Konzessionsregelung. Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis erfordern hier keine Einführung von Konzessionen. Im Gegenteil: Konzessionen würden Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und insgesamt zur Schwächung des maritimen Logistikstandortes Europa führen. Der ZDS lehnt Konzessionen im Hafenbereich daher strikt ab. Sie würden die bereits im Wettbewerb stehenden leistungsfähigen Hafenunternehmen in den deutschen Seehäfen in ihrer Existenz gefährden.

Weitere Informationen: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de) unter dem Link Informationen/Positionen.

Für Rückfragen steht Ihnen auch Klaus Heitmann, Hauptgeschäftsführer des ZDS, unter der Tel.-Nr.: 040 - 366203 gern zur Verfügung.