

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

27. Mai 2011

**Statement
von
Klaus-Dieter Peters
Präsident des ZDS
auf dem Hafenworkshop der
7. Nationalen Maritimen Konferenz
am 27. Mai 2011 in Wilhelmshaven**

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

lassen Sie mich mit der guten Nachricht beginnen: Die deutsche Hafenwirtschaft befindet sich nach einer tiefgreifenden Krise wieder deutlich auf Wachstumskurs.

Nachdem der deutsche Seegüterumschlag bereits 2010 um 5 % stieg, rechnen wir für das laufende wie auch für die darauf folgenden Jahre mit einem Wachstum um jeweils rund 3 %.

Damit würde 2013 das herausragende Rekordergebnis von 2008 wieder erreicht.

Solche Durchschnittswerte über alle Häfen und alle Hafenaktivitäten erinnern naturgemäß immer etwas an den Mann, der den Kopf im Kühlschrank und die Füße im kochenden Wasser hat, dem es aber im Durchschnitt gut geht.

Ich möchte daher zumindest darauf hinweisen, dass sich in und nach der Krise durchaus Verschiebungen, u.a. im Modal Split ergeben haben, die auch dazu führen, dass wir bereits heute, z.B. im Schienen- und Straßenvor- und -nachlauf für Containerverkehre die 2008er-Mengen fast überall schon wieder deutlich übertreffen – mit den entsprechenden Belastungen der Schienen- und Straßeninfrastruktur.

Obwohl die Wirtschaftskrise den Häfen als Drehscheiben des globalen Handels und Verknüpfungspunkte der logistischen Ketten schwer zugesetzt hat, haben wir bei unseren Investitionen auch in einem schwierigen Marktumfeld Kurs gehalten.

Natürlich werden wir auch weiterhin marktbezogen unsere Kapazitäten so ausbauen, dass die prognostizierten Umschlagmengen realisiert werden können.

Wir stehen daher insbesondere zu unserer Zusage auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz 2006, bis 2012 insgesamt 3,2 Mrd. € in die private Hafensuprastruktur zu investieren.

Von diesem Investitionsvolumen hat die deutsche Hafenwirtschaft bis Ende 2010 bereits 2 Mrd. € investiert.

Im Gegenzug erwarten wir auch vom Bund und von den Küstenländern, dass sie ihre Zusagen auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz einhalten, bis 2012 5,1 Mrd. € in die Hafenanbindungen und 4,3 Mrd. € in die Hafeninfrastruktur zu investieren.

Wir begrüßen es ausdrücklich, dass die für uns wichtigste Maßnahme des Nationalen Hafenkonzepts, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen bedarfsgerecht auszubauen, vordringlich umgesetzt werden soll.

Es reicht allerdings nicht aus, die als dringlich erkannten Infrastrukturprojekte in einem Nationalen Hafenkonzept festzuhalten.

Jetzt müssen auch Taten folgen und glaubwürdige Finanzierungskonzepte - trotz der notwendigen Haushaltskonsolidierung - vorgelegt werden.

Nicht nur die Planungsprozesse müssen übrigens beschleunigt werden, sondern auch – und besonders - die politischen Entscheidungen.

Immer mehr wird deutlich, dass das Nationale Hafenkonzept und die Haushaltsplanung des Bundes nicht stimmig sind. Sie müssen daher dringend in Einklang gebracht werden.

Von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist die seewärtige Erreichbarkeit unserer Häfen.

Bei der vorgeschlagenen Kategorisierung der Bundeswasserstraßen im Rahmen der WSV-Reform ist es daher wichtig, alle Zufahrten unserer Seehäfen als Vorrangwasserstraßen einzugruppieren.

Nur so wird das Vorhaben dem Nationalen Hafenkonzept gerecht, dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen oberste Priorität einzuräumen.

Aber auch für die Vernetzung von See- und Binnenhäfen gemäß Nationalem Hafenkonzept ist es unabdingbar, die Bundeswasserstraßen so auszubauen, dass erfolgreiche Kooperationen überhaupt möglich sind.

ZDS und BÖB arbeiten derzeit an dem Ziel, See- und Binnenhäfen zu einem eng vernetzten kombinierten Verkehrssystem auszubauen. Hierfür müssen vor allem die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden.

Ich sage ganz deutlich: Das vom Bundesverkehrsministerium vorgeschlagene Konzept zum Ausbau der Bundeswasserstraßen ist in der bisherigen Fassung ungeeignet, den Seehafenstandort Deutschland zu stärken.

Erhebliche Fortschritte konnten wir dagegen in den letzten Jahren bei den Qualifizierungsmaßnahmen erreichen.

Auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz 2006 wurde vereinbart, bis 2012 rund 2.800 vorrangig Langzeitarbeitslose zu qualifizieren und in Seehafenbetrieben einzustellen. Der Bund hat diese Qualifizierungsoffensive mit 80 Mio. € unterstützt.

Bis 2010 haben wir bereits 2.850 Langzeitarbeitslosen eine Beschäftigungsperspektive in der Seehafenwirtschaft geboten.

In diesem und im nächsten Jahr werden wir weitere Qualifizierungsanstrengungen im Umfang von mindestens 500 Beschäftigten unternehmen.

Dabei setzen wir auch weiterhin auf die Unterstützung der Bundesregierung.

Meine Damen und Herren, mit großer Sorge betrachten wir nach wie vor die Aktivitäten der Europäischen Kommission im Bereich der Konzessionen.

Das von der Kommission Ende März d. J. vorgelegte Weißbuch zur EU-Verkehrspolitik sieht zwar keine legislativen Vorschläge direkt für den Hafenbereich vor.

Hinsichtlich des Marktzugangs für Hafendienste ist allerdings vorgesehen, etwaige Beschränkungen für die Erbringung von Hafendienstleistungen zu überprüfen.

Nachdem die Kommission 2003 und 2006 mit ihren legislativen Vorschlägen für ein Port Package I und II gescheitert ist, wäre eine neue Initiative der Kommission beim Marktzugang für Hafendienste völlig unverständlich.

Größere Sorgen macht uns deshalb auch das Arbeitsprogramm der EU-Kommission für 2011, im Bereich der Dienstleistungskonzessionen mit einem branchenübergreifenden Vorschlag initiativ zu werden.

Bisher fallen Dienstleistungen nicht unter die existierenden Konzessionsvorschriften.

Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis erfordern im Hafenbereich keine Einführung von Konzessionsregelungen für Dienstleistungen.

Im Gegenteil würden Konzessionen Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und insgesamt zur Schwächung des maritimen Logistikstandortes Europa führen und die bereits im scharfen Wettbewerb stehenden leistungsfähigen Hafenernehmen in den deutschen Seehäfen in ihrer Existenz gefährden.

Meine Damen und Herren, es ist daher wichtig, als ein Ergebnis des heutigen Workshops deutlich zu machen, dass für den Hafenbereich kein Bedarf an Dienstleistungskonzessionen besteht.