

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

15. November 2011
Hei/St/I-126

**Unterlage zur Leitung der
Pressekonferenz**

**am 15. November 2011
um 9:00 Uhr im Hafen-Klub Hamburg**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu unserem heutigen Pressefrühstück aus Anlass unserer anschließenden Mitgliederversammlung möchte ich sie recht herzlich begrüßen.

(Vorstellung der übrigen Mitglieder des Präsidiums).

Umschlagentwicklung

Die deutsche Hafenwirtschaft befindet sich wieder auf Wachstumskurs.

Sie hat den wirtschaftlichen Einbruch nach der globalen Krise 2009 weitgehend aufgeholt.

2010 konnten die deutschen Seehäfen schon wieder einen Zuwachs des Gesamtumschlags um 5% auf 274 Mio. t erzielen.

Unsere Unternehmen haben sich damit früher und kräftiger als erwartet von der Krise erholt.

Für 2011 rechnen wir mit einem Zuwachs des Gesamtumschlags um 6% auf 290 Mio. t.

Mit zunehmender Verunsicherung durch die Schuldenkrise im Euro-Raum hat sich das Wachstumstempo verlangsamt.

Der Exportboom schwächt sich ab. Für 2012 wird mit einem Anstieg der deutschen Ausfuhren um 3,5% nach wohl 7,5% in 2011 gerechnet.

Wir können uns der gedämpften Weltkonjunktur nicht entziehen.

Bei abgeschwächter Dynamik des Welthandels mit entsprechenden Auswirkungen auf den deutschen Außenhandel erwarten wir für 2012 allerdings ein Wachstum des deutschen Seegüterumschlags um 2% auf 296 Mio. t.

Im Hinterlandverkehr unserer Seehäfen wird das Vorkrisenniveau jedoch schon wieder erreicht mit entsprechenden Belastungen der Schienen- und Straßeninfrastruktur, die 2008 bereits an ihre Kapazitätsgrenzen stieß.

Auch wenn die weitere Entwicklung noch unsicher ist, bleibt der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen unverzichtbar, um die Wachstumschancen unserer Seehäfen zu nutzen.

Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts

Wir haben es deshalb begrüßt, dass von den Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzpts der Ausbau der Seehafennbindungen vordringlich umgesetzt werden soll.

Beim Ausbau der seewärtigen Zufahrten wird der Bund die Fahrrinnenanpassungen von Unter- und Außenelbe sowie Unter- und Außenweser mit Priorität vorantreiben.

Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals sowie der Bau der 5. Schleuse in Brunsbüttel sollen vorbehaltlich zur Verfügung stehender Mittel beschleunigt umgesetzt werden.

Der ZDS hat den Bund darüber hinaus aufgefordert, auch den Ausbau der Wismarer Bucht und des Rostocker Seekanals sowie der Fahrrinnenanpassung der Außenems voranzutreiben.

In der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes fehlen jedoch rund 500 Mio. € für den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen. Insgesamt stehen hierfür jährlich rund 900 Mio. € zur Verfügung.

Die Mittel für den Norden reichen nicht aus, die seewärtigen Zufahrten einschließlich des Nord-Ostsee-Kanals bedarfsgerecht auszubauen.

Wir begrüßen daher die Aufstockung der Infrastrukturinvestitionen im Verkehrsetat 2012 um 1 Mrd. € auf 11 Mrd. €.

Diese Mittel müssen allerdings mehrjährig erhöht werden, um erforderliche Projekte durchfinanzieren zu können.

Die Pällmann-Kommission hielt einen Verkehrsetat für Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 12 Mrd. € für erforderlich. Zwischenzeitlich sind Preis- und Mehrwertsteuererhöhungen zu berücksichtigen.

Die zusätzlichen Mittel müssen schwerpunktmäßig nunmehr auch für unsere Wasserstraßenprojekte genutzt werden.

Angesichts gravierender Betriebsprobleme bei den großen Schleusen in Brunsbüttel, die in einem beklagenswerten Zustand sind, hatten wir Bundesverkehrsminister Ramsauer gebeten, die Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals unverzüglich und in vollem Umfang wieder herzustellen und nachhaltig zu gewährleisten.

Der Bau der 5. Schleuse in Brunsbüttel, für den seit über einem Jahr Baurecht besteht, soll nunmehr realisiert werden.

Wir begrüßen diese Entscheidung. Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals ist für unser Hafensystem von allergrößter Bedeutung.

Überlegungen, neue Nutzerentgelte zur Erhöhung der Mittel für den Wasserstraßenausbau zu erheben, lehnen wir ab. Solange keine EU-einheitlichen Regelungen, einschließlich des Rheins, bestehen, hätte dies erhebliche Wettbewerbsnachteile für den Seehafenstandort Deutschland zur Folge.

Zudem ist zu befürchten, dass zusätzliche Einnahmen durch Kürzung des Steueranteils nicht zu einer Erhöhung der Mittel führen.

Auch der Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen hat im Bundesverkehrsministerium hohe Priorität.

Der Bund wird die dafür notwendigen Infrastrukturprojekte gemäß den jeweiligen Bedarfsplänen vorbehaltlich zur Verfügung stehender Haushaltsmittel vorantreiben.

Über die zeitlichen Realisierungshorizonte der einzelnen Projekte der Ahrensburger-Liste wird das Bundesverkehrsministerium einen Vorschlag vorlegen,

um sich darüber zu verständigen, in welcher Reihenfolge diese Projekte abgearbeitet werden sollen.

Eine Priorisierung der Ahrensburger-Liste konnte damit verhindert werden.

Vom Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015, der zur Zeit erarbeitet wird, erwarten wir, dass die Projekte der Ahrensburger-Liste zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen in diesem Rahmenplan berücksichtigt werden.

Kategorisierung der Bundeswasserstraßen

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

Bei der vom Bundesverkehrsministerium vorgeschlagenen Kategorisierung der Bundeswasserstraßen im Rahmen der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist es daher wichtig, alle Zufahrten unserer Seehäfen als Vorrangwasserstraßen einzugruppieren.

Zudem sind die deutschen See- und Binnenhäfen die Verkehrsknotenpunkte im Netz der Bundeswasserstraßen. Dieses Netz muss gestärkt und nicht geschwächt oder beseitigt werden.

Vor dem Hintergrund der notwendigen Haushaltskonsolidierung haben wir durchaus Verständnis für eine Priorisierung der Investitionsmaßnahmen. Die Kriterien für diese Priorisierung müssen allerdings ausgewogen sein, gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtigen sowie im Einklang mit dem Nationalen Hafenkonzept stehen.

Wir begrüßen, dass das Bundesverkehrsministerium gemeinsam mit den Ländern ein Gutachten zur Netzkategorisierung in Auftrag gegeben hat. Ziel ist es, eine nachvollziehbare Netzstruktur für Bundeswasserstraßen zu ermitteln. Ergebnisse werden voraussichtlich Ende des Jahres vorliegen.

Offshore-Windparklogistik

Ein neues Betätigungsfeld unserer Betriebe ist die Offshore-Windparklogistik.

Die deutsche Hafenwirtschaft steht bereit, mit ihrer maritimen Logistik einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der Offshore-Windenergie zu leisten.

Der ZDS hat mit seinem Offshore-Hafenatlas eine Bestandsaufnahme der vorhandenen und geplanten Kapazitäten der deutschen Hafenwirtschaft im Bereich der Offshore-Windparklogistik vorgelegt, der nunmehr mit dem Bedarf gespiegelt werden muss.

Unsere Betriebe sind bereit, ihren Beitrag zur Energiewende zu leisten.

Dabei muss die vorhandene Hafeninfrastruktur großflächig ertüchtigt, ergänzt und erweitert werden, um die ambitionierten Ausbauziele der Bundesregierung erreichen zu können.

Danach sollen vor der deutschen Küste bis 2020 Offshore-Windenergieanlagen mit einer Gesamtleistung von 10 Gigawatt und bis 2030 von 25 Gigawatt installiert werden.

Die Bundesregierung ist aufgefordert, ähnlich wie für die Errichtung der ersten Windparks, auch für den Ausbau der Hafeninfrastruktur Hilfen zur Verfügung zu stellen, z. B. über die Kreditanstalt für Wiederaufbau.

Die Energiewende ist eine nationale Aufgabe. Für den Ausbau der Hafeninfrastruktur ist deshalb die Unterstützung des Bundes erforderlich.

SECAs

Weiterhin Sorgen macht uns der IMO-Beschluss, den Schwefelgehalt für Schiffstreibstoffe auf Nord- und Ostsee ab 2015 auf 0,1% zu senken.

Er hätte – wegen erhöhter Treibstoffkosten – nach einer Studie des ISL im Auftrag des ZDS und VDR allein im Ostseeraum Verkehrsverlagerungen von der See auf die Straße im Volumen von jährlich 600.000 Lkw zur Folge.

Für die Seehäfen würde dies zu erheblichen Mengenverlusten führen.

Wir hatten uns daher dafür eingesetzt, für Bestandsschiffe ein mehrjähriges Moratorium des 0,1%-Grenzwertes anzuwenden, damit sich die Seeschifffahrt technisch auf neue Grenzwerte einstellen kann und Verkehrsverlagerungen vermieden werden.

Bei den Gesprächen auf Bundesebene werden dagegen technische Lösungen präferiert, wonach die Nutzung von Abgasnachbehandlungssystemen (Scrubber) bis 2015 durch Pilotprogramme gefördert werden soll.

Bis dahin wird es aller Voraussicht nach aber wohl nicht möglich sein, bezahlbare und zuverlässige Technologien zur Vermeidung von SO₂-Emissionen zu entwickeln.

Sollte sich abzeichnen, dass dieser Weg nicht zielführend ist, halten wir eine Fristverlängerung für neue Grenzwerte für dringend erforderlich, um Verkehrsverlagerungen zu vermeiden.

EU-Seehafenpolitik

Lassen Sie mich abschließend zu aktuellen Entwicklungen in der EU-Seehafenpolitik Stellung nehmen.

Unser Gastredner, Herr Theologitis von der EU-Kommission, wird im öffentlichen Teil unserer Mitgliederversammlung auf das Thema ausführlich eingehen.

Das Verkehrsweißbuch der EU-Kommission vom März d. J. befasst sich auch mit dem Marktzugang für Hafendienste.

Danach beabsichtigt die Kommission,

- eventuelle Beschränkungen für die Erbringung von Hafendienstleistungen zu überprüfen
- sowie die Transparenz bei der Finanzierung von Häfen zu verstärken und die Verwendung öffentlicher Mittel für die verschiedenen Hafentätigkeiten zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen klarer offenzulegen.

Sollte die Beobachtung der Marktentwicklung den Anforderungen nicht genügen, könnte die Kommission legislative Vorschläge wieder in Erwägung ziehen.

Nachdem die EU-Kommission 2003 und 2006 mit ihren legislativen Vorschlägen für ein Port Package I und II gescheitert ist, wäre eine neue Initiative der Kommission in diesem Bereich für uns völlig unverständlich.

Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis erfordern im Hafenbereich keine Einführung von speziellen Regelungen für den Marktzugang für Hafendienste.

Im Gegenteil würden derartige Regelungen Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und den Seehafenstandort Europa schwächen.

Der Berichterstatter des Europäischen Parlaments für die Stellungnahme zum Verkehrsweißbuch hat in dem Entwurf seines Berichts vorgeschlagen, die Kommission aufzufordern, bis 2014 einen Vorschlag zur Regelung der Hafendienstleistungen vorzulegen.

Das Verkehrsweißbuch sieht dagegen vor, eventuelle Beschränkungen für die Erbringung von Hafendienstleistungen zu überprüfen.

Die Ergebnisse dieser Überprüfung sollten daher abgewartet und die Kommission nicht schon jetzt – vor möglichen Untersuchungsergebnisse – aufgefordert werden, einen Vorschlag zur Regelung der Hafendienstleistungen vorzulegen.

Das Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission sieht für 2011 allerdings auch eine Initiative im Bereich der Dienstleistungskonzessionen vor.

Bisher fallen Dienstleistungen nicht unter die bestehenden Vergaberechtsrichtlinien.

Nach zwei öffentlichen Konsultationsverfahren, an denen sich der ZDS beteiligt hat, plant die Kommission, den Anwendungsbereich der Vergaberechtsrichtlinien für öffentliche Aufträge auf Dienstleistungen auszuweiten.

Generell und besonders im Hafenbereich besteht jedoch kein Bedarf für eine EU-weite Konzessionsregelung für Dienstleistungen.

Der vor kurzem von der Kommission vorgelegte Verordnungsentwurf über Leitlinien für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wird von uns grundsätzlich begrüßt. Danach sollen die Bremischen Häfen, Hamburg, Lübeck, Rostock und Wilhelmshaven ins Kernnetz aufgenommen werden.

Soweit unsere einleitenden Bemerkungen zur Lage der deutschen Hafenwirtschaft und zu aktuellen Themen der deutschen und europäischen Hafenpolitik.

Darf ich Sie jetzt um Ihre Fragen bitten, auf die wir gern eingehen werden.