

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 2012
Hei/Ra/I-126

**Ausführungen des ZDS-Präsidenten,
Herrn Klaus-Dieter Peters,
auf der Pressekonferenz
am 15. November 2012**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu unserem heutigen Pressefrühstück aus Anlass unserer diesjährigen Mitgliederversammlung möchte ich Sie im Namen des ZDS-Präsidiums recht herzlich begrüßen (Präsidiumsmitglieder vorstellen).

Wir möchten Sie über die Umschlagentwicklung in den deutschen Seehäfen informieren sowie über aktuelle Themen der deutschen und europäischen Hafenpolitik, die uns besonders beschäftigen – und im Anschluss dann gerne Ihre Fragen beantworten.

Umschlagentwicklung

Nachdem der deutsche Seegüterumschlag 2011 um rund 8% auf 295 Mio. t zunahm, rechnen heute wir für 2012 mit einem Anstieg des Gesamtumschlags um etwa 3% auf 304 Mio. t – kann knapp werden!

Im ersten Halbjahr 2012 stieg der Umschlag insgesamt noch um 5,1% auf 152 Mio. t. Im zweiten Halbjahr fällt der Zuwachs – soweit dies heute erkennbar ist - deutlich geringer aus.

Angesichts der Staatsschuldenkrise in der Europäischen Währungsunion und einer merklichen Abkühlung insbesondere im Verkehr mit Fernost hat sich das Wachstumstempo in unseren Seehäfen verlangsamt.

Gütermenge ist jedoch nicht gleich Gütermenge. Die Wertschöpfung in den Seehäfen nimmt immer weiter zu. (Stellvertretend Aktivitäten um die Windenergie)

Insbesondere auch die Hinterlandverkehre unserer Seehäfen zogen im Laufe des Jahres weiter kräftig an.

Bereits in den vergangenen Jahren stieß die Schienen- und Straßeninfrastruktur im Hinterlandverkehr an ihre Kapazitätsgrenze.

Der Ausbau der Hinterlandanbindungen wird deshalb immer dringender. Ich komme hierauf gleich zurück.

Für 2013 rechnen wir mit einem Wachstum des deutschen Seegüterumschlags ebenfalls um etwa 1 bis 3%.

Wir gehen jedoch davon aus, dass die Seeverkehrsprognose 2030, die derzeit für den neuen Bundesverkehrswegeplan erarbeitet wird, auch weiterhin ein deutliches Wachstum des Seegüterumschlags vorhersagen wird.

Vor allem wird sich der Hinterlandverkehr weiter dynamisch entwickeln.

Der beste Weg, Zukunft vorherzusagen, ist jedoch Zukunft zu gestalten.

Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen

Meine Damen und Herren, der Ausbau der Hafenanbindungen muss mit höchster Priorität vorangetrieben werden.

An politischen Absichtserklärungen fehlt es übrigens nicht.

So sieht der Koalitionsvertrag der laufenden Legislaturperiode vor, dass die Bundesregierung die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen und die Seehafenanbindungen gezielt ausbauen wird. Dieser Ausbau sei von allergrößter Bedeutung für die gesamte exportorientierte Wirtschaft.

Auch im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie im Nationalen Hafenkonzept hat der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen oberste Priorität.

Was konnte davon, meine Damen und Herren, bisher umgesetzt werden?

Für die Fahrinnenanpassungen der Außen- und Unterelbe sowie der Außen- und Unterweser liegen die Planfeststellungsbeschlüsse vor. Zu beiden Beschlüssen sind jedoch Klagen beim Bundesverwaltungsgericht anhängig. Dabei wurde Eilanträgen stattgegeben, die die Maßnahmen weiter verzögern.

Wenn die Verlässlichkeit bei planfestgestellten Projekten in Deutschland nicht mehr gegeben ist, hat dies äußerst negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Deutschland und die Planungs- und Investitionssicherheit der Unternehmen.

Angesichts der Schiffsgrößenentwicklung sind auch die Vertiefung der Außenems, der Ausbau der Wismarer Bucht sowie des Rostocker Seekanals dringend erforderlich. Auch hierfür müssen die Planfeststellungsverfahren zügig eingeleitet werden.

Auch beim Ausbau der Hinterlandanbindungen hat sich in der Realität bisher wenig getan. Im Investitionsrahmenplan 2011 - 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes fehlt ein besonderer Schwerpunkt „Seehafenanbindungen“.

Im Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege sind in der Liste der laufenden Vorhaben nur die beiden Ausbaustrecken Oldenburg-Wilhelmshaven und Stelle-Lüneburg aufgenommen worden.

Von der angekündigten besonderen Berücksichtigung der Seehafenanbindungen kann daher keine Rede sein.

Meine Damen und Herren, die Liste der Vorhaben nach 2015 sieht u.a. auch die Hinterlandanbindung der festen Querung des Fehmarn-Belts vor. Bevor diese Schienenstrecke realisiert wird, die zu weiteren Mengensteigerungen auf den Schienen führen und deren Kosten erhebliche Finanzmittel binden wird, ist es jedoch dringend erforderlich, endlich die bestehenden Engpässe in Norddeutschland zu beseitigen.

Maßnahmen zur Entlastung der Knoten Hamburg, Bremen und Hannover sowie der Bau der Y-Trasse müssen vor dem Ausbau der Hinterlandanbindungen der Fehmarn-Belt-Querung realisiert werden.

Begrüßt haben wir dagegen, dass für den Bau der 5. Schleuse in Brunsbüttel, für den seit Herbst 2010 Baurecht besteht, die erforderlichen Finanzmittel 2012 zur Verfügung gestellt wurden.

Für den Seehafenstandort Deutschland ist die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals von außerordentlicher Bedeutung.

Mit dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm des letzten Jahres wurde das Investitionsbudget für den Erhalt und Ausbau der Bundesverkehrswege überjährig um 1 Mrd. erhöht.

Auch in den Folgejahren ist eine erhebliche Aufstockung des Verkehrsetats des Bundes dringend erforderlich, auch um die Seehafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen. Mehrjährig müssen zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Die vorgesehene Aufstockung des Verkehrsetats 2013 um 750 Mio. € begrüßen wir. Wir erwarten, dass dabei auch der Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals berücksichtigt wird. Die Planungen hierfür sind nahezu abgeschlossen.

Meine Damen und Herren, seit vielen Jahren sind die Verkehrswege in Deutschland dramatisch unterfinanziert. Unser Land zehrt von der Substanz. Der Investitionsbedarf liegt bei 14 Mrd. € im Jahr. Es fehlen somit rund 4 Mrd. € jährlich im Bundeshaushalt.

Zukunftsinvestitionen sind jedoch kein Widerspruch zur Konsolidierung der Staatshaushalte. Im Gegenteil: Nachhaltig konsolidieren bedeutet auch in die Grundlage für künftiges Wachstum zu investieren. Denn nur so kann Deutschland wirtschaftlich stark und seine Seehäfen wettbewerbsfähig bleiben.

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist primär eine Aufgabe der staatlichen Daseinsvorsorge.

Von dieser Wahrheit entfernen sich große Teile der Politik jedoch immer weiter, da mit Infrastrukturfinanzierung im Gegensatz zur Aufstockung der Sozialhaushalte bei der Mehrheit der Wähler kaum gepunktet werden kann.

Daher gibt es derzeit einen parteiübergreifenden Ideenwettbewerb zu alternativen Finanzierungskonzepten.

Auch wenn das Motiv erkennbar ist, ist der eingeschlagene Weg einer Abkehr von einer haushaltsfinanzierten Infrastruktur falsch und gefährdet den Standort Deutschland.

In diesem Zusammenhang sind auch Überlegungen, zusätzliche Nutzerentgelte auf Bundeswasserstraßen zu erheben, nur unter der Voraussetzung einheitlicher Regelungen für die Nutzung der Wasserwege in der gesamten EU einschließlich des Rheins überhaupt in Erwägung zu ziehen.

Eine einseitige nationale Einführung von Nutzerentgelten für die Anbindungen der deutschen Seehäfen hätte gravierende Wettbewerbsnachteile zur Folge.

WSV-Reform

Von der vorgesehenen Priorisierung der Investitionsmaßnahmen für den Erhalt, Betrieb und Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur im Rahmen der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erwarten wir eine Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.

In die geplante höchste Kategorie für Ausbauinvestitionen sollen allerdings nicht alle seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen aufgenommen werden.

Die seewärtige Erreichbarkeit muss jedoch auch weiterhin für alle Häfen gesichert werden. Wir halten es daher für dringend erforderlich, alle seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen in die Kategorie A aufzunehmen. Anderenfalls würden Häfen ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

Der Schwerpunkt der Transporte auf den deutschen Wasserstraßen liegt eindeutig im Bereich der Küste. Der Standort der geplanten „Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt“ sollte daher an der Küste und nicht in Bonn liegen.

Reduzierung des Schwefelgehalts von Schiffstreibstoffen

Neben der Verkehrsinfrastruktur bereitet uns auch ein weiteres Thema Sorgen.

Nach dem MARPOL-Übereinkommen gilt in den Schwefelemissionskontrollgebieten Nord- und Ostsee ab 2015 ein Grenzwert von 0,1% Schwefelgehalt in Schiffstreibstoffen.

Die strengeren Grenzwerte führen zu einer Verteuerung des Schiffsverkehrs, so dass Verkehrsverlagerungen vom See- auf den Landverkehr zu erwarten sind mit negativen Auswirkungen auf Umschlagmenge und Wertschöpfung in den Seehäfen. Wir befürchten die Streichung von Fährdiensten und den Verlust an Wettbewerbsfähigkeit der Nord- und Ostseehäfen besonders gegenüber Mittelmeerhäfen.

Der ZDS hat daher den vom Bundesverkehrsministerium initiierten strukturierten Dialog mit beteiligten Verbänden und Experten über mögliche Maßnahmen zur Unterstützung der Umsetzung dieser Grenzwerte begrüßt.

Über Art und Umfang der von der Bundesregierung in Aussicht gestellten Maßnahmen sind wir allerdings besorgt.

Sowohl das Umweltinnovationsprogramm des Bundesumweltministeriums als auch das Programm „Innovativer Schiffsbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des Bundeswirtschaftsministeriums sind nicht geeignet, substanzielle Hilfen für den betroffenen Schiffsverkehr zu leisten.

Bisher sind - anders als auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz 2011 angekündigt - keine Pilotprojekte für den flächendeckenden Einsatz von Abgasentschwefelungsanlagen durchgeführt worden. Der Nachweis der Praxistauglichkeit dieser Anlagen steht damit nach wie vor aus.

Wir bitten die Bundesregierung daher nochmals eindringlich, den Schiffsverkehr durch geeignete und wirkungsvolle Maßnahmen bei der Emissionsreduzierung zu unterstützen.

Gegebenenfalls muss für Bestandsschiffe die Frist für die Einhaltung der neuen Grenzwerte verlängert werden.

Offshore-Windenergie

Für die deutsche Hafenwirtschaft gewinnt die Offshore-Windenergie zunehmend an Bedeutung.

Angesichts der ambitionierten Ausbauziele, bis 2020 Offshore-Windenergieanlagen mit einer Gesamtleistung von 10 Gigawatt und bis 2030 von 25 Gigawatt vor der deutschen Küste zu installieren, können deutsche Seehafenbetriebe mit ihrer maritimen Logistik einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der Offshore-Windenergie leisten.

Der ZDS hat einen Offshore-Hafenatlas als Bestandsaufnahme der vorhandenen und geplanten Kapazitäten der deutschen Hafenwirtschaft im Bereich der Offshore-Windenergielogistik erstellt.

Die Konferenz der norddeutschen Regierungschefs hat die Bundesregierung aufgefordert, zusätzlich zu dem bestehenden KfW-Programm „Offshore-Windenergie“ geeignete Finanzierungsinstrumente, etwa ein KfW-Zusatzprogramm, für die Finanzierung von Häfen für den Ausbau der Offshore-Windenergie aufzulegen, um die Energiewende nicht zu verzögern.

Der ZDS unterstützt diese Initiative und wird sich hieran konstruktiv beteiligen.

Der Ausbau der Offshore-Windenergie auf 10.000 Megawatt würde bedeuten, dass bis 2020 rund 2000 Windkraftanlagen mit einer Leistung von jeweils 5 Megawatt vor der deutschen Nord- und Ostseeküste in Betrieb sein müssten. Davon sind jedoch erst 200 Megawatt installiert.

Insbesondere wegen der fehlenden Finanzierung von Netzanbindungssystemen droht derzeit ein Stillstand des Offshore-Windparkausbaus.

Wir hoffen, dass im Rahmen der vorgesehenen nationalen Ausbaustrategie zur Umsetzung der Energiewende die Hemmnisse beim Ausbau der Offshore-Windenergie zügig beseitigt werden.

Künftige europäische Hafenpolitik

Lassen Sie mich abschließend kurz auf die künftige europäische Hafenpolitik eingehen.

Fünf Jahre nach ihrer letzten Mitteilung zur europäischen Seehafenpolitik möchte die Europäische Kommission die EU-Hafenpolitik neu justieren.

Sie hat hierfür ein 2-phasiges Konsultationsverfahren eingeleitet.

Der ZDS hat die ersten Ergebnisse des Konsultationsverfahrens begrüßt.

Die Auswertung der ersten Fragebogenaktion der EU-Kommission hat deutlich gemacht, dass 80% der an der Aktion beteiligten Hafenkunden mit den Dienstleistungen der Häfen zufrieden sind.

Daher ist kein Regelungsbedarf im Umschlagbereich zu erkennen.

Auf der Konferenz über europäische Hafenpolitik Ende September in Brüssel unter Leitung der Generaldirektion MOVE hat Generaldirektor Ruete erklärt, dass die Kommission ein Port Package III nicht beabsichtige.

Auch dies haben wir begrüßt.

Ende Oktober hat die EU-Kommission mit einer neuen Fragebogenaktion die 2. Phase des Konsultationsverfahrens eingeleitet.

Der neue Fragebogen enthält konkrete Vorschläge über einzelne Maßnahmen.

Stakeholder sollen hierzu und zu möglichen Auswirkungen der Maßnahmen Stellung nehmen.

Deadline für die Beantwortung der Fragen ist der 16.12.2012.

Der ZDS wird sich auch an dieser Fragebogenaktion beteiligen.

Dabei ist unsere Position klar: Wir benötigen keine Regelungen, die Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und damit die Leistungsfähigkeit der Hafenunternehmen beeinträchtigen.

Im öffentlichen Teil unserer Mitgliederversammlung werden wir uns im Rahmen einer Podiumsdiskussion, an der deutsche Mitglieder des Europäischen Parlaments aus dem Verkehrsausschuss teilnehmen, mit der künftigen europäischen Hafenpolitik im Einzelnen befassen. Sie sind hierzu herzlich eingeladen.

Ich möchte Sie nun bitten, Ihre Fragen an uns zu richten.