

Am Sandtorkai 2
D-20457 Hamburg

Tel.: +49 40 366203
Fax: +49 40 366377

info@zds-seehaefen.de
www.zds-seehaefen.de

18. November 2014

**Begrüßungsworte
von Herrn Peters
auf der ZDS-Abendveranstaltung
am 18. November 2014
auf der „Rickmer Rickmers“**

Sehr geehrte Bundestagsabgeordnete Frau Dr. Wilms,

sehr geehrter Bundestagsabgeordneter Herr Storjohann,

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Behrens,

sehr geehrter Herr Staatsrat Rieckhof,

sehr geehrter Herr Ministerialdirektor Klingen,

sehr geehrte Frau Präsidentin Breuch-Moritz,

sehr geehrter Herr Präsident Dr. Witte,

sehr geehrte Präsidenten und Vertreter befreundeter Verbände und Behörden,

meine sehr geehrten Damen und Herren,

liebe Mitglieder des ZDS,

zu unserer Abendveranstaltung anlässlich unserer morgigen Mitgliederversammlung möchte ich Sie sehr herzlich begrüßen. (Fußball)

Wenn Zeitungsleser in Europa Nachrichten zunehmend auf Ihren iPads lesen, dann wird in den deutschen Häfen weniger Papier umgeschlagen. Wenn aus Schweden oder China Chemie oder Maschinen bestellt werden, dann beleben diese Verkehre auch unser Geschäft. Wenn die russische Wirtschaft schwächelt und Konflikte den Handel erschweren, dann schlägt sich das im Verkehrsaufkommen der Ostseehäfen nieder. Und wenn deutsche Autobahnen verstopft sind, Schienenwege bestreikt werden und Wasserwege marode sind, dann bleibt die Ladung buchstäblich auf der Strecke.

Für uns bedeutet dies am Ende, dass Warenströme an den deutschen Häfen vorbeigehen. Allerdings durchaus auch mit Auswirkungen auf die heimische Industrie, da Störungen in der logistischen Kette unmittelbare Auswirkungen auf das Order- und Absatzverhalten der Wirtschaft haben.

Meine Damen und Herren, die Einflüsse auf unser Geschäft sind zahlreich und vielseitig und das Jahr 2014 hielt bisher eine ganze Reihe besonderer Überraschungen für uns bereit.

Lassen Sie mich zunächst aber nochmals einen Schritt zurückgehen: Die Umschlagzahlen für das Jahr 2013 waren durchwachsen, die Bilanz für 2014 wird trotz vieler Sondereinflüsse voraussichtlich insgesamt besser werden.

Im ersten Halbjahr stieg der Umschlag in den deutschen Seehäfen um 2,7 %. Dies ist erfreulich!

Aber, in Deutschland zeigen sich derzeit erste wirtschaftliche Schwächetendenzen und die Entwicklungen in Krisenregionen im Nahen Osten, in Osteuropa und in Westafrika wirken sich auf die Konjunktur und damit auf den Güterumschlag in den deutschen Seehäfen aus.

Ob das zweite Halbjahr 2014 daher an den Verlauf der ersten 6 Monate anschließen kann, ist derzeit noch fraglich. Insgesamt werden die deutschen Seehäfen jedoch in diesem Jahr wachsen und ihre Rolle im internationalen Wettbewerb festigen.

Meine Damen und Herren, auch mittel- und langfristig sind die Aussichten nach wie vor gut. Die Seeverkehrsprognose 2030 der Bundesregierung geht von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 2,8 % aus.

Dem prognostizierten Mengenwachstum stehen jedoch massive Probleme bei den seewärtigen Zufahrten, bei Brücken und Schleusen und bei den landseitigen Anbindungen der Häfen an die Produktions- und Handelszentren in Deutschland und in unseren Nachbarländern gegenüber.

Zudem wird sich der Wettbewerb in Europa nochmals deutlich verschärfen. Alleine im Containerumschlag entstehen derzeit weitere große Überkapazitäten in unseren Nachbarländern.

Es macht seit Jahrzehnten den Erfolg unserer Unternehmen aus, sich auch bei Gegenwind zu behaupten, mit den ständigen Veränderungen im Güterverkehr umzugehen und uns hierauf einzustellen. Mit qualifizierten Arbeitskräften, einer sozialen Balance, unternehmerischer Kreativität und zukunftsfähigen Umschlaganlagen sind deutsche Häfen bestens im Wettbewerb positioniert.

Seehafenbetriebe sind jedoch in besonderem Maße darauf angewiesen, dass auch die öffentliche Hand ihre Rolle wahrnimmt.

Für die Hafenwirtschaft bedeuten derzeit insbesondere die immer noch andauernden Verzögerungen der Ausbaumaßnahmen von Elbe und Weser eine unsägliche Hängepartie, die uns Umschlag und damit Arbeitsplätze und am Ende natürlich auch Ergebnis kosten.

Noch schlimmer ist jedoch, dass der Ruf unserer Häfen in der Welt nachhaltig beschädigt wird, da in Fernost niemand, aber wirklich niemand das deutsche und europäische Planungsrecht versteht. Hier bei uns dürften es allerdings auch nur die Allerwenigsten sein. Und dies scheint mir sogar bei den Richtern des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig im Hinblick auf Europäisches Planungsrecht der Fall zu sein.

Auch wenn wir unser Ziel, die Vertiefung und Anpassung der beiden Flussläufe noch nicht erreicht haben, haben die Vorhabensträger beider Maßnahmen hieran hart in unserem Sinne gearbeitet. Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Beteiligten nochmals sehr herzlich bedanken.

Aber ich sage auch sehr deutlich, der von der öffentlichen Hand gesetzte Rechts- und Ressourcenrahmen stimmt in vielen Bereichen nicht.

Die Beispiele der Elbe und Weser, aber auch vieler anderer Maßnahmen, belegen, wie schwierig es geworden ist, bei uns Großprojekte innerhalb eines vertretbaren Zeitrahmens rechtssicher zu planen und umzusetzen. Aber auch das europäische Planungsrecht muss kritisch überprüft und deutlich vereinfacht werden.

Über ein Jahrzehnt für Planungsverfahren, die immer noch nicht beendet sind, ist einfach zu lang und gefährden die Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen und damit der deutschen Wirtschaft im internationalen Wettbewerb.

Und es muss zukünftig auch mehr Personal zur Verfügung stehen, um Bauvorhaben zeitnah zu planen und um sie, wenn sie dann endlich genehmigt und finanziert sind, umzusetzen.

Statt den Infrastrukturausbau zu beschleunigen, wird die Hafenwirtschaft in letzter Zeit stattdessen verschärft aufgefordert, Kooperationen einzugehen.

Bestimmte Kreise der Politik und NGOs arbeiten sich derzeit daran ab, zu beschreiben, was „Hafenkooperation“ ist, oder auch daran, was es nicht ist.

Diese Diskussion und die mantrahaft vorgetragenen Forderungen folgen in der Regel dem Prinzip des „wishful thinkings“ manchmal auch der Devise „Wissen ist Macht, aber nichts wissen macht auch nichts“, meine Damen und Herren.

In der Regel halten sich die Befürworter dieser oft konfusen Kooperationsmodelle weder damit auf, die rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere auch im Hinblick auf das „Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen“ zu berücksichtigen, noch die Mechanismen und Wirkweisen des freien Wettbewerbs.

Nicht einmal mit dem Versuch einer Definition, was denn ein moderner Hafen eigentlich ist; nämlich neben einer in der Regel öffentlichen Hafenverwaltung unter Umständen eine Konzentration von bis zu über hundert Einzelunternehmen mit völlig unterschiedlichen Aktivitäten, Strategien und Wettbewerbskonzepten, haben sich diese in der Regel interessengeleiteten Ratgeber überhaupt einmal auseinandergesetzt.

Und ganz nebenbei: Hafenkooperation wird heute bei uns bereits intensiv gelebt. Zahlreiche Unternehmen in unserem Mitgliederkreis sind zugleich an mehreren Standorten an der deutschen Küste tätig oder an Hafenunternehmen an anderen Standorten beteiligt.

Anders gesagt: Viele Häfen sind bereits in einem und durch ein Unternehmen vereint und auch die Hafenverwaltungen kooperieren zunehmend in allen wichtigen Fragen.

Auch im Außenauftritt ziehen wir unter „German Ports“ inzwischen an einem Strang!

Und dabei sollte es auch die Politik belassen: Nämlich bei der gelebten, wirtschaftlich fundierten Verknüpfung der Standorte. Der Forderung, norddeutsche Häfen sollten darüber hinaus den Austausch von Dienstleistungen, ja sogar den von Liniendiensten untereinander vornehmen, erteilen wir eine Absage! Dies ist Unfug! Wir sind gegen jede Art von dirigistischer Ladungslenkung und gegen Eingriffe in den freien Wettbewerb der Unternehmen. Unsere Kunden übrigens auch.

Meine Damen und Herren, es gibt natürlich auch erfreuliches zu berichten. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung enthält durchaus verschiedene positive Aspekte und Vereinbarungen zur deutschen Seehafen- und Güterverkehrspolitik. Das Ziel, das Nationale Hafenkonzept fortzuschreiben, nimmt dabei auch für uns eine herausragende Rolle ein.

Im Koalitionsvertrag steht –ich zitiere: „Um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen zu stärken, entwickeln wir das Nationale Hafenkonzept unter Berücksichtigung des Bundesverkehrswegeplans 2015 weiter und beseitigen Engpässe bei der land- und seeseitigen Anbindung deutscher See- und Binnenhäfen mit internationaler Bedeutung.“

Diese Zielsetzung, meine Damen und Herren – Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen und Engpassbeseitigung – darf bei der konkreten Ausgestaltung nicht verwässert und sie muss konsequent umgesetzt werden. Wir begrüßen es daher, wenn sich Bund und Länder intensiv darüber austauschen, wie sie zum Wohle des Standortes zusammenarbeiten wollen.

Ich hoffe, es klingt nicht vermessen, wenn ich aus meiner Sicht anmerke, dass hier für eine Verbesserung dieser Zusammenarbeit durchaus noch Raum zu sein scheint und denke hierbei nicht nur an die Beiträge südlicher Bundesländer, geführt von Nordrhein-Westfalen, die unter einem Nationalen Hafenkonzept in erster Linie eine bessere Anbindung unserer Wettbewerber im Westen verstehen.

Ich meine, dass dieses Anliegen in erster Linie im Bundesverkehrswegeplan zu berücksichtigen ist, es im Nationalen Hafenkonzept jedoch zu einer falschen Fokussierung führt.

Insgesamt begrüßen wir es, dass das überarbeitete Hafenkonzept die Verbesserung der Infrastruktur besonders hervorheben soll und dass sich die Bundesregierung auf internationaler Ebene für einen fairen Wettbewerb unter den Häfen einsetzt.

Meine Damen und Herren, unsere morgige Mitgliederversammlung bietet ausreichend Raum, uns mit den vielfältigen Themen auf nationaler und europäischer Ebene, die unsere Rahmenbedingungen beeinflussen, zu beschäftigen.

Gerade aus Brüssel und Straßburg ereilen uns dabei immer neue Richtlinien, Verordnungen und Entscheidungen, die für uns von großer Bedeutung sind. Stichwort: Konzessionsrichtlinie - „Port Package“ – Beihilfeleitlinien – Wasserrahmenrichtlinie - SECA-Schwefelgrenzwerte - usw.

Dies alles hat Auswirkungen auf unsere Geschäftsmodelle und birgt Risiken für das Bestehen und Wachstum unserer Unternehmen – wir werden, wie gesagt, morgen hierauf zurückkommen.

Zu all diesen Themen ist es auch in Zukunft, meine Damen und Herren, erforderlich, Positionen zu entwickeln, Position zu beziehen, zu lobbyieren und Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. Dies ist die Aufgabe des ZDS und für diese Aufgabe wird sich der ZDS als Verband der Verbände mit 190 angeschlossenen Unternehmen als Spitzenverband der deutschen Seehafenwirtschaft auch zukünftig mit aller Kraft einsetzen.

Meine Damen und Herren,

liebe Gäste,

der Abend vor unserer Mitgliederversammlung mit einem internen und einem öffentlichen Teil, traditionell hier auf der RICKMER RICKMERS dient natürlich nicht nur dem inhaltlichen Warmlaufen und einem anregenden Austausch mit unseren Gästen, heute Herrn Ministerialdirektor Reinhard Klingen aus dem BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), auf dessen Vortrag ich mich jetzt schon sehr freue.

Sondern, dieser Abend dient natürlich vor allem auch der Kontaktpflege, der Diskussion im kleineren oder größeren Kreis. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen schon jetzt angeregte Gespräche, interessante Erkenntnisse und einen rundum gelungenen Abend.

Vielen Dank!