



Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.

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
zum öffentlichen Teil
der ZDS-Mitgliederversammlung
am 19. November 2014**

Sehr geehrter Herr Staatsrat Dr. Egert,

sehr geehrte Präsidentin Frau Breuch-Moritz,

sehr geehrter Herr Theologitis,

sehr geehrter Herr Dr. Gast,

sehr geehrte Präsidenten und Vertreter befreundeter Verbände und Behörden,

meine sehr geehrten Damen und Herren,

zum öffentlichen Teil unserer diesjährigen Mitgliederversammlung möchte ich Sie an gewohnter Stelle sehr herzlich begrüßen.

Im Rahmen unserer gestrigen Abendveranstaltung und im internen Teil unserer Mitgliederversammlung, der bereits hinter uns liegt, haben wir uns intensiv mit den zahlreichen Projekten und Herausforderungen beschäftigt, die derzeit unsere Rahmenbedingungen beeinflussen und die der ZDS daher nach Kräften mitgestaltet.

Im Hinblick auf den zeitlichen Rahmen werden Sie, meine Damen und Herren, verstehen, dass ich mich hier auf einige herausragende Themen konzentriere, um dann Herrn Dimitrios Theologitis von der Generaldirektion Verkehr der Europäischen Kommission zu den hafenspolitischen Vorstellungen zu Wort kommen zu lassen.

Herr Theologitis, den viele von Ihnen bereits kennen, ist verantwortlicher Referatsleiter für Häfen und wird im Namen des neuen Generaldirektors, Herrn Joao Machado, der wegen anderweitiger Verpflichtungen heute nicht teilnehmen kann, den Sachstand zur Europäischen Hafenspolitik umreißen und sicher auch einen Ausblick geben, wie sich die Europäische Kommission mit der neuen Verkehrskommissarin Bulc in Sachen Europäischer Hafenspolitik aufstellen wird. Nochmals herzlich willkommen, Herr Theologitis.

Ich freue mich sehr, dass im Anschluss, Herr Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung der Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG, kurz Hamburg-Süd, als Keynote-Speaker zum Thema „Wettbewerbsbedingungen und Wachstumsaussichten der Containerschiffahrt“ zu uns sprechen wird.

In den vergangenen Jahren, meine Damen und Herren, sind wir als ZDS so von nationalen und europäischen Politikinitiativen auf Trab gehalten worden, dass es mir fast scheint, dass der Dialog mit unseren Kunden, auch in diesem Rahmen, beinahe zu kurz gekommen ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Gäste, auf Basis der Umschlagszahlen des ersten Halbjahres 2014 zeichnet sich ab, dass wir uns bisher positiv von einem doch durchwachsenen Jahr 2013 absetzen können.

Der Güterumschlag in unseren deutschen Seehäfen ist im ersten Halbjahr 2014 um 2,7 % gestiegen.

Die weltweite Konjunkturlage ist besser, deutsche Ausfuhren erreichen Rekordniveau.

Das zweite Halbjahr 2014 dürfte voraussichtlich von etwas weniger Dynamik geprägt sein, was angesichts der Krisen im Nahen Osten, in Osteuropa und auch Westafrika sowie der jüngst nach unten korrigierten Wachstumsprognosen nicht verwunderlich sein kann.

Diese Entwicklungen beeinflussen auch unser Geschäft. Wir sind zuversichtlich, dass trotz der derzeit nachlassenden wirtschaftlichen Dynamik das prognostizierte Wachstum von 2-3 % in der europäischen Nordrange und damit auch in unseren Häfen im nächsten Jahr eintreten wird.

Mittel- und langfristig sind die Aussichten der deutschen Seehäfen nach wie vor sehr gut. Die in diesem Jahr veröffentlichte Seeverkehrsprognose 2030 rechnet mit einem steten Umschlagswachstum und im Jahr 2017 sollen bereits 325 Millionen Tonnen in unseren Häfen geladen oder gelöscht werden und dann 2030 rund 468 Millionen Tonnen.

Dies entspricht einem durchschnittlichen Wachstum von 2,8 % über die nächsten Jahre.

Meine Damen und Herren, es kann nicht oft genug betont werden, dass eine unabdingbare Voraussetzung für derartige Aufkommensprognosen – mögen es bis 2030 ein paar Prozent mehr oder weniger sein – eine intakte und funktionierende Infrastruktur ist.

Seit Jahrzehnten wird unsere Infrastruktur aber von einer Bundesregierung nach der anderen - ob schwarz, rot oder bunt - sträflich vernachlässigt. Die Rader Hochbrücke, der Nord-Ostsee-Kanal oder auch die Rheinbrücke bei Leverkusen zeigen wie kritisch die Lage inzwischen wirklich ist.

Im Bereich der Hinterlandanbindung unserer Häfen gibt es Durchfahrtsverbote, Streckensperrungen, erweiterte Abstandsregelungen, Gewichts- und Geschwindigkeitsbegrenzungen. So kann es z.B. nicht verwundern, dass Schwer- und Projektladung inzwischen über den Rhein auf unsere westlichen Nachbarn zuläuft, da sie unsere Seehäfen so gut wie nicht mehr erreichen kann.

Ja, meine Damen und Herren, im weltweiten Vergleich haben wir vielleicht noch eine gute oder auch sehr gute Infrastruktur. Aber unser Land ist nicht weitläufig wie die USA oder arm wie der Kongo. Für ein Land wie Deutschland ist eine exzellente Verkehrsinfrastruktur Pflicht und nicht Kür.

Tatsächlich scheint diese Botschaft endlich nicht nur die Verkehrspolitiker, die uns in unseren Forderungen seit Jahren unterstützen, sondern auch die Haushaltspolitiker zu erreichen. Hierzu musste das Thema Infrastruktur allerdings zuerst in der sogenannten „Mitte der Gesellschaft“ ankommen und dazu hat sicherlich auch die leidige Maut-Debatte beigetragen.

Auch den Wählern ist endlich bewusst geworden, dass Deutschland auf Verschleiß gefahren wird. Da es derzeit nicht so aussieht, als ob das Thema Maut in nächster Zeit aus den Schlagzeilen verschwindet, reagiert jetzt endlich auch der größere Teil der Politik.

Meine Damen und Herren, wir setzen darauf, dass ein erheblicher Anteil des neuen Infrastrukturinvestitionsprogramms von 10 Milliarden €, welches Bundesfinanzminister Schäuble gerade angekündigt hat, vor allem zusätzlich in die Verkehrsinfrastruktur fließt.

Im Gespräch in Berlin sind derzeit wohl etwa 4 Milliarden € zusätzlich für diesen Bereich.

Wir begrüßen es, dass es mit dem „Sofortprogramm Seehafen-Hinterland-Verkehr II“ eine Fortsetzung des „SHHV I“ geben wird. Das Programm soll bei einem Investitionsvolumen von mindestens 300 Mio. € eine Laufzeit von 6 Jahren haben, um insbesondere Engpässe im Eisenbahnnetz des Seehafenhinterlands gezielt zu beseitigen. An der Finanzierung soll sich auch die DB angemessen beteiligen. Diese Mittel dürfen jedoch nicht zusätzlich über die Netzentgelte erhoben werden.

Beim Thema Infrastruktur geht es natürlich nicht nur um Geld und Finanzierungsmodelle, sondern auch um Planungsrecht und Planungskapazitäten.

Die andauernden Verzögerungen bei der Anpassung der Fahrhinne der Unter- und Außenelbe und der Unter- und Außenweser, aber auch anderer für uns extrem wichtiger Projekte, belasten inzwischen massiv unsere Unternehmen und schädigen den Standort.

Nun mag ja Herr Dr. Gast, der gleich zu uns sprechen wird, noch verstehen, welche Gerichtsinstanz sich gerade mit welchen Planungsfragen und Gutachten auseinandersetzt. Ich darf Ihnen versichern, meine Damen und Herren, dass ich es noch nicht geschafft habe, hierfür Verständnis bei unseren Reederkunden in Fernost zu finden.

Für die deutsche Seehafenwirtschaft ist der jüngste Aussetzungsbeschluss des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig im Verfahren zur Fahrrinnenanpassung von Außen- und Untereibe ein weiteres Indiz dafür, das nationale Planungsrecht endlich zu vereinfachen und zu straffen und die Wasserrahmenrichtlinie der EU im Sinne der Bedürfnisse von Umwelt, Menschen und Wirtschaft zu überarbeiten.

Um dies einmal mit Zahlen zu belegen. Die früheren Planfeststellungsbeschlüsse für die gleiche Strecke der Elbe betrug 1974 unter 50 Seiten, 1999 bereits 460 Seiten und der Planfeststellungsbeschluss vom 23. April 2012 2588 Seiten.

Meine Damen und Herren, von der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes im Frühjahr des nächsten Jahres erhofft sich der ZDS Rechtssicherheit für die seit über einem Jahrzehnt geplanten Maßnahmen an Elbe und Weser sowie – und ich sage dies ganz ausdrücklich – auch für weitere Wirtschaftsprojekte – übrigens in ganz Europa - die in Wasserläufe eingreifen müssen.

Denn auch weiterhin müssen Gewässer in Europa genutzt werden dürfen und zwar nicht nur im Sinne des Freizeitsports. Einer der führenden deutschen Experten für Wasserrecht drückte dies jüngst so aus – ich zitiere: „Der Mensch darf nicht dauerhaft als immanent rechtfertigungsbedürftiger Störfaktor in der Natur begriffen werden!“ Dem ist nichts hinzuzufügen!

Zum Planen, meine Damen und Herren, gehören natürlich auch die Planer, die Ingenieure und Architekten, die die Vorhaben umsetzen. Wir alle kennen die zahlreichen Fälle, in denen nach langem Kampf die finanziellen Mittel zur Verfügung standen, die dann nicht abgerufen werden konnten, weil es an entsprechendem Fachpersonal fehlte.

Der NOK ist das Paradebeispiel dafür, dass in den vergangenen Jahrzehnten mit dem Erhalt von Infrastruktur in Deutschland weder verantwortungsbewusst noch nachhaltig umgegangen wurde. Die Tatsache, dass die Schleusentore im 21. Jahrhundert zeitweise auf Holzkufen bewegt wurden, stellt in der Tat eine absurde Anleihe bei, zugegeben bewährter, altägyptischer Ingenieurkunst dar.

Wir sind dankbar dafür, dass die Bundesregierung dieses Jahr nunmehr die Mittel für die Sanierung und den Ausbau des Kanals bereitgestellt hat und hoffen, das Vertrauen unserer Kunden zurückzugewinnen zu können.

Meine Damen und Herren, noch nicht endgültig beurteilen lassen sich aus Sicht des ZDS die Auswirkungen der Reduzierung des Schwefelgehaltes in Schiffstreibstoffen auf 0,1 % ab dem 1.1.2015 für die Nord- und Ostsee.

Wir befürchten aber nicht nur, dass wegen der den Reedern hierdurch entstehenden zusätzlichen Kosten eine Rückverlagerung von Ladung auf den Landweg, insbesondere den LKW, erfolgt, sondern, Herr Theologitis, wir haben kein Verständnis dafür, dass die neuen strengen Regeln nicht für die Mittelmeerhäfen gelten, mit denen wir bei Teilmengen durchaus im Wettbewerb stehen und wir fordern die EU daher nachdrücklich auf, hier für eine Harmonisierung zu sorgen.

Meine Damen und Herren, optimistisch sind wir hingegen im Hinblick auf die Chancen und vielfältigen neuen Geschäftsmöglichkeiten für die deutsche Seehafenwirtschaft im Hinblick auf den Bau und die Wartung von Windkraftanlagen in Nord- und Ostsee, z.B. bei der Vormontage, der Verschiffung von Komponenten und in der Wartungsphase.

Unsere Betriebe können mit ihrer maritimen Logistik einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der Offshore- und Windenergieanlagen leisten. Durch die Novellierung des EEG haben sich nun die Rahmenbedingungen wieder verstetigt und der ZDS rechnet mit dem Zubau von durchschnittlich zwei Windparks pro Jahr.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir haben uns gestern Abend und auch im Rahmen unserer Pressekonferenz heute Morgen ausgiebig mit dem Thema Ladungslenkung unter der zunächst irreführenden Überschrift „Hafenkooperation“ beschäftigt.

Wir stehen der durchaus interessengeleiteten, aus bestimmten Kreisen der Politik und der Umweltverbände gestellten Forderung nach einer dirigistischen, auch schiffsgrößenorientierten Ladungslenkung kategorisch ablehnend gegenüber.

Deutsche Seehäfen bestehen in der Regel aus öffentlicher Infrastruktur und zahlreichen Einzelunternehmen mit sehr unterschiedlichen Ausrichtungen und Unternehmensstrategien, die miteinander in einem gesunden Wettbewerb stehen.

Darüber hinaus gibt es bereits heute ein weitgespanntes Netz an Kooperationen. Zahlreiche unserer Seehafenbetriebe sind an unterschiedlichen Standorten tätig oder an Unternehmen in anderen Häfen beteiligt.

Auch die öffentlichen Hafenverwaltungen kooperieren zunehmend und wo immer sinnvoll möglich. Dies begrüßen wir. Darüber hinaus haben die deutschen Seehäfen ihren internationalen Auftritt unter der Dachmarke „German Ports“ gebündelt und vereinheitlicht.

Eine verordnete Ladungslenkung, wie sie z.B. immer wieder von den NGOs gefordert wird und die nicht nur dem deutschen sowie dem europäischen Kartellrecht und dem freien Wettbewerb widerspricht, aber vor allem den Anforderungen unserer Kunden nicht gerecht wird, lehnen wir daher entschieden ab, meine Damen und Herren.

Ich komme nun zum Ende und möchte noch den römischen Philosophen Seneca zitieren: „Wer den Hafen nicht kennt, in den er segeln will, für den ist kein Wind günstig“ – meine Damen und Herren, wir können den Wind nicht bestimmen, aber wir können die Segel richtig setzen.

Ich freue mich jetzt mit Ihnen auf den Beitrag von Herrn Dimitrios Theologitis zur europäischen Hafenspolitik und schaue nun mit Ihnen mit großer Spannung nach Brüssel.