

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

**Unterlage
zur
Leitung der ZDS-Pressekonferenz
am 19. November 2014, um 09.00 Uhr,
im Hafen-Klub Hamburg**

Begrüßung

Vorstellung der Mitglieder des Präsidiums und der Geschäftsführung.

Meine Damen und Herren, in meinem Statement zu Beginn werde ich zunächst kurz auf die aktuelle Lage der deutschen Seehafenwirtschaft eingehen und mich dann mit folgenden Themen befassen:

- der Seehafenpolitik der Bundesregierung
- der Kooperation von Seehäfen
- Fahrrinnenanpassungen
- dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG)
- Offshore Windenergie
- Nord-Ostseekanal
- Schwefelgrenzwerte in Nord- und Ostsee.

Zunächst zur aktuellen Lage der deutschen Seehafenwirtschaft

Die Umschlagzahlen für das Jahr 2013 waren bekanntlich durchwachsen. Der Güterumschlag in unseren Seehäfen war 2013 mit rd. 300 Mio. t insgesamt leicht rückläufig und entwickelte sich daher etwas schlechter als die Wirtschaft insgesamt; Containerverkehre hingegen nahmen zu.

Heute zeichnet sich ab, dass 2014 insgesamt ein gutes Jahr werden kann. Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen ist im ersten Halbjahr 2014 bereits um 2,7 % gestiegen.

Die weltweite Konjunkturlage ist besser, deutsche Ausfuhren erreichen Rekordniveau und von dieser Entwicklung – das zeigen die Zahlen für das erste Halbjahr – profitieren die meisten Seehäfen. Zugleich beschert der Exportboom den Häfen aber auch der Verkehrsinfrastruktur insgesamt zusätzliche Herausforderungen.

Das zweite Halbjahr dürfte voraussichtlich insgesamt etwas weniger dynamisch ausfallen, als die erste Hälfte, was angesichts der krisenhaften Zuspitzung im politisch-wirtschaftlichen Konflikt mit Russland in der Ukraine sowie der Eskalation anderer Krisen – ich denke hier insbesondere an Westafrika - nicht ganz verwundern kann.

Auch die jüngste Rücknahme der Wirtschaftsprognosen für Deutschland bestärkt uns in unserer Haltung für das zweite Halbjahr. Insgesamt aber, wie gesagt, gehen wir von einem zufriedenstellenden Jahr 2014 aus.

Für das Jahr 2015 sind Voraussagen naturgemäß derzeit noch schwierig – wobei Prognosen bekanntlich immer schwierig sind. Neben dem durch Wirtschaftsforschungsinstitute vorausgesagten Umschlagswachstum im niedrigen einstelligen Bereich, sind die Auswirkungen einer wirtschaftlichen Abkühlung in Deutschland und die weitere Entwicklung in den Krisenregionen im Nahen Osten, in Osteuropa und in Westafrika noch nicht wirklich einzuschätzen.

Meine Damen und Herren, mittel- und langfristig sind die Aussichten der deutschen Seehäfen aber nach wie vor sehr gut. Die in diesem Jahr veröffentlichten Voraussagen wie die Seeverkehrsprognose 2030 zeigen: Der Seegüterumschlag und damit der Verkehr in und durch ganz Deutschland werden weiter beständig ansteigen. Im Jahr 2017 sollen bereits 325 Mio. t in deutschen Seehäfen geladen oder gelöscht werden und in 2030 dann rund 468 Mio. t.

Die Seeverkehrsprognose geht dabei von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 2,8 % aus.

Dem vorhergesagten Wachstum stehen jedoch nach wie vor – Sie wissen dies - massive Herausforderungen bei den seewärtigen Zufahrten – Stichwort: Elbe und Weser -, bei Brücken und Schleusen und bei den landseitigen Anbindungen der Häfen an die Produktions- und Handelszentren in Deutschland und in den Nachbarländern gegenüber. Darauf komme ich gleich noch einmal zurück.

Schauen wir auf die Seehafenpolitik der Bundesregierung

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung enthält bekanntlich verschiedene Vereinbarungen zur deutschen Seehafen- und Güterverkehrspolitik. Die Vereinbarung, das Nationale Hafenkonzept fortzuschreiben, nimmt dabei eine herausragende Position ein.

Die Zielsetzung – eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen und Engpassbeseitigung – darf nun im Umsetzungsprozess nicht verwässert werden.

Wir begrüßen es daher, wenn sich Bund und Länder intensiv darüber austauschen, wie sie zum Wohle des Hafenstandortes zusammenarbeiten wollen. Wir begrüßen es, dass das überarbeitete Hafenkonzept die Verbesserung der Infrastruktur besonders hervorheben soll, und wir befürworten es, dass sich die Bundesregierung auf internationaler Ebene für einen fairen Wettbewerb unter den Häfen einsetzt.

Um das Nationale Hafenkonzept zu vervollständigen, fordert der ZDS zusätzlich eine neue Forschungsinitiative zu innovativen Seehafentechnologien, ein ISETEC III.

Am Wichtigsten jedoch ist, dass mehr Geld dem Erhalt und der Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur zugeführt wird. Allein für die nachholende Sanierung müsste man unter Zugrundelegung der Ergebnisse der Bodewig-Kommission jährlich 7,2 Mrd. Euro zusätzlich zum normalen Verkehrsetat im Bundeshaushalt einstellen. Die fest zugesagten zusätzlichen 5 Mrd. über die gesamte Legislaturperiode reichen daher bei weitem nicht aus.

Wir begrüßen daher das sich derzeit in Abstimmung befindliche „Sofortprogramm Seehafen-Hinterland-Verkehr II (SHHV II)“ – eine Fortsetzung des „SHHV I“. Das Programm soll eine Laufzeit von 6 Jahren haben (2015 – 2020) und zielt auf Engpässe im Eisenbahnnetz des Seehafenhinterlandes. Es soll mindestens 300 Mio. € betragen. Die DB soll sich an der Finanzierung angemessen beteiligen (Netzentgelte).

Wir setzen weiterhin darauf, dass ein erheblicher Anteil des neuen Infrastrukturinvestitionsprogramms von 10 Mrd. €, das der Bundesfinanzminister gerade angekündigt hat, in die Verkehrsinfrastruktur fließt.

Hafenkooperation

Ich möchte jetzt auf ein Wort eingehen, das in der letzten Zeit geradezu zu einem Modewort geworden ist. Nämlich „Hafenkooperation“. Parlamente, Fraktionen und NGOs arbeiten sich derzeit daran ab, zu beschreiben, was „Hafenkooperation“ ist.

Eins haben die vielen Aufforderungen zu einer vermeintlichen Hafenkooperation fast immer gemeinsam: Sie sind interessengeleitet, z.B. um dringend erforderliche, teils auch bereits beschlossene Infrastrukturmaßnahmen erneut in Frage zu stellen und sie basieren in den meisten Fällen auf der Devise „Wissen ist Macht, aber nichts wissen, macht auch nichts“.

Ganz unerfreulich wird die Diskussion, wenn derartige Forderungen ganz bewusst auch gegen besseres Wissen, aus rein dogmatischen Gründen immer wieder positioniert werden.

Bitte sehen Sie es mir nach, wenn ich so direkt formuliere, aber eine bessere Beschreibung fällt mir für die völlig realitätsfernen Theorien, die teilweise auch aus dem politischen Raum, hier insbesondere von denen, die ohnehin am liebsten gegen jede Art von Verkehr sind oder die aus dem Lager der NGOs kommen, nicht ein.

Es mag ja sein, dass sich der eine oder andere überfordert fühlt, sich mit nationalem und internationalem Wettbewerbsrecht und den Auswirkungen derartiger Kooperationsgedanken auf die Rechtsetzung der EU – Port Package lässt grüßen – auseinanderzusetzen oder dass man sich den Prinzipien freier Marktwirtschaft und des freien Wettbewerbs grundsätzlich verweigert.

Aber auch hier würde schon ein Bemühen der Grundrechenarten hin und wieder dazu führen, dass derartige Diskussionen rasch zum Ende kämen. Dass Wilhelmshaven z.B. nicht einmal annähernd in der Lage wäre – nie sein wird - alle sich heute schon in Fahrt befindlichen großen Containerschiffe über, sagen wir, 10.000 TEU abzufertigen, ist kleines Einmaleins – eben Grundrechenarten.

Trotzdem werden derart unsinnige Forderungen stereotyp immer wieder heruntergeleiert. In der Regel haben sich die Verfasser dieser Forderungen nach Hafenkooperationen nicht einmal die Mühe gemacht, sich mit der Definition eines Hafens auseinanderzusetzen.

Ein Hafen ist kein bunter Luftballon, aus dem man beliebig Luft ablassen und wieder hineinpumpen kann, sondern ein Hafen besteht in der Regel aus öffentlicher

Infrastruktur und bis über hundert Einzelunternehmen mit unterschiedlichen Unternehmensstrategien und Konzepten, die im Prinzip auf Wettbewerb basieren. Ein Prinzip, von dem die gesamte deutsche Wirtschaft profitiert.

Und, meine Damen und Herren, es gibt heute natürlich bereits eine Menge Kooperationen zwischen den Häfen.

Zum einen kooperieren da, wo immer möglich und sinnvoll, zunehmend die öffentlichen Hafenverwaltungen.

Dies ist unter Kosteneffizienzgesichtspunkten richtig und wird von uns begrüßt.

Auch zahlreiche Hafenunternehmen in unserem Mitgliederkreis sind derzeit bereits an mehreren Standorten tätig oder an anderen Aktivitäten an anderen Standorten beteiligt. Ich bin davon überzeugt, dass diese Form standortüberspannender Netzwerke auch in Zukunft weiter zunehmen wird.

Unter dem Deckmantel „German Ports“ zeigen wir auch im Außenauftritt gemeinsam Flagge.

Den aus bestimmten Teilen der Politik und aus Kreisen der NGOs derzeit massiv vorgetragenen Forderungen nach einer hierüber hinausgehenden „Zwangs“-kooperation mit dem Ziel einer schiffsgrößenspezifischen Arbeitsteilung erteilen wir jedoch eine klare Absage. Eine dirigistische Warensteuerung kann und wird – und hierin sind wir uns auch mit unseren Kunden völlig einig – nicht funktionieren und sie würde nur zu einem Abwandern von Kunden und Umschlag und damit zu einer Schwächung des Wirtschaftsstandortes Deutschland insgesamt führen.

Meine Damen und Herren, ich träume von einer Pressekonferenz, ohne auf das Thema der immer noch nicht realisierten Fahrrinnenanpassungen einzugehen, denn dies würde bedeuten, wir hätten diese für uns so wichtigen Projekte inzwischen abgeschlossen.

Für die Hafenwirtschaft bedeutet der jüngste Aussetzungsbeschluss des Bundesverwaltungsgerichts im Verfahren zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe aufgrund der weiteren zeitlichen Verzögerung unzweifelhaft einen Rückschlag. Der Beschluss belegt erneut, wie schwierig es geworden ist, Großprojekte innerhalb eines vertretbaren Zeitrahmens rechtssicher zu planen und umzusetzen.

Für uns hat sich auch einmal mehr gezeigt, dass die vom deutschen Planungsrecht angestrebte Balance von ökonomischen, technischen und ökologischen Aspekten u.a. nur durch eine Erhöhung der personellen Kapazitäten innerhalb der Planungsbehörden zu erreichen ist. Von der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes im Frühjahr des nächsten Jahres erhoffen wir uns nun Rechtssicherheit für die Weser, für die Elbe und für alle weiteren Projekte, die zukünftig in Wasserläufe eingreifen müssen.

Der ZDS fordert die Bundesregierung auf, sich mit den anderen Mitgliedstaaten für eine an den Bedürfnissen von Umwelt, Menschen und Wirtschaft ausgerichtete Überarbeitung der Wasserrahmenrichtlinie auf EU-Ebene einzusetzen und vorhandene Spielräume bei der Umsetzung auf nationaler Ebene konsequenter zu nutzen.

Die heutige Wasserrahmenrichtlinie der EU gefährdet inzwischen nicht nur die bedarfsgerechte Anpassung unserer Flüsse, sondern stellt ein erhebliches Risiko für die gesamte Industrie und Wirtschaft in ganz Europa dar.

Denn auch weiterhin, meine Damen und Herren, müssen Gewässer in Europa genutzt werden können, und zwar nicht nur im Sinne des Freizeitsports. Einer der führenden deutschen Experten für Wasserrecht drückt dies so aus: „Der Mensch darf nicht dauerhaft als immanent rechtfertigungsbedürftiger Störfaktor in der Natur begriffen werden.“ Dem ist nichts hinzuzufügen!

Einige Worte zum Thema EEG

Die Reform des deutschen Erneuerbare-Energien- Gesetzes (EEG 2014) wirkt sich direkt auch auf die Hafenwirtschaft aus: bei der Versorgung von Schiffen im Hafen mit Elektrizität durch Landstrom oder durch Kraftwerkschiffe („power barges“), bei der Eigenstromversorgung von Umschlagbetrieben sowie beim Eisenbahnverkehr im Hafen.

Ich möchte das Thema hier aus Zeitgründen nicht vertiefen. Wir fordern die Bundesregierung jedoch auf, die beihilferechtlichen Prüfung zumindest einer Begrenzung der EEG-Umlage sowohl für die Landstromversorgung von Seeschiffen als auch deren Stromversorgung durch Power Barges – zum Wohle der Umwelt -- zügig abzuschließen.

Offshore Windenergie

Für die deutsche Hafenwirtschaft bergen der Bau und die Wartung von Windkraftanlagen in der Nordsee und in der Ostsee vielfältige Geschäftsmöglichkeiten, z.B. bei der Vormontage, bei der Verladung auf Schiffe und in der Wartungsphase.

In jüngster Vergangenheit hat die fehlende Investitionssicherheit die Entwicklung der Offshore-Branche und damit der Windparklogistik stark behindert.

Aus der Novellierung des EEG haben sich nun die Rahmenbedingungen erfreulicherweise wieder verstetigt: es gibt zwei Fördermodelle, klare Vorgaben für die Vermarktung, Degressionsregelungen für die Förderung und einen festen Deckel von 6.500 MW installierter Leistung bis zum Jahr 2020. Das bedeutet den Zubau von durchschnittlich zwei Windparks pro Jahr.

Der ZDS erwartet, dass sich der Bund an der Finanzierung der Hafeninfrastruktur zum Ausbau der Offshore-Windenergie beteiligt, soweit es sich um offshore-spezifische Mehrkosten der Hafeninfrastruktur handelt. Dies ist im Koalitionsvertrag mit der Idee der Öffnung des KfW-Sonderprogramms für den Bereich der Hafen- und Schiffskapazitäten für Offshore-Wind vereinbart und diese Vereinbarung muss nun an die aktuellen Marktgegebenheiten angepasst werden.

Unsere Haltung ist: Der Bund sollte die bedarfsgerechte Ertüchtigung, Ergänzung und Erweiterung von Hafenskapazitäten für die Erschließung und Instandhaltung von Windparks auf See unterstützen.

Ich komme nun zum Nord-Ostsee-Kanal

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 Schleusentore im 21. Jahrhundert auf Holzkufen bewegt wurden, stellt ja in der Tat eine Anleihe bei altägyptischer Ingenieurkunst dar.

Für die Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal ist dieser Technologieeinsatz jedoch unwürdig und stellt ein latentes Risiko für die Schifffahrt dar.

Wir sind dankbar, dass die Bundesregierung dieses Jahr die Mittel für die Sanierung und den Ausbau des Kanals bereitgestellt hat.

Jetzt ist aber auch hier sicherzustellen, dass die entsprechende Personalausstattung innerhalb der Planungsbehörden vorhanden ist bzw. sichergestellt wird.

Es muss gelingen, das Vertrauen der Reeder in die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt wieder herzustellen.

Zum Schluss noch zu den neuen Schwefelgrenzwerten in der Nord- und Ostsee ab 1.1.2015.

Schiffe müssen dann entweder mit Abgasreinigungstechnik oder mit teurerem Treibstoff fahren. Das bedeutet, dass sich die Anläufe der betroffenen deutschen Häfen entsprechend verteuern.

In welchem Umfang Ladung auf den Landtransport verlagert oder rückverlagert wird, lässt sich heute noch nicht abschließend beurteilen. Für Teilmengen bietet sich unter Umständen auch eine Verlagerung in Mittelmeerhäfen an. Mittelmeerhäfen sind Wettbewerb für uns, und – das ist das Merkwürdige – für Mittelmeerhäfen gelten die neuen strengen Regeln nicht!

Es ist uns schleierhaft, warum eine Europäische Union, die sonst so auf einen vereinheitlichten Binnenmarkt drängt, an dieser Stelle nicht eingreift und gleiche Rahmenbedingungen schafft. Wir fordern dies nachdrücklich.

Mittelfristig zeigt der Weg wohl eindeutig in Richtung LNG – also verflüssigtem Erdgas als Treibstoff von Schiffen. Die Hafenvirtschaft beteiligt sich aktiv an den vielschichtigen technischen Diskussionen, die der Einsatz von LNG erfordert.

Es muss gewährleistet sein, dass die Rahmenbedingungen hierfür stimmen und auch hier muss gewährleistet sein, dass ggf. öffentliche Mittel zur Verfügung stehen, damit die notwendige Infrastruktur rechtzeitig vorgehalten wird. Der Aufbau der Infrastruktur muss sich jedoch auch hier an der tatsächlich zu erwartenden Nachfrage orientieren.

Überleitung zu den Fragen

Meine Damen und Herren, mein Fazit: Die deutsche Seehafenwirtschaft ist insgesamt gut und erfolgreich in das Jahr 2014 gestartet. Für das zweite Halbjahr 2014 erwarten wir eine etwas nachlassende wirtschaftliche Dynamik, auch im Hinblick auf die abgesenkten Prognosen und die zahlreichen Krisen in unserem Umfeld.

Das Jahr 2015 wird teils alte, teils neue Herausforderungen für uns bereithalten und wir rechnen trotz der bestehenden Risiken mit einem weiteren Wachstum in der Größenordnung von 2-3 %.

Meine Damen und Herren, die deutschen Seehäfen und Seehafenbetriebe sind extrem leistungsfähig und erfolgreich. Dies haben wir in den vergangenen Jahren auch mit Marktanteilsgewinnen in einem hart umkämpften Umfeld immer wieder bewiesen.

Wir benötigen jedoch auch in Deutschland Rückendeckung durch ein zielgerichtetes Handeln der Politik, vor allem im Bereich der Infrastruktur und bei der Anpassung unserer Flüsse.

Last, but not least entspricht es unserem Vertrauen auf die eigene Leistung und natürlich auch unserer optimistischen Grundhaltung, dass wir davon überzeugt sind, auch die vor uns liegenden Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen.

Dazu gehört auch, dass wir jetzt im Anschluss so viele Antworten parat haben, wie Sie Fragen.

Vielen Dank!