

P R E S S E M I T T E I L U N G

19. November 2014

Hafenwirtschaft fordert mehr Geld für Verkehrsinfrastruktur und erteilt dirigistischen Eingriffen in die Marktorientierung der deutschen Seehäfen eine Absage

Verzögerungen bei Fahrrinnenanpassungen zeigen Korrekturbedarf bei Planungs- und Genehmigungsprozessen auf

Erfolgreicher Start ins Jahr 2014. Umschlagplus von 2,7 % im ersten Halbjahr

Verkehrsinfrastruktur

Ein substantieller Anteil des neuen Investitionspakets von 10 Milliarden Euro, den Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble für den Zeitraum 2016/2018 angekündigt hat, muss in die Verkehrsinfrastruktur fließen. „Der Bund muss dem Erhalt und der Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur deutlich mehr Geld zuführen“, sagte Klaus-Dieter Peters, Präsident des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe, heute in einem Pressegespräch anlässlich der diesjährigen Mitgliederversammlung des ZDS in Hamburg.

Gleichzeitig begrüßt der ZDS, dass es mit dem „Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr II“ eine Fortsetzung des „SHHV I“ geben soll. Das Programm wird bei einem Investitionsvolumen von mindestens 300 Mio. Euro eine Laufzeit von sechs Jahren haben, um Engpässe insbesondere im Eisenbahnnetz des Seehafenhinterlands gezielt zu beseitigen.

Für den ZDS steht derzeit die Mitarbeit an der Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepes der Bundesregierung unter Berücksichtigung des Bundesverkehrswegeplans 2015 zur Beseitigung von Engpässen bei der land- und seeseitigen Anbindung deutscher See- und Binnenhäfen im Vordergrund.

Positiv ist aus Sicht des ZDS, dass durch die Bundesregierung inzwischen finanzielle Mittel für die Sanierung und den Ausbau des NOK bereitgestellt worden sind.

Jetzt muss sichergestellt werden, dass eine bedarfsgerechte Personalausstattung innerhalb der Planungsbehörden vorhanden ist.

Hafenkooperation

Ablehnend steht der ZDS der aus Kreisen der Politik und der Umweltverbände gestellten Forderung nach einer „norddeutschen Hafenkooperation“ im Sinne einer Ladungslenkung gegenüber. Deutsche Seehäfen bestehen in der Regel aus öffentlicher Infrastruktur und zahlreichen Einzelunternehmen mit unterschiedlichen Ausrichtungen und Unternehmensstrategien. Darüber hinaus sind zahlreiche Seehafenbetriebe bereits an mehreren Standorten tätig oder an Unternehmen in verschiedenen Häfen beteiligt. Auch die öffentlichen Hafenverwaltungen kooperierten zunehmend, wo immer sinnvoll möglich. Unter der Dachmarke „German Ports“ haben sich die deutschen Seehafenunternehmen darüber hinaus einen gemeinsamen Außenauftritt gegeben.

„Standortüberspannende Netzwerke von Hafenunternehmen werden auch in Zukunft weiter zunehmen.“, sagte Klaus-Dieter Peters. Aber: „Eine dirigistische Ladungslenkung, die dem deutschen sowie dem europäischen Kartellrecht, dem freien Wettbewerb, aber vor allem den Anforderungen unserer Kunden widerspricht, lehnen wir entschieden ab.“

Seewärtige Erreichbarkeit der deutschen Seehäfen

Mit großer Sorge sieht der ZDS die andauernden Verzögerungen bei den Fahrplänenanpassungen von Außen- und Unterelbe sowie Außen- und Unterweser.

Für die Seehafenwirtschaft ist der jüngste Aussetzungsbeschluss des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig im Verfahren zur Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterelbe ein weiteres Beispiel dafür, das nationale Planungsrecht zu vereinfachen und die Wasserrahmenrichtlinie der EU im Sinne der Bedürfnisse von Umwelt, Menschen und Wirtschaft zu überarbeiten. Von der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes im Frühjahr des nächsten Jahres erhofft sich der ZDS nun Rechtssicherheit für die geplanten Maßnahmen an Elbe und Weser sowie für weitere Wirtschaftsprojekte, die in Wasserläufe eingreifen müssen.

Entwicklung und Rahmenbedingungen der deutschen Seehafenbetriebe

Derzeit zeichnet sich ab, dass 2014 ein durchaus gutes Jahr werden kann. Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen ist im ersten Halbjahr 2014 um 2,7 % gewachsen. „Voraussichtlich wird die Dynamik im zweiten Halbjahr jedoch etwas nachlassen. Angesichts der Krisen im Nahen Osten, in Osteuropa und Westafrika sowie der zuletzt nach unten korrigierten Wachstumsprognosen, sind auch Auswirkungen auf die deutschen Seehäfen nicht auszuschließen. Mittel- und langfristig sind die Perspektiven jedoch nach wie vor sehr gut.“, sagte Klaus-Dieter Peters.

Für die deutsche Seehafenwirtschaft bergen zukünftig insbesondere auch der Bau und die Wartung von Windkraftanlagen in Nord- und Ostsee vielfältige neue Geschäftsmöglichkeiten, z.B. bei der Vormontage, der Verschiffung von Komponenten und in der Wartungsphase. Die deutschen Seehafenbetriebe können mit ihrer maritimen Logistik einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der Offshore- und Windenergieanlagen leisten. Aus der Novellierung des EEG haben sich nun die Rahmenbedingungen wieder verstetigt. Der ZDS rechnet mit dem Zubau von durchschnittlich zwei Windparks pro Jahr.

Noch nicht endgültig beurteilen lassen sich aus Sicht des ZDS die Auswirkungen der Reduzierung des Schwefelgehaltes in Schiffstreibstoffen auf 0,1 % ab 1.1.2015 für die Nord- und Ostsee. Schiffe müssen dann entweder mit Abgasreinigungstechnik oder teurerem Treibstoff fahren.

Während der ZDS wegen der den Reedern hierdurch entstehenden zusätzlichen Kosten eine Verlagerung von Ladung auf den Landweg befürchtet, kritisiert er gleichzeitig, dass die neuen strengen Regeln nicht für die Mittelmeerhäfen gelten und fordert die EU auf, hier für eine Harmonisierung zu sorgen.

Als Spitzenverband der deutschen Hafenwirtschaft vertritt der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. 193 angeschlossene Unternehmen und Körperschaften an Nordsee und Ostsee. Zweck des Zusammenschlusses ist die Wahrnehmung der gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der Seehafenunternehmen. Präsident des Verbandes ist Herr Klaus-Dieter Peters, Vorsitzender des Vorstandes der Hamburger Hafen und Logistik AG. Hauptgeschäftsführer ist Herr L. Daniel Hosseus. Sitz des Verbandes ist Hamburg.

Kontakt: L. Daniel Hosseus, +49 (40) 366203

Weitere Informationen erhalten Sie auf [unserer Website](#).