

Am Sandtorkai 2
D-20457 Hamburg

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

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

„Ausblick“

**Schlussworte
des ZDS-Präsidenten
Herrn Klaus-Dieter Peters**

**auf dem Parlamentarischen Abend
von IHK Nord und ZDS**

**zum Thema:
„Die Bedeutung der deutschen
Seehäfen für unsere Volkswirtschaft:
Handlungsanforderungen an den Bundes-
verkehrswegeplan 2015“**

**am 19. Mai 2015
in der Vertretung des Landes Bremen
beim Bund**

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Ferlemann,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete des Deutschen
Bundestages,
sehr geehrte Gäste,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

Meine Damen und Herren, Erhalt und Ausbau von Infrastruktur stehen heute weit oben auch auf der politischen Agenda. Hierzu haben die Schlagzeilen über gesperrte oder Einsturz gefährdete Brücken oder die Berichterstattung über einen sich abzeichnenden Verkehrsinfarkt sicherlich beigetragen.

Die Politik hat sich dieses Themas – lassen Sie mich sagen, zwangsläufig – derzeit sehr viel intensiver angenommen als in vielen Jahren und Jahrzehnten davor, als die ehemals beispielhafte bundesdeutsche Infrastruktur überwiegend auf „Verschleiß“ gefahren wurde.

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Ferlemann, Sie haben immer wieder hervorgehoben, dass insbesondere Norddeutschland, welches über viele Jahre besonders vernachlässigt wurde, in den kommenden 15 Jahren ein besonderer Schwerpunkt des Bundes beim Infrastrukturaus- und –neubau, aber auch bei der dringend erforderlichen Sanierung des Infrastrukturnetzes, sein wird.

Wir nehmen Sie, Herr Ferlemann, gerne beim Wort.

Insgesamt sollen auf Bundesebene zukünftig rund 15 Milliarden Euro pro Jahr für den Bundesverkehrshaushalt bereitstehen. Derzeit sind es noch rund 11 Milliarden.

Zudem wurde auch endlich das Prinzip der Überjährigkeit eingeführt. Darüber hinaus sollen Haushaltsspielräume auch zukünftig stärker für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur genutzt werden.

Meine Damen und Herren, dies alles sind Schritte in die richtige Richtung, aber es wäre fatal, sich hierauf nun auszuruhen.

Ich möchte dies am Beispiel der Hafenhinterlandverkehre verdeutlichen.

In den vergangenen zwei Jahrzehnten hat sich der Seegüterumschlag in den norddeutschen Häfen nahezu verdoppelt. Dies trotz des starken Umschlageinbruchs in den Jahren 2008 und 2009.

Die Ergebnisse der Seeverkehrsprognose 2030 zeigen für die 19 betrachteten deutschen Häfen einen anhaltenden Wachstumstrend für die kommenden 15 Jahre: Die Umschlagsvolumina über alle Häfen werden von 269 Mio. Tonnen in 2010 auf 468 Mio. Tonnen in 2030 ansteigen.

Die transportierten Mengen im Hafenhinterlandverkehr werden damit – und dies ist bemerkenswert – mehr als doppelt so stark zunehmen wie der übrige Güterverkehr in Deutschland, mit 2,1% pro Jahr gegenüber 0,8% pro Jahr.

Meine Damen und Herren, angesichts dieser Prognosen kann aber bei allem Verständnis für die im Haushalt angestrebte schwarze Null die politische Antwort daher nur lauten „Erhalt, aber auch Ausbau!“ der bundesdeutschen Infrastruktur und insbesondere angesichts des überproportionalen Wachstums in den Häfen der Infrastruktur im Hafenhinterlandverkehr.

Auf welchem Feld ließen sich denn die gerade auf europäischer Ebene immer lauter erhobenen Forderungen nach größeren Investitionsanstrengungen in Deutschland effizienter und zukunftswirksamer einsetzen, frage ich Sie?

Die auf dem Tisch liegenden Vorschläge zur Schaffung eines Infrastrukturfonds, Verkehrsinfrastrukturgesellschaften und die stärkere Einbindung und Beteiligung privater Investoren, können dabei durchaus sinnvolle Ansätze bei der Ertüchtigung der deutschen Verkehrsinfrastruktur sein.

Diese Ansätze, die ja derzeit noch durchaus kontrovers diskutiert werden, müssen wir weiter vertiefen. Allerdings darf der Staat seine Verantwortung für die Infrastruktur nicht primär auf private Akteure abwälzen.

Bei allen Hochkulturen der Geschichte stand leistungsfähige Infrastruktur am Anfang und im Mittelpunkt. Ob bei den Römern oder selbst den bestens ausgebauten Expresspfaden der Inkas auf über 4.000 m Höhe in den Anden. Damals hatte man oft das Ziel, Truppenbewegungen zu ermöglichen. Heute sind es zum Glück und zu unserem gemeinsamen Wohle Güter, die transportiert werden.

Wenn Ihnen mein Blick in die Vergangenheit zu weit geht, meine Damen und Herren, dann darf ich daran erinnern, dass uns diese Vergangenheit bisweilen heute noch einholt. Z.B. wenn die Schleusentore am Nord-Ostsee-Kanal wegen jahrzehntelang vernachlässigter Instandhaltung nach alt-ägyptischer Ingenieurskunst bewegt werden mussten – nämlich auf Holzkufen.

In der Diskussion um Finanzierungsmodelle muss darüber hinaus auch die Auswirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes eine ganz zentrale Rolle spielen. Nutzungsentgelte, wie Straßenmaut oder Eisenbahntrassenpreise, verteuern den Güterverkehr und damit auch die Produkte, die wir in den weltweiten Handel bringen wollen.

Aber lassen Sie mich das Thema noch einmal anders angehen:

Deutsche Seehafenbetriebe benötigen nicht nur eine leistungsfähige Infrastruktur, sie schaffen vor allem auch Arbeitsplätze und damit Kaufkraft und Wohlstand weit über ihre Standorte hinaus.

Nach einer aktuellen Studie von Planco Consulting, Essen, hängen bundesweit rund 267 000 Arbeitsplätze allein vom Hamburger Hafen ab. In Hamburg selbst erwirtschafteten hafenabhängige Unternehmen in 2013 eine Bruttowertschöpfung von etwa 12 Milliarden Euro.

Aktuelle Vergleichszahlen für alle deutschen Häfen liegen derzeit leider nicht vor, jedoch dürften auch hier ähnliche Wertschöpfungsrelationen anzusetzen sein.

Es wird in allen Studien und Untersuchungen deutlich, dass die von der Hafenvirtschaft geschaffenen und die mittelbar mit ihr zusammenhängenden Arbeitsplätze Kaufkraft und Wohlstand nicht nur an den vom ZDS vertretenen deutschen Seehafenstandorten, von Emden bis Ueckermün-

de, und von Papenburg bis Flensburg sichern, sondern in der gesamten Bundesrepublik. In Nürnberg und Friedrichshafen genauso wie in Dresden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren Mitglieder des Deutschen Bundestages, auch Wählerinnen und Wähler jenseits der norddeutschen Tiefebene verstehen den direkten Bezug zwischen ihren Arbeitsplätzen, der Verkaufbarkeit der Produkte, an deren Herstellung sie beteiligt sind, und leistungsstarken Verkehrssystemen, um diese Produkte auf den Weltmarkt zu bringen.

Die heute auf der gemeinsamen Veranstaltung von IHK Nord und ZDS vorgelegte Sonderauswertung trägt hoffentlich dazu bei, dieses Verständnis zu vertiefen und die Zusammenhänge noch klarer zu machen.

Was also ist zu tun?

Meine Damen und Herren, gemeinsam müssen wir den **Ausbau und Erhalt unserer Verkehrsinfrastruktur zukunftsgerecht vorantreiben**.

Daher müssen Politik und Öffentlichkeit noch stärker die Bedeutung der Seehäfen für die Wirtschaft erkennen. Sie, meine Damen und Herren, und wir müssen weiterhin eng zusammenarbeiten, um dafür zu sorgen, dass das Thema Verkehrsinfrastruktur ganz oben auf der Tagesordnung steht.

Wir müssen mit dem Bundesverkehrswegeplan und einem Nationalen Prioritätenkonzept **Prioritäten setzen und quasi Expresskorridore für den Außenhandel schaffen**.

Die Seehafenhinterlandanbindungen und die Projekte der „Ahrensburger Liste“ müssen aufgrund ihrer besonderen, länderübergreifenden Bedeutung für den Außenhandelsstandort Deutschland im BVWP 2015 gesondert ausgewiesen und mit höchster Vordringlichkeit bewertet werden.

Das haben viele von Ihnen, meine Damen und Herren, übrigens auch im Koalitionsvertrag vereinbart. Dafür sind wir dankbar!

Wir brauchen **Vorfahrt für die Infrastruktur, müssen also Ressourcen bündeln und Prozesse beschleunigen**. Langwierige Planungs- und Beteiligungsverfahren ebenso wie personell unterbesetzte Planungsstäbe verlangsamen Wachstum und Innovation in deutschen Seehäfen und wirken sich standortschädigend aus.

Gerade das vielstufige und viel zu komplexe Planungsrecht sollte vereinfacht werden. Vor allen Dingen muss das dringend notwendige hochqualifizierte Personal für Planung und Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Sinne eines „Investitionshochlaufs“ bereitgestellt und in vielen Fällen bedarfsgerecht aufgestockt werden.

Und schließlich, wir müssen die **vorhandene Infrastruktur auch erheblich besser nutzen**: Über die Bedarfe des Bundesverkehrswegeplans hinaus sollte die Bundesregierung auch auf Basis des überarbeiteten Nationalen Hafenkonzepes Maßnahmen zur effizienteren Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur ergreifen.

Die Bundesregierung sollte ISETEC III als dritte Auflage der Forschungsinitiative „Innovative Seehafentechnologien“ zur Stärkung der deutschen Seehäfen und ihrer Anbindungen an die Wirtschaftszentren entwickeln.

ISETEC III dient dem Ausbau der digitalen Infrastruktur für den Seehafenverkehr, mit einer verstärkten Nutzung von Informationstechnologie, einem umfassenden, schnellen und international vereinheitlichten Datenfluss zwischen allen am Güterverkehr zwischen den Wirtschaftszentren und den Seehäfen Beteiligten sowie der intelligenten Datenanalyse.

Es dient der Nutzung von Netzeffekten in der maritimen Logistik, etwa durch die vollständige Einbindung von Hinterlandterminals in das Netzwerk der Eisenbahn, dem Aufbau eines Datenaustausches zwischen Seehäfen, Binnenhäfen und Binnenschiffen, oder auch der weiteren Optimierung von Leercontainerbewegungen.

Meine Damen und Herren, und noch ein letzter Aspekt, nur scheinbar abseits des heutigen Themas:

Die Europäische Union sollte mit wirklichkeitsnaher Politik die Entwicklung von Häfen und Verkehrssystemen fördern und nicht behindern. Der Wettbewerb in und zwischen Häfen in Nordsee, Ostsee und Mittelmeer ist bereits intensiv und effektiv. Der Markt und das Marktgleichgewicht funktionieren!

Beeinträchtigend wirken derzeit eher unklare Rechtsakte und überflüssige Gesetzesinitiativen der EU, die mehr Probleme aufwerfen als lösen.

Verunsicherndes in der Beihilfepolitik, Unnötiges in der Hafenpolitik und Einseitiges oder Unverständliches in der Umweltpolitik; all dies hilft uns nicht weiter.

Ansätze wie die „Connecting Europe Facility“ hingegen, mit denen die Infrastruktur in Europa verbessert werden soll, oder die Vereinfachung von Zollverfahren, die den internationalen Güterverkehr erleichtern, sind dagegen tatsächlich hilfreich.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Prognosen für unsere Wirtschaft insgesamt sind derzeit durchaus positiv. Deutsche Seehäfen bieten Effizienz, Produktivität, Verlässlichkeit und eine hohe Beschäftigungswirkung in der Transportkette und sind damit gut positioniert, dieses Potential zu nutzen.

Mit einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur in Verbindung mit modernen und leistungsfähigen Häfen tragen wir maßgeblich zur Sicherung von Wohlstand, Wachstum und Arbeitsplätzen in allen Regionen Deutschlands bei.

Darum – um nichts weniger – geht es nun.