

Am Sandtorkai 2  
D-20457 Hamburg

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

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

24. November 2015  
I-126

**Begrüßungsworte  
von Herrn Peters  
auf der ZDS-Abendveranstaltung  
am 17. November 2015  
an Bord der „Rickmer Rickmers“**

Sehr geehrter Herr Minister Pegel,  
sehr geehrte Herren Bundestagsabgeordnete Kruse und Storjohann,  
sehr geehrte Herren Staatsräte Dr. Bösingher und Rieckhof,  
sehr geehrter Herr Ministerialdirektor Klingen,  
sehr geehrte Frau Präsidentin Breuch-Moritz,  
sehr geehrter Herr Präsident Dr. Witte,  
sehr geehrter Herr Admiral Stricker,  
sehr geehrte Präsidenten, Vorsitzende und Geschäftsführer  
befreundeter Kammern und Verbände,  
meine sehr geehrten Damen und Herren,  
liebe Mitglieder des ZDS,

ich begrüße Sie sehr herzlich zu unserer diesjährigen  
Abendveranstaltung im Vorfeld unserer morgigen Mitgliederversammlung  
im Hotel Hafen Hamburg.

Mein besonderer Gruß gilt unserem heutigen Gastredner, dem Minister  
für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes  
Mecklenburg-Vorpommern Herrn Christian Pegel.

Unsere traditionelle Gastgeberin, die „Rickmer Rickmers“, hat nach 119  
Jahren in diesem Sommer eine Komplettanierung des  
Unterwasserschiffs, ein neues Holzdeck sowie eine Entrostung der  
Aufbauten erhalten. Dafür wurden aus Haushaltsmitteln des Bundes 1,9  
Millionen Euro bereitgestellt.

Hier wurde beispielhaft maritime Infrastruktur – wenn auch „museal“ –  
vor dem Verfall bewahrt und kurzfristig in Stand gesetzt, was meines  
Erachtens hervorragend zum Leitmotiv des heutigen Abends passt. Dazu  
später mehr.

Meine Damen und Herren, die Bundesregierung und die führenden Institute sehen die deutsche Wirtschaft weiterhin auf einem soliden Wachstumskurs und erwartet sowohl für dieses als auch das nächste Jahr eine sich verstetigende wirtschaftliche Entwicklung.

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (das DIW) geht davon aus, dass das reale Bruttoinlandsprodukt in Deutschland in diesem Jahr um 1,8% steigt und im Jahr 2016 ebenfalls um 1,8% zulegt.

Die OECD prognostiziert allerdings für die Weltwirtschaft in diesem und im kommenden Jahr ein tendenziell etwas schwächeres Wachstum als bisher erwartet.

Begründet werden die eingetrübten Prognosen mit einem stagnierenden Welthandel und die sich verschlechternden Bedingungen an den Finanzmärkten.

Darüber hinaus dürfte ein überraschend starkes Abflauen der Konjunktur in China die Schwellenländer schwächen. In der zweitgrößten Volkswirtschaft der Welt wird im laufenden und im kommenden Jahr allgemein mit einem Wachstum von nur 6 Prozent gerechnet.

Auch die Wachstumserwartungen für wichtige deutsche Absatzmärkte wie Brasilien, Japan und USA fallen zum Teil verhaltener aus.

Diese globalen Trends haben neben den anhaltenden Krisen in Russland und Griechenland auch innerhalb Europas zu einer zumindest zwischenzeitlichen Verlangsamung des Wirtschaftswachstums geführt.

In Deutschland haben im August 2015 die Exporte gegenüber dem Vorjahresmonat jedoch noch um 5,0 Prozent zugenommen, die deutschen Importe parallel dazu um 4,0 Prozent.

Meine Damen und Herren, für die deutschen Seehäfen zeichnet sich aufgrund ihrer globalen wirtschaftlichen Verflechtungen in diesem Jahr voraussichtlich eine Seitwärtsbewegung des Gesamtumschlags ab. Innerhalb der einzelnen Gütergruppen gibt es hier jedoch deutlich unterschiedliche und standortspezifische Entwicklungen.

Unter dem Strich profitieren unsere Seehäfen derzeit noch vom robusten deutschen Außenhandel.

Für unsere Volkswirtschaft haben deutsche Exporte überragende Bedeutung. Als international ausgerichtete Branche sind wir als Hafenwirtschaft auf eine weiterhin gute Entwicklung unseres Außenhandels angewiesen.

Meine Damen und Herren, die konjunkturellen Aussichten für 2016 gestalten sich trotz aller nicht weg zu diskutierenden Turbulenzen bedingt optimistisch. (Paris)

Wichtige Indikatoren weisen auf einen moderaten Wachstumskurs hin.

So wird die Weltproduktion im kommenden Jahr wohl um 2,9% und der Welthandel um 3,4% zunehmen. Unser deutsches Bruttoinlandsprodukt soll um 1,8% steigen und dabei die Exporte um 4,5% und die Importe um 5,1% zunehmen. Diese Entwicklung wird uns helfen, im nächsten und sicherlich auch im übernächsten Jahr wieder ein deutlicheres und stabileres Plus im Umschlag unserer Häfen zu erzielen.

Ich möchte hier daran erinnern, dass sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten der Seegüterumschlag in den norddeutschen Häfen bereits nahezu verdoppelt hat. Dies übrigens trotz des starken Einbruchs beim Seegüteraufkommen in den Jahren 2008 und 2009.

Auch die weiteren Aussichten sind positiv, wenngleich wir die hohen zweistelligen Wachstumsraten von vor 2008 auf absehbare Zeit nicht mehr erreichen werden.

Die Seeverkehrsprognose 2030 hat für die 19 betrachteten deutschen Häfen jedoch einen anhaltenden Wachstumstrend für die kommenden 15 Jahre bestätigt: Die Umschlagsvolumina über alle Häfen sollen von 268 Mio. Tonnen in 2010 auf rund 470 Mio. Tonnen in 2030 ansteigen.

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

Schon heute stößt der Hinterlandverkehr unserer Seehäfen, meine Damen und Herren, an seine Kapazitätsgrenzen. Dies ist seit langem bekannt. Der Ausbau der landseitigen Seehafenanbindungen ist daher dringender denn je erforderlich, um die Wachstumschancen unserer Seehäfen zu nutzen.

Inzwischen ist auch in der Bundespolitik realisiert worden, dass auf dem Norden unseres Landes, nach vielen Jahren der Vernachlässigung in den kommenden 15 Jahren ein besonderer Schwerpunkt des Bundes auf dem Infrastrukturaus- und –neubau, aber auch auf der dringend erforderlichen Infrastruktursanierung, liegen muss.

Das vor vier Wochen auf der Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven vorgestellte Nationale Hafenkonzept 2015 bestätigt diese positive Entwicklung, da hier vom Bund der Engpassbeseitigung bei den Hinterlandanbindungen der Häfen und der seewärtigen Zufahrten Priorität eingeräumt wird.

Auch werden zusätzliche Mittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vorgesehen und es wird am Instrument der überjährigen Planung und Finanzierung festgehalten.

Von der Bundesregierung erwarten wir nun auch ein klares Bekenntnis zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland, nämlich die zügige Umsetzung dieser konzeptionellen Meilensteine bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode!

Die Seehafenanbindungen müssen prioritär ausgebaut und die einzelnen Projekte als „vordringlicher Bedarf Plus“ in den „Bundesverkehrswegeplan 2016“ aufgenommen werden.

Der neue Bundesverkehrswegeplan muss mit Blick auf die wachsenden Güterverkehre aus und zu den Häfen den Seehafenhinterlandanbindungen Vorrang vor wirtschaftlich weniger bedeutenden Projekten einräumen.

Meine Damen und Herren, mit Blick auf die zunehmende Seegütermengenentwicklung haben die Mitgliedsunternehmen des ZDS bereits umfangreiche eigene Anstrengungen unternommen, den gestiegenen Anforderungen an die Effizienz der Logistikprozesse gerecht zu werden. Der ZDS begrüßt daher ausdrücklich, dass ab dem kommenden Jahr Haushaltsmittel des Bundes für „ISETEC III“ als dritte Auflage der Forschungsinitiative „Innovative Seehafentechnologien“ zur Stärkung der deutschen Seehäfen und ihrer Anbindungen an die Wirtschaftszentren vorgesehen sind.

Auch das Thema Demographie spielt bei diesem Priorisierungsgebot eine entscheidende Rolle: Bis zum Jahr 2030 wird die Bevölkerung in den Ballungszentren wie Berlin, Hamburg, Frankfurt, Köln und München spürbar wachsen, in ländlichen Gebieten dagegen um ein Viertel schrumpfen.

Was für das Wachstum der Bevölkerung gilt, gilt ebenso für das Wachstum des Verkehrsaufkommens. Der Parlamentarische Staatssekretär im BMVI Herr Enak Ferlemann hat Recht, wenn er im Zusammenhang mit der Ausgestaltung des neuen Bundesverkehrswegeplans sagt:

„Wo bisher viel Verkehr ist, wird in Zukunft noch mehr Verkehr sein. Wo bisher wenig Verkehr ist, wird es zukünftig noch weniger werden.“

Der ZDS bewertet es positiv, dass diese Realitäten der Zukunftsgestaltung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung offensichtlich an Bedeutung gewinnen.

Parallel dazu ist es wichtig, neben der Prioritätensetzung beim Ausbau der Verkehrswege im Hinterland in Netzen und Verkehrskorridoren zu denken, um der Zunahme von Verkehren in ganz Europa effektiv begegnen zu können.

Wir begrüßen zudem, dass in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes bereits ein Anstieg der Haushaltsmittel für Verkehrsinvestitionen vorgesehen ist.

Meine Damen und Herren, dabei darf aber nicht vergessen werden, dass es nach wie vor an Planungskapazitäten und Ingenieuren fehlt. Vor allem aber muss die Dauer der Planungsverfahren gravierend verkürzt werden. Bei vergleichbaren Projekten in EU-Nachbarstaaten ist dies möglich.

Auch wir müssen dies erreichen, um unsere Standortvorteile und Wettbewerbsfähigkeit nicht am Ende des Tages einzubüßen.

Mahnende und abschreckende Beispiele dafür sind die seit über zehn Jahren andauernden bzw. klageanhängigen Verfahren zu den aus Wettbewerbsgründen dringend notwendigen Fahrrinnenanpassungen der Elbe und der Weser.

Der Schaden, der den betroffenen Häfen hierdurch seit Jahren entsteht, ist nicht nur in Tonnen, TEU oder in anderen Maßeinheiten zu messen. Der hierdurch entstandene Imageschaden, gerade in Fernost, wird uns noch viele Jahre wie ein Bleigewicht am Fußgelenk begleiten und verfolgen.

Meine Damen und Herren, es ist daher eine nationale Aufgabe und gemeinsame Herausforderung zugleich, die Grundlagen von Wirtschaftswachstum, Wohlstand und Mobilität für Deutschland wieder sicherzustellen sowie den Substanzverzehr unserer Verkehrsinfrastruktur konsequent zu beenden!

Gut, dass dies endlich zunehmend erkannt wird. Noch besser, wenn auf diese Erkenntnis neben Ankündigungen jetzt auch konkrete Handlungen folgen! Über den weiteren Fortschritt sollten wir uns dann auf der 10. Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg unterhalten.

Der chinesische Philosoph Konfuzius hat einmal beschrieben, dass der Mensch drei Möglichkeiten hat, klug zu handeln:

Erstens durch Nachdenken – das ist die edelste.

Zweitens durch Nachahmung – das ist die leichteste.

Drittens durch Erfahrung – das ist die bitterste.



Leider hat insbesondere die Logistikbranche in der jüngeren Vergangenheit die dritte Möglichkeit allzu oft erfahren müssen und ist auch weiterhin „dauerbetroffen“.

Auf die notwendigen Finanzierungsinstrumente im Hinblick auf den Bau und den Erhalt von Verkehrsinfrastruktur wird Herr Minister Christian Pegel in seinem Gastreferat gleich im Anschluss detailliert eingehen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!