



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

Hamburg, 23. Nov. 2015
I-126

**Öffentlicher Teil der MGV
am 18. November 2015,
mit Einleitung MdEP Fleckenstein**

Sehr geehrter Herr Abgeordneter des Europäischen Parlaments
Fleckenstein,

sehr geehrte Herren Bundestagsabgeordnete Rehberg und Kruse,

sehr geehrte Herren Staatsräte Dr. Bösingher und Rieckhof,

sehr geehrte Frau Präsidentin Breuch-Moritz,

sehr geehrter Herr Admiral Stricker,

sehr geehrte Präsidenten und Vertreter befreundeter Verbände und
Behörden,

sehr geehrte Vertreter der Presse,

meine sehr geehrten Damen und Herren,

herzlich willkommen zum öffentlichen Teil unserer diesjährigen
Mitgliederversammlung des Zentralverbandes der deutschen
Seehafenbetriebe! Ich freue mich, dass Sie bei uns sind.

Wir haben es eben bereits im internen Teil behandelt: Ein **ereignisreiches
und nicht leichtes Jahr** ist seit unserer letzten Mitgliederversammlung
verstrichen.

Auf die Rekordzahlen von 2014 folgen derzeit eher verhaltene
Umschlagmengen in 2015. Im ersten Halbjahr ging der Umschlag in
unseren Häfen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 0,1% zurück und
eine wirkliche Trendwende ist auch zum Jahresende derzeit noch nicht
absehbar.

Durchaus vielfältige externe Faktoren und Krisen, wie das Wirtschaftsembargo Russlands in Verbindung mit dem Ölpreisverfall, die sich rasch abkühlende Konjunktur in China, die immer noch existierende Wirtschafts- und Finanzkrise in Griechenland, die militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine und nicht zuletzt die nach wie vor ausstehenden Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser, um nur einige Beispiele aus dem notleidenden Bereich der seewärtigen Infrastruktur zu nennen, beeinträchtigen unser Geschäft in der einen oder anderen Weise.

Derzeit fragen wir uns auch, welche Auswirkungen die Manipulationen bei Volkswagen auf das Geschäft der deutschen Fahrzeughersteller und der gesamten Zulieferindustrie haben werden und zahlreiche Einzelthemen beschäftigen uns an den Standorten unserer Mitglieder, wie z.B. die Olympiabewerbung und die hiermit verbundene Flächenbetroffenheit etlicher Hafenernehmen hier in Hamburg.

Was unser politisches Umfeld betrifft, hat die Bundesregierung zur Halbzeit der Legislaturperiode nunmehr ihre ganze konzeptionelle Kraft entfaltet:

Mit dem verkündeten Investitionshochlauf, mit einem Branchenforum Häfen und Logistik, der Nationalen Maritimen Konferenz, dem Nationalen Hafenkonzept, dem Bundesverkehrswegeplan, einem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, einer neuen Maritimen Strategie, der Modernisierung des Vergaberechts, der WSV-Reform.

Für den Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe als Zusammenschluss „zur Wahrnehmung der gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der deutschen Seehafenunternehmen“ war dies alles Grund und Anlass, seine Interessen an vielen Stellen und bei zahlreichen Themen deutlich einzubringen.

Unsere **zentrale Botschaft**: Ein erfolgreicher Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland – ein Standort, der auch Krisen verkraften kann wie die derzeitige Flüchtlingskrise – braucht eine leistungsstarke und innovative Hafenwirtschaft. Voraussetzungen für den Erfolg des Standortes und der Branche sind dabei eine leistungsfähige Infrastruktur, eine verhältnismäßige Ordnungspolitik, eine effiziente Verwaltung, eine konkurrenzfähige Umwelt- und Energiepolitik, sichere Häfen und eine angemessene Tarif- und Sozialpolitik.

Daran messen wir auch das Nationale Hafenkonzept, das nun zügig umgesetzt werden muss. Und daran messen wir die Maritime Agenda der Bundesregierung. Auf diese Punkte will ich in den kommenden Minuten etwas näher eingehen.

Meine Damen und Herren, **ein erfolgreicher Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland benötigt eine leistungsstarke Hafenwirtschaft**. Im vergangenen Jahr waren es 304 Millionen Tonnen an Gütern aller Art, die über deutsche Seehäfen umgeschlagen wurden. Über 3,7 Millionen Pkw und Lkw, fast 16 Millionen Container, 24 Millionen Tonnen an Getreide, Ölsaaten und Futtermittel sowie 38 Millionen Tonnen an Kohle, Erdgas und Erdöl.

Autos, Öl, Gas, Getreide, Maschinen und Anlagen, chemische Produkte: Das sind gleichzeitig die Güter, die Deutschlands Wirtschaft maßgeblich ausmachen und antreiben. Deutsche Seehäfen wickeln mehr als zwei Drittel des gesamten deutschen Außenhandels ab - Tendenz steigend. Für den Erfolg der deutschen Wirtschaft und auch für den Erfolg der hier ansässigen Transport- und Logistikunternehmen sind starke und leistungsfähige Seehafenbetriebe daher eine Grundvoraussetzung.

Man kann es im Übrigen auch anders – salopper - sagen: die deutsche Hafenwirtschaft hat geliefert!

Was vor dreißig Jahren in einem Monat z.B. an Containern umgeschlagen wurde, wird heute an einem Tag bewältigt! Dafür erwarten wir, dass nun auch die Politik ihren Teil beiträgt, dass sie adäquate Rahmenbedingungen schafft und unsere Leistung zielgerichtet flankiert.

Leistungsfähiges Verkehrsnetz

Eine zentrale Aufgabe eines modernen Staates, meine Damen und Herren, muss es sein, **leistungsfähige Infrastruktur** zur Verfügung zu stellen und instandzuhalten.

Sicherlich ist es richtig, dass Deutschland eine immer noch gute Infrastruktur hat, auch im weltweiten Vergleich, auch im Vergleich mit anderen G7-Staaten. Gleichzeitig schrillen heute bei über 2300 Brücken, die sich in einem bedenklichen Zustand befinden, alle Alarmglocken!

Aber ich glaube, wir sind mit der aktuellen Bundesregierung ein ganzes Stück weiter gekommen. Die Investitionen in Straße, Schiene, Wasserstraßen und in den Kombinierten Verkehr wurden deutlich gesteigert. Bis zum Ende der Legislaturperiode sollen diese Investitionen auf 12,8 Mrd. € weiter ansteigen.

Bundesverkehrsminister Dobrindt hat zudem eine zweite Auflage des Seehafen-Hinterland-Anbindungsprogramms angekündigt, das 350 Millionen € umfassen und bis zum Jahr 2020 Engpässe im Eisenbahnverkehr beseitigen soll. Mit diesem „Investitionshochlauf“, wie es die Bundesregierung nennt, würden die Lücken, die die Daehre- und Bodewig-Kommissionen aufgezeigt haben, überwiegend geschlossen. Das begrüßen wir ausdrücklich.

Aber, sehen Sie es mir nach, meine Damen und Herren, damit ist das Thema nicht vom Tisch. Es muss auch weiterhin ganz oben auf der Tagesordnung bleiben! Denn der verkündete Hochlauf allein reicht nicht! Wenn finanzielle Mittel aufgrund fehlenden Personals nicht abgerufen werden und Projekte nicht geplant oder umgesetzt werden können, bringt der Hochlauf alleine leider gar nichts.

Es kann nicht die Antwort der Bundesregierung oder der Landesregierungen sein, zu sagen, hier ist das Geld, aber leider haben wir nicht die Möglichkeit, es auszugeben. Deshalb müssen die Ausgaben zur Stärkung der Planungs- und Umsetzungskapazitäten deutlich gesteigert werden. Den Beschluss des Haushaltsausschusses des Bundestages, 44 neue Stellen bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu schaffen, begrüßen wir daher ausdrücklich.

Bund und Länder müssen nun schnellstmöglich für baureife Projekte mit uneingeschränktem Baurecht und deren kosteneffiziente Umsetzung sorgen. Auch eine Überprüfung und Verschlinkung der Planungs- und Genehmigungsprozesse ist hierfür unabdingbare Voraussetzung.

Zu einem leistungsfähigen Verkehrsnetz gehören vor allem, meine Damen und Herren, die seewärtigen Zufahrten zu unseren Häfen. Elbe, Weser, Ems, Seekanal Rostock, Seekanal Wismar, die Liste ist annähernd so lang wie bei den Autobahn- und Schienenprojekten.

Der ZDS hat die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes vom 1. Juli 2014 zur Auslegung des Verschlechterungsverbots und Verbesserungsgebots der europäischen Wasserrahmenrichtlinie als wichtige Etappe zu Kenntnis genommen.

Das Gericht hat entschieden, ab wann der Zustand eines Oberflächenwasserkörpers als verschlechtert im Sinne der Richtlinie gilt. Mit dem Urteil herrscht jetzt rechtliche Klarheit auch darüber, dass ein übergeordnetes öffentliches Interesse eine grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit von Fahrrinnenanpassungen gewährleistet. Die Planungsbehörden sind nun gehalten, über die erfolgten verfahrenstechnischen Hinweise des Bundesverwaltungsgerichts hinaus zusätzlich die Auslegungskriterien der Entscheidung des EuGH in die Planungen für Anpassungen von Hafenzufahrten miteinzubeziehen.

Konkurrenzfähige Umwelt- und Energiepolitik

Meine Damen und Herren, ein großer Teil aller Verzögerungen bei wichtigen Infrastrukturprojekten ergeben sich zunehmend aus den Klagen der Umweltverbände und dem Verbandsklagerecht. Meine Damen und Herren, die Hafenwirtschaft ist nicht gegen den Umweltschutz. **Die Hafenwirtschaft ist aber für konkurrenzfähigen Umweltschutz.**

Regional beschränkte Umweltschutzmaßnahmen, wie etwa die geplante Einführung eines Stickstoff-Emissions-Überwachungsgebietes (NECA) in Nord- und Ostsee, lehnt der ZDS daher entschieden ab, weil sie die Konkurrenz im Mittelmeer bevorteilt.

Ebenso müssen wir darauf achten, dass bei der Umsetzung der Meeresstrategierahmenrichtlinie die Belange der Wirtschaft berücksichtigt werden.

Zudem hat Deutschland auf Ebene der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) die Ausweisung der Ostsee als Abwassersondergebiet beschlossen. Damit verbunden ist eine Annahmepflicht von Abwässern aus der Passagierschiffahrt durch die Hafenbetreiber. Leider gibt es bis heute keine konkrete Aussage der öffentlichen Hand, wie fällige Investitionen in die Entsorgungsinfrastruktur finanziert werden sollen. Auch bleibt unbekannt, welche Einleitkriterien kommunale Abwasserleitungen bzw. Kläranlagen in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht erfüllen müssen. Hier besteht kurzfristiger Handlungsbedarf.

Maßnahmen und Regulierungsansätze im Umweltschutz müssen für den ZDS grundsätzlich sowohl an ihrer technischen Umsetzbarkeit als auch der wirtschaftlichen Vertretbarkeit gemessen werden - und vor Einführung durch Machbarkeitsstudien und Folgenabschätzungen auf ihre Auswirkungen hin überprüft werden.

Meine Damen und Herren, tatsächlich gibt es eine ganze Reihe von Maßnahmen, die den Umweltschutz in den Häfen stärken würden, die die Hafenwirtschaft fordert und welche die Politik ablehnt. Damit meine ich zum Beispiel, dass man die EEG-Umlage hinsichtlich der Stromversorgung von Schiffen in den Häfen abschaffen oder zumindest deutlich reduzieren sollte. Sonst ist die Stromversorgung von Land oder von Kraftwerkschiffen für Schiffsbetreiber einfach noch unattraktiver.

Sichere Häfen

Selbstverständlich müssen unsere **Häfen sicher** sein, meine Damen und Herren, und selbstverständlich sind sie sicher. Deutsche Seehäfen gehören zu den am besten gesicherten Einrichtungen der Verkehrswirtschaft.

Unter dem ISPS Code der Internationalen Seeschifffahrtorganisation IMO müssen Umschlagbetriebe ihre Anlagen und Abläufe in umfassender Weise schützen. Der Zutritt auf die Anlagen muss überwacht und kontrolliert werden, ebenso wie die Bewegungen von Menschen und Ladungen auf den Anlagen. Staatliche Stellen prüfen regelmäßig die von den Umschlagbetrieben ergriffenen Maßnahmen.

Die ISPS-Maßnahmen haben sich bewährt. Wenn es nun also darum geht, unter dem Stichwort „Kritische Infrastrukturen“ zum Beispiel den Schutz der IT-Systeme zu überprüfen, so muss berücksichtigt werden, dass der Ausfall eines einzelnen Umschlagbetriebs einen Hafen nicht zum Erliegen bringt und dass es stets am Standort selbst oder an anderen Standorten Ausweichmöglichkeiten gibt.

Wir fordern daher eine sorgfältige und genaue Abwägung der Risiken bestimmter Gefahren, und verwahren uns davor, Umschlagbetriebe pauschal zu hohem, überflüssigen Investitionen zu verpflichten. Wir sind überzeugt, dass deutsche Umschlagbetriebe bereits ein den Gefahren mehr als gerecht werdendes Maß an Sicherheit bieten.

Angemessene Tarif- und Sozialpolitik

Zum Erfolg der Hafenwirtschaft gehört auch eine **angemessene Tarif- und Sozialpolitik**. Die deutschen Seehafenbetriebe können sich auf gut ausgebildete und erfahrene Mitarbeiter verlassen, die oft überdurchschnittlich gut bezahlt werden und sichere Arbeitsbedingungen vorfinden.

Über die wettbewerbsgerechte und sozial ausgewogene Weiterentwicklung der Tarifverträge finden Tarifrunden und regelmäßig Gespräche zwischen den Tarifparteien statt. Wir setzen weiter darauf, dass es bei einer von beiderseitigem Verständnis getragenen Tarifpolitik bleibt.

Aufgabe des Staates dabei bleibt es, Arbeitgebern und Arbeitnehmern den Rahmen zu schaffen, innerhalb dessen sie verbindliche und für beide Seiten auskömmliche Vereinbarungen treffen.

Meine Damen und Herren, ich komme gleich noch zur Ordnungspolitik, denn damit will ich dann auch überleiten zu unserem Gastredner, Herrn Fleckenstein. Aber lassen Sie mich bitte zunächst noch ein paar Worte zum Stichwort „Leistungsstarke Hafenwirtschaft“ verlieren.

Ich habe gerade über eine angemessene Tarif- und Sozialpolitik gesprochen. Die Stärke unserer Hafenwirtschaft liegt ganz entscheidend auch in der Fähigkeit und in dem Willen unserer Unternehmen und Mitarbeiter, sich dauerhaft und immer wieder, mit neuen Situationen und mit neuen Anforderungen auseinanderzusetzen.

Und gerade im Hafen ist die digitale Revolution in vollem Gange! Der Verkehrsminister hat recht, wenn er auf der Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik im Oktober in Magdeburg sagte, im Hafen könne man bereits heute Industrie 4.0 vollumfänglich besichtigen und der Hafen zeige dem Rest der Wirtschaft den Weg.

Die Verknüpfung von Informationstechnologie mit Maschinenbau und Elektrotechnik, die Verknüpfung von Geräten und Datenströmen, die neue Entscheidungsgrundlagen und wieder neue Verknüpfungen zulassen ist im Hafen seit Jahren in vollem Gange.

Die Hafenwirtschaft verfügt über die Bereitschaft und die Fähigkeit, diese Aufgaben zu meistern. Aber ich gebe zu: Hierin liegt natürlich auch ein Appell: Die Herausforderungen neuer Technik und neuer Abläufe stellt sich immerfort auf's Neue; damit muss auch die Bereitschaft und die Fähigkeit zum Fortschritt stetig erneuert werden.

Auch in diesem Sinne begrüßen wir die Ankündigung der Bundesregierung, das Förderprogramm **ISETEC** wieder aufleben zu lassen. Die Neuauflage, meine Damen und Herren, geht auf die Initiative des ZDS zurück. Die Regierungsfractionen im Deutschen Bundestag haben mit ihrem Antrag zur 9. Nationalen Maritimen Konferenz und den Empfehlungen des Haushaltsausschusses das Programm auf den Weg gebracht. Auch die Bundeskanzlerin ist auf der Maritimen Konferenz darauf eingegangen.

ISETEC III, das ja von Wirtschaft und Regierung gleichermaßen finanziert wird, soll die digitale Infrastruktur für den Seehafenverkehr ausbauen, Datenmodellierung und Szenarienplanung verbessern, Netzeffekte für die maritime Logistik schaffen und den Hafen 4.0 voranbringen.

Die 10. Nationale Maritime Konferenz in Hamburg wird sicherlich Gelegenheit bieten, über erste laufende Projekte zu berichten.

Darüber hinaus soll es aus unserer Sicht auch eine Komponente zur Mensch-Technik-Interaktion im Sinne des demografischen Wandels enthalten.

Optimale Ordnungspolitik und Verwaltung

Und damit, meine Damen und Herren, komme ich zur letzten Grundvoraussetzung für eine leistungsstarke Hafenwirtschaft im Dienste des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland. Damit meine ich die Notwendigkeit, eine vernünftige Ordnungspolitik und eine leistungsfähige Verwaltung zu schaffen.

Auch für die Hafenwirtschaft zeigt sich, dass der ordnungspolitische Rahmen für ihr Geschäftsfeld immer stärker durch die Europäische Union geprägt wird. Stichworte: Konzessionsrichtlinie, Regelungen zu Staatlichen Beihilfen oder Port Package.

Die Bedrohung durch eine Konzessionsrichtlinie scheint dabei bis auf Weiteres vom Tisch. Miet- und Pachtverträge, wie sie bei uns in Häfen üblich sind, sind nicht der Konzessionsrichtlinie unterworfen.

Beim Thema Beihilfen wartet die Branche – zusammen mit Herrn Fleckenstein – gebannt, wie die Generaldirektion Wettbewerb entscheidet, wie mit Beihilfen in Häfen umzugehen ist.

Diese seit vielen Jahren vom ZDS geforderten Leitlinien könne es bis auf weiteres nicht geben, dafür fehle der Kommission die Fallpraxis, hieß es bereits. Wir mögen, bitte, der auch durch das Urteil zum Flughafen Leipzig/Halle bestätigten Übung nachkommen, Infrastrukturprojekte der Europäischen Kommission zur Prüfung vorzulegen, diese habe ja noch nie etwas abgelehnt.

Zwischenzeitlich denkbar seien Freistellungen für Projekte unterhalb eines gewissen Schwellenwertes; die Höhe des angedachten Schwellenwertes bleibt unbekannt.

Meine Damen und Herren, der ZDS wird die Vorschläge der Kommission gerne prüfen; vielleicht ist ja die Gruppenfreistellung geeignet.

Die Forderung nach Beihilfeleitlinien haben wir vorbehaltlich erst einmal zurückgestellt.

Und beim Thema Port Package waren wir erleichtert, dass Umschlagdienste ausgeschlossen wurden. Im Verlauf der Diskussionen stellten sich immer wieder Fragen, die auch die weiteren Inhalte des Packages durchaus schwierig machen, etwa der Umgang mit Privathäfen, wie es sie nicht nur in Großbritannien, sondern auch in Deutschland gibt. Oder der Umgang mit der Nassbaggerei, der für deutsche Häfen an Elbe, Weser, Ems und an der Ostsee von herausragender Bedeutung ist.

Begrüßung Fleckenstein

Meine Damen und Herren, mir ist bewusst, dass im Vergleich zu den aktuellen, großen Herausforderungen der EU manche unserer angesprochenen Probleme nachrangig scheinen mögen.

Doch auch beim Umgang mit der Wirtschaftskrise in Griechenland oder mit den Flüchtlingen aus Afrika, dem Nahen Osten und dem Balkan geht es um die richtige Balance zwischen den Zuständigkeiten und Wünschen der regionalen und nationalen Regierungen und Verwaltungen einerseits und der europäischen Erwartungen und Vorgaben andererseits.

Auf allen Ebenen sind Lösungen zu finden, die uns Europäer an die Europäische Union binden, damit sie sich nicht eines Tages von dieser guten Idee abwenden.

Der Konflikt um das richtige Miteinander schwelt schon lange, er gehört durchaus auch zu einem föderalen System dazu, aber mit den zunehmenden Herausforderungen tritt er in extremer und gefährlicher Weise zutage. Wir erleben dies derzeit mit der Flüchtlingskrise auch vor unserer eigenen Haustür.

Eine weitere große Herausforderung stellt sich zudem im Umgang mit unseren außereuropäischen Nachbarn wie Russland. Für Seehafenbetriebe an Nordsee und Ostsee sind die Handelsbeziehungen zu Russland maßgeblich für den Erfolg.

Das Unternehmen, das ich vertrete, ist an einem Terminal in der Ukraine beteiligt; wenn die Mitarbeiter nicht mehr zur Arbeit erscheinen, weil sie zum Militär müssen und dann vielleicht nicht mehr wiederkommen, dann macht das auch die menschliche Tragödie sehr schnell sehr greifbar.

Ich freue mich nun ganz besonders, dass jetzt Herr Knut Fleckenstein zu uns sprechen wird. Die meisten von Ihnen kennen Herrn Fleckenstein: Langjähriger Geschäftsführer des Arbeiter-Samariter-Bundes in Hamburg, davor Mitglied der Geschäftsführung eines Transportunternehmens. Seit 2009 vertritt Herr Fleckenstein als SPD-Abgeordneter Hamburg im Europäischen Parlament.

Schon von daher hafenaffin, war er Berichterstatter zum Port Package in der letzten Legislaturperiode, und er hat dafür gesorgt, dass er dies trotz seines neuen zusätzlichen Amtes als Stellvertretender Fraktionsvorsitzender der Sozialdemokraten im Europäischen Parlament auch in dieser Legislaturperiode bleibt. Auch dafür an dieser Stelle nochmals vielen Dank.

Zudem ist Herr Fleckenstein Mitglied des Ausschusses für auswärtige Angelegenheiten sowie Mitglied des parlamentarischen Kooperationsausschuss EU-Russland.

Lieber Herr Fleckenstein, ich glaube, wie kein Zweiter können Sie zu den Themen berichten, die die deutsche und europäische Hafenwirtschaft in diesen Tagen bewegen.

Meine Damen und Herren, vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Herr Fleckenstein, Sie haben das Wort!