

Klaus-Peter Müller  
Vorsitzender des Präsidiums  
Deutsches Verkehrsforum;  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Commerzbank

Festveranstaltung „75 Jahre ZDS“  
Museumsschiff Rickmer Rickmers, Hamburg  
17. November 2009

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Sehr geehrter Herr Präsident Aden,  
sehr Abgeordnete des Deutschen  
Bundestages,  
sehr geehrter Herr Senator,  
meine sehr geehrten Damen und Herren,  
ich danke für die Ehre, anlässlich des 75-  
jährigen Bestehens des Zentralverbandes  
der Deutschen Seehafenbetriebe heute zu  
Ihnen reden zu dürfen. Gratulation zu  
diesem stolzen Jubiläum!

Ich spreche heute zu Ihnen in meiner  
Eigenschaft als Vorsitzender des  
Präsidiums des Deutschen  
Verkehrsforums. Einschätzungen aus  
meinem Hauptberuf, dem Bankenbereich,  
werde ich mit einfließen lassen, wo dies  
für Sie von Interesse sein dürfte.

In historischer Perspektive haben die deutschen Seehäfen allen Grund, diesen Tag gebührend zu feiern.

Die Exportkraft der deutschen Wirtschaft wurde und wird zu wesentlichen Teilen über die Seehäfen abgewickelt.

Die Seehäfen sind mit dem Standort Deutschland über die Jahrzehnte und Jahrhunderte erfolgreich gewachsen.

Zwischen den eng nebeneinander liegenden Hafenstandorten an Nord- und Ostsee besteht ein lebendiger Wettbewerb, der zur stetigen Veränderung und Weiterentwicklung beiträgt.

Dabei spielt jeder Standort seine Stärken aus: Hamburg den Containerverkehr, das Fahrgebiet Asien und den europäischen Feederverkehr; die Bremischen Häfen neben dem Containerverkehr den Automobilexport und das Fahrgebiet Amerika; die Ostseehäfen das Fährgeschäft und den RoRo-Verkehr.

Das Ende der Teilung Deutschlands und damit auch Europas vor 20 Jahren hat wirtschaftliche Entwicklungschancen mit sich gebracht, die man mit Fug und Recht „historisch“ nennen kann.

Und die deutschen Seehäfen sind heute intensiv in die Globalisierung eingebunden. Nichts verdeutlicht dies so sehr wie der Boom des Containerverkehrs, mit dem die Seehäfen so erfolgreich arbeiten.

Soweit der Längsschnitt.

Halten wir uns an die Gegenwart, so gibt die wirtschaftliche Situation des Jahres 2009 für sich genommen keinen Grund zum Feiern.

2009 wird am Ende als ein Jahr mit schrumpfender Weltproduktion in die Bücher eingehen – eine Situation, die es seit 1945 nicht gegeben hat.

In verstärkter Form spiegelt sich die Wirtschafts- und Finanzkrise im Welthandel wider, der laut IWF im laufenden Jahr voraussichtlich um 11 Prozent zurückgehen wird.

Was das für die Verkehrsbranche bedeutet, erleben Sie seit Ende 2008 tagtäglich in Ihren Unternehmen.

Das Transportaufkommen ist teilweise auf das Niveau von 2002/2003 abgesackt. Das Gesamtjahr 2009 könnte am Ende – dank der gegenwärtig eintretenden leichten Erholung – auf dem Niveau von 2006 abschließen. Die enormen Zuwächse der letzten Jahre sind aber passé.

Der Einbruch hat alle Verkehrsträger hart getroffen:

Die Seehäfen als Exportdrehscheibe unvermittelt und drastisch, mit fast einem Viertel weniger Containerladung im ersten Halbjahr 2009 gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Auch der Umschlagsrückgang bei Erzen und

Metallen um 40 bis 50 Prozent spricht für sich.

Ebenso dramatisch betroffen durch den Rückgang der industriellen Produktion und die ausbleibende Hinterlandtransporte war der Schienenverkehr mit minus 23 Prozent Beförderungsleistung im ersten Halbjahr.

In einer vergleichbaren Situation auch die Binnenschifffahrt mit minus 20 Prozent beförderten Gütern.

Die Unternehmen des deutschen Straßengüterverkehrs mussten einen Rückgang der Transportleistung um 13 Prozent verkraften. Der Abwärtstrend fällt hier wegen des zunächst stabilen Konsums im Inland schwächer aus. Aber auch hier gilt, dass eine derartige Schrumpfung in der Geschichte der Bundesrepublik ohne Beispiel ist. Angesichts vergleichsweise schmaler Margen eine extrem schwierige Situation gerade für viele Mittelständler.

„Last but not least“ die Luftfracht: Im Vergleich zu den Seehäfen ist hier die transportierte Masse zwar gering.

Luftfracht ist aber sehr hochwertig und zeitkritisch – und somit ein empfindliches Barometer für den Welthandel. Folglich findet sich das selbe Muster auch hier: Über 20 Prozent Rückgang beim Luftfrachtaufkommen an den großen europäischen Flughäfen in der ersten Jahreshälfte 2009.

Soweit der Verlauf bis zur Jahresmitte.

Inzwischen verdichten sich die Anzeichen dafür, dass das Ende der konjunkturellen Abwärtsentwicklung und damit auch der Rückgänge im Transportsektor erreicht ist.

Der Ausblick für 2010 hat sich aufgehellt. Die Wirtschaftsforschungsinstitute gehen in ihrem Herbstgutachten von einem Anstieg des BIP aus, der etwas über ein Prozent betragen könnte.

Die Exportorientierung Deutschlands – in der globalen Wirtschaftskrise als Achillesferse diagnostiziert – scheint sich bereits wieder positiv auszuwirken.

Auch der deutsche Mittelstand gewinnt mehrheitlich an Zuversicht und beginnt wieder zu investieren.

Die Vorboten dieser Erholung sind im Verkehrssektor spürbar:

Die Flughäfen melden auf Monats-Basis eine Abschwächung der Einbußen gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Für das Gesamtjahr 2009 könnte der Rückgang bei der Luftfracht mit ca. -9% wieder einstellig ausfallen.

Die Einschätzung im Hafensektor geht in die selbe Richtung, ist aber nach meiner Wahrnehmung zurückhaltender. Die Mengenrückgänge flachen gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 ab, sind aber immer noch zweistellig.

Auch die Transporteure haben noch wenig Grund zur Zufriedenheit. Der Kapazitätsabbau trägt zwar Früchte, was insbesondere im Seefrachtverkehr nach Europa deutlich wird.

Insgesamt sind die Raten bei Luftfracht und Seefracht aber nach wie vor massiv unter Druck. Viele Branchenvertreter schätzen, dass die Ertragslage mittelfristig problematisch bleiben wird.

Im Ergebnis heißt das: 2009 wird mit einer historischen Negativbilanz abschließen. Aber es gibt konkrete Anhaltspunkte, dass der schlimmste Teil der Talfahrt bereits beendet ist. Das lässt uns etwas optimistischer in das kommende Jahr blicken.

Außerdem darf man nicht vergessen, dass wir bis 2008 von enorm hohen Wachstumsraten profitiert haben. Das Vergleichsniveau unserer Lagebeschreibung ist somit außerordentlich hoch angesetzt.

Wie sind die konkreten Aussichten für die Verkehrswirtschaft im kommenden Jahr, wenn man diese Entwicklungen in Rechnung stellt?

Ich denke, wir sind gut beraten, kurzfristig nicht zu hohe Erwartungen anzusetzen.

Aber es wird bereits in 2010 wieder leicht bergauf gehen.

Wir können davon ausgehen, dass die Leistung aller Verkehrsträger in 2010 mit kleinen Prozentsätzen wachsen wird, wenn der Außenhandel an Fahrt gewinnt.

Am schwächsten wird die Reaktion vermutlich bei den Binnenverkehren ausfallen. Der Arbeitsmarkt und der Binnenkonsum bleiben kritische Punkte. Die Folgen dürften speziell im Straßengüterverkehr zu spüren sein, der möglicherweise zunächst nur unterdurchschnittlich wachsen kann.

Im Export wird das Niveau von 2008 bei positivem Verlauf – und ich sage dies mit aller Vorsicht – *eventuell* 2012 wieder erreicht.

Nach einer solchen nie zuvor erlebten Krise, die das Wirtschaftssystem im Kern betroffen hat, ist das meines Erachtens eine ausgesprochen gute Nachricht.

Soweit die quantitativen Prognosen.

Ich würde gerne einen Schritt darüber hinaus gehen. Abgesehen von reinen Zahlen scheint es mir wichtig, aus der Krise auch qualitativ die richtigen – und nicht irreführende – Schlussfolgerungen zu ziehen:

Erstens: Die Finanzmärkte sind in ihrer Leistungsfähigkeit kurz- bis mittelfristig, aber nicht nachhaltig und langfristig eingeschränkt.

Allerdings müssen die Lehren aus der Krise auch tatsächlich gezogen werden.

Ich gehöre gewiss nicht zu denen, die auf eine vermeintliche „Lenkung“ der Marktwirtschaft durch staatliche Eingriffe setzten. Aber: Der Markt braucht an bestimmten Stellen auch Begrenzungen – „Checks and Ballances“ – damit er dauerhaft stabil und zukunftsgerichtet arbeiten kann.

Als Kontinentaleuropäer stünde uns hier und da ein etwas höheres Selbstverständnis und Selbstbewußtsein gegenüber angelsächsischen Ideen und Praktiken gut zu Gesicht.

Allerdings hängt das Ergebnis letztendlich von unseren *inneren* Einstellungen und Überzeugungen ab. Wir können über die internationale Regulierung der Finanzmärkte reden und über gesetzliche Beschränkungen der Managervergütung. Am Ende hilft das wenig, wenn kein Grundkonsens über die ethischen Verhaltensregeln mehr vorhanden ist, der

Auswüchse und Übersteigerungen so weit wie möglich *a priori* verhindert.

Langfristiger Erfolg, Verlässlichkeit und wirtschaftliche Vernunft sind der Orientierungsmaßstab des *Ehrbaren Kaufmanns*. Ich denke, es steht uns gut an, wenn wir uns diese Maxime auch außerhalb der Hansestädte in Zukunft wieder stärker in Bewusstsein rufen.

Anstand und Moral zu wahren, darf doch nicht zur traurig exklusiven Aufgabe der Gesetzgeber oder gar Staatsanwälte werden.

Zweitens: Der Mechanismus der Globalisierung ist in Takt und nicht grundsätzlich in Frage gestellt.

Der Fortbestand und die innere Triebkraft der großen Kraftfelder der Weltwirtschaft gewährleisten dies. China ist dabei nur der offensichtlichsste, nicht der einzige Faktor.

Daraus ergibt sich drittens eine Schlussfolgerung, mit der ich zu den Konsequenzen für die Verkehrswirtschaft zurückkommen will:

Mittelfristig werden die Weltproduktion, der Welthandel und das globale Transportaufkommen auf einen nachhaltigen Wachstumspfad zurückkehren.

Und weil dies so ist, sind Wirtschaft und Politik am Verkehrsstandort Deutschland gut beraten, die Zeit *vor* dem großen Wachstum für strategische wichtige Weichenstellungen zu nutzen.

Für die Unternehmen heißt das: Innerhalb des Marktes wächst der internationale Wettbewerbsdruck weiter deutlich an. Wir werden mittelfristig auch im internationalen Transportmarkt weitere Konsolidierungen erleben.

Unternehmensseitig sind nach meiner Einschätzung mehr denn je eine stetige Effizienzsteigerungen und die

vorausschauende Positionierung in Richtung neuer Geschäftsfelder und Märkte gefragt. Es ist ein gutes Zeichen, wenn die Logistikunternehmen – wie kürzlich ein Analyse gezeigt hat – trotz der schwierigen Rahmenbedingungen ihren Mitteleinsatz in betriebliche Innovationen jetzt ausweiten – in der Erwartung, dass sich diese Investitionen auszahlen, wenn die Nachfrage in den kommenden 12 Monaten wieder anzieht.

Wenn wir also davon ausgehen, dass die Unternehmen am Verkehrsstandort Deutschland diese ihre Aufgaben ordentlich abarbeiten, kommt es schließlich auf die richtigen öffentlichen Rahmenbedingungen an.

Ganz im Vordergrund steht hierbei die Infrastruktur, die dem Verkehr und seiner Wertschöpfung in Deutschland zukünftig geboten wird.

Die Verkehrsinfrastruktur ist einer unserer Wachstumsreserven für den Wiederaufschwung und somit entscheidend für die Wettbewerbsposition, die der Verkehrsstandort Deutschland zukünftig einnehmen wird.

Hier sehe ich die wichtigste und vielleicht entscheidende Nachricht in Richtung der Öffentlichen Hand:

Den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur jetzt *auszusetzen*, wäre ein fataler Fehler.

Wertschöpfung finden dort statt, wo die nötige Kapazität geboten wird.

Die kritischste Kapazität in dieser Hinsicht ist die Verkehrsinfrastruktur. Das liegt schlicht und einfach an den enorm langen Bereitstellungszeiträumen und dem großen Finanzierungsaufwand.

Die Erfahrung, in welche Engpässe es führen kann, wenn die zeitgerechte und

finanziell nachhaltige Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur nicht funktioniert, haben wir ja in Deutschland schon hinreichend gemacht.

Fehlt diese Wachstumsreserve im künftigen Wiederaufschwung der Wirtschaft, wird sich die Wertschöpfung andere Wege suchen.

Ich gehe davon aus, dass wir in dieser Hinsicht entscheidende Weichenstellungen – in die eine oder andere Richtung – in den nächsten fünf bis zehn Jahren erleben werden.

Wettbewerber im Westen wie im Osten Europas, aber auch in den Golfstaaten stehen bereit, globale Warenströme über ihre Hubs zu leiten, wenn wir es nicht können oder nicht wollen. Langfristige Ausbaupläne werden dort jedenfalls nicht ausgesetzt.

Wir sind daher gut beraten, ebenfalls voranzuschauen und heute die Kapazität

und Effizienz aufzubauen, die für den Verkehr von morgen gebraucht wird.

Ich denke, wir haben guten Grund, diesen Punkt der „Infrastruktur“ in der vor uns liegenden Zeit sehr deutlich herauszustellen:

Angesichts der angespannten öffentlichen Haushalte stehen mit Sicherheit schwierige Auseinandersetzungen über den Umfang ins Haus, in dem die Öffentliche Hand in die Infrastruktur investieren wird.

Alleine die Sicherung und Verstetigung des Investitionsniveaus wird also eine schwere Aufgabe.

Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung bietet eine Reihe ausgesprochen guter Ansatzpunkte für eine pragmatische und erfolgreiche Verkehrspolitik.

Aber im Bereich „Finanzierung“, da müssen alle, die für den Verkehrssektor

einstehen, sich ganz eng unterhaken, um die nötige – das heißt deutlich mehr – Durchsetzungskraft zu erreichen.

Außerdem bin ich persönlich der Auffassung, dass wir gut daran täten, die Möglichkeiten einer Nutzerfinanzierung der Verkehrswege – dort wo es machbar ist – zukünftig stärker einzubeziehen.

Nur zur Klarstellung: Das Engagement von Bund und Ländern bei der Hafeninfrastuktur, den Zufahrten und bei den Schienenwegen kann nicht zu Disposition stehen.

Der JadeWeserPort *ist nicht* mit Nutzerentgelten zu errichten.

Das Gleiche gilt für die seeseitigen Zufahrten der Häfen Hamburg und Bremen und die Erweiterung der hochfrequentierten Hinterlandanbindungen. Das sind Aufgaben, die der Bund in dieser Legislaturperiode gewährleisten muss. Alles andere wäre mit Blick auf die bereits

erwähnte Bedeutung der Infrastruktur grundfalsch.

Dennoch halte ich die Idee für richtig, realistische Chancen für mehr Nutzerfinanzierung und geschlossene Finanzierungskreisläufe für den Verkehrssektor vorurteilsfrei zu prüfen. Natürlich sind die politischen Hürden hoch. Wir müssen abwarten, welchen Weg das Thema in den kommenden Monaten nehmen wird.

Insgesamt weist das neue Regierungsprogramm, was die aufgeführten konkreten Maßnahmen für den Sektor Häfen und Logistik anlangt, jedenfalls in die richtige Richtung –

wir freuen uns deshalb auf die entschlossene Umsetzung gemeinsam mit den Abgeordneten und den Vertretern der Bundesregierung, die für den Verkehr Verantwortung tragen.

Dafür steht das Deutsche Verkehrsforum bereit.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich noch einen zusätzlichen Aspekt hinzufügen. Er mag den einen oder anderen überraschen. Seine Erwähnung erscheint mir aber gerade in einem so traditionsreichen Seehafen – Deutschlands „Tor zur Welt“ – statthaft und angebracht.

Ich spreche von der Bedeutung der inneren und vor allem der äußeren Sicherheit unseres Landes für die Wirtschaft und uns alle.

Mit der Sicherheit ist es bekanntlich wie mit der Gesundheit:

Gern kommentarlos hingenommen, solange sie da ist, schmerzlich dagegen vermißt, sobald sie fehlt.

Erst dann sind auch viele bereit, über den Preis für Sicherheit nachzudenken. Der aber ist beträchtlich niedriger, solange der Ernstfall noch nicht eingetreten ist, solange also Gesundheits- bzw. Sicherheits-Prävention wirken.

Vor einem so sach- und fachkundigen Publikum brauche ich natürlich nicht auszuführen, wie abhängig die deutsche Wirtschaft und damit unser aller Wohlstand von gesicherten Ex- und Importen ist.

Leider haben aber in der deutschen Bevölkerung erst die fernsehwirksamen Bilder von somalischen Piraten zumindest ein gewisses Interesse an dieser Frage geweckt. Plötzlich wurde vielen klar, dass es auch im 21. Jahrhundert keineswegs selbstverständlich ist, wenn Fracht- und Passagierschiffe ihre Einlaufhäfen sicher erreichen – ohne Überfall und Geiselnahme.

Leider hat es auch sehr lange gedauert, bis Deutschland die rechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen hat, um an der EU-Marine-Mission „Atalanta“ einigermaßen wirksam teilnehmen zu können.

Und ob die hoheitlichen Kompetenzen und die faktischen Fähigkeiten von Militär-

und Polizeikräften für eine effektive Gefahrenabwehr ausreichen, stellen viele in Zweifel.

Die Gefährdungspotenziale für Verkehrswege und Häfen gerade in der Deutschen Bucht werden ja mit guten Gründen nur in Fachzirkeln hinter und verschlossenen Türen erörtert. Wir können von Glück sagen, dass sich die Gefahren für die Schifffahrt bisher nur weit weg – z.B. vor Afrika oder in der Straße von Malakka – tatsächlich realisiert haben.

Drei Dinge erscheinen mir daher besonders dringlich:

Erstens: Wir sind in Deutschland weit entfernt von einer klaren, allgemein akzeptierten Definition unserer Sicherheitsinteressen. Ich erinnere nur an die enorme Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft von sicheren Rohstoffimporten, nicht nur bei Energieträgern, sondern zum Beispiel auch bei Metallen.

Zweitens müssen wir durch Dialog und Diskussion dafür sorgen, dass bei Entscheidungsträgern in Wirtschaft, Gesellschaft und Politik das Verständnis für die Belange der Sicherheits- und Verteidigungspolitik wächst. Dieser Schulterschluss erscheint mir wichtig.

Drittens geht es um eine sehr viel breitere Diskussion sicherheitspolitischer Fragen in der Gesellschaft und der Bevölkerung ganz allgemein. Ein „freundliches Desinteresse“, wie es Bundespräsident Köhler einmal genannt hat, reicht nicht aus!

Meine Damen und Herren,

das erneute Anziehen der Konjunktur und das zukünftige Wachstum des Welthandels werden gute Chancen für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der Seehäfen mit sich bringen.

Was zählt, ist unser Umgang mit den langfristigen Herausforderungen:

Die Infrastruktur und die Hinterlandverkehre müssen optimal organisiert werden. Gelingt dies, können sich Schwerpunkte der Wertschöpfung weiter in Richtung Häfen verlagern.

Die fortschreitende weltwirtschaftliche Verflechtung wird die Entwicklung hin zu weltumspannenden Hafenbetrieben weiter verstärken und uns strategische Antworten abverlangen.

Schließlich sind müssen wir mit Sicherheit wachsenden Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes gerecht werden.

Ich denke, dass wir für diese Zukunft insgesamt gut aufgestellt sind.

Der Blick zurück auf die letzten 75 Jahre zeigt: Die politischen Verantwortungsträger und die Hafenwirtschaft haben in der Vergangenheit die nötige Weitsicht und die Bereitschaft zur Anpassung an die sich wandelnden Anforderungen mitgebracht.

An diese gute Tradition sollten wir uns halten, wichtige Entscheidungen rechtzeitig anpacken und nicht auf die lange Bank schieben.

Wenn wir die Herausforderungen auch in Zukunft geschlossen und mit der nötigen Überzeugungskraft angehen, bin ich zuversichtlich, dass die deutschen Seehafenbetriebe auch die nächsten 75 Jahre mit ausgezeichnetem Erfolg bestehen werden.

Lassen Sie mich abschließend eine Erkenntnis des Ökonomen John Maynard Keynes aufgreifen. Der war bekanntlich alles andere als ein staubiger Wirtschaftstheoretiker. Als er von einem Journalisten gefragt wurde, ob er in seinem Leben irgend etwas bedaure, war seine Antwort: „Nicht genug Champagner getrunken zu haben.“

Darum will ich auch dem Festessen nicht länger im Wege stehen.

Ich schließe somit und wünsche dem ZDS  
und uns allen: allzeit gutes Geschäft und  
gutes Gelingen.

Ich danke Ihnen.

\*\*\*