



**Achim Großmann MdB**

**Parlamentarischer Staatssekretär  
beim Bundesminister  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Rede anlässlich der Sitzung des Lenkungskreises „Häfen und Schifffahrt“ des Deutschen Verkehrsforums e.V.**

**Umsetzung des Masterplans Güterverkehr und Logistik  
– Nationales Hafenkonzzept –**

**19.03.2009**

**in Berlin**

Es gilt das gesprochene Wort!  
Redezeit: ca. 20 – 30 Minuten

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich sehr, dass ich zur heutigen Sitzung des Lenkungskreises „Häfen und Schifffahrt“ eingeladen wurde und mir die Gelegenheit gegeben wird, über die Umsetzung des Masterplans Güterverkehr und Logistik und insbesondere über das nationale Hafenkonzzept zu sprechen.

Mit seiner verkehrsträgerübergreifenden Ausrichtung und seinen rund 170 Mitgliedsunternehmen hat sich das Deutsche Verkehrsforum zu einer der wichtigsten Wirtschaftsvereinigungen in Deutschland und zu einem verlässlichen Partner des Bundes entwickelt. Gerade mit Blick auf die schwierige Lage der Weltwirtschaft sind wir in besonderem Maße auf die Unterstützung des Deutschen Verkehrsforums als zentraler Impulsgeber, Wissensträger und Sprachrohr der Verkehrswirtschaft angewiesen.

### **Finanzkrise**

Die Weltwirtschaft ist derzeit mit einer Finanzkrise von globalem Ausmaß konfrontiert. Wir befinden uns wirtschaftlich in der schwierigsten Lage seit dem Fall der Mauer. Die schwache Weltkonjunktur hat auf die weltweite Seeschifffahrt und die Häfen voll durchgeschlagen, wie die massiven Einbrüche in den Frachtraten zeigen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag der Index der Seefrachtraten in der Linienfahrt im vierten Quartal 2008 um 16,9 % unter dem Niveau der Vorjahresperiode. Insbesondere in der Amerikafahrt (minus 23,8 %) und in der Fahrtregion Asien/Australien (minus 21,7 %) kam es im vierten Quartal 2008 zu einem enormen Preisverfall, während die Ratenentwicklung in der Europafahrt nahezu stabil blieb.

Monatlich steigt auch die Zahl der aufliegenden Schiffe, weil die Reeder für diese Schiffe keine Aufträge haben. Experten schätzen die Zahl der derzeit weltweit aufliegenden Containerschiffe auf rund 300, wovon etwa ein Drittel deutsche Schiffe sein dürften.

Prognosen über die kurzfristige weltwirtschaftliche Entwicklung im Kontext der Wirtschafts- und Finanzkrise sind mit Unsicherheiten behaftet. Es ist jedoch sicher davon auszugehen, dass die derzeitige konjunkturelle Abschwächung auf lange Sicht den Trend zu zunehmender Globalisierung und internationaler Arbeitsteilung nicht umkehren wird.

Die Potentiale der Globalisierung sind bei weitem noch nicht ausgeschöpft und der Export wird auch zukünftig einen entscheidenden Wachstumsmotor der deutschen Wirtschaft darstellen.

Die Zunahme des Welthandels und damit des Weltseeverkehrs als Folge der Globalisierung und internationalen Arbeitsteilung sind und bleiben langfristig die zentralen Herausforderungen für unsere Häfen. Mit Blick auf das Jahr 2025 ist weiter davon auszugehen, dass der Welthandel und der Güterverkehr dynamisch wachsen werden.

Aus diesem Grund hat sich an unseren langfristigen Zielen nichts geändert. Mit Blick auf die in Zukunft wieder ansteigenden Umschlagszahlen und einer prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs um rund 70 % bis 2025 müssen wir schon heute die Verkehrsinfrastrukturen und Hafenkapazitäten ausbauen. Es geht darum, dass künftiges Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze nicht durch Engpässe in den Häfen und deren Anbindungen verringert werden.

Von dem zu erwartenden zukünftigen Wachstum wird der gesamte deutsche maritime Cluster profitieren. In einer durch unser Haus in Auftrag gegebenen Studie zur *Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Clusters* haben wir erstmals eine zusammenhängende funktional und regional differenzierte Untersuchung des maritimen Clusters und seiner Bedeutung für die Volkswirtschaft durchgeführt.

In der Untersuchung wird unter anderem festgestellt, dass der maritime Standort Deutschland ein herausragender Wirtschaftsfaktor ist und eine beachtliche Gesamtwertschöpfung bewirkt. Diese beschränkt sich nicht nur auf die Küstenregionen, sondern wirkt sich strukturell bis weit in das Landesinnere aus.

Die Leistungsfähigkeit des deutschen maritimen Clusters konnte in den vergangenen Jahren sehr deutlich gesteigert werden. So ist z. B. die deutsche Handelsflotte seit Einführung der Tonnagesteuer bis Ende 2006 um 230 % gewachsen. Etwa ein Drittel des gesamten deutschen Außenhandelsvolumens wird über die deutschen Seehäfen abgewickelt. Darüber hinaus ist Deutschland die viertgrößte Schiffbaunation der Welt. Der Ge-

samtumsatz des deutschen maritimen Clusters<sup>1</sup> stieg im Jahr 2006 um fast 12,5 % auf mehr als 75 Mrd. €. Hiervon wurden schätzungsweise 11 Mrd. € im Hinterland erzielt.

### **Konjunkturpakete**

Die Bundesregierung unternimmt alle Anstrengungen, die Auswirkungen der Finanzkrise auf die Realwirtschaft einzudämmen. Mit den Konjunkturpaketen I und II setzen wir der Wirtschafts- und Finanzkrise einen Mix von Maßnahmen entgegen, die mit einem kurzfristigen Impuls die Binnenkonjunktur stützen, aber vor allem unser Land, die Wirtschaft und die Menschen in der Krise strategisch stärken.

Im Verkehrsbereich zielen die Konjunkturprogramme unter anderem auf

- eine signifikante Erhöhung der Investitionen,
- die Stärkung von Wachstum und Beschäftigung,
- die Sicherung von Arbeitsplätzen insbesondere in der örtlichen Bauwirtschaft und beim Bauhandwerk,
- die Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens und
- die Verknüpfung der Verkehrsträger zu einem Gesamtsystem.

2009 und 2010 werden mit beiden Konjunkturprogrammen insgesamt rund 4 Mrd. € zusätzlich in Bundesverkehrswege investiert. Darin sind rund 1,3 Mrd. € für Bundesschiene- wege, rund 1,85 Mrd. € für Bundesfernstraßen, rund 780 Mio. € für die Bundeswasserstraßen und rund 100 Mio. € für den Kombinierten Verkehr (KV) vorgesehen.

Mit den zusätzlichen Investitionsmitteln aus den beiden Konjunkturprogrammen können in den Jahren 2009 und 2010 prioritäre Infrastrukturprojekte im Hinterland der Seehäfen, wie z. B. die Planung der Y-Trasse oder der Ausbau des 3. Gleises Stelle – Lüneburg, vorangetrieben werden.

Die Verstärkung durch die beiden Konjunkturprogramme wird bei einigen Vorhaben mit den durch die Mauteinnahmen zusätzlich bereitgestellten Mitteln kombiniert und dadurch eine nochmalige Beschleunigung der Baudurchführung erreicht.

---

<sup>1</sup> Seeschifffahrt, maritime Finanzdienstleistungen, spezifisch maritime Dienstleistungen, Seehäfen und Hinterlandverkehr, Schiffbau und Schiffbauzulieferer, Offshore Technologien, maritime Freizeitgestaltung und Tourismus, maritime Bereiche der öffentlichen Hand.

Mit den Mitteln aus den Konjunkturpaketen werden wir die Voraussetzungen für die Bewältigung der zukünftigen Güterströme schaffen, so dass wir gestärkt aus der Krise hervortreten. Dabei werden uns der Masterplan Güterverkehr und Logistik und das Nationale Hafenkonzert als Teil des Masterplans (Maßnahme A 7) hervorragende Dienste leisten.

### **Masterplan Güterverkehr und Logistik**

Mit Blick auf das prognostizierte Verkehrswachstum hat die Bundesregierung im Juli 2008 den im Koalitionsvertrag vereinbarten Masterplan Güterverkehr und Logistik vorgelegt. Der Masterplan setzt darauf, die großen zukünftigen Herausforderungen an Güterverkehr und Logistik zu meistern, insbesondere durch

- optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrswege und effizientere Gestaltung des Gesamtverkehrssystems,
- Vermeidung unnötiger Verkehre bei gleichzeitiger Sicherung der Mobilität,
- Verlagerung von mehr Verkehr auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße,
- verstärkten Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten,
- bessere Berücksichtigung der Anforderungen von Umwelt- und Klimaschutz, Lärm-minderungsmaßnahmen und Lärmschutz sowie der Sicherheitsanforderungen und
- Verbesserung der Arbeits- und Ausbildungsbedingungen im Transportgewerbe.

Die Umsetzung des Masterplans Güterverkehr und Logistik ist in vollem Gange, einige Maßnahmen sind bereits abgeschlossen bzw. in ihrer Umsetzung weit fortgeschritten.

Von zentraler Bedeutung sind aktuell die Vorhaben zum „verstärkten Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten“. Die hierzu unter Ziel D gebündelten Vorhaben profitieren in besonderem Maße von der Aufstockung des Haushaltsansatzes und der Konjunkturpakete. Die Umlegung der zusätzlich eingeworbenen Mittel auf dringliche Ausbaumaßnahmen, die zügig umgesetzt werden können, ist abgeschlossen.

Beim Ziel A „Verkehrswege nutzen – Verkehr effizienter gestalten“ läuft die Umsetzung der Maßnahmen ebenfalls zügig voran. Einige Beispiele: Das Flughafenkonzept und das Hafenkonzert, das ich später vorstellen werde, sind erarbeitet. Derzeit werden letzte of-

fene Punkte mit den Bundesressorts abgestimmt. Beide Konzepte werden in Kürze im Bundeskabinett behandelt werden.

Die Maßnahmen zum Ausbau und zur Verstärkung der Verkehrsmanagementsysteme und zur Verbesserung des Baustellenmanagements werden derzeit mit den Ländern abgestimmt, Finanzmittel hierfür sind bereit gestellt.

Bis Ende 2009 werden mehr als 3.000 Lkw-Parkstände auf bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen neu entstehen. Für die Haushaltsjahre 2010/2011 stimmen Bund und Länder derzeit die Prioritäten weiterer Maßnahmen ab; auch hierfür sind Finanzmittel zur Verfügung gestellt.

Auch die unter dem Ziel B „Verkehr vermeiden – Mobilität sichern“ zusammengefassten Maßnahmen sind in der Umsetzung gut fortgeschritten. Auf europäischer Ebene werden Möglichkeiten ausgelotet, wie Transitverkehre optimal gestaltet werden können. Hierzu läuft das Vergabeverfahren zu einer Studie, die bis Mitte 2010 abgeschlossen sein wird. Die Vorarbeiten für die Richtlinie zur Förderung Kapazität steigernder Technologien im Güterverkehr, mit der neue/verbesserte Technologien außerhalb des Kombinierten Verkehrs finanzielle Unterstützung erhalten sollen, um die Effizienzsteigerung innerhalb des bestehenden Verkehrssystems weiter nach vorn zu bringen, kommen gut voran.

Das Ziel C „Mehr Verkehre auf Schiene und Binnenwasserstraße“ widmet sich u. a. einer Effizienzsteigerung im Kombinierten Verkehr. Die im Masterplan geforderte Aufstockung der Mittel für den Kombinierten Verkehr konnte durchgesetzt werden. Für die Terminalförderung wurde der Haushaltsansatz von 62 Mio. € in 2008 auf 115 Mio. € in 2009 erhöht. Nach einer weiteren Mittelverstärkung durch das Konjunkturpaket II beträgt die Fördersumme für die Jahre 2009 und 2010 mit jeweils rund 150 Mio. € annähernd das Dreifache. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist dabei, eine Richtlinie zur Förderung von Pilotprojekten zu innovativen Umschlagtechnologien zu erarbeiten. Die Ergebnisse eines Vergleichs verschiedener in Frage kommender Technologien wurden mit Praktikern diskutiert; derzeit wird der Richtlinienentwurf erstellt, damit bald mit einem Förderprogramm begonnen werden kann.

Im Bereich des Ziels E „Umwelt- und klimafreundlicher, leiser und sicherer Verkehr“ sind v. a. bei den Maßnahmen zum Lärmschutz intensive Arbeiten im Gang. Zur Lärmminde-

rung bei der Schiene läuft die Umsetzung der Gesamtkonzeption aus 2005. An der Fortschreibung der Gesamtkonzeption wird bereits gearbeitet. Ziel ist die Schaffung von Anreizen für die Umrüstung des rollenden Materials hin zu lärmarmen Güterwaggons durch die Einführung einer wirksamen Differenzierung der Trassenpreise nach Lärmemissionen.

Auch die Maßnahmen, die sich im Bereich des Ziels F „Gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe“ mit den sozialen Belangen der Beschäftigten in Güterverkehr und Logistik befassen, sind auf gutem Wege: Angepasste und neue Ausbildungsverordnungen sollen bis Ende 2009 veröffentlicht werden. Zur Aus- und Weiterbildungsinitiative laufen Gespräche mit Bundesressorts, Verbänden und Gewerkschaften zur Vorbereitung eines hochrangigen Treffens.

Bei den Maßnahmen zum Ziel G „Weitere Maßnahmen zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland“ wird derzeit gemeinsam mit der Wirtschaft in Arbeitsgruppen eine Sicherheitsstrategie erstellt. Mit Priorität wird auch die Umsetzung des Vermarktungskonzeptes für den Logistikstandort Deutschland vorangetrieben. Ziel ist es, die Potentiale und die Qualität des Logistikstandortes Deutschland in seiner Gesamtheit im Fokus ausländischer Verlagerer noch besser sichtbar zu machen. Für die Umsetzung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Mitte 2008 eine europaweite Ausschreibung durchgeführt. Der Auftragnehmer hat den „Logistics Council Germany“ gegründet, der im Dezember 2008 im Rahmen der Messe CematIndia in Bangalore/Indien erstmalig für den Logistikstandort Deutschland geworben hat. Weitere Auslandsauftritte sind in konkreter Planung.

Der Masterplan zielt darauf ab, die Spitzenstellung Deutschlands bei Güterverkehr und Logistik angesichts der Herausforderungen eines globalisierten Wettbewerbs, des Klimaschutzes und sich beschleunigender technischer Entwicklungen dauerhaft zu sichern und auszubauen, um die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Deutschlands sicherzustellen.

Er versteht die Hafenpolitik als nationale Aufgabe in gemeinsamer Verantwortung des Bundes, der Länder und der Wirtschaft.

### **Nationales Hafenkonzep**

Als Teil des Masterplans (Maßnahme A 7) legt die Bundesregierung das Nationale Hafenkonzep vor. Die Ressortabstimmung und die Abstimmung mit den Ländern und den

Verbänden wurden eingeleitet und ich setze weiterhin auf Ihre konstruktive Zusammenarbeit und Ihre positive Haltung, die Sie bereits im Vorfeld durch Ihre Beiträge zum Nationalen Hafenkonzept eindrucksvoll bewiesen haben.

Die im Nationalen Hafenkonzept vorgesehenen Maßnahmen sind wichtige Instrumente zur Überwindung der Konjunkturschwäche. Sie bieten die Chance, den Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt zu stärken. Von Beginn an wird die Umsetzung der Maßnahmen zu mehr Aufträgen in der Baubranche, mehr Arbeitsplätzen in der Hafen- und Logistikwirtschaft sowie den hafenbezogenen Industrien führen.

Gleichzeitig soll das Nationale Hafenkonzept die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft nachhaltig erhöhen und durch Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen dazu beitragen, die Lebensgrundlagen heutiger und zukünftiger Generationen zu erhalten.

Mit dem Nationalen Hafenkonzept hat der Bund einen strategischen Leitfadens seiner Hafenpolitik für die kommenden zehn Jahre entwickelt. Das Konzept soll Bund, Länder, Kommunen, die Wirtschaft und die Gewerkschaften dabei unterstützen, im Interesse der Menschen die zukünftigen Herausforderungen zu meistern und Deutschlands Rolle als zentraler Wirtschafts- und Produktionsstandort in Europa zu festigen.

Wichtig ist dabei, dass wir gemeinsam mit Ländern, Kommunen, Wirtschaft, Sozialpartnern und Verbänden an der Bewältigung der zukünftigen Herausforderungen arbeiten. Deshalb beschränkt sich das Nationale Hafenkonzept nicht nur auf die Festlegung von Maßnahmen des Bundes, sondern beschreibt gleichermaßen die konkreten Erwartungen des Bundes an die anderen Akteure.

Ich erwarte, dass wir bereits auf der 6. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock erste Absprachen zwischen den beteiligten Akteuren darüber treffen können, wie wir die Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts umsetzen werden.

Damit die Häfen auch in Zukunft ihre katalytische Funktion für die Menschen und die Wirtschaft erfüllen können, sind eine Reihe von Maßnahmen im Rahmen einer integrierten, nachhaltigen Verkehrspolitik erforderlich, die

1. den Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen voranbringen und die Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigen,
2. die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern,
3. Ausbildung und Beschäftigung sichern und stärken,
4. Umwelt- und Klimaschutz nachhaltig fördern und
5. die Sicherheit der Lieferketten optimieren.

Diesen Zielen werden wir mit dem Nationalen Hafenkonzept gerecht.

Das Nationale Hafenkonzept enthält rund 30 Maßnahmenpakete mit über 100 Einzelmaßnahmen. Ich möchte hier auf einige der Maßnahmenpakete näher eingehen.

#### Investitionen:

Die Investitionsmittel für Schiene, Straße und Wasserstraße für 2009 haben wir gegenüber 2008 um über 2 Mrd. € auf 12,2 Mrd. € signifikant erhöht. Für 2010 sind 12 Mrd. € vorgesehen. Dabei stellen Ausbau und Optimierung der wasser- und landseitigen Anbindung der See- und Binnenhäfen auch zukünftig einen Schwerpunkt im Rahmen der integrierten Verkehrspolitik des Bundes dar.

Die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen steht im Fokus unserer Investitionen. Jedoch müssen auch die Versorgungsleistungen insbesondere der ARA- und südeuropäischen Häfen für Deutschland angemessen berücksichtigt werden.

- Zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen werden wir unter anderem die seewärtigen Zufahrten an Elbe, Weser und Ems sowie den Nord-Ostsee-Kanal ausbauen.
- Mit Blick auf die Hinterlandanbindungen prüft der Bund insbesondere, wie die am 29.09.2008 durch die Verkehrsminister der Küstenländer verabschiedete Liste mit wichtigen norddeutschen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen beschleunigt umgesetzt werden kann (sogenannte 19er Liste).
- Schwerpunkte der Investitionsplanung bei den Wasserstraßen sind z. B. der
  - weitere Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes,
  - der Mittellandkanal,
  - der Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover-Magdeburg-Berlin (VDE 17) sowie
  - Ausbaumaßnahmen mit erheblichen Ersatzinvestitionsanteilen an Main, Mosel und Neckar.

Diese Maßnahmen sind jedoch nur dann sinnvoll, wenn die bestehenden Verkehrsinfrastrukturkapazitäten effektiver ausgenutzt und die knappen Investitionsmittel des Bundes optimal eingesetzt werden.

Durch das am 22.12.2008 geänderte Raumordnungsgesetz übernimmt der Bund mit Blick auf deren volkswirtschaftliche Bedeutung mehr Verantwortung als in der Vergangenheit für die Häfen. Mit der Kopplung der Standortkonzepte an die Bundesverkehrswegeplanung soll erreicht werden, dass

- die Verkehrspolitik des Bundes mit Blick auf die Häfen und ihre zentrale Funktion im Verkehrssystem strategischer ausgerichtet werden kann,
- der notwendige Informationsfluss bezüglich der Standortplanungen sichergestellt ist und
- die Investitionsmittel des Bundes im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik gezielter gesteuert werden können.

Dies eröffnet unter anderem die Chance, dass auch kleinere Häfen stärker in ihrer Bedeutung für die Hafenpolitik des Bundes wahrgenommen werden.

Neben möglichen Engpässen in der Verkehrsinfrastruktur müssen die sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigt werden. Daher erwarten wir von den Ländern und Kommunen unter anderem, dass sie

- in dem für das reibungslose Funktionieren der Häfen erforderlichen Maß in die Hafeninfrastruktur investieren,
- z. B. durch finanzielle Förderung die Standortwahl neuer oder sich verlagernder Unternehmen verstärkt auf Hafenstandorte lenken und
- durch Flächenaufbereitung und Infrastrukturmaßnahmen die Voraussetzungen für eine stärker hafensorientierte Standortwahl schaffen.

Von der Hafenwirtschaft erwarten wir unter anderem,

- dass sie die in ihrer Zuständigkeit befindliche Suprastruktur so ausbaut, dass die prognostizierten Umschlagsmengen realisiert werden können.

Ein wesentlicher Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik in Deutschland und in Europa ist die Co-Modalität der Verkehrsträger. Alle Verkehrsträger sollen auf der Basis fai-

rer Wettbewerbsbedingungen ihre spezifischen Stärken im Güterverkehr optimal einbringen. Mit einer heute bereits bestehenden überproportionalen Nachfrage nach intermodalen Transporten wird auch zukünftig gerechnet.

Im Bundeshaushalt 2008 standen für die Förderung von KV-Umschlaganlagen nach der Förderrichtlinie jährlich ca. 62 Mio. € zur Verfügung. Die Nachfrage auf Grund der vorliegenden Anträge überstieg die zur Verfügung stehenden Mittel bei weitem. Damit dem steigenden Bedarf nach multimodalen Transporten Rechnung getragen werden kann, hat der Bund die Mittel für den Bau/Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs einschließlich einer Mittelverstärkung durch das Konjunkturpaket II für 2009 auf rund 150 Mio. € aufgestockt.

### Optimierung der Logistikkette

Hafenübergreifende Kooperationen auf unternehmerischer Ebene – wie sie etwa aktuell zwischen dem Hamburger Hafen und einer Reihe von Binnenhäfen bzw. Logistikstandorten<sup>2</sup> entstehen – folgen den Anforderungen des Marktes und fördern die Wettbewerbsfunktion der beteiligten Häfen. Ein wirksamer Beitrag zur Abwicklung zunehmender Verkehrsmengen wird durch neue kooperative Konzepte geleistet, wie zum Beispiel durch das geplante Containerlandbrückenkonzept zwischen dem Hamburger Hafen und den Ostseehäfen.

Die Optimierung der Logistikketten gewinnt immer stärker die Aufmerksamkeit der Industrie. Die Unternehmen konzentrieren sich nicht mehr nur auf die Prozesse innerhalb der eigenen Firma, sondern sie stellen eine Verbindung der Kunden- mit der Prozessorientierung her, indem sie den Weg von der Urproduktion bis zum Endkunden als Abfolge von Lieferanten-Kunden-Beziehungen verstehen, die einzelne Wertschöpfungsketten raumzeitlich verknüpfen.

Deshalb ist die Kooperation mit vor- und nachgelagerten Unternehmen eine wesentliche Bedingung auf dem Weg zur Optimierung der Logistikketten. Entscheidungen in einem beteiligten Unternehmen haben Auswirkungen auf die gesamte Logistikkette. Durch eine engere Vernetzung der Häfen mit den Unternehmen der Logistikkette können der Gü-

---

<sup>2</sup> Kooperationen mit Bremen, Minden, Magdeburg, Dortmund, Wiesau und Gernsheim wurden 2008 vereinbart.

terumschlag in den Häfen und der Weitertransport zeitgenauer durchgeführt werden. Die Hafenskapazitäten werden entlastet.

Der Bund erwartet von der Hafenwirtschaft und den Unternehmen der Logistikketten, dass sie sich stärker miteinander vernetzen, um zeitgenaue Anlieferungen zu ermöglichen und die Häfen zu entlasten.

Grundsätzlich besteht für die gesamte Logistikkette auch das Erfordernis zur Verbesserung, Vernetzung und Kompatibilität der Informations- und Kommunikationstechnologien, um weitere Zeit in den Häfen und beim Transport einzusparen.

### Soziale Dimension

Die deutschen See- und Binnenhäfen haben in den letzten Jahren in erheblichem Umfang neue Arbeitsplätze geschaffen. Sie gehören zu den Bereichen, die als „Job-Motoren“ beschrieben werden. Das prognostizierte Umschlagswachstum beinhaltet die Chance, dass in den See- und Binnenhäfen und den abhängigen Industrie- und Dienstleistungsunternehmen weitere Arbeitsplätze entstehen. Dem sich mittelfristig abzeichnenden Arbeitskräftemangel im deutschen maritimen Cluster soll durch entsprechend verstärkte Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen begegnet werden.

Der Standort Deutschland hat nur eine Zukunft, wenn der Wettbewerb als Qualitätswettbewerb verstanden und angenommen wird und nicht als Kostenwettbewerb. Als Boombranche und Jobmotor erfüllen die Häfen eine wichtige Funktion auf dem Arbeitsmarkt, gerade für Langzeitarbeitslose. Der Bund fördert die mit der Seehafenwirtschaft auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz (2006) vereinbarte Qualifizierung von 2.800 Langzeitarbeitslosen in den Seehäfen mit 80 Mio. €. Das Hafenkonzept zielt darauf, dass die Häfen auch zukünftig die Funktion als Jobmotor für die Gesellschaft verstärkt wahrnehmen können.

Die Qualifizierungs- und Beschäftigungsinitiative hat mit der Gründung des Maritimen Kompetenzzentrums e. V. – ma-co – und den 2007 und 2008 realisierten 1.600 neuen und durch Qualifizierungen abgesicherten Arbeitsverhältnissen außerordentlich erfolgreich gearbeitet. Langzeitarbeitslosen mit geringerem Ausbildungsniveau wird die Chance

auf gute und dauerhafte Beschäftigung gegeben. Gleichzeitig werden Engpässe beim Arbeitskräfteangebot beseitigt.

In diesem Zusammenhang zielt das Nationale Hafenkonzept darauf ab auch in den Binnenhäfen mehr Qualifizierungs- und Beschäftigungsperspektiven für Langzeitarbeitslose zu schaffen. Aus diesem Grund erwartet der Bund von der Binnenhafenwirtschaft, dass sie bei anhaltendem Umschlagswachstum mit dem Bund eine Vereinbarung über die Qualifizierung und Einstellung von Langzeitarbeitslosen bis 2014 trifft.

Dabei können die Erfahrungen der Seehafenwirtschaft mit der Qualifizierung von Langzeitarbeitslosen auch für die Binnenhafenwirtschaft von großem Nutzen sein. Deshalb sollten die See- und Binnenhäfen bei der Ausbildung der Hafenbeschäftigten enger zusammenarbeiten. Der befristete Austausch von Auszubildenden zwischen See- und Binnenhäfen sollte aktiv gefördert werden.

Den neuen Anforderungen an die Qualifikation der Hafenbeschäftigten muss durch eine Fortentwicklung der Aus- und Weiterbildung Rechnung getragen werden. Gefordert sind heute Arbeitnehmer mit einem umfassenden Verständnis der gesamten Logistikkette und der unterschiedlichen Arbeitsverfahren in den Häfen und Güterverteilzentren. Insbesondere sollten die Ausbildungspläne und Prüfungen im Logistikbereich alle Verkehrsträger umfassen, da z. B. die Binnenschifffahrt in vielen Lehrplänen nicht angemessen berücksichtigt wird.

In diesem Zusammenhang müssen wir durch Fortentwicklung der Ausbildungspläne und Weiterbildungsangebote den geänderten Anforderungen an die Qualifikation der Hafenbeschäftigten Rechnung tragen.

Von den Ländern und der Hafenwirtschaft erwarten wir, dass sie die Aus- und Weiterbildungseinrichtungen dem Stand der Technik entsprechend ausstatten.

#### Umwelt- und Klimaschutz

Der Verkehr von morgen soll leise, sauber, effizient und klimafreundlich sein. Obwohl die Schifffahrt, gemessen an der Transportleistung, unter allen Verkehrsmitteln den niedrigsten Energieverbrauch und die geringsten CO<sub>2</sub>-Emissionen aufweist, besteht auch in die-

sem Sektor Optimierungsbedarf. Es wird die zukünftige Herausforderung sein, das bestehende Optimierungspotential konsequent zu nutzen. Die Bundesregierung wird deshalb ihre pro-aktive Rolle auf diesem Politikfeld national und international voll ausschöpfen.

Dabei zielt die Politik der Bundesregierung unter anderem auf die Reduzierung von Schadstoff- und Treibhausgasemissionen in den Häfen und auf den Wasserwegen. Um dieses Ziel zu erreichen, treiben wir nicht nur die Entwicklung und Umsetzung internationaler verbindlicher Umweltstandards in der IMO voran, sondern fördern auch die Entwicklung neuer Antriebstechnologien und umweltfreundlicher Kraftstoffe. Eine landseitige Stromversorgung von im Hafen liegenden Schiffen kann hier ebenfalls eine sinnvolle Maßnahme darstellen. Der Bund wird sich weiterhin für möglichst internationale und verbindliche Verschärfungen der Grenzwerte bei den Schiffstreibstoffen, den Schiffsabgasen und den Einleitungen der Schiffe einsetzen. Darüber hinaus werden wir prüfen, ob aufkommensneutrale emissionsabhängige Abgabesysteme geeignet sind, die Schadstoffemission von Schiffen in den Häfen zu reduzieren.

Weitergehende Maßnahmen tragen zu einer Verbesserung sowohl des Zustandes des Wassers wie auch der Luftqualität in den Häfen bei. Hierzu gehören zum Beispiel die Versorgung der Schiffe während ihrer Liegezeit mit elektrischer und gegebenenfalls Wärmeenergie.

Von den Ländern und Kommunen erwartet der Bund deshalb die Prüfung und gegebenenfalls Einführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten für Schiffe in den Häfen und insbesondere die Installation von Einrichtungen zur Landstromversorgung, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist.

Der Beitrag der Häfen zu einem nachhaltigen Umwelt- und Klimaschutz sollte darin bestehen, dass sie eine pro-aktive Umweltschutzpolitik betreiben und Umweltstrategien in den jeweiligen Häfen einführen und dabei mögliche Auswirkungen des Klimawandels berücksichtigen.

Hier lohnt sich auch mal ein Blick nach Rotterdam. Erklärtes Ziel des Rotterdamer Hafens ist es, den Güterverkehr von der Straße auf Wasser, Schiene und Straße zu verlagern. Für 2030 wird ein Modal Split von 45 % für die Binnenschifffahrt (2007 = 37 %), 20 % für

die Bahn (2007 = 14 %) und 35 % für die Straße (2007 = 49 %) angestrebt. Außerdem lässt die Hafengesellschaft zurzeit gemeinsam mit der niederländischen Umweltorganisation Milieudefensie eine Untersuchung durchführen, um herauszufinden, wie die Feinstaub-, NOX-, SO<sub>2</sub>- und CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert werden können. Das gemeinsame Ziel besteht darin, eine Reduzierung der Luftschadstoffe um 10 % bis zum Jahr 2020 zu erreichen.

### Grenzüberschreitende Verkehre

Durch die zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehre, insbesondere Transitverkehre, werden die Verkehrsinfrastrukturen in Deutschland belastet. In einzelnen hoch frequentierten Korridoren stellt sich seitens der Bevölkerung die Frage, ob die mit den Transitverkehren einhergehenden Belastungen durch eine angemessene Wertschöpfung kompensiert werden.

Entsprechend dem Masterplan Güterverkehr und Logistik (Maßnahme B3) werden auf europäischer Ebene Möglichkeiten ausgelotet, wie Transitverkehre optimal gestaltet und z. B. durch Schaffung neuer Anlieferungswege und durch Feederverkehre mit den Mittelmeerhäfen verkürzt oder ggf. vermieden werden können. Parallel dazu werden auf europäischer Ebene Ansätze abgewogen, wie insbesondere auf langen Strecken, Verkehr durch marktwirtschaftliche Anreize verstärkt über die Schiene und Wasserstraße abgewickelt werden kann.

Der Bund prüft im europäischen Kontext, wie grenzüberschreitende Verkehre, z. B. durch Short-Sea-Shipping und stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt, effizienter und mit möglichst geringen Belastungen der Bevölkerung organisiert werden können.

In diesem Zusammenhang erwarten wir von der Logistikwirtschaft, dass sie auf eine höhere Wertschöpfung aus den grenzüberschreitenden Verkehren hinwirkt, denn die mit zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehren einhergehenden Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt lassen sich nur rechtfertigen, wenn damit eine entsprechende Wertschöpfung erzielt wird.

**Resümee**

Die deutschen Seehäfen haben für die gesamte deutsche Volkswirtschaft eine herausragende Bedeutung und eine Schlüsselrolle bei der Überwindung der derzeitigen Wirtschaftskrise.

Um die für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands und Europas erforderlichen Umschlags- und Infrastrukturkapazitäten sicherzustellen, müssen schon heute die notwendigen Maßnahmen ergriffen werden, wie sie im Nationalen Hafenkonzept beschrieben sind.

Ich möchte Sie auffordern, mit uns gemeinsam an der Umsetzung der Maßnahmen zu arbeiten, damit wir gestärkt aus der derzeitigen Krise hervorgehen.