

S P E R R F R I S T: 18. März 2015 19.30 Uhr
Es gilt das gesprochene Wort

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.

Schopenstehl 15 • 20095 Hamburg • www.zvds.de



**REDE von Christian Koopmann, Vorsitzender des ZVDS,
anlässlich der Mitgliederversammlung am 18. März 2015**

Sehr geehrte Damen und Herren,

sehr gerne begrüße ich Sie im Namen des Zentralverbandes Deutscher Schiffsmakler zu unserem traditionellen Abendessen anlässlich der diesjährigen Jahreshauptversammlung.

Wieder ist ein Jahr vergangen und es zeigt sich doch recht klar, wie wenig vorhersehbar die Zukunft ist. Hatten wir noch vor einem Jahr mit einem schnellen Ende der Ukraine-Krise gerechnet, steht nun zu befürchten, dass der überwunden geglaubte Kalte Krieg wieder Einzug in Europa gehalten hat. Auch die aktuelle Diskussion um eine mögliche Staatspleite Griechenlands zeigt, dass die schon vermeintlich gelöste EURO-Krise in eine neue Runde gehen wird – mit unsicherem Ausgang. Und das sind nur zwei Krisen von vielen, die wir derzeit auf dem gesamten Erdball beobachten können.

Erstaunlicherweise oder vielmehr zum Glück zeigte sich der Welthandel davon relativ unbeeindruckt. Und allen geopolitischen Krisen zum Trotz stieg der internationale Gütertransport weiter an. Dieses war auch in Deutschland zu spüren. So konnten die deutschen Seehäfen im letzten Jahr einen Zuwachs von 2,4% verzeichnen. Und für die kommenden Jahre bis 2018 werden ähnliche Zuwachsraten prognostiziert.

Damit würde das Vorkrisenniveau ab 2017 überschritten werden. Dieser Trend soll sich nach der vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Seeverkehrsprognose sogar langfristig fortsetzen. Demnach wird bis zum Jahr 2030 mit einer Verdopplung des Umschlages in den deutschen Seehäfen gerechnet.

Diese positiven Zahlen sind nicht nur Ausdruck der Leistungsfähigkeit unserer Volkswirtschaft, sie verdeutlichen auch, wie wichtig der Ausbau und Erhalt einer leistungsfähigen Infrastruktur sind. Ohne einen bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden die deutschen Häfen wohl kaum in der Lage sein, die Wachstumschancen zu nutzen, die die genannten Prognosen aufzeigen.

Nicht zu verstehen ist, dass trotz dieser positiven Zahlen und Prognosen die jüngste Pressemitteilung des Bundesverkehrsministeriums alle Verkehrsträger erwähnt, aber kein Wort zum Seeverkehr enthält. Fast könnte man meinen, der bayrische Bundesminister hat die Küste nicht im Blick, obwohl es schon hieß, der Norden sei dran. Wir hoffen daher, dass das Schweigen des Ministers zum Seeverkehr kein Ausdruck dafür ist, wo er seine Prioritäten sieht. Mit Blick auf die besondere Bedeutung des Gütertransportes per Schiff wäre es aber schon wünschenswert, wenn das Bekenntnis des Ministeriums zu den Projekten im Norden stärker und deutlicher ausfallen würde.

Da ist es schon geradezu erfrischend, dass die Hamburger Grünen ihren Widerstand gegen die derzeit vor Gericht verhandelte Elbvertiefung im Zuge der laufenden Koalitionsverhandlungen aufgegeben haben. Trotz aller Zweifel hat der mögliche neue Koalitionspartner sich dazu verpflichtet, dass im Falle eines Beschlusses durch das Gericht alle Maßnahmen auf den Weg gebracht werden, um die Elbvertiefung umzusetzen. Das ist ein ganz wichtiger Beschluss für den Hamburger Hafen. Es bleibt abwarten, welche konkreten Auswirkungen das verhandelte Paket zur "Ökologisierung der Elbe" haben werden. Mit Blick auf die vielfältigen umweltpolitischen Initiativen der IMO, der EU, des Bundes sowie der Bundesländern wäre es aus unserer Sicht wünschenswert gewesen, wenn der Hamburger Senat sich einmal das Ziel gesetzt hätte, nicht nur den umweltfreundlichsten Hafen der Nordrange zu repräsentieren, sondern auch den kostengünstigsten. Dieses wäre nicht nur ein neuer Politikansatz gewesen, sondern mit Blick auf den zunehmenden Wettbewerb zwischen den Häfen ein wichtiger Betrag zur Sicherung zur Zukunftsfähigkeit aller deutschen Häfen.

Die Bewerbung Hamburgs für Olympia zeigt aber auch deutlich, dass die Frage, wie der Konflikt zwischen der Wohnbebauung und der gewerblichen Flächennutzung noch zu klären ist. Auch ohne eine Olympiabewerbung wird es voraussichtlich eine städtebauliche Entwicklung des Grassbrooks geben.

In jeden Fall rückt die Wohnbebauung an die operativen Hafenbetriebe heran. Aus unserer Sicht darf dieses aber nicht zu Einschränkungen für die Schifffahrt oder die Hafenbetriebe führen. Hier bedarf es dringend einer Klarstellung dahingehend, dass nicht die Hafenbetriebe oder Schiffe, sondern die Wohnungen die Störer sind. Oder anders ausgedrückt: Wer am Hafen baut und wohnt, der muss auch den mit dem Hafen verbundenen Lärm und andere Emissionen in Kauf nehmen.

Es bleibt also dabei - der Ausbau der Wasserstraßen und der Hinterlandanbindungen ist ein echtes Marktbedürfnis. Kommt es zu weiteren Verzögerungen, so wird dies die Anstrengungen aller Hafenoperateure und vor allem der Schiffsmakler, Verkehre anzuziehen und Vertrauen bei den Reedereien für die deutschen Häfen aufzubauen, zunichte machen.

Wenn in diesem Jahr der neue Bundesverkehrswegeplan verabschiedet wird, muss aus Sicht des ZVDS sichergestellt sein, dass vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums im Güterverkehr der Erhalt und Ausbau der Verkehrswege von und zu den Seehäfen höchste Priorität erhält und zwar unabhängig davon, ob sie an der Nord- oder Ostsee liegen. Dabei darf sich die Politik nicht nur auf die Realisierung der bekannten Großprojekte reduzieren, sondern muss vermeintlich kleinere Projekte wie, z.B. den Elbe-Seiten-Kanal oder den Elbe-Lübeck-Kanal, mit einschließen. Denn wenn wir das politische Ziel, die Güter runter von der Straße auf das Schiff bekommen zu wollen, wirklich ernstnehmen, müssen wir auch die notwendige Infrastruktur schaffen.

Es hat überhaupt keinen Sinnen in Reden und auf Kongressen die Förderung des Seeverkehrs und insbesondere des Kurzstreckenseeverkehrs zu fordern, wenn man *de facto* die Anbindung von Seehäfen, wie z.B. Lübeck oder Hamburg, an das Binnenwasserstraßennetz abschneidet. Maßnahmen wie diese laden gerade zu einer Güterverlagerung - weg vom Schiff, hin zur Straße - ein, was politisch nicht gewollt sein kann. Wer also eine Güterverlagerung auf das Schiff möchte, muss auch die notwendige Infrastruktur schaffen und bestehende Wettbewerbsnachteile, die sich z.B. durch die SECA-Regeln für die Schifffahrt ergeben, ausgleichen. Diese sollte aus Sicht des ZVDS auch im Bundesverkehrswegeplan Berücksichtigung finden.

Aber nicht nur die schleppende Entwicklung im Bereich der Infrastruktur bereitet uns Sorgen - auch die zunehmende Bürokratie sowie verstärkte Inhaftungnahme von Maklern und Agenten verursacht bei dem einem einen oder anderen vermehrt Kopfschmerzen. So erleben wir es immer öfter, dass Linienagenturen für Schmuggelwaren in Haftung genommen werden, obwohl sie überhaupt nicht die Möglichkeit haben, den wahren Inhalt eines Containers zu überprüfen. Dem Zoll ist dabei auch bekannt, dass die Agenten nichts mit den kriminellen Vorgängen zu tun haben: Sie sind aber in der Regel die einzigen, die greifbar sind. Hier macht es sich die Verwaltung etwas zu einfach und regelmäßige Umfrage zeigen, dass die Frage, ob ein Agent haftbar gemacht werden kann, in den verschiedenen Häfen Europas sehr unterschiedlich gesehen wird. Es ist daher auch kein Wunder, dass die zollrechtliche Abwicklung von Transporten, zunehmend die Entscheidung beeinflusst, welchen Weg die Ware nimmt. Die Auslegung zollrechtlicher Vorgaben darf aber aus unserer Sicht nicht zu einem Standortfaktor werden. Daher erwarten wir von der Umsetzung des neuen Zollkodex eine Vereinfachung der Verfahren und eine Reduzierung des Haftungsrisikos für die Makler und Agenten.

Ein weiteres Beispiel einer zunehmenden Bürokratie ist die Einführung des sog. *National Single Window* zum 1. Juni 2015. Obwohl bereits jetzt absehbar ist, dass viele der Mitgliedstaaten diese Frist nicht einhalten können, hält die EU-Kommission an einer Umsetzung fest. Und erneut wird Deutschland eines der Länder sein, das die genannte Frist einhalten wird. In der Folge wird ein Schiff, das diesen Sommer beispielsweise Bremerhaven anläuft, das nationale Portal bedienen müssen, während es dieses in Rotterdam nicht muss, da dort frühestens Anfang 2016 ein ähnliches System zur Verfügung stehen wird. Damit werden die Unterschiede zwischen den Häfen nur noch weiter zementiert. Damit rückt auch das ursprüngliche Ziel einer Vereinfachung und Standardisierung der Meldewege in weite Ferne. Zudem ist jetzt schon absehbar, dass sich der „*Papierkram*“ für den Kapitän und den Agenten erhöhen wird, da sie in der Regel für die Eingabe in das System verantwortlich sein werden. Für die Reedereien bedeutet dieses weitere Kosten. Ich denke daher, es wäre besser gewesen, man hätte mit der Einführung noch ein wenig gewartet und startet nicht mit einer experimentalen Phase, die mehr verwirren als nutzen wird.

Meine Damen und Herren, ein besonderes Merkmal unserer Branche ist die ständige Anpassung an neue Herausforderung, aber man darf die Geduld der Wirtschaft nicht ständig auf die Probe stellen. Ich bitte daher um Nachsicht, wenn ich viele kleine und große Themen sowie Nöte unserer Branche heute Abend nicht anspreche. Denn ich möchte mit gutem Beispiel vorangehen und mit Ihrer Geduld sparsam haushalten. Zudem wird unser heutiger Gastredner sicherlich noch das eine oder andere Thema aufgreifen und vertiefen, die ich nur streifen konnte.

Trotzdem ist mir eines wichtig: Allen Schwierigkeiten zum Trotz sollten wir uns stets bewusst sein, dass es den Seegüterverkehr auch noch auf lange Sicht geben wird. Wir sollten daher unsere Zuversicht nicht verlieren und weiterhin an die Chancen und Möglichkeiten glauben, die der Schifffahrtsstandort Deutschland bietet. Wir müssen nur wach bleiben und uns den Aufgaben stellen,

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen einen angenehmen Abend mit vielen interessanten Gesprächen und einen guten Appetit.