

**S P E R R F R I S T: 20. März 2013 19.30 Uhr**  
**Es gilt das gesprochene Wort**

**Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.**

Schopenstehl 15 • 20095 Hamburg • [www.zvds.de](http://www.zvds.de)



**REDE des Vorsitzenden des  
Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.,  
Christian Koopmann, anlässlich der  
Jahreshauptversammlung des ZVDS**

Dear Mr. Madsen,  
sehr geehrter Herr Staatsrat,  
sehr geehrte Damen und Herren,

ich begrüße Sie im Namen des Vorstandes des Zentralverbandes Deutscher Schiffsmakler recht herzlich zu unserem traditionellen Abendessen anlässlich der diesjährigen Jahreshauptversammlung.

Dieses ist immer eine gute Gelegenheit, das vergangene Jahr Revue passieren zu lassen. Ich möchte dieses heute auch gerne tun. Und wenn wir auf das letzte Jahr zurückschauen, so wird mir wohl niemand im Raum widersprechen, wenn ich sage, auch das Jahr 2012 war für die Schifffahrt eher eine Herausforderung als eine Freude.

Das weiterhin hohe Angebot an Schiffsraum verhinderte eine Erholung der Charraten. Auch die Versuche der Linien, die Frachtraten zu erhöhen, waren nicht immer erfolgreich. Viele Linien meldeten daher auch Verluste, wofür nicht nur die schwache Einnahmenseite, sondern auch die gestiegenen Kosten, wie z.B. für Bunker, ursächlich waren. Hinzu kam, dass der Güterverkehr in Deutschland aufgrund der verhaltenden konjunkturellen Entwicklung im Jahr 2012 um 2,2% auf 4,3 Milliarden t sank.

Allerdings - und das ist die gute Nachricht heute Abend - davon betroffen waren aber in erster Linie die Bereiche "Schiene" und "Straße". Dagegen setzte sich das Mengenwachstum in der Seeschifffahrt weiter fort. Mit 298 Mio. t wurden 1,8% mehr Güter befördert als im Vorjahr. Leider konnten nicht alle deutschen Häfen gleichermaßen von diesem Zuwachs profitieren. Dass der Seeverkehr entgegen dem allgemeinen Trend wächst, unterstreicht aber eindrucksvoll die besondere Rolle des Transportsystems „Schiff“ für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Ohne eine leistungsfähige und effiziente maritime Wirtschaft wäre viele Exporterfolge deutscher Unternehmen so nicht möglich.

Der wiedererstarkende Güterumschlag offenbarte aber erneut die Schwäche der maritimen Infrastruktur. So werden die Fahrrinnen auf der Weser und der Elbe für die kommenden Schiffsgrößen zu eng bzw. zu flach und wichtigen Wasserstraßen, wie der NOK, werden für die Berufsschifffahrt gesperrt, da die fast 100 Jahre alten Schleusen ausfallen.

Die Entwicklung des Nord-Ostsee-Kanals steht leider beispielhaft für die bedauerliche Situation, in der sich die gesamte Infrastruktur seit Jahren befindet. Das was dort passiert ist, kann jederzeit an anderer Stelle passieren. Was meiner Meinung noch schlimmer ist, ist die Tatsache, dass dieses allen Beteiligten seit Jahren bekannt ist.

Seit Jahren weisen die Verbände auf die Folge einer möglichen Sperrung hin, seit Jahren liegen die Pläne in den Schubladen der Behörden, seit Jahren mahnen die Abgeordneten mehr Geld an. Aber im Ergebnis ist seit Jahre nicht wirklich etwas passiert. Allzu lang herrschte der Gedanke vor, es wird schon schief gehen – ein Jahr wird es noch gehen. Aber nun ist es schief gegangen. Die altersschwachen Schleusen in Brunsbüttel versagten ihren Diensten und der Kanal war für Schiffe mit mehr als 125 Metern gesperrt.

Sicherlich kann man Dr. Ramsauer nicht persönlich für das Verschieben und Verzögern der Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten verantwortlich machen, aber er ist nun mal der amtierende Bundesverkehrsminister. Daher war es auch richtig, dass sich die Verbänden und sonstige Wirtschaftsbeteiligten an Herr Ramsauer wandten und eine rasche Lösung einforderte.

Es ist wirklich sehr bedauerlich, dass es erst des Kollapses der Schleusen in Brunsbüttel bedurfte, bevor in einer *ad hoc* Aktion von Parlament und Ministerium nunmehr ausreichend Mittel für den Bau den geplanten Bau der 5. Schleusenkammer zur Verfügung gestellt werden. Mit der nicht gewollten Katastrophe vor Augen war es plötzlich möglich, zusätzliche Schlossern, Tauchern und Elektrikern einzustellen, die als eine Art Sondereinsatzgruppe den Betrieb der verbleibenden Schleuse über und unter Wasser aufrechterhalten sollen.

Es bleibt nur zu hoffen, dass die Politik aufgewacht ist und den Investitionsstau in der maritimen Infrastruktur endlich ernsthaft angeht. Dass der Bundesminister schon zugibt, dass die Bedeutung von Schifffahrt und Wasserwegen bei der Bewältigung des Frachtaufkommens in Deutschland völlig unterschätzt worden sei, lässt aber Schlimmes befürchten. Dieser Satz ist aber auch das Eingeständnis des Ministeriums, die Belange der maritimen Wirtschaft zu lange außer Acht gelassen zu haben. Fast könnte man den Eindruck gewinnen, läge der NOK in Bayern, wäre er bereits achtspurig ausgebaut. Dieses muss eine neue Bunderegierung korrigieren.

Gleichwohl nutzt es der Sache nicht, den NOK und die maritime Infrastruktur zu einem Thema des kommenden Wahlkampfes zu machen. Wie brauchen keine Pressetermine an den Schleusentoren und wir brauchen auch keine markigen Wahlkampfesprüche im Fernsehen. Was wir brauchen ist eine verlässliche und planbare Investition in die Wasserstraßen, um die bestehenden Engpässe zu beseitigen und an die Bedarfe des Marktes anzupassen. Während sich die Politik noch versucht, sich gegenseitig Schuld für fehlende Investitionen in die Schuhe zu schieben, dreht sich wirtschaftliche Wirklichkeit weiter. Schiffe mit 13.000 TEU sind z.B. in Hamburg mittlerweile regelmäßige Hafenkunden und in Bremerhaven bereitet man sich auf den Anlauf des ersten 18.000er vor.

Nicht zuletzt deshalb erwarten wir von der kommenden nationalen Maritimen Konferenz wirkliche Antworten auf die dringenden Probleme der Branche und das bedeutet in erster Linie eine angemessene Ausstattung des Verkehrshaushaltes, um eine funktionsfähige Infrastruktur zu erhalten und Engpässe zu beseitigen. Mit der Mangelverwaltung muss endlich Schluss sein.

Aus diesem Grund unterstützen wir die Forderung nach der Aufstockung des Verkehrshaushaltes. Dabei muss ein fester Bestandteil des Investitionshaushaltes in die Wasserstraßen fließen. Dort wo gebaut wird, muss es einen konkreten und transparenten Maßnahmenkatalog geben, damit sich die Berufsschifffahrt auf die Einschränkungen mit einem angemessenen Zeitvorlauf einrichten kann. Wichtig ist, dass die Auswirkungen planbar bleiben, um zusätzliche Kosten zu vermeiden. Zu diesem Zweck fordern wir gemeinsam mit den anderen maritimen Fachverbänden eine temporäre Reduzierung der Befahrenabgaben und Gebühren, um die Nachteile, die sich aus den Bauarbeiten, zu mindern.

Meine Damen und Herren, vieles in der Schifffahrt bleibt unsicher und 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 und Nöte unserer Branche heute Abend nicht anspreche, denn ich möchte mit gutem Beispiel vorangehen und mit Ihrer Geduld sparsam haushalten.

Trotz ist mir eines wichtig: Allen Schwierigkeiten zum Trotz sollten wir uns einer Sache stets bewusst sein, Schiffe und Schifffahrt wird es wohl auch noch auf lange Sicht geben. Wir sollten daher die Zuversicht nicht grundsätzlich verlieren und weiterhin an die weiterhin an die Chancen und Möglichkeiten glauben, die der Schifffahrtsstandort Deutschland bietet. Wir müssen nur wach bleiben und uns den Aufgaben stellen, die sich im Zuge des anziehenden internationalen Wettbewerbs auftun. Wenn nun auch die Bundespolitik sich der Bedeutung der Seeschifffahrt für den Gütertransport bewusst ist, dürfte nichts mehr schief gehen.

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

**Herzlichen Dank.**