

ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.



JAHRESBERICHT

2015/2016



JAHRES BERICHT

2015/2016

**ZENTRALVERBAND DER
DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E.V.**

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg
Tel.: +49 40.36 62 03
Fax: +49 40.36 63 77
E-Mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

Dieser Bericht wurde Mitte September 2016 abgeschlossen.

INHALTS- VERZEICHNIS



EDITORIAL

Seite 6



FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT

Seite 9



1 ERFOLGREICHER WIRTSCHAFTS- UND LOGISTIKSTANDORT DEUTSCHLAND

Seite 11



2 LEISTUNGSFÄHIGES VERKEHRSNETZ

Seite 15



3 OPTIMALE ORDNUNGSPOLITIK UND VERWALTUNG

Seite 19



4 KONKURRENZFÄHIGE UMWELT- UND ENERGIEPOLITIK

Seite 23



5 SICHERE HÄFEN

Seite 27



6 ANGEMESSENE TARIF- UND SOZIALPOLITIK

Seite 29



7 LEISTUNGSSTARKE HAFENWIRTSCHAFT

Seite 33



8 ORGANE DES ZDS

Seite 41

Klaus-Dieter Peters,
Präsident des ZDS



EDITORIAL

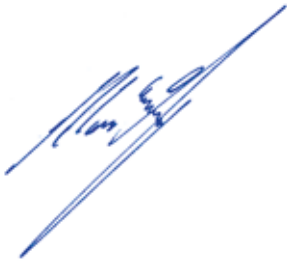
Stabilität trotz schwieriger Bedingungen – so lässt sich die gegenwärtige Lage der deutschen Hafenwirtschaft zusammenfassen. Das verlangsamte Wirtschaftswachstum Chinas, Russlands Rezession, der derzeit gebremste Welthandel sowie Infrastrukturdefizite in Deutschland schlagen sich in einem leicht rückläufigen Seegüterumschlag nieder. Für 2016/2017 rechnet der ZDS mit einem leichten Anstieg. Langfristig stehen die Zeichen in der Gesamtbetrachtung aller Ladungsarten – Container, Fahrzeuge, Massengut, Stückgut – weiterhin auf Wachstum. Darauf müssen sich Deutschland und Europa einstellen.

Der im vergangenen Jahr neu gefasste Aktionsplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung zeigt den Umfang der dafür notwendigen Maßnahmen: Sie reichen von der Umsetzung des neu überarbeiteten Nationalen Hafenkonzepts 2015 und des ebenfalls neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 über die Förderung des Kombinierten Verkehrs und längerer Güterzüge bis hin zur Bekämpfung des Nachwuchsmangels bei den Kraftfahrern. Allein das Nationale Hafenkonzept umfasst mehr als 150 Einzelmaßnahmen. Zu diesen zählt auch das vom ZDS beworbene Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien IHATEC mit einem Fördervolumen von 64 Millionen Euro. IHATEC wird Unternehmen unter anderem bei der Entwicklung neuer informationstechnologischer Konzepte und Systeme zur Steuerung und Abwicklung der Waren- und Fahrgastströme unterstützen.

Auf der 10. Nationalen Maritimen Konferenz im April 2017 in Hamburg mit dem Themenschwerpunkt Digitalisierung wird es deshalb von Bedeutung sein, für fortschrittsorientierte Rahmenbedingungen zu werben. Bereits die weltweite Containerisierung der Ladungsströme seit den 1970er-Jahren wäre ohne elektronische Datenverarbeitung nicht möglich gewesen. Im Laufe der Jahre wurde diese Verarbeitung von Daten immer gezielter den Bedürfnissen der Hafenwirtschaft angepasst. Mittlerweile verknüpfen komplexe Informationssysteme Datensätze von Terminalequipment, Ladungen, Terminplänen und den unterschiedlichen Verkehrsträgern so miteinander, dass Ladungsbewegungen auf den Terminals und in den Häfen auf wirtschaftlich und ökologisch intelligente Weise automatisiert werden können und der Gesamtbetrieb von effizienten Anlagen präzise in die internationale Transportkette integriert ist. Und diese Prozesssteuerungssysteme arbeiten nicht nur für einen hocheffizienten und verlässlichen Containerumschlag, sondern ebenso für z. B. den Umschlag von Kohle oder von Pkws. Der Hafen 4.0 ist längst Gegenwart – sein Potenzial ist aber noch lange nicht ausgeschöpft.

Bei aller Aufmerksamkeit für digitalisierte Prozesse sollten wir jedoch – auch mit Blick auf die Bundestagswahl 2017 – etwas Wesentliches nicht aus den Augen verlieren: Der Güterverkehr erfordert eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die den ständigen Veränderungsprozessen in den Handelsströmen gerecht wird. Die Hafenwirtschaft begrüßt und unterstützt daher die deutlich gesteigerten Investitionen des Bundes in das Verkehrsnetz und die Investitionen der Länder in die Hafeninfrastruktur. Damit aber die Pläne und Konzepte der öffentlichen Hand in vollem Umfang umgesetzt werden können, benötigen wir auch mehr Personal in den Verwaltungen von Bund und Ländern, ein verschlanktes Planungs- und Umweltrecht sowie ein adäquates Wettbewerbsrecht. Europa und Deutschland müssen in der Lage sein, effizienter auf den beständigen Wandel der Warenströme im Welthandel zu reagieren.

Der ZDS präsentiert in diesem Bericht die Ergebnisse seiner Arbeit des vergangenen Jahres: für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz, für eine optimale Ordnungspolitik und Verwaltung, für eine konkurrenzfähige Umwelt- und Energiepolitik, für sichere Häfen und für eine angemessene Tarif- und Sozialpolitik. Seit seiner Gründung macht sich der ZDS stets für die Interessen seiner Mitglieder – zu denen neuerdings auch Rendsburg zählt – in Diskussionen und Debatten rund um Handel, Logistik und Häfen stark. Das wird auch künftig so bleiben, allerdings unter einer neuen Führung: Am 15. November 2016 wählt unsere Mitgliederversammlung turnusgemäß ein neues Präsidium. Nach sechs Jahren endet damit meine Zeit als Präsident des ZDS. Unseren Mitgliedern und unseren Partnern in Wirtschaft und Politik danke ich für das entgegengebrachte Vertrauen und die gute Zusammenarbeit und wünsche dem ZDS weiterhin viel Erfolg bei all seinen Bestrebungen.



Klaus-Dieter Peters, Präsident des ZDS



FAKTEN ZUR HAFEN- WIRTSCHAFT

Der ZDS vertritt rund 180 Hafenunternehmen an 22 Seehafenstandorten.

Deutsche Seehafenbetriebe bedienen mehr als 120.000 Schiffe pro Jahr.

Deutsche Seehäfen wickeln dabei über 2/3 des seewärtigen deutschen Außenhandels ab.

Die deutschen Seehafenbetriebe schlagen pro Jahr rund 300 Millionen Tonnen Güter aller Art um – darunter 3,5 Millionen Pkw, 15 Millionen Container, 26 Millionen Tonnen an Getreide, Ölsaaten und Futtermitteln sowie 37 Millionen Tonnen an Kohle, Erdgas und Erdöl.

Eine Studie der OECD geht davon aus, dass sich das intra-europäische Frachtvolumen, gemessen in Tonnenkilometer, bis 2050 verdreifachen wird.



Auto-Terminal in Bremerhaven



1 ERFOLGREICHER WIRTSCHAFTS- UND LOGISTIK- STANDORT DEUTSCHLAND

Das Bundeskabinett hat im Januar 2016 das überarbeitete Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen beschlossen. Die Bundesregierung unterstreicht mit dem Konzept die herausragende Bedeutung der Häfen für die deutsche Wirtschaft und trägt zur Stärkung der deutschen Hafenstandorte und der Hafenwirtschaft bei.

Zentrale Themen sind der Ausbau der hafenbezogenen Infrastrukturen, die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, die Gestaltung der europäischen und internationalen Hafenpolitik, Umweltschutz, gute Ausbildung und Beschäftigung, die Gewährleistung angemessener Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie die bessere Koordinierung der Hafenpolitik zwischen Bund und Ländern. Mehr als 150 Einzelmaßnahmen sind diesen Themen zugeordnet.

Der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unter Mitwirkung des ZDS, der Hafen- und Logistikwirtschaft, der Bundesländer und der Gewerkschaften entwickelte strategische Leitfaden wird die Hafenpolitik des Bundes für die kommenden zehn Jahre bestimmen.

Der ZDS begrüßt den Beschluss des Nationalen Hafenkonzepts und wird sich aktiv für eine zügige Umsetzung der enthaltenden Maßnahmen einsetzen. Schwerpunkte werden der Ausbau der hafenbezogenen Infrastruktur, der Umgang mit neuen Arbeitsprofilen und dem Fachkräftemangel, die Bereitstellung von mehr Planungs- und Umsetzungspersonal in den Verwaltungen, eine Verschärfung des Planungs- und Umweltrechts sowie der Abbau administrativer Hemmnisse im Hafengeschäft sein.

**NATIONALES
HAFENKONZEPT
FÜR DIE SEE- UND
BINNENHÄFEN 2015**



Autocarrier in Bremerhaven

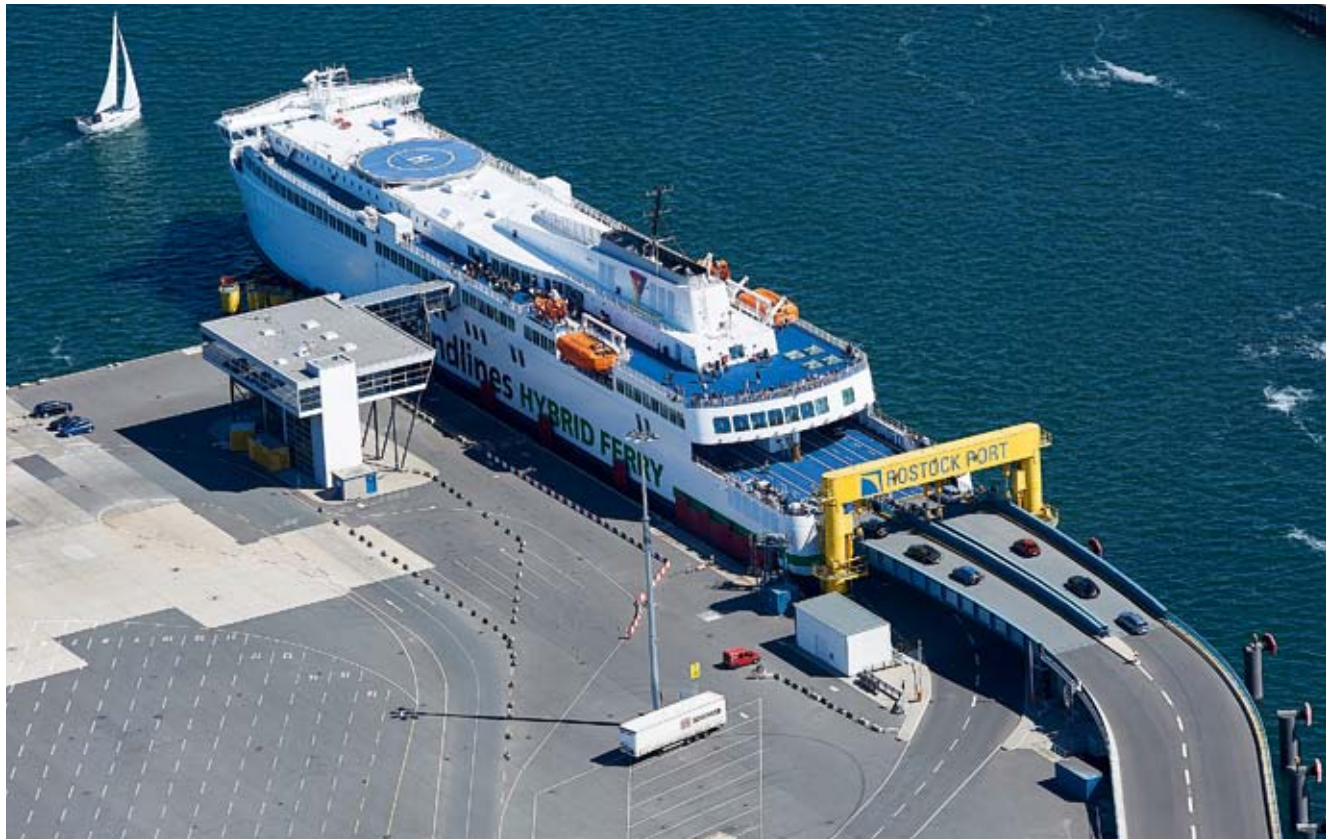
IHATEC – FÖRDER- PROGRAMM FÜR INNOVATIVE HAFEN- TECHNOLOGIEN

Technologische Innovationen und Fortschritte sind, besonders im Kontext des internationalen Wettbewerbs, von enormer Bedeutung. Um die hohe Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehäfen weiter zu fördern und zu forcieren, hat das BMVI Anfang Juli 2016 die Förderrichtlinie Innovative Hafentechnologien, kurz IHATEC, verabschiedet. Für das Nachfolgeprogramm der ISETEC-Initiative, zu deren Neuauflage der ZDS maßgeblich beigetragen hat, stellt der Bund bis 2020 rund 64 Millionen Euro zur Verfügung.

Die IHATEC-Förderung soll in den nächsten Jahren Unternehmen der Hafenwirtschaft dabei unterstützen, neue Lösungen und Innovationen im Bereich des Güterumschlags, der Passagierabfertigung und der Umschlagleistungen zu finden. Weitere Schwerpunkte sind die Optimierung des Verkehrsflusses und der Logistikketten, die Vermeidung von Staus und Engpässen, die Weiterentwicklung der IT-Sicherheit sowie die Verbesserung der digitalen Infrastruktur.

NATIONALE MARITIME KONFERENZ / MARITIME AGENDA

Auf der 9. Nationalen Maritimen Konferenz im Oktober 2015 in Bremerhaven haben die Bundeskanzlerin und die zuständigen Bundesminister die Schlüsselrolle von Seehäfen und deren Hinterlandanbindungen, die Bedeutung und Notwendigkeit des Nationalen Hafenkonzepts und den Beitrag von Innovationsförderung zur Unterstützung der Marktführerschaft deutscher Seehafenbetriebe unterstrichen. Darüber hinaus bekräftigte die Bundesregierung die Bedeutung der Hafenwirtschaft als integralen Bestandteil der maritimen Wirtschaft explizit im Eckpunktepapier der Maritimen Agenda 2025, das bei dieser Gelegenheit vom Maritimen Koordinator präsentiert wurde.



Fähre mit Hybridantrieb in Rostock

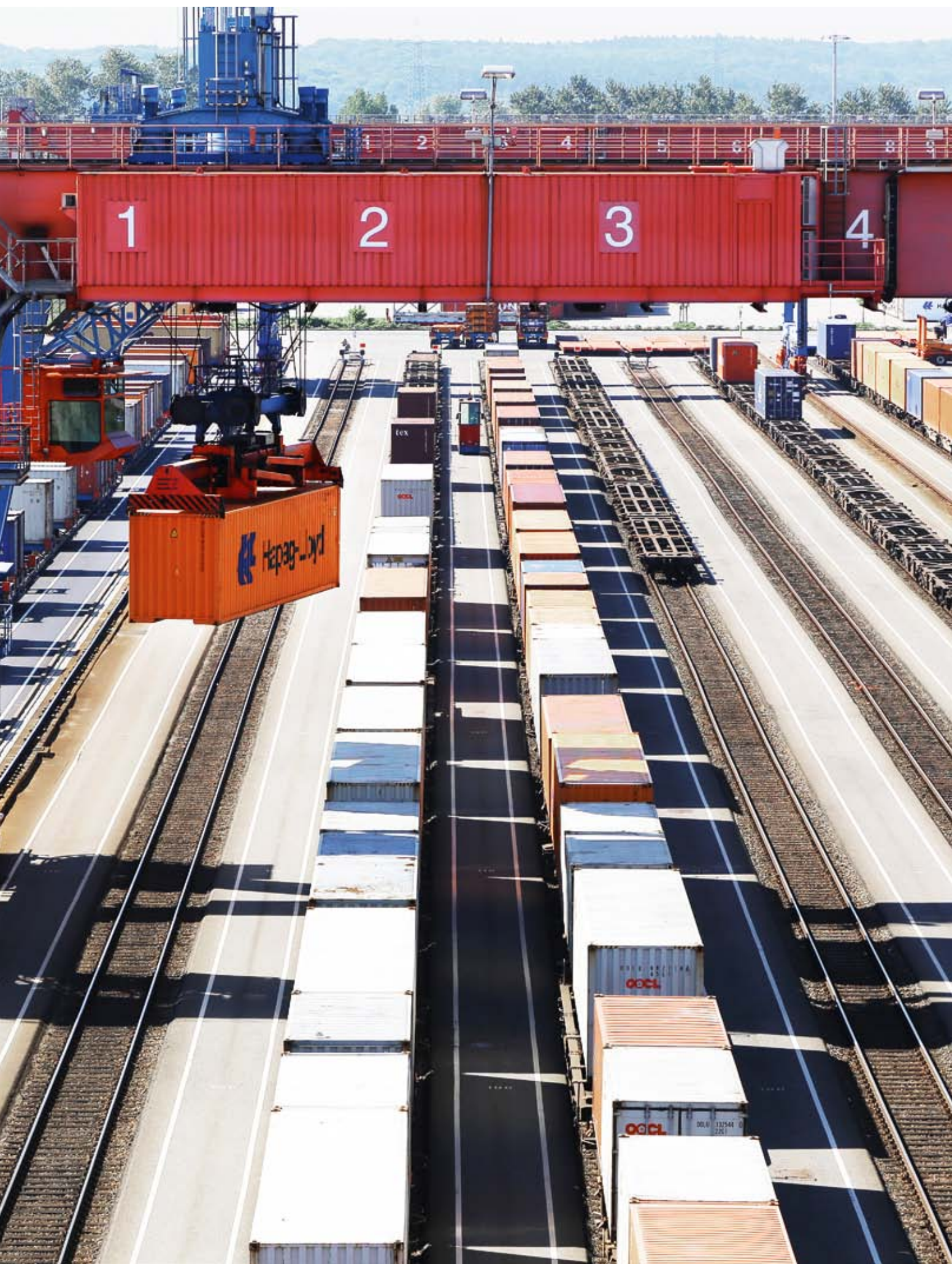
Die Hafenwirtschaft würdigte ihrerseits den Investitionshochlauf der Bundesregierung und verwies auf die Notwendigkeit von zusätzlichen Planungs- und Umsetzungskapazitäten sowie eines verschlankten Bau- und Planungsrechts.

Wesentliche Vorarbeiten zur Konferenz wurden in den Branchenforen und im Dialog zwischen Ministerien, Verbänden und Gewerkschaften geleistet.

In Bezug auf die Maritime Agenda arbeitet der ZDS darauf hin, dass diese mit ambitionierten Zielen auf klare und förderliche Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft in allen Teilbereichen abstellt. Insbesondere muss die Maritime Agenda der Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Hafenwirtschaft dienen.

➤ Klare Bekenntnisse der zuständigen Minister und Senatoren aller fünf norddeutschen Bundesländer lieferte der 5. Hafenentwicklungsdialog im Juni 2016 in Wismar. Auch der Bund nahm teil, vertreten durch Parlamentarische Staatssekretäre. Fazit: Der bedarfsgerechte und vorausschauende Ausbau der see- und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen sei eine entscheidende Voraussetzung für die Bewältigung der mittel- und langfristig wachsenden internationalen Warenströme. Und: Die europäische Ordnungspolitik müsse für Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur den richtigen Rahmen schaffen. Der ZDS nutzte die Gelegenheit, um auf Probleme hinzuweisen, die sich aus den aktuellen Verlautbarungen der Europäischen Kommission zum Beihilferecht für Verkehrsinfrastruktur und Häfen ergeben.

HAFEN- ENTWICKLUNGS- DIALOG



2

LEISTUNGSFÄHIGES VERKEHRSNETZ

➤ Mit Verzögerungen ist der neue Bundesverkehrswegeplan 2030 Anfang August 2016 vom Bundeskabinett verabschiedet worden. Gleichzeitig wurden damit auch die Ausbaugesetze für die Bundesschienenwege, -fernstraßen und -wasserstraßenwege beschlossen. Der Plan, dem eine großangelegte Öffentlichkeitsbeteiligung vorausgegangen war, umfasst circa 1.000 Projekte mit einem Gesamtfinanzrahmen von 269,6 Milliarden Euro. Als Rahmenprogramm und Planungsinstrument nimmt der BVWP eine zentrale und strategische Rolle für die deutsche Hafenwirtschaft ein.

Wichtig für die Seehäfen sind vor allem der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und die qualitative und quantitative Engpassbeseitigung der Hinterlandanbindungen.

Insgesamt unterstützt und begrüßt der ZDS die übergeordneten Ziele des BVWP 2030; er betont aber auch, dass eine rechtzeitige, enge Verzahnung der Personalplanung von Bund und Ländern mit dem BVWP sowie der entsprechende Ausbau von Personalkapazitäten für den Erfolg des BVWP zur Stärkung des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland notwendig ist.

Darüber hinaus ist es dringend erforderlich, das Planungs- und Umweltrecht zu verschlanken. Die scheinbar endlosen Verzögerungen bei den akut erforderlichen Fahrrinnenanpassungen von Elbe, Ems und Weser und den Zufahrten zu den Seehäfen Rostock und Wismar verdeutlichen den Handlungsbedarf.

BUNDESVERKEHRS- WEGEPLAN 2030

➤ Seehäfen stehen an erster Stelle des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik, den die Bundesregierung im Dezember 2015 unter dem Motto „Nachhaltig und effizient in die Zukunft“ vorgelegt hat: Zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland soll das Nationale Hafenkonzept weiterentwickelt werden. Zu den weiteren Maßnahmen des Aktionsplans gehören etwa die Verbesserungen der Seehafenhinterlandanbindungen im Bereich Schiene, die Ermöglichung längerer Güterzüge, die Sicherung der Verkehrstauglichkeit von Brücken und Schleusen, die Stärkung des Kombinierten Verkehrs und generell verlässliche Finanzierungsgrundlagen für die Infrastruktur des Bundes. Der Aktionsplan unterstreicht die hohe Bedeutung der deutschen Seehäfen für die europäische Wirtschaft.

AKTIONSPLAN GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK



Containerterminal im
Hamburger Hafen

KOMBINIERTER VERKEHR

Der Kombinierte Verkehr (KV) ist als besondere Form des intermodalen Güterverkehrs ein weiteres Instrument zur Effizienzsteigerung von Güterverkehrsnetzen. Lkw-Sattelaufleger oder andere Ladeeinheiten wie Container oder Wechselbrücken werden über längere Distanzen auf der Schiene oder der Wasserstraße transportiert. Der Lkw wird dabei nur über eine kürzere Strecke eingesetzt, um die Container und Wechselbrücken zur Bahn oder zum Binnenschiff zu transportieren oder am Entladeort abzuholen und auszuliefern. Der Kombinierte Verkehr entlastet so Straßen und schont die Umwelt.

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs fortzuführen, da eine Haushaltsanalyse zu dem Ergebnis gekommen ist, dass die KV-Förderung ihr Ziel, Verkehre von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße zu verlagern, erreicht. Zudem wurden zur Verbesserung des Förderprogramms Erleichterungen bei der Absicherung des Bundes gegen mögliche Rückzahlungsverpflichtungen von Zuwendungsempfängern, die Einbeziehung von Auslandsstreckenabschnitten und neue Fördertatbestände beschlossen. Der Entwurf der Förderrichtlinie muss von der Europäischen Kommission noch bestätigt werden und soll am 1. Januar 2017 in Kraft treten.

FREPORT – 1. STAKEHOLDER KONFERENZ

BRÜSSEL, 3. DEZEMBER 2015



1



2



3

1 | Frau Lamia Kerdjoudj-Belkaid, FREPORT

2 | Frau Gesine Meißner, MdEP, Herr Fotis Karamitsos, Europäische Kommission, Herr Gunther Bonz, FREPORT

3 | Frau Desiree Oen, Europäische Kommission

4 | Panel-Diskussion, von links: Herr Nik Delmeire, European Shippers Council, Frau Nicolette Van Der Jagt, European Association for Forwarding, Frau Lamia Kerdjoudj-Belkaid, FREPORT, Frau Lieselot Marinus, European Community Shipowners' Associations, Frau Isabelle Ryckbost, European Sea Ports Organisation, Herr Mike Dempsey, Port Equipment Manufacturers Association, Herr Torben Seebold, European Transport Workers' Federation, Herr Jan Nemec, International Road Transport Union

5 | Konferenzteilnehmer



4



5

PARLAMENTARISCHER ABEND

LNG IN DER SCHIFFFAHRT: TREIBER FÜR INNOVATION UND UMWELTSCHUTZ

BERLIN, 6. JUNI 2016



6



7

6 | Herr Harald Fassmer, Verband für Schiffbau und Meerestechnik, Herr PStS Enak Ferlemann, Herr Georg Ehrmann, Maritime LNG Plattform, Herr Michael Thamm, COSTA GRUPPE, Herr Sören Jurrat, ZDS, Herr Ralf Nagel, Verband Deutscher Reeder, Herr PStS Uwe Beckmeyer

7 | Herr Dr. Ralf Sören Marquardt, Verband für Schiffbau und Meerestechnik, Herr Heinrich Klingenberg, hySolutions

8 | Herr Herbert Behrens, MDB, Frau Tessa Rodewaldt, Maritime LNG Plattform

9 | Von links: Herr Ralf Nagel, Verband Deutscher Reeder, Herr PStS Uwe Beckmeyer, Herr Michael Thamm, COSTA GRUPPE, Herr Sören Jurrat, ZDS



8



9



3

OPTIMALE ORDNUNGS- POLITIK UND VERWALTUNG

➤ Hinsichtlich der Anwendung des Beihilferechts auf Häfen ist in den Verkehrs- und Wirtschaftsministerien sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene ein weitgehender Konsens erkennbar: Die gegenwärtigen Vorstellungen der Europäischen Kommission sind nicht akzeptabel. Die Kommission hatte Anfang April 2016 ihren Vorschlag zur Einbeziehung von Häfen und Flughäfen in den Anwendungsbereich der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) und Ende Mai 2016 – erst zum Ende der ersten Konsultationsrunde zur AGVO – eine Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe veröffentlicht. Insbesondere ist problematisch, dass der AGVO-Vorschlag nicht hinreichend differenziert zwischen Infrastrukturmaßnahmen, die aus Sicht der Europäischen Kommission von ihr erlaubt werden müssen (was voraussetzt, dass sie eigentlich Beihilfen sind), und staatlichen Investitionen für die Allgemeinheit, die schon tatbestandlich nicht unter den Beihilfebegriff fallen. Der Vorschlag enthält zudem sachfremde Elemente, die von diversen europäischen Parlamenten, darunter das deutsche, wiederholt zurückgewiesen worden sind. Insofern besteht aus Sicht des ZDS umfassender Überarbeitungsbedarf; die zweite Konsultationsrunde soll im Herbst 2016 beginnen.

STAATLICHE BEIHILFEN – AGVO

➤ Das Europäische Parlament, die Mitgliedsstaaten der EU und die Europäische Kommission haben sich Ende Juni auf einen akzeptablen Kompromiss über den im Jahr 2013 vorgelegten Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung über Marktzugang zu Hafendiensten und finanzielle Transparenz von Häfen verständigt. Der informelle Kompromiss muss nun noch das weitere Gesetzgebungsverfahren durchlaufen. Unter dem Kompromiss würde auf europäischer Ebene mit einer Verordnung ein zusätzlicher Rechtsrahmen für die Aufgabenverteilung in Häfen und für das finanzielle Verhältnis zwischen Staat, Hafenbehörden und Seehafenbetrieben geschaffen. Dabei stehen insbesondere die in der Verordnung enthaltenen Vorgaben zum Finanzwesen in einem direkten Bezug zur Anwendung des Beihilferechts. Deshalb, und weil der Vorschlag der Europäischen Kommission zur AGVO (s. o.) Elemente enthält,

MARKTZUGANG UND FINANZIELLE TRANSPARENZ – PORT PACKAGE



Der Lübecker Hafen bei Nacht

die das Parlament und der Rat in der Debatte um die Hafen-Verordnung abgelehnt haben (etwa zur Laufzeit von Verträgen), kann nach Auffassung des ZDS das Gesetzgebungsverfahren zur Hafen-Verordnung erst dann fortgeführt werden, wenn die Inhalte der AGVO abschließend geklärt sind.

MODERNISIERTER ZOLLKODEX

Das Bundesfinanzministerium hat auf Betreiben des ZDS der Europäischen Kommission vorgeschlagen, den Passus mit der Nachweiserfordernis für Sicherheitsleistungen in der vorübergehenden Verwahrung aus dem modernisierten Unionszollkodex zu streichen. Dieser Vorschlag Deutschlands kann als ein erster Zwischenerfolg dafür angesehen werden, die für die Seehafenbetriebe verbleibenden finanziellen Unsicherheiten bei den Kriterien für die Reduzierung der Sicherheitsleistung aufzulösen.

Hintergrund: Der ZDS hatte bereits 2015 gemeinsam mit FEPORT erreicht, dass die nach dem modernisierten Unionszollkodex zukünftig erforderliche Sicherheitsleistung für Einfuhrabgaben auf Güter, die sich in vorübergehender Verwahrung befinden, auf bis zu 0 Prozent reduziert werden kann. Allerdings hätten Seehafenbetriebe als Verwahrer mit AEO-Status (Authorized Economic Operator) nach der derzeitigen Auslegung auch im Fall einer Verringerung des Betrages der Sicherheitsleistung auf 0 Prozent dennoch den Nachweis über eine ausreichende finanzielle Absicherung in geeigneter Weise (z. B. Betriebsvermögen) führen müssen. Dies führt zu dem widersprüchlichen Ergebnis, dass gerade AEO-zertifizierte Unternehmen strengerer Auflagen ausgesetzt sind, obwohl bei zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten das finanzielle Ausfallrisiko im Hinblick auf Zollschulden für die EU und ihre Mitgliedstaaten deutlich geringer ausfällt.

ZDS MITGLIEDERVERSAMMLUNG

HAMBURG, 18. NOVEMBER 2015



1 | Von links: Frau Daniela Priebe, Rostocker Fracht- und Fischereihafen, Herr Jens Aurel Scharner, Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock

2 | Gastredner Herr Knut Fleckenstein, MdEP

3 | Von links: Herr Ulfbenno Krüger, Herr Klaus-Dieter Peters

ZDS ABENDVERANSTALTUNG

HAMBURG, 17. NOVEMBER 2015



4 | Von links: Herr Karsten Dirks, EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Herr Kapt. Frank Wessels, Deutscher Nautischer Verein

5 | Festredner Herr Minister Christian Pegel

6 | Herr Klaus-Dieter Peters

7 | ZDS-Präsidium und Geschäftsführung mit Herrn Minister Christian Pegel

8 | Von links: Frau Ina Luderer, UVHH, Herr Norman Zurke, UVHH, Herr Dr. Bernd Pahnke, DB Schenker Rail



9 | Von links: Herr Hartmut Mekelburg, BLG LOGISTICS, Herr Jan Gelderland, NTB North Sea Terminal Bremerhaven, Herr Holger Banik, JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft, Herr Dieter Schumacher, BLG LOGISTICS



Solaranlage in Bremerhaven



4

KONKURRENZ- FÄHIGE UMWELT- UND ENERGIEPOLITIK

Im Juni 2016 fand der gemeinsame Parlamentarische Abend der Verbände ZDS, VDR und VSM mit der Maritimen LNG Plattform zum Thema „LNG – Schiffstreibstoff der Zukunft“ in Berlin statt. Auf einen Impulsvortrag, eine Diskussionsrunde mit Parlamentarischen Staatssekretären sowie eine Podiumsdiskussion mit Fachpolitikern der Bundestagsfraktionen erfolgte ein intensiver Meinungsaustausch über zukünftige Potentiale von LNG und eine mögliche Unterstützung durch die öffentliche Hand. Die notwendige Umsetzung der gemeinsamen Ziele, zu denen die Erarbeitung einheitlicher Genehmigungsstandards in den Häfen durch einen Bund-Länder-Arbeitskreis, die Erstellung von Förderrichtlinien für den Neu- und Umbau von LNG-Schiffen und Infrastruktur in den Häfen bis spätestens Anfang 2017 sowie die Verstetigung der entsprechenden Haushaltsmittel für die Marktentwicklung von LNG in den nächsten drei Jahren gehören, wurde bei dieser Gelegenheit von den beiden anwesenden Parlamentarischen Staatssekretären bestätigt.

**PARLAMENTARI-
SCHER ABEND
DER MARITIMEN
VERBÄNDE ZU LNG**

Anfang Juli 2016 hat das Europäische Parlament die Verordnung über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren von sog. Non-Road-Mobile-Machinery (NRMM) beschlossen. Davon sind auch der zukünftige Einsatz und die Beschaffung von Umschlaggeräten der Seehafenbetriebe betroffen. Gemeinsam mit FEPORT hat sich der ZDS innerhalb des Gesetzgebungsverfahrens dafür eingesetzt, dass eindeutige Regelungen über Austauschmotoren von mobilen Umschlaggeräten im Hinblick auf deren Langlebigkeit ergänzt werden. Es ist nun gewährleistet, dass parallel zur Einführung von strengeren Abgasgrenzwerten der Stufe V für entsprechende Verbrennungsmotoren ab 1. Januar 2019 in einer anschließenden Übergangsphase von 20 Jahren der Betrieb von Austauschmotoren erlaubt ist.

**EU-VERORDNUNG
ZU EMISSIONEN
VON MOBILEN
MASCHINEN UND
GERÄTEN (NRMM)**



Der Rendsburger Hafen

OFFSHORE WIND

Ein besseres Verständnis der Windparkbetreiber für die Angebote und Belange der Hafenwirtschaft ermöglicht die gemeinsame Arbeit von ZDS und Stiftung Offshore Wind. Der Stiftung ist es mit der inhaltlichen und fachlichen Unterstützung des ZDS und anderer maritimer Verbände gelungen, die Förderung des Bundeswirtschaftsministeriums für das Vernetzungsprojekt „Gemeinsam für die Maritime Wirtschaft und die Offshore Windindustrie – Wert schöpfen, Rahmen sichern, Voraussetzungen verbessern und Kosten senken“ zu erhalten. Im Projekt werden u. a. die Beschleunigung des Netzausbaus, Betrieb und Wartung von Anlagen und die Hafenentwicklung behandelt. Einzelne Seehafenbetriebe und Landesverbände des ZDS unterstützen das Projekt mit Spenden; der ZDS hat überdies den Vorsitz der Fachgruppe Häfen und Logistik inne.

EEG 2017

Im Rahmen der Verbändeanhörung zur Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG 2017) hat der ZDS sich dafür ausgesprochen, den notwendigen Zubau von Offshore-Windenergieanlagen nicht durch weitere Einschnitte hinsichtlich des Ausbausvolumens zu behindern. Offshore-Projekte müssen jedoch mit einer jährlichen Kapazität von mindestens 900 MW realisiert werden. Durch die Offshore-Windenergie können sich Produktionsstandorte, Offshore-Basishäfen und Zulieferindustrie nachhaltig etablieren. Ohnehin bestehende Planungshemmnisse dürfen nicht noch verstärkt werden.

Im Hinblick auf eine Verbesserung der Rahmenbedingungen von Landstromversorgung und Stromversorgung durch Kraftwerkschiffe hat der ZDS seine Forderung wiederholt, diese innovativen und umweltfreundlichen Stromversorgungsvarianten von der Pflicht zur Zahlung der EEG-Umlage zu befreien, um ihre wirtschaftliche Attraktivität zu erhöhen – denn bislang setzen die meisten Reedereien angesichts der gegenwärtig niedrigen Brennstoffkosten auch weiterhin auf die traditionelle Nutzung von bordseitigem Schiffstrom.



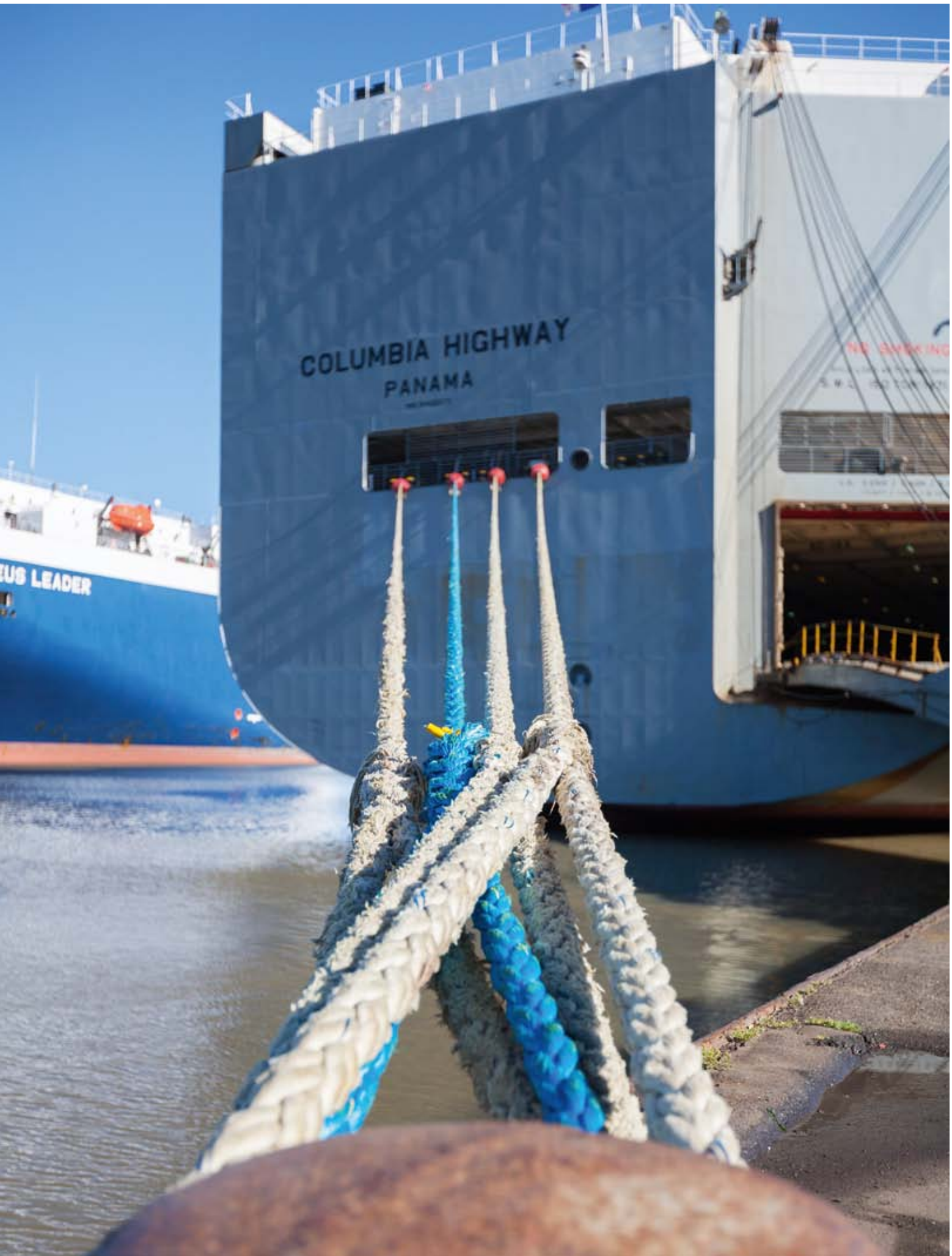
Mit LNG betriebenes
Ro/Ro-Schiff in Cuxhaven

Im Gesetzgebungsverfahren zum Gesetz für Erhaltung, Modernisierung und den Ausbau der Kraft-Wärme-Kopplung (KWKG) wurde erreicht, dass die Übergangsfrist für Zuschlagszahlungen bei KWK-/KWWK-Anlagen bis zum 31. Dezember 2016 verlängert wurde, wenn bis zu diesem Zeitpunkt die Aufnahme des Dauerbetriebs erfolgt ist. Dazu zählt auch der Betrieb innovativer Kraftwerkschiffe als KWK-Anlagen durch Seehafenunternehmen. Zusätzlich ist erforderlich, dass bis zum 31. Dezember 2015 entweder eine behördliche Genehmigung vorgelegen hat oder bereits eine verbindliche Bestellung einer Anlage erfolgt ist. Damit ist hinreichender Vertrauensschutz und Planungssicherheit für diese laufenden, komplexen, innovativen sowie zeit- und kostenintensiven Vorhaben der Seehafenbetriebe gewährleistet.

KRAFT-WÄRME-KOPPLUNGSGESETZ

Dem inzwischen etablierten Bund-Länder-Arbeitskreis zum Abwassersondergebiet Ostsee ist es gelungen, bei dem komplexen Thema Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabwasser die Verantwortlichkeiten der öffentlichen Hand und der Kreuzfahrtindustrie angemessen stärker herauszustellen. Denn die Umsetzung der bereits seit Jahren laufenden Planungen in den Seehäfen ist davon abhängig, dass Bedingungen für die Einleitung in das öffentliche Kanalnetz definiert und Informationen über die chemische Zusammensetzung der Schiffsabwasser für die Vorbehandlung im Hafen mitgeteilt werden. Aus Sicht des ZDS muss die Arbeit von gegenseitiger „Information, Kooperation und Koordination“ aller Beteiligten geleitet sein. Dies wurde anlässlich eines vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) veranstalteten und vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) organisierten Workshop mit Vertretern der baltischen Staaten und der EU-Kommission Ende Juni 2016 in Kiel bekräftigt.

ABWASSERSONDERGEBIET OSTSEE NACH MARPOL ANLAGE IV



5 SICHERE HÄFEN

Seecontainer mit falschen Gewichtsangaben können die Sicherheit von Schiffen erheblich gefährden. Zur Erhöhung der Sicherheit im Containertransport ist daher das internationale SOLAS-Abkommen dahingehend ergänzt worden, dass seit 1. Juli 2016 kein Export-Container mehr ohne ein verifiziertes Bruttogewicht („Verified Gross Mass“ = VGM) an Bord eines Seeschiffes verladen werden darf. Der ZDS hat maßgeblich zu einer wettbewerbsneutralen und rechtzeitigen nationalen Umsetzung durch das BMVI beigetragen: Das VGM kann alternativ entweder durch das Wiegen des beladenen Containers (Methode 1) oder durch die Berechnung der einzelnen gewogenen Packstücke (Methode 2) ermittelt werden. Die Verantwortung für die Ermittlung des VGM trägt der Befrachter (Verlader). Dieser muss das VGM rechtzeitig der Reederei mitteilen, und diese muss wiederum anschließend das Containerterminal informieren. Bei der stichprobenartigen behördlichen Überwachung wird es ein gemeinsames Vorgehen der EU-Mitgliedstaaten geben, um gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.

WIEGEN VON CONTAINERN

Nach dem Mitte 2015 in Kraft getretenen IT-Sicherheitsgesetz gelten für Betreiber kritischer Infrastrukturen zukünftig höhere Anforderungen an die technischen und organisatorischen Maßnahmen zum Schutz ihrer IT-Systeme. Welche Unternehmen unter den Regelungsgehalt des Gesetzes fallen, soll eine noch zu erlassene Rechtsverordnung festlegen. An deren konkreter Ausgestaltung, speziell im Sektor Transport & Verkehr, arbeitet der ZDS unter Beteiligung der Fachministerien und Wirtschaftsbeteiligten in dem entsprechenden Branchenarbeitskreis mit. Dadurch ist sichergestellt, dass Expertise und Spezifika der Hafenwirtschaft in den Gesetzgebungsprozess eingebracht werden. Die Rechtsverordnung wird voraussichtlich Anfang 2017 vorliegen.

IT-SICHERHEITSGESETZ



Containerumschlag
in Wilhelmshaven



6

ANGEMESSENE TARIF- UND SOZIALPOLITIK

➤ In der diesjährigen Lohnrunde hat die Gewerkschaft ver.di gefordert, bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 12 Monaten die Einkommen der Hafenarbeiter zum 1. Juni 2016 im Volumen um 4,8 Prozent zu erhöhen, mindestens 1 Prozent Inflationsausgleich für die Beschäftigten in Betrieben mit Beschäftigungssicherung (C-Betriebe) vorzusehen sowie die Zulage für Hafenbetriebe der Kategorie A um 550 Euro zu erhöhen.

Nach drei intensiven Verhandlungsrunden haben sich der ZDS und die Gewerkschaft ver.di auf den folgenden Lohntarifabschluss geeinigt:

1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben werden ab dem 1. Juni 2016 um 2,5 Prozent tabellenwirksam angehoben.

2. Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt 12 Monate.

3. Die Hafenarbeiter der Betriebe der Kategorie A erhalten eine nicht wiederkehrende Einmalzahlung in Höhe von 200 Euro unter der Voraussetzung, dass zum Stichtag 1. Juli 2016 ein bestehendes Arbeitsverhältnis vorliegt. Arbeitnehmer in Teilzeit erhalten diesen Betrag lediglich anteilig.

4. Der Inflationsausgleich gemäß I Ziffer 2 des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird auf einen Wert von 1,1 Prozent festgelegt.

Die betrieblichen Demografiefonds werden gespeist durch einen Demografiebetrag, welcher ab

1. Januar 2017 0,5 Prozent

1. Januar 2018 0,7 Prozent

1. Januar 2019 0,9 Prozent

1. Januar 2020 1,3 Prozent

der Grundstundenlöhne und Zuschläge bezogen auf die Pflichtschichten beträgt.

Der Lohntarifvertrag gilt für die rund 11.000 Hafenarbeiter in den tarifgebundenen Unternehmen in Hamburg, den Bremischen Häfen und Niedersachsen.

**LOHNTARIFVERTRAG
FÜR DIE HAFEN-
ARBEITER**

Die aktuelle Lohnhöhe der Hafenarbeiter ab dem 1. Juni 2016 ergibt sich aus der Tabelle auf Seite 31.

NEUER TARIF- VERTRAG IM AUTO- MOBILUMSCHLAG

➤ ZDS und ver.di haben überdies einen neuen Änderungs- und Konkretisierungstarifvertrag für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe im Autoumschlag der Autoterminals in deutschen Seehäfen mit Gültigkeit ab 1. April 2016 ausgehandelt. Im Ergebnis wurde ein erheblich verbessertes Lohnmodell, verbunden mit einem optimierten Tätigkeitsprofil, vereinbart. Die bis dato bestehende Lohngruppe AF wurde in Anlehnung an den Grundstundenlohn im Automobilbereich zu einem neuen Lohnsystem mit mehreren Lohngruppen (AMU) weiterentwickelt.

Zudem haben sich die Tarifvertragsparteien darauf verständigt, dass in den Hafeneinzelbetrieben gemeinsame Arbeitsgruppen mit dem Ziel der Umsetzung produktivitäts- und beschäftigungsfördernder Maßnahmen eingerichtet werden.

DEMOGRAFISCHER WANDEL

➤ Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels der Gesellschaft haben ZDS und ver.di vereinbart, bedarfsgerechte betriebliche Rahmeninstrumente für eine langfristige Beschäftigungs- und Wettbewerbssicherung tarifpolitisch verbindlich zu gestalten.

DEMOGRAFIE-TARIFVERTRAG

Nach anspruchsvollen Verhandlungen haben sich die Tarifvertragsparteien auf den Abschluss eines Demografie-Tarifvertrages geeinigt. Wesentlicher Baustein ist dabei die Einrichtung sog. „Demografiefonds“ auf betrieblicher Ebene. Die zunächst vierjährige Speisung dieser Fonds erfolgt durch einen zwischen den Tarifvertragsparteien ausgehandelten Demografiebetrug. In der Folge sollen die Fonds für demografiegerechte Maßnahmen (z. B. zu Arbeitszeitregelungen, zur Gesundheitsförderung, Fortbildung und Qualifizierung bzw. Vereinbarkeit von Familie und Beruf) eingesetzt werden. Dabei handelt es sich ausschließlich um einen Kollektivanspruch auf betrieblicher Ebene. Zur Kontrolle der Fondszuflüsse und Mittelabflüsse wird in den Betrieben eine jeweils paritätisch besetzte Demografiekommission eingesetzt.

ANPASSUNG DES RAHMENTARIFVERTRAGES

Flankierend dazu haben sich die Tarifvertragsparteien auf eine Modifizierung des ergänzenden Schichtsystems mit dem Schwerpunkt Wochenende (sog. „27/40-Regelung“) innerhalb des Rahmentarifvertrages verständigt. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Schichtmodelle ist so zukünftig eine bessere Ausgestaltung der praktischen Umsetzung und Planbarkeit in den Unternehmen gewährleistet. Die Tarifverträge können unter www.zds-seehaefen.de/aktuelles/tarifvertraege/ eingesehen werden.

GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER

nach Ziffer 1 des Lohntarifvertrages

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion *	Stundenlohn ab 01.06.2015 in Euro	Stundenlohn ab 01.06.2016 in Euro	
I	Aushilfsarbeiter	15,83	16,23	
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	17,60	18,04	
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind	18,56	19,02	
IV		19,67	20,16	
V	Wunsch- und Decksleute	19,96	20,46	
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	20,35	20,86	
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	20,72	21,24	
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	21,19	21,72	
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbst- ständigen Arbeitsgebieten	21,65	22,19	
VII	2. Stauervize	22,79	23,36	
VII/1	Vorhandwerker	23,45	24,04	
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	24,58	25,19	

* Für Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe, deren Arbeitsverhältnis nach dem 31. Mai 2000 begründet wurde,
gelten die von der Tabellendarstellung teilweise abweichende Funktionsbeschreibungen der Lohngruppenzuordnungen des
Eingruppierungstarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe, gültig ab 1. Juni 2000.

Schüttgutumschlag in Rostock



7 LEISTUNGSSTARKE HAFEN- WIRTSCHAFT

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen verringerte sich 2015 gegenüber dem Vorjahr um 2,6 Prozent. Insgesamt wurden 2015 296,2 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen. 2014 belief sich der Güterumschlag auf 304,1 Millionen Tonnen.

Mit einem Minus von 2,9 Prozent hat sich 2015 die aus dem Ausland empfangene Gütermenge etwas stärker gegenüber 2014 verringert als die nach ausländischen Häfen versandten Güter, deren Anteil um 2,6 Prozent geschrumpft ist.

Während die empfangenen Mengen besonders aus Norwegen, Asien, Nordamerika und Afrika stark zurückgingen, wuchsen die empfangenen Mengen aus Mittel- und Südamerika um 5,2 Prozent sowie aus Russland um 6,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Wichtigste Importe waren, wie im Vorjahr, Kohle, Erdöl und Erdgas, Erze, Steine und Erden sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse. Der Anstieg der empfangenen Mengen aus Russland kann mit dem gestiegenen Empfang von flüssigem Massengut erklärt werden (flüssiges Massengut fällt nicht unter die Sanktionen der EU gegen Russland).

Beim Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands ging der Nordamerikaverkehr weiter zurück, ebenso wie der Verkehr nach Asien und Australien. Besonders die Russlandverkehre reduzierten sich deutlich. Der Mittel- und Südamerikaverkehr wuchs jedoch im Vergleich zum Vorjahr und nahm um 8,0 Prozent zu. Wichtigste Exporte in 2015 waren „nicht identifizierbare Güter“ (also die vielfältige Containerladung), chemische Erzeugnisse, landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Metalle und Metallerzeugnisse. Der innerdeutsche Seeverkehr, mit 8,2 Millionen Tonnen eine der kleinsten Verkehrsrelationen, nahm um 9,3 Prozent zu.

Im **Containerumschlag** waren die Mengen sowohl in Hamburg als auch in den Bremischen Häfen rückläufig. In der Betrachtung aller deutschen Seehäfen ist bei einem Umschlag von 15,2 Millionen TEU ein Gesamtrückgang von 4,6 Prozent zu verzeichnen.

Im Ganzen haben die Nordseehäfen und die Ostseehäfen bei den Umschlagmengen verloren. Dabei ist die Umschlagmenge in den deutschen **Ostseehäfen** im Jahr 2015 gegenüber 2014 nur leicht von 53,0 Millionen Tonnen auf 52,9 Millionen Tonnen gesunken. Besonders die Seehäfen in Wolgast, Rendsburg, Sassnitz, Lübeck und Kiel hatten Einbußen zu verzeichnen. Der Umschlag in den deutschen **Nordseehäfen** sank 2015 auf 242,1 Millionen Tonnen, im Vorjahr waren es 249,5 Millionen Tonnen. Diese Entwicklung stützt sich auf die Ergebnisse aus Nordenham, Husum, den Bremischen Häfen und Hamburg.



Ro/Ro-Ladung in Bremerhaven

Der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** über die deutschen Ostseehäfen Lübeck, Rostock, Puttgarden, Kiel und Sassnitz sank 2015 um 1,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 57 Millionen Tonnen. Die Passagierzahlen hingegen stiegen 2015 auf 10,7 Millionen Passagiere, was einer Steigerung von 1,5 Prozent gegenüber 2014 entspricht.

Der **Stückgutumschlag** sank 2015 gegenüber dem Vorjahr um 4,5 Prozent ab auf 178,6 Millionen Tonnen. Der **Massengutumschlag** stieg 2015 leicht um 0,5 Prozent auf 117,6 Millionen Tonnen an. Die Menge von flüssigem Massengut nahm um 6,0 Prozent, das heißt 72,6 Millionen Tonnen zu, während sich die Menge von festem Massengut um 7,3 Prozent auf 45 Millionen Tonnen verringerte.

UMSCHLAGENTWICKLUNG 2016

Für den Zeitraum von 2016 bis 2018 geht die aktuelle Kurzfristprognose der Gleitenden Mittelfristprognose, die das Bundesamt für Güterverkehr herausgibt, für den Güter- und Personenverkehr von einer Steigerung von insgesamt 3,7 Prozent aus. Dies entspricht einem durchschnittlichen Wachstum von 1,2 Prozent pro Jahr. Für das Jahr 2016 wird mit einem Zuwachs von 1,1 Prozent im deutschen Seegüterumschlag gerechnet.

Insgesamt wird ein Zuwachs der Transportaufkommen im Seeverkehr in allen Güterabteilungen erwartet. Gegenüber dem Vorjahr wird mit einer Trendumkehr gerechnet. Diese gründet sich laut Mittelfristprognose auf positive Aussichten für den Außenhandel sowohl mit den europäischen Staaten als auch mit Indien, den USA und einzelnen südamerikanischen Staaten. Allerdings soll eine abgeschwächte Dynamik des Welthandels im Prognosezeitraum zu einer geringeren Wachstumsrate in der Seeschifffahrt führen.

Wenngleich ein schwieriges Umfeld für Seeverkehre vorliegt, wird aufgrund der Außenhandelsprognosen für 2016 und im Prognosezeitraum bis 2018 für alle Seegüterabteilungen eine Steigerung prognostiziert. Darüber hinaus wird erwartet, dass sich die Situation in Russland, Südamerika sowie in Asien ab 2016 stabilisiert und bis 2018 das Niveau des Umschlagsvolumens des Jahres 2014 wieder erreicht wird.

HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE

Die Marktanteile der Häfen in der Hamburg-Antwerpen-Range haben sich etwas verschoben. Hamburg hat im Jahr 2015 einen Anteil von 15,6 Prozent gegenüber 16,8 Prozent im Vorjahr. Der Anteil der Bremischen Häfen verringert sich leicht von 9,0 Prozent auf 8,3 Prozent in 2015. Rotterdam erlebt ein leichtes Plus gegenüber dem Vorjahr von 51,2 Prozent auf 52,6 Prozent ähnlich wie Antwerpen, das sich um 0,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 23,5 Prozent steigert. Im Containerumschlag nehmen Hamburg, die Bremischen Häfen und Rotterdam leicht ab, während Antwerpen dazugewinnt.

ABTEILUNG AGRARGÜTER

In der Abteilung Agrargüter des ZDS werden Themen bearbeitet, die sich aus dem Umschlag von Getreide, Futtermittel und Ölsaaten ergeben.

Im Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Schiffsabfällen in der Binnenschifffahrt (CDNI) soll der geforderte Entladungsstandard für bestimmte, mit Schiffen transportierte Güter überarbeitet werden. Demzufolge soll für gentechnisch veränderte Getreide und Futtermittel (GVO) u. a. ein verschärfter Reinigungsstandard gelten. Aber: Die technischen Voraussetzungen für diese Reinigung sind bislang nicht vorhanden. Zudem gibt es gesetzliche Toleranzen für einen Anteil an GVO-Agrargütern (0,9 Prozent in nicht-gentechnisch veränderten Getreide- und Futtermitteln). Daraufhin wurde von der CDNI-Expertengruppe vorgeschlagen, dass unter bestimmten Bedingungen GVO-Agrargüter nicht mehr als Güter mit GVO eingestuft werden.

Futtermittel werden im Seetransport in einigen Fällen als Gefahrgut klassifiziert. Da die weiteren Verkehre ebenfalls als Gefahrguttransporte durchgeführt werden müssen, hat dies erhebliche negative Auswirkungen auf den nachgelagerten Verkehr. Eine entsprechende, vom ZDS angeregte Änderung des IMSBC-Codes zur Beförderung von Schüttgut über See, um die Einordnung bereits beim Seetransport stattfinden zu lassen und damit Negativeffekte zu verhindern, wird vom BMVI auf IMO-Ebene (International Maritime Organization) unterstützt.

In Bezug auf die anzustrebende europaweite Neuzulassung von Formaldehyd als Futtermittelzusatzstoff zur wirksamen Vorbeugung und Bekämpfung von Salmonellen in Umschlagbetrieben hat der ZDS Unterstützung durch das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) erhalten. Auf EU-Ebene zeichnet sich jedoch derzeit kein zustimmendes Meinungsbild der Mitgliedstaaten ab. Ein Ende des Meinungsbildungsprozesses ist in naher Zukunft nicht absehbar.



Getreideumschlag in Brake

GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (in 1.000 t)

	2013	2014	2015	Veränderung 2015:2014 in %
OSTSEEHÄFEN	51.933	53.003	52.929	-0,1
Rostock	17.785	19.474	20.328	4,4
Lübeck	17.002	17.237	16.304	-5,4
Puttgarden	4.784	4.542	4.733	4,2
Kiel	3.714	4.038	3.848	-4,7
Wismar	3.838	3.359	3.700	10,2
Sassnitz	1.607	1.279	1.088	-14,9
Wolgast	374	287	214	-25,4
Stralsund	836	915	933	2,0
Flensburg	399	370	356	-3,8
Rendsburg	233	317	250	-21,1
ÜBRIGE OSTSEEHÄFEN IN:				
Schleswig-Holstein	224	152	172	13,2
Mecklenburg-Vorpommern	1.136	1.033	1.003	-2,9
NORDSEEHÄFEN	244.054	249.525	242.089	-3,0
Hamburg	120.568	126.006	120.173	-4,6
Wilhelmshaven	24.102	23.647	23.202	-1,9
Bremen/Bremerhaven	67.059	66.442	62.466	-6,0
Brunsbüttel	8.398	8.643	8.277	-4,2
Brake	5.621	6.258	6.565	4,9
Bützfleth	5.276	5.585	5.471	-2,0
Emden	4.384	4.329	4.173	-3,6
Nordenham	2.453	2.537	2.059	-18,8
Cuxhaven	2.553	2.534	2.528	-0,2
Leer	41	24	38	58,3
Papenburg	491	420	446	6,2
Husum	398	422	374	-11,4
ÜBRIGE NORDSEEHÄFEN IN:				
Schleswig-Holstein	705	675	639	-5,3
Niedersachsen	2.005	2.003	5.678	183,5
SEEHÄFEN ZUSAMMEN	296.114	302.632	295.044	-2,5
BINNENHÄFEN (SEEVERKEHR)	1.439	1.427	1.192	-16,5
darunter Duisburg	1.093	1.140	945	-17,1
INSGESAMT	297.582	304.060	296.236	-2,6
AUSSERDEM:				
Eigengewicht der Ladungsträger	57.754	58.761	57.301	-2,5

Quelle: Destatis

GÜTERVERKEHR ÜBER SEE NACH VERKEHRSBEZIEHUNGEN (in Mio. t)*

	2014	2015	Veränderung 2015:2014 in %
VERKEHR INNERHALB DEUTSCHLANDS	7,5	8,2	9,3
EMPFANG AUS HÄFEN AUSSERHALB DEUTSCHLANDS	174,9	169,8	-2,9
Europäische Häfen	109,7	109,2	-0,5
davon Häfen in der Europäischen Union	67,1	68,3	1,8
übrigem Europa	42,6	40,9	-4,0
darunter: Russische Föderation/Ostsee	20,9	22,3	6,7
Norwegen	19,9	16,8	-15,6
Außereuropäische Häfen	65,3	60,5	-7,4
darunter Häfen in Afrika	9,1	8,3	-8,8
Nordamerika	11,4	10,5	-7,9
Mittel- und Südamerika	13,4	14,1	5,2
Asien	29,9	26,6	-11,0
Australien	1,0	0,8	-20,0
VERSAND NACH HÄFEN AUSSERHALB DEUTSCHLANDS	121,5	118,3	-2,6
Europäische Häfen	60,3	58,0	-3,8
davon Häfen in der Europ. Union	48,5	47,5	-2,1
übrigem Europa	11,8	10,5	-11,0
darunter: Russische Föderation/Ostsee	7,0	5,9	-15,7
Norwegen	2,7	2,8	3,7
Außereuropäische Häfen	61,2	60,3	-1,5
darunter Häfen in Afrika	6,8	8,1	19,1
Nordamerika	9,8	9,7	-1,0
Mittel- und Südamerika	7,5	8,1	8,0
Asien	36,4	33,6	-7,7
Australien	0,6	0,5	-16,7
GESAMTVERKEHR	304,1	296,2	-2,6

* Die Veränderungsdaten wurden aus den nicht gerundeten Werten berechnet.

Quelle: Destatis

CONTAINERUMSCHLAG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

		Container insgesamt	Beladene Container	
		Anzahl in 1000 TEU	Anzahl in 1000 TEU	Gewicht der Ladung in 1000 t
2014	Alle Häfen	15.905	13.799	133.093
	Hamburg	9.775	8.510	81.450
	Bremische Häfen	5.750	4.969	48.100
2015	Alle Häfen	15.181	11.802	125.977
	Hamburg	8.378	6.260	73.130
	Bremische Häfen	5.481	4.742	44.164
Veränd. 2015:2014 in %		-4,6	-14,5	-5,3
	Hamburg	-14,3	-26,4	-10,2
	Bremische Häfen	-4,7	-4,6	-8,2

Quelle: Destatis

FÄHR- UND RO/RO-VERKEHR IN DEUTSCHEN OSTSEEHÄFEN (in 1.000 t)*

	2014	2015	Veränderung 2015:2014 in %
Lübeck	24.659	23.251	-5,7
Rostock	13.600	14.700	8,1
Puttgarden	12.972	13.529	4,3
Kiel	5.090	4.960	-2,6
Sassnitz	1.378	592	-57,0
ZUSAMMEN	57.699	57.032	-1,2

ANZAHL DER PASSAGIERE

Puttgarden	6.000.628	6.140.674	2,3
Rostock	2.000.000	2.200.000	10,0
Kiel	1.623.741	1.557.343	-4,1
Sassnitz	550.940	431.377	-21,7
Lübeck	397.145	406.455	2,3
ZUSAMMEN	10.572.454	10.735.849	1,5

* einschließlich Eigengewichte

Quelle: ZDS

ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE*

		Gesamt- umschlag		Massengut- umschlag		Stückgut- umschlag		Container- umschlag		
		Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	in Mio. TEU	Anteil in %	
Hamburg	2012	130,9	15,6	39,4	9,71	91,5	21,0	8,9	25,1	
	2013	139,1	16,4	42,3	10,02	96,8	22,7	9,3	26,3	
	2014	145,7	16,8	43,0	10,20	102,7	23,0	9,7	26,5	
	2015	137,8	15,6	45,5	10,14	92,3	21,1	8,8	24,3	
	1. Hj. 2016	70,2	15,8	23,3	10,49	46,9	21,0	4,5	24,5	
Brem. Häfen	2012	84,0	10,0	9,8	2,4	74,3	17,1	6,1	17,2	
	2013	78,8	9,3	9,9	2,3	68,9	16,1	5,8	16,4	
	2014	78,4	9,0	11,0	2,6	67,4	15,1	5,8	15,7	
	2015	73,5	8,3	10,3	2,3	63,2	14,4	5,6	15,4	
	1. Hj. 2016	37,5	8,4	5,0	2,3	32,4	14,5	2,8	15,2	
Rotterdam	2012	441,5	52,5	292,3	72,0	149,2	34,3	11,9	33,5	
	2013	440,5	51,9	296,0	70,1	144,5	33,8	11,6	32,9	
	2014	444,7	51,2	291,1	69,1	153,6	34,4	12,3	33,4	
	2015	466,4	52,6	312,4	69,6	154,0	35,2	12,2	33,7	
	1. Hj. 2016	229,1	51,5	152,3	68,6	76,8	34,4	6,1	33,2	
Antwerpen	2012	184,1	21,9	64,3	15,8	119,8	27,6	8,6	24,2	
	2013	190,9	22,5	74,0	17,5	117,0	27,4	8,6	24,4	
	2014	199,0	22,9	76,3	18,1	122,7	27,5	9,0	24,4	
	2015	208,4	23,5	80,5	17,9	128,0	29,3	9,7	26,6	
	1. Hj. 2016	108,3	24,3	41,5	18,7	66,9	30,0	5,0	27,2	
INSGESAMT	2012	840,5	100,0	405,8	100,0	434,8	100,0	35,5	100,0	
	2013	849,1	100,0	422,0	100,0	427,1	100,0	35,3	100,0	
	2014	867,8	100,0	421,4	100,0	446,4	100,0	36,8	100,0	
	2015	886,1	100,0	448,6	100,0	437,4	100,0	36,3	100,0	
	1. Hj. 2016	445,1	100,0	222,1	100,0	223,0	100,0	18,4	100,0	

* Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

Quelle: Hafen Hamburg Marketing



8

ORGANE DES ZDS

Der Zweck des Zusammenschlusses ist die Wahrnehmung der gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der deutschen Seehafenunternehmen sowie die fachliche Beratung, Betreuung und Vertretung der gemeinschaftlichen Interessen. Zudem schließt der ZDS für seine tarifgebundenen Mitglieder Tarifverträge für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe ab.

AUFGABEN

Klaus-Dieter Peters, Hamburg (Präsident)
 Ulfbenno Krüger, Schleswig-Holstein (Vizepräsident)
 Frank Dreeke, Bremen
 Jan Müller, Niedersachsen
 Sören Jurrat, Mecklenburg-Vorpommern

PRÄSIDIUM



Von links: Heinz Brandt, Vorsitzender des Sozialpolitischen Ausschusses, Frank Dreeke, Jan Müller, Klaus-Dieter Peters, Ulfbenno Krüger, Sören Jurrat

VERWALTUNGSRAT

BREMEN

Ordentliches Mitglied

Frank Dreeke
BLG Logistics Group AG & Co. KG

Michael Appelhans
Weserport GmbH

Hans-Peter Brüggemann
Hermann Runge GmbH

Olaf Schwemer
*D. Heinrichs & Co.
Steuereibetrieb GmbH & Co.*

N.N.

Stellvertretendes Mitglied

Michael Blach
BLG Logistics Group AG & Co. KG

Robert Howe
bremenports GmbH & Co. KG

Dieter Wandel
D. Wandel Logistik GmbH & Co. KG

Wolfgang Rose
*Atlantik Hafenbetriebe Geuther &
Schnitger*

Peter Marx
Unternehmensverband Bremische Häfen e. V.

HAMBURG

Ordentliches Mitglied

Klaus-Dieter Peters (Vorsitz)
Hamburger Hafen und Logistik AG

Gunther Bonz
*EUROGATE Container Terminal
Hamburg GmbH*

Ben David Thurnwald
Hansaport Hafenbetriebsges. mbH

Norman Zurke
Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

Dr. Roland Lappin
Hamburger Hafen und Logistik AG

Stellvertretendes Mitglied

Peter Lindenau
Petersen & Alpers GmbH & Co. KG

Carola Zehle
Carl Tiedemann GmbH & Co.

Holger Seifart
K+S Transport GmbH

Ina Luderer
Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

Rainer Fabian
*C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH &
Co. KG*

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Ordentliches Mitglied

Jens Scharner
Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH

Ronald Schulz
Rostocker Fracht- u. Fischereihafen GmbH

Michael Kremp
Seehafen Wismar

Sören Jurrat
SWS Seehafen Stralsund GmbH

Harm Sievers
Fährhafen Sassnitz GmbH

Stellvertretendes Mitglied

Dr. Gernot Tesch
Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH

Steffen Knispel
Rostocker Fracht- und Fischereihafen GmbH

Helmut Bilz
Seehafen Wismar GmbH

Christian Koos
SWS Seehafen Stralsund GmbH

Thomas Langlotz
Fährhafen Sassnitz GmbH



Sitzung des ZDS-Verwaltungsrats am 29. September 2016

NIEDERSACHSEN

Ordentliches Mitglied

Dr. Andreas Schmidt
Rhenus Midgard GmbH & Co. KG

Jan Müller
J. Müller Aktiengesellschaft

Hans-Peter Zint
Cuxport GmbH

Karsten Dirks
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH

Marcel Egger
EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG

Stellvertretendes Mitglied

Uwe Oppitz
Rhenus Midgard GmbH & Co. KG

Martin Pieper
J. Müller Aktiengesellschaft

Michael de Reese
Cuxport GmbH

Jörg Tuitjer
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH

Holger Banik
JadeWeserPort Realisierungs-Gesellschaft mbH & Co. KG

SCHLESWIG HOLSTEIN

Ordentliches Mitglied

Ulfbenno Krüger
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Frank Schnabel
Brunsbüttel Ports GmbH

Jürgen F. Jensen
Christian Jürgensen Brink & Wölffel

Dr. Dirk Claus
Seehafen Kiel GmbH & Co. KG

Holger Lehmann
Hans Lehmann KG

Stellvertretendes Mitglied

Sven Wernecke
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Hans-Helmut Schramm
Brunsbüttel Ports GmbH

N.N.

Jens B. Knudsen
Sartori & Berger GmbH & Co. KG

Dierk Faust
Hans Lehmann KG

SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

BREMEN

Ordentliches Mitglied

N.N.

Hans-Peter Brüggemann
Hermann Runge GmbH

Dieter Schumacher
BLG Logistics Group AG & Co. KG

Olaf Schwemer
*D. Heinrichs & Co. Stauereibetrieb
GmbH & Co.*

Udo Klöpping
BLG Logistic Group AG & Co. KG

Stellvertretendes Mitglied

Peter Marx
*Unternehmensverband
Bremische Häfen e. V.*

Rüdiger Rempe
Tally-Union GmbH & Co. KG

Sven Grossmann
*BLG Auto Terminal Bremerhaven
GmbH & Co. KG*

Stefan Schultze
*Hafenstauerei Kpt. Wilhelm
Schultze GmbH & Co.*

Jan Gelderland
*NTB North Sea Terminal
Bremerhaven GmbH & Co.*

HAMBURG

Ordentliches Mitglied

Heinz Brandt (Vorsitzender)
Hamburger Hafen und Logistik AG

Mathias Dylewicz
HLG Hamburger Lasch GmbH & Co. KG

Jörg Breyer
*EUROGATE Container Terminal
Hamburg GmbH*

Carola Zehle
Carl Tiedemann GmbH & Co.

Matthias Reichel
*Unternehmensverband Hafen
Hamburg e. V.*

Stellvertretendes Mitglied

Arno Schirmacher
Hamburger Hafen und Logistik AG

Jaana Kleinschmit von Lengefeld
Silo P. Kruse Betriebs-GmbH & Co. KG

Thomas Brüggemann
*Gesamthafenbetriebs-Ges. mbH
Hamburg*

Rainer Fabian
*C. Steinweg (Süd-West-Terminal)
GmbH & Co. KG*

Ben David Thurnwald
Hansaport Hafenbetriebsges. mbH

NIEDERSACHSEN

Ordentliches Mitglied

Karsten Dirks
*EVAG Emden Verkehrs und
Automotive Gesellschaft mbH*

Jürgen Huntgeburth
*J. Müller Agri+Breakbulk Terminals
GmbH & Co. KG, Brake*

Mikkel Egholm Andersen
*EUROGATE Container Terminal
Wilhelmshaven GmbH & Co. KG*

Stellvertretendes Mitglied

Michael Klinke
*EVAG Emden Verkehrs und
Automotive Gesellschaft mbH*

Uwe Schiemann
*J. Müller Agri+Breakbulk Terminals
GmbH & Co. KG, Brake*

N.N.

HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER

L. Daniel Hosseus, M. A.



GESCHÄFTSFÜHRER

Lutz Könnner, Rechtsanwalt



GESCHÄFTS- FÜHRUNG

Herausgeber

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.

Fotos

ALBRECHTMARSCHNER Fotografen / Cristina Clasen (Seite 45)

Eckard-Herbert Arndt (Seite 21, Bilder 1 bis 9)

BLG LOGISTICS (Titel kleines Bild 4, Seite 8 und 10)

BLG LOGISTICS / Heinrich Hecht (Seite 26 und 34)

Brunsbüttel Port GmbH (Seite 24)

Buss Port Logistics (Titel kleines Bild 1, Seite 28)

Cuxport GmbH (Seite 25)

EUROGATE / Sabine Vielmo (Titel kleines Bild 3, Seite 22)

EVAG / Jens Doden (Titel kleines Bild 2)

FEPORT (Seite 17, Bilder 1 bis 5)

Thomas Hampel (Seite 40, 41 und 43)

Dieter Heckmann (Seite 17, Bilder 6 bis 9)

HHLA / Engel+Gielen (Seite 18)

HHLA / Anke Maurer (Seite 14 und 16)

HHLA / Nele Martensen (Seite 6)

L. Daniel Hosseus (Titelbild)

J. Müller / Wolfgang Uhlig (Seite 35)

JadeWeserPort (Seite 27)

Thomas Kurth (Seite 12)

LHG / Michael Imhoff (Seite 20)

Rostock Port / nordlicht (Titel kleines Bild 5, Seite 13 und 32)

Gestaltung / Gesamtherstellung

ELBE&FLUT, Hamburg

Druck

Albert Bauer Companies, Hamburg

**ZENTRALVERBAND DER
DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E.V.**

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg
Tel. +49 40.36 62 03
Fax +49 40.36 63 77
info@zds-seehafen.de
www.zds-seehafen.de