

# ZDS

Zentralverband der deutschen  
Seehafenbetriebe e.V.





# JAHRESBERICHT 2005/2006

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

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg  
Tel. 040. 36 62 03/04  
Fax 040. 36 63 77  
info@zds-seehafen.de  
www.zds-seehafen.de

**Dieser Bericht wurde im September 2006 abgeschlossen.**

# INHALT

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Editorial                           | 7  |
| I. Deutsche Seehafenpolitik         | 9  |
| II. Europäische Seehafenpolitik     | 21 |
| III. Umweltpolitik                  | 27 |
| IV. Hafensicherheit (Port Security) | 31 |
| V. Abteilung Getreide               | 35 |
| VI. Tarif- und Sozialpolitik        | 37 |
| VII. Umschlagentwicklung 2005/2006  | 41 |
| Organe des ZDS                      | 52 |





*Detthold Aden,  
Präsident des ZDS*

Auch 2005 haben die deutschen Seehäfen wieder kräftig zugelegt. Der Güterumschlag stieg in unseren Häfen insgesamt um 4,8% auf 282 Mio. t.

Die Zeichen stehen auch weiterhin auf Wachstum. Nach der aktuellen Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums halbjährlich erstellt wird, wird für 2006 mit einem weiteren Wachstum des Güterverkehrs über unsere Seehäfen um 5,2% und für 2007 um 4,8% gerechnet. Für den Zeitraum von 2006 bis 2009 wird ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 4,5% vorhergesagt. Den deutschen Seehäfen bieten sich damit auch weiterhin gute Wachstumschancen.

Auch in seiner Verbandsarbeit kann der ZDS 2006 auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Wir konnten erreichen, dass die Europäische Kommission nach dem Scheitern des Port Package II im Europäischen Parlament ihren Richtlinienvorschlag zurückgezogen und einen breit angelegten Reflexions- und Konsultationsprozess zur künftigen europäischen Seehafenpolitik gestartet hat, an dem sich der ZDS konstruktiv beteiligen wird.

Außerdem konnten wir erreichen, dass die Mineralölsteuer beim Hafenumschlag im Zuge der Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie in nationales Recht in dem von der EU vorgegebenen Rahmen ermäßigt wird. Damit werden die seit vielen Jahren bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen beseitigt.

Diese Anpassungsmaßnahme stärkt den Seehafenstandort Deutschland. Sie verbessert die Wettbewerbsbedingungen der deutschen Seehäfen und führt zu zusätzlichen Investitionsmitteln, die es den Unternehmen ermöglichen, die Wachstumschancen der deutschen Seehäfen besser zu nutzen und neue sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze zu schaffen.

Von der 5. Nationalen Maritimen Konferenz am 4. Dezember 2006 in Hamburg erwarten wir, dass für die noch anstehenden Probleme der deutschen Seehäfen in infrastruktur- und ordnungspolitischer Hinsicht Lösungen gefunden werden.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Detthold Aden'.

**Detthold Aden**  
Präsident des ZDS



# I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK

Der ZDS begrüßt die hafenpolitischen Zielsetzungen der Bundesregierung, den auf den Nationalen Maritimen Konferenzen eingeschlagenen Weg zur Stärkung des maritimen Standortes Deutschland fortzusetzen. Danach sollen

→ *die seewärtigen und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen gezielt und koordiniert ausgebaut und*

→ *die internationalen Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene unter Ausnutzung aller nationalen Handlungsspielräume beseitigt werden.*

## AUSBAU DER SEEWÄRTIGEN ZUFARTEN UND HINTERLANDANBINDUNGEN

Der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen bleibt damit ein Schwerpunkt des Verkehrswegeausbaus. Bund und Küstenländer halten auch weiterhin an ihrem gemeinsam getragenen Investitionskonzept zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland fest.

Danach sollen 15 küstenländer-übergreifende Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 sowie die Fahrrinnenanpassungen der Außenweser und Unterelbe noch in diesem Jahrzehnt realisiert werden.

### 15 PRIORITÄRE PROJEKTE

#### Bundeswasserstraßen

- *Vertiefung der Unterweser*
- *Ausbau der Mittelweser mit Bau der Schleusen in Dörverden und Minden*
- *Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal*

#### Bundesschienenwege

- *Y-Trasse – NBS/ABS Hamburg/Bremen – Hannover*
- *Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck/Travemünde*

→ *ABS Rostock – Berlin*

→ *ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Landwedel – Uelzen*

→ *dreigleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg*

→ *ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund*

#### Bundesfernstraßen

→ *sechsstreifiger Ausbau der A 1 und A 7*

→ *Weiterbau der A 14 nördlich von Magdeburg*

→ *Weiterbau der A 281 – Eckverbindung in Bremen*

→ *Weiterbau der A 20 von Lübeck (A 1) nach Stade (A 26) mit Elbquerung*

→ *Neubau der A 26 von Stade (A 20) nach Hamburg (A 7)*

→ *Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg*

#### Außerdem:

- *Fahrrinnenanpassung der Außenweser*
- *Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterelbe*

Wir setzen große Erwartungen in die Absicht, diese Projekte auf der Zeitschiene bis 2010 nach vorne zu ziehen. Die zügige Realisierung dieser Projekte ist dringend erforderlich, weil die dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zugrunde liegende Prognose des Hafenumschlags völlig überholt ist.

Die Prognose für den Bundesverkehrswegeplan 2003 sagt für den Containerumschlag in Hamburg und Bremerhaven zusammen für 2015 10,3 Mio. TEU voraus. 2005 betrug der Containerumschlag beider Häfen jedoch bereits schon 12 Mio. TEU. Die erwartete Menge wurde damit schon 10 Jahre früher als prognostiziert realisiert. Für 2015 erwarten Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven zusammen ein Containeraufkommen von 25 Mio. TEU, 15 Mio. TEU mehr als im Bundesverkehrswegeplan 2003 prognostiziert.

Der ZDS begrüßt daher die Absicht des Bundesverkehrsministeriums, die Daten des Bundesverkehrswegeplans 2003 fortzuschreiben und eine neue Seeverkehrsprognose für das Jahr 2025 zu erstellen. Wir haben am 13. März 2006 eine



*ZDS-Fachkonferenz „Neue Seeverkehrsprognose“: von links Achim Wehrmann (BMVBS), Klaus Heitmann (ZDS), Prof. Dr. Heiner Hautau (Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg), Dr. Georg-Dietrich Jansen (PLANCO)*

Fachkonferenz veranstaltet, auf der Dr. Georg-Dietrich Jansen von der mit der Erarbeitung der Prognose beauftragten PLANCO Consulting GmbH über das Vorhaben referierte. In die weiteren Arbeiten wird der ZDS einbezogen.

Da die Umschlagprognosen bereits frühzeitig durch die Praxis übertroffen wurden, ist die Verbesserung der Anbindungen zu einem zentralen Thema der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen geworden.

Auf einem hafenpolitischen Symposium zum Thema „Leistungsfähige Häfen – für Wirtschaft und Arbeit“ am 31. Mai 2006 in Berlin haben wir daher gemeinsam mit dem Bundesverband des deutschen Groß- und Außenhandels, des Bundesverbandes der Deutschen Industrie, des Deutschen Industrie- und Handelskammertages, des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes, des Verbandes Deutscher Reeder sowie des Zentralverbandes Deutscher Schiffsmakler Parlament und Bundesregierung aufgefordert, sich angesichts der anhaltend hohen Wachstumsraten, insbesondere im interkontinentalen Containerverkehr, für den zügigen Ausbau der seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen, einschließlich des Nord-Ostsee-Kanals und der Hinterlandanbindungen, einzusetzen.

Der Koalitionsvertrag sieht 4,3 Mrd. Euro zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vor. Davon sollten auch unsere prioritären Projekte profitieren, zumal das 2-Mrd. Euro-Programm Ende der letzten Legislaturperiode schon einen Teil unserer Maßnahmen berücksichtigte. Im neuen verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplan für Straße, Schiene und Wasserstraße 2006–2010 müssen unsere Projekte prioritär eingestuft bleiben.

Wir begrüßen, dass die Planfeststellungsverfahren für die Vertiefung der Außen- und Unterweser sowie der Unterelbe eingeleitet worden sind. Damit werden zentrale Projekte auf den weiteren Weg gebracht.

Außerdem begrüßen wir, dass der Nord-Ostsee-Kanal mit 130 Mio. Euro ausgebaut werden soll. Insbesondere für den Feederverkehr über Hamburg und Bremerhaven ist diese Maßnahme von erheblicher Bedeutung.

Wichtig ist auch die Verkürzung der Planungsverfahren. Deshalb begrüßen wir den vorgelegten Entwurf eines Planungsbeschleunigungsgesetzes. Die Verkürzung des Instanzenweges soll insbesondere für Projekte zum Ausbau der Hinterlandanbindungen und seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen genutzt werden.

Die vom Bund beabsichtigte Beschleunigung der Planfeststellungsverfahren und neue Finanzierungsformen können sich positiv auf Projekte wie Y-Achse, Hafenquerspange und Küstenautobahn A22 auswirken.

Große Sorgen bereitet uns die Betuwe-Linie, die Anfang 2007 in Betrieb geht, ohne dass gleichzeitig die Y-Achse gebaut wird. Damit werden die Kapazitäten Rotterdams im Hinterlandverkehr auf der Schiene erheblich ausgebaut. Zudem will die niederländische Regierung den aus der Betuwe-Linie resultierenden Verlust in den ersten fünf Betriebsjahren mit einem Zuschuss von 35 Mio. Euro ausgleichen.

Für die deutschen Seehäfen ergeben sich daraus erhebliche Wettbewerbsnachteile. Der von den Niederlanden geforderte prioritäre Ausbau des deutschen Schienennetzes zu Gunsten der Betuwe-Linie, d. h. die Anschlussstrecke Emmerich-Oberhausen und der Korridor Rotterdam-Köln-Basel-Genua, sollte daher von der Festsetzung eines mit den deutschen Trassenpreisen vergleichbaren Entgelts auf der Betuwe-Linie abhängig gemacht werden.

Ein weiteres Sonderproblem ist die feste Querung Fehmarnbelt. Sie würde für den Ro/Ro- und Fährverkehr deutscher Ostseehäfen vor allem mit Dänemark und Schweden zu erheblichen Ladungsverlusten führen. Die feste Querung sollte daher nur dann gebaut werden, falls nachgewiesen ist, dass die Querung betriebs- und volkswirtschaftlich rentabel ist. Zudem dürfen Infrastrukturprojekte zu Gunsten der deutschen Seehäfen durch die feste Querung nicht verzögert werden.

Wir unterstützen die Position der Bundesregierung, die Seehafenplattform im Sinne des Kabinettsbeschlusses vom September 2004 fortzuschreiben. Zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen wird der Bund danach seine Bemühungen um eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der Seehafenstandorte verstärken. Die Bundesregierung wird dazu die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der Seehafenplattform mit den Ländern abstimmen.

## MASTERPLAN GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

Im Masterplan Güterverkehr und Logistik des Bundesverkehrsministeriums werden die deutschen Seehäfen eine wichtige Rolle übernehmen. Der Masterplan soll aktuelle Entwicklungen und Trends sowie Qualitätsanforderungen in Verkehr, Wirtschaft und Logistik erfassen und daraus Hand-

lungsbedarf und mögliche Maßnahmen ableiten. Ziel ist es, den Standort Deutschland als Produktions- und Logistikstandort zu stärken und damit auch zu mehr Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung zu gelangen.

Dabei wird der Bund auch Verantwortung für die Logistikdrehscheibe Häfen übernehmen. Nach dem Handlungsfeld „Vernetzung“ sollen die Hinterlandanbindungen der Häfen verbessert und ein Hafenkonzept erarbeitet werden. Nach Auffassung des ZDS muss es sich bei dem Hafenkonzept um die Überarbeitung der Seehafenplattform handeln, die nach ihrer Fortschreibung Bestandteil des Masterplans werden sollte.

Der ZDS wird am Masterplan im Rahmen des breit angelegten Kommunikationsprozesses mitwirken. Außerdem hat der Präsident des ZDS, Detthold Aden, als Partner der Mobilitätsoffensive auch die Rolle eines Beirates bei der Erarbeitung des Masterplans übernommen.

## ABBAU VON WETTBEWERBSNACHTEILEN

Um die Wachstumschancen der deutschen Seehäfen zu nutzen, müssen auch faire Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen einschließlich ihrer Hinterlandverkehre in der EU und im Verhältnis zu Nachbarstaaten hergestellt und gesichert werden. Die unterschiedliche Nutzung von Harmonisierungsspielräumen in der EU bei der Erhebung der

→ *Mineralölsteuer und Stromsteuer  
beim Hafenumschlag*

→ *Trassenentgelte und*

→ *LKW-Maut*

hat zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen der deutschen Seehäfen geführt:

→ *In Deutschland ist die Mineralölsteuer beim Verbrauch von Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag 20-mal höher als in den Niederlanden: 47 Cent gegenüber 2,1 Cent pro Liter.*

→ *Die Stromsteuer beim Hafenumschlag ist in Deutschland doppelt so hoch wie in Belgien: 20,50 Euro gegenüber 9,91 Euro pro Megawattstunde.*

→ *Unsere Trassenentgelte im Seehafen-hinterlandverkehr sind nahezu 3-mal höher als in den Niederlanden: 2,40 Euro gegenüber 0,75 Euro pro Zugkilometer.*

→ *Auch die deutsche LKW-Maut ist 12-mal höher als in den Niederlanden: 12,4 Cent/km gegenüber 1,06 Cent/km. In den Niederlanden wird zwar über die Einführung einer streckenbezogenen LKW-Maut diskutiert. Sie soll voraussichtlich allerdings erst 2012 eingeführt werden.*

→ *Außerdem werden im Zuge der EU-Ost-erweiterung die Ostsee-Fährverkehre Richtung Baltikum gegenüber dem grenzüberschreitenden LKW-Verkehr benachteiligt.*

Diese Wettbewerbsnachteile sind ausschließlich auf die unterschiedliche Nutzung von Harmonisierungsspielräume in der EU zurückzuführen. Nach der Koalitionsvereinbarung sollen internationale Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene unter Ausnutzung aller nationalen Handlungsspielräume abgebaut werden.

## ERMÄSSIGUNG DER MINERALÖLSTEUER BEIM HAFENUMSCHLAG

Bei der Besteuerung des Mineralölverbrauchs beim Hafenumschlag haben die Koalitionsfraktionen den nationalen Harmonisierungsspielraum genutzt und die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen beseitigt.

Im Februar 2006 hatte das Bundesfinanzministerium den Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes (Energiesteuergesetz) vorgelegt, um die Richtlinie 2003/96/EG zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Energiesteuerrichtlinie) in nationales Recht umzusetzen. Danach sollte der Verbrauch von Mineralöl beim Hafenumschlag allerdings weiterhin mit 47 Cent/l besteuert werden. Nach der EU-Energiesteuerrichtlinie kann die Mineralölsteuer beim Hafenumschlag jedoch auf 2,1 Cent/l ermäßigt werden, wovon insbesondere die Niederlande und Belgien für ihre Seehäfen Gebrauch gemacht haben.

Der ZDS befasst sich seit Anfang der 90er Jahre mit diesem Thema: Vor 1992 wurde der Verbrauch von Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag in den niederländischen und belgischen Seehäfen nicht besteuert. In den deutschen Seehäfen wurde dagegen der deutsche Regelsteuersatz erhoben. Forderungen des ZDS, diese Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen, wurden von der damaligen Bundesregierung mit dem Hinweis auf die bevorstehende Harmonisierung der Struktur der Mineralölsteuer in der EU begegnet.

Im Oktober 1992 trat die Richtlinie zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle in Kraft. Danach betrug der Mindeststeuersatz für den Verbrauch von Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag 18 ECU/l oder 4 Pfennig/l. Trotz der Zusage der Bundesregierung, mit Einführung einer EU-Regelung die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen zu beseitigen, hielt Deutschland jedoch weiterhin am deutschen Regelsteuersatz auch für den Hafenumschlag fest. Dagegen haben insbesondere die Niederlande und Belgien für ihre Häfen von dem EU-Mindeststeuersatz Gebrauch gemacht.

Seit Inkrafttreten dieser Richtlinie setzt sich der ZDS dafür ein, auch in Deutschland die

## ENERGIESTEUEERN BEIM HAFENUMSCHLAG – PARLAMENTARISCHER ABEND DES ZDS AM 9. MAI 2006 IN BERLIN



*Einführung:  
Detthold Aden*



*Energieverbrauch beim  
Containerumschlag:  
Klaus-Dieter Peters*



*Energieverbrauch beim  
Massengutumschlag:  
Heinrich Ahlers*



*Energieverbrauch beim  
Fährgutumschlag:  
Dr. Ulrich Bauermeister*



*Statements: Uwe Beckmeyer, Senator a. D., MdB, Verkehrs-  
politischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion*



*Dr. Uwe Färber, Staatsrat beim Senator für Wirtschaft und  
Häfen der Freien Hansestadt Bremen*

Besteuerung des Verbrauchs von Dieselmotorkraftstoff beim Hafenumschlag in dem von der EU vorgegebenen Rahmen zu senken, um eine steuerliche Gleichbehandlung gegenüber den niederländischen und belgischen Wettbewerbshäfen zu erreichen. In den Folgejahren wurden in Deutschland jedoch keine Ermäßigungen vorgenommen. Vielmehr wurde der Steuersatz auf Dieselmotorkraftstoff auch für den Hafenumschlag schrittweise von 28 Cent je Liter im Jahre 1992 auf heute 47 Cent je Liter und damit um 68% drastisch erhöht.

Im Jahre 1999 hatte sich das Bundesverkehrsministerium im Rahmen der Beratungen des Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform für Vergünstigungen zu Gunsten der deutschen Seehäfen eingesetzt, um die bestehenden Wettbewerbsnachteile auszugleichen. Diese Bemühungen blieben jedoch ohne Erfolg.

Im Frühjahr 2001 hatte Staatssekretär Dr. Gerlach, der Maritime Koordinator der damaligen Bundesregierung, gemeinsam mit dem

Bundesverkehrsministerium eine Initiative zur Ermäßigung der Mineralölsteuer für den Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff in den deutschen Seehäfen gestartet. Sie scheiterte jedoch am Kanzlervotum.

Im Maßnahmenkatalog der Gemeinsamen Seehafenplattform vom November 2001 setzen sich Bundesverkehrsministerium und Küstenländer für eine Angleichung der Mineralölbesteuerung in den deutschen Seehäfen gegenüber der Besteuerung in den niederländischen und belgischen Seehäfen ein.

Bei einem Besuch der Containerterminals in Bremerhaven im Mai 2002 hatte der damalige Bundeskanzler Schröder versichert, dass das Thema der Mineralölbesteuerung beim Hafenumschlag in der neuen Legislaturperiode politisch aufgegriffen werden soll.

In der Koalitionsvereinbarung vom 16. Oktober 2002 verpflichten sich die Regierungsparteien, den Abbau fiskalischer Belastungsunterschiede innerhalb der EU auch unter Nutzung nationaler Spielräume fortzusetzen.

Auf der Mitgliederversammlung des ZDS im November 2003 hatte Bundesverkehrsminister Dr. Stolpe seine Bereitschaft erklärt, nach Wegen zur Entlastung der deutschen Hafenwirtschaft von der Mineralölsteuer beim Hafenumschlag zu suchen.

Im Januar 2005 hatte der Deutsche Bundestag die Bundesregierung in einer Entschließung aufgefordert, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen voranzubringen und die bestehenden Harmonisierungsdefizite abzubauen. Dabei wurde der Prüfungsauftrag erteilt, ob der bei erfolgreicher Rückflagung durch deutsche Reeder entstehende zusätzliche fiskalische Spielraum zur Absenkung der Mineralölbesteuerung beim Hafenumschlag genutzt werden kann.

In der Koalitionsvereinbarung vom 11. November 2005 wurde festgelegt, internationale Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungs-

defizite auf europäischer Ebene unter Ausnutzung aller nationalen Handlungsspielräume abzubauen.

Mit der Umsetzung der EU-Energiesteuererrichtlinie in nationales Recht bestanden somit beste Voraussetzungen, die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Mineralölsteuer beim Hafenumschlag zu beseitigen. Der ZDS hat dies in seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Energiesteuergesetzes deutlich gemacht.

Bei einer jährlichen Verbrauchsmenge von etwa 60 Mio. Liter Dieselmotorkraftstoff im Jahr beträgt der Kostennachteil der deutschen Seehäfen gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen rund 27 Mio. Euro im Jahr. Dies sind Größenordnungen, die angesichts der in der Hafenwirtschaft zu erzielenden Ertragsraten zu erheblichen Nachteilen für die deutschen Seehäfen im internationalen Wettbewerb führen.

Wir haben es daher sehr begrüßt, dass sich der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Energiesteuergesetzesentwurf am 7. April 2006 dafür ausgesprochen hat, die Mineralölsteuer beim Hafenumschlag auf 2,1 Cent/l zu ermäßigen, wenn der Dieselmotorkraftstoff beim Einsatz von Fahrzeugen auf dem Betriebsgelände von Hafenunternehmen zum Be- und Entladen von Seeschiffen verwendet wird.

Der ZDS hat am 9. Mai 2006 einen Parlamentarischen Abend in Berlin zum Thema Energiesteuern beim Hafenumschlag veranstaltet und die Parlamentarier gebeten, sich dafür einzusetzen, dass der Deutsche Bundestag diese Position des Bundesrates übernimmt.

In der Anhörung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages zum Entwurf des Energiesteuergesetzes hat der Hauptgeschäftsführer des ZDS als eingeladenen Sachverständiger das Anliegen des ZDS nochmals deutlich gemacht, in dem von der EU vorgegebenen Rahmen die Mineralölsteuer beim Hafenumschlag in den deutschen Seehäfen zu ermäßigen.



*Von links: Klaus Heitmann, Dietrich Austermann, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Cecilia Eckelmann-Battistello, Präsidentin von FEPORT, Detthold Aden, Jörg Kastendiek, Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen*



*Von links: Dr. Klaus Wedemeier, Wirtschaftsverband Weser, Arno Stabbert, Oberbürgermeister der Stadt Cuxhaven*



*Von links: Prof. Dr. Heinrich Hautau, Universität Hamburg, Klaus Frerichs, Präsident WSD Nordwest, Jürgen Holtermann, Bremenports, Ralf Rüdiger Heinrich, Wirtschaftsverband Weser*



*Von links: Achim Wehrmann, BMVBS, Manfred Evers, Röttger Wittern*



*Von links: Kurt Bodewig, MdB, Bundesminister a.D., Dr. Hans-Peter Dücker, HPA, Detthold Aden*



*Von links: Heinrich Ahlers und RegDir Dr. Arnold Höllrigl, BMVBS*



*Von links: Heinz Dieter Sonnenberg, Dr. Hans-Heinrich Witte, Präsident WSD Nord, Dr. Eberhard Hirsch*

## ZDS-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2. NOVEMBER 2005

*Gastredner*

*Ralf Nagel, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium 2000–2005*



*Prof. Dr. Manfred Zachcia, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen*



*Öffentlicher Teil der Mitgliederversammlung*

*Diskussionsbeiträge aus dem Plenum*

*Jan Müller, J. Müller Breakbulk Terminal*



*Dr. Roland Lappin, HHLA*



*Heinz Brandt, EUROGATE*



*Manfred Rosenberg, ver.di*

Am 1. August 2006 ist das neue Energiesteuergesetz in Kraft getreten. Danach wird der Steuersatz für Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag auf 6 Cent/Liter ermäßigt. Diese Ermäßigung tritt allerdings erst an dem Tag in Kraft, an dem die EU-Kommission die hierfür erforderliche beihilferechtliche Genehmigung erteilt.

Der ZDS begrüßt, dass die Koalitionsfraktionen den nationalen Harmonisierungsspielraum genutzt und in einem Koalitionskompromiss den Steuersatz für Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag in dem von der EU vorgegebenen Rahmen ermäßigt haben. Damit werden die seit Jahren bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Mineralölsteuer beim Hafenumschlag beseitigt.

Diese Anpassungsmaßnahme stärkt den Seehafenstandort Deutschland. Sie verbessert die Wettbewerbsbedingungen der deutschen Seehäfen und führt zu zusätzlichen Investitionsmitteln, die es den Unternehmen ermöglichen, die Wachstumschancen der deutschen Seehäfen besser zu nutzen und neue sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze zu schaffen.

Außerdem konnte der ZDS im Rahmen des neuen Energiesteuergesetzes erreichen, dass schwimmende Arbeitsgeräte, wie Schwimmkräne und Getreideheber, völlig von der Mineralölsteuer befreit werden.

Von der Steuerbefreiung für die Schifffahrt werden schwimmende Arbeitsgeräte im Hafen bisher nicht erfasst. Die EU-Energiesteuerrichtlinie sieht fakultativ jedoch vor, auch die Schifffahrt auf Binnengewässern von der Steuer zu befreien. Hierauf hat der ZDS seit Jahren hingewiesen. Der Regierungsentwurf des Energiesteuergesetzes hat das Anliegen des ZDS berücksichtigt, wonach von der Steuerbefreiung für die Schifffahrt auf Binnengewässern nunmehr auch schwimmende Arbeitsgeräte im Hafen erfasst werden.

Damit werden auch bisherige Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen beim Einsatz schwimmender Arbeitsgeräte gegenüber ausländischen Konkurrenzhäfen beseitigt.

## STROMSTEUER BEIM HAFENUMSCHLAG

Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bestehen allerdings weiterhin bei der Besteuerung des Stromverbrauchs beim Hafenumschlag.

Der Entwurf eines Energiesteuergesetzes sah vor, dass Seehafenbetriebe, die Strom für betriebliche Zwecke entnehmen, auch weiterhin den Regelsteuersatz von 20,50 Euro für eine Megawattstunde zahlen. Dagegen können nach der EU-Energiesteuerrichtlinie Mitgliedstaaten für den Verbrauch von elektrischem Strom Steuerermäßigungen für energieintensive Betriebe anwenden.

In Belgien beträgt die Stromsteuer beim Hafenumschlag daher nur 5,- Euro pro Megawattstunde, wenn der Verbrauch 25 Gigawattstunden übersteigt. In den Niederlanden müssen 9,4 Euro Stromsteuer pro Megawattstunde bei einem Verbrauch von bis zu 10 Gigawattstunden gezahlt werden. Bei einem höheren Verbrauch kann der Steuersatz weiter reduziert werden.

In Deutschland müssen Seehafenbetriebe dagegen den Regelsteuersatz von 20,50 Euro für eine Megawattstunde zahlen, obwohl diese Unternehmen energieintensiv sind und im internationalen Wettbewerb stehen. Bei einem Verbrauch von 50 Gigawattstunden im Jahr zahlen deutsche Seehafenbetriebe somit rund 1 Mio. Euro Stromsteuer, während in belgischen Seehäfen 250.000 Euro und in niederländischen Häfen höchstens 470.000 Euro, im Einzelfall jedoch noch deutlich weniger, zu zahlen sind.

In Deutschland wird nur das Produzieren der Gewerbe sowie Unternehmen der Land- und

Forstwirtschaft entlastet. Nach dem bisherigen Stromsteuergesetz wird Unternehmen des Produzierenden Gewerbes die Stromsteuer erstattet, soweit die Steuer im Kalenderjahr den Betrag von 512,50 Euro übersteigt. Diese Steuerentlastungen für das Produzierende Gewerbe werden mit dem hohen Energieverbrauch und dem internationalen Wettbewerb begründet. Ursprünglich war vorgesehen, energieintensive Unternehmen zu entlasten. Aus Vereinfachungsgründen entschied man sich jedoch dafür, für das gesamte Produzierende Gewerbe einen einheitlich ermäßigten Steuersatz einzuführen.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Neuregelung der Energiebesteuerung sah vor, die bestehende Stromsteuererstattung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes nicht zu ändern. Seehafenbetriebe sind jedoch auch energieintensive Unternehmen, die ebenfalls im internationalen Wettbewerb stehen. Zur Sicherung ihrer Standortbedingungen sind wettbewerbsfähige Verbrauchsteuern für die Entnahme von Strom dringend erforderlich.

Energieintensive Seehafenbetriebe sollten im Rahmen des Stromsteuergesetzes daher nicht schlechter gestellt werden als Unternehmen des Produzierenden Gewerbes. Eine Ungleichbehandlung deutscher Seehafenbetriebe gegenüber dem Produzierenden Gewerbe ist sachlich nicht gerechtfertigt und auch rechtlich äußerst fragwürdig.

Auch der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Energiesteuergesetzes die Bundesregierung gebeten, bei der Stromsteuer alle Möglichkeiten zur Steuerentlastung, die die Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie bietet, auszuschöpfen. Dies sei erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der energieintensiven Produktionen in Deutschland zu gewährleisten. Der Gesetzentwurf bleibe hinter den Möglichkeiten zur Steuerentlastung, die die EU-Energiesteuerrichtlinie bietet, zurück.

Der ZDS hatte sich im Gesetzgebungsverfahren dafür eingesetzt, auch energieintensive Seehafenbetriebe von der Stromsteuer zu entlasten, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit dieser Unternehmen nicht zu gefährden. Leider wurde unser Anliegen im Rahmen des neuen Energiesteuergesetzes nicht berücksichtigt.

## MARITIMER KOORDINATOR

In der deutschen Seehafenpolitik besteht somit noch erheblicher Handlungsbedarf in infrastruktur- und ordnungspolitischer Hinsicht.

Wir haben es daher bedauert, dass die Bundesregierung – entgegen vorheriger Absichtserklärungen der Regierungsparteien – keinen Maritimen Koordinator ernannt hat. Wir werden den maritimen Dialog mit der Bundesregierung jedoch auch unter der neuen Konstellation fortsetzen und hoffen, dass auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz am 4. Dezember 2006 in Hamburg für die noch anstehenden Probleme Lösungen gefunden werden.



*68. Sitzung des Seeverkehrsbeirat des Bundesverkehrsministeriums 2005 in Cuxhaven*





## II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK

## PORT PACKAGE II GESCHEITERT

Das Europäische Parlament hat am 18. Januar 2006 in erster Lesung den Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste (Port Package II) mit großer Mehrheit abgelehnt. Das Port Package II ist damit gescheitert.

Zuvor hatte der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments den Berichtsentwurf von Dr. Georg Jarzembowski, MdEP, mehrheitlich abgelehnt. Der Kommissionsvorschlag zum Port Package II wurde daraufhin ohne Änderungen dem Plenum des Europäischen Parlaments zur Abstimmung zugeleitet. Auch die Ausschüsse für Binnenmarkt und Beschäftigung des Europäischen Parlaments hatten den Richtlinienvorschlag abgelehnt.

Der ZDS hat die Entscheidung des Europäischen Parlaments begrüßt. Der von der EU-Kommission mit gravierenden Konstruktionsfehlern schlecht vorbereitete Richtlinienvorschlag ließ sich im parlamentarischen Verfahren nicht in eine sinnvolle Richtlinie umformen. Das Abstimmungsergebnis hat die Bedenken des ZDS bestätigt. Wir haben immer die Auffassung vertreten, dass leistungsfähige Hafenunternehmen, die bereits im Wettbewerb stehen, durch Initiativen der EU-Kommission in ihrer Existenz nicht gefährdet werden dürfen.

In Deutschland gab es auf politischer Ebene eine breite Ablehnungsfront gegenüber dem Port Package II. Die deutschen Küstenländer, der Bundesrat, der Deutsche Bundestag sowie die Bundesregierung haben den Richtlinienvorschlag nachdrücklich abgelehnt.

Das Bundesverkehrsministerium hatte zudem eine Folgenabschätzung zum Port Package II vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, erarbeiten lassen. Die deutsche Folgenabschätzung hat unsere Bedenken bestätigt und kam zu dem Ergebnis, dass der Richtlinienvorschlag nicht geeignet ist, Wettbewerbs- und Qualitätssteigerungen der europäischen Seehäfen zu

erreichen. Staatssekretär Ralf Nagel vom Bundesverkehrsministerium hatte die deutsche Folgenabschätzung zum Port Package II auf der Mitgliederversammlung des ZDS am 2. November 2005 vorgestellt. Die Bundesregierung hat sich die Ergebnisse dieser Studie zu Eigen gemacht.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat deutlich gemacht, dass der Richtlinienvorschlag dem Logistikstandort Europa schadet und Arbeitsplätze gefährdet. Statt Wettbewerb zu fördern, werden maritime Standorte und damit Arbeitsplätze nicht nur in Deutschland gefährdet.

Auch bei den Kunden unserer Seehäfen ist das Port Package II auf erhebliche Bedenken gestoßen. Dies gilt vor allem für den Verband Deutscher Reeder, das Komitee Deutscher Seehafenspediteure, den Deutschen Industrie- und Handelskammertag sowie für das Deutsche Verkehrsforum.

Dabei vertrat die Kammerorganisation die Auffassung, dass nur für den Fall, dass im relevanten Markt nur ein Anbieter tätig ist, und damit für Reeder und Verloader keine alternativen Hafenstandorte vorhanden sind, wettbewerbspolitischer Bedarf für ladungsbezogene Hafendienstleistungen besteht. Diese Position wurde auf EU-Ebene auch von der Vereinigung der Europäischen Industrie- und Handelskammern (EUROCHAMBRES) sowie vom Europäischen Seeverladerverband (European Shipper's Council) vertreten.

Im Bereich der ladungsbezogenen Dienste besteht jedoch starker Wettbewerb. Hier ist das Wettbewerbsziel des EG-Vertrages bereits erreicht. Der Richtlinienvorschlag griff damit in den Wettbewerb ladungsbezogener Hafendienstleistungen ein, obwohl bezogen auf Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis kein Handlungsbedarf besteht.

Der ZDS hat daher an die Mitglieder des Europäischen Parlaments appelliert, das Port



*Podiumsdiskussion ZDS-Mitgliederversammlung 2005: Verkehrspolitische Sprecher ihrer Fraktionen des Europäischen Parlaments, von links: Michael Cramer (Bündnis90/Die Grünen), Willy Piecyk (SPD), Dr. Georg Jarzembowski (CDU)*

Package II abzulehnen, um zu verhindern, dass bereits im Wettbewerb stehende leistungsfähige Hafenunternehmen in den deutschen Seehäfen in ihrer Existenz gefährdet werden. In den deutschen Seehäfen besteht funktionsfähiger Wettbewerb. Hier werden Dienstleistungen von hoher Qualität

zu günstigen Preisen angeboten. Dies gilt auch für die überwiegende Anzahl der anderen europäischen Seehäfen. Es besteht daher kein Bedarf für das Port Package II.

Der Richtlinienvorschlag war auch nicht geeignet, das gegenwärtige Wettbewerbsergebnis zu verbessern. Im Gegenteil hätte der Vorschlag Investitionen in den Wachstumsmarkt der Hafenwirtschaft gehemmt, Arbeitsplätze gefährdet und insgesamt zur Schwächung des maritimen Logistikstandortes Europa geführt. Das Europäische Parlament hat mit der Ablehnung des Port Package II damit die richtige Entscheidung getroffen.

Nach dem Scheitern des Port Package II im Europäischen Parlament hat die EU-Kommission am 8. März 2006 ihren Richtlinienvorschlag zurückgezogen.



*Besuch von Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments im August 2005 in Lübeck*



*Wirtschaft und EU-Parlament im Gespräch, 2005 in Brüssel. Von links: Klaus Heitmann, Thomas Hailer (Deutsches Verkehrsforum), Detthold Aden, Dr. Georg Jarzembowski, MdEP, Klaus-Dieter Peters, Michael Cramer, MdEP, Willy Piecyk, MdEP und Dr. André Brie, MdEP*

## Dienstleistungsrichtlinie ohne Hafendienste

Der ZDS hat sich auch erfolgreich dafür eingesetzt, Hafendienstleistungen von der allgemeinen Dienstleistungsrichtlinie auszunehmen. Der von der EU-Kommission vorgelegte Richtlinienvorschlag über Dienstleistungen im Binnenmarkt (Dienstleistungsrichtlinie) sah vor, auch Hafendiensteleistungen zu erfassen.

Vor dem Hintergrund des gescheiterten Port Package II ist es jedoch konsequent, die Hafendienstleistungen von der Dienstleistungsrichtlinie auszunehmen, um zu verhindern, dass Regelungen, die den besonderen Anforderungen der Hafenwirtschaft nicht gerecht werden, über die Dienstleistungsrichtlinie eingeführt werden. Das Europäische Parlament hat sich in erster Lesung des Entwurfs der Dienstleis-

tungsrichtlinie am 16. Februar 2006 daher dafür ausgesprochen, insbesondere den Verkehrsbereich einschließlich der Hafendienste vom Anwendungsbereich der Dienstleistungsrichtlinie auszunehmen.

Die EU-Kommission hat am 4. April 2006 ihren Richtlinienvorschlag geändert. Wie vom Europäischen Parlament und den Mitgliedstaaten gefordert, werden danach insbesondere Hafendiensteleistungen vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen.

Der EU-Wettbewerbsfähigkeittrat hat am 30. Mai 2006 eine politische Einigung zur Dienstleistungsrichtlinie getroffen. Danach findet die Richtlinie insbesondere auf Verkehrsdienstleistungen einschließlich Hafendienste, die in den Anwendungsbereich von Artikel V EG-Vertrag fallen, keine Anwendung.

Nach dem Ratsbeschluss muss das Europäische Parlament noch einmal abschließend über die Richtlinie beraten. Mit einer endgültigen Verabschiedung wird in diesem Jahr gerechnet. Die Mitgliedstaaten müssen die Richtlinie dann bis Ende 2009 in nationales Recht umsetzen. Hafendienstleistungen werden hiervon jedoch nicht betroffen sein.

## EU-KOMMISSION LÄDT ZU HAFENPOLITISCHEM DIALOG EIN

Drei Monate nach dem Scheitern des Port Package II hat die EU-Kommission einen breit angelegten Reflexions- und Konsultationsprozess zur künftigen EU-Hafenpolitik gestartet. Nach Abschluss des Prozesses will die Kommission die vorrangigen Aufgaben in einer Mitteilung zusammenfassen. Die Konsultation wird voraussichtlich mindestens ein Jahr dauern.

Das letzte europäische Strategiepapier zum Thema Seehäfen stammt aus dem Jahr 1997 und wurde in Form eines Grünbuches vorgelegt. Seitdem kennzeichnen erhebliche Veränderungen den Hafensektor. Neue Entwicklungen, wie das Aufkommen global operierender Terminalbetreiber, haben auf der Angebotsseite zu deutlichen Veränderungen geführt, und der Wirtschaftsboom der asiatischen Märkte hat zum Teil erhebliche Kapazitätsprobleme und Hafenverstopfungen verursacht. Auch der Einfluss der Umweltpolitik auf den Hafenausbau war weniger ausgeprägt als heute.

Es ist daher sehr zu begrüßen, dass die Europäische Kommission ihr Interesse bekundet hat, sich selbst in die Debatte einzubringen und einen politischen Rahmen für die europäischen Seehäfen zu erarbeiten.

Nach Auffassung des ZDS sollte die Europäische Kommission Rahmenbedingungen schaffen, die zur Erhaltung und Erleichterung der Investi-

onsbereitschaft in den Seehäfen führen und private Investitionen in den Ausbau der Hafenbetriebe und ihrer Terminals wirtschaftlich attraktiv machen. Dabei sollte die verkehrspolitische Zielsetzung der EU, Verkehrsanteile vom Land- auf den Seeverkehr zu verlagern, nicht durch einseitige finanzielle Belastungen der Seehäfen gefährdet werden.

Der ZDS hat aus Wettbewerbsgründen ein Interesse daran, einen einheitlichen Rahmen für Beihilfenregelungen in den europäischen Seehäfen zu schaffen. Dies muss mit der Vereinheitlichung der Wettbewerbsbedingungen der europäischen Hafenwirtschaft insgesamt einschließlich ihrer Hinterlandverkehre einhergehen.

Die Europäische Kommission sollte daher nach intensiven Konsultationen mit den Betroffenen ein solches Gesamtpaket ausarbeiten und mit den Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament unter Anhörung der beteiligten Wirtschaftskreise beraten und umsetzen.

Notwendige Bedingung dieser Vereinheitlichung und unverzichtbarer Bestandteil des Gesamtpaketes sind gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen sowie Regelungen über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen der öffentlichen Hand und Seehafenbetrieben. Wir setzen uns seit Jahren für derartige Regelungen im Hinblick auf einen fairen Wettbewerb zwischen den europäischen Seehäfen ein.

Der ZDS wird sich daher konstruktiv an dem Konsultationsverfahren beteiligen.

## GRÜNBUCH EU-MEERESPOLITIK

Die EU-Kommission hat am 7. Juni 2006 zusammen mit einer Mitteilung ihr Grünbuch „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“ veröffentlicht.

Der ZDS hatte im vorgeschalteten Konsultationsprozess deutlich gemacht, dass sich die EU-Meerespolitik neben der strategischen Zielsetzung des Meeresschutzes insbesondere an den Zielen Wachstum und Beschäftigung orientieren sollte. Wir setzen uns für die Entwicklung einer Meerespolitik ein, die den Zielen nachhaltigen Wirtschaftswachstums und zukunftsfähiger Arbeitsplätze sowie dem Schutz von Natur und Umwelt entspricht.

Ein zentrales Handlungsfeld im Rahmen der europäischen Meerespolitik muss der Ausbau der Häfen und die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für die Hafenwirtschaft sein. Meerespolitik sollte daher auch dafür sorgen, dass die Kapazitäten der Häfen und die Verbindungen ins Hinterland in dem erforderlichen Umfang ausgebaut werden.

Dabei ist es wichtig, einen Interessenausgleich zwischen Hafenentwicklung und Umweltschutz zu erreichen. Die Anforderungen zum Ausbau der Häfen und des Umweltschutzes müssen so ausgeglichen werden, dass notwendige Anpassungs- und Ausbaumaßnahmen nicht beeinträchtigt werden und der freie Zugang zu den Häfen gewährleistet bleibt.

Der ZDS hofft, dass die EU-Meerespolitik auch zu diesem Interessenausgleich beitragen und ein Gleichgewicht zwischen den wirtschaftlichen und umweltpolitischen Interessen bei der Nutzung der Meere finden wird.

Das Grünbuch soll eine Debatte über die künftige Meerespolitik der EU anstoßen, die von einer ganzheitlichen Betrachtung der Ozeane und Meere ausgeht. Der Konsultationsprozess läuft bis zum 30. Juni 2007. Vor Ende 2007 wird die Kommission dem Rat und dem Parlament eine Mitteilung mit den Schlussfolgerungen dieses Konsultationsprozesses sowie Vorschläge für die Zukunft unterbreiten.

Der ZDS wird sich an dem Konsultationsprozess beteiligen und eine Stellungnahme gegenüber der Kommission abgeben.



# III. UMWELTPOLITIK

## INTEGRIERTES KÜSTENZONEN-MANAGEMENT (IKZM)

Die Bundesregierung hat im letzten Jahr unter Federführung des Bundesumweltministeriums eine nationale Strategie für das integrierte Management der Meeres- und Küstengebiete (Integriertes Küstenzonenmanagement – IKZM) erarbeitet.

Grundlage hierfür ist die EU-Empfehlung vom 30. Mai 2002 zur Umsetzung einer Strategie für integriertes Management der Küstengebiete in Europa. Die EU-Empfehlung sieht vor, dass die Mitgliedstaaten 45 Monate nach Annahme der Empfehlung über ihre Erfahrungen, die sie bei der Umsetzung der Strategie gesammelt haben, gegenüber der EU-Kommission berichten.

Im Rahmen der Erarbeitung der nationalen IKZM-Strategie hatte das BMU einen IKZM-Arbeitskreis gegründet, in dem auch der ZDS mitgewirkt hat. In dem IKZM-Arbeitskreis wurde der unter Federführung des BMU erstellte Entwurf einer nationalen IKZM-Strategie präsentiert und diskutiert.

Der ursprünglich vorgelegte Entwurf enthielt eine Bezugnahme auf das Eckpunktepapier des BMU zum Hafenkonzept 2010, das in der letzten Legislaturperiode erarbeitet worden ist. Dieses Eckpunktepapier sieht als grundlegendes Ziel u. a. eine Arbeitsteilung zwischen den norddeutschen Häfen vor.

Wir haben deutlich gemacht, dass wir das Eckpunktepapier des BMU und eine verordnete Arbeitsteilung zwischen den Häfen strikt ablehnen. Gleichzeitig haben wir betont, dass es auch nicht hinnehmbar ist, über das Instrument IKZM Hafeninfrastrukturpolitik zu betreiben. Auf unsere Intervention hin wurden die von uns monierten Passagen in dem IKZM-Berichtsentwurf gestrichen. Stattdessen wird in dem Bericht nunmehr auf den Kabinettsbeschluss vom 15. September 2004 verwiesen. Dieser Beschluss sieht u. a. vor, dass die Bundesregierung die Strategie für die see- und

landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der „Gemeinsamen Seehafenplattform“ mit den Ländern abstimmen wird.

Der Bericht zu einer nationalen IKZM-Strategie ist am 22. März 2006 vom Bundeskabinett verabschiedet und anschließend an die Europäische Kommission gesandt worden. In dem nach Brüssel übersandten Bericht wird deutlich gemacht, dass es sich hierbei um eine Bestandsaufnahme handelt und der Dialog zur nationalen IKZM-Strategie unter Beteiligung aller Akteure fortgesetzt werden soll.

## EU-RICHTLINIENVORSCHLAG ZUR MEERESSTRATEGIE

Die Europäische Kommission hat Ende Oktober 2005 einen Richtlinienvorschlag zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Richtlinie) vorgelegt. Der Richtlinienvorschlag basiert auf dem 6. Umweltaktionsprogramm der EU und ist nach Angaben der Kommission als „Umweltsäule“ der künftigen EU-Meerespolitik anzusehen. Ziel des Richtlinienvorschlags ist es, bis zum Jahr 2021 einen guten Zustand der Meeresumwelt zu erreichen.

Der Vorschlag sieht u. a. vor, dass die Mitgliedstaaten in einem ersten Schritt die wesentlichen Merkmale ihrer Meeresgewässer sowie vorhandene Belastungen analysieren sollen. In diesem Zusammenhang sollen u. a. auch Störungen durch nicht-physikalische Einwirkungen, wie z.B. Lärm durch die Seeschifffahrt, untersucht werden. In einem nächsten Schritt soll zur Erreichung eines guten Umweltzustandes die Festlegung von Umweltzielen sowie die Erstellung von Überwachungsprogrammen erfolgen.

Wir haben im Dezember 2005 gegenüber dem Bundesumweltministerium und dem Bundesverkehrsministerium zu diesem Richtlinienvorschlag

Stellung genommen. In unserer Stellungnahme haben wir deutlich gemacht, dass die betroffene Wirtschaft in den letzten Jahren vermehrt mit EU-Richtlinien zur Verbesserung der Meeresumwelt, wie z. B. der FFH-Richtlinie und der Wasserrahmenrichtlinie, belastet worden ist. Darüber hinaus ist auch am 30. Mai 2002 die EU-Empfehlung zur Umsetzung einer Strategie für integriertes Management der Küstengebiete in Europa (2002/413/EG) veröffentlicht worden. Auf der Basis dieser EU-Empfehlung werden in den EU-Mitgliedstaaten nationale Strategien zum integrierten Küstenzonenmanagement erarbeitet. Deutschland hat den nationalen IKZM-Bericht im März 2006 an die Europäische Kommission gesandt.

Wir haben in unserer Stellungnahme deutlich gemacht, dass wir aufgrund der bereits bestehenden EU-Richtlinien und -Empfehlungen keinen Bedarf für ein weiteres Rechtsinstrument zum Schutz und zur Verbesserung der Meeresumwelt sehen. Gleichzeitig haben wir darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt ausschließlich auf internationaler Ebene getroffen werden sollten. Insellösungen auf europäischer Ebene sind unseres Erachtens nicht zielführend und sollten daher vermieden werden.

Aus unserer Sicht sind die verschiedenen EU-Initiativen auch nicht klar voneinander abgegrenzt. Es muss dringend vermieden werden, dass die verschiedenen EU-Richtlinien bzw. -Empfehlungen denselben oder einen ähnlichen Regelungsgegenstand zum Inhalt haben. Dies würde zu unnötigen Doppelungen und womöglich sogar zu Widersprüchen bei der Umsetzung führen. Derartige Doppelregelungen wären auch nicht mit dem angestrebten Ziel, übermäßige Bürokratie auf EU-Ebene abzubauen, vereinbar.

Aus unserer Sicht ist auch die Vorgehensweise der EU-Kommission nicht nachvollziehbar. Der EU-Richtlinienvorschlag zur Meeresstrategie gilt als Umweltsäule des Grünbuchs der EU-Kommission zur Meerespolitik. Der Richtlinienvorschlag

ist bereits Ende Oktober 2005 vorgelegt worden, während das Grünbuch erst Anfang Juni 2006 veröffentlicht worden ist. Das bedeutet, dass bereits im Vorgriff auf das Grünbuch ein hierauf basierender Richtlinienvorschlag vorgelegt worden ist. Unseres Erachtens hätte zunächst die Vorlage des Grünbuchs abgewartet werden müssen, bevor der EU-Richtlinienvorschlag zur Meeresstrategie veröffentlicht wird.

Nach den uns vorliegenden Informationen wird derzeit auch bereits eine nationale Meeresschutzstrategie zur Umsetzung des EU-Richtlinienvorschlags erarbeitet. Auch in diesem Fall müsste unseres Erachtens zunächst der endgültige Wortlaut des Richtlinientextes abgewartet werden, bevor eine nationale Meeresschutzstrategie, die auf dem EU-Recht basiert, erarbeitet wird.

## VERORDNUNG ÜBER DIE LÄRMKARTIERUNG – 34. BIMSCHV

Das Bundesumweltministerium hatte im August 2005 den Entwurf einer Verordnung über die Lärmkartierung vorgelegt. Mit dem Entwurf sollte die Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, die so genannte Umgebungslärmrichtlinie, in nationales Recht umgesetzt werden.

Die Umgebungslärmrichtlinie verfolgt das Ziel, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern. Hierzu sieht die Richtlinie u. a. die Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach gemeinsamen Bewertungsmethoden vor.

Der Verordnungsentwurf zur Umsetzung der Richtlinie enthielt ursprünglich eine dahingehende Regelung, dass die Betreiber von genehmigungsbedürftigen Anlagen durch die zuständige

Behörde verpflichtet werden können, den durch die Anlagen hervorgerufenen Umgebungslärm zu erheben.

In unserer Stellungnahme gegenüber dem Bundesumweltministerium haben wir deutlich gemacht, dass diese Regelung nicht akzeptabel ist, da es hierfür keine Rechtsgrundlage in der zugrundeliegenden Umgebungslärmrichtlinie gibt. Die Umgebungslärmrichtlinie enthält vielmehr ausschließlich Verpflichtungen der zuständigen Behörden. Wir haben deutlich gemacht, dass wir eine 1:1-Umsetzung der Richtlinie für zwingend erforderlich halten, um Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Unternehmen am Standort Deutschland zu vermeiden.

Auf unsere Intervention hin ist die von uns monierte Regelung aus dem Verordnungsentwurf gestrichen worden. Der Verordnungstext wurde dahingehend geändert, dass u. a. Anlagenbetreiber und Betreiber von Häfen lediglich verpflichtet werden können, bei ihnen vorhandene, für die Erarbeitung von Lärmkarten erforderliche Daten sowie vorhandene Ergebnisdaten den Behörden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, soweit die zuständigen Behörden nicht auf Bestände zurückgreifen können. Sofern für die Ausarbeitung der Lärmkarten die Erhebung von Daten erforderlich ist, sind die Betreiber und Unternehmen zur Mitwirkung verpflichtet, insbesondere dazu, während der üblichen Geschäftszeiten das Betreten von Betriebsgrundstücken und -räumen zu dulden, Anlagen und Einrichtungen zugänglich zu machen oder vorhandene Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Damit ist unserem Petition Rechnung getragen worden.

Die Verordnung über die Lärmkartierung ist am 15. März 2006 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und am Tage nach der Veröffentlichung in Kraft getreten.



## IV. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)

## HAFENSICHERHEITSRICHTLINIE

Am 25. November 2005 ist die Richtlinie zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden. Die Richtlinie ist 20 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft getreten. Die Mitgliedstaaten müssen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften bis spätestens zum 15. Juni 2007 in Kraft setzen. Ziel der Richtlinie ist es, die Sicherheit im übrigen Hafengebiet, das nicht unter den ISPS-Code fällt, zu verbessern.

Der ZDS hat im November 2005 ein Positionspapier zu der Hafensicherheitsrichtlinie veröffentlicht. In unserem Positionspapier haben wir darauf hingewiesen, dass Security-Initiativen, die zu einer Verbesserung der Sicherheit führen und damit das Risiko von möglichen Terroranschlägen minimieren, zu begrüßen sind. Allerdings ist bei diesen Initiativen darauf zu achten, dass bei der Schaffung eines Optimums an Sicherheit die Abläufe in den Häfen so wenig wie möglich beeinträchtigt und Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden.

In diesem Zusammenhang haben wir deutlich gemacht, dass im übrigen Hafengebiet keine unverhältnismäßigen Maßnahmen eingeführt werden dürfen, die zu einer (weiteren) einseitigen Belastung der Häfen bzw. der Schifffahrt führen. Für den Fall, dass die Häfen einseitig und überproportional mit weiteren Maßnahmen belastet würden, besteht die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen gegenüber anderen Verkehrsträgern. Dies gilt insbesondere für den Fähr- und RoRo-Verkehr in der Ostsee, der unmittelbar mit dem Landtransport konkurriert. Wir haben daher an die zuständigen Behörden und Ministerien appelliert, die Umsetzung der Hafensicherheitsrichtlinie mit Augenmaß vorzunehmen.

Gleichzeitig haben wir betont, dass die Hafenwirtschaft davon ausgeht, dass durch die Umsetzung der Hafensicherheitsrichtlinie keine

weiteren Kostenbelastungen auf die private Wirtschaft zukommen werden. Die Betreiber der Hafenanlagen führen bereits die betrieblichen Maßnahmen auf der Basis des ISPS-Code durch, was mit einer erheblichen Kostenbelastung verbunden ist. Die Umsetzung der Hafensicherheitsrichtlinie ist ausschließlich Angelegenheit der zuständigen Behörden, die auch die damit verbundenen Kosten zu tragen haben.

Seit März 2006 hat der ZDS unter Beteiligung des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg und des Unternehmensverbandes Bremische Häfen mehrere Gespräche zur Umsetzung der Hafensicherheitsrichtlinie mit der Hamburger Behörde für Inneres geführt. An diesen Sitzungen haben auch Behördenvertreter aus anderen Küstenländern teilgenommen. Gegenstand der Gespräche waren die Vorstellungen der Hamburger Behörde für Inneres zur Umsetzung der Richtlinie, die sie in einem ersten Entwurf formuliert hatte.

Es besteht Einvernehmen zwischen den Küstenländern und der Hafenwirtschaft darüber, dass es Aufgabe der Mitgliedstaaten bzw. der zuständigen Behörden ist, die Risikobewertung und den Plan zur Gefahrenabwehr für den Hafen zu erstellen und auch die entsprechenden Maßnahmen durchzuführen. Strittig war zwischen den Küstenländern und der Hafenwirtschaft aber die Frage, ob und wenn ja inwieweit private Unternehmen im übrigen Hafengebiet bestimmte Mitwirkungspflichten bei der Erstellung der Risikobewertung und der Durchführung des Plans zur Gefahrenabwehr für den Hafen haben.

Wir haben uns mit der Hamburger Behörde für Inneres darauf verständigt, dass eine Auskunftspflicht von privaten Unternehmen im Rahmen der Erstellung der Risikobewertung für den Hafen nur dann besteht, wenn es sich um Informationen handelt, die allein in der Sphäre des privaten Unternehmens liegen. Es soll aber keine dahingehende Regelung in das Gesetz mit aufgenommen werden, nach der Unternehmen im übrigen Hafengebiet

verpflichtet werden können, bestimmte Eigensicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist das mit der Hamburger Behörde erzielte Gesprächsergebnis zu begrüßen. Wir gehen davon aus, dass sich auch die anderen Küstenländer hieran orientieren werden.

## ZOLLSICHERHEITSINITIATIVE

Am 4. Mai 2005 ist die Verordnung zur Änderung des Zollkodex im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden. Sie ist am 11. Mai 2005 in Kraft getreten. Ziel dieser Verordnung ist es, die Rolle des Zolls zu stärken und die Sicherheit an den Außengrenzen der EU zu verbessern.

Die Verordnung sieht u. a. vor, dass die Zollstellen untereinander elektronische Daten über Warenbeförderungen austauschen. Gleichzeitig müssen die Wirtschaftsbeteiligten den Zollbehörden vor der Einfuhr in die bzw. Ausfuhr aus der Europäischen Union elektronische Angaben zu den Waren in Form von summarischen Anmeldungen machen. Die Fristen hierfür sollen im Einzelnen in den Durchführungsbestimmungen zum Zollkodex (ZK-DVO) festgelegt werden. Darüber hinaus soll ein gemeinschaftsweites Computersystem für das Risikomanagement eingeführt sowie die Grenzabfertigung für zugelassene Wirtschaftsbeteiligte beschleunigt werden. Die Kriterien für die Bewilligung des Status als „zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ werden im Einzelnen in den Durchführungsbestimmungen zum Zollkodex festgelegt, die derzeit im Zollausschuss der EU beraten werden.

Wir hatten das Bundesfinanzministerium gebeten, sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, die Einhaltung des ISPS-Code als angemessenen Sicherheitsstandard für die Bewilligung des Status als zugelassener Wirtschaftsbeteiligter anzuerkennen. Auf unsere Intervention hin ist in den Entwurf der ZK-DVO eine dahingehende Klar-

stellung mit aufgenommen worden, dass andere Zertifizierungen im Rahmen der Bewilligung des Status als zugelassener Wirtschaftsbeteiligter dann anerkannt werden, wenn diese auf internationalen bzw. europäischen Standards beruhen und die dort normierten Standards mit denen identisch sind, die in den Durchführungsbestimmungen geregelt sind oder diesen entsprechen. Mit dieser Klarstellung ist unserem Petition weitestgehend Rechnung getragen worden.

Nach dem jetzigen Stand ist davon auszugehen, dass die Durchführungsbestimmungen zum Zollkodex im September 2006 verabschiedet werden. Die in der Zollsicherheitsinitiative vorgesehenen Regelungen über die elektronischen Voranmeldungen sollen aber erst zum 1. Juli 2009 eingeführt werden.

## VERORDNUNGSVORSCHLAG DER EU-KOMMISSION ZUR LIEFERKETTENSICHERHEIT

Die Europäische Kommission hat am 27. Februar 2006 einen Verordnungsvorschlag zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette vorgelegt. Mit dem Verordnungsvorschlag verfolgt die EU-Kommission das Ziel, einen besseren Schutz der Lieferkette vor terroristischen Angriffen zu erreichen, ohne dass der freie Handelsfluss beeinträchtigt wird.

Nach dem Vorschlag sollen die Mitgliedstaaten zur Einführung eines Verfahrens verpflichtet werden, mit dem Unternehmen der Lieferkette der Status als „zuverlässiges Unternehmen“ verliehen werden kann. Um diesen Status zu erhalten, müssen die Unternehmen u. a. nachweisen, dass sie ein Sicherheitsmanagement umgesetzt und dokumentiert haben, sowie die besonderen Anforderungen des Verordnungsvorschlags erfüllen.

Die Regelung ist freiwillig ausgestaltet. Das bedeutet, dass keine Verpflichtung besteht, den

Status als „zuverlässiges Unternehmen“ zu erlangen. Allerdings sollen „zuverlässige Unternehmen“ von vereinfachten Sicherheits- und Zollkontrollen profitieren. Die Kommission lässt allerdings offen, wie diese vereinfachten Kontrollen aussehen sollen.

Der Verordnungsvorschlag ist von den Spitzenverbänden der Transport- und Logistikbranche im Rahmen des Anhörungsverfahrens auf nationaler Ebene vehement kritisiert worden. Sie monieren, dass der Vorschlag der EU-Kommission zu bürokratisch und zu kostenintensiv sei. Es sei zudem nicht ersichtlich, welche Vorteile die Zertifizierung als „zuverlässiges Unternehmen“ bietet. Darüber hinaus seien die Sicherheitsanforderungen unangemessen pauschal und würden unabhängig von einer differenzierten Gefahrenanalyse des Transport- und Logistiksektors erfolgen. Die Verbände haben das Bundesverkehrsministerium daher gebeten, den Sinn und Zweck des Verordnungsvorschlags gegenüber der Kommission grundsätzlich in Frage zu stellen.

Wir haben in unserer Stellungnahme moniert, dass in dem Verordnungsvorschlag keine klare Abgrenzung zu anderen EU-Regelwerken vorgenommen wird. Der Vorschlag der Kommission sieht in Artikel 8 Abs. 1e i.V.m. Artikel 3 Abs. 3 vor, dass auch Unternehmen bzw. Anlagen, die nach anderen Gemeinschaftsvorschriften bereits zertifiziert sind, den Status als „zuverlässiges Unternehmen“ erhalten können. So kann z. B. auch ISPS-zertifizierten Anlagen bzw. Schiffen der Status als „zuverlässiges Unternehmen“ nach den Vorschriften für den Landverkehr verliehen werden. Das Gleiche gilt für Unternehmen, die bereits den Status des „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ nach den Zollvorschriften erhalten haben.

Aus unserer Sicht besteht jedoch kein Bedarf und auch keine Notwendigkeit, für die ISPS-zertifizierten Anlagen bzw. Schiffe darüber hinaus noch eine Zertifizierung nach den Vorschriften für den Landverkehr einzuführen. Dies ist von der EU-Kommission offensichtlich auch nicht gewollt.

Die Kommission weist in dem Verordnungsvorschlag ausdrücklich darauf hin, dass die Regelungen des Vorschlags für die Lieferkette des Landverkehrs gelten sollen und eine Ergänzung zu den bereits bestehenden Gefahrenabwehrmaßnahmen im See- und Luftverkehr darstellen.

Unseres Erachtens besteht auch kein Sinn darin, Unternehmen, die bereits nach den Zollvorschriften den Status des „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ erhalten haben, zusätzlich noch den Status eines „zuverlässigen Unternehmens“ nach den Vorschriften für den Landverkehr zu verleihen. Nach Ansicht des ZDS müssen Doppel- und Mehrfachzertifizierungen unbedingt vermieden werden. Die derzeitige Regelung in Artikel 8 Abs. 1e des Verordnungsvorschlags würde nur zu einem unnötigen Bürokratie- und Kostenaufwand führen, ohne dass dies mit einem zusätzlichen Sicherheitsgewinn verbunden wäre. Wir haben das Bundesverkehrsministerium daher gebeten, sich für eine Streichung dieser Vorschrift einzusetzen.

Die erste Sitzung der EU-Ratsarbeitsgruppe Oberflächenverkehr zu dem Verordnungsvorschlag hat am 6. Juli 2006 in Brüssel stattgefunden. Die Mehrheit der Mitgliedstaaten hat den Verordnungsvorschlag der Kommission kritisch bewertet, wobei der Meinungsbildungsprozess in allen Mitgliedstaaten noch andauert. Die Mitgliedstaaten haben insbesondere Kritik geübt an der fehlenden Risiko- und Gefährdungsanalyse, an den zu erwartenden hohen Kosten für kleinere und mittlere Unternehmen sowie an dem zu erwartenden hohen Verwaltungsaufwand für die Umsetzung und Überwachung in den Mitgliedstaaten.

Die Ratspräsidentschaft will den Mitgliedstaaten nun ausreichend Zeit einräumen, die nationale Meinungsbildung und Prüfung abzuschließen. Eine endgültige Positionierung der Bundesregierung ist noch nicht erfolgt.



# V. ABTEILUNG GETREIDE

Der ZDS nimmt auch die Interessen der Silobetriebe in den deutschen Seehäfen wahr. In unserer Abteilung Getreide haben wir uns 2006 insbesondere mit folgenden Themen befasst:

→ Vor dem Hintergrund einer von der EU-Kommission in Auftrag gegebenen Studie zur Reform der Getreidemarktordnung hat sich der ZDS dafür eingesetzt, die öffentliche Lagerhaltung für alle Getreidearten weiterhin aufrechtzuerhalten.

Wir sind der Auffassung, dass der Intervention für alle Getreidearten bei der vorgesehenen Überarbeitung der Getreidemarktordnung auch weiterhin eine wichtige Aufgabe zukommt. Die staatliche Lagerhaltung sichert ein hohes Qualitätsniveau und ist eine wichtige Voraussetzung für den Getreideexport unseres Landes. Eine private Lagerhaltung wird nicht in der Lage sein, die logistischen Probleme zu lösen und die erforderlichen Lots für die Exporte zusammenzustellen.

Die öffentliche Lagerhaltung unter strategischen Gesichtspunkten, wie die Berücksichtigung kostengünstiger Standorte in den Seehäfen, sollte daher nicht abgeschafft werden. Das derzeitige Interventionssystem verfügt über eine funktionierende Infrastruktur mit den erforderlichen Lagerkapazitäten, die aus volkswirtschaftlicher Sicht weiter genutzt werden sollte.

Innerhalb des jetzigen Interventionssystems könnte allerdings die Anzahl der Interventionsorte reduziert werden. Auch die Anpassung der Interventionspreise an das Kostenniveau der einzelnen Mitgliedstaaten wäre sinnvoll.

→ Am 01.01.2006 trat eine neue Verordnung zur Futtermittelhygiene in Kraft. Danach werden die Mitgliedstaaten insbesondere aufgefordert, nationale Leitlinien für eine gute Verfahrens(Herstellung)-praxis zu erstellen. Diese Branchenleitlinien, die der Selbstverpflichtung der Wirtschaft dienen, sollen zur Qualitätssicherung der Futtermittel beitragen.

Der ZDS hat eine Leitlinie für den Umschlag und die Lagerung von Getreide und Futtermitteln erarbeitet, die mit den zuständigen Verbänden abgestimmt und dem Bundeslandwirtschaftsministerium zur rechtlichen Prüfung und Notifizierung in Brüssel übersandt wurde.

Unsere Leitlinie werden wir auch unserem europäischen Dachverband UNISTOCK, dem Europäischen Verband der Getreidelagerhalter, zu-leiten, um eine europäische Branchenleitlinie als Empfehlung herauszugeben.

→ Bei der Ausfuhr von Getreide mit Seeschiffen konnten wir erreichen, dass die Ausfuhranmeldung für Erstattungszwecke für die vorläufige Warenmenge angenommen werden darf, obwohl ein Teil der Gesamtmenge bei Beginn der Verladung noch zugefahren wird. Erforderlich ist allerdings, dass die Ware zum Verladezeitpunkt an einem von den Zollstellen bezeichneten Ort, auch außerhalb des Zuständigkeitsbezirks der Ausfuhrzollstelle, gelagert ist.

Diese zollrechtliche Regelung stellt sicher, dass der Getreideexport über unsere Häfen in der praktischen Abwicklung nicht beeinträchtigt wird.



*Mitgliederversammlung von UNISTOCK (Europäischer Verband der Getreidelagerhalter) am 8. - 10. September 2005 in Hamburg, veranstaltet vom ZDS.*



## VI. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

## LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFENARBEITER

In der diesjährigen Lohnrunde hatte die Gewerkschaft ver.di, vertreten durch den Bundesvorstand, erneut eine Volumenforderung gestellt. Die Forderung von ver.di lautete, dass die Einkommen der Hafenarbeiter zum 1. Juni 2006 im Volumen um 6% bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 12 Monaten zu erhöhen sind. Gleichzeitig hatte ver.di in dem Forderungsschreiben darauf hingewiesen, dass die Tarifvertragsparteien gemeinsam nach Lösungen für die Betriebe suchen werden, die den Beschäftigungssicherungstarifvertrag vom 16. Dezember 2003 anwenden.

Ver.di hatte die Forderung von 6% u. a. mit dem Exportwachstum begründet, von dem die Hafenwirtschaft profitieren würde. Dabei hat die Gewerkschaft insbesondere auf die hohen Steigerungsraten im Containerumschlag hingewiesen. Gleichzeitig hat die Arbeitnehmerseite in den Verhandlungen betont, dass es auch darum gehe, durch eine entsprechende Lohnpolitik die Binnen- nachfrage zu stärken.

Der ZDS hat in den Verhandlungen deutlich gemacht, dass sich in den deutschen Seehäfen ein sehr differenziertes Bild zeigt, dem durch eine entsprechende Lohnpolitik Rechnung getragen werden müsse. Im Übrigen würden die Unternehmen aufgrund des harten Wettbewerbs nach wie vor unter einem hohen Kostendruck stehen. Um die Investitions- und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen nicht zu gefährden, sei flankierend eine Fortsetzung der moderaten Tarifpolitik erforderlich. Auch der Sachverständigenrat habe in seinem Jahresgutachten erneut darauf hingewiesen, dass es Aufgabe der Tarifpolitik sei, den zur Verfügung stehenden Verteilungsspielraum nicht voll auszuschöpfen. Vielmehr sollte der Anstieg der Reallöhne hinter dem Produktivitätsfortschritt zurückbleiben, um auf diese Weise die Investitionsbereitschaft zu stärken und die Beschäftigungsschwelle zu senken.



*Die drei Verhandlungsführer des ZDS: Heinz Brandt, Rolf Fritsch und Werner Gruhl*

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

- 1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter werden mit Wirkung vom 1. Juni 2006 um 2,7% erhöht.**
- 2. Hafenarbeiter in Betrieben der Kategorie A (Vollcontainerbetriebe einschließlich der dazugehörigen Dienstleistungsbetriebe sowie die dort beschäftigten außerbetrieblichen Dienstleistungsbetriebe, die nicht im direkten Ladungsumschlag tätig sind und die diesem Tarifvertrag unterliegen) erhalten zusätzlich eine Zulage von 660,- Euro. Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen.**
- 3. Hafenarbeiter in Betrieben der Kategorie B (Betriebe, die den Beschäftigungssicherungstarifvertrag vom 16. Dezember 2003 nicht anwenden oder die den Beschäftigungssicherungstarifvertrag anwenden, aber lohnaufschiebende Regelungen ausdrücklich ausgeschlossen haben, und die nicht unter die Kategorie A fallen) erhalten zusätzlich eine Zulage von 252,- Euro. Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen.**
- 4. Betriebe der Kategorie C (Betriebe, die den Beschäftigungssicherungstarifvertrag anwenden und die nicht unter die Kategorie B – zweite**

*Alternative – fallen) können abweichende Regelungen über das Inkrafttreten der Erhöhung der Grundstundenlöhne und Zuschläge treffen. Dabei ist sicherzustellen, dass spätestens ab 1. Februar 2007 die nach Nr. 1 erhöhten Grundstundenlöhne und Zuschläge zu zahlen sind.*

**5. Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt 12 Monate.**

Der neue Lohntarifvertrag gilt für die gut 8.500 Hafenarbeiter in den tarifgebundenen

Unternehmen in Hamburg, den Bremischen Häfen, Brake und Emden.

Aus Sicht der Arbeitgeber ist der Einstieg in die differenzierte Struktur für die drei Unternehmenskategorien als sehr positiv zu bewerten. Durch diese Differenzierung wird den unterschiedlichen Gegebenheiten in den Betrieben Rechnung getragen.

Die aktuelle Lohnhöhe für Hafenarbeiter, die vor dem 1. Juni 2000 eingestellt worden sind, ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle.

| Lohngruppe | Kurzfassung der Funktion                                                                                                                 | Stundenlohn ab 01.06.2006 in Euro |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| I          | Aushilfsarbeiter                                                                                                                         | 12,15                             |
| II         | Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen                                                                 | 13,49                             |
| III        | Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind                                                        | 14,23                             |
| IV         |                                                                                                                                          | 15,09                             |
| V          | Winsch- und Decksleute                                                                                                                   | 15,30                             |
| V/1        | Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr                                                                                          | 15,61                             |
| VI         | Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr | 15,89                             |
| VI/1       | Kranführer, Bordkranführer                                                                                                               | 16,25                             |
| VI/2       | Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeitsgebieten                    | 16,62                             |
| VII        | 2. Stauervize                                                                                                                            | 17,48                             |
| VII/1      | Vorhandwerker                                                                                                                            | 17,98                             |
| VIII       | Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize                                                                | 18,85                             |

*Die in der Tabelle aufgeführten Grundstundenlöhne kommen gemäß Ziffer 4 des Tarifabschlusses in den so genannten Beschäftigungssicherungsunternehmen grundsätzlich erst mit Wirkung vom 1. Februar 2007 zum Tragen.*

## WEITERER BESCHÄFTIGUNGS- ANSTIEG IM HAFENUMSCHLAG

In den deutschen Seehäfen sind im Jahr 2005 erneut in erheblichem Umfang neue sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze entstanden. Allein im direkten Hafenumschlag hat sich die Anzahl der Hafenarbeiter in 15 deutschen Seehäfen auf insgesamt 9.881 Ende 2005 gegenüber 9.522 Ende 2004 erhöht. Dies entspricht einer Beschäftigungszunahme von knapp 4%.

Die Anzahl der gewerblichen Mitarbeiter im Containerumschlag ist im Jahr 2005 sogar um gut 10% gestiegen. Ende 2005 waren im Containerumschlag insgesamt 4.037 Hafenarbeiter tätig gegenüber 3.661 Ende 2004. Damit sind allein im Containerumschlag im Jahr 2005 fast 400 neue Arbeitsplätze entstanden.

Dieser Trend hält auch im Jahr 2006 an. Die deutschen Seehäfen gehören damit zu einer der wenigen Branchen in Deutschland, in der in erheblichem Umfang neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Die (Beschäftigungs-)Zuwächse entfalten auch beschäftigungsfördernde Impulse für die nachgelagerten Bereiche. Die deutschen Seehäfen erfüllen damit eine wichtige beschäftigungspolitische Funktion in Deutschland.

## NEUORDNUNG DER AUSBILDUNGSBERUFE FACHKRAFT FÜR HAFENLOGISTIK UND HAFENSCHIFFER

Am 1. August 2006 sind die beiden Verordnungen zur Neuordnung der Berufsausbildung zur Fachkraft für Hafenlogistik und zum Hafenschiffer in Kraft getreten. Mit Inkrafttreten der Berufsausbildung zur Fachkraft für Hafenlogistik ist gleichzeitig die Berufsausbildungsverordnung für den Seegüterkontrolleur vom 4. Februar 1975 außer Kraft getreten.

Die Neuordnung dieser Ausbildungsberufe geht zurück auf eine Initiative des Verordnungsgebers zur Neuordnung von bestimmten Ausbildungsberufen. Von dieser Initiative wurden auch die Ausbildungsberufe des Wasserverkehrs erfasst. Mit der Neuordnung dieser Ausbildungsberufe wurde dem zwischenzeitlich aufgetretenen Novelierungsbedarf bei den Ausbildungsrahmenplänen Rechnung getragen.



# VII. UMSCHLAG- ENTWICKLUNG 2005/2006

In den deutschen Seehäfen nahm der Güterumschlag auch 2005 deutlich zu. Insgesamt wurden 282,2 Mio. t Güter aller Art umgeschlagen, 4,8% mehr als im Vorjahr. Unter Einbeziehung des See-güterumschlags der Binnenhäfen betrug das Gesamtaufkommen 2005 284,9 Mio. t.

Nach der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums halbjährlich erstellt wird, wird für 2006 mit einem weiteren Wachstum des Güterverkehrs über unsere Häfen um 5,2% auf 300 Mio. t und für 2007 um 4,8% auf 314 Mio. t gerechnet. Für den Zeitraum von 2006 bis 2009 wird ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 4,5% vorhergesagt.

Die anhaltend lebhaftete Weltkonjunktur sorgte 2005 für eine hohe Dynamik des deutschen Außenhandels. Hiervon profitierten auch unsere Seehäfen. Hohe Zuwachsraten verzeichnete besonders der Stückgutumschlag, der 2005 in den deutschen Seehäfen um 7,4% auf rund 152 Mio. t zunahm. Dabei erhöhte sich die Containerladung

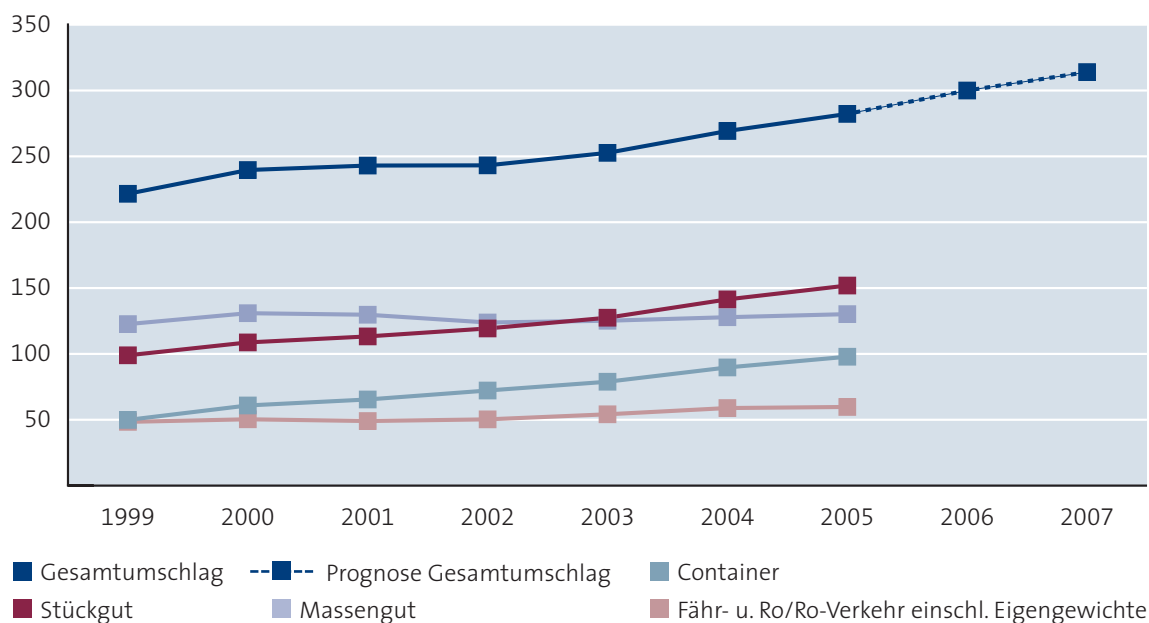
um 9,1% auf knapp 98 Mio. t. Der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in deutschen Ostseehäfen nahm einschließlich der Eigengewichte um 1,4% auf fast 60 Mio. t zu. Der Massengutumschlag stieg um 1,8% auf 130 Mio. t.

Die deutschen **Nordseehäfen** schlugen 2005 insgesamt 229,7 Mio. t um, 5,3% mehr als im Vorjahr. Davon entfielen auf den Hamburger Hafen 108,3 Mio. t (+8,8%), die niedersächsischen Häfen 66,6 Mio. t (+3,2%), die Bremischen Häfen 46,7 Mio. t (+2,8%) und auf die schleswig-holsteinischen Nordseehäfen 7,8 Mio. t (-7,2%).

Umschlagsrückgänge verzeichneten nur die Häfen in Leer, Papenburg und Brunsbüttel. Alle übrigen Nordseehäfen verzeichneten zum Teil deutliche Zuwachsraten, vor allem Cuxhaven (+15%).

In den deutschen **Ostseehäfen** nahm der Gesamtumschlag 2005 um 2,7% auf 52,5 Mio. t zu. Dabei zogen die schleswig-holsteinischen Häfen 26,8 Mio. t (-0,3%) und die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern 25,7 Mio. t (+6,1%) auf sich.

## UMSCHLAGENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN MIO. T)



Hohe Zuwachsraten verzeichneten insbesondere Lubmin (+53,6%) und Wismar (+33,7%). Bis auf Rendsburg, Wolgast, Stralsund, Sassnitz und Lübeck verzeichneten alle übrigen Ostseehäfen zum Teil deutliche Zuwachsraten.

In den deutschen Binnenhäfen wurden im Seeverkehr 2005 insgesamt 2,6 Mio. t umgeschlagen, 0,9% mehr als im Vorjahr. Dabei nahm der Seegüterumschlag in Duisburg um 0,8% auf 1,7 Mio. t ab.

Unter Einbeziehung der Eigengewichte der Ladungsträger betrug der deutsche Seegüterumschlag 2005 342 Mio. t, 6,7% mehr als im Vorjahr.

Die **Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen** zeigt, dass der größte Teil des Ladungsaufkommens der deutschen Seehäfen auf den Verkehr mit europäischen Häfen entfällt. 2005 wurden insgesamt 169,4 Mio. t im Europaverkehr umgeschlagen, 59,5% des Gesamtaufkommens. Der Überseeverkehr war mit 107,6 Mio. t oder 37,8% am Gesamtverkehr beteiligt. Im Verkehr innerhalb Deutschlands wurden 7,8 Mio. t umgeschlagen (2,7%).

Aus europäischen Häfen wurden 2005 109,4 Mio. t (-0,6%) empfangen, darunter 71,6 Mio. t aus EU-Häfen (+4,5%). Beim Empfang aus den übrigen europäischen Häfen ragt vor allem der Zuwachs der Anlandungen aus russischen Häfen hervor (13,1 Mio. t bzw. +27,5%). In europäische Seehäfen wurden insgesamt 60 Mio. t verschifft (+6,7%), davon 50,4 Mio. t in EU-Häfen (+7,6%). Auch beim Versand in Häfen des übrigen Europas verzeichneten die Verschiffungen in russische Häfen die höchste Zuwachsrate (4,5 Mio. t bzw. +44,4%).

Aus Überseehäfen wurden 2005 58,9 Mio. t (+9,9%) angelandet. Dabei stieg der Empfang aus asiatischen Häfen insgesamt um 13,7% auf 21,6 Mio. t, darunter aus Häfen der Volksrepublik China um 28,9% auf rund 2 Mio. t. In Überseehäfen wurden 48,7 Mio. t verschifft, davon 24,4 Mio. t (+12,3%)

in asiatische Häfen. Dabei erhöhte sich der Versand in Häfen der VR China um 5,8% auf 4,4 Mio. t.

Der **Stückgutumschlag** in den deutschen Häfen verzeichnete dadurch auch 2005 wieder deutliche Zuwachsraten. Insgesamt wurden rund 154 Mio. t Stückgüter umgeschlagen, 7,4% mehr als im Vorjahr. Unter Einbeziehung der Eigengewichte der Container und Fahrzeuge betrug der Gesamtumschlag an Stückgütern 211 Mio. t.

In den deutschen Nordseehäfen stieg das Stückgutaufkommen um 8,5% auf knapp 115 Mio. t. Davon entfielen 68 Mio. t auf Hamburg (+10,3%) und rund 38 Mio. t auf die Bremischen Häfen (+6,1%). Brake zog 2,8 Mio. t (+11,1%), Emden 2,3 Mio. t (+2,3%) und Cuxhaven 1,6 Mio. t (+19,5%) auf sich.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 2005 insgesamt 37 Mio. t Stückgüter um, 4,3% mehr als im Vorjahr. Am Gesamtaufkommen waren Lübeck mit 17,9 Mio. t (+0,2%), Rostock mit 8,4 Mio. t (+5,6%), Puttgarden mit 3,7 Mio. t (+4,5%), Sassnitz mit 2,5 Mio. t (-8,2%), Kiel mit 2 Mio. t (+7,2%) und Wismar mit ebenfalls 2 Mio. t (+104,9%) beteiligt.

Von den insgesamt 154 Mio. t Stückgüter, die 2005 in den deutschen Seehäfen einschließlich des Seeverkehrs der Binnenhäfen umgeschlagen wurden, entfielen knapp 98 Mio. t auf den Containerverkehr. Davon wurden 95 Mio. t in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen umgeschlagen.

Das Gesamtaufkommen im **Containerverkehr** der deutschen Seehäfen hat sich damit auch 2005 wieder kräftig erhöht und stieg insgesamt um 11,8% auf 12,1 Mio. TEU. Davon wurden an beladenen Containern 10,2 Mio. TEU umgeschlagen, 10,3% mehr als im Vorjahr. Der Anteil der beladenen Container an den insgesamt im Containerverkehr beförderten Einheiten betrug damit rund 85%. Das Ladungsgewicht erhöhte sich insgesamt um 9,1%. Der Containerverkehr ist weiterhin der Wachstumsträger des deutschen Seegüterumschlags.

## GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (IN 1.000 T)

|                                | 2003           | 2004           | 2005           | Veränderung<br>2005 : 2004 in % |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------|
| <b>Ostseehäfen</b>             | <b>49.789</b>  | <b>51.071</b>  | <b>52.464</b>  | <b>+2,7</b>                     |
| Rostock                        | 16.712         | 16.367         | 17.147         | +4,8                            |
| Lübeck                         | 17.786         | 19.168         | 18.848         | -1,7                            |
| Puttgarden                     | 3.375          | 3.574          | 3.735          | +4,5                            |
| Kiel                           | 3.050          | 2.986          | 3.099          | +3,8                            |
| Wismar                         | 2.664          | 2.804          | 3.750          | +33,7                           |
| Sassnitz                       | 2.938          | 2.858          | 2.623          | -8,2                            |
| Lubmin                         | 300            | 216            | 332            | +53,6                           |
| Wolgast                        | 596            | 568            | 439            | -22,7                           |
| Stralsund                      | 893            | 963            | 877            | -8,9                            |
| Flensburg                      | 565            | 523            | 555            | +6,0                            |
| Rendsburg                      | 335            | 322            | 245            | -24,0                           |
| <b>Übrige Ostseehäfen in:</b>  |                |                |                |                                 |
| Schleswig-Holstein             | 328            | 259            | 270            | +4,1                            |
| Mecklenburg-Vorpommern         | 246            | 463            | 545            | +17,8                           |
| <b>Nordseehäfen</b>            | <b>202.873</b> | <b>218.190</b> | <b>229.652</b> | <b>+5,3</b>                     |
| Hamburg                        | 93.562         | 99.529         | 108.253        | +8,8                            |
| Wilhelmshaven                  | 39.427         | 44.956         | 45.977         | +2,3                            |
| Bremen/Bremerhaven             | 42.492         | 45.370         | 46.655         | +2,8                            |
| Brunsbüttel                    | 7.180          | 6.896          | 6.598          | -4,3                            |
| Brake                          | 5.178          | 5.002          | 5.309          | +6,1                            |
| Bützfleth                      | 4.182          | 4.697          | 4.984          | +6,1                            |
| Emden                          | 3.313          | 3.498          | 3.597          | +2,8                            |
| Nordenham                      | 2.944          | 3.535          | 3.780          | +6,9                            |
| Cuxhaven                       | 1.196          | 1.594          | 1.833          | +15,0                           |
| Leer                           | 393            | 180            | 146            | -19,2                           |
| Papenburg                      | 436            | 443            | 343            | -22,4                           |
| Husum                          | 357            | 326            | 335            | +2,9                            |
| <b>Übrige Nordseehäfen in:</b> |                |                |                |                                 |
| Schleswig-Holstein             | 1.424          | 1.529          | 1.218          | -20,3                           |
| Niedersachsen                  | 788            | 636            | 623            | -2,1                            |
| <b>Seehäfen zusammen</b>       | <b>252.662</b> | <b>269.261</b> | <b>282.235</b> | <b>+4,8</b>                     |
| Binnenhäfen *                  | 2.172          | 2.607          | 2.630          | +0,9                            |
| darunter Duisburg              | 1.555          | 1.687          | 1.673          | -0,8                            |
| <b>Insgesamt</b>               | <b>254.834</b> | <b>271.869</b> | <b>284.865</b> | <b>+4,8</b>                     |
| <b>Außerdem:</b>               |                |                |                |                                 |
| Eigengew. d. Ladungsträger     | 44.651         | 48.568         | 57.177         | +17,7                           |

\* Seeverkehr der Binnenhäfen

# GÜTERVERKEHR ÜBER SEE NACH VERKEHRSBEZIEHUNGEN (IN MIO. T)

|                                                   | 2004         | 2005         | Veränderungen<br>in % |
|---------------------------------------------------|--------------|--------------|-----------------------|
| <b>Verkehr innerhalb Deutschlands</b>             | <b>8,4</b>   | <b>7,8</b>   | <b>-7,1</b>           |
| <b>Empfang aus Häfen ausserhalb Deutschlands</b>  | <b>163,8</b> | <b>168,3</b> | <b>+2,7</b>           |
| <b>Europäische Häfen</b>                          | <b>110,1</b> | <b>109,4</b> | <b>-0,6</b>           |
| davon Häfen in der Europ. Union *                 | 68,5         | 71,6         | +4,5                  |
| übrigem Europa                                    | 41,6         | 37,8         | -9,0                  |
| dar.: Russ. Förder./Ostsee                        | 10,3         | 13,1         | +27,5                 |
| Norwegen                                          | 23,9         | 23,0         | -3,6                  |
| <b>Aussereuropäische Häfen</b>                    | <b>53,6</b>  | <b>58,9</b>  | <b>+9,9</b>           |
| darunter Häfen in Afrika                          | 11,6         | 14,3         | +22,8                 |
| Nordamerika                                       | 8,0          | 7,4          | -8,2                  |
| Mittel- und Südamerika                            | 14,0         | 14,4         | +3,3                  |
| Asien                                             | 19,0         | 21,6         | +13,7                 |
| Australien                                        | 1,0          | 1,1          | +5,2                  |
| <b>Versand nach Häfen ausserhalb Deutschlands</b> | <b>99,6</b>  | <b>108,7</b> | <b>+9,1</b>           |
| <b>Europäische Häfen</b>                          | <b>56,2</b>  | <b>60,0</b>  | <b>+6,7</b>           |
| davon Häfen in der Europ. Union *                 | 46,9         | 50,4         | +7,6                  |
| übrigem Europa                                    | 9,3          | 9,6          | +2,5                  |
| dar.: Russ. Förder./Ostsee                        | 3,1          | 4,5          | +44,4                 |
| Norwegen                                          | 3,1          | 3,5          | +13,3                 |
| <b>Aussereuropäische Häfen</b>                    | <b>43,5</b>  | <b>48,7</b>  | <b>+12,0</b>          |
| darunter Häfen in Afrika                          | 3,3          | 4,9          | +47,0                 |
| Nordamerika                                       | 13,8         | 14,4         | +4,6                  |
| Mittel- und Südamerika                            | 4,0          | 4,4          | +9,4                  |
| Asien                                             | 21,7         | 24,4         | +12,3                 |
| Australien                                        | 0,7          | 0,7          | +3,9                  |
| <b>Gesamtverkehr</b>                              | <b>271,9</b> | <b>284,9</b> | <b>+4,8</b>           |

\* Ab Mai 2004 einschl. der neuen Beitrittsländer

## STÜCKGUTUMSCHLAG (IN 1.000 T)

|                             | 2003           | 2004           | 2005           | Veränderungen<br>2005 : 2004 in % |
|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------------------|
| <b>Ostseehäfen</b>          | <b>34.147</b>  | <b>35.510</b>  | <b>37.054</b>  | <b>+4,3</b>                       |
| Lübeck                      | 16.696         | 17.836         | 17.878         | +0,2                              |
| Puttgarden                  | 3.375          | 3.574          | 3.735          | +4,5                              |
| Kiel                        | 2.173          | 1.907          | 2.045          | +7,2                              |
| Rendsburg                   | 6              | 15             | 21             | +42,4                             |
| Flensburg                   | 31             | 33             | 1              | -97,3                             |
| Rostock                     | 7.367          | 7.982          | 8.430          | +5,6                              |
| Stralsund                   | 184            | 124            | 196            | +58,2                             |
| Wismar                      | 1.060          | 966            | 1.978          | +104,9                            |
| Sassnitz                    | 2.785          | 2.716          | 2.493          | -8,2                              |
| Übrige Ostseehäfen in:      |                |                |                |                                   |
| Schleswig-Holstein          | 11             | 6              | 4              | -28,2                             |
| Mecklenburg-Vorpommern      | 459            | 351            | 272            | -22,5                             |
| <b>Nordseehäfen</b>         | <b>93.339</b>  | <b>105.889</b> | <b>114.860</b> | <b>+8,5</b>                       |
| Husum                       | -              | 0              | -              | -100                              |
| Brunsbüttel                 | 13             | 127            | 21             | -83,5                             |
| Hamburg                     | 53.994         | 61.780         | 68.173         | +10,3                             |
| Bützfleth                   | 0              | 11             | 6              | -47,1                             |
| Cuxhaven                    | 916            | 1.325          | 1.584          | +19,5                             |
| Bremische Häfen             | 32.588         | 35.741         | 37.934         | +6,1                              |
| Brake                       | 2.321          | 2.475          | 2.750          | +11,1                             |
| Nordenham                   | 209            | 662            | 693            | +4,7                              |
| Wilhelmshaven               | 364            | 540            | 430            | -20,4                             |
| Emden                       | 2.025          | 2.266          | 2.319          | +2,3                              |
| Leer                        | -              | -              | 6              | X                                 |
| Papenburg                   | 15             | 29             | 28             | -3,5                              |
| Übrige Nordseehäfen in:     |                |                |                |                                   |
| Schleswig-Holstein          | 330            | 396            | 353            | -10,9                             |
| Niedersachsen               | 563            | 536            | 563            | +5,1                              |
| <b>Seehäfen zusammen</b>    | <b>127.486</b> | <b>141.399</b> | <b>151.914</b> | <b>7,4</b>                        |
| Binnenhäfen                 | 1.702          | 2.072          | 2.107          | +1,7                              |
| dar. Duisburg               | 1.436          | 1.590          | 1.587          | -0,2                              |
| <b>Insgesamt</b>            | <b>129.188</b> | <b>143.471</b> | <b>154.116</b> | <b>+7,4</b>                       |
| Eigengewichte der Container | 19.375         | 21.909         | 24.492         | +11,8                             |
| Eigengewichte der Fahrzeuge | 25.276         | 26.659         | 32.685         | +22,6                             |

## CONTAINERUMSCHLAG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

|                          |                   | Container                 | Beladene Container     |                                     |
|--------------------------|-------------------|---------------------------|------------------------|-------------------------------------|
|                          |                   | insgesamt<br>in 1.000 TEU | Anzahl<br>in 1.000 TEU | Gewicht<br>der Ladung<br>in 1.000 t |
| <b>2004</b>              | <b>Alle Häfen</b> | <b>10.822</b>             | <b>9.292</b>           | <b>89.720</b>                       |
|                          | dar. Hamburg      | 7.004                     | 6.082                  | 59.049                              |
|                          | Bremische Häfen   | 3.529                     | 2.990                  | 28.139                              |
| <b>2005</b>              | <b>Alle Häfen</b> | <b>12.101</b>             | <b>10.248</b>          | <b>97.853</b>                       |
|                          | dar. Hamburg      | 8.084                     | 6.829                  | 65.438                              |
|                          | Bremische Häfen   | 3.741                     | 3.195                  | 29.800                              |
| <b>Veränd. 2004/2005</b> | <b>Alle Häfen</b> | <b>+11,8</b>              | <b>+10,3</b>           | <b>+9,1</b>                         |
|                          | dar. Hamburg      | +15,4                     | +12,3                  | +10,8                               |
|                          | Bremische Häfen   | +6,0                      | +6,9                   | +5,9                                |

In Hamburg erhöhte sich der Containerverkehr 2005 um 15,4% auf 8,1 Mio. TEU und in den Bremischen Häfen um 6% auf 3,7 Mio. TEU. Hamburg verbesserte sich damit unter den 20 weltweit führenden Containerhäfen auf Platz 8 und lag in der europäischen Rangliste weiterhin auf Platz 2. Die Bremischen Häfen belegten weltweit Platz 21 und europaweit Rang 4.

In den deutschen Ostseehäfen nahm der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** einschließlich der Eigengewichte 2005 insgesamt um 1,4% auf fast 60 Mio. t zu. In Sassnitz war der Umschlag leicht rückläufig und in Lübeck stagnierte er. Die übrigen Fährhäfen verzeichneten dagegen Zuwachsraten. Lübeck zog 2005 45,8% des Gesamtumschlags auf sich und Rostock war mit 23,4%, Puttgarden mit 17,2%, Sassnitz mit 8,1% und Kiel mit 5,5% am Gesamtaufkommen beteiligt.

Das Passagieraufkommen nahm insgesamt um 1,3% auf 11,4 Mio. Reisende zu.

Der **Massengutumschlag** in den deutschen Seehäfen nahm 2005 insgesamt leicht um 1,8% auf

130 Mio. t zu. Dabei erhöhte sich der Umschlag von Mineralölprodukten um 8,8%, während der Rohölumschlag stagnierte. Der Umschlag von Erzen (-6,8%) und Kohlen (-8,3%) war rückläufig.

Dagegen wurden an Sauggütern deutlich mehr als im Vorjahr umgeschlagen. Die Gesamtmenge stieg um 18,2% auf 12,5 Mio. t. Dabei nahm der Getreideumschlag kräftig um 52,5% auf 6 Mio. t zu, während der Umschlag an Ölsaaten um 1,2% auf 2,9 Mio. t zulegen und der Futtermittelumschlag um 3,1% auf 3,6 Mio. t zurückging. Über die Entwicklung des Sauggüterumschlags in den einzelnen Häfen informiert die Tabelle auf Seite 49.

Die Entwicklung des Massengutumschlags verlief in den einzelnen Häfen recht unterschiedlich. Die Ostseehäfen mussten insgesamt einen leichten Rückgang um 1% auf 15,4 Mio. t hinnehmen, wobei der Massengutumschlag in Flensburg jedoch kräftig und in Rostock leicht zunahm. Dagegen erhöhte sich der Massengutumschlag in den deutschen Nordseehäfen insgesamt um 2,2% auf 114,8 Mio. t. Dabei verzeichneten insbesondere Nordenham, Hamburg und Bützfleth deutliche Zuwachsraten.

## FÄHR- UND RO/RO-VERKEHR IN DEUTSCHEN OSTSEEHÄFEN (IN 1.000 T)

|                 | 2004          | 2005          | Veränderung<br>2005 : 2004<br>in % |
|-----------------|---------------|---------------|------------------------------------|
| Lübeck          | 27.507        | 27.363        | -0,5                               |
| Rostock         | 13.350        | 13.957        | +4,5                               |
| Puttgarden      | 9.815         | 10.286        | +4,8                               |
| Sassnitz        | 5.059         | 4.807         | -5,0                               |
| Kiel            | 3.158         | 3.295         | +4,3                               |
| <b>Zusammen</b> | <b>58.889</b> | <b>59.708</b> | <b>+1,4</b>                        |

### Anzahl der Passagiere

|                 |                   |                   |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------|
| Puttgarden      | 6.744.144         | 6.760.680         | +0,2        |
| Rostock         | 2.263.100         | 2.223.500         | -1,7        |
| Kiel            | 1.099.142         | 1.344.744         | +22,3       |
| Sassnitz        | 836.834           | 761.008           | -9,1        |
| Lübeck          | 315.328           | 317.900           | +0,8        |
| <b>Zusammen</b> | <b>11.258.584</b> | <b>11.407.832</b> | <b>+1,3</b> |

## UMSCHLAGENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN MASSENGÜTER IN DEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

|                            | 2004           |              | 2005           |              | Veränderung |
|----------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|-------------|
|                            | 1.000 t        | v. H.        | 1.000 t        | v. H.        | in %        |
| <b>Massengut insgesamt</b> | <b>127.862</b> | <b>100,0</b> | <b>130.226</b> | <b>100,0</b> | <b>+1,8</b> |
| <b>davon</b>               |                |              |                |              |             |
| Getreide                   | 3.958          | 3,1          | 6.036          | 4,6          | +52,5       |
| Futtermittel               | 3.756          | 2,9          | 3.641          | 2,8          | -3,1        |
| Ölsaaten                   | 2.892          | 2,3          | 2.858          | 2,2          | -1,2        |
| Erze                       | 14.081         | 11,0         | 13.119         | 10,1         | -6,8        |
| Kohlen                     | 13.334         | 10,4         | 12.229         | 9,4          | -8,3        |
| Rohöl                      | 40.571         | 31,7         | 40.614         | 31,2         | +0,1        |
| Mineralölprodukte          | 20.631         | 16,1         | 22.437         | 17,2         | +8,8        |
| Sonstige Massengüter       | 28.639         | 22,4         | 29.292         | 22,5         | +2,3        |

## MASSENGUTUMSCHLAG (IN 1.000 T)

|                        | 2003          | 2004          | 2005          | Veränderungen<br>2005 : 2004<br>in % |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------------------|
| <b>Ostseehäfen</b>     | <b>15.642</b> | <b>15.561</b> | <b>15.410</b> | <b>-1,0</b>                          |
| Lübeck                 | 1.090         | 1.331         | 970           | -27,1                                |
| Puttgarden             | –             | –             | –             | –                                    |
| Kiel                   | 877           | 1.079         | 1.053         | -2,4                                 |
| Rendsburg              | 329           | 307           | 224           | -27,2                                |
| Flensburg              | 534           | 490           | 554           | +13,0                                |
| Rostock                | 9.345         | 8.385         | 8.717         | +4,0                                 |
| Stralsund              | 710           | 839           | 681           | -18,8                                |
| Wismar                 | 1.604         | 1.838         | 1.772         | -3,6                                 |
| Sassnitz               | 153           | 142           | 130           | -8,9                                 |
| Übrige Ostseehäfen in: |               |               |               |                                      |
| Schleswig-Holstein     | 316           | 253           | 266           | +4,9                                 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 682           | 896           | 820           | -8,5                                 |

|                          |                |                |                |             |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|-------------|
| <b>Nordseehäfen</b>      | <b>109.534</b> | <b>112.301</b> | <b>114.792</b> | <b>+2,2</b> |
| Husum                    | 357            | 325            | 335            | +3,0        |
| Brunsbüttel              | 7.167          | 6.769          | 6.577          | -2,8        |
| Hamburg                  | 39.568         | 37.749         | 40.079         | +6,2        |
| Bützfleth                | 4.181          | 4.687          | 4.978          | +6,2        |
| Cuxhaven                 | 280            | 268            | 249            | -7,0        |
| Bremische Häfen          | 9.904          | 9.629          | 8.721          | -9,4        |
| Brake                    | 2.857          | 2.526          | 2.559          | +1,3        |
| Nordenham                | 2.735          | 2.874          | 3.088          | +7,4        |
| Wilhelmshaven            | 39.064         | 44.416         | 45.547         | +2,5        |
| Emden                    | 1.288          | 1.232          | 1.279          | +3,8        |
| Leer                     | 393            | 180            | 140            | -22,3       |
| Papenburg                | 421            | 413            | 315            | -23,8       |
| Übrige Nordseehäfen in:  |                |                |                |             |
| Schleswig-Holstein       | 1.093          | 1.133          | 865            | -23,6       |
| Niedersachsen            | 224            | 100            | 59             | -41,0       |
| <b>Seehäfen zusammen</b> | <b>125.176</b> | <b>127.862</b> | <b>130.202</b> | <b>+1,8</b> |
| Binnenhäfen              | 470            | 535            | 523            | -2,3        |
| dar. Duisburg            | 119            | 97             | 86             | -11,5       |

|                  |                |                |                |             |
|------------------|----------------|----------------|----------------|-------------|
| <b>Insgesamt</b> | <b>125.646</b> | <b>128.398</b> | <b>130.749</b> | <b>+1,8</b> |
|------------------|----------------|----------------|----------------|-------------|

## SAUGGÜTERUMSCHLAG IN DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN 1.000 T)

|                  | Getreide     |              | Futtermittel |              | Ölfrüchte    |              | Sauggüter insgesamt |               | Veränderung in % |
|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|---------------|------------------|
|                  | 2005         | 2004         | 2005         | 2004         | 2005         | 2004         | 2005                | 2004          | 2005 : 2004      |
| Hamburg          | 1.832        | 737          | 1.227        | 1.156        | 2.546        | 2.393        | 5.605               | 4.286         | +30,8            |
| Rostock          | 2.424        | 1.282        | 10           | 18           | 108          | 181          | 2.543               | 1.481         | +71,7            |
| Brake            | 321          | 76           | 1.562        | 1.874        | –            | –            | 1.883               | 1.950         | –3,4             |
| Brem. Häfen      | 189          | 262          | 395          | 233          | 1            | –            | 585                 | 495           | +18,2            |
| Lübeck           | 226          | 361          | –            | –            | –            | –            | 226                 | 361           | –37,4            |
| Kiel             | 83           | 131          | 15           | 7            | 17           | 41           | 116                 | 179           | –35,2            |
| Stralsund        | 66           | 105          | –            | –            | 22           | 40           | 88                  | 145           | –39,3            |
| Wismar           | 12           | 49           | –            | –            | 5            | 13           | 18                  | 62            | –71,0            |
| Nordenham        | –            | –            | –            | –            | –            | –            | –                   | –             | –                |
| Emden            | 2            | –            | 1            | –            | –            | 10           | 2                   | 10            | –80,0            |
| Sassnitz         | 64           | 122          | –            | 4            | 18           | 10           | 81                  | 137           | –40,9            |
| sonstige Häfen   | 816          | 833          | 431          | 464          | 141          | 202          | 1.388               | 1.499         | –7,4             |
| <b>Insgesamt</b> | <b>6.036</b> | <b>3.958</b> | <b>3.641</b> | <b>3.756</b> | <b>2.858</b> | <b>2.892</b> | <b>12.535</b>       | <b>10.606</b> | <b>+18,2</b>     |

### UMSCHLAGENTWICKLUNG 2006

In den ersten fünf Monaten 2006 nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen weiter deutlich zu und erhöhte sich insgesamt um 5,7% auf 123 Mio. t. In den deutschen Nordseehäfen stieg das Aufkommen um 5,3% auf 100 Mio. t und in den deutschen Ostseehäfen nahm der Umschlag insgesamt um 7,5% auf rund 23 Mio. t zu.

Der Stückgutumschlag stieg weiterhin kräftig an und erhöhte sich um 9,4% auf fast 69 Mio. t. Dabei legte der Containerumschlag weiter deutlich zu und stieg um 13,1% auf 5,4 Mio. TEU. Der Fährverkehr legte um 8,3% auf 16,7 Mio. t zu. Dagegen verzeichnete der Massengutumschlag einen Rückgang um 0,8% auf 54 Mio. t.

Über die Umschlagentwicklung in den einzelnen Häfen informiert die Tabelle auf Seite 50.

### HAMBURG-ANTWERPEN RANGE

Die beiden großen deutschen Universalhäfen konnten 2005 ihre Marktanteile gegenüber den Rheinmündungshäfen ausbauen. Hamburg und die Bremischen Häfen zogen zusammen 25,4% des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen Range auf sich (2004: 24,9%). Ihren Anteil am Stückgutumschlag konnten sie auf 38,8% steigern (2004: 38,3%) und ihren Gesamtanteil am Containerumschlag mit 41,9% behaupten.

Im ersten Halbjahr 2006 zogen die beiden deutschen Seehäfen insgesamt 26,5% des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen Range auf sich (1. Halbjahr 2005: 24,9%) und konnten damit ihre Marktanteile weiter steigern, wobei ihr Anteil am Stückgutumschlag 39,8% (1. Halbjahr 2005: 38,2%) und am Containerumschlag 42,9% (1. Halbjahr 2005: 41,4%) betrug.

# SEEGÜTERUMSCHLAG IM JAHR 2006 JANUAR BIS MAI (IN 1.000 T)

|                               | 2005<br>Januar – Mai | 2006<br>Januar – Mai | Veränderung<br>in % |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|
| Hamburg                       | 44.019               | 47.520               | +8,0                |
| Wilhelmshaven                 | 20.004               | 18.400               | -8,0                |
| Bremische Häfen               | 19.459               | 22.331               | +14,5               |
| Lübeck                        | 7.789                | 8.697                | +11,6               |
| Rostock                       | 7.036                | 7.512                | +6,8                |
| Brunsbüttel                   | 2.802                | 2.329                | -16,9               |
| Brake                         | 2.020                | 2.401                | +18,9               |
| Bützfleth                     | 1.993                | 1.954                | -1,9                |
| Puttgarden                    | 1.496                | 1.674                | +11,9               |
| Emden                         | 1.449                | 1.572                | +8,5                |
| Kiel                          | 1.258                | 1.216                | -3,4                |
| Nordenham                     | 1.389                | 1.500                | +8,0                |
| Sassnitz                      | 1.116                | 1.130                | +1,3                |
| Wismar                        | 1.474                | 1.644                | +11,5               |
| Cuxhaven                      | 724                  | 748                  | +3,3                |
| Stralsund                     | 298                  | 296                  | -0,6                |
| Flensburg                     | 239                  | 188                  | -21,3               |
| <b>Seehäfen insgesamt</b>     | <b>116.424</b>       | <b>123.035</b>       | <b>+5,7</b>         |
| darunter                      |                      |                      |                     |
| <b>Nordseehäfen</b>           | <b>94.999</b>        | <b>100.027</b>       | <b>+5,3</b>         |
| <b>Ostseehäfen</b>            | <b>21.386</b>        | <b>22.991</b>        | <b>+7,5</b>         |
| <b>Massengut</b>              | <b>54.659</b>        | <b>54.203</b>        | <b>-0,8</b>         |
| <b>Stückgut</b>               | <b>62.941</b>        | <b>68.831</b>        | <b>+9,4</b>         |
| <b>Container in 1.000 TEU</b> | <b>4.780</b>         | <b>5.404</b>         | <b>+13,1</b>        |
| <b>Fährverkehr</b>            | <b>15.394</b>        | <b>16.675</b>        | <b>+8,3</b>         |
| Binnenhäfen *                 | 1.259                | 970                  | -22,9               |
| darunter Duisburg             | 811                  | 597                  | -26,4               |
| <b>Insgesamt</b>              | <b>117.683</b>       | <b>124.005</b>       | <b>+5,4</b>         |

\* *Seeverkehr der Binnenhäfen*

# ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE IN DER HAMBURG-ANTWERPEN RANGE \*

|                    |                        | Gesamtumschlag |             | Massengutumschlag |             | Stückgutumschlag |             | Containerumschlag |             |
|--------------------|------------------------|----------------|-------------|-------------------|-------------|------------------|-------------|-------------------|-------------|
|                    |                        | Mio. t         | Anteil in % | Mio. t            | Anteil in % | Mio. t           | Anteil in % | Mio. t            | Anteil in % |
| <b>Hamburg</b>     | <b>2004</b>            | 114,5          | 17,1        | 37,8              | 10,5        | 76,7             | 24,6        | 74,0              | 28,5        |
|                    | <b>2005</b>            | 125,7          | 17,7        | 40,0              | 10,7        | 85,8             | 25,5        | 83,0              | 29,0        |
|                    | <b>2006<br/>1. Hj.</b> | 66,2           | 18,0        | 21,3              | 11,2        | 45,0             | 25,3        | 43,6              | 28,7        |
| <b>Brem. Häfen</b> | <b>2004</b>            | 52,3           | 7,8         | 9,6               | 2,7         | 42,7             | 13,7        | 35,1              | 13,5        |
|                    | <b>2005</b>            | 54,3           | 7,7         | 9,6               | 2,6         | 44,7             | 13,3        | 37,0              | 12,9        |
|                    | <b>2006<br/>1. Hj.</b> | 31,4           | 8,5         | 5,7               | 3,0         | 25,7             | 14,5        | 21,6              | 14,2        |
| <b>Rotterdam</b>   | <b>2004</b>            | 352,4          | 52,5        | 250,2             | 69,5        | 102,2            | 32,8        | 82,4              | 31,7        |
|                    | <b>2005</b>            | 369,2          | 52,1        | 259,5             | 69,6        | 109,7            | 32,6        | 91,2              | 31,9        |
|                    | <b>2006<br/>1. Hj.</b> | 186,6          | 50,8        | 131,1             | 69,0        | 55,5             | 31,2        | 46,0              | 30,3        |
| <b>Antwerpen</b>   | <b>2004</b>            | 152,3          | 22,7        | 62,6              | 17,4        | 89,7             | 28,8        | 68,3              | 26,3        |
|                    | <b>2005</b>            | 160,1          | 22,6        | 64,0              | 17,2        | 96,1             | 28,6        | 74,6              | 26,1        |
|                    | <b>2006<br/>1. Hj.</b> | 83,4           | 22,7        | 31,9              | 16,8        | 51,4             | 29,9        | 40,5              | 26,7        |
| <b>Insgesamt</b>   | <b>2004</b>            | 671,5          | 100,0       | 360,2             | 100,0       | 311,3            | 100,0       | 259,8             | 100,0       |
|                    | <b>2005</b>            | 709,3          | 100,0       | 373,1             | 100,0       | 336,3            | 100,0       | 285,8             | 100,0       |
|                    | <b>2006<br/>1. Hj.</b> | 367,6          | 100,0       | 190,0             | 100,0       | 177,6            | 100,0       | 151,7             | 100,0       |

\* Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

## ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E.V.

### Aufgaben

Wahrnehmung der gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der deutschen Seehafenunternehmen. Fachliche Beratung, Betreuung und Vertretung der gemeinschaftlichen Interessen. Abschluss von Tarifverträgen für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe.

### Präsidium

Detthold Aden, Bremen (Präsident)

Heinrich Ahlers, Nordenham

Dr. Ulrich Bauermeister, Rostock

Klaus-Dieter Peters, Hamburg

Röttger Wittern, Kiel (kooptiert 11.9.2006)



*Von links: Klaus-Dieter Peters, Dr. Ulrich Bauermeister, Detthold Aden und Heinrich Ahlers.  
Nicht auf dem Bild: Röttger Wittern, kooptiert 11.9.2006.*

## VERWALTUNGSRAT

### NIEDERSACHSEN

#### Mitglied

Heinrich Ahlers  
Jan Müller  
Hans-Peter Zint  
Heinz Dieter Sonnenberg  
N.N.

#### Stellvertretendes Mitglied

Dr. Andreas Schmidt  
Reiner Bröls  
Volker Tholi  
Dietmar Walter  
N.N.

### BREMEN

#### Mitglied

Detthold Aden (Vorsitz)  
Herbert Wallner  
Hans-Peter Brüggemann  
Udo Karl Bork  
Friedhelm Thode

#### Stellvertretendes Mitglied

Manfred Kuhr  
Jürgen Holtermann  
Hubertus Ritzke (kommissarisch)  
Peter Marx  
Dieter Wandel

### HAMBURG

#### Mitglied

Klaus-Dieter Peters  
Jürgen Franke  
Gerd Drossel  
Peter Zielinski  
Burkhard J. Marcinkowski

#### Stellvertretendes Mitglied

Hans-Ludwig Dresen  
Erhard Meller  
Peter Chabrowski  
Werner Gruhl  
Norman Zurke

### SCHLESWIG-HOLSTEIN

#### Mitglied

Manfred Evers  
Hans-Helmut Schramm  
Jürgen F. Jensen  
N.N.  
Thomas Sühr

#### Stellvertretendes Mitglied

Gunther Ranke  
Karl-Heinz Janssen  
N.N.  
Röttger Wittern  
Klaus Schacht

### MECKLENBURG- VORPOMMERN

#### Mitglied

Dr. Ulrich Bauermeister  
Daniele Priebe  
N.N.  
Wolfgang Ostenberg  
Harm Sievers

#### Stellvertretendes Mitglied

Christian Hardt  
Ronald Schulz  
Christa Blaffert  
Sören Jurrat  
Detlef Unger

## SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

### NIEDERSACHSEN

#### Mitglied

Heinz Dieter Sonnenberg  
Heiner Meyer  
N.N.

#### Stellvertretendes Mitglied

Dietmar Walter  
Bernd Kependorf  
N.N.

### BREMEN

#### Mitglied

Heinz Brandt (stellv. Vorsitz)  
Hans-Peter Brüggemann  
Bernd Kupke  
Olaf Schwemer  
Hartmut Mekelburg (kommissarisch)

#### Stellvertretendes Mitglied

Peter Marx  
Carlo Schwing  
Hubertus Ritzke (kommissarisch)  
Udo Karl Bork  
Dieter Schumacher

### HAMBURG

#### Mitglied

Peter Chabrowski  
Jörg Breyer  
Rolf Fritsch (Vorsitz)  
Werner Gruhl (stellv. Vorsitz)  
Burkhard J. Marcinkowski

#### Stellvertretendes Mitglied

Heinz Jürgen Wasser  
Jaana Kleinschmit von Lengefeld  
Carola Zehle  
Dr. Johann Killinger  
Thomas Bernert

## GESCHÄFTSFÜHRUNG



**Hauptgeschäftsführer**  
Dipl.-Volkswirt Klaus Heitmann



**Geschäftsführerin**  
Rechtsanwältin Uta Ordemann

**Herausgeber**

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

**Fotos**

Eckhard-Herbert Arndt (Seite 15, 16 und 22)

Jochen Eichen, Deutsches Verkehrsforum (Seite 23)

Thomas Hampel, ELBE&FLUT (Seite 37, 52 und 54)

Heinz-Joachim Hettchen, HHM (Seite 10 und 35)

LHG (Seite 22)

Stadt Cuxhaven (Seite 18)

Dr. Günter Tessmann (Seite 13)

**Gestaltung / Gesamtherstellung**

ELBE&FLUT, Hamburg

**Druck**

Albert Bauer KG, Hamburg

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

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg  
Tel. 040. 36 62 03/04  
Fax 040. 36 63 77  
[info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
[www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)