

ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.



JAHRESBERICHT 2006/2007

**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
www.zds-seehaefen.de

Dieser Bericht wurde Anfang September 2007 abgeschlossen.

Seite 7 EDITORIAL



Seite 8 I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 20 II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 28 III. UMWELTPOLITIK



Seite 32 IV. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)



Seite 36 V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK



Seite 40 VI. UMSCHLAGENTWICKLUNG 2006/2007



Seite 52 ORGANE DES ZDS



*Detthold Aden,
Präsident des ZDS*

Die deutsche Hafenwirtschaft hat 2006 erstmals über 300 Mio. t Güter aller Art umgeschlagen. Der Containerumschlag boomt und auch das Wachstum im Fähr- und Ro/Ro-Verkehr auf der Ostsee setzt sich weiter fort. Zudem nimmt der Umschlag an trockenen Massengütern kräftig zu.

2007 wird der Umschlag in den deutschen Seehäfen um 6,2% auf 322 Mio. t und 2008 um 5,7% auf 340 Mio. t steigen, so die gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums. Bis 2010 wird sich danach das Aufkommen der deutschen Seehäfen durchschnittlich jährlich um 5% erhöhen.

Auch in den Folgejahren wird sich der Umschlag in den deutschen Seehäfen dynamisch entwickeln. Nach der neuen Seeverkehrsprognose wird sich das Aufkommen in unseren Häfen bis 2025 um das Ein- einhalbfache auf 759 Mio. t erhöhen. Dabei wird sich der Containerumschlag auf 45,3 Mio. TEU mehr als vervierfachen und sich der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in deutschen Ostseehäfen auf 71,7 Mio. t fast verdreifachen.

Kein anderer Wirtschaftsbereich in Norddeutschland hat eine so erfolgreiche Entwicklung genommen und so vielversprechende Perspektiven für die Zukunft wie die Hafenwirtschaft.

Es ist daher das gemeinsame Ziel der deutschen Hafenwirtschaft, der Küstenländer und des Bundes, die Wachstums- und Beschäftigungschancen der deutschen Seehäfen zu nutzen. Schon jetzt sind rund 500.000 Arbeitsplätze in Deutschland direkt oder indirekt hafenabhängig.

Bis 2012 werden Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft zusammen 12,6 Mrd. € in den Ausbau unserer Häfen und ihrer Anbindungen investieren. Die einzelnen Projekte müssen jetzt zügig realisiert werden. Dabei erhoffen wir uns auch Unterstützung durch den Masterplan Güterverkehr und Logistik.

Um die Erfolge der deutschen Hafenpolitik zu sichern, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die nach dem Energiesteuergesetz seit 1. August 2006 vorgesehene Ermäßigung der Mineralölsteuer beim Hafenumschlag endlich Anwendung findet. Für uns ist es völlig unverständlich, dass das beihilferechtliche Genehmigungsverfahren zur Inanspruchnahme eines EU-Mindeststeuersatzes, der noch nicht einmal voll ausgeschöpft wird, seit rund einem Jahr bei der EU-Kommission anhängig ist. Wir bitten daher die zuständigen Stellen um Unterstützung, damit die Steuerermäßigung so schnell wie möglich Anwendung findet.

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

Detthold Aden
Präsident des ZDS



I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK

5. NATIONALE MARITIME KONFERENZ

Am 4. Dezember 2006 fand in Hamburg die 5. Nationale Maritime Konferenz statt. Der Präsident des ZDS, Detthold Aden, und Dr. Ulrich Bauermeister als Präsidiumsmitglied des ZDS haben auf dem Hafen-Workshop der Konferenz die Positionen des ZDS im Einzelnen deutlich gemacht.

Die Konferenz hat die Erwartungen des ZDS erfüllt. Im Einzelnen wurden folgende hafenpolitische Ergebnisse erzielt:

→ *Bund und Küstenländer werden zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland in bewährter Zusammenarbeit die „Gemeinsame Seehafenplattform“ fortschreiben und dabei auch die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln.*

Die Hafenwirtschaft wird sich konstruktiv an den konzeptionellen Arbeiten beteiligen.

→ *Die Bundesregierung wird weiterhin besonderes Gewicht auf die Entwicklung der Seehäfen und ihrer Anbindung legen. Sie hat fast alle prioritären Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 - 2015 zur Verbesserung der seewärtigen und landseitigen Anbindung der deutschen Seehäfen in den neuen Investitionsrahmenplan 2006 - 2010 aufgenommen und wird diese Projekte so zeitnah wie möglich realisieren. Insgesamt ist für diese Projekte eine Investitionssumme von 5,1 Mrd. € vorgesehen. Davon entfallen auf Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen jeweils rund 2,2 Mrd. € und auf Bundeswasserstraßen rund 0,7 Mrd. €.*

Die Küstenländer werden ihre Hafeninfrastrukturen bis 2012 für ca. 4,3 Mrd. € ausbauen. Die Hafenwirtschaft wird für den Ausbau ihrer Terminals bis 2012 ca. 3,2 Mrd. € investieren. Insgesamt werden somit 12,6 Mrd. € in den Ausbau der deutschen Seehäfen und ihrer Anbindungen investiert.

Um eine zeitnahe Realisierung der erforderlichen Projekte „Hafenquerspange“ in Hamburg und der „Küstenautobahn“ zu ermöglichen, suchen Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft nach alternativen Gestaltungs- und Finanzierungslösungen.

→ *Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene sollen unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume weiter abgebaut werden.*

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass das Notifizierungsverfahren zur beihilferechtlichen Genehmigung der Ermäßigung der Mineralölbesteuerung beim Seehafenumschlag durch die EU-Kommission möglichst kurzfristig erfolgreich abgeschlossen wird.

Der Bund wird sich ebenfalls dafür einsetzen, die Wettbewerbsverzerrungen gegenüber den Westhäfen bei den Trassenpreisen zu beseitigen. Verkehrsträger und DB sollen geeignete Maßnahmen zur Schaffung einer Basis für wettbewerbsfähige Trassenpreise im Seehafenhinterlandverkehr prüfen.

→ *Der Bund wird die Seehafenwirtschaft mit dem neuen Technologieprogramm „Innovative Seehafentechnologie“ (ISETEC II) unterstützen und auf die künftigen Herausforderungen vorbereiten. Dazu werden Fördermittel in einer Größenordnung von rund 30 Mio. € eingeplant. Erste Projekte werden voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2007 starten können.*

→ *Die Seehafenbetriebe werden in Zusammenhang mit ihren Investitionen der Schaffung neuer Arbeitsplätze eine hohe Priorität einräumen. Zusätzlich werden sie ihre Anstrengungen forcieren, um 2.800 Langzeitarbeitslose wieder in den Arbeitsmarkt bis 2012 zu integrieren. Für die Qualifizierung dieser Langzeitarbeitslosen wird der Bund rund 80 Mio. € zur Verfügung stellen.*

→ *Die Gewerkschaften werden sich in bewährter Weise kooperativ und nachhaltig für qualifizierte Beschäftigung, Aus- und Weiterbildung einsetzen und die Prozesse tarifpolitisch flexibel begleiten. Dabei orientieren sie sich – im Rahmen ihrer wirtschafts- und beschäftigungspolitischen Verantwortung – wie bisher an den sich wandelnden Anforderungen im Hafenbereich.*

→ *Bund, Küstenländer, Hafenwirtschaft und Gewerkschaften haben sich gemeinsam erfolgreich für die gebotene Ablehnung des „Port Package II“ eingesetzt. Eine enge Zusammenarbeit wurde auch für das Konsultationsverfahren der EU-Kommission zur künftigen europäischen Seehafenpolitik vereinbart.*

Die Bundesregierung wird die europäische Seehafenpolitik und die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen aktiv mitgestalten und macht diese Fragen zu zentralen Themen ihrer maritimen Politik mit dem Ziel einer Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.

Der ZDS hat die hafenpolitischen Ergebnisse der 5. Nationalen Maritimen Konferenz begrüßt. Im Hinblick auf die weitere Verbesserung der Standortbedingungen wurde Einvernehmen darüber erzielt, die prioritären Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen noch in diesem Jahrzehnt zu realisieren, um die Wachstums- und Beschäftigungschancen der deutschen Seehafenwirtschaft zu nutzen.

Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen innovative Seehafentechnologien gefördert und ein ISETEC II-Programm aufgelegt werden. Das ISETEC I-Programm von 1985 bis 1995 war sehr erfolgreich und hat den Seehafenstandort Deutschland gestärkt. Vor dem Hintergrund des wachsenden deutschen Seegüterumschlags und seiner Abwicklung ist ein Folgeprogramm zur weiteren Steigerung der Flächenproduktivität und zur Verbesserung der Intermodalität dringend

erforderlich. ISETEC II soll als offenes Programm gestaltet werden, das allen Seehafenbetrieben zur Verfügung steht.

Noch bestehende Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehafenverkehrswirtschaft sollen durch Abbau von Harmonisierungsdefiziten beseitigt werden.

Mit dem Anstieg der Beschäftigten in den Seehäfen steigen die Anforderungen an ihre Qualifikation. Die Beschäftigungschancen zu erkennen und zu nutzen liegt in der Verantwortung der Unternehmen der Seehafenlogistik. Aber auch die Politik hat die Verantwortung, ein entsprechendes Qualifizierungskonzept zu unterstützen und zu fördern, da es sich in hohem Maße an Problemgruppen des Arbeitsmarktes wendet.

Die Seehafenlogistik ist ein innovativer Impulsgeber für die Schaffung von Arbeitsplätzen durch Qualifizierungsprojekte. Sie hat sich dazu eine Bildungsinfrastruktur geschaffen, die weiterentwickelt werden muss. Der Bund wird daher mit einer Qualifizierungsoffensive „Seehafenlogistik“ dafür sorgen, dass die notwendigen finanziellen Mittel bereitgestellt werden, um neue sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze zu schaffen.

Der ZDS und seine Mitglieder verpflichten sich, diesem Ziel höchste Priorität zuzuordnen.

Außerdem begrüßen wir, dass Bund, Küstenländer und ZDS hinsichtlich der künftigen EU-Seehafenpolitik weiterhin eng zusammenarbeiten werden.

Am 6. August 2007 hat die Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft und Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Dagmar G. Wöhr, MdB, auf Einladung des ZDS den Hafen Hamburg besucht und anschließend ein Gespräch mit den Mitgliedern des Präsidiums des ZDS geführt.



Die Maritime Koordinatorin und Parl. Staatssekretärin im Bundeswirtschaftsministerium, Dagmar G. Wöhl, MdB, beim Besuch des Hamburger Hafens auf Einladung des ZDS am 6. August 2007. Links im Bild: Dr. Stefan Behn, Mitglied des Vorstandes der Hamburger Hafen und Logistik AG.



ZDS-Präsidiumsmitglied Klaus-Dieter Peters überreicht Dagmar G. Wöhl ihr Containerbrückenfahrer-Zertifikat.

Frau Wöhl zeigte sich beeindruckt von der Leistungsfähigkeit der deutschen Hafenwirtschaft: „Die maritime Wirtschaft ist auf stabilem Wachstumskurs. Davon profitiert nicht nur die Branche, sondern die deutsche Wirtschaft insgesamt. Den norddeutschen Häfen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Sie sind Wachstumsmotor und für den ‚Exportweltmeister‘ Deutschland im internationalen Wettbewerb ein nicht hoch genug einzuschätzender Standortfaktor und Erfolgsgarant. Es kommt jetzt darauf an, den Erfolgskurs zu halten. Nur mit einer gut aufgestellten, leistungsfähigen maritimen Wirtschaft kann deren Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit dauerhaft gesichert werden.“

Der Präsident des ZDS, Detthold Aden, machte in dem Gespräch deutlich, dass der ZDS auf eine gute Zusammenarbeit mit der Maritimen Koordinatorin setzt, insbesondere im Hinblick auf den zügigen Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen, um die Wachstums- und Beschäftigungschancen unserer Häfen zu nutzen.

BESCHLUSS DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES ZUR STÄRKUNG DER MARITIMEN WIRTSCHAFT IN DEUTSCHLAND

Der Deutsche Bundestag hat in seinem Beschluss vom 21. Juni 2007 die Ergebnisse der 5. Nationalen Maritimen Konferenz nochmals aufgegriffen und in seinem hafenpolitischen Teil die Bundesregierung aufgefordert, die hafenbezogenen Ergebnisse der Konferenz umzusetzen.

Der ZDS hat diesen Beschluss begrüßt, der unsere volle Unterstützung findet. Er umfasst alle Anliegen des ZDS und unterstreicht einmal mehr die große Bedeutung der deutschen Seehäfen als logistische Dienstleistungszentren und Industriestandorte für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

In dem Beschluss fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, entsprechend ihrer Zielsetzung, den maritimen Standort zu sichern und zu stärken, die politischen und administrativen

Rahmenbedingungen in Deutschland so zu gestalten, dass die deutsche maritime Wirtschaft ihre technologische und logistische Führungsrolle unter marktwirtschaftlichen Bedingungen international ausspielen kann und staatliche Einflussnahmen globaler Wettbewerber zurückgedrängt und ausgeglichen werden.

AUSBAU DER SEEWÄRTIGEN ZUFahrTEN UND HINTERLAND-ANBINDUNGEN DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

NEUE SEEVERKEHRSPROGNOSE

Am 2. Mai 2007 hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee die Ergebnisse der Seeverkehrsprognose für das Jahr 2025 vorgelegt. Die Prognose kommt zu dem Ergebnis, dass sich die deutschen Seehäfen weiterhin sehr dynamisch entwickeln werden.

Danach wird der Umschlag in den deutschen Seehäfen von 294 Mio. t in 2004 auf 759 Mio. t in 2025 um das Eineinhalbfache zunehmen. Das durchschnittliche Wachstum wird mit 4,6% p.a. deutlich höher als in den Rheinmündungshäfen (2,8% p.a.) sein

Wie in der Vergangenheit wird auch für die nächsten Jahre erwartet, dass sich der Containerumschlag in den deutschen Seehäfen mit 7% p.a. dynamischer als der Gesamtumschlag entwickeln wird. Dabei wird sich das Containeraufkommen von 10,8 Mio. TEU in 2004 auf 45,3 Mio. TEU in 2025 mehr als vervierfachen.

Auch der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in den deutschen Ostseehäfen wird sich mit einem Anstieg um 4,8% p.a. überproportional entwickeln und sich von 27 Mio. t in 2004 auf 71,7 Mio. t in 2025 fast verdreifachen.

Der ZDS hat die neue Seeverkehrsprognose begrüßt. Die Prognose für den Bundesverkehrswegeplan 2003 mit dem Prognosehorizont 2015 war

hinsichtlich der Entwicklung des deutschen Seegüterumschlags viel zu pessimistisch und wurde für den Containerumschlag bereits 2005 durch die tatsächliche Entwicklung übertroffen, zehn Jahre früher als prognostiziert.

Die neue Seeverkehrsprognose macht das dynamische Wachstum des deutschen Seegüterumschlags eindringlich deutlich. Es kommt jetzt darauf an, dass die Leistungsfähigkeit der see- und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen mit den stark anwachsenden Umschlagsleistungen Schritt hält. Ein entschlossener Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen ist daher dringend erforderlich, um die Wachstums- und Beschäftigungschancen unserer Seehäfen zu nutzen. Die Bundesregierung hat dies erkannt.

INVESTITIONSRAHMENPLAN 2010

Der ZDS begrüßt es daher, dass ein großer Teil unserer prioritären Ausbauprojekte Bestandteil des Investitionsrahmenplans 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist, der im Mai 2007 vorgelegt wurde.

Mit dem Investitionsrahmenplan werden erstmals die vom Gesetzgeber geforderten Fünfjahrespläne für die Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen unter einem Verkehrsträger integrierenden Ansatz zu einer volkswirtschaftlich umfassenden Investitionsplanung zusammengefasst, um die Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans zu priorisieren und zu entscheiden, welche Projekte im Sinne einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung bis 2010 vorrangig zu realisieren sind.

In dem Investitionsrahmenplan 2010 heißt es: „Vor dem Hintergrund der außenhandelsorientierten deutschen Volkswirtschaft und der großen regionalen und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung deutscher Seehäfen gilt es, den maritimen Standort Deutschland und seine Export-/Importdreh-scheiben zu sichern und zu stärken. Seehäfen sind



*Gastredner Klaus-Michael Kühne,
Executive Chairman, Kühne & Nagel
International AG*



*Von links: Prof. Joachim Erdmann, Niedersächsisches
Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr,
Heinz Brandt und Emanuel Schiffer, EUROGATE*



*Von links: Dr. Hans-Heinrich Witte, Präsident WSD Nord,
Prof. Dr. Peter Ehlers, Präsident Bundesamt für Seeschiff-
fahrt und Hydrographie, Dr. Wolfgang Zeichner, Ministe-
rium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des
Landes Schleswig-Holstein, Dr. Hans-Peter Dücker, HPA*



*Von links: Detlef Unger, Fährhafen Sassnitz GmbH,
Michael Kremp, Seehafen Wismar GmbH, Sören Jurrat,
Stralsunder Hafen- und Lagerhaus GmbH*



*Von links: Ralf Nagel, Senator für Wirtschaft und Häfen
der Freien Hansestadt Bremen, Dr. Klaus Wedemeier,
Wirtschaftsverband Weser*

Schnittstellen des Land- und Seeverkehrs, sie sind zugleich logistische Dienstleistungszentren und Umschlagplätze für die Industriestandorte. Der gezielte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindungen mit den Wirtschaftszentren und den Logistikkreisläufen in Deutschland gehört deshalb zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik“.

Wir haben es begrüßt, dass der Ausbau der see- und landseitigen Anbindungen unserer Häfen ein Investitionsschwerpunkt des Rahmenplans ist. Von unseren prioritären **Wasserstraßenprojekten** sind alle Maßnahmen, wie

- *die Fahrrinnenanpassungen von Außen- und Unterweser sowie Außen- und Unterelbe,*
- *der Ausbau der Mittelweser mit Bau der Schleusen in Dörverden und Minden*
- *sowie die Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal*

in den Investitionsrahmenplan aufgenommen worden. Darüber hinaus ist der Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) berücksichtigt.

Die seewärtige Erreichbarkeit unserer Häfen hat außerordentliche Bedeutung. Angesichts der Schiffsgößenentwicklung ist die Anpassung der Fahrrinnen dringend geboten. Für Reeder und Verloader war es daher ein wichtiges Signal, dass die Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassungen der Außen- und Unterweser sowie der Außen- und Unterelbe eingeleitet wurden. Wir hoffen auf einen zügigen Abschluss dieser Verfahren.

Darüber hinaus begrüßen wir, dass auch der Ausbau der Oststrecke des NOK Bestandteil des Investitionsrahmenplans ist. Es muss verhindert werden, dass sich der NOK zum Engpass für Feeder-Verkehre in die Ostsee entwickelt.

Auch die seewärtigen Zufahren zu den Häfen Emden und Wismar müssen ausgebaut werden. Dafür fehlen allerdings noch die planerischen Voraussetzungen. Die entsprechenden Machbarkeitsstudien sind aber in Arbeit. Sobald die Kabi-

nettsbeschlüsse vorliegen, können beide Maßnahmen nachträglich in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden.

Von unseren prioritären **Schienenprojekten** wurden die

- *Aus- und Neubaustrecke Hamburg/Bremen-Hannover (Y-Trasse),*
- *Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck,*
- *der Ausbau der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven/Langwedel - Uelzen*
- *sowie der dreigleisige Ausbau der Strecke Stelle-Lüneburg*

im Investitionsrahmenplan berücksichtigt.

Prognosen gehen davon aus, dass sich das Güteraufkommen auf der Schiene allein von und nach den Häfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven bis 2015 erheblich erhöhen wird. 2005 waren es zusammen täglich 349 Züge, davon 171 im Containerverkehr. Im Jahre 2015 ist mit 633 Zügen täglich zu rechnen, davon 392 im Containerverkehr. Um dieses Aufkommen zu bewältigen, ist der Bau der Y-Trasse unumgänglich. Ohne diese Trasse würden die Straßen täglich mit 4.850 Lkw zusätzlich belastet.

Wir haben es daher begrüßt, dass die Y-Trasse Bestandteil des Investitionsrahmenplans ist. Ihre Realisierung ist dringend erforderlich, weil die Betuwe-Linie 2007 in Betrieb genommen wurde. Diese reine Güterverkehrsstrecke wird die Kapazitäten Rotterdams im Schienenhinterlandverkehr erheblich verstärken.

Nicht in den Investitionsrahmenplan aufgenommen wurde der Ausbau der Strecken:

- *Rostock-Berlin*
- *Berlin-Pasewalk-Stralsund.*

Der Ausbau dieser Strecken soll jedoch im Rahmen der Investitionsmittel zur Erhaltung des bestehenden Schienennetzes erfolgen. Dies ist insgesamt vor dem Hintergrund der Mengen-



Gastrednerin Karin Roth, MdB, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium



Karin Roth mit den Mitgliedern des ZDS-Präsidiums



Öffentlicher Teil der Mitgliederversammlung

entwicklung und leistungsfähigen Zusammenführung von TEN und MoS unbefriedigend.

Für DB Netz und Railion ist der Seehafen-hinterlandverkehr von zentraler Bedeutung. Gemeinsam arbeiten sie an einem Masterplan „Seehafen hinterlandanbindung“.

Von unseren **Bundesfernstraßen-Projekten** ist der

- *sechsstreifige Ausbau der A 1 und A 7*
- *Weiterbau der A 281-Eckverbindung in Bremen*
- *Neubau der A 26 von Stade (A 20) nach Hamburg (A 7)*

im Investitionsrahmenplan berücksichtigt worden.

Nicht aufgenommen wurde dagegen der

- *Weiterbau der A 20 von Lübeck (A 1) nach Stade (A 26) mit Elbquerung*
- *sowie der Neubau der Strecke A 29 Lüneburg-Wolfsburg.*

Hierzu liegen die planerischen Voraussetzungen noch nicht vor. Dies gilt auch für die Küstenautobahn A 22 und die Hafenquerspange. Wir benötigen diese Maßnahmen jedoch dringend und setzen darauf, dass auch diese Projekte zügig vorangetrieben werden.

Insgesamt können wir jedoch feststellen, dass der Bund seine Bemühungen um leistungsfähige und anforderungsgerechte Anbindungen unserer Häfen deutlich verstärkt hat. Sie bleiben damit ein Investitionsschwerpunkt des Bundes. Dies ist ebenso sinnvoll wie erfreulich.

Diese Projekte müssen noch in diesem Jahrzehnt realisiert werden, um die Wachstums- und Beschäftigungschancen der deutschen Seehäfen zu nutzen.

Dabei setzen wir auch auf die Verkürzung der Planungsverfahren. Wir haben es begrüßt, dass das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben Ende letzten Jahres in Kraft getreten ist. Die Verkürzung des

Instanzenweges soll insbesondere für Projekte zum Ausbau der Hinterlandanbindungen und der seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen genutzt werden.

BUNDESPRÄSIDENT KÖHLER MAHNT AUSBAU AN

Bundespräsident Horst Köhler hat am 7. Juni 2007 auf dem 32. Deutschen Seeschifffahrtstag in Emden den Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen ange-mahnt. Dabei machte er deutlich, dass die deutschen Seehäfen über modernste Anlagen verfügen und nicht nur unserem Land, sondern auch vielen europäischen Nachbarn als Tor zur Welt dienen.

Es sei allerdings zu beobachten, dass die landseitige Anbindung mit der Entwicklung der Häfen nicht Schritt gehalten habe. Es zeichne sich ab, dass das schwächste Glied in der Transportkette nicht auf dem Wasser und auch nicht an der Schnittstelle zwischen Wasser und Land liege, sondern Straßen und Schienen zum Nadelöhr für den weiteren Warentransport werden.

Der Erfolg unserer Seehäfen und damit auch unsere Fähigkeit im internationalen Wettbewerb erfolgreich mitzuhalten, hänge wesentlich davon ab, dass es uns gelingt, die Verkehrsinfrastruktur auch an Land zu modernisieren. Dies sei politisch eine Gemeinschaftsaufgabe. Eine moderne Verkehrsinfrastruktur sei ein zwingendes Erfordernis unserer europäischen Mittellage und der damit verbundenen Chance, Wegekreuz zu sein für den friedlichen Handel und Wandel.

Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Karin Roth, hat als Festrednerin des 32. Deutschen Seeschifffahrtstages deutlich gemacht, dass im Koalitionsvertrag vereinbart worden sei, die seewärtigen und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen gezielt und koordiniert auszubauen.



Bundespräsident Horst Köhler und die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Karin Roth, MdB, auf dem 32. Deutschen Seeschiffahrtstag 2007 in Emden.

„Wir haben die leistungsgerechte landseitige Anbindung der deutschen Seehäfen zu einem unserer Investitionsschwerpunkte gemacht und im Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes die hierzu notwendigen Prioritäten gesetzt.

Ebenso ist die seeseitige Anbindung der deutschen Seehäfen ein zentraler Aspekt, wenn es darum geht, die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu verbessern“, sagte Karin Roth.

MINERALÖLSTEUER- ERMÄSSIGUNG BEIM HAFEN- UMSCHLAG

Wir haben es begrüßt, dass die Mineralölsteuer auf Gasöl für Arbeitsgeräte und Fahrzeuge, die ausschließlich dem Güterumschlag in den deutschen Seehäfen dienen, nach dem am 1. August 2006 in Kraft getretenen Energiesteuergesetz endlich von 47 Cent/Liter auf 6,1 Cent/Liter ermäßigt werden soll. Diese Ermäßigung steht allerdings unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Genehmigung der EU-Kommission.

Das Notifizierungsverfahren läuft seit dem 26. September 2006. Zwischenzeitlich wurden insgesamt zehn Fragen der Kommission von der Bundesregierung beantwortet. Ein Ergebnis des Genehmigungsverfahrens liegt bisher jedoch nicht vor.

Für uns ist es völlig unverständlich, dass sich die Dauer der Prüfung derartig in die Länge zieht. Nach unserer auch dem Bundesfinanzministerium begründet vorgetragenen Auffassung wäre ein Notifizierungsverfahren gar nicht erforderlich gewesen.

Nach der EG-Richtlinie 2003/96/EG beträgt der Mindeststeuersatz auf Dieselmotorkraftstoff für Fahrzeuge, die bestimmungsgemäß abseits von öffentlichen Straßen eingesetzt werden oder über keine Genehmigung für die überwiegende Verwendung auf öffentlichen Straßen verfügen, 2,1 Cent/Liter. Vor der Novellierung dieser EG-Richtlinie betrug der Mindeststeuersatz seit Oktober 1992 nach der Richtlinie 92/81/EWG 18 ECU/Liter oder 4 Pfennig/Liter.

Insbesondere die Niederlande und Belgien haben seit 1992 von dieser Möglichkeit Gebrauch

gemacht und den Mindeststeuersatz auch für den Hafenbereich angewendet. Bei einer jährlichen Verbrauchsmenge von etwa 60 Mio. Liter Dieseldieselfkraftstoff pro Jahr in den deutschen Seehäfen beträgt der Kostennachteil unserer Häfen gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen rund 27 Mio. € im Jahr.

Mit der vorgesehenen Ermäßigung der Mineralölsteuer für deutsche Seehafenbetriebe auf 6,1 Cent/Liter werden die seit vielen Jahren bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Erhebung der Mineralölsteuer beim Hafenumschlag gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen nahezu beseitigt, obwohl der Mindeststeuersatz nicht ausgeschöpft wird.

Dennoch hat die EU-Kommission diese Steuerermäßigung noch nicht genehmigt.

Die Inanspruchnahme der Mindeststeuer durch einen Mitgliedstaat ist jedoch nicht dem Staat zuzurechnen, sondern dem Gemeinschaftsgesetzgeber mit der Folge, dass die Beihilfenregelungen des EG-Vertrages nicht anwendbar sind. Dies muss auch für Steuerermäßigungen oberhalb der Mindeststeuer gelten.

Sollte jedoch davon ausgegangen werden, dass in diesem Fall die Beihilfevorschriften des EG-

Vertrages Anwendung finden, kommt man zu dem Ergebnis, dass diese Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, weil sie der Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige dient und die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Die Kommission muss die Beihilfe daher genehmigen, weil mit ihr klare und legitime Ziele verfolgt werden, und zwar in einer Weise, die im Rechtssinne zweckgeeignet, erforderlich und angemessen sind. Eine Nichtgenehmigung würde dem allgemeinen Gleichheitsgrundsatz offensichtlich widersprechen und wäre deshalb rechtswidrig.

Wir appellieren daher an die Kommission, die Maßnahme zu genehmigen, damit sie so schnell wie möglich Anwendung finden kann.

MASTERPLAN GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

An der Erarbeitung des Masterplans Güterverkehr und Logistik, mit dem die Effizienz des Gesamtverkehrssystems gesteigert und die bessere Nutzung der Verkehrswege ermöglicht werden soll, hat sich auch der ZDS beteiligt.

Zentrale Elemente des Erarbeitungsprozesses des Masterplans waren die Durchführung von Workshops sowie eine umfassende Bestands-

POLITISCHE PROMINENZ IN DEUTSCHEN SEEHÄFEN



Bundespräsident Horst Köhler, August 2006 im Hamburger Hafen



José Manuel Barroso, Präsident der Europäischen Kommission, Dezember 2006 im Hamburger Hafen



Günter Verheugen, Vizepräsident der Europäischen Kommission, Januar 2007 in den Bremischen Häfen



Wolfgang Tiefensee, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, April 2006 im Hamburger Hafen



Karin Roth, MdB, Parlamentarische Staatssekretärin, Juli 2006 im Lübecker Hafen

aufnahme des Logistikstandortes Deutschland. Dabei standen die Handlungsfelder Informations- und Kommunikationstechnologien, Aus- und Fortbildung, Infrastruktur, Finanzierung, Marktbedingungen und Klima- und Umweltschutz im Vordergrund.

Am 5. September 2007 hat Bundesverkehrsminister Tiefensee 27 Vorschläge vorgestellt, die aus dem bisherigen Diskussionsprozess resultieren. Der ZDS hat diese Vorschläge begrüßt.

Besonders begrüßen wir die Klarstellung zur nationalen Hafenpolitik, wonach Bund und Küstenländer in bewährter Zusammenarbeit die Gemeinsame Seehafenplattform fortschreiben und dabei auch die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln werden.

Auch der Vorschlag, Güter- und Personenverkehr im Schienen- und Straßennetz auf hoch belasteten Strecken und Knoten zu entmischen, wird von uns begrüßt, um durch eine stärkere zeitliche Trennung von Güter- und Personenverkehr sowie eine gezielte Engpassbeseitigung die Durchlässigkeit des Netzes zu verbessern.

Darüber hinaus wird der Vorschlag, aktuelle Güterverkehrsprognosen bei der Überprüfung der Bedarfspläne zu berücksichtigen, von uns unterstützt.

Der ZDS hat in den letzten Jahren stets darauf hingewiesen, dass die Basisprognosen für den Seegüterumschlag im Hinblick auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur überarbeitet werden müssen. Wir begrüßen daher die neue Seeverkehrsprognose und erwarten, dass sich diese bei der Überprüfung der Bedarfspläne in einer höheren Priorisierung der Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen niederschlagen wird.

Auch der Vorschlag, mehrlagige Containertransporte außerhalb des Rheins auf ausgewählten Binnenwasserstraßen-Relationen zu ermöglichen, findet unsere volle Unterstützung. Wir sehen großes Potenzial für die Binnenschifffahrt im Seehafenhinterlandverkehr, wenn dieser Vorschlag realisiert wird.

Das Bundesverkehrsministerium wird aus diesen Vorschlägen die Handlungsempfehlungen für den Masterplan ableiten, der Ende 2007 vorgelegt werden soll.



Bundespräsident Horst Köhler, September 2007 in Bremerhaven



Peter Harry Carstensen, Ministerpräsident Schleswig-Holsteins, März 2007 im Hamburger Hafen



Günter Oettinger, Ministerpräsident Baden-Württembergs, Januar 2007 in Bremerhaven



Igor Lewitin, Verkehrsminister der Russischen Föderation, Oktober 2006 im Fährhafen Sassnitz



Dr. Otto Ebnet, Verkehrsminister Mecklenburg-Vorpommerns, Dezember 2006 in Stralsund



II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK

KONSULTATIONSVERFAHREN ZUR KÜNFTIGEN EU-SEEHAFEN- POLITIK

Nach dem Scheitern des Port Package I und II hat die EU-Kommission ein breit angelegtes Konsultationsverfahren zur künftigen EU-Seehafenpolitik durchgeführt und von November 2006 bis Mai 2007 sechs Workshops in verschiedenen europäischen Seehäfen zu unterschiedlichen Themen veranstaltet:

14./15. November 2006, Antwerpen

Hafendienste und Port Authorities

18./19. Januar 2007, Hamburg

Hafenfinanzierung

14./15. Februar 2007, Lissabon

nachhaltige Entwicklung von Hafenkapazitäten, Umweltschutzaspekte und Hafenkooperation

09./10. März 2007, Valencia

Hafenarbeit, Cargo Handling und technisch-nautische Dienste

19./20. April 2007, Neapel

Logistik, Hinterlandanbindungen und administrative Dienste

09./10. Mai 2007, Tallin

Beziehungen mit Nicht-EU-Häfen, Hafenimage.

BEZIEHUNGEN ZWISCHEN PORT AUTHORITIES UND HAFENDIENST- LEISTERN

Im Konsultationsverfahren hat sich der ZDS zu diesem Thema wie folgt geäußert:

→ *Port Authorities müssen auch weiterhin in der Lage sein, das Gewerbegebiet Hafen eigenverantwortlich nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können.*

Sowohl im operativen Bereich als auch bei der Aufstellung und Umsetzung von Hafenentwicklungsplänen benötigen sie den erforderlichen Gestaltungsspielraum.

→ *Das Port Management trägt die Verantwortung für seine Investitionen in die allgemeine Infrastruktur im Gewerbegebiet Hafen und muss daher das Recht haben, dieser Verantwortung durch Abschluss von Miet- und Pachtverträgen mit Hafendienstleistern unter Zugrundelegung und in Realisierung seiner eigenen Strategien nachkommen zu können.*

Das Port Management muss autonom entscheiden können, welchen Hafendienstleister mit welchem Profil, Potenzial und Marktstellung es in die Entwicklungsstrategie für seinen Hafen einbinden will.

Dieses Grundprinzip, das ein Herzstück jeder Hafenentwicklungspolitik ist, darf nicht in Frage gestellt werden.

→ *Werden Häfen in privatem Eigentum betrieben, muss das Eigentum an diesen Häfen unberührt bleiben.*

→ *Das Port Management muss das uneingeschränkte Recht haben, den aus seiner Sicht geeignetesten Bewerber auszuwählen.*

Dabei muss es dem Port Management überlassen bleiben, auf welchem Wege der Bewerber ausgewählt wird.

→ *Bei dem Auswahlverfahren für Umschlagdienste geht es um die Vergabe von Grundstücken und nicht um die Erteilung von Konzessionen.*

Port Authorities müssen als Grundstückseigentümer von Flächen im Gewerbegebiet Hafen daher bei der Vermietung und Verpachtung von Grundstücken grundsätzlich freie Hand haben, wenn sie zu marktüblichen Bedingungen vergeben. Dabei

können sie auch standortspezifische und strategische Überlegungen in die Vergabeentscheidung einbringen.

→ Da die Entwicklung des Gewerbegebiets Hafen in der ausschließlichen Kompetenz des Port Managements liegt, muss dieses auch den Inhalt von Verträgen, deren Laufzeit, die zu gewährleistende Effizienz und Garantien frei aushandeln können.

Dabei müssen Verträge über Laufzeiten abgeschlossen werden, die es dem Operator ermöglichen, dass sich seine Investitionen rentabel amortisieren können.

Außerdem müssen die Verträge verlängert werden können, auch schon während der Laufzeit, wenn bedeutende Investitionen getätigt werden, deren Amortisierungszeitraum länger ist als die Restlaufzeit der Verträge. Um Effizienz- und Produktivitätssteigerungen im Interesse einer nachhaltigen Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten, ist Investitionskontinuität unverzichtbar.

Zudem sollten bei Betriebserweiterungen entsprechende Verträge mit dem bestehenden Operator geschlossen werden können.

→ Ausschreibungen zur Gebrauchsüberlassung von Grundstücken sollten nur als eine der Möglichkeiten in Erwägung gezogen werden.

Ausschreibungsverfahren sollten jedoch dann Anwendung finden, wenn auf dem relevanten Markt kein Wettbewerb herrscht.

→ Verliert ein Operator am Ende der Vertragsdauer seine Genehmigung, ist eine entsprechende Entschädigung zu zahlen.

Der neu zugelassene Diensteanbieter hat in diesem Fall dem vorherigen Diensteanbieter Ausgleichszahlungen zum angemessenen Marktwert seines Hafenunternehmens bezogen auf den

Zeitpunkt vor Beginn des Auswahlverfahrens zu leisten, jedoch mindestens zum laufenden Marktwert für Immobilien und vergleichbare bewegliche Anlagewerte, wenn dieser höher als der Marktwert des Unternehmens ist.

BEIHILFENLEITLINIEN

Auf dem Workshop am 18./19. Januar in Hamburg 2007 hat der Hauptgeschäftsführer des ZDS als Keynotespeaker die Positionen der deutschen Hafenwirtschaft zum Thema Hafenfinanzierung vorgetragen und deutlich gemacht, dass sich künftige gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen an folgenden Grundsätzen orientieren sollten:

1. Mitgliedstaaten müssen auch weiterhin berechtigt sein, im Rahmen ihrer Wirtschafts- und Verkehrspolitik die allgemeine öffentliche Hafeninfrastruktur in ihren Häfen zu unterhalten und auszubauen.

Seehäfen sind nicht nur Nahtstellen zwischen Land- und Seetransport, sondern auch Zentren regionaler Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung.

Die Unterhaltung und der Ausbau der allgemeinen Infrastruktur in Seehäfen, einschließlich der Landgewinnung, sind daher eine öffentliche Aufgabe. Als Infrastruktur dienen sie definitionsgemäß als Voraussetzung für das wirtschaftliche Handeln Privater.

Die allgemeine Infrastruktur im Gewerbegebiet Hafen umfasst die Anlagen sowie die Wasser- und Landflächen, die sämtlichen potenziellen Benutzern auf gleichberechtigter Weise zugänglich sind, insbesondere alle Bestandteile des allgemeinen Verkehrswegesystems innerhalb des Hafengebiets und aller Verbindungen zum nationalen und internationalen Verkehrswegenetz. Sie haben einen öffentlichen Charakter und sind Vorausset-



ZDS-Hauptgeschäftsführer Klaus Heitmann als Keynote-speaker auf dem Workshop der Europäischen Kommission zur Hafenfinanzierung am 18. Januar 2007 in Hamburg



Plenum des Workshops der Europäischen Kommission zur Hafenfinanzierung in Hamburg.

zung für den Geschäftsbetrieb im Gewerbegebiet Hafen zur Erfüllung im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse eines Mitgliedsstaates liegender Aufgaben.

Durch ihre Finanzierung mit staatlichen Mitteln wird kein bestimmtes Unternehmen begünstigt. Diese aus öffentlichen Mitteln finanzierten Infrastrukturbauten sind keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Abs. 1 EG-Vertrag und unterliegen daher nicht der Notifizierungspflicht.

2. Außerdem müssen Mitgliedstaaten auch weiterhin berechtigt sein, Unternehmen mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse sowie mit öffentlichen Aufgaben zu betrauen, die keinen bestimmten Benutzer begünstigen.

Zu nennen sind hier insbesondere die Bereiche Gefahrenabwehr, Verkehrsleitung, Polizei, Zoll, etc.

Auch diese Aktivitäten sind vom Anwendungsbe- reich des Artikel 87 Abs. 1 EG-Vertrag auszunehmen.

3. Die Bereitstellung staatlicher Mittel für die Finanzierung nutzerspezifischer Infrastruktur im Gewerbegebiet Hafen begünstigt bestimmte Unternehmen. Sie sind jedoch nur dann als Beihilfen zu qualifizieren, wenn für die Nutzung dieser Infrastruktur keine marktüblichen Entgelte erhoben werden.

Dabei umfasst die nutzerspezifische Infrastruktur im Gewerbegebiet Hafen jedoch nur die Infrastrukturen, die für einen bestimmten Nutzer konzipiert sind, insbesondere die Zurverfügungstellung eines baureifen Geländes mit und ohne Kaimauern.

Ein zentrales Kriterium zur Feststellung einer Beihilfe ist das des rational handelnden Kapitalgebers, der längerfristig denkt und auch strategisch wirtschaftliche Ziele mit seinen Investitionen verfolgt, in allen seinen Facetten, z. B. auch die Möglichkeit, Rabatte einzuräumen. Handelt der Staat wie ein solcher, liegt auch in diesen Fällen keine Beihilfe vor.

Nach dem anerkannten Grundsatz des „private investor“-Prinzips sind finanzielle Mittel bzw. Leistungen, die vom Staat einem Unternehmen unmittelbar oder mittelbar zu marktüblichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden, nicht als staatlicher Eingriff in den Wettbewerb und daher nicht als staatliche Beihilfen anzusehen.

Das Private Investor-Prinzip muss auf den Hafenbereich allerdings modifiziert angewendet werden, da private Investoren im Aufgabengebiet der Hafenbehörden nicht tätig sind. So müssen bei der Erhebung von Mieten für Kaimauern die Aufwendungen für Hochwasserschutz angemessen berücksichtigt werden, wenn die Kaimauer gleichzeitig auch eine Maßnahme des Hochwasserschutzes darstellt und damit teilweise der allgemeinen Infrastruktur zuzurechnen ist. Dabei ist zu gewährleisten, dass innerhalb eines Wettbewerbsgebiets gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen und alle Nutzer marktgerechte Kaimauermieten entrichten. Aufwendungen für den Hochwasserschutz gelten dann als „angemessen“ berücksichtigt, wenn die vom Nutzer zu entrichtenden Kaimauermieten sich daran bemessen, wie viel die Errichtung eines Kaimauerbauwerks ohne Hochwasserschutzfunktion gekostet hätte.

Außerdem sollte berücksichtigt werden, dass sich diese nutzerspezifischen Infrastrukturinvestitionen in aller Regel nur auf lange Sicht rentieren.

Dies gilt z. B. für Investitionen zur Bildung multimodaler Transportketten oder zur Anpassung an die Schiffsgrößenentwicklung sowie für Investitionen, die ausgelöst sind durch hafenspezifische morphologische und hydrografische Verhältnisse.

Diese Investitionen aus staatlichen Mitteln in die nutzerspezifische Hafeninfrastruktur fördern den Wirtschaftszweig und die wirtschaftliche Entwicklung dieser Gebiete und können nach Artikel 87 Abs. 3 a und c daher mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.

Mitgliedstaaten müssen sich daher auch in diesen Fällen auf die Ausnahmen in Artikel 87 Abs. 3 a und c berufen können.

4. Die Finanzierung der Suprastruktur auf einer Gewerbefläche im Hafen ist Aufgabe der Hafenumschlagunternehmen. Eine Unterstützung aus öffentlichen Mitteln stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Abs. 1 EG-Vertrag dar, es sei denn, es liegen die Voraussetzungen des Artikel 87 Abs. 3 a bis c vor.

Suprastrukturinvestitionen dienen der Ausrichtung auf den vom Hafenumschlagunternehmen betrieblich verfolgten Zweck. Wesentliche Teile der Suprastruktur sind Flächenbefestigungen, Hochbauten, Ausstattung mit Umschlaggeräten sowie Verkehrswege und Ver- und Entsorgungsleitungen auf dem Grundstück.

Bau, Finanzierung und Unterhaltung der Suprastruktur sind dem Nutzer wirtschaftlich zuzuordnen.

5. Für die allgemeine Infrastruktur außerhalb des Gewerbegebiets Hafen ist der Mitgliedstaat zuständig.

Öffentliche Mittel zum Ausbau und zur Erhaltung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Abs. 1 EG-Vertrag dar.

Derartige Leitlinien können sich jedoch nur auf künftige Finanzierungsentscheidungen beziehen. Für bestehende vertragliche Bindungen muss weiterhin Rechtsicherheit gelten.

Außerdem sollten die Leitlinien eine sektorspezifische „de-minimis“-Regelung enthalten.

Die EU-Kommission wird voraussichtlich am 17. Oktober 2007 als Ergebnis des Konsultationsverfahrens eine Mitteilung veröffentlichen, aus der das weitere Vorgehen im Hinblick auf eine künftige EU-Seehafenpolitik deutlich wird.

ALLGEMEINE HAFENINFRASTRUKTUR

Umfasst alle Bestandteile des allgemeinen Verkehrswegesystems innerhalb des Hafens und Verbindungen zum nationalen und internationalen Verkehrswegenetz wie

→ natürliche und künstliche Wasserwege mit der seewärtigen Zufahrt, den Anschlüssen an Binnengewässer sowie die Hafenbecken, deren Zufahrten und Verbindungen untereinander, einschließlich Schleusen, Molen und allen Verkehrssicherheitseinrichtungen wie Radaranlagen, Leuchttürmen und sonstigen Navigationshilfen,

→ Straßen, Brücken und öffentliche Parkplätze,

→ Bahnanlagen einschließlich Vorstellgruppen,

→ Sicherheitsanlagen, die im öffentlichen Interesse errichtet werden

→ und damit zusammenhängende Sicherheits-, Flutschutz- und Umweltschutzmaßnahmen einschl. zusätzlicher Maßnahmen an Kaimauern zum Flutschutz sowie Baggerung und Behandlung sowie Unterbringung von Baggergut

→ sowie Kaimauern und Flächen, die sämtlichen potenziellen Benutzern auf gleichberechtigter Weise zugänglich sind.

Zur allgemeinen Infrastruktur zählen auch die Heranführung der Verkehrswege und der Versorgungsleitungen bis zur Grenze des gewerblich genutzten Geländes sowie Verkehrsflächen in Fährhäfen für den rollenden Verkehr.

NUTZERSPEZIFISCHE HAFENINFRASTRUKTUR

Umfasst die Zurverfügungstellung eines

→ baureifen Geländes in der erforderlichen Höhenlage einschl. Grobplanum und ggf. Abbruch vorhandener Bebauung sowie

→ die Zurverfügungstellung von Kaimauern oder ähnlichen Konstruktionen für den gleichen Verwendungszweck als integrierende Bestandteile des Geländes, das ohne sie am schiffbaren Wasser nicht bereitgestellt werden könnte.

HAFENSUPRASTRUKTUR

Suprastrukturinvestitionen dienen der Ausrichtung auf den vom Hafenumschlagunternehmen betrieblich verfolgten Zweck. Wesentliche Teile der Suprastruktur sind Flächenbefestigungen, Hochbauten, Ausstattung mit Umschlagsgeräten sowie Verkehrswege und Ver- und Entsorgungsleitungen auf dem Grundstück.

Bau, Finanzierung und Unterhaltung der Suprastruktur sind dem Nutzer wirtschaftlich zuzuordnen.

EU-MEERESPOLITIK

Im Juni 2006 hatte die Europäische Kommission das Grünbuch „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“ vorgelegt und einen Konsultationsprozess gestartet, der am 30. Juni 2007 endete.

Der ZDS hat das Grünbuch begrüßt und die damit verbundene Absicht, eine gemeinsame europäische Meerespolitik zu entwickeln. Im März 2007 haben wir gegenüber der EU-Kommission zum Grünbuch Stellung genommen. Auf der Europäischen Konferenz zur künftigen Meerespolitik der EU am 2. – 4. Mai 2007 in Bremen hat der Präsident des ZDS, Detthold Aden, in der Session „Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit“ die Positionen des ZDS zur EU-Meerespolitik deutlich gemacht.

Wir setzen uns für eine EU-Meerespolitik als integrierte maritime Gesamtstrategie ein, die den Zielen nachhaltigen Wirtschaftswachstums und zukunftsfähiger Arbeitsplätze unter Berücksichtigung des notwendigen Schutzes von Natur und Umwelt entspricht.

Ein zentrales Handlungsfeld der EU-Meerespolitik muss darin bestehen, die nachhaltige Entwicklung der europäischen Seehäfen zu gewährleisten. Dabei muss die EU-Meerespolitik angesichts des anhaltenden Wachstums des Seegüterverkehrs dazu beitragen, dass die Kapazitäten der Seehäfen sowie ihre seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen den Anforderungen entsprechend ausgebaut werden.

Diese Ausbaumaßnahmen sind erforderlich, um Kapazitätsengpässe in den Seehäfen sowie im Zu- und Ablaufverkehr zu vermeiden. Überlastete Häfen und ihre Anbindungen beeinträchtigen die Wettbewerbsfähigkeit der Seehafenstandorte und führen zu Wachstums- und Wertschöpfungsverlusten mit ernststen Folgen für den Welthandel.

Europa verfügt über eine Küstenlänge von ca. 325.000 km. Angesichts der erwarteten Zunahme der Verkehrsströme ist der Ausbau der Seehäfen und ihrer Anbindungen unverzichtbar.

Um die Erreichbarkeit des europäischen Wirtschaftsraumes über die Meere und damit seine Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten, muss eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Verkehrsinfrastruktur der europäischen Seehafenstandorte sichergestellt werden. Die EU-Meerespolitik muss daher dazu beitragen, dass die Kapazitäten der Seehäfen und ihre see- und landseitigen Anbindungen in dem erforderlichen Umfang ausgebaut werden.

Dabei darf sich der Ausbau der Seehäfen nicht auf wenige Mainports erstrecken. Vielmehr ist eine radiale Erschließung Europas durch eine Vielzahl leistungsfähiger Seehäfen erforderlich. Die Güter sollten so weit wie möglich auf dem Wasserweg transportiert werden, um unnötige Landtransporte zu vermeiden.

Die EU-Meerespolitik muss dazu beitragen, die Investitionsbereitschaft zu erhalten und zu stärken. Dabei ist es wichtig, private Investitionen in den Ausbau der Terminals wirtschaftlich attraktiv zu machen.

Die EU-Meerespolitik muss außerdem dafür sorgen, dass bei diesen Ausbaumaßnahmen, falls Umweltinteressen berührt werden, ein Interessenausgleich gefunden wird, der die Realisierung notwendiger Projekte nicht verhindert. Wir brauchen eine EU-Meerespolitik, die Meeresnutzung und Meeresschutz zukunftsfähig so miteinander verbindet, dass die Entwicklungsmöglichkeiten der Seehäfen gesichert werden. Zu diesem Interessenausgleich muss die EU-Meerespolitik beitragen.

Im Rahmen der Umsetzung des integrierten Managements der Küstengebiete in Europa (integriertes Küstenzonenmanagement) ist es zudem wichtig, dass die hafenwirtschaftlichen Aspekte angemessen berücksichtigt werden.



Vizepräsident der Europäischen Kommission und EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot mit ZDS-Präsident Detthold Aden beim Besuch der Containerterminals in Bremerhaven anlässlich der Europäischen Konferenz zur künftigen Meerespolitik der EU.

Außerdem muss die EU-Meerespolitik zur Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für die europäische Hafenwirtschaft beitragen.

Im Hinblick auf einen fairen Wettbewerb zwischen den europäischen Seehäfen sind gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen von erheblicher Bedeutung. Die EU-Meerespolitik sollte dazu beitragen, dass Beihilfenleitlinien eingeführt werden. Derartige Leitlinien sollten sich an den von uns in der Stellungnahme dargelegten Grundsätzen orientieren.

Hinsichtlich der nachhaltigen Entwicklung der Seehäfen sollte die EU-Meerespolitik außerdem dazu beitragen, dass Port Authorities auch weiter-

hin den erforderlichen Gestaltungsspielraum haben, ihre Häfen eigenverantwortlich nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können.

Das Portmanagement muss autonom entscheiden können, welchen Hafendienstleister mit welchem Profil, Potenzial und Marktstellung es in die Entwicklungsstrategie für seinen Hafen einbinden will. Dieses Grundprinzip, das ein Herzstück jeder Hafenentwicklungspolitik ist, darf nicht in Frage gestellt werden.

Die EU-Kommission wird voraussichtlich am 17. Oktober 2007 als Ergebnis des Konsultationsverfahrens eine Mitteilung zur EU-Meerespolitik veröffentlichen und einen Aktionsplan vorlegen.



III. UMWELTPOLITIK

UMSETZUNG DES HNS-ÜBEREINKOMMENS

In der Diskussion um die Umsetzung des internationalen Übereinkommens über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen) im europäischen Rechtsraum wird vermehrt auch in Deutschland unter Federführung des Bundesjustizministeriums die Ratifikation des HNS-Übereinkommens diskutiert.

In diesem Zusammenhang hat sich eine Meinung gebildet, Hafenumschlagbetriebe mit einem jährlichen Mindestimportvolumen von 20.000 Tonnen HNS-Güter eine Beitragspflicht zu einem durch das Übereinkommen errichteten Fonds aufzuerlegen.

Wir haben gegenüber dem Bundesjustizministerium deutlich gemacht, dass eine entsprechende Verpflichtung erhebliche wirtschaftliche Mehrbelastungen für die Hafenwirtschaft aufweist, die unserer Ansicht nach in der Grundstruktur des HNS-Übereinkommens keine Rechtfertigung findet. Vielmehr bedarf eine Ratifikation des HNS-Übereinkommens und dessen Umsetzung in nationales Recht einer differenzierten Betrachtung, da eine Mehrzahl von Fragen und praktischen Problemen aus unserer Sicht bislang nicht hinreichend gewürdigt worden sind.

Vor diesem Hintergrund haben wir insbesondere darauf hingewiesen, dass eine Beitragspflicht von Seehafenumschlagbetrieben zu einem HNS-Fonds den rechtlichen Grundsätzen des HNS-Übereinkommens nicht gerecht wird. Ebenso steht die praktische Abwicklung des Seegüterumschlags und hier insbesondere die Vertragspraxis der Umschlagbetriebe mit dem Reeder einer entsprechenden Beitragspflicht zu einem HNS-Fonds entgegen. Auch verschiedene rechtliche Ungleichbehandlungen innerhalb der Normen des HNS-Übereinkommens zwischen z.B. dem Umschlag von LNG-Ladung und allgemeinen HNS-Gütern wurde

von uns als nicht vereinbar mit der rechtlichen Gesamtstruktur des HNS-Übereinkommens bewertet.

Wir haben den Vorschlag unterbreitet, eine eigenständige Definition des beitragspflichtigen Empfängers zu dem HNS-Fonds im nationalen Umsetzungsgesetz festzuschreiben und in diesem Zusammenhang die Verpflichtung zur Entrichtung eines Fonds-Beitrages auf den Eigentümer der HNS-Güter zu übertragen. Diese Möglichkeit wird einem Staat im Rahmen der Ratifikation und Umsetzung des HNS-Übereinkommens ausdrücklich im Übereinkommenstext gewährt. Im Übrigen haben wir darauf hingewiesen, dass es zur Vermeidung einer unverhältnismäßigen Belastung der Hafenwirtschaft erforderlich ist, dass Deutschland derzeit von einer Ratifikation des HNS-Übereinkommens absieht und zunächst auf internationaler Ebene für eine Überarbeitung des Übereinkommens und im Speziellen der Beitragspflicht und der beschriebenen Empfängerdefinition im Rahmen der IMO eintritt.

LANDSTROMVERSORGUNG VON SCHIFFEN IN HÄFEN

Die Europäische Kommission hat am 8. Mai 2006 eine Empfehlung zur Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft erlassen.

Diese Empfehlung sieht vor, dass die Mitgliedstaaten den Aufbau einer Landstromanlage an Schiffs Liegeplätzen prüfen sollen. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen die Grenzwerte für die Luftqualität überschritten werden. Gleichzeitig sieht die Empfehlung vor, dass die Mitgliedstaaten die Kommission über die von ihnen geplanten Maßnahmen zur Reduzierung der Schiffsemissionen in Häfen unterrichten sollen.

Im März 2007 haben wir in einem gemeinsamen Positionspapier mit dem Verband Deutscher Reeder verdeutlicht, dass die Bemühungen,

Abgasbelastungen und Schiffsemissionen zu reduzieren, grundsätzlich zu begrüßen sind. Das Thema der Landstromversorgung von Schiffen bedarf jedoch einer differenzierten Betrachtungsweise.

Vor diesem Hintergrund haben wir betont, dass eine Landstromversorgung zur Reduzierung der Abgasbelastung in den Häfen nicht für alle Schiffe und Häfen verpflichtend vorgeschrieben werden sollte.

In unserem Positionspapier haben wir deutlich gemacht, dass Terminals in den deutschen Seehäfen bisher nicht für eine Landstromversorgung ausgerüstet sind. Für eine verpflichtende Landstromversorgung müssten in allen Häfen und auf den Terminals die erforderlichen Trassen mit den entsprechenden Mittelspannungsleitungen verlegt werden, welches nicht nur einen erheblichen finanziellen Aufwand, sondern auch eine weitreichende Störung des laufenden Umschlagbetriebes bedeuten würde. Ebenso haben wir darauf hingewiesen, dass das internationale Umfeld an Land und an Bord geprägt ist von unterschiedlichen elektrischen Spannungen, Frequenzen, Normungen und unterschiedlichen technischen Standards. Die Umsetzung einer landseitigen Stromzufuhr bedarf unseres Erachtens vor diesem Hintergrund und aufgrund des international geprägten Seehandels zunächst eines weltweiten einheitlichen technischen Standards.

Im Weiteren haben wir verdeutlicht, dass ein modernes Seeschiff einen Energiebedarf von bis zu 10 Megawatt erreichen kann. In diesem Zusammenhang haben wir hervorgehoben, dass auch die Stromerzeugung in einem Kraftwerk grundsätzlich Emissionen verursacht und die Höhe des Strombedarfs eines Schiffs während der Hafenliegezeit so hoch sein kann, dass die Produktion des Stroms in einem Kraftwerk einen wesentlichen, zusätzlichen Schadstoffausstoß verursacht und damit das Problem des Schadstoffausstoßes lediglich lokal verlagert würde.

In der Diskussion um die Einführung einer Landstromversorgung muss unseres Erachtens ebenfalls berücksichtigt werden, dass sich nicht alle Häfen und Schiffe für die Versorgung mit Landstrom eignen. Hierbei ist beachtenswert, dass sich in Abhängigkeit von der räumlichen Anschlussmöglichkeit im Hafen und den technischen Voraussetzungen an Bord die Kosten-Nutzen-Situation höchst unterschiedlich darstellen kann. Auch die Struktur der den Liegeplatz benutzenden Schifffahrt übt in diesem Zusammenhang erheblichen Einfluss aus (z.B. Linien-, Fähr- oder Trampschifffahrt, Nutzungsfrequenzen, Liegezeitdauer etc.).

Vorrangig vor einer verpflichtenden Einführung einer Landstromversorgung sollte unseres Erachtens zunächst auf internationaler Ebene die weitere Verringerung des Ausstoßes von umweltschädlichen Gasen durch einen Einsatz der schadstoffärmeren raffinierten Treibstoffe forciert werden. Hierzu werden derzeit die Verhandlungen auf internationaler Ebene in der IMO weiter fortgeführt.

VORSCHLAG FÜR EINE EUROPÄISCHE BODENSCHUTZ-RAHMENRICHTLINIE

Die Europäische Kommission hat am 22. September 2006 einen Vorschlag für eine europäische Bodenschutzrahmenrichtlinie vorgelegt. Artikel 11 Ziffer 2 des Richtlinienvorschlags sieht vor, dass die zuständigen Behörden binnen fünf Jahren mindestens die Standorte bestimmen, an denen die in Anhang II des Richtlinienvorschlags genannten potenziell bodenverschmutzenden Tätigkeiten stattfinden oder in der Vergangenheit stattgefunden haben. In Anhang II werden unter Ziffer 4 die „Häfen“ genannt.

In unserer Stellungnahme gegenüber dem Bundesumweltministerium haben wir deutlich gemacht, dass diese Regelung nicht akzeptabel ist.

Aus dem mit der Regelung ausgesprochenen Generalverdacht gegenüber bestimmten Tätigkeiten ergibt sich die paradoxe Situation, dass gerade die umweltrechtliche Genehmigung einer Anlage oder Tätigkeit dazu führt, dass diese an den „Altlastenpranger“ gestellt wird. Ein genereller Altlastenverdacht bei genehmigten Anlagen oder Tätigkeiten haben wir entsprechend abgelehnt.

Zudem haben wir darauf hingewiesen, dass der Hafen an sich auch keine Tätigkeit darstellt, sondern es sich vielmehr um ein räumliches Gebiet handelt, womit der Hafen schon von der Definition her nicht in eine Liste für potenziell bodenverschmutzende „Tätigkeiten“ aufgenommen werden kann.

Weiterhin haben wir betont, dass in einem Hafen die unterschiedlichsten Tätigkeiten ausgeübt werden. Die Tätigkeiten in den Betrieben, die im Hafen ansässig sind, unterscheiden sich stark voneinander. Es gibt insbesondere eine Vielzahl von Betrieben, in denen nicht mit gefährlichen Stoffen umgegangen wird. Vor diesem Hintergrund haben wir verdeutlicht, dass es nicht gerechtfertigt ist, Häfen als potenziell bodenverschmutzend einzuordnen.

Im Übrigen haben wir in unserer Stellungnahme unterstrichen, dass die im Hafen ansässigen Betriebe, in denen gefährliche Stoffe in einer bestimmten Menge vorhanden sind, bereits hohen umweltrechtlichen Anforderungen unterliegen, so dass ein darüber hinausgehender Regelungsbedarf nicht besteht.

Die politische Diskussion um den Richtlinienvorschlag wird derzeit fortgeführt. Ob und in welcher Form der Vorschlag der Europäischen Kommission letztendlich angenommen wird, bleibt zurzeit noch abzuwarten.

The background image shows a port facility. In the foreground, there is a metal fence with a sign that reads "RESTRICTED AREA no admittance". Behind the fence, there is a large ship with a prominent logo on its side. The ship has multiple decks and cranes. The overall scene is in a blue-tinted color scheme.

RESTRICTED AREA
no admittance

IV. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)

US-GESETZ ZUR VOLLSTÄNDIGEN CONTAINERKONTROLLE

In den USA wurde ein Gesetz beschlossen, dass ab 1. Juli 2012 jeder für die USA bestimmte Schiffscontainer vor der Verladung in den Abgangshäfen vollständig durchleuchtet werden muss.

Der ZDS hat im Rahmen einer Stellungnahme gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung deutlich gemacht, dass aus Sicht der deutschen Hafenwirtschaft der Gesetzestext in der vorliegenden Form grundsätzlich abgelehnt wird. Wir erachten die aus dem Gesetz entstehenden Verpflichtungen für deutsche und europäische Abgangshäfen von Containerverkehr mit dem Transportziel USA als in der Praxis nicht umsetzbar, höchst kostenintensiv und den internationalen Warenverkehr massiv behindernd.

Sicherheit- und Gefahrenvorsorge ist ein wichtiges Anliegen, welches auch von den deutschen Seehäfen unterstützt wird. Unserer Einschätzung nach wird aber eine übereilte Einführung einer 100%igen Containerkontrolle zu einer gravierenden Störung des Containerabflusses führen, da davon auszugehen ist, dass sich an den Containerterminals bzw. an den Röntgen- und Durchleuchtungskapazitäten des deutschen Zolls Engpässe bilden werden, die den Abfluss von Containern erheblich verzögern.

Erneut würden in deutschen und europäischen Häfen erhebliche Investitionen in Ausstattung und Schulung von Personal notwendig werden, nur um die Sicherheitsstruktur der USA zu stärken. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die deutschen und europäischen Hafenumschlagbetriebe bereits bei der Umsetzung des international gültigen ISPS-Code in umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen investiert haben. Da mit den Durchleuchtungsanlagen terroristische Gefahren abgewehrt werden sollen und grundsätzlich das Aufspüren radioaktiver Materialien der Gefahrenabwehr dient, ist aus unserer Sicht in diesem Zusammen-

hang zu betonen, dass ein Ausbau der Durchleuchtungs- und Röntgenkapazitäten in den deutschen Häfen eine hoheitliche Aufgabe darstellt, deren Kosten vom Staat zu tragen sind. Eine Kostenbelastung der Terminalbetreiber rechtfertigt sich vor diesem Hintergrund nicht.

Wir haben weiterhin verdeutlicht, dass seitens der Bundesregierung und von der Europäischen Kommission darauf hinzuwirken ist, dass das Gesetz in der derzeitigen Fassung nicht in die Praxis umgesetzt wird. Vielmehr sollten unseres Erachtens zunächst die Pilotprojekte zur Containerkontrolle zuende geführt und ausgewertet werden. Erst auf Grundlage der dabei gewonnenen Erkenntnisse sollte eine Weiterentwicklung der Sicherheitsmaßnahmen in den zuständigen internationalen Gremien wie der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) diskutiert und gegebenenfalls beschlossen werden.

ZOLLSICHERHEITSINITIATIVE

Der Zollausschuss der EU hat am 23. Oktober 2006 die Durchführungsbestimmungen zum Zollkodex (ZK-DVO), die so genannte Zollsicherheitsinitiative, verabschiedet. Kern dieser Initiative ist neben der elektronischen Voranmeldepflicht für Waren vor Eintreffen in die EU bzw. vor Verlassen der Gemeinschaft die Einführung eines zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (AEO).

Unternehmen, die zollrechtlich relevante Tätigkeiten ausüben, können ab dem 1. Januar 2008 den Status des AEO erlangen. Die Anträge sind bei dem zuständigen Hauptzollamt zu bestellen. Während einer Übergangsfrist von 2 Jahren hat das jeweilige Hauptzollamt 300 Tage ab Antragstellung Zeit, die Bewilligung zu erteilen.

AEO-zertifizierte Unternehmen sollen aufgrund einer geringeren Risikoeinschätzung von Erleichterungen bei der Zollabfertigung profitieren. Zudem muss der AEO im Rahmen der ab

dem 1. Juli 2009 geltenden elektronischen Vorabanmeldepflicht nur einen reduzierten Datensatz übermitteln.

Auf unsere Initiative hin wurde im Hinblick auf den ISPS-Code in die ZK-DVO eine dahingehende Regelung mit aufgenommen, dass die Einhaltung von Security-Anforderungen auf der Basis von internationalen Konventionen bei der Bewilligung des Status als zugelassener Wirtschaftsbeteiligter berücksichtigt wird, wenn durch diese ein mit den zollrechtlichen Anforderungen vergleichbarer Standard gewährleistet wird.

Der Status eines AEO wird nur in der Gemeinschaft ansässigen Wirtschaftsbeteiligten bewilligt, die im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit mit unter das Zollrecht fallenden Tätigkeiten befasst sind. Der Status kann in den Varianten „zollrechtliche Vereinfachungen“ (AEO-C), „Sicherheit“ (AEO-S), „zollrechtliche Vereinfachungen/Sicherheit“ (AEO-F) erteilt werden. Die Varianten unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Bewilligungsvoraussetzungen und Vergünstigungen. Je nach Status, hat der AEO die Bewilligungsvoraussetzungen einer bisher angemessenen Einhaltung der Zollvorschriften, eines zufriedenstellenden Systems für die Verwaltung der Geschäfts- und Beförderungsunterlagen, welches geeignete Zollkontrollen ermöglicht, nachgewiesene Zahlungsfähigkeit und geeignete Sicherheitsstandards zu erfüllen. Die Leitlinien zum zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten, die derzeit überarbeitet werden, enthalten Erläuterungen zu den einzelnen Bewilligungsvoraussetzungen. In Zusammenarbeit mit FEPORT haben wir erreicht, dass auch in den Leitlinien der ISPS-Code als bereits existierender Security-Standard für die maritime Wirtschaft in die Regelung integriert wurde und als Security- und Safety-Zertifikat anerkannt wird.

Die Durchführungsbestimmungen zum Zollkodex sehen ab dem 1. Juli 2009 zudem eine elektronische Vorabanmeldepflicht für Waren vor Eintreffen in der EU bzw. vor Verlassen der Gemein-

schaft vor. Zu diesem Zweck wird ein neuer Datensatz festgelegt, der den Behörden übermittelt werden muss. Die Vorabanmeldung soll den Zollstellen ausreichend Zeit für eine Risikoanalyse der Warenströme ermöglichen.

VERORDNUNGSVORSCHLAG ZUR LIEFERKETTENSICHERHEIT

Die Europäische Kommission hat im letzten Jahr einen Verordnungsvorschlag zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette vorgelegt. Die Mehrheit der Mitgliedstaaten hat den Vorschlag der Kommission kritisch bewertet.

Wir haben im Rahmen einer Stellungnahme verdeutlicht, dass es aus unserer Sicht zwingend erforderlich ist, dass eine klare Abgrenzung der unterschiedlichen Security-Regelwerke vorgenommen wird, damit Doppel- und Mehrfachzertifizierungen vermieden werden. Der Verordnungsvorschlag der Kommission ließ eine klare Abgrenzung zu anderen EU-Regelwerken vermissen. Wir haben besonders hervorgehoben, dass Anlagen bzw. Unternehmen, die bereits nach anderen Gemeinschaftsvorschriften zertifiziert sind, von dem Verordnungsvorschlag ausgenommen werden müssten. Dies gilt insbesondere für Anlagen bzw. Unternehmen, die bereits nach der EU-Verordnung zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen sowie nach den gemeinschaftlichen Zollvorschriften zertifiziert sind.

Zwischenzeitlich hat die EU-Kommission mitgeteilt, dass sie den Verordnungsvorschlag vor dem Hintergrund der Modernisierung des Zollkodex eingefroren hat. Zunächst soll geprüft werden, ob im Zusammenhang mit den Durchführungsbestimmungen zum Zollkodex, die den Status des zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten vorsehen, noch Bedarf für einen Verordnungsvorschlag zur Lieferkettensicherheit besteht. Aus unserer Sicht ist diese Entscheidung der EU-Kommission zu begrüßen.

RICHTLINIENVORSCHLAG ZUM SCHUTZ KRITISCHER EURO- PÄISCHER INFRASTRUKTUREN

Die Europäische Kommission hat Ende des Jahres 2006 einen Richtlinienvorschlag zum Schutz kritischer europäischer Infrastrukturen vorgelegt. Ziel dieses Richtlinienvorschlags ist es, Infrastrukturen, deren (Zer-)Störung Auswirkungen auf zwei oder mehr Mitgliedstaaten hätte, zu schützen. Von der Richtlinie sollen damit wichtige Infrastrukturen mit länderübergreifender Bedeutung erfasst werden.

Das Verfahren zur Ermittlung kritischer europäischer Infrastrukturen (KEI) besteht aus drei Schritten: Zunächst entwickeln die Mitgliedstaaten gemeinsam mit der EU-Kommission die Kriterien für die Ermittlung kritischer europäischer Infrastrukturen. Im zweiten Schritt ermittelt jeder Mitgliedstaat anhand dieser Kriterien die kritischen Infrastrukturen, die dann der Kommission mitzuteilen sind.

Der Richtlinienvorschlag sieht in Artikel 5 vor, dass alle Eigentümer/Betreiber von kritischen europäischen Infrastrukturen verpflichtet werden sollen, Sicherheitspläne aufzustellen, in denen die vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen auszuführen sind. In Artikel 5 Ziffer 5 des Vorschlags wird klargestellt, dass der Pflicht, einen Sicherheitsplan aufzustellen, genüge getan ist, wenn die Bestimmungen der so genannten Hafensicherheitsrichtlinie vom 26. Oktober 2005 erfüllt werden. Damit werden Häfen, die unter die Hafensicherheitsrichtlinie fallen, von der Verpflichtung zur Erstellung eines Sicherheitsplans nach dem vorliegenden Richtlinienvorschlag ausgenommen. Diese Klarstellung ist aus Sicht des ZDS zu begrüßen.

Die politische Diskussion um den Richtlinienvorschlag wird sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene derzeit weiter fortgeführt.



V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFENARBEITER

In der diesjährigen Lohnrunde hat die Gewerkschaft ver.di, vertreten durch den Bundesvorstand, erneut eine Volumenforderung gestellt. Die Forderung von ver.di lautete, dass die Einkommen der Hafenarbeiter ab dem 1. Juni 2007 im Volumen um 7,5% 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.

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. Zudem 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. Hierbei sei insbesondere der Hintergrund einer Differenzierung zwischen Containerumschlagbetrieben, dem Bereich des konventionellen Umschlags und solchen Betrieben, die den Beschäftigungssicherungstarifvertrag anwenden, zu berücksichtigen.

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

1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter werden mit Wirkung vom 1. Juni 2007 um linear 3,2% erhöht.

2. In Unternehmen der Kategorie C erfolgt die Lohnerhöhung gemäß Ziffer 1 ab 1. Mai 2008. Abweichende Regelungen über das Inkrafttreten der Erhöhung der Grundstundenlöhne und Zuschläge können getroffen werden. Dabei ist

sicherzustellen, dass spätestens ab dem 1. Mai 2008 die erhöhten Grundstundenlöhne zu zahlen sind.

3. Für Hafenarbeiter in Betrieben der Kategorie A wird der Sockelbetrag der Zulagenregelung des letzten Jahres um 348 Euro erhöht.

Für Hafenarbeiter in Betrieben der Kategorie B wird der Sockelbetrag der Zulagenregelung des letzten Jahres um 252 Euro erhöht.

4. Hafenarbeiter in Betrieben der Kategorie A erhalten eine Einmalzahlung, befristet auf die Laufzeit des Tarifvertrages, in Höhe von 800 Euro (Konjunkturbonus).

Hafenarbeiter in Betrieben der Kategorie B erhalten eine Einmalzahlung, befristet auf die Laufzeit des Tarifvertrages, in Höhe von 200 Euro (Konjunkturbonus).

Die Einmalzahlungen sind in einer Summe zeitnah zahlbar.

5. Bei unterjähriger Beschäftigung werden die Sockelbeträge und die Einmalzahlungen pro rata temporis gezahlt.

Bei Arbeitnehmern in der Probezeit werden die Beiträge im Fall der Festanstellung rückwirkend gezahlt.

6. Grundsätzlich wird an den bisherigen Zuordnungen der Unternehmen in den Kategorien A und B festgehalten. Auf Antrag einer Tarifvertragspartei ist auf örtlicher Ebene über eine neue Zuordnung zu verhandeln.

7. Hafenarbeiter in Unternehmen, die unter die Bedingungen des Beschäftigungssicherungstarifvertrages fallen, haben, wenn sie in Unternehmen der Kategorie A oder B zum Einsatz kommen, Anspruch auf die in den Unternehmen zu zahlenden Grundzulagen.

Der anteilige Betrag wird pro Pflichtschicht berechnet. Er kann auf dem Wege betrieblicher Vereinbarungen einbehalten werden zwecks gleicher Auszahlung an alle Beschäftigten.

8. Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt 12 Monate.

Ergänzend gelten die nicht geänderten Regelungen des Lohntarifvertrages aus dem Jahr 2006 in diesem Jahr fort und werden entsprechend wieder in Kraft gesetzt.

Die Protokollnotiz des letzten Jahres wird für Gesamthafenbetriebe fortgeführt und ergänzt bezüglich der Einmalzahlung. Einzelheiten zu den Zulagen und Einmalzahlungen werden örtlich geregelt.

Die Fortführung der differenzierten Struktur für Containerunternehmen, Beschäftigungsunternehmungen und die anderen Unternehmen ist aus Sicht der Arbeitgeber als positiv zu bewerten. Durch die Fortgeltung dieser Differenzierung soll den unterschiedlichen Gegebenheiten in den Betrieben Rechnung getragen werden.

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2006 in Euro
I	Aushilfsarbeiter	12,54
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	13,92
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind	14,69
IV		15,57
V	Winsch- und Decksleute	15,79
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	16,11
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	16,40
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	16,77
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeitsgebieten	17,15
VII	2. Stauervize	18,04
VII/1	Vorhandwerker	18,56
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	19,45

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.

Der neue Lohntarifvertrag gilt für die gut 9.100 Hafenarbeiter in den tarifgebundenen Unternehmen in Hamburg, den Bremischen Häfen, Brake und Emden.

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

QUALIFIZIERUNGSOFFENSIVE FÜR LANGZEITARBEITSLOSE

Gegenstand der 5. Nationalen Maritimen Konferenz des vergangenen Jahres war u. a. das Thema „Qualifizierungsoffensive für Langzeitarbeitslose“. Als Ergebnis des Hafenworkshops wurde festgehalten, dass die Seehafenbetriebe im Zusammenhang mit ihren Investitionen der Schaffung neuer Arbeitsplätze eine hohe Priorität einräumen werden. Zusätzlich werden die Seehafenbetriebe ihre Anstrengungen forcieren, um ca. 2800 Langzeitarbeitslose wieder in den Arbeitsmarkt bis 2012 zu integrieren. Für die Qualifizierung der rund 2800 Langzeitarbeitslosen wird der Bund etwa 80 Mio. Euro zur Verfügung stellen. Seit Anfang des Jahres 2007 führt der ZDS in dieser Angelegenheit Gespräche mit der Parlamentarischen Staatssekretärin Roth vom Bundesverkehrsministerium, der Bundesagentur für Arbeit und den regionalen Arbeitsagenturen. In den Gesprächen wurde sich darauf verständigt, die Initiative als Gemeinschaftsprojekt auszugestalten. Die Steuerung des Projekts erfolgt über den ZDS.

Beteiligt an der Qualifizierungsoffensive sind sowohl die Nordsee- als auch die Ostseehäfen. Das inhaltliche Konzept der Qualifizierungsoffensive wird derzeit mit allen Beteiligten entwickelt. Das Hauptaugenmerk der Qualifizierungsoffensive soll auf jüngeren Langzeitarbeitslosen liegen. Im Weiteren wird die Errichtung eines gemeinsamen Qualifizierungszentrums für Hafenlogistik konzipiert, um durch eine Zusammenführung der Qualifizierungseinrichtungen im Wesentlichen zu gewähr-

leisten, dass einheitliche Qualifizierungsstandards geschaffen werden und die verschiedenen Aus- und Weiterbildungsinitiativen einer gemeinsamen Anerkennung unterliegen.

Weiterhin bildet ein wesentliches Anliegen der Qualifizierungsoffensive, auch „komplizierte Zielgruppen“ durch Umschulungen und Begleitprogramme in den Arbeitsmarkt zu integrieren. Eine weitere Konkretisierung und Differenzierung der Auswahlkriterien wird derzeit zwischen den Beteiligten erarbeitet.

Die Gespräche zur Qualifizierungsoffensive für Langzeitarbeitslose werden in der 2. Hälfte des Jahres 2007 fortgesetzt.



VI. UMSCHLAG- ENTWICKLUNG 2006/2007

In den deutschen Seehäfen wurden 2006 erstmals über 300 Mio. t Güter aller Art umgeschlagen. Der Umschlag stieg insgesamt um 6,4% auf 300,2 Mio. t. Unter Einbeziehung des Seegüterumschlags der Binnenhäfen betrug das Gesamtaufkommen 2006 302,8 Mio. t.

Für 2007 wird nach der gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde, für den Güterumschlag in den deutschen Seehäfen mit einem Wachstum um 6,2% auf 322 Mio. t gerechnet. 2008 wird ein Wachstum um 5,7% auf 340 Mio. t erwartet.

Für den Zeitraum 2006 bis 2010 wird sich das Güteraufkommen der deutschen Seehäfen danach durchschnittlich um 5% erhöhen.

Wachstumsmotor war auch 2006 der Containerumschlag, der um 11,7% auf 109,3 Mio. t stieg. Der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr nahm einschließlich der Eigengewichte um 11% auf 66,3 Mio. t zu.

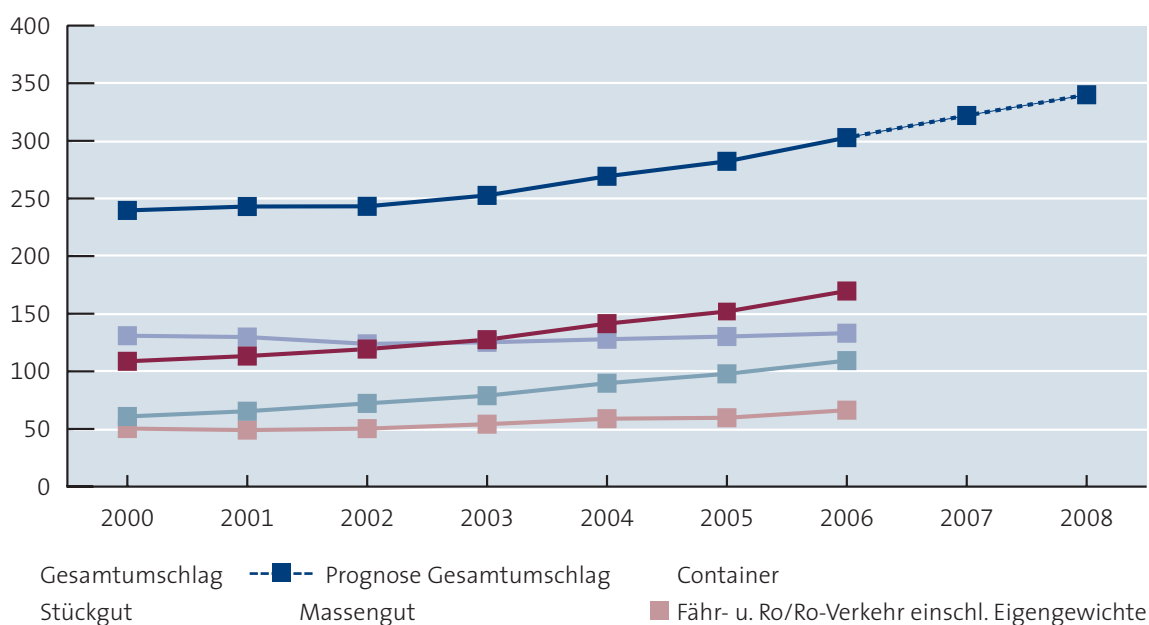
Insgesamt erhöhte sich der Stückgutumschlag um 10,1% auf 169,7 Mio. t. Dagegen verzeichnete der Massengutumschlag nur einen Zuwachs um 1,8% auf 132,6 Mio. t.

Die deutschen **Nordseehäfen** schlugen 2006 243,3 Mio. t um, 6% mehr als im Vorjahr. Davon entfielen auf Hamburg 115,5 Mio. t (+6,7%), die niedersächsischen Häfen 64,1 Mio. t (-4,2%), die Bremischen Häfen 55,6 Mio. t (+19,2%) und auf die schleswig-holsteinischen Häfen 8,1 Mio. t (+3,8%).

Umschlagsrückgänge verzeichneten nur die Häfen in Husum, Wilhelmshaven, Brunsbüttel und Bützfleth. Alle übrigen Häfen erzielten Zuwachsraten, vor allem die Bremischen Häfen, Emden und Hamburg.

In den deutschen **Ostseehäfen** stieg der Gesamtumschlag um 8,4% auf 56,8 Mio. t. Dabei zogen die schleswig-holsteinischen Häfen 29,1 Mio. t (+8,6%) und die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern 27,7 Mio. t (+7,8%) auf sich.

UMSCHLAGENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN MIO. T)



Hohe Zuwachsraten in Lübeck, Rostock, Lubmin und Rendsburg stehen deutliche Rückgänge in Flensburg und Wolgast sowie leichte Einbußen in Kiel und Stralsund gegenüber.

In den deutschen Binnenhäfen wurden im Seeverkehr 2006 insgesamt 2,6 Mio. t umgeschlagen, 2,1% weniger als im Vorjahr. Dabei ging der Seegüterumschlag in Duisburg um 3,3% auf 1,6 Mio. t zurück.

Unter Einbeziehung der Eigengewichte der Ladungsträger betrug der deutsche Seegüterumschlag 2006 359,4 Mio. t, 5,1% mehr als im Vorjahr.

Die **Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen** zeigt, dass rund 60% des Gesamtumschlags der deutschen Seehäfen auf den Verkehr mit europäischen Häfen entfielen. 2006 wurden im Europaverkehr insgesamt 180,8 Mio. t umgeschlagen. Der Überseeverkehr war mit 114,7 Mio. t oder 37,9% am Gesamtverkehr beteiligt. Im Verkehr innerhalb Deutschlands wurden 7,2 Mio. t (2,4%) umgeschlagen.

Aus europäischen Häfen wurden 2006 114,7 Mio. t empfangen, davon 78,4 Mio. t aus europäischen Häfen (+9,5%). Beim Empfang aus den übrigen europäischen Seehäfen ragte vor allem der Zuwachs der Anlandungen aus russischen Ostseehäfen hervor (15 Mio. t bzw. +14,3%). In europäische Seehäfen wurden insgesamt 66,1 Mio. t verschifft (+10,3%), davon 55,1 Mio. t in EU-Häfen. Auch beim Versand in Häfen des übrigen Europas verzeichneten die Verschiffungen in russische Ostseehäfen die höchste Zuwachsrate (+39,5% bzw. 6,2 Mio. t).

Aus Überseehäfen wurden 2006 63,9 Mio. t (+8,5%) empfangen. Dabei stiegen die Anlandungen aus asiatischen Häfen um insgesamt 14% auf 24,7 Mio. t. Auf den Empfang aus Häfen der VR China entfielen davon allein 10,6 Mio. t (+19,4%). Auch die Mengen aus nordamerikanischen Häfen nahmen deutlich zu (9,6 Mio. t bzw. +29,8%). In

Überseehäfen wurden 2006 50,8 Mio. t (+4,3%) verschifft, davon 26,2 Mio. t in asiatische Häfen (+7,5%). Dabei erhöhte sich der Versand in ostasiatische Häfen um 10,8% auf 12,7 Mio. t.

Der **Stückgutumschlag** in den deutschen Seehäfen nahm auch 2006 wieder deutlich zu und erhöhte sich insgesamt um 10,3% auf 167,6 Mio. t.

In den deutschen Nordseehäfen stieg das Stückgutaufkommen um 10,1% auf 126,5 Mio. t. Davon entfielen 72,6 Mio. t (+6,6%) auf Hamburg und 44,8 Mio. t (+18,1%) auf die Bremischen Häfen. Brake zog 2,6 Mio. t (-6%) ebenso wie Emden (+11,5%) und Cuxhaven 1,7 Mio. t (+5%) auf sich.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 2006 41,1 Mio. t Stückgüter um, 11% mehr als im Vorjahr. Am Gesamtaufkommen waren Lübeck mit 20 Mio. t (+12,1%), Rostock mit 9,7 Mio. t (+15%), Puttgarden mit 4 Mio. t (+6,2%), Sassnitz mit 2,6 Mio. t (+1,7%), Kiel mit 2,2 Mio. t (+8,7%) und Wismar mit 2,1 Mio. t (+6,8%) beteiligt.

In den Binnenhäfen wurden im Seeverkehr 2 Mio. t (-2,6%) Stückgüter umgeschlagen, darunter in Duisburg 1,5 Mio. t (-2,7%).

Von den insgesamt 169,7 Mio. t Stückgüter, die 2006 in den deutschen Seehäfen einschließlich des Verkehrs der Binnenhäfen umgeschlagen wurden, entfielen 109,3 Mio. t auf den Containerverkehr. Davon wurden 105,8 Mio. t in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen umgeschlagen.

Der **Containerumschlag** nahm 2006 weiter kräftig zu und erhöhte sich insgesamt um 14,1% auf 13,8 Mio. TEU. Davon wurden an beladenen Containern 11,6 Mio. TEU umgeschlagen, 12,7% mehr als im Vorjahr. Der Anteil der beladenen Container an den insgesamt im Containerverkehr beförderten Einheiten betrug damit 84%. Das Ladungsgewicht erhöhte sich insgesamt um 11,7% auf 109,3 Mio. t. Der Boom des Containerverkehrs setzte sich damit auch 2006 weiter fort.

GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (IN 1.000 T)

	2004	2005	2006	Veränderung 2006 : 2005 in %
Ostseehäfen	51.071	52.464	56.846	+8,4
Rostock	16.367	17.147	19.058	+11,1
Lübeck	19.168	18.848	21.056	+11,7
Puttgarden	3.574	3.735	3.965	+6,2
Kiel	2.986	3.099	3.047	-1,7
Wismar	2.804	3.750	3.848	+2,6
Sassnitz	2.858	2.623	2.663	+1,5
Lubmin	216	332	405	+22,1
Wolgast	568	439	380	-13,4
Stralsund	963	877	854	-2,6
Flensburg	523	555	496	-10,6
Rendsburg	322	245	302	+23,5
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	259	270	257	-4,9
Mecklenburg-Vorpommern	463	545	514	-5,6
Nordseehäfen	218.190	229.652	243.331	+6,0
Hamburg	99.529	108.253	115.529	+6,7
Wilhelmshaven	44.956	45.977	43.106	-6,2
Bremen/Bremerhaven	45.370	46.655	55.636	+19,2
Brunsbüttel	6.896	6.598	6.233	-5,5
Brake	5.002	5.309	5.486	+3,3
Bützfleth	4.697	4.984	4.812	-3,4
Emden	3.498	3.597	3.867	+7,5
Nordenham	3.535	3.780	3.785	+0,1
Cuxhaven	1.594	1.833	1.867	+1,8
Leer	180	146	153	+4,6
Papenburg	443	343	354	+3,1
Husum	326	335	257	-23,3
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1.529	1.218	1.592	+30,6
Niedersachsen	636	623	655	+5,2
Seehäfen zusammen	269.261	282.235	300.215	+6,4
Binnenhäfen *	2.607	2.630	2.574	-2,1
darunter Duisburg	1.687	1.673	1.618	-3,3
Insgesamt	271.869	284.865	302.789	+6,3
Außerdem:				
Eigengew. d. Ladungsträger	48.568	57.177	56.636	-0,9

* Seeverkehr der Binnenhäfen

GÜTERVERKEHR ÜBER SEE NACH VERKEHRSBEZIEHUNGEN (IN MIO. T)

	2005	2006	Veränderungen in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	7,8	7,2	-7,5
Empfang aus Häfen ausserhalb Deutschlands	168,3	178,6	+6,1
Europäische Häfen	109,4	114,7	+4,8
davon Häfen in der Europ. Union	71,6	78,4	+9,5
übrigem Europa	37,8	36,3	-4,2
dar.: Russ. Förder./Ostsee	13,1	15,0	+14,3
Norwegen	23,0	19,9	-13,9
Aussereuropäische Häfen	58,9	63,9	+8,5
darunter Häfen in Afrika	14,3	13,2	-7,9
Nordamerika	7,4	9,6	+29,8
Mittel- und Südamerika	14,4	15,3	+6,2
Asien	21,6	24,7	+14,0
Australien	1,1	1,1	+3,7
Versand nach Häfen ausserhalb Deutschlands	108,7	117,0	+7,6
Europäische Häfen	60,0	66,1	+10,3
davon Häfen in der Europ. Union	50,4	55,1	+9,4
übrigem Europa	9,6	11,0	+14,8
dar.: Russ. Förder./Ostsee	4,5	6,2	+39,5
Norwegen	3,5	3,5	+0,4
Aussereuropäische Häfen	48,7	50,8	+4,3
darunter Häfen in Afrika	4,9	5,4	+9,5
Nordamerika	14,4	13,7	-4,4
Mittel- und Südamerika	4,4	4,9	+11,6
Asien	24,4	26,2	+7,5
Australien	0,7	0,6	-9,5
Gesamtverkehr	284,9	302,8	+6,3

STÜCKGUTUMSCHLAG (IN 1.000 T)

	2004	2005	2006	Veränderungen 2006 : 2005 in %
Ostseehäfen	35.510	37.054	41.131	+11,0
Lübeck	17.836	17.878	20.046	+12,1
Puttgarden	3.574	3.735	3.965	+6,2
Kiel	1.907	2.045	2.223	+8,7
Rendsburg	15	21	8	-63,0
Flensburg	33	1	3	+182,5
Rostock	7.982	8.430	9.694	+15,0
Stralsund	124	196	225	+14,6
Wismar	966	1.978	2.114	+6,8
Sassnitz	2.716	2.493	2.536	+1,7
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	6	4	3	-25,5
Mecklenburg-Vorpommern	351	272	314	+15,4
Nordseehäfen	105.889	114.860	126.488	+10,1
Husum	-	-	-	-
Brunsbüttel	127	21	26	+25,1
Hamburg	61.780	68.173	72.647	+6,6
Bützfleth	11	6	24	+327,3
Cuxhaven	1.325	1.584	1.663	+5,0
Bremische Häfen	35.741	37.934	44.814	+18,1
Brake	2.475	2.750	2.586	-6,0
Nordenham	662	693	766	+10,5
Wilhelmshaven	540	430	359	-16,6
Emden	2.266	2.319	2.585	+11,5
Leer	-	6	10	+83,5
Papenburg	29	28	51	+80,6
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	396	353	411	+16,3
Niedersachsen	536	563	547	-2,9
Seehäfen zusammen	141.399	151.914	167.619	+10,3
Binnenhäfen	2.072	2.107	2.053	-2,6
dar. Duisburg	1.590	1.587	1.545	-2,7
Insgesamt	143.471	154.116	169.672	+10,1
Eigengewichte der Container	21.909	24.492	27.927	+14,0
Eigengewichte der Fahrzeuge	26.659	32.685	28.709	-12,2

CONTAINERUMSCHLAG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

		Container	Beladene Container	
		insgesamt in 1.000 TEU	Anzahl in 1.000 TEU	Gewicht der Ladung in 1.000 t
2005	Alle Häfen	12.101	10.248	97.853
	dar. Hamburg	8.084	6.829	65.438
	Bremische Häfen	3.741	3.195	29.800
2006	Alle Häfen	13.802	11.553	109.336
	dar. Hamburg	8.878	7.399	69.936
	Bremische Häfen	4.504	3.823	35.883
Veränd. 2005/2006	Alle Häfen	+14,1	+12,7	+11,7
	dar. Hamburg	+9,8	+8,3	+6,9
	Bremische Häfen	+20,4	+19,6	+20,4

In Hamburg erhöhte sich der Containerverkehr 2006 um 9,8% auf 8,9 Mio. TEU und in den Bremischen Häfen um 20,4% auf 4,5 Mio. TEU. Hamburg konnte damit weltweit seine Position 8 halten 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 2006 um 11% auf 66,3 Mio. t zu. Während der Verkehr in Sassnitz stagnierte, verzeichneten die übrigen Häfen deutliche Zuwachsraten. Lübeck zog 46,1% des Gesamtumschlags auf sich und Rostock war mit 23,2%, Puttgarden mit 18%, Sassnitz mit 7,3% und Kiel 5,5% am Gesamtaufkommen beteiligt.

Das Passagieraufkommen nahm dagegen nur leicht um 1,1% auf 11,5 Mio. Reisende zu.

Der **Massengutumschlag** in den deutschen Seehäfen nahm 2006 insgesamt nur leicht um 1,8% auf 132,6 Mio. t zu. Rückläufig war allein der Rohölumschlag, der um 7,2% abnahm. Der Umschlag von Mineralölprodukten erhöhte sich nur leicht um 1%.

Dagegen zog der Umschlag von Erzen (+12,4%) und Kohlen (+10,3%) kräftig an.

Auch der Sauggüterumschlag legte deutlich zu und erhöhte sich insgesamt um 17,1% auf 14,7 Mio. t. Dabei nahm der Umschlag von Getreide um 27,8%, Futtermitteln um 7,5% und Ölsaaten um 0,9% zu. Über die Entwicklung des Sauggüterumschlags in den einzelnen Häfen informiert die Tabelle auf Seite 49.

UMSCHLAGENTWICKLUNG 2007

In den ersten fünf Monaten 2007 nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen weiter deutlich zu und erhöhte sich insgesamt um 4,8% auf 129 Mio. t. In den deutschen Nordseehäfen stieg das Aufkommen um 4,3% auf 104 Mio. t und in den deutschen Ostseehäfen nahm der Umschlag insgesamt um 7,2% auf fast 25 Mio. t zu.

Der Stückgutumschlag stieg weiterhin kräftig an und erhöhte sich um 7,1% auf 73,7 Mio. t. Dabei legte der Containerumschlag weiter deutlich

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

	2005	2006	Veränderung 2006 : 2005 in %
Lübeck	27.363	30.556	+11,7
Rostock	13.957	15.348	+10,0
Puttgarden	10.286	11.932	+16,0
Sassnitz	4.807	4.811	+0,1
Kiel	3.295	3.633	+10,3
Zusammen	59.708	66.280	+11,0

Anzahl der Passagiere

Puttgarden	6.760.680	6.789.335	+0,4
Rostock	2.223.500	2.309.011	+3,8
Kiel	1.344.744	1.323.307	-1,6
Sassnitz	761.008	785.115	+3,2
Lübeck	317.900	325.046	+2,2
Zusammen	11.407.832	11.531.814	+1,1

UMSCHLAGENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN MASSENGÜTER IN DEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

	2005		2006		Veränderung
	1.000 t	v. H.	1.000 t	v. H.	in %
Massengut insgesamt	130.226	100,0	132.596	100,0	+1,8
davon					
Getreide	6.036	4,6	7.715	5,8	+27,8
Futtermittel	3.641	2,8	3.915	3,0	+7,5
Ölsaaten	2.858	2,2	2.883	2,2	+0,9
Erze	13.119	10,1	14.751	11,1	+12,4
Kohlen	12.229	9,4	13.489	10,2	+10,3
Rohöl	40.614	31,2	37.696	28,4	-7,2
Mineralölprodukte	22.437	17,2	22.654	17,1	+1,0
Sonstige Massengüter	29.292	22,5	29.492	22,2	+0,7

MASSENGUTUMSCHLAG (IN 1.000 T)

	2004	2005	2006	Veränderungen 2006 : 2005 in %
Ostseehäfen	15.561	15.410	15.715	+2,0
Lübeck	1.331	970	1.010	+4,1
Puttgarden	–	–	–	–
Kiel	1.079	1.053	824	–21,8
Rendsburg	307	224	294	+31,6
Flensburg	490	554	493	–11,0
Rostock	8.385	8.717	9.364	+7,4
Stralsund	839	681	629	–7,6
Wismar	1.838	1.772	1.735	–2,1
Sassnitz	142	130	127	–2,2
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	253	266	254	–4,6
Mecklenburg-Vorpommern	896	1.044	985	–5,7

Nordseehäfen	112.301	114.792	116.843	+1,8
Husum	325	335	257	–23,3
Brunsbüttel	6.769	6.577	6.207	–5,6
Hamburg	37.749	40.079	42.883	+7,0
Bützfleth	4.687	4.978	4.788	–3,8
Cuxhaven	268	249	204	–18,1
Bremische Häfen	9.629	8.721	10.822	+24,1
Brake	2.526	2.559	2.900	+13,3
Nordenham	2.874	3.088	3.020	–2,2
Wilhelmshaven	44.416	45.547	42.747	–6,1
Emden	1.232	1.279	1.281	+0,2
Leer	180	140	142	+1,5
Papenburg	413	315	303	–3,8
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1.133	865	1.181	+36,5
Niedersachsen	100	59	108	+83,1
Seehäfen zusammen	127.862	130.202	132.558	+1,8
Binnenhäfen	535	523	521	–0,4
dar. Duisburg	97	86	74	–14,6

Insgesamt	128.398	130.749	133.117	+1,8
------------------	----------------	----------------	----------------	-------------

SAUGGÜTERUMSCHLAG IN DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN 1.000 T)

	Getreide		Futtermittel		Ölfrüchte		Sauggüter insgesamt		Veränderung in %
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006 : 2005
Hamburg	2.530	1.832	1.287	1.227	2.618	2.393	6.435	5.605	+14,8
Rostock	2.818	2.424	38	10	83	108	2.939	2.543	+15,6
Brake	380	321	1.865	1.562	–	–	2.245	1.883	+19,2
Brem. Häfen	343	189	373	395	1	1	717	585	+22,6
Lübeck	271	226	–	–	2	–	273	226	+20,8
Kiel	142	83	29	15	35	17	206	116	+77,6
Stralsund	90	66	–	–	16	22	107	88	+21,6
Wismar	50	12	–	–	17	5	66	18	+226,7
Nordenham	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Emden	3	2	23	1	–	–	26	2	+1.200,0
Sassnitz	79	64	–	–	9	18	88	81	+8,6
sonstige Häfen	1.025	816	414	431	106	141	1.545	1.388	+11,3
Insgesamt	7.731	6.036	4.029	3.641	2.887	2.858	14.674	12.535	+17,1

zu und stieg um 13% auf 6,1 Mio. TEU. Der Fährverkehr legte um 9,5% auf 18,3 Mio. t zu. Dagegen verzeichnete der Massengutumschlag nur einen Zuwachs um 2% auf 55,3 Mio. t.

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

HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE

Die beiden großen deutschen Universalhäfen haben 2006 ihre Marktanteile gegenüber den Rheinmündungshäfen deutlich ausbauen können. Hamburg und die Bremischen Häfen zogen zusammen 26,8%

des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich (2006 25,4%). Ihren Anteil am Stückgutumschlag konnten sie auf 40,1% (2006 38,8%) und ihren Anteil am Containerumschlag auf 44,7% (2006 42,7%) steigern.

Im ersten Halbjahr 2007 zogen die beiden deutschen Seehäfen zusammen 26,6% des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich (1. Halbjahr 2006 26,5%) und konnten damit ihre Marktanteile insgesamt behaupten. Allerdings ging ihr Anteil am Stückgutumschlag insgesamt mit 38,8% (1. Halbjahr 2006 39,8%) und am Containerumschlag mit 43,3% (1. Halbjahr 2006 43,6%) etwas zurück.

SEEGÜTERUMSCHLAG IM JAHR 2007 JANUAR BIS MAI (IN 1.000 T)

	2006 Januar – Mai	2007 Januar – Mai	Veränderung in %
Hamburg	47.520	48.833	+2,8
Wilhelmshaven	18.400	18.495	+0,5
Bremische Häfen	22.331	23.941	+7,2
Lübeck	8.697	9.281	+6,7
Rostock	7.512	8.348	+11,1
Brunsbüttel	2.329	3.668	+57,5
Brake	2.401	1.964	-18,2
Bützfleth	1.954	2.356	+20,6
Puttgarden	1.674	1.909	+14,0
Emden	1.572	1.666	+6,0
Wismar	1.644	1.638	-0,4
Kiel	1.216	1.228	+1,0
Nordenham	1.500	1.423	-5,1
Sassnitz	1.130	1.127	-0,3
Cuxhaven	748	756	+1,1
Stralsund	296	345	+16,4
Flensburg	188	174	-7,4
Seehäfen insgesamt	123.035	128.995	+4,8
darunter			
Nordseehäfen	100.027	104.337	+4,3
Ostseehäfen	22.991	24.651	+7,2
Massengut	54.203	55.304	+2,0
Stückgut	68.831	73.691	+7,1
Container in 1.000 TEU	5.404	6.105	+13,0
Fährverkehr	16.675	18.262	+9,5
Binnenhäfen *	970	1.208	+24,5
darunter Duisburg	597	844	+41,3
Insgesamt	124.005	130.203	+5,0

* *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 %	in Mio. TEU	Anteil in %
Hamburg	2005	125,7	17,7	40,0	10,7	85,8	25,5	8,1	29,3
	2006	134,9	18,1	42,7	11,2	92,1	25,4	8,9	29,7
	2007 1. Hj.	69,5	17,9	20,5	10,9	49,0	24,5	4,8	29,3
Brem. Häfen	2005	54,3	7,7	9,6	2,6	44,7	13,3	3,7	13,4
	2006	65,0	8,7	11,7	3,1	53,3	14,7	4,5	15,0
	2007 1. Hj.	33,9	8,7	5,4	2,9	28,5	14,3	2,3	14,0
Rotterdam	2005	369,2	52,1	259,5	69,6	109,7	32,6	9,3	33,7
	2006	376,6	50,6	263,2	68,9	113,4	31,3	9,6	32,0
	2007 1. Hj.	196,0	50,5	132,5	70,2	63,6	31,9	5,3	32,3
Antwerpen	2005	160,1	22,6	64,0	17,2	96,1	28,6	6,5	23,6
	2006	167,4	22,5	64,3	16,8	103,0	28,5	7,0	23,3
	2007 1. Hj.	89,0	22,9	30,4	16,0	58,6	29,4	4,0	24,4
Insgesamt	2005	709,3	100,0	373,1	100,0	336,3	100,0	27,6	100,0
	2006	743,8	100,0	382,0	100,0	361,9	100,0	30,0	100,0
	2007 1. Hj.	388,4	100,0	188,8	100,0	199,6	100,0	16,4	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, Cuxhaven

Dr. Ulrich Bauermeister, Rostock

Klaus-Dieter Peters, Hamburg

Röttger Wittern, Kiel



Von links: Heinrich Ahlers, Röttger Wittern, Detthold Aden, Dr. Ulrich Bauermeister, Klaus-Dieter Peters

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
Peter Marx
Dieter Wandel

HAMBURG

Mitglied

Klaus-Dieter Peters
Jürgen Franke
Gerd Drossel
Peter Zielinski
N.N.

Stellvertretendes Mitglied

Hans-Ludwig Dresen
Erhard Meller
Jürgen Hildebrand
Werner Gruhl
Norman Zurke

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Mitglied

Manfred Evers
Hans-Helmut Schramm
Jürgen F. Jensen
Dr. Dirk Claus
Thomas Sühr

Stellvertretendes Mitglied

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

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Mitglied

Dr. Ulrich Bauermeister
Daniele Priebe
Michael Kremp
Wolfgang Ostenberg
Harm Sievers

Stellvertretendes Mitglied

Christian Hardt
Ronald Schulz
Christa Blaffert
Sören Jurrat
Detlef Unger

SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

NIEDERSACHSEN

Mitglied

Heinz Dieter Sonnenberg
Jürgen Huntgeburth
N.N.

Stellvertretendes Mitglied

Dietmar Walter
Reiner Brüls
N.N.

BREMEN

Mitglied

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

Stellvertretendes Mitglied

Peter Marx
Carlo Schwing
Hubertus Ritzke
Udo Karl Bork
Dieter Schumacher

HAMBURG

Mitglied

Jürgen Hildebrand
Jörg Breyer
Rolf Fritsch (Vorsitz)
Werner Gruhl (stellv. Vorsitz)
Rudolf-Otto Witten

Stellvertretendes Mitglied

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

GESCHÄFTSFÜHRUNG



Geschäftsführer

Dipl.-Volkswirt Klaus Heitmann

Herausgeber

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.

Fotos

Eckhard-Herbert Arndt (Seite 13, 15, 32 und 52)

BLG Logistics Group AG & Co. KG (Seite 7, 18, 19 und 27)

Deutscher Nautischer Verein (Seite 17)

Fährhafen Sassnitz (Seite 19)

Hafengesellschaft Brunsbüttel (Seite 40)

Thomas Hampel, ELBE&FLUT (Seite 36)

Heinz-Joachim Hettchen, HHM (Seite 28)

HHLA – Hamburger Hafen und Logistik AG (Seite 11, 18 und 19)

HPA – Hamburg Port Authority (Seite 23)

J. Müller Agri Terminal GmbH & Co. KG (Seite 20)

LHG – Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (Seite 18)

Seehafen Stralsund (Seite 19)

UBH – Unternehmensverband Bremische Häfen e. V. (Seite 8)

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
www.zds-seehaefen.de