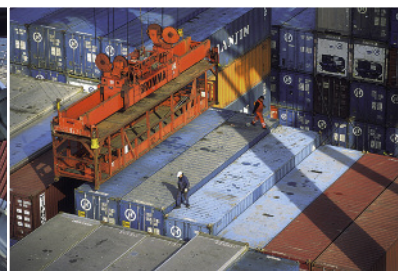
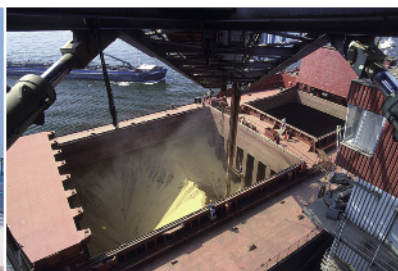


ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.



JAHRESBERICHT 2007/2008

**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 2008 abgeschlossen.

Seite 7 EDITORIAL



Seite 8 I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 22 II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 26 III. UMWELTPOLITIK



Seite 30 IV. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)



Seite 34 V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK



Seite 38 VI. UMSCHLAGENTWICKLUNG 2007/2008



Seite 50 VII. ORGANE DES ZDS



*Detthold Aden,
Präsident des ZDS*

EDITORIAL

Die deutschen Seehäfen haben 2007 mit einem Gesamtumschlag von 312 Mio. t ein neues Rekordergebnis erzielt. Trotz konjunktureller Risiken durch den hohen Ölpreis und die Finanzmarktkrise in den USA stehen die Zeichen auch weiterhin auf Wachstum.

Für die Jahre bis 2011 rechnen wir mit einer Zunahme des deutschen Seegüterumschlags um durchschnittlich 4%. Für 2025 sagt die neue Seeverkehrsprognose ein Wachstum des Umschlags in unseren Seehäfen um das Zweieinhalbfache auf rund 760 Mio. t voraus. Dabei wird sich der Containerumschlag mehr als vervierfachen und sich der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in den deutschen Ostseehäfen fast verdreifachen.

Die deutsche Hafenwirtschaft steht damit vor großen Herausforderungen, um das Mengenwachstum zu bewältigen.

Wir haben es daher begrüßt, dass im Masterplan Güterverkehr und Logistik dem überproportionalen Umschlagwachstum in den deutschen Seehäfen Rechnung getragen wird. Der gezielte Ausbau der see- und landseitigen Anbindungen unserer Häfen gehört danach zu den zentralen Feldern der deutschen Verkehrspolitik.

Der ZDS hat in diesem Jahr auch in anderen Bereichen viel erreicht:

→ *Am 1. April 2008 trat die Ermäßigung der Mineralölsteuer beim deutschen Seehafenumschlag von bisher 47 Cent/l auf nunmehr 6,1 Cent/l in Kraft.*

→ *Am 19. Mai 2008 wurde der Planungsauftrag erteilt, die gesamte Fahrrinne des Nord-Ostsee-Kanals um einen Meter auf 10,50 m zu vertiefen. Außerdem wurden die Planungen für die Vertiefung der Außenems aufgenommen.*

→ *Mit der Mitteilung der EU-Kommission über eine europäische Hafenpolitik wurde auf neue Gesetzesinitiativen weitgehend verzichtet und damit kein neuer Versuch unternommen, ein Port Package III vorzulegen.*

Von dem vorgesehenen Nationalen Hafenkonzept erwartet der ZDS, dass der bedarfsgerechte Ausbau der see- wärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zügig realisiert wird. Dabei muss der Ausbau weiterhin projektbezogen erfolgen. Wir werden uns an den Arbeiten eines Nationalen Hafenkonzepts konstruktiv beteiligen.

Detthold Aden
Präsident des ZDS



I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK

ERMÄSSIGUNG DER MINERALÖLSTEUER BEIM HAFENUMSCHLAG

Am 1. April 2008 trat die Ermäßigung der Mineralölsteuer beim deutschen Seehafenumschlag von bisher 47 Cent/l auf nunmehr 6,1 Cent/l in Kraft. Damit wurden die seit vielen Jahren bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Besteuerung des Verbrauchs von Dieselmotortreibstoff für den Einsatz von Umschlaggeräten im Hafen insbesondere gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen nahezu beseitigt.

Der ZDS hat sich seit 1992 dafür eingesetzt, dass die Mineralölsteuer auch beim deutschen Seegüterumschlag in dem von der EU vorgegebenen Rahmen ermäßigt wird. Ab 1992 hatten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, nach der Richtlinie 92/81/EWG den Steuersatz auf Dieselmotortreibstoff für Fahrzeuge, die bestimmungsgemäß abseits von öffentlichen Straßen eingesetzt werden oder über keine Genehmigung für die überwiegende Verwendung auf öffentlichen Straßen verfügen, auf 18 ECU/l oder 4 Pfennig/l zu ermäßigen. Seit der Novellierung dieser Richtlinie im Jahre 2003 beträgt der Mindeststeuersatz nach der EG-Richtlinie 2003/96/EG 2,1 Cent/l.

Wir konnten erreichen, dass im Energiesteuergesetz vom 1. August 2006 die Neuregelung aufgenommen wurde, die Steuer auf Dieselmotortreibstoff beim Einsatz von Arbeitsmaschinen und Fahrzeugen, die ausschließlich dem Güterumschlag in deutschen Seehäfen dienen, auf 6,1 Cent/l zu ermäßigen. Diese Neuregelung stand allerdings unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Genehmigung der EU-Kommission.

Am 28. September 2006 wurde diese Maßnahme bei der EU-Kommission notifiziert. Am 23. Januar 2008 wurde sie auf der Grundlage der verabschiedeten neuen Leitlinien für Umweltschutzbeihilfen genehmigt, allerdings mit dem Hinweis, dass die Steuerermäßigung erst ab dem Zeitpunkt der Ver-

öffentlichung dieser Leitlinien im Amtsblatt der Europäischen Union wirksam wird.

Ausgehend von den neuen Leitlinien für Umweltschutzbeihilfen kam die Kommission zu dem Schluss, dass es sich um eine mit dem gemeinsamen Markt vereinbarte Beihilfe handelt. Nach den neuen Leitlinien kann die Kommission Beihilfen in Form von Verbrauchsteuersenkungen für Energieerzeugnisse genehmigen, sofern die in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft festgelegten Mindeststeuersätze eingehalten werden. Die von Deutschland angemeldete Maßnahme verstößt damit nicht gegen die Mindeststeuersätze, die in der Richtlinie 2003/96/EG über die Besteuerung von Energieerzeugnissen festgelegt sind.

Der ZDS hat auf diese Entscheidung lange gewartet. Der Beschluss wurde von uns daher außerordentlich begrüßt.

Die Veröffentlichung der neuen Leitlinien für Umweltschutzbeihilfen erfolgte am 1. April 2008. Damit wurde die Steuerermäßigung wirksam. Am 10. April 2008 wurde sie im Bundesgesetzblatt bekannt gemacht.

Bei einer derzeit jährlichen Verbrauchsmenge von etwa 60 Mio. Liter Dieselmotortreibstoff in den deutschen Seehäfen beträgt die Kostenentlastung der Seehafenbetriebe insgesamt rund 25 Mio. Euro im Jahr.

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

Das Bundesfinanzministerium wird einen Anwendungserlass herausgeben, um der Verwaltung Vorgaben für die Anwendung der Neuregelung zu geben. Dabei beabsichtigt das Bundesfinanzmini-

sterium, die Steuerermäßigung einfach zu handhaben und pragmatisch zu verfahren.

Wir haben dem Bundesfinanzministerium unsere fachliche Unterstützung angeboten und bereits 13 entsprechende Fragen beantwortet, die der beschleunigten Abwicklung der Steuerbegünstigung für den Güterumschlag in Seehäfen dienen.

MASTERPLAN GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

Am 16. Juli 2008 hat das Bundeskabinett den Masterplan Güterverkehr und Logistik beschlossen. Damit liegt erstmals ein Gesamtkonzept zur Weiterentwicklung des Logistikstandortes Deutschland vor.

Der ZDS hat sich an der Erarbeitung des Masterplans beteiligt und unser Präsident, Detthold Aden, hat als Partner der Mobilitätsoffensive des Bundesverkehrsministers die Arbeiten begleitet.

In einer gemeinsamen Erklärung mit acht weiteren Verbänden hatte sich der ZDS im Mai 2008 für die Verabschiedung des Masterplans im Bundeskabinett eingesetzt und darauf hingewiesen, dass bei Optimierungsbedarf in einzelnen Punkten der Entwurf des Masterplans als gute Grundlage für weitere Schritte zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland angesehen wird.

Der ZDS begrüßt, dass dem überproportionalen Umschlagwachstum in den deutschen Seehäfen im Masterplan Rechnung getragen wird.

Der Masterplan umfasst 35 konkrete Maßnahmen und verfolgt dabei folgende Ziele:

VERKEHRSWEGE OPTIMAL NUTZEN – VERKEHR EFFIZIENT GESTALTEN

Angesichts des erheblichen Verkehrswachstums und der knappen Haushaltsmittel ist es das vor-

dringliche Ziel der Bundesregierung, die Effizienz unseres Verkehrssystems zu erhöhen und die vorhandenen Kapazitäten bestmöglich auszus schöpfen.

Dabei misst die Bundesregierung im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts den Seehäfen als zentrale Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern große Bedeutung bei. Das Bundesverkehrsministerium wird deshalb mit einem Nationalen Hafenkonzept Strategien vorlegen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Deutschland zu erhöhen und die Anbindung dieser Verkehrsdrehscheiben an das überregionale Verkehrsnetz zu verbessern.

Die Erstellung eines Nationalen Hafenkonzepts wird vom ZDS grundsätzlich begrüßt (siehe S. 16 ff). Im Masterplan wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindungen mit den Wirtschaftszentren Deutschlands zu den zentralen Feldern der deutschen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft gehören.

Außerdem begrüßen wir von den Einzelmaßnahmen dieser Zielgruppe insbesondere die vorgesehene Ausweitung der Rampenzeiten. Im Rahmen einer konzertierten Aktion mit Verladern und Transportunternehmen wird ein Konzept zur Flexibilisierung von Anliefer- und Abholzeitfenstern zur optimierten Nutzung der Infrastruktur und Transportmittel erarbeitet.

Diese Maßnahme unterstützt unsere Initiative „Port 24/7“. Die Hafenwirtschaft ist bereits dabei, Lkw- und Bahnverkehre rund um die Uhr abzufertigen. Dabei ist es wichtig, dass alle an der Transportkette Beteiligten den Weg einer „Rund um die Uhr Abfertigung“ mitgehen. Dies betrifft nicht nur Unternehmen, wie Verlader, Spediteure, Leercontainerdepots etc., sondern auch Institutionen, wie Zoll und Veterinärkontrollen.

VERSTÄRKTER AUSBAU VON VERKEHRSACHSEN UND -KNOTEN

Um dem künftigen Ausbaubedarf und dem steigenden Erhaltungsaufwand für die Bestandsnetze Rechnung zu tragen, hat die Bundesregierung die Investitionsmittel des Bundes für die Verkehrsinfrastruktur aufgestockt. So sind für 2009 10,2 Mrd. Euro vorgesehen, rund 1 Mrd. Euro mehr als im bisherigen Finanzplan. In den Jahren 2010 – 2012 sollen die Verkehrsinvestitionen auf hohem Niveau verstetigt werden.

Die zusätzlichen Mittel von 1 Mrd. Euro stammen allerdings ausschließlich aus der zum 1. Januar 2009 geplanten Lkw-Mauterhöhung. Zudem sollen Erlöse der Bahnprivatisierung das Investitionsvolumen vergrößern, das für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung steht. Außerdem soll eine verstärkte Einbindung privaten Kapitals über PPP-Projekte in die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen.

Die auch vom Bundesverkehrsministerium für notwendig gehaltenen zusätzlichen Mittel in Höhe von insgesamt 2 Mrd. Euro konnten damit bei weitem nicht erreicht werden. Die angekündigte teilweise Finanzierung dieser Mittel aus Steuergeldern findet sich im Masterplan nicht wieder.

Beim Ausbau der Verkehrswege räumt die Bundesregierung denjenigen Verkehrswegen und -knoten Vorrang ein, auf denen bereits heute Kapazitätsengpässe bestehen. Im Masterplan werden in diesem Zusammenhang ausdrücklich Hafenhinterlandverbindungen erwähnt.

Wir begrüßen daher die Maßnahme des Masterplans, zu überprüfen, ob und ggfls. wie die Bedarfspläne bzw. Investitionsplanungen für Straßen, Schienen und Wasserstraßen an die veränderte Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung angepasst werden müssen. Mit der Bedarfsplanüberprüfung soll unmittelbar begonnen werden, damit dem Parlament 2010 ein Bericht vorgelegt und die ggfls. erforderliche Anpassung der Bedarfspläne rechtzeitig eingeleitet werden kann.

Vor dem Hintergrund der Seeverkehrsprognose 2025, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde, müssen die Bedarfspläne für den Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen dringend überarbeitet und neu justiert werden.

Die neue Seeverkehrsprognose kommt zu dem Ergebnis, dass der deutsche Seegüterumschlag bis 2025 um das Zweieinhalbfache auf rund 760 Mio. t steigen wird. Dabei wird sich der Containerumschlag auf 45,3 Mio. TEU mehr als vervierfachen und sich der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in den deutschen Ostseehäfen auf 71,7 Mio. t fast verdreifachen.

Entsprechende Steigerungsraten sind im Hinterlandverkehr zu erwarten. Nach der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 wird der Hinterlandverkehr von 195 Mio. t in 2004 auf 451 Mio. t in 2025 steigen. Auch hier wird sich das Aufkommen mehr als verdoppeln.

Die deutschen Seehäfen stehen damit vor außerordentlichen Herausforderungen.

Trotz Anhebung der Finanzierungslinien für den jährlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind die Seehafenanbindungen weiterhin unterfinanziert.

Vom notwendigen Investitionsvolumen für die Schienenhinterlandanbindungen in Höhe von insgesamt 2,4 Mrd. Euro sind nur 0,2 Mrd. Euro mit einer Finanzierungsvereinbarung hinerlegt. Der größte Teil der notwendigen Investitionen in den Ausbau der Schienenanbindungen muss also noch gesichert werden.

Wir haben es begrüßt, dass im Bundeshaushalt 2008 zusätzlich ein neuer Titel zur Beseitigung von Engpässen im Güterverkehr auf der Schiene eingerichtet wurde, wonach von 2008 bis 2011 zusätzlich 255 Mio. Euro bereitstehen. Wir hoffen, dass die Mittel auch künftig deutlich aufgestockt werden.

Für den nachfragegerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden zusätzliche Mittel dringend benötigt, die der Bundeshaushalt auch nach den bisherigen Planungen nicht in ausreichendem Umfang bereitstellen kann. Es müssen daher neue Wege zur Finanzierung des Erhalts und Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur beschritten werden.

Dabei ist es wichtig, das Jährlichkeitsprinzip für Investitionen in die Bundesverkehrsinfrastruktur aufzuheben. Außerdem muss die Plafondierung aufgehoben werden. Bisher ist die Lkw-Maut im Bundeshaushalt plafondiert, wodurch der Steueranteil an der Infrastrukturfinanzierung bei steigenden Mauteinnahmen sinkt. Die mittelfristige Finanzplanung sieht daher keine Steigerungen des Investitionsvolumens vor. Mehreinnahmen bei der Lkw-Maut sollten jedoch ohne gleichzeitige Absenkung des Steueranteils für Investitionen zur Verfügung stehen.

Im Hinblick auf die prioritären Ausbauprojekte haben wir es begrüßt, dass der Bund den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) auf seiner kompletten Länge von rund 100 km ausbauen will.

Angesichts der Schiffsgößenentwicklung im Feederverkehr sind über den bereits vorgesehenen Ausbau der Oststrecke hinaus weitere Maßnahmen zum Vollausbau des NOK dringend erforderlich, um die Wettbewerbsvorteile (Entfernungs-vorteile) der deutschen Nordseehäfen gegenüber den Westhäfen im Ostsee-Feederverkehr nicht zu gefährden.

Nach dem am 19. Mai 2008 erteilten Planungsauftrag soll die gesamte Fahrrinne des Kanals um einen Meter auf 10,50 m vertieft werden. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, dass Schiffe mit einer Länge von 280 m und 33 m Breite den NOK durchgängig befahren können.

Für die Vertiefung der 20 km langen NOK-Oststrecke laufen bereits die Vorbereitungen der Planfeststellung.

Für den Ostabschnitt werden Investitionen von 140 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Der Vollausbau wird zusätzlich 280 Mio. Euro erfordern.

Der Ausbau des Ostabschnitts ist nach derzeitigem Planungsstand für 2014 vorgesehen, die Fertigstellung des Ausbaus des gesamten Kanals könnte im Jahr 2018 erfolgen.

Außerdem begrüßen wir, dass die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest die Planungen für die Vertiefung der Außenems nach Emden um einen Meter aufgenommen hat, um dem Wachstum der Schiffsgrößen im Autotransport gerecht zu werden.

Erforderlich ist auch die Vertiefung der Hafenzufahrt auf 16,50 m zum Ostseehafen Rostock, damit größere Capesize-Bulker den Hafen anlaufen können, um ihn als Umschlagplatz für Erz und Kohle besser am Markt zu positionieren.

Zudem erwarten wir, dass die Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterelbe sowie Außen- und Unterweser rasch zum Abschluss gebracht und die Ausbaurbeiten 2009 aufgenommen werden.

VERKEHR VERMEIDEN – MOBILITÄT SICHERN

Wir begrüßen unter dieser Zielgruppe des Masterplans insbesondere die Maßnahme, ein Konzept zur Verlagerung von Straßengüterverkehr auf dem Nord-Süd-Korridor hin zum Seetransport durch Nutzung der Möglichkeiten des Short Sea Shipping und der Binnenschifffahrt zu entwickeln. Gleichzeitig sollen die Ostseeprojekte weiterentwickelt werden. Mit der Entwicklung eines Konzepts soll 2008 begonnen werden.

Problematisch sind in diesem Zusammenhang allerdings jüngste Beschlüsse des IMO-Umweltausschusses zur Schiffsemission. Danach sollen in den heute schon bestehenden Schwefelemissionskon-



Gastrednerin Dagmar G. Wöhl, MdB, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie sowie Maritime Koordinatorin der Bundesregierung



Von links: Dr. Klaus Wedemeier, Wirtschaftsverband Weser, Prof. Dr. Hautau, Uni Hamburg, John H. Niemann, Günter Reiche, Heiner Holzhausen, Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e.V.



Von links: Heinz Brandt, Helfried Rietz, EUROGATE, Prof. Dr. Peer Witten, BVL, Dr. Stefan Behn, HHLA, Gerd Meyer-Schwickerath, Niedersachsen Ports



Von links: Ralf Nagel, Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen, Dagmar G. Wöhl, Detthold Aden

trollgebieten der Nord- und Ostsee die derzeitigen Schwefelgrenzwerte von 1,5% ab März 2010 auf 1% und ab 2015 auf nur noch 0,1% gesenkt werden.

Das Vorhaben, Schiffsemissionen zu reduzieren, darf nicht dazu führen, dass Ladung vom Seeschiff auf den Lkw abwandert und damit bestehende Seeverkehre durch Landverkehre ersetzt werden. Dies hätte nicht nur gravierende Nachteile für die ökologische Gesamtbilanz des Verkehrs zur Folge, sondern auch erhebliche Ladungsverluste für die deutschen Seehäfen.

Durch eine weitere Maßnahme dieser Zielgruppe sollen Transitverkehre optimiert werden. Auf europäischer Ebene werden Möglichkeiten ausgelotet, wie Transitverkehre optimal gestaltet werden können. Hierzu wird die Bundesregierung das Thema – unter Wahrung der Interessen des Wirtschafts- und Hafenstandortes Deutschland – auf die europäische Agenda bringen.

Der ZDS hat darauf hingewiesen, dass die deutschen Seehäfen bedeutende Schnittstellen des internationalen Güterverkehrs sind. Ein großer Teil des Außenhandels europäischer Nachbarländer wird über deutsche Seehäfen abgewickelt. Sie erfüllen damit wichtige Transitfunktionen als Nahtstellen der zentral-europäischen Verkehrsdrehscheibe Deutschland und als Knoten transeuropäischer Verkehrsnetze.

Bei der Abwicklung dieser Transitverkehre findet erhebliche Wertschöpfung in deutschen Seehäfen sowie im Zu- und Ablaufverkehr auf der Schiene durch Eisenbahnverkehrsunternehmen statt, an denen deutsche Hafenunternehmen beteiligt sind. Die deutschen Seehäfen sind damit in einem erheblichen Ausmaß von der Abwicklung von Transitverkehren abhängig. Diese Verkehre dürfen nicht zur Disposition gestellt werden.

Wir lehnen dirigistische Maßnahmen zur Verkehrslenkung strikt ab und sprechen uns für marktwirtschaftliche Lösungen aus. Allein diese Maßnahmen sind auf EU-Ebene umsetzbar.

Zur Optimierung von Transitverkehren wird das Bundesverkehrsministerium eine Studie anfertigen lassen. Der ZDS ist gern bereit, sich aktiv an der Erstellung der Studie zu beteiligen. Erst auf Basis dieser Erkenntnisse sollte eine Diskussion auf europäischer Ebene stattfinden.

MEHR VERKEHR AUF SCHIENE UND BINNENWASSERSTRASSE

Hier begrüßen wir insbesondere die Maßnahme, die Mittel für den Kombinierten Verkehr aufzustocken. Danach sollen die Fördermittel für den Bau/Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs von derzeit jährlich 62,5 Mio. Euro auf jährlich 115 Mio. Euro aufgestockt werden. Zusätzlich stehen für die Förderung von Gleisanschlüssen jährlich 32 Mio. Euro zur Verfügung.

Die Mittel sollen ab dem Haushaltsjahr 2009 bereitgestellt werden.

Außerdem begrüßen wir die Weiterentwicklung von Umschlagstechniken und Organisation im Kombinierten Verkehr. Danach wird eine Förderrichtlinie zur Unterstützung von Pilotprojekten eingeführt, die der Weiterentwicklung innovativer Umschlagstechniken im Kombinierten Verkehr dienen.

Weitere Zielsetzungen des Masterplans mit entsprechenden Maßnahmen sind die Sicherstellung eines umwelt- und klimafreundlichen Verkehrs sowie gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe.

Von den weiteren Maßnahmen zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland begrüßen wir insbesondere die Umsetzung eines Vermarktungskonzepts für den Logistikstandort Deutschland, um die Potenziale und Qualitäten unseres Logistikstandortes international besser sichtbar zu machen. Dadurch werden die Vermarktungsaktivitäten der Länder zur Stärkung der regionalen Logistikstandorte ergänzt.



Gastrednerin Kerstin Jorna, Stellvertretende Kabinettschefin der Europäischen Kommission im Kabinett von Vizepräsident Jacques Barrot



Öffentlicher Teil der Mitgliederversammlung



Kerstin Jorna mit Dr. Ulrich Bauermeister, Detthold Aden und Jan Müller (von links), ZDS Präsidium



Jahrespressekonferenz des ZDS – von links: Heinrich Ahlers, Klaus Heitmann, Detthold Aden, Dr. Ulrich Bauermeister, Röttger Wittern

Im Haushalt des Bundesverkehrsministeriums stehen für das Jahr 2008 600.000 Euro zur Verfügung. Die Wirtschaft hat Komplementärmittel in Aussicht gestellt.

Wir begrüßen, dass das Bundesverkehrsministerium auch die Vermarktungsinitiative „Seaports of Germany“ unterstützt, mit der der Seehafenstandort Deutschland auf ausländischen Messen gemeinsam vermarktet werden soll.

Am 1. Juli 2008 hat sich unter dem Dach des ZDS das Marketing-Forum „Seaports of Germany“ konstituiert. Zweck des Forums ist es, gemeinsame Messeauftritte der deutschen Seehäfen im Ausland vorzubereiten und durchzuführen, um gemeinsam den Seehafenstandort Deutschland zu vermarkten, wenn die eigenständige Präsentation einzelner Häfen nicht zielführend ist.

Auch wenn aus unserer Sicht der Masterplan nicht ausreichend mit finanziellen Mitteln zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ausgestattet ist, wird er von uns als geschlossenes Gesamtkonzept begrüßt. Entscheidend für den Erfolg ist jetzt eine möglichst schnelle Umsetzung der einzelnen Maßnahmen. Wo immer dies notwendig und sinnvoll ist, ist der ZDS bereit, sich konstruktiv in den Umsetzungsprozess einzubringen.

NATIONALES HAFENKONZEPT

Der ZDS begrüßt, dass Bund und Küstenländer 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 werden.

Die Fortschreibung der „Gemeinsamen Seehafenplattform“ soll im Rahmen der Erstellung eines Nationalen Hafenkonzepts erfolgen, das auch die Binnenhäfen einbezieht. Die Bundesregierung sieht einen wachsenden Bedarf für die Koordinierung

einer nationalen Hafenpolitik unter Einbindung der Binnenhäfen.

Im Masterplan Güterverkehr und Logistik weist die Bundesregierung darauf hin, dass Hafenpolitik zu einer nationalen Aufgabe geworden ist. Deshalb werde ein Nationales Hafenkonzept mit Maßnahmen u. a. zu folgenden Themenbereichen erarbeitet:

INFRA- UND SUPRASTRUKTUREN

→ *Die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel des Bundes werden noch stärker als bisher auf die gesamtwirtschaftlich besonders wichtigen Projekte konzentriert.*

→ *Die Bundesregierung räumt dem Ausbau von Hafenhinterlandanbindungen (Straße, Schiene, Wasserstraße), die gegenwärtig nahe an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt sind und die in Zukunft einen überdurchschnittlichen Verkehrszuwachs zu verkraften haben, Vorrang ein.*

→ *Es werden gezielt Möglichkeiten zur Kooperation der Seehäfen geprüft.*

→ *Mit Telematiklösungen sollen zusätzliche Effizienzpotenziale in den Häfen und in der Logistikkette erschlossen werden.*

→ *Bei Überlegungen zur Umwidmung von Hafen- oder hafennahen Flächen für andere städtische Funktionen wie Freizeit-, Wohn-, Büro- oder andere Nutzungen muss sichergestellt werden, dass es zu keinen negativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes führt.*

Für den ZDS ist es die wichtigste Aufgabe des Nationalen Hafenkonzepts, dafür zu sorgen, dass der notwendige Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zügig realisiert wird. Dabei muss der Ausbau weiterhin projektbezogen erfolgen.

Nach § 17 Abs. 2 des Gesetzentwurfs zur Neufassung des Raumordnungsgesetzes soll dem Bundesverkehrsministerium die Möglichkeit eröffnet werden, Raumordnungspläne für das Bundesgebiet mit Festlegungen zu länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen sowie für Flughäfen als Grundlage für ihre verkehrliche Anbindung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung als Rechtsverordnung aufzustellen, soweit dies für die räumliche Entwicklung und Ordnung des Bundesgebietes unter nationalen oder europäischen Gesichtspunkten erforderlich ist.

Bisher erfolgt die Entwicklung der Seehäfen und ihrer Anbindungen projektbezogen im bottom up-Verfahren. Dabei hat sich das bisherige Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung mit der Bewertung der Verkehrsprojekte auf der Basis von Kosten-Nutzen-Analysen bewährt und stellt sicher, Fehlallokationen zu vermeiden. Künftig könnte die Fortschreibung der see- und landseitigen Anbindungen der Seehäfen auf der Basis eines Standortkonzeptes im top down-Verfahren vorgenommen werden.

Die erforderlichen Mittel für prioritäre Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans und seiner Ausbaugesetze müssen jedoch auch weiterhin bedarfsgerecht zugewiesen werden und nicht auf der Basis eines marktfremden Standortkonzeptes, das auf einem Hafenranking beruht.

Der ZDS hatte daher erhebliche Bedenken gegenüber dem vorgesehenen Standortkonzept für Seehäfen. Diese Bedenken wurden allerdings in einem Gespräch des ZDS-Präsidiums mit Staatssekretär von Randow aus dem Bundesverkehrsministerium am 16. September 2008 ausgeräumt.

Dabei machte Staatssekretär von Randow deutlich, dass es das Ziel eines Seehafenstandortkonzeptes sei, die Bedeutung der Seehäfen darzulegen, für die auch der Bund Verantwortung übernehme. Mit dem Standortkonzept sollen auch kleinere Häfen stärker ins Blickfeld des Bundes treten. Insgesamt soll die Hafenpolitik damit stärker in den kommuni-

kativen Prozess eingebunden und die Drehscheibenfunktion der Seehäfen weiter gestärkt werden.

Es wurde vereinbart, dass das Bundesverkehrsministerium das geplante Standortkonzept für Seehäfen auch unter Mitwirkung des ZDS erarbeitet.

Angesichts der dynamischen Entwicklung des Seegüterumschlags müssen die Anbindungen der Seehäfen ihren Anforderungen entsprechend ausgebaut werden. Die Seeverkehrsprognose belegt, dass auch künftig alle deutschen Seehäfen dringend benötigt werden, um das prognostizierte Wachstum zu bewältigen.

Der intensive Wettbewerb zwischen den Seehäfen ermöglicht der verladenden Wirtschaft einen qualitativ hochwertigen und gleichzeitig kostengünstigen Zugang zum interkontinentalen und europäischen Seeverkehr. Hafen- und Schifffahrtspolitik darf daher nicht gegen den Markt betrieben werden. Der im internationalen Vergleich nachweisbare Erfolg der deutschen Hafenwirtschaft beruht gerade auf einer Vielzahl von Anbietern von Hafendienstleistungen.

ARBEITSPLÄTZE

→ *Beschäftigungswirksame Maßnahmen sollen ausgeschöpft werden.*

→ *Gezielte Programme für die Integration von Arbeitslosen sollen unterstützt werden.*

→ *Die Schaffung von Ausbildungsplätzen für junge Menschen ist zu verstärken*

Die deutsche Hafenwirtschaft ist eine Jobmaschine. Jährlich werden rund 1.000 neue Arbeitsplätze im gewerblichen Bereich geschaffen.

Bis 2012 sollen rund 3.000 Langzeitarbeitslose wieder in den Arbeitsmarkt integriert werden. Der ZDS hat hierfür in Zusammenarbeit mit dem Bundes-

verkehrsministerium und der Bundesagentur für Arbeit eine Qualifizierungsoffensive für Langzeitarbeitslose gestartet. Die Bundesregierung stellt für dieses Projekt insgesamt 80 Mio. Euro zur Verfügung.

Zur Umsetzung dieser Maßnahme ist ein „maritimes kompetenzzentrum“ (ma-co) für Hafenlogistik unter Einbindung der bereits bestehenden Aus- und Fortbildungszentren gegründet worden.

UMWELT- UND KLIMASCHUTZ

→ *Eine Weiterentwicklung der Grenzwerte im Schiffsverkehr (Schwefel, Stickoxide, Partikel) und eine wettbewerbsneutrale Integration der Seeschifffahrt in den Emissionshandel sollen erfolgen.*

→ *Neue Antriebstechnologien sollen entwickelt und neue Werkstoffe im Schiffsbau sollen eingesetzt werden.*

Der ZDS unterstützt grundsätzlich geeignete Maßnahmen zur Verminderung von Schiffsemissionen. Sie dürfen allerdings nicht dazu führen, das bestehende Seeverkehr auf den Landverkehr verlagert werden. Diese Gefahr besteht jedoch bei der vorgesehenen Absenkung der Schwefelgrenzwerte in den Schwefel-emissionskontrollgebieten der Nord- und Ostsee auf bis zu 0,1% ab 2015. Wir erwarten hier vom Bundesverkehrsministerium pragmatische Lösungen.

Um die Abgasbelastungen in den Häfen zu reduzieren, kann in bestimmten Fällen die Landstromversorgung eine sinnvolle Lösung sein, auch wenn vorab noch eine Vielzahl von technischen Fragen zu klären sind. Landstromversorgung ist aus technischen und betrieblichen Gründen in vielen Fällen nicht zweckmäßig, weil es einerseits zur Zeit keine internationalen Standards für die Stromversorgung von Schiffen gibt und andererseits Anlagen zur Stromversorgung die Terminals in ihrem operativen Geschäft behindern würden. Ob eine Landstromversorgung in bestimmten Fällen über-

haupt technisch realisierbar ist, kann nur anhand der konkreten Umstände des Einzelfalls entschieden werden.

WETTBEWERB

→ *Weitere Maßnahmen zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen sollen geprüft und – soweit wie möglich – umgesetzt werden.*

→ *Staatliche Beihilfen führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Deutschland setzt sich in Europa für mehr Transparenz in diesem Bereich ein. Die EU-KOM ist aufgefordert, einheitliche Beihilfeleitlinien vorzulegen.*

Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene müssen unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume weiter abgebaut werden. So bestehen bei den Trassenpreisen und bei der Lkw-Maut weiterhin erhebliche Wettbewerbsnachteile.

In Deutschland sind die Trassenpreise im Seehafen-hinterlandverkehr doppelt so hoch wie in den Niederlanden: 2,40 Euro gegenüber 1,15 Euro pro Zugkilometer. Auf der Betuwe-Linie werden seit 2008 Trassenpreise in Höhe von 1,41 Euro pro Zugkilometer erhoben. Bis 2011 sollen die Entgelte schrittweise auf 2,33 Euro je Zugkilometer steigen. Sie liegen damit zumindest in den nächsten drei Jahren allerdings weiterhin deutlich unter den Trassenpreisen in Deutschland. Geeignete Maßnahmen zur Schaffung wettbewerbsfähiger Trassenpreise im deutschen Seehafen-hinterlandverkehr sind daher dringend erforderlich.

Das Gleiche gilt für die Lkw-Maut. In Deutschland beträgt die streckenbezogene Lkw-Maut zur Zeit durchschnittlich 12,4 Cent/km. Dagegen wird in den Niederlanden im Rahmen des Eurovignettenverbundes weiterhin eine zeitbezogene Lkw-Maut von nur 1,06 Cent/km bei einer Fahrleistung von 120.000 km im Jahr pro Lkw erhoben. Die deutsche Lkw-Maut ist damit 12-mal höher als in den Niederlanden.

KOMBINIERTER VERKEHR

→ *Um die vorhergesagten Gütermengen zu bewältigen, müssen auch die Küsten- (Short-Sea-Shipping) und die Binnenschifffahrt gestärkt werden. Dabei gewinnen die Binnenhäfen mit ihrem Angebot vom überregionalen Hub bis zum regionalen Verteilzentrum für die Seehäfen zunehmend an Bedeutung.*

Die Förderung des Kombinierten Verkehrs mit Short-Sea-Shipping und Binnenschifffahrt wird vom ZDS nachdrücklich unterstützt. Im nachfolgenden Kapitel befassen wir uns im Einzelnen mit der verstärkten Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen.

Durch die Erstellung des Nationalen Hafenkonzepts sollen die Häfen als wichtige Import-/Exportdrehscheiben und als Logistik- und Weiterverarbeitungszentren gestärkt werden. Das Konzept soll noch in diesem Jahr vorgelegt werden.

Der ZDS hat sich an den konzeptionellen Arbeiten konstruktiv beteiligt und ist auch weiterhin gern bereit, an der Erstellung eines Nationalen Hafenkonzepts mitzuwirken.

ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN SEE- UND BINNENHÄFEN

Um das dynamische Wachstum des deutschen See-güterumschlags zu bewältigen und zu sichern, ist eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen im Hinterlandverkehr erforderlich. Diese Zusammenarbeit muss im Sinne einer stärkeren Vernetzung der See- und Binnenhäfen intensiviert werden, um der verladenden Wirtschaft gemeinsam attraktive Logistikprodukte anbieten zu können.

Um erfolgreich zusammenzuarbeiten, müssen sich die Binnenhäfen als System anbieten. Sie müssen als System in den Hinterlandverkehr der deutschen

Seehäfen stärker eingebunden werden und damit in die logistischen Transportketten von Reedern, Spediteuren und Umschlagunternehmen. Binnenhäfen können so als Hubs im Hinterlandverkehr wesentlich zur Entlastung von Seehäfen beitragen.

Hierfür sind allerdings eine Reihe von organisatorischen und technischen Maßnahmen in der gesamten logistischen Kette erforderlich. Wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und der bedarfsgerechte Ausbau der Infrastruktur.

Erforderlich sind allerdings auch innovative Transport- und Umschlagbedingungen für die Binnenschifffahrt in den See- und Binnenhäfen. Dabei müssen in den Seehäfen Alternativen zu bisherigen hafeninternen Logistik entwickelt werden, die es ermöglichen, dass System Binnenschiff besser in die Seehafenabfertigung einzubinden.

Notwendig sind aber auch innovative Logistikkonzepte. Für die Beförderung der Ladung zwischen See- und Binnenhäfen sind Transportketten zu entwickeln, die einen schnellen Rundlauf der eingesetzten Schiffe mit einem hohen Maß an Flexibilität ermöglichen.

Neben der notwendigen Verbesserung der Organisationsstruktur im Binnenhafenbereich ist auch ein zielgerichtetes Marketing notwendig. See- und Binnenhäfen sollten daher gemeinsame Marketingstrategien entwickeln.

Mit der Vernetzung von See- und Binnenhäfen befasst sich auch der Bund bei der Erarbeitung des Nationalen Hafenkonzepts.

Der ZDS hat sich auf mehreren Veranstaltungen für eine stärkere Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen eingesetzt. So haben wir am 29. Mai 2008 gemeinsam mit dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen auf der CeMAT 2008 in Hannover, der weltweit größten Messe für Intralogistik, ein gemeinsames Hafenforum zum Thema „Koope-



Podiumsdiskussion auf dem 2. Neuss-Düsseldorfer Hafentag



Referenten und Moderator...



...des Hafenforums von ZDS und BÖB auf der CeMAT.

ration und Integration von See- und Binnenhäfen“ veranstaltet. Dabei haben Vertreter der See- und Binnenhäfen ihre gemeinsamen Anforderungen an die Weiterentwicklung von Hafenlogistik und Verkehrspolitik formuliert.

Am 25. April 2008 nahm der Hauptgeschäftsführer des ZDS in Neuss auf dem 2. Neuss Düsseldorf Hafentag, der unter dem Motto „Binnenhäfen als aktive Partner der Seehäfen“ stand, an einer Podiumsdiskussion zum Thema „Erfolgsfaktoren für eine zukunftsorientierte Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen“ teil.

Außerdem hat der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. in Zusammenarbeit mit dem ZDS am 26. Juni 2008 in Bremen eine Veranstaltung zum Thema „Chancen und Herausforderungen der Binnenschifffahrt im Container-Seehafen-Hinterlandverkehr der deutschen Nord-seehäfen“ durchgeführt.

See- und Binnenhäfen wollen die weitere Entwicklung im Hinterlandverkehr künftig gezielter gemeinsam steuern und den Ausbau der sie verbindenden Infrastruktur in den Systemen Bahn und Wasserstraße vorantreiben.

FÖRDERPROGRAMM „INNOVATIVE SEEHAFEN- TECHNOLOGIEN II“

Neben der Notwendigkeit, kräftig in den Ausbau der deutschen Seehäfen und ihrer Anbindungen zu investieren sowie die strategische Ausrichtung im Hinterlandverkehr weiterzuentwickeln, ist es vor dem Hintergrund des Mengenwachstums von entscheidender Bedeutung, die vorhandene Verkehrs-supra- und -infrastruktur optimal zu nutzen, um die Leistungsfähigkeit zu steigern.

Auf den Seehäfen lastet somit ein erheblicher Innovationsdruck. Seehäfen räumen der Forschung und Entwicklung innovativer Seehafentechnologien daher einen zunehmend höheren Stellenwert ein.

Forschung und Entwicklung sind die treibenden Kräfte des innovativen Fortschritts und bedürfen der zielgerichteten politischen Unterstützung. Der ZDS begrüßt es daher sehr, dass das Bundeswirtschaftsministerium das Technologieprogramm „Innovative Seehafentechnologien II“ (ISETEC II) aufgelegt hat, mit dem die Flächenproduktivität gesteigert und die Intermodalität verbessert werden soll.

Im Oktober letzten Jahres fand die Auftaktveranstaltung der Förderinitiative ISETEC II im Bundeswirtschaftsministerium statt. Dabei sprach der Hauptgeschäftsführer des ZDS zum Thema „ISETEC II – Stärkung des maritimen Logistikstandortes Deutschland“.

Die neue Förderinitiative setzt auf dem Erfolgsprogramm ISETEC I der Jahre 1985 bis 1995 auf, das im Zuge der ersten Containerisierung im Seetransport aufgelegt wurde. Damals konnten durch Einführung von Innovationen Marktanteile in der Hamburg-Antwerpen-Range gewonnen und damit Arbeitsplätze gesichert und neue geschaffen werden.

Heute geht es vor allem darum, innovative Seehafentechnologien zu entwickeln, um das dynamische Wachstum des Seegüterumschlags zu bewältigen.

Dabei gilt es, Engpässe auf den Terminals und dem Hinterlandverkehr zu verhindern.

Überlastete Häfen und ihre Anbindungen beeinträchtigen die Wettbewerbsfähigkeit der Seehafenstandorte und führen zu Wachstums- und Wertschöpfungsverlusten mit ernststen Folgen für den Welthandel. Hier setzt das Förderprogramm an mit dem Ziel, angesichts der dynamischen Umschlagsentwicklung drohende Engpässe in den Häfen und im Hinterlandverkehr zu verhindern.

Handlungsfelder der Förderinitiative sind daher einerseits Technologien und IT-Systeme im Hafen- und Terminalbereich. Dabei geht es um die Optimierung der in den Häfen stattfindenden Prozesse, d. h. um Förder- und Transporttechnologien, Lageroptimierung sowie als zentrales Steuerungsinstrument um die Sicherstellung eines einheitlichen Informationsflusses.

Andererseits beziehen sich die Handlungsfelder auf Technologien in der Zu- und Ablaufsteuerung des Hinterlandverkehrs sowie auf hafenspezifische IT-Systeme für den Hinterlandverkehr. Ein weiteres Handlungsfeld sind übergreifende Systemlösungen.

Das Förderprogramm läuft von Anfang 2008 bis 2011. Von den 50 eingereichten Vorschlägen sind 33 befürwortet worden, für die Anträge auf Fördermittel gestellt wurden. Damit würden sich die Fördermittel auf 45 Mio. Euro bei Gesamtkosten von insgesamt 87 Mio. Euro belaufen.

Zur fachlichen Begleitung des Förderprogramms wurde ein Beirat eingesetzt, in dem auch der ZDS vertreten ist.

Wir sind sicher, dass das Programm dazu beitragen wird, drohende Kapazitätsengpässe in den deutschen Seehäfen und im Hinterlandverkehr auch künftig zu verhindern. Das Programm ist damit ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.



II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK

MITTEILUNG DER KOMMISSION ÜBER EINE EUROPÄISCHE HAFENPOLITIK

Am 18. Oktober 2007 hat die Kommission der Europäischen Gemeinschaften ihre Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik vorgelegt. Sie gibt auch einen Aktionsplan für die Kommission vor.



Kurt Bodewig, MdB, Bundesminister a. D. (Mitte), Gast auf der ZDS-Präsidiumssitzung am 30.01.2008 in seiner Funktion als Maritimer Botschafter der EU-Kommission für die Bundesrepublik Deutschland.

Diese Hafenmitteilung ist das Ergebnis eines Konsultationsverfahrens, innerhalb dessen die EU-Kommission nach dem Scheitern des Port Package II vom November 2006 bis Mai 2007 sechs Workshops zu hafenrelevanten Themen in verschiedenen europäischen Seehäfen durchgeführt hat. Der ZDS hat sich an dem Konsultationsverfahren intensiv beteiligt. Wir konnten verhindern, dass ein erneuter Versuch unternommen wird, ein Port Package III vorzulegen.

Im Lichte des Konsultationsverfahrens hat die Kommission in ihrer Hafenmitteilung weitgehend auf neue Gesetzesinitiativen verzichtet. Die EU-Kommission spricht sich in ihrer Mitteilung dagegen für soft law-Maßnahmen aus, wie Leitlinien und dergleichen, um ein leistungsfähiges Hafensystem in der EU sicherzustellen.

Wir haben diesen Ansatz begrüßt. Viele Aspekte der Hafenmitteilung sowie der Maßnahmen des Aktionsplans finden daher unsere Unterstützung. Dies gilt insbesondere für folgende Maßnahmen:

→ *Leitlinien für die Anwendung der Umweltvorschriften der Gemeinschaft auf die Hafenentwicklung*

Die Kommission wird Leitlinien für die Anwendung der Umweltvorschriften der Gemeinschaft auf die Hafenentwicklung veröffentlichen. Sie hat dafür bereits eine Arbeitsgruppe „Ästuar“ mit ausgewählten Stakeholdern der maritimen Wirtschaft eingerichtet, die von uns unterstützt wird.

Unser Anliegen ist es, bestehende europäische Umweltschutzregelungen zu konkretisieren. Sowohl die FFH-Richtlinie als auch die Wasserrahmen- und Vogelschutzrichtlinie verwenden zu einem großen Teil unbestimmte Rechtsbegriffe, die einer dringenden Ausfüllung, Interpretation und konkreten Definition bedürfen, um Schwierigkeiten beim Ausbau unserer Häfen und ihrer Anbindungen zukünftig zu vermeiden.

Eine europaeinheitliche Interpretationsvorgabe der unbestimmten Rechtsbegriffe unter Abstimmung und Kooperation der Generaldirektion Verkehr und der Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission ist zwingend erforderlich, um für hafenbezogene Planungen und investive Vorhaben mehr Berechenbarkeit, Rechtssicherheit, Beschleunigung und Reduzierung der Planungskosten und -risiken zu erreichen.

→ *Reduzierung von Schiffsemissionen in Häfen*

Die Kommission beabsichtigt, für die landseitige Stromversorgung von Schiffen in Häfen Lösungsmöglichkeiten zu prüfen. Dabei sollte diese Lösung nach Auffassung der Kommission zunächst für Schiffe im Linienverkehr wie Fährschiffe oder Schiffe, die im Kurzstreckenseeverkehr oder auf Meeresautobahnen eingesetzt werden, erwogen werden. Die Kommission beabsichtigt, Vorschläge zur Senkung von Luftverschmutzung durch Schiffe in Häfen vorzulegen, darunter insbesondere die Streichung von Steuernachteilen für die landseitige Stromversorgung.

Ob eine Landstromversorgung in bestimmten Fällen überhaupt technisch realisierbar und wirtschaftlich sinnvoll ist, kann unseres Erachtens jedoch nur anhand der konkreten Umstände des Einzelfalls entschieden werden.

→ *Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen*

Wie in ihrer Mitteilung über eine integrierte Meerespolitik und in der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch angekündigt, wird die Kommission 2008 einen Legislativvorschlag für die Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen vorlegen.

Wir begrüßen dieses Vorhaben, um den Seeverkehr gegenüber dem Landverkehr zollrechtlich gleichzustellen. Nur wenn ein einheitlicher Binnenmarkt auch für den Seeverkehr geschaffen wird, können die Nachteile des Seeverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern durch Vereinfachung der Verwaltungsverfahren und Zollformalitäten im innergemeinschaftlichen Seeverkehr beseitigt werden.

→ *Sozialer Dialog*

Die Kommission wird die Einsetzung eines europäischen Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog in Häfen unterstützen.

Wir begrüßen dieses Vorhaben und werden uns an diesem sozialen Dialog aktiv beteiligen.

→ *Leitlinien über staatliche Beihilfen für Häfen*

Die Kommission wird 2008 Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen verabschieden.

Der ZDS hat im Rahmen des Konsultationsverfahrens in einem Workshop seine Positionen zum Thema Hafenfinanzierung dargelegt und deutlich gemacht, dass sich künftige gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunter-

nehmen an bestimmten Grundsätzen orientieren müssen (siehe Jahresbericht 2006/2007).

→ *Ausweitung der Transparenzvorschriften*

Die Kommission plant, die Transparenzvorschriften der Richtlinie 2006/111/EG auf alle Seehäfen auszuweiten.

Wir begrüßen dieses Vorhaben und haben uns schon immer für derartige Transparenzvorschriften ausgesprochen.

MIET- UND PACTHVERTRÄGE SIND KEINE „HAFENKONZESSIONEN“

Die Ausführungen der Kommission in ihrer Hafenmitteilung zum Thema „Hafenkonzessionen“, wonach zur Überlassung von Hafenflächen Regelungen der EU über die Vergabe von Konzessionen anzuwenden sind, werden von uns allerdings nicht geteilt.

Bei diesen Vertragsbeziehungen handelt es sich um ein normales Vermietungsgeschäft zwecks Gewerbebetrieb.

Wir haben deshalb in einem Rechtsgutachten prüfen lassen, ob die Auffassung der Kommission zur Hafenkonzession (Transparenz, Laufzeit, Verlängerung) auf die Miet-, Pacht- und Erbbaurechtsverträge zwischen den deutschen Seehafenbetrieben und der öffentlichen Hand Anwendung findet.

Das Rechtsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass diese Verträge nicht als „Hafenkonzessionen“ im Sinne der Hafenmitteilung der Kommission einzustufen sind.

Als Begründung wird darauf hingewiesen, dass es sich bei diesen Verträgen um reine Miet- bzw. Pachtverträge und damit nicht um Verträge über Dienstleistungskonzessionen handelt. Hierfür spreche neben der Bezeichnung der Verträge als Miet- bzw.

Pachtverträge der für solche Verträge typische Vertragsinhalt sowie die Tatsache, dass offensichtlich keine öffentliche Aufgabe und auch keine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse von den Hafenbetreibern auf die Seehafenbetriebe übertragen und auch kein anderweitig geartetes Beschaffungsverhältnis zwischen den Hafenbetreibern und den Seehafenbetrieben begründet werden soll.

Sollten diese Verträge dennoch als Dienstleistungskonzessionen angesehen werden, so unterlägen sie nicht den strengen Anforderungen des durch die Vergaberichtlinie näher ausgestalteten Vergaberechts, sondern hätten lediglich die durch die Rechtsprechung des EuGH näher konkretisierten allgemeinen Grundsätze des Primärrechts zu beachten. Diese fordern einen „angemessenen Grad von Öffentlichkeit“ bei der Vergabe von Konzessionen.

Es sei daher davon auszugehen, dass den Hafenbetreibern beim Überlassen von Hafengrundstücken grundsätzlich ein angemessener Spielraum zur Ausgestaltung des Verfahrens unterhalb der durch die Vergaberichtlinien aufgestellten Vorgaben verbleibt.

Eine bekanntmachungsfreie Vertragsvergabe sowie Verlängerungen und Erweiterungen können aus zwingenden Erfordernissen gerechtfertigt sein, sofern dies für die Wahrnehmung der den Hafenbetreibern übertragenen öffentlichen Aufgabe der Sicherung der Funktions- und Konkurrenzfähigkeit der Infrastruktureinrichtung Hafen erforderlich sei. Exakt determinierte Laufzeiten für Dienstleistungskonzessionen gebe das europäische Recht nicht vor. Vertragslaufzeiten, die die Amortisierung der getätigten Investitionen einschließlich Unternehmensrisiko und eine angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals berücksichtigen, seien auch nach der von der Kommission erlassenen Konzessionsmitteilung europarechtlich nicht zu beanstanden. Von einem Bekanntmachungsverfahren für Verlängerungen oder Erweiterungen von bestehenden

Verträgen könne abgesehen werden, soweit sich die Verlängerung oder Erweiterung ausdrücklich oder im Wege der ergänzenden Vertragsauslegung aus den bestehenden Verträgen ergibt. Eine Vergabe ohne Bekanntmachungsverfahren könnte in analoger Anwendung bestimmter Grundsätze des Vergaberechts oder aus zwingenden Gründen des Allgemeinwohls gerechtfertigt sein, sofern dies für die Wahrnehmung der den Hafenbetreibern übertragenen öffentlichen Aufgabe der Hafenentwicklung notwendig sei.

Auch ein eventueller Flächentausch während der Vertragslaufzeit lasse sich ohne Bekanntmachungsverfahren durchführen, wenn der Flächentausch die Position potenzieller Bieter nicht negativ beeinflusst. In allen anderen Fällen scheine ein Flächentausch ohne Neubekanntmachung dann gerechtfertigt, wenn durch eine Bekanntmachung die effiziente Allokation der Hafenfläche verhindert würde.

Von den Ausführungen der Kommission über Hafenkonzessionen abgesehen, begrüßen wir die Mitteilung der Kommission über eine europäische Hafenpolitik. Mit dem vorgeschlagenen Rahmen für eine europäische Seehafenpolitik werden notwendige nationale Spielräume erhalten, um das Gewerbegebiet Hafen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können. Gleichzeitig werden mit Beihilfenleitlinien und Transparenzregelungen faire Wettbewerbsbedingungen für die europäischen Seehäfen geschaffen.

Der ZDS wird die EU-Kommission im weiteren Verfahren unterstützen und setzt auf die Fortsetzung des eingeleiteten Dialogs.



III. UMWELTPOLITIK

HNS-ÜBEREINKOMMEN – AUSWIRKUNGEN AUF HAFEN- BETRIEBE

Der ZDS setzt sich dafür ein, die Belange der Hafenwirtschaft im Rahmen der aktuellen Verhandlungen um eine Ergänzung des Internationalen Übereinkommens über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen) zu berücksichtigen. Nach fast einjähriger Diskussion mit allen Interessengruppen und Vertretern verschiedener staatlicher Delegationen ist es uns gelungen, auf internationaler Ebene im organisatorischen Rahmen der Internationalen Ölhaftungsfonds (IOPC-Fonds) – einer zwischenstaatlichen Sonderorganisation mit eigenem Sekretariat und Rechtspersönlichkeit – den Entwurf eines neuen, für die Hafenwirtschaft vorteilhaften Haftungs- und Entschädigungskonzeptes beim Transport und Umschlag von HNS-Gütern zu erwirken.

Eine von den IOPC-Fonds bereits im Oktober 2007 eingerichtete spezielle HNS-Arbeitsgruppe hat Ende Juni 2008 nach eingehenden Verhandlungen mit den Mitgliedstaaten und verschiedenen Vertretern der maritimen Wirtschaft der Assembly des Fonds den Entwurf eines Protokolls zum HNS-Übereinkommen vorgestellt. Dieser Protokollentwurf schließt entsprechend der Forderung des ZDS nunmehr diejenigen Hafenumschlagbetriebe aus einer finanziellen Beitragspflicht zum HNS-Fonds aus, die verpackte HNS-Güter umschlagen. Damit werden u. a. alle Containerumschlagbetriebe aus einer finanziellen Beitragspflicht entlassen. Einzig für Bulk-Umschlagbetriebe kann eine Beitragspflicht auch weiterhin bestehen. Hier verbleibt es aber bei der im HNS-Übereinkommen vorgesehenen Möglichkeit, die Beitragspflicht an den „tatsächlichen Empfänger“ der Bulk-Ladung weiterzureichen.

Der Protokollentwurf wird im Herbst 2008 von den IOPC-Fonds an den Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) überge-

ben, der den vorgeschlagenen Text beraten wird, um ggf. eine Diplomatische Konferenz zum Beschluss eines neuen HNS-Protokolls einzuberufen. Der Darlegung unserer Argumente im organisatorischen Rahmen der IMO kommt somit entscheidende Bedeutung zu. Der ZDS wird die Beratungen entsprechend aktiv begleiten, um eine Verabschiedung des bisher erreichten Verhandlungsergebnisses auf internationaler Ebene zu unterstützen.

SCHIFFSEMISSIONEN – EINIGUNG ÜBER NEUE GRENZ- WERTE IN DER IMO

Der Meeresumweltausschuss MEPC der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat Anfang April 2007 den Entscheidungsprozess zur Revision der Grenzwerte für Schiffsemissionen im Rahmen von MARPOL-Anlage VI (Internationales Übereinkommen zur Vermeidung der Luftverschmutzung von Seeschiffen) beendet.

Die IMO-Mitgliedstaaten einigten sich einstimmig auf ein neues Stufenmodell, in dem die Emissionen progressiv reduziert werden. Schefeloxid (SO_x)-Emissionen von Schiffen, für die derzeit ein weltweiter Grenzwert von 4,5% gilt, sollen bis Anfang 2012 auf einen Wert von 3,5% gesenkt werden. Ab 1. Januar 2020 soll der Grenzwert abermals auf nur noch 0,5% reduziert werden. In diesem Zusammenhang soll bis 2018 eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Sollte diese Studie zu negativen Ergebnissen kommen, würde sich der Zeitpunkt der Inkraftsetzung des 0,5-Grenzwertes für SO_x auf dem 1. Januar 2025 verschieben.

Ebenfalls gesenkt werden sollen die Grenzwerte in den schon heute besonders ausgezeichneten Schwefel-Emissions-Kontrollgebieten, den sogenannten SECAS (Nord- und Ostsee). Ab 1. März 2010 werden die Grenzwerte in diesen Sondergebieten von heute 1,5% auf 1% gesenkt. Ab Januar 2015 wird in den SECA-Gebieten ein Grenzwert von 0,1% für SO_x gelten.

Zudem wurden für die Verringerung der Emissionen von Stickoxiden (NOx) im MEPC neue Vorgaben festgelegt. In drei progressiven Schritten soll die NOx-Emission aus Schiffsmotoren sinken: Auf 17 g/Kw für Schiffe, die zwischen 2000 und 2011 gebaut werden und 14 g/Kw für neue Schiffe zwischen 2011 und 2016. Für anschließend gebaute Schiffe gilt nur noch ein Wert von 3,4 g/Kw.

Diese Änderungen werden der Staatengemeinschaft auf der Sitzung des MEPC im Oktober 2008 zur endgültigen Annahme vorgelegt. Nach dem derzeit vorgesehenen Zeitplan der IMO werden die Änderungen des Annex VI MARPOL-Übereinkommen voraussichtlich zum Jahr 2010 in Kraft treten. Über das weitere Vorgehen zum Ausstoß von Treibhausgasen (GHG) in der internationalen Seeschifffahrt ist eine zeitnahe Zusammenkunft der zuständigen IMO-Arbeitsgruppe geplant, um weitere Vorgaben zu GHG zu erarbeiten (CO₂-Emissions-Index und CO₂-Emissions-Basislinie).

Der ZDS hat im Zusammenhang mit den Diskussionen über die Reduzierung von Schiffsemissionen gegenüber dem Bundesverkehrsministerium darauf hingewiesen, dass strengere Grenzwerte nicht dazu führen dürfen, dass sich in einzelnen Regionen Verkehre von der Seestrecke auf den Verkehrsträger Lkw verlagern. Eine entsprechende Gefahr sieht der ZDS insbesondere in den Sonder-Schwefelüberwachungsgebieten der Nord- und Ostsee, in denen der Seeverkehr in direkter Konkurrenz zum Lkw und zur Eisenbahn steht. Eine Verteuerung der Schiffs-kraftstoffe durch die Reduzierung von Schwefelanteilen kann in diesen Regionen unmittelbar zur Folge haben, dass die Fracht anstatt auf dem Schiff, nunmehr durch andere Verkehrsträger transportiert wird. Dies ist nach Ansicht des ZDS nicht nur im Rahmen einer Gesamtökobilanz als schädlich zu bewerten, sondern widerspricht auch der nationalen und europäischen Politik, den Seeverkehr zu stärken.

Die Umsetzung der in der IMO erarbeiteten neuen Grenzwerte für Emissionen in der Schifffahrt wird

in Deutschland von einer Arbeitsgruppe unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums begleitet, in der auch der ZDS vertreten ist. Dabei setzen wir uns dafür ein, Verkehrsverlagerungen zu Lasten des Seeverkehrs zu vermeiden.

EUROPÄISCHE ABFALL- RAHMENRICHTLINIE

Das Europäische Parlament hat Mitte Juni 2008 in 2. Lesung nach einem Kompromissbeschluss mit dem Rat abschließend über die Revision der EU-Abfallrichtlinie abgestimmt. Das Gesetzgebungsverfahren zur Abfall-Rahmenrichtlinie wurde durch die Parlamentsabstimmung abgeschlossen.

Im Diskussionsprozess um die Erarbeitung der Richtlinie haben sich der ZDS und FEPORT mehrfach gemeinsam dafür eingesetzt, dass nichtgefährliche natürliche Sedimente – einschließlich nichtgefährlichen Baggergutes – aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie auszuschließen sind. Der nunmehr zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat geschlossene Kompromiss berücksichtigt unsere Forderung mit folgender Formulierung in Artikel 2 Abs. 3:

„Unbeschadet der Verpflichtungen aus anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft werden Sedimente, die zum Zweck der Bewirtschaftung von Gewässern und Wasserstraßen oder der Vorbeugung gegen Überschwemmungen oder der Abschwächung der Auswirkungen von Überschwemmungen und Dürren oder zur Landgewinnung innerhalb von Oberflächengewässern umgeschlagen werden, aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen, sofern die Sedimente erwiesenermaßen nicht gefährlich sind.“

Dieser Kompromiss zur Novelle der Abfall-Rahmenrichtlinie wird vom ZDS ausdrücklich begrüßt. Wir sehen die Belange der deutschen Hafenwirtschaft in dieser Textfassung als hinreichend berücksichtigt.

ENTWURF UMWELT-GESETZBUCH

Entsprechend einer im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD festgeschriebenen Verständigung auf eine Vereinfachung, Zusammenfassung und Neuordnung des Umweltrechts wurde Mitte 2008 der Entwurf eines Umweltgesetzbuches (UGB) zur Länder- und Verbandsanhörung vorgelegt. Die abschließende Abstimmung des Entwurfs innerhalb der Bundesregierung steht noch aus. Zum Regelungspaket UGB 2009, das aus fünf Büchern und dem Einführungsgesetz (EG UGB) besteht, gehören ferner die Verordnung über Vorhaben nach dem Umweltgesetzbuch (Vorhabenverordnung) und die Verordnung über Umweltbeauftragte (Umweltbeauftragtenverordnung).

Der ZDS hat den Entwurf des UGB grundsätzlich begrüßt, da aus Sicht der Hafenwirtschaft insbesondere die Zusammenführung der bisher getrennten Fachgesetze im Umweltbereich die Orientierung für alle Wirtschaftsbeteiligten wesentlich vereinfacht und eine anwenderfreundliche, klare Struktur der Umweltbestimmungen fördert.

Gleichzeitig hat der ZDS darauf hingewiesen, dass entgegen der insbesondere von der Bundesregierung hervorgehobenen Zielsetzung des UGB, Teile der Entwürfe erhebliche Verschärfungen der Rechtslage vorsehen.

So ist für die deutsche Hafenwirtschaft u.a. die im § 54 Abs. 1 UGB II vorgesehene Erweiterung des Besorgnisgrundsatzes auf Anlagen zum Umschlagen von wassergefährdenden Stoffen für die deutsche Hafenwirtschaft inakzeptabel. Auch die Einbeziehung des Ausbaus von Kaianlagen, Logistikflächen, Hochwasserschutzmaßnahmen und die Umgestaltung von Gewässern im Hafenbereich in den Regelungsbereich des UGB III wird von der Hafenwirtschaft abgelehnt.

Die ebenfalls vorgesehene Integration des Konzeptes eines „Integrierten Küstenzonenmanagements“

wird vom ZDS abgelehnt, da dieses Konzept bisher von allen Beteiligten sowohl auf nationaler wie auch auf europäischer Ebene als ein freiwilliges Konzept formuliert wurde, das ausschließlich einen informativen Rechtsstatus hat und entsprechend nicht in einem Gesetz verbindlich integriert werden soll.

Der ZDS wird die weitere Ausgestaltung der Entwürfe zum UGB pro aktiv begleiten und sich weiterhin für die Belange der Hafenwirtschaft einsetzen.



RESTRICTED AREA
no admittance

SICHERHEITSBEREICH
Zutritt verboten

IV. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)

100%IGE CONTAINERDURCHLEUCHTUNG (H.R.1-GESETZ)

Ende Juli 2007 hat der 110. Kongress der Vereinigten Staaten ein neues amerikanisches Gesetz zur Stärkung der Sicherheit in der Luft- und Seefracht verabschiedet. Dieses Gesetz mit dem Titel „House Resolution No. 1 (H.R.1): Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007“ enthält für das Regulierungsgebiet Seefracht die Verpflichtung, dass mit Wirkung spätestens ab dem 1. Juli 2012 alle verschifften Frachtcontainer mit Zielort USA vor dem Verladen in den ausländischen Abgangshäfen voll umfänglich auf nukleare/radioaktive Substanzen strahlenuntersucht und auf konventionelle Gefahren durchleuchtet werden müssen.

Der ZDS hat durch mehrfache Stellungnahmen gegenüber den Bundesministerien, der US-amerikanischen Zollbehörde, dem amerikanischen Government Accountability Office und gegenüber transatlantischen wirtschaftspolitischen Gremien 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 Containerumschlagbetriebe als in der Praxis nicht umsetzbar, höchst kostenintensiv und den Containerverkehr massiv behindernd.

Der ZDS hat diese Position in beratenden Gesprächen auch gegenüber der Europäischen Kommission verdeutlicht, welche die Bedenken des ZDS in einer Stellungnahme gegenüber der amerikanischen Zollbehörde aufgenommen und noch einmal unterstrichen hat, dass auch auf europäischer Ebene die ablehnende Haltung des ZDS voll umfänglich unterstützt wird.

Auch im Rahmen einer internationalen Konferenz im organisatorischen Rahmen der Weltzollorganisation (WCO) zur Zukunft einer 100%igen Containerdurchleuchtung nach dem amerikanischen H.R.1-Gesetz hat der ZDS seine kritische Haltung

sowohl gegenüber dem Sekretariat der WCO als auch gegenüber den Zollbehörden der Mitgliedsstaaten der WCO zum Ausdruck gebracht.

Während einer Anhörung des Sicherheits- und Transportausschusses des US-Senats Mitte Juni 2008 hat die US-Zollbehörde verdeutlicht, dass aus ihrer Sicht ein 100%iges Containerdurchleuchten derzeit nicht sachgemäß und zu kostenintensiv sei. Ein Durchleuchten aller Container im US-Verkehr wäre finanziell zu aufwändig, technisch zu schwierig und hätte das Potenzial, den internationalen Handelsverkehr erheblich zu behindern. Ein 100%iges Durchleuchten in allen Häfen, die Containerverkehre in die USA bedienen, könne nachzeitigem Stand der Technik nicht durchgeführt werden. Die Sicherheitsinitiative des H.R.1-Gesetzes sei vielmehr auf Hochrisikokorridore zu beschränken, im Übrigen solle ein Durchleuchten nur bei Hochrisikocontainern durchgeführt werden. In Kombination mit den übrigen, bereits bestehenden Sicherheitsinitiativen gewähre dieser Ansatz ein ausreichendes Maß an Sicherheit. Zumindest sei festzustellen, dass die Frist zur weltweiten Einführung einer 100%igen Containerdurchleuchtung zum 1. Juli 2012 von der US-Zollbehörde nicht eingehalten werden könne.

Unterstützt wurden die Argumente der US-Zollbehörde durch einen umfassenden Bericht des GAO, der mehrere Schwachpunkte der Pflicht zur 100%igen Containerdurchleuchtung identifiziert.

Auch der Vertreter des US Department of Energy, welches für die sogenannte Megaportsinitiative zuständig ist, betonte im Rahmen der Anhörung ausdrücklich, dass die Pflicht zu einer 100%igen Containerdurchleuchtung derzeit im internationalen Verkehr nicht umsetzbar sei und – verglichen mit anderen derzeit verfolgten Sicherheitsinitiativen – keine maßgebliche Erhöhung der Sicherheit der Vereinigten Staaten gewährleisten würde. In diesem Zusammenhang wurde auch darauf hingewiesen, dass durch den hohen Personalbedarf einer Pflicht zur 100%igen Durchleuchtung die Gefahr bestünde,

dass US-Personal aus anderen, die Sicherheitslage wesentlich stärker unterstützenden Programmen zur Auffindung nuklearer Stoffe abgezogen werden müssten. Dies würde die gesamte Sicherheitsarchitektur der USA wesentlich schwächen.

Durch die von der US-Zollbehörde vorgetragenen Argumente gegen eine 100%ige Containerdurchleuchtung sieht der ZDS seine Kritik an dem amerikanischen H.R.1-Gesetz bestätigt. Dennoch lehnt die politische Ebene im Amerikanischen Kongress die von der US-Verwaltung vorgebrachten Bedenken ab und hält auch weiterhin an den Verpflichtungen des H.R.1-Gesetzes fest.

Die politische Diskussion um die weitere Umsetzung des H.R.1-Gesetzes und seiner Pflicht zur 100%igen Containerdurchleuchtung wird sowohl auf nationaler, als auch auf europäischer und internationaler Ebene derzeit fortgeführt und vom ZDS auch weiterhin aktiv und kritisch begleitet.

EINHEITLICHE EUROPÄISCHE HAFENAUSWEISE

Die Europäische Kommission hat in Fortsetzung der Diskussion um einheitliche europäische Hafenausweise (EPAIC) eine erste Studie zur Machbarkeit der Einführung entsprechender Ausweise veröffentlicht. Nach den bisher vorliegenden Informationen plant die Europäische Kommission, keine verpflichtende Einführung einheitlicher europäischer Hafenausweise. In einer zweiten Phase der Studie zu EPAIC soll eine Konvergenz zwischen den bereits existierenden Zugangskontrollsystemen in den europäischen Häfen und einer eventuell einzuführenden einheitlichen europäischen Hafenausweiskarte geprüft werden.

Wie bisher spricht sich der ZDS deutlich gegen die Einführung von einheitlichen europäischen Hafenausweisen aus. Jede Person, die Zutritt zu einer Hafenanlage erhalten möchte, muss sich schon heute durch gesonderte Ausweiskarten sowie durch den Personalausweis ausweisen. Die Zugangskontrolle erfolgt in

der Regel durch elektronische Systeme, die schon in der Folge der Einführung des ISPS-Code von den Hafenumschlagbetrieben errichtet wurden.

Aus Sicht des ZDS bestehen zudem erhebliche Sicherheitsbedenken gegenüber einem einheitlichen europäischen Hafenausweis. Sollte ein entsprechender Ausweis dazu berechtigen, ohne Kontrolle in alle Häfen bzw. Hafenanlagen in der EU zu gelangen, würde der gesamte ISPS-Code ad absurdum geführt.

Der ZDS wird sich auch in der zukünftigen Diskussion um das Thema EPAIC dafür einsetzen, dass keine verpflichtenden Rahmenbedingungen zur Einführung entsprechender Hafenausweise eingeführt werden.

EUROPÄISCHES PROGRAMM FÜR DEN SCHUTZ KRITISCHER INFRASTRUKTUREN (EPSKI)

Die Europäische Kommission verfolgt derzeit den Vorschlag für eine Richtlinie über die Ermittlung und Ausweitung kritischer europäischer Infrastrukturen und die Bewertung der Notwendigkeit, ihren Schutz zu verbessern. Es ist damit zu rechnen, dass der Richtlinienentwurf noch vor dem Ende des Jahres 2008 in Kraft treten wird.

Die Richtlinie sieht ein Verfahren für Mitgliedstaaten zur Identifizierung und Registrierung von europäischen kritischen Infrastrukturen vor und konzentriert sich auf die Sektoren Energie und Transport. Neben einer verstärkten Kommunikation zwischen den Mitgliedstaaten sieht die Richtlinie bestimmte Sicherheitsanforderungen für kritische Infrastrukturen vor.

Der ZDS hat gegenüber der Europäischen Kommission deutlich gemacht, dass Häfen dem international abgestimmten Sicherheitsregime des ISPS-Code unterliegen, das zwingend im Rahmen des Programms zum Schutz kritischer europäischer Infrastrukturen anzuerkennen ist.

Der ZDS hat darauf hingewiesen, dass vor diesem Hintergrund Doppelregelungen unbedingt zu vermeiden sind. Diese Argumente wurden von der Kommission grundsätzlich anerkannt. In der Richtlinie werden die bereits bestehenden internationalen und europäischen Regelungen zur Stärkung der Sicherheit im Hafen entsprechend Anerkennung finden.

Ergänzend zu dem Richtlinienentwurf werden derzeit Leitlinien zu dem EPSKI-Programm zwischen den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission in verschiedenen Workshops erarbeitet, an denen der ZDS aktiv teilnimmt. Auch in diesem Rahmen konnte der ZDS erreichen, dass existierende Maßnahmen und Initiativen zur Gefahrenabwehr in Häfen anerkannt werden und eine Mehrbelastung der Hafenbetriebe durch das EPSKI-Programm entsprechend vermieden werden.

ZUGELASSENER WIRTSCHAFTS- BETEILIGTER

Mit der Verordnung (EG) 648/2005 wurde der Status des zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (engl. Authorized Economic Operator – AEO) eingeführt. Zusätzlich wurden im Dezember 2006 von der Kommission Durchführungsvorschriften veröffentlicht, welche die Regelung des AEO konkretisieren. Danach können seit dem 1. Januar 2008 Unternehmen, die in der Europäischen Union ansässig und am Zollgeschehen beteiligt sind, diesen Status beantragen, der zu Vergünstigungen bei sicherheitsrelevanten Zollkontrollen und/oder Vereinfachung gemäß den Zollvorschriften berechtigt.

Ziel ist die Absicherung der durchgängigen internationalen Lieferkette vom Hersteller bis zum Endverbraucher einer Ware. Der Status eines AEO ist in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union gültig, zeitlich nicht befristet und kann in den Varianten „zollrechtliche Vereinfachungen“, „Sicherheit“ und „zollrechtliche Vereinfachung/Sicherheit“ erteilt werden. Diese Varianten unterscheiden sich

hinsichtlich ihrer Bewilligungsvoraussetzungen und den damit verbundenen Vergünstigungen.

Als Hilfsmittel stehen neben dem Zollkodex und den Durchführungsvorschriften die Leitlinien „Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“ zur Verfügung, in denen für Hafenbetriebe die Standards des ISPS-Code als Äquivalent für bestimmte Voraussetzungen des AEO anerkannt werden.

Bis Mai 2008 wurden europaweit insgesamt 984 AEO-Anträge angenommen und 114 Zertifikate erteilt. In Deutschland wurden 196 AEO-Anträge gestellt, 153 angenommen und insgesamt 26 Zertifikate erteilt.

Derzeit laufen Verhandlungen mit Drittländern (insbesondere USA, China und der Schweiz), die zu einer gegenseitigen und zukünftig weltweiten Anerkennung des Status führen sollen. Der ZDS begrüßt und unterstützt aktiv die Bemühungen dieser weltweiten Anerkennung und der damit einhergehenden Stärkung eines modernen und effektiven Risikomanagements in der Lieferkette.

NATIONALE SICHERHEITS- STRATEGIE IN DER LOGISTIK

Unter Leitung des Bundesverkehrsministeriums wurde Mitte Juni 2008 der Arbeitskreis „Sicherheitsstrategie in der Logistik“ mit dem Ziel gegründet, eine nationale Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft einschließlich der maritimen Wirtschaft zu erarbeiten. Der ZDS hat die Leitung der Untergruppe „See-/Küsten-/Binnenschifffahrt und Häfen“ übernommen.

Der Arbeitskreis wird sich zunächst mit einer Sammlung und Bewertung bestehender nationaler, europäischer und internationaler gesetzlicher Maßnahmen und freiwilliger Initiativen zur Transportsicherheit befassen, diese sammeln und bewerten. Bis Ende des Jahres 2008 soll eine gemeinsame Verkehrsträger übergreifende Strategie für Transportsicherheit erarbeitet werden.



V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFENARBEITER

In der Lohnrunde 2008 hat die Gewerkschaft ver.di, vertreten durch den Bundesvorstand gefordert, die Einkommen der Hafenarbeiter ab dem 1. Juni 2008 im Volumen um 9,5% bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 12 Monaten zu erhöhen. Zudem forderte ver.di, eine tarifliche Vorteilsregelung für ver.di-Mitglieder zu vereinbaren.

Der ZDS hat in den Verhandlungen deutlich gemacht, dass sich in den deutschen Seehäfen ein sehr differenziertes Bild zeige, dem durch eine entsprechende Lohnpolitik Rechnung getragen werden müsse. Der Auf- bzw. Ausbau einer Differenzierung stand dabei im Fokus der diesjährigen Verhandlungen um einen neuen Lohntarifvertrag.

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

1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge werden mit Wirkung vom 1.6.2008 um 4,8% erhöht.

2. Für Hafenarbeiter, die in Betrieben beschäftigt sind, die den Beschäftigungssicherungstarifvertrag vom 16.12.2003 anwenden, kann über die bereits bestehenden Möglichkeiten hinaus unter Berücksichtigung der weiteren Voraussetzungen des Beschäftigungssicherungstarifvertrages vereinbart werden, dass die Erhöhung der ab dem 1.6.2008 jeweils geltenden Grundstundenlöhne und Zuschläge auf den in Ziffer 3 jeweils festgelegten Wert des Inflationsausgleichs abgesenkt wird. Diese Vereinbarung kann bis zum 31. Juli des laufenden Jahres getroffen werden.

Bis zum Abschluss der Verhandlungen ist der Arbeitgeber berechtigt, abweichend vom Lohntarifvertrag die am 31.5. des laufenden Jahres geltenden Grundstundenlöhne und Zuschläge zu zahlen.

Kommt eine Vereinbarung gemäß Absatz 1 nicht zustande, sind die im Lohntarifvertrag festgelegten Grundstundenlöhne und Zuschläge abzüglich 0,6 Prozentpunkte vom Erhöhungsprozentsatz gemäß Ziffer 1 mit der übernächsten Lohnabrechnung rückwirkend ab dem 1.6.2008 zu zahlen.

Nach drei Jahren ist diese Regelung von den Tarifvertragsparteien zu überprüfen.

3. Der Inflationsausgleich wird auf einen Wert von 2,5% festgelegt.

Die Regelung des § 4 Beschäftigungssicherungstarifvertrag entfällt.

4. Im Rahmen eines Tarifvertrages über Erholungsbeihilfe wird u.a. geregelt:

a.) Hafenarbeitern, die Mitglied der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di sind, wird einmal pro Jahr mit Beginn der Laufzeit des Tarifvertrages eine Erholungsbeihilfe als Bruttobetrag in Höhe von € 260,- gewährt.

b.) Die Zahlung erfolgt auf Antrag des Hafenarbeiters in unmittelbarem Zusammenhang mit einem mindestens einwöchigen Urlaub. Der Antrag ist spätestens 14 Tage vor Antritt des Urlaubs zu stellen. Die Steuerlast bzw. die Pauschalsteuer nebst etwaiger Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag trägt der Hafenarbeiter. Weitere Einzelheiten zur Umsetzung sind betrieblich zu regeln.

5. Für Hafenarbeiter in Betrieben der Kategorie B wird die Zulage gemäß Ziffer VI.2 Lohntarifvertrag mit Wirkung zum 1.6.2008 von € 504,- um € 200,- auf € 304,- abgesenkt.

6. Für Hafenarbeiter in Betrieben der Kategorie A wird die Zulage gemäß Ziffer VI.1 Lohntarifvertrag mit Wirkung zum 1.6.2008 von € 1.008,- um € 400,- auf € 1.408,- erhöht. Diese Erhöhung gilt nicht für Hafenarbeiter gemäß Ziffer VI.4 Lohntarifvertrag.

7. Die Laufzeit des Lohntarifvertrages beträgt 12 Monate.

8. Die Tarifvertragsparteien werden im Anschluss an die Verhandlungen zum Lohntarifvertrag für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe zeitnah zusammentreten und verbindlich

Gespräche zu einem Ergebnis- und Gewinnbeteiligungsmodell sowie über mögliche Auswirkungen des demografischen Wandels aufnehmen.

Die Tarifkommissionen von ZDS und ver.di haben diesem Ergebnis auf ihrer Sitzung am 30. Mai 2008 zugestimmt.

GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER NACH ZIFFER 1 DES LOHNTARIFVERTRAGES 2008

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2008 in Euro
I	Aushilfsarbeiter	13,14
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	14,59
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind	15,40
IV		16,32
V	Winsch- und Decksleute	16,55
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	16,88
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	17,19
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	17,57
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeitsgebieten	17,97
VII	2. Stauervize	18,91
VII/1	Vorhandwerker	19,45
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	20,38

Ergänzend gelten die nicht geänderten Regelungen des Lohntarifvertrages aus dem Jahr 2007 in diesem Jahr fort und werden entsprechend wieder in Kraft gesetzt.

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 Tabelle auf Seite 36.

Mit ma-co wollen die Hafen- und Logistikbetriebe der deutschen Seehäfen entsprechend der Zielsetzung der Qualifizierungsoffensive bis zum Jahr 2012 rund 3.000 Menschen ohne Job eine neue Beschäftigungsperspektive in der Hafenwirtschaft bieten. Das Projekt richtet sich größtenteils an Langzeitarbeitslose im Alter von bis zu 27 Jahren. Aber auch ältere Arbeitssuchende zwischen 40 und 50 Jahren haben die Möglichkeit, in eine Qualifizierung zu starten.

QUALIFIZIERUNGSOFFENSIVE FÜR LANGZEITARBEITSLOSE/ GRÜNDUNG VON MA-CO

Mit der bereits auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz festgelegten Qualifizierungsoffensive für Langzeitarbeitslose hatten sich die Betriebe der Hafenlogistik entschlossen, durch die Gestaltung geeigneter Qualifizierungsmaßnahmen Langzeitarbeitslosen eine Perspektive in der Hafenlogistik zu eröffnen.

Die seit Anfang des Jahres 2007 in dieser Angelegenheit geführten Gespräche des ZDS mit der Parlamentarischen Staatssekretärin Roth vom Bundesverkehrsministerium, der Bundesagentur für Arbeit und den regionalen Arbeitsagenturen wurden nunmehr zu einem erfolgreichen Abschluss geführt. In diesem Jahr fusionierten das Fortbildungszentrum Hafen Hamburg e.V. (FZH), die Hafenfachschule im Lande Bremen e.V. (HFS) und die Fachschule der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) zu dem Maritimen Kompetenzzentrum (ma-co). Dieser neue überregionale Bildungsträger für die Hafenwirtschaft finanziert sich ausschließlich mit der Durchführung von Seminaren und bietet praxisorientierte Lehrgänge zu den Themen Hafen, Logistik, Seeschifffahrt und den Querschnittsthemen Gefahrgut, Safety und Security nach einheitlichen Kompetenzstandards. Der ZDS wurde als Mitglied des eingetragenen Vereins aufgenommen.



VI. UMSCHLAG- ENTWICKLUNG 2007/2008

Die deutschen Seehäfen haben 2007 wieder ein neues Rekordergebnis erzielt. Insgesamt wurden 312 Mio. t Güter aller Art umgeschlagen, 4% mehr als im Vorjahr. Unter Einbeziehung des Seegüterumschlags der Binnenhäfen betrug das Gesamtumschlag 315 Mio. t (+4%).

Das Wachstum lag allerdings deutlich unter dem des Vorjahres als noch eine Zuwachsrate des Gesamtumschlags von 6,3% erreicht wurde.

Für 2008 geht die gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wird, von einer Zunahme des deutschen Seegüterumschlags um 3,9% aus. Ursächlich für die etwas geringere Zuwachsrate gegenüber dem Vorjahr ist das verschlechterte globale Wirtschaftsklima. Risiken bestehen insbesondere durch den weiterhin hohen Ölpreis und die Finanzkrise in den USA.

Für 2009 wird mit einem Wachstum des Umschlags in den deutschen Seehäfen um 3,8% gerechnet.

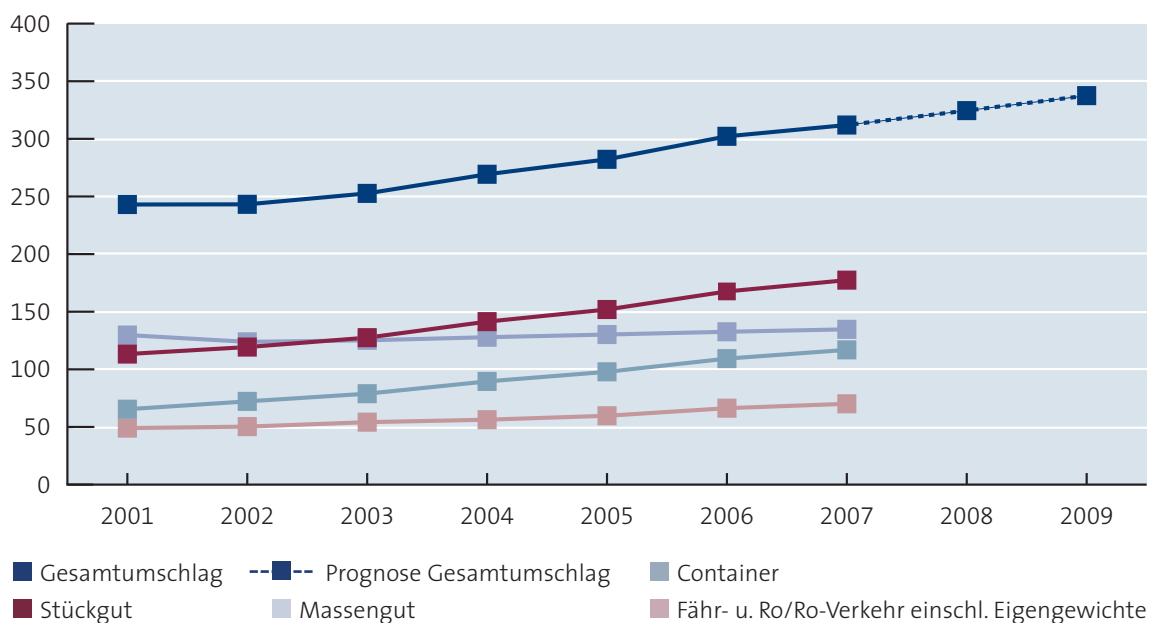
Dabei macht sich das weitere Abflachen der Zuwachsraten des Bruttoinlandsprodukts und des Außenhandels bemerkbar.

Durchschnittlich wird über den Zeitraum 2007 bis 2011 ein Wachstum des deutschen Seegüterumschlags von 3,9% unterstellt.

Anders als im Jahr 2006 nahm der Anteil der deutschen **Ostseehäfen** am Gesamtumschlag nicht weiter zu und ging 2007 auf 18,7% zurück. Insgesamt wurden in den deutschen Ostseehäfen 58,4 Mio. t umgeschlagen, 2,8% mehr als im Vorjahr. Davon zogen die schleswig-holsteinischen Häfen 30,4 Mio. t (+4,5%) und die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern 28 Mio. t (+1,1%) auf sich.

Die deutschen **Nordseehäfen** legten 2007 insgesamt um 4,3% auf 253,7 Mio. t zu. Davon entfielen auf Hamburg 118,2 Mio. t (+2,3%), die niedersächsischen Seehäfen 65 Mio. t (+1,4%), die Bremischen Häfen 59,3 Mio. t (+6,5%) und auf die schleswig-holsteinischen Häfen 11,3 Mio. t (+39,5%).

UMSCHLAGENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN MIO. T)



Umschlagrückgänge verzeichneten nur die Häfen in Wilhelmshaven, Brake und Leer. Alle übrigen deutschen Nordseehäfen erzielten Zuwachsraten.

Die **Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen** zeigt, dass trotz seines unterproportionalen Wachstums auch 2007 rund 59% des Umschlags der deutschen Seehäfen auf den Verkehr mit europäischen Häfen entfielen. Insgesamt wurden im Europaverkehr 186,3 Mio. t umgeschlagen. Der Überseeverkehr war mit 120,8 Mio. t oder 38,3% am Gesamtverkehr beteiligt. Im Verkehr innerhalb Deutschlands wurden 8 Mio. t (2,5%) umgeschlagen.

Aus europäischen Häfen wurden 2007 116,7 Mio. t empfangen (+1,8%), davon 76,2 Mio. t aus EU-Häfen (-2,8%). Beim Empfang aus den übrigen europäischen Seehäfen von insgesamt 40,5 Mio. t entfielen 23,3 Mio. t auf norwegische Häfen (+17,4%) und 15,5 Mio. t auf russische Ostseehäfen (+3,6%). In europäische Häfen wurden 69,6 Mio. t verschifft, davon 57,6 Mio. t in EU-Häfen und 12 Mio. t in Häfen des übrigen Europas.

Aus Überseehäfen wurden 2007 71,4 Mio. t empfangen. Dabei stiegen die Anlandungen aus asiatischen Häfen um insgesamt 18,3% auf 29,2 Mio. t. Auf den Empfang aus Häfen der VR China entfielen davon allein 13,8 Mio. t (+30,2%). Auch die Mengen aus mittel- und südamerikanischen Häfen nahmen deutlich zu (18,5 Mio. t bzw. 20,9%). In Überseehäfen wurden 2007 49,4 Mio. t verschifft (-2,8%), davon 26,1 Mio. t (-0,4%) in asiatische Häfen. Während der einkommende Verkehr aus asiatischen und nordamerikanischen Häfen deutlich zunahm, ging der ausgehende Verkehr in diese Häfen zurück.

Der **Stückgutumschlag** in den deutschen Seehäfen nahm auch 2007 weiter zu und erhöhte sich insgesamt um 5,8% auf 177,4 Mio. t. Das Wachstum war allerdings deutlich geringer als im Vorjahr (+10,3%). In den deutschen Nordseehäfen stieg das Stückgutaufkommen um 6,6% auf 134,8 Mio. t. Davon entfielen 76,8 Mio. t (+5,8%) auf Hamburg und 48,4 Mio. t

(+7,9%) auf die Bremischen Häfen. Emden zog 3 Mio. t (+16,4%), Brake 2,4 Mio. t (-6,2%) und Cuxhaven 1,6 Mio. t (-2,2%) auf sich.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 2007 42,6 Mio. t Stückgüter um, 3,5% mehr als im Vorjahr. Am Gesamtaufkommen waren Lübeck mit 21,1 Mio. t (+5,3%), Rostock mit 10,2 Mio. t (+5,3%), Puttgarden mit 4,3% (+8,9%), Sassnitz mit 2,5 Mio. t (-2,9%) und Wismar mit 1,8 Mio. t (-11,9%) beteiligt.

In den Binnenhäfen wurden im Seeverkehr 2,4 Mio. t (+17,9%) Stückgüter umgeschlagen, darunter allein in Duisburg 2 Mio. t (+28,2%).

Von den insgesamt 179,8 Mio. t Stückgüter, die 2007 in den deutschen Seehäfen einschließlich des Verkehrs der Binnenhäfen umgeschlagen wurden, entfielen 116,9 Mio. t auf den Containerverkehr. Davon wurden 112,8 Mio. t in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen umgeschlagen.

Der **Containerumschlag** nahm 2007 weiter deutlich zu und erhöhte sich insgesamt um 10,5% auf 15,3 Mio. TEU. Davon wurden an beladenen Containern 12,5 Mio. TEU umgeschlagen, 8,5% mehr als im Vorjahr. Der Anteil der beladenen Container an den insgesamt im Containerverkehr beförderten Einheiten betrug damit 82%. Das Ladungsgewicht erhöhte sich insgesamt um 6,9% auf 116,9 Mio. t. Der Boom des Containerverkehrs setzte sich damit auch 2006 weiter fort, allerdings mit geringeren Wachstumsraten als im Jahr zuvor.

In Hamburg erhöhte sich der Containerverkehr 2007 um 11,7% auf 9,9 Mio. TEU und in den Bremischen Häfen um 9,2% auf 4,9 Mio. TEU. Hamburg lag damit weltweit auf Position 9 und belegt in der europäischen Rangliste weiterhin Platz 2. Die Bremischen Häfen kamen weltweit auf Platz 21 und belegten europaweit Rang 4.

In den deutschen Ostseehäfen nahm der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** einschließlich der Eigengewichte 2007 um 5,8% auf 70,1 Mio. t zu. Während der

GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (IN 1.000 T)

	2005	2006	2007	Veränderung 2007 : 2006 in %
Ostseehäfen	52.464	56.846	58.424	+2,8
Rostock	17.147	19.058	19.585	+2,8
Lübeck	18.848	21.056	22.175	+5,3
Puttgarden	3.735	3.965	4.319	+8,9
Kiel	3.099	3.047	2.980	-2,2
Wismar	3.750	3.848	3.817	-0,8
Sassnitz	2.623	2.663	2.595	-2,6
Lubmin	332	405	294	-27,6
Wolgast	439	380	355	-6,7
Stralsund	877	854	862	+1,0
Flensburg	555	496	469	-5,3
Rendsburg	245	302	250	-17,4
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	270	257	225	-12,3
Mecklenburg-Vorpommern	545	514	499	-3,0
Nordseehäfen	229.652	243.331	253.686	+4,3
Hamburg	108.253	115.529	118.190	+2,3
Wilhelmshaven	45.977	43.106	42.643	-1,1
Bremen/Bremerhaven	46.655	55.636	59.262	+6,5
Brunsbüttel	6.598	6.233	9.657	+54,9
Brake	5.309	5.486	5.402	-1,5
Bützfleth	4.984	4.812	5.558	+15,5
Emden	3.597	3.867	4.221	+9,2
Nordenham	3.780	3.785	3.930	+3,8
Cuxhaven	1.833	1.867	1.929	+3,3
Leer	146	153	114	-25,0
Papenburg	343	354	433	+22,2
Husum	335	257	329	+27,9
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1.218	1.592	1.285	-19,2
Niedersachsen	623	655	733	+11,8
Seehäfen zusammen	282.235	300.215	312.139	+4,0
Binnenhäfen *	2.630	2.574	2.912	+13,1
darunter Duisburg	1.673	1.618	2.060	+27,3
Insgesamt	284.865	302.789	315.051	+4,0
Außerdem:				
Eigengew. d. Ladungsträger	57.177	56.636	61.570	+8,7

* Seeverkehr der Binnenhäfen

GÜTERVERKEHR ÜBER SEE NACH VERKEHRSBEZIEHUNGEN (IN MIO. T)

	2006	2007	Veränderungen in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	7,2	8,0	+9,8
Empfang aus Häfen ausserhalb Deutschlands	178,6	188,2	+5,4
Europäische Häfen	114,7	116,7	+1,8
davon Häfen in der Europ. Union	78,4	76,2	-2,8
übrigem Europa	36,3	40,5	+11,7
dar.: Russ. Förder./Ostsee	15,0	15,5	+3,6
Norwegen	19,9	23,3	+17,4
Aussereuropäische Häfen	63,9	71,4	+11,7
darunter Häfen in Afrika	13,2	12,0	-9,0
Nordamerika	9,6	10,6	+10,7
Mittel- und Südamerika	15,3	18,5	+20,9
Asien	24,7	29,2	+18,3
Australien	1,1	1,1	+1,8
Versand nach Häfen ausserhalb Deutschlands	117,0	119,0	+1,7
Europäische Häfen	66,1	69,6	+5,3
davon Häfen in der Europ. Union	55,1	57,6	+4,4
übrigem Europa	11,0	12,0	+9,4
dar.: Russ. Förder./Ostsee	6,2	6,8	+8,5
Norwegen	3,5	3,7	+5,5
Aussereuropäische Häfen	50,8	49,4	-2,8
darunter Häfen in Afrika	5,4	4,8	-11,3
Nordamerika	13,7	13,1	-4,5
Mittel- und Südamerika	4,9	4,8	-2,5
Asien	26,2	26,1	-0,4
Australien	0,6	0,6	-9,3
Gesamtverkehr	302,8	315,0	+4,0

STÜCKGUTUMSCHLAG (IN 1.000 T)

	2005	2006	2007	Veränderungen 2007 : 2006 in %
Ostseehäfen	37.054	41.131	42.567	+3,5
Lübeck	17.878	20.046	21.115	+5,3
Puttgarden	3.735	3.965	4.319	+8,9
Kiel	2.045	2.223	2.206	-0,8
Rendsburg	21	8	15	+97,3
Flensburg	1	3	5	+100,8
Rostock	8.430	9.694	10.208	+5,3
Stralsund	196	225	148	-34,0
Wismar	1.978	2.114	1.862	-11,9
Sassnitz	2.493	2.536	2.464	-2,9
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	4	3	3	-17,4
Mecklenburg-Vorpommern	272	314	224	-28,7
Nordseehäfen	114.860	126.488	134.800	+6,6
Husum	-	-	-	-
Brunsbüttel	21	26	47	+79,5
Hamburg	68.173	72.647	76.826	+5,8
Bützfleth	6	24	14	-39,9
Cuxhaven	1.584	1.663	1.626	-2,2
Bremische Häfen	37.934	44.814	48.364	+7,9
Brake	2.750	2.586	2.426	-6,2
Nordenham	693	766	948	+23,8
Wilhelmshaven	430	359	436	+21,6
Emden	2.319	2.585	3.010	+16,4
Leer	6	10	13	+28,1
Papenburg	28	51	81	+57,7
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	353	411	399	-2,8
Niedersachsen	563	547	609	+11,4
Seehäfen zusammen	151.914	167.619	177.367	+5,8
Binnenhäfen	2.107	2.053	2.420	+17,9
dar. Duisburg	1.587	1.545	1.980	+28,2
Insgesamt	154.116	169.672	179.787	+6,0
Eigengewichte der Container	24.492	27.927	30.848	+10,5
Eigengewichte der Fahrzeuge	32.685	28.709	30.722	+7,0

Verkehr in Sassnitz zurückging (-5,5%), verzeichneten die übrigen Häfen Zuwachsraten. Lübeck zog 46,6% des Gesamtumschlags auf sich und Rostock war mit 23,4%, Puttgarden mit 18,2%, Sassnitz mit 6,5% und Kiel mit 5,3% am Gesamtaufkommen beteiligt.

Das Passagieraufkommen nahm insgesamt um 4,3% auf 12 Mio. Reisende zu.

Der **Massengutumschlag** in den deutschen Seehäfen nahm 2007 insgesamt nur leicht um 1,6% auf 134,8 Mio. t zu. Während der Rohölumschlag um 6,3% stieg und auch der Umschlag von Kohlen um 2,5% zunahm, stagnierte der Erzumschlag und der Umschlag von Mineralölprodukten ging um 5,7% zurück.

Rückläufig war auch der Sauggüterumschlag, der insgesamt um 12,7% auf 14,7 Mio. t abnahm. Dabei ging der Umschlag von Getreide (-19,8%) und Futtermitteln (-14,8%) zurück, während der Umschlag von Ölsaaten um 8,4% zunahm. Über die Entwicklung des Sauggüterumschlags in den einzelnen Häfen informiert die Tabelle auf Seite 47.

UMSCHLAGENTWICKLUNG 2008

In den ersten fünf Monaten 2008 nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen weiter zu und erhöhte sich insgesamt um 3,7% auf 133,8 Mio. t. In den deutschen Nordseehäfen stieg das Aufkommen um 4,6% auf 109,1 Mio. t, während der Umschlag in den deutschen Ostseehäfen insgesamt um 0,2% auf 24,7 Mio. t zunahm.

Der Stückgutumschlag legte weiter deutlich um 5,9% auf 78 Mio. t zu. Dabei nahm der Containerumschlag um 7,2% auf 6,5 Mio. TEU zu. Der Fährverkehr erhöhte sich um 3% auf 18,8 Mio. t. Der Massengutumschlag stieg um 0,9% auf 55,8 Mio. t.

Über die Umschlagentwicklung in den einzelnen Häfen informiert die Tabelle auf Seite 48.

HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE

Die beiden großen deutschen Universalhäfen mussten 2007 leichte Verluste ihrer Marktanteile gegenüber den Rheinmündungshäfen hinnehmen. Hamburg und die Bremischen Häfen zogen zusammen 26,3% des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich (2006: 26,8%). Ihr Anteil am Stückgutumschlag betrug 38,7% (2006: 40,1%) und am Containerumschlag 43,8% (2006: 44,7%).

Im ersten Halbjahr 2008 erreichten die beiden deutschen Seehäfen zusammen 25,9% des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range (1. Halbjahr 2007: 26,6%). Dabei konnten sie jedoch ihre Anteile am Stückgutumschlag auf 39% (1. Halbjahr 2007: 38,8%) und am Containerumschlag auf 44% (1. Halbjahr 2007: 43,3%) leicht steigern.

CONTAINERUMSCHLAG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

		Container	Beladene Container	
		insgesamt in 1.000 TEU	Anzahl in 1.000 TEU	Gewicht der Ladung in 1.000 t
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
2007	Alle Häfen	15.257	12.534	116.899
	dar. Hamburg	9.914	7.977	73.950
	Bremische Häfen	4.916	4.231	38.897
Veränd. 2006/2007	Alle Häfen	+10,5	+8,5	+6,9
	dar. Hamburg	+11,7	+7,8	+5,7
	Bremische Häfen	+9,2	+10,7	+8,4

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

	2006	2007	Veränderung 2007 : 2006 in %
Lübeck	30.556	32.700	+7,0
Rostock	15.348	16.405	+6,9
Puttgarden	11.932	12.773	+7,0
Sassnitz	4.811	4.548	-5,5
Kiel	3.633	3.688	+1,5
Zusammen	66.280	70.114	+5,8

Anzahl der Passagiere			
Puttgarden	6.789.335	7.058.361	+4,0
Rostock	2.309.011	2.412.232	+4,4
Kiel	1.323.307	1.380.945	+4,4
Sassnitz	785.115	821.862	+4,7
Lübeck	325.046	351.000	+8,0
Zusammen	11.531.814	12.024.400	+4,3

MASSENGUTUMSCHLAG (IN 1.000 T)

	2005	2006	2007	Veränderungen 2007 : 2006 in %
Ostseehäfen	15.410	15.715	15.857	+0,9
Lübeck	970	1.010	1.060	+5,0
Puttgarden	–	–	–	–
Kiel	1.053	824	775	–6,0
Rendsburg	224	294	234	–20,4
Flensburg	554	493	464	–5,9
Rostock	8.717	9.364	9.377	+0,1
Stralsund	681	629	714	+13,4
Wismar	1.772	1.735	1.955	+12,7
Sassnitz	130	127	131	+3,4
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	266	254	222	–12,3
Mecklenburg-Vorpommern	1.044	985	924	–6,2

Nordseehäfen	114.792	116.843	118.886	+1,7
Husum	335	257	329	+27,9
Brunsbüttel	6.577	6.207	9.610	+54,8
Hamburg	40.079	42.883	41.364	–3,5
Bützfleth	4.978	4.788	5.544	+15,8
Cuxhaven	249	204	303	+48,2
Bremische Häfen	8.721	10.822	10.898	+0,7
Brake	2.559	2.900	2.976	+2,6
Nordenham	3.088	3.020	2.982	–1,2
Wilhelmshaven	45.547	42.747	42.207	–1,3
Emden	1.279	1.281	1.211	–5,5
Leer	140	142	101	–28,8
Papenburg	315	303	352	+16,3
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	865	1.181	886	–25,0
Niedersachsen	59	108	123	+13,7
Seehäfen zusammen	130.202	132.558	134.743	+1,6
Binnenhäfen	523	521	492	–5,6
dar. Duisburg	86	74	79	+7,2

Insgesamt	130.749	133.117	135.264	+1,6
------------------	----------------	----------------	----------------	-------------

UMSCHLAGENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN MASSENGÜTER IN DEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

	2006		2007		Veränderung
	1.000 t	v.H.	1.000 t	v.H.	in %
Massengut insgesamt	132.596	100,0	134.722	100,0	1,6
davon					
Getreide	7.715	5,8	6.191	4,6	-19,8
Futtermittel	3.915	3,0	3.335	2,5	-14,8
Ölsaaten	2.883	2,2	3.124	2,3	8,4
Erze	14.751	11,1	14.752	10,9	0,0
Kohlen	13.489	10,2	13.829	10,3	2,5
Rohöl	37.696	28,4	40.088	29,7	6,3
Mineralölprodukte	22.654	17,1	21.372	15,9	-5,7
Sonstige Massengüter	29.492	22,2	32.081	23,8	8,8

SAUGGÜTERUMSCHLAG IN DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN 1.000 T)

	Getreide		Futtermittel		Ölfrüchte		Sauggüter insgesamt		Veränderung in %
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007 : 2006
Hamburg	1.664	2.530	823	1.287	2.714	2.618	5.201	6.435	-19,2
Rostock	1.927	2.818	19	38	172	83	2.118	2.939	-27,9
Brake	741	380	1.691	1.865	8	-	2.440	2.245	8,7
Brem. Häfen	426	343	361	373	-	1	788	717	9,9
Lübeck	318	271	-	-	7	2	326	273	19,4
Kiel	138	142	36	29	19	35	193	206	-6,3
Stralsund	102	90	-	-	27	16	129	107	20,6
Wismar	43	50	-	-	2	17	45	66	-31,8
Nordenham	-	-	3	-	-	-	3	-	100,0
Emden	-	3	3	23	-	-	3	26	-88,5
Sassnitz	63	79	-	-	31	9	94	88	6,8
sonstige Häfen	877	1.025	444	414	145	106	1.466	1.545	-5,1
Insgesamt	6.300	7.731	3.380	4.029	3.125	2.887	12.804	14.674	-12,7

SEEGÜTERUMSCHLAG IM JAHR 2008 JANUAR BIS MAI (IN 1.000 T)

	2007 Januar – Mai	2008 Januar – Mai	Veränderung in %
Hamburg	48.833	49.986	+2,4
Wilhelmshaven	18.495	16.938	-8,4
Bremische Häfen	23.941	26.497	+10,7
Lübeck	9.281	9.578	+3,2
Rostock	8.348	8.155	-2,3
Brunsbüttel	3.668	4.972	+35,6
Brake	1.964	2.607	+32,7
Bützfleth	2.356	2.623	+11,3
Puttgarden	1.909	1.868	-2,1
Emden	1.666	2.017	+21,1
Wismar	1.638	1.436	-12,3
Kiel	1.228	1.305	+6,2
Nordenham	1.423	1.304	-8,4
Sassnitz	1.127	1.187	+5,3
Cuxhaven	756	820	+8,5
Stralsund	345	345	-0,0
Flensburg	174	302	+73,6
Seehäfen insgesamt	128.995	133.822	+3,7
darunter			
Nordseehäfen	104.337	109.103	+4,6
Ostseehäfen	24.651	24.703	+0,2
Massengut	55.304	55.811	+0,9
Stückgut	73.691	78.010	+5,9
Container in 1.000 TEU	6.105	6.546	+7,2
Fährverkehr	18.262	18.812	+3,0
Binnenhäfen *	1.208	1.239	+2,6
darunter Duisburg	844	936	+10,9
Insgesamt	130.203	135.061	+3,7

* 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	2006	134,9	18,1	42,7	11,2	92,1	25,4	8,9	29,7
	2007	140,4	17,6	41,7	10,6	98,7	24,4	9,9	29,3
	2008 1. Hj.	71,0	17,0	19,8	9,7	51,2	23,9	5,0	28,5
Brem. Häfen	2006	65,0	8,7	11,7	3,1	53,3	14,7	4,5	15,0
	2007	69,2	8,7	11,2	2,8	58,0	14,3	4,9	14,5
	2008 1. Hj.	37,4	8,9	5,0	2,5	32,4	15,1	2,7	15,4
Rotterdam	2006	376,6	50,6	263,2	68,9	113,4	31,3	9,6	32,0
	2007	406,8	50,9	277,4	70,3	129,4	32,0	10,8	32,0
	2008 1. Hj.	213,3	51,0	145,7	71,5	67,6	31,6	5,4	30,9
Antwerpen	2006	167,4	22,5	64,3	16,8	103,0	28,5	7,0	23,3
	2007	182,9	22,9	64,1	16,3	118,8	29,3	8,2	24,3
	2008 1. Hj.	96,2	23,0	33,2	16,3	63,0	29,4	4,4	25,1
Insgesamt	2006	743,8	100,0	382,0	100,0	361,9	100,0	30,0	100,0
	2007	799,3	100,0	394,4	100,0	404,9	100,0	33,8	100,0
	2008 1. Hj.	417,9	100,0	203,7	100,0	214,2	100,0	17,5	100,0

* Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)



VII. ORGANE DES ZDS

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)

Dr. Ulrich Bauermeister, Rostock (Vizepräsident)

Jan Müller, Brake

Klaus-Dieter Peters, Hamburg

Hans Helmut Schramm, Brunsbüttel



Von links: Hans Helmut Schramm, Detthold Aden, Dr. Ulrich Bauermeister, Jan Müller und Klaus-Dieter Peters

VERWALTUNGSRAT

NIEDERSACHSEN

Mitglied

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

Stellvertretendes Mitglied

Dr. Andreas Schmidt
Reiner Brüls
N.N.
Dietmar Walter
N.N.

BREMEN

Mitglied

Detthold Aden (Vorsitz)
Michael Appelhans
Hans-Peter Brüggemann
Olaf Schwemer
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
Norman Zurke

Stellvertretendes Mitglied

Hans-Ludwig Dresen
Erhard Meller
Jürgen Hildebrand
Werner Gruhl
Knut Heykena

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Mitglied

Hans-Gerd Gieleßen
Hans Helmut Schramm
Jürgen F. Jensen
Dr. Dirk Claus
Thomas Sühr

Stellvertretendes Mitglied

Gunther Ranke
Frank Schnabel
N.N.
Jens B. Knudsen
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

Dietmar Paul Walter
Jürgen Huntgeburth
N.N.

Stellvertretendes Mitglied

Karsten Dirks
Reiner Brüls
N.N.

BREMEN

Mitglied

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

Stellvertretendes Mitglied

Peter Marx
Rüdiger Rempe
Hubertus Ritzke
Stefan Schultze
Dieter Schumacher

HAMBURG

Mitglied

Jürgen Hildebrand
Jörg Breyer
Rolf Fritsch
Werner Gruhl (stellv. Vorsitz)
Matthias Reichel

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 und 30)

BLG Logistics Group AG & Co. KG (Seite 7)

bremenports (Seite 8 und 26)

Thomas Hampel, ELBE&FLUT (Seite 23, 38, 50, 51 und 53)

Heinz-Joachim Hettchen, HHM (Seite 34)

Lübecker Hafengesellschaft mbH (Seite 22)

Schiffahrt & Technik / Guddat & Grohmann (Seite 20)

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