

# ZDS

Zentralverband der deutschen  
Seehafenbetriebe e.V.





## JAHRESBERICHT 2008/2009

**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 2009 abgeschlossen.

# INHALT

Seite 7 EDITORIAL



Seite 8 I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 18 II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 22 III. UMWELTPOLITIK



Seite 26 IV. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)



Seite 30 V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK



Seite 34 VI. UMSCHLAGENTWICKLUNG 2008/2009



Seite 46 VII. ORGANE DES ZDS





*Detthold Aden,  
Präsident des ZDS*

Die deutschen Seehäfen können auf ein Jahrzehnt stetigen Wachstums zurückblicken. 2008 wurde mit einem Gesamtumschlag von 318 Mio. t nochmals ein Rekordergebnis erzielt.

Diese Entwicklung ist durch die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise abrupt unterbrochen worden. Schifffahrt und Häfen, die von der Globalisierung bislang am stärksten profitiert haben, leiden nunmehr besonders stark unter dem Rückgang der Auslandsnachfrage und des Welthandels.

Nach der Gleitenden Mittelfristprognose im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen 2009 voraussichtlich insgesamt um 16% auf 265 Mio. t zurückgehen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Wachstumspfad unserer Seehäfen nachhaltig beeinträchtigt wird. Bereits 2010 wird der deutsche Seegüterumschlag nach dieser Prognose wieder um rund 3% auf 272 Mio. t wachsen. Die deutschen Seehäfen bleiben daher wichtige Drehscheiben im Welthandel.

Wir sind uns mit Bund und Küstenländern einig, an der Seeverkehrsprognose 2025 festzuhalten. Die derzeitige Wachstumspause muss daher planerisch und finanzpolitisch genutzt werden, die Seehafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen. Deutschland ist die Logistikdrehscheibe Europas. Wenn wir diese Position halten wollen, brauchen wir leistungsfähige Hinterlandverbindungen, die dem Bedarf gerecht werden.

Der ZDS hat daher das Nationale Hafenkonzept des Bundes für die See- und Binnenhäfen begrüßt, wonach der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen ein besonderer Handlungsschwerpunkt ist. Dabei ist es wichtig, dass das laufende Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe nicht zu weiteren Verzögerungen führt und rasch erfolgreich abgeschlossen wird.

Die mit dem Nationalen Hafenkonzept vorgelegte Strategie für die Seehafenpolitik des Bundes in den kommenden zehn Jahren bietet gute Voraussetzungen, die künftigen Herausforderungen zu bewältigen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Seehafenstandortes Deutschland zu stärken.

**Detthold Aden**  
Präsident des ZDS



# I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK

## AUCH IN DER KRISE KURS HALTEN

Die deutschen Seehäfen haben von der Globalisierung profitiert und können auf ein Jahrzehnt stetigen Wachstums zurückblicken. 2008 haben sie nochmals mit einem Gesamtumschlag von 318 Mio. t ein neues Rekordergebnis erzielt.

Diese Entwicklung ist durch die globale Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise abrupt unterbrochen worden. Seit Ende 2008 spüren die deutschen Seehäfen deutlich den Rückgang der Auslandsnachfrage und des Welthandels.

Reeder haben Schiffe aus dem Verkehr genommen und einzelne Liniendienste, die deutsche Seehäfen bedienten, vorübergehend eingestellt. Rund 1.400 Frachtschiffe liegen zur Zeit weltweit auf. Das sind rund 10% der Welttonnage. Außerdem wurden fast 200 Schiffe weltweit verschrottet.

Vom Rückgang des Seegüterumschlags sind die Häfen weltweit betroffen. Auch unsere europäischen Wettbewerbshäfen leiden unter dem Umschlageinbruch. In den deutschen Seehäfen nahm der Güterumschlag im ersten Halbjahr 2009 insgesamt um 20% gegenüber dem Vorjahr ab.

Die Unternehmen müssen daher ihre Kosten der Mengenentwicklung anpassen. Oberstes Ziel ist es jedoch, die Beschäftigung zu sichern und betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden.

Terminalbetreiber in den deutschen Seehäfen haben auf diese Beschäftigungsentwicklung zunächst mit dem Abbau von Überstunden und Zeitkonten reagiert. Inzwischen mussten Umschlagunternehmen Kurzarbeit anmelden. Sie sollte möglichst zur Umsetzung einer Qualifizierungsstrategie genutzt werden.

Der ZDS hat gegenüber Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee Unterstützungsmaßnahmen für das Vorhalten von Umschlagkapazität,

die nicht mehr ausgelastet ist und Hilfen bei Zinsen und Abschreibungen für die zeitweise Stilllegung von Seehafenterminals angeregt. Dabei ist es jedem Umschlagunternehmen überlassen, ob und wie weit es von einem möglichen Förderprogramm, soweit es bewilligt wird, Gebrauch machen will.

Wie sich der Umschlag in den nächsten Monaten entwickeln wird, ist zur Zeit nicht absehbar. Mittel- und langfristig wird der Wachstumspfad unserer Seehäfen allerdings nicht nachhaltig beeinträchtigt. Die fundamentalen Voraussetzungen für die weitere Zunahme des Seeverkehrs werden sich nicht ändern. Die Globalisierung mit ihrer weltweiten Arbeitsteilung wird sich fortsetzen. Die Wege der internationalen Warenströme werden sich strukturell nicht ändern. Auch weiterhin werden gut 95 % des interkontinentalen Handels über See befördert.

Die Seehäfen bleiben daher wichtige Drehscheiben im Welthandel. Die Wachstumspause muss daher planerisch und finanzpolitisch genutzt werden, die Seehafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen.

Deutschland ist die Logistikdrehscheibe Europas. Wenn wir diese Position halten wollen, brauchen wir leistungsfähige Hinterlandverbindungen, die dem künftigen Bedarf gerecht werden.

Wir haben es daher begrüßt, dass der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen ein besonderer Handlungsschwerpunkt des Nationalen Hafenkonzepts ist.

## NATIONALES HAFENKONZEPT

Am 17. Juni 2009 hat das Bundeskabinett das Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen beschlossen. Der ZDS hat das Nationale Hafenkonzept begrüßt.



*Das ZDS-Präsidium sprach am 9. September 2009 in Hamburg mit Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee über Möglichkeiten zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen. Von links: Klaus-Dieter Peters, Klaus Heitmann, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Detthold Aden, Dr. Ulrich Bauermeister und MinDir Bernd Törkel*

Die mit diesem Konzept vorgelegte Strategie für eine Hafenpolitik des Bundes in den kommenden zehn Jahren bietet gute Voraussetzungen, die künftigen Herausforderungen zu bewältigen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Seehafenstandortes Deutschland zu stärken.

Wir begrüßen, dass mit dem Nationalen Hafenkonzept die Ziele des Masterplans Güterverkehr und Logistik auf die Seehäfen übertragen werden, wonach die Hafenpolitik als nationale Aufgabe in gemeinsamer Verantwortung des Bundes, der Länder und der Wirtschaft verstanden wird.

Wir erwarten, dass die neue Bundesregierung an den Zielen und Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts festhält und in ihrer Koalitionsvereinbarung bekräftigt, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen

bedarfsgerecht auszubauen und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu verbessern.

Die im Nationalen Hafenkonzept identifizierten Herausforderungen und Chancen, vor denen die deutschen Seehäfen insbesondere aufgrund des prognostizierten Verkehrswachstums stehen, werden vom ZDS in ihrer Einschätzung geteilt.

Nach der Seeverkehrsprognose 2025 wird der deutsche Seegüterumschlag gegenüber 2004 um das Zweieinhalbfache auf rund 760 Mio. t wachsen. 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.

Infolge der globalen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise wird sich das Wachstum des Seegüterum-

schlags zwischenzeitlich zwar verlangsamen. Wir teilen jedoch die Einschätzung im Nationalen Hafenkonzept, dass der Wachstumspfad unserer Seehäfen dadurch nicht nachhaltig beeinträchtigt wird.

Die Seehäfen bleiben daher wichtige Drehscheiben im Welthandel. Die Hafenwirtschaft hat trotz der gegenwärtigen Krise ein erhebliches Entwicklungs- und Wachstumspotenzial.

Auch wenn das Rekordergebnis der deutschen Seehäfen im Jahre 2008 mit einem Gesamtumschlag von 318 Mio. t erst in ein oder zwei Jahren wieder erreicht werden sollte, stehen wir vor erheblichen Herausforderungen. Die Prognose des Bundesverkehrswegeplan 2003 geht für 2015 von einem Containerumschlag in den deutschen Seehäfen von 10,3 Mio. TEU aus. 2008 wurden jedoch bereits fast 16 Mio. TEU umgeschlagen.

Es besteht daher erheblicher Nachholbedarf beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Hinterlandverkehr. Die Atempause beim Wachstum muss daher genutzt werden, die Seehafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen.

Die Ziele des Nationalen Hafenkonzepts

- 1. Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsachsen und -knoten voranbringen und Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigen**
- 2. Wettbewerbsfähigkeit der Häfen verbessern**
- 3. Ausbildung und Beschäftigung sichern und stärken**
- 4. Umwelt- und Klimaschutz fördern**
- 5. Sicherheit der Lieferketten optimieren**

werden vom ZDS unterstützt.

Besonders begrüßen wir, dass dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen aufgrund der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Häfen Vor-

rang vor weniger rentablen Projekten eingeräumt wird. Wir sehen hierin ein klares Bekenntnis zum notwendigen Ausbau der Seehafenanbindungen.

Der ZDS hat zum Nationalen Hafenkonzept ausführlich Stellung genommen und dem Bundesverkehrsministerium Vorschläge zur Umsetzung einzelner Maßnahmen unterbreitet. Wir erwarten, dass die Maßnahmen zügig umgesetzt werden. Der ZDS wird sich hieran gern beteiligen und ist bereit, entsprechende Absprachen zu treffen.

So haben wir mit dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen eine Arbeitsgruppe zur konzeptionellen Vernetzung von See- und Binnenhäfen eingesetzt, um der Erwartung des Bundes nachzukommen, Seehafenfunktionen in das Hinterland zu verlagern, wenn eine Entlastung knapper Hafenflächen erforderlich ist. Die Arbeitsgruppe soll das Potenzial für eine noch stärkere Vernetzung am Beispiel von Container- und Automobillogistik ausloten.

## 6. NATIONALE MARITIME KONFERENZ

Am 30. März 2009 fand die 6. Nationale Maritime Konferenz in Rostock-Warnemünde statt. Dabei hat sich der Hafenworkshop mit dem Thema „Wettbewerbsfähige Häfen – Drehscheiben in den internationalen Logistikketten“ befasst.

Zwei Monate vor der Konferenz hatte die Bundesregierung, wie von den Koalitionsfraktionen gefordert, über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland einen Bericht vorgelegt. Der ZDS hat die hafenpolitischen Ausführungen des Berichts begrüßt.

Im Vorfeld der Konferenz hat der Hauptgeschäftsführer des ZDS am 26. Januar 2009 ein Fachgespräch mit der Arbeitsgruppe Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion geführt und am 5. März

2009 an einem Parlamentarischen Frühstück des Arbeitskreises Küste der CDU/CSU-Bundestagsfraktion teilgenommen.

Am 26. März 2009 hat der Deutsche Bundestag einen Begleitantrag im Vorfeld der 6. Nationalen Maritimen Konferenz zum Thema „In der Maritimen Wirtschaft Kurs halten“ beschlossen, der von den Koalitionsfraktionen eingebracht wurde und konkrete Forderungen an die Bundesregierung zur Stärkung der maritimen Wirtschaft in Deutschland enthält.

Im hafenpolitischen Teil der Entschließung fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung insbesondere auf:

- *die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen durch geeignete Maßnahmen unter Betrachtung ökologischer Kriterien zielgerichtet, leistungs- und bedarfsgerecht auszubauen und zu verbessern.*
- *sich einzusetzen, auf EU-Ebene durch Beihilfeleitlinien und Transparenzregelungen faire Wettbewerbsbedingungen für die Häfen zu schaffen. Notwendige nationale Spielräume müssen erhalten bleiben, um die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiter entwickeln zu können.*

Der ZDS hat die Entschließung begrüßt und die Parlamentarier in ihrem Anliegen unterstützt, die Bundesregierung zu bestärken, die 6. Nationale Maritime Konferenz zu nutzen, diesen wichtigen Wirtschaftszweig für die Exportnation Deutschland gerade auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten weiterhin zu stärken.

Der Hafenworkshop auf der 6. Nationalen Maritimen Konferenz, an dessen Podiumsdiskussion als Mitglied des Präsidiums des ZDS Klaus-Dieter Peters und für die Ostseehäfen Dr. Ulrich Bauermeister, Vizepräsident des ZDS, teilnahmen, führte insbesondere zu folgenden Ergebnissen:

Die Küstenländer und Verbände stehen dem Nationalen Hafenkonzepts positiv gegenüber und haben ihre grundsätzliche Zustimmung signalisiert. Sie anerkennen, dass alle gemeinsam an der Bewältigung der zukünftigen Herausforderungen mitwirken müssen.

Es bestand Einvernehmen, dass die derzeitige konjunkturelle Abschwächung den grundsätzlichen Trend zur Globalisierung und internationalen Arbeitsteilung nicht umkehren wird. Die Zunahme des Welthandels und des Weltseeverkehrs sind und bleiben die zentralen Herausforderungen für unsere Häfen.

Hafenentwicklung muss sich aufgrund der langen Planungs- und Bauzeiten an mittel- und langfristigen Wachstumsprognosen orientieren. Die derzeitige Atempause beim Wachstum des Umschlags muss genutzt werden, um die Hafenentwicklung voranzutreiben und die Hafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen.

Der Bund prüft insbesondere, wie die am 29. September 2008 durch die Verkehrsminister der Küstenländer verabschiedete Liste mit wichtigen norddeutschen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen beschleunigt umgesetzt werden kann.

Die im Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes enthaltenen Maßnahmen zum Ausbau der Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen sowie ihrer seewärtigen Zufahrten sollen wie vorgesehen umgesetzt werden.

Hinsichtlich der europäischen Hafenpolitik unterstützt die Bundesregierung die Pläne, durch Beihilfeleitlinien und Transparenzregelungen faire Wettbewerbsbedingungen für die Häfen zu schaffen. Sie wird darauf achten, dass aus deutscher Sicht problematische Aspekte der „Port Package I und II“ nicht wieder aufgegriffen werden.

Bei allen europäischen Maßnahmen ist darauf zu achten, dass keine Wettbewerbsverzerrungen



*Gastredner Prof. Dr.-Ing. Frank Straube, Geschäftsführender Direktor des Instituts für Technologie und Management an der Technischen Universität Berlin*



*Von links: Prof. Dr. Peer Witten, Logistikinitiative Hamburg, Klaus-Dieter Peters, Prof. Dr. Straube, Detthold Aden, Ralf Nagel, Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen, Klaus Heitmann*



*Von links: Frank Leonhardt, VDR, Senator Ralf Nagel, Detthold Aden, Michael Kubenz, DSLV*



*Von links: Eberhard Koch, DB AG, Dr. Sebastian Jürgens, HHLA*



*Von links: Frank C. Firnkes, Werner Gruhl, beide KTG, Peter Kramp, DFDS Tor Line, Gerd Meyer-Schwickerath, Niedersachsen Ports*

entstehen und notwendige nationale Spielräume erhalten werden, um die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiter entwickeln zu können. Das Subsidiaritätsprinzip ist bei der Ausgestaltung der europäischen Hafenpolitik unter allen Umständen anzuwenden.

Hafenwirtschaft und Gewerkschaften werden gemeinsam die Existenz der Gesamthafenbetriebe sichern. Dabei regte die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Karin Roth, MdB, an, in den jeweiligen Regionen im Rahmen regionaler Arbeitsmarktkonferenzen mit Gewerkschaften, Hafenwirtschaft, Arbeitsagenturen und der Politik „Hilfen für die maritime Wirtschaft“ zu erörtern.

Der ZDS hat die hafenpolitischen Ergebnisse der 6. Nationalen Maritimen Konferenz begrüßt. Die Handlungsempfehlungen sollen nun umgesetzt werden.

## AUSBAU DER SEEHAFEN-ANBINDUNGEN

Bereits auf der 3. Nationalen Maritimen Konferenz 2003 in Lübeck wurde ein „Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen“ mit 10 zwischen Bund und Küstenländern vereinbarten konkreten länderübergreifenden Investitionsmaßnahmen zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland vereinbart. Dabei betrug die Zeitschiene 2004 bis 2010. Von diesen Projekten wurde bisher nur die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck realisiert.

Zwischenzeitlich wurde das Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen um weitere Projekte erweitert, wie z. B. die Außenems-Vertiefung und der Vollausbau des Nord-Ostsee-Kanals. Die Küstenländer haben mit ihrem Konzept zur Verbesserung der Seehafenanbindungen (Ahrensburger-Liste mit 19 prioritären Projekten) ein Bündel an dringend zu realisierenden Infrastrukturmaßnahmen vorgelegt.

Jetzt ist es wichtig, die finanziellen Mittel bereitzustellen und die Planungsverfahren zu beschleunigen.

Wir begrüßen, dass die Bundesregierung die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur deutlich aufgestockt hat. Für 2009 und 2010 stehen jeweils rund 12 Mrd. Euro zur Verfügung. Zudem wurden die Mittel für die bahnseitige Anbindung der Seehäfen im Rahmen eines Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr um insgesamt 255 Mio. Euro bis 2011 aufgestockt.

Von den 12 Mrd. Euro entfallen allerdings jeweils 1 Mrd. Euro auf die Lkw-Mauterhöhung und die beiden Konjunkturpakete I und II. Die notwendige Verstärkung der Investitionsmittel für den Ausbau der Verkehrswege ist damit nicht erreicht. Nach 2010 stehen voraussichtlich wieder deutlich weniger Mittel zur Verfügung.

Daher ist es wichtig, die Plafondierung aufzuheben, damit die Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut ohne gleichzeitige Absenkung des Steueranteils für Investitionen zur Verfügung stehen. Auch das Jährlichkeitsprinzip für Investitionen in die Bundesverkehrsinfrastruktur muss aufgehoben werden.

Mit diesen zusätzlichen Mitteln sollten als ein besonderer Schwerpunkt die Seehafenanbindungen ausgebaut werden. Wir begrüßen, dass aus den Mautmehreinnahmen in den Jahren 2009 bis 2012 in Höhe von 3,1 Mrd. Euro auch Projekte zum Ausbau der Hafenanbindungen mitfinanziert werden sollen:

Bundesschienenwegeprojekte:

→ **ABS Stelle – Lüneburg (Neubau 3. Gleis)**

→ **NBS/ABS Hamburg/Bremen – Hannover (Planung der „Y-Trasse“).**

Bundeswasserstraßenprojekte:

→ **Nord-Ostsee-Kanal (u. a. Neubau einer 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel)**



*Gastredner MinDir Bernd Törkel, Abteilungsleiter Wasserstraßen, Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium*



*Öffentlicher Teil der Mitgliederversammlung*



*MinDir Bernd Törkel mit Präsidium und Geschäftsführung des ZDS*



*Jahrespressekonferenz des ZDS – von links: Dr. Ulrich Bauermeister, Detthold Aden, Klaus Heitmann, Klaus-Dieter Peters*

- *Peenestrom (Fahrrinnenanpassung nördlicher Peenestrom)*
- *Außen- und Unterweser (Fahrrinnenanpassung)*
- *Dortmund-Ems-Kanal (Ausbau der Südstrecke)*
- *Mittelweser (Ausbaumaßnahmen).*

Dabei handelt es sich allerdings zum Teil auch um Umschichtungen bereits durchfinanzierter Projekte, wie z. B. die Fahrrinnenanpassung des Peenestroms. Außerdem ist zu den Mautmehreinnahmen grundsätzlich zu bemerken, dass das vorgesehene Volumen durch den konjunkturellen Abschwung sicherlich etwas geringer ausfallen wird.

Auch das im Rahmen des Maßnahmenpakets zur Sicherung von Wachstum und Beschäftigung vorgelegte Investitionsprogramm Verkehr 2009/2010 sieht Projekte zur Verbesserung der Seehafenanbindungen vor:

- *ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (durchgehend zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung)*
- *Nord-Ostsee-Kanal (u. a. Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen, Grundinstandsetzungen von Brücken, Neubau Schleuse Brunsbüttel)*
- *Unter- und Außenelbe (u. a. Fahrrinnenanpassung, Erhaltungsbaggerungen)*
- *Außen- und Unterweser (u. a. Fahrrinnenanpassung)*
- *Peenestrom (Ausbau)*
- *Mittelweser (laufender Streckenausbau sowie Neubau Schleuse Dörverden und Ersatzneubau Schleuse Minden).*

Mit dem zweiten Konjunkturpaket investiert der Bund 2009 und 2010 nochmals zusammen 2 Mrd. Euro in die Bundesverkehrswege. Dabei handelt es sich auch um Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen:

Bundesschienenwege

- *ABS Oldenburg-Wilhelmshaven: durchgehend zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung*

Bundeswasserstraßen

- *Nord-Ostsee-Kanal: Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen, Grundinstandsetzungen von Brücken, Neubau Schleuse Brunsbüttel*
- *Unter- und Außenelbe: Fahrrinnenanpassung, Erhaltungsbaggerungen*
- *Außen- und Unterweser: Fahrrinnenanpassung*
- *Peenestrom: Ausbau*
- *Mittelweser: laufender Streckenausbau sowie Neubau Schleuse Dörverden und Ersatzneubau Schleuse Minden.*

Außerdem sind Investitionen in den Kombinierten Verkehr in Höhe von 100 Mio. Euro vorgesehen, davon

- *50 Mio. Euro für Baukostenzuschüsse zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs an private Unternehmen*
- *30 Mio. Euro für Pilotvorhaben im Rahmen der Weiterentwicklung der Umschlagtechnik*
- *20 Mio. Euro für investive Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit (Security) in Terminals.*

Der ZDS begrüßt, dass bei den Verkehrsprojekten des 2. Konjunkturpakets auch Maßnahmen zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen berücksichtigt wurden.

Wir hatten dafür plädiert, dass aus diesem Paket mit klarer Priorität Planungs- und Investitionsmittel für den Ausbau der Seehafenanbindungen eingesetzt werden. Insbesondere bei den Schienenprojekten kann der Bund sofort Planungs- und Investitionsmittelansätze für die DB AG verstärken. Leider hat der Ausbau der Seehafenanbindungen in diesen Programmen nicht die notwendige Priorität.

Wir setzen weiterhin auf die Zusage des Bundes, bis 2010 5,1 Mrd. Euro in die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zu investieren. Dabei sollte der Bund auch den Ausbau regionaler Schieneninfrastruktur im Hinterlandverkehr fördern. Dies wäre kostengünstig und effizient. Laut Wissenschaftlichem Dienst des Deutschen Bundestages hat der Bund diese Möglichkeit.

## INNOVATIVE SEEHAFEN-TECHNOLOGIEN

Mit der Förderinitiative „Innovative Seehafentechnologien II (ISETEC II)“ leistet die Bundesregierung einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Seehafen- und Logistikstandortes Deutschland. Von den 50 skizzierten Projektanträgen (Projektverbünde mit durchschnittlich 3 bis 5 Einzelprojekten) wurden 30 positiv bewertet, davon haben sich 26 zum weiteren Procedere der Antragstellung entschieden. Bis Juli 2009 konnten 18 Projektverbünde mit 77 Einzelprojekten und einer Förderung von insgesamt 23,4 Mio. Euro bewilligt werden. Nach Bewilligung der restlichen 8 Verbundprojekte wird das Fördervolumen aus jetziger Sicht 29,4 Mio. Euro umfassen. Die durchschnittliche Förderquote beträgt dabei 50 %. Die Schwerpunkte des Programms liegen in den Bereichen:

- **Technologien im Hafen- und Terminalbereich**
- **IT-Systeme**
- **Technologien in der Zu- und Ablaufsteuerung des Hinterlandverkehrs**
- **Verbesserung der Hinterlandanbindung.**

Bei den im Rahmen von ISETEC II geförderten Projekten steht vor allem eine stärkere Automatisierung aller Prozesse im Terminal und außerhalb im Fokus. Ziel ist es, eine wesentliche Entlastung für die Seehäfen und insbesondere für die Hinterlandtransporte zu erreichen sowie einen technologischen Vorsprung gegenüber anderen europäischen Häfen zu erlangen.

Im Rahmen des ISETEC II-Programms sollte die Möglichkeit bestehen, auch weitere Projektskizzen einzureichen.

## INTEGRIERTE MEERESPOLITIK

Am 1. April 2009 hat die Bundesregierung „Leitlinien für einen ‚Entwicklungsplan Meer‘ im Rahmen einer integrierten deutschen Meerespolitik“ verabschiedet und das Bundesverkehrsministerium gebeten, den „Entwicklungsplan Meer“ auszuarbeiten und vorzulegen.

Die Leitlinien sind ein Instrument, um die meerespolitischen Interessen Deutschlands zu bündeln und die inhaltlichen Schwerpunkte, Maßnahmen sowie Strukturen an gemeinsam definierten Zielen zu orientieren.

Eine integrierte deutsche Meerespolitik orientiert sich daher an folgenden Zielen:

- ***Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft stärken und Beschäftigungspotenziale nutzen***
- ***Ostsee und Nordsee bis 2020 zu den saubersten und sichersten Meeren machen***
- ***Mitverantwortung für globale ökologische Entwicklungen wahrnehmen und die Anstrengungen gegen den Klimawandel aktiv unterstützen.***

Ein Schwerpunkt ist danach die Entwicklung attraktiver und wettbewerbsfähiger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, wie z. B. bedarfsgerechte Infrastruktur für ein wachsendes Seeverkehrsaufkommen, eine nachhaltige klima- und umweltverträgliche Hafenpolitik für leistungsfähige Häfen, sichere Seewege und innovative Informations- und Kommunikationssysteme.

Der ZDS begrüßt die Leitlinien. Ein zentrales Handlungsfeld der integrierten Meerespolitik muss darin bestehen, die nachhaltige Entwicklung der deutschen Seehäfen zu gewährleisten.



## II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK

## STAND DER UMSETZUNG DES AKTIONSPLANS ZUR EU-SEEHAFENPOLITIK

In ihrer Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik vom 18. Oktober 2007 hatte die Kommission der Europäischen Gemeinschaften eine Reihe von Maßnahmen angekündigt, die von uns begrüßt werden. Nur die Ausführungen zum Thema „Hafenkonzessionen“ werden von uns nicht geteilt (siehe ZDS-Jahresbericht 2007/2008 Seite 24f). Dabei ist es für uns wichtig, dass im Rahmen einer europäischen Hafenpolitik der notwendigen nationale Spielraum erhalten bleibt, um das Gewerbegebiet Hafen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können.

In ihrer Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik hatte die EU-Kommission insbesondere angekündigt, Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen vorzulegen. Bisher hat die Kommission derartige Leitlinien allerdings noch nicht verabschiedet.

Auch in ihrer Beihilfeentscheidung über die öffentliche Finanzierung des Projekts JadeWeserPort greift die Kommission künftigen Regelungen der geplanten Beihilfeleitlinien nicht vor. Sie stellt in ihrer Entscheidung vielmehr fest, dass die öffentliche Unterstützung zu Gunsten der jeweiligen Gesellschaften (Kapitalbeteiligungen, Landesbürgschaften für die aufgenommenen Kredite) mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, weil diese Maßnahmen der Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige gemäß Artikel 87 Abs. 3 c EG-Vertrag dienen. Diese Möglichkeit, staatliche Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt als vereinbar anzusehen, wird allerdings davon abhängig gemacht, dass der Zugang zu dieser Infrastruktur öffentlich und allgemein diskriminierungsfrei bleibt.

Die Beihilfeentscheidung über den JadeWeserPort wurde am 17. Juni 2009 im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.

Danach hat die Kommission beschlossen, gegen die mitgeteilten Maßnahmen keine Einwände zu erheben.

Auch die in der Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik angekündigten Leitlinien für die Anwendung der einschlägigen Umweltvorschriften der Gemeinschaft auf die Hafenentwicklung liegen noch nicht vor. Für Umweltverträglichkeitsstudien zu Hafenerweiterungen sollten allgemein beschleunigte Verfahren angewandt werden, um die Vorlaufzeiten insgesamt deutlich zu verringern.

Wir hatten uns von diesen Leitlinien viel versprochen, um bei Projekten, wie z. B. Fahrrinnenanpassungen, einen fairen Interessenausgleich zwischen ökologischen und ökonomischen Anforderungen zu erreichen. Die bisher erarbeiteten Entwürfe derartiger Leitlinien werden diesem Anspruch jedoch leider nicht gerecht. Die Leitlinien sollen nun Ende 2009 vorgelegt werden.

Dagegen hat die Kommission am 21. Januar 2009 eine Mitteilung und einen Aktionsplan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen veröffentlicht. Es handelt sich dabei um ein Konzept, bei dem durch Abschaffung oder Vereinfachung der einschlägigen Verwaltungsverfahren der Binnenmarkt auf den innergemeinschaftlichen Seeverkehr ausgeweitet wird, um diesen Verkehrsträger attraktiver, effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen und den Umweltschutz stärker in den Vordergrund zu stellen.

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.

In ihrer Mitteilung schlägt die Kommission hierfür eine Reihe von Maßnahmen vor. Hierzu gehören Legislativmaßnahmen, Maßnahmen, die noch weiterer Vorbereitung bedürfen und zu einem späteren Zeitpunkt vorgeschlagen werden, sowie Empfehlungen an die Mitgliedstaaten. Die kurzfristigen Maßnahmen, wie z. B. die Vereinfachung der Zollvorschriften für Schiffe, die ausschließlich zwischen europäischen Häfen verkehren, könnten 2010 eingeleitet sein, die mittelfristigen Maßnahmen, wie z. B. die Vereinfachung der Verwaltungsfomalitäten für Schiffe, die zwischen EU-Häfen verkehren, aber einen Zwischenhafen in einem Drittland oder in einer Freizone anlaufen, 2013.

In der ebenfalls am 21. Januar 2009 veröffentlichten Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“ steht der Hafenbereich nicht im Mittelpunkt der Betrachtung.

## TEN-REVISION

Die Europäische Kommission hat am 4. Februar 2009 ein Grünbuch zur Überprüfung ihrer Politik des Aufbaus eines transeuropäischen Verkehrsnetzes mit dem Titel „Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik“ vorgelegt. Das Konsultationsverfahren zu diesem Grünbuch lief bis zum 30. April 2009.

Der ZDS hat das Grünbuch, mit dem die Diskussion über eine grundlegende Revision der Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes eingeleitet wurde, begrüßt und gegenüber der Kommission hierzu Stellung genommen.

Darin haben wir deutlich gemacht, dass es vor dem Hintergrund des bisherigen Aufbaus eines transeuropäischen Verkehrsnetzes wichtig ist, bei der Entwicklung und Priorisierung künftiger Maßnahmen noch stärker als bisher den Gesichtspunkt des gesamteuropäischen Nutzens in den Vordergrund zu stellen.

Dabei sollten Maßnahmen Priorität erhalten, die zum Ziel haben, bestehende Wirtschaftszentren mit hoher Wertschöpfung besser miteinander zu verbinden. Den Verkehrsknotenpunkten und Übergängen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern kommt dabei besondere Bedeutung zu. Dies gilt vor allem für die Seehäfen als transeuropäische Verkehrsdrehscheiben.

Die europäischen Seehäfen sollten daher optimal an die wertschöpfenden Zentren ihres Hinterlandes angebunden werden. Die Sicherstellung intermodaler Verbindungen zwischen den Seehäfen und den Wirtschaftszentren im Hinterland erhöht die globale Wettbewerbsfähigkeit der EU.

Im Rahmen der TEN-Revision muss die Stärkung der Hinterlandanbindungen der europäischen Seehäfen daher Priorität haben.

Dabei sollte ein besonderer Augenmerk auf die Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße gelegt werden, um auch in diesem Teilbereich der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik einen Beitrag zu den allgemeinen klima- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Gemeinschaft zu leisten.

Bei der notwendigen Stärkung der Hinterlandanbindungen der europäischen Seehäfen müssen nationale und grenzüberschreitende Hinterlandverkehre gleichbehandelt werden. Es darf nicht darauf ankommen, ob der Zu- und Ablaufverkehr eines Seehafens nur einen Mitgliedstaat oder mehrere umfasst. Im Rahmen der TEN-Revision müssen nationale und grenzüberschreitende Hinterlandverkehre daher nach dem Grundsatz „blaue Grenze = grüne Grenze“ gleichgestellt werden. Prinzipiell ist der Verkehr über Seehäfen ohnehin grenzüberschreitend.

Die EU sollte sich verstärkt auf die Verwirklichung eines vorrangigen Netzes konzentrieren. Ziel muss es sein, den bisherigen „Flickenteppich“ zu einem ganzheitlichen Netz leistungsfähiger Verkehrskorridore zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, den Lückenschluss zwischen den TEN-Korridoren 1 und 22 (Berlin – Dresden), sowie die Verlängerung des prioritären TEN-Korridors 1 zur Ostseeküste sicherzustellen und die Bedeutung eines Nord-Süd-Korridors in Zentraleuropa zu unterstreichen.

Mit dieser Maßnahme wird auch ein Beitrag zur Verknüpfung von EU-Ostseestrategie und Mittelmeerunion geleistet sowie deren Zielerreichung unterstützt. Die Anbindung der Ostsee, dem zentralen Bindeglied zwischen Nord- und Zentraleuropa, an das prioritäre TEN-Netz (Korridor 1) wird dazu beitragen, das Konzept der grünen Verkehrskorridore praktisch umzusetzen und mit Leben zu erfüllen und das von der EU verfolgte Ziel einer sozialen wie wirtschaftlichen Integration zwischen Nord- und Zentraleuropa zu fördern.

Wir begrüßen, dass dem Vorhaben der „Motorways of the Sea“ (MoS) mehr Aufmerksamkeit gegeben werden soll. Die bisher geringe Akzeptanz des Programms kann nur dann beseitigt werden, wenn entsprechende Korrekturen vorgenommen werden. Dazu zählen neben einer stärkeren finanziellen Ausstattung, die Vereinfachung des Antragsverfahrens und klarere Entscheidungskriterien. Nur dann wird es gelingen, die MoS als aktiven Teil der TEN zu etablieren.

Bei der zukünftigen Ausgestaltung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollte auch über eine verstärkte infrastrukturelle Trennung zwischen Güter- und Personenverkehren nachgedacht werden.

Die zunehmende Arbeitsteilung ist mit einem steigenden innereuropäischen Güterverkehrsaufkommen verbunden. Dieses erfordert leistungsfähige Güterverkehrssysteme. Darüber hinaus sollte die Infrastruktur auf den prioritären Korridoren verstärkt auf neue logistische Verkehrssysteme bzw. Verkehrsmittel (z. B. Gigaliner; 1.000m Güterzüge) und die dafür notwendigen Sicherungssysteme ausgerichtet werden.



### III. UMWELTPOLITIK

## GRENZWERTE FÜR SCHIFFSEMISSIONEN

Ende des Jahres 2008 hat der Meeresumweltausschuss (MEPC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) die bereits im April 2008 verhandelte Revision der Grenzwerte für Schiffsemissionen im Rahmen von MARPOL Anlage VI (Internationales Übereinkommen zur Vermeidung der Luftverschmutzung von Schiffen) angenommen.

Mit dem Beschluss wurde unter anderem festgelegt, den globalen Grenzwert für Schwefeloxid (SOx)-Emissionen von Schiffen von derzeit 4,5% bis Anfang 2012 auf 3,5% zu senken. Ab 1. Januar 2020 wird dieser Grenzwert – abhängig von den Ergebnissen einer Machbarkeitsstudie – auf 0,5% reduziert. In den heute schon bestehenden Schwefelemissionskontrollgebieten – den sogenannten SECAS (Nord- und Ostsee) – wird der Grenzwert für SOx-Emissionen von derzeit 1,5% auf 1% ab Juli 2010 reduziert. Ab 1. Januar 2015 wird in den SECA-Gebieten ein SOx-Grenzwert von nur noch 0,1% gelten. Auch für die Verringerung von Emissionen von Stickoxiden (NOx) wurden im MEPC neue Grenzwerte angenommen, die eine Senkung der NOx-Emissionen in drei progressiven Schritten vorsieht. Die Revision von MARPOL Anlage VI findet zum 1. Juli 2010 Anwendung.

Der ZDS hatte sich bereits im Vorfeld der IMO-Beratungen dafür eingesetzt, dass neue Regelungen für Schiffsemissionen in Nord- und Ostsee nicht zu Wettbewerbsnachteilen für bestehende Seeverkehre und damit zu Ladungsverlusten deutscher Seehäfen führen, denn die Folgen von drastisch reduzierten Schwefelgrenzwerten im Schiffstreibstoff in SECAS sind Kostenerhöhungen für den Schiffsbetrieb. Bei derartigen Maßnahmen muss daher der besonderen Wettbewerbssituation innergemeinschaftlicher Fähr- und Feederkehre Rechnung getragen werden.

Um die Auswirkungen der IMO-Beschlüsse auf den Verkehrsträger- und Verkehrswegewettbe-

werb zu untersuchen, hat daher der ZDS zusammen mit dem Verband Deutscher Reeder und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches die effektiven Kosten und Wirkungen (Verkehrsverlagerungen) der IMO-Beschlüsse in ihrer Gesamtheit betrachten wird, um hieraus Maßnahmen zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen für die deutsche Maritime Wirtschaft abzuleiten.

Das Gutachten wird voraussichtlich Ende diesen Jahres veröffentlicht. Wir hoffen, dass auf der Basis der Ergebnisse dieses Gutachtens zügig Entscheidungen getroffen werden, um die erwarteten negativen Auswirkungen für die deutschen Fähr- und Feederkehre in Nord- und Ostsee, die deutschen Seehäfen und damit den Wirtschaftsstandort Norddeutschland insgesamt zu vermeiden.

## EUROPÄISCHE MARITIME RAUMORDNUNG

Im Rahmen einer Ende 2008 veröffentlichten Mitteilung hat die Europäische Kommission einen Fahrplan für die Ausarbeitung einer Europäischen Maritimen Raumordnung (MRO) verabschiedet, der die Definition gemeinsamer Grundsätze einer MRO in der EU im Rahmen von verschiedenen Workshops unter Beteiligung aller Interessengruppen vorsieht. Unter Federführung der Generaldirektion MARE wurden in diesem Zusammenhang von der Europäischen Kommission Schlüsselprinzipien einer zukünftigen MRO formuliert, mit allen Stakeholdern erörtert und ausgestaltet.

Der ZDS hat im Rahmen des ersten MRO-Workshops unterstrichen, dass eine europäische MRO sämtliche internationalen Übereinkommen wie beispielsweise UNCLOS, die international anerkannten Vorschriften und Beschlüsse der IMO insbesondere zu den internationalen Schifffahrtswegen, aber auch die bestehenden regionalen multi- und bilateralen Übereinkommen zu beachten

habe. Der bereits bestehende völkerrechtliche Rahmen dürfe durch die MRO nicht ausgehöhlt werden.

Im Weiteren sprach sich der ZDS für eine Erreichung von Kohärenz zwischen der Raumordnung an Land und auf See im Zusammenhang mit dem Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM) aus. Wir haben verdeutlicht, die Interessen der Maritimen Wirtschaft im Rahmen einer maritimen Raumordnung verstärkt zu berücksichtigen. MRO biete in diesem Zusammenhang ein Instrument, um Synergien zu schaffen. Investitionstätigkeiten und Ausbaumaßnahmen müssten durch eine moderne MRO unterstützt und berücksichtigt werden. Zudem biete MRO die Möglichkeit, gegenseitiges Vertrauen der verschiedenen Interessengruppen aufzubauen.

Das Verfahren zur Ausgestaltung der Europäischen Maritimen Raumordnung wird im Laufe des Jahres weiter fortgesetzt und soll Ende des Jahres beschlossen werden.

## INTEGRIERTES KÜSTENZONEN-MANAGEMENT (IKZM)

Auf europäischer Ebene ist eine Unterarbeitsgruppe zur Erarbeitung von Empfehlungen für die Europäische Kommission zur weiteren Vorgehensweise zum Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM) eingerichtet worden. Die Unterarbeitsgruppe wird einen Bericht mit Vorschlägen zur weiteren Vorgehensweise bis voraussichtlich September 2009 erstellen. Der Bericht wird der Europäischen Kommission zur Diskussion gegeben. Diese kann den Bericht nutzen, ist aber nicht zur Annahme der Empfehlungen verpflichtet. Die Europäische Kommission strebt bis Ende 2010 an, ein Follow up zur EU-IKZM-Empfehlung (2002/413/EG) vorzuschlagen.

Der ZDS begrüßt, dass auch auf europäischer Ebene der Prozess zum Integrierten Küstenzonenmanagement evaluiert und weiter fortentwickelt wird. Un-

seres Erachtens bietet IKZM die Möglichkeit, einen effektiven Dialog zwischen den verschiedenen Nutz- und Schutzinteressen in den Küstenregionen Europas herbeizuführen. Dabei liegt unsere prioritäre Forderung an IKZM in der Gewährung einer Möglichkeit zur Beschleunigung der Verfahren zur Planfeststellung und zum Ausbau in den deutschen Seehäfen. Hierzu bietet sich ein frühzeitiger Dialog zwischen den Interessengruppen an, um Verfahrenshindernisse noch vor Eintritt in die formalen Planungsprozesse erkennen und beseitigen zu können.

Vor diesem Hintergrund hat der ZDS angeregt, die Fortentwicklung von IKZM insbesondere dahingehend zu nutzen, den freiwilligen und informellen Dialog zwischen allen Beteiligten zu fördern. Dabei ist zu berücksichtigen, dass keine zusätzlichen Bürokratiestrukturen geschaffen werden, die diesen Prozess wiederum verlangsamen könnten. Diese Gefahr sieht der ZDS insbesondere in der derzeit diskutierten Schaffung einer gesonderten IKZM-Stelle. Der Mehrwert einer solchen Koordinierungseinheit wird seitens der Hafenwirtschaft bezweifelt.

Zudem muss Kernelement einer zukünftigen IKZM-Ausrichtung auch weiterhin ein informeller Ansatz auf freiwilliger Basis bleiben. Dabei sollte zusätzlich eine stärkere Kohärenz mit den zukünftigen und derzeitigen in Erarbeitung befindlichen europäischen Politiken hergestellt werden, wie beispielsweise der Europäischen Maritimen Raumordnung und den in diesem Zusammenhang aktuell entwickelten Strategien.

Weiterhin erachtet es der ZDS als zwingend erforderlich, IKZM stärker in den europäischen Kontext einzubinden. Dies ist nach unserer Ansicht bislang nicht hinreichend geschehen, da mehrere der EU-Nachbarstaaten von der Umsetzung einer nationalen IKZM-Strategie abgesehen haben, während in Deutschland der IKZM-Prozess bereits weit fortgeschritten ist. Hier bedarf es unseres Erachtens einer engeren Abstimmung mit den EU-Nachbarstaaten, um Wettbewerbsnachteile zu Lasten der deutschen Seehafenwirtschaft zu vermeiden.

## UMWELTLEITLINIEN

Von der Europäischen Kommission wurde eine Arbeitsgruppe „Ästuar“ mit dem Ziel eingesetzt, entsprechend einer Ankündigung im Aktionsplan zur europäischen Hafenpolitik Leitlinien für die Anwendung der europäischen Umweltgesetzgebung in Häfen zu erarbeiten. Die Arbeitsgruppe setzt sich zusammen aus Vertretern der Generaldirektion Umwelt und ausgewählten Stakeholdern der Maritimen Wirtschaft.

Von der Hafenwirtschaft wurde als Kernproblem die große Anzahl unbestimmter Rechtsbegriffe der derzeitigen europäischen Umweltgesetze identifiziert. Sowohl die FFH- als auch die Vogelschutzrichtlinie enthalten eine Fülle von Rechtsbegriffen, die aus Sicht der Wirtschaft nicht hinreichend bestimmt sind. Die Ausfüllung, Interpretation und Definition dieser unbestimmten Rechtsbegriffe verursachen einen Großteil der Probleme, die beim Ausbau der Häfen zu lösen sind. Vor diesem Hintergrund hat der ZDS sich dafür eingesetzt, dass die Europäische Kommission verbindliche Interpretationen und rechtsverpflichtende Vorgaben für diese Rechtsbegriffe schafft. Aus Sicht der Hafenwirtschaft sind europaeinheitliche, in enger Abstimmung zwischen der Generaldirektion Verkehr und der Generaldirektion Umwelt erarbeitete rechtsverbindliche Standards zur Interpretation der bislang unbestimmten Rechtsbegriffe zwingend notwendig, um für hafen- und hafenwirtschaftsbezogene Planungen und investive Aktivitäten mehr Berechenbarkeit, Rechtssicherheit und eine Beschleunigung der Verfahren zu erreichen.

Nach intensiven Diskussionen konnte sich die Arbeitsgruppe „Ästuar“ bislang nicht auf eine rechtsverbindliche Interpretationslösung einigen. Die Arbeitsgruppe konzentriert sich bislang vielmehr auf die Erarbeitung von rechtlich unverbindlichen Leitlinien und „Best Practice“-Beispielen zur Anwendung der bestehenden Umweltrechte. Diese werden vom ZDS als ungenügend und wenig

hilfreich zur Lösung der tatsächlichen Probleme der Anwendung der europäischen Umweltgesetze beim Ausbau der Häfen bewertet.

## HNS-ÜBEREINKOMMEN

Ende des Jahres 2008 hatte der Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) eine weitere Sitzung zur Überarbeitung eines Protokolls zu dem Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen) durchgeführt, an der sich auch der ZDS aktiv beteiligt hat.

Die Mehrheit des Rechtsausschusses hat sich generell für die Annahme eines Protokollentwurfs in der vom ZDS unterstützten Fassung ausgesprochen. In dem Regelungswerk ist nach intensiven und schwierigen Beratungen nunmehr vorgesehen, dass sämtliche verpackten HNS-Güter von einer Beitragspflicht zu dem sogenannten HNS-Haftungsfonds freigestellt werden. Damit werden – wie vom ZDS mehrfach gefordert – alle Containerumschlagbetriebe von einer finanziellen Beitragspflicht befreit.

Der Ausschluss verpackter HNS-Güter von jeglicher Beitragspflicht wurde im Rahmen der Verhandlungen im Rechtsausschuss der IMO als Teil einer Gesamtpaketlösung verschiedener Fragen zur Überarbeitung des HNS-Übereinkommens angesehen. Ein weiterer wesentlicher Bestandteil dieses Paketes ist die als Kompensation für den Ausschluss verpackter Güter vorgesehene Erhöhung der Haftungslimitierung für Schiffseigentümer.

Der Protokollentwurf wird im Frühjahr 2010 einer Diplomatischen Konferenz der IMO zur weiteren Beratung vorgelegt.

**Hafenanlage  
Sicherheitsbereich**

**Zutritt für unbefugte Personen verboten**

**Port Facility  
Security Area**

**Access only for authorized persons**

**IV. HAFENSICHERHEIT  
(PORT SECURITY)**

## CONTAINERDURCHLEUCHTUNG (H.R.1.-GESETZ)

Bereits im Juli 2007 hatte der Amerikanische Kongress ein Gesetz verabschiedet, welches für das Regulierungsgebiet „Seefracht“ vorschreibt, dass mit Wirkung spätestens ab 1. Juli 2012 alle verschifften Frachtcontainer mit Zielort USA vor dem Verladen in den ausländischen Abgangshäfen mit entsprechendem technischen Gerät voll umfänglich durchleuchtet werden müssen (Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007 [Public Law 110-53] – kurz „H.R.1.-Gesetz“). Das grundsätzliche Ziel dieser sogenannten hundertprozentigen Containerdurchleuchtung des H.R.1-Gesetzes ist es zu verhindern, dass waffenfähiges konventionelles und radioaktives Material auf dem Seeweg in die USA gelangt.

Die Europäische Kommission, die Bundesregierung und auch der ZDS beurteilen das verabschiedete H.R.1-Gesetz einheitlich kritisch und erkennen in der Durchleuchtungspflicht und ihren Folgen eine unverhältnismäßige Belastung für deutsche und europäische Häfen. Kernelement dieser Kritik bildet das Argument, dass eine dem H.R.1-Gesetz entsprechende vollumfängliche Durchleuchtung von Frachtcontainern im Vergleich zu einer Auswahl der zu untersuchenden Container auf der Basis von Risikoanalysen keinen spürbaren Sicherheitsvorteil erkennen lässt. Zudem birgt die Durchleuchtungspflicht die Gefahr, durch eine unverhältnismäßige Beschränkung der Handelsfreiheit den trügerischen Eindruck einer hundertprozentigen, absoluten Sicherheit zu schaffen. Tatsächlich ist die Containerdurchleuchtung jedoch lediglich in der Lage, eine Momentaufnahme während des Transportes eines Containers aufzuzeigen.

Der ZDS hat in mehrfachen Stellungnahmen gegenüber allen involvierten Parteien des internationalen Handelssystems darauf hingewiesen, dass zur Stärkung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung der für den Seehandel und Hafenbetrieb notwendigen Freiheiten sich eine Risikoanalyse

mit mehrstufigen Sicherheitsmaßnahmen erheblich besser eignet. Die Mehrstufigkeit kann sich aus einer Reihe bereits bestehender und in der Entwicklung befindlicher Sicherheitsinitiativen zusammensetzen, wie etwa Sicherheitsprüfungen der an der Lieferkette beteiligten Unternehmen, intelligente Hochsicherheitssiegel, eine intensive Kontrolle der Frachtpapiere eines Containers nach Auffälligkeiten, Stichprobenanalysen durch Einzeldurchleuchtungen und in die Container eingebaute elektronische Einheiten zu deren Überwachung mit der Möglichkeit einer Abfrage der Daten in Echtzeit.

Diese Ansicht wird inzwischen nicht nur von der Bundesregierung und der Europäischen Kommission, sondern gleichfalls von fast allen nationalen, regionalen und internationalen Wirtschaftsverbänden und -zusammenschlüssen geteilt. Selbst die amerikanische Zollbehörde vertritt inzwischen öffentlich die Auffassung, ein hundertprozentiges Durchleuchten von Containern sei in der Praxis nicht umsetzbar.

Trotz der weltweit massiven Kritik an dem Gesetz drängt die amerikanische Politik weiterhin auf eine Umsetzung der Durchleuchtungspflicht im Jahr 2012. Zwar äußerte die amerikanische Heimatschutzministerin der neuen US Regierung, Janet Napolitano, kürzlich gegenüber dem Amerikanischen Kongress verhaltene Zweifel an der Möglichkeit ihres Ministeriums, die Durchleuchtungspflicht in der Frist zum 1. Juli 2012 für weltweit alle Abgangshäfen von Containern mit Ziel USA umsetzen zu können. Der Kongress jedoch reagierte zügig und richtete die deutliche Aufforderung an die Ministerin, die Pflichten des Gesetzes innerhalb der Frist zu implementieren.

Sowohl die Europäische Kommission als auch der Amerikanische Bundesrechnungshof (Government Accountability Office) erarbeiten derzeit Studien zu den Auswirkungen des H.R.1-Gesetzes, in deren Zusammenhang auch der ZDS seine deutlich ablehnende Haltung gegenüber der Verpflichtung

zur hundertprozentigen Containerdurchleuchtung erneut unterstrichen und zum Ausdruck gebracht hat. Zusätzlich hat sich der ZDS aktiv in die Vorbereitungen der Verhandlungen im Transatlantischen Wirtschaftsrat eingebracht, der Handelshemmnisse zwischen der EU und den USA identifizieren und abbauen soll. In diesem Zusammenhang wird auch die hundertprozentige Containerdurchleuchtung vom Transatlantischen Wirtschaftsrat kritisch betrachtet.

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

## NATIONALE SICHERHEITS-STRATEGIE IN DER LOGISTIK

Bereits Mitte 2008 wurde unter der Leitung des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) der Arbeitskreis „Sicherheitsstrategie in der Logistik“ mit dem Ziel gegründet, entsprechend der Vorgabe im Masterplan Güterverkehr und Logistik eine Sicherheitsstrategie für die deutsche Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft zu erarbeiten. Der ZDS hat im Rahmen des Arbeitskreises die Leitung der Untergruppe „See-/Küsten-/Binnenschifffahrt und Häfen“ übernommen und gemeinsam mit anderen Vertretern der Maritimen Wirtschaft eine Bestandsaufnahme und Bewertung der aktuellen Sicherheitsinitiativen im Bereich Seeverkehr/Häfen erarbeitet. Ein ähnliches Papier wurde für den Sektor Luftverkehr und Oberflächenverkehr von den für diese Sektoren zuständigen Arbeitsgruppen erstellt.

Das BMVBS hat im Rahmen des genannten Arbeitskreises beschlossen, diese Papiere als Basis für die Erarbeitung einer Vergleichsstudie zu den Auswirkungen der existierenden Sicherheitsmaß-

nahmen zu nutzen. Die Vergleichsstudie soll im Jahr 2009 ausgeschrieben werden. Gleichzeitig wurde beschlossen, aus den vorgelegten Berichten ein gemeinsames Papier der Bundesregierung und der Wirtschaft zur Gestaltung der zukünftigen Sicherheitsstrategie in der Logistik zu entwickeln, welches voraussichtlich bis Anfang 2010 zur Veröffentlichung fertiggestellt wird.

## MINDESTSTANDARDS FÜR MARITIME SICHERHEIT

Bereits im Jahr 2006 wurde von der Europäischen Kommission das Thema der Standardisierung der Anforderungen für eine Sicherung von Seeschiffen und Hafenanlagen in das europäische Arbeitsprogramm für maritime Sicherheit aufgenommen und intensiv mit allen Stakeholdern diskutiert. Ende 2007 hat die Europäische Kommission eine diesbezügliche Machbarkeitsstudie zu den technischen Aspekten der Hafensicherheit in Auftrag gegeben, um Möglichkeiten der Erarbeitung entsprechender Mindestanforderungen prüfen zu lassen. Beauftragt wurde die gemeinsame Forschungsstelle der Europäischen Kommission „Joint Research Center“ – JRC.

Der ZDS hat in diesem Zusammenhang mehrfach verdeutlicht, dass weitere Standardisierungen und Regularien im Rahmen des bereits umgesetzten ISPS-Code derzeit nicht vorzunehmen sind. Zentrales Argument zum Verzicht auf den Erlass verbindlicher Mindestanforderungen im Zusammenhang mit dem ISPS-Code bildet der Umstand, dass für die Beurteilung der jeweils zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen in einem Hafenbetrieb Ausgangspunkt immer die individuelle Risikoanalyse und der jeweilige Gefahrenabwehrplan sein soll. Eine Umgehung dieser Voraussetzung durch die zentralisierte und damit allgemeinverbindliche Festlegung von Mindestanforderungen wird als nicht zweckmäßig erachtet. Eine zentral geregelte und rechtlich verpflichtende Normierung von Zaunhöhen,

Sicherheitsabständen und Zugangskontrollen im Wege eines europäischen Gesetzes, widerspricht dem Grundsatz der Festlegung von Sicherheitsanforderungen im Wege einer individuellen Risikoanalyse und verhindert eine flexible Anpassung der international einheitlichen Regeln des ISPS-Code an die jeweiligen speziellen örtlichen Gegebenheiten. Zudem beeinträchtigt die Festlegung von Mindestanforderungen für Hafenanlagen den im ISPS-Code festgelegten Sicherheits- und Geheimschutz.

Nach Abschluss der Diskussionen auf europäischer Ebene hat sich die Europäische Kommission dahingehend entschieden, auf eine rechtsverbindliche Einführung von Mindestanforderungen für Hafenanlagen zu verzichten. Stattdessen ist vorgesehen, im Rahmen von „Best Practice“-Beispielen eine Empfehlung für eine nachhaltige Umsetzung des ISPS-Code im europäischen Wirtschaftsraum auszusprechen.

Entgegen dieser europäischen Bemühen wurde Mitte des Jahres 2009 auf Initiative der Küstenbundesländer die Einführung von verpflichtenden Mindestanforderungen für Kreuzfahrt-Hafenanlagen in den jeweiligen Bundesländern in Deutschland vorgestellt. Während der ZDS die europäische Initiative zum Verzicht auf entsprechende Mindestanforderungen begrüßt, lehnen wir die Initiative der Küstenbundesländer vor dem Hintergrund der europäischen Entwicklungen ab. Eine entgegen der europäischen Beschlüsse zur zukünftigen Sicherheitspolitik im Rahmen der Umsetzung des ISPS-Code ausgelegte Verpflichtung der Hafenbetriebe zur verbindlichen Anwendung von Mindestanforderungen beinhaltet zwangsläufig die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen zwischen deutschen und ausländischen Häfen.

Der ZDS wird sich auch in der zukünftigen Diskussion um das Thema „Mindestanforderungen“ dafür einsetzen, dass eine Umsetzung zentralverpflichtender Mindeststandards vermieden wird.

## EUROPÄISCHE HAFENAUSSWEISKARTEN

Im Jahr 2008 hat die Europäische Kommission eine Studie zur Analyse der Entwicklung einer einheitlichen europäischen Hafenausweiskarte (European Port Access Identification Card – EPAIC) erstellen lassen. Grundsätzliches Ziel der EPAIC-Initiative ist es, die allgemeine Sicherheit in den Hafenanlagen der Europäischen Union weiter auszubauen. Die Studie soll die gegenwärtige Situation und technologischen Möglichkeiten in europäischen Häfen zur Entwicklung einer einheitlichen Hafenausweiskarte aufzeigen.

Der erste Teil dieser Studie wurde im Jahr 2008 fertiggestellt und kommt zu dem Ergebnis, dass eine technische Umsetzung der einheitlichen Hafenausweise grundsätzlich möglich ist. Die Studie spricht zudem die Empfehlung aus, ein zentrales System der Datenspeicherung und -verwaltung in Europa aufzubauen. Gleichzeitig wurden durch die Studie wesentliche Rechtsfragen wie beispielsweise der Datenschutz, die Eigentumsverhältnisse an den Daten sowie Fragen zur Finanzierung und zur Verantwortlichkeit in einem zentralisierten System aufgeworfen. Im Wege einer weiteren Studie im Jahr 2009 sollen diese bislang offenen Punkte näher beleuchtet werden.

Der ZDS beurteilt die EPAIC-Initiative kritisch. Jede Hafenanlage betreibt schon heute ihr eigenes System von Identifikationskarten und Hafenausweisen, die Zugang zu der jeweiligen Anlage gewähren und zumeist mit weiteren Funktionen innerhalb des Terminalbetriebes gekoppelt sind. Aus Sicherheitsgründen ist es nicht akzeptabel, wenn sich der Hafenarbeiter mit seinem Betriebsausweis auch Zugang zu anderen Anlagen verschaffen könnte. Im Weiteren verfügen Hafenarbeiter bereits heute über hinreichende Dokumente zur Identifikation – insbesondere ihren Personalausweis. Diesen durch eine Hafenarbeiterkarte zu ersetzen, erachtet der ZDS für unnötig und bezweifelt den Mehrwert einer europäischen Hafenkarte.



# V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

## LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFENARBEITER

In der Lohnrunde 2009 hat die Gewerkschaft ver.di, vertreten durch den Bundesvorstand, gefordert, bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 12 Monaten die Einkommen der Hafenarbeiter ab dem 1. Juni 2009 im Volumen um 5% zu erhöhen. Die Hafenarbeiter erwarteten zudem eine angemessene Folgeregelung für den durch den ZDS gekündigten Tarifvertrag zur Altersteilzeit.

Der ZDS hat in den Verhandlungen deutlich gemacht, die internationale Wirtschafts- und Finanzkrise und die damit zusammenhängende diesjährige schwierige Situation aller Hafenbetriebe in den deutschen Seehäfen bilde ein tiefgehendes Problem. Unter Berücksichtigung der dramatischen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und deren Folgen im Hafenbereich, bestehe für die Arbeitgeber kein Raum für eine Lohnanhebung.

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

- 1. Die Löhne und Zuschläge der Hafenarbeiter in den deutschen Seehäfen werden zum 1. März 2010 linear um 1,0% erhöht**
- 2. Mit der Januarabrechnung 2010 erhalten Hafenarbeiter in den deutschen Seehäfen, die im Januar 2010 in einem tarifgebundenen Unternehmen beschäftigt sind, eine Einmalzahlung, befristet auf die Laufzeit des Tarifvertrages, in Höhe von 550,- Euro brutto. Eine zeitanteilige Kürzung findet nicht statt.**
- 3. Die Einmalzahlung ist Bestandteil der unter § 3 Beschäftigungssicherungstarifvertrag zum Rahmentarifvertrag für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe genannten Regelungsmöglichkeiten.**
- 4. Der Inflationsausgleich gemäß Ziffer I.2 des Lohntarifvertrages wird auf einen Wert von 1,0% festgelegt.**

**5. Im Übrigen werden die Regelungen des Lohn-tarifvertrages des Jahres 2008 wieder in Kraft gesetzt.**

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

Ergänzend haben sich der ZDS und die Gewerkschaft ver.di über eine Fortführung des Rahmentarifvertrages über Altersteilzeit unter folgenden Neuregelungen geeinigt:

- 1. Die Anspruchsregelung des § 3 Ziffer 2 und Ziffer IV des Rahmentarifvertrages über Altersteilzeit entfällt.**
- 2. Die Regelung des Überforderungsschutzes nach § 4 Rahmentarifvertrag über Altersteilzeit entfällt.**
- 3. Im Übrigen werden die Regelungen des Rahmentarifvertrages über Altersteilzeit zum 1.1.2010 wieder in Kraft gesetzt.**
- 4. Der Rahmentarifvertrag über Altersteilzeit kann mit einer Frist von sechs Monaten, frühestens zum 31. Dezember 2015 gekündigt werden.**
- 5. Der Rahmentarifvertrag über Altersteilzeit enthält eine Revisionsklausel.**

Zusätzlich wurde die Möglichkeit geschaffen, im Rahmen des Tarifvertrages zur Einführung von Lebensarbeitszeitkonten auf die Einbringung der AZV-Tage in das Lebensarbeitszeitkonto zu verzichten.

Die Tarifkommissionen von ZDS und ver.di haben diesem Ergebnis auf Ihrer Sitzung am 19. Mai 2009 zugestimmt. Der neue Lohn-tarifvertrag gilt für die gut 10.500 Hafenarbeiter in den tarifgebundenen Unternehmen in Hamburg, den Bremischen Häfen, Brake und Emden.

Die aktuelle Lohnhöhe der Hafenarbeiter, die vor dem 1. Juni 2000 eingestellt worden sind, ergibt sich aus der Tabelle auf Seite 32.

# GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER NACH ZIFFER 1 DES LOHNTARIFVERTRAGES 2008

| Lohngruppe | Kurzfassung der Funktion                                                                                                                       | Stundenlohn ab<br>01.03.2010 in Euro |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| I          | Aushilfsarbeiter                                                                                                                               | 13,27                                |
| II         | Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der<br>Beschäftigung im Hafen                                                                    | 14,74                                |
| III        | Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer<br>Hafenarbeitskarte sind                                                           | 15,55                                |
| IV         |                                                                                                                                                | 16,48                                |
| V          | Winsch- und Decksleute                                                                                                                         | 16,72                                |
| V/1        | Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr                                                                                                | 17,05                                |
| VI         | Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute,<br>Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem<br>5. Beschäftigungsjahr | 17,36                                |
| VI/1       | Kranführer, Bordkranführer                                                                                                                     | 17,75                                |
| VI/2       | Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben,<br>Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen<br>Arbeitsgebieten                    | 18,15                                |
| VII        | 2. Stauervize                                                                                                                                  | 19,10                                |
| VII/1      | Vorhandwerker                                                                                                                                  | 19,64                                |
| VIII       | Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constacker-<br>fahrer, 1. Stauervize                                                                 | 20,58                                |

## QUALIFIZIERUNGSOFFENSIVE

Auch in diesem Jahr wurden die Gespräche zur laufenden Qualifizierungsoffensive für Langzeitarbeitslose zwischen dem ZDS, der Parlamentarischen Staatssekretärin Karin Roth, MdB, als Vertreterin des Bundesverkehrsministerium und dem Mitglied des Vorstandes der Bundesagentur für Arbeit – Herrn Heinrich Alt – fortgesetzt. Als Ergebnis waren sich alle Beteiligten einig, auch in diesem Jahr wird Kurs gehalten.

Die Qualifizierungsoffensive, wie sie auf der Nationalen Maritimen Konferenz 2006 vereinbart wurde, soll bis zum Jahr 2012 rund 2.800 Beschäftigungen in den Hafen- und Logistikbetrieben der deutschen Seehäfen schaffen.

Zur Umsetzung wurde das „Maritime Kompetenzzentrum“ (ma-co) unter Einbeziehung der bereits bestehenden Aus- und Fortbildungszentren gegründet. Es gewährleistet einheitliche Qualifizierungsstandards in der gesamten Küstenregion.

Das Maritime Kompetenzzentrum arbeitete bereits 2008 erfolgreich und bot modularisierte Bildungsangebote, z. B. zur Fachkraft im Hafenumschlag oder den Kompetenzpass Hafen an. Außerdem werden in verschiedenen Berufen Facharbeiter ausgebildet. Neben der Theorie ist die Praxis in den jeweiligen Seehafenbetrieben ein zentraler Bestandteil des Bildungsangebotes.

Als erstes Zwischenergebnis kann schon heute festgehalten werden: Die Qualifizierungsoffensive ist sehr erfolgreich. Bereits im Jahr 2007 wurde im Rahmen der Qualifizierungsoffensive insgesamt 700 Arbeitsuchenden eine dauerhafte Beschäftigungsperspektive geboten, wobei 500 Arbeitsplätze neu geschaffen und rund 200 durch zusätzliche Qualifizierungen erhalten wurden.

Im Jahr 2008 wurden runden 900 ehemals Langzeitarbeitslose über die Qualifizierungsoffensive in den Arbeitsmarkt integriert; zwei Drittel durch Neueinstellungen und ein Drittel durch Zusatzqualifizierungen. Insgesamt konnte 1.600 Arbeitssuchenden eine neue Perspektive in der deutschen Hafenwirtschaft geboten werden. Ab Beginn des Jahres 2009 ist vorgesehen, rund 700 weiteren Personen mit Hilfe des Engagements des Maritimen Kompetenzzentrums eine Beschäftigungsperspektive in der Hafenwirtschaft zu bieten.

Die Qualifizierungsoffensive bleibt ein in Deutschland herausragendes Projekt und bietet auch weiterhin große Chancen für die Seehafenwirtschaft und den Arbeitsmarkt.



# VI. UMSCHLAG- ENTWICKLUNG 2008/2009

Die deutschen Seehäfen haben 2008 nochmals ein neues Rekordergebnis beim Gesamtumschlag erzielt. Insgesamt wurden 318 Mio. t Güter aller Art umgeschlagen, 1,8% mehr als im Vorjahr. Unter Einbeziehung des Seegüterumschlags der Binnenhäfen betrug das Gesamtaufkommen 320 Mio. t (+1,8%).

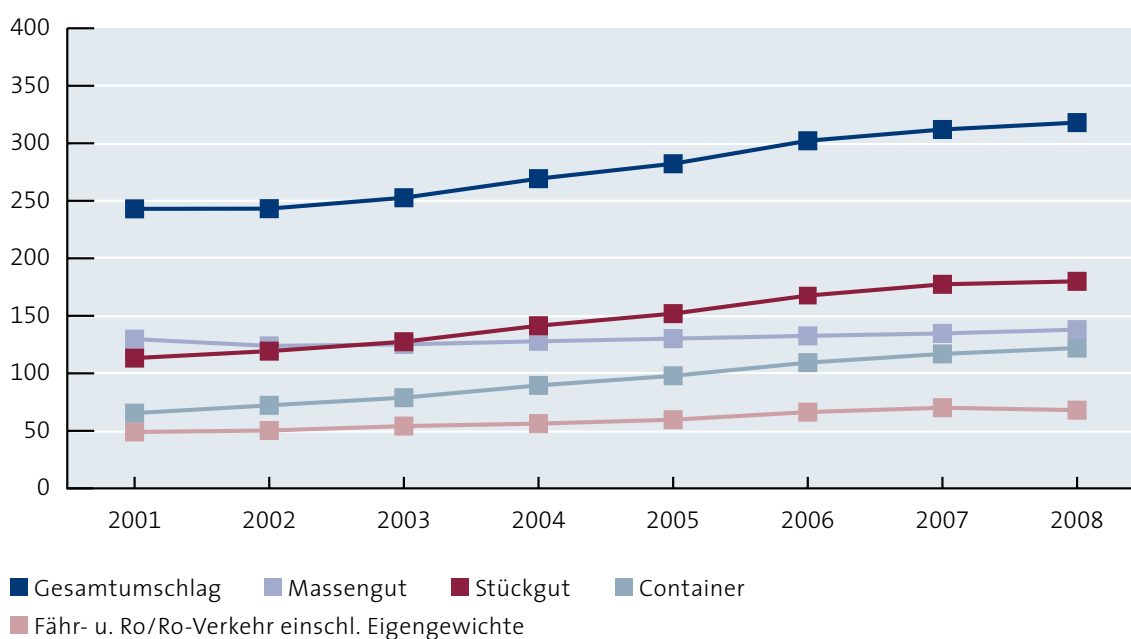
Dabei machten sich die Auswirkungen der globalen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise bereits im 4. Quartal 2008 bemerkbar. Der Rückgang der Auslandsnachfrage und des Welthandels führte dazu, dass der Gesamtumschlag mit 77,4 Mio. t gegenüber dem gleichen Quartal des Vorjahres um 4% zurückging. Bis Oktober 2008 lag der monatliche Umschlag noch über dem des Vorjahres. Im November 2008 ging der Gesamtumschlag dann um 1,3% gegenüber dem Vorjahresmonat zurück, wobei der Containerumschlag bereits um 4,8% sank. Im Dezember betrug der Rückgang insgesamt 12,4% gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres, wobei der Containerumschlag einen Rückgang um 11,1% verzeichnete.

Diese Entwicklung setzte sich Anfang 2009 verstärkt fort. Im ersten Halbjahr nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen um 20,3% oder 33 Mio. t auf 129,4 Mio. t gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres ab. Dabei ging das Aufkommen im Containerumschlag um 25,7% oder 2 Mio. TEU auf 5,8 Mio. TEU zurück.

Nach der Gleitenden Mittelfristprognose – Kurzfristprognose Sommer 2009 –, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde, wird der Gesamtumschlag in den deutschen Seehäfen aufgrund der Entwicklung der Außenhandelsströme 2009 um rund 16% auf 265 Mio. t zurückgehen.

Bereits 2010 wird der deutsche Seegüterumschlag nach dieser Prognose allerdings wieder auf seinen Wachstumspfad zurückkehren. Angesichts der leichten Belebung der Güterverkehrskonjunktur wird für das kommende Jahr eine Zunahme des Gesamtumschlags der deutschen Seehäfen um knapp 3% auf 272 Mio. t erwartet.

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



In den deutschen **Ostseehäfen** wurden 2008 rund 59 Mio. t umgeschlagen, 0,9% mehr als 2007. Davon zogen die Häfen in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern nahezu jeweils die Hälfte des Gesamtaufkommens auf sich. In den schleswig-holsteinischen Häfen wurden insgesamt 29,6 Mio. t (-2,6%) und in den mecklenburg-vorpommernschen Häfen 29,3 Mio. t (+4,7%) umgeschlagen.

Die deutschen **Nordseehäfen** legten 2008 insgesamt um 2% auf rund 259 Mio. t zu. Davon entfielen auf Hamburg 118,9 Mio. t (+0,6%), die Bremischen Häfen 63,5 Mio. t (+7,2%), die niedersächsischen Häfen 63,1 Mio. t (-2,9%) und die schleswig-holsteinischen Häfen 13,4 Mio. t (+18,7%).

Die **Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen** zeigt, dass 2008 rund 57% des Umschlags in den deutschen Seehäfen im Verkehr mit europäischen Häfen abgewickelt wurden. Insgesamt wurden im Europaverkehr 182,1 Mio. t umgeschlagen, 2,3% weniger als 2007. Im Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen betrug das Aufkommen 8,1 Mio. t (+1,3%). Im Kurzstreckenseeverkehr über deutsche Seehäfen wurden 2008 damit über 190 Mio. t umgeschlagen, rund 60% des Gesamtaufkommens. Im Überseeverkehr wurden 127,8 Mio. t umgeschlagen, sein Anteil am Gesamtverkehr betrug damit rund 40%.

Aus europäischen Häfen wurden 2008 114,4 Mio. t empfangen (-2,0%), davon wurden 74,0 Mio. t aus EU-Häfen angelandet. Vom Empfang aus den übrigen europäischen Häfen in Höhe von insgesamt 40,3 Mio. t entfielen 22,4 Mio. t auf norwegische Häfen und 16,2 Mio. t auf russische Ostseehäfen. In europäische Häfen wurden 2008 67,7 Mio. t verschifft (-2,7%), davon 55,5 Mio. t in EU-Häfen und 12,2 Mio. t in Häfen des übrigen Europas.

Aus Überseehäfen wurden 2008 75,9 Mio. t (+6,3%) empfangen. Dabei stiegen die Anlandungen aus nordamerikanischen Häfen um 31,1% auf 13,9 Mio. t und aus afrikanischen Häfen um 14,2% auf 13,7 Mio. t.

Aus asiatischen Häfen nahm der Empfang nur um 0,3% auf 29,3 Mio. t zu, wobei der Empfang aus Häfen der VR China allerdings um 5,8% auf 14,6 Mio. t stieg. In Überseehäfen wurden 51,9 Mio. t (+5,1%) verschifft, davon 28,4 Mio. t (+8,8%) in asiatische Häfen. Auch die Verschiffungen in afrikanische Häfen nahmen mit 5,7 Mio. t (+18,8%) deutlich zu, während der Versand in nordamerikanische Häfen mit 12,2 Mio. t (-6,9%) rückläufig war.

Der **Stückgutumschlag** in den deutschen Seehäfen nahm 2008 weiter zu und erhöhte sich leicht um insgesamt 1,6% auf 180,1 Mio. t. In den deutschen Nordseehäfen stieg das Stückgutaufkommen um 4,3% auf 140,6 Mio. t. Davon entfielen 76,7 Mio. t auf Hamburg (-0,2%) und 54 Mio. t auf die Bremischen Häfen (+11,6%). Emden zog 3,2 Mio. t (+7,6%), Brake 2,2 Mio. t (-10,9%) und Cuxhaven 1,6 Mio. t (-2,4%) auf sich.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 2008 39,6 Mio. t Stückgüter um, 7,0% weniger als im Vorjahr. Am Gesamtaufkommen waren Lübeck mit 20,1 Mio. t (-4,7%), Rostock mit 9,4 Mio. t (-7,9%), Puttgarden mit 4,1 Mio. t (-5,7%), Sassnitz mit 2,4 Mio. t (-3,7%) und Wismar mit 1,3 Mio. t (-28,0%) beteiligt.

In den deutschen Binnenhäfen wurden 2008 im Seeverkehr 2,4 Mio. t (-2,7%) Stückgüter umgeschlagen, darunter allein in Duisburg 2 Mio. t (+1%).

Von den insgesamt 182,5 Mio. t Stückgüter, die 2008 in den deutschen Seehäfen einschließlich des Seeverkehrs der Binnenhäfen umgeschlagen wurden, entfielen 121,8 Mio. t auf den Containerverkehr. Davon wurden 117,7 Mio. t in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen umgeschlagen.

Der **Containerumschlag** nahm 2008 insgesamt weiter zu und erhöhte sich um 2,7% auf 15,7 Mio. TEU. Davon wurden an beladenen Containern 13 Mio. TEU umgeschlagen, 3,9% mehr als im Vorjahr. Der Anteil der beladenen Container an den insgesamt im Containerverkehr beförderten Einheiten betrug damit 83%. Das Ladungsgewicht erhöhte

## GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (IN 1.000 T)

|                                | 2006           | 2007           | 2008           | Veränderung<br>2008:2007 in % |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------------|
| <b>Ostseehäfen</b>             | <b>56.846</b>  | <b>58.424</b>  | <b>58.937</b>  | <b>+0,9</b>                   |
| Rostock                        | 19.058         | 19.585         | 21.278         | +8,6                          |
| Lübeck                         | 21.056         | 22.175         | 21.334         | -3,8                          |
| Puttgarden                     | 3.965          | 4.319          | 4.073          | -5,7                          |
| Kiel                           | 3.047          | 2.980          | 3.154          | +5,8                          |
| Wismar                         | 3.848          | 3.817          | 3.267          | -14,4                         |
| Sassnitz                       | 2.663          | 2.595          | 2.711          | +4,5                          |
| Lubmin                         | 405            | 294            | 448            | +52,4                         |
| Wolgast                        | 380            | 355            | 346            | -2,4                          |
| Stralsund                      | 854            | 862            | 810            | -6,1                          |
| Flensburg                      | 496            | 469            | 582            | -24,0                         |
| Rendsburg                      | 302            | 250            | 257            | +2,9                          |
| <b>Übrige Ostseehäfen in:</b>  |                |                |                |                               |
| Schleswig-Holstein             | 257            | 225            | 223            | -1,1                          |
| Mecklenburg-Vorpommern         | 514            | 499            | 455            | -8,9                          |
| <b>Nordseehäfen</b>            | <b>243.331</b> | <b>253.686</b> | <b>258.877</b> | <b>+2,0</b>                   |
| Hamburg                        | 115.529        | 118.190        | 118.915        | +0,6                          |
| Wilhelmshaven                  | 43.106         | 42.643         | 40.556         | -4,9                          |
| Bremen/Bremerhaven             | 55.636         | 59.262         | 63.501         | +7,2                          |
| Brunsbüttel                    | 6.233          | 9.657          | 11.648         | +20,6                         |
| Brake                          | 5.486          | 5.402          | 5.745          | +6,3                          |
| Bützfleth                      | 4.812          | 5.558          | 5.573          | +0,3                          |
| Emden                          | 3.867          | 4.221          | 4.517          | +7,0                          |
| Nordenham                      | 3.785          | 3.930          | 3.605          | -8,3                          |
| Cuxhaven                       | 1.867          | 1.929          | 1.956          | +1,4                          |
| Leer                           | 153            | 114            | 95             | -16,7                         |
| Papenburg                      | 354            | 433            | 317            | -26,7                         |
| Husum                          | 257            | 329            | 462            | +40,7                         |
| <b>Übrige Nordseehäfen in:</b> |                |                |                |                               |
| Schleswig-Holstein             | 1.592          | 1.285          | 1.264          | -1,7                          |
| Niedersachsen                  | 655            | 733            | 723            | -1,2                          |
| <b>Seehäfen zusammen</b>       | <b>300.215</b> | <b>312.139</b> | <b>317.856</b> | <b>+1,8</b>                   |
| Binnenhäfen *                  | 2.574          | 2.912          | 2.780          | -4,5                          |
| darunter Duisburg              | 1.618          | 2.060          | 2.074          | +0,7                          |
| <b>Insgesamt</b>               | <b>302.789</b> | <b>315.051</b> | <b>320.636</b> | <b>+1,8</b>                   |
| <b>Außerdem:</b>               |                |                |                |                               |
| Eigengew. d. Ladungsträger     | 56.636         | 61.570         | 61.413         | -0,3                          |

\* Seeverkehr der Binnenhäfen

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

|                                                  | 2007         | 2008         | Veränderungen<br>in % |
|--------------------------------------------------|--------------|--------------|-----------------------|
| <b>Verkehr innerhalb Deutschlands</b>            | <b>8,0</b>   | <b>8,1</b>   | <b>+1,3</b>           |
| <b>Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands</b>  | <b>188,2</b> | <b>192,6</b> | <b>+2,3</b>           |
| <b>Europäische Häfen</b>                         | <b>116,7</b> | <b>114,4</b> | <b>-2,0</b>           |
| davon Häfen in der Europ. Union                  | 76,2         | 74,0         | -2,9                  |
| Übrigem Europa                                   | 40,5         | 40,3         | -0,5                  |
| dar.: Russ. Förder./Ostsee                       | 15,5         | 16,2         | +4,5                  |
| Norwegen                                         | 23,3         | 22,4         | -3,9                  |
| <b>Außereuropäische Häfen</b>                    | <b>71,4</b>  | <b>75,9</b>  | <b>+6,3</b>           |
| darunter Häfen in Afrika                         | 12,0         | 13,7         | +14,2                 |
| Nordamerika                                      | 10,6         | 13,9         | +31,1                 |
| Mittel- und Südamerika                           | 18,5         | 18,0         | -2,7                  |
| Asien                                            | 29,2         | 29,3         | +0,3                  |
| Australien                                       | 1,1          | 1,0          | -9,1                  |
| <b>Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands</b> | <b>119,0</b> | <b>119,9</b> | <b>+0,8</b>           |
| <b>Europäische Häfen</b>                         | <b>69,6</b>  | <b>67,7</b>  | <b>-2,7</b>           |
| davon Häfen in der Europ. Union                  | 57,6         | 55,5         | -3,6                  |
| übrigem Europa                                   | 12,0         | 12,2         | +1,7                  |
| dar.: Russ. Förder./Ostsee                       | 6,8          | 7,4          | +8,8                  |
| Norwegen                                         | 3,7          | 3,5          | -4,4                  |
| <b>Außereuropäische Häfen</b>                    | <b>49,4</b>  | <b>51,9</b>  | <b>+5,1</b>           |
| darunter Häfen in Afrika                         | 4,8          | 5,7          | +18,8                 |
| Nordamerika                                      | 13,1         | 12,2         | -6,9                  |
| Mittel- und Südamerika                           | 4,8          | 5,0          | +4,2                  |
| Asien                                            | 26,1         | 28,4         | +8,8                  |
| Australien                                       | 0,6          | 0,6          | x                     |
| <b>Gesamtverkehr</b>                             | <b>315,0</b> | <b>320,6</b> | <b>+1,8</b>           |

## STÜCKGUTUMSCHLAG (IN 1.000 T)

|                                | 2006           | 2007           | 2008           | Veränderungen<br>2008:2007 in % |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------|
| <b>Ostseehäfen</b>             | <b>41.131</b>  | <b>42.567</b>  | <b>39.575</b>  | <b>-7,0</b>                     |
| Lübeck                         | 20.046         | 21.115         | 20.120         | -4,7                            |
| Puttgarden                     | 3.965          | 4.319          | 4.073          | -5,7                            |
| Kiel                           | 2.223          | 2.206          | 1.925          | -12,7                           |
| Rendsburg                      | 8              | 15             | 4              | -76,1                           |
| Flensburg                      | 3              | 5              | 0              | -95,5                           |
| Rostock                        | 9.694          | 10.208         | 9.400          | -7,9                            |
| Stralsund                      | 225            | 148            | 146            | -1,7                            |
| Wismar                         | 2.114          | 1.862          | 1.340          | -28,0                           |
| Sassnitz                       | 2.536          | 2.464          | 2.374          | -3,7                            |
| <b>Übrige Ostseehäfen in:</b>  |                |                |                |                                 |
| Schleswig-Holstein             | 3              | 3              | 0              | -95,0                           |
| Mecklenburg-Vorpommern         | 314            | 224            | 194            | -13,4                           |
| <b>Nordseehäfen</b>            | <b>126.488</b> | <b>134.800</b> | <b>140.556</b> | <b>+4,3</b>                     |
| Husum                          | -              | -              | -              | -                               |
| Brunsbüttel                    | 26             | 47             | 52             | +9,9                            |
| Hamburg                        | 72.647         | 76.826         | 76.677         | -0,2                            |
| Bützfleth                      | 24             | 14             | 9              | -41,0                           |
| Cuxhaven                       | 1.663          | 1.626          | 1.587          | -2,4                            |
| Bremische Häfen                | 44.814         | 48.364         | 53.972         | +11,6                           |
| Brake                          | 2.586          | 2.426          | 2.161          | -10,9                           |
| Nordenham                      | 766            | 948            | 1.087          | +14,7                           |
| Wilhelmshaven                  | 359            | 436            | 586            | +34,4                           |
| Emden                          | 2.585          | 3.010          | 3.239          | +7,6                            |
| Leer                           | 10             | 13             | 24             | +80,6                           |
| Papenburg                      | 51             | 81             | 80             | -0,3                            |
| <b>Übrige Nordseehäfen in:</b> |                |                |                |                                 |
| Schleswig-Holstein             | 411            | 399            | 437            | +9,4                            |
| Niedersachsen                  | 547            | 609            | 645            | +5,9                            |
| <b>Seehäfen zusammen</b>       | <b>167.619</b> | <b>177.367</b> | <b>180.131</b> | <b>+1,6</b>                     |
| Binnenhäfen                    | 2.053          | 2.420          | 2.354          | -2,7                            |
| dar. Duisburg                  | 1.545          | 1.980          | 2.000          | +1,0                            |
| <b>Insgesamt</b>               | <b>169.672</b> | <b>179.787</b> | <b>182.485</b> | <b>+1,5</b>                     |
| Eigengewichte der Container    | 27.927         | 30.848         | 31.659         | +2,6                            |
| Eigengewichte der Fahrzeuge    | 28.709         | 30.722         | 29.754         | -3,2                            |

sich insgesamt um 4,2% auf 121,8 Mio. t. Der Containerumschlag legte damit insgesamt weiter zu, allerdings mit einer deutlich geringeren Zuwachsrate als in den Vorjahren.

In Hamburg nahm der Containerverkehr 2008 um 1,5% auf 9,8 Mio. TEU ab, während der Containerumschlag in den Bremischen Häfen um 11,6% auf 5,5 Mio. TEU anstieg. Hamburg lag damit weltweit auf Position 11 und belegte in der europäischen Rangliste weiterhin Platz 2. Die Bremischen Häfen kamen weltweit auf Platz 19 und belegten europaweit Rang 4.

In den deutschen Ostseehäfen nahm der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** einschließlich der Eigengewichte 2008 um 3,7% auf 67,6 Mio. t ab. Dabei verzeichneten alle Fährhäfen Umschlagsrückgänge. Lübeck zog 47% des Gesamtumschlags auf sich und Rostock war mit 23,7%, Puttgarden mit 18%, Sassnitz mit 6,4% und Kiel mit 4,9% am Gesamtaufkommen beteiligt.

Das Passagieraufkommen nahm insgesamt um 1,2% auf 11,9 Mio. Reisende ab.

Der **Massengutumschlag** in den deutschen Seehäfen nahm 2008 leicht um 2,2% auf 137,7 Mio. t zu. Während der Umschlag von Kohlen um 1,6% und von Mineralölprodukten um 0,8% zunahm, ging der Rohölumschlag um 2,4% und der Erzumschlag um 4,6% zurück.

Dagegen legte der Sauggüterumschlag in den deutschen Seehäfen deutlich zu und erhöhte sich insgesamt um 26,5% auf 16,2 Mio. t. Dabei nahm der Getreideumschlag um kräftige 43,6% auf 8,9 Mio. t und der Futtermittelumschlag um 21,6% auf 4,1 Mio. t zu, während der Umschlag an Ölsaaten um 1,5% auf 3,1 Mio. t rückläufig war. Über die Entwicklung des Sauggüterumschlags in den einzelnen Häfen informiert die Tabelle auf S. 43.

In den deutschen Ostseehäfen nahm der Massengutumschlag deutlich um insgesamt 22,1% auf

19,4 Mio. t zu. Dabei erzielten einzelne Häfen aufgrund des gestiegenen Getreideumschlags kräftige Zuwachsraten. Dagegen nahm der Massengutumschlag in den deutschen Nordseehäfen um 0,5% auf 118,3 Mio. t leicht ab.

## UMSCHLAGENTWICKLUNG 2009

Der Rückgang des deutschen Seegüterumschlags setzte im 4. Quartal 2008 ein (3,4 Mio. t oder 4,2% weniger als im Vorquartal) und setzte sich im 1. Quartal 2009 verstärkt fort (13,6 Mio. t oder 17,6% weniger als im Vorquartal). Im 2. Quartal 2009 zog der Gesamtumschlag gegenüber dem 1. Quartal allerdings schon wieder an und stieg um 1,7 Mio. t oder 2,7%.

Über die Entwicklung in den ersten vier Monaten 2009 informiert die Tabelle auf Seite 44.

## HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE

Die Entwicklung der Marktanteile in der Hamburg-Antwerpen-Range verlief für die beiden großen deutschen Universalhäfen 2008 unterschiedlich. Der Hamburger Hafen musste gegenüber dem Vorjahr leichte Verluste seiner Marktanteile hinnehmen. Dabei sank sein Anteil am Containerumschlag von 29,3% in 2007 auf 28,0% in 2008. Dagegen konnten die Bremischen Häfen ihre Marktanteile am Containerumschlag von 14,5% in 2007 auf 15,9% in 2008 ausbauen.

Im ersten Halbjahr 2009 haben die beiden deutschen Seehäfen zusammen 24,1% des Gesamtumschlags der Range auf sich gezogen gegenüber 25,9% im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dabei verlor der Hamburger Hafen beim Containerumschlag mit 25,9% (1. Halbjahr 2008: 28,5%) weitere Marktanteile, während die Bremischen Häfen ihren Marktanteil am Containerumschlag mit 15,8% leicht ausbauen konnten (1. Halbjahr 2008: 15,4%).

## CONTAINERUMSCHLAG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

|                                     | Container                | Beladene Container    |                                 |
|-------------------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------------------|
|                                     | insgesamt<br>in 1000 TEU | Anzahl<br>in 1000 TEU | Gewicht der<br>Ladung in 1000 t |
| <b>2007 Alle Häfen</b>              | <b>15.257</b>            | <b>12.534</b>         | <b>116.899</b>                  |
| dar. Hamburg                        | 9 914                    | 7 977                 | 73.950                          |
| Bremische Häfen                     | 4 916                    | 4 231                 | 38.897                          |
| <b>2008 Alle Häfen</b>              | <b>15.667</b>            | <b>13.022</b>         | <b>121.832</b>                  |
| dar. Hamburg                        | 9 767                    | 7 942                 | 73.797                          |
| Bremische Häfen                     | 5 484                    | 4 777                 | 43.909                          |
| <b>Veränd. 2007/2008 Alle Häfen</b> | <b>+2,7</b>              | <b>+3,9</b>           | <b>+4,2</b>                     |
| dar. Hamburg                        | -1,5                     | -0,4                  | -0,2                            |
| Bremische Häfen                     | +11,6                    | +12,9                 | +12,9                           |

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

|                 | 2007          | 2008          | Veränderung<br>2008 : 2007 in % |
|-----------------|---------------|---------------|---------------------------------|
| Lübeck          | 32.700        | 31.740        | -2,9                            |
| Rostock         | 16.405        | 16.000        | -2,5                            |
| Puttgarden      | 12.773        | 12.179        | -4,6                            |
| Sassnitz        | 4.548         | 4.292         | -5,6                            |
| Kiel            | 3.688         | 3.340         | -9,4                            |
| <b>Zusammen</b> | <b>70.114</b> | <b>67.551</b> | <b>-3,7</b>                     |

## Anzahl der Passagiere

|                 |                   |                   |             |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------|
| Puttgarden      | 7.058.361         | 6.756.376         | -4,3        |
| Rostock         | 2.412.232         | 2.411.369         | +/-0        |
| Kiel            | 1.380.945         | 1.536.721         | +11,3       |
| Sassnitz        | 821.862           | 821.279           | -0,1        |
| Lübeck          | 351.000           | 360.000           | 2,6         |
| <b>Zusammen</b> | <b>12.024.400</b> | <b>11.885.745</b> | <b>-1,2</b> |

## MASSENGUTUMSCHLAG (IN 1.000 T)

|                        | 2006          | 2007          | 2008          | Veränderungen<br>2008:2007 in % |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------------------------|
| <b>Ostseehäfen</b>     | <b>15.715</b> | <b>15.857</b> | <b>19.363</b> | <b>+22,1</b>                    |
| Lübeck                 | 1.010         | 1.060         | 1.215         | +14,6                           |
| Puttgarden             | -             | -             | -             | -                               |
| Kiel                   | 824           | 775           | 1.229         | +58,6                           |
| Rendsburg              | 294           | 234           | 253           | +8,1                            |
| Flensburg              | 493           | 464           | 581           | +25,3                           |
| Rostock                | 9.364         | 9.377         | 11.878        | +26,7                           |
| Stralsund              | 629           | 714           | 664           | -7,0                            |
| Wismar                 | 1.735         | 1.955         | 1.927         | -1,5                            |
| Sassnitz               | 127           | 131           | 337           | +157,4                          |
| Übrige Ostseehäfen in: |               |               |               |                                 |
| Schleswig-Holstein     | 254           | 222           | 223           | 0                               |
| Mecklenburg-Vorpommern | 985           | 924           | 1.056         | +14,3                           |

|                         |                |                |                |             |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|-------------|
| <b>Nordseehäfen</b>     | <b>116.843</b> | <b>118.886</b> | <b>118.321</b> | <b>-0,5</b> |
| Husum                   | 257            | 329            | 462            | +40,7       |
| Brunsbüttel             | 6.207          | 9.610          | 11.596         | +20,7       |
| Hamburg                 | 42.883         | 41.364         | 42.238         | +2,1        |
| Bützfleth               | 4.788          | 5.544          | 5.564          | +0,4        |
| Cuxhaven                | 204            | 303            | 370            | +22,1       |
| Brem. Häfen             | 10.822         | 10.898         | 9.528          | -12,6       |
| Brake                   | 2.900          | 2.976          | 3.584          | +20,4       |
| Nordenham               | 3.020          | 2.982          | 2.518          | -15,6       |
| Wilhelmshaven           | 42.747         | 42.207         | 39.969         | -5,3        |
| Emden                   | 1.281          | 1.211          | 1.278          | +5,5        |
| Leer                    | 142            | 101            | 71             | -29,4       |
| Papenburg               | 303            | 352            | 237            | -32,8       |
| Übrige Nordseehäfen in: |                |                |                |             |
| Schleswig-Holstein      | 1.181          | 886            | 827            | -6,7        |
| Niedersachsen           | 108            | 123            | 78             | -36,6       |

|                          |                |                |                |             |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|-------------|
| <b>Seehäfen zusammen</b> | <b>132.558</b> | <b>134.743</b> | <b>137.684</b> | <b>+2,2</b> |
| Binnenhäfen              | 521            | 492            | 426            | -13,3       |
| dar. Duisburg            | 74             | 79             | 74             | -7,0        |

|                  |                |                |                |             |
|------------------|----------------|----------------|----------------|-------------|
| <b>Insgesamt</b> | <b>133.117</b> | <b>135.264</b> | <b>138.151</b> | <b>+2,1</b> |
|------------------|----------------|----------------|----------------|-------------|

## UMSCHLAGENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN MASSENGÜTER IN DEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

|                            | 2007           |              | 2008           |              | Veränderung |
|----------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|-------------|
|                            | 1000 t         | v.H.         | 1000 t         | v.H.         | in %        |
| <b>Massengut insgesamt</b> | <b>134.772</b> | <b>100,0</b> | <b>137.725</b> | <b>100,0</b> | <b>+2,2</b> |
| <b>davon</b>               |                |              |                |              |             |
| Getreide                   | 6.191          | 4,6          | 8.889          | 6,5          | +43,6       |
| Futtermittel               | 3.335          | 2,5          | 4.057          | 2,9          | +21,6       |
| Ölsaaten                   | 3.124          | 2,3          | 3.076          | 2,2          | -1,5        |
| Erze                       | 14.752         | 10,9         | 14.070         | 10,2         | -4,6        |
| Kohlen                     | 13.829         | 10,3         | 14.046         | 10,2         | +1,6        |
| Rohöl                      | 40.088         | 29,7         | 39.135         | 28,4         | -2,4        |
| Mineralölprod.             | 21.372         | 15,9         | 21.539         | 15,6         | +0,8        |
| Sonstige Massengüter       | 32.081         | 23,8         | 32.913         | 23,9         | +2,6        |

## SAUGGÜTERUMSCHLAG IN DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN 1.000 T)

|                  | Getreide     |              | Futtermittel |              | Ölfrüchte    |              | Sauggüter insgesamt |               | Veränderung in % |
|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|---------------|------------------|
|                  | 2008         | 2007         | 2008         | 2007         | 2008         | 2007         | 2008                | 2007          | 2008:2007        |
| Hamburg          | 2.721        | 1.664        | 975          | 823          | 2.724        | 2.714        | 6.420               | 5.201         | +23,4            |
| Rostock          | 3.059        | 1.927        | 75           | 19           | 175          | 172          | 3.309               | 2.118         | +56,2            |
| Brake            | 907          | 741          | 2.120        | 1.691        | -            | 8            | 3.027               | 2.440         | +24,1            |
| Brem. Häfen      | 307          | 426          | 334          | 361          | -            | -            | 641                 | 788           | -18,7            |
| Lübeck           | 337          | 318          | -            | -            | 14           | 7            | 351                 | 326           | +7,7             |
| Kiel             | 296          | 138          | 32           | 36           | 36           | 19           | 364                 | 193           | +88,6            |
| Stralsund        | 152          | 102          | -            | -            | -            | 27           | 152                 | 129           | +17,8            |
| Wismar           | 24           | 43           | 1            | -            | 2            | 2            | 27                  | 45            | -40,0            |
| Nordenham        | -            | -            | 6            | 3            | -            | -            | 6                   | 3             | +100,0           |
| Emden            | 3            | -            | 6            | 3            | -            | -            | 9                   | 3             | +200,0           |
| Sassnitz         | 79           | 63           | -            | -            | 5            | 31           | 83                  | 94            | -11,7            |
| sonstige Häfen   | 1.114        | 877          | 568          | 444          | 121          | 145          | 1.803               | 1.466         | +23,0            |
| <b>Insgesamt</b> | <b>8.999</b> | <b>6.300</b> | <b>4.118</b> | <b>3.380</b> | <b>3.077</b> | <b>3.125</b> | <b>16.193</b>       | <b>12.804</b> | <b>+26,5</b>     |

## SEEGÜTERUMSCHLAG IM JAHR 2009 JANUAR – APRIL (IN 1.000 T)

|                              | 2008<br>Januar – April | 2009<br>Januar – April | Veränderung<br>in % |
|------------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|
| Hamburg                      | 39.737                 | 30.754                 | -22,6               |
| Wilhelmshaven                | 13.253                 | 12.563                 | -5,2                |
| Bremische Häfen              | 20.934                 | 15.663                 | -25,2               |
| Lübeck                       | 7.665                  | 5.757                  | -24,9               |
| Rostock                      | 6.574                  | 5.273                  | -19,8               |
| Brunsbüttel                  | 4.043                  | 3.454                  | -14,6               |
| Brake                        | 2.048                  | 1.407                  | -31,3               |
| Bützfleth                    | 2.076                  | 1.523                  | -26,7               |
| Puttgarden                   | 1.509                  | 1.142                  | -24,3               |
| Emden                        | 1.607                  | 1.196                  | -25,6               |
| Wismar                       | 1.198                  | 950                    | -20,7               |
| Kiel                         | 1.057                  | 1.041                  | -1,6                |
| Nordenham                    | 1.058                  | 1.050                  | -0,8                |
| Sassnitz                     | 924                    | 624                    | -32,5               |
| Cuxhaven                     | 647                    | 524                    | -19,0               |
| Stralsund                    | 249                    | 156                    | -37,2               |
| Flensburg                    | 236                    | 240                    | +1,8                |
| <b>Seehäfen insgesamt</b>    | <b>106.341</b>         | <b>84.962</b>          | <b>-20,1</b>        |
| darunter                     |                        |                        |                     |
| <b>Nordseehäfen</b>          | <b>86.497</b>          | <b>69.079</b>          | <b>-20,1</b>        |
| <b>Ostseehäfen</b>           | <b>19.835</b>          | <b>15.869</b>          | <b>-20,0</b>        |
| <b>Massengut</b>             | <b>44.493</b>          | <b>39.074</b>          | <b>-12,2</b>        |
| <b>Stückgut</b>              | <b>61.848</b>          | <b>45.887</b>          | <b>-25,8</b>        |
| <b>Container in 1000 TEU</b> | <b>5.191</b>           | <b>3.879</b>           | <b>-25,3</b>        |
| <b>Fährverkehr</b>           | <b>15.059</b>          | <b>10.737</b>          | <b>-28,7</b>        |
| Binnenhäfen *                | 1.000                  | 713                    | -28,7               |
| darunter Duisburg            | 765                    | 319                    | -48,9               |
| <b>Insgesamt</b>             | <b>107.341</b>         | <b>85.674</b>          | <b>-20,2</b>        |

\* Seeverkehr der Binnenhäfen

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

|             |            | Gesamtumschlag |          | Massengutumschlag |          | Stückgutumschlag |          | Containerumschlag |             |
|-------------|------------|----------------|----------|-------------------|----------|------------------|----------|-------------------|-------------|
|             |            | Mio. t         | Anteil % | Mio. t            | Anteil % | Mio. t           | Anteil % | in Mio. TEU       | Anteil in % |
| Hamburg     | 2007       | 140,4          | 17,6     | 41,7              | 10,6     | 98,7             | 24,4     | 9,9               | 29,3        |
|             | 2008       | 140,4          | 17,0     | 42,5              | 10,4     | 97,9             | 23,4     | 9,7               | 28,0        |
|             | 2009 1.Hj. | 54,2           | 15,7     | 17,2              | 9,8      | 37,0             | 21,8     | 3,6               | 25,9        |
| Brem. Häfen | 2007       | 69,2           | 8,7      | 11,2              | 2,8      | 58,0             | 14,3     | 4,9               | 14,5        |
|             | 2008       | 74,6           | 9,0      | 9,8               | 2,4      | 64,9             | 15,5     | 5,5               | 15,9        |
|             | 2009 1.Hj. | 29,1           | 8,4      | 3,3               | 1,9      | 25,8             | 15,2     | 2,2               | 15,8        |
| Rotterdam   | 2007       | 406,8          | 50,9     | 277,4             | 70,3     | 129,4            | 32,0     | 10,8              | 32,0        |
|             | 2008       | 421,1          | 51,0     | 288,9             | 70,8     | 132,2            | 31,6     | 10,8              | 31,1        |
|             | 2009 1.Hj. | 185,3          | 53,6     | 128,0             | 72,9     | 57,3             | 33,7     | 4,6               | 33,1        |
| Antwerpen   | 2007       | 182,9          | 22,9     | 64,1              | 16,3     | 118,8            | 29,3     | 8,2               | 24,3        |
|             | 2008       | 189,4          | 22,9     | 66,7              | 16,4     | 122,7            | 29,4     | 8,7               | 25,1        |
|             | 2009 1.Hj. | 77,1           | 22,3     | 27,1              | 15,4     | 50,0             | 29,4     | 3,6               | 25,9        |
| Insgesamt   | 2007       | 799,3          | 100,0    | 394,4             | 100,0    | 404,9            | 100,0    | 33,8              | 100,0       |
|             | 2008       | 825,5          | 100,0    | 407,8             | 100,0    | 417,7            | 100,0    | 34,7              | 100,0       |
|             | 2009 1.Hj. | 345,6          | 100,0    | 175,6             | 100,0    | 170,0            | 100,0    | 13,9              | 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, Klaus-Dieter Peters  
Foto auf der linken Seite: Gruppenbild des Verwaltungsrates (siehe Seite 48)

## VERWALTUNGSRAT

### NIEDERSACHSEN

#### Mitglied

N.N.  
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  
Dr. Sebastian Jürgens  
Peter Zielinski  
Norman Zurke

#### Stellvertretendes Mitglied

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

### SCHLESWIG-HOLSTEIN

#### Mitglied

Heinrich Beckmann  
Hans Helmut Schramm  
Jürgen F. Jensen  
Dr. Dirk Claus  
Thomas Sühr

#### Stellvertretendes Mitglied

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

### 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

Andreas Bergemann (2. stellv. 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  
Heinz Brandt (Vorsitzender)  
Werner Gruhl (1. stellv. Vorsitz)  
Matthias Reichel

#### Stellvertretendes Mitglied

Heinz Jürgen Wasser  
Jaana Kleinschmit von Lengefeld  
Carola Zehle  
Heinrich Ahlers  
Arno Schirmacher

## GESCHÄFTSFÜHRUNG



#### Geschäftsführer

Dipl.-Volkswirt Klaus Heitmann

**Herausgeber**

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

**Fotos**

Eckhard-Herbert Arndt (Seite 13, 15, 22 und 26)

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

bremenports (Seite 30)

EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH (Seite 34)

Thomas Hampel, ELBE&FLUT (Seite 8, 10, 46, 47 und 49)

Rostock Port/nordlicht (Seite 18)

**Gestaltung/Gesamtherstellung**

ELBE&FLUT, Hamburg

**Druck**

Albert Bauer Companies, 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-seehafen.de](mailto:info@zds-seehafen.de)  
[www.zds-seehafen.de](http://www.zds-seehafen.de)