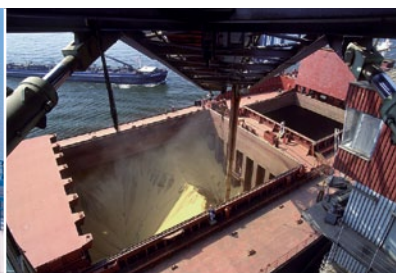


ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.



JAHRESBERICHT 2009/2010

**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 Mitte September 2010 abgeschlossen.

Seite 7

EDITORIAL



Seite 8

I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 24

II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 30

III. UMWELTPOLITIK



Seite 34

IV. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)



Seite 38

V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK



Seite 42

VI. UMSCHLAGENTWICKLUNG 2009/2010



Seite 54

VII. ORGANE DES ZDS



*Detthold Aden,
Präsident des ZDS*

Nachdem der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen im Jahre 2009 aufgrund der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise um 18% auf 261 Mio. t einbrach, zieht der Umschlag in unseren Häfen schneller als erwartet wieder an.

Während beim landseitigen Umschlag wieder Anschluss an früheres Wachstum gefunden wurde und damit auch der Hinterlandverkehr wieder zunimmt, ist dies beim wasserseitigen Umschlag im Transshipment noch nicht gelungen. Dabei leidet der Feederverkehr in die Ostsee sowie der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr auch unter der anhaltenden Wachstumsschwäche der Ostsee-Anrainerstaaten.

Nach der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird der Güterumschlag in unseren Seehäfen 2010 jedoch voraussichtlich um 9% auf 283 Mio. t steigen. Damit werden rund 40% des Einbruchs von 2009 aufgeholt.

2011 wird mit einem Wachstum des deutschen Seegüterumschlags um 4,3% auf 295 Mio. t gerechnet. Dabei würde das bisherige Rekordergebnis aus dem Jahre 2008 um 7% verfehlt.

Der Weg aus der Krise ist noch mühsam. Der Aufholprozess wird noch einige Jahre andauern.

Nach der Krise ist allerdings nicht vor der Krise. Sie hat auch zu Strukturveränderungen geführt. So haben sich im Autoumschlag die Importe nicht wieder erholt, die aufgrund zusätzlicher Dienstleistungen im Hafen hohe Wertschöpfung haben. Diese Entwicklung hat auch Auswirkungen auf die tariflichen Arbeitsbedingungen. Zur Bewältigung der Krise und danach können sie nicht mehr die gleichen wie vor der Krise sein.

Vor der Krise stieß das Wachstum des deutschen Seegüterumschlags im Rekordjahr 2008 im Zu- und Ablaufverkehr an seine Kapazitätsgrenzen. Die Atempause beim Wachstum muss vor dem Hintergrund wieder steigender Mengen genutzt werden, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zügig bedarfsgerecht auszubauen.

Der ZDS begrüßt, dass bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts der Ausbau der Hafenanbindungen Priorität hat.

Detthold Aden
Präsident des ZDS



I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK

AUF DEM WEG AUS DER KRISE

Die globale Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise hat dazu geführt, dass der Welthandel 2009 in einem historisch einmaligen Ausmaß in der Nachkriegszeit um 12% einbrach. Kaum jemand konnte sich vorstellen, dass eine Krise auf dem Markt für Hypothekenkredite in den USA derartige Auswirkungen auf die weltweite Realwirtschaft hat.

Während das Transportaufkommen in Deutschland 2009 insgesamt um 11% sank, nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen um 18% auf 261 Mio. t ab. Nach einem zehnjährigen Wachstum des deutschen Seegüterumschlags hatte mit diesem Einbruch niemand gerechnet.

Die deutsche Hafenwirtschaft hat umfangreiche Sparmaßnahmen eingeleitet, um ihre Kosten der Mengenentwicklung anzupassen. Die Krise traf sie mitten in der Expansion. Umschlagkapazitäten sind damit nicht mehr ausgelastet und Betriebe mussten Kurzarbeit anmelden.

Im Laufe des Jahres 2010 hat sich der ökonomische Datenkranz mit seinen konjunkturellen Indikatoren zunehmend verbessert. Die Fracht- und Charraten ziehen wieder an und nur noch wenige Schiffe liegen weltweit auf. Der Welthandel wird 2010 voraussichtlich um 9,5% steigen (WTO) und die deutschen Exporte nehmen vor allem nach Übersee wieder stark zu. Das deutsche Bruttoinlandsprodukt wird 2010 voraussichtlich um über 3% steigen.

Von dieser Entwicklung wird auch der deutsche Seegüterumschlag profitieren. Unsere optimistische Annahme, dass es sich bei der Globalisierung um einen nicht umkehrbaren Prozess handelt, hat sich damit als richtig erwiesen.

Während beim landseitigen Umschlag wieder Anschluss an früheres Wachstum gefunden wurde und damit auch der Hinterlandverkehr wieder anzieht, ist dies beim wasserseitigen Umschlag im

Transshipment noch nicht gelungen. Dabei leidet der Feederverkehr in die Ostsee sowie der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr auch unter der anhaltenden Wachstumsschwäche der Ostsee-Anrainerstaaten. Die Umschlagkapazitäten sind daher in diesem Bereich nur zu 60% ausgelastet.

Nach der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird der Seegüterumschlag in den deutschen Seehäfen 2010 jedoch voraussichtlich um 9% auf 283 Mio. t steigen. Der Umschlag nimmt damit schneller als erwartet wieder zu. Damit werden rund 40% des Einbruchs von 2009 aufgeholt.

2011 wird mit einem Wachstum des deutschen Seegüterumschlags um 4,3% auf 295 Mio. t gerechnet. Dabei würde das bisherige Rekordergebnis aus dem Jahre 2008 noch um 7% verfehlt.

Der Weg aus der Krise ist noch mühsam. Der Aufholprozess wird noch einige Jahre andauern. Sollte der deutsche Seegüterumschlag durchschnittlich jährlich um 5% wachsen, werden wir erst 2013 das Rekordergebnis von 318 Mio. t wieder erreichen.

Nach der Krise ist allerdings nicht vor der Krise. Sie hat auch zu Strukturveränderungen geführt. Während im Autoumschlag die Exporte wieder stark zulegen, leidet weiterhin der Import. Die Unpaarigkeit der Verkehre hat auch erhebliche Auswirkungen auf die Wertschöpfung, weil nur bei angelandeten Fahrzeugen zusätzliche Dienstleistungen im Hafen vorgenommen werden. In allen Bereichen des Umschlags ist zudem der internationale Wettbewerbsdruck gestiegen.

Diese Entwicklung hat auch Auswirkungen auf die tariflichen Arbeitsbedingungen. Zur Bewältigung der Krise und danach können sie nicht mehr die gleichen wie vor der Krise sein.

Vor der Krise stieß das Wachstum des deutschen Seegüterumschlags im Rekordjahr 2008 im Zu-

und Ablaufverkehr an seine Kapazitätsgrenzen. Die Atempause beim Wachstum muss vor dem Hintergrund wieder steigender Mengen genutzt werden, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zügig bedarfsgerecht auszubauen.

SENKUNG DER LOTSABGABEN

In der Krise ist es von besonderer Bedeutung, die Anlaufkosten der deutschen Seehäfen wettbewerbsfähig zu gestalten. Port Authorities haben im Rahmen der Erhebung des Hafengeldes Maßnahmen eingeleitet, die Anlaufkosten ihrer Häfen zu reduzieren, um Ladungsabwanderungen zu verhindern.

Der ZDS hat dies begrüßt und sich für flankierende Maßnahmen des Bundes eingesetzt. Als ein wichtiges Signal für den Markt haben wir vorgeschlagen, die Lotsabgaben und die Befahrensabgaben des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) befristet zu senken.

Lotsabgaben dienen der Bereitstellung, des Betriebs und der Unterhaltung der Lotseinrichtungen. In der Wirtschaftskrise sollte bei ihrer Festsetzung die Förderung des Verkehrs Vorrang vor dem Prinzip der Kostendeckung haben. Außerdem sollte berücksichtigt werden, dass sich die Befahrensabgaben des NOK auf einem Niveau befinden, das den Schifffahrtsweg über Skagen in die Ostsee wirtschaftlich sinnvoll macht. Damit werden die Entfernungs- und Zeitvorteile der deutschen Seehäfen gegenüber den Westhäfen bei der Nutzung des NOK für Verkehre von und nach Skandinavien, dem Baltikum und Russland relativiert.

Der ZDS hatte sich deshalb in einem Schreiben an die Leitung des Bundesfinanzministeriums gewandt und gebeten, die Initiative der Küstenländer und des Bundesverkehrsministeriums zu unterstützen, diese Abgaben bis zur Bewältigung der Krise zu senken, um die Wettbewerbsfähigkeit des Seehafenstandortes Deutschland zu stärken. Dabei haben wir deutlich gemacht, dass die Re-

duzierung der Lotsabgaben und der NOK-Befahrensabgaben geeignete Instrumente sind, der Krise entgegenzuwirken und verlorene Verkehre zurückzugewinnen.

Zum 1. April 2010 trat die Erste Verordnung zur Änderung der Lotstarifverordnung in Kraft. Danach sind die Lotsabgaben ab 01.04.2010 bis 31.03.2011 um 10% gesenkt worden. Ab 01.04.2011 bleiben die Lotsabgaben um 5% bis 31.12.2011 reduziert. Ab 01.01.2012 werden Lotsabgaben wieder gemäß der Tariftabelle vor Absenkung der Lotsabgaben erhoben.

Der ZDS hat die Absenkung der Lotsabgaben begrüßt. Das Aufkommen an Lotsabgaben beträgt rund 70 Mio. € im Jahr. Ihre Reduzierung um 10% führt somit zu einer Kostenentlastung der Seeschifffahrt beim Anlauf unserer Seehäfen in Höhe von rund 7 Mio. €. Durch die mit der Senkung erwarteten Mehrverkehre wird der Einnahmeverlust des Bundes deutlich geringer ausfallen.

Wir hatten gehofft, dass der Bund auch die Befahrensabgaben des NOK senken wird, um den Feederverkehr über deutsche Seehäfen in der Krise zu unterstützen. Eine derartige Maßnahme wäre ein wichtiger zusätzlicher Beitrag des Bundes, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen in der Krise zu stärken. Leider konnte dies nicht erreicht werden (siehe unten).

Das Aufkommen an NOK-Befahrensabgaben beläuft sich auf 25 bis 30 Mio. € im Jahr. Eine befristete Senkung um 10% hätte die Kosten der Schifffahrt für die Nutzung des NOK um rund 3 Mio. € im Jahr reduziert.

Der Senkung der Lotsabgaben stehen Erhöhungen der Lotsgeldtarife gegenüber, die auch zum 1. April 2010 in Kraft getreten sind. Nur auf den Revieren Elbe und der Flensburger Förde sind die Lotsgelder nicht erhöht worden. Für die übrigen Reviere sind die Lotsgeldtarife bis zu 8,4% zum 1. April 2010 angehoben worden.

Der ZDS hatte sich angesichts der Krise für eine Nullrunde bei den Lotsgeldtarifen eingesetzt. Die Senkung der Lotsabgaben dient damit jetzt auch der Kompensation erhöhter Lotsgelder.

Für 2011 zeichnen sich weitere Kostensteigerungen ab. Zur Anpassung der Lotsgeldtarife wurde bereits eine Erhöhung der Sollbetriebseinnahmen für 2010 um 2,73% festgesetzt, die voraussichtlich zu weiteren Steigerungen der Lotsgeldtarife in einzelnen Revieren führen wird. Außerdem wurden die Entgelte der Steuerer auf dem Nord-Ostsee-Kanal zum 1. Oktober 2010 um 4,92% erhöht. Der ZDS hält diese Anpassungen nicht für zielführend, die Wettbewerbsfähigkeit der Anlaufkosten der deutschen Seehäfen zu verbessern.

MARITIME KRISENGIPFEL

Die Regierungschefs der norddeutschen Küstenländer haben Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel Anfang Februar 2010 in einem gemeinsamen Schreiben gebeten, den maritimen Standort Deutschland durch befristetes staatliches Handeln für die Dauer von zwei Jahren zu unterstützen.

Am 18. März 2010 hat der neue Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft und Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie, Hans-Joachim Otto, MdB, die Beteiligten aus den Küstenländern, ausgewählte Vertreter der Bundesregierung und des Deutschen Bundestages, Vertreter der zuständigen Verbände sowie Bankenvertreter zu einem Krisengipfel ins Bundeswirtschaftsministerium eingeladen, an dem auch der ZDS teilnahm.

Die Teilnehmer waren sich einig, dass die maritime Wirtschaft für die deutsche Volkswirtschaft strategisch unverzichtbar ist und alles getan werden muss, das maritime Cluster gestärkt aus der Krise herauszuführen. Dabei ging es auch um Unterstützungsmaßnahmen für die Hafenwirtschaft.

Der Präsident des ZDS, Detthold Aden, machte



PStS Hans-Joachim Otto, MdB, Maritimer Koordinator der Bundesregierung, bei seinem Besuch in Bremerhaven am 14. Januar 2010 mit ZDS-Präsident Detthold Aden

deutlich, dass flankierende Maßnahmen des Bundes äußerst hilfreich wären, um Seehafenbetriebe in der Krise von den Kosten ihrer nicht ausgelasteten Kapazitäten zu entlasten und einer weiteren Abwanderung von Verkehren in ausländische Konkurrenzhäfen entgegenzuwirken.

Im Einzelnen wies er auf folgenden Handlungsbedarf hin:

1. Maßnahmen zur Kostenentlastung bei der Produktion von Hafendienstleistungen:

Das Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Stromsteuergesetzes sollte genutzt werden, energieintensive Seehafenbetriebe in dem von der EU vorgegebenen Rahmen von der Stromsteuer zu entlasten.

2. Maßnahmen zur Kostenentlastung beim Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Seehäfen:

Um die Anlaufkosten der deutschen Seehäfen

wettbewerbsfähig zu gestalten, sollten die Befahrensabgaben des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) zeitlich befristet gesenkt werden.

Um der Abwanderung von Verkehren in die Westhäfen entgegenzuwirken, sollten bestehende Wettbewerbsverzerrungen im Hinterlandverkehr durch unterschiedliche Bestimmungen der Trassenpreise beseitigt werden.

3. Maßnahmen zur Kostenentlastung bei der Qualifizierung von Langzeitarbeitslosen:

Die Bereitstellung von Mitteln für die im Jahr 2007 begonnene Qualifizierungsoffensive in den deutschen Seehäfen muss gewährleistet bleiben.

Auf dem Krisengipfel wurde eine 13 Punkte umfassende Aufgabenliste verabschiedet. Für den Hafenbereich sollte die Bundesregierung prüfen, ob zusätzlich zu der Senkung der Lotsabgaben weitere Möglichkeiten zur Stärkung der deutschen Seehäfen bestehen.

Auf dem Folgetreffen unter Leitung des Maritimen Koordinators am 5. Juli 2010 in Berlin wurde insbesondere dargelegt, dass das Bundesverkehrsministerium im Hinblick auf den hafenpolitischen Prüfungsauftrag zu folgenden Ergebnissen gekommen ist:

→ NOK-Befahrensabgaben:

Aufgrund der aktuellen Einsparmaßnahmen im Bundeshaushalt sowie des ohnehin niedrigen Kostendeckungsgrades von nur 14,2% sei es nicht möglich, diese Abgaben zu senken.

→ Binnenschifffahrtsabgaben:

Ein im Oktober 2009 fertig gestelltes Gutachten komme zu dem Ergebnis, dass eine Abschaffung dieser Abgaben keine signifikanten Verlagerungen von Gütertransporten auf Binnenschiffe zur Folge hätte. Die Wettbewerbssituation der deutschen Seehäfen würde nur marginal verbessert werden, so dass eine Abschaffung der Abgaben nicht empfehlenswert sei.

→ Trassenpreise:

Die Entwicklung zeige, dass in NL die Trassenpreise stärker als bislang zur Kostendeckung für das Schienennetz beitragen müssen und die Preise schrittweise angehoben werden. Die in der Vergangenheit hohen Wettbewerbsverzerrungen werden damit aufgehoben, so dass das BMVBS keinen Handlungsbedarf sieht.

Der ZDS hat die Prüfungsergebnisse zur Kenntnis genommen und bedauert, dass keine zusätzlichen Hilfsmaßnahmen für die Hafenwirtschaft ergriffen werden.

Das nächste maritime Gipfeltreffen soll im Herbst d.J. stattfinden. Dabei soll erörtert werden, ob weiterer Handlungsbedarf besteht.

ENERGIEINTENSIVE SEEHAFENBETRIEBE VON STROMSTEUER ENTLASTEN

Um die Hafenwirtschaft in der Krise von ihren Kosten für Zinsen und Abschreibungen nicht ausgelasteter Anlagen zu entlasten, hat sich der ZDS dafür eingesetzt, das laufende Gesetzgebungsverfahren zur Änderung der Stromsteuer zu nutzen, energieintensiven Seehafenbetrieben die Stromsteuer in dem von der EU vorgegebenen Rahmen zu ermäßigen.

Im März 2010 hatte das Bundesfinanzministerium den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes vorgelegt. Der Entwurf sieht insbesondere vor, den Verbrauch von Strom nur für Zwecke zu begünstigen, soweit seine tatsächliche Nutzung durch ein Unternehmen des Produzierenden Gewerbes oder der Land- und Forstwirtschaft erfolgt. Diese Einschränkung halten wir nicht für gerechtfertigt.

Nach der Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG können Mitgliedstaaten für den Verbrauch von elektrischem Strom Steuerermäßigungen für energieintensive Betriebe anwenden (Artikel 17 Absatz

1 a). Eine ausschließliche Begrenzung der Entlastungsregelungen auf Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft sieht die Energiesteuerrichtlinie nicht vor.

Deutsche Seehafenbetriebe sollen dagegen auch weiterhin den Regelsteuersatz von 20,50 € für eine Megawattstunde zahlen, obwohl diese Unternehmen auch energieintensiv sind und im internationalen Wettbewerb stehen. Dabei zahlen einzelne Umschlagunternehmen fast 2 Mio. € Stromsteuer im Jahr.

So beträgt der Stromverbrauch der am Containerumschlag in den Häfen Hamburg und Bremerhaven beteiligten Unternehmen jeweils bis zu ca. 95 Mio. kWh im Jahr. Strom wird von diesen Betrieben für den Einsatz von Containerbrücken zum Laden und Löschen von Containerschiffen sowie für die Terminalbeleuchtung verbraucht. Zur Abwicklung des Fähr- und Ro/Ro-Verkehrs in den deutschen Seehäfen verbrauchen die einzelnen Hafenunternehmen bis zu 10 Mio. kWh im Jahr.

Silobetriebe in den deutschen Seehäfen, die Getreide, Futtermittel und Ölfrüchte umschlagen, haben – je nach Umschlagkapazitäten der einzelnen Betriebe – einen Stromverbrauch bis zu 10 Mio. kWh im Jahr. Strom wird hier für den Einsatz pneumatischer Umschlaganlagen zum Be- und Entladen von Massengutschiffen sowie für die Fördertechnik in den Silos verwendet. Auch beim Umschlag von anderen trockenen Massengütern, wie z. B. Kohlen, Erzen und Kali, der mit Hilfe von Förderbändern oder Trogkettenförderern vorgenommen wird, verbrauchen die einzelnen Umschlagbetriebe bis zu 18 Mio. kWh Strom im Jahr.

Während in Deutschland Seehafenbetriebe den Regelsteuersatz von 20,50 € für eine Megawattstunde zahlen müssen, beträgt die Stromsteuer beim Hafenumschlag in Belgien nur 5,- € pro Megawattstunde, wenn der Verbrauch 25 Gigawattstunden übersteigt. In den Niederlanden müssen 9,40 € Stromsteuer pro Megawattstunde bei ei-

nem Verbrauch von bis zu 10 Gigawattstunden gezahlt werden. Bei einem höheren Verbrauch kann die Stromsteuer weiter reduziert werden.

Bei einem Verbrauch von 50 Gigawattstunden im Jahr zahlen deutsche Seehafenbetriebe somit rund 1 Mio. € Stromsteuer, während in belgischen Seehäfen 250.000,- € und in den niederländischen Häfen höchstens 470.000,- €, im Einzelfall jedoch noch deutlich weniger, zu zahlen sind.

Die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Stromsteuer sind allein auf die unterschiedliche Nutzung von Harmonisierungsspielräumen in der EU zurückzuführen. Wenn Deutschland im Finanzministerrat bei der Harmonisierung der Verbrauchsteuern in der EU Mindeststeuersätzen, Margentarifen und fakultativen Steuerermäßigungen zustimmt, muss hiervon auch national Gebrauch gemacht werden. Anderenfalls entstehen hausgemachte Wettbewerbsnachteile, für die „Brüssel“ nicht verantwortlich gemacht werden kann. Es ist daher wichtig, auch bei der Stromsteuer Harmonisierungsspielräume national auszuschöpfen.

In politischen Strategiepapieren hat dieses Anliegen Eingang gefunden. So hat die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen unserer Transportwirtschaft, insbesondere bei Steuern, als Ziel festgeschrieben (Randnummer 1390 bis 1393). Auch das Nationale Hafenkonzept der Bundesregierung sieht vor, Harmonisierungsdefizite auf EU-Ebene unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume zu beseitigen (siehe Maßnahmenkatalog 2.2).

Am 25. März 2010 fand eine Anhörung im Bundesfinanzministerium zu dem Gesetzentwurf statt, an der auch der ZDS teilnahm. Im Hinblick auf die anschließende nochmalige Ressortabstimmung haben wir ein Positionspapier zur Stromsteuer mit dem Titel „Energieintensive Seehafenbetriebe fordern Gleichbehandlung bei Stromsteuerermä-

ßigung“ vorgelegt und unser Anliegen nochmals deutlich gemacht.

Das Bundeskabinett hat in seiner Klausur am 6./7. Juni 2010 jedoch beschlossen, in dieser Legislaturperiode weder neue Subventionen zu schaffen, noch bestehende zu erhöhen. Im Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes vom 14. Juli 2010 ist unser Anliegen daher nicht berücksichtigt worden.

Im Regierungsentwurf sind die vorgesehenen Änderungen der Steuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft nicht mehr enthalten. Hierfür wurde im Hinblick auf das Haushaltsbegleitgesetz 2011 zur Haushaltskonsolidierung ein Gesetzentwurf zur Reduzierung von Subventionen aus der ökologischen Steuerreform vorgelegt, wonach die steuerliche Endbelastung von bisher 3% auf 21% angehoben werden soll.

Die Steuerbegünstigungen für das Produzierende Gewerbe und die Land- und Forstwirtschaft laufen 2012 aus. Im Zuge einer Neuregelung der Stromsteuerermäßigungen werden wir uns dafür einsetzen, dass auch energieintensive Seehafenbetriebe an möglichen Begünstigungen partizipieren.

ZDS BEGRÜSST STEUERBEFREIUNG FÜR LANDSTROMVERSORGUNG

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht auch vor, Strom, der im Fall einer landseitigen Stromversorgung von Wasserfahrzeugen für die gewerbliche Schifffahrt verbraucht wird, von der Stromsteuer zu befreien. Bisher ist Strom, der auf Schiffen produziert und verbraucht wird, von der Stromsteuer befreit. Künftig soll danach auch Strom, der an Land erzeugt und auf Schiffen verbraucht wird, von der Stromsteuer befreit werden.

Wir haben die vorgesehene Steuerbefreiung für die Landstromversorgung begrüßt. In bestimmten

Fällen kann die Landstromversorgung eine sinnvolle Lösung sein, um die Abgasbelastung in Seehäfen zu reduzieren. Sie darf aber nicht verpflichtend für alle Häfen und Schiffe vorgeschrieben werden.

AKTIONSPLAN GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

In ihrer Koalitionsvereinbarung hatte sich die Bundesregierung vorgenommen, gemeinsam mit dem Gewerbe ausgewählte Maßnahmen aus dem Masterplan Güterverkehr und Logistik umzusetzen. Auch wir wurden vom Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik und Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Andreas Scheuer, MdB, gebeten, dem Bundesverkehrsministerium mitzuteilen, welche Einzelmaßnahmen aus unserer Sicht gestrichen oder modifiziert werden sollten.

Der ZDS hat in seiner Stellungnahme deutlich gemacht, dass wir die grundlegende Neukonzipierung der Maßnahme „Transitverkehre optimieren“ begrüßen. Die deutschen Seehäfen sind bedeutende Schnittstellen des internationalen Güterverkehrs. Ein großer Teil des Außenhandels europäischer Nachbarstaaten wird über unsere Seehäfen abgewickelt. Sie erfüllen damit wichtige Transitfunktionen. Diese Verkehre dürfen nicht zur Disposition gestellt werden.

Nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums soll sich die Maßnahme „Konzentrierte Aktion mit Verladern und Transportwirtschaft zur zeitlichen Entzerrung des Güterverkehrs“ nicht mehr auf die alleinige Erweiterung der Rampenzeiten fokussieren. Wir haben darauf hingewiesen, dass diese Maßnahme unsere Initiative „Port 24/7“ unterstützt.

Außerdem haben wir deutlich gemacht, dass die Maßnahme „Aufstockung der Mittel für den kombinierten Verkehr“, die Fördermittel für den Bau/

Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs von jährlich 115 Mio. € vorsieht, weiterhin von großer Bedeutung ist und nicht modifiziert werden sollte.

Darüber hinaus haben wir darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Maßnahme „Umsetzung eines Vermarktungskonzepts für den Logistikstandort Deutschland“ die Vermarktungsinitiative „Sea-ports of Germany“ auch weiterhin Unterstützung finden muss.

Am 19. Mai 2010 fand eine Besprechung mit den Verbänden über das Zwischenergebnis der Weiterentwicklung des Masterplans auf der Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen unter Leitung von PStS Dr. Scheuer im Bundesverkehrsministerium statt, an der auch der ZDS teilnahm. Dabei wurden die einzelnen Maßnahmen des Masterplans nach der Bewertung „Priorität, Beibehaltung und Streichung“ klassifiziert. Insbesondere die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts hat danach Priorität.

In einer Folgebesprechung am 6. Juli 2010 stellte PStS Dr. Scheuer das erarbeitete Feinkonzept als weiteren Entwicklungsschritt vor, das mit den Verbänden abgestimmt wurde.

Danach umfasst der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik folgende Oberziele:

- *Logistikstandort Deutschland stärken*
- *Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger erreichen*
- *Stärken aller Verkehrsträger durch optimal vernetzte Verkehrswege nutzen*
- *Vereinbarkeit von Verkehrswachstum mit Umwelt- und Klimaschutz fördern*
- *gute Arbeitsbedingungen und Ausbildung im Transportgewerbe unterstützen.*

Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik soll im

Herbst d. J. in einer Veranstaltung mit Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gemeinsam mit den Präsidenten der Verbände veröffentlicht werden.

UMSETZUNG DES NATIONALEN HAFENKONZEPTS

Eine besonders wichtige Maßnahme des Oberziels „Logistikstandort Deutschland stärken“ ist die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts für See- und Binnenhäfen.

Zur Stärkung des Hafenstandortes Deutschland hat die Bundesregierung mit dem Nationalen Hafenkonzept eine deutschlandweite, länderübergreifende, koordinierte Strategie für die kommenden zehn Jahre vorgelegt. Danach sollen die Häfen als wichtige Import-/Exportdrehscheiben, Knotenpunkte des Land- und Schiffsverkehrs sowie als Logistikzentren und Industrieorte gestärkt werden.

Hafenrelevante Verkehrsinfrastrukturen sollen ausgebaut und Kapazitätsengpässe in den Häfen beseitigt sowie die Sicherheit der Lieferketten optimiert werden. Zugleich sollen Ausbildung und Beschäftigung gesichert und ausgebaut und Umwelt- und Klimaschutz gefördert werden.

Dies soll durch

- *Schwerpunktsetzung bei den Investitionen der Hafenanbindung mit Schiene, Wasserstraße und Straße,*
- *Verstärkung der Investitionen der Länder in die Hafeninfrastruktur sowie den verstärkten Ausbau der Suprastrukturen,*
- *Schaffung international einheitlicher Wettbewerbsbedingungen und den Ausbau der Häfen zu multifunktionalen Logistik- und Gewerbestandorten*

erreicht werden.



Der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages, Winfried Hermann, MdB, besuchte am 17. und 18. August 2010 auf Einladung des ZDS deutsche Seehäfen. Dabei überreichte Klaus-Dieter Peters, Mitglied des ZDS-Präsidiums, ihm ein Zertifikat als Containerbrückenfahrer mit der Verleihung des Patents h.c.

Die Abläufe in den Häfen einschließlich IT, Telematik und Routing sollen optimiert und die Häfen stärker vernetzt werden. Zudem soll der zukünftige Raumbedarf der Häfen stärker berücksichtigt werden.

Langzeitarbeitslose sollen stärker qualifiziert und Aus- und Weiterbildung an die neuen Anforderungen der Häfen und Logistik angepasst werden. International einheitliche Umweltstandards sollen umgesetzt werden.

Zudem sollen Ver- und Entsorgungseinrichtungen (einschließlich Landstromversorgung) verbessert, Emissionsschutz und Konzepte nachhaltiger Stadtplanung berücksichtigt werden. International einheitliche Standards zur Gefahrenabwehr sollen umgesetzt werden.

Die Umsetzung des gesamten Konzepts erfolgt in Zusammenarbeit mit den Bundesländern und Verbänden bis 2020. Hierfür ist eine dreigliedrige Struktur vorgesehen, die aus einem Beirat hochrangiger Vertreter der Länder und Verbände, einem Lenkungsausschuss auf Abteilungsleiter-ebene und einer Koordinierungsstelle im BMVBS besteht. Ein Bericht über den Stand der Umsetzung soll jährlich vorgelegt werden.

Am 21. September 2010 fand die konstituierende Sitzung des Beirates für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts unter Leitung von Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle im Bundesverkehrsministerium in Berlin statt. An der Sitzung nahm auch der Präsident des ZDS, Detthold Aden, teil.

Dabei ging es insbesondere um die prioritäre Um-

setzung einzelner Maßnahmen des Hafenkonzepts. Der ZDS begrüßt, dass sich Bund, Länder und Verbände im Beirat über eine Reihe von Maßnahmen verständigt haben, die zuerst umgesetzt werden sollen. Dabei handelt es sich insbesondere um Maßnahmen zum Ausbau der Hafenanbindungen.

Der Beirat wird sich mehrmals im Jahr treffen. Außerdem soll ein Lenkungsausschuss eingerichtet werden, in dem auch der Hauptgeschäftsführer des ZDS mitarbeiten wird.

VERNETZUNG VON SEE- UND BINNENHÄFEN

Eine zentrale Maßnahme des Nationalen Hafenkonzepts ist es, Kooperationen von Hafenstandorten und -unternehmen zu unterstützen. Der ZDS und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) haben deshalb eine Arbeitsgruppe zur konzeptionellen Vernetzung von See- und Binnenhäfen gegründet.

Der Arbeitsauftrag der beiden Verbände bestand darin, Möglichkeiten für eine stärkere Vernetzung von See- und Binnenhäfen am Beispiel der Container- und Automobillogistik zu untersuchen. Dabei haben wir uns im ersten Schritt ausschließlich auf den Containerverkehr aufgrund der größeren Vernetzungsmöglichkeiten konzentriert.

Die Arbeitsgruppe ist wie folgt vorgegangen:

- *Untersuchung der wesentlichen vorhandenen Initiativen zur Verbesserung der Anbindung von See- und Binnenhäfen*
- *Kombination von systemseitigen Neukonzeptionierungen der Verbindung von See- und Binnenhäfen mit der Bildung von Ad-hoc-Arbeitsgruppen zur operativen Optimierung vorhandener Relationen*
- *Systematische Herangehensweise an die Umstrukturierung der Hinterlandbeziehungen der deutschen Seehäfen*

- › *Identifikation von wesentlichen Schienentransportkorridoren zur Verbindung der deutschen Seehäfen mit den Binnenhäfen und den wesentlichen Auslandsmärkten*
- › *Einarbeitung der Perspektiven und Handlungsnotwendigkeiten für das Binnenschiff im Hinterlandverkehr mit den deutschen Seehäfen*

→ *Exemplarische Auswahl zweier Relationen und Einrichtung von ad-hoc-Arbeitsgruppen zur Beseitigung operativer Hemmnisse und Offenlegung von systemrelevanten Schwachstellen*

- › *Ausgewählte Schienenrelation: Hamburg / Bremen – Nürnberg v. v.*
- › *Ausgewählte Wasserstraße: Hamburg – Braunschweig v. v.*

→ *Erarbeitung von Empfehlungen der Sicherheitsstrategie in der Logistik*

→ *Erarbeitung von Empfehlungen an die zukünftige KV-Förderpolitik*

→ *Ausblick für die Weiterentwicklung des Arbeitskreises ZDS-BÖB.*

Die Arbeitsgruppe von ZDS und BÖB hat im April 2010 einen Zwischenbericht über ihre Arbeit vorgelegt. Am 13. Juli 2010 fand eine weitere Besprechung der Arbeitsgruppe statt. Dabei wurde das weitere Verfahren zur Abarbeitung der einzelnen Aufgabenpakete besprochen. Damit geht die Arbeit von ZDS und BÖB zur konzeptionellen Vernetzung von See- und Binnenhäfen in die 2. Phase.

Als Vertreterin des Bundesverkehrsministeriums nahm die Leiterin des Referats „Nationale See- und Binnenschiffahrtspolitik, Hafenwirtschaft“, Hilde Kammerer, an der Besprechung im Juli teil. Sie wurde über den Stand der bisherigen Arbeiten informiert und wies insbesondere darauf hin, dass die von der Arbeitsgruppe identifizierten Schienenkorridore im deutschen Seehafen-Hinterlandverkehr von großer Bedeutung für das Konsultations-

ZDS-ABENDVERANSTALTUNG 17. NOVEMBER 2009



Gastredner Klaus-Peter Müller, Vorsitzender des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums



Von links: Jörg Hennerkes, StS a.D., Kompetenzzentrum Logistik Bremen, Dr. Ulrich Bauermeister, Achim Wehrmann, Leiter der Unterabteilung Schifffahrt im BMVBS, Detthold Aden



Von links: Klaus-Dieter Peters, Klaus-Peter Müller, Detthold Aden und Ralf Nagel, Senator a.D.



Von links: Gunther Bonz und Konsul Volkert Knudsen, Vorsitzender ZVDS



Von links: Prof. Dr. Witten, Logistikininitiative Hamburg, Klaus-Dieter Peters, Michael Kubenz, Vize-Präsident DSLV, und Manfred Kuhr



Von links: Werner Gruhl, Michael Kremp und Frank Schnabel



Von links: Dirk Fischer, MdB, Patrick Döring, MdB und Detthold Aden



Von links: Carola Zehle und Detthold Aden



Von links: Prof. Dr. Thomas Pawlik, Hochschule Bremen, und Thomas Lütje

verfahren der EU-Kommission zur Überarbeitung der Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz im Hinblick auf neue TEN-Leitlinien seien.

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe von ZDS und BÖB freuen sich, dass jetzt auch die DB AG in die weiteren Arbeiten eingebunden wird, wo dies sinnvoll ist. Die nächste Sitzung der ZDS/BÖB-Arbeitsgruppe zur konzeptionellen Vernetzung von See- und Binnenhäfen findet am 12. Oktober 2010 in Hamburg statt.

OFFSHORE-WINDENERGIE

Wie auf dem Workshop „Offshore-Windenergie“ der 6. Nationalen Maritimen Konferenz im März 2009 in Rostock angeregt, hat sich am 27. Mai 2010 ein ständiger gemeinsamer Arbeitskreis „Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Offshore-Windenergie“ konstituiert, dem auch der ZDS angehört.

Der Arbeitskreis hat sich zur Aufgabe gemacht,

- *die Synergieeffekte einer optimalen Zusammenarbeit zwischen der klassischen maritimen Wirtschaft und der Branche der Offshore-Windenergie herauszuarbeiten,*
- *die vorhandenen Hemmnisse zu identifizieren und gemeinsam mit den zuständigen Ministerien im Bund und in den Ländern zu beseitigen,*
- *die wirtschaftlichen Perspektiven zwischen der Schifffahrt, der Schiffbauindustrie, den Häfen sowie den Produzenten und Investoren von Offshore-Windkraftanlagen aufzuzeigen,*
- *engere Kooperationen anzuregen und zu fördern sowie an Rahmenbedingungen mitzuwirken, um einen wesentlichen Anteil der Wertschöpfung aus der Offshore-Windenergie in Deutschland zu erhalten.*

Die verschiedenen Branchen haben sogenannte Lastenhefte erstellt, um abzuschichten, welche Anforderungen die einzelnen Bereiche haben und welche Rahmenbedingungen für sie erforderlich sind.

In unserem Lastenheft haben wir im Hinblick auf den Ausbau der Offshore-Windenergie die Probleme der Hafenwirtschaft im Einzelnen beschrieben und erforderliche Rahmenbedingungen daraus abgeleitet:

- *Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist es danach wichtig, dass sich der Markt der Offshore-Windenergie so entwickelt, dass der Bedarf an Hafenkapazitäten deutlich wird.*

Die Hafenwirtschaft benötigt frühzeitig Planungssicherheit für ihre Investitionsentscheidungen zum Ausbau ihrer Anlagen für die Abwicklung von Verkehren der Offshore-Windenergie.

- *Außerdem muss Klarheit über Maße und Gewichte der Komponenten, über die Umschlagtechnologie sowie über den Einsatz von Schiffstypen zur Errichtung der Windparks bestehen.*

Die Hafenwirtschaft benötigt diese Informationen, um ihre Umschlageinrichtungen und Lagerflächen den Erfordernissen rechtzeitig anzupassen.

Die deutsche Hafenwirtschaft steht bereit, mit ihrer maritimen Logistik einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der Offshore-Windenergie zu leisten. Dabei setzt sie frühzeitig auf Kooperation mit allen Beteiligten, um partnerschaftliche Strukturen aufzubauen.

Die einzelnen Lastenhefte sind inzwischen zu einem Positionspapier zusammengefasst worden, das auf der letzten Sitzung des ständigen gemeinsamen Arbeitskreises am 6. September 2010 verabschiedet wurde.

Teilnehmer an der Podiumsdiskussion zum Thema „Maritime Politik – unabhängig von Wahlen“:



*Dirk Fischer, MdB
Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/
CSU-Bundestagsfraktion*



Öffentlicher Teil der Mitgliederversammlung



*Uwe Beckmeyer, MdB
Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-
Bundestagsfraktion*



*ZDS-Präsident als Moderator der Podiumsdiskussion mit seinen
Diskussionspartnern*



*Patrick Döring, MdB
Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-
Bundestagsfraktion*



*Jahrespressekonferenz des ZDS – von links: Jan Müller, Dr. Ulrich Bauer-
meister, Klaus Heitmann, Detthold Aden, Klaus-Dieter Peters und Hans
Helmut Schramm*

Das Positionspapier finden Sie auf unserer Internetseite www.zds-seehaefen.de unter dem Link Informationen/Positionen.

Auf dieser Sitzung wurde auch eine Fachgruppe Häfen eingesetzt. Die Federführung hat der ZDS übernommen.

Aufgabe dieser Fachgruppe ist es, offene Fragen und Probleme zwischen Seehafenbetrieben auf der einen sowie Hersteller und Betreiber von Windparks auf der anderen Seite zu erörtern, um den Hafenstandort Deutschland im Bereich der Offshore-Windenergie gemeinsam zu stärken.

Erste Zwischenergebnisse sollen auf dem Workshop „Offshore-Windenergie“ der 7. Nationalen Maritimen Konferenz Ende Mai 2011 in Wilhelmshaven präsentiert werden.

TRILATERALE WATTENMEER-KONFERENZ 2010

Vom 17. bis 19. März 2010 fand auf Sylt die 11. Trilaterale Regierungskonferenz (D, NL und DK) zum Schutz des Wattenmeeres statt.

Nach dem Entwurf der Ministererklärung war insbesondere vorgesehen, das PSSA-Wattenmeer (Particularly Sensitive Sea Area) auf ein Gebiet 12 Seemeilen jenseits des Wattenmeeres und auf das innere Verkehrstrennungsgebiet und die Hafenzufahrten zu erweitern sowie ein neues Verkehrstrennungsgebiet einzurichten. Für diese von niederländischer Seite vorgeschlagene Erweiterung des PSSA-Wattenmeeres wurden keine Gründe angeführt, die eine derartige Ausdehnung rechtfertigen.

Diese Ausdehnung ohne Not hätte zur Folge, dass Schiffsverkehre verdrängt werden. Neue Verkehrswege müssten aus Gründen des Umweltschutzes und nicht in erster Linie aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs eingerichtet

werden. Weitere Wege, Geschwindigkeitsreduzierung und die Verpflichtung zu ausgeweiteter Lotsenannahmepflicht würden zu erheblichen Kostensteigerungen für den Hafen- und Schifffahrtstandort Deutschland führen.

Von der PSSA-Erweiterung wären alle deutschen Nordseehäfen betroffen, nicht aber der Rotterdamer Hafen, der außerhalb des PSSA-Wattenmeeres liegt. Den deutschen Seehäfen würden damit gravierende Wettbewerbsnachteile gegenüber ihren ausländischen Konkurrenzhäfen entstehen.

Wir hatten uns daher am 29. Januar 2010 in einem Schreiben an Bundesumweltminister Dr. Norbert Röttgen gewandt und ihn gebeten, auf der Regierungskonferenz keinen Regelungen zuzustimmen, die den Hafen- und Schifffahrtsstandort Deutschland gefährden.

Dabei haben wir darauf hingewiesen, dass bereits eine Vielzahl von Maßnahmen besteht, die dazu beitragen, dass der Umweltschutz in diesem Bereich optimal geregelt ist. So bestehen nicht nur allgemeine Schiffsicherheitsvorschriften und die besonderen für Nord- und Ostsee geltenden IMO-Umweltschutzvorschriften (MARPOL), sondern darüber hinaus wurden auch spezielle Maßnahmen, wie Verkehrsüberwachung, auch mit AIS (Automatisches Identifikationssystem), Verkehrstrennung, Havariemanagement und Lotsenpflicht, eingeführt.

Zusätzliche Maßnahmen sind nicht erforderlich. Wir haben die vorgeschlagene Erweiterung des PSSA-Wattenmeeres daher mit allem Nachdruck abgelehnt.

In seinem Antwortschreiben vom 10. März 2010 teilte uns Bundesumweltminister Dr. Röttgen mit, dass das Bundesumweltministerium unser Anliegen sehr ernst nimmt und dies den trilateralen Partnern Niederlande und Dänemark gegenüber deutlich gemacht hat.

Am 4. März 2010 hatte der Deutsche Bundestag auf Antrag der Koalitionsfraktionen insbesondere beschlossen, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf See aus dem Schutzinteresse für das Wattenmeer heraus nicht zu einseitigen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten Deutschlands führen dürfen. Der Deutsche Bundestag unterstütze deshalb die ablehnende Haltung der Bundesregierung gegen eine Ausdehnung des PSSA-Gebietes über das Wattenmeerkoooperationsgebiet hinaus.

In der Ministererklärung auf der Regierungskonferenz fand die vorgeschlagene Erweiterung des PSSA-Wattenmeeres keine Berücksichtigung. Wir begrüßen, dass es im Vorfeld der Trilateralen Wattenmeerkonferenz gelungen ist, eine von den Niederlanden gewünschte Ausweitung des PSSA über das Schutzgebiet des Wattenmeeres hinaus zu verhindern. Nach niederländischer Vorstellung sollte dieses Gebiet einseitig auf die Zufahrten der deutschen Seehäfen ausgedehnt werden.



II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK

Anfang 2010 hat eine neue EU-Kommission ihre Arbeit für fünf weitere Jahre aufgenommen. Dabei ist die bisherige Generaldirektion Verkehr und Energie in zwei eigenständige Einheiten aufgeteilt worden. Die Aufgaben für den Verkehrsbereich hat die neue Generaldirektion Mobilität und Verkehr (MOVE) übernommen.

Sie ist allerdings nicht mehr für Beihilfeangelegenheiten des Verkehrs zuständig. Diese Kompetenzen sind auf die Generaldirektion Wettbewerb übergegangen. Mögliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Seehäfen werden nunmehr von der Generaldirektion Wettbewerb federführend erarbeitet.

Abgesehen von Beihilfefragen liegen die Zuständigkeiten für die europäische Seehafenpolitik bei der Generaldirektion MOVE. Ihr Hafen-Referat arbeitet zur Zeit an einem hafenpolitischen Beitrag für das Weißbuch der EU-Kommission zur Zukunft des Verkehrs, das Ende 2010 veröffentlicht werden soll. Ein Weißbuch dient in der Regel zur Vorbereitung legislativer Maßnahmen.

Hafenbelange können allerdings auch von branchenübergreifenden Regelungen berührt werden. So prüft die Generaldirektion Binnenmarkt eine mögliche Initiative im Bereich der Konzessionen.

Der ZDS wird die hafenpolitischen Aktivitäten der Kommissionsdienststellen weiterhin aufmerksam verfolgen und unsere Anliegen deutlich machen.

KEIN BEDARF FÜR MÖGLICHE INITIATIVE IM BEREICH KONZES- SIONEN

Im Hinblick auf eine mögliche Initiative im Bereich der Konzessionen hat die EU-Kommission Ende Mai 2010 ein Konsultationsverfahren eröffnet, das bis zum 9. Juli 2010 lief. Die Ergebnisse der Befragung sollen in eine Gesetzesfolgenabschätzung der Kommission einfließen.

In unserer Stellungnahme gegenüber der EU-Kommission haben wir deutlich gemacht, dass die Übertragung öffentlicher Aufgaben auf Private wesentliches Merkmal einer Konzession ist. Dabei sichert sich die öffentliche Hand ihr Interesse an der Beschaffung einer bisher vom Staat wahrgenommenen Leistung.

Mit der Vergabe einer Konzession wird somit ein Beschaffungsverhältnis zwischen der öffentlichen Hand und Privaten begründet. Dabei werden dem Konzessionär enge Vorgaben für die Erbringung dieser Leistung gemacht. Konkrete vertragliche Pflichten sind deshalb konstitutiv für das Vorliegen einer Konzession.

Konzessionen können daher so vielschichtig angelegt sein, dass sie keiner einheitlichen Regelung zugänglich sind. So können z. B. Konzessionen im sicherheitsrelevanten Bereich nicht ausschließlich nach wirtschaftlichen Kriterien vergeben werden. Investitionen können in bestimmten Bereichen keine oder nur eine untergeordnete Rolle spielen oder unerlässlich für die zuverlässige Leistungserbringung sein.

Einheitliche Kriterien für die Vergabe unterschiedlicher Leistungen bergen immer die Gefahr, relevante Kriterien nicht zu berücksichtigen, was später mit schlechter Servicequalität und höheren Preisen zu bezahlen ist. Es lassen sich daher allenfalls allgemeine Kriterien für das Verfahren, wie Transparenz und Diskriminierungsfreiheit, sinnvoll festlegen. Diese gelten jedoch ohnehin schon.

Für eine mögliche Initiative im Bereich der Konzessionen besteht daher kein Bedarf.

Umschlagleistungen sind keine öffentlichen Aufgaben und daher nicht Gegenstand einer Konzession. Der Warenumschlag ist keine hoheitliche Tätigkeit, zu deren Ausübung eine Konzession erforderlich ist. Er ist vielmehr eine originär unternehmerische Tätigkeit, die zum Kernbereich der auch durch den EG-Vertrag geschützten Grund-

freiheitsrechte gehört. Die Ausübung dieser unternehmerischen Tätigkeit darf nicht von Konzessionen abhängig gemacht werden.

Umschlagterminals würden ihre Tätigkeiten am liebsten auf Eigentumsflächen ausüben. Aus Rechtsgründen, für die die Mitgliedstaaten der EU die abschließende Regelungskompetenz haben, ist ein Eigentum an Grund und Boden der Terminalflächen jedoch häufig ausgeschlossen.

Nach deutschem Recht werden bei der Überlassung von Hafengrundstücken daher Miet- und Pachtverträge zwischen der öffentlichen Hand und den Seehafenbetrieben abgeschlossen. Bei diesen Vertragsbeziehungen handelt es sich um ein normales Vermietungsgeschäft zwecks Gewerbebetrieb.

Nur weil der Erwerb des Eigentums an Grund und Boden von Terminalflächen in der Regel ausgeschlossen ist, bedarf es eines Mietvertrages zwischen der öffentlichen Hand und dem Terminalbetreiber. Diese Verträge stellen jedoch keine „Konzession“ für die Erbringung von Hafendienstleistungen dar.

Die Entwicklung des Hafenumschlags verlangt kontinuierlich signifikante private Investitionen in den Auf- und Ausbau der Terminalkapazitäten, auch für den Hinterlandverkehr. Flexible Verlängerungs- und Erweiterungsmöglichkeiten bestehender Verträge dürfen daher nicht ausgeschlossen werden. Ein Ausschluss würde zu einem Investitionsstopp und Investitionsstau in der Hafenwirtschaft mit gravierenden Folgen für Produktivität, Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung führen.

Aus diesem Grund ergibt sich aus Artikel 57 b der EU-Vergabekoordinierungsrichtlinie 2004/18/EG, dass die Vergabe von Konzessionen, die der Bereitstellung von Häfen dient, nicht unter das strenge Regime für die Vergabe öffentlicher Bau- und

Dienstleistungskonzessionen fällt, sondern dem allgemeinen Transparenzgebot unterliegt.

Diese Regelung hat sich bewährt und zur Entstehung moderner und leistungsfähiger Seehäfen in Europa beigetragen. Eine Änderung dieser Regelung würde dazu führen, bestehende Investitionsanreize in eine langfristige und nachhaltige Geschäftsentwicklung zu beseitigen. Dies muss verhindert werden.

Einer Port Authority muss es weiterhin möglich sein, entsprechend den Regelungen der EU-Vergabekoordinierungsrichtlinie auch im Verhandlungswege Seehafenbetrieben Hafengrundstücke durch Miet- und Pachtverträge so zu überlassen, dass die vorhandene Infrastruktur optimal bewirtschaftet wird und von ihr konzipierte und allein zu verantwortende Hafenentwicklungspläne optimal umgesetzt werden. Die Vielzahl der dabei denkbaren Kriterien lassen sich nicht sinnvoll allgemein regeln.

Die Port Authority muss weiterhin die Möglichkeit haben, die mit Hafendienstleistungserbringern bestehenden Verträge bei anstehenden signifikanten see- oder landseitigen Investitionen zur Kapazitätserweiterung, Steigerung der Produktivität, Steigerung der Effizienz, Anpassung an den technischen Fortschritt und zur Verbesserung des Umweltschutzes während der Laufzeit im Verhandlungsweg zu verlängern und zu erweitern.

Dies stärkt den Wettbewerb innerhalb der und zwischen den Häfen, sichert dauerhaft preiswerte, hochwertige Leistungen, gewährleistet fortlaufend notwendige Investitionen in moderne und umweltfreundliche Ausrüstungsgegenstände, gibt Investitionssicherheit und gewährleistet der europäischen Volkswirtschaft die für ihr Wachstum notwendige stete qualitative Verbesserung der Hafendienstleistungen. Darüber hinaus werden dauerhaft erreichte soziale Standards und qualifizierte Beschäftigung gesichert.

Eine Abkehr von bestehenden Regelungen würde all dies gefährden, zu geringeren Investitionen, geringeren sozialen Standards, weniger Beschäftigung sowie geringerer Leistungsfähigkeit der Hafenunternehmen führen. Dies hätte erhebliche Nachteile für die europäische Wirtschaft zur Folge und würde zu einer Erhöhung der Preise für Hafendienstleistungen führen.

Wir halten es daher für erforderlich, an den bestehenden Regelungen festzuhalten. Für eine mögliche Initiative im Bereiche der Konzessionen besteht kein Bedarf.

Unsere Stellungnahme haben wir den zuständigen Generaldirektionen der EU-Kommission, dem Bundesverkehrsministerium sowie den Küstenländern zugeleitet. Wir haben sie auch den deutschen Mitgliedern der Ausschüsse für Verkehr und Binnenmarkt des Europäischen Parlaments übersandt.

KONSULTATION TEN-LEITLINIEN

Im April 2009 hatten wir zum TEN-Grünbuch „Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der Gemeinsamen Verkehrspolitik“ Stellung genommen. In diesem Konsultationsverfahren hatte sich die Mehrzahl der Stakeholder für ein Kernnetz ausgesprochen.

Auf dieser Grundlage haben die Dienststellen der Kommission im Mai 2010 eine Arbeitsunterlage zur Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz vorgelegt, zu der bis zum 15. September 2010 Stellung genommen werden konnte.

In unserer Stellungnahme haben wir die Überprüfung der TEN-V-Politik begrüßt, die auch im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Weissbuches für die künftige Gemeinsame Verkehrspolitik steht.

Wir haben deutlich gemacht, dass der ZDS das Anliegen der EU-Kommission unterstützt, die TEN-V-Politik zu modernisieren, um Engpässe zu beseitigen, die das Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen. Wir begrüßen, dass in diesem Zusammenhang in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen die Seehäfen als intermodale Schnittstellen ausdrücklich erwähnt werden.

Der ZDS unterstützt das Ziel, im Rahmen der TEN-V-Politik auch den Umwelt- und Klimaschutz zu fördern. Daher sollten beim Aufbau des Kernnetzes Maßnahmen Vorrang haben, die diesen Schutzziele Rechnung tragen. Den Hinterlandverbindungen der Seehäfen kommt dabei besondere Bedeutung zu, weil in den Seehäfen großströmige Verkehre gebündelt und die Güter umweltfreundlich weitertransportiert werden.

Die wichtige Rolle der Seehäfen und ihrer Hinterlandverbindungen für die weitere Entwicklung der europäischen Wirtschaft sowie für den ökologischen Fortschritt und den sozialen Zusammenhang der Europäischen Union sollte daher im künftigen TEN-V-Netz besondere Berücksichtigung finden.

Bei der Auswahl von Hinterland-Korridoren muss die bestehende seeseitige Logistik berücksichtigt werden, die sich am Markt über Jahrzehnte entwickelt hat. Außerdem müssen Korridore als prioritär ausgewiesen werden, die Regionen mit hoher Wertschöpfung besser verbinden und tatsächlich transeuropäischen Charakter haben. Diese Korridore dürfen nicht aus der Europäisierung regionaler Probleme heraus ausgewiesen werden, um besser in nationale Netze eingebunden zu werden.

Bei der Fortschreibung der TEN-V-Politik sollte daher die Verbesserung bestehender Hinterlandverbindungen Priorität erhalten, um die Versorgung europäischer Regionen nachhaltig, effizient und möglichst preisgünstig abzusichern. Bislang sind die bestehenden Hinterlandverbindungen noch

nicht in vollem Umfang Bestandteil des ausgewiesenen TEN-V-Netzes.

Aus Sicht der deutschen Hafenwirtschaft sollten bei der Fortschreibung des TEN-V-Netzes folgende Schienenkorridore von und zu den deutschen Seehäfen Priorität haben:

- *über Dortmund – Frankfurt – Mannheim / Hannover – Frankfurt – Mannheim nach Basel und darüber hinaus*
- *über Stendal – Berlin – Frankfurt/Oder nach Poznan / Stendal – Horka nach Wroclaw / Stendal – Leipzig – Dresden nach Prag und darüber hinaus*
- *(1) Stendal – Leipzig – Regensburg nach Linz, (2) Stendal – Leipzig – Nürnberg / München nach Salzburg und darüber hinaus*
- *Berlin – Dresden nach Prag und darüber hinaus nach Süd-Ost-Europa (bei einer Erweiterung der TEN-Korridore Nr 1 und 22 über Berlin nach Rostock sowie Saßnitz-Mukran).*

Auf diesen Korridoren, die von und zu den Hauptzielen/-quellen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen führen, findet bereits heute ein leistungsfähiger Hinterlandverkehr statt, der optimiert werden sollte. Für die genannten Korridore bestehen für einzelne Abschnitte bereits Ausbau- und Finanzierungsprogramme, die ergänzt werden müssen.

Wir begrüßen, dass für die Konzeption des TEN-V-Netzes auf allen strategischen Ebenen auch der Multimodalität, einschließlich intermodaler Schnittstellen und Einrichtungen für den kombinierten Verkehr, große Bedeutung beigemessen werden soll. Die Verknüpfung der Verkehrsträger, insbesondere im Hinterlandverkehr, bedarf neben leistungsfähigen Verkehrskorridoren auch einer leistungsfähigen Infrastruktur an Umschlaganlagen in den wesentlichen Regionen entlang der Korridore. Dabei ist es wichtig, darauf zu achten, dass die zentralen Knotenpunkte sinnvoll festgelegt werden.

Um bei der Aufnahme von Schienenkorridoren in das TEN-V-Netz Wettbewerbsverzerrungen im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen zu vermeiden, müssen nationale Schienengüterverkehre grenzüberschreitenden Verkehren gleichgestellt werden (blaue Grenze = grüne Grenze). Auch bei den Verkehren über die seewärtige (blaue) Grenze handelt es sich um grenzüberschreitende Verkehre, wie z. B. der Verkehr von München über Hamburg nach Übersee.

Bei der Ko-Finanzierung der Gemeinschaft von Schienenkorridoren müssen diese Aspekte berücksichtigt und grundsätzlich geprüft werden, ob mit der Maßnahme in bestehende Wettbewerbsbeziehungen eingegriffen wird.

Hinsichtlich des Eingriffs in bestehende Wettbewerbsbeziehungen sollte auch das Programm Marco Polo überprüft werden, zumal das Programm befristete Betriebskostenzuschüsse vorsieht.



III. UMWELTPOLITIK

HNS-ÜBEREINKOMMEN

Ende April 2010 haben 70 Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO auf einer Diplomatischen Konferenz ein neues Protokoll zum Internationalen Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter auf See (HNS-Übereinkommen) beschlossen. Das Protokoll soll bestimmte, bisher als Hindernisse für eine Ratifikation betrachtete Anforderungen des ursprünglichen HNS-Übereinkommens so anpassen, dass eine umfassende Ratifikation durch interessierte Staaten erfolgt.

Das neue Protokoll sieht bestimmte Anpassungen der Regelungen des HNS-Übereinkommens vor. Neben der Einführung neuer Haftungssummen wurden verschiedene Elemente der Haftungsstruktur verändert. Unter anderem wurde – wie vom ZDS mehrfach gefordert – die Meldepflicht für verpackte HNS-Güter und die Entschädigung für Schäden, die von solchen Gütern verursacht werden, in wichtigen Teilen neu geregelt. Wegen der inzwischen anerkannten großen praktischen Probleme, die Empfänger solcher Güter zu identifizieren und melden zu können, ist die Beitrags- und Meldepflicht an den Haftungsfonds für HNS-Schäden für solche Güter im neuen Protokoll entfallen. Damit werden sämtliche verpackten HNS-Güter von einer Beitragspflicht zum HNS-Fonds freigestellt, wodurch unter anderem alle Containerumschlagbetriebe von einer finanziellen Beitragspflicht befreit werden.

Auf der Konferenz wurde vereinbart, dass das Protokoll, nachdem mindestens 12 Staaten den Neuregelungen zugestimmt haben, 18 Monate später in Kraft tritt. Unter den Ratifikationsstaaten müssen mindestens vier eine Gesamttonnage von mindestens 2 Mio. BRT halten.

REVISION DER SEVESO II-RICHTLINIE

Anfang 2010 hat die Europäische Kommission eine Überarbeitung der Richtlinie zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen (Seveso II-Richtlinie) angekündigt und die Vorlage eines neuen Entwurfes der Richtlinie in diesem Jahr in Aussicht gestellt.

Die Seveso II-Richtlinie bezweckt die Verhütung schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen und die Begrenzung der Unfallfolgen für Mensch und Umwelt. Dabei legt die Richtlinie bestimmte Pflichten zum Umgang mit gefährlichen Stoffen in Betrieben und Anlagen fest.

Hintergrund der angekündigten Überarbeitung der Seveso II-Richtlinie war ursprünglich eine Änderung im System der Klassifizierung von schädlichen und gefährlichen Stoffen in der Europäischen Union, an welche die Seveso II-Richtlinie angepasst werden sollte. Eine von der Europäischen Kommission in diesem Zusammenhang in Auftrag gegebene Studie – die so genannte F-Seveso-Studie – hatte sich neben der Prüfung einer Anpassung an das Klassifizierungssystem auch mit einer Untersuchung der generellen Effektivität der Regelungen der Seveso II-Richtlinie befasst.

Die Studie nennt im Ergebnis sieben Empfehlungen zur Verbesserung der durch die Richtlinie gewährten Sicherheit im Umgang mit gefährlichen Stoffen. Zwischen diesen Empfehlungen kommt die Studie auch zu dem Ergebnis, es solle eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Kai- und Hafenanlagen geprüft werden. Bislang gilt die Richtlinie nicht für die Beförderung gefährlicher Stoffe und deren zeitlich begrenzte Zwischenlagerung einschließlich des Be- und Entladens sowie des Umladens unter anderem in Hafenbecken und Kaianlagen.

Eine entsprechende Änderung des Anwendungsbereichs wird vom ZDS nicht unterstützt. Unter

Zusammenarbeit mit dem europäischen Verband der Hafenbehörden (ESPO), dem europäischen Verband der Binnenhäfen (EFIP) und dem europäischen Verband der Hafenbetriebe (FEPORT) wurde ein gemeinsames Positionspapier formuliert, welches die Position der Häfen deutlich unterstreicht und inzwischen der Europäischen Kommission übergeben wurde. Das weitere Verfahren wird der ZDS kritisch begleiten.

SCHWEFELSTUDIE

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation IMO hat Ende 2008 beschlossen, den zulässigen Schwefelanteil in Schiffstreibstoffen global ab 2012 auf 3,5% und ab 2020 bzw. 2025 auf 0,5% zu reduzieren. In so genannten Schwefel-Emissionskontrollgebieten (SECA) gilt bereits ab Juli diesen Jahres ein wesentlich strengerer Grenzwert für höchstzulässige Schwefelanteile in Höhe von 1,0%, der ab 2015 auf 0,1% gesenkt wird. In Europa betrifft die SECA-Regelung Nord- und Ostsee sowie den Englischen Kanal.

Um den SECA-Grenzwert von 0,1% einhalten zu können, müssen Reedereien ab 2015 Destillate als Brennstoff einsetzen. Destillate sind wesentlich teurer als aktuell verwendete Brennstoffe. Mit höheren Brennstoffkosten ist unmittelbar ein Anstieg der Betriebskosten der in SECA operierenden Seeschiffe verbunden.

Diese einseitigen Zusatzkosten können die Rückverlagerung vom Seeverkehr auf den Landtransport bewirken und damit den Kurzsteckenseeverkehr deutlich schwächen. Eine solche Folge widerspräche dem von der Europäischen Kommission festgelegten Ziel einer Stärkung des „Short Sea Shipping“, von dem ein besonderer Beitrag für eine nachhaltige Güterverkehrspolitik erwartet wird. Gleichzeitig könnte eine Verlagerung auf den Landtransport erhebliche Einbrüche in den Umschlagzahlen der Hafenbetriebe, insbesondere in der Ostseeregion bedeuten.

Vor diesem Hintergrund bemühen sich derzeit das Bundesverkehrsministerium, der Verband Deutscher Reeder und der ZDS gemeinsam um eine zeitnahe Folgenabschätzung. Hierzu haben VDR und ZDS eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Folgen der Verschärfung der Schwefelgrenzwerte in Nord- und Ostsee untersucht. Ergebnisse werden noch in diesem Jahr erwartet.

Gleichzeitig bemüht sich der ZDS gemeinsam mit weiteren Vertretern verschiedener nationaler und europäischer Reeder-, Hafen- und Industrieinteressen auf europäischer Ebene um die Aufnahme eines gemeinsamen Dialogs mit der Europäischen Kommission zur Suche nach alternativen Möglichkeiten zur Vermeidung von Verkehrsverlagerungen und Wettbewerbsverzerrungen im Zusammenhang mit den Neuregelungen zum Schwefelgehalt in Schiffstreibstoffen in SECAs.

AUSWEISUNG DER NORD- UND OSTSEE ALS STICKSTOFF-EMISSIONS-ÜBERWACHUNGSGEBIET

Die internationale Organisation der Ostseeanrainerstaaten zum Schutz der Ostsee – HELCOM – befasst sich seit Ende letzten Jahres mit der Erarbeitung eines Antrages für den Meeresumweltausschuss MEPC der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO zur Ausweisung der Ostsee als Stickstoffemissions-Überwachungsgebiet (NECA). Beteiligt an den Diskussionen sind insbesondere die Länder Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Lettland, Polen, Russland, Schweden, die Europäische Kommission vertreten durch die Generaldirektion Umwelt sowie verschiedene Beobachterorganisationen.

Durch eine entsprechende Ausweisung der Ostsee als NECA sollen für dieses Seegebiet strenge Grenzwerte für Schiffsneubauten ab 2016 in Bezug auf Stickstoffemissionen in Kraft gesetzt werden. Die HELCOM hat sich zudem in der IMO deutlich dafür ausgesprochen, auch die Nordsee

als Stickstoffemissions-Überwachungsgebiet auszuweisen.

Der ZDS beurteilt die avisierte Ausweisung der Ostsee und eine mögliche Ausweisung der Nordsee als NECA kritisch. Insbesondere die Erfahrungen mit der Bestimmung von Nord- und Ostsee als Sonderschwefel-Überwachungsgebiet zeigen, dass eine entsprechende Ausweisung für Stickstoffemissionen erhebliche ökonomische Folgen haben kann. Um eine ähnliche Entwicklung auszuschließen, wurde von der HELCOM eine Studie zur Untersuchung der sozialen, ökonomischen und ökologischen Auswirkungen der Einrichtung eines NECA in der Ostsee vergeben. Mit Ergebnissen wird noch im Jahr 2010 gerechnet.

AUSWEISUNG DER OSTSEE ALS ABWASSER-SONDERGEBIET

Die HELCOM-Mitgliedstaaten haben beim Meeresumweltausschuss MEPC der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO Anträge zur Ausweisung der Ostsee als Überwachungsgebiet für Schiffsabwasser und zur Verbesserung von Hafenauffanganlagen in Passagier- und Kreuzfahrthäfen des Ostseeraums eingereicht. Die Anträge enthalten einen Vorschlag zur Änderung der Regel 1, 9 und 11 des Annex IV des MARPOL-Übereinkommens, um die Ostsee als spezielles Überwachungsgebiet für Schiffsabwasser einzurichten und ein Verbot zur Einleitung von Schwarzwasser zu regeln, das nicht bestimmten neuen Grenzwerten zum Nährstoffeintrag entspricht.

Mit der Ausweisung der Ostsee als Abwassersondergebiet verpflichten sich gleichzeitig alle Anrainerstaaten, genügend Hafenauffanganlagen zur Aufnahme von Schiffsabwässern in hinreichender Kapazität vorzuhalten. Diese stehen bislang noch nicht in ausreichender Menge zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund wurde von der HELCOM eine Studie vergeben, mit der die Aufnahmekapa-

zitäten in den relevanten Ostseehäfen unabhängig und nach einheitlichem Standard dargestellt werden sollen. Ergebnisse der Studie werden noch in diesem Jahr erwartet.

Der ZDS begleitet das Verfahren kritisch.

INTEGRIERTES KÜSTENZONEN-MANAGEMENT – IKZM

Auf der Grundlage einer Empfehlung des Europäischen Parlamentes und des Rates zum Integrierten Management der Küstengebiete in Europa aus dem Jahr 2002 hat die Bundesregierung 2006 eine Nationale Strategie zum Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM) mit Bestandsaufnahme beschlossen. Die mit der internationalen Strategie vorgeschlagenen Maßnahmen werden zurzeit umgesetzt. Mitte 2007 zog die Europäische Kommission den Schluss, dass es weiterer Anstrengungen zur Förderung des IKZM bedarf.

Im Februar 2010 hat die Europäische Kommission die europäischen Küstenstaaten aufgefordert, einen aktuellen Überblick über die seit 2006 erzielten Fortschritte bei der nationalen Umsetzung des IKZM zu geben.

Vor diesem Hintergrund hat sich im Rahmen eines jüngst durchgeführten IKZM-Workshops der ZDS dafür eingesetzt, den derzeitigen Status des IKZM-Prozesses im Rahmen einer Fortschreibung der Empfehlung aus dem Jahr 2002 auf europäischer Ebene beizubehalten. Dabei sollen insbesondere der Grundsatz der freiwilligen Anwendung des IKZM gewahrt bleiben. Vor dem Hintergrund des Grundsatzes der Subsidiarität ist darauf zu achten, dass die Verantwortungen zur Umsetzung des IKZM auch weiterhin bei den jeweiligen europäischen Mitgliedstaaten liegen.

Der ZDS wird die Diskussionen auf nationaler und europäischer Ebene weiterhin aktiv begleiten.



IV. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)

MINDESTANFORDERUNGEN FÜR KREUZFAHRT-HAFENANLAGEN

Mitte 2009 wurde der ZDS über eine Initiative der Küstenbundesländer zur Einführung bzw. Neugestaltung rechtlich verbindlicher Mindestsicherheitsanforderungen für Kreuzfahrt-Hafenanlagen informiert. Unter Hinweis auf die im ISPS-Code geregelte individuelle Risikoanalyse als Grundlage der Gefahrenabwehrpläne, aber auch unter Hinweis auf die Uneinheitlichkeit der verschiedenen Hafenanlagen für Kreuzfahrtverkehre in der Bundesrepublik hat der ZDS im Rahmen einer umfassenden Stellungnahme die Einführung rechtlich verbindlicher Mindestanforderungen deutlich abgelehnt. Die Initiative zur Einführung rechtlich verbindlicher Mindestanforderungen wurde daraufhin zurückgenommen.

Basis des Genehmigungsverfahrens zu Gefahrenabwehrplänen von Hafenanlagen für Kreuzfahrtschiffe bleibt somit ausschließlich die durch den ISPS-Code vorgegebene individuelle Risikobewertung. Zu den auf dieser Basis als notwendig erachteten Sicherungsmaßnahmen wird es – wie bisher bereits üblich – einen länderübergreifenden fachlichen Austausch zwischen den zuständigen Stellen geben. Das sogenannte Prinzip der „Best Practice“ soll dabei als Beispiel für mögliche Sicherheitslösungen in neu zur Genehmigung anstehenden Gefahrenabwehrplänen angewendet werden.

NATIONALE STRATEGIE ZUM SCHUTZ KRITISCHER INFRASTRUKTUREN (KRITIS-STRATEGIE)

Im Juni 2009 wurde vom Bundeskabinett die Nationale Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen (KRITIS-Strategie) verabschiedet. Die Umsetzung der Strategie im Transportsektor wird schrittweise erfolgen. Zunächst werden sektorale Analysen und die Sammlung von Informationen im Vordergrund stehen. Die hierfür erforderlichen

Arbeiten sollen noch in diesem Jahr im Wege einer Vorstudie begonnen werden. Dabei werden in einem ersten Schritt die Warenketten und relevanten Infrastrukturen ermittelt, die von herausgehobener Bedeutung für die Industrie, das Gemeinwesen und die innere Sicherheit in Deutschland sind. Nach dieser Eingrenzung sollen im Rahmen einer Hauptstudie weitere sektorale Schwachstellen-, Risiko- und Gefährdungsanalysen durchgeführt werden. Basierend auf den Untersuchungsergebnissen wird dann zwischen den Bundesministerien und der Wirtschaft zu diskutieren sein, ob und welche Maßnahmen zur Sicherung eines angemessenen Schutzniveaus zu treffen sind. Das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) hat angekündigt, den Weg einer vertrauensvollen Kooperation zwischen Staat und Wirtschaft in den Vordergrund zu stellen. Der ZDS wird die Erstellung der Studien beratend begleiten. Zusätzlich wurde in diesem Jahr die nationale Umsetzung der Richtlinie 2008/114/EG über die Ermittlung und Ausweisung europäischer kritischer Infrastrukturen und die Bewertung der Notwendigkeit, ihren Schutz zu verbessern, abgeschlossen. Dabei wurden im Bundesgebiet keine im Sinne der Richtlinie europäischen kritischen Infrastrukturen identifiziert.

SICHERHEITSSTRATEGIE IN DER LOGISTIK

Bereits 2008 wurde unter der Leitung des 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 Vertretern der maritimen Wirtschaft eine Bestandsaufnahme und Bewertung der aktuellen Sicherheitsinitiativen im Bereich Seeverkehr/Häfen erarbeitet.

Das BMVBS hat im Rahmen des genannten Arbeitskreises beschlossen, diese Arbeiten als Basis für die Erstellung einer Vergleichsstudie zu den Auswirkungen der existierenden Sicherheitsmaßnahmen zu nutzen. Es ist beabsichtigt, im Jahr 2010 eine Vorstudie und im Jahr 2011 eine Hauptstudie zur Untersuchung der Sicherheit in der Logistik zu vergeben (siehe schon die Ausführungen zur KRITIS-Strategie).

Nach Abschluss und auf Basis der Erkenntnisse der Studie ist die Erarbeitung einer allgemeinen Sicherheitsstrategie für die verkehrsträgerübergreifende Transportsicherheit mittelfristiges Ziel. Der ZDS begleitet die Studienerstellung beratend.

EU-STANDARDISIERUNG ZUR SICHERUNG DER LIEFERKETTE

Kurz vor der Anfang des Jahres erfolgten vollständigen Rücknahme des Verordnungsentwurfes zur Sicherheit der Lieferkette hat die Europäische Kommission eine Studie in Auftrag gegeben, mögliche Standardisierungen zur Sicherung der Lieferkette vor Terrorgefahren durch das Europäische Komitee für Normung (CEN) zu prüfen. Dieser Initiative stand der ZDS sehr kritisch gegenüber, da unseres Erachtens Normen zur Sicherung der globalen Lieferkette einzig auf internationaler Ebene durch die ISO beschlossen werden sollten. Die nunmehr veröffentlichte Studie kommt zu einem ähnlichen kritischen Ergebnis und erkennt keinerlei Notwendigkeit für eine Standardisierung der Transportkette auf europäischer Ebene. Der Hauptfokus soll nach der Studie vielmehr auf der Prävention von Diebstahl und der Kriminalitätsbekämpfung in der Lieferkette gelegt werden. Das CEN Technical Committee 379 wurde mit der Prüfung beauftragt, entsprechende „Guidelines“ zu erarbeiten.

EINHEITLICHE EUROPÄISCHE HAFENAUSWEISE (EPAIC)

Im Jahr 2008 hatte die Europäische Kommission eine erste Studie zur Analyse der Entwicklungen einer einheitlichen europäischen Hafenausweiskarte (European Port Access Identification Card – EPAIC) erstellen lassen. Die Studie kam zu dem Ergebnis, eine technische Umsetzung der einheitlichen Hafenausweise sei grundsätzlich möglich. Gleichzeitig wurden verschiedene Hindernisse und Problemfelder identifiziert, die einer einheitlichen Umsetzung in der EU entgegenstehen.

Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wurde von der Europäischen Kommission entschieden, zunächst auf die Einführung einer europäischen Hafenausweiskarte für Hafenarbeiter zu verzichten. Alsdann wurde eine zweite Studie ausgeschrieben mit dem Ziel, ein Konzept für national einheitliche Hafenausweiskarten in den jeweiligen EU-Mitgliedstaaten zu entwickeln, welches den Austausch bestimmter europaweit gültiger Informationen erlaubt (z. B. Name und Adresse des Hafenarbeiters). Gleichzeitig soll im Rahmen der Studie untersucht werden, wie bereits bestehende Hafenausweissysteme in ein national einheitliches System integriert werden können. Eine Veröffentlichung der Ergebnisse dieser zweiten Studie ist für Anfang 2011 vorgesehen.

DURCHLEUCHTEN VON CONTAINERN

Die Generaldirektion Zoll der Europäischen Kommission hat Anfang des Jahres ein Positionspapier sowie drei im letzten Jahr durchgeführte Studien zu den Auswirkungen einer 100%igen Containerdurchleuchtung auf die Sicherheit, den Verkehr und den Handel in europäischen Häfen veröffentlicht. Zusammengefasst kommt die Kommission zu dem Ergebnis, die Initiative zur 100%igen Containerdurchleuchtung verursache inakzeptabel hohe Kosten und wesentliche Verzögerungen im

transatlantischen Containerverkehr. Die Kommission lehnt die Einführung einer 100%igen Containerdurchleuchtung im europäischen Wirtschaftsraum erneut und ausdrücklich ab. Gleichzeitig bestätigt die Kommission in ihrem Positionspapier, zur Steigerung der Sicherheit im Containerverkehr solle der Ansatz einer mehrschichtigen Risikoanalyse gestärkt und zusätzlich technische Lösungen wie etwa elektronische Siegel für Container, die RFID-Technologie sowie Container Security Devices weiter erforscht und ausgebaut werden. Eine Position, die der ZDS ebenfalls vertritt und entsprechend ausdrücklich begrüßt.

In den USA hat der Amerikanische Bundesrechnungshof (GAO) Ende 2009 einen Bericht zur Umsetzung der 100%igen Containerdurchleuchtung veröffentlicht, der zu ähnlichen Ergebnissen kommt. Der Bericht enthält zudem den Auftrag an die Amerikanische Zollbehörde, eigenen Studien zur Wirksamkeit und Finanzierbarkeit einer 100%igen Containerdurchleuchtung durchzuführen. Die Ergebnisse dieser Studien werden noch in diesem Jahr erwartet.

Ergänzend hat die amerikanische Heimatschutzministerin in einer Anhörung vor dem Wirtschaftsausschuss des US-Senats Ende letzten Jahres angekündigt, die Frist zur 100%igen Containerdurchleuchtung zu verschieben. Ein entsprechender Gesetzentwurf, der eine Verschiebung der Frist auf Mitte 2015 vorsieht, wird derzeit im Wirtschaftsausschuss des US-Senats diskutiert. Ein offizieller Beschluss zur Verschiebung der Durchleuchtungsfrist liegt derzeit aber noch nicht vor.

In Deutschland wird zudem auf Initiative des Senators für Wirtschaft und Häfen in Bremen ein Forschungsprojekt unter dem Namen ECSIT zur Erforschung der Möglichkeiten einer Umsetzung der 100%igen Containerdurchleuchtung in Bremerhaven erarbeitet. Die Förderanträge zum Forschungsprojekt wurden Anfang des Jahres eingereicht. Der Projektstart ist noch in diesem Jahr vorgesehen. Untersucht werden sollen alle

Aspekte der 100%igen Containerdurchleuchtung, wie etwa technische Lösungen, die IT-Integration, rechtliche Fragen, Kosten, Geschäftsmodelle sowie Beteiligte und Zuständigkeiten.

Ergänzend wurde im März 2009 ein Kooperationsübereinkommen zur zivilen Sicherheitsforschung zwischen Deutschland und den USA vereinbart. Auf Grundlage dieses Übereinkommens wurde ein Arbeitsplan verfasst, der unter anderem eine gemeinsame Forschungsinitiative zur Sicherheit der Warenkette vorsieht. Hierzu wurde ein erster gemeinsamer Workshop zur Containersicherheit im Juni 2010 in Deutschland unter Beteiligung des US Department of Homeland Security veranstaltet, an dem auch der ZDS mitgewirkt hat. Ein weiterer Workshop ist im Jahr 2011 geplant.

MEGAPORTSINITIATIVE

Ende 2009 besuchte eine Delegation des US-Energieministeriums (DoE) zur Vorstellung der sogenannten Megaportsinitiative die deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven. Die US-Delegation hatte im Rahmen ihres Aufenthaltes in Deutschland Gespräche mit verschiedenen Bundesministerien sowie mit den beteiligten Ländern und Wirtschaftsvertretern – einschließlich des ZDS – geführt, um für eine Einbindung der Häfen Hamburg und Bremerhaven in die Megaportsinitiative zu werben.

Zur weiteren Beratung der Megaportsinitiative hat der ZDS die zuständigen Bundesministerien (BMVBS, BMWi, BMI) gebeten, zeitnah ein federführendes Ministerium zu benennen und der Hafenwirtschaft einen zentralen Ansprechpartner zu der Megaportsinitiative zur Verfügung zu stellen.



V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFENARBEITER

Vor dem Hintergrund der in der Hafen- und Logistikwirtschaft immer noch spürbaren Auswirkungen der internationalen Wirtschafts- und Finanzkrise und der damit einhergehenden Einbrüche im Hafenumschlag hatte der ZDS auf Beschluss seines Sozialpolitischen Ausschusses bereits Ende 2009 Krisentarifgespräche mit der Gewerkschaft ver.di aufgenommen. Die Tarifvertragspartner verhandelten leider ohne Ergebnis umfassend über Möglichkeiten zur Bewältigung der angespannten wirtschaftlichen Situation in den Hafenbetrieben. Die anschließenden Verhandlungen zur Lohnrunde 2010 konzentrierten sich auf Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung und eine von ver.di geforderte Reallohnsicherung.

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

1. *Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter in den deutschen Seehäfen werden zum 1. August 2010 linear um 1,0% erhöht.*
2. *Der Inflationsausgleich gemäß Ziffer I.2 des Lohntarifvertrages wird auf einen Wert von 1,0% festgelegt.*
3. *Mit der Januarabrechnung 2011 erhalten Hafenarbeiter in den deutschen Seehäfen, die im Januar 2011 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. Im Zusammenhang mit Verhandlungen der Betriebsparteien zur Beschäftigungssicherung kann diese Zahlung durch den Betrieb ganz oder teilweise einbehalten werden. In Betrieben ohne betriebliche Vertretung ist eine Einigung mit der örtlich zuständigen ver.di-Vertretung herbeizuführen.*

4. *Bei Anwendung des Beschäftigungssicherungstarifvertrages kann die A- und B-Pauschale unabhängig von der 15%-Regelung ganz oder teilweise erhalten bleiben.*

5. *Im Zusammenhang mit Kurzarbeit ist eine Zwölftelung der Jahreseinmalzahlungen möglich. Die dafür notwendigen Tarifregelungen sind zu schaffen.*

6. *Im Übrigen werden die Regelungen des Lohn-tarifvertrages des Jahres 2009 wieder in Kraft gesetzt.*

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

Ergänzend haben sich der ZDS und die Gewerkschaft ver.di auf folgende Abschlüsse von Tarifverträgen zum Automobilumschlag der Autoterminals in den deutschen Seehäfen geeinigt:

1. *Es wird ein Lohn- und Eingruppierungstarifvertrag, ein Rahmen- und Ergänzungstarifvertrag sowie eine Besitzstandregelung für Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe im Automobilumschlag der Autoterminals in den deutschen Seehäfen beschlossen.*
2. *Für Fahrertätigkeiten im Automobilumschlag der Autoterminals in deutschen Seehäfen wird ein Stundenlohn von 10,90 Euro vereinbart.*
3. *Die Arbeitszeit von 40 Stunden wird durch die Gewährung von neun zusätzlichen bezahlten freien Tagen gestaffelt über einen Zeitraum von vier Jahren auf 38,5 Stunden abgesenkt.*
4. *Die Anwendung dieses Tarifvertrages bedarf der Zustimmung der zuständigen Tarifvertragsparteien.*
5. *Die Tarifverträge gelten nur für Hafenarbeiter, deren Arbeitsverhältnis nach dem 1. April 2010 begründet wurde.*
6. *Die Tarifverträge treten mit unbegrenzter Laufzeit rückwirkend zum 1. April 2010 in Kraft.*

GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER NACH ZIFFER 1 DES LOHNTARIFVERTRAGES 2010

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2010 bis 31.07.2010 in Euro	Stundenlohn ab 01.08.2010 in Euro
I	Aushilfsarbeiter	13,27	13,40
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	14,74	14,89
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind	15,55	15,71
IV		16,48	16,64
V	Winsch- und Decksleute	16,72	16,89
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	17,05	17,22
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrollen, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	17,36	17,53
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	17,75	17,93
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbstständigen Arbeitsgebieten	18,15	18,33
VII	2. Stauervize	19,10	19,29
VII/1	Vorhandwerker	19,64	19,84
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	20,58	20,79

Darüber hinaus haben ZDS und ver.di ein Appell an die tarifgebundenen Mitgliedsunternehmen und Betriebsparteien beschlossen, zur Beschäftigungssicherung so weit wie möglich Mehrarbeit in Regelarbeitszeit umzuwandeln sowie eine leistungsbezogene Übernahme von Auszubildenden, soweit ein Unternehmen über seinen Bedarf hinaus Ausbildungsverträge abgeschlossen hat.

Die Tarifkommissionen von ZDS und ver.di haben diesem Ergebnis zugestimmt. Der neue Lohn tariffvertrag gilt für die gut 10.000 Hafenarbeiter in den tarifgebundenen Unternehmen 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 40.



VI. UMSCHLAG- ENTWICKLUNG 2009/2010

Nach einem zehnjährigen Wachstum haben die deutschen Seehäfen 2009 infolge der globalen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise einen herben Einbruch ihres Güteraufkommens hinnehmen müssen. Insgesamt nahm der Umschlag um 17,9% auf 260,9 Mio. t ab.

Dabei ging der Stückgutumschlag um 20,2% auf 143,7 Mio. t zurück, darunter die Containerladung um 19,3% auf 98,3 Mio. t. Der Massengutumschlag nahm um 14,9% auf 117,1 Mio. t ab.

Unter Einbeziehung des Seegüterumschlags der Binnenhäfen wurden 2009 262,9 Mio. t umgeschlagen, 18% weniger als im Vorjahr.

Die Umschlagentwicklung der deutschen Seehäfen hat sich jedoch schneller als erwartet erholt. Im 1. Quartal 2010 nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen insgesamt um 7,3% oder 4,6 Mio. t auf 278,3 Mio. t zu. Allerdings ist bei dieser Steigerungsrate auch ein statistischer Basiseffekt

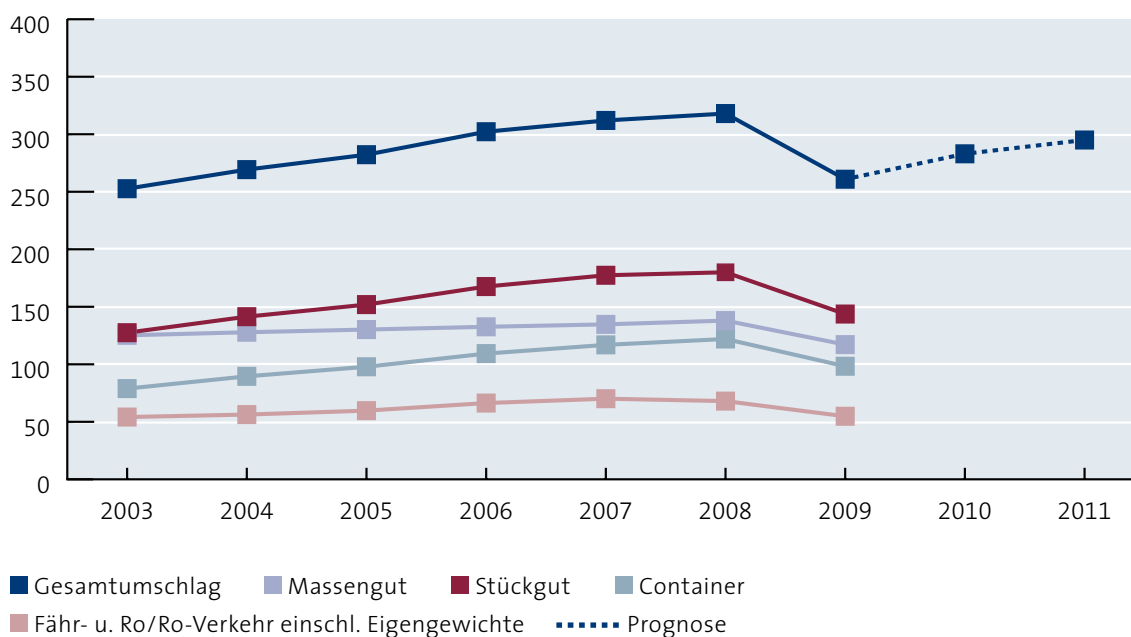
zu berücksichtigen. Im 1. Quartal 2009 brach der Gesamtumschlag um 18,5% auf 63,7 Mio. t ein. Vergleichen wir das 1. Quartal 2010 mit dem 1. Quartal 2008 (78,2 Mio. t), so beträgt die Fehlmenge 10,4 Mio. t oder 13,3%.

Nach der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird der Seegüterumschlag in den deutschen Seehäfen 2010 voraussichtlich um 9% auf 283 Mio. t steigen. Dabei werden rund 40% des Einbruchs von 2009 aufgeholt.

2011 wird mit einem Wachstum des deutschen Seegüterumschlags um 4,3% auf 295 Mio. t gerechnet. Dabei würde das bisherige Rekordergebnis aus dem Jahre 2008 noch um 7% verfehlt.

Sollte der deutsche Seegüterumschlag durchschnittlich jährlich um 5% wachsen, werden wir erst 2013 das Rekordergebnis von 318 Mio. t wieder erreichen.

UMSCHLAGENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN MIO. T)



In den deutschen **Ostseehäfen** wurden 2009 rund 50 Mio. t umgeschlagen, 15,2% weniger als 2008. Davon zogen die Häfen in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern nahezu jeweils die Hälfte des Aufkommens auf sich. In den schleswig-holsteinischen Häfen wurden insgesamt 25,1 Mio. t (-15,4%) und in den mecklenburg-vorpommernschen Häfen 24,9 Mio. t (-15%) umgeschlagen.

In den deutschen **Nordseehäfen** ging der Umschlag 2009 insgesamt um 18,5% auf rund 211 Mio. t zurück. Davon entfielen auf Hamburg 94,8 Mio. t (-20,3%), die Bremischen Häfen 53,9% (-15,1%), die niedersächsischen Häfen 53,3 Mio. t (-15,4%) und die schleswig-holsteinischen Häfen 8,5 Mio. t (-1,7%).

Die **Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen** zeigt, dass am Rückgang des Gesamtumschlags der deutschen Seehäfen alle Fahrtgebiete beteiligt waren. Von der Fehlmenge gegenüber 2008 in Höhe von insgesamt 57,7 Mio. t entfielen 33,7 Mio. t auf den Europaverkehr, 22,8 Mio. t auf den Überseeverkehr und 1,2 Mio. t auf den Verkehr innerhalb Deutschlands.

Im Europaverkehr wurden 2009 148,4 Mio. t abgewickelt, 18,5% weniger als 2008. Im Überseeverkehr betrug das Aufkommen 107,6 Mio. t (-17,5%) und im Verkehr innerhalb Deutschlands 6,9 Mio. t (-15,5%).

Aus europäischen Häfen wurden 2009 98 Mio. t empfangen (-14,3%), davon 64,5 Mio. t aus EU-Häfen (-12,9%). Vom Empfang aus den übrigen europäischen Häfen in Höhe von insgesamt 33,6 Mio. t (-16,7%) entfielen 17,7 Mio. t auf norwegische Häfen und 14,3 Mio. t auf russische Ostseehäfen. In europäische Häfen wurden 50,4 Mio. t verschifft (-25,6%), davon 41,8 Mio. t in EU-Häfen und 8,6 Mio. t in Häfen des übrigen Europas.

Aus Überseehäfen wurden 2009 59,1 Mio. t (-24,4%) empfangen. Dabei gingen die Anlandungen aus asiatischen Häfen um 23,6% auf 22,4 Mio. t zurück.

Aus der VR China wurden 10,8 Mio. t empfangen, 26,3% weniger als im Vorjahr. In Überseehäfen wurden insgesamt 48,5 Mio. t (-7,1%) verschifft, davon 28,3 Mio. t in asiatische Häfen (-0,4%). Dabei nahm der Versand in Häfen der VR China nicht ab, sondern legte um 26,2% auf 7,2 Mio. t zu.

Der **Stückgutumschlag** in den deutschen Seehäfen brach 2009 drastisch ein und ging um 20,2% auf 143,7 Mio. t zurück. In den deutschen Nordseehäfen wurden insgesamt 111,5 Mio. t umgeschlagen, 20,7% weniger als 2008. Davon entfielen 58,2 Mio. t auf Hamburg (-24,1%) und 46 Mio. t auf die Bremischen Häfen (-14,8%). Emden zog 2 Mio. t (-37,9%), Brake 1,3 Mio. t (-41,2%) und Cuxhaven 1,5 Mio. t (-8,1%) auf sich.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 2009 insgesamt 32,2 Mio. t Stückgüter um, 18,5% weniger als im Vorjahr. Am Gesamtumschlag waren Lübeck mit 16,4 Mio. t (-18,7%), Rostock mit 7 Mio. t (-25,0%), Puttgarden mit 3,5 Mio. t (-14,6%), Kiel mit 1,9 Mio. t (-3,4%), Sassnitz mit 1,8 Mio. t (-22,2%) und Wismar mit 1,4 Mio. t (+3,3%) beteiligt.

In den deutschen Binnenhäfen wurden 2009 im Seeverkehr 1,3 Mio. t Stückgüter (-44,3%) umgeschlagen, darunter allein in Duisburg rund 1 Mio. t (-50,1%).

Von den insgesamt 145 Mio. t Stückgüter, die 2009 in den deutschen Seehäfen einschließlich des Seeverkehrs der Binnenhäfen umgeschlagen wurden, entfielen 98,3 Mio. t auf den Containerverkehr. Davon wurden 95,3 Mio. t in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen umgeschlagen.

Der **Containerumschlag** nahm 2009 insgesamt um 23,9% auf 11,9 Mio. TEU ab. Davon wurden an beladenen Containern 10,2 Mio. TEU umgeschlagen, 21,4% weniger als im Vorjahr. Der Anteil der beladenen Container an den insgesamt im Containerverkehr beförderten Einheiten betrug damit 86%. Das Ladungsgewicht ging insgesamt um 19,3% auf 98,3 Mio. t zurück. Der Containerum-

GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (IN 1.000 T)

	2007	2008	2009	Veränderung 2009: 2008 in %
Ostseehäfen	58.424	58.937	49.986	-15,2
Rostock	19.585	21.278	17.384	-18,3
Lübeck	22.175	21.334	17.488	-18,0
Puttgarden	4.319	4.073	3.479	-14,6
Kiel	2.980	3.154	3.158	+0,1
Wismar	3.817	3.267	3.084	-5,6
Sassnitz	2.595	2.711	2.212	-18,4
Lubmin	294	448	833	+86,1
Wolgast	355	346	395	+14,2
Stralsund	862	810	658	-18,7
Flensburg	469	582	489	-15,9
Rendsburg	250	257	258	+0,5
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	225	223	197	-11,4
Mecklenburg-Vorpommern	499	455	350	-23,0
Nordseehäfen	253.686	258.877	210.861	-18,5
Hamburg	118.190	118.915	94.762	-20,3
Wilhelmshaven	42.643	40.556	34.196	-15,7
Bremen/Bremerhaven	59.262	63.501	53.941	-15,1
Brunsbüttel	x	x	x	x ¹⁾
Brake	5.402	5.745	4.728	-17,7
Bützfleth	5.558	5.573	4.673	-16,1
Emden	4.221	4.517	3.562	-21,1
Nordenham	3.930	3.605	3.364	-6,7
Cuxhaven	1.929	1.956	1.766	-9,7
Leer	114	95	99	+4,1
Papenburg	433	317	335	+5,7
Husum	329	462	301	-34,8
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1.285	1.264	1.163	-8,0
Niedersachsen	733	723	626	-13,5
Seehäfen zusammen	312.139	317.856	260.908	-17,9
Seeverkehr der Binnenhäfen	2.912	2.780	1.955	-29,7
darunter Duisburg	2.060	2.074	1.072	-48,3
Insgesamt	315.051	320.636	262.863	-18,0
Außerdem:				
Eigengew. d. Ladungsträger	61.570	61.413	48.646	-20,8

¹⁾ Der Seegüterumschlag des Hafens Brunsbüttel wurde für 2007–2009 fehlerhaft erhoben. Tatsächlich nahm in Brunsbüttel der Gesamtumschlag im Seeverkehr 2009 um 5,2% auf 7,3 Mio. t zu. Das Statistische Bundesamt konnte die einzelnen Tabellen allerdings nicht mehr nachträglich korrigieren.

GÜTERVERKEHR ÜBER SEE NACH VERKEHRSBEZIEHUNGEN (IN MIO. T)

	2008	2009	Veränderungen in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	8,1	6,9	-15,5
Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands	192,6	157,1	-18,4
Europäische Häfen	114,4	98,0	-14,3
davon Häfen in der Europ. Union	74,0	64,5	-12,9
Übrigem Europa	40,3	33,6	-16,7
dar.: Russ. Förder./Ostsee	16,2	14,3	-12,1
Norwegen	22,4	17,7	-21,0
Außereuropäische Häfen	78,2	59,1	-24,4
darunter Häfen in Afrika	13,7	11,2	-17,9
Nordamerika	13,9	10,1	-26,9
Mittel- und Südamerika	18,0	12,5	-30,5
Asien	29,3	22,4	-23,6
Australien	1,0	0,9	-10,6
Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands	119,9	98,9	-17,5
Europäische Häfen	67,7	50,4	-25,6
davon Häfen in der Europ. Union	55,5	41,8	-24,7
übrigem Europa	12,2	8,6	-29,6
dar.: Russ. Förder./Ostsee	7,4	4,3	-41,1
Norwegen	3,5	2,7	-24,2
Außereuropäische Häfen	52,5	48,5	-7,1
darunter Häfen in Afrika	5,7	6,9	+20,6
Nordamerika	12,2	7,8	-35,8
Mittel- und Südamerika	5,0	4,8	-3,8
Asien	28,4	28,3	-0,4
Australien	0,6	0,4	-30,0
Gesamtverkehr	320,6	262,9	-18,0

STÜCKGUTUMSCHLAG (IN 1.000 T)

	2007	2008	2009	Veränderungen 2009:2008 in %
Ostseehäfen	42.567	39.575	32.238	-18,5
Lübeck	21.115	20.120	16.357	-18,7
Puttgarden	4.319	4.073	3.479	-14,6
Kiel	2.206	1.925	1.859	-3,4
Rendsburg	15	4	6	+55,0
Flensburg	5	0	2	+763,2
Rostock	10.208	9.400	7.053	-25,0
Stralsund	148	146	82	-44,0
Wismar	1.862	1.340	1.384	+3,3
Sassnitz	2.464	2.374	1.848	-22,2
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	3	0	8	x
Mecklenburg-Vorpommern	224	194	161	-17,0
Nordseehäfen	134.800	140.556	111.490	-20,7
Husum	-	-	-	-
Brunsbüttel	x	x	x	x ¹⁾
Hamburg	76.826	76.677	58.181	-24,1
Bützfleth	14	9	94	x
Cuxhaven	1.626	1.587	1.459	-8,1
Bremische Häfen	48.364	53.972	45.963	-14,8
Brake	2.426	2.161	1.270	-41,2
Nordenham	948	1.087	598	-45,0
Wilhelmshaven	436	586	807	+37,6
Emden	3.010	3.239	2.012	-37,9
Leer	13	24	14	-41,3
Papenburg	81	80	61	-24,5
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	399	437	420	-3,9
Niedersachsen	609	645	541	-16,2
Seehäfen zusammen	177.367	180.131	143.728	-20,2
Binnenhäfen	2.420	2.354	1.311	-44,3
dar. Duisburg	1.980	2.000	997	-50,1
Insgesamt	179.787	182.485	145.041	-20,5
Eigengewichte der Container	30.848	31.659	24.079	-23,9
Eigengewichte der Fahrzeuge	30.722	29.754	24.567	-17,4

¹⁾ Siehe Fußnote Seite 45

schlag verzeichnete damit erstmals einen Rückgang seines Aufkommens.

In Hamburg nahm der Containerverkehr 2009 um 28% auf 7 Mio. TEU und in den Bremischen Häfen um 16,5% auf 4,6 Mio. TEU ab. Hamburg lag damit weltweit auf Position 15 und belegte in der europäischen Rangliste Platz 3. Die Bremischen Häfen kamen weltweit auf Platz 21 und belegten europaweit Rang 4.

In den deutschen Ostseehäfen nahm der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** einschließlich der Eigengewichte 2009 um insgesamt 18,9% auf 54,8 Mio. t ab. Während der Verkehr in Kiel unterproportional zurückging, verzeichneten die übrigen Häfen zweistellige Abnahmeraten. Lübeck zog 48% des Gesamtumschlags auf sich und Rostock war mit 21,5%, Puttgarden mit 19,7%, Kiel mit 5,8% und Sassnitz mit 4,9% am Gesamtaufkommen beteiligt.

Das Passagieraufkommen nahm insgesamt um 7,6% aufgrund 11 Mio. Reisende ab.

Der **Massengutumschlag** in den deutschen Seehäfen ging 2009 insgesamt um 14,9% auf 117 Mio. t zurück. Dabei verzeichnete der Erzumschlag einen Rückgang um 35% auf 9,1 Mio. t und der Kohlenumschlag ging um 5,4% auf 13,3 Mio. t zurück. Der Umschlag an Rohöl sank um 15,6% auf 33 Mio. t und an Mineralölprodukten um 20,1% auf 17,2 Mio. t.

Dagegen verzeichnete der Sauggüterumschlag insgesamt eine Zunahme um 3,5% auf 16,8 Mio. t. Dabei nahm der Getreideumschlag um 2,1% auf 9 Mio. t, der Umschlag an Futtermitteln um 8,7% auf 4,4 Mio. t und der Umschlag an Ölsaaten an 4,1% auf 3,2 Mio. t zu. Über die Entwicklung des Sauggüterumschlags in den einzelnen Häfen informiert die Tabelle auf Seite 51.

In den deutschen Ostseehäfen nahm der Massengutumschlag um 8,3% auf 17,7 Mio. t ab. In den deutschen Nordseehäfen wurde ein Rückgang um 16% auf 99,4 Mio. t verzeichnet.

UMSCHLAGENTWICKLUNG 2010

In den ersten 4 Monaten 2010 nahm der Umschlag in den deutschen Seehäfen insgesamt um 7,7% auf 90 Mio. t zu. Außer in Wilhelmshaven und Flensburg verzeichneten alle übrigen Seehäfen zum Teil kräftige Zuwachsraten.

In den Nordseehäfen erhöhte sich das Aufkommen um 7,5% auf 72,7 Mio. t und die Ostseehäfen legten um 9% auf 17,3 Mio. t zu.

Der Stückgutumschlag erhöhte sich um 10% auf 50,7 Mio. t, dabei nahm der Containerumschlag um 3,9% auf 4 Mio. TEU und der Fährverkehr um 9,1% auf 11,7 Mio. t zu. An Massengütern wurden insgesamt 40,1 Mio. t umgeschlagen, 4,9% mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Diese Zahlen beziehen sich auf den gesamten Seegüterumschlag einschließlich des Seeverkehrs der Binnenhäfen.

HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE

Die beiden deutschen Universalhäfen Hamburg und die Bremischen Häfen zogen 2009 zusammen 24,2% des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich. 2008 waren es noch 26%. Dabei musste der Hamburger Hafen 2009 Anteilsverluste hinnehmen. So sank sein Marktanteil am Containerumschlag von 28% in 2008 auf 24,5%. Die Bremischen Häfen konnten ihren Range-Anteil am Containerumschlag dagegen von 15,9% auf 16,1% leicht erhöhen.

Im 1. Halbjahr 2010 haben die beiden deutschen Seehäfen Marktanteile verloren. Im Containerumschlag betrug der Anteil des Hamburger Hafens 23,6% gegenüber 25,9% im 1. Halbjahr 2009. Die Bremischen Häfen beteiligten sich am Containerumschlag der Range mit 15,3% gegenüber 15,8% im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

CONTAINERUMSCHLAG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

	Container	Beladene Container	
	insgesamt in 1000 TEU	Anzahl in 1000 TEU	Gewicht der Ladung in 1000 t
2008 Alle Häfen	15.667	13.022	121.832
dar. Hamburg	9.767	7.942	73.797
Bremische Häfen	5.484	4.777	43.909
2009 Alle Häfen	11.915	10.241	98.268
dar. Hamburg	7.031	6.020	55.626
Bremische Häfen	4.579	4.022	39.656
Veränd. 2008/2009 Alle Häfen	-23,9	-21,4	-19,3
dar. Hamburg	-28,0	-24,2	-24,6
Bremische Häfen	-16,5	+15,8	-9,7

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

	2008	2009	Veränderung 2008 : 2007 in %
Lübeck	31.740	26.300	-17,4
Rostock	16.000	11.800	-26,2
Puttgarden	12.179	10.802	-11,3
Sassnitz	4.292	2.686	-37,4
Kiel	3.340	3.204	-4,1
Zusammen	67.551	54.792	-18,9

Anzahl der Passagiere

Puttgarden	6.756.376	6.304.798	-6,7
Rostock	2.411.369	2.100.000	-12,9
Kiel	1.536.721	1.491.097	-3,0
Sassnitz	821.279	716.006	-12,8
Lübeck	360.000	374.046	+3,9
Zusammen	11.885.745	10.985.947	-7,6

MASSENGUTUMSCHLAG (IN 1.000 T)

	2007	2008	2009	Veränderungen 2009:2008 in %
Ostseehäfen	15.857	19.363	17.748	-8,3
Lübeck	1.060	1.215	1.131	-6,9
Puttgarden	-	-	-	-
Kiel	775	1.229	1.298	+5,7
Rendsburg	234	253	253	-0,2
Flensburg	464	581	487	-16,2
Rostock	9.377	11.878	10.331	-13,0
Stralsund	714	664	576	-13,2
Wismar	1.955	1.927	1.700	-11,8
Sassnitz	131	337	364	+7,9
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	222	223	189	-14,9
Mecklenburg-Vorpommern	924	1.056	1.419	+34,4

Nordseehäfen	118.886	118.321	99.371	-16,0
Husum	329	462	301	-34,8
Brunsbüttel	x	x	x	x ¹⁾
Hamburg	41.364	42.238	36.581	-13,4
Bützfleth	5.544	5.564	4.580	-17,7
Cuxhaven	303	370	307	-17,0
Brem. Häfen	10.898	9.528	7.978	-16,3
Brake	2.976	3.584	3.458	-3,5
Nordenham	2.982	2.518	2.766	+9,9
Wilhelmshaven	42.207	39.969	33.389	-16,5
Emden	1.211	1.278	1.551	+21,4
Leer	101	71	85	+19,1
Papenburg	352	237	275	+15,9
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	886	827	743	-10,1
Niedersachsen	123	78	85	+9,3

Seehäfen zusammen	134.743	137.684	117.119	-14,9
Binnenhäfen	492	426	644	+51,0
dar. Duisburg	79	74	75	+1,6

Insgesamt	135.264	138.151	117.822	-14,7
------------------	----------------	----------------	----------------	--------------

¹⁾ Siehe Fußnote Seite 45

UMSCHLAGENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN MASSENGÜTER IN DEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

	2008		2009		Veränderung
	1000 t	v.H.	1000 t	v.H.	in %
Massengut insgesamt	137.725	100,0	117.178	100,00	-14,9
davon					
Getreide	8.889	6,5	9.075	7,7	+2,1
Futtermittel	4.057	2,9	4.412	3,8	+8,7
Ölsaaten	3.076	2,2	3.203	2,7	+4,1
Erze	14.070	10,2	9.148	7,8	-35,0
Kohlen	14.046	10,2	13.291	11,3	-5,4
Rohöl	39.135	28,4	33.011	28,2	-15,6
Mineralölprod.	21.539	15,6	17.203	14,7	-20,1
Sonstige Massengüter	32.913	23,9	27.836	23,8	-15,4

SAUGGÜTERUMSCHLAG IN DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN 1.000 T)

	Getreide		Futtermittel		Ölfrüchte		Sauggüter insgesamt		Veränderung in %
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009:2008
Hamburg	3.433	2.721	1.090	975	2.717	2.724	7.239	6.420	+12,8
Rostock	2.872	3.059	67	75	222	175	3.160	3.309	-4,5
Brake	392	907	2.011	2.120	30	-	2.432	3.027	-19,6
Brem. Häfen	278	307	690	334	3	-	970	641	+51,4
Lübeck	292	337	-	-	17	14	309	351	-12,0
Kiel	313	296	22	32	9	36	344	364	-5,6
Stralsund	89	152	-	-	25	-	114	152	-24,9
Wismar	90	24	2	1	3	2	96	27	+253,4
Nordenham	-	-	-	6	-	-	-	6	-100,0
Emden	-	3	14	6	5	-	19	9	+111,3
Sassnitz	47	79	-	-	6	5	53	83	-36,4
sonstige Häfen	1.302	1.114	559	568	170	121	2.031	1.803	+12,6
Insgesamt	9.107	8.999	4.454	4.118	3.206	3.077	16.768	16.193	+3,5

SEEGÜTERUMSCHLAG IM JAHR 2010

JANUAR – APRIL (IN 1.000 T)

	2009 Januar – April	2010 Januar – April	Veränderung in %
Hamburg	30.754	32.729	6,4
Wilhelmshaven	12.563	10.727	-14,6
Bremische Häfen	15.663	19.264	23,0
Lübeck	5.757	5.826	1,2
Rostock	5.273	5.927	12,4
Brunsbüttel	2.222	2.577	16,0
Brake	1.407	1.535	9,1
Bützfleth	1.523	1.779	16,8
Puttgarden	1.142	1.250	9,5
Emden	1.039	1.409	35,6
Wismar	950	1.222	28,6
Kiel	1.041	1.104	6,1
Nordenham	1.050	1.105	5,2
Sassnitz	624	1.033	65,5
Cuxhaven	524	634	21,0
Stralsund	156	205	31,4
Flensburg	240	208	-13,3
Seehäfen insgesamt	83.558	90.018	7,7
darunter			
Nordseehäfen	67.689	72.719	7,5
Ostseehäfen	15.869	17.299	9,0
Massengut	38.204	40.067	4,9
Stückgut	46.067	50.672	10,0
Container in 1000 TEU	3.896	4.046	3,9
Fährverkehr	10.745	11.724	9,1
Binnenhäfen *	713	720	1,0
darunter Duisburg	391	409	4,6
Insgesamt	84.270	90.739	7,7

* Seeverkehr der Binnenhäfen

ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE*

		Gesamt- umschlag		Massengut- umschlag		Stückgut- umschlag		Container- umschlag	
		Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil %	in Mio. TEU	Anteil in %
Hamburg	2008	140,4	17,0	42,5	10,4	97,9	23,4	9,7	28,0
	2009	110,4	15,4	36,8	10,0	73,6	20,9	7,0	24,5
	2010 1. Hj.	58,6	14,9	19,7	9,9	38,8	20,0	3,7	23,6
Brem. Häfen	2008	74,6	9,0	9,8	2,4	64,9	15,5	5,5	15,9
	2009	63,0	8,8	7,9	2,2	55,2	15,7	4,6	16,1
	2010 1. Hj.	34,4	8,8	4,4	2,2	29,9	15,4	2,4	15,3
Rotterdam	2008	421,1	51,0	288,9	70,8	132,2	31,6	10,8	31,1
	2009	387,0	53,9	264,7	72,3	122,2	34,7	9,7	33,9
	2010 1. Hj.	212,6	54,2	146,3	73,6	66,3	34,2	5,4	34,4
Antwerpen	2008	189,4	22,9	66,7	16,4	122,7	29,4	8,7	25,1
	2009	157,8	22,0	56,9	15,5	100,9	28,7	7,3	25,5
	2010 1. Hj.	86,9	22,1	28,2	14,2	58,6	30,3	4,2	26,8
Insgesamt	2008	825,5	100,0	407,8	100,0	417,7	100,0	34,7	100,0
	2009	718,2	100,0	366,3	100,0	351,9	100,0	28,6	100,0
	2010 1. Hj.	392,4	100,0	198,7	100,0	193,7	100,0	15,7	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 56)

VERWALTUNGSRAT

NIEDERSACHSEN

Mitglied

Dr. Andreas Schmidt
Jan Müller
Hans-Peter Zint
Heinz Dieter Sonnenberg
N.N.

Stellvertretendes Mitglied

N.N.
Reiner Brüls
N.N.
Dietmar Walter
N.N.

BREMEN

Mitglied

Detthold Aden (Vorsitz)
Michael Appelhaus
Hans-Peter Brüggemann
Olaf Schwemer
Friedhelm Thode

Stellvertretendes Mitglied

Manfred Kuhr
Dr. Stefan Woltering (kommissarisch)
Hubertus Ritzke
Peter Marx
Dieter Wandel

HAMBURG

Mitglied

Klaus-Dieter Peters
N.N.
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

N.N.
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
Ferdinand Möhring
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 18, 19 und 21)

BLG Logistics Group AG & Co. KG (Seite 7, 8, 11, 34 und 38)

ELBE&FLUT/Thomas Hampel (Seite 54, 55 und 57)

Hafen Hamburg Marketing e.V./Heiz-Joachim Hettchen (Seite 30)

Hamburger Hafen und Logistik AG (Seite 16)

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH/Christiane Schröder (Seite 24)

Seaports of Niedersachsen GmbH (Seite 42)

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-seehaefen.de
www.zds-seehaefen.de