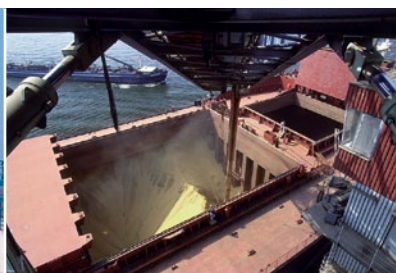


ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.



JAHRESBERICHT 2010/2011

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

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg
Tel.: 040.36 62 03/04
Fax: 040.36 63 77
E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

Dieser Bericht wurde Mitte September 2011 abgeschlossen.

INHALT

Seite 7

EDITORIAL



Seite 8

I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 22

II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 26

III. UMWELTPOLITIK



Seite 32

IV. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)



Seite 36

V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK



Seite 40

VI. UMSCHLAGENTWICKLUNG 2010/2011



Seite 54

VII. ORGANE DES ZDS



*Klaus-Dieter Peters,
Präsident des ZDS*

Die deutsche Hafenwirtschaft befindet sich nach tiefgreifender Krise wieder auf Wachstumskurs.

Nachdem der deutsche Seegüterumschlag 2009 aufgrund der globalen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise kräftig einbrach, konnte 2010 schon wieder ein Zuwachs um rund 5 % auf 274 Mio. t erreicht werden. Die deutsche Hafenwirtschaft hat sich damit früher und kräftiger als erwartet von der Krise erholt.

Für 2011 rechnen wir mit einem Zuwachs beim Gesamtumschlag um 6 % auf 290 Mio. t. Damit würde das Rekordergebnis aus dem Jahre 2008 um 9 % verfehlt.

Bei abgeschwächter Dynamik der Weltwirtschaft mit entsprechenden Auswirkungen für den deutschen Außenhandel erwarten wir für 2012 ein Wachstum des deutschen Seegüterumschlags um 2 % auf 296 Mio. t. Damit würde der Gesamtumschlag noch um 7 % unter dem Höchststand des Jahres 2008 liegen.

Im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen konnte das Vorkrisenniveau jedoch schon wieder erreicht werden mit entsprechenden Belastungen der Schienen- und Straßeninfrastruktur, die 2008 bereits an ihre Kapazitätsgrenzen stieß.

Wir begrüßen daher, dass bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen vordringlich realisiert werden soll. Hier setzen wir auf die Zusagen der Bundesregierung.

Mit ihrer Offshore-Windparklogistik steht die deutsche Hafenwirtschaft bereit, ihren Beitrag zur Energiewende zu leisten. Um die ambitionierten Ausbauziele der Bundesregierung zu erreichen, ist der Bund aufgefordert, auch für den Ausbau der Hafeninfrastruktur Hilfen zur Verfügung zu stellen.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Klaus-Dieter Peters', written in a cursive style.

Klaus-Dieter Peters
Präsident des ZDS



I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK

UMSETZUNG NATIONALES HAFENKONZEPT

Am 21. September 2010 hat sich der Beirat für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen unter Leitung von Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle konstituiert. Mitglied des Beirats ist auch der ZDS-Präsident.

Wir haben begrüßt, dass sich Bund, Länder und Verbände im Beirat über eine Reihe von Maßnahmen verständigt haben, die vordringlich umgesetzt werden sollen. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts:

- 1.1 Seewärtige Zufahrten ausbauen**
- 1.2 Priorität für den Ausbau von Hinterlandanbindungen**
- 1.3 Wasser- und landseitige Anbindung der Binnenhäfen verbessern**
- 1.7 Durch Kombinierten Verkehr die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene unterstützen**
- 1.8 Hafeninfrastrukturen verbessern, Suprastrukturen modernisieren und erweitern**
- 2.9 Kooperationen von Hafenstandorten und –unternehmen unterstützen**
- 4.1 (Teilmaßnahmen) Befreiung landseitig zur Versorgung von Schiffen gelieferten Stroms von der Stromsteuer sowie Prüfung, ob aufkommensneutrale emissionsabhängige Abgabesysteme geeignet sind, die Schadstoffemissionen von Schiffen in den Häfen zu reduzieren.**

Am 25. Januar 2011 fand die konstituierende Sitzung des Lenkungsausschusses für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts unter Leitung von MinDir Reinhardt Klingen statt. Der Lenkungsausschuss hat als ausführendes Gremi-

um die Aufgabe, Entscheidungen vorzubereiten, die in politischen Gremien beschlossen werden. Seine Mitglieder werden vom Beirat ernannt. Sie sind verantwortlich für die Umsetzung der Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich. Mitglied des Lenkungsausschusses ist auch der Hauptgeschäftsführer des ZDS.

Auf seiner 2. Sitzung am 21. Juni 2011 hat der Beirat den Bericht des Lenkungsausschusses für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts, der innerhalb des Ausschusses nicht endabgestimmt war, an den Lenkungsausschuss zurückgewiesen.

SEEWÄRTIGE ZUFAHRTEN AUSBAUEN

Die unbeschränkte Erreichbarkeit der deutschen Seehäfen ist für den Schiffsverkehr und die deutsche Wirtschaft von großer Wichtigkeit. Die deutschen Seehäfen müssen deshalb in ihrer Funktion als Import-/Exportdrehscheiben, Knotenpunkte des Land- und Schiffsverkehrs sowie als Logistikzentren und Industriestandorte gestärkt werden. Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die Wettbewerbssituation mit den West- und Mittelmeerhäfen sowie im Hinblick auf das Ziel, Verkehrsanteile von der Straße auf den Seeweg zu verlagern, ist der Ausbau der seewärtigen Zufahrten eine Aufgabe von nationaler Bedeutung und ohne Alternative.

Das Bundesverkehrsministerium möchte die Maßnahme des Nationalen Hafenkonzepts, die seewärtigen Zufahrten auszubauen, wie folgt umsetzen:

- ➔ ***Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen wird der Bund die Fahrrinnenanpassungen von Unter- und Außenelbe sowie Unter- und Außenweser mit Priorität vorantreiben. Bei der Unter- und Außenelbe wird damit gerechnet, dass Ende 2011 mit den Ausbauarbeiten begonnen werden kann, wenn das erforderliche Baurecht vorliegt. Bei zügigem Verfahrensfortschritt und dem Vorliegen des Baurechts ist ein Baubeginn***

für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenweser voraussichtlich 2011 möglich. Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals sowie der Schleuse Brunsbüttel werden vorbehaltlich zur Verfügung stehender Mittel beschleunigt umgesetzt.

Der ZDS hat gemeinsam mit den Küstenländern, dem VDR und der IHK Nord den Bund aufgefordert, darüber hinaus auch den Ausbau der Wismarer Bucht und des Rostocker Seekanals sowie die Fahrrinnenanpassung der Außenems voranzutreiben.

Bei der Umsetzung dieser Maßnahmen besteht allerdings die Schwierigkeit, dass im Bundeshaushalt rund 500 Mio. € für den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen fehlen. Insgesamt stehen hierfür jährlich 900 Mio. € zur Verfügung.

Die Mittel für den Norden reichen jedoch nicht aus, die seewärtigen Zufahrten einschließlich des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) bedarfsgerecht auszubauen. Der Plafond sollte daher in sich zu Gunsten des Nordens nach volkswirtschaftlichen Nutzen-/Kosten-Betrachtungen geändert werden. Die Mittel zur Engpassbeseitigung der Bundeswasserstraßen müssen so eingesetzt werden, dass sie den größten volkswirtschaftlichen Nutzen erbringen.

Eine Erhöhung des Plafonds durch Erhebung von Nutzerentgelten ist problematisch. Bei Einführung eines Finanzierungskreislaufes für Bundeswasserstraßen analog Straße und Schiene würde sich die Nutzung der Wasserwege von und zu den deutschen Seehäfen verteuern, wobei zu befürchten ist, dass zusätzliche Einnahmen durch Kürzung des Steueranteils nicht zu einer Erweiterung des Plafonds führen. Zudem wäre eine EU-einheitliche Regelung erforderlich, einschließlich des Rheins, um Wettbewerbsnachteile zu vermeiden.

Weitere Verzögerungen bei den geplanten Ausbaumaßnahmen darf es jedoch nicht geben. Sie

hätten massive Ladungsverluste zur Folge. Sobald Baurecht besteht, muss unverzüglich mit den Baumaßnahmen begonnen werden.

Dies gilt auch für den Ausbau des NOK. Für die Ersatzinvestition einer 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel zur Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit dieser Bundeswasserstraße liegt bereits seit September 2010 Baurecht vor. Dennoch soll der Bau weiter verzögert werden.

Die große Nordschleuse in Brunsbüttel und die Südschleuse haben erhebliche Betriebsprobleme. Damit ist die Funktions- und Leistungsfähigkeit des bestehenden NOK massiv beeinträchtigt. Der Grund sind langjährig unterlassene Instandhaltungsarbeiten mit dem daraus resultierenden Investitionsstau.

Für den Seehafenstandort Deutschland ist die Funktionsfähigkeit des NOK von außerordentlicher Bedeutung. Durch die Nutzung des NOK haben die deutschen Nordseehäfen für Relationen in die Ostsee erhebliche Zeit- und Entfernungsvorteile gegenüber den ausländischen Wettbewerbshäfen in den Niederlanden und Belgien. Für den Reeder sind dies entscheidende Faktoren für die Hafenwahl. Beeinträchtigungen am NOK haben daher erhebliche Ladungsverluste für deutsche Seehäfen zur Folge.

Für den Hafen Hamburg wirken sich Restriktionen im NOK am deutlichsten aus. Hamburg verfügt für die Relation nach St. Petersburg und einer Routenwahl via NOK im Vergleich zu Rotterdam über einen Distanzvorteil von 233 NM. Kann der NOK nicht genutzt werden, muss die Route via Skagen gewählt werden. Hier reduziert sich der Vorteil signifikant auf nur noch 99 NM. Bremerhaven hat via NOK einen Vorteil von 188 NM, via Skagen nur von 128 NM. Mit 191 NM (NOK) bzw. 138 NM (Skagen) liegen die Entfernungsvorteile von Wilhelmshaven in etwa auf dem Niveau von Bremerhaven. Diese Zahlen unterstreichen die Bedeutung des NOK für die deutschen Nordseehäfen.



Am 5. April 2011 im Ministerbüro: von links Heinrich Beckmann, Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, Klaus-Dieter Peters, Klaus Heitmann und der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann, MdB.

Der NOK ist im Rahmen der von EU und Bundesrepublik geförderten „Short sea shipping“- und „From road to sea“-Politik die entscheidende Verbindung zwischen Ostsee, Nordsee und Biscaya. Er ist der wesentliche Zugang der deutschen Ostseehäfen in die Nordsee. Sein auch nur zeitlich befristeter Ausfall oder eine zeitlich befristete Einschränkung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Kanals hätte für alle deutschen Nord- und Ostseehäfen gravierende negative wirtschaftliche Auswirkungen.

In einem gemeinsamen Schreiben mit dem ZVDS und dem VDR haben wir Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer im August 2011 gebeten, die Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals unverzüglich und in vollen Umfang wieder herzustellen und nachhaltig zu gewährleisten. Diese Forderung muss unabhängig von dem geplanten

und leider entgegen dem Interesse der Wirtschaft erheblich verzögerten Ausbau sofort erfüllt werden. Die Wirtschaft kann auf einen funktions- und leistungsfähigen NOK nicht verzichten, bis entsprechende Ausbaumaßnahmen endlich umgesetzt sind.

PRIORITÄT FÜR DEN AUSBAU VON HINTERLANDANBINDUNGEN

Das Bundesverkehrsministerium möchte diese Maßnahme des Nationalen Hafenkonzepts wie folgt umsetzen:

→ *Die Anbindung der Seehäfen an das Hinterland hat im Bundesverkehrsministerium hohe Priorität. Der Bund wird die dafür notwendigen Infrastrukturprojekte gemäß den jeweiligen Bedarfsplänen vorbehaltlich*

zur Verfügung stehender Haushaltsmittel vorantreiben.

- *Der Bund wird einen „Schwerpunkt seewärtige Zufahrten und Hinterlandanbindungen“ einrichten. Grundlage des geplanten Schwerpunktes sind die in der Ahrensburger-Liste aufgeführten Infrastrukturprojekte, die für die maritime Wirtschaft von besonders hoher Bedeutung sind.*
- *Aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel werden sich Bund und Küstenländer über die zeitlichen Realisierungshorizonte der einzelnen Projekte der Ahrensburger-Liste verständigen.*
- *Die Verkehrsminister der Länder Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz beabsichtigen, einen Beschluss über die Projektliste für die Anbindung der Binnenhäfen herbeizuführen.*

In unserer gemeinsamen Stellungnahme mit den Küstenländern, dem VDR und der IHK Nord haben wir vorgeschlagen, dass der Bund Infrastrukturprojekte der Ahrensburger-Liste vorbehaltlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und entsprechend ihrer herausgehobenen gesamtwirtschaftlichen Bedeutung vorantreiben wird.

Die Ahrensburger-Liste geht auf einen Beschluss der Wirtschafts- und Verkehrsminister bzw. –senatoren der Küstenländer zurück. Die Regierungschefs der Küstenländer haben dieser Liste zugestimmt. Vertreter der Küstenländer im Lenkungsausschuss und Beirat können diese Beschlüsse nicht verändern, es sei denn, dass es hierüber zuvor eine Abstimmung unter den Küstenländern gegeben hat, was jedoch nicht der Fall ist.

Vor dem Hintergrund dieser Beschlusslage in den Küstenländern könnte man sich gegebenenfalls über die zeitlichen Realisierungshorizonte der einzelnen Projekte der Ahrensburger-Liste verständigen, nicht aber über die Einrichtung eines neuen „Schwerpunktes seewärtige Zufahrten und

Hinterlandanbindungen“. Da die Projekte jedoch nicht zum gleichen Zeitraum baureif werden, ergibt sich aus der Baureife ein gewisser zeitlicher Realisierungshorizont.

Der ZDS hat außerdem darauf hingewiesen, dass die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts Gegenstand der Arbeit im Beirat und Lenkungsausschuss ist. Die vorgesehene Projektliste der Binnenländer für die Anbindung ihrer Binnenhäfen an die ZARA- und südeuropäischen Häfen ist jedoch nicht Bestandteil des Hafenkonzepts. Daher sollten diese Projekte bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts auch nicht diskutiert werden.

7. NATIONALE MARITIME KONFERENZ

Am 27. und 28. Mai 2011 fand die 7. Nationale Maritime Konferenz in Wilhelmshaven statt. Die Regierungsfractionen hatten zuvor einen Antrag mit dem Titel „Die Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft als nationale Aufgabe“ im Bundestag diskutiert und die Bundesregierung aufgefordert, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Der ZDS hat diesen Antrag begrüßt, der die Konferenz begleitete.

Im Vorfeld der Konferenz und der Bundestagsdebatte zur maritimen Wirtschaft hat der Hauptgeschäftsführer des ZDS auf Einladung des Vorsitzenden des Arbeitskreises Küste der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Ingbert Liebing, MdB, mit den Küstenparlamentariern aktuelle Kernanliegen der deutschen Hafenwirtschaft erörtert.

Der Hafenworkshop auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz stand unter dem Titel „Häfen im Aufschwung – Strategien für die Zukunft“. In seinem Eingangsstatement machte der Präsident des ZDS, Klaus-Dieter Peters, deutlich, dass sich die deutsche Hafenwirtschaft nach der tiefgreifenden Finanz- und Wirtschaftskrise wieder auf Wachstumskurs befindet. In einem schwierigen

Marktumfeld habe sie bei den Investitionen Kurs gehalten.

Der ZDS-Präsident wies darauf hin, dass die Hafenwirtschaft zu ihrer Zusage auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz steht, bis 2012 insgesamt 3,2 Mrd. € in die private Hafensuprastruktur zu investieren. Von diesem Investitionsvolumen hat die deutsche Hafenwirtschaft bis Ende 2010 bereits 2 Mrd. € investiert. Im Gegenzug erwartet der ZDS vom Bund und von den Küstenländern, dass auch sie ihre Zusagen der 5. Nationalen Maritimen Konferenz einhalten, bis 2012 5,1 Mrd. € in die Hafenanbindungen und 4,3 Mrd. € in die Hafeninfrastruktur zu investieren.

Der ZDS begrüßt, dass die wichtigste Maßnahme des Nationalen Hafenkonzepts, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen bedarfsgerecht auszubauen, vordringlich umgesetzt werden soll. Es reicht allerdings nicht aus, die als dringlich erkannten Infrastrukturprojekte in einem Nationalen Hafenkonzept festzuhalten. Jetzt müssen auch Taten folgen und glaubwürdige Finanzierungskonzepte – trotz der notwendigen Haushaltskonsolidierung – vorgelegt werden. Immer mehr wird deutlich, dass das Nationale Hafenkonzept und die Haushaltsplanung des Bundes nicht stimmig sind. Sie müssen daher dringend in Einklang gebracht werden.

Von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist die seewärtige Erreichbarkeit unserer Häfen. Das vom Bundesverkehrsministerium vorgeschlagene Konzept zum Ausbau der Bundeswasserstraßen ist in der bisherigen Fassung jedoch ungeeignet, den Seehafenstandort Deutschland zu stärken.

Erhebliche Fortschritte sind dagegen in den letzten Jahren bei den Qualifizierungsmaßnahmen erreicht worden. Auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz 2006 wurde vereinbart, bis 2012 rund 2.800 vorrangig Langzeitarbeitslose zu qualifi-

zieren und in Seehafenbetrieben einzustellen. Der Bund hat diese Qualifizierungsoffensive mit 80 Mio. € unterstützt. Bis 2010 hat die deutsche Hafenwirtschaft bereits 2.850 Langzeitarbeitslosen eine Beschäftigungsperspektive in der Seehafenwirtschaft geboten. In diesem und im nächsten Jahr werden weitere Qualifizierungsanstrengungen im Umfang von mindestens 500 Beschäftigten unternommen. Dabei setzt der ZDS auch weiterhin auf die Unterstützung der Bundesregierung.

Der ZDS-Präsident machte abschließend deutlich, dass die deutsche Hafenwirtschaft die Aktivitäten der Europäischen Kommission im Bereich der Konzessionen mit großer Sorge betrachtet. Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis erfordern im Hafenbereich keine Einführung von Konzessionsregelungen für Dienstleistungen. Im Gegenteil würden Konzessionen Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und insgesamt zur Schwächung des maritimen Logistikstandortes Europa führen und die bereits im scharfen Wettbewerb stehenden leistungsfähigen Hafenunternehmen in den deutschen Seehäfen in ihrer Existenz gefährden.

Der Hafenworkshop hat insbesondere zu folgenden Ergebnissen geführt:

→ *Die Bundesregierung versteht die bedarfsge-rechte Anpassung der seewärtigen Zufahrten als eine Aufgabe von nationaler Bedeutung. Entsprechend den eindeutigen Aussagen im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode, im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie im Nationalen Hafenkonzept hat der Ausbau der Zufahrten zu den großen deutschen Seehäfen Vorrang vor volkswirtschaftlich weniger bedeutsamen Projekten. Die Bundesregierung wird daher eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen. Derzeit sind Ausbaumaßnahmen an Elbe, Weser, Nord-Ostsee-Kanal und Ems geplant.*

- *Der Ausbau der Hafenhinterlandverkehre ist von allergrößter Bedeutung für die gesamte exportorientierte Wirtschaft. Das Bundesverkehrsministerium wird die in seiner Verantwortung liegenden Seehafenhinterlandanbindungen gezielt ausbauen. Gemäß den Festlegungen im Nationalen Hafenkonzept soll dieses auf Grundlage der Prüfung der Ahrensburger Liste erfolgen.*
- *Wie auf der 55. Sitzung des Haushaltsausschusses am 25. Mai 2011 beschlossen, wird das Bundesverkehrsministerium die im Bericht an den Ausschuss vorgestellte Investitionsstrategie (Netzkategorien) zum Ausbau der Bundeswasserstraßen auf der Grundlage aktuell belastbarer Prognosewerte untersuchen und seine Investitionsentscheidungen anhand von Verkehrsträger übergreifenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen treffen.*
- *Mit einem Fortschrittsbericht „Offshore Windenergie – Bedarf, Chancen und Potenziale für Häfen und Schiffbau“ soll unter Einbindung der Küstenländer gemeinsam mit der Wirtschaft eine koordinierte Strategie zur Entwicklung der Offshore-Infrastruktur erarbeitet werden.*
- *Die Bundesregierung und die Hafenwirtschaft halten auch weiterhin an der erfolgreichen Umsetzung der Qualifizierungsoffensive fest, um eine Verfügbarkeit des künftig erforderlichen Fachkräftepotenzials in der Seehafen- und Logistikwirtschaft gewährleisten zu können.*
- *Die Bundesregierung, Länder und Sozialpartner sehen keine Probleme im Wettbewerb zwischen den europäischen Häfen, die eine europäische Regelung bei Konzessionen oder Flächenvergaben in den Häfen rechtfertigen würden. Über das derzeitige europäische Wettbewerbsrecht hinausgehende europäische Regelungen zu Konzessionen oder zur Vergabe von Hafenflächen würden sich kontraproduktiv auf die Wettbewerbsfähig-*

keit der europäischen Häfen und ihre Leistungsfähigkeit auswirken, denn sie wirken investitionshemmend.

- *Ein wichtiger Meilenstein für die Entwicklung eines multimodalen europäischen Logistiknetzes wird die Revision der TEN-Leitlinien sein. Hierbei müssen die Häfen stärker in das zukünftige TEN-Kernnetz integriert werden. Insbesondere die umschlagstarken deutschen Seehäfen, zu denen neben Hamburg und den bremischen Häfen sowie Wilhelmshaven auch die Ostseehäfen Rostock und Lübeck zählen, müssen im Kernnetz enthalten sein.*

REFORM DER WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG

Im Auftrag des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages arbeitet das Bundesverkehrsministerium an einer Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes.

Im Vorfeld der Vorlage entsprechender Berichte hatte der ZDS Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer in einem Schreiben auf die besondere Bedeutung der WSV für den Seehafenstandort Deutschland hingewiesen. Dabei haben wir deutlich gemacht, dass es für die Standortbedingungen der deutschen Seehäfen besonders wichtig ist, die seewärtige Erreichbarkeit unserer Häfen sicherzustellen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten. Den Bundesministern haben wir gebeten, unser Anliegen in seinen Berichten zu berücksichtigen.

Das Bundesverkehrsministerium hat am 31. Januar 2011 seinen 1. und am 28. April 2011 seinen 2. Bericht zur WSV-Reform vorgelegt. Zu beiden Berichten hat der ZDS Stellung genommen.

Wesentlicher Kritikpunkt in unseren Stellungnahmen ist die vorgeschlagene Kategorisierung der künftigen Netzstruktur der Bundeswasserstraßen. Für die Seewasser- und Seeschifffahrtsstraßen

werden danach folgende Kategorien für ihre Zuordnung vorgeschlagen:

→ **Vorrangwasserstraßen**

- Seeschifffahrtsstraßen mit einem Gütertransport ≥ 50 Mio. t/Jahr

→ **Hauptwasserstraßen**

- Seeschifffahrtsstraßen mit einem Gütertransport ≥ 5 Mio. t/Jahr

→ **Sonstige Wasserstraßen.**

Danach könnten Ausbaumaßnahmen nur noch im Vorrangnetz vorgenommen werden. Im Hauptnetz könnten Maßnahmen zur Optimierung getätigt werden, die die Verhältnisse für die Schifffahrt verbessern. Auf den sonstigen Wasserstraßen können nur noch Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, die der Bestandserhaltung der Wasserstraßen dienen.

Das vorgeschlagene Konzept hätte zur Folge, dass die Außenjade, Außenweser, Außen- und Unterelbe, der Nord-Ostsee-Kanal sowie die seewärtigen Zufahrten zu den Häfen Lübeck und Rostock als Vorrangwasserstraßen ausgewiesen werden. Nur auf diesen Wasserstraßen wären Ausbaumaßnahmen zur Anpassung der Fahrrinnen an die Schiffsgrößenentwicklung möglich. Alle übrigen seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen würden als Hauptwasserstraßen oder sonstige Wasserstraßen kategorisiert, die für künftige Ausbaumaßnahmen nicht mehr in Betracht kämen.

Nach dem Nationalen Hafenkonzept hat der Ausbau der seewärtigen Zufahrten unserer Seehäfen oberste Priorität. Im Hinterlandverkehr sollen die See- und Binnenhäfen vernetzt werden. Die Umsetzung dieser beiden prioritären Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts wird mit der vom Bundesverkehrsministerium als ein neues strategisches Konzept vorgeschlagenen Kategorisierung der Netzstruktur der Bundeswasserstraßen jedoch in Frage gestellt.

Für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist ihre seewärtige Erreichbarkeit jedoch von entscheidender Bedeutung. Wir halten es daher dringend für erforderlich, alle seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen auf Dauer in die Kategorie „Vorrangwasserstraßen“ aufzunehmen.

Die deutschen See- und Binnenhäfen sind die Verkehrsknotenpunkte im Netz der Bundeswasserstraßen. Der Transport auf den Wasserstraßen beginnt oder endet in den Häfen. Verbindet man die einzelnen Knotenpunkte, so ergibt sich das erforderliche Netz der Binnenwasserstraßen. Dieses Netz muss gestärkt und nicht geschwächt oder beseitigt werden.

Die Binnenwasserstraßen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen sollen jedoch allenfalls dem Haupt- und Ergänzungsnetz angehören. Wesentliche Bereiche werden sogar nur dem Neben- und Randnetz zugeordnet. Ausbaumaßnahmen im Wasserstraßennetz des Hinterlandverkehrs unserer Seehäfen sollen damit nicht mehr möglich sein, bestenfalls Optimierungen oder Bestandserhaltung. Dagegen wird der wasserseitige Hinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen dem Vorrangnetz zugeordnet und sein beschleunigter Ausbau in Aussicht gestellt.

Als Kriterien für die geplante Kategorisierung der Wasserstraßen sollen ausschließlich beförderte Gütertonnen herangezogen werden. Dieses Kriterium ist allein jedoch nicht geeignet, die vorhandenen Mittel bedarfs- und zeitgerecht auf prioritäre Projekte zu konzentrieren. Die einzelnen Güterarten haben unterschiedliche Auswirkungen auf Wertschöpfung und Arbeitsplätze. Außerdem müssen die Entwicklungsmöglichkeiten von Standorten und ihre regionale und volkswirtschaftliche Bedeutung berücksichtigt werden.

Bisheriges Kriterium für den Ausbau der Bundeswasserstraßen ist das Nutzen/Kosten-Verhältnis der einzelnen Projekte. Dabei werden auch Umweltaspekte mitberücksichtigt. Diese Betrachtun-

gen müssen auch weiterhin für die Auswahl der Projekte von entscheidender Bedeutung sein. Wir halten es daher auch weiterhin für notwendig, die gesamtwirtschaftliche Bedeutung eines Projektes als ein entscheidendes Auswahlkriterium heranzuziehen.

Der Maßstab für die Vorrangwasserstraßen im Küstenbereich (mindestens 50 Mio. t) ist zudem gegenüber dem Maßstab des Vorrangnetzes der Binnenwasserstraßen (mindestens 10 Mio. t) unausgewogen. Bei der Definition der einzelnen Kategorien sollten Wasserstraßen im Küstenbereich jedoch nicht schlechter gestellt werden als Binnenwasserstraßen.

Vor dem Hintergrund der notwendigen Haushaltskonsolidierung haben wir durchaus Verständnis für eine Priorisierung der Investitionsmaßnahmen. Die Kriterien für diese Priorisierung müssen allerdings ausgewogen sein, gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtigen sowie im Einklang mit dem Nationalen Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen stehen. Die Konzentration auf prioritäre Maßnahmen muss dann aber auch tatsächlich zu ihrer bedarfs- und zeitgerechten Realisierung führen.

Der Hauptgeschäftsführer des ZDS hat am 12. Mai 2011 auf Einladung des Vorsitzenden des Arbeitskreises Küste der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Ingbert Liebing, MdB, mit den Küstenparlamentariern der CDU das Thema erörtert und am 18. Mai 2011 an einem Verbändegespräch im Bundesverkehrsministerium teilgenommen.

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat sich auf seinen Sitzungen am 9. Februar und 25. Mai 2011 mit den Berichten des Bundesverkehrsministeriums befasst. Danach werden die WSV-Reform und die vorgeschlagene Netzstrukturierung voneinander getrennt. Das Bundesverkehrsministerium muss zunächst eine Aufgabenkritik der gesamten WSV durchführen, anschließend die Geschäftsprozesse optimieren, die Aufbauorganisation daran



Von links: Klaus Heitmann und Ingbert Liebing, MdB, Vorsitzender des Arbeitskreises Küste der CDU/CSU-Bundestagsfraktion am 12. Mai 2011 in Berlin

anpassen und erst abschließend eine Personalbedarfsmessung durchführen. Zu der geplanten Netzstruktur heißt es in dem Beschluss: „Das BMVBS untersucht die im Bericht vorgestellte Investitionsstrategie (Netzkategorien) auf der Grundlage aktueller belastbarer Prognosewerte und trifft seine Investitionsentscheidung anhand von Verkehrsträger übergreifenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen.“

Das Bundesverkehrsministerium wird dem Haushaltsausschuss zum 31. Oktober 2011 und zum 31. Januar 2012 über die Fortschritte bei der Reform der WSV berichten. Der Haushaltsausschuss bittet den Bundesrechnungshof, die weitere Reform der WSV zu begleiten und ihn gegebenenfalls zu berichten.

Am 29. Juni 2011 hat der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages eine Expertenanhörung zur WSV Reform durchgeführt. Als Sachverständiger wurde auch der Hauptgeschäftsführer des ZDS eingeladen.

Im Lichte dieser Anhörung hat der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages in seiner Sitzung am 6. Juli 2011 einen Antrag verabschiedet, der das Konzept des Bundesverkehrsministeriums zur WSV Reform ergänzt. Der ZDS hat diesen Änderungsantrag, der wesentliche Forderungen des

ZDS aus der Expertenanhörung des Verkehrsausschusses aufgreift, begrüßt. Hinsichtlich der vorgeschlagenen Entwicklung eines neuen Gebührensystems für die Bundeswasserstraßen sieht der ZDS allerdings erheblichen Diskussionsbedarf.

NOVELLIERUNG KV-FÖRDER- RICHTLINIE

Das Bundesverkehrsministerium hat im Juli 2011 den Entwurf einer Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen vorgelegt. Die weiter entwickelte Richtlinie soll mit Wirkung zum 01.01.2012 die bisherige Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs vom 01.04.2009 ablösen.

Gemeinsam mit dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) hatten wir zuvor die Gelegenheit genutzt, Wege aufzuzeigen, die Förderung von Investitionen in KV-Terminals in Zukunft noch gezielter effizienten KV-Infrastruktursystemen und den am Markt bewährten KV-Produktionskonzepten anzupassen.

Gemäß dem Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung arbeiten wir mit dem BÖB in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe an der konzeptionellen Vernetzung von See- und Binnenhäfen. In diesem Rahmen haben wir uns auch mit der Überarbeitung der KV-Förderrichtlinie befasst.

Unser gemeinsames Positionspapier „Ein Erfolgsmodell noch weiter verbessern: Von der punktuellen Standort-Förderung hin zu einer Förderung der Terminalinfrastruktur unter Berücksichtigung der Netzbildungseffekte intelligenter KV-Systeme“ haben wir dem Bundesverkehrsministerium mit der Bitte zugeleitet, unsere Bemerkungen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Unserer Anregungen sind im Richtlinienentwurf mit berücksichtigt worden. Wir konnten damit we-

sentliche Änderungen erreichen. Der Richtlinien-vorschlag enthält insbesondere folgende Aspekte:

→ *Förderung von Umladevorgängen Schiene/ Schiene und Wasserstraße/Wasserstraße*

→ *Verlängerung der Laufzeit*

→ *Leichte Absenkung der Höchstförderquote*

→ *Einführung der Kapitalwertmethode*

→ *Begrenzung der Förderintensität*

→ *Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens.*

Am 28. Juli 2011 haben wir an einer Verbändeanhörung teilgenommen und vorab zu dem Richtlinienentwurf schriftlich Stellung genommen.

Im weiteren Verfahren wird das Bundesverkehrsministerium Prä-Notifizierungsgespräche mit der Europäischen Kommission führen, um das notwendige beihilferechtliche Zustimmungsverfahren einzuleiten. Ziel ist es, die neue KV-Förderrichtlinie zum 1. Januar 2012 in Kraft zu setzen.

HAFENWIRTSCHAFT PARTNER BEI DER ENERGIEWENDE

Vor der deutschen Küste sollen bis 2020 Offshore-Windenergieanlagen mit einer Gesamtleistung von 10 Gigawatt und bis 2030 von 25 Gigawatt installiert werden. Um diese ambitionierten Offshore-Ausbauziele zu erreichen, müssen moderne Offshore-Hafeninfrastrukturen und geeignete Errichterschiffe und Kabelleger rechtzeitig zur Verfügung stehen. Dies ist von fundamentaler Bedeutung für die Nutzung der Offshore-Windenergie.

Im Dezember 2010 fand in Cuxhaven ein Runder Tisch „Maritime Offshore-Infrastruktur“ unter Leitung der drei Parlamentarischen Staatssekretäre aus dem Bundesverkehrs-, -wirtschafts- und -umweltministerium, Enak Ferlemann, Hans-Joachim Otto und Katherina Reiche, statt, an der auch Vertreter des ZDS teilnahmen. Die Veranstaltung diente als

ZDS-ABENDVERANSTALTUNG 15. NOVEMBER 2010



Gastredner Hans-Joachim Otto, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft



PStS Hans-Joachim Otto, Ian Karan, Senator für Wirtschaft und Arbeit a.D. der Freien und Hansestadt Hamburg, Martin Günthner, Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen, im Kreise des ZDS



Von links: Wolfgang Sippel, Paul Grimm GmbH & Co. KG und Hubertus Ritzke, GHBV Bremen



Klaus-Dieter Peters mit Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB AG für Hamburg und Schleswig-Holstein



Detthold Aden und MinDir Reinhard Klingen, Abteilungsleiter Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium



Gastredner Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium



ZDS-Präsidium und Hauptgeschäftsführer mit Staatssekretär Prof. Scheurle



Verabschiedung von Detthold Aden als ZDS-Präsident



Öffentlicher Teil der Mitgliederversammlung



mit Senator Martin Günthner (vorn links)

Auftakttreffen für den Workshop „Offshore-Windenergie“ auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz. Der Grundgedanke der Aussprache bestand darin, die Kooperation zwischen allen Beteiligten beim Ausbau der Offshore-Windenergie zu verbessern. Dabei wurden Schwachstellen identifiziert und Lösungsansätze diskutiert.

In einem Impulsreferat gab der Hauptgeschäftsführer des ZDS einen Überblick über die bereits vorhandenen und die geplanten Anlagen in den deutschen Seehäfen zur Offshore-Windparklogistik und wies auf die bestehenden Schwierigkeiten für Seehafenbetriebe hin, sich den Anforderungen der Offshore-Windenergie anzupassen.

Als ein Zwischenergebnis des Runden Tisches wurde vereinbart, dass der ZDS bis zur 7. Nationalen Maritimen Konferenz einen Hafenatlas mit den Standorten der bereits bestehenden und der geplanten Anlagen in den deutschen Seehäfen zur Offshore-Windparklogistik erstellt.

Im Februar 2011 hat der ZDS einen Expertenworkshop zum Thema „Anforderungen an Offshore-Häfen“ veranstaltet, an dem Vertreter der Betreiber und Hersteller von Offshore-Windparks sowie der Seehafenbetriebe teilnahmen. Die Veranstaltung wurde von der Fachgruppe Häfen/Offshore-Windpark-Investoren des ständigen gemeinsamen Arbeitskreises „Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Offshore-Windkraftbranche“ organisiert, deren Federführung der ZDS inne hat.

Im April hat der Hauptgeschäftsführer des ZDS auf dem DVZ-Forum „Offshore-Windenergie“ in Bremen den Entwurf unseres Offshore-Hafenatlases vorgestellt und dabei einen Überblick über die vorhandenen Kapazitäten und notwendigen Investitionen in den deutschen Seehäfen gegeben.

Im Mai haben wir unseren Offshore-Hafenatlas online gestellt. Er informiert über die vorhandenen und geplanten Kapazitäten in den deutschen Seehäfen zum Umschlag und zur Lagerung von

Offshore-Komponenten sowie über verfügbare Gewerbeflächen für Unternehmensansiedlungen und Vormontage. Dabei handelt es sich um eine Bestandsaufnahme der Kapazitäten der deutschen Hafenwirtschaft im Bereich der Offshore-Windparklogistik.

Nach den Hauptfunktionen, die Häfen im Offshore-Windenergiesektor ausüben können, unterscheidet der Hafenatlas zwischen

→ **Großkomponentenhäfen**

- › *darunter Installationshäfen, Produktionshäfen, Import- und Exporthäfen, Schutzhäfen*

→ **Servicehäfen**

- › *darunter Reaktionshäfen, Versorgungshäfen*

→ **Forschungs- und Entwicklungsstandorte, Teststandorte, Training/Schulung.**

Dabei werden die Hafenfunktionen im Offshore-Windenergiesektor im Einzelnen definiert.

Die jeweilige Matrix-Seite der einzelnen Hafensstandorte informiert über

→ **die Funktionen des Hafens im Offshore-Sektor**

→ **terminalbezogene Hafeninfrastruktur und Suprastruktur, wie Kaimauerlänge, Flächen und Krankapazitäten**

→ **Verkehrsanbindung**

→ **nautische Erreichbarkeit**

→ **weitere und generelle Informationen**

→ **Kontakt Daten über Terminalbetreiber und Hafeneigentümer.**

Dabei beziehen sich die Daten auf den aktuellen Sachstand sowie auf konkrete Ausbauplanungen, die auf vorhandene Machbarkeitsstudien basieren, um den Stand der Planungen vergleichbar zu

machen. Ziel ist es, Betreiber sowie Hersteller und Zulieferer von Offshore-Windparks über die Potenziale in den deutschen Seehäfen zu informieren.

Der Offshore-Hafenatlas ist auf unserer Internetseite www.zds-seehaefen.de unter dem Link „Offshore-Hafenatlas“ veröffentlicht. Eine Präsentation unseres Hafenatlases mit weiteren Erläuterungen finden Sie als pdf-Datei auf unserer Internetseite unter dem Link „Informationen/Positionen“.

Unser Offshore-Hafenatlas war auch Gegenstand der Erörterungen auf dem Workshop „Offshore-Windenergie“ der 7. Nationalen Maritimen Konferenz am 27. Mai 2011 in Wilhelmshaven. Nach den Empfehlungen des Workshops soll diese Bestandsaufnahme mit dem Bedarf der Betreiber und Hersteller von Offshore-Windparks abgestimmt werden. Die Bundesregierung wird gebeten, die Erkenntnisse aus dem Hafenatlas im Fortschrittsbericht „Offshore-Windenergie – Bedarf, Chancen und Potenziale für Häfen und Schiffbau“ des Nationalen Masterplans Maritime Technologien aufzugreifen und die bedarfsgerechte Anpassung zu unterstützen.

Die Küstenländer werden sich bzgl. der Planungen zum Ausbau der Hafenkapazitäten für die Offshore-Windenergie stärker miteinander abstimmen und die notwendigen Kapazitäten zeitnah realisieren. Die Bundesregierung und die Länder wurden um Prüfung gebeten, inwiefern der zeitnah notwendige Ausbau der Hafenkapazitäten für die Offshore-Windenergie z. B. hinsichtlich der Finanzierung unterstützt werden kann.

Am 22. September 2011 fand eine Konferenz der im ständigen gemeinsamen Arbeitskreis „Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Offshore-Windkraftbranche“ engagierten Bundesministerien, Verbände und Unternehmen im Bundeswirtschaftsministerium zum Thema „Partner der Energiewende – Maritime Wirtschaft und Offshore-Windenergie“ statt. An der Veranstaltung nahmen auch Vertreter der im Offshore-Windenergiebe-

reich tätigen Unternehmen des ZDS teil.

Der Hafen-Workshop befasste sich mit dem Thema „Angebot und Bedarf an Hafenkapazitäten für die Offshore-Windparklogistik“. Als Podiumsteilnehmer machte Andreas Wellbrock, Präsidiumsmitglied des ZDS, deutlich, dass der ZDS mit seinem Offshore-Hafenatlas eine Bestandsaufnahme der vorhandenen und geplanten Kapazitäten der deutschen Hafenwirtschaft im Bereich der Offshore-Windparklogistik vorgelegt hat, der nunmehr mit dem Bedarf gespiegelt werden muss.

Die deutsche Hafenwirtschaft steht bereit, ihren Beitrag zur Energiewende zu leisten. Dabei muss die vorhandene Hafeninfrastruktur großflächig ertüchtigt, ergänzt und erweitert werden, um die ambitionierten Ausbauziele der Bundesregierung erreichen zu können, bis 2020 Offshore-Windenergieanlagen mit einer Gesamtleistung von 10 Gigawatt und bis 2030 von 25 Gigawatt vor der deutschen Küste zu installieren. Die Bundesregierung ist aufgefordert, ähnlich wie für die Errichtung der ersten Windparks, auch für den Ausbau der Hafeninfrastruktur Hilfen zur Verfügung zu stellen, z. B. über die Kreditanstalt für Wiederaufbau.

In der Aussprache bestand Einvernehmen, dass die Energiewende ohne Norddeutschland nicht gelingen wird. Diese Erkenntnis sei auch für Finanzierungsfragen wichtig. Die Energiewende sei eine nationale Aufgabe. Für den Ausbau der Hafeninfrastruktur sei deshalb die Unterstützung des Bundes erforderlich.

Zum weiteren Verfahren wurde vereinbart, bis Mitte 2012 einen Fortschrittsbericht „Offshore-Windenergie – Bedarf, Chancen und Potenziale für Häfen und Schifffahrt“ im Rahmen des Nationalen Masterplans maritime Technologien vorzulegen.

Der ZDS wird in der Arbeitsgruppe Häfen/Betreiber des ständigen gemeinsamen Arbeitskreises den Dialog mit Betreibern und Herstellern von Offshore-Windparks fortsetzen.



II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK

HAFENPOLITISCHE INITIATIVEN DES VERKEHRSWEISSBUCHES

Die Europäische Kommission hat am 28. März 2011 ihr Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ verabschiedet. Dabei handelt es sich um eine umfassende Strategie (Verkehr 2050) für ein wettbewerbsfähiges Verkehrssystem, die die Mobilität verbessern, wesentliche Hindernisse in Schlüsselbereichen beseitigen und zu mehr Wachstum und Beschäftigung führen soll.

Die Liste der Initiativen im Anhang I des Weißbuches befasst sich auch mit dem Marktzugang für Hafendienste. Danach beabsichtigt die Kommission,

- *eventuelle Beschränkungen für die Erbringung von Hafendienstleistungen zu überprüfen*
- *die Transparenz bei der Finanzierung von Häfen zu verstärken und die Verwendung öffentlicher Mittel für die verschiedenen Hafentätigkeiten zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen klarer offenzulegen.*

Sollte die Beobachtung der Marktentwicklung den Anforderungen nicht genügen oder zu rechtlichen Unsicherheiten führen, könnte die Kommission legislative Vorschläge wieder in Erwägung ziehen. Außerdem wird die Kommission prüfen, die Transparenzrichtlinie auf kleinere Häfen auszudehnen, die bisher auch für öffentliche Unternehmen in den Seehäfen mit einem Jahresnettoumsatz von 40 Mio. Euro gilt.

Nachdem die Kommission 2003 und 2006 mit ihren legislativen Vorschlägen für ein Port Package I und II gescheitert ist, wäre eine neue Initiative der Kommission in diesem Bereich für uns völlig unverständlich. Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis erfordern im Hafenbereich keine Einführung von speziellen Regelungen über den Marktzugang für Hafendienste. Im Gegenteil wür-

den derartige Regelungen Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und den Seehafenstandort Europa schwächen.

Vor dem Hintergrund des Verkehrsweißbuches hat die EU-Kommission im Mai 2011 eine Studie über die „Arbeit in Häfen“ in Auftrag gegeben. Dabei soll nicht nur der Marktzugang für Hafendienste analysiert werden, sondern auch die Ausbildung von Hafenpersonal und deren Sicherheit am Arbeitsplatz. Die Studie steht in direktem Zusammenhang mit der Ankündigung von Verkehrskommissar Siim Kallas, die EU-Hafenpolitik zu evaluieren. Sollten gravierende Probleme festgestellt werden, seien EU-Initiativen nicht auszuschließen. Die Ergebnisse der Studie sollen im Mai 2012 vorliegen. Für 2012 hat der Verkehrskommissar eine Konferenz zur Zukunft der europäischen Häfen angekündigt.

Wir haben es daher begrüßt, dass Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheuerle vom Bundesverkehrsministerium das National Hafenkonzept im Kontext deutscher Verkehrspolitik am 29.08.2010 in Brüssel vorgestellt hat. Im Hinblick auf mögliche Initiativen der EU-Kommission zur europäischen Seehafenpolitik wies er darauf hin, dass bei allen europäischen Maßnahmen darauf zu achten sei, notwendige nationale Spielräume zu erhalten, um die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können.

Auch auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz 2011 wurden entsprechende Vereinbarungen getroffen. Danach sehen Bundesregierung, Länder und Sozialpartner keine Probleme im Wettbewerb zwischen den europäischen Häfen, die eine europäische Regelung bei Konzessionen oder Flächenvergaben in den Häfen rechtfertigen würden. Über das derzeitige europäische Wettbewerbsrecht hinausgehende europäische Regelungen zu Konzessionen oder zur Vergabe von Hafenflächen würden sich wegen ihrer investitionshemmenden Wirkung kontraproduktiv auf die Wettbewerbsfähigkeit in den europäischen Häfen und ihre Leistungsfähigkeit auswirken.

Berichterstatte für die Stellungnahme des Europäischen Parlaments zum Verkehrsweißbuch ist Mathieu Grosch, MdEP. Ende August 2011 hat er den Entwurf seines Berichts vorgelegt. Danach soll die Kommission insbesondere aufgefordert werden, bis 2014 einen Vorschlag zur Regelung der Hafendienstleistungen vorzulegen.

Das Verkehrsweißbuch sieht dagegen vor, eventuelle Beschränkungen für die Erbringung von Hafendienstleistungen zu überprüfen. Die Ergebnisse dieser Überprüfung sollten abgewartet und die Kommission nicht schon jetzt – vor möglichen Untersuchungsergebnissen – aufgefordert werden, einen Vorschlag zur Regelung der Hafendienstleistungen vorzulegen.

Wir haben die deutschen Mitglieder des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments gebeten, sich gegen diesen Vorschlag auszusprechen. Die Abstimmung über die Stellungnahme des Europäischen Parlaments zum Verkehrsweißbuch findet im Dezember 2011 im Plenum statt.

MÖGLICHE EINFÜHRUNG VON DIENSTLEISTUNGSKONZESSIONEN

Das Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission für 2011 sieht auch eine Initiative im Bereich der Dienstleistungskonzessionen vor. Bisher fallen Dienstleistungen nicht unter die bestehende Vergaberechtsrichtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG. Nach zwei öffentlichen Konsultationsverfahren, an denen sich der ZDS beteiligt hat, plant die Kommission, den Anwendungsbereich der Vergaberechtsrichtlinien für öffentliche Aufträge auf Dienstleistungen zu erweitern.

Generell und besonders im Hafenbereich besteht jedoch kein Bedarf für eine EU-weite Konzessionsregelung für Dienstleistungen. Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis erfordern im

Hafenbereich keine Einführung von Konzessionen.

Nach dem Grünbuch zum Vergaberecht ist für das 2. Halbjahr 2011 eine Reform des Vergaberechts vorgesehen. Dennoch möchte die Kommission die bestehenden Vergaberechtsrichtlinien um Regelungen über Dienstleistungskonzessionen ergänzen. Vor dem Hintergrund der geplanten Reform des Vergaberechts macht dieses Verfahren eigentlich jedoch keinen Sinn.

Der Entwurf einer Änderungsrichtlinie über Konzessionsverträge soll zwischen den Kommissionsdienststellen bereits abgestimmt worden sein. Die Kommission wird voraussichtlich Ende September/Anfang Oktober 2011 ihren Vorschlag verabschieden.

Der ZDS wird sich mit einem möglichen Richtlinienvorschlag eingehend befassen und sich an der Diskussion im weiteren Verfahren intensiv beteiligen.

REVISION DER TEN-LEITLINIEN

Die EU-Kommission bereitet die Überarbeitung der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-Leitlinien) vor. Der Vorschlag soll im Spätherbst 2011 vorgelegt werden.

Nach Vorstellung der EU-Kommission soll das künftige Transeuropäische Verkehrsnetz in ein umfassendes Gesamtnetz und ein vorrangiges Kernnetz unterteilt werden. Fördermittel sollen in Zukunft vor allem in grenzüberschreitende Teilstücke des Kernnetzes fließen. Der ZDS lehnt dies ab. Das Attribut „grenzüberschreitend“ darf nicht das entscheidende Kriterium für die Bewilligung von TEN-Mitteln sein.

Zur Einbeziehung der Seehäfen in das TEN-Kernnetz hatte die Kommission eine Studie erstellen lassen. Wir begrüßen, dass sich Bundesverkehrsmit-

nister Dr. Peter Ramsauer auf der informellen Ratsitzung der EU-Verkehrsminister am 08.02.2011 in Budapest nachdrücklich dafür eingesetzt hat, die deutschen Seehäfen Wilhelmshaven, Bremische Häfen, Hamburg, Lübeck und Rostock in das Kernnetz aufgrund ihrer wichtigen Funktionen für internationale Verkehrsströme sowie ihrer strategischen Perspektiven aufzunehmen.

Sobald der Entwurf der Kommission zur Revision der TEN-Leitlinien vorliegt, wird der ZDS hierzu Stellung nehmen. Dabei unterstützen wir die Position des Bundesverkehrsministers, wonach für die Definition der Netze nachvollziehbare, objektive Kriterien erforderlich sind. Dazu sollten vor allem transportbezogene Daten, wie Verkehrsströme, Streckenbelastungen, Verkehrsprognosen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zur Bewertung herangezogen werden.

Hinsichtlich der künftigen Auswirkungen eines Hafen-Kernnetzes ist darauf hinzuweisen, dass Hinterlandanbindungen auch weiterhin erst dann von der EU kofinanziert werden, wenn 90 % des Projektes national finanziert werden. Bei der Diskussion über die TEN-Leitlinien geht es allerdings nicht um die Finanzierung von Projekten, für die die Verkehrsminister ohnehin nicht zuständig sind. Frühestens Ende 2013 wird über das künftige TEN-Budget für den 7-Jahreszeitraum von 2014 bis 2020 entschieden.

Im Februar 2011 hatte die Kommission bekanntgegeben, welche Vorhaben sie mit insgesamt 170 Mio. Euro aus Mitteln für das Transeuropäische Verkehrsnetz fördern wird, um die Errichtung und den Ausbau besonders wichtiger Verkehrsinfrastrukturen in der EU voranzubringen. 2010 wurden im Rahmen dreier getrennter Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen 51 Vorhaben unter Beteiligung von 24 Mitgliedstaaten für die Zuschussgewährung ausgewählt. Wir haben es begrüßt, dass von den 170 Mio. Euro Fördermitteln 24,5 Mio. Euro in eine Meeresau-

tobahn zwischen den Ostseehäfen Rostock und Gedser fließen.



III. UMWELTPOLITIK

NEUE SCHWEFELGRENZWERTE IN SECAS: STUDIE ERWARTET DRASTISCHE VERKEHRSVER- LAGERUNGEN AUF DIE STRASSE

Das Institut für Seeverkehr und Logistik (ISL) hat im Auftrag des ZDS und des Verbandes Deutscher Reeder die Studie „Die weitere Reduzierung des Schwefelgehalts in Schiffstreibstoffen auf 0,1 % in Nord- und Ostsee im Jahr 2015: Folgen für die Schifffahrt in diesem Fahrtgebiet“ erstellt, welche Ende 2010 veröffentlicht wurde.

Die in Konzeption und Durchführung eng vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) begleitete Studie untersucht die Folgen der weiteren Reduzierungen des Schwefelgehalts in Schiffsbrennstoffen in den Schwefelsondergebieten (SECAs). Die Studie bringt den Nachweis, dass dringender Handlungsbedarf besteht.

Die Wissenschaftler belegen, durch die neu einzuführenden Schwefelgrenzwerte in 2015 wird es zu einer erheblichen Verlagerung von Verkehren weg vom Seetransport hin zum Landtransport kommen. Die Studie erwartet Zusatzkosten für den niedrigschwefeligen Brennstoff von bis zu \$ 560 pro Tonne im Vergleich zum aktuell verwendeten 1,0 % Brennstoff in Nord- und Ostsee. Das führt besonders in der Fährschifffahrt zu empfindlichen Verlusten. Hauptgrund dafür ist, dass sich die Güter bereits auf LKWs befinden und eine Verlagerung auf die Straße somit problemlos möglich ist.

Laut Studie werden beispielsweise Fähren nach Finnland 27 % des Verkehrsaufkommens verlieren, Fähren ins Baltikum sogar 46 %. Insgesamt erwarten die Gutachter 604.000 zusätzliche LKWs auf deutschen Straßen.

Ebenso betroffen sind die Containerverkehre: Fährverkehre verlieren routenabhängig zwischen 16 % und 34 %. Insgesamt erwartet das ISL eine Verlagerung von rund 630.000 Containern vom

Schiff auf den LKW. Zusätzlich wird der innereuropäische Kurzstreckenverkehr geschwächt. Er verliert nach der Studie fast 200.000 Standardcontainer an den Straßentransport. Für deutsche Containerhäfen wird insgesamt mit einem Verlust von Umschlagmengen in einer Größenordnung von 820.000 TEU im Jahr 2015 gerechnet.

Diese Auswirkungen widersprechen diametral dem sowohl national wie auch auf europäischer Ebene seit Jahren gewollten und auch mit öffentlichen Fördermitteln unterstützen Ziel, Verkehre von der Straße auf den umweltfreundlichen Seeweg zu bringen („from road to sea“).

Auf der Grundlage der Schwefelstudie des ISL haben das BMVBS und die maritime Wirtschaft unter Beteiligung des ZDS Anfang des Jahres den sogenannten „strukturierten Dialog“ begonnen, um die wirtschaftlichen Folgen der strengen Schwefelgrenzwerte für Schiffstreibstoffe in SECAs durch Gegenmaßnahmen abzuwenden. Mitte des Jahres wurden hierzu erste Zwischenergebnisse vorgelegt.

In den Dialoggesprächen wurde festgelegt, es solle versucht werden, die Verkehrsverlagerung durch einen reederseitigen Einsatz von Alternativtechnologien zum teuren, niedrigschwefeligen Treibstoff zu vermeiden. Hierzu müssten aber zunächst Erfahrungen über den praktischen Einsatz dieser Alternativtechnologie – insbesondere Abgasentschwefelungsanlagen – gesammelt werden. Dies soll durch mehrere Pilotprogramme auf Beispielschiffen in SECAs erreicht werden. Die Pilotprojekte sollen im Rahmen des Umweltinnovationsprogramms des BMU gefördert werden.

Diese Pilotprogramme werden von einer Expertengruppe begleitet, um möglichst bald verlässliche Aussagen über den technischen Sachstand und die Auswirkungen der Anlagen auf Schiffe und Motorentypen zu erhalten. Die Ergebnisse wiederum sollen die Grundlage für weitere Schritte zur Vermeidung von Verkehrsverlagerungen bilden,

die alsdann zwischen BMVBS und maritimer Wirtschaft zu beraten sind.

Parallel hierzu soll eine Förderung zur flächendeckenden Nachrüstung von Abgasentschwefelungsanlagen an Bord aller unter deutscher Flagge fahrender Seeschiffe in SECAs entwickelt werden. Für diese Flächenförderung soll ein Förderprogramm des BMWi genutzt werden.

Das BMVBS hat zudem zwischenzeitlich deutlich gemacht, eine Änderung der Anwendungszeitpunkte zu den neuen Schwefelgrenzwerten in der IMO werde nicht auf deutsche Initiative betrieben. Dennoch müssen gegebenenfalls nationale Möglichkeiten der Ausnahme von solchen Schiffen erarbeitet werden, die nicht in der Lage sind, die Grenzwerte rechtzeitig einzuhalten.

Auf europäischer Ebene hat zudem die Europäische Kommission eine überarbeitete Schwefelrichtlinie vorgeschlagen, um die internationalen Rechtsregeln einheitlich in europäisches Recht zu überführen. Auch die Kommission betont in ihrem Vorschlag, es seien parallel zur Umsetzung der Grenzwerte geeignete Lösungen zu finden, um eine Rückverlagerung der Güterverkehre von see- auf landesgestützte Verkehrsträger zu vermeiden. Neben dem Einsatz technischer Alternativlösungen regt die Kommission auch den Einsatz von Fördermitteln der Mitgliedsstaaten zur Reduzierung der Beförderungskosten an.

AUSWEISUNG DER OST- UND NORDSEE ALS STICKSTOFF-EMISSIONSKONTROLLGEBIET

Die Helsinki Commission (HELCOM) bereitet derzeit die Einreichung eines Antrages zur Ausweisung der Ostsee als Stickstoffemissionskontrollgebiet (NECA) in der IMO vor. Der Antrag soll voraussichtlich im Sommer 2012 gestellt werden. Die bereits im Entwurf vorliegenden Antragsdokumente enthalten auch Untersuchungen zu den Kosten-

folgen der Ausweisung eines NECA in der Ostsee. Untersucht werden dabei unter anderem mögliche Erhöhungen von Frachtraten, zusätzliche Investitionskosten für Reedereien sowie möglich Verkehrsverlagerungsfolgen. Die HELCOM kommt zu dem Ergebnis, dass mit einem Anstieg der Frachtraten im Ostseeverkehr bis zu 4,6 % zu rechnen ist. Ein Hauptgrund für möglich Verkehrsverlagerungen wird jedoch in den Neuregelungen zu Schwefelemissionen in der Schifffahrt gesehen. Der zusätzliche Verlagerungseffekt durch eine Auszeichnung der Ostsee als NECA wird hingegen als gering eingeschätzt. Auch das Risiko einer Überalterung der Ostseeflotte wird als gering bewertet.

Parallel prüft auch die Internationale Organisation zum Schutz des Nord-Ost-Atlantiks (OSPAR Commission) eine Ausweisung der Nordsee als NECA. Untersucht werden derzeit die Einflüsse der Seeschifffahrt auf den Status der Eutrophierung in der Nordsee. Anhand der Ergebnisse der Untersuchungen soll sich entscheiden, ob ein gemeinsamer Antrag der Nordsee-Anrainerstaaten bei der IMO zur Ausweisung der Nordsee als NECA gestellt wird.

Der ZDS begleitet die Verfahren kritisch. Insbesondere die Erfahrungen mit der Bestimmung der Nord- und Ostsee als Sonderschwefel-Überwachungsgebiet zeigen, dass eine entsprechende Festlegung erhebliche ökonomische Folgen für die Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft der betroffenen Seeregionen haben kann. Insbesondere im europäischen Kontext können sich hierdurch Wettbewerbsverzerrungen gegenüber den nicht ausgezeichneten Seeregionen ergeben. Hierdurch kann es auch für deutsche Seehäfen zu erheblichen Mengenverlusten kommen. Eine solche Entwicklung darf nicht durch noch zusätzliche Sondergebietsausweisungen potenziert werden.

AUSWEISUNG DER OSTSEE ALS ABWASSERSONDERGEBIET

Um einer zunehmenden Eutrophierung der Ostsee zu begegnen, haben die Vertragsstaaten der HELCOM im Meeresumweltausschuss der IMO Anträge eingebracht, die strenge Grenzwerte für die Einleitung von Schiffsabwässern in die Ostsee und die Vorhaltung von Abwasserauffangananlagen in bestimmten Ostseehäfen vorsehen.

Der Schutz der Ostsee vor Eutrophierung findet grundsätzlich die volle Unterstützung der deutschen Hafenwirtschaft. Gleichzeitig ist aber zu berücksichtigen, dass schon heute die Abwasseraufbereitung an Bord von Passagierschiffen höchsten Qualitätsansprüchen entspricht. Aus Sicht des ZDS muss unbedingt vermieden werden, dass es – wie bei der Beschlussfassung über die Reduzierung des Schwefelgrenzwertes auf 0,1 % in den SECAs ab 2015 – erneut zu einer Entscheidung in der Ostsee kommt, ohne dass eine vorhergehende Folgenabschätzung nebst Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen worden ist.

Für den in den HELCOM-Anträgen vorgesehenen Ausbau von Auffanganlagen für Schiffsabwässer in den Häfen müssten die Kommunen und Landesregierungen in Deutschland Millionenbeträge investieren, ohne dass ein spürbarer ökologischer Nutzen für die Ostsee entsteht. Dies liegt insbesondere daran, dass der wesentliche Anteil der Eutrophierung in der Ostsee aus landseitigen Einträgen stammt und eine Reduzierung des seeseitigen Eintrages bei hohen Kostenfolgen fast keine ökologisch nennenswert vorteilhafte Wirkung entfalten würde.

Vor diesem Hintergrund hat sich der ZDS gemeinsam mit dem VDR mit der Bitte an die Bundesregierung gewandt, sich gegen die Einführung von strengen Grenzwerten in der IMO auszusprechen, solange der ökologische Mehrgewinn nicht nachgewiesen und eine Folgenabschätzung nicht vorgenommen worden ist.

Der ZDS begleitet das Verfahren weiterhin kritisch.

UMWELTLEITLINIEN FÜR SEEHÄFEN

Im März 2011 hat die Europäische Kommission die lange angekündigten Leitlinien für die Anwendung der europäischen Umweltgesetzgebung in Seehäfen (Umweltleitlinien) veröffentlicht.

Als rechtlich unverbindliches Regelungsinstrument für den Hafensektor zielen die Umweltleitlinien auf eine möglichst einheitliche Auslegung der europäischen Rechtsvorschriften im Umweltbereich und wollen insbesondere Hafenbehörden Orientierung bei der praktischen Umsetzung europäischer Umweltstandards bieten. Hierzu enthalten die Leitlinien verschiedene Empfehlungen, wie beispielsweise:

- *Ein Design von Hafenplänen oder -projekten sollte nach dem so genannten „Working with Natur“-Konzept sowohl dem Schutz von Natura 2000-Gebieten als auch sozial-ökonomischen Zielen dienen;*
- *Maßnahmen zur Schadensvermeidung an der Umwelt sollten Kompensationsmaßnahmen vorgezogen werden;*
- *Vor der Durchführung eines Planes oder Projektes im Hafenbereich sollte immer eine vorausgehende Folgenabschätzung zu Natura 2000-Gebieten vorgenommen werden, um festzustellen, ob sich Störungen im Sinne des Artikel 6 der Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) beeinträchtigend auf Natura 2000-Gebiete auswirken und ob eine „Prüfung auf Verträglichkeit“ nach Artikel 6 (3) FFH-Richtlinie erforderlich ist;*
- *Eine durchgängige und rechtzeitige Konsultation zwischen den verschiedenen Inter-*

essengruppen wird empfohlen, um spätere Einwände und damit Verzögerungen während des Genehmigungsprozesses eines Projektes zu vermeiden;

- *Es wird empfohlen, Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen von Häfen und ihrer seewärtigen Zufahrten in integrierte Managementpläne der jeweiligen Schifffahrtswege und/oder der betroffenen Natura 2000-Gebiete zu integrieren;*
- *Größere Ausbaggerungsarbeiten sollten als Teil eines nachhaltigen Ausbaggerungs- und Sedimentmanagementplans gestaltet werden.*

Ein die Umweltleitlinien ergänzendes Arbeitspapier der Europäischen Kommission integriert die Umweltleitlinien in einen breiten politischen Zusammenhang und unterstreicht den Status des Dokuments als offizielle Ansicht der Europäischen Kommission.

Der ZDS hat die Veröffentlichung der Umweltleitlinien als einen ersten Schritt begrüßt, Rechtssicherheiten im Umweltbereich und Unterschiedlichkeiten bei der Umsetzung des europäischen Umweltrechtes bei Ausbauprojekten europäischer Seehäfen zu beseitigen.

Dem Kernproblem der großen Anzahl unbestimmter Rechtsbegriffe der derzeitigen europäischen Umweltgesetze – insbesondere der FFH- und der Vogelschutzrichtlinie – vermögen die Umweltleitlinien und das Arbeitspapier der Kommission jedoch nicht zu begegnen.

Um für hafen- und hafenwirtschaftsbezogene Planungen sowie investive Aktivitäten mehr Berechenbarkeit, Rechtssicherheit und eine Beschleunigung der Verfahren zu erreichen, wäre vielmehr die Definition rechtsverbindlicher Standards zur Interpretation der bislang unbestimmten Rechtsbegriffe notwendig gewesen.

EU-MITTEILUNG ZUR MARITIMEN RAUMORDNUNG

Die Europäische Kommission hat Ende 2010 eine Mitteilung mit dem Titel „Maritime Raumordnung in der EU – aktueller Stand und Ausblick“ veröffentlicht. In diesem Fortschrittsbericht skizziert die Kommission die Entwicklungen in diesem Bereich seit Vorlage des „Fahrplans für die maritime Raumplanung“ im Jahr 2008 und die Ergebnisse der in den letzten anderthalb Jahren durchgeführten Stakeholder-Workshops, an den auch der ZDS beteiligt war.

Der in 2008 veröffentlichte „Fahrplan“ legte bereits 10 Grundsätze zur maritimen Raumordnung fest, die als Basis für die Entwicklung eines gemeinsamen Konzeptes maritimer Raumplanung in der EU gelten. Auf dieser Grundlage kommt die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung zur maritimen Raumordnung nunmehr zu dem Ergebnis, dass es einen klaren Handlungsbedarf auf EU-Ebene zur Festigung eines einheitlichen Rahmens zur maritimer Raumordnung in Europa gibt. Die Europäische Kommission stellt fest, ein stärker abgestimmtes Konzept für die einzelnen Meere und Meeresregionen werde den potenziellen Nutzen einer maritimen Raumordnung für die gesamte EU deutlich fördern.

Durch Zusammenführung meeresbezogener Tätigkeiten verschiedener Sektoren in einem gemeinsamen Planungsrahmen soll die maritime Raumordnung dazu beitragen, Konflikte frühzeitig zu verhindern, Synergien zu optimieren und knappen Meeresraum effizient und nachhaltig zu nutzen.

Zur Festigung der weiteren Richtung hat die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung eine Folgenabschätzung eingeleitet, um eine Reihe von Optionen für die weitere Entwicklung und Förderung der maritimen Raumordnung und des integrierten Küstenzonenmanagements zu prüfen. Das Ergebnis dieser Untersuchung soll noch in diesem

Jahr vorgelegt werden. Der ZDS bringt sich in die laufenden Beratungen aktiv ein.

REFERENTENENTWURF EINER VERORDNUNG ÜBER ANLAGEN ZUM UMGANG MIT WASSERGEFÄHRDENDEN STOFFEN (VAUWS)

Bereits Ende letzten Jahren hatte das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit einen Referentenentwurf einer Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdeten Stoffen (VAUWS) erarbeitet. Der Entwurf sieht verschiedene neue Verpflichtungen und Verschärfungen für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdeten Stoffen vor, die eine erhebliche Belastung auch für Hafenumschlaganlagen darstellen.

Geregelt wird unter anderem die Verpflichtung von Betreibern von Anlagen zur umfassenden Ermittlung, Bewertungen und Einstufung der umgeschlagenen Stoffe in Wassergefährdungsklassen. Der Betreiber einer Hafenanlage kann diese neuen Verpflichtungen zur Selbsteinstufung im praktischen Hafenbetrieb nicht erfüllen. Im Regelfall hat der Betreiber einer Hafenanlage keine Kenntnisse über eine mögliche Wassergefährdungseigenschaft der in der Anlage umgeschlagenen Stoffe. Dies gilt insbesondere für containerisierte Stückgüter, die in einem verschlossenen Behältnis ohne äußerliche Kennzeichnung ihrer Wassergefährdungseigenschaft in der Hafenanlage eintreffen.

Angaben zu wassergefährdenden Eigenschaften von Gütern sind weder am Container noch in den die Container begleitenden Beförderungsdokumenten vermerkt. Auch eine Öffnung des Containers ist dem Betreiber schon nach Transportrecht untersagt. Ein wie in dem Referentenentwurf vorgesehenes Selbsteinstufungsverfahren ist entsprechend auf den Hersteller und Inverkehrbringer von Stoffen und Gemischen zu begrenzen, nicht aber auf den Anlagenbetreiber – insbesondere

nicht den Betreiber einer Hafenumschlaganlage – auszuweiten.

Zusätzlich enthält der Referentenentwurf erhöhte Anforderungen an die Beschaffenheit von Lager- und Umschlagflächen. Hierbei ist von Bedeutung, dass der Bestandschutz bereits genehmigter Anlagen durch den neuen Verordnungsentwurf stark eingeschränkt wird. Im besonderen Maße sind hierdurch die Betreiber von Umschlaganlagen in deutschen Seehäfen betroffen.

Der ZDS hat gegenüber der Bundesregierung klargestellt, vor dem Hintergrund des bereits heute erreichten hohen Sicherheitsniveaus in Hafenanlagen beim Umgang mit Gefahrgut, sei darauf hinzuwirken, dass für Hafenumschlaganlagen Ausnahmeregelungen und ein umfassender Bestandsschutz Eingang in den Verordnungstext finden. Genehmigte und planfestgestellte Anlagen sollten einem uneingeschränkten Bestandsschutz unterliegen.

Der ZDS begleitet das weitere Verfahren kritisch.



IV. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)

NEUER US-GESETZENTWURF ZUR HUNDERTPROZENTIGEN CONTAINERDURCHLEUCHTUNG

Anfang des Jahres wurde im Senat der USA ein neuer Gesetzentwurf zur Abänderung der so genannten hundertprozentigen Containerdurchleuchtung vorgestellt. Der Entwurf trägt den Titel „Safe Port Reauthorization Act of 2011“ (S.832).

Der Entwurf sieht unter anderem folgende Neuregelungen vor:

In Sektion 3 werden einige Neuregelungen zum Amerikanischen Sicherheitsprogramm „Custom Trade Partnership Against Terrorism“ – C-TPAT eingeführt, wie beispielsweise so genannte „un-announced inspections“ von Unternehmen, die an C-TPAT teilnehmen.

In Sektion 4 sieht der Entwurf eine neue Voraussetzung zur gegenseitigen internationalen Anerkennung des so genannten Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (Authorized Economic Operator – AEO) vor. Dabei sind unter anderem die Voraussetzungen einer Notifizierung des US-Kongresses sowie bestimmte Zertifizierungsregelungen vorgesehen.

Die wohl wichtigste Regelung enthält Sektion 5 des Entwurfs, welche umfassende Änderungen der Voraussetzungen des ursprünglichen H.R.1-Gesetzes zur hundertprozentigen Containerdurchleuchtung vorsieht. Danach soll die Pflicht zur hundertprozentigen Containerdurchleuchtung entfallen, soweit die Secretary of Homeland Security der Vereinigten Staaten gegenüber dem US-Kongress zertifiziert, dass

a) alle vier Jahre eine Neubewertung des C-TPAT-Programms vorgenommen wird,

b) die so genannte Container Security Initiative in allen „high risk ports“ implementiert und angewandt wird,

c) alle Container im Abgangsverkehr in die USA einem „Screening“ (Sichtung der Containerdaten) zur Identifizierung von Hochrisiko-Containern unterzogen werden,

d) alle Hochrisiko-Container vor Eintreffen in den USA durchleuchtet werden und

e) die zusätzlichen Datenelemente, welche unter der so genannten 10plus2-Initiative dem Department of Homeland Security übermittelt werden müssen, die Einsatzmöglichkeiten des so genannten „Automated Targeting System“ der USA nachweislich verbessern.

In der Begründung des Entwurfs wird zusätzlich ausgeführt, eine Änderung der Regelungen der hundertprozentigen Containerdurchleuchtung sei dringend notwendig und begründet sich insbesondere dadurch, dass die hundertprozentige Containerdurchleuchtung den internationalen Handel und den Fluss der weltweiten Güterströme behindere und in der Implementierung zu hohe Kosten verursache. Gleichzeitig sei mit der Initiative zur hundertprozentigen Containerdurchleuchtung lediglich ein sehr geringer Sicherheitsgewinn zu erreichen.

Der Entwurf des Safe Port Reauthorization Act wurde an das Committee of Homeland Security and Governmental Affairs des US Senats übersandt und wird dort derzeit weiter beraten.

GEMEINSAME EU-US-ERKLÄRUNG ZUR LIEFERKETTENSICHERHEIT

Im Juli dieses Jahres haben der Vizepräsident der Europäischen Kommission Siim Kallas zusammen mit den Kommissaren Semeta und Malström sowie Janet Napolitano, US Secretary of Homeland Security, eine gemeinsame Erklärung zur Gestaltung der zukünftigen transatlantischen Lieferkettensicherheit veröffentlicht.

Kernthema der Erklärung ist eine verbesserte transatlantische Kooperation bei der Definition einer

neuen Strategie zur Lieferkettensicherheit. Als Hauptziel definiert das Papier den Schutz der Lieferkette vor äußeren Störungen und gefährlichen Eingriffen, die Erleichterung des internationalen Handels durch die Anwendung des mehrschichtigen Risikoanalyseansatzes, die Reduzierung der allgemeinen Kosten für Sicherheit in der Lieferkette sowie die möglichst umfassende Verhinderung des Transportes von gefährlichen illegalen Materialien (Schmuggel radioaktiver/nuklearer Substanzen).

Besondere Betonung findet die gegenseitige Anerkennung des AEO-Programms (Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter) und des amerikanischen C-TPAT-Programms, welche bis Oktober 2011 abgeschlossen sein sollen. Weiterhin wird betont, besonders im maritimen Sektor zukünftig Doppel- und Mehrfachregelungen zu vermeiden. Es soll eine gemeinsame Strategie entwickelt werden, um künftige Sicherheitskontrollen und Sicherheitstechnologie im transatlantischen Verkehr aufeinander abzustimmen.

Berücksichtigung findet auch der Ausbau der nationalen Sicherheitsstruktur zum Aufspüren radioaktiver und nuklearer Substanzen in der Lieferkette sowie eine Ausweitung der Containersicherheitsinitiative.

Im Kern spricht sich die Erklärung durch die ausdrückliche Betonung des mehrschichtigen Risikoanalyseansatzes zudem gegen die amerikanische Initiative zur hundertprozentigen Containerdurchleuchtung aus. Die Hinweise zum Ausbau der technischen Strukturen auf nationaler Ebene zum Aufspüren radioaktiver nuklearer Substanzen lassen zudem erkennen, dass sowohl die EU als auch die USA Wert auf eine umfassende Implementierung der Megaports-Initiative legen. Diese Haltung wird auch vom ZDS unterstützt.

Insgesamt enthält das Papier alle vom ZDS seit längerer Zeit geforderten Eckpunkte zur Verbesserung einer ausgebauten und auf die Zukunft

gerichteten Lieferkettensicherheit im transatlantischen Seeverkehr.

GRUNDSATZPAPIER ZUR HAFENSICHERHEIT DES ZDS

Anfang 2011 hat die Europäische Kommission in einer Mitteilung zur europäischen Strategie der inneren Sicherheit einen ausgebauten Schutz der Verkehrsträger und eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Grundlagen für die Seeverkehrssicherheit angekündigt. Gleichzeitig haben die Europäische Kommission und der Europäische Anti-Terrorismus-Koordinator betont, zur Umsetzung dieser Strategie solle ein Aktionsplan für den verbesserten integrierten Schutz aller Verkehrsträger einschließlich größerer multimodaler Verkehrsknotenpunkte noch in diesem Jahr erstellt werden.

Parallel erarbeiten die Sicherheitsbehörden der USA derzeit eine nationale Strategie zur globalen Lieferkettensicherheit, deren Veröffentlichung ebenfalls zeitnah erfolgen soll.

Das amerikanische Department of Homeland Security (DHS) und die World Customs Organization (WCO) haben in diesem Zusammenhang eine künftig engere Zusammenarbeit angekündigt, um globale Lieferketten besser gegen terroristische Übergriffe zu schützen. Laut der amerikanischen Heimatschutzministerin, Janet Napolitano, ist geplant, gemeinsam einen risikobasierten Ansatz zu verfolgen. Insbesondere sei geplant, die strategisch wichtigen Verkehrsknotenpunkte wie die großen internationalen Seehäfen gemeinsam besser zu schützen und effektivere Schutzsysteme zum Aufspüren von Sprengsätzen zu entwickeln. Handelswege und Umschlagplätze sollen so sicherer werden.

Als Beitrag zu den amerikanischen und europäischen Diskussionen um eine zukünftige Strategie zur globalen Lieferkettensicherheit hat der ZDS ein Grundsatzpapier zur Hafensicherheit veröffentlicht.

Das englische Papier zeigt acht strategische „Key-points“ für eine moderne, ausgebauten Hafensicherheit als Teil der globalen Strategie zur Lieferkettensicherheit auf. Dabei wird nicht nur der notwendige Mehrgewinn an Sicherheit betont, den neue Maßnahmen zum Schutz der Lieferkette erzielen müssen, sondern gleichzeitig dargestellt, dass durch eine moderne Hafensicherheit auch eine Erleichterung des internationalen Güterverkehrs erreicht werden muss.

Die in den letzten zehn Jahren von der Hafen- und Logistikbranche gesammelte Erfahrung im Umgang mit der Forderung, die internationale Lieferkette umfassend gegen äußere Bedrohungen zu sichern, hat gezeigt, Sicherheit darf nicht zu einer Bremse des internationalen Güterverkehrs werden. Eine moderne Sicherheitsarchitektur muss neben einer hohen Sicherheit auch eine Erleichterung der Logistikprozesse leisten. Um den wachsenden Anforderungen des globalen Warenverkehrs gerecht werden zu können, ist eine Vereinfachung, Harmonisierung und Standardisierung von Sicherheitsmaßnahmen auf internationaler Ebene notwendig. Diese Kernpunkte unterstreicht das Grundsatzpapier des ZDS zur Hafensicherheit.

MEGAPORTS INITIATIVE

Anfang des Jahres haben das US Department of Energy gemeinsam mit der National Nuclear Security Administration der Vereinigten Staaten einen Workshop zu der amerikanischen Megaports Initiative in europäischen Häfen abgehalten, an dem auch der ZDS vertreten war.

Im Rahmen des Workshops wurde die Implementierung und der Betrieb der Megaports Initiative zur Prüfung von Containern auf radioaktive und nukleare Inhalte von den zuständigen US-Behörden und Ministerien dargestellt. Ebenso haben alle europäischen Mitgliedstaaten, in deren Seehäfen die Megaports Initiative bereits installiert ist, von ihren Erfahrungen mit der Umsetzung berichtet.

Derzeit ist die Megaports Initiative weltweit in insgesamt 36 Häfen installiert, 16 weitere Häfen werden bis Ende des Jahres 2011 entsprechende Anlagen aufbauen. Im europäischen und an die EU angrenzenden Wirtschaftsraum nehmen von den größeren Seehafennationen bislang nur wenige Staaten an der Initiative nicht teil, einer von diesen ist Deutschland.

Als Ziel der Megaports Initiative wurde definiert, bis 2016 eine Installation in mindestens 100 Häfen weltweit zu erreichen und damit etwa 50 % des globalen Containerverkehrs in die Initiative einzubinden. Die Auswahl der teilnehmenden Häfen richtet sich zum einen nach ihrem Containerumschlagvolumen und zum anderen nach sicherheitsstrategischen Elementen.

Die Erfahrungen der einzelnen Mitgliedstaaten der EU mit der Umsetzung der Megaports Initiative, aber auch die Berichte der amerikanischen Ministerien haben verdeutlicht, dass eine Umsetzung der Initiative in fast allen Häfen erfolgreich vorgenommen werden konnte und zufriedenstellende Ergebnisse liefert.

Die amerikanischen Ministerien haben ein deutliches Interesse signalisiert, die Megaports Initiative auch in den deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven zu installieren. Diese Bestrebungen werden vom ZDS ausdrücklich unterstützt. Um innereuropäische Wettbewerbsverzerrungen zwischen den einzelnen Hafenstandorten zu vermeiden, spricht sich der ZDS für eine zeitnahe Implementierung der Megaports Initiative auch in deutschen Seehäfen aus. Entsprechend der Umsetzung in allen anderen europäischen Mitgliedsländern sollte auch in Deutschland der Betrieb der Anlagen bei den für Zollaufgaben zuständigen Ministerien und Behörden liegen. Der ZDS begleitet die andauernden Gespräche mit den zuständigen deutschen und amerikanischen Stellen aktiv.



V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFENARBEITER

In der diesjährigen Lohnrunde hatte die Gewerkschaft ver.di, vertreten durch den Bundesvorstand, die Forderung gestellt, bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 12 Monaten die Einkommen der Hafenarbeiter zum 1. Juni 2011 im Volumen um 7 % zu erhöhen. Ver.di begründete die Forderung mit den positiven gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Deutschland und mit der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in der Hafenbranche.

Der ZDS hat in den Verhandlungen deutlich gemacht, dass die Auswirkungen der internationalen Wirtschafts- und Finanzkrise in vielen Hafenbetrieben noch zu spüren seien. Zwar sei eine grundsätzlich positive Entwicklung der Umschlagmengen in den deutschen Seehäfen im Jahr 2010 zu verzeichnen. Es sei aber zu berücksichtigen, dass in den vorherigen Jahren die Mengeneinbrüche erheblich waren. Nicht nur die konventionellen Hafenbetriebe seien immer noch stark von den Folgewirkungen der Krise betroffen.

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

- 1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben werden ab 1. Juni 2011 tabellenwirksam um 3,9 % angehoben.**
- 2. Für Betriebe der Kategorie A der Ziffer VI des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird die Zulage ab dem 1. Juni 2011 um 300,- € erhöht. Ab dem 1. Januar 2012 wird die Zulage um weitere 100,- € erhöht. Die Zulagen der Ziffer V.4 des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe bleibt unverändert.**
- 3. Der Inflationsausgleich gemäß Ziffer I.2 des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der**

deutschen Seehafenbetriebe wird auf einen Wert von 2,5 % festgelegt.

- 4. Die Laufzeit des Lohntarifvertrages beträgt 12 Monate.**
- 5. Die in §16 Abs. 1 Rahmentarifvertrag für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe vorgesehene Altersversorgung kann auch durch gleichwertige Erhöhung des im Lohntarifvertrag für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe geregelten Zuschlags zur versicherungsförmigen Altersversorgung oder anderer Beiträge zu einer Altersversorgung erbracht werden. Umfang, Art und Durchführung der Erhöhung werden in den örtlichen Sonderbestimmungen zwischen den Tarifvertragsparteien festgelegt.**
- 6. Die Lohngruppe V des § 2 Eingruppierungstarifvertrag für Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe vom 26. Mai 2000 wird um die Fachkraft für Hafenlogistik ergänzt. Weitere Einzelheiten sollen zwischen den Tarifvertragsparteien festgelegt werden.**
- 7. Für Unternehmen, bei denen der Beschäftigungssicherungstarifvertrag zum Rahmentarifvertrag für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe während der Laufzeit des Lohntarifvertrages endet, bleibt es für die Laufzeit bei einer Lohnanhebung von 2,5 %, sofern auf betrieblicher Ebene nicht etwas anders vereinbart wird.**

Der neue Lohntarifvertrag gilt für die gut 10.000 Hafenarbeiter in den tarifgebundenen Unternehmen in Hamburg, den Bremischen Häfen und Niedersachsen.

Darüber hinaus hat sich die Arbeitgeberseite mit der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di darauf verständigt, zur Fortentwicklung der tariflichen Struktur in den deutschen Seehäfen neben den Lohntarifverhandlungen zusätzlich Tarifgespräche zu führen. Die Schwerpunkte der Gespräche liegen aus Arbeitgebersicht auf der

GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER NACH ZIFFER 1 DES LOHNTARIFVERTRAGES 2011

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion *	Stundenlohn ab 01.06.2011 in Euro
I	Aushilfsarbeiter	13,92
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	15,47
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind	16,32
IV		17,29
V	Winsch- und Decksleute	17,55
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	17,89
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfach- arbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	18,21
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	18,63
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbstständigen Arbeitsgebieten	19,04
VII	2. Stauervize	20,04
VII/1	Vorhandwerker	20,61
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constacker- fahrer, 1. Stauervize	21,60

** Für Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe, deren Arbeitsverhältnis nach dem 31.05.2000 begründet wurde, gelten die von der Tabellendarstellung teilweise abweichenden Funktionsbeschreibungen der Lohngruppeneinordnungen des Eingruppierungstarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe, gültig ab 01.06.2000.*

Erarbeitung von Möglichkeiten zum Umgang mit der zukünftigen demografischen Entwicklung, der Einführung einer einsatzbezogenen Bezahlung und einer Überwiegendheitsregelung sowie einer Überarbeitung des Beschäftigungssicherungstarifvertrages zu einem Standardtarifvertrag.

Die aktuelle Lohnhöhe der Hafenarbeiter ergibt sich aus der Tabelle auf Seite 38.

ILO – LEITLINIEN ZUM TRAINING IM HAFENSEKTOR

Eine informelle Arbeitsgruppe der Internationalen Arbeitsorganisation ILO hat seit Anfang 2010 einen Entwurf für internationale Leitlinien zum Training im Hafensektor erarbeitet, der Anfang Juni diesen Jahres in der finalen Fassung vorgelegt wurde.

Die Leitlinien haben zum Ziel, rechtlich unverbindlich einen international einheitlichen Rahmen für Ausbildungsprogramme von Hafenarbeitern zu schaffen. Die Leitlinien empfehlen dabei den Grundsatz des „kompetenz-basierten Trainings“, wonach nicht ein starrer Stundenplan das Training von Hafenarbeitern bestimmen soll, sondern die Erreichung von Trainingszielen. Hierzu empfehlen die Leitlinien einen Prozesszyklus, der mit einem „Kompetenz-Profilung“ zur Analyse von Lücken im Trainingstandard der Hafenarbeiter beginnt, an diesen Lücken einen individuellen Lehrplan orientiert und daran das anschließende Training ausrichtet. Der Prozesszyklus endet mit einer abschließenden Bewertung und gegebenenfalls Zulassung der auszubildenden Kandidaten. Ein weiterer Schwerpunkt der Leitlinien liegt auf der Empfehlung einer Gestaltung der Trainingsmethoden für Unternehmen und Ausbildungszentren in Seehäfen.

Der ZDS hat sich aktiv in die Beratungen und Ausgestaltungen der Richtlinien eingebracht. Das durch die Leitlinien beschriebene Ausbildungs-

programm orientiert sich im Wesentlichen an den hohen, deutschen Standards.

Beachtlich ist, dass die Leitlinien nach deren geplanter Annahme durch eine trilaterale Plenarsitzung der ILO im November 2011 als Vorbild für ein entsprechendes Rechtsinstrument auf europäischer Ebene im Rahmen des demnächst beginnenden europäischen sozialen Dialogs zwischen den Gewerkschaften und den europäischen Hafenverbänden dienen soll. Den ILO-Leitlinien wird somit eine wichtige Rolle für die zukünftige Gestaltung der Ausbildungsgrundlagen in deutschen, aber auch europäischen Seehäfen zukommen.



VI. UMSCHLAG- ENTWICKLUNG 2010/2011

UMSCHLAGENTWICKLUNG 2010/2011

Nachdem der deutsche Seegüterumschlag 2009 aufgrund der globalen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise kräftig einbrach, konnte 2010 schon wieder ein Zuwachs um 4,9 % auf 274 Mio. t erzielt werden. Die deutsche Hafenwirtschaft hat sich damit früher und kräftiger als erwartet von der Krise erholt.

Ursächlich für diese erfreuliche Entwicklung war die rasche Erholung des Welthandels mit dem kräftigen Anstieg der deutschen Exporte als Motor des deutschen Wirtschaftsaufschwungs. Zudem haben sich die Rahmenbedingungen der weltweiten Seeschifffahrt mit dem Anziehen der Fracht- und Charraten und dem Rückgang der Aufliegetonnage deutlich verbessert.

Außerdem hat die deutsche Hafenwirtschaft mit der Nutzung der Kurzarbeit, die zum Teil mit Quali-

fizierungsmaßnahmen verbunden wurde, wesentlich zur Krisenbewältigung beigetragen. Hilfreich war dabei auch die moderate Lohnpolitik der Tarifpartner.

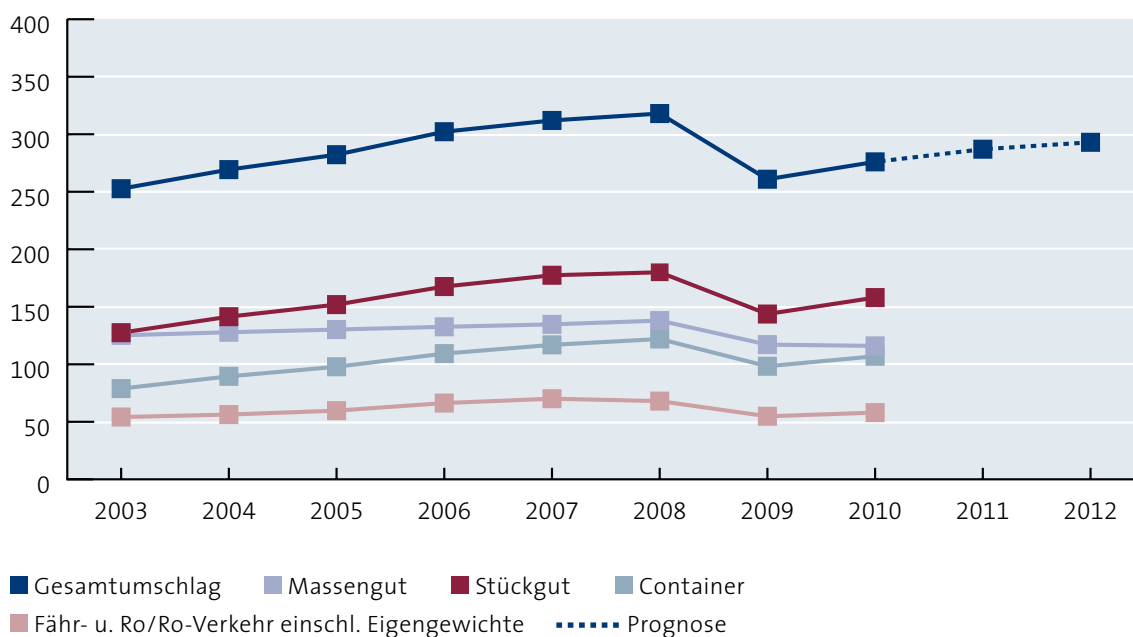
Unsere Überzeugung, dass der Globalisierungsprozess nicht umkehrbar ist, hat sich als richtig erwiesen. Die deutschen Seehäfen befinden sich damit wieder auf einem Wachstumspfad.

Unter Einbeziehung des Seegüterumschlags der Binnenhäfen wurden 2010 276 Mio. t umgeschlagen, 5,0 % mehr als im Vorjahr. Damit wurden rund 25 % des Umschlageinbruchs von 2009 wieder aufgeholt.

Für 2011 rechnen wir mit einem Zuwachs beim Gesamtumschlag von 6 % auf 290 Mio. t. Damit würde das Rekordergebnis aus dem Jahre 2008 um 9 % verfehlt.

Bei abgeschwächter Dynamik der Weltwirtschaft mit entsprechenden Auswirkungen für den deut-

UMSCHLAGENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN MIO. T)



schen Außenhandel erwarten wir für 2012 ein Wachstum des deutschen Seegüterumschlags um 2 % auf 296 Mio. t. Damit würde der Gesamtumschlag noch um 7 % unter dem Höchststand des Jahres 2008 liegen.

In den deutschen **Ostseehäfen** wurden 2010 54,6 Mio. t umgeschlagen, 9,3 % mehr als 2009. Davon entfielen auf die Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern 28 Mio. t (+12,4 %) und auf die schleswig-holsteinischen Seehäfen knapp 27 Mio. t (+6,2 %).

In den deutschen **Nordseehäfen** nahm das Aufkommen insgesamt um 3,9 % auf 219 Mio. t zu. Davon zogen der Hamburger Hafen 104,5 Mio. t (+10,3 %) und die Bremischen Häfen 59 Mio. t (+9,6 %) auf sich. Die niedersächsischen Seehäfen waren mit 46,3 Mio. t (-13,1 %) und die schleswig-holsteinischen Seehäfen mit 9 Mio. t (+3 %) am Umschlag der Nordseehäfen beteiligt. Dabei ist der Rückgang der niedersächsischen Seehäfen im Wesentlichen auf den Einbruch des Umschlags in Wilhelmshaven (-27,7 %) aufgrund der Schließung einer Raffinerie und des damit verbundenen Rückgangs des Umschlags von Rohöl und Mineralölprodukten zurückzuführen.

Die **Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen** zeigt, dass an der Erholung des deutschen Seegüterumschlags nur der internationale Verkehr beteiligt war. Im Europaverkehr nahm das Aufkommen um 4,6 % auf 155,2 Mio. t zu. Im Überseeverkehr stieg der Umschlag um 6,7 % auf 114,6 Mio. t. Dagegen ging der Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen weiter um 9 % auf 6,2 Mio. t zurück.

Aus europäischen Häfen wurden 2010 102,6 Mio. t (+6 %) empfangen, davon 67,5 Mio. t aus EU-Häfen (+6,5 %). Vom Empfang aus den übrigen europäischen Häfen in Höhe von 35,1 Mio. t (+5,1 %) entfielen 16,5 Mio. t auf norwegische Häfen (-5,6 %) und 15,4 Mio. t auf russische Ostseehäfen (+7,6 %). In europäische Häfen wurden 52,6 Mio. t verschifft

(+1,8 %), davon 42,8 Mio. t in EU-Häfen (-0,2 %) und 9,8 Mio. t in Häfen des übrigen Europas (+11,7 %). Dabei erhöhte sich der Verkehr in russische Ostseehäfen um beachtliche 23,5 % auf 5,4 Mio. t.

Aus Überseehäfen wurden 2010 64,2 Mio. t (+9 %) empfangen. Dabei nahmen die Anlandungen aus nordamerikanischen Häfen (+16,9 %), asiatischen Häfen (+14,1 %) und mittel- und südamerikanischen Häfen (+13,8 %) kräftig zu. Der Empfang aus Häfen der VR China stieg um 13,7 % auf 12,3 Mio. t. In Überseehäfen wurden insgesamt 50,4 Mio. t (+3,9 %) verschifft. Dabei zog der Versand in mittel- und südamerikanische Häfen um 33,5 % an. Die Verschiffungen in Häfen der VR China gingen leicht um 1,1 % auf 7,1 Mio. t zurück, lagen jedoch deutlich über dem Versand in 2008 in Höhe von 5,7 Mio. t.

Der **Stückgutumschlag** in den deutschen Seehäfen erhöhte sich 2010 insgesamt um 9,7 % auf knapp 158 Mio. t. In den deutschen Nordseehäfen wurden insgesamt 122,5 Mio. t umgeschlagen, 9,9 % mehr als 2009. Davon entfielen 64,5 Mio. t auf Hamburg (+10,9 %) und rund 50 Mio. t auf die Bremischen Häfen (+8,6 %). Emden zog 2,5 Mio. t (+26,6 %), Cuxhaven knapp 2 Mio. t (+35,6 %) und Brake 1,6 Mio. t (+23,6 %) auf sich.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 2010 insgesamt 35 Mio. t Stückgüter um, 9,3 % mehr als im Vorjahr. An ihrem Gesamtaufkommen waren Lübeck mit 16,8 Mio. t (+2,8 %), Rostock mit 7,7 Mio. t (+8,5 %), Puttgarden mit knapp 4 Mio. t (+14,7 %), Kiel mit 2,7 Mio. t (+44,2 %), Sassnitz mit 2,2 Mio. t (+18,6 %) und Wismar mit 1,5 Mio. t (+8,4 %) beteiligt.

In den deutschen Binnenhäfen wurden 2010 im Seeverkehr 1,4 Mio. t Stückgüter (+6,9 %) umgeschlagen, darunter allein in Duisburg rund 1,2 Mio. t (+18 %).

Von den insgesamt 159 Mio. t Stückgüter, die 2010 in den deutschen Seehäfen einschließlich des See-

GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (IN 1.000 T)

	2008	2009	2010	Veränderung 2010: 2009 in %
Ostseehäfen	58.937	49.986	54.649	+9,3
Rostock	21.278	17.384	19.489	+12,1
Lübeck	21.334	17.488	17.854	+2,1
Puttgarden	4.073	3.479	3.990	+14,7
Kiel	3.154	3.158	3.825	+21,1
Wismar	3.267	3.084	3.457	+12,1
Sassnitz	2.711	2.212	2.672	+20,8
Lubmin	448	833	772	-7,3
Wolgast	346	395	419	+5,8
Stralsund	810	658	808	+22,8
Flensburg	582	489	492	+0,7
Rendsburg	257	258	244	-5,4
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	223	197	226	+14,5
Mecklenburg-Vorpommern	455	350	401	+14,5
Nordseehäfen	258.877	210.862	219.050	+3,9
Hamburg	118.915	94.762	104.520	+10,3
Wilhelmshaven	40.556	34.196	24.728	-27,7
Bremen/Bremerhaven	63.501	53.941	59.107	+9,6
Brunsbüttel	x	7.343	7.463	+1,6
Brake	5.745	4.728	5.146	+8,8
Bützfleth	5.573	4.673	5.221	+11,7
Emden	4.517	3.562	4.319	+21,2
Nordenham	3.605	3.364	3.252	-3,3
Cuxhaven	1.956	1.766	2.160	+22,3
Leer	95	99	105	+5,6
Papenburg	317	335	362	+8,0
Husum	462	301	303	+1,2
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1.264	1.166	1.310	+12,4
Niedersachsen	723	626	1.056	+68,6
Seehäfen zusammen	317.856	260.908	273.783	+4,9
Binnenhäfen ¹⁾	2.780	1.955	2.020	+3,3
darunter Duisburg	2.074	1.072	1.414	+31,9
Insgesamt	320.636	262.863	275.953	+5,0
Außerdem:				
Eigengew. d. Ladungsträger	61.413	48.646	52.074	+7,0

¹⁾ Seeverkehr der Binnenhäfen

GÜTERVERKEHR ÜBER SEE NACH VERKEHRSBEZIEHUNGEN (IN MIO. T)

	2009	2010	Veränderungen in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	6,9	6,2	-9,0
Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands	155,9	166,8	+7,0
Europäische Häfen	96,8	102,6	+6,0
davon Häfen in der Europ. Union	63,4	67,5	+6,5
Übrigem Europa	33,4	35,1	+5,1
dar.: Russ. Förder./Ostsee	14,3	15,4	+7,6
Norwegen	17,5	16,5	-5,6
Außereuropäische Häfen	58,9	64,2	+9,0
darunter Häfen in Afrika	11,2	10,4	-7,3
Nordamerika	10,1	11,9	+16,9
Mittel- und Südamerika	12,5	14,3	+13,8
Asien	22,4	25,6	+14,1
Australien	0,9	1,0	+4,6
Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands	100,2	102,9	+2,7
Europäische Häfen	51,6	52,6	+1,8
davon Häfen in der Europ. Union	42,8	42,8	-0,2
übrigem Europa	8,7	9,8	+11,7
dar.: Russ. Förder./Ostsee	4,3	5,4	+23,5
Norwegen	2,8	2,8	-2,6
Außereuropäische Häfen	48,5	50,4	+3,9
darunter Häfen in Afrika	6,9	6,7	-2,9
Nordamerika	7,8	8,5	+7,8
Mittel- und Südamerika	4,8	6,4	+33,5
Asien	28,3	28,1	-0,7
Australien	0,4	0,5	+9,9
Gesamtverkehr	262,9	276,0	+5,0

STÜCKGUTUMSCHLAG (IN 1.000 T)

	2008	2009	2010	Veränderungen 2010:2009 in %
Ostseehäfen	39.575	32.238	35.222	+9,3
Lübeck	20.120	16.357	16.811	+2,8
Puttgarden	4.073	3.479	3.990	+14,7
Kiel	1.925	1.859	2.682	+44,2
Rendsburg	4	6	4	-21,2
Flensburg	0	2	1	-42,4
Rostock	9.400	7.053	7.652	+8,5
Stralsund	146	82	180	+120,6
Wismar	1.340	1.384	1.500	+8,4
Sassnitz	2.374	1.848	2.191	+18,6
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	0	8	3	-58,2
Mecklenburg-Vorpommern	194	161	207	+28,6
Nordseehäfen	140.556	111.490	122.512	+9,9
Husum	-	-	0	x
Brunsbüttel	x	71	36	-48,8
Hamburg	76.677	58.181	64.536	+10,9
Bützfleth	9	94	0	-99,9
Cuxhaven	1.587	1.459	1.978	+35,6
Bremische Häfen	53.972	45.963	49.925	+8,6
Brake	2.426	2.161	1.270	+23,6
Nordenham	1.087	598	303	-49,2
Wilhelmshaven	586	807	156	-80,6
Emden	3.239	2.012	2.547	+26,6
Leer	24	14	15	+9,7
Papenburg	80	61	52	-14,7
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	437	420	448	+6,7
Niedersachsen	645	541	944	+74,5
Seehäfen zusammen	180.131	143.728	157.734	+9,7
Binnenhäfen	2.354	1.311	1.402	+6,9
dar. Duisburg	2.000	997	1.177	+18,0
Insgesamt	182.485	145.041	159.229	+9,8
Außerdem: Eigengewichte der Container	31.659	24.079	26.477	+10,0
Eigengewichte der Fahrzeuge	39.754	24.567	25.597	+4,2

verkehrs der Binnenhäfen umgeschlagen wurden, entfielen 107 Mio. t auf den Containerverkehr. Davon wurden 104 Mio. t in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen umgeschlagen.

Der **Containerumschlag** nahm 2010 insgesamt um 10 % auf 13,1 Mio. TEU zu. Davon wurden an beladenen Containern 11,3 Mio. TEU umgeschlagen, 9,9 % mehr als im Vorjahr. Der Anteil der beladenen Container an den insgesamt im Containerverkehr beförderten Einheiten betrug damit 86 %. Das Ladungsgewicht nahm insgesamt um 8,9 % auf 107 Mio. t zu. In Hamburg nahm der Containerverkehr 2010 um 12,4 % auf knapp 8 Mio. TEU und in den Bremischen Häfen um 6,5 % auf knapp 5 Mio. TEU zu. Hamburg lag damit weltweit auf Position 15 und belegte in der europäischen Rangliste Platz 3. Die Bremischen Häfen kamen weltweit auf Platz 23 und belegten europaweit Rang 4.

In den deutschen Ostseehäfen nahm der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** einschließlich der Eigengewichte 2010 insgesamt um 6,2 % auf 59,2 Mio. t zu. Überproportional stieg vor allem der Verkehr in Kiel (+31,3 %). Lübeck zog 45,5 % des Gesamtaufkommens auf sich und Rostock war mit 21,8 %, Puttgarden mit 20,4 %, Kiel mit 7,2 % und Sassnitz mit 5,1 % am Gesamtaufkommen beteiligt.

Dagegen stagnierte das Passagieraufkommen mit rund 11 Mio. Reisenden.

Der **Massengutumschlag** in den deutschen Seehäfen ging 2010 insgesamt leicht um 1 % auf 116 Mio. t zurück. Dabei verzeichnete der Erzumschlag mit knapp 14 Mio. t einen kräftigen Zuwachs (+50,7 %) und auch der Kohlenumschlag stieg leicht um 5,4 % auf 14 Mio. t. an. Dagegen sank der Umschlag an Rohöl um 12 % auf 29 Mio. t und an Mineralölprodukten um 21,5 % auf 13,5 Mio. t. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die Schließung einer Raffinerie in Wilhelmshaven zurückzuführen.

Auch der Sauggüterumschlag nahm insgesamt um 0,9 % auf 16,6 Mio. t ab. Während beim Umschlag

von Getreide ein Zuwachs um 1,4 % auf 9,2 Mio. t erreicht werden konnte, nahm der Umschlag von Futtermitteln um 2,4 % auf 4,3 Mio. t und von Ölsaaten um 4,5 % auf 3 Mio. t ab. Über die Entwicklung des Sauggüterumschlags in den einzelnen Häfen informiert die Tabelle auf Seite 50.

In den deutschen Ostseehäfen nahm der Massengutumschlag um 9,5 % auf 19,4 Mio. t zu. Dagegen mussten die deutschen Nordseehäfen einen Rückgang ihres Massengutumschlags um insgesamt 2,9 % auf 96,5 Mio. t hinnehmen.

UMSCHLAGENTWICKLUNG 2011

2011 setzte sich die Erholung des deutschen Seegüterumschlags weiter fort. In den ersten vier Monaten nahm der Gesamtumschlag einschließlich des Seeverkehrs der Binnenhäfen um 7 % auf 94,4 Mio. t zu.

Dabei erhöhte sich der Stückgutumschlag um 15,1 % auf 58,3 Mio. t, wobei der Containerumschlag um 20,3 % auf 4,9 Mio. TEU stieg. Dagegen nahm der Massengutumschlag um 3,9 % auf 36,2 Mio. t ab.

Aktuellere Zahlen des Statistischen Bundesamtes lagen bei Redaktionsschluss leider nicht vor. Dabei handelt es sich um Daten der Fachserie 8 Reihe 5 Verkehr/Seeschifffahrt.

Über die Umschlagentwicklung der deutschen Seehäfen informiert das Statistische Bundesamt bisher im Rahmen seiner Veröffentlichung Verkehr/Seegüterumschlag deutscher Häfen. Leider liegen die neuesten Zahlen bisher nur für 2010 vor. Sollte diese Veröffentlichung eingestellt werden, würden künftig keine Zahlen über den Güterumschlag in den deutschen Seehäfen mehr zur Verfügung stehen. Der ZDS wird sich mit allem Nachdruck dafür einsetzen, dass die amtliche Bundesstatistik über den deutschen Seegüterumschlag nicht eingestellt wird.

CONTAINERUMSCHLAG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

	Container	Beladene Container	
	insgesamt in 1000 TEU	Anzahl in 1000 TEU	Gewicht der Ladung in 1000 t
2009 Alle Häfen	11.915	10.269	98.268
dar. Hamburg	7.031	6.020	55.626
Bremische Häfen	4.579	4.022	39.656
2010 Alle Häfen	13.106	11.281	107.009
dar. Hamburg	7.906	6.671	61.791
Bremische Häfen	4.876	4.366	42.183
Veränd. 2009/2010 Alle Häfen	+10,0	+9,9	+8,9
dar. Hamburg	+12,4	+10,8	+11,1
Bremische Häfen	+6,5	+8,6	+6,4

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

	2009	2010	Veränderung 2010: 2009 in %
Lübeck	26.300	26.470	+1,5
Rostock	11.800	12.700	+7,6
Puttgarden	10.802	11.848	+9,7
Kiel	3.204	4.206	+31,3
Sassnitz	2.686	2.938	+9,4
Zusammen	54.792	58.162	+6,2

Anzahl der Passagiere

Puttgarden	6.304.798	6.260.737	-0,7
Rostock	2.100.000	2.060.000	-1,9
Kiel	1.491.097	1.551.510	+4,1
Sassnitz	716.006	647.952	-9,5
Lübeck	374.046	412.000	+10,1
Zusammen	10.985.947	10.932.199	-0,5

MASSENGUTUMSCHLAG (IN 1.000 T)

	2008	2009	2010	Veränderungen 2010:2009 in %
Ostseehäfen	19.363	17.747	19.427	+9,5
Lübeck	1.215	1.131	1.044	-7,7
Puttgarden	-	-	-	-
Kiel	1.229	1.298	1.143	-12,0
Rendsburg	253	253	240	-5,1
Flensburg	581	487	491	-0,9
Rostock	11.878	10.331	11.837	+14,6
Stralsund	664	576	628	+9,0
Wismar	1.927	1.700	1.957	+15,1
Sassnitz	337	364	481	+32,2
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	223	189	222	+17,5
Mecklenburg-Vorpommern	1.056	1.419	1.385	-2,4

Nordseehäfen	118.321	99.372	96.539	-2,9
Husum	462	299	303	+1,2
Brunsbüttel	x	7.272	7.426	+2,1
Hamburg	42.238	36.581	39.984	+9,3
Bützfleth	5.564	4.580	5.221	+14,0
Cuxhaven	370	307	182	-40,8
Brem. Häfen	9.528	7.978	9.182	+15,1
Brake	3.584	3.458	3.575	+3,4
Nordenham	2.518	2.766	2.949	+6,6
Wilhelmshaven	39.969	33.389	24.571	-26,4
Emden	1.278	1.551	1.771	+14,2
Leer	71	85	89	+4,9
Papenburg	237	275	310	+12,9
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	827	746	862	+15,6
Niedersachsen	78	85	112	+31,1

Seehäfen zusammen	137.684	117.119	115.966	-1,0
Binnenhäfen	426	644	618	-3,9
dar. Duisburg	74	75	237	+217,0

Insgesamt	138.151	117.822	116.724	-0,9
------------------	----------------	----------------	----------------	-------------

UMSCHLAGENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN MASSENGÜTER IN DEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

	2009		2010		Veränderung
	1000 t	v.H.	1000 t	v.H.	in %
Massengut insgesamt	117.178	100,0	116.106	100,00	-0,9
davon					
Getreide	9.075	7,7	9.200	7,9	+1,4
Futtermittel	4.412	3,8	4.315	3,7	-2,4
Ölsaaten	3.203	2,7	3.061	2,6	-4,5
Erze	9.148	7,8	13.787	11,9	+50,7
Kohlen	13.291	11,3	14.006	12,1	+5,4
Rohöl	33.011	28,2	29.047	25,0	-12,0
Mineralölprod.	17.203	14,7	13.508	11,6	-21,5
Sonstige Massengüter	27.836	23,8	29.182	25,1	+4,9

SAUGGÜTERUMSCHLAG IN DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN 1.000 T)

	Getreide		Futtermittel		Ölfrüchte		Sauggüter insgesamt		Veränderung in %
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010:2009
Hamburg	2.916	3.433	1.038	1.091	2.673	2.717	6.627	7.240	-8,5
Rostock	3.406	2.872	109	67	210	222	3.726	3.160	+17,9
Brake	657	392	2.015	2.017	27	31	2.699	2.439	+10,7
Brem. Häfen	327	278	513	690	2	3	842	970	-13,2
Lübeck	272	292	1	-	10	17	283	309	-8,4
Kiel	194	313	17	22	6	9	217	344	-36,9
Stralsund	74	89	-	-	10	25	84	114	-26,3
Wismar	51	90	2	2	6	3	59	96	-38,5
Nordenham	21	-	-	-	-	-	21	0	100,0
Emden	2	-	8	15	-	5	10	20	-50,0
Sassnitz	18	47	12	-	-	6	30	53	-43,4
sonstige Häfen	1.268	1.302	641	561	120	170	2.028	2.034	-0,3
Insgesamt	9.206	9.107	4.356	4.465	3.065	3.208	16.627	16.780	-0,9

SEEGÜTERUMSCHLAG IM JAHR 2011 JANUAR – APRIL (IN 1.000 T)

	2010 Januar – April	2011 Januar – April	Veränderung in %
Hamburg	32.729	36.043	+10,1
Wilhelmshaven	8.275	6.712	-18,9
Bremische Häfen	19.264	21.887	+13,6
Lübeck	5.826	6.185	+6,2
Rostock	5.927	6.206	+4,7
Brunsbüttel	2.577	2.629	+2,0
Brake	1.535	1.702	+11,6
Bützfleth	1.779	1.809	+1,7
Puttgarden	1.250	1.408	+12,6
Emden	1.409	1.482	+5,6
Wismar	1.222	1.144	-6,3
Kiel	1.104	1.364	+23,6
Nordenham	1.105	1.197	+8,3
Sassnitz	1.033	1.070	+3,6
Cuxhaven	620	827	+33,4
Stralsund	205	250	+21,6
Flensburg	208	163	-21,6
Seehäfen insgesamt ¹⁾	88.243	94.441	+7,0
davon			
Massengut	37.628	36.171	-3,9
Stückgut	50.608	58.267	+15,1
Container in 1000 TEU	4.048	4.868	+20,3

¹⁾ einschließlich Seeverkehr der Binnenhäfen

ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE*

		Gesamtumschlag		Massengutumschlag		Stückgutumschlag		Containerumschlag	
		Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil %	in Mio. TEU	Anteil in %
Hamburg	2009	110,4	15,4	36,8	10,0	73,6	20,9	7,0	24,5
	2010	121,2	15,2	40,3	10,0	80,9	20,5	7,9	24,4
	2011 1. Hj.	64,1	15,4	19,4	9,8	44,7	20,6	4,4	24,9
Brem. Häfen	2009	63,0	8,8	7,9	2,2	55,2	15,7	4,6	16,1
	2010	68,7	8,6	9,1	2,3	59,5	15,1	4,9	15,1
	2011 1. Hj.	40,0	9,6	4,2	2,1	35,8	16,5	3,0	16,9
Rotterdam	2009	387,0	53,9	264,7	72,3	122,2	34,7	9,7	33,9
	2010	430,0	53,9	293,9	72,7	136,0	34,5	11,1	34,3
	2011 1. Hj.	214,9	51,8	140,2	70,8	74,7	34,5	5,9	33,3
Antwerpen	2009	157,8	22,0	56,9	15,5	100,9	28,7	7,3	25,5
	2010	178,2	22,3	60,8	15,0	117,4	29,8	8,5	26,2
	2011 1. Hj.	95,9	23,1	34,3	17,3	61,6	28,4	4,4	24,9
Insgesamt	2009	718,2	100,0	366,3	100,0	351,9	100,0	28,6	100,0
	2010	798,0	100,0	404,1	100,0	393,9	100,0	32,4	100,0
	2011 1. Hj.	414,9	100,0	198,1	100,0	216,8	100,0	17,7	100,0

* Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE

Die beiden deutschen Universalhäfen Hamburg und die Bremischen Häfen zogen 2010 zusammen 23,8 % des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich. 2009 waren es noch 24,2 %. Im Massengutumschlag konnten sie ihre Anteile mit 10 % bzw. 2,3 % halten. Im Containerumschlag behauptete Hamburg seinen Anteil mit 24,4 %, während der Anteil der Bremischen Häfen von 16,1 % in 2009 auf 15,1 % sank.

Im ersten Halbjahr 2011 haben die beiden deutschen Seehäfen dagegen wieder Marktanteile gewonnen. Insgesamt kamen sie auf einen Anteil am Gesamtumschlag der Range von 25 % gegenüber 23,7 % im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Im Containerumschlag konnte Hamburg seinen Anteil auf 24,9 % (erstes Halbjahr 2009: 23,6 %) und die Bremischen Häfen auf 16,9 % (erstes Halbjahr 2009: 15,3 %) ausbauen. Zusammen zogen sie 41,8 % des Containerumschlags der Range auf sich. Sie haben damit gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 (38,9 %) erhebliche Marktanteile gewonnen.



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

Klaus-Dieter Peters, Hamburg (Präsident)

Dr. Ulrich Bauermeister, Rostock (Vizepräsident)

Heinrich Beckmann, Lübeck

Jan Müller, Brake

Andreas Wellbrock, Bremen

Detthold Aden, Bremen, Präsident bis 16. November 2010

Hans-Helmut Schramm, Brunsbüttel, Präsidiumsmitglied bis 16. November 2010



*Von links: Heinrich Beckmann, Jan Müller, Klaus-Dieter Peters, Heinz Brandt (Vorsitzender des Sozialpolitischen Ausschusses), Andreas Wellbrock, Dr. Ulrich Bauermeister.
Foto auf der linken Seite: Gruppenbild des Verwaltungsrates (siehe Seite 56)*

VERWALTUNGSRAT

NIEDERSACHSEN

Mitglied

Dr. Andreas Schmidt
Jan Müller
Hans-Peter Zint
Dietmar P. Walter
Marcel Egger

Stellvertretendes Mitglied

Uwe Oppitz
Reiner Brüls
Michael de Reese
Karsten Dirks
Axel Kluth

BREMEN

Mitglied

Andreas Wellbrock
Michael Appelhans
Hans-Peter Brüggemann
Olaf Schwemer
Friedhelm Thode

Stellvertretendes Mitglied

Manfred Kuhr
Klaus Bartels (kommissarisch)
Hubertus Ritzke
Peter Marx
Dieter Wandel

HAMBURG

Mitglied

Klaus-Dieter Peters (Vorsitz)
Gunther Bonz
Erhard Meller
Norman Zurke
Dr. Sebastian Jürgens

Stellvertretendes Mitglied

Peter Lindenau
Carola Zehle
Werner Gruhl
Ina Luderer
Rainer Fabian

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Mitglied

Heinrich Beckmann
Frank Schnabel
Jürgen F. Jensen
Dr. Dirk Claus
Thomas Sühr

Stellvertretendes Mitglied

N.N.
Hans Helmut Schramm
N.N.
Jens B. Knudsen
Andreas Walter

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Mitglied

Dr. Ulrich Bauermeister
Ronald Schulz
Michael Kremp
Wolfgang Ostenberg
Harm Sievers

Stellvertretendes Mitglied

Christian Hardt
Daniele Priebe
Helmut Bilz
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

Heinz Brandt (Vorsitzender)
Werner Gruhl (1. stellv. Vorsitz)
Jörg Breyer
Carola Zehle
Matthias Reichel

Stellvertretendes Mitglied

Arno Schirmacher
Jaana Kleinschmit von Lengefeld
Thomas Brüggmann (kommissarisch)
Rainer Fabian
Erhard Meller

GESCHÄFTSFÜHRUNG



Hauptgeschäftsführer

Dipl.-Volkswirt Klaus Heitmann



Geschäftsführer

Dr. Martin Kröger

Herausgeber

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Fotos

Cuxport GmbH (Seite 22)

ELBE&FLUT/Thomas Hampel (Seite 36, 54, 55 und 57)

Hapag Lloyd AG/Heinz-Joachim Hettchen (Seite 26)

Hamburger Hafen und Logistik AG (Seite 7)

Hamburger Hafen und Logistik AG/Kai-Uwe Knoth (Seite 8)

Hamburger Hafen und Logistik AG/Jörg Modrow (Seite 32)

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH/Christiane Schröder (Seite 40)

Pressereferat BMVBS/Hans-Peter König (Seite 11)

ZDS/Eckhard-Herbert Arndt (Seite 18 und 19)

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