

ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.



JAHRESBERICHT 2011/2012

**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 2012 abgeschlossen.

Seite 7

EDITORIAL



Seite 8

I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 18

II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 26

III. UMWELTPOLITIK UND HAFENSICHERHEIT



Seite 30

IV. TARIF- UND SOZIALPOLITIK



Seite 34

V. UMSCHLAGENTWICKLUNG 2011/2012



Seite 42

VI. ORGANE DES ZDS



*Klaus-Dieter Peters,
Präsident des ZDS*

Nachdem der deutsche Seegüterumschlag 2011 um rund 8% auf 295 Mio. t zunahm, rechnen wir für 2012 mit einem Anstieg des Gesamtumschlags um etwa 3% auf 304 Mio. t.

Angesichts von Rezession sowie Euro- und Staatsschuldenkrise in Europa hat sich das Wachstumstempo in unseren Seehäfen verlangsamt. 2012 wird der Umschlag in den deutschen Seehäfen daher voraussichtlich noch um 5% unter dem Vorkrisenniveau liegen.

Während sich der Feederverkehr noch nicht ganz erholt hat und dabei möglicherweise auch vor strukturellen Veränderungen steht, wurde im Hinterlandverkehr unserer Seehäfen schon 2011 das Vorkrisenniveau erreicht. Bereits 2008 stieß die Schienen- und Straßeninfrastruktur im Hinterlandverkehr, der sich weiterhin dynamisch entwickelt, an ihre Kapazitätsgrenzen.

Der Ausbau der Hinterlandanbindungen wird deshalb immer dringender. Bei der anstehenden Kategorisierung der Bundeswasserstraßen und der Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 muss der Seehafenhinterlandverkehr mit seinen Ausbauprojekten von nationaler Bedeutung Priorität erhalten.

Gütermenge ist jedoch nicht gleich Gütermenge. Die Wertschöpfung im Seehafen hat sich erheblich erhöht. Auch bei der Nutzung der Offshore-Windenergie werden deutsche Seehafenbetriebe mit ihrer maritimen Logistik einen wesentlichen Beitrag leisten.

In der künftigen europäischen Hafenpolitik benötigen wir keine Regelungen, die Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und damit die Leistungsfähigkeit der Hafenwirtschaft beeinträchtigen. Wir brauchen vielmehr die Unterstützung der Europäischen Kommission, um unsere Wachstumschancen zu nutzen.

Klaus-Dieter Peters
Präsident des ZDS



I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK

UMSETZUNG DES NATIONALEN HAFENKONZEPTS

An der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts wird weiterhin gearbeitet. Zu den Maßnahmen, die vordringlich umgesetzt werden sollen, zählt vor allem der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen.

Nach dem Nationalen Hafenkonzept wird der Bund zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen die Fahrrinnenanpassungen von Unter- und Außenelbe sowie Unter- und Außenweser mit Priorität vorantreiben. Auch die Anbindung der Seehäfen an das Hinterland hat im Bundesverkehrsministerium hohe Priorität.

Wie auf der 3. Sitzung des Lenkungsausschusses zur Umsetzung der Nationalen Hafenkonzepts im Oktober 2011 zugesagt, hat das Bundesverkehrsministerium im November 2011 eine Liste mit den Fertigstellungsperspektiven der noch nicht abgeschlossenen Projekte der Ahrensburger Liste vorgelegt. Diese Liste dient ausschließlich der Orientierung und enthält keinerlei verbindliche Zusagen des Bundes zur Fertigstellung der Teilprojekte. Danach gilt für alle noch nicht fertiggestellten Projekte, dass sie nur dann realisiert werden können, wenn ausreichend Investitionsmittel zur Verfügung stehen.

Der ZDS begrüßt, dass am 15. Juli 2011 der Planfeststellungsbeschluss für die Anpassung der Fahrrinnen von Außen- und Unterweser erlassen wurde. Für die Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterelbe liegt der Planfeststellungsbeschluss seit Mai 2012 vor. Zu beiden Beschlüssen sind Klagen beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Wir gehen fest davon aus, dass das Gericht seine Entscheidungen zugunsten der Projekte fällen wird und mit der Umsetzung der Maßnahmen zügig begonnen werden kann. Die betroffenen Seehäfen benötigen die Fahrrinnenanpassungen

dringender denn je, um auch künftig ihre wirtschafts- und beschäftigungspolitischen Funktionen von nationaler Bedeutung sicherzustellen. Die Verzögerungen bei den Vertiefungen haben dazu geführt, dass große Schiffe in immer kürzeren Zeitfenstern abgefertigt werden müssen mit der Folge von erheblichen Mehrkosten.

Außerdem sind die Vertiefung der Außenems, der Ausbau der Wismarer Bucht sowie des Rostocker Seekanals erforderlich. Auch hierfür müssen die Planfeststellungsverfahren zügig eingeleitet werden.

INVESTITIONSRAHMENPLAN 2011–2015

Am 15. März 2012 hat das Bundesverkehrsministerium den Investitionsrahmenplan 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) veröffentlicht. Der ZDS hatte sich in seiner Stellungnahme zum Entwurf des IRP 2011–2015 dafür eingesetzt, in den einzelnen Fünfjahresplänen einen besonderen Schwerpunkt „Seehafenanbindungen“ aufzunehmen. Leider konnte dies nicht erreicht werden.

Der Koalitionsvertrag der 17. Legislaturperiode sieht vor, dass die Bundesregierung die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen und die Seehafenanbindungen gezielt ausbauen wird. Dieser Ausbau sei von allergrößter Bedeutung für die gesamte exportorientierte Wirtschaft. Auch im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie dem Nationalen Hafenkonzept hat der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen oberste Priorität. Auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz am 27. und 28. Mai 2011 in Wilhelmshaven hat die Bundesregierung nochmals bekräftigt, dass sie die bedarfsgerechte Anpassung der seewärtigen Zufahrten als eine Aufgabe von nationaler Bedeutung versteht. Das Bundesverkehrsministerium werde die in seiner

Verantwortung liegenden Seehafenhinterlandanbindungen gezielt ausbauen. Dieser Ausbau sei von allergrößter Bedeutung für die gesamt exportorientierte Wirtschaft.

Von einer besonderen Berücksichtigung der Projekte zum Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen kann im Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes 2011–2015 jedoch keine Rede sein. In der Liste der laufenden Vorhaben sind nur zwei Hinterlandprojekte aufgeführt:

→ **ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (zweigleisiger Ausbau)**

→ **ABS Stelle-Lüneburg (dreigleisiger Ausbau).**

Der Finanzbedarf für beide Projekte beträgt zusammen 432 Mio. Euro. Insgesamt beläuft sich der Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf 8,6 Mrd. Euro. Der Anteil der Seehafenanbindungen beträgt somit 5%.

In der Liste mit Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt und bis 2015 erlangt werden kann, sind ebenfalls zwei Hinterlandprojekte der deutschen Seehäfen vertreten:

→ **ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (Bahn-umgehung Sande, Elektrifizierung)**

→ **ABS Uelzen-Stendal (zweigleisiger Ausbau, 1. Baustufe).**

Der Finanzbedarf beider Projekte beträgt zusammen 365 Mio. Euro von insgesamt 4,2 Mrd. Euro (9%). Dabei entfallen allein auf die deutsche Anschlussstrecke zur Betuwe-Linie (ABS Grenze D/NL-Emmerich-Oberhausen) 711 Mio. Euro, die dem Hinterlandverkehr des Hafens Rotterdam dient.

In der Liste der Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden, und mit deren Projekten in der Regel erst nach 2015 begonnen

werden kann, sind ebenfalls zwei Hinterlandprojekte der deutschen Seehäfen enthalten:

→ **Knoten Hamburg**

→ **NBS/ABS Hamburg/Bremen-Hannover (Y-Trasse).**

Während die Betuwe-Linie schon seit Jahren in Betrieb ist und ihre deutsche Anschlussstrecke ausgebaut wird, wodurch die Kapazitäten im Güterverkehr der Rheinmündungshäfen erheblich vergrößert werden, soll die Y-Trasse erst nach 2015 realisiert werden.

Außerdem sieht diese Vorhabenliste auch die Hinterlandanbindung der festen Querung des Fehmarnbelts vor, die zu erheblichen Mengensteigerungen auf der Schiene führen und deren Kosten mit über 800 Mio. Euro erhebliche Finanzmittel binden wird. Bevor diese Schienenstrecke realisiert wird, ist es jedoch dringend erforderlich, die Engpässe in Norddeutschland zu beseitigen. Maßnahmen zur Entlastung der Knoten Hamburg, Bremen und Hannover sowie der Bau der Y-Trasse müssen vor dem Ausbau der Hinterlandanbindungen der Fehmarn-Belt-Querung realisiert werden.

Auch im Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen 2011–2015 lässt sich kein Schwerpunkt für den Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen erkennen. Der Plan enthält zwar eine Reihe von Vorhaben aus der Ahrensburger Liste, wie z. B. die A 281 Eckverbindung Bremen, dabei handelt es sich allerdings nur teilweise um laufende Vorhaben, während der größte Teil erst planfestgestellt ist. Mit wichtigen Hinterlandprojekten, wie Hamburger Hafenquerspange und Weiterbau der A 20 (Küstenautobahn), kann nach dem Plan in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

Der IRP 2011–2015 enthält keine Liste der Wasserstraßenprojekte. Als Begründung wird darauf hingewiesen, dass die Priorisierung der Projekte im Rahmen der vorgesehenen Kategorisierung der Bundeswasserstraßennetzes noch nicht abge-

geschlossen sei. Das nach Abzug des Mittelbedarfs für die Erhaltung (rd. 3 Mrd. Euro) verbleibende Finanzvolumen in Höhe von rd. 0,9 Mrd. Euro liegt jedoch deutlich unter dem bestehenden Finanzierungsbedarf von rd. 2,4–2,5 Mrd. Euro.

Der ZDS hatte erwartet, dass die in dem Koalitionsvertrag, dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie dem Nationalen Hafenkonzept und die auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz vereinbarten Maßnahmen zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen im IRP 2011–2015 stärker als im Entwurf vorgesehen berücksichtigt werden. Leider wurden diese Erwartungen nicht erfüllt.

INFRASTRUKTUR- BESCHLEUNIGUNGSPROGRAMM

Der ZDS begrüßt jedoch, dass das Investitionsbudget für den Erhalt und Ausbau der Bundesverkehrswege 2012 durch ein Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (IBP) um 1 Mrd. Euro auf 11 Mrd. Euro erhöht wurde.

Auch in den Folgejahren hält der ZDS eine Aufstockung des Verkehrsetats des Bundes für dringend erforderlich, um die Seehafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen. Mehrjährig müssen zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Die Pällmann-Kommission hatte einen Verkehrsetat von jährlich 12 Mrd. Euro für notwendig erachtet. Zwischenzeitlich sind Preis- und Mehrwertsteuererhöhungen zu berücksichtigen.

BAU DER 5. NOK-SCHLEUSE IN BRUNSBÜTTEL

Für den Bereich der Bundeswasserstraßen werden die Mittel des IBP in Höhe von 300 Mio. Euro ausschließlich für den Bau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) eingesetzt.

Mehrjährige unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen an den NOK-Schleusen in Brunsbüttel mit dem daraus resultierendem Investitionsstau haben die Funktions- und Leistungsfähigkeit des bestehenden NOK massiv beeinträchtigt. Zusammen mit dem ZVDS und VDR hatten wir im August 2011 in einem Verbändeschreiben an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer auf die aktuelle Notlage am NOK aufmerksam gemacht.

Für den Seehafenstandort Deutschland ist die Leistungs- und 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.

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

Der ZDS begrüßt, dass für den Bau der 5. Schleuse in Brunsbüttel, für den seit Herbst 2010 Baurecht besteht, die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung gestellt wurden. Wir hatten uns hierfür intensiv eingesetzt.

Die Ausschreibung und Vergabe für vorbereitende Maßnahmen erfolgt in 2012, die Vergabe der Hauptbaumaßnahmen Anfang 2013. Der tatsächliche Mittelbedarf bemisst sich wie folgt: 2012 11 Mio. Euro, 2013 30 Mio. Euro, 2014 75 Mio. Euro, 2015–2016 je 73 Mio. Euro und 2017 38 Mio. Euro.

Das Bundesfinanzministerium wird dies im Rahmen der Eckwerte zum Bundeshaushalt 2013 und zur Finanzplanung entsprechend berücksichtigen. Dabei bleibt der vorgesehene Finanzrahmen in Höhe von 300 Mio. Euro in voller Höhe erhalten. Die Barmittel und Verpflichtungsermächtigungen werden in diesem Rahmen bis zum Abschluss der Baumaßnahme wie vereinbart zusätzlich zur Verfügung gestellt.

Für die 5. Schleuse war eine Bauzeit von 4 Jahren vorgesehen. Die Finanzplanung geht jetzt von sechs Jahren aus. Der ZDS hofft, dass die Schleuse schneller realisiert werden kann.

WSV-REFORM

Am 26. Juni 2012 hat das Bundesverkehrsministerium seinen 5. Bericht an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vorgelegt.

Der ZDS begrüßt das Ziel der WSV-Reform, eine leistungsfähige, effiziente sowie für den Steuerzahler kostengünstige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu sichern und trotz der begrenzten Ressourcen Infrastrukturvoraussetzungen zu schaffen, die Gütertransportverlagerungen auf das Schiff ermöglichen und die eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur gewährleisten. Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzungen weisen wir auf die Absichtserklärungen der Koalitionsparteien in ihrer Koalitionsvereinbarung hin, das Nationale Hafenkonzept umzusetzen und die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen gezielt auszubauen. Dabei erwarten wir von der Priorisierung der Investitionsmaßnahmen eine Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.

AUFBAUORGANISATION

Im Hinblick auf die geplante „Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt“ in Bonn möchten

wir darauf hinweisen, dass der Schwerpunkt der Transporte auf den deutschen Wasserstraßen eindeutig im Bereich der Küste liegt. Der Standort einer Zentralbehörde sollte daher an der Küste liegen.

Bisher liegen die Aufgaben des Betriebs und der Unterhaltung sowie des Verkehrsmanagements in unmittelbarer Nähe bei den jeweiligen regionalspezifisch strukturierten Wasser- und Schifffahrtsämtern in einer Organisationseinheit. Damit werden Synergieeffekte genutzt. Künftig sollen Betrieb und Unterhaltung einerseits sowie Verkehrsmanagement andererseits voneinander getrennt und in unterschiedlichen regionalen Organisationseinheiten untergebracht werden. Wie hierdurch Synergien gewonnen werden, die der Bericht hervorhebt, ist für uns nicht nachvollziehbar. Für uns erschließt sich kein Handlungsbedarf für eine derartige Trennung. Im Gegenteil befürchten wir mehr Abstimmungsbedarf als bisher, wobei auf dieser Ebene künftig keine zentralen Entscheidungskompetenzen mehr bestehen würden.

Mit der vorgeschlagenen äußeren Aufbauorganisation wird die bisherige Dezentralität der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aufgehoben. Aus der bisherigen Dreigliedrigkeit wird eine Fünfgliedrigkeit mit Rückzug aus der Fläche. Wir halten es daher für dringend erforderlich, die vorgeschlagene äußere Aufbauorganisation der WSV entsprechend zu überarbeiten.

NETZKATEGORISIERUNG

In der dem Bericht beigefügten Wasserstraßenkarte werden die seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen Wilhelmshaven, Bremerhaven, Hamburg, Lübeck und Rostock sowie der Nord-Ostsee-Kanal als Wasserstraßen der Kategorie A ausgewiesen. Dies wird von uns begrüßt. Allerdings sollen Ausbauinvestitionen ausschließlich nur an diesen Wasserstraßen vorgenommen werden, um sich der Schiffsgrößenentwicklung anzupassen.

Dagegen sollen die seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen Emden, Brake, Bremen, Wismar und Sassnitz in die Wasserstraßenkategorie B fallen. Hier sollen zwar Optimierungsmaßnahmen möglich sein, nicht jedoch Anpassungen an künftige Schiffsgößenentwicklungen.

Die Einstufung dieser Seehäfen in die Kategorie B ist für uns nicht akzeptabel. Sie hätte zur Folge, dass sich diese Seehafenstandorte nicht weiter entwickeln können und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Dies kann nicht hingenommen werden. Die seewärtige Erreichbarkeit dieser Seehäfen muss auch weiterhin gesichert werden.

Zudem sollen die seewärtigen Zufahrten für den Seehafen Stralsund in die Kategorie C fallen. Dies würde bedeuten, dass diese Wasserstraße nicht mehr ausgebaut, aber in ihrem Bestand erhalten bleiben soll. Damit würde dem Hafen seine Entwicklungsfähigkeit genommen.

Wir halten es daher für dringend erforderlich, alle seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen in die Kategorie A aufzunehmen. Anderenfalls würden Häfen ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

Außerdem sollten die Mittelweser, der Elbe-Lübeck-Kanal und die Mittel- und Oberelbe in die höchste Kategorie eingeordnet werden.

Wir begrüßen jedoch, dass der Elbe-Seiten-Kanal in die Kategorie A fallen soll. Die Voraussetzungen für den Ausbau des Schiffshebewerks in Scharnebeck wären damit gegeben, der für den Binnenschiffs-Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens von großer Bedeutung ist.

NUTZERFINANZIERUNG

Im Hinblick auf die Novellierung des bestehenden Systems der Schiffsabgaben auf der Grundlage des geplanten Bundesgebührengesetzes möchten wir darauf hinweisen, dass eine mögliche Erhebung von Gebühren für die Nutzung der seewärtigen

Zufahrten der deutschen Seehäfen zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen führen würde. Ein nationaler Alleingang hätte gravierende Nachteile für die deutschen Seehäfen zur Folge. Er sollte daher nicht unternommen werden.

OFFSHORE-WINDENERGIE

Für die deutsche Hafenwirtschaft gewinnt die Offshore-Windenergie zunehmend an Bedeutung. Angesichts der ambitionierten Ausbauziele, bis 2020 Offshore-Windenergieanlagen mit einer Gesamtleistung von 10 Gigawatt und bis 2030 von 25 Gigawatt vor der deutschen Küste zu installieren, können deutsche Seehafenbetriebe mit ihrer maritimen Logistik einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der Offshore-Windenergie leisten.

Der ZDS hat eine Bestandsaufnahme der vorhandenen und geplanten Kapazitäten der deutschen Hafenwirtschaft im Bereich der Offshore-Windparklogistik vorgelegt und einen Offshore-Hafenatlas auf seiner Internetseite www.zds-seehaefen.de veröffentlicht.

Wir haben zudem einen ständigen Lenkungskreis „Offshore-Windenergie“ eingerichtet, der unter Leitung von ZDS-Präsidiumsmitglied Andreas Wellbrock Aktivitäten des ZDS koordiniert. Dabei handelt es sich um einen Lenkungskreis, der allen ZDS-Mitgliedern offen steht, um gemeinsame Positionen zu erarbeiten.

Das Bundeskabinett hat Ende August 2011 den Entwurf eines „Nationalen Masterplans Maritime Technologien“ beschlossen, der eine Bündelung aller Aktivitäten in diesem Bereich vorsieht. Eine der Maßnahmen befasst sich auch mit der bedarfsgerechten Entwicklung der notwendigen Hafeninfrastruktur für die Offshore-Windenergie. Dabei handelt es sich um einen Fortschrittsbericht „Offshore-Windenergie – Bedarf, Chancen und Potenziale für Häfen und Schiffbau“. Er soll Hindernisse insbesondere für den Ausbau der Häfen

aufzeigen und Maßnahmen vorschlagen, damit geeignete Hafenkapazitäten für die Offshore-Windenergienutzung in angemessenem Umfang rechtzeitig verfügbar sind. Der Fortschrittsbericht sollte Ende 2011 vorgelegt werden.

Leider hat sich die Erstellung dieses Berichts erheblich verzögert. Das Bundesumweltministerium konnte den Zeitplan nicht einhalten. Deshalb wurde die Stiftung Offshore-Windenergie mit der Erarbeitung des Fortschrittsberichts beauftragt. Dabei handelt es sich um das Projekt „OffMaster“: Herausarbeitung von Chancen und Herausforderungen für die Hafen- und Werftwirtschaft im Zuge der Offshore-Windenergieentwicklung. Das Arbeitspaket 2 des Projekts befasst sich mit der Ermittlung der neuen Anforderungen an Häfen, die sich aus der Offshore-Windenergieentwicklung ergeben. Ziel ist es, eine Entwicklungsstrategie für die Häfen zu erarbeiten.

Aus unserer Sicht kommt es bei diesem Projekt im Wesentlichen darauf an, vor dem Hintergrund unseres Hafenatlases einen Soll/Ist-Vergleich der vorhandenen und geplanten Hafenkapazitäten im Bereich der Offshore-Windparklogistik mit dem Bedarf der Betreiber und Hersteller von Windparks vorzunehmen. Dabei geht es vor allem um die Erstellung schwerlastfähiger Hafenflächen und weniger um den Umschlag. Das notwendige Investment kann jedoch nicht ausschließlich privat finanziert werden. Daher sind staatliche Förderprogramme und Ausgleichsgarantien erforderlich.

Die Stiftung Offshore Windenergie wird Ende September/Anfang Oktober die Ergebnisse des Projektes „OffMaster“ vorlegen. An der Erarbeitung der Handlungsempfehlungen für den Hafenbereich wird sich der ZDS beteiligen.

Mit Fragen der Finanzierung von Häfen und Schiffen für den Ausbau der Offshore-Windenergie hat sich auch die Konferenz Norddeutschland (KND) auf ihrer Sitzung am 15. März 2012 in Kiel befasst. Die Regierungschefs der norddeutschen Länder

teilen dabei unsere Auffassung, dass die Energiewende eine nationale Aufgabe ist und deshalb die Unterstützung des Bundes erforderlich ist.

Die KND fordert die Bundesregierung daher auf, zusätzlich zu dem bestehenden KfW-Programm „Offshore-Windenergie“ geeignete Finanzierungsinstrumente, etwa über ein KfW-Zusatzprogramm, für die Finanzierung von Häfen und Schiffen für den Ausbau der Offshore-Windenergie aufzulegen, damit der aufgrund der Energiewende notwendige Ausbau der Offshore-Windenergie nicht weiter verzögert wird. Neben Errichterhäfen sollten auch Basis- und Servicehäfen durch ein derartiges Finanzierungsprogramm finanziert werden können. Das Programm sollte auch die Bauzeitfinanzierung von Offshore-Speziialschiffen umfassen

Ferner fordert die KND die Bundesregierung auf, in Abstimmung mit den Küstenländern und den im Arbeitskreis Vernetzung der Maritimen Wirtschaft der Stiftung Offshore Windenergie vertretenen Verbänden Vorschläge für die konkrete Ausgestaltung, für einen Zeitplan und für ein geeignetes finanzielles Volumen für ein derartiges Finanzierungsprogramm zu erarbeiten. Der ZDS begrüßt den Beschluss der KND und wird sich an der Erarbeitung von Vorschlägen für ein derartiges Finanzierungsprogramm gern beteiligen.

Auf dem Bund/Länder-Energiegipfel Ende Mai 2012 wurde auch unser Anliegen eines KfW-Zusatzprogramms für die Finanzierung von Häfen für den Ausbau der Offshore-Windenergie besprochen. Dabei haben sich die Ministerpräsidenten der Länder der Forderung der Konferenz Norddeutschland für ein KfW-Zusatzprogramm für Häfen und Schifffahrt angeschlossen. Jetzt kommt es darauf an, dass diese Beschlusslage so umgesetzt wird, dass die Bundesregierung die KfW anweist, ein entsprechendes Zusatzprogramm aufzulegen.

Auch in einem Antrag der SPD-Bundestagsfraktion vom Mai 2012 mit dem Titel „Ausbau der Offshore-Windenergie erfordert moderne Hafeninfrastruktur“



Gastredner Stefan Schilbe, Chefvolkswirt der Bank HSBC Trinkhaus & Burkhardt AG



ZDS-Präsidium mit Konsul Kurt Bodewig, Bundesminister a. D., Eckhardt Rehberg, MdB, und Dimitrios Theologitis, Generaldirektion MOVE



Dr. Dieter Flechsenberger, Geschäftsführender Gesellschafter DVV Media Group GmbH und Klaus-Dieter Peters



Von links: Dr. Klaus Wedemeier, Wirtschaftsverband Weser, Klaus Frerichs, Präsident WSV-Nordwest und John Niemann, WHV



Von links: Ulfbenno Krüger, Heinrich Beckmann, beide LHG, Dr. Alexander Geisler, ZVDS, Axel Mattern, HHM, Frank Schnabel, Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH und Jens Knudsen, Sartori & Berger

tur“ wird die Bundesregierung aufgefordert, Mittel für den Ausbau der Hafen- und Schiffsbaukapazitäten im Rahmen des KfW-Sonderprogramms „Offshore-Windenergie“ bereitzustellen. Der ZDS hat diesen Antrag begrüßt.

Ende November 2012 soll eine weitere Offshore-Konferenz als Folgeveranstaltung vom September 2011 im Bundeswirtschaftsministerium stattfinden, auf der auch Hafenfragen behandelt werden. Auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz am 08./09. April 2012 in Kiel ist auch wieder ein Offshore-Workshop vorgesehen.

Der Ausbau der Offshore-Windenergie auf 10.000 Megawatt würde bedeuten, dass bis 2020 rund 2000 Windkraftanlagen mit einer Leistung von jeweils 5 Megawatt vor der deutschen Nord- und Ostseeküste arbeiten müssten. Davon sind jedoch erst 200 Megawatt installiert. Zwei Windparks sind komplett in Betrieb, drei weitere im Bau, aber fast alle Projekte hinken dem Zeitplan um Monate und Jahre hinterher. Insbesondere wegen der fehlenden Finanzierung von Netzanbindungssystemen droht ein Stillstand des Offshore-Windkraftausbaus.

Die Energiewende ist zwar schwierig, aber machbar. Die Probleme dürfen jedoch nicht nur beschrieben, sondern müssen gelöst werden. Der ZDS wird sich hieran weiterhin beteiligen, soweit Hafenkapazitäten betroffen sind.

WETTBEWERBSDEFIZITE IM DEUTSCHEN SEELOTSWESEN

Am 06. Juli 2012 hat die Monopolkommission ihr 19. Hauptgutachten mit dem Titel „Stärkung des Wettbewerbs bei Handel und Dienstleistungen“ vorgelegt.

Das Hauptgutachten befasst sich auch mit den Wettbewerbsdefiziten im deutschen Seelotswesen. Danach ist das deutsche Lotswesen durch eine für klassische freie Berufe typische, strikte

Regulierung gekennzeichnet. Nach Auffassung der Monopolkommission sind die wettbewerbsbeschränkenden Regelungen im vorliegenden Umfang nicht allein durch Sicherheitsbedenken zu rechtfertigen. Vielmehr schießt die Regulierung über das Ziel hinaus.

Die Monopolkommission spricht sich insbesondere für folgende Handlungsempfehlungen aus:

- *Der Markt für Dienstleistungen der Hafen- und Seelotsen in Deutschland sollte transparenter und durchlässiger gestaltet werden.*
- *Die Lotstarifverordnung sollte lediglich als nicht bindender Referenztarif ausgestaltet werden.*
- *Die Reviersprache sollte von Deutsch auf Englisch geändert werden.*
- *Eine Diskussion über eine Erweiterung der Befreiungsmöglichkeiten von der Lotsenannahmepflicht wird angeregt.*
- *Die derzeit festgeschriebene Organisationsform der Lotsenbrüderschaften als Körperschaften des öffentlichen Rechts sollte überdacht werden.*

Der ZDS begrüßt die Ausführungen der Monopolkommission über das deutsche Seelotswesen. Sie werden auch bei der weiteren Diskussion über die zukünftige EU-Seehafenpolitik von Interesse sein.

Für die Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen sind die Anlaufkosten der Häfen von großer Bedeutung. Ein wesentlicher Teil dieser Kosten bezieht sich auf das Lotswesen. Wettbewerbsfähige Lotskosten sind daher für die Standortbedingungen der deutschen Seehäfen sehr wichtig.

Die Handlungsempfehlungen der Monopolkommission werden vom ZDS grundsätzlich unterstützt. Vor dem Hintergrund des deutschen Seelotsgesetzes und der damit einhergehenden Strukturen des deutschen Seelotswesens ist es

allerdings schwierig, diese Handlungsempfehlungen umzusetzen. Umso wichtiger ist die Empfehlung der Monopolkommission, mehr Transparenz bei der Selbstverwaltung sowie bei der Aufsicht des Bundes zu schaffen, um das deutsche Seelotswesen weiter zu entwickeln.

Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen sowie zur Stärkung der Attraktivität des Nord-Ostsee-Kanals müssen auch im deutschen Seelotswesen Kostensenkungspotenziale ausgeschöpft werden. Dabei dürfen kostensenkende Maßnahmen im Seelotswesen die Verkehrssicherheit und Dienstleistungsqualität jedoch nicht beeinträchtigen.

Auch bei der Ausgestaltung der Lotstarifverordnung ist mehr Transparenz bezüglich der ihr zugrunde liegenden Daten erforderlich. Dabei sollte das Tarifierungssystem für das Lotsgeld mehr als bisher den freiberuflichen Status der Lotsen berücksichtigen.

Die Empfehlung der Monopolkommission, die Reviersprache von Deutsch auf Englisch zu ändern, wird von uns nachdrücklich begrüßt. Wir fordern diese Maßnahme schon seit vielen Jahren und verweisen dabei auf die Ergebnisse des Gutachtens über die Auswirkungen der Umkehrung der Sprachreihenfolge gemäß §3 Seeschiff-fahrtstraßenordnung im Bereich der deutschen Seeschiff-fahrtstraßen aus dem Jahre 2008, das von den Wasser- und Schifffahrt-direktionen Nordwest und Nord in Auftrag gegeben wurde.

Mit der Umsetzung dieser Maßnahme könnten die Vorschriften zur Lotsannahmepflicht weiter flexibilisiert werden. Die von der Monopolkommission angeregte Diskussion über eine Erweiterung der Befreiungsmöglichkeiten von der Lotsenannahmepflicht wird von uns begrüßt.

Erforderlich ist auch die weitere Modernisierung der Lotsversetzdienste durch Prüfung von Alternativangeboten durch Dritte mittels Ausschreibung.

Außerdem begrüßen wir die Empfehlung der Monopolkommission, die derzeit festgeschriebene Organisationsform der Lotsenbrüderschaften als Körperschaften des öffentlichen Rechts zu überdenken. Eine Überprüfung der gegenwärtigen Organisationsstrukturen im Lotswesen mit dem Ziel einer größeren Öffnung zum Markt ist dringend geboten.

Die Weiterentwicklung des deutschen Seelotswesens ist für die Stärkung der Standortbedingungen der deutschen Seehäfen von großer Bedeutung.



II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK

HAFENPOLITISCHES ARBEITS-PROGRAMM DER EU-KOMMISSION FÜR 2013

Das Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission für 2013 sieht auch eine Initiative im Bereich der EU-Seehafenpolitik einschließlich legislativer Vorschläge vor. Danach beabsichtigt die Europäische Kommission, einen Rahmen für eine zukünftige EU-Seehafenpolitik zu schaffen.

Bereits in ihrem Verkehrsweißbuch vom März 2011 hatte die EU-Kommission angekündigt, eventuelle Beschränkungen für die Erbringung von Hafendienstleistungen zu überprüfen und die Transparenz bei der Finanzierung von Häfen zu verstärken sowie die Verwendung öffentlicher Mittel für die verschiedenen Hafentätigkeiten zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen klarer offenzulegen.

In seiner Entschließung zum Verkehrsweißbuch vom Dezember 2011 hatte das Europäische Parlament eine Regulierung der Hafendienste abgelehnt. Der Berichterstatter des Europäischen Parlaments hatte in dem Entwurf seines Berichts vorgeschlagen, die EU-Kommission aufzufordern, bis 2014 einen Vorschlag zur Regulierung der Hafendienste vorzulegen. Dieser Vorschlag wurde vom Europäischen Parlament nicht angenommen. Der ZDS hatte das Votum des Europäischen Parlaments begrüßt.

In seiner Entschließung zum Verkehrsweißbuch fordert das Europäische Parlament insbesondere:

- *einen Vorschlag zum sogenannten blauen Gürtel bis 2013, um die Formalitäten für Schiffe, die zwischen EU-Häfen verkehren, zu erleichtern und das Potenzial der „Meeresautobahnen“ dadurch auszubauen, dass in Einklang mit dem geltenden Umwelt- und Naturschutzrecht ein echter Binnenmarkt für den Seeverkehr innerhalb der EU geschaffen wird,*

- *Initiativen, die dafür sorgen, dass die Verminderung der Schwefelemissionen von Schiffen nicht eine Rückverlagerung auf andere Verkehrsträger herbeiführt,*
- *die Einführung einer europäischen Politik für den Kurz- und Mittelstreckenseeverkehr, um freie Kapazitäten auf Binnenschiffahrtswegen zu nutzen und die EU-Ziele der Verminderung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu erreichen,*
- *die Zuweisung von mindestens 15% der TEN-V-Mittel im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen für Projekte zur Verbesserung nachhaltiger und multimodaler Anbindungen zwischen Seehäfen, Binnenhäfen und multimodalen Plattformen mit Schwerpunkt auf Projekten des Schiffsverkehrs.*

Diese Forderungen werden vom ZDS nachdrücklich unterstützt.

KONSULTATIONSVERFAHREN ZUR KÜNFTIGEN EU-HAFENPOLITIK

Fünf Jahre nach ihrer letzten Mitteilung zur europäischen Seehafenpolitik möchte die Europäische Kommission die EU-Hafenpolitik neu justieren. Nach Maßnahmen zur Liberalisierung in anderen Bereichen (Flughäfen, Bahn, Kabotage im Straßengüterverkehr) und dem Scheitern der Kommissionsvorschläge für ein Port Package I und II ist es offenbar das Ziel der hafenpolitischen Initiative der EU-Kommission, Rahmenbedingungen zu schaffen, um das Wachstum in den europäischen Seehäfen zu unterstützen. Hierfür hat die Kommission ein Konsultationsverfahren eingeleitet, das von uns begrüßt wird und an dem wir uns konstruktiv beteiligen.

Dabei geht die Kommission von einem 3-Säulen-Ansatz aus:

1. Einführung neuer TEN-Leitlinien

2. Administrative Erleichterungen

3. Transparenz und Marktzugang.

Die Einführung neuer TEN-Leitlinien unter besonderer Berücksichtigung der Seehäfen und ihrer Hinterlandanbindungen wird von uns begrüßt und unterstützt (siehe übernächstes Kapitel).

Bei den administrativen Erleichterungen handelt es sich insbesondere um die zollrechtliche Gleichstellung des Seeverkehrs gegenüber dem Landverkehr im Binnenmarkt (Blue Belt). Auch diese Maßnahmen werden von uns begrüßt.

Um mehr Transparenz zu schaffen, möchte die Kommission eine getrennte Kontenführung für Port Authorities einführen, soweit diese Hafendienste anbieten. Auch dies wird von uns begrüßt, wobei wir der Auffassung sind, dass sich die Dienstleistungen von Port Authorities auf das Kerngeschäft beschränken sollten.

Außerdem möchte die Kommission die Transparenzrichtlinie (Richtlinie über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen) auf alle TEN-Kernnetz- und Gesamtnetzhäfen erweitern. Wir halten dies für akzeptabel.

Allerdings möchte die Kommission in diesem Zusammenhang auch Prinzipien für die Gebührenerhebung in den Seehäfen festlegen. Hier sind wir der Auffassung, dass die Erhebung der Hafengebühren den Port Authorities überlassen bleiben sollte.

Um mehr Transparenz bei den finanziellen Beziehungen zwischen der öffentlichen Hand und privaten Hafenunternehmen zu schaffen, möchte die Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission nach Fertigstellung einer entsprechenden Studie ggf. gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen vorlegen. Wir fordern seit Jahren die Einführung von Beihilfeleitlinien, um die finanziellen

Verantwortlichkeiten des öffentlichen und privaten Sektors im Hafenbereich von einander so abzugrenzen, dass die öffentliche Hand für die allgemeine Infrastruktur und private Unternehmen für die Suprastruktur zuständig sind. Die terminalbezogene Hafeninfrastruktur wird vom Staat erstellt und über Mieten und Pachten refinanziert.

Zur Regulierung des Marktzugangs von Dienstleistungssektoren hat die Generaldirektion Binnenmarkt der Europäischen Kommission einen horizontalen Richtlinienentwurf über die Konzessionsvorgabe vorgelegt, der auch den Hafenbereich einbezieht (siehe nachfolgendes Kapitel).

Die Generaldirektion Mobilität und Transport (MOVE) beabsichtigt, zum branchenübergreifenden Richtlinienentwurf über die Konzessionsvorgabe der Generaldirektion Binnenmarkt keine eigenständigen hafenspezifischen Regelungen zusätzlich vorzuschlagen. Dies wird von uns begrüßt.

Die Generaldirektion MOVE möchte auch den Marktzugang für technischnautische Dienste regulieren und hier mehr Transparenz schaffen sowie Prinzipien für den Marktzugang einführen. Dies gilt insbesondere für das Seelotswesen. Für uns sind wettbewerbsfähige Bedingungen bei den Anlaufkosten der Seehäfen wichtig. Daher sollten erweiterte Freifahrerregelungen geprüft und Englisch als Reviersprache EU-weit eingeführt werden.

Die Kommission möchte sich auch mit dem Marktzugang für Hafenarbeit befassen. Sie hat hierfür eine Studie erstellen lassen, die im September veröffentlicht werden soll. Dabei möchte die Kommission das Training und die Qualifizierung von Hafenarbeitern fördern, aber keine besonderen Regelungen zur Hafenarbeit einführen. Für uns ist es wichtig, dass die nationalen Regelungen zur Hafenarbeit, wie z. B. das Gesetz über die Einführung von Gesamthafenbetrieben, nicht beeinträchtigt



Gastredner Dimitrios Theologitis, Referatsleiter „Häfen und Binnenschifffahrt“ der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission



ZDS-Präsidium und Hauptgeschäftsführer mit Dimitrios Theologitis



Dr. Stefan Behn, HHLA, und Willem Van der Schalk, A. Hartrodt



Öffentlicher Teil der Mitgliederversammlung mit Gunther Bonz, Eurogate, und ...



... MinDir. Reinhard Klingen, vorn 2. von rechts

werden. Dies gilt auch für unsere Einrichtungen zur Qualifizierung von Hafenarbeitern. Im Übrigen sind wir der Auffassung, dass Fragen zur Hafenarbeit im Rahmen des geplanten „Sozialen Dialogs“ auf EU-Ebene diskutiert werden sollten.

Das weitere Konsultationsverfahren sieht wie folgt aus:

Die Generaldirektion MOVE hat eine online Fragebogenaktion gestartet. Die Frist für die Beantwortung der Fragen endete am 24. August 2012. Der ZDS hat sich an der Aktion beteiligt und die Fragen beantwortet.

Auf der Grundlage eines Überblicks über die Hafenpolitik wird die Kommission am 25./26. September 2012 in Brüssel eine Konferenz zur künftigen EU-Hafenpolitik veranstalten und dabei ihre Optionen vorlegen. Anfang nächsten Jahres ist mit einer neuen Mitteilung zur EU-Hafenpolitik zu rechnen.

Wir haben das Konsultationsverfahren begrüßt und uns daran konstruktiv beteiligt. Das bisherige Verfahren hat deutlich gemacht, dass die Kommission offensichtlich nicht beabsichtigt, ein neues Port Package III vorzuschlagen. Dies wird von uns begrüßt.

Wir benötigen keine Regelungen, die Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und die Leistungsfähigkeit der Hafenunternehmen beeinträchtigen. Für uns ist es wichtig, dass im Rahmen einer europäischen Hafenpolitik der notwendige nationale Spielraum erhalten bleibt, um das Gewerbegebiet Hafen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können.

RICHTLINIENVORSCHLAG ÜBER DIE KONZESSIONSVERGABE

Die Europäische Kommission hat am 20. Dezember 2011 einen Richtlinienvorschlag über die

Konzessionsvergabe zusammen mit zwei Richtlinienvorschlägen zur Novellierung der Vergaberechtsrichtlinien 2004/17EG und 2004/18/EG mit modernisierten Vorschriften für die öffentliche Auftragsvergabe vorgelegt.

In dem Richtlinienvorschlag über die Konzessionsvergabe ist der Begriff „Dienstleistungskonzession“ sehr weit gefasst. Im Anhang III des Vorschlages werden die von Vergabestellen ausgeübten Tätigkeiten aufgeführt, für die die Bestimmungen der vorgesehenen Richtlinien gelten. Nach Ziffer 5 des Anhangs III sollen die vorgesehenen Bestimmungen für Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Nutzung eines geographisch abgegrenzten Gebietes gelten mit dem Zweck, für Luft-, See- oder Binnenschiffahrtverkehrsunternehmen Flughäfen, See- oder Binnenhäfen oder andere Terminaleinrichtungen bereitzustellen. Danach fallen auch Seehäfen in den Geltungsbereich des Richtlinienvorschlags.

Nach dem Entwurf soll diese Richtlinie allerdings keine Anwendung auf Dienstleistungsaufträge finden, die insbesondere den Erwerb und die Miete von Grundstücken zum Gegenstand haben. Außerdem sollen unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzte Tätigkeiten dieser Richtlinie nicht unterliegen.

Wir begrüßen, dass die vorgesehene Richtlinie nicht für den Erwerb oder die Miete von Grundstücken gilt. Auch wir sind der Auffassung, dass Miet-/Pachtverträge für die Überlassung von Hafengrundstücken keine Konzessionen sind. Bei diesen Vertragsbeziehungen handelt es sich um ein normales Vermietungsgeschäft zwecks Gewerbebetrieb und nicht um Dienstleistungen, die mit dem Konzessionsgegenstand verbunden sind.

Wesentliches Merkmal einer Konzession ist die Übertragung öffentlicher Aufgaben auf Private. Dabei sichert sich die öffentliche Hand ihr Interesse an der Beschaffung einer bisher vom Staat wahrgenommenen Leistung.

Umschlagleistungen sind keine öffentlichen Aufgaben, zu deren Ausübung eine Konzession erforderlich ist. Sie sind vielmehr eine originär unternehmerische Tätigkeit, die nicht von Konzessionen abhängig gemacht werden darf.

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

Wir halten es für erforderlich, an den bestehenden Regelungen festzuhalten. Im Hafenbereich besteht daher kein Bedarf für die Einführung von Konzessionen.

In unserer Stellungnahme zum Richtlinienvorschlag haben wir angeregt, in der Definition der „Dienstleistungskonzession“ klarzustellen, dass Verträge zwischen der öffentlichen Hand und einem oder mehreren Wirtschaftsteilnehmern über die Bereitstellung von Flächen oder Gebäuden, die dem Vertragspartner das Recht zur Nutzung des Gegenstandes und dem Überlasser das Recht auf ein Entgelt einräumt und in denen der Nutzungszweck gar nicht oder nur allgemein und ohne Regelungen von spezifischen Pflichten umschrieben wird, keine Konzessionen im Sinne der Richtlinie sind. Dies gilt insbesondere für Miet-/Pachtverträge in den Seehäfen.

Außerdem sollte die Definition der Dienstleistungskonzession dahingehend ergänzt werden, dass nur Dienstleistungen erfasst werden, die der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe und damit einem öffentlichen Interesse dienen.

In Anhang III Ziffer 5 des Richtlinienvorschlags haben wir vorgeschlagen, ausschließlich Tätigkeiten zu erfassen, die der im öffentlichen Interesse liegenden Bereitstellung eines geografisch abgegrenzten Gebietes zu dem Zweck der Nutzung als Flug-

häfen, See- oder Binnenhäfen dienen. Anhang III Ziffer 5 des Richtlinienvorschlags sollte insoweit konkretisiert werden.

Auf Einladung der Generaldirektion Binnenmarkt und Dienstleistungen der Europäischen Kommission hat der Hauptgeschäftsführer des ZDS im März 2012 ein Gespräch in Brüssel über die Stellungnahme des ZDS zum Richtlinienvorschlag über die Konzessionsvergabe geführt. Dabei wurde vereinbart, dass der ZDS Formulierungsvorschläge zur Klarstellung unterbreitet, um Mietverträge und Dienstleistungskonzessionen eindeutig voneinander im Richtlinienvorschlag abzugrenzen.

Nach dem Richtlinienvorschlag sind reine Miet- oder Pachtverträge zur Vermietung von Grundstücken für betriebliche Zwecke keine Dienstleistungskonzessionen. Diese Vertragsgestaltungen sollen den Regelungen des Richtlinienvorschlags nicht unterliegen. Auf diesen Sachverhalt wird im 6. Erwägungsgrund des Richtlinienvorschlags hingewiesen.

Dies sollte in der geplanten Richtlinie jedoch noch klarer formuliert werden. Der ZDS hat daher folgende Formulierung zur Anpassung des Erwägungsgrunds Nr. 6 vorgeschlagen:

„... sollten dagegen nicht als Konzession gelten. Gleiches gilt für Vereinbarungen, mit denen der Staat, ein öffentlicher Auftraggeber oder die Vergabestelle einem Wirtschaftsteilnehmer das Recht einräumt, öffentliche Bereiche oder Ressourcen gegen Entgelt zu nutzen (wie z. B. Miet- oder Pachtverträge über einzelne Grundstücke im Bereich von See- oder Binnenhäfen), und in denen regelmäßig nur allgemeine Bedingungen über deren Nutzung festgelegt sind, ohne dass die öffentliche Stelle zum Empfänger bestimmter vom Vertragspartner erbrachter Dienstleistungen wird.“

Außerdem haben wir klarstellende Formulierungen zu Artikel 8 Abs. 5 sowie zu Anhang III Nr. 5 des Richtlinienvorschlags vorgeschlagen.

Unsere Formulierungsvorschläge haben wir der Generaldirektion Binnenmarkt und Dienstleistungen zugeleitet. Außerdem haben wir unsere Vorschläge Mitgliedern des Binnenmarkt- und Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments übersandt und hoffen, dass sie auch vom Berichterstatter des Europäischen Parlaments in seinem Berichtsentwurf aufgegriffen werden. Zudem haben wir unsere Formulierungsvorschläge dem Bundeswirtschaftsministerium im Hinblick auf die weiteren Beratungen in der Ratsarbeitsgruppe zugeleitet.

Der Rat und das Europäische Parlament haben ihre Beratungen über den Richtlinienvorschlag aufgenommen.

TEN-LEITLINIEN

Die EU-Kommission hat im Oktober 2011 einen Vorschlag für eine Verordnung über Leitlinien der Union für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) vorgelegt. Die vorgeschlagenen Leitlinien beziehen sich auf ein umfassendes Gesamtnetz und ein vorrangiges Kernnetz. Auch Seehäfen werden Bestandteil beider Netze.

Der ZDS begrüßt den Auf- und Ausbau eines vollständigen transeuropäischen Verkehrsnetzes bestehend aus Infrastrukturen für den Schienen-, Binnenschiffs-, Straßen-, See- und Luftverkehr, der zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts beitragen soll. Dabei unterstützen wir das Zwei-Ebenen-Konzept, das ein Gesamtnetz und ein Kernnetz umfasst. Auch dem Konzept der Kernnetzkorridore mit der Herstellung von Verbindungen zu den Seehäfen stimmen wir grundsätzlich zu.

Der ZDS begrüßt, dass Seehäfen Teil des zukünftigen Gesamt- und Kernnetzes werden sollen. Für die Entwicklung eines multimodalen europäischen Logistiknetzes ist es wichtig, dass die Seehäfen

mit ihren Hinterlandanbindungen stärker als bisher in die TEN-V integriert werden

Wir begrüßen, dass viele der deutschen Seehäfen Teil des Gesamtnetzes werden sollen und in den Karten in Anhang I verzeichnet sind. Kriterien für die Aufnahme der Seehäfen in das Gesamtnetz sollen insbesondere alternativ ein jährliches Verkehrsaufkommen von mehr als 0,1% des gesamten jährlichen Aufkommens an Personen, Massengütern oder Stückgütern aller Seehäfen in der Union sein. 2008 belief sich der Anteil von 0,1% am jeweiligen EU-Seeverkehrsaufkommen auf 2,4 Mio. t Massengüter, 1,3 Mio. t Stückgüter und 411.000 Passagiere.

Die Seeverkehrsinfrastruktur soll auch Seeschiffahrtsstraßen und Hafeneinfahrten umfassen. Wir begrüßen, dass damit auch die seewärtigen Zufahrten zu den wichtigen deutschen Seehäfen Bestandteil des Gesamtnetzes sind.

Wir begrüßen, dass die in Anhang II Teil 2 des Vorschlags aufgeführten Seehäfen des Kernnetzes auch die deutschen Seehäfen Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Lübeck, Rostock und Wilhelmshaven umfassen.

Für die Leistungsfähigkeit der Seehäfen sind ihre seewärtige Erreichbarkeit sowie bedarfsgerecht ausgebauten Hinterlandanbindungen von entscheidender Bedeutung. Wir begrüßen daher, dass in den Karten in Anhang I des Vorschlags viele Hafenanbindungen der deutschen Seehäfen und Ausbauprojekte in das Kernnetz aufgenommen werden. So sind die Elbe, Weser und Ems und ihre seewärtigen Zufahrten, der Nord-Ostsee-Kanal sowie der Elbeseitenkanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Küstenkanal und Mittellandkanal im Kernnetz enthalten. Das Kernnetz umfasst auch wichtige Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen auf der Straße und Schiene. Auch wichtige Ausbauprojekte, wie die Y-Trasse, die A 1 und A 7 sind Bestandteile des Kernnetzes. Die geplante Küstenautobahn A 22 ist im Gesamtnetz aufgenommen worden.

Zentrale Vorhaben zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen sind damit Teil des Kernnetzes. So könnten z. B. der Bau der Y-Trasse und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals mit Mitteln des TEN-V kofinanziert werden. Möglich wäre auch eine Anschubfinanzierung für den Ausbau der Schleusen des Schiffshebewerks Scharnebeck.

Mit den Kernnetzkorridoren soll die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzes erleichtert werden. Die Liste der Kernnetzkorridore ist in Anhang I des Verordnungsvorschlags zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ enthalten. Sie umfasst 10 Kernnetzkorridore, wobei deutsche Kernnetzhäfen von den Korridoren 4 und 5 erfasst werden.

Wie die vorgeschlagenen Kernnetzkorridore bestimmt worden sind, ist für uns nicht nachvollziehbar. Der Vorschlag ist für uns daher intransparent. Bei der Identifizierung von Korridoren ist es wichtig, dass alle wesentlich bestehenden und zu erwartenden Güterströme in den Korridoren abgebildet werden können. Gegebenenfalls sind Verbindungen von Korridoren erforderlich. Eine zukünftige Fortschreibung der Korridore sollte daher keinesfalls allein durch die Kommission erfolgen.

Die vorgeschlagenen TEN-V-Leitlinien werden vom ZDS grundsätzlich begrüßt. Sie sollten allerdings nicht in der Rechtsform einer EU-Verordnung in Kraft treten, da dies erhebliche Eingriffe in die nationale Verkehrsinfrastrukturplanung zur Folge hätte. Der Auf- und Ausbau des TEN-V sollte auch weiterhin im Rahmen von gemeinschaftlichen Leitlinien erfolgen.

Der Vorschlag berücksichtigt die Interessen der deutschen Seehäfen und ihrer Hinterlandanbindungen. Dabei muss allerdings sichergestellt werden, dass der bedarfsgerechte Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen in nationaler Zuständigkeit auch kofinanziert werden kann.

Nicht akzeptabel ist es, dass im Finanzierungszeitraum 2014–2020 der Schwerpunkt der Projekte auf der Finanzierung von grenzüberschreitenden Vorhaben liegen soll. Verkehre über die Seehäfen sind auch grenzüberschreitende Verkehre. Ausbauvorhaben über die blaue Grenze müssen daher Ausbauprojekten über die grüne Grenze gleichgestellt werden.

Im Hinblick auf das verkehrspolitische Ziel der Komodalität müssen nicht nur Schienen- und Binnenwasserstraßenprojekte, sondern auch Straßenprojekte kofinanzierungsfähig sein.

Außerdem muss bei der Kofinanzierung von Projekten in Kohäsionsländern, die bis zu 85% gefördert werden sollen, die Wettbewerbsneutralität der Projekte berücksichtigt werden. Aber auch generell sollten bei der Kofinanzierung von Projekten im Rahmen der TEN-V die Auswirkungen auf den Verkehrswege- und Standortwettbewerb im Binnenmarkt geprüft werden.

Am 28. März hat sich der EU-Verkehrsministerrat auf eine allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung der Leitlinien der Union für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes verständigt. Nach dieser erfolgten Zustimmung des Rates wird der Vorschlag im Europäischen Parlament behandelt. Der Berichterstatter wird seinen Berichtsentwurf voraussichtlich im September im Verkehrsausschuss vorstellen.



III. UMWELTPOLITIK UND HAFENSICHERHEIT

VEORDNUNG ÜBER ANLAGEN ZUM UMGANG MIT WASSER- GEFÄHRDENDEN STOFFEN

Am 15. Mai 2012 hat das Bundesumweltministerium einen überarbeiteten Entwurf einer Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vorgelegt. Mit der vorgesehenen Verordnung werden einheitliche Regelungen über alle Bundesländer hinweg auf der Grundlage einer entsprechenden Musterverordnung der Länder angestrebt. Betroffen sind Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen. Dabei wird nach dem Wasserhaushaltsgesetz seit 1986 in dieser Angelegenheit auch der Umschlag sowohl von Stoffen als auch von Behältern erfasst.

Der ZDS hatte zu den bisherigen Entwürfen Stellung genommen und deutlich gemacht, dass die vorgesehenen Verpflichtungen zu erheblichen Belastungen für Hafenumschlaganlagen führen, die nicht akzeptabel sind.

Im überarbeiteten Verordnungsentwurf aus dem Mai konnte erreicht werden, dass die Anforderungen an Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs nur für wassergefährdende Stoffe in Ladeeinheiten oder Straßenfahrzeugen gelten, die gefahrgutrechtlich gekennzeichnet sind. Dennoch blieben erhebliche Fragen bezüglich der Flüssigkeitsundurchlässigkeit von Umschlag-, Verkehrs- und Abstellflächen von Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs offen.

Am 15. August 2012 hat das Bundesumweltministerium einen überarbeiteten Entwurf einer Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vorgelegt, der im September im Bundesumweltministerium in einer Anhörung mit betroffenen Verbänden erörtert wurde. Aus Sicht des Bundesumweltministeriums diene diese Erörterung dazu, deutlich zu machen, dass die geplante Verordnung nicht dazu führen wird, dass Anlagen, die den bestehenden Vorschriften genügen, aufwändig umgestaltet werden müssen.

Der ZDS hat in der Anhörung darauf hingewiesen, dass allein die Umschlagflächen von Containerterminals in deutschen Nordseehäfen Flächen von bis zu 65.000 qm und von Ro/Ro- und Fährverkehrsterminals in den deutschen Ostseehäfen Flächen von bis zu 14.000 qm umfassen. Sollten diese Flächen nachgerüstet werden, würde dies zu erheblichen Investitionen führen, die nicht akzeptabel sind. Außerdem könnten bei den KV-geförderten Terminals die garantierten Umschlagentgelte wegen zusätzlicher Investitionskosten nicht mehr realisiert werden.

Das Bundesumweltministerium machte deutlich, dass unter „flüssigkeitsundurchlässig“ Straßenbauweise zu verstehen sei. Insofern sei kein hoher Standard vorgesehen, sondern die in der TRwS 786 beschriebene geringste Beanspruchung, wie z. B. Beton ohne untere Abdichtung. In der überarbeiteten Fassung des Verordnungsentwurfs soll der Begriff „flüssigkeitsundurchlässig“ für Umschlag- und Abstellflächen sowie für Havarieflächen oder -einrichtungen entsprechend definiert werden. Die vorgesehenen Anforderungen sollen nur für neue Anlagen gelten.

Der ZDS setzt sich für unbefristete Bestandschutzregelungen ein und wird zu dem angekündigten neuen Entwurf nochmals im Einzelnen Stellung nehmen.

REDUZIERUNG DES SCHWEFELGEHALTS VON SCHIFFSTREIBSTOFFEN

Gemäß dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) gilt in den Schwefelemissionskontrollgebieten (SECA) Nord- und Ostsee ab 2015 ein Grenzwert von 0,1% Schwefelgehalt in Schiffstreibstoffen. Aufgrund der mit den strengeren Grenzwerten einhergehenden Verteuerung des Schiffsverkehrs und den hierdurch zu erwartenden Verlagerungen vom See- auf den Landverkehr

sind negative wirtschaftliche Auswirkungen auf die Umschlagmenge und die Wertschöpfungstiefe in den Seehäfen, die Streichung von Fährdiensten und der Verlust an Wettbewerbsfähigkeit der Nord- und Ostseehäfen besonders gegenüber Mittelmeerhäfen zu erwarten.

Der ZDS hat daher den vom Bundesverkehrsministerium mit beteiligten Verbänden und Experten initiierten strukturierten Dialog über mögliche Maßnahmen zur Unterstützung der Umsetzung der SECA-Grenzwerte begrüßt.

Über Art und Umfang der von der Bundesregierung in Aussicht gestellten Maßnahmen sind wir allerdings sehr besorgt. Sowohl das Umweltinnovationsprogramm des Bundesumweltministeriums als auch das Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des Bundeswirtschaftsministeriums sind nicht geeignet, substantielle Hilfe für den betroffenen Schiffsverkehr zu leisten. Bisher sind – anders als auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz angekündigt – keine Pilotprojekte für den flächendeckenden Einsatz von Abgasentschwefelungsanlagen durchgeführt worden, so dass der Nachweis der Praxistauglichkeit dieser Anlagen nach wie vor aussteht.

Der ZDS bittet die Bundesregierung daher nochmals eindringlich, den Schiffsverkehr durch geeignetere und wirkungsvollere Maßnahmen bei der Emissionsreduzierung zu unterstützen. Gegebenenfalls muss für Bestandsschiffe die Frist für die Einhaltung der neuen Grenzwerte verlängert werden.

USA VERSCHIEBT FRIST ZUM 100 PROZENT CONTAINER SCANNING

Die US-Heimatschutzministerin Janet Napolitano hat in einem Brief vom 2. Mai 2012 an den Vorsitzenden des Finanzausschusses im Amerikanischen

Senat, Max Baucus, ihre Entscheidung bekannt gegeben, den Stichtag für das Inkrafttreten der Regelung zu der so genannten hundertprozentigen Containerdurchleuchtung vom 1. Juli 2012 um zwei Jahre zu verschieben. Begründet wurde die Verschiebung mit befürchteten negativen Auswirkungen auf die Handelskapazitäten und die Abläufe beim Umgang mit Containern in den Seehäfen. Außerdem könnten die Scanner nicht in den Überseehäfen installiert werden, da die örtlichen Voraussetzungen dafür fehlten.

Der ZDS begrüßt die Verschiebung, erwartet nun aber eine möglichst zeitnahe Regelung, welche die Vorschriften zur hundertprozentigen Containerdurchleuchtung insgesamt aufhebt.

US-STRATEGIE ZUR GLOBALEN LIEFERKETTENSICHERHEIT

Zu Beginn des Jahres 2012 hatte die US-Regierung ihre neue nationale Strategie zur globalen Lieferkettensicherheit veröffentlicht und einen sechsmonatigen Konsultationszeitraum für nationale und internationale Stakeholder eröffnet. Der ZDS hatte sich bereits vor der Veröffentlichung beratend in die Erstellung der Strategie eingebracht. Ein Jahr nach der Veröffentlichung sollen die Ergebnisse der Konsultationen in einem Bericht veröffentlicht werden.

Die Strategie formuliert zwei Ziele zur zukünftigen Ausrichtung der internationalen Lieferkettensicherheit aus Sicht der USA. Zum einen soll die Effizienz und Sicherheit des Transportes von Gütern erhöht, zum anderen die Belastbarkeit und Stärke der Lieferkette gegenüber terroristisch motivierten Anschlägen, natürlichen Schadensereignissen und sonstigen Unterbrechungen über alle Verkehrsträger und Verkehrsinfrastrukturen hinweg gesteigert werden.

Hierzu legt die Strategie fest, dass Güter mit einem „geringen Risiko“ möglichst ungehindert und

schnell im Rahmen der Lieferkette transportiert werden sollen. Nur solche Güter, bei denen eine Risikoanalyse ein erhöhtes Gefahrenpotential feststellt, sollen einer umfassenden Untersuchung zugeführt werden. Im Fokus der neuen Sicherheitsbemühungen soll dabei der Ansatz einer „mehrschichtigen Risikoanalyse“ stehen. Die verschiedenen Ebenen der Risikoanalyse sollen sowohl den Einsatz technologiegestützter Prüfungen als auch einen verbesserten Informationsaustausch, gezielt ausgebildetes Personal und entsprechend angepasste Rechtsvorschriften einschließen.

Der ZDS begrüßt, dass die Strategie nunmehr offiziell festlegt, dass die USA zukünftig die Sicherheit der Lieferkette über einen flexiblen, mehrschichtigen Risikoanalyseansatz mit einer gesteigerten Effizienz des internationalen Gütertransportes verbinden wollen. Eine Ausrichtung, die auch der ZDS seit langer Zeit befürwortet und unterstützt.

GEGENSEITIGE ANERKENNUNG VON AEO UND C-TPAT

Für so genannte „zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“ in der EU (Authorized Economic Operators – AEOs) und Mitglieder des US Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) in den USA werden transatlantische Warengeschäfte künftig verwaltungstechnisch vereinfacht und kostengünstiger. Das legt ein Abkommen zwischen der EU und den USA zur gegenseitigen Anerkennung ihrer zertifizierten Händler fest, das am 4. Mai 2012 unterzeichnet wurde. Die im transatlantischen Handel tätigen Unternehmen profitieren dadurch von schnelleren Kontrollen, geringerem Aufwand und größerer Vorhersehbarkeit bei der Zollabfertigung. Das Abkommen trat am 1. Juli 2012 in Kraft.

Um als vertrauenswürdiger Händler anerkannt zu werden, müssen Unternehmen in Deutschland eine Zulassung bei einem Hauptzollamt in ihrer Nähe beantragen. Auf amerikanischer Seite er-

folgt die Zulassung über das C-TPAT. Derzeit sind etwa 5000 Unternehmen in der EU als AEOs anerkannt, in den USA gibt es etwa 10.000 C-TPAT-Mitglieder.

EUROPÄISCHES PROGRAMM ZUR SICHERHEIT KRITISCHER INFRASTRUKTUREN (EPSKI)

Von der Europäischen Kommission werden zurzeit eine Mitteilung, die Richtlinie und das Gesamtprogramm EPSKI überprüft. Die Firma BOOZ & Co. führt hierzu im Auftrag der Generaldirektion Inneres der Europäischen Kommission eine Studie durch. Ein erster Entwurf der Fortschreibung wurde Mitte des Jahres vorgelegt. Bei der Überprüfung wird unter anderem gefragt, ob weitere Sektoren in das Programm aufgenommen werden sollen. Häfen sind in das EPSKI-Programm bereits integriert, derzeit aber nicht als kritische Infrastrukturen ausgewiesen.

EU-STRATEGIE ZUR TRANSPORT-KETTENSICHERHEIT

Die Europäische Kommission verfasst derzeit eine Mitteilung zur Transportsicherheit, die alle Verkehrsträger umfassen soll. Das Datum der Veröffentlichung ist noch offen. Ein Fokus wird auf der Etablierung eines neuen europäischen Ausschusses von Regierungsvertretern für die Sicherheit im Landverkehr sowie eines diesen beratenden Ausschusses mit Vertretern der europäischen Transportverbände liegen. Einen Spiegelausschuss gibt es bereits für den Themenschwerpunkt „Sicherheit im Seeverkehr“. Es wird damit gerechnet, dass der Arbeitskreis „Landverkehr“ auch Interessen der Hafenbetriebe betreffen und diskutieren wird.



IV. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFENARBEITER

In der diesjährigen Lohnrunde hat 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 2012 im Volumen um 7,9% zu erhöhen. Gleichzeitig forderte ver.di eine Lohngruppenabstandsvereinbarung AF-LG1.

Ver.di begründete die Forderung mit den positiven gesamtwirtschaftlichen Rahmendaten in Deutschland und mit der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in der Hafenbranche.

Der ZDS hat in den Verhandlungen deutlich gemacht, dass die wirtschaftliche Lage der Hafenwirtschaft im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011 schlechter sei und die Forderung ver.di's nach 7,9% Lohnerhöhung überzogen und mit der derzeitigen wirtschaftlichen Lage der Einzelunternehmen in den verschiedenen Hafenstandorten nicht vereinbar sei.

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 dem 1. Juni 2012 tabellenwirksam um 4,1% 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 2012 um 400,- Euro erhöht.

3. Der Inflationsausgleich gemäß Ziffer I.2 des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird auf einen Wert von 2,1% festgelegt.

4. Die Laufzeit des Lohntarifvertrages beträgt 12 Monate.

Der neue Lohntarifvertrag gilt für die rund 15.000 Hafenarbeiter in den tarifgebundenen Unternehmen in Hamburg, den Bremischen Häfen und Niedersachsen.

Die aktuelle Lohnhöhe der Hafenarbeiter ergibt sich aus der Tabelle auf Seite 32.

RAHMENBEDINGUNGEN ZUR GRÜNDUNG EINES GESAMT- HAFENBETRIEBES (GHB)

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des CT Wilhelmshaven hat ein Mitgliedsunternehmen aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung des ZDS gebeten, die Möglichkeiten zur Gründung eines GHB zu prüfen. Der sozialpolitische Ausschuss des ZDS hat nach intensiven Diskussionen entschieden, ein Rechtsgutachten einzuholen, in dem vor allem die Frage behandelt wurde, ob die Voraussetzungen für die Anwendung des GHB-Gesetzes auch dann gegeben sind, wenn lediglich ein Unternehmen den GHB strukturell trägt und Arbeitskräfte abnimmt und wie der räumliche Geltungsbereich Hafen im Sinne des GHB-Gesetzes zu bestimmen ist. Diese Fragen waren vor allem deshalb zu erörtern, da eine Reihe von Mitgliedsunternehmen für sich den Bedarf am Einsatz von GHB-Mitarbeitern nicht formuliert haben.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass ein einzelnes Unternehmen auf der Arbeitgeberseite berechtigt ist, einen GHB zu gründen. Wird lediglich der den GHB gründende Hafeneinzelbetrieb vom Geltungsbereich des GHB umfasst, ist dieser Hafeneinzelbetrieb zugleich alleiniger Abnehmer von Arbeitnehmern des GHB, wenn solange ein Spitzenbedarf an Arbeitsleistung besteht. Gründe, die der Schaffung eines GHBs in dieser Konstellation entgegenstehen, ergeben sich weder aus dem GHB-Gesetz noch aus anderen Rechtsvorschriften.

Ein Hafeneinzelbetrieb unterfällt nur dann den zwingenden Regeln des GHB und damit auch sei-

GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER NACH ZIFFER 1 DES LOHNTARIFVERTRAGES 2012

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion *	Stundenlohn ab 01.06.2012 in Euro
I	Aushilfsarbeiter	14,49
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	16,10
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind	16,99
IV		18,00
V	Winsch- und Decksleute	18,27
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	18,62
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfach- arbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	18,96
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	19,39
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbstständigen Arbeitsgebieten	19,82
VII	2. Stauervize	20,86
VII/1	Vorhandwerker	21,46
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constacker- fahrer, 1. Stauervize	22,49

** 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.*

nem Personalgestellungsvorrecht, wenn er auch vom räumlichen Geltungsbereich des GHB erfasst wird. Innerhalb dieses Rahmens kann der GHB seinen örtlichen Geltungsbereich zunächst in geographischer Hinsicht durch Festlegung bestimmter Hafengebietsgrenzen frei bestimmen. Zulässig ist aber auch eine Festlegung nach funktionalen Gesichtspunkten, etwa bezogen auf einen (Gesamt) Containerhafen. Führt die Festlegung des räumlichen Geltungsbereichs durch den GHB dazu, dass in räumlicher Hinsicht nur ein einziges Unternehmen erfasst wird, so ist dies rechtlich zulässig.

Ein GHB ist grundsätzlich von der Körperschaft- und auch von der Gewerbesteuer befreit. Ob dieser Steuerbefreiungstatbestände kann sich grundsätzlich auch ein GHB mit nur einem Mitgliedsunternehmen berufen, auch wenn dieses Unternehmen zugleich der alleinige Abnehmer von GHB-Arbeitnehmern ist.



V. UMSCHLAG- ENTWICKLUNG 2011/2012

UMSCHLAGENTWICKLUNG 2011/2012

Das Statistische Bundesamt hat die bisherige Veröffentlichung über den Seegüterumschlag deutscher Häfen eingestellt. Für die Jahre ab 2011 liegen damit keine amtlichen Zahlen über den Umschlag der einzelnen deutschen Seehäfen nach Güter- und Ladungsarten in der bisherigen Form mehr vor. Begründet wird die Einstellung dieser Statistik mit Kapazitätsproblemen sowie mit einem angeblich zu geringen Bedarf.

Über die Absicht des Statistischen Bundesamts, diese Statistik einzustellen, ist der ZDS vorab nicht informiert worden. Für dieses Vorgehen haben wir keinerlei Verständnis.

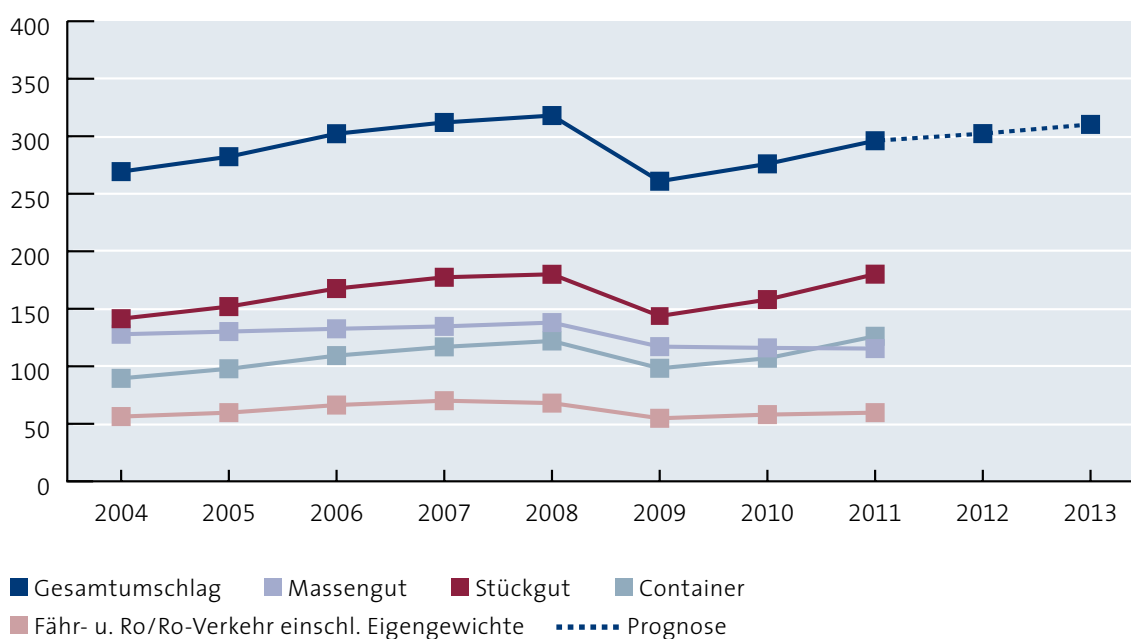
Der ZDS hatte sich daraufhin im Januar 2012 an den Präsidenten des Statistischen Bundesamtes, Roderich Egeler, sowie an Bundesverkehrsminister Dr.

Peter Ramsauer mit der Bitte gewandt, die vorgesehene Einstellung der Statistik über den Seegüterumschlag deutscher Häfen zurückzunehmen und die entsprechenden Zahlen weiterhin zu veröffentlichen.

In einem Antwortschreiben teilte uns der Vizepräsident des Statistischen Bundesamtes, Dieter Sarreither, mit, dass die Bundesstatistik über die Seegüterumschlag deutscher Häfen kapazitätsbedingt eingestellt wurde. Ab Sommer 2012 sollen allerdings Angaben zu den einzelnen Häfen über die Datenbank GENESIS-Online rückwirkend bereitgestellt werden. Bisher liegen die Zahlen allerdings noch nicht vor.

Die Nutzung von Datenquadranten wird zudem kostenpflichtig sein. Außerdem übernimmt das Statistische Bundesamt keine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit von Daten und Metadaten aus GENESIS-Online und für deren Übermittlung an die Nutzer über das Internet.

UMSCHLAGENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN MIO. T)



Unsere Berichterstattung über die Umschlagentwicklung 2011/2012 kann daher nur eingeschränkt erfolgen. Einige bisherige Tabellen können für den Berichtszeitraum daher leider nicht fortgeschrieben werden.

Der Umschlag in deutschen Seehäfen nahm 2011 insgesamt um 7,7% auf rund 295 Mio. t zu. Unter Einbeziehung des Seeverkehrs der Binnenhäfen wurden insgesamt 296 Mio. t umgeschlagen (+7,3%).

Der deutsche Seegüterumschlag profitierte dabei vor allem von der Entwicklung des deutschen Außenhandels, wobei die Aus- und Einfuhren jeweils um über 12% zunahmen. Trotz dieser erfreulichen Entwicklung lag der Gesamtumschlag 2011 in den deutschen Seehäfen allerdings noch um fast 8% unter dem Rekordergebnis vor der Finanz- und Wirtschaftskrise von 320,6 Mio. t in 2008.

In den deutschen **Ostseehäfen** wurden 2011 knapp 54 Mio. t umgeschlagen, 1,2% weniger als 2010. Dabei entfielen auf die schleswig-holsteinischen Häfen 27,1 Mio. t (+0,6%) und auf die Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern 26,8 Mio. t (-4,3%).

In den deutschen **Nordseehäfen** nahm das Aufkommen insgesamt um 10% auf 241 Mio. t zu. Dabei zogen Hamburg 114,4 Mio. t (+9,4%) und die Bremischen Häfen 68,8 Mio. t (+16,4%) auf sich. Die niedersächsischen Seehäfen waren mit 48,3 Mio. t (+4,3%) und die schleswig-holsteinischen Seehäfen mit 9,4 Mio. t (+4,9%) am Umschlag der deutschen Nordseehäfen beteiligt.

Die **Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen** zeigt, dass alle Fahrtgebiete an der Erholung des deutschen Seegüterumschlags 2011 beteiligt waren. Im Europaverkehr nahm das Aufkommen um 6,9% auf 173 Mio. t zu. Im Überseeverkehr stieg der Umschlag um 8% auf 116,6 Mio. t und im Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen um 4,3% auf 6,5 Mio. t.

Aus europäischen Häfen wurden 110,7 Mio. t (+4,5%) empfangen, davon 73,5 Mio. t aus EU-Häfen (+3,8%). Vom Empfang aus den übrigen europäischen Häfen in Höhe von 37,2 Mio. t (+5,9%) entfielen 18,6 Mio. t auf russische Häfen (+4,6%) und 17,3 Mio. t auf norwegische Häfen (+4,7%). In europäische Häfen wurden 62,3 Mio. t verschifft (+11,5%), davon 50,4 Mio. t in EU-Häfen (+9,4%) und 11,9 Mio. t in Häfen des übrigen Europas (+21,2%). Dabei erhöhte sich der Verkehr in russische Häfen um 29,3% auf 7 Mio. t.

Aus Überseehäfen wurden 2011 66,4 Mio. t (+9%) empfangen. Dabei nahmen die Anlandungen aus asiatischen Häfen mit 29,9 Mio. t (+16,7%) und aus nordamerikanischen Häfen mit 14,1 Mio. t (+18,6%) kräftig zu. Der Empfang aus Häfen der VR China stieg um 21,8% auf rund 15 Mio. t. In Überseehäfen wurden insgesamt 50,2 Mio. t (+6,8%) verschifft. Dabei zog der Versand in asiatische Häfen um 8,8% auf 30,6 Mio. t und in nordamerikanische Häfen um 11% auf 9,4 Mio. t zu. Die Verschiffung in Häfen der VR China nahm um 13,4% auf 8,1 Mio. t zu.

Der **Stückgutumschlag** in den deutschen Seehäfen legte 2011 kräftig zu und erhöhte sich um 13,5% auf 180,6 Mio. t. Über die Entwicklung in den einzelnen Häfen liegen uns bisher leider keine Zahlen der amtlichen Seeschiffahrtstatistik vor.

Von diesem gesamten Stückgutaufkommen entfielen 126 Mio. t auf den Containerverkehr. Davon wurden 62,4 Mio. t in Hamburg (+15,9%) und 42,2 Mio. t in den Bremischen Häfen umgeschlagen (+27,5%).

Der **Containerumschlag** in den deutschen Seehäfen erhöhte sich 2011 insgesamt um 16,5% auf 15,3 Mio. TEU. In Hamburg wurden 9 Mio. TEU umgeschlagen, 14,3% mehr als im Vorjahr. Die Bremischen Häfen erzielten mit 6 Mio. TEU einen Zuwachs um 21,5% gegenüber 2010.

GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (IN 1.000 T)

	2009	2010	2011	Veränderung 2011:2010 in %
Ostseehäfen	49.986	54.649	53.971	-1,2
Rostock	17.384	19.489	18.085	-7,2
Lübeck	17.488	17.854	17.665	-1,1
Puttgarden	3.479	3.990	4.282	+7,3
Kiel	3.158	3.825	4.302	+12,5
Wismar	3.084	3.457	3.274	-5,3
Sassnitz	2.212	2.672	2.986	+11,7
Wolgast	395	419	411	-1,8
Stralsund	658	808	895	+10,8
Flensburg	489	492	505	+2,6
Rendsburg	258	244	238	-2,5
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	197	226	189	-16,4
Mecklenburg-Vorpommern	1.183	1.173	1.139	-2,9
Nordseehäfen	210.862	219.050	240.867	+10,0
Hamburg	94.762	104.520	114.368	+9,4
Wilhelmshaven	34.196	24.728	24.388	-1,4
Bremen/Bremerhaven	53.941	59.107	68.781	+16,4
Brunsbüttel	7.343	7.463	7.902	+5,9
Brake	4.728	5.146	5.274	+2,5
Bützfleth	4.673	5.221	5.204	-0,3
Emden	3.562	4.319	4.496	+4,1
Nordenham	3.364	3.252	3.763	+15,7
Cuxhaven	1.766	2.160	3.169	+46,7
Leer	99	105	114	+8,7
Papenburg	335	362	415	+14,6
Husum	299	303	290	-4,3
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1.166	1.310	1.250	-4,6
Niedersachsen	626	1.056	1.453	+37,6
Seehäfen zusammen	260.908	273.783	294.829	+7,7
Binnenhäfen ¹⁾	1.955	2.020	1.251	-38,1
darunter Duisburg	1.072	1.412	832	-41,1
Insgesamt	262.863	275.954	296.080	+7,3
Außerdem:				
Eigengew. d. Ladungsträger	48.646	52.099	60.107	+15,4

¹⁾ Seeverkehr der Binnenhäfen

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

	2010	2011	Veränderungen in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	6,2	6,5	+4,3
Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands	166,8	177,1	+6,2
Europäische Häfen	105,9	110,7	+4,5
davon Häfen in der Europ. Union	70,8	73,5	+3,8
Übrigem Europa	35,1	37,2	+5,9
dar.: Russ. Förder./Ostsee	17,7	18,6	+4,6
Norwegen	16,5	17,3	+4,7
Außereuropäische Häfen	60,9	66,4	+9,0
darunter Häfen in Afrika	10,3	8,3	-19,5
Nordamerika	11,9	14,1	+18,6
Mittel- und Südamerika	14,3	15,1	+5,6
Asien	25,6	29,9	+16,7
Australien	1,0	1,4	+62,9
Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands	102,9	112,5	+9,3
Europäische Häfen	55,9	62,3	+11,5
davon Häfen in der Europ. Union	46,1	50,4	+9,4
übrigem Europa	9,8	11,9	+21,2
dar.: Russ. Förder./Ostsee	5,4	7,0	+29,3
Türkei	1,5	1,9	+26,8
Außereuropäische Häfen	47,0	50,2	+6,8
darunter Häfen in Afrika	6,4	5,7	-11,7
Nordamerika	8,5	9,4	+11,0
Mittel- und Südamerika	6,4	7,0	+9,4
Asien	28,1	30,6	+8,8
Australien	0,5	0,5	+11,8
Gesamtverkehr	275,9	296,1	+7,3

* Die Veränderungsdaten wurden aus den nicht gerundeten Werten berechnet.

CONTAINERUMSCHLAG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

		Container	Beladene Container	
		insgesamt in 1000 TEU	Anzahl in 1000 TEU	Gewicht der Ladung in 1000 t
2010	Alle Häfen	13.110	11.281	107.202
	dar. Hamburg	7.908	6.671	62.434
	Bremische Häfen	4.876	4.366	42.183
2011	Alle Häfen	15.271	–	126.128
	dar. Hamburg	9.035	–	72.378
	Bremische Häfen	5.925	–	53.800
Veränd. 2011/2010	Alle Häfen	+16,5	x	+17,7
	dar. Hamburg	+14,3	x	+15,9
	Bremische Häfen	+21,5	x	+27,5

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

	2010	2011	Veränderung 2011: 2010 in %
Lübeck	26.470	26.574	+0,4
Rostock	12.700	13.00	+2,4
Puttgarden	11.848	12.188	+2,9
Kiel	4.206	5.098	+21,2
Sassnitz	2.938	2.873	–2,2
Zusammen	58.162	59.733	+2,7

Anzahl der Passagiere			
Puttgarden	6.260.737	6.027.857	–3,7
Rostock	2.060.000	2.010.000	–2,4
Kiel	1.551.510	1.497.726	–3,5
Sassnitz	647.952	649.379	+0,2
Lübeck	412.000	435.138	+5,6
Zusammen	10.932.199	10.620.100	–2,9

* einschließlich Eigengewichte

In den deutschen Ostseehäfen nahm der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** einschließlich der Eigengewichte insgesamt um 2,7% auf 60 Mio. t zu. Mit einer Steigerung um 21,2% legte der Verkehr in Kiel besonders stark zu. Lübeck zog 44,5% des Gesamtaufkommens auf sich, gefolgt von Rostock (21,8%), Puttgarden (20,4%), Kiel (8,5%) und Sassnitz (4,8%).

Der Passagierverkehr war dagegen rückläufig. Insgesamt wurden 10,6 Mio. Passagiere befördert, 2,9% weniger als 2010.

Der **Massengutumschlag** in den deutschen Seehäfen ging 2011 insgesamt um 1,1% auf 115,4 Mio. t zurück. Wegen der Neugliederung der Güterabteilungen können die bisherigen Tabellen nicht fortgeschrieben werden. Außerdem fehlen bisher amtliche Zahlen über die Entwicklung des Massengutumschlags in den einzelnen Seehäfen.

UMSCHLAGENTWICKLUNG 2012

Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes nahm der Umschlag in den deutschen Seehäfen im ersten Halbjahr 2012 um 5,1% auf 152 Mio. t gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres zu.

Trotz der seit drei Jahren zu verzeichnenden Erholung lag der deutsche Seegüterumschlag im ersten Halbjahr 2012 noch um rund 6% unter dem Vorkrisenniveau.

Nach der Kurzfristprognose Sommer 2012 der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde, wird der Umschlag in den deutschen Seehäfen 2012 um 3,3% bzw. 10 Mio. t auf 302,3 Mio. t steigen.

Für 2013 wird trotz der günstigeren konjunkturellen Entwicklung mit einem Wachstum des deutschen Seegüterumschlags um 2,6% auf 310,3 Mio. t

gerechnet. Dabei wird das Wachstumstempo des Containerverkehrs mit der Aufhellung der Perspektiven für den deutschen Außenhandel höher als im Jahr 2012 ausfallen, aber die außergewöhnliche Steigerung des Jahres 2011 nicht erreichen.

Bei dieser prognostizierten Entwicklung wird der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen 2012 um 5% und 2013 um 2% unter dem Vorkrisenniveau von 2008 liegen.

HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE

Die beiden deutschen Universalhäfen Hamburg und die Bremischen Häfen zogen 2011 zusammen mit 213 Mio. t 25,5 % des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich. 2010 waren es 23,8%. Im Containerverkehr baute Hamburg seinen Anteil auf 25,4% und die Bremischen Häfen auf 16,6% aus.

Im 1. Halbjahr 2012 konnten die Bremischen Häfen ihren Marktanteil im Containerumschlag von 16,9% in 2011 auf 17,9% erhöhen. In Hamburg betrug dieser Anteil 24,6% gegenüber 24,9% im 1. Halbjahr 2010. Zusammen zogen sie 42,5% des Containerumschlags der Range auf sich und konnten damit gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres (41,8%) Marktanteile gewinnen.

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	2010	121,2	15,2	40,3	10,0	80,9	20,5	7,9	24,4
	2011	132,2	15,8	39,6	9,9	92,6	21,3	9,0	25,4
	2012 1. Hj.	65,8	15,8	19,8	9,7	46,0	20,8	4,4	24,6
Brem. Häfen	2010	68,7	8,6	9,1	2,3	59,5	15,1	4,9	15,1
	2011	80,6	9,7	9,5	2,4	71,1	16,4	5,9	16,6
	2012 1. Hj.	43,8	10,3	5,0	2,4	38,8	17,6	3,2	17,9
Rotterdam	2010	430,0	54,0	293,9	72,7	136,0	35,0	11,0	34,3
	2011	434,6	52,1	285,9	71,5	148,7	34,2	11,9	33,5
	2012 1. Hj.	221,8	52,2	146,8	4,7	71,9	33,9	5,9	33,0
Antwerpen	2010	178,0	22,0	60,8	15,0	117,0	30,0	9,0	26,2
	2011	187,2	22,4	65,1	16,2	122,0	28,1	8,7	24,5
	2012 1. Hj.	93,8	22,1	32,6	16,0	61,3	27,7	4,4	24,6
Insgesamt	2010	798,0	100,0	404,1	100,0	393,9	100,0	32,4	100,0
	2011	834,5	100,0	400,1	100,0	434,4	100,0	35,5	100,0
	2012 1. Hj.	425,2	100,0	204,2	100,0	221,0	100,0	17,9	100,0

* Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)



VI. 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



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.

VERWALTUNGSRAT

NIEDERSACHSEN

Mitglied

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

Stellvertretendes Mitglied

Uwe Oppitz
N. N.
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
N. N.
Peter Marx
Dieter Wandel

HAMBURG

Mitglied

Klaus-Dieter Peters (Vorsitz)
Gunther Bonz
Erhard Meller
Norman Zurke
N. N.

Stellvertretendes Mitglied

Peter Lindenau
Carola Zehle
Andreas Daus
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
N. N.
Harm Sievers

Stellvertretendes Mitglied

Christian Hardt
Daniele Priebe
Helmut Bilz
Sören Jurrat
Detlef Unger

SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

NIEDERSACHSEN

Mitglied

Dietmar Paul Walter
Jürgen Huntgeburth

Stellvertretendes Mitglied

Karsten Dirks
N. N.

BREMEN

Mitglied

Andreas Bergemann (stellv. Vorsitz)
Hans-Peter Brüggemann
Dieter Schumacher (kommissarisch)
Olaf Schwemer
Hartmut Mekelburg

Stellvertretendes Mitglied

Peter Marx
Rüdiger Rempe
Sven Grossmann (kommissarisch)
Stefan Schultze
N. N.

HAMBURG

Mitglied

Heinz Brandt (Vorsitzender)
Jochen Dylewitz
Jörg Breyer
Carola Zehle
Matthias Reichel

Stellvertretendes Mitglied

Arno Schirmacher
Jaana Kleinschmit von Lengefeld
Thomas Brüggemann
Rainer Fabian
Erhard Meller

GESCHÄFTSFÜHRUNG



Hauptgeschäftsführer

Dipl.-Volkswirt Klaus Heitmann



Stellvertretende Geschäftsführerin

Rechtsanwältin Babette Kusche,
ab 01. November 2012

Herausgeber

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Fotos

Eckhard-Herbert Arndt (Seite 15 und 21)

BLG Logistics Group AG & Co. KG (Seite 8)

Brunsbüttel Ports GmbH (Seite 18)

Arnold Deibele (Seite 26)

Hamburger Hafen und Logistik AG (Seite 7)

ELBE&FLUT, Thomas Hampel (Seite 42, 43 und 45)

Dietmar Hasenpusch (Seite 34)

Michael Lindner (Seite 30)

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