

ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.



JAHRESBERICHT 2012/2013

**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 2013 abgeschlossen.

Seite 7

EDITORIAL



Seite 8

I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 20

II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 28

III. UMWELTPOLITIK



Seite 32

IV. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)



Seite 34

V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK



Seite 38

VI. UMSCHLAGENTWICKLUNG 2012/2013



Seite 46

VII. ORGANE DES ZDS



*Klaus-Dieter Peters,
Präsident des ZDS*

EDITORIAL

Relativ geringes Wachstum, verstärkter Wettbewerbsdruck und steigende Kosten kennzeichnen die aktuelle Lage der deutschen Seehafenwirtschaft. Die Auswirkungen der Wachstumsschwäche der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Europa und die geringen Zuwachsraten des weltweiten Handels haben auch den deutschen Seegüterumschlag erfasst. Dabei hat sich der Wettbewerb durch die Ausweitung der Terminalkapazitäten besonders beim Containerumschlag in der Nord-Range erheblich verschärft. Zudem sind die Kosten, insbesondere im Energiebereich, für die Erbringung von Hafendienstleistungen kräftig gestiegen.

Nachdem der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen im Jahre 2012 noch um gut 1 % auf 299 Mio. t stieg, erwarten wir für 2013 einen leichten Rückgang des Gesamtumschlags um knapp 1 % auf rund 292 Mio. t. Für 2014 zeichnet sich jedoch wieder ein Wachstum ab. Vor dem Hintergrund der erwarteten positiven Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten rechnen wir damit, dass der deutsche Seegüterumschlag im nächsten Jahr um etwa 2 % auf 298 Mio. t steigen wird.

Mit der Entwicklung der deutschen Seehafenwirtschaft gehen jedoch auch strukturelle Veränderungen einher. Diese lassen sich z.B. im Umschlag von Automobilen, Forstprodukten, Montangütern und Früchten feststellen. Durch Verlagerung von Autoproduktionsstätten aus Fernost nach Osteuropa, Restrukturierung der Papierindustrie, Überkapazitäten bei Stahl und verändertes Konsumverhalten bei Bananen hat sich das Transportaufkommen verändert. Zudem fällt das bisher florierende Herbstgeschäft seit drei Jahren aus. Diese Veränderungen erfordern auch auf Arbeitnehmerseite Einsicht in Notwendigkeiten. Dabei geht es uns um den Erhalt qualifizierter Arbeitsplätze bei steigendem Rationalisierungsdruck. Wir müssen deshalb noch stärker qualifizieren und werden unserer Qualifizierungsinitiative fortsetzen.

Die Aussichten für die weitere Entwicklung unserer Seehäfen sind jedoch gut. Die bisherigen Eckwerte der Hafenumschlagprognose 2030, die für den Bundesverkehrswegeplan 2015 erstellt wird, gehen davon aus, dass sich der Umschlag in den deutschen Seehäfen in den nächsten 20 Jahren nahezu verdoppeln wird. Schon heute stößt der Hinterlandverkehr unserer Seehäfen an seine Kapazitätsgrenzen. Der Ausbau der Seehafenanbindungen ist daher dringender denn je erforderlich, um die Wachstumschancen unserer Seehäfen zu nutzen. Diese Projekte müssen als „Vordringlicher Bedarf Plus“ in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen werden.

Für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist ihre seewärtige Erreichbarkeit von entscheidender Bedeutung. Bei den anstehenden Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zu den Fahrrinnenanpassungen der Außen- und Unterelbe sowie der Außen- und Unterweser geht es um die Entwicklungschancen des Seehafenstandortes Deutschland. Es steht damit viel auf dem Spiel.

Klaus-Dieter Peters
Präsident des ZDS



I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK

8. NATIONALE MARITIME KONFERENZ

Am 08./09. April 2013 fand die 8. Nationale Maritime Konferenz in Kiel statt.

Zuvor hatte die Bundesregierung am 25. Februar 2013 dem Deutschen Bundestag ihren Bericht über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland vorgelegt. Im Kapitel über die Seehäfen hat die Bundesregierung dabei zur Entwicklung und zu den Zukunftsperspektiven der Häfen, zum Ausbau seewärtiger Zufahrten und Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen, zur Bedeutung der Häfen für den Ausbau der Offshore-Windenergie und zur europäischen Hafenpolitik Stellung genommen.

Am 22. März 2013 hatte der Deutsche Bundestag im Vorfeld der 8. Nationalen Maritimen Konferenz über die Lage und die Herausforderungen der maritimen Wirtschaft beraten. Dabei beschloss der Deutsche Bundestag auch einen Antrag der Koalitionsfraktionen mit dem Titel „Den Wandel in der maritimen Wirtschaft begleiten und ihre nationale Aufgabe für den Wirtschaftsstandort Deutschland herauszustellen“. Danach fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel insbesondere auf,

→ *die für den Seehafenhinterlandverkehr wichtigen Verkehrsprojekte im nächsten Bundesverkehrswegeplan gesondert auszuweisen, um damit die besonders hohe bundesweite wirtschaftliche und verkehrliche Bedeutung der Häfen und ihrer Anbindung bei den zukünftigen Infrastrukturinvestitionen deutlich hervorzuheben. Im Vordergrund stehen dabei die Engpassbeseitigung und Ertüchtigung von Knoten, um einen zuverlässigen Transport auf den Hauptachsen von und zu den Seehäfen zu ermöglichen. Hierbei sind besonders die Engpässe in den Binnenschiffahrtsstraßen*

zu beseitigen, um mehr Güterverkehr auf das umweltfreundliche Binnenschiff zu verlagern;

→ *durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, dass es durch die Einführung der letzten Stufe des Grenzwerts für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen ab 1. Januar 2015 nicht zu Verkehrsverlagerungen vom Seeweg auf die Straße kommt und sich zugleich in der EU und bei der IMO weiterhin dafür einzusetzen, dass auch das Mittelmeer, die Atlantikküste und das Schwarze Meer als Schwefelemissions-Überwachungsgebiet (SECA) ausgewiesen wird.*

Auch die SPD-Bundestagsfraktion hatte einen Antrag mit dem Titel „Umsteuern in der Krise – Maritime Wirtschaft unterstützen“ eingebracht, der allerdings keine Mehrheit im Deutschen Bundestag fand.

Der ZDS hatte im Vorfeld der Konferenz deutlich gemacht, dass wir von der 8. Nationalen Maritimen Konferenz ein eindeutiges, mit finanziellen Mitteln untermauertes Bekenntnis der Bundesregierung zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen erwarten.

Politische Absichtserklärungen, die Seehafenanbindungen prioritär auszubauen, wie sie im Koalitionsvertrag der Bundesregierung, Nationalen Hafenkonzept, Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie in den bisherigen Dokumenten der Nationalen Maritimen Konferenzen niedergelegt wurden, müssen stärker als bisher in die Tat umgesetzt werden. Bei der Umsetzung der Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kann von einem Schwerpunkt „Seehafenanbindungen“ bisher keine Rede sein.

Hinsichtlich der Situation am Nord-Ostsee-Kanal muss der Bund zügig ein schlüssiges Konzept mit Zeit- und Maßnahmenplan zur Sicherung der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals vorlegen.

Außerdem sollte sich der Bund an der Finanzierung der Hafeninfrastruktur zum Ausbau der Offshore-Windenergie beteiligen. Die Energiewende ist eine nationale Aufgabe und wird ohne die Offshore-Windenergie nicht gelingen.

In seinem Eingangsstatement in der Podiumsdiskussion des Hafenworkshops hat der Präsident des ZDS, Klaus-Dieter Peters, sich mit dem Zustand und dem erforderlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und dabei insbesondere mit den Seehafenanbindungen befasst. Dabei appellierte er in aller Eindringlichkeit an die Politik, ihre Ankündigungen nunmehr Taten folgen zu lassen und die Seehafenanbindungen zügig und bedarfsgerecht auszubauen und hierfür die erforderlichen Mittel bereitzustellen.

Leistungsfähige Infrastruktur und Hinterlandanbindungen der Seehäfen sind Voraussetzungen für den Erfolg der gesamten deutschen außenhandelsorientierten Wirtschaft und ihre Einbindung in die globalen Transport- und Logistikketten. Sie garantiert eine hohe Wertschöpfung und schafft sichere und soziale Arbeitsplätze in Deutschland.

Der Hafenworkshop auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz mit dem Titel „Deutsche Häfen – zentrale Bausteine der Logistikketten in Europa“ hat zu folgenden Ergebnissen geführt:

- *Die Bundesregierung unterstützt die Bemühungen der Länder, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu steigern. Der Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen sowie ihrer seewärtigen Zufahrten und der Erhalt der Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) und dessen bedarfsgerechter Ausbau ist einer der investitionspolitischen Schwerpunkte der Bundesregierung.*

Der ZDS ist allerdings der Auffassung, dass eine Schwerpunktsetzung für die Anbindung der Seehäfen bislang nicht ausreichend erfolgte.

Es besteht Einvernehmen darüber, dass gut 10 Mrd. € für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen im Bundeshaushalt in Anbetracht des erheblichen Investitionsbedarfs knapp sind.

- *Bei der Neuaufrstellung des Bundesverkehrswegeplans wird der Bund den bedarfsgerechten Ausbau der deutschen Seehafenhinterlandanbindungen weiter verfolgen.*
- *Der Bund fördert Investitionen in öffentliche nicht bundeseigene Eisenbahnen. Der Bund wird die Forderung der Länder erfüllen, die Förderfähigkeit auch für nicht bundeseigene Hafenbahninfrastrukturen zu gewährleisten.*
- *Der Bund setzt sich gemeinsam mit Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein für die Vertiefungen von Elbe und Weser sowie für den Erhalt der Leistungsfähigkeit und den bedarfsgerechten Ausbau des NOK im Rahmen der verfügbaren Mittel ein.*

Das Bundesverkehrsministerium wird zeitnah einen Zeit- und Maßnahmenplan mit voraussichtlichem Investitionsmittelbedarf für den NOK vorlegen.

- *Verkehrliche Engpässe im Schienennetz sollen vorbehaltlich zur Verfügung stehender Haushaltsmittel vorrangig beseitigt werden, damit die Bahn auch in Zukunft steigende Umschlagmengen bewältigen kann.*
- *Die norddeutschen Länder beabsichtigen, beim Thema Logistik stärker zusammenzuarbeiten. Die Ertüchtigung der Seehäfen als Logistikkreuzpunkte und ihrer Hinterlandanbindungen ist ein ganz wesentliches Element einer tragfähigen Infrastrukturpolitik.*
- *Damit die deutschen Seehäfen auch zukünftig ihre Funktion als Drehscheiben des nationalen und internationalen Güteraustauschs und Knotenpunkte in den Logistikketten erfüllen können, muss in den Ausbau der Häfen und die Hinterlandanbindungen investiert werden.*

- *Der Bund unterstützt die Entwicklung von IT- und anderen Technologien in den Häfen durch Förderprogramme, z.B. ISETEC.*
 - *Die Sozialpartner setzen sich auf nationaler und europäischer Ebene für höchste Qualität bei der Ausbildung, der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes ein.*
 - *Die Bundesregierung richtet mit den nord-deutschen Ländern und der Hafenwirtschaft ein gemeinsames Gesprächsforum ein, in dem nach Möglichkeiten zur Unterstützung der Häfen zum Ausbau der Offshore-Windenergie gesucht wird.*
 - *Bund, Länder und Hafenwirtschaft unterstützen faire und transparente Wettbewerbsbedingungen in und zwischen den europäischen Häfen.*
 - *Bund, Länder und Hafenwirtschaft werden die angekündigten Vorschläge der EU für eine europäische Hafenpolitik konstruktiv, aber auch kritisch prüfen.*
- Die EU-Kommission hat ein behutsames Vorgehen angekündigt.*
- Nach Aussage der EU-Kommission sind sich das Europäische Parlament und der Rat einig, dass auch zukünftig Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) für die Infrastruktur und Häfen zur Verfügung gestellt werden sollen.*
- *Bund, Länder und Hafenwirtschaft begrüßen die Herausnahme der in Deutschland üblichen Miet- und Pachtverträge für Hafengrundstücke aus dem Entwurf der EU-Konzessionsrichtlinie.*
 - *Im Sinne des fairen Wettbewerbs zwischen den Häfen sollte auch im Zollrecht auf eine einheitliche Anwendung der Vorgaben gedrängt werden.*
 - *Die laufenden Aktivitäten im Bereich der Hafenkooperation sollen fortgesetzt und*

wo dies im Rahmen des wettbewerbsrechtlich Zulässigen möglich ist, ausgeweitet werden.

- *Der Bund wird das Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen in der bewährten engen Abstimmung mit den Ländern, den Wirtschafts- und Umweltverbänden und den Gewerkschaften fortschreiben.*

FORTSCHREIBUNG NATIONALES HAFENKONZEPT

Der Beirat für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen hat auf seiner Sitzung am 11. März 2013 beschlossen, das Nationale Hafenkonzept vom 17. Juni 2009 fortzuschreiben.

Der ZDS begrüßt diesen Beschluss. Auch wir sind der Auffassung, das Nationale Hafenkonzept zu aktualisieren und geänderten Verhältnissen anzupassen. Dabei sollte das fortgeschriebene Hafenkonzept mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 besser verzahnt und mit Finanzierungsplänen hinterlegt wird. Maßnahmen des bisherigen Hafenkonzepts, die noch nicht umgesetzt wurden, sollten vor der Fortschreibung umgesetzt werden.

Die Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts muss auch weiterhin von dem Leitbild und den Zielvorstellungen ausgehen, den Hafenstandort Deutschland zu stärken.

Bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts hat die Seehafenwirtschaft die in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Maßnahmen mehr als erfüllt. So hat sie von 2009 bis 2012 3,2 Mrd. € in den Ausbau ihrer Terminals investiert und damit die Hafensuprastruktur so ausgebaut, dass die prognostizierten Umschlagmengen realisiert werden können. Außerdem hat sie bis 2012 insgesamt 4645 Langzeitarbeitslose qualifiziert und eingestellt und diesen Menschen mit Unterstützung des Bundes damit eine Beschäftigungsperspektive in der deutschen Seehafenwirtschaft gegeben.

Dagegen fallen beim Bund Anspruch und Wirklichkeit, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen prioritär auszubauen, deutlich auseinander. Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kann von einem Schwerpunkt „Seehafenanbindungen“ bisher keine Rede sein. Politische Absichtserklärungen, die Verkehrsanbindungen der deutschen Seehäfen prioritär auszubauen, müssen stärker als bisher in die Tat umgesetzt werden.

Der ZDS wird sich konstruktiv an der Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts beteiligen. Wir erwarten, dass sie Bestandteil der Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung wird.

FAHRRINNENANPASSUNGEN VON ELBE UND WESER

Nach zehn Jahren Planungszeit ist es noch immer nicht gelungen, Klarheit über den Beginn der Baumaßnahmen zur Fahrrinnenanpassungen von Außen- und Unterelbe sowie von Außen- und Unterweser zu schaffen.

Im Oktober letzten Jahres hatte das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig einem Eilantrag von Umweltschutzverbänden gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterelbe stattgegeben. Mit dieser Entscheidung wurde einmal mehr das hohe Gut der Planungs- und Rechtssicherheit in Deutschland beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Frage gestellt. Wenn die Verlässlichkeit bei planfestgestellten Projekten in Deutschland nicht mehr gegeben ist, hat das äußerst negative Auswirkungen auf die Kunden der Seehäfen und die Logistikwirtschaft insgesamt.

Dieser vorläufige Beschluss war ein herber Rückschlag für den Seehafenstandort Deutschland, aber keine Entscheidung gegen die Fahrrinnenanpassung. Sie ist ein Projekt von nationaler Bedeutung und dringender denn je erforderlich. Die

bisherigen Verzögerungen haben dazu geführt, dass große Schiffe in immer kürzeren Zeitfenstern abgefertigt werden müssen, was erhebliche Mehrkosten zur Folge hat. Kundenreaktionen sind durch die weiteren Verzögerungen nicht mehr auszuschließen.

Auch bei der Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser gibt es weitere Verzögerungen. Auf Klage des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) gegen den Planfeststellungsbeschluss hat das Bundesverwaltungsgericht am 11. Juli 2013 das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof der Europäischen Union Fragen zur Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie vorgelegt. Außerdem hat es die Beteiligten darauf hingewiesen, dass unabhängig von der Frage des Wasserrechts gegen die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses Bedenken bestehen.

Der ZDS hat den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts zur Aussetzung des Verfahrens der geplanten Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser bedauert und ein schnelles Handeln der Verantwortlichen gefordert. Die Verantwortlichen sollten die verfahrenstechnischen Hinweise zur Nachbesserung unverzüglich aufgreifen und beschleunigt dafür sorgen, dass das Verfahren zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht wird, um die Zufahrtsbedingungen zu verbessern. Den Vorlageschluss zur EU-Wasserrahmenrichtlinie hat der ZDS zur Kenntnis genommen. Wir begrüßen, dass die Bedarfsbegründung des Vorhabens und damit seine Notwendigkeit nicht in Frage gestellt wird.

Vor dem Hintergrund dieses Beschlusses des Bundesverwaltungsgerichts haben Hamburg und der Bund im August 2013 eine weitere Studie erstellen lassen, in der die Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterelbe auf die Wasserqualität untersucht werden.

Für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist ihre seewärtige Erreichbarkeit von

entscheidender Bedeutung. Angesichts der Schiffgrößenentwicklung sind die Fahrrinnenanpassungen der Außen- und Unterelbe sowie der Außen- und Unterweser unverzichtbar, um die Erreichbarkeit dieser Häfen für größere Schiffe sicherzustellen.

Bei den anstehenden Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts steht viel auf dem Spiel. Schließlich geht es um die Entwicklungschancen des Seehafenstandortes Deutschland.

AUSBAU DES NORD-OSTSEE-KANALS

Schäden an den Toren der großen Schleusen in Brunsbüttel haben im März 2013 dazu geführt, dass diese Tore kurzfristig außer Betrieb genommen wurden. Als Folge konnten lediglich Schiffe bis 125 m Länge, 20,50 m Breite und einen Tiefgang (tideabhängig) bis maximal 6,50 m in den Kanal geschleust werden.

Der ZDS hatte sich zusammen mit dem ZVDS, VDR und der IHK Nord in einem gemeinsamen Schreiben an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gewandt und deutlich gemacht, dass dringender Handlungsbedarf besteht.

Für den Seehafenstandort Deutschland ist die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals (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. Außerdem ist der NOK im Rahmen der von der EU und der 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. Auch sein nur zeitlich befristeter Ausfall oder die zeitlich befristete Einschränkung

der Leistungsfähigkeit des bestehenden Kanals haben für alle deutschen Nord- und Ostseehäfen gravierende negative Auswirkungen.

Um für zukünftige mögliche Ausfälle besser gewappnet zu sein, wird das Bundesverkehrsministerium eine Einsatztruppe vor Ort aufbauen, die sofort einsatzbereit ist und die vorhandenen Kräften an den Schleusen in Brunsbüttel und Kiel unterstützt, so dass erforderliche Wartungen, Instandsetzungen und Reparaturen schneller durchgeführt werden können. Der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Norden sollen dafür elf zusätzliche Stellen bereitgestellt werden. Davon sind bisher drei Stellen besetzt worden.

Bis zur Inbetriebnahme der 5. Kammer in Brunsbüttel soll alles dafür getan werden, dass es nicht zu weiteren Ausfällen kommt. Die Schäden an den zwei Torbahnen der großen Kammern in Brunsbüttel werden durch nachhaltige Ertüchtigungen behoben.

Der NOK ist nach Einzelbewegungen die meistbefahrenen künstliche Wasserstraße der Welt. Dies dokumentiert eindrucksvoll den hohen Stellenwert des Kanals für die maritime Wirtschaft. Umso bedauerlicher ist es, dass beim Ausbau des NOKs kein wesentlicher Fortschritt erreicht werden konnte.

Für den Bau der 5. Schleuse in Brunsbüttel wurden die Mittel zwar bereitgestellt, Aufträge sind bisher jedoch noch nicht erteilt worden. Die Ausschreibung der Hauptbaumaßnahme hat sich um fast ein Jahr verzögert. Im April 2013 wurden die Ausschreibungsunterlagen fertiggestellt und die Ausschreibung veröffentlicht.

Im Zuge der vertieften technischen Bearbeitung der Ausschreibungsunterlagen wurden wesentliche bautechnische Detailprobleme erkannt, die zu komplexeren Bauabläufen und damit insgesamt zu einer Bauzeitverlängerung führen werden. Danach ergibt sich voraussichtlich eine Verlängerung

der Bauzeit ab Vertragsabschluss von bislang fünf Jahren um zwei Jahre auf insgesamt sieben Jahre. Dabei wirken sich Änderungen im Bauablauf, der Einbau der zusätzlichen Bauteile und die Bauzeitverlängerung auf die voraussichtlichen Bauausgaben aus. Im Ergebnis sind rund 375 Mio. € an Gesamtausgaben zu erwarten. Über die erforderlichen Anpassungen der Jahrestanchen wurde der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages informiert, der hierfür grünes Licht gegeben hat. Die gesamte Finanzierung der 5. Kammer in Brunsbüttel ist damit gesichert. Nach aktueller Planung wird die Verkehrsfreigabe der 5. Kammer in Brunsbüttel im 2. Halbjahr 2020 folgen können.

Angesichts der Aufstockung des Verkehrsetats des Bundes in 2013 um 750 Mio. € für zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur hatte sich der ZDS dafür eingesetzt, die zusätzlichen Mittel auch für den Ausbau der Oststrecke des NOK zu verwenden. Für dieses Projekt sind die Planungen nahezu abgeschlossen. Leider konnte dies nicht erreicht werden.

Im Vorfeld der 8. Nationalen Maritimen Konferenz hatte der ZDS die Erwartung geäußert, dass der Bund zügig ein schlüssiges Konzept mit Zeit- und Maßnahmenplan zur Sicherung der Funktions- und Leistungsfähigkeit des NOK vorlegt. Dabei haben wir den Vorschlag unterstützt, jährlich 1% der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes in den nächsten Jahren in den Ausbau des NOK zu investieren.

Auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz wurde vereinbart, dass das Bundesverkehrsministerium zeitnah einen Zeit- und Maßnahmenplan mit voraussichtlichem Investitionsmittelbedarf für den NOK vorlegen wird. Dies ist bisher allerdings noch nicht erfolgt.

BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2015

Im Februar 2013 hat das Bundesverkehrsministerium den Entwurf der neuen Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP 2015) vorgelegt.

Wichtigste Aufgabe der Grundkonzeption ist die Entwicklung von Kriterien zur Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen. Wir begrüßen, dass bei der Priorisierungsstrategie nach fachlich fundierten sowie klaren und nachvollziehbaren Kriterien vorgegangen werden soll. Dabei soll sich die Priorisierungsstrategie eng an die Ziele des BVWP 2015 orientieren.

Ein abgeleitetes Ziel des BVWP 2015 ist die Beseitigung der größten Engpässe im Verkehrsnetz. Ein wichtiges Kriterium für die Priorisierungsstrategie ist daher die Engpassbeseitigung. Vor allem im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen, der ein wichtiger „Treiber“ der Verkehrsentwicklung ist, bestehen erhebliche Engpässe. Bei den Schwerpunktsetzungen für die Priorisierungsstrategie muss der Seehafenhinterlandverkehr daher besonders berücksichtigt werden.

Wir begrüßen, dass in der neuen Priorisierungsstrategie eine zusätzliche Dringlichkeitsstufe eingeführt wird. Zukünftig soll es eine Kategorie „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“ geben. Darin sollen die Projekte eingestellt werden, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen.

In die Kategorie „Vordringlicher Bedarf Plus“ sollten insbesondere Projekte des Seehafenhinterlandverkehrs aufgenommen werden. Die Einstufung von Projekten zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen in die Kategorie VB+ darf jedoch nicht durch die Umweltbetroffenheit der Projekte in Frage gestellt werden.

Nach dem Entwurf der Grundkonzeption sollen Projekte in der neuen Priorisierungsstrategie nur dann in den VB+ eingestuft werden, wenn sie keine sehr hohe Umweltbetroffenheit aufweisen. Dies würde bedeuten, dass Fahrrinnenanpassungen oder Schienenprojekte, wie z.B. die Y-Trasse, trotz Erfüllung aller übrigen Kriterien nicht in die Kategorie VB+ eingestuft werden können. Dies ist nicht akzeptabel.

In die Nutzen-Kosten-Analyse gehen auch die Kosten des Umweltschutzes ein, so dass die Umweltbetroffenheit einzelner Projekte ohnehin berücksichtigt wird. Außerdem fängt der BVWP 2015 nicht bei Null an. Bei der Aufnahme einzelner Projekte in den BVWP 2015 werden bisherige Planungen berücksichtigt. Das Kriterium „Umweltbetroffenheit“ sollte daher nochmals eingehend diskutiert werden. Erforderlich ist ein pragmatisches Vorgehen. Die Umweltbetroffenheit darf jedoch nicht zu einem K.O.-Kriterium für die Aufnahme von Projekten in die Kategorie VB+ führen.

Vielmehr sollten die Planungsverläufe für diese Projekte verkürzt und bei eventuellen Klagen die Instanzenwege gemäß dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz verkürzt werden.

SEEVERKEHRSPROGNOSE 2030

Wichtige Voraussetzung für die Erstellung des BVWP 2015 ist die Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung. Da der Seehafenhinterlandverkehr anderen Einflussfaktoren als der kontinentale Verkehr unterliegt, werden gesonderte Prognosen des Seeverkehrs und des Seehafenhinterlandverkehrs erstellt.

Die bisherige Seeverkehrsprognose 2025, die im Mai 2007 vorgelegt wurde, ging davon aus, dass der Umschlag in den deutschen Seehäfen von 294 Mio. t in 2004 durchschnittlich jährlich um 4,6 % auf 759 Mio. t in 2025 um das Eineinhalbfache zunimmt. Das Containeraufkommen sollte sich von 10,8 Mio. TEU in 2004 auf 45,3 Mio. TEU in 2025

mehr als vervierfachen und der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in den deutschen Ostseehäfen von 27 Mio. t auf 71,7 Mio. t sich fast verdreifachen. Durch die Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 hat diese Seeverkehrsprognose nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums an Aktualität verloren, die daher nicht als Grundlage für den BVWP 2015 herangezogen werden kann.

Nach den bisherigen Eckwerten der Hafenumschlagprognose 2030 soll der Umschlag in den deutschen Seehäfen von 269 Mio. t in 2010 um 74 % bzw. durchschnittlich jährlich um 2,8 % auf 468 Mio. t zunehmen. Dieses Wachstum liegt deutlich über dem im Zeitraum 2001–2010 realisierten durchschnittlichen Anstieg um 1,4 % jährlich.

Danach wird der Umschlag in den deutschen Nordseehäfen um 80 % von 216 Mio. t in 2010 auf 389 Mio. t in 2030 bei einem jährlichen durchschnittlichen Wachstum um 3,0 % zunehmen. Diese Mengen wachsen damit deutlich kräftiger als die in der Analyse berücksichtigten deutschlandrelevanten Umschlagaufkommen der Nordseehäfen Belgiens, der Niederlande und Frankreichs (jährliche Rate 1,7 %). Der Gesamtumschlag in den deutschen Ostseehäfen soll um 49 % von 52,6 Mio. t in 2010 auf 78,5 Mio. t in 2030 (jährlich durchschnittlich um 2,0 %) wachsen. Der Containerumschlag der deutschen Seehäfen wird um durchschnittlich 4,3 % jährlich von 13 Mio. TEU in 2010 auf 30 Mio. TEU in 2030 weiter zunehmen.

Der ZDS hat am 13. August 2013 an einer Vorstellung der Seeverkehrsprognose 2030 im Bundesverkehrsministerium teilgenommen. Dabei haben wir uns kritisch zu einzelnen Annahmen, die der Umschlagprognose zugrunde liegen, sowie über die prognostizierte Entwicklung einzelner Seehäfen geäußert, die aus unserer Sicht zu pessimistisch sind.

Nach den vorgelegten Eckwerten der Hafenumschlagprognose 2030 wird sich der Umschlag in den deutschen Seehäfen jedoch weiterhin

dynamisch entwickeln. Zusätzlich zur Seeverkehrsprognose wird eine Prognose des Seehafenhinterlandverkehrs 2030 erstellt, die in die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 eingehen wird. Nach den bisherigen Eckwerten wird sich der Umschlag in den deutschen Seehäfen in den nächsten 20 Jahren nahezu verdoppeln. Schon heute stößt der Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen an seine Kapazitätsgrenzen. Der Ausbau der Seehafenanbindungen unserer Seehäfen ist daher dringender denn je erforderlich, um die Wachstumschancen unserer Seehäfen zu nutzen. Diese Projekte müssen daher als „vordringlicher Bedarf Plus“ in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen werden.

Der ZDS wird das weitere Verfahren zur Erstellung der Prognosen des Seeverkehrs und des Seehafenhinterlandverkehrs 2030 weiter kritisch begleiten, die voraussichtlich Ende des Jahres vorliegen werden.

KOMMISSION „NACHHALTIGE VERKEHRS-INFRASTRUKTURFINANZIERUNG“

Bei der Erstellung des BVWP 2015 muss sichergestellt werden, dass die aufgenommenen Projekte auch finanzierbar sind. Durch Beschluss der Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer vom 11. April 2013 wurde deshalb die Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter Vorsitz von Kurt Bodewig, Bundesverkehrsminister a.D., eingesetzt, die Empfehlungen für ein Konzept für die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland erstellen soll, um den Prozess der politischen Willensbildung voranzubringen.

An einer Verbändeanhörung der Kommission am 28. August 2013 hat auch der Vizepräsident des ZDS, Dr. Ulrich Bauermeister, teilgenommen. Wir hatten vorab zu fünf Fragen schriftlich Stellung genommen und dabei Folgendes deutlich gemacht:

→ *Auch in der deutschen Verkehrspolitik besteht ein Defizit an strategischem Denken. Es fehlt die Bereitschaft, sich mit Herausforderungen zu beschäftigen, die der Gesellschaft und ihrer Wirtschaft langfristig schweren Schaden zufügen können. Dies gilt insbesondere für die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur. Hierfür ist die Fähigkeit der Politik zu langfristigem Denken erforderlich. Der ZDS begrüßt daher die Einsetzung der Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“.*

→ *Regelmäßige Berichte über den Zustand und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur erhöhen die Transparenz des Investitionsbedarfs und schaffen damit ein dauerhaftes gesellschaftliches Bewusstsein zur bedarfsgerechten Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Der ZDS hatte sich insbesondere in einer gemeinsamen Erklärung mit anderen Verbänden im Oktober 2012 für regelmäßige Verkehrsinfrastrukturberichte eingesetzt.*

Derartige Berichte sollten über den aktuellen Zustand der Verkehrsinfrastruktur, über Erhalt und Betrieb sowie über die verbleibende Zeit ihrer Nutzung bis zur Grundsanierung oder bis zum Aus- und Neubau informieren, und die entsprechenden Kosten der Investitionen beziffern, um den Investitionsbedarf deutlich zu machen. Regelmäßige Verkehrsinfrastrukturberichte sollten z.B. darüber informieren, ob die Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal noch funktions- und leistungsfähig sind und wann und in welcher Höhe Investitionsbedarf besteht.

Dabei sollte das Rechnungs- und Berichtswesen von Bund und Ländern einheitlich gestaltet werden.

→ *Um die Effizienz des Mitteleinsatzes zu erhöhen, sollten die Investitionen nach Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten priorisiert und Engpässe gezielt beseitigt werden. Vorhaben von nationaler Bedeutung, wie der Ausbau der*

seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen, sollten beim Mitteleinsatz schwerpunktmäßig berücksichtigt werden. Dabei würde eine überjährige, zugriffsfeste Verstetigung der Finanzierung von Projekten zu einem effizienteren Mitteleinsatz führen.

- *Die aktuelle Haushaltslinie des Bundes für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in Höhe von rund 10 Mrd. € im Jahr ist nicht ausreichend. Das erforderliche Niveau für die Bundesverkehrswege (Straße, Schiene, Wasserstraße) liegt bei 14 Mrd. € pro Jahr.*
- *Für die deutschen Seehäfen würde die Erhebung zusätzlicher Nutzerentgelte auf Bundeswasserstraßen zu erheblichen Nachteilen führen. Vor allem eine einseitige nationale Einführung von Nutzerentgelten für die seewärtigen Zufahrten unserer Seehäfen hätte gravierende Wettbewerbsnachteile zur Folge.*

Der Bedarf zum Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen beträgt jährlich 1,5 Mrd. €. Im Bundeshaushalt fehlen damit rund 600 Mio. € im Jahr. Bei Einnahmen aus Nutzerentgelten für die Bundeswasserstraßen in Höhe von rund 60 Mio. € im Jahr müssten die Entgelte zur Schließung der Finanzierungslücke daher kräftig angehoben werden.

Nur unter der Voraussetzung einheitlicher Regelungen zur Nutzerfinanzierung der Wasserstraßen in der EU, einschließlich des Rheins, sind zusätzliche Nutzerentgelte auf Bundeswasserstraßen für uns akzeptabel.

Bei dem politischen Ziel der Vollkostendeckung von Transportwegen dürfen die Wasserstraßen angesichts ihrer Kapazitätsreserven gegenüber den Landverkehrsträgern keine Vorreiterrolle übernehmen. Vielmehr ist ein umfassendes Gesamtkonzept für alle Verkehrsinfrastrukturfinanzierungssysteme in der EU erforderlich.

Die Bodewig-Kommission soll ihren Abschlussbericht am 27. September 2013 vorlegen. Am 2. Oktober 2013 wird die Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer darüber beraten.

OFFSHORE-WINDPARKLOGISTIK

Am 8. Januar 2013 fand in Hannover die 2. Konferenz der im ständigen gemeinsamen Arbeitskreis „Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Branche Offshore-Windenergie“ engagierten Bundesministerien, Verbände und Unternehmen unter dem Titel „Maritime Wirtschaft – Partner der Energiewende: Chancen der Offshore-Windenergie nutzen – Hindernisse überwinden“ statt.

Der ZDS hat den Workshop II „Leistungsfähige Seehäfen in Norddeutschland – eine wichtige Voraussetzung für den planmäßigen Ausbau der Offshore-Windenergie“ vorbereitet und durchgeführt. Der Workshop hat deutlich gemacht, dass ohne leistungsfähige Seehäfen und stabile rechtliche Rahmenbedingungen die Nutzung der Offshore-Windenergie nicht erfolgreich zur Energiewende beitragen kann. Als Bindeglied zwischen Land (Produktion) und Meer (Betrieb) übernehmen die Seehäfen wichtige Aufgaben in der Logistikkette, sowohl bei der Installation als auch beim Betrieb der Offshore-Windparks.

Die derzeitige Situation in der Branche stellt auch die Hafenwirtschaft vor Probleme. Die gegenwärtigen Verzögerungen bei der Realisierung von Offshore-Windparks führen 2015–2017 zu einem Projektstau und möglicherweise zu einem deutlichen Abflachen der Installationskurve. Hoher Flächenbedarf droht abrupt abzubrechen.

Die Hafenwirtschaft braucht daher ebenso wie die Betreiber von Offshore-Windenergieanlagen mehr Stabilität, Verlässlichkeit und höhere Planbarkeit. Die Rahmenbedingungen müssen so gestaltet werden, dass aus den gegenwärtigen Projektverzögerungen kein Projektabbruch wird. Insbeson-

dere sollte der Engpass Netzausbau bzw. die mangelnde Bereitstellung von Netzanschlüssen für Offshore-Windparks kurzfristig beseitigt werden. Nur so können die nötigen Großinvestitionen in den Häfen gerechtfertigt und ausgelöst werden.

Die Windpark-Projekte in der Nord- und Ostsee haben aufgrund ihrer Struktur einen langen Planungszeitraum. Oft vergehen zwischen der Investitionsentscheidung für einen Offshore-Windpark und der Einspeisung der ersten Kilowattstunde auch ohne Verzögerungen ca. 4–5 Jahre. Die Bedingungen für Projekte bis 2020 müssen daher schon heute festgelegt werden.

Von Deutschland aus können auch Installationsfelder in Großbritannien erreicht werden. Deutschland ist derzeit weltweit Technologieführer bei Tiefwasser-Offshoreanlagen der Multi-Megawattklasse. Dies birgt auch Chancen für die deutschen Seehäfen. Allerdings können auch deutsche Offshore-Projekte von europäischen Häfen bedient werden. Folglich ist der Wettbewerb nicht nur national, sondern auch international zu sehen.

Die Finanzierungslasten für den Ausbau der Offshore-Infrastruktur stellen die Länder vor große Aufgaben. Die Energiewende und der damit verbundene Hafenausbau ist eine nationale Aufgabe. Der Bund darf sich daher nicht zurückziehen und im Zuge der Energiewende die Finanzierung von Hafenkapazitäten für die Offshore-Windenergie allein zu einer Sache der Küstenländer machen. Auch wenn die Küstenländer nach dem Grundgesetz für die Seehäfen zuständig sind, wurde im Workshop angeregt, mit dem Bund Gespräche über Möglichkeiten seiner Beteiligung an der Finanzierung von Hafeninfrastruktur für den Bereich der Offshore-Windenergie zu führen.

Der ZDS hatte sich daraufhin Mitte Januar 2013 in gleichlautenden Schreiben an den Chef des Bundeskanzleramtes, Bundesminister Ronald Pofalla, MdB, sowie an den Parlamentarischen

Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, MdB, mit der Bitte gewandt, ein Gesprächsforum mit dem Bund über Möglichkeiten der Unterstützung der Häfen zum Ausbau der Offshore-Windenergie zu schaffen. In seinem Antwortschreiben teilte uns PStS Ferlemann auch im Namen des Chefs des Bundeskanzleramtes mit, dass er unsere Auffassung teile, dass die Energiewende eine nationale Aufgabe sei. Damit die Klimaziele der Bundesregierung erreicht werden, sei es erforderlich, dass Bund, Länder, Verbände und Unternehmen an einem Strang ziehen. Unsere Anregung, eine Gesprächsebene für die Erörterung der Herausforderungen und der Möglichkeiten zur Unterstützung der Häfen im Kontext der Offshore-Windenergie zu schaffen, greife er gern auf und schlage vor, die Hafenwirtschaft, das Bundeswirtschaftsministerium, das Bundesumweltministerium und die Küstenländer daran zu beteiligen.

Auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz am 08./09. April 2013 in Kiel wurde vereinbart, dass die Bundesregierung mit den norddeutschen Ländern und der Hafenwirtschaft ein gemeinsames Gesprächsforum einrichtet, in dem nach Möglichkeit zur Unterstützung der Häfen zum Ausbau der Offshore-Windenergie gesucht wird.

Auch die Regierungschefs der norddeutschen Länder haben sich auf der Konferenz Norddeutschland am 10. April 2013 mit der Finanzierung für Häfen für den Ausbau der Offshore-Windenergie befasst. Nach Auffassung der Konferenz Norddeutschland ist die in die Federführung des Bundes fallende Energiewende eine nationale Aufgabe, die ohne Offshore-Windenergie nicht gelingen wird. Der Bund sei rechtlich nicht gehindert, durch Finanzhilfe die Schaffung der erforderlichen Infrastruktur in den Seehäfen zu ermöglichen. Dies gelte insbesondere dann, wenn er Teilfinanzierungen für die durch die Energiewende verursachten spezifischen zusätzlichen Kosten des Hafenausbaus übernimmt. Die Konferenz Norddeutschland hat die Bundesregierung daher aufgefordert, gemeinsam mit den norddeutschen Ländern und den zu-

ständigen Bundesministerien Lösungsvorschläge zu entwickeln.

Die OffMaster-Studie der Stiftung Offshore Windenergie hat deutlich gemacht, dass in den deutschen Basishäfen der Offshore-Windenergie erheblicher Ausbaubedarf an Kaimauern und Flächen besteht. Danach stehen in den deutschen Nordseehäfen Kaimauern mit einer Länge von 2.300 m und Flächen mit einem Ausmaß von 39 ha zur Verfügung. Bei einem Ausbaupfad bis 2020 von 10 Gigawatt, dem Ziel der Bundesregierung, sind jedoch 2.700 m Kailänge und 83 ha Flächen erforderlich. Das vorhandene Angebot reicht somit nicht aus, den Bedarf aus dem Marktpotenzial für die Offshore-Windenergie gemäß dem Ausbaupfad zu decken.

Betrachten wir die Potenziale, die sich für Deutschland sowohl aus dem nationalen als auch aus dem EU-Markt ergeben, so verschärft sich die Situation noch mehr und die Defizite an Kailängen und Flächen werden noch größer. Bei diesem allgemeinen Vergleich der vorhandenen und benötigten Kailänge und Flächen muss jedoch noch im Einzelnen geprüft werden, ob die zur Verfügung stehenden Kaimauern und Flächen sich auch dort befinden, wo diese nachgefragt und am stärksten benötigt werden.

Die deutsche Seehafenwirtschaft steht bereit, ihren Beitrag zu leisten. Aber auch der Bund und die Länder sind hier gefordert. Wir hoffen daher, dass das Gesprächsforum zu angemessenen Lösungen führt.



Überreichung der Urkunde für die Mitgliedschaft des ZDS im Förderverein zur Unterstützung von Aktivitäten zur Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland e.V. durch Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, MdB, an den Vizepräsidenten des ZDS, Dr. Ulrich Bauermeister. Links PStS Dr. Andreas Scheuer, MdB, rechts Mathias Krage, Präsident des DSLV



II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK

VERORDNUNGSVORSCHLAG ZUR EU-SEEHAFENPOLITIK

Nach einem längeren Konsultationsverfahren, an dem sich auch der ZDS beteiligte, hat die Europäische Kommission am 22. Mai 2013 ihre Mitteilung „Häfen als Wachstumsfaktor“ und ihren Verordnungsvorschlag zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen vorgelegt.

Der Verordnungsvorschlag befasst sich mit drei Bereichen:

- *Marktzugang*
- *Transparenz und Hafengeldsystem*
- *Koordination.*

Der ZDS hat zu dem Verordnungsvorschlag ausführlich Stellung genommen und Änderungsvorschläge mit Klarstellungen zu einzelnen Punkten formuliert.

GRUNDSÄTZLICHE BEMERKUNGEN

Der Verordnungsvorschlag wird vom ZDS grundsätzlich begrüßt. Der behutsame Ansatz der EU-Kommission, dort anzusetzen, wo Nachholbedarf besteht, ist vernünftig. Die EU-Kommission hat erkannt, dass eine alles übergreifende Seehafenpolitik zur Lösung der Probleme weniger einzelner Seehäfen nicht sinnvoll ist.

Der Verordnungsvorschlag trägt damit auch der Diversität der europäischen Seehäfen Rechnung und hat nicht zum Ziel, allen Seehäfen ein einheitliches Modell aufzuzwingen. Wir begrüßen, dass durch den Verordnungsvorschlag bereits gut funktionierende Seehäfen nicht weiter belastet werden. Auf diesen Sachverhalt hat die EU-Kommission in der Begründung ihres Verordnungsvorschlags ausdrücklich hingewiesen.

MARKTZUGANG

Wir begrüßen, dass die vorgesehenen Regelungen über den Marktzugang sowie die Übergangsbestimmungen für Hafendiensteverträge nicht für Ladungsumschlag- und Fahrgastdienste gelten sollen. Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis erfordern im Umschlagbereich keine neuen Regelungen. Marktzugangsregelungen für Umschlagdienste würden vielmehr Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und die Leistungsfähigkeit der Hafenwirtschaft beeinträchtigen.

Die EU-Kommission stellt in der Begründung ihres Verordnungsvorschlags daher selbst fest, dass hinsichtlich der Maßnahmen betreffend den Zugang zum Markt für Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste kein Bedarf an neuen Rechtsvorschriften besteht. Die EU-Kommission befolgt damit den Grundsatz: Wenn es nicht notwendig ist, gesetzliche Regelungen zu erlassen, dann ist es notwendig, diese nicht zu entwickeln (Montesquieu).

Zudem werden von der vorgesehenen Richtlinie über die Konzessionsvergabe auch Umschlagdienste in den Seehäfen erfasst (siehe nachfolgendes Kapitel). Daher ist eine zusätzliche Regelung des Marktzugangs dieser Dienstleistungen in dem Verordnungsvorschlag nicht erforderlich, wobei in dem Richtlinienentwurf klargestellt wird, dass reine Miet- und Pachtverträge insbesondere in den Seehäfen keine Konzessionen sind.

Bei den übrigen Hafendiensten soll der Marktzugang vom Leitungsorgan des Hafens geregelt und hierfür Hafendiensteverträge abgeschlossen werden. Wir halten es dabei für erforderlich, private Häfen vom Anwendungsbereich der vorgesehenen Verordnung auszunehmen.

In der Regel befindet sich die Hafeninfrastruktur eines Seehafens im Eigentum der öffentlichen Hand, die vom Leitungsorgan des Hafens verwaltet und betrieben wird. Privathäfen verfügen dagegen über eigene Hafeninfrastruktur. Sie müssen

aufgrund des Eigentumsrechts berechtigt sein, selbst Dienste in ihrem Hafen ausüben zu können. Sie sollten deshalb nicht verpflichtet werden, einen transparenten und gleichberechtigten Marktzugang anderer Dienstleister in ihrem Hafen sicherzustellen.

Außerdem begrüßen wir, dass die vorgesehene Verordnung die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten nicht berühren soll. Ansprüche und Rechte der Beschäftigten werden damit gewahrt. Bestehende arbeitsrechtliche Regelungen für die Häfen bleiben erhalten.

Dies gilt insbesondere für Gesamthafenbetriebe in den deutschen Seehäfen, die eine wichtige wirtschaftliche und sozialpolitische Bedeutung haben und auf der Grundlage bestehender gesetzlicher Regelungen ihrer Aufgaben erfüllen.

Wir begrüßen, dass die EU-Kommission angesichts der Einsetzung eines Ausschusses für den Sozialen Dialog im Hafensektor keine besonderen arbeitsrechtlichen Regelungen für Häfen vorschlägt. Die EU-Sozialpartner haben bereits eine Geschäftsordnung und ein gemeinsames Arbeitsprogramm für den Sozialen Dialog vereinbart. Der Ausschuss hat seine Arbeit am 19. Juni 2013 aufgenommen und wird sich mit sozialen Aspekten der Hafenarbeit, wie Gesundheit und Sicherheit, sowie mit Aus- und Fortbildung befassen (siehe Kapitel Tarif- und Sozialpolitik). Wir begrüßen, dass die EU-Kommission die Arbeit des Ausschusses unterstützen und 2016 die erzielten Fortschritte bewerten wird.

FINANZIELLE TRANSPARENZ UND AUTONOMIE

Wir begrüßen, dass das Leitungsorgan des Hafens die Entgelte für die Nutzung der Hafeninfrastruktur autonom und entsprechend seiner eigenen gewerblichen Strategie und seinem Investitionskonzept festlegen kann. Die Hafeninfrastrukturentgelte können danach unterschiedlich hoch

festgesetzt werden, um eine effiziente Nutzung der Infrastruktur zu erreichen und gleichzeitig ökologische und gesellschaftliche Preissignale zu ermöglichen.

Nach dem Verordnungsvorschlag sollen Entgelte, die von Hafendiensteanbietern erhoben werden, die im Fall der zahlenmäßigen Begrenzung der Anbieter nicht nach offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren benannt wurden, in transparenter und diskriminierungsfreier Weise festgesetzt werden. In der Begründung des Vorschlags wird darauf hingewiesen, dass die Vorschriften zur Regulierungsaufsicht über den Preis der Dienstanbieter auch auf Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste Anwendung finden. Wir halten dies nicht für akzeptabel.

Auf dem Markt für Umschlagdienstleistungen herrscht ein starker Wettbewerb, der dazu führt, dass die Kunden der Umschlagbetriebe preisgünstige Leistungen erhalten. Eine Verhinderung von Marktmissbrauch ist in diesen Fällen daher nicht erforderlich. Außerdem arbeiten Umschlagbetriebe nicht im Rahmen ausschließlicher Rechte und ihnen werden auch keine gemeinschaftlichen Verpflichtungen auferlegt. Für Umschlagdienstleistungen besteht daher kein Regelungsbedarf. Es handelt sich in diesen Fällen nicht um Tarife, sondern um Preise, die sich marktwirtschaftlich nach Angebot und Nachfrage bilden. Umschlagentgelte privater Hafenunternehmen sollten daher von den Regelungen ausgenommen werden.

Außerdem halten wir es für erforderlich, private Häfen von der Anwendung der Regelungen über die finanzielle Transparenz und Autonomie auszunehmen. Ziel der Vorschriften ist es, mehr Klarheit in Bezug auf die Verwendung öffentlicher Mittel für die verschiedenen Hafentätigkeiten zu schaffen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Bei privaten Häfen bestehen jedoch keine finanziellen Beziehungen zwischen Behörden und dem Leitungsorgan des Hafens. Sie sollten daher nicht dem Verordnungsvorschlag unterliegen.



Gastredner Jörg Kuhbier, Senator a.D., Vorstandsvorsitzender der Stiftung Offshore-Windenergie



ZDS-Präsidium mit Torsten Staffeldt, MdB, Eckhardt Rehberg, MdB, Gesine Meißner, MdEP und Jörg Kuhbier (von links)



Klaus-Dieter Peters mit Johan P. Schryver, Vorsitz der Verein Hamburger Spediteure e.V.



Von links: Frank Schnabel, Brunsbüttel Ports GmbH und Heinrich Beckmann, Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH



Von links: Gesine Meißner, MdEP, Monika Breuch-Moritz, Präsidentin BSH, Jürgen F. Jensen, Chr. Jürgensen & Brink & Wölffel

Bei dem Vorhaben, die Angaben über finanzielle Beziehungen zwischen Behörden und einem Leitungsorgan des Hafens der EU-Kommission zur Verfügung zu stellen, sollte klargestellt werden, dass öffentliche Mittel zur Errichtung der allgemeinen Hafeninfrastruktur nicht der Unterrichtungspflicht unterliegen. Die EU-Kommission aktualisiert derzeit ihre Beihilfevorschriften für alle Wirtschaftsbranchen und beabsichtigt, in Bezug auf die Infrastrukturfinanzierung bis Ende 2013 Beihilfeleitlinien vorzulegen. In dem Verordnungsvorschlag sollte daher zusätzlich die Definition des Begriffs „Hafeninfrastruktur“ aufgenommen und klargestellt werden, dass Investitionen in die allgemeine Hafeninfrastruktur eine öffentliche Aufgabe sind und nicht als unzulässige staatliche Beihilfen angesehen werden dürfen.

BERATENDE AUSSCHÜSSE UND UNABHÄNGIGES AUFSICHTSORGAN

Die vorgesehenen Konsultationen der Hafennutzer und anderer Beteiligter mit der Einrichtung von beratenden Ausschüssen wird von uns grundsätzlich begrüßt. Auch die vorgesehene Sicherstellung unabhängiger Aufsichtsorgane findet unsere grundsätzliche Zustimmung. Dabei sollte ein unangemessener bürokratischer Aufwand jedoch vermieden werden.

WEITERES VERFAHREN

Mit dem EU-Hafenverordnungsvorschlag befassen sich nunmehr auf EU-Ebene der Verkehrsministerrat und das Europäische Parlament. Im September und Oktober 2013 sind Sitzungen der Ratsarbeitsgruppe vorgesehen. Im Oktober wird sich der Ministerrat mit dem Vorschlag befassen. Im Dezember beabsichtigt die litauische Ratspräsidentschaft einen Fortschrittsbericht vorzulegen.

Berichterstatte des Europäischen Parlaments zum EU-Hafenverordnungsvorschlag ist Knut Fleckenstein, MdEP. Er wird seinen Berichtsentwurf am 04. November 2013 vorlegen, der am 26. No-

vember im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments erörtert werden soll. Bis Mitte Januar 2014 soll im Ausschuss zu den Amendments eine Kompromissbildung erfolgen. Die Abstimmung im Verkehrsausschuss über den Hafenverordnungsvorschlag findet im Februar und im Plenum des Europäischen Parlaments im März 2014 statt.

Der ZDS wird die Beratungen auf Ratsebene und im Europäischen Parlament mit der Bitte begleiten, unsere Bemerkungen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Aufgrund der Wahlen zum Europäischen Parlament im Mai 2014 müsste eine mögliche Verabschiedung des Verordnungsvorschlags bis Frühjahr 2014 erfolgen.

RICHTLINIENVORSCHLAG ÜBER DIE KONZESSIONSVERGABE

Der Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission über die Konzessionsvergabe bezieht auch den Hafenbereich ein, nimmt reine Miet- und Pachtverträge, wie sie in den deutschen Seehäfen für die Überlassung von Hafengrundstücken zwecks Gewerbebetriebs üblich sind, von seinem Anwendungsbereich jedoch aus.

Wir hatten uns dafür eingesetzt, im Richtlinienvorschlag über die Konzessionsvergabe Miet- und Pachtverträge eindeutig von Konzessionen abzugrenzen. Der Rat und Europäisches Parlament haben unser Anliegen berücksichtigt. In seiner allgemeinen Ausrichtung zum Richtlinienvorschlag haben der Rat und in seiner Stellungnahme der Binnenmarktausschuss des Europäischen Parlaments klargestellt, dass reine Miet- und Pachtverträge keine Konzessionen im Sinne des Richtlinienvorschlags sind. Dies wird von uns begrüßt.

Ende Juni 2013 haben sich Kommission, Rat und Europäisches Parlament in den Trilog-Verhandlungen auf einen Kompromisstext zum Richtlinienvorschlag über die Konzessionsvergabe geeinigt. Darin wird klargestellt, dass reine Miet- und

Pachtverträge keine Konzessionen sind. Am 05. September 2013 hat der Binnenmarktausschuss des Europäischen Parlaments diesem Kompromiss zugestimmt. Rat und Plenum des Europäischen Parlaments müssen diesen Text noch endgültig verabschieden. Dies ist jedoch nur eine Formalität. Inhaltliche Änderungen wird es nicht geben. Voraussetzung hierfür ist allerdings eine konsolidierte Fassung mit den finalen Texten durch die Sprachjuristen. Die formelle Zustimmung durch das Plenum des Europäischen Parlaments wird voraussichtlich im Dezember 2013 stattfinden, danach wird der Rat ebenfalls nur noch formell die Einigung annehmen, so dass die Richtlinie voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2014 in Kraft treten kann. Die Umsetzung in nationales Recht beträgt dann zwei Jahre.

BEIHILFELEITLINIEN

Seit vielen Jahren setzt sich der ZDS für gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen mit dem Ziel eines fairen Seehafenwettbewerbs ein. Dabei halten wir es für erforderlich, an dem bewährten Prinzip festzuhalten, dass die Erstellung der allgemeinen Hafeninfrastruktur eine staatliche Aufgabe ist und die private Hafenwirtschaft für die Erstellung der Hafensuprastruktur zuständig ist. Der Bau der terminalbezogenen Hafeninfrastruktur durch die öffentliche Hand ist über Mieten und Pachten der Hafenunternehmen zu refinanzieren.

Die Europäische Kommission unternimmt nunmehr einen erneuten Anlauf, Beihilfeleitlinien für Häfen zu erlassen. Die Generaldirektion Wettbewerb möchte sich einen Überblick über die Funktionsweise öffentlich finanzierter Häfen in den Mitgliedstaaten verschaffen, um mögliche Auswirkungen staatlicher Beihilfevorschriften für Häfen besser abschätzen zu können. Sie hat daher im Juni 2013 den Mitgliedstaaten einen Fragebogen übersandt, um Informationen zu ihren Häfen einzuholen.

Die Kommission hat bereits mit der Aktualisierung der Vorschriften für staatliche Beihilfen begonnen. Am 08. Mai 2012 hatte sie eine Mitteilung zur Modernisierung des EU-Beihilferechts verabschiedet. In diesem Zusammenhang überarbeitet die Kommission derzeit auch mehrere Leitlinien und Rahmenvorschriften auf dem Gebiet der staatlichen Beihilfen und bewertet in mehreren Bereichen den Ansatz der staatlichen Beihilfen im Hinblick auf die öffentliche Finanzierung von Infrastrukturen neu.

In ihrer Mitteilung „Häfen als Wachstumsmotor“ vom 22. Mai 2013 wies sie in ihrem Aktionsplan darauf hin, dass sie den Begriff der Beihilfe für die Infrastrukturfinanzierung, einschließlich der Hafenwirtschaft, klären wolle. Um bessere Erkenntnisse über die Durchsetzung der staatlichen Beihilfevorschriften in der Hafenwirtschaft zu gewinnen, ist die Kommission an weiteren Informationen interessiert. Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Sache Leipzig/Halle erhielt die Kommission bereits eine Reihe von Anmeldungen für Investitionsvorhaben in Hafeninfrastrukturen, die öffentliche Mittel umfassten.

Nach Auffassung des ZDS sollten sich künftige gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfe für Hafenunternehmen an folgenden Grundsätzen orientieren:

- 1. Mitgliedstaaten müssen auch weiterhin berechtigt sein, im Rahmen ihrer Wirtschafts- und Verkehrspolitik die allgemeine öffentliche Hafeninfrastruktur in ihren Häfen zu unterhalten und auszubauen.**
- 2. Außerdem müssen Mitgliedstaaten auch weiterhin berechtigt sein, Unternehmen mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse sowie mit öffentlichen Aufgaben zu betrauen, die keinen bestimmten Benutzer begünstigen.**
- 3. Die Bereitstellung staatlicher Mittel für die Finanzierung nutzerspezifischer Infrastruktur**

im Gewerbegebiet Hafen begünstigt bestimmte Hafenunternehmen. Sie sind jedoch nur dann als Beihilfen zu qualifizieren, wenn für die Nutzung dieser Infrastruktur keine marktüblichen Entgelte erhoben werden.

- 4. Die Finanzierung der Suprastruktur auf einer Gewerbefläche im Hafen ist Aufgabe der Hafenumschlagunternehmen. Eine Unterstützung aus öffentlichen Mitteln stellt eine unzulässige staatliche Beihilfe dar.**
- 5. Für die allgemeine Infrastruktur außerhalb des Gewerbegebiets Hafens ist der Mitgliedstaat zuständig. Öffentliche Mittel zum Ausbau und zur Erhaltung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen stellen keine unzulässigen staatlichen Beihilfen dar.**

Der ZDS wird das weitere Vorgehen der Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission im Hinblick auf die Vorbereitung von Beihilfeleitlinien für Häfen kritisch begleiten.

TEN-LEITLINIEN

Zum Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung über Leitlinien der Union für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes vom Oktober 2011 hatte der ZDS ausführlich Stellung genommen (siehe Jahresbericht 2011/2012). Ende Mai 2013 haben Kommission, Rat und Parlament in sogenannten Trilog-Verhandlungen eine informelle Einigung über die transeuropäischen Verkehrsnetze und Ende Juni 2013 über die Connecting Europe Facility als Finanzierungstopf erzielt.

Mit dieser Einigung wurde beschlossen, bis 2030 ein Kernverkehrsnetz zu schaffen, das als Rückgrat des Verkehrssystems im Binnenmarkt dienen soll. Die im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ für den Verkehr in Höhe von voraussichtlich 23 Mrd. € für den Zeitraum 2014 bis 2020 bereitgestellten Finanzmittel werden schwerpunktmäßig

für dieses Kernnetz eingesetzt, mit dem grenzübergreifende Bindeglieder geschaffen, Engpässe beseitigt und das Netz intelligenter gestaltet werden soll. Von diesen Mitteln entfallen allerdings 10 Mrd. € ausschließlich auf Mitgliedstaaten, die auch Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten.

Hinsichtlich der schwerpunktmäßigen Finanzierung von grenzüberschreitenden Projekten hat der ZDS darauf hingewiesen, dass Verkehre über die Seehäfen auch grenzüberschreitende Verkehre sind. Ausbauvorhaben über die blaue Grenze sollten daher Ausbauprojekten über die grüne Grenze gleichgestellt werden.

Wir konnten erreichen, dass in den 9 Kernnetzkorridoren auch deutsche Seehäfen aufgenommen wurden:

- **Korridor 2 Helsinki – Antwerpen (Hamburg, Bremen, Bremerhaven/Wilhelmshaven)**
- **Korridor 4 Hamburg – Lefkosia (Hamburg, Rostock, Bremerhaven/Wilhelmshaven)**
- **Korridor 5 Helsinki – Valletta (Lübeck, Hamburg, Bremen, Rostock).**

Die Einigung im Rahmen der Trilog-Verhandlungen muss durch das Plenum des Europäischen Parlaments und den Rat noch gebilligt werden. Beschlüsse sollen im Spätherbst gefasst werden.



Teilnehmer an der Podiumsdiskussion zur EU-Seehafenpolitik von links: Knut Fleckenstein, MdEP, Klaus-Dieter Peters, Gesine Meißner, MdEP, Björn Helmke (Moderator), und Werner Kuhn, MdEP



Von links: Björn Helmke, Klaus-Dieter Peters und Knut Fleckenstein



Gesine Meißner



Plenum öffentlicher Teil der Mitgliederversammlung mit Uwe Beckmeyer, MdB, und MinDir Reinhard Klingen in der ersten Reihe



III. UMWELTPOLITIK

VERORDNUNG ÜBER ANLAGEN ZUM UMGANG MIT WASSERGEFÄHRDENDEN STOFFEN

Im Oktober 2012 hat das Bundesumweltministerium einen überarbeiteten Entwurf einer Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) vorgelegt.

Der ZDS hat in seiner Stellungnahme deutlich gemacht, dass die vorgesehenen Ausstattungsverpflichtungen aller KV- und Hafenterminals mit flüssigkeitsundurchlässigen Flächen zu erheblichen Belastungen für Hafenumschlaganlagen führen, die nicht akzeptabel sind. Die durch die Neuregelung notwendigen Investitionen von insgesamt rund 3 Mrd. Euro sind von den Seehafenterminals nicht leistbar. Darüber hinaus hat sich der ZDS für einen uneingeschränkten und unbefristeten Bestandsschutz von bestehenden Anlagen eingesetzt.

Im überarbeiteten Verordnungsentwurf aus dem Dezember 2012 wurden Teile der Forderungen des ZDS berücksichtigt. Der ZDS hat in seiner Stellungnahme jedoch darauf hingewiesen, dass der Verordnungsentwurf weiterhin weder einen grundsätzlichen Ausschlussbestand für KV-Terminals noch die notwendige Rechtssicherheit für einen Bestandsschutz beinhalte.

Im Juni 2013 hat das Bundesumweltministerium nunmehr einen abschließenden Entwurf einer AwSV vorgelegt sowie die Ressortabstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium ebenfalls abgeschlossen. Beide Ministerien haben sich darauf verständigt, dass für die Rückhaltanforderungen an die Flächen von Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs das bisherige Landesrecht Anwendung findet. Danach gelten also weiterhin die bisherigen Anforderungen an diese Flächen.

Am 13. September 2013 hat der ZDS an einem Gespräch zu den Auswirkungen der AwSV auf den praktischen Vollzug im BMVBS teilgenommen.

Im Ergebnis enthält die zwischen den Ministerien BMU und BMVBS endabgestimmte AwSV für KV-Anlagen keine über die bisherigen Länderregelungen hinaus gehenden Vorschriften. Der Bundesgesetzgeber schreibt nunmehr den geltenden Stand der Gesetzgebung in den Ländern im Wege einer „statischen Verweisung“ als rechtsverbindlich fest. Gemeinsam mit anderen Verbänden hat sich der ZDS dafür eingesetzt, dass hinsichtlich der zukünftig vorzunehmenden Konkretisierung der Technischen Regeln für wassergefährdende Stoffe (TRWS) Fachleute der Mitglieder aus den beteiligten Verbänden mitarbeiten.

AUFBAU DER HAFENINFRASTRUKTUR FÜR ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE

Der Richtlinienvorschlag der EU-Kommission über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe mit dem Ziel der Implementierung einheitlicher technischer Spezifikationen und des Aufbaus einer europaweiten Infrastruktur für alternative und umweltfreundliche Kraftstoffe wird vom ZDS grundsätzlich begrüßt.

Für die Seehäfen sind dabei als alternative Kraftstoffe Elektrizität und Flüssigerdgas (LNG) von Bedeutung.

Das Vorhalten von Versorgungsstrukturen in den einzelnen Häfen ist jedoch von der Nachfrage der Schifffahrt abhängig. Die entsprechenden Versorgungseinrichtungen werden in den Häfen durch private Unternehmen nach wirtschaftlichen Kriterien betrieben. Der ZDS hält es daher nicht für sinnvoll, verbindlich vorzuschreiben, welche Versorgungseinrichtungen in den Häfen im Einzelnen vorzuhalten sind.

Der ZDS begrüßt, dass jeder Mitgliedstaat einen nationalen Strategierahmen für die Marktentwicklung im Bereich alternativer Kraftstoffe und ihrer Infrastruktur festlegen soll. Ohne staatliche

Förderung ist eine LNG-Anlage allerdings kaum finanzierbar. Im nationalen Strategierahmen sollten derartige Fördermaßnahmen aufgenommen und in der Richtlinie dabei klargestellt werden, dass finanzielle Anreize für den Aufbau der Hafeninfrastruktur für alternative Kraftstoffe im Einklang mit den Regeln über staatliche Beihilfen stehen.

Nach dem Richtlinienvorschlag sollen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass in Häfen eine landseitige Stromversorgung für Schiffe vorgesehen wird, sofern dies kostengünstig ist und sich günstig auf die Umwelt auswirkt. Der ZDS ist der Auffassung, dass eine landseitige Stromversorgung für Schiffe dort eingeführt werden sollte, wo es sinnvoll ist. Eine flächendeckende Einführung von Landstrom in allen Seehäfen der EU halten wir nicht für zweckmäßig. Auch nach der gegenwärtigen Rechtslage gibt es keine Regelungen, die eine landseitige Stromversorgung für Schiffe zwingend vorschreiben.

Gemäß dem Richtlinienvorschlag muss die landseitige Stromversorgung für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt spätestens ab dem 31. Dezember 2015 der einschlägigen EN-Norm entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden soll. Es fehlt somit noch an weltweit einheitlichen Standards für die landseitige Stromversorgung von Schiffen. Die Seeschifffahrt ist jedoch ein globales Geschäft. Die technischen Spezifikationen für Landstrom müssen daher international einheitlichen Normen entsprechen.

Schließlich sollen nach dem Richtlinienvorschlag die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2020 in allen Seehäfen des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) öffentlich zugängliche LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt zur Verfügung stehen. In Deutschland gehören die Seehäfen Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Wilhelmshaven, Lübeck und Rostock zu den Seehäfen des Kernnetzes des TEN-V. Es sollte jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass auch in Häfen

außerhalb des Kernnetzes LNG zur Verfügung gestellt wird.

Alle LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt sollen spätestens ab dem 31. Dezember 2015 den einschlägigen EN-Normen entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden sollen. Auch hier ist festzustellen, dass die Standards noch fehlen. Eine technische Umsetzung von mobilen oder festen LNG-Tankstellen ist jedoch erst möglich, wenn ein technisches Regelwerk vorhanden ist. Erst dann ist eine LNG-Infrastruktur planbar und wirtschaftlich bezüglich der Planungs-, Bau- und Betriebskosten zu bewerten.

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 gegenüber den Mittelmeerhäfen zu erwarten.

Im Zusammenhang mit der laufenden Diskussion um die Auswirkungen der Verschärfung der Schwefelgrenzwerte in den Schwefelemissionsüberwachungsgebieten (SECA) wird im Rahmen des sog. „Strukturierten Dialogs“ zwischen der Bundesregierung und der Maritimen Wirtschaft weiter ergebnisorientiert nach Möglichkeiten gesucht, unerwünschte Verkehrsverlagerungen zu vermeiden. Ein gemeinsames Ziel ist die Durchfüh-

rung von geeigneten Projekten zur Nachrüstung bestehender Schiffe mit Abgasentschwefelungsanlagen. Gemeinsam mit der Seeverkehrswirtschaft setzt sich der ZDS für eine flächendeckende Förderung solcher Nachrüstungen ein, deren Umsetzung im Rahmen geeigneter Programme zu prüfen ist.

Der ZDS wird die neue Bundesregierung eindringlich darum bitten, den Schiffsverkehr durch geeignetere und wirkungsvollere Maßnahmen – wie zum Beispiel die zeitliche Streckung der Grenzwerteinführung für ältere Schiffe – bei der Emissionsreduzierung zu unterstützen.

AUSWEISUNG DER OST- UND NORDSEE ALS STICKSTOFF-EMISSIONS-ÜBERWACHUNGSGEBIET

Vor dem Hintergrund der bisher für das Jahr 2016 geplanten Verschärfung der internationalen Emissionsgrenzwerte für Seeschiffe hat sich das Maritime Environment Protection Committee (MEPC) der International Maritime Organization (IMO) Ende Mai 2013 mit dem Entwicklungsstand entsprechender Technologien zur Verminderung von Stickoxidemission befasst. Durch eine entsprechende Ausweisung der Ostsee als NECA sollten für dieses Seegebiet strengere Grenzwerte für Schiffsneubauten ab 2016 in Bezug auf Stickstoffemissionen in Kraft gesetzt werden (Tier III-Stufe der MARPOL-Konvention). Gegen die Empfehlung einer IMO-Arbeitsgruppe wurde jedoch vom MEPC der überraschende Beschluss gefasst, eine erneute Änderung der MARPOL-Konvention mit dem Ziel herbeizuführen, die Tier III-Einführung um fünf Jahre von 2016 auf 2021 zu verschieben. Diese von Russland initiierte Entscheidung wurde gegen Vorbehalte der USA, Deutschlands und einiger weiterer EU-Länder mit knapper Mehrheit getroffen. Der Beschluss zur Verschiebung bedarf allerdings noch der förmlichen Annahme durch den 66. Meeressummitausschuss Anfang April 2014.

Die darüber hinaus ebenfalls geplante zusätzliche Ausweisung der Nordsee als Stickstoffemissions-Überwachungsgebiet (NECA) sieht der ZDS vor dem Hintergrund der parallelen Regelverschärfung durch die finale SECA-Stufe in 2015 kritisch. Die in diesem Zusammenhang bereits drohenden hohen Kostenrisiken und die erwarteten Verkehrsverlagerungen vom Seeschiff auf die Straße lassen derzeit nicht den Schluss zu, dass die Nordsee mit einer weiteren NECA in die nächste Vorleistung eintritt. Für im Asien-Europa-Verkehr eingesetzte Fracht- und Containerschiffe würde dies bedeuten, dass für einen kurzen Streckenanteil ab 2016 eine weitere kostenträchtige Reinigungstechnologie an Bord zu installieren wäre. Es muss verhindert werden, dass diese regionale Maßnahme in der Nordsee zu Umschlagverlagerungen in die Südhäfen führt und damit eine Ungleichgewichtung innerhalb Europas zur Folge hätte. Schließlich steigen aufgrund der parallel geplanten SECA-Grenzwertverschärfung die Treibstoffkosten durch die Nutzung höherwertiger Kraftstoffe noch einmal stärker an, was eine weitere Verstärkung von Verkehrsverlagerungen vom Seeweg auf die Straße zur Folge hätte. Eine separate Ausweisung der Nordsee als NECA wird daher vom ZDS unter Umwelt-, Verkehrs- und Wettbewerbsgesichtspunkten insgesamt als nicht sinnvoll angesehen.



IV. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)

MODERNISIERTER ZOLLKODEX VERSCHOBEN

Die EU hat den spätesten Termin, ab dem der mit der Verordnung (EG) Nr. 450/2008 am 24.6.2008 in Kraft gesetzte Modernisierte Zollkodex Geltung erlangen würde, mit Wirkung vom 19.6.2013 vom 24.6.2013 auf den 1.11.2013 verschoben. Ohne entsprechende Korrektur würde der Modernisierte Zollkodex zum 24.6.2013 den bisherigen Zollkodex ersetzen und damit zu erheblicher Rechtsunsicherheit in Bezug auf die ab diesem Datum geltenden zollrechtlichen Vorschriften führen und die Aufrechterhaltung eines umfassenden und kohärenten Rechtsrahmens der Union für das Zollwesen bis zum Erlass der vorgeschlagenen Verordnung behindern.

In Abstimmung mit dem ZDS hat FEPORT Änderungsvorschläge zum Abbau der Verantwortung der Terminalbetreiber im Hinblick auf unbezahlte Zölle vor Freigabe der Güter durch die Zollbehörden (Art. 125f – 3a) sowie die Ergänzung eines Garantiausschlusses für Güter in der Zwischenlagerung unter zollamtlicher Aufsicht (Art. 77 – 6e) vorgelegt. Die im Herbst geplante Abstimmung im Parlament ist allerdings abhängig davon, ob bis dahin eine Verständigung zwischen Parlament und Rat in dieser Angelegenheit stattgefunden hat.

NEUFASSUNG DER BETRIEBS- SICHERHEITSVERORDNUNG SOWIE DER GEFÄHRSTOFF- VERORDNUNG

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat im Juni 2013 einen Verordnungsentwurf zur Neufassung der Betriebssicherheitsverordnung sowie zur Änderung der Gefahrstoffverordnung vorgelegt. Der ZDS steht der Neufassung bzw. Änderung im Hinblick auf die nunmehr vorhandene bessere Übersichtlichkeit, leichtere Anwendbarkeit für den Arbeitgeber und Abschaffung von Doppelstrukturen aufgeschlossen gegenüber. Die

Anregung des ZDS hinsichtlich eines pragmatischen Ansatzes zur Verfügbarkeit von Brandbekämpfungseinrichtungen in den Hafenbetrieben wurde im überarbeiteten Referentenentwurf aus dem August 2013 übernommen.

SICHERHEITSSTRATEGIE FÜR DIE GÜTERVERKEHRS- UND LOGISTIKWIRTSCHAFT

Das BMVBS hat den Entwurf einer Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft vorgelegt. Der Auftrag zur Erarbeitung dieser Strategie ergibt sich aus dem Maßnahmenkatalog des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik.

Die Sicherheitsstrategie geht von dem Leitmotiv aus, durch ein von Staat und Privatwirtschaft gemeinsam wahrgenommenes Risiko- und Krisenmanagement erhebliche Störungen der Grundversorgung und Daseinsfürsorge der Bevölkerung sowie damit einhergehenden möglichen volkswirtschaftlichen Schäden und Gefahren vorzubeugen.

Die wesentlichen Inhalte der Strategie sind unter anderem die Optimierung der Krisenmanagementstrukturen, ein risikoorientiertes Vorgehen, ein strukturierter Dialog zwischen den Behörden sowie der Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft, die Festlegung von kritischen Infrastrukturen und die Verbesserung des Bewusstseins über Kostenrisiken, Prozesse und Auswirkungen von Störungen.

Der ZDS begrüßt das der Sicherheitsstrategie zu Grunde liegende Ziel, eine höchstmögliche Sicherheit der Lieferkette bei möglichst geringer Belastung des Verkehrs- und Warenflusses sowie der Wettbewerbsfähigkeit der strategisch beteiligten Unternehmen zu gewährleisten.



V. 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 2013 im Volumen um 6,5 % zu erhöhen.

Ver.di begründete die Forderung mit den positiven gesamtwirtschaftlichen Rahmendaten in Deutschland und mit der positiven Situation in den einzelnen Betrieben der Hafenwirtschaft.

Der ZDS hat in den Verhandlungen deutlich gemacht, dass eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Hafenwirtschaft im Vergleich zum Vorjahr nicht zu erwarten sei und der Verteilungsspielraum erheblich kleiner sei als im letzten Jahr. Aufgrund der bestehenden wirtschaftlichen Unsicherheit benötigten die Seehafenbetriebe Planungssicherheit.

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 2013 um 3,2 % sowie ab dem 1. Juni 2014 um 2,8 % tabellenwirksam angehoben.*
2. *Der Inflationsausgleich gemäß Ziffer 1.2 des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird für den Zeitraum 1. Juni 2013 bis 31. Mai 2014 auf einen Wert von 1,3 % festgelegt.*

Der Inflationsausgleich gemäß Ziffer 1.2 des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird für den Zeitraum 1. Juni 2014 bis 31. Mai 2015 auf einen Wert festgelegt, der um 0,1 Prozentpunkte

erhöhten Preissteigerung entspricht, die im Monat Mai 2014 für den Monat April 2014 veröffentlicht wird. Maßgebend ist der Index der Verbraucherpreise des Statistischen Bundesamtes.

3. *Die Laufzeit des Lohntarifvertrages beträgt 24 Monate.*
4. *Die Tarifvertragsparteien streben eine Regelung zum gleitenden Übergang an das aktuelle Lohnniveau gemäß Lohntarifvertrag für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe für jene Betriebe an, deren betrieblicher Beschäftigungssicherungsvertrag endet.*
5. *Die Tarifvertragsparteien haben die gemeinsame Auffassung, dass Fragen über ein flexibles Arbeitszeitende im Automobilbereich Bremerhaven auf örtlicher Ebene zu behandeln sind.*
6. *Die Tarifvertragsparteien klären die aufgeworfene Frage der Eingruppierung der Fachkraft für Hafenlogistik.*
7. *Es wird zeitnah eine Expertenrunde zur Frage der Qualifizierung zum Hafenfacharbeiter, insbesondere zu den Fragen der Weiterentwicklung der Module, der Modularisierung, der Inhalte und Bedarfe eingerichtet.*
8. *Die Tarifvertragsparteien vereinbaren, zeitnah Sondierungen zum Thema „Arbeitszeitmodell eines ergänzenden Schichtsystems mit Schwerpunkt Wochenende“ aufzunehmen, sofern nach einer Analyse auf ver.di-Seite eine Beschlussfassung von ver.di dazu erfolgt ist.*

Der neue Lohntarifvertrag gilt für die rund 11.000 Hafenarbeiter in den tarifgebundenen Unternehmen in Hamburg, den Bremischen Häfen und Niedersachsen.

Die aktuelle Lohnhöhe der Hafenarbeiter ergibt sich aus der Tabelle auf Seite 36.

Zum Thema „Modernisierung der Ausbildung zum Hafenfacharbeiter“ hat am 15. August 2013 ein

GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER NACH ZIFFER 1 DES LOHNTARIFVERTRAGES 2013

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion *	Stundenlohn ab 01.06.2013 in Euro	Stundenlohn ab 01.06.2014 in Euro
I	Aushilfsarbeiter	14,95	15,37
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	16,62	17,09
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind	17,53	18,02
IV		18,58	19,10
V	Winsch- und Decksleute	18,85	19,38
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	19,22	19,76
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrollleute, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	19,57	20,12
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	20,01	20,57
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbstständigen Arbeitsgebieten	20,45	21,02
VII	2. Stauervize	21,53	22,13
VII/1	Vorhandwerker	22,15	22,77
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	23,21	23,86

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

Expertengespräch, zu den Themen „Eingruppierung der Fachkraft für Hafenlogistik“ sowie „Neues Arbeitszeitmodell“ hat am 30. August 2013 ein Sondierungsgespräch zwischen den Tarifpartnern stattgefunden.

Die Tarifparteien haben eine gemeinsame Arbeitsgruppe eingesetzt, die den Arbeitsauftrag erhalten hat, nach Möglichkeit und Notwendigkeit die einzelnen Lerninhalte der Hafenfacharbeitersausbildung modifiziert auf die heutigen unterschiedlichen Anforderungen in den Unternehmen auszurichten und anzupassen.

SOZIALER DIALOG IM EU-HAFENSEKTOR

Am 19. Juni 2013 hat sich in Brüssel der Ausschuss für den Sozialen Dialog im Hafensektor der EU konstituiert und seine Arbeit aufgenommen.

Der Ausschuss bietet den Sozialpartnern ein Diskussionsforum für Zukunftsfragen in Bezug auf ihre sektorspezifischen Tätigkeiten unter Leitung der Generaldirektion Beschäftigung der Europäischen Kommission. Er ist das Instrument für den autonomen Sozialen Dialog, gemeinsame Vorschläge oder Verhandlungen zu Themen von gemeinsamem Interesse. Er leistet auf diese Weise einen direkten Beitrag zur Gestaltung von Standards und politischen Konzepten der EU.

Der Ausschuss setzt sich auf Arbeitgeberseite aus Vertretern der Federation of European Private Port Operators (FEPORT) und der European Sea Ports Organisation (ESPO) sowie auf der Arbeitnehmerseite aus Vertretern der European Transport Workers Federation (ETF) und des International Dockworkers Council (IDC) zusammen. Für die deutsche Seehafenwirtschaft arbeitet der Geschäftsführer des ZDS in diesem Ausschuss mit.

Der Ausschuss für den Sozialen Dialog im EU-Hafensektor hat sich zunächst eine Geschäftsord-

nung gegeben und ein Arbeitsprogramm vereinbart. Dabei geht es insbesondere um die Themen Gesundheit und Sicherheit bei der Hafenarbeit, Steigerung der Attraktivität der Hafenarbeit für junge Menschen, bessere Arbeitsumfeldbedingungen für Frauen, Aus- und Weiterbildung sowie die potentiellen negativen Auswirkungen der ab 2015 geplanten kostenintensiven Senkung des Schwefelgehalts bei Schiffstreibstoffen auf die Beschäftigung in den EU-Häfen.

Die EU-Kommission hat dem Ausschuss zu Beginn seiner Arbeit mehrere Studien und Gutachten als „Diskussionsanstoß“ zur Verfügung gestellt. Sie wird die Arbeit des Ausschusses auch weiterhin unterstützen und im Jahr 2016 die erzielten Fortschritte bewerten.



VI. UMSCHLAG- ENTWICKLUNG 2012/2013

VORBEMERKUNG

Wie im Jahresbericht 2011/2012 mitgeteilt, hat das Statistische Bundesamt die bisherige Veröffentlichung über den Seegüterumschlag deutscher Häfen kapazitätsbedingt eingestellt. Über die GENESIS-Online Datenbank (<https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>) werden nunmehr Angaben über die Umschlagentwicklung in den deutschen Seehäfen bereitgestellt. Mit diesen Datenquadranten können allerdings nicht alle bisherigen Tabellen unseres Jahresberichts fortgeschrieben werden.

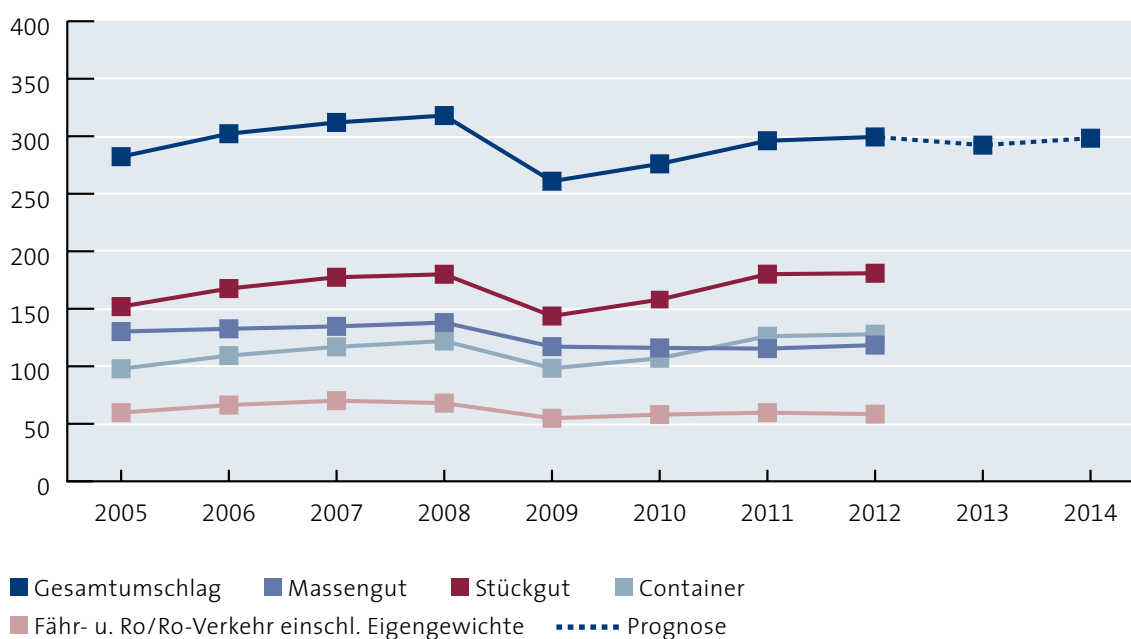
UMSCHLAGENTWICKLUNG 2012

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen nahm im Jahre 2012 leicht um 1,1 % oder 3,3 Mio. t auf 299,4 Mio. t zu. Die gesamtwirtschaftliche Ent-

wicklung schlug sich damit auch im Seegüterumschlag nieder. Die Wachstumsschwäche im Euro-raum, die sich direkt auf die deutschen Exporte auswirkte, sowie die Unsicherheit im Zusammenhang mit der Währungsunion dämpften die deutsche Konjunktur. Zudem hatte sich das Wachstum des Welthandels (+2,5 %) abgeschwächt. Das deutsche Bruttoinlandsprodukt nahm 2012 nur noch um 0,7 % zu. Dabei stiegen die deutschen Exporte zwar insgesamt noch um 3,8 %, ihre Dynamik hatte sich im Verlauf des Jahres jedoch deutlich verlangsamt und schlug im IV. Quartal in einen spürbaren Rückgang um. Auch die deutschen Importe sind 2012 (+2,2 %) mit der Abflachung der gesamtwirtschaftlichen Produktion deutlich schwächer als in den beiden Vorjahren gewachsen.

Die deutschen Seehäfen schlugen 2012 daher mit fast 300 Mio. t nur gut 1 % mehr als im Vorjahr um. In den 10 wichtigsten deutschen **Ostseehäfen**

UMSCHLAGENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN (IN MIO. T)



wurden 2012 insgesamt 51,3 Mio. t umgeschlagen, 2,6 % weniger als 2011. Während der Umschlag in Stralsund, Puttgarden und Wismar deutlich stieg, war das Aufkommen in den einzelnen übrigen Seehäfen rückläufig.

In den 12 bedeutendsten deutschen **Nordseehäfen** nahm der Umschlag 2012 insgesamt um 2,2 % auf 243,3 Mio. t zu. Zuwachsraten erzielten insbesondere die Häfen in Brake, Brunsbüttel, Bützfleth, Wilhelmshaven und die Bremischen Häfen, dagegen ging der Umschlag in Hamburg und Emden leicht sowie in Cuxhaven, Nordenham und Leer stärker zurück.

Die **Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen** zeigt, dass das Aufkommen im Europaverkehr 2012 um insgesamt 1,2 % auf 167,8 Mio. t abnahm. Im Überseeverkehr stieg der Umschlag dagegen um 3,8 % auf 124,4 Mio. t. Auch im Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen nahm das Aufkommen um 11,3 % auf 7,3 Mio. t zu. 2012 wurden insgesamt weniger Güter als im Vorjahr aus Häfen außerhalb Deutschlands empfangen (-0,7 %), aber 3,4 % mehr Güter als 2011 insgesamt nach Häfen außerhalb Deutschlands versandt.

Aus europäischen Häfen wurden 2012 insgesamt 108,6 Mio. t Güter (+0,8 %) angelandet, davon 69,6 Mio. t (-1,4 %) aus Häfen der EU. Vom Empfang aus den übrigen europäischen Häfen in Höhe von insgesamt 39,0 Mio. t (+4,9 %) entfielen 18,5 Mio. t auf russische Ostseehäfen (-0,4 %) und 19,3 Mio. t (+11,7 %) auf norwegische Häfen. In europäische Häfen wurden 59,2 Mio. t (+0,2 %) verschifft, davon 46,4 Mio. t in EU-Häfen (+1,7 %) und 12,8 Mio. t in Häfen des übrigen Europas (+7,7 %). Dabei erhöhte sich der Verkehr in russische Ostseehäfen auf 7,6 Mio. t (+8,9 %) und in norwegische Häfen auf 2,9 Mio. t (+1,9 %).

Aus Überseehäfen wurden 2012 insgesamt 67,3 Mio. t (+1,4 %) empfangen. Nur die Anlandungen

aus afrikanischen Häfen mit insgesamt 9,6 Mio. t (+15,5 %) nahmen zu. Dagegen war insbesondere der Empfang aus nordamerikanischen Häfen mit 13,3 Mio. t (-5,8 %), mittel- und südamerikanischen Häfen mit 14,4 Mio. t (-4,6 %) und asiatischen Häfen mit 28,5 Mio. t (-4,6 %) rückläufig. Dabei wurden aus Häfen der VR China mit 14,1 Mio. t 5,4 % weniger Güter als 2011 empfangen. In Überseehäfen wurden insgesamt 57,1 Mio. t (+6,9 %) verschifft. Dabei zog der Versand in nordamerikanische Häfen um 7,3 % auf 10,1 Mio. t und in asiatische Häfen um 9,1 % auf 33,4 Mio. t an. Die Verschiffungen in Häfen der VR China nahmen um 8,3 % auf 8,8 Mio. t zu.

Der **Stückgutumschlag** in deutschen Seehäfen stagnierte 2012. Insgesamt wurden 180,9 Mio. t Stückgüter umgeschlagen, 0,1 % mehr als im Vorjahr.

Von diesem gesamten Stückgutaufkommen entfielen 127,9 Mio. t auf den **Containerverkehr**. Dabei erhöhte sich 2012 sein Aufkommen in den deutschen Seehäfen insgesamt nur leicht um 0,3 % auf 15,3 Mio. TEU. Davon wurden in Hamburg 8,9 Mio. TEU umgeschlagen, 1,7 % weniger als 2011. Die Bremischen Häfen zogen 6,1 Mio. TEU auf sich und legten damit um 3,4 % zu.

In den deutschen Ostseehäfen ging der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** einschließlich der Eigengewichte 2012 um 2,3 % auf 58,4 Mio. t zurück. Lübeck, Kiel und Puttgarden verzeichneten leichte und Sassnitz und Rostock stärkere Rückgänge.

Der Passagierverkehr stagnierte. Insgesamt wurden 2012 10,6 Mio. Passagiere transportiert, 0,1 % weniger als im Vorjahr.

Der **Massengutumschlag** legte 2012 insgesamt um 2,6 % auf 118,4 Mio. t zu. Dabei erhöhte sich der Umschlag der festen Massengüter insgesamt um 5,1 % auf 51 Mio. t, während die Flüssigladungen nur um 0,8 % auf 67,5 Mio. t stiegen.

UMSCHLAGENTWICKLUNG 2013

In den ersten fünf Monaten 2013 nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen um 2,8 % auf 122,9 Mio. t ab. Dabei ging auch der Containerumschlag um 2,7 % auf 6,3 Mio. TEU zurück.

Nach der Kurzfristprognose Sommer 2013 im Rahmen der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde, wird der Umschlag in den deutschen Seehäfen 2013 voraussichtlich um 0,9 % oder 2,8 Mio. t auf 292,3 Mio. t zurückgehen. Für den Containerumschlag wird ein nicht unwesentlicher Rückgang erwartet, ohne diesen konkret zu beziffern. Auch beim Massengutumschlag wird insgesamt mit einem Rückgang um knapp 1 % gerechnet.

Im Jahr 2014 wird – entsprechend des generellen konjunkturellen Verlaufs – wieder von einer Zunahme des Umschlags der deutschen Seehäfen um 2,0 % oder 6 Mio. t auf 298,3 Mio. t ausgegangen. Dabei wird das Wachstumstempo des Containerverkehrs spürbar höher ausfallen als im laufenden Jahr. Bei den Massengütern sollte eine weitere Abnahme im Ölbereich (Rohöl und Produkte zusammen -0,7 Mio. t) von einem Anstieg bei Erzen und Metallen (+0,4 Mio. t) zumindest abgeschwächt werden, so dass insgesamt kein allzu dämpfender Einfluss besteht.

HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE

Die beiden deutschen Universalhäfen Hamburg und die Bremischen Häfen zogen 2012 zusammen mit rund 215 Mio. t 25,6 % des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich. Sie konnten damit ihren Marktanteil gegenüber dem Vorjahr behaupten. Im Containerumschlag musste Hamburg mit einem Anteil von 25,1 % (2011 25,4 %) leichte Anteilsverluste annehmen, während die Bremischen Häfen ihren Anteil am Containerum-

schlag der Range 2012 auf 17,2 % (2011 16,6 %) ausbauen konnten.

Im 1. Halbjahr 2013 legte dagegen Hamburg zu und erhöhte seinen Marktanteil am Containerumschlag der Range auf 25,6 % (1. Halbjahr 2012 24,6 %). Die Bremischen Häfen verzeichneten einen Anteil von 16,5 % gegenüber 17,9 % im Vorjahreszeitraum. Zusammen zogen sie 42 % des Containerumschlags der Range auf sich. Sie konnten damit ihren Marktanteil im 1. Halbjahr 2011 von 42,5 % nicht ganz halten.

GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (IN 1.000 T)

	2010	2011	2012	Veränderung 2012 : 2011 in %
Ostseehäfen	54.649	53.971	•	x
Rostock	19.489	18.085	16.870	-6,7
Lübeck	17.854	17.665	17.170	-2,8
Puttgarden	3.990	4.282	5.220	+21,9
Kiel	3.825	4.302	4.221	-1,9
Wismar	3.457	3.274	3.775	+15,3
Sassnitz	2.672	2.986	1.883	-36,9
Wolgast	419	411	382	-7,2
Stralsund	808	895	1.109	+23,9
Flensburg	492	505	451	-10,7
Rendsburg	244	238	180	-24,4
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	226	189	•	x
Mecklenburg-Vorpommern	1.173	1.139	•	x
Nordseehäfen	219.050	240.867	•	x
Hamburg	104.520	114.368	113.531	-0,7
Wilhelmshaven	24.728	24.388	26.242	+7,6
Bremen/Bremerhaven	59.107	68.781	71.820	+4,4
Brunsbüttel	7.463	7.902	8.780	+11,1
Brake	5.146	5.274	6.125	+16,1
Bützfleth	5.221	5.204	5.649	+8,6
Emden	4.319	4.496	4.450	-1,1
Nordenham	3.252	3.763	3.052	-18,9
Cuxhaven	2.160	3.169	2.764	-12,8
Leer	105	114	44	-61,5
Papenburg	362	415	469	+19,7
Husum	303	290	352	+21,3
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1.310	1.250	•	x
Niedersachsen	1.056	1.453	•	x
Seehäfen zusammen	273.783	294.829	•	x
Binnenhäfen ¹⁾	2.020	1.251	•	x
darunter Duisburg	1.412	846	908	+7,4
Insgesamt	275.954	296.113	299.376	+1,1
Außerdem:				
Eigengew. d. Ladungsträger	52.099	60.113	60.019	-0,2

¹⁾ Seeverkehr der Binnenhäfen

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

	2011	2012	Veränderungen in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	6,5	7,3	+11,3
Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands	177,1	175,9	-0,7
Europäische Häfen	110,7	108,6	+0,8
davon Häfen in der Europ. Union	70,6	69,6	-1,4
Übrigem Europa	37,2	39,0	+4,9
dar.: Russ. Förder./Ostsee	18,6	18,5	-0,4
Norwegen	17,3	19,3	+11,7
Außereuropäische Häfen	66,4	67,3	+1,4
darunter Häfen in Afrika	8,3	9,6	+15,5
Nordamerika	14,1	13,3	-5,8
Mittel- und Südamerika	15,1	14,4	-4,6
Asien	29,9	28,5	-4,6
Australien	1,4	1,3	-8,6
Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands	112,5	116,3	+3,4
Europäische Häfen	59,1	59,2	+0,2
davon Häfen in der Europ. Union	47,2	46,4	-1,7
übrigem Europa	11,9	12,8	+7,7
dar.: Russ. Förder./Ostsee	7,0	7,6	+8,9
Türkei	2,8	2,9	+1,9
Außereuropäische Häfen	53,4	57,1	+6,9
darunter Häfen in Afrika	5,7	5,1	-10,6
Nordamerika	9,4	10,1	+7,3
Mittel- und Südamerika	7,0	7,6	+8,6
Asien	30,6	33,4	+9,1
Australien	0,5	0,6	+26,9
Gesamtverkehr	296,1	299,4	+1,1

* Die Veränderungsraten wurden aus den nicht gerundeten Werten berechnet.

CONTAINERUMSCHLAG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

		Container insgesamt in 1000 TEU	Beladene Container	
			Anzahl in 1000 TEU	Gewicht der Ladung in 1000 t
2011	Alle Häfen	15.274	•	126.144
	dar. Hamburg	9.014	7.629	72.378
	Bremische Häfen	5.915	•	53.800
2012	Alle Häfen	15.325	•	127.869
	dar. Hamburg	8.864	7.646	89.408 ¹⁾
	Bremische Häfen	6.115	•	65.141 ¹⁾
Veränd. 2012/2011	Alle Häfen	+0,3	x	+1,4
	dar. Hamburg	-1,7	+0,2	x
	Bremische Häfen	+3,4	x	x

¹⁾ Bruttogewicht einschließlich Eigengewichte der Container

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

	2011	2012	Veränderung 2012: 2011 in %
Lübeck	26.574	26.136	-1,6
Rostock	13.000	12.400	-4,6
Puttgarden	12.188	12.072	-1,0
Kiel	5.098	5.028	-1,4
Sassnitz	2.873	2.735	-4,8
Zusammen	59.733	58.371	-2,3

Anzahl der Passagiere			
Puttgarden	6.027.857	6.000.156	-0,5
Rostock	2.010.000	2.000.000	-0,5
Kiel	1.497.726	1.568.664	+4,7
Sassnitz	649.379	625.366	-3,7
Lübeck	435.138	414.631	-4,7
Zusammen	10.620.100	10.608.817	-0,1

* einschließlich Eigengewichte

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	2011	132,2	15,8	39,6	9,9	92,6	21,3	9,0	25,4
	2012	130,9	15,6	39,4	9,7	91,5	21,0	8,9	25,1
	2013 1. Hj.	68,1	16,1	20,7	9,9	47,4	22,1	4,5	25,6
Brem. Häfen	2011	80,6	9,7	9,5	2,4	71,1	16,4	5,9	16,6
	2012	84,0	10,0	9,8	2,4	74,3	17,1	6,1	17,2
	2013 1. Hj.	39,8	9,4	4,8	2,3	35,0	16,3	2,9	16,5
Rotterdam	2011	434,6	52,1	285,9	71,5	148,7	34,2	11,9	33,5
	2012	441,5	52,5	292,3	72,0	149,2	34,3	11,9	33,5
	2013 1. Hj.	219,7	51,9	146,6	70,3	73,2	34,1	5,9	33,5
Antwerpen	2011	187,2	22,4	65,1	16,2	122,0	28,1	8,7	24,5
	2012	184,1	21,9	64,3	15,8	119,8	27,6	8,6	24,2
	2013 1. Hj.	95,7	22,6	36,5	17,5	59,2	27,6	4,3	24,4
Insgesamt	2011	834,5	100,0	400,1	100,0	434,4	100,0	35,5	100,0
	2012	840,5	100,0	405,8	100,0	434,8	100,0	35,5	100,0
	2013 1. Hj.	423,3	100,0	208,6	100,0	214,8	100,0	17,6	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

N. N.

Marcel Egger

Stellvertretendes Mitglied

Uwe Oppitz

Martin Pieper

Michael de Reese

Karsten Dirks

Axel Kluth

BREMEN

Mitglied

Andreas Wellbrock

Michael Appelhans

Hans-Peter Brüggemann

Olaf Schwemer

Friedhelm Thode

Stellvertretendes Mitglied

N. N.

Holger Banik

N. N.

Peter Marx

Dieter Wandel

HAMBURG

Mitglied

Klaus-Dieter Peters (Vorsitz)

Gunther Bonz

Erhard Meller

Norman Zurke

Dr. Roland Lappin

Stellvertretendes Mitglied

Peter Lindenau

Carola Zehle

Holger Seifart *kommissarisch*

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

Sören Jurrat

Harm Sievers

Stellvertretendes Mitglied

Christian Hardt

Daniele Priebe

Helmut Bilz

Christian Koos

Detlef Unger

SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

NIEDERSACHSEN

Mitglied

N. N.

Jürgen Huntgeburth

Mikkel Egholm Andersen

Stellvertretendes Mitglied

Karsten Dirks

Uwe Schiemann

N. N.

BREMEN

Mitglied

Andreas Bergemann (stellv. Vorsitz)

Hans-Peter Brüggemann

Dieter Schumacher

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



Geschäftsführer

Rechtsanwalt Lutz Köner

Herausgeber

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Fotos

Eckhard-H. Arndt (Seiten 23 und 27)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Seite 19)

fotopool / bremenports GmbH & Co. KG / BLG (Seite 38)

Hamburger Hafen und Logistik AG (Seiten 7, 8 und 28)

Thomas Hampel (Seite 46, Seite 49 links)

Heinz-Joachim Hettchen (Seite 34)

Christiane Schröder / www.silentblue.eu (Seite 20)

Bertold Werkmann / Fotolia.com (Seite 32)

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