



JAHRESBERICHT 2013/2014

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

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

Dieser Bericht wurde Mitte September 2014 abgeschlossen.

Seite 6

EDITORIAL



Seite 8

I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 16

II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK



Seite 22

III. UMWELTPOLITIK



Seite 30

IV. HAFENSICHERHEIT



Seite 32

V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK



Seite 38

VI. UMSCHLAGENTWICKLUNG 2013/2014



Seite 46

VII. ORGANE DES ZDS



*Klaus-Dieter Peters,
Präsident des ZDS*

EDITORIAL

Die Umschlagzahlen für das Jahr 2013 sind durchgewachsen. Der Güterumschlag in den Seehäfen war mit 298 Mio. t insgesamt leicht rückläufig und entwickelte sich daher etwas schlechter als die Wirtschaft; Containerverkehre hingegen nahmen zu. Gleichzeitig zeichnet sich ab, dass das Jahr 2014 insgesamt ein gutes werden kann. Die weltweite Konjunkturlage ist besser, deutsche Ausfuhren erreichen Rekordniveau und von dieser Entwicklung – das zeigen die Zahlen für das erste Halbjahr 2014 – profitieren die meisten, jedoch nicht alle Seehäfen. Zugleich beschert der Exportboom den Häfen und der Verkehrsinfrastruktur insgesamt zusätzliche Herausforderungen.

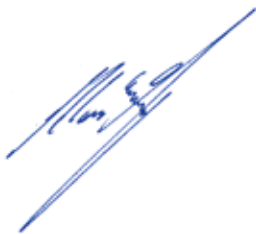
Die in diesem Jahr veröffentlichten Voraussagen wie die Seeverkehrsprognose 2030 zeigen: der Seegüterumschlag und damit der Verkehr durch ganz Deutschland werden weiter beständig ansteigen. Im Jahr 2017 sollen bereits 325 Mio. t in deutschen Seehäfen geladen oder gelöscht werden und in 2030 dann rund 468 Mio. t. Dem prognostizierten Wachstum stehen zum Teil massive Probleme bei den seewärtigen Zufahrten, bei Brücken und Schleusen und bei den landseitigen Anbindungen der Häfen an die Produktions- und Handelszentren in Deutschland und in den Nachbarländern gegenüber. Die Finanzierungszusagen des Bundes etwa für den Erhalt des Nord-Ostsee-Kanals oder für die Eisenbahnanbindungen der Seehäfen bleiben nur Mosaiksteine in der Gesamtschau.

Zu Recht schenkt die deutsche Öffentlichkeit daher der Verkehrsinfrastruktur verstärkte Aufmerksamkeit. Die vernachlässigte Instandhaltung der Verkehrswege gefährdet den Erfolg unserer Wirtschaft. Wenn deutsche Straßen- und Schienenwege verstopft und Wasserwege marode sind, dann bleibt die Ladung buchstäblich auf der Strecke. Dann wird in ausländischen Häfen umgeschlagen, falls die Ware nicht ohnehin gleich bei der Konkurrenz im Ausland gekauft wird. Der im weltweiten Vergleich jedoch immer noch gute Zustand deutscher Verkehrswege muss als Standortvorteil hiesiger Unternehmen erhalten und zukünftigen Bedarfen rechtzeitig angepasst werden.

Im kommenden Jahr wird die Bundesregierung ein neues Nationales Hafenkonzept, einen neuen Aktionsplan Güterverkehr und Logistik und einen neuen Bundesverkehrswegeplan präsentieren. Die 9. Nationale Maritime Konferenz im Oktober 2015 in Bremerhaven wird – wie auch die 4. Nationale Konferenz Güterverkehr und Logistik im September 2014 – dazu dienen, die hafenpolitischen Prioritäten der Bundesregierung zu bestätigen und zu verfestigen. Doch schon jetzt müssen die Haushaltspolitiker dafür sorgen, dass die öffentliche Hand mehr Geld für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur bereitstellt. Und die Ordnungspolitiker müssen dafür sorgen, dass die Europäische Union mit ihren Eingriffen in Hafenstrukturen und Marktverhalten nicht jene Häfen in Mitleidenschaft zieht, die effektiv funktionieren und zum Wohlstand in ihre meist sehr ausgedehnten Einzugsgebieten beitragen.

Mit einer neuen Bundesregierung, einem neu gewählten Europäischen Parlament und einer neuen Europäischen Kommission markieren die Jahre 2013/2014 für die Hafenwirtschaft und für den Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. eine Zeit des Aufbruchs. Auch im Innenverhältnis hat sich der Verband neu aufgestellt: Die Französin Lamia Kerdjoudj-Belkaid führt nun die Geschäfte unseres europäischen Verbandes FEPORT, und Daniel Hosseus hat die Verantwortung als Hauptgeschäftsführer des ZDS übernommen. Seinem Vorgänger, Klaus Heitmann, danken wir für seine langjährigen und bleibenden Verdienste für die deutsche Hafenwirtschaft.

Häfen bieten ein recht gutes Spiegelbild der wirtschaftlichen und politischen Verfassung ihres Umfeldes. Deutsche Seehäfen blicken mit Zuversicht in die Zukunft. Ganz entscheidend wird jedoch sein, dass die öffentliche Hand den richtigen Rahmen setzt. Wie sie mit Häfen umgeht wird zeigen, wie sie es mit der Wirtschaft insgesamt meint. Grundsätzlich sind die wirtschaftlichen Perspektiven trotz zahlreicher Konflikte und Krisen an sich gut.



Klaus-Dieter Peters
Präsident des ZDS



I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK

BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN

Deutsche Seehäfen sind die Sammel- und Verteilstellen des europäischen Außenhandels und Wegpunkte in langen Lieferketten. Der wirtschaftliche Erfolg der Seehäfen ebenso wie der Erfolg deutscher Exporteure und Importeure leiten sich daraus ab, dass diese Lieferketten möglichst reibungslos funktionieren. Daher kommt der deutschen Verkehrspolitik und dem Bundesverkehrswegeplan besondere Bedeutung zu. In Deutschland besteht ein höchst vordringlicher Bedarf an verbesserten Anbindungen der Seehäfen an die Fabriken und Werkstätten, die in ganz Deutschland die aus dem Ausland nachgefragten Produkte herstellen. Um erfolgreich der deutschen Exportwirtschaft dienen zu können, sind Seehäfen auf gute Verkehrswege in ganz Deutschland angewiesen.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan bestimmt die Bundesregierung, welche Maßnahmen zum Erhalt und zur Weiterentwicklung von Auto- und Eisenbahnen sowie Wasserstraßen in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren ergriffen werden sollten. Er enthält jedoch keinen Finanzierungsplan. Der Verkehrswegeplan wird auf Grundlage einer langfristigen Prognose des Verkehrsaufkommens und von Projektvorschlägen aus Bundes- und Landesministerien erstellt. Für die Ausarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 hat das Bundesverkehrsministerium im vergangenen Jahr die Listen der Projektanmeldungen, nähere Einzelheiten zum Verfahren für die Bewertung der Projekte und die Verkehrsprognose bis 2030 veröffentlicht.

Im April 2014 hat die Bundesregierung Gutachten von mehr als 800 Seiten über das zukünftige Bewertungsverfahren veröffentlicht. Die Gutachten scheinen die Rolle von Häfen abzuwerten: Arbeitsplatzverluste in deutschen Häfen sollen hingenommen und Verbesserungen von Anbindungen an See- und Flughäfen nicht mehr ausdrücklich berücksichtigt werden. In seiner Kritik an den Gutachten hat der ZDS gefordert, dass eine erhöhte Umweltbetroffenheit nicht zu einer Abwertung der Vordringlichkeit dieser Projekte führen darf; stattdessen müssen Fragen des Um-

weltschutzes geklärt werden. Der ZDS hat zugleich unterstrichen, dass bei der Vielzahl von notwendigen Infrastrukturprojekten eine Priorisierungsstrategie, die nach fachlich fundierten sowie klaren und nachvollziehbaren Kriterien vorgeht, notwendig ist. Die Gewährleistung effektiver Hinterlandanbindungen ist erforderlich zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft insgesamt.

Die Verkehrsprognose 2030 und die Seeverkehrsprognose 2030 hat das Bundesverkehrsministerium im Juni 2014 veröffentlicht. Im Vergleich zu 2010 soll der Güterverkehr in Deutschland bis 2030 um 38 Prozent ansteigen und der grenzüberschreitende Güterverkehr um 42 Prozent. Der Seehafenhinterlandverkehr wird jedoch insgesamt um rd. 25 % stärker ansteigen als das sonstige Gesamtgüterverkehrsaufkommen. Laut Seeverkehrsprognose werden die Umschlagsvolumen der deutschen Häfen insgesamt von 269 Mio. Tonnen in 2010 auf 468 Mio. Tonnen (inklusive Umladung) zunehmen, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 2,8 % entspricht (3,0 % Nordseehäfen, 2,0 % Ostseehäfen). Für die deutsche Hafenwirtschaft unterstreichen die Prognosen einmal mehr die dringende Notwendigkeit von leistungsfähigen Autobahnen, Schienenwegen und Wasserstraßen von und zu den Häfen.

Die Bewertung der hunderte von Einzelprojekten dürfte etwa ein Jahr dauern. Das Bundesverkehrsministerium plant, im Sommer 2015 einen Referentenentwurf über den Bundesverkehrswegeplan 2015 zu veröffentlichen. Ende des zweiten Halbjahres 2015 würde dann der Kabinettsbeschluss veröffentlicht. Der ZDS wird in der weiteren Ausarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 darauf achten, dass das Nationale Hafenkonzept und der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik eng mit ihm verwoben werden.

NATIONALES HAFENKONZEPT

Das Nationale Hafenkonzept leitet die Ausrichtung der Hafenpolitik des Bundes. Es skizziert die Bedeutung von deutschen See- und Binnenhäfen, setzt

Ziele für deren Weiterentwicklung in den Bereichen Infrastruktur, Wettbewerbsfähigkeit, Ausbildung und Beschäftigung, Klima- und Umweltschutz und Sicherheit der Lieferketten und beschreibt entsprechende Maßnahmen. Der Ausbau seewärtiger Zufahrten zu Häfen, die optimierte Förderung von Gleisanschlüssen, der Abbau von immer noch bestehenden zoll- und verwaltungstechnischen Hindernissen im innereuropäischen Seeverkehr, die Bereitstellung von alternativen Kraftstoffen oder auch die Integration von Langzeitarbeitslosen sind nur einige Beispiele der insgesamt 75 Einzelmaßnahmen des aktuellen Nationalen Hafenkonzepts. Bestärkt durch Beschlüsse der Nationalen Maritimen Konferenz folgte die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag dem Wunsch der Branche, das im Juni 2009 beschlossene Nationale Hafenkonzept fortzuschreiben.

Im Juni 2014 hat das Bundesverkehrsministerium einen ersten Entwurf von Leitlinien zur Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts vorgelegt. Mit dem weiterentwickelten Nationalen Hafenkonzept sollen zum einen „die Häfen auch zukünftig in die Lage versetzt werden, die wirtschaftlichen und logistischen Herausforderungen zu meistern“ und zum anderen „die Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen als Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustauschs und zentrale Güterverteilzentren weiter“ verbessert werden. Auf die breite Unterstützung aller Akteure aufbauend soll das Nationale Hafenkonzept zu einem neuen strategischen Leitfaden der Bundesregierung gemacht werden. Dafür soll ein Beschluss des Bundeskabinetts herbeigeführt werden. Über neu zu definierende Gremien sollen alle interessierte Kreise an der Umsetzung des Hafenkonzepts beteiligt werden.

Folgende Leitlinien sind vorgesehen:

- **Neue Form der Zusammenarbeit von Bund und Ländern: Neue Vereinbarungen über die Zusammenarbeit in der Hafenpolitik herbeiführen**
- **Infrastruktur: Engpässe bei der land- und seeseitigen Anbindung deutscher See- und**

Binnenhäfen mit internationaler Bedeutung beseitigen und vorhandene Infrastruktur besser nutzen

- **Sicherheit: Maßnahmen zur Sicherheit der See- und Binnenhäfen und zur Aufrechterhaltung der Dienstleistungen für Güterumschlag und Logistik weiter entwickeln.**
- **Vernetzung von See- und Binnenhäfen: Trimodale Binnenhäfen als zentrale Güterverteilzentren und Hinterland-Hubs der deutschen und europäischen Seehäfen stärker berücksichtigen**
- **Europäische Hafenpolitik: Einheitliche Wettbewerbsbedingungen herstellen, aber notwendige nationale Handlungsspielräume erhalten**
- **Umweltschutz und Innovation: Orientierung an international geltende Umweltstandards und Innovationspotenziale verwerten**
- **Arbeitsplätze: gute Ausbildung sowie sichere und attraktive Arbeitsplätze fördern**

In einer Stellungnahme hat der ZDS den Entwurf begrüßt und insbesondere auf zwei Aspekte hingewiesen:

- **Der Vorschlag zu neuen Formen der Koordinierung der Hafenpolitik darf kein Kompetenzgerangel zwischen Bund und Ländern auslösen, das die Weiterentwicklung des Hafenkonzepts blockiert.**
- **Kooperationen zwischen Häfen müssen sich aus den Gegebenheiten und Dynamiken von Güterströmen und Märkten entwickeln.**

AKTIONSPLAN GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

Der Aktionsplan ist ein strategisches Konzept der Bundesregierung und enthält für Schiene, Straße, Luft und Wasser konkrete Maßnahmen für die künftige Ausrichtung des Güterverkehrs. Der Aktionsplan



Güterverkehr und Logistik soll erreichen, dass der Transport von Gütern in Deutschland reibungslos und umweltgerecht funktioniert. Die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts ist eine der Maßnahmen des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik. Der aktuelle Aktionsplan wurde im November 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung wurde festgehalten, dass der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik weiterentwickelt wird.

Im Mai 2014 hat das Bundesverkehrsministerium einen Entwurf für die Neufassung des Aktionsplans vorgelegt. Nach den Plänen des Ministeriums soll sich der Aktionsplan künftig an folgenden fünf Zielen orientieren:

1. Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erhalten und erweitern

2. Logistikstandort Deutschland stärken

3. Bessere Vernetzung aller Verkehrsträger erreichen

4. Umweltfreundlichen und energieeffizienten Gütertransport fördern

5. Nachwuchssicherung und gute Arbeitsbedingungen unterstützen.

Diesen fünf strategischen Zielen hat der ZDS mit Vorbehalt zugestimmt.

Ein grundsätzlicher Vorbehalt des ZDS richtet sich gegen den zumindest durch die vorliegenden Unterlagen vermittelten Eindruck einer stark nach innen gerichteten Sichtweise. Der klare Blick auf die hohe Bedeutung des internationalen und interkontinentalen Güterverkehrs für Deutschland fehlt. Dem Eindruck kann die Bundesregierung auch dadurch entgegenwirken, indem sie die Stärkung des Logistikstandortes wieder an erste Stelle des Aktionsplans setzt.

Ebenso sollten das Nationale Hafenkonzept und das neue Luftverkehrskonzept bei der Stärkung des Logistikstandortes Deutschlands wieder an erster Stelle stehen. Denn nur wenn diese Eckpfeiler des Güterverkehrssystems stehen, macht es Sinn über die weitere Festigung des Netzwerkes Güterverkehr und Logistik bzw. über die Fortentwicklung der Vermarktung des Logistikstandortes zu sprechen.

Bei der Ausarbeitung von Netzplänen sollten internationale Handelspartner, insbesondere aus Asien, Nord- und Südamerika und dem Mittleren Osten, eingebunden werden. Im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik muss deutlich werden, dass Häfen nicht Endpunkte von Logistikketten, sondern die Sammel- und Verteilstellen der deutschen Export- und Importwirtschaft sind.

Ebenso muss deutlich werden, dass der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik nicht darauf angelegt ist, die Wettbewerbsbedingungen am deutschen Standort zum Nachteil deutscher Häfen zu verzerren. Die Verbesserung der Anbindung deutscher Nord- und Ostseehäfen an das Schienennetz sowie an Autobahnen und Binnenwasserstraßen muss auch im Aktionsplan klar als Schwerpunkt benannt werden.

Der ZDS wird die weitere Ausarbeitung des Aktionsplans aktiv begleiten.

AUSBAU DES NORD-OSTSEEEKANALS

Für die deutsche Hafenwirtschaft ist die Sicherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals als Garant für die Wettbewerbsfähigkeit des Seehafenstandorts Deutschland von außerordentlicher Bedeutung. Der Kanal schafft erhebliche Entfernungs- und Zeitvorteile für Verkehre zwischen Ostsee und Nordsee. Mit kürzeren Entfernungen und kürzeren Fahrzeiten im Vergleich zu den Strecken durch das Skagerrak um Dänemark herum trägt er auch zum Schutz der Umwelt bei. Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag festgehal-

ten, dass ein funktionsfähiger Nord-Ostsee-Kanal eine zentrale Rolle in der Erreichung umwelt- und verkehrspolitischer Zielsetzungen spielt. Die Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals ist von Bedeutung weit über Norddeutschland hinaus und kann wirklich als „nationale Aufgabe“ verstanden werden.

In der Ertüchtigung des Kanals wurden in 2014 wesentliche Hürden genommen: der Bundestag hat im Juni die kompletten 265 Millionen Euro für die geplante Verbreiterung der „Oststrecke“ bei Kiel bewilligt. Mit der Begradigung zwischen Kiel und Königsförde und Verbreiterung von 44 auf 70 Meter können größere Schiffe künftig effizienter als bisher durch den Kanal. Bereits im April wurden nach intensiver Prüfung durch Bundestag und Bundesrechnungshof 485 Millionen Euro für den Bau einer fünften Schleuse bei Brunsbüttel bewilligt. Zudem wurde das Planungspersonal bei der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes aufgestockt. Für diese erfreulichen Entwicklungen hatte sich der ZDS intensiv eingesetzt.

Weitere Projekte stehen an: Die Schleusengruppe Kiel-Holtenau muss von Grund auf instandgesetzt werden und der Kanal ist durchgängig von 9,50 Meter maximal erlaubter Tiefgang auf 10,50 Meter zu vertiefen. Darüber hinaus sind die Straßen- und Eisenbahnquerungen des Kanals zu erneuern. Für diese Projekte sind weitere Finanz- und Personalmittel notwendig. Das Bundesverkehrsministerium beabsichtigt für den geplanten Ausbau des Nord-Ostseekanals auch Fördermittel der Europäischen Union zum Ausbau der europäischen Verkehrswege zu beantragen. Gleichwohl werden auch zusätzliche Investitionen von beträchtlichem Umfang aus dem Bundeshaushalt erforderlich sein.

FAHRRINNENANPASSUNGEN

Für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist ihre seewärtige Erreichbarkeit von entscheidender Bedeutung. Angesichts der stetig zunehmenden Schiffsgrößenentwicklung sind die

Fahrrinnenanpassungen der Außen- und Unterelbe, der Außen- und Unterweser sowie der Unterems unverzichtbar, ebenso um die Erreichbarkeit dieser Häfen für immer größer werdende Schiffe sicherzustellen.

WESER

Am 11. Juli 2013 hatte das Bundesverwaltungsgericht das Verfahren zur Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser ausgesetzt und dem Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) Fragen zur Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie vorgelegt.

Am 8. Juli 2014 hat der EuGH über die vom Bundesverwaltungsgericht im Weserverfahren vorgelegten wasserrechtlichen Auslegungsfragen verhandelt. Die Große Kammer hat im Wesentlichen darüber zu entscheiden, ob das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot der Wasserrahmenrichtlinie eine bloße Zielvorgabe für die Bewirtschaftungsplanung darstellen oder aber zu einer Zulassungsschranke für ein Einzelvorhaben werden können. Darüber

hinaus möchte das Gericht wissen, unter welchen Voraussetzungen von einer Verschlechterung der Gewässerqualität auszugehen ist.

Die Verhandlung erfolgte unter Beteiligung verschiedener Mitgliedstaaten sowie der EU-Kommission. Der Generalanwalt wird seine Schlussanträge voraussichtlich Ende Oktober 2014 vortragen. Die Entscheidung des EuGH wird für das Frühjahr 2015 erwartet.

ELBE

Nach einer umfangreichen und detaillierten mündlichen Verhandlung im Juli 2014, bei der auch der ZDS vor Ort vertreten war, hat das Bundesverwaltungsgericht am 2. Oktober 2014 das Verfahren zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe ausgesetzt. Bevor über die Klagen von Umweltverbänden entschieden werden könne, müsse zunächst die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes zu den vorgelegten offenen Fragen zur EU-Wasserrahmenrichtlinie aus dem Verfahren zur Fahrrinnenanpassung der Weser abgewartet werden.



Der ZDS hat den Aussetzungsbeschluss mit Bedauern zur Kenntnis genommen. Dabei hat er die vorläufige Einschätzung des Gerichts begrüßt, welche die Bestandskraft der Planfeststellungsbeschlüsse trotz bestehender einzelner Mängel grundsätzlich nicht in Frage stellt. Einmal mehr habe sich gezeigt, dass die vom deutschen Planungsrecht angestrebte Balance von ökonomischen, technischen und ökologischen Aspekten nur durch eine Erhöhung der personellen Kapazitäten innerhalb der Planungsbehörden zu erreichen sei.

WINDPARKLOGISTIK

Für die deutsche Hafenwirtschaft bergen der Bau und die Wartung von Windkraftanlagen in der Nordsee und in der Ostsee vielfältige Geschäftsmöglichkeiten. Pfähle, Turbinen und Rotorenblätter werden auf Schwergutlastwagen aus den Produktionsstätten der Anlagenbauer in die Häfen gebracht. Dort werden die Stücke – soweit es geht – zusammengefügt, auf Spezialschiffe verladen und dann auf das Meer gebracht, wo die Endmontage der Windräder stattfindet. Einmal gebaut, werden für die Wartung von Windkraftanlagen Techniker, deren Werkzeuge und Ersatzteile von den Häfen per Schiff zu den Windparks gebracht. Deutsche Seehafenbetriebe bieten als Dienstleister der Windkraftindustrie Fachwissen, Geräte, Anlagen und die großen Flächen, die für die Vormontage und die Verladung der Windräder erforderlich sind.

Fehlende Investitionssicherheit hat die Entwicklung der Offshore-Branche und damit der Windparklogistik über längere Zeit behindert. Weil die Ausgestaltung des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes (EEG) unklar war – Wie werden die Kosten der Energiewende auf die Nutzer von Elektrizität umgelegt? Wann und wo sollen Stromtrassen gebaut werden? Wie schnell sollen die Windparks in deutschen Gewässern ausgebaut werden? –, zögerten die Betreiber von Windparks mit ihren Investitionsentscheidungen. Im April 2014 hat die Bundesregierung entschieden, bis 2020 insgesamt 6,5 Gigawatt Windenergieleistung in der

deutschen Nord- und Ostsee zu errichten, bis 2030 sollen 15 GW Windenergieleistung erreicht werden. Ebenso wurde die Novellierung des EEG im Juni abgeschlossen.

Der ZDS hat über seinen Lenkungskreis Offshore Windenergie seine Position bekräftigt, dass der Bund die bedarfsgerechte Ertüchtigung, Ergänzung und Erweiterung von Hafenkapazitäten für die Erschließung und Instandhaltung von Windparks auf See unterstützen sollte. Dafür bleibt die im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vereinbarte Öffnung des KfW-Sonderprogramms der richtige Ausgangspunkt. Denn es ist Aufgabe des Bundes, die Hafeninfrastruktur zum Ausbau der Offshore-Windenergie mitzufinanzieren, soweit es sich um offshore-spezifische Mehrkosten der Hafeninfrastruktur handelt. Aber die genaue Ausgestaltung der Unterstützung ist – angesichts des anhaltend niedrigen Zinsniveaus – zu beraten.

Zur Flankierung der Entwicklung des neuen Geschäftsfeldes Windparklogistik unterstützt der ZDS die Arbeit der Stiftung Offshore Windenergie materiell und ideell. Die Fachgruppe Häfen/Offshore Windpark-Betreiber der Stiftung, deren Sprecher der ZDS ist, konnte zwar aus organisatorischen Gründen im Berichtszeitraum nicht tagen, doch eine Sitzung ist für den Herbst 2014 geplant. Dabei sollen die Erwartungen der Branche nach der Novellierung des EEG und eine Bestandsaufnahme neuer technologischer Entwicklungen Schwerpunkte sein. Der ZDS wird sich dabei aktiv für das zukunftssträchtige Geschäftsfeld Windparklogistik einsetzen.





II. EUROPÄISCHE SEEHAFENPOLITIK

In Deutschland erstellt in der Regel der Staat die allgemeine Hafeninfrastruktur wie zum Beispiel Anfahrtsstraßen, Flächen für den Ladungsumschlag oder Kaimauern. Seehafenbetriebe mieten oder pachten Hafenflächen von der öffentlichen Hand und investieren selbst in Kräne, Containerbrücken, IT-Systeme, Fahrzeuge, Betriebsgebäude etc.

KONZESSIONSRICHTLINIE

Die neue Richtlinie für die Vergabe von Konzessionen der Europäischen Union drohte diese bewährte Aufgabenverteilung zu gefährden. Nach ersten Überlegungen hätten auch Hafenflächen in regelmäßigen Abständen von der öffentlichen Hand neu vergeben werden müssen. Eine wiederkehrende Neuvergabe hätte das Hafengeschäft entscheidend beeinträchtigt. Seehafenbetriebe hätten keine Sicherheit, dass sie ihren Betrieb nach einem Vergabeverfahren tatsächlich fortführen können. Die Bereitschaft von Seehafenbetrieben, etwa in modernere Umschlaggeräte zu investieren, würde damit geschmälert.

Die Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlament und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe ist nun im April 2014 in Kraft getreten. Die Richtlinie ist auch auf Häfen anzuwenden. Jedoch nimmt sie reine Miet- und Pachtverträge, wie sie in den deutschen Seehäfen für die Überlassung von Hafengrundstücken zum Zweck des Gewerbebetriebs üblich sind, von ihrem Anwendungsbereich aus.

Die Richtlinie muss in den kommenden zwei Jahren in nationales Recht umgesetzt werden. Auch bei der Umsetzung muss der deutsche Gesetzgeber sorgfältig darauf achten, dass die Vorschriften der Richtlinie wie vorgesehen nicht auf Mietverträge und Pachtverträge angewendet werden. Ebenso ist darauf zu achten, dass die Vorgaben der Richtlinie nicht durch spätere Auslegungen verwässert werden.

MARKTZUGANG UND FINANZIELLE TRANSPARENZ

Intensiv diskutiert wurde im vergangenen Jahr der Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung über den Marktzugang und finanzielle Transparenz in den Häfen, das so genannte „Port Package III“.

Der ZDS vertritt die Auffassung, dass eine alles übergreifende Seehafenpolitik zur Lösung der Probleme weniger einzelner Seehäfen nicht sinnvoll ist. Neue EU-Regelungen über den Marktzugang und über Hafendienstverträge sollten nicht für Ladungsumschlag- und Fahrgastdienste gelten. In diesen Bereichen herrscht bereits intensiver Wettbewerb in und zwischen den Häfen. Neue Marktzugangsregeln würden lediglich zu einem Investitionsstau führen. Auch sonstige Hafendienstleistungen sollen vom Leitungsorgan des Hafens geregelt werden und private Häfen sind vom Anwendungsbereich der Verordnung ohnehin auszunehmen. Eine EU-Verordnung sollte die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten nicht berühren. Vor allem aber darf die Konzessionsrichtlinie nicht durch die Hintertür eingeführt werden.

In Sachen finanzieller Transparenz sollte aus Sicht der Hafenwirtschaft das Leitungsorgan des Hafens die Entgelte für die Nutzung der Hafeninfrastruktur autonom und entsprechend seiner eigenen gewerblichen Strategie und seinem Investitionskonzept festlegen können. Der Hafeneigner sollte dabei die Möglichkeit haben, Anreize zu schaffen um ökologische und gesellschaftliche Ziele zu erreichen. Die Preisgestaltung privater Hafenunternehmen sollte von den Regelungen der Verordnung ausgenommen werden. Auch sind private Häfen von der Anwendung der Regelungen über die finanzielle Transparenz und Autonomie auszunehmen.

Das normale Gesetzgebungsverfahren der Europäischen Union sieht vor, dass ein Gesetzgebungsvorschlag der Europäischen Kommission nur in Kraft treten kann, wenn das Europäische Parlament und der Rat (also die Mitgliedstaaten) zustimmen.

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat den Vorschlag der Kommission geprüft und der Berichterstatter, der Hamburger Europaabgeordnete Knut Fleckenstein, hat einen Bericht mit Änderungsvorschlägen vorgelegt. Auch Fleckenstein ist der Auffassung, dass Ladungsumschlag aus dem „Port Package“ herauszunehmen ist. Aus Sicht Fleckensteins beinhaltet der Verordnungsvorschlag kritische Bestimmungen, etwa hinsichtlich von Lotsen- und Baggerdiensten. Darüber hinaus würde die Kommission zu viel Einfluss auf die kommerziellen Handlungsspielräume der Häfen nehmen. Mit der Einrichtung von Aufsichtsbehörden und Nutzerausschüssen würden zu viele neue bürokratische Hürden aufgeworfen. Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat wegen der Europa-Wahlen nicht mehr über den Fleckenstein-Bericht abstimmen können; das neue Parlament wird sich wahrscheinlich frühestens im Frühjahr 2015 wieder mit dem Verordnungsentwurf befassen.

Zwischenzeitlich hat der Rat seine Befassung mit dem Bericht fortgesetzt. Auch unter den Mitgliedstaaten der Europäischen Union bleibt umstritten, ob die Europäische Union überhaupt tätig werden muss und, falls ja, welches Rechtsinstrument (Verordnung, Richtlinie, etc.) anzuwenden wäre. Inhaltlich bleiben etwa die Einbeziehung bestimmter Hafendienstleistungen, der Bestandschutz für bestehende Verträge und das genaue Verhältnis zwischen dem Verordnungsvorschlag und der Konzessionsrichtlinie umstritten.

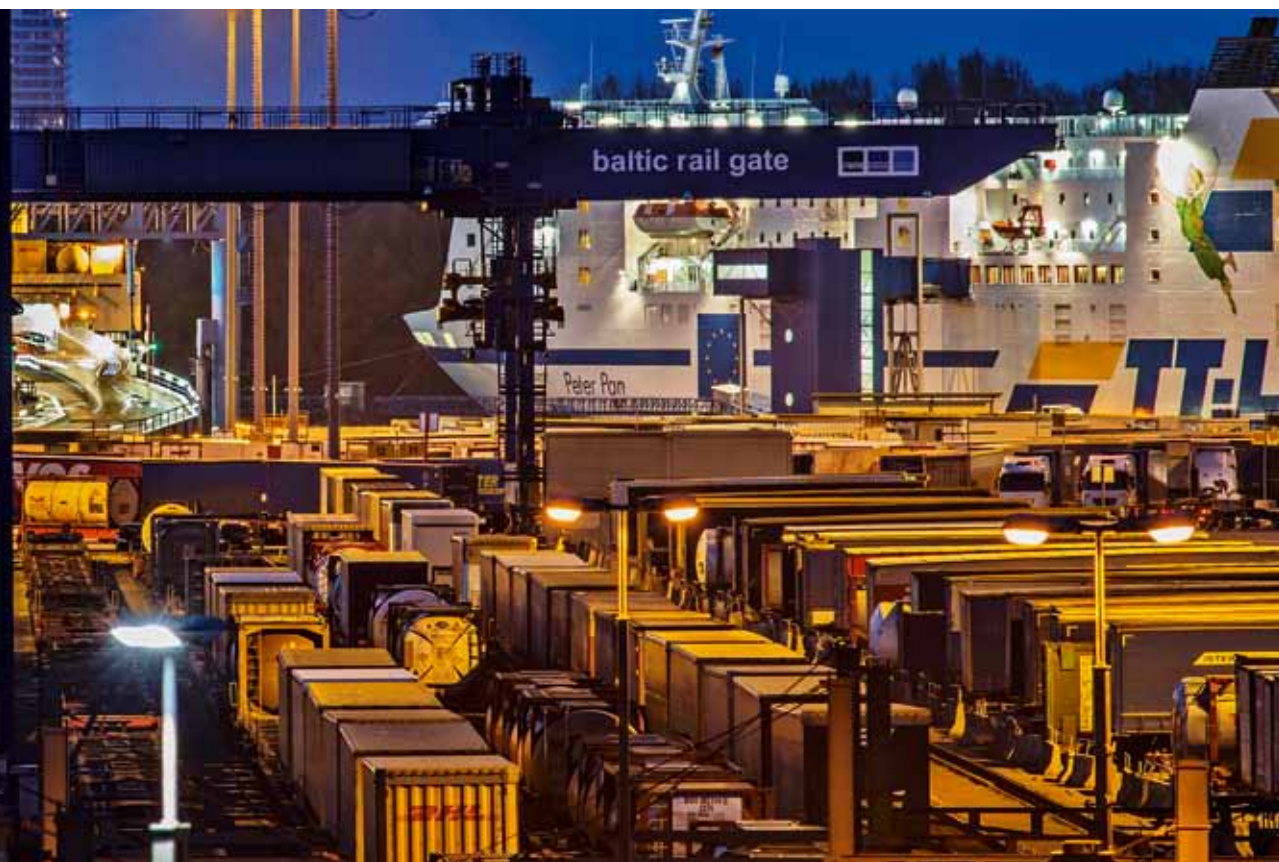
BEIHILFELEITLINIEN

Auch über das Beihilferecht greift die Europäische Union verstärkt in das Verhältnis zwischen öffentlichen Eigentümern von Verkehrsinfrastruktur und den Betreibern ein. Dabei hält die Hafenwirtschaft 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. Um diese Herangehensweise



rechtlich zusätzlich abzusichern, setzt sich der ZDS seit vielen Jahren für gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen ein.

Die Europäische Kommission hat in 2014 einmal mehr angekündigt, sich mit den Fragestellungen intensiv zu befassen. Sie hat zahlreiche Fragebögen an Mitgliedstaaten gerichtet. Die im Juli 2014 in Kraft getretene Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) für bestimmte Formen von Beihilfen der Europäischen Union findet zwar auf Häfen ausdrücklich keine Anwendung, doch ebenso ausdrücklich steht darin, dass die Kommission beabsichtigt, bis Ende 2015 Kriterien für Hafen- und Flughafeninfrastruktur zu entwickeln. Jedoch ist nicht davon auszugehen, dass dann schon konkrete Leitlinienentwürfe vorgelegt werden. Nach Einschätzung vieler Beobachter muss sich zunächst in Entscheidungen zu Einzelfällen die konkrete beihilferechtliche Handhabung der



Generaldirektion Wettbewerb bei Hafenprojekten entwickeln, die dann in Leitlinien festgehalten werden könnte. Mit Gerichtsurteilen wie jenes zum Flughafen Leipzig-Halle, die die Befassung der Kommission mit Einzelprojekten zwingender machen, und angesichts der scharfen, auch unter Heranziehung des Beihilferechts ausgetragenen Hafenkonkurrenz unter den Mitgliedstaaten der Europäischen Union rechnet die Hafenwirtschaft mit einer intensiven Befassung mit dem europäischen Beihilferecht im kommenden Jahr.

TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ

Neue Leitlinien und ein neues Finanzierungsinstrument regeln den Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) in der Europäischen Union. Im

europäischen Netz von Auto- und Eisenbahnen und Wasserstraßen sollen Lücken geschlossen, Engpässe beseitigt und Technik weiterentwickelt werden. Die Anbindungen der Seehäfen an ihr Hinterland würden verbessert. Insgesamt hat die Europäische Union 26 Mill. Euro bis 2020 für den Ausbau des Verkehrsnetzes veranschlagt. Eine entsprechende Mitteilung veröffentlichte die Europäische Kommission Anfang Januar 2014, nachdem das Europäische Parlament und die Mitgliedstaaten das Vorhaben gebilligt hatten.

Neun multimodale Kernnetzwerkcorridore wurden für den Ausbau des TEN definiert, darunter drei, die deutsche Seehäfen betreffen:

- *Nordsee – Ostsee*
- *Orient – Östliches Mittelmeer*
- *Skandinavien – Mittelmeer*

Für jeden der neun Korridore wurde ein hochrangiger Koordinator bestellt, der in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten der EU Arbeitspläne für die Korridore aufstellen und der Umsetzung verfolgen soll. Die Arbeit der Koordinatoren wird von verschiedenen Beratungshäusern aus ganz Europa unterstützt.

Mitte Juni wurden Infrastrukturbetreiber von Häfen und Schienenwegen und Häfen zu ersten Informationsveranstaltungen zu den Korridoren nach Brüssel eingeladen. Im Herbst sollen weitere Konsultationen folgen.

Entscheidend jedoch wird sein, dass die Infrastrukturbetreiber ihre Projekte – baureif und mit gesicherter Finanzierung – für den Zeitraum 2014 bis 2020 rechtzeitig über die Mitgliedstaaten einbringen. Die erste Ausschreibungsrunde begann im September 2014.

MODERNISIERTER ZOLLKODEX

Der Modernisierte Unionszollkodex (UZK) bezweckt sowohl die Anpassung der Zollgesetzgebung an das elektronische Arbeitsumfeld für Zoll und Handel im Hafen als auch zugleich deren inhaltliche und strukturelle Verbesserung. Der UZK ist zum 1. November 2013 in Kraft getreten und wird zum 1. Mai 2016 anwendbar sein, wenn die Einzelheiten feststehen, die in delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten geregelt werden.

Die Modernisierung des Unionszollkodex bedeutet für die Seehafenwirtschaft tiefgreifende Veränderungen der Zollabläufe, insbesondere im Hinblick auf die Verantwortlichkeiten der Terminalbetreiber. Zudem droht eine deutliche Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehafenbetriebe.

Der ZDS hat in Anhörungsverfahren auf deutscher und auf europäischer Ebene darauf hingewiesen, dass nach dem UZK zukünftig von den Seehafenterminals als zollrechtlichem Verwahrer, Sicherheiten für die Höhe der Einfuhrabgaben (Zollschuld und

Einfuhrumsatzsteuer) aller verwahrten Nichtgemeinschaftswaren zu hinterlegen wären. Der Verwahrer müsste nach dem Zollkodex eine Gesamtsicherheit in Höhe der Einfuhrabgaben aller in Verwahrung befindlicher Waren leisten, entweder durch Bankbürgschaft oder Eigenmittel. Schon die Ermittlung des gesamten Warenwertes ist problematisch, denn die einzelnen Warenwerte sind Terminalbetreibern nicht bekannt. Vor allem aber: Müssten die Seehafenterminals tatsächlich eine Gesamtsicherheit in Höhe der Einfuhrabgaben für alle in Verwahrung befindlichen Waren leisten, würden diese im Milliardenbereich liegen. Die finanziellen Belastungen für die Seehafenbetriebe wären erheblich und nicht tragbar. Die in den zum Kodex gehörenden Vorschriften nur allgemein formulierten Möglichkeiten zur Befreiung bleiben zu unspezifisch.

Der ZDS hat das Bundesfinanzministerium daher gebeten, sich auf europäischer Ebene für eine klar geregelte Möglichkeit eines Verzichtes auf Sicherheitsleistungen einzusetzen. In diesem Zusammenhang ist es wünschenswert und auch sachgerecht, wenn zumindest verlässliche und bekannte Unternehmen („AEO-Status“) von einer Sicherheitsleistung komplett befreit würden. Auf einer auf Anregung des ZDS und Einladung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation in Hamburg gehaltenen Besprechung hat das Bundesfinanzministerium sein Bemühen in Aussicht gestellt, diesem Anliegen nachzukommen. Das Ministerium prüft zudem weitere Reduzierungsmöglichkeiten für kleine und mittelständische Unternehmen und Lagerhalter ohne AEO-Status. Der ZDS hat das BFM ergänzend darum gebeten, sich auf EU-Ebene für eine praxisgerechte Möglichkeit der Befreiung von Sicherheitsleistungen einzusetzen. Die grundsätzliche Festlegung im UZK, nämlich die Möglichkeit einer Befreiung von Sicherheitsleistungen zuzulassen, dürfe nicht mit der gleichzeitigen Notwendigkeit der Überwachung von einem Referenzbetrag – wie in der aktuellen Fassung der Durchführungsrechtsakte geschehen – verknüpft und damit durch nachträgliche Beschränkungen innerhalb der Durchführungsrechtsakte wieder erschwert werden.



Teilnehmer an der Podiumsdiskussion: Uwe Beckmeyer, MdB, Dr. Valerie Wilms, MdB, Eckhardt Rehberg, MdB, mit Klaus-Dieter Peters



Von links: Uwe Beckmeyer, Dr. Valerie Wilms, Günther Hörbst (Moderator), Klaus-Dieter Peters und Eckhardt Rehberg



neugewähltes Präsidium (v. links): Frank Dreeke, Jan Müller, Klaus-Dieter Peters, Sören Jurrat, Ulfbenno Krüger



Plenum öffentlicher Teil der Mitgliederversammlung



III. UMWELTPOLITIK

UMGANG MIT WASSER-GEFÄHRDENDEN STOFFEN

Seehafenbetreibern wären unter der vom Bundesumweltministerium ursprünglich geplanten Verschärfung der Anlagenverordnung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) Kosten in Milliardenhöhe entstanden. Die ursprünglichen Entwürfe sahen den vollständigen Abbau und Neubau von Umschlagflächen vor, um Flächen absolut undurchlässig für Flüssigkeiten zu machen. Dagegen hat sich der ZDS seit 2012 in mehreren Stellungnahmen und zahlreichen Interventionen gewehrt.

Nach intensiver Befassung durch Bundes- und Landesregierungen hat der Bundesrat am 23. Mai 2014 einen Kompromiss beschlossen. Demnach müssen Flächen von Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs in Beton- oder Asphaltbauweise so befestigt sein, dass das dort anfallende Niederschlagswasser auf der Unterseite nicht austritt und im Schadensfall flüssigkeitsundurchlässige Havarieflächen oder -einrichtungen zur Verfügung stehen. Für bestehende Anlagen des kombinierten Verkehrs (KV) enthält die AwSV einen Bestandsschutz.

Im Ergebnis wurde aus Sicht des ZDS mit den beschlossenen Änderungen den Besonderheiten der KV-Anlagen Rechnung getragen, ein verhältnismäßiges Anforderungsniveau sowie Rechtssicherheit geschaffen.

Voraussetzung für das Inkrafttreten der Kompromisslösung sind nunmehr noch die Zustimmung der Bundesregierung sowie – aufgrund der inhaltlichen Änderungen – ein erneutes EU-Notifizierungsverfahren. Ein Inkrafttreten der AwSV kann daher frühestens Anfang 2015 erwartet werden. Bis dahin bleibt es zunächst bei der bisherigen Rechtslage (Verordnungen zur Anwendung wassergefährdender Stoffe der einzelnen Bundesländer).

AUFBAU DER HAFENINFRASTRUKTUR FÜR ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE

Neue Umweltschutzvorgaben wie niedrige Schwefelgehaltgrenzwerte für Schiffstreibstoffe verstärken die Suche nach Kraftstoffalternativen für Schiffe. Seehäfen sind dabei gefordert, entsprechende Versorgungsmöglichkeiten für die Schiffs-kundschaft anzubieten. Aktuell von Bedeutung sind Tankmöglichkeiten für das umweltfreundliche Flüssigerdgas (LNG) und Stromanschlüsse für Schiffe, die im Hafen liegen.

Im November 2013 hat die EU-Kommission erneut einen Richtlinienvorschlag vorgelegt, um die Einführung alternativer Kraftstoffe voranzutreiben. Danach sollten bis 31. Dezember 2020 in allen TEN-Kernnetzhäfen LNG-Infrastrukturen vorhanden sein. Die Kommission hatte dabei ein gestuftes Verfahren vorgeschlagen. Zunächst sollte bis 2019 in den Mitgliedstaaten eine angemessene / geeignete Zahl von LNG-Tankstellen bereitgestellt werden. Dabei sollten auch – falls notwendig – Kooperationen zwischen den Mitgliedstaaten zur Sicherstellung der Versorgung zulässig sein. Spätestens bis 2030 sollten dann LNG-Tankstellen in allen TEN-Kernnetzhäfen vorgehalten werden.

Im Anhörungsverfahren zum EU-Richtlinienvorschlag über den Aufbau einer europaweiten Infrastruktur für alternative und umweltfreundliche Kraftstoffe hat der ZDS darauf hingewiesen, dass die Versorgungsinfrastrukturen von der Nachfrage der Schifffahrt abhängig sind und es daher nicht sinnvoll sei, verbindlich vorzuschreiben, welche Versorgungseinrichtungen in den Häfen vorgehalten werden sollten. Es müssten allerdings einheitliche europaweite Standards hinsichtlich des technischen Regelwerkes für Landstrom und LNG-Infrastruktur eingeführt werden. Der ZDS hat außerdem deutlich gemacht, dass

- *es für die Einführung der LNG-Infrastruktur zur Marktdurchdringung und Auslastung der LNG-Tankstellen Anschubfinanzierungen für die Betreiber bedürfe,*
- *klargestellt werden sollte, dass etwaige finanzielle Anreize für den Aufbau dieser Hafeninfrastruktur innerhalb des festzulegenden nationalen Strategierahmens für die entsprechende Marktentwicklung im Einklang mit den Regeln über staatliche Beihilfen stehen,*
- *es an Kriterien für die Beurteilung fehle, wo und wie viele LNG-Tankstellen innerhalb des Kernnetzes errichtet werden müssen, um eine entsprechend angemessene Anzahl von LNG-Tankstellen erreichen zu können,*
- *flankierend zur LNG-Infrastruktur zusätzlich auch Infrastrukturen für andere gleichwertige Antriebstechnologien (z. B. Hybridantriebe oder Methanoltreibstoff) treten sollten, sofern diese vergleichbar günstige Umweltauswirkungen besitzen,*
- *es grundsätzlich den Mitgliedstaaten bzw. den Häfen überlassen bleiben sollte, zu beurteilen, ob die Voraussetzungen für den LNG-Infrastruktur-Aufbau – insbesondere aufgrund des wirtschaftlichen Bedarfs – in dem jeweiligen Hafen erfüllt sind.*

Ende März 2014 haben sich das Europäische Parlament, die Mitgliedstaaten und die EU-Kommission auf einen Kompromiss geeinigt. Der Kompromiss beinhaltet – insbesondere hinsichtlich der für die Hafenwirtschaft relevanten Regelungen über die LNG-Infrastruktur und Landstromversorgung – einen bedarfsorientierten, pragmatischen und flexiblen Ansatz, der die Entwicklungen auf nationaler Ebene sowie die reale Marktentwicklung berücksichtigt.

Diesem Kompromiss hat nunmehr auch das Europäische Parlament formal zugestimmt. Die abschließende Zustimmung der EU-Verkehrsminister steht noch aus.

REFORM DES ERNEUERBARE-ENERGIEN-GESETZES

Die Reform des deutschen Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG 2014) wirkt sich direkt auch auf die Hafenwirtschaft aus: bei der Versorgung von Schiffen im Hafen mit Elektrizität durch Landstrom oder durch Kraftwerkschiffe („power barges“), bei der Eigenstromversorgung von Umschlagbetrieben sowie beim Eisenbahnverkehr im Hafen. Zum Nachteil der Umwelt hat die Bundesregierung die Hinweise der Hafenwirtschaft nur teilweise aufgenommen.

LANDSTROMVERSORGUNG

Während der Liegezeiten der Schiffe in den Häfen werden bisher Strom und Wärme für den eigenen Verbrauch mit Hilfe von Dieselmotoren an Bord erzeugt. Dadurch werden Schadstoffe sowie Klimagase freigesetzt, die die Umwelt belasten. Seehäfen beschäftigen sich daher seit Jahren mit Möglichkeiten, diese schiffsseitigen Emissionen während der Liegezeiten in den Häfen zu reduzieren. Eine Möglichkeit ist dabei die Versorgung von Schiffen mit Strom aus dem Stromnetz an Land.

Angesichts der heutigen Rahmenbedingungen und Energiepreise ist die Einführung von Landstrom in vielen Fällen jedoch unwirtschaftlich. Denn diese Kosten konkurrieren mit den Kosten der schiffsseitigen Eigenversorgung. Ein erhebliches zusätzliches Hemmnis stellt die EEG-Umlage mit derzeit 6,24 Cent/kWh dar.

In einem umfassenden Positionspapier und mit Interventionen bei Bund und Ländern hat der ZDS im Zuge der EEG-Novelle 2014 gefordert, die nach dem EEG 2012 reduzierte EEG-Umlage in Höhe von 0,05 Cent/kWh für Schienenbahnen auf die Landstromversorgung zu erweitern. Umweltbelastungen in den Häfen würden reduziert und die Wettbewerbsposition von Seehäfen und Schifffahrt gegenüber dem konkurrierenden Verkehrsträger Straße gestärkt. Dem Staat würden aufgrund der neuen Technologie keine Einnahmeverluste entstehen. Zugleich würde die Investitionstätigkeit in den Seehäfen ansteigen.



Diesen Ansatz hat der Gesetzgeber jedoch mit Verweis auf eine beihilferechtliche Prüfung bis auf Weiteres abgelehnt.

EIGENSTROMVERSORUNG UND KRAFTWERKSCHIFFE

Auch Betreiber der deutschen Seehafenterminals sind in den letzten Jahren dazu übergegangen, eigene Stromerzeugungsanlagen, wie z.B. Windenergieanlagen und Blockheizkraftwerke, zu errichten. Sie senken damit die Energiekosten und koppeln sich von den Preisentwicklungen am Strom- und Energiemarkt so weit wie möglich ab. Die durch den Energieverbrauch entstehenden CO₂-Emissionen konnten auf diese Weise an einzelnen Standorten bereits um bis zu 12 % zurückgefahren werden. Weitere Anlagen sind geplant.

Nach der bisherigen Regelung im EEG 2012 mussten Betriebe auf selbst erzeugten und verbrauchten Strom keine EEG-Umlage entrichten. Nach dem ursprünglichen Entwurf der EEG-Novelle 2014 sollten

die Betreiber von Anlagen zur Eigenstromversorgung künftig mit 70% an der EEG-Umlage beteiligt werden.

Vor diesem Hintergrund hat sich der ZDS in einem zweiten Positionspapier für die Beibehaltung der Befreiung von der EEG-Umlage sowohl für bestehende als auch für neue Eigenstromerzeugungsanlagen auf den Seehafenterminals eingesetzt: Die geplanten Veränderungen verzerren den internationalen Wettbewerb unter Seehafenbetrieben, gefährden die Versorgungssicherheit, gefährden Umweltschutzprogramme wie „Green Port“ und behindern die umweltschonende Selbstversorgung.

Parallel dazu hat der ZDS eine Begrenzung der EEG-Umlage für schwimmende Minikraftwerke („Power Barges“) als weitere Möglichkeit einer umweltfreundlichen wasserseitigen Stromproduktion und -versorgung von Schiffen in den Häfen gefordert. Damit könnten drohende Wettbewerbsnachteile für die deutschen Seehäfen verhindert werden und

Anreize für Investitionen und mehr Beschäftigung in den Seehäfen geschaffen werden.

Die Stromerzeugung durch „Power Barges“ erscheint bei den gegenwärtigen energiepolitischen Rahmenbedingungen und Strompreisen unwirtschaftlich. So sind erhebliche Investitionen in die Entwicklung und den Bau dieser Versorgungsschiffe erforderlich. Zusätzlich fallen durch die Stromlieferung an entsprechende Abnehmer sowohl (reduzierte) Stromsteuer als auch EEG-Umlage an. Dieser Umstand führt zu einer fehlenden Akzeptanz der Kraftwerkschiffe als innovative und umweltfreundliche Stromerzeugungstechnologie in Deutschland. Die Klima- und umweltpolitisch gewünschte Reduzierung schiffsseitiger Emissionen in den Häfen wird dadurch deutlich erschwert. Diese Stromkosten der „Power Barges“ sind daher den Stromkosten der schiffsseitigen Eigenversorgung gleichzustellen. Auch bei Landstrom und Kraftwerkschiffen hat die Bundesregierung bis zum Abschluss einer Prüfung des EU-Beihilferechts eine Privilegierung bei der EEG-Umlage abgelehnt.

UMWELTFREUNDLICHER VERKEHRSTRÄGER SCHIENE

Der Verkehr zwischen Häfen und ihrem Hinterland wird vielfach mit der Eisenbahn erledigt. Der Entwurf zum EEG 2014 sah für Schienenbahnen im Rahmen eines Stufenmodells eine Steigerung der EEG-Umlage auf fast 500 Prozent bis zum Jahr 2018 vor.

In einem dritten Positionspapier hat sich daher der ZDS für eine Beibehaltung der Regelungen für Schienenbahnen nach der bisherigen Regelung im EEG 2012 eingesetzt. Diese sah für Schienenbahnen eine Begrenzung der EEG-Umlage auf 0,05 ct/kWh vor, die über 10% des im Bezugszeitraum bezogenen oder selbst verbrauchten Stroms hinausging. Die bezogene Strommenge musste dabei mindestens 10 GWh betragen. Parallel dazu hat der ZDS die zuständigen Ministerien und Senatoren auf Bundes- und Landesebene um ihre Unterstützung gebeten.

ERGEBNISSE DES PARLAMENTARISCHEN VERFAHRENS

Der Bundesrat hat wesentliche Forderungen der Positionspapiere des ZDS aufgenommen. Im Ergebnis werden auf Beschluss des Bundestages

- *Neuanlagen von Eigenstromversorgern, die konventionell Strom herstellen, künftig erstmals an den Kosten des Ausbaus der erneuerbaren Energien beteiligt,*
- *zahlen Betreiber von Neuanlagen bis Ende 2015 einen Satz von 30%, ab 2016 35% und ab 2017 40% der EEG-Umlage auf die Eigenerzeugung regenerativer Energien (Wind, Sonne, Biomasse, Wasser, Geothermie, hocheffiziente KWK-Anlagen),*
- *sind Bestandsanlagen, die vor dem Inkrafttreten des neuen EEG am 1. August 2014 zur Eigenversorgung betrieben wurden, von der Zahlung der EEG-Umlage befreit*
- *wird die EEG-Umlage für Schienenbahnen ab einer Verbrauchsschwelle von 2 GWh auf 20 Prozent des Umlagesatzes begrenzt.*

Die EEG-Umlage fällt zukünftig allerdings dann nicht an, wenn

- *der Eigenversorger weder unmittelbar noch mittelbar an ein Netz angeschlossen ist,*
- *der Strom ohne Netzdurchleitung im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit der Stromerzeugungsanlage verbraucht wird,*
- *der Eigenversorger die Stromerzeugungsanlage selbst betreibt.*

Viel hängt jetzt von der beihilferechtlichen Prüfung durch das Bundesverkehrsministerium ab. Danach soll die Diskussion fortgeführt werden. Der ZDS wird das weitere Verfahren konstruktiv begleiten.

CO₂-FUSSABDRUCK („CARBON FOOTPRINT“)

Der so genannte CO₂-Fußabdruck ist das Maß für den Gesamtbetrag von Kohlenstoffdioxidemissionen, der, direkt und indirekt, durch eine Aktivität verursacht wird oder über die Lebensstadien eines Produkts entsteht. Dieser Produktlebenszyklus soll dabei die gesamte Wertschöpfungskette umfassen: Von Herstellung, Gewinnung und Transport der Rohstoffe und Vorprodukte, Produktion und Distribution, Nutzung, Nachnutzung bis hin zur Entsorgung und Recycling.

Die EU-Kommission hat im Frühjahr dieses Jahres eine Konsultation zur Förderung der Entwicklung von harmonisierten „Carbon Footprinting“-Maßnahmen sowohl für Güter- als auch Personenverkehrsdienste in Europa durchgeführt. Der ZDS und sein europäischer Verband FEPORT haben die Teilnahme an der Konsultation und damit die Beantwortung des Fragebogens unterstützt.

Auf einem Workshop Anfang Juli 2014 hat die EU-Kommission die wesentlichen Ergebnisse der Kon-

sultation vorgestellt: Nach Ansicht der Umfrageteilnehmer müsste die Voraussetzung für weltweiten – nicht lediglich europäischen – Harmonisierung der existierenden Berichtsmethoden zur freiwilligen Ermittlung des „CO₂-Fußabdrucks“ geschaffen werden. Eine Mehrheit der Branchenvertreter erkannte keine Notwendigkeit einer direkten Gesetzgebung durch die Europäische Kommission.

Durch die Ergebnisse sieht die Hafenwirtschaft ihre Haltung bestätigt. Deutsche Seehafenbetriebe haben ein kritisches Interesse daran, einen praktikablen Umgang mit der Kennzahlenerhebung zu finden.

REDUZIERUNG DES SCHWEFEL- GEHALTS VON SCHIFFSTREIB- STOFFEN

Am 1. Januar 2015 wird in den Schwefel-Emissions-Kontrollgebieten der Nord- und Ostsee (SECA) gemäß MARPOL Annex IV die geltende Obergrenze für den Schwefelmassenanteil im Schiffskraftstoff von 1,0% auf 0,1% abgesenkt. Aufgrund der zu erwartenden Verteuerung der Transportkosten auf dem Seeweg



befürchtet die europäische Hafenwirtschaft eine Verkehrsverlagerung auf die Straße sowie eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der nordeuropäischen Häfen und zum Vorteil der Mittelmeerhäfen, da das Mittelmeer bisher nicht als SECA ausgewiesen ist.

Im November 2013 hat die EU-Kommission daher ein „Forum für den nachhaltigen Schiffsverkehr in Europa – European Sustainable Shipping Forum (ESSF)“ eingerichtet. Das Forum soll eine Plattform für einen strukturierten Dialog, den Erfahrungsaustausch über technische Standards, Kooperation und Koordination zwischen der Kommission, den Mitgliedstaaten sowie Vertretern der maritimen Industrie im Hinblick auf Umweltthemen bieten. Der ZDS beteiligt sich über seinen europäischen Verband FEPORT.

Das ESSF hat Unterausschüsse zu den Themen „SECA“ und „Untersuchung der ökonomischen Auswirkungen von SECA“ gebildet.

Ein Unterausschuss des ESSF hat sich zum Ziel gesetzt, Leitlinien zur Umsetzung der Schwefel-Richtlinie zu entwickeln, Rahmenbedingungen für neue Technologien zu schaffen, die verfügbaren Finanzierungsmöglichkeiten zu evaluieren sowie Forschung, Entwicklung und Innovation zu fördern.

Ein weiterer Unterausschuss zu den ökonomischen Auswirkungen von SECA soll die Zielsetzung verfolgen, die kritischen Wettbewerbsfaktoren im Einzelnen herauszuarbeiten und zu beurteilen sowie ein besseres Monitoring der Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Transportsektors zu entwickeln. Mit Ergebnissen ist gegen Ende des Jahres zu rechnen.

ABWASSER-SONDERGEBIET OST-SEE: HAFENAUFFANGANLAGEN FÜR SCHIFFSABWÄSSER

Ein Großteil der Abwässer, die an Bord von Schiffen entstehen, dürfen nicht in die See eingeleitet werden. Die Abwässer müssen im Hafen an dafür vorgesehe-

nen Anlagen abgegeben werden. Küstenstaaten sind verpflichtet, entsprechende Anlagen vorzuhalten. In bestimmten Gebieten, wie etwa die Ostsee gelten noch weitergehende international vereinbarte Anforderungen.

Für die deutschen Ostseehäfen sind sie mit millionenschweren Investitionen in die dafür notwendige Anlageninfrastruktur verbunden.

Deutschland hat sich im Rahmen des HELCOM Moscow Ministerial Meeting im Jahr 2010 verpflichtet, bis spätestens 2015 in den Ostseehäfen ausreichende Auffanganlagen für Abwasser von Fahrgastschiffen bereit zu stellen, damit die Ostsee als Abwassersondergebiet gemäß MARPOL Anlage IV ausgewiesen werden kann. Zugleich hat sich Deutschland eine Prüfung der etwaigen Anpassungs- und Ausrüstungsbedarfe sowie die zu erwartenden Entsorgungsmengen nach Einführung der strenger Einleitungswerte für Schiffsneubauten nach 2016 und Bestandsschiffe nach 2018 vorbehalten.

Damit Häfen die notwendigen Anlagen in angemessenem Umfang vorhalten können, sind verlässliche Informationen über die zu erwartenden Abwassermengen und -qualitäten notwendig. Zugleich sind aus Sicht des ZDS eindeutige Definitionen hinsichtlich der Anforderungen an die Anlagen erforderlich. Nur dann kann der tatsächliche Investitionsbedarf in Hafenauffanganlagen ermessen und unnötige Kosten für Hafennutzer vermieden werden. Damit es zu keinen Wettbewerbsnachteilen für einzelne Standorte kommt, sollten zudem die internationalen Vorschriften international einheitlich umgesetzt werden.

Nach zahlreichen und umfassenden Gesprächen zwischen Bund, Ländern und Kommunen, den Seehäfen und maritimen Verbänden wurde vereinbart, dass die Länder – orientiert am Zeitplan von HELCOM und IMO – bis Mitte Juni 2014 an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie berichten, ob sie über entsprechende Hafenauffanganlagen verfügen. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass sich die Verantwortlichen –



unter Einbeziehung der Häfen und der kommunalen Abwasserversorgungsunternehmen – in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe über die erforderlichen Schritte zur Erfüllung Deutschlands gegenüber der HELCOM-Anforderungen verständigen.

Es wurde festgestellt, dass derzeit keine ausreichenden Auffangeinrichtungen in den Ostseehäfen vorhanden sind oder in naher Zukunft sein werden. Bund und Länder werden nun über das weitere Vorgehen beraten. Der ZDS wird das Thema weiterhin kritisch begleiten.

EU-MEERESSTRATEGIERAHMEN- RICHTLINIE (MSRL)

Mit der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) liegt seit 2008 ein Rahmenbereich für einen ganzheitlichen Meeresschutz in der EU vor.

In Deutschland sind zur Umsetzung der MSRL bis 31. Dezember 2015 für die Meeresgewässer der Nord- und Ostsee jeweils ein regional koordiniertes Maßnahmenprogramm nach dem Wasserhaushalts-

gesetz (WHG) aufzustellen. Für die Maßnahmenprogramme nach WHG unter Beachtung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist jeweils eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen. Aufgabe der SUP ist es, die Umweltauswirkungen eines Plans oder Programms zu ermitteln, zu beschreiben, zu bewerten und in die Entscheidungsfindung einzubringen.

Nach Auffassung des ZDS dürfen Wechselwirkungen mit den Belangen der maritimen Wirtschaft bei der Umsetzung der Programme nicht außer Acht gelassen werden. In dem Vorschlag für einen Untersuchungsrahmen sind Berührungspunkte zu bestehenden und künftigen wirtschaftlichen Nutzungen der Meere nicht benannt worden, sondern ausschließlich Umweltaspekte. Für eine sachgerechte Bestimmung des Untersuchungsrahmens fehlten aus Sicht der deutschen Seehafenbetriebe die grundsätzliche Einbeziehung der Seeverkehre und die Notwendigkeit der seewärtigen Erreichbarkeit der Häfen. In einer Stellungnahme an das Umweltbundesamt hat der ZDS Anfang August 2014 diese Aspekte unterstrichen.



IV. HAFENSICHERHEIT

DURCHLEUCHTEN VON CONTAINERN

Vor dem Hintergrund der Terroranschläge vom 11. September 2001 in New York und Washington, aus Sorge vor weiteren Terrorakten und der Einfuhr von Massenvernichtungswaffen über den Seeweg hat der US-Kongress im Jahr 2007 das sog. H.R.1-Gesetz („100%-Scanning- Gesetz“) verabschiedet. Dieses verlangte ursprünglich, dass ab Mitte 2012 sämtliche Container, die einen US-Hafen anlaufen sollen, bereits am Verladeort durchleuchtet und auf mögliche Radioaktivität untersucht werden müssen. Im Jahr 2012 war die Umsetzung dann allerdings auf den 1. Juli 2014 verschoben worden.

Die Durchleuchtung sämtlicher Container würde die Abfertigung von Containern in den Häfen stark behindern und verzögern. Der Sicherheitsgewinn ist zudem verschwindend gering. Nützlicher und effizienter ist die stichprobenartige Prüfung von Containern auf Grundlage von systematischen Risikobewertungen.

Diese Sichtweise scheint sich auch in den USA durchzusetzen: Ende Mai 2014 hat das amerikanische Heimatschutzministerium die Frist für die Einführung der sogenannten hundertprozentigen Containerdurchleuchtung für zwei weitere Jahre auf den 1. Juli 2016 verschoben. Begründet wurde die Entscheidung zur erneuten Verschiebung mit den hohen Kosten und dem geringen Nutzen. Die Nutzung der verfügbaren Durchleuchtungssysteme hätte zudem „einen negativen Einfluss auf die Handelskapazität und den Frachtfluss“.

WIEGEN VON CONTAINERN

Falsche Gewichtsangaben bei Containern gefährden alle an der Transportkette Beteiligten. Insbesondere beeinträchtigen falsch deklarierte Container die Stabilität von Schiffen in entscheidender Weise.

Ein Nachwiegen von Containern in den Häfen jedoch würde die Containerabfertigung verzögern und den Flächenbedarf der Terminals deutlich erhöhen.

Nach einem im Herbst 2013 von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) der Vereinten Nationen gefassten Beschluss findet – auch Dank der Intervention Deutschlands – das Verwiegen außerhalb des Terminals statt. Künftig muss das Gewicht eines jeden beladenen Containers vor der Verschiffung durch Wiegen nach genauen Vorgaben ermittelt und vom Versender dem Umschlagbetrieb oder der Reederei mitgeteilt werden. Diese Angaben sind dann Bestandteil der Dokumentation.

Die entsprechenden Ergänzungen zum SOLAS-Übereinkommen werden voraussichtlich im Juli 2016 in Kraft treten.

Der ZDS begrüßt das Ergebnis. Nun ist dafür zu sorgen, dass die Richtlinieninhalte in ihrer Umsetzung von den Vertragsstaaten einheitlich interpretiert werden. Deutschland prüft derzeit die geeignete, rechtliche Umsetzung der SOLAS-Anforderungen zur Massebestimmung.





V. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFENARBEITER

Zum 1. Juni 2014 ist die zweite Stufe des zwischen ZDS und der Gewerkschaft ver.di vereinbarten **Lohntarifabschlusses für die Hafenarbeiter mit zweijähriger Laufzeit** in Kraft getreten:

1. *Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben wurden 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 wurde für den Zeitraum 1. Juni 2014 bis 31. Mai 2015 auf einen Wert festgelegt, der der um 0,1 Prozentpunkte erhöhten Preissteigerung entspricht, die im Monat Mai 2014 für den Monat April 2014 veröffentlicht wurde. Maßgebend ist der Index der Verbraucherpreise des Statistischen Bundesamtes.*

Der am 15. Mai 2014 veröffentlichte Index der Verbraucherpreise des Statistischen Bundesamtes betrug 1,3 Prozent. Der Inflationsausgleich laut Lohntarifvertrag wurde damit ab 1. Juni 2014 auf 1,4 Prozent festgelegt. Die Laufzeit des Lohntarifvertrages endet am 31. Mai 2015.

Der Lohntarifvertrag gilt für die rund 12.000 Hafenarbeiter in den tarifgebundenen Unternehmen in Hamburg, den Bremischen Häfen und Niedersachsen.

Die aktuelle **Lohnhöhe der Hafenarbeiter ab dem 1. Juni 2014** ergibt sich aus der Tabelle auf Seite 37.

SONDIERUNGSGESPRÄCHE ZWISCHEN ZDS UND VER.DI

Vor dem Hintergrund des zweijährigen Abschlusses des Tarifvertrages hat der ZDS im Jahr 2014 mit ver.di zwei Sondierungsgespräche zu den Themen „**Eingruppierung der Fachkraft für Hafenlogistik**“ und

„**Neues Arbeitszeitmodell**“ sowie „**Reform der Ausbildung zum Hafenfacharbeiter**“ geführt.

Der ZDS hat eine Vereinbarung als Protokollnotiz zum Eingruppierungsvertrag bezogen auf Qualifizierungsmaßnahmen während der Kurzarbeit ausdrücklich zum Standort Wilhelmshaven vorformuliert und mit ver.di abgestimmt. Auf die Umsetzung wurde zunächst wegen der aktuell nicht vorhandenen Notwendigkeit verzichtet.

Die Grundfrage des Verhältnisses zwischen der Qualifikation zur Fachkraft für Hafenlogistik und der Eingruppierungslogik enthält nach dem gemeinsamen Verständnis der Tarifpartner als Gesamtthema perspektivischen Erörterungsbedarf und wird in der Zukunft erneut diskutiert.

Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung sollen außerhalb der Tarifverhandlungen im Rahmen des „kollegialen Dialogs“ der Sozialpartner **neue Arbeitszeitmodelle** diskutiert werden. Nach Auffassung des ZDS ist dabei im Ergebnis insbesondere die Flexibilisierung von Arbeitszeiten und Altersgrenzen anzustreben, um den realen Anforderungen des Marktes gerecht zu werden und sich für die Zukunft – auch unter dem Gesichtspunkt der Arbeitsplatzsicherung – perspektivisch und wettbewerbsfähig aufzustellen.

Im Rahmen eines in der Sondierung verabredeten Expertengesprächs zwischen ZDS und ver.di wurde vereinbart, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die den Arbeitsauftrag erhält, die einzelnen Lerninhalte der Hafenfacharbeiterausbildung nach Möglichkeit und Notwendigkeit modifiziert auf die heutigen unterschiedlichen Anforderungen in den Unternehmen auszurichten bzw. anzupassen.

Vor diesem Hintergrund hat ein Arbeitsgruppengespräch zur Frage der Modifikation der Hafenfacharbeiterausbildung stattgefunden. Dabei wurde mit ver.di die vom ZDS vertretene Sichtweise diskutiert, dass sich unter Beibehaltung des bisherigen Ausbildungsvolumens betriebliche Notwendigkeiten für

eine Anpassung von Ausbildungsinhalten insbesondere für den Bereich des Automobilumschlags ergeben.

Einvernehmlich wurde von den Tarifpartnern beschlossen, zur Vertiefung der Fragen einen Arbeitskreis mit von den Tarifpartnern zu benennenden Fachleuten aus den Betrieben einzusetzen. Der Arbeitsauftrag wurde dahingehend definiert, nach Möglichkeit und Notwendigkeit die einzelnen Lerninhalte der Hafenfacharbeiterausbildung modifiziert auf die Anforderungen an den Automobilumschlag auszurichten bzw. anzupassen. Dabei sollte auch das notwendige methodisch didaktische Vorgehen erarbeitet werden.

Im Hinblick auf zukünftige Verlässlichkeit und das Verständnis für Abläufe wird die ma-co GmbH als Projektleitung die Änderungswünsche aus dem Arbeitskreis aufnehmen und gegebenenfalls in die bestehenden Schulungsinhalte integrieren.

Bis Ende September 2014 haben bereits drei Sitzungen des Arbeitskreises stattgefunden. Abschließend erfolgt die Vorstellung der Arbeitsergebnisse und die Verabschiedung der Änderungen wieder in der ursprünglichen Arbeitsgruppe.

SOZIALER DIALOG IM EU-HAFENSEKTOR

Der Ausschuss für den Sozialen Dialog im Hafensektor der EU, der sich im Juni 2013 in Brüssel konstituiert und seine Arbeit aufgenommen hat, bietet den Sozialpartnern ein Diskussionsforum für Zukunftsfragen, unter Leitung der Generaldirektion Beschäftigung der Europäischen Kommission. Er ist damit ein Instrument für einen autonomen Sozialen Dialog 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 nimmt der ZDS teil.

Das Arbeitsprogramm umfasst zunächst die Themen Gesundheit und Sicherheit bei der Hafenarbeit, Aus- und Weiterbildung, Steigerung der Attraktivität der Hafenarbeit unter Verbesserung der Arbeitsumfeldbedingungen für Frauen und junge Menschen sowie die potentiellen negativen Auswirkungen der ab 2015 geplanten kostenintensiven Senkung des Schwefelgehalts bei Schiffstreibstoffen auf die Beschäftigung in den EU-Häfen.

Bisher haben insgesamt sechs Sitzungen des Ausschusses in Brüssel stattgefunden, an denen auch der ZDS teilgenommen hat.

Die Sozialpartner haben sich zunächst auf die Einrichtung einer Unterarbeitsgruppe „Gesundheit und Arbeitssicherheit“ mit Fachleuten – u. a. des ZDS – geeinigt. Diese soll die notwendigen Anforderungen ermitteln, die unterschiedlichen Regelungen in den Mitgliedstaaten zusammenstellen sowie deren Einhaltung bzw. Anwendung unterstützen und voranbringen.

Es besteht weiterhin ein gemeinsames Verständnis der Sozialpartner dahingehend, in gemeinsamen Leitlinien Aus- und Weiterbildungsstandards zur Unterstützung der nationalen Ausbildungssysteme sowie zur Wahrung von Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit der Hafenbetriebe zu beschreiben.

Die Sozialpartner haben sich auf die Erstellung eines Aktionsplans verständigt, um die Arbeitsumfeldbedingungen für Frauen und die Nachwuchsförderung zu verbessern. Flankierend soll eine generelle Imagekampagne entwickelt werden, um über die Bedeutung der Hafenarbeit als Industriesektor zu informieren. Dabei wurde eine finanzielle Unterstützung seitens der EU-Kommission in Aussicht gestellt.





Schließlich waren sich die Sozialpartner in der Beurteilung einig, dass mit der Umsetzung der SECA-Gesetzgebung für die Nord- und Ostsee erhebliche negative Effekte für den EU-Hafensektor (Verlagerung vom See- auf den Landverkehr, Wettbewerbsverzerrung zwischen den Nord- u. Südhäfen, Verteuerung des Schiffsverkehrs) drohen. Die Folgewirkung möglicher Arbeitsplatzverluste auf den Terminals müsse daher auch als ein wichtiges soziales Thema angesehen werden – allerdings auf politischer Ebene außerhalb der Ausschusssitzungen des Sozialen Dialogs.

Die EU-Kommission wird die Arbeit des Ausschusses mit Studien, Gutachten und Finanzmitteln unterstützen und im Sommer 2016 die erzielten Fortschritte bewerten.

SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

Am 18. Juni 2014 hat eine Sitzung des Sozialpolitischen Ausschusses stattgefunden, wobei der Status Quo des Sozialen Dialogs im EU-Hafensektor seitens des ZDS vorgetragen und anschließend von den Ausschussmitgliedern diskutiert wurde.

Die Mitglieder des Sozialpolitischen Ausschusses waren sich dahingehend einig, dass die Teilnahme des ZDS an einer bevorstehenden Betriebsrätekonferenz in Hamburg zunächst dem Einstieg in den „Sozialen Dialog auf nationaler Ebene“ mit ver.di dienen kann. Dabei soll abseits der europäischen Ebene die Chance genutzt werden, sich einer gemeinsamen Sichtweise von betrieblichen Zukunftsthemen jenseits von Tarifverhandlungen detaillierter zuzuwenden. Daran sollen sich weiterführende Gespräche der Tarifpartner anschließen.

GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER NACH ZIFFER 1 DES LOHNTARIFVERTRAGES

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



VI. UMSCHLAG- ENTWICKLUNG 2013/2014

Der Güterumschlag in deutschen Seehäfen insgesamt sank in 2013 im Vergleich zum Vorjahr leicht, von 297,5 Mio. t auf 296,1 Mio. t oder um 0,5 %. Die Seehäfen spiegeln die Entwicklung der europäischen Wirtschaft wider. In der Europäischen Union stagnierte das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2013. In Deutschland blieb das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts mit 0,5 % sehr gering. Die deutschen Ausfuhren auf dem Seeweg und auf dem Landweg sanken nach Wert im Jahr 2013 gegenüber dem Vorjahr um 0,2 % und die Einfuhren um 1,1 %.

Nach Menge hat der Versand ins Ausland über deutsche Häfen zugenommen, der Empfang aus dem Ausland und innerdeutsche Verkehre gingen zurück. Nach Wert wurden von Deutschland Waren im Wert von 1.093,8 Milliarden Euro ausgeführt und Waren im Wert von 896,2 Milliarden Euro eingeführt. Wichtigste Exporte waren Kraftwagen und Kraftwagenteile sowie Maschinen und chemische Erzeugnisse: rund 42 % des Warenwertes entfielen auf die Summe dieser drei Bereiche. Auch bei den Einfuhren sind diese drei Warengruppen und zusätzlich Erdöl und Erdgas sowie Datenverarbeitungsgeräte, elektronische und optische Erzeugnisse die wichtigsten Güter.

Die Entwicklung des Güterumschlags an den einzelnen Standorten war jedoch sehr unterschiedlich. Das Volumen in den 10 umschlagsstärksten **Ostseehäfen** insgesamt hielt sich mit 51 Mio. auf dem Vorjahresniveau. Rostock, Puttgarden, Wismar und Rendsburg konnten zum Teil deutliche Zuwächse verzeichnen.

In den **Nordseehäfen** fiel die Gesamtumschlagsmenge von 245,6 Mio. t auf 244,1 Mio. t. Unter den 10 umschlagsstärksten Nordseehäfen konnten nur Hamburg und Husum bei den Mengen zulegen, die Entwicklung an den anderen Standorten war rückläufig. In den **Ostseehäfen** blieb die Gesamtumschlagsmenge konstant bei rund 52 Mio. t. Rostock, Puttgarden, Wismar und Rendsburg verzeichneten Zuwächse. Die anderen Ostseestandorte mussten Rückgänge hinnehmen.

Der starke Zuwachs des Güterverkehrs nach Häfen in Asien ist – vor dem Hintergrund der insgesamt leicht rückläufigen Gütermengen – mit +90,1 % bei der **Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen** besonders auffällig. Die Gütermengen von Deutschland nach Asien stiegen von 33,5 Mio. t. auf 63,5 Mio. t. Deutliche Zuwächse gab es in 2013 auch beim Empfang von Gütern aus der Russischen Föderation und dem Ostseeraum sowie im Versand nach Afrika. Insgesamt waren der Empfang von Gütern aus Häfen außerhalb Deutschlands, der innerdeutsche Verkehr und der intra-EU-Verkehr rückläufig.

Der **Containerverkehr** nach Anzahl stieg um 1,5 % auf 15,6 Mio. TEU und um 1,3 % nach Gewicht auf 130 Mio. t (ohne Eigengewicht der Container). Dabei war die Entwicklung in den zwei größten deutschen Containerhäfen gegenläufig: Hamburg verzeichnete Zuwächse, die Bremischen Häfen Rückgänge.

Der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** in deutschen Ostseehäfen stieg leicht, um 0,4 % auf 59,9 Mio. t. Kiel und Puttgarden legten zu, Lübeck blieb unverändert und Rostock und Sassnitz nahmen ab.

Der **Stückgutumschlag** in deutschen Häfen stieg nur sehr leicht, um 0,6 % auf 181,5 Mio. t.

Der **Massengutumschlag** in deutschen Häfen sank in 2013 um 2,0 % gegenüber dem Vorjahr, auf 116,1 Mio. t. Dabei stieg der Umschlag von festem Massengut auf 68,4 Mio. t, der Umschlag von flüssigem Massengut sank um 6,5 % auf 47,7 Mio. t.

UMSCHLAGENTWICKLUNG 2014

Nach der Kurzfristprognose Sommer 2014, die im Rahmen der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wird, steigt der Seeverkehr in 2014 voraussichtlich um 2,6 % und in 2015 um 2,9 %.

Nach einem leichten Minus in 2013 profitierten Häfen und Schifffahrt in 2014 vom deutlich beschleunigten Wachstumstempo des deutschen Außenhandels. Vor allem für den Containerverkehr wird ein erheblich höherer Zuwachs als im Vorjahr erwartet. Bei Kohle und Rohöl würde sich das letztjährige „drastische Minus“ nach aller Voraussicht nicht wiederholen. Die Halbjahresergebnisse für 2014 scheinen diese Prognose zu bestätigen.

In 2015 werde der Containerverkehr auf Grund der nochmals leicht erhöhten Dynamik des deutschen Außenhandels etwas stärker wachsen als im laufen-

den Jahr. Für die Massengutbereiche sei aus derzeitiger Sicht eine annähernde Stagnation zu erwarten.

HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE

Hamburg und die Bremischen Häfen vereinten in 2013 mit rund 218 Mio. t einen Marktanteil von 25,7% auf sich. Dabei stieg der Anteil von Hamburg leicht und jener der bremischen Häfen sank. Gleiches gilt bezogen nur auf den Containerverkehr, bei einem Gesamtvolumen von 35 Mio. TEU und einem Marktanteil der genannten deutschen Häfen von 43 Prozent.





Grußwort: Frank Horsch, Senator der Freien und Hansestadt Hamburg



Gastredner: Kurt Bodewig, Bundesminister a.D., Honorarykonsul der Republik Litauen und Vorsitzender der Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ der Verkehrsministerkonferenz 2013



ZDS-Präsidium und Geschäftsführung mit Eckhardt Rehberg, MdB, Frank Horsch und Kurt Bodewig (von links)



Kurt Bodewig mit Ingelore Hering, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen



Manuela Herbort, Deutsche Bahn AG mit Heinrich Beckmann



Axel Mattern, Hafen Hamburg Marketing mit Ina Luderer, Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.

GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (IN 1.000 T)

	2011	2012	2013	Veränderung 2013 : 2012 in %
Ostseehäfen	52.944	51.897	52.003	+0,2
Rostock	18.085	16.870	17.785	+5,4
Lübeck	17.665	17.170	17.002	-1,0
Puttgarden	4.282	4.639	4.784	+3,1
Kiel	4.302	4.221	3.714	-12,0
Wismar	3.274	3.775	3.838	+1,7
Sassnitz	2.986	1.883	1.607	-14,7
Wolgast	411	382	374	-2,1
Stralsund	895	1.109	836	-24,6
Flensburg	505	451	399	-11,5
Rendsburg	238	180	233	+29,4
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	189	170	224	+31,8
Mecklenburg-Vorpommern	1.139	1.048	1.207	+15,2
Nordseehäfen	241.912	245.645	244.112	-0,6
Hamburg	114.370	113.531	120.568	+6,2
Wilhelmshaven	24.388	26.242	24.102	-8,2
Bremen/Bremerhaven	69.781	71.820	67.059	-6,6
Brunsbüttel	7.901	8.780	8.398	-4,4
Brake	5.274	6.125	5.621	-8,2
Bützfleth	5.204	5.649	5.276	-6,6
Emden	4.499	4.450	4.384	-1,5
Nordenham	3.763	3.052	2.453	-19,6
Cuxhaven	3.169	2.764	2.553	-7,6
Leer	114	44	41	-6,8
Papenburg	415	496	491	-1,0
Husum	290	352	398	+13,1
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1.250	914	705	-22,9
Niedersachsen	1.453	1.427	2.005	+40,5
Seehäfen zusammen	294.855	297.542	296.114	-0,5
Binnenhäfen ¹⁾	1.258	1.250	1.439	+15,1
darunter Duisburg	846	908	1.093	+20,4
Insgesamt	296.113	298.792	297.553	-0,4
Außerdem:				
Eigengew. d. Ladungsträger	60.113	60.019	57.754	-3,8

¹⁾ Seeverkehr der Binnenhäfen

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

	2012	2013	Veränderungen in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	7,3	7,0	-4,1
Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands	175,9	171,4	-2,6
Europäische Häfen	108,6	107,0	-1,5
davon Häfen in der Europ. Union	69,6	66,3	-4,7
Übrigem Europa	39,0	40,7	+4,4
dar.: Russ. Förder./Ostsee	18,5	21,0	+13,5
Norwegen	19,3	18,1	-6,2
Außereuropäische Häfen	67,3	64,4	-4,3
darunter Häfen in Afrika	9,6	8,1	-15,6
Nordamerika	13,3	13,6	+2,3
Mittel- und Südamerika	14,4	13,0	-9,7
Asien	28,5	28,1	-1,4
Australien	1,3	1,0	-23,1
Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands	116,3	119,2	+2,5
Europäische Häfen	59,2	58,8	-0,7
davon Häfen in der Europ. Union	46,4	46,5	+0,2
übrigem Europa	12,8	12,3	-3,9
dar.: Russ. Förder./Ostsee	7,6	7,2	-5,3
Norwegen	2,9	2,7	-6,9
Außereuropäische Häfen	57,1	60,4	+5,8
darunter Häfen in Afrika	5,1	6,3	+23,5
Nordamerika	10,1	10,3	+2,0
Mittel- und Südamerika	7,6	7,6	0,0
Asien	33,4	63,5	+90,1
Australien	0,6	0,6	0,0
Gesamtverkehr	299,4	297,6	-0,6

* 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
2012	Alle Häfen	15.325	13.335	127.869
	dar. Hamburg	8.891	7.676	72.075
	Bremische Häfen	6.133	5.430	52.942
2013	Alle Häfen	15.552	13.463	127.502
	dar. Hamburg	9.302	8.062	76.482
	Bremische Häfen	5.838	5.049	49.242
Veränd. 2013/2012	Alle Häfen	+1,5	+1,0	+1,3
	dar. Hamburg	+4,6	+5,0	+6,1
	Bremische Häfen	-4,8	-7,0	-7,0

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

	2012	2013	Veränderung 2013: 2012 in %
Lübeck	26.100	26.100	0,0
Rostock	12.400	12.300	-0,8
Puttgarden	12.072	12.395	+2,7
Kiel	5.028	5.096	+1,4
Sassnitz	2.735	2.672	-2,3
Zusammen	58.335	58.563	+0,4
Anzahl der Passagiere			
Puttgarden	6.000.156	5.943.900	-0,9
Rostock	2.000.000	1.900.000	-5,0
Kiel	1.568.664	1.576.718	+0,5
Sassnitz	625.366	663.365	+6,1
Lübeck	399.380	401.318	+0,5
Zusammen	10.593.566	10.485.301	-1,0

* 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	139,1	16,4	42,3	10,2	96,8	22,7	9,3	26,3
	1. Hj. 2014	72,6	16,9	21,0	10,09	51,6	23,2	4,8	26,7
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	78,8	9,3	9,9	2,3	68,9	16,1	5,8	16,4
	1. Hj. 2014	38,8	9,0	4,9	2,4	34,0	15,3	2,8	15,5
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	440,5	51,9	296,0	70,1	144,5	33,8	11,6	32,9
	1. Hj. 2014	221,1	51,3	144,9	69,6	76,2	34,2	6,0	33,3
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	190,9	22,5	74,0	17,5	117,0	27,4	8,6	24,4
	1. Hj. 2014	98,2	22,8	37,3	17,9	60,9	27,3	4,4	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	849,1	100,0	422,0	100,0	427,1	100,0	35,3	100,0
	1. Hj. 2014	430,8	100,0	208,1	100,0	222,8	100,0	18,0	100,0

* Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)



VI. ORGANE DES ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E.V.

AUFGABEN

Der Zweck des Zusammenschlusses ist die Wahrnehmung der gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der deutschen Seehafenunternehmen, sowie die fachliche Beratung, Betreuung und Vertretung der gemeinschaftlichen Interessen. Zudem schließt der ZDS für seine tarifgebundenen Mitglieder Tarifverträge für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe ab.

PRÄSIDIUM

Klaus-Dieter Peters, Hamburg (Präsident)

Ulfbenno Krüger, Schleswig-Holstein (Vizepräsident)

Frank Dreeke, Bremen

Jan Müller, Niedersachsen

Sören Jurrat, Mecklenburg-Vorpommern



Von links: Frank Dreeke, Jan Müller, Klaus-Dieter Peters, Sören Jurrat, Ulfbenno Krüger

Foto auf der linken Seite: Sitz des ZDS in der Hamburger Speicherstadt

VERWALTUNGSRAT

BREMEN

Mitglied

Frank Dreeke
Michael Appelhans
Hans-Peter Brüggemann
Olaf Schwemer
Andreas Wellbrock

Stellvertretendes Mitglied

Michael Blach
Robert Howe
Dieter Wandel
Wolfgang Rose
Peter Marx

HAMBURG

Mitglied

Klaus-Dieter Peters (Vorsitz)
Gunther Bonz
Erhard Meller
Norman Zurke
Dr. Roland Lappin

Stellvertretendes Mitglied

Peter Lindenau
Carola Zehle
Holger Seifart
Ina Luderer
Rainer Fabian

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

NIEDERSACHSEN

Mitglied

Dr. Andreas Schmidt
Jan Müller
Hans-Peter Zint
Karsten Dirks
Marcel Egger

Stellvertretendes Mitglied

Uwe Oppitz
Martin Pieper
Michael de Reese
Jörg Tuitjer
Holger Banik

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Mitglied

Ulfbenno Krüger
Frank Schnabel
Jürgen F. Jensen
Dr. Dirk Claus
N.N.

Stellvertretendes Mitglied

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

SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

BREMEN

Mitglied

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

Stellvertretendes Mitglied

Peter Marx
Rüdiger Rempe
Sven Grossmann
Stefan Schultze
Jan Gelderland

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

NIEDERSACHSEN

Mitglied

Karsten Dirks
Jürgen Huntgeburth
Mikkel Egholm Andersen

Stellvertretendes Mitglied

Michael Klinke
Uwe Schiemann
Claudia Hallay

GESCHÄFTSFÜHRUNG



Hauptgeschäftsführer

L. Daniel Hosseus



Geschäftsführer

Rechtsanwalt Lutz Könnert

Herausgeber

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Titelfotos (v.l.n.r)

Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG (1)

Ebru Birgin / Hamburger Hafen und Logistik AG (2)

Rhenus Midgard Wilhelmshaven GmbH & Co. KG (3)

Christane Schröder / www.silentblue.eu (4)

Fotos

Becker Marine Systems (Seite 25)

Frank Behling, Kiel (Seite 11)

bremenports GmbH & Co. KG (Seite 16)

Brunsbüttel Ports GmbH (Seite 27)

Cuxport GmbH (Seite 15)

Engel + Gielen / Hamburger Hafen und Logistik AG (Seite 30)

EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG (Seite 22)

EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH (Seite 35)

Hamburger Hafen und Logistik AG (Seite 6)

Thomas Hampel (Seiten 40 und 46)

Heinz-Joachim Hettchen (Seiten 21, 41 und 47)

Michael Imhoff / LHG Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (Seiten 18–19)

Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG (Seiten 31 und 36)

J. Müller / Agri Terminal GmbH & Co. KG (Seite 38)

Reinhard Prinzmeier / Hamburger Hafen und Logistik AG (Seite 13)

Rhenus Assets & Services GmbH & Co. KG (Seite 32)

SWS Seehafen Stralsund GmbH (Seite 29)

Michael Zapf / Hamburger Hafen und Logistik AG (Seite 8)

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
Fax 040.36 63 77
info@zds-seehaefen.de
www.zds-seehaefen.de