ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.

# JAHRESBERICHT

## 2018/2019

# JAHRES BERICHT

2018/2019

ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

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

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg
Tel. +49 40. 36 62 03
Fax +49 40. 36 63 77
info@zds-seehaefen.de
www.zds-seehaefen.de

Dieser Bericht wurde Mitte Oktober 2019 abgeschlossen.

# INHALTS VERZEICHNIS

**EDITORIAL**

Seite 6

FAKTEN ZUR
**HAFENWIRTSCHAFT**

Seite 9

1
ERFOLGREICHER
**WIRTSCHAFTS-** UND
**LOGISTIKSTANDORT**
DEUTSCHLAND

Seite 11

2
LEISTUNGSFÄHIGES
**VERKEHRSNETZ**

Seite 17

3
OPTIMALE
**ORDNUNGSPOLITIK**
UND **VERWALTUNG**

Seite 23

4
KONKURRENZFÄHIGE
**UMWELT-** UND
**ENERGIEPOLITIK**

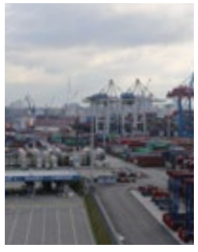
Seite 27

5
SICHERE **HÄFEN**

Seite 31

6
ANGEMESSENE
**TARIF-** UND
**SOZIALPOLITIK**

Seite 33



7
LEISTUNGSSTARKE
**HAFENWIRTSCHAFT**

Seite 41

8
**ORGANE** DES ZDS

Seite 49

Frank Dreeke,
Präsident des ZDS

# EDITORIAL

Die Sicherung von 521.000 Arbeitsplätzen in Deutschland, 62 Milliarden Euro Umsatz jährlich – das ist der Beitrag, den die deutsche Hafenwirtschaft zum Erfolg des Wirtschafts- und Logistikstandorts leistet. Gutachter für das Bundesverkehrsministerium haben diese Zahlen in einer wissenschaftlichen Studie ermittelt. Ihr Resümee: Das Volumen der Beschäftigung in der hafenabhängigen Industrie sei so beträchtlich, dass die Häfen und eine gut funktionierende Hinterlandinfrastruktur als systemrelevant für die deutsche Wirtschaft anzusehen seien. Aus unserer Sicht zu ergänzen wäre nur: Deutsche Seehäfen sind zudem investitionsfreudig und technologisch wie ökologisch weltweit führend. Anders gesagt, die deutsche Hafenwirtschaft strebt beständig die bestmögliche Kombination von wirtschaftlichen, sozialen und umweltbezogenen Zielen im Sinne eines nachhaltigen Handelns an und ist dabei sehr erfolgreich.

Die Studie zur Beschäftigungswirkung der deutschen See- und Binnenhäfen ebenso wie etwa das erfolgreiche Forschungsförderungsprogramm IHATEC des Bundes, das es Hafenwirtschaft und Wissenschaft erleichtert, neue Hafentechnologien zu erproben, sind Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts. Das Hafenkonzept wie auch der Bundesverkehrswegeplan, die Verstetigung der Investitionsmittel für Verkehrsinfrastruktur, die endlich begonnene Fahrrinnenanpassung der Elbe, die Maritime Agenda der Bundesregierung oder auch das Innovationsprogramm Logistik 2030 und die Investitionen der Bundesländer dokumentieren das Bestreben der Politik, durch gute Rahmenbedingungen für den Erfolg der Wirtschaft und unserer Branche Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen. Dieser Weg muss weitergegangen und zugleich eine noch größere Anstrengung beim Klima- und Umweltschutz darin einbezogen werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der Seehäfen fortwährend zu verbessern, werden wir intensiv und eng mit der öffentlichen Hand und den Sozialpartnern zusammenarbeiten – auf nationaler und auf europäischer Ebene.

Mit Blick auf die Wettbewerbssituation unserer Hafenstandorte müssen Bund und Länder noch energischer handeln. Bei der Versorgung von Schiffen mit Alternativen zum Schweröl und zum Diesel – ob mit Landstrom, LNG oder Wasserstoff – müssen die Gesetzgeber Fehlanreize wie eine EEG-Umlage, welche die Nutzung von emissionsärmeren Treibstoffen untergräbt, beseitigen. Bei der Optimierung des Erhebungsverfahrens zur Einfuhrumsatzsteuer müssen den Beschlüssen von Bundestag, Finanzministern, Wirtschaftsministern und Verkehrsministern aller Bundesländer, dem Koalitionsvertrag, den Zusagen der Bundesregierung und den klaren Aussagen der Bundeskanzlerin auf der 11. Nationalen Maritimen Konferenz nun endlich Ressourcen und Taten folgen. Und wir müssen ein verstärktes Augenmerk auf weitere Bereiche richten, in welchen uns die Konkurrenz in den Nachbarstaaten ebenfalls voraus ist: Ob LKW-Maut, Eisenbahn-Trassenpreise, Planungs- und Genehmigungszeiträume, Hafengelder oder digitale Infrastruktur – die öffentliche Hand muss deutlich nachbessern.

Bei den großen Fragen unserer Zeit – von den Veränderungen des Klimas über den demographischen und wirtschaftlichen Wandel in Industrie- und Entwicklungsländern hin zum Welthandelssystem und zu internationalen Konflikten – fällt der Europäischen Union eine entscheidende Rolle zu. Ihr Zusammenhalt und ihr Umgang mit diesen Fragen in den jetzt unmittelbar vor uns liegenden Jahren werden die Zukunft langfristig prägen. Dem neuen Europäischen Parlament und der neuen Europäischen Kommission unter Ursula von der Leyen fällt also große Verantwortung zu. Auch hier wollen wir als Hafenwirtschaft über den ZDS und über die europäischen Verbände FEPORT und UNISTOCK unseren Beitrag leisten – ob durch emissionsarme Terminals, zukunftsfähige Arbeitsplätze im Hafen oder effiziente Dienstleistungen für den Güter- und Personenverkehr. Voraussetzung auch hier sind ein stabiles Handelssystem und eine optimale Ordnungs- und Umweltpolitik, etwa mit einer überarbeiteten Wasserrahmenrichtlinie, die hohe Umweltstandards wahrt, und mit der Sicherstellung der Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit sowie des freien Güter- und Personenverkehrs.

Die deutsche Hafenwirtschaft ist stark, innovativ und sichert über eine halbe Million Arbeitsplätze. Mehr als doppelt so viele weitere Arbeitsplätze sind von Häfen abhängig. Bund, Länder und die Branche arbeiten hart daran, die Ausgangslage für die Hafen- und Logistikwirtschaft weiter zu verbessern. Denn Deutschland soll Export- und Logistikweltmeister bleiben, und wir müssen schon jetzt auf nationaler und europäischer Ebene die Weichen für die Herausforderungen der Zukunft stellen. Damit wir durch nachhaltiges Handeln Arbeit und Wohlstand in Europa auch weiterhin sichern und stärken können.

**Frank Dreeke,** Präsident des ZDS

Containerumschlag in Bremerhaven

# FAKTEN ZUR **HAFEN-WIRTSCHAFT**

1. Der ZDS vertritt die rund 170 Hafenunternehmen an 22 Seehafenstandorten.

2. Deutsche Seehäfen wickeln etwa 2/3 des seewärtigen deutschen Außenhandels ab.

3. Die deutschen Seehafenbetriebe schlagen pro Jahr rund 296,5 Millionen Tonnen Güter aller Art um – darunter 3,4 Millionen Pkw, 15 Millionen TEU, 32,6 Millionen Tonnen an Erzen, Steinen und Erden sowie 36,6 Millionen Tonnen an Kohle, Erdgas und Erdöl.

4. Deutsche Häfen sichern bundesweit über 521.000 Arbeitsplätze und stoßen Umsätze von 62 Milliarden Euro jährlich an.

5. Der Anteil der Eisenbahn am Verkehr zwischen den Seehäfen und den Wirtschaftszentren im Binnenland liegt beim Containerhinterlandverkehr bei bis zu 80 Prozent.

Stückgutumschlag in Sassnitz

# 1

# ERFOLGREICHER **WIRTSCHAFTS-** UND **LOGISTIK-** **STANDORT** DEUTSCHLAND

## STUDIE ZUR BESCHÄFTIGUNGS-WIRKUNG DER DEUTSCHEN HÄFEN

Im Juli 2019 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine im Rahmen des Nationalen Hafenkonzeptes in Auftrag gegebene Studie zur Beschäftigungswirkung der deutschen Häfen. Die Studie belegt die Systemrelevanz der Hafenwirtschaft und stellt fest, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung der See- und Binnenhäfen deutlich größer ist, als bisherige, regionalwirtschaftliche Untersuchungen angedeutet haben. Die Ergebnisse zu den gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der erweiterten hafenabhängigen Wirtschaft zeigen, dass diese über 521.000 Arbeitsplätze sichert, jährlich Umsätze in Höhe von 62 Milliarden Euro anstößt sowie eine Wertschöpfung von 25,6 Milliarden Euro erzielt. Unter Einbeziehung von indirekten und induzierten Effekten kann die beschäftigungssichernde Wirkung der Häfen sogar auf bundesweit bis zu 5,6 Millionen Beschäftigte ausgeweitet werden. Der ZDS betrachtet die Studie als wichtigen Beleg für die Bedeutung der Häfen für die Wirtschaft insgesamt sowie für die Sicherung von Arbeitsplätzen auch weit über die Hafenstandorte hinaus.

## 11. NATIONALE MARITIME KONFERENZ

Auf der 11. Nationalen Maritimen Konferenz, die im Mai 2019 in Friedrichshafen stattfand, hob der ZDS die Systemrelevanz und Investitionsfreude der Seehäfen und damit ihre Bedeutung für den wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands hervor. Die Ergebnisse der Konferenz sind insgesamt positiv zu bewerten. Insbesondere begrüßte der ZDS, dass Bundeskanzlerin Angela Merkel in ihrer Rede auf den Wettbewerbsnachteil durch das Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer einging. Neben diesem Thema forderte der ZDS im Rahmen der Konferenz, massiv in die Verkehrs- und Digitalinfrastruktur zu investieren, weitere Standortnachteile für deutsche Seehäfen zu beseitigen sowie ein stabiles, internationales Handelssystems zu gewährleisten.

IHATEC-Förderbescheid-Übergabe an das Verbundprojekt „Uni-Port 4.0“ von Brunsbüttel Ports, Hansaport, Seehafen Wismar und Fischereihafen Rostock sowie der Fachhochschule Westküste, Fraunhofer Rostock und dem Softwarehouse Inplan am 27. März 2019 beim ZDS.

Von links: Prof. Dr. Tim Warszta/FH Westküste, MinDir Reinhard Klingen/BMVI, Frank Schnabel/Brunsbüttel Ports

## IHATEC UND DIGITALES TESTFELD HAFEN

Mit der Förderrichtlinie „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC) unterstützt das BMVI seit 2016 Projekte, die zur Entwicklung innovativer Technologien in den deutschen See- und Binnenhäfen beitragen. Die Ende 2020 auslaufende Richtlinie IHATEC I hat bisher insgesamt 34 Verbundprojekte und 125 Projektpartner (davon 51 Unternehmen der Hafenwirtschaft) mit einem Fördervolumen von rund 53 Millionen Euro unterstützt. Mit Abschluss des dritten Förderaufrufs, der im April 2019 endete, werden Bund und Unternehmen insgesamt über 100 Millionen Euro Forschungs- und Entwicklungsmittel eingesetzt haben. Aufgrund des großen Erfolgs von IHATEC stellt das BMVI bis 2025 pro Jahr 11 Millionen Euro für ein Nachfolgeprogramm zur Verfügung. Die große Nachfrage belegt sowohl das Interesse an der Förderrichtlinie als auch die mit über 31 Millionen Euro hohe Investitionsbereitschaft der Hafenwirtschaft.

Darüber hinaus hat der Bund Fördermittel für das „Digitale Testfeld Hafen“ in Höhe von 3,5 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Das Testfeld im Hamburger Hafen befindet sich im Aufbau und soll als Pilotprojekt für weitere Testfelder an anderen Hafenstandorten dienen, um u.a. Innovationen der Logistik 4.0, des Güterumschlags und -transports zu erproben. Dafür erarbeitet das BMVI derzeit eine Förderrichtlinie, die auch Gegenstand des „Innovationsprogramms Logistik 2030“ ist.

## INNOVATIONS-PROGRAMM LOGISTIK 2030

Das „Innovationsprogramm Logistik 2030“ des BMVI soll der Bundesregierung als Leitbild für die Zukunft der Transport- und Logistikwirtschaft in Deutschland dienen. Das Programm beinhaltet Maßnahmen in insgesamt zehn Themenfeldern, darunter auch der Bereich „Intelligente Häfen und Wasserstraßen“. Unter den Maßnahmen zur Gestaltung der deutschen See- und Binnenhäfen der Zukunft sind u. a.:

- Entwicklung eines neuen „Nationalen Hafenkonzeptes 2025“
- Schaffung einer neuen Förderrichtlinie „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC II)
- Erarbeitung einer Förderrichtlinie für Digitale Testfelder
- Aufbau eines Netzes von LNG-Tankstellen und Landstromanlagen
- Ausbau von hafenbezogenen Verkehrsinfrastrukturen
- Förderung von digitalem Transportmanagement für Großraum- und Schwertransporte

Der ZDS begrüßte das „Innovationsprogramm Logistik 2030“ und unterstützt die darin genannten Ziele.

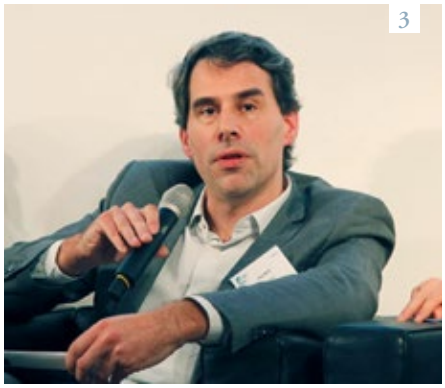
# 11. NATIONALE MARITIME KONFERENZ

## FRIEDRICHSHAFEN, 22.-23. MAI 2019

1 | Von links: ZDS-Präsident Frank Dreeke, Thomas Mendrzik/ver.di, Wolfgang Lehmacher/Weltwirtschaftsforum, Moderatorin Sabine Dahl, Senator Michael Westhagemann, PStS Enak Ferlemann, Eva Combach/Daimler AG

# FEPORT - 4. STAKEHOLDER KONFERENZ

## BRÜSSEL, 29. NOVEMBER 2018



2 | Von links: Woflgang Lehmacher/ Weltwirtschaftsforum, FEPORT-Generalsekretärin Lamia Kerdjoudj-Belkaid, Prof. Lauri Ojala/ Universität Turku, Prof. em. Mary E. Brooks, Dr. Martin Stopford/ Clarkson Research

3 | Olaf Merk/OECD

4 | Matthew Baldwin/DG MOVE

5 | Konferenzteilnehmer in der Vertretung des Freistaates Bayern bei der Europäischen Union

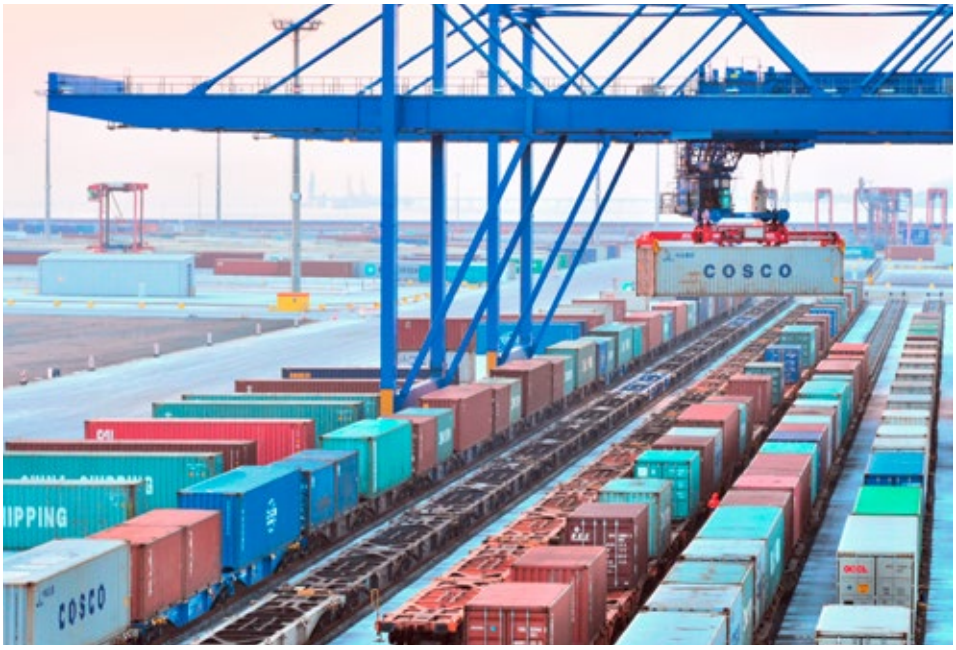
6 | FEPORT-Präsident Gunther Bonz

## BREXIT UND INTERNATIONALER HANDEL

Deutsche Seehäfen leisten einen wesentlichen Beitrag zur führenden Position Deutschlands als Export- und Logistikweltmeister. Sie wickeln etwa zwei Drittel des seewärtigen deutschen Außenhandels ab. Ihr Erfolg und damit auch der wirtschaftliche Erfolg Deutschlands hängt von einem stabilen Welthandelssystem ab. Wirtschaftspolitische Auseinandersetzungen zwischen wichtigen Handelspartnern wie den USA, China und der EU sind Anlass zur Sorge und tragen zu Verunsicherung auf Seiten vieler Unternehmen bei. Dasselbe gilt auch für den bevorstehenden Austritt Großbritanniens aus der EU. Hafenunternehmen wie auch deutsche Behörden haben sich auf verschiedene Szenarien vorbereitet, aber auch drei Jahre nach dem Referendum zum Brexit lassen sich noch keine gesicherten Aussagen zu den betrieblichen Auswirkungen des Austritts treffen.

## DIGITALISIERUNG: HAFEN-ENTWICKLUNGS-DIALOG

Beim 7. Hafenentwicklungsdialog im Oktober 2018 diskutierten die für Seehäfen zuständigen Minister und Senatoren der Küstenländer, der Maritime Koordinator der Bundesregierung und der Präsident des ZDS aktuelle Entwicklungen in der Hafen- und Verkehrspolitik. Neben der Stärkung der Position der Seehäfen im internationalen Wettbewerb standen vor allem die Chancen der Digitalisierung für die Häfen sowie der Themenbereich Nachhaltigkeit und alternative Antriebe im Vordergrund. Der ZDS warb u. a. für die Optimierung des Erhebungserfahrens zur Einfuhrumsatzsteuer, die Einrichtung einer adäquaten Infrastruktur für die Nutzung von Flüssiggas (LNG) und mehr Anreize für die Nutzung von Landstrom. Weitere Themen des jährlichen Dialogs waren der Abbau von Hemmnissen im internationalen Handelssystem, die EU-Hafenverordnung und die Neufassung der EU-Richtlinie über Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle.




Kombinierter Verkehr in Wilhelmshaven

RoRo-Fähre in Lübeck

## DEUTSCHES MARITIMES ZENTRUM

Im zweiten Jahr seiner Tätigkeit beteiligte sich das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) an mehreren Messen und Konferenzen und veröffentlichte ein von ihm beauftragtes Rechtsgutachten zur Novellierung des deutschen Wasserrechts, zu dem auch ein Fachgespräch veranstaltetet wurde. Ziele der gutachterlichen Vorschläge zum Wasserrecht waren größere Anwenderfreundlichkeit, die Beschleunigung von Planungsverfahren und mehr Rechtssicherheit.

Als branchenübergreifender Thinktank will das DMZ vor allem als Unterstützer bei der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der maritimen Branche sowie als Impulsgeber bei Zukunftsthemen wirken. Der ZDS als Gründungs- und Vorstandsmitglied wird sich in diesem Sinne auch künftig in die Steuerungsarbeit beim DMZ einbringen.

## DEUTSCHES HAFEN-MUSEUM

Für das Deutsche Hafenmuseum wird im künftigen Hamburger Stadtteil Grasbrook ein Neubau errichtet werden – das entschied der Hamburger Senat im Mai 2019. Zudem soll das bereits bestehende Hamburger Hafenmuseum im Schuppen 50A als technisches Freilichtmuseum und Außenstelle des Deutschen Hafenmuseums erweitert werden. Der Bund stellt für den Neubau sowie die Restaurierung der Viermastbark Peking 120 Millionen Euro zur Verfügung. Das Hafenmuseum soll die Rolle der Häfen im internationalen Handelssystem sowie ihre soziokulturelle Bedeutung abbilden. Der ZDS unterstützt das Deutsche Hafenmuseum und hat sich bereits bei verschiedenen Tagungen und Workshops als Stakeholder in den Planungsprozess eingebracht.

PKW-Umschlag in Emden

# 2 LEISTUNGSFÄHIGES **VERKEHRSNETZ**

## BUNDESHAUSHALT UND INVESTITIONEN

Das Budget des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) soll 2020 im Vergleich zum Vorjahr leicht ansteigen. Dem Regierungsentwurf für den Haushalt 2020 zufolge sollen dem Ministerium 29,83 Milliarden Euro (2019: 29,29 Milliarden Euro) für Ausgaben zur Verfügung stehen. Mehr als die Hälfte (17,79 Milliarden Euro) ist für Investitionen eingeplant. Für die Bundeswasserstraßen sieht der Entwurf 1,14 Milliarden Euro vor (2019: 1,26 Milliarden Euro). Der ZDS fordert in Bezug auf den Bundeshaushalt die Verstetigung der hohen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, um die Position Deutschlands als Export- und Logistikweltmeister zu sichern.

## PLANUNGS- UND BAU-BESCHLEUNIGUNG

Um eine Beschleunigung von Planungsverfahren bei Infrastrukturprojekten in Häfen zu bewirken, brachten die Küstenländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein einen Entwurf für ein Gesetz zur Beschleunigung von Hafenplanungen (Hafenplanungsbeschleunigungsgesetz) in den Bundesrat ein. Im April 2019 wurde der Gesetzesentwurf dann im Bundestag vorgelegt. Das Gesetz zielt darauf ab, die Umsetzung von Projekten zügiger zu gestalten, indem eine erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte für Streitigkeiten über Planfeststellungsverfahren für die Errichtung, Erweiterung oder Änderung von Häfen, die für Wasserfahrzeuge mit mehr als 1.350 t Tragfähigkeit zugänglich sind, eingeführt wird. Neben einer Abkürzung der Verfahrensdauer soll damit erreicht werden, die Verwaltungsgerichtsbarkeit künftig von solchen Prozessen zu entlasten, die sonst regelmäßig zwei gerichtliche Instanzen mit einer teilweisen Wiederholung umfangreicher Beweisaufnahmen ausgefüllt haben.

Bereits Ende 2018 wurde zudem ein vom BMVI vorgelegtes Planungsbeschleunigungsgesetz beschlossen, das Planungs- und Genehmigungsverfahren beim Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur verkürzen soll. Der ZDS begrüßte beide Gesetze als Beiträge zur dringend erforderlichen Planungsbeschleunigung für Infrastrukturprojekte und zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Hafenwirtschaft, sieht jedoch weiteren Handlungsbedarf. Die Gesetze umfassen nur einen Bruchteil der vielen konstruktiven Vorschläge des „Innovationsforums Planungsbeschleunigung“ des BMVI.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und MinDir Reinhard Klingen/BMVI am 23.10.2018 beim ZDS

## EU-WASSERRAHMEN-RICHTLINIE

Die EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ist das zentrale unionsrechtliche Instrument für den Schutz der Binnenoberflächengewässer, Übergangsgewässer, Küstengewässer und des Grundwassers in der Europäischen Union. Unklare Vorgaben der Richtlinie behindern jedoch die Umsetzung dieses wichtigen Instruments, weil sie Rechtsunsicherheit erzeugen und Infrastruktur- und Gewerbeprojekte unnötigerweise verzögern. Der ZDS beteiligte sich daher Anfang 2019 an der öffentlichen Konsultation der Europäischen Kommission zur Überprüfung der WRRL. Auf Basis eines Rechtsgutachtens erstellte der ZDS ein Positionspapier, in welchem er auf aktuelle Probleme bei der konkreten Anwendung der Richtlinie aufmerksam machte und Verbesserungsvorschläge einbrachte. Insgesamt argumentiert der ZDS für eine Beseitigung der vielen in der Richtlinie enthaltenen Unklarheiten unter Beibehaltung der materiellen Umweltschutzvorgaben. Aus Sicht des ZDS müssen mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen rechtssichere Entscheidungen im Wasserrecht sowie zügige Genehmigungsverfahren gewährleistet werden. Der Bericht der Europäischen Kommission zur Auswertung der Stellungnahmen und zum weiteren Vorgehen wird bis Ende 2019 erwartet.

## SCHIENEN-GÜTERVERKEHR

Eines der Alleinstellungsmerkmale der deutschen Hafenwirtschaft ist der hohe Anteil der Eisenbahn am Verkehr zwischen den Seehäfen und den Wirtschaftszentren im Binnenland, der beim Containerhinterlandverkehr bei bis zu 80 Prozent liegt. Damit tragen die Seehäfen zu einem umweltschonenden Gütertransport bei und sind auf eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur angewiesen. Deshalb forderte der ZDS in seinem im Juni 2019 veröffentlichten Posi-

tionspapier, dass der Schienengüterverkehr zuverlässiger und besser planbar gemacht werden muss. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums im Güterverkehrsaufkommen in Mitteleuropa muss bereits jetzt in ein leistungsfähiges Eisenbahnsystem investiert werden. Als wichtiger Standortfaktor müssen zudem die Preisstrukturen wettbewerbsfähig bleiben. Die Preise für Trassen sollten analog zu den Planungen des Masterplans Schienengüterverkehr entwickelt und die Trassenpreisförderung nicht durch eine Erhöhung der Nutzerkosten für Güterzüge ausgehöhlt werden.

## GLEISANSCHLUSS-CHARTA

Auf Initiative des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) entwickelte eine Koalition aus 37 Verbänden eine Gleisanschluss-Charta, die im Juni 2019 veröffentlicht wurde. Mit der Charta setzen sich die Verbände für die Stärkung und Förderung von Gleisanschlüssen im deutschen Schienennetz ein. Aufgrund der hohen Bedeutung von Gleisanschlüssen und Wagenladungsverkehren für deutsche Seehäfen beteiligte sich auch der ZDS an dem Projekt. Viele Seehafenbetriebe betreiben unternehmenseigene Gleisanschlüsse, von denen insbesondere Breakbulk-Verkehre wie beispielsweise Papier- und Zellstoff, Holz oder Stahl sowie viele Schüttgutverkehre profitieren. In diesen Segmenten stellen die Wagenladungsverkehre der Seehafenbetriebe in Deutschland ein Alleinstellungsmerkmal insbesondere gegenüber den Häfen in den Niederlanden und Belgien dar.

## LOTSWESEN

Bei den diesjährigen Lotstarifgesprächen zwischen dem BMVI, Verbänden und Bundeslotsenkammern wurde eine Erhöhung der Soll-Einnahmen beim Lotsgeld um 2,2 Prozent vorgesehen. Die Lotsabgabe soll mit Wirkung zum 1. Januar 2020 um 2,4 Prozent steigen. Die Auswirkungen auf die Tabellen in den einzelnen Seelotsenrevieren wurden in den regionalen Arbeitskreisen erörtert.

## MASTERPLAN BINNENSCHIFFFAHRT

An der Entwicklung des „Masterplans Binnenschifffahrt“, den das BMVI im Mai 2019 präsentierte, beteiligte sich auch der ZDS. Mit Maßnahmen in den fünf Schwerpunktbereichen „Infrastruktur“, „Umweltfreundlichkeit und Flottenstruktur“, „Digitalisierung“, „Stärkung multimodaler Transportketten“ sowie „Mehr Fachkräfte“ soll der Masterplan die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Wasserstraße und die Spitzenposition Deutschlands als Logistikstandort für die Zukunft sichern.

Alle Positionspapiere des ZDS unter www.zds-seehaefen.de

## EU-RICHTLINIE KOMBINIERTER VERKEHR

Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) sorgen dafür, dass mehr Güterverkehr von der Straße auf Schiene und Wasserstraße verlagert wird und bringen so eine Reihe von Vorteilen mit sich, beispielsweise eine Reduzierung von Schadstoffemissionen und weniger Staus auf den Straßen. Aktuell wird die EU-Richtlinie für den KV überarbeitet. Aus Sicht des ZDS muss die Novellierung der KV-Richtlinie gewährleisten, dass es nicht zu einer Situation kommt, in der eine Vielzahl von einzelstaatlichen Regelungen einen gesamteuropäischen Ansatz ersetzt. Der internationale KV wird von einheitlichen und klaren Vorgaben, die in allen Ländern der EU Anwendung finden, profitieren.

## TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ

Die EU-Kommission hat im Sommer 2019 eine öffentliche Konsultation zur Umsetzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) durchgeführt. Vorrangiges Ziel der Konsultation war eine Bewertung der bestehenden Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Verordnung (EU) Nr. 1315/2013). Die Verordnung enthält Ziele und Prioritäten sowie technische Anforderungen für das TEN-V-Netz, das aus zwei Teilen besteht. Das Kernnetz soll bis 2030, das Gesamtnetz bis 2050 vervollständigt werden. Im Kernnetz bestehen neun Korridore, die die wichtigsten Langstreckenrouten abbilden. Sechs davon führen durch Deutschland. Das TEN-Wasserstraßennetz wird dem Kernnetz zugerechnet. Das Gesamtnetz umfasst alle Verkehrsträger sowie die Infrastrukturen für See- und Luftfahrt. Der ZDS hat sich über den europäischen Verband FEPORT an der Konsultation beteiligt.

## AUTONOMES FAHREN

Ende Juni 2019 stellten das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) und das BMVI den Aktionsplan „Forschung für autonomes Fahren“ vor. Dieser enthält die Schwerpunkte und Leitlinien für die zukünftige Ausrichtung der Forschungsförderung für das autonome Fahren. Der Aktionsplan sieht die Einrichtung eines Dialogforums „Forschung für das automatisierte und vernetzte Fahren“ vor, das Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft sowie Vertreterinnen und Vertreter der Ressorts zusammenbringen soll.

Stückgutumschlag in Brunsbüttel

Umschlagsarbeiten in Bremen

# 3 OPTIMALE **ORDNUNGS-POLITIK** UND **VERWALTUNG**

## EINFUHRUMSATZ-STEUER

Beim Import von Gütern aus Drittstaaten nach Deutschland verursacht das hierzulande angewandte Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer (EUSt) zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr unnötige Kosten und bindet Liquidität für Importeure. Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie 2006/112/EG gestattet den Mitgliedstaaten Erleichterungen dahingehend, dass die Einfuhrumsatzsteuer nicht bereits bei der Wareneinfuhr zu entrichten ist, sondern erst im Zuge der Umsatzsteuer-Voranmeldung verrechnet wird. Diese Erleichterung wird aber in Deutschland, im Gegensatz zu den meisten EU-Staaten, nicht angewandt, was dazu führt, dass Importeure bei der Einfuhr von Waren Kosten begleichen müssen, die beim Import über EU-Nachbarstaaten nicht anfallen. Dies ist ein erheblicher Wettbewerbsnachteil für deutsche Seehäfen und Flughäfen, weil viele Importeure infolgedessen ihre Waren über die Nachbarstaaten einführen.

Zusätzlich führt das Ausweichen der Importeure auf Seehäfen und Flughäfen in EU-Nachbarstaaten dazu, dass Logistikzentren sowie Niederlassungen von Dienstleistern und weiterverarbeitenden Unternehmen im EU-Ausland und nicht in Deutschland angesiedelt werden. Das jetzige Erhebungsverfahren führt somit zur Verlagerung von Arbeitsplätzen und damit verbundenen Steuereinnahmen ins Ausland und zu steueroptimierten statt verkehrseffizienten Transportwegen.

Gemeinsam mit einer von ihm geschmiedeten Verbändekoalition setzt sich der ZDS dafür ein, dass Bund und Länder die entstehenden Nachteile durch eine Änderung des Erhebungsverfahrens schnellstmöglich beseitigen. Die Wirtschafts-, Finanz- und Verkehrsminister der Länder sowie der Deutsche Bundestag haben sich bereits für eine Optimierung des Erhebungsverfahrens ausgesprochen. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung enthält einen entsprechenden Passus, und Bundeskanzlerin Merkel hat sich auf der 11. Nationalen Maritimen Konferenz am 22. Mai 2019 öffentlich dahingehend positioniert. Eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe hat im September 2019 einen Bericht mit Handlungsoptionen und den notwendigen konkreten Schritten vorgelegt. Die Finanzverwaltungen von Bund und Ländern müssen nun aus Sicht des ZDS umgehend die erforderlichen Ressourcen einsetzen, um die notwendigen Maßnahmen für die Optimierung des Verfahrens kurzfristig und zügig durchzuführen. Den Anstrengungen werden verminderter Aufwand für Importeure und Verwaltungen, höhere Einnahmen für die öffentliche Hand und eine gesteigerte Wertschöpfung am Standort Deutschland gegenüberstehen.

Projektladung in Cuxhaven

## ZOLLSICHERHEITEN IM UNIONS-ZOLLKODEX

In den Durchführungsvorschriften zum neuen Unionszollkodex hat die EU-Kommission auf Betreiben des ZDS und FEPORT klarstellende und erleichternde Voraussetzungen für die vollständige Reduzierung der finanziellen Sicherheiten, die Seehafenunternehmen für etwaige anfallende Zollschulden für Güterimporte beim Zoll hinterlegen müssen, geschaffen. Da sich zu jedem Zeitpunkt Güter im Wert von vielen hundert Millionen Euro auf den Terminals der deutschen Seehäfen befinden, hätten Seehafenbetriebe anderenfalls hohe, kaum leistbare Sicherheitsleistungen stellen müssen. Die entsprechenden Regelungen bedeuten für die Hafenwirtschaft eine im Ergebnis praxisgerechte Ausgestaltung. Der ZDS tauscht sich fallweise mit einzelnen Zolldienststellen aus, um eine reibungslose Umsetzung der Regelungen zu gewährleisten.

## SINGLE WINDOW

Zu Beginn des Jahres haben das Europäische Parlament und der Ratsvorsitz eine vorläufige Einigung über den Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung zur Einrichtung eines einheitlichen Single-Window-Umfeldes für den europäischen Seeverkehr erzielt. Dabei handelt es sich um ein elektronisches Datenübermittlungssystem, mit dem die Meldeformalitäten für die Hafenanläufe von Schiffen vereinheitlicht werden sollen. Das europäische maritime Single-Window soll die bestehenden nationalen Schiffsanmeldungen koordiniert und harmonisiert miteinander verbinden. Die ursprünglich vorgesehene Schaffung einer EU-weiten Zugangspunkt-Schnittstelle für Schiffmeldungen wird nicht mehr weiterverfolgt. Damit wird den Forderungen der maritimen Wirtschaft Rechnung getragen. Nach Ansicht des ZDS wäre dieses System dem Ansatz der Kommission zuwidergelaufen, ein interoperables Umfeld zu schaffen; zudem erscheint deren Mehrwert für die gesamte Logistikkette mehr als fraglich.

# ZDS ABENDVERANSTALTUNG

## HAMBURG, 13. NOVEMBER 2018

1

2

3

4

5

1 | ZDS-Präsidium und Geschäftsführung mit dem Festredner, StS Dr. Rolf Bösinger/BMF
2 | Von links: Heinz Brandt/HHLA, Rainer Fabian/C. Steinweg, Willem van der Schalk/DSLV

3 | Von links: Alfred Hartmann/VDR, ZDS-Vizepräsident Jens Aurel Scharner, Guido Kleve/DLA Piper

4 | Von links: Hagen Reinhold, MdB, Oliver Grundmann, MdB

5 | Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen, Dr. Rolf Bösinger

# ZDS MITGLIEDERVERSAMMLUNG

## HAMBURG, 14. NOVEMBER 2018

6

7

8

9

10

6 | ZDS-Präsident und -Geschäftsführung mit den Teilnehmern der Podiumsdiskussion. Von links: Daniel Hosseus/ZDS, Johannes Kahrs, MdB, Hagen Reinhold, MdB, Claudia Müller, MdB, Moderator Guido Kleve/DLA Piper, Eckhardt Rehberg, MdB, ZDS-Präsident Frank Dreeke, Lutz Könner/ZDS

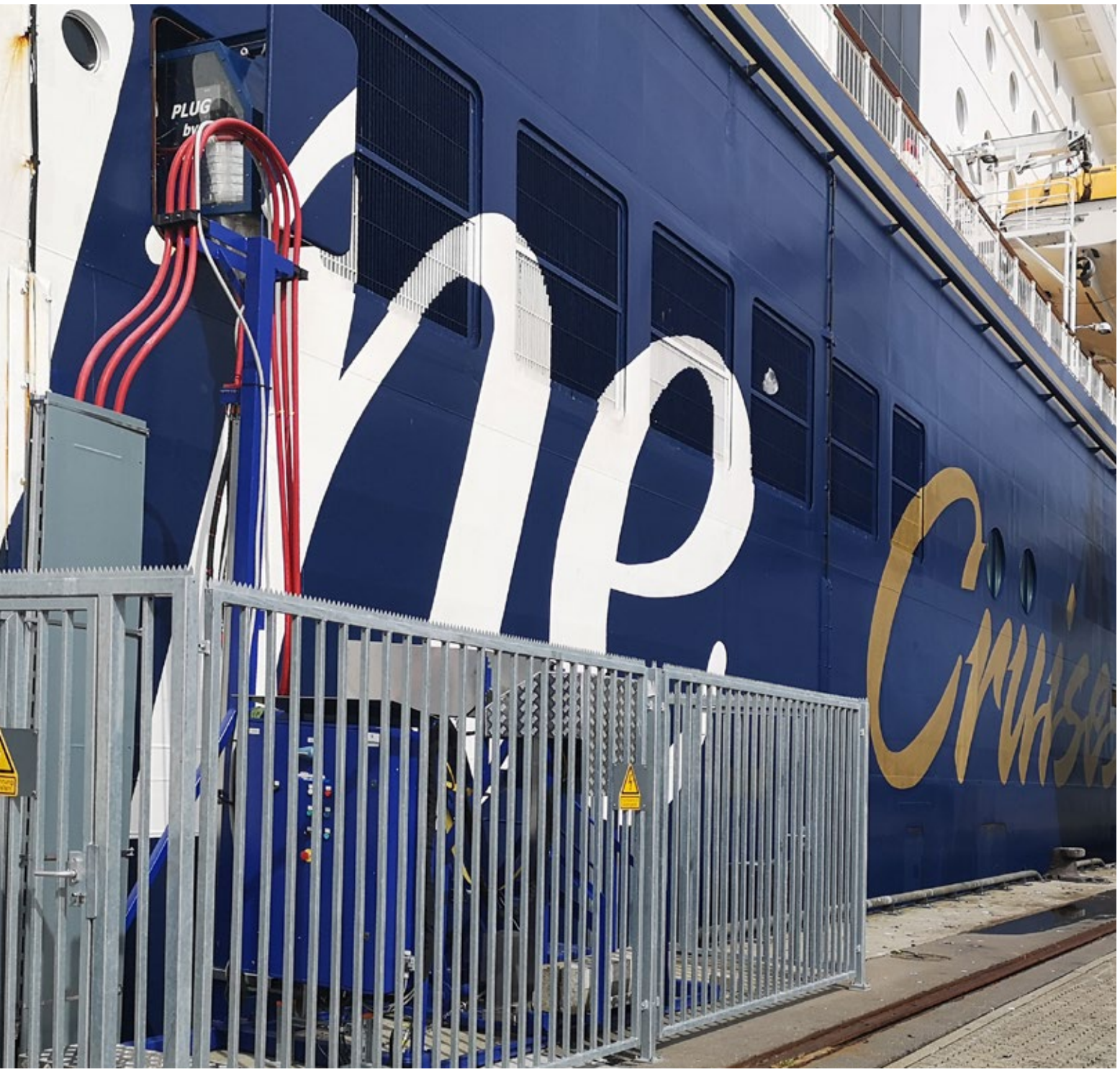
7 | Teilnehmer der Mitgliederversammlung im Ameron Hotel in Hamburg

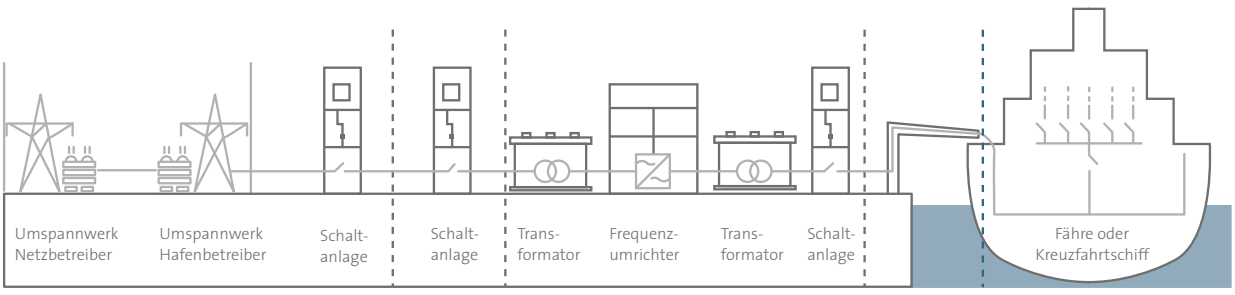
8 | Claudia Müller, MdB

9 | Podiumsdiskussion im öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung

10 | Eckhardt Rehberg, MdB

Landstromanlage in Kiel




Schematische Darstellung einer Landstromanlage

Quelle: PORT OF KIEL basierend auf Siemens-Diagramm

# 4

# KONKURRENZ-FÄHIGE **UMWELT-** UND **ENERGIEPOLITIK**

## LANDSTROM

Die Versorgung von Schiffen mit Landstrom während ihrer Liegezeiten in Häfen ist ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung von Schadstoffemissionen und damit zur Luftreinhaltung in Hafenstädten. Bisher haben hohe Kosten, die bei der Nutzung von Landstrom anfallen, Ausbau und Anwendung stark gehemmt. Da die EEG-Umlage für Reedereien den größten Einzelposten beim Preis für Landstrom darstellt, hat sich der ZDS für eine zügige Umsetzung der laut Koalitionsvertrag der Bundesregierung geplanten Absenkung der EEG-Umlage eingesetzt. Da die EEG-Umlage nur in Deutschland erhoben wird, ist diese ein Wettbewerbsnachteil für deutsche Häfen.

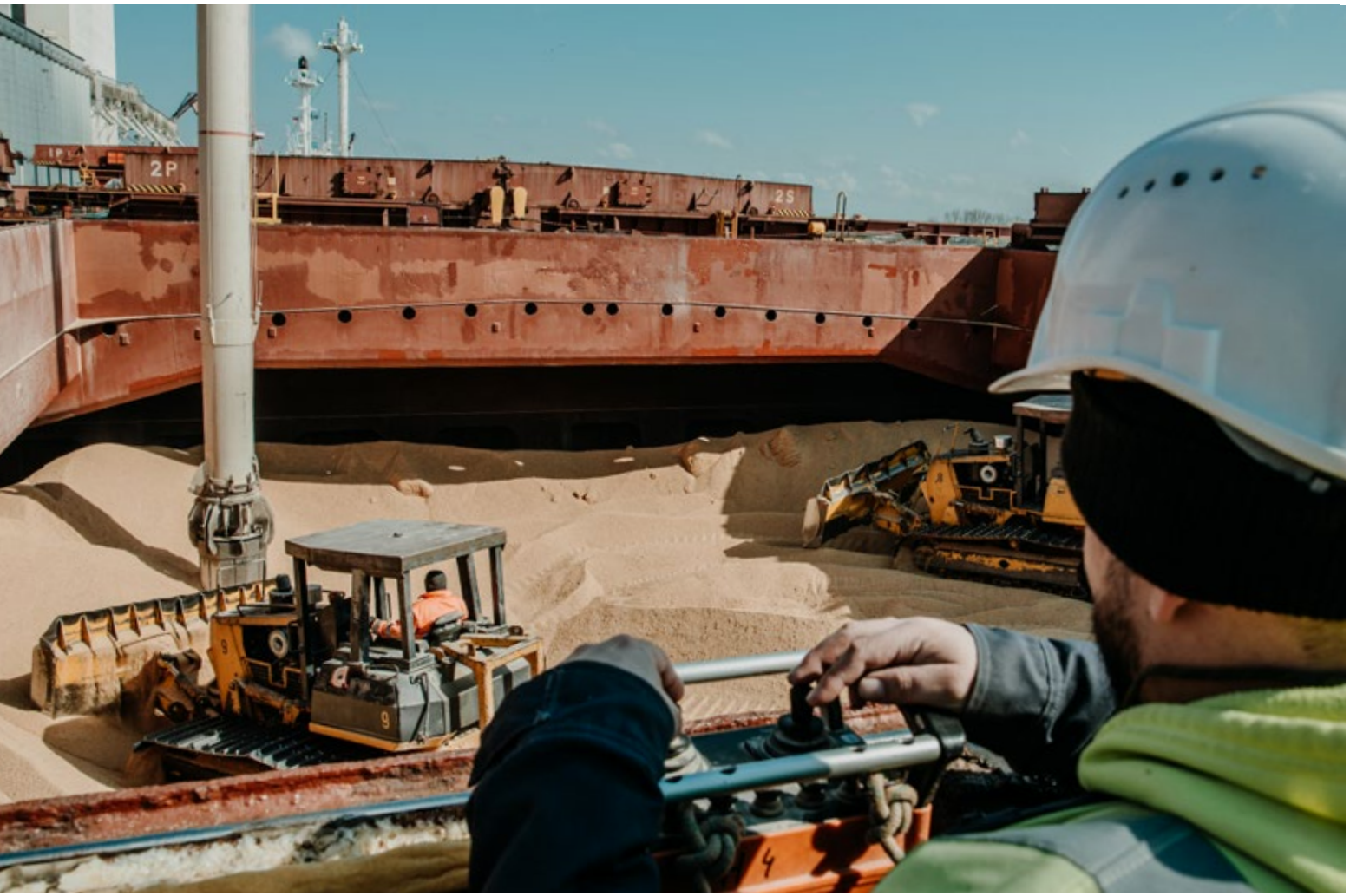
Nachdem der Europäische Gerichtshof im März 2019 entschied, dass die EEG-Umlage keine staatliche Beihilfe darstellt und damit ein Argument gegen die Absenkung ausräumte, empfahl eine Arbeitsgruppe von Bund und Ländern, dass die EEG-Umlage für Landstrom in Seehäfen auf 20 Prozent reduziert werden sollte. Des Weiteren beinhalten die Ergebnisse der Arbeitsgruppe ein Investitionsförderprogramm des Bundes zur Mitfinanzierung von Länderprogrammen für den Bau von Landstrominfrastruktur sowie den Vorschlag, eine Initiative für eine EU-weite Einführung einer Landstrompflicht zu starten und mobile Stromanlagen als Ergänzung zur stationären Versorgung zu fördern. Um die Ergebnisse der Arbeitsgruppe umzusetzen, haben im Oktober 2019 Bund und Küstenländer eine Absichtserklärung unterzeichnet.

## LNG-INFRASTRUKTUR

Um die Schifffahrt zukünftig umweltfreundlicher zu machen, ist der Einsatz von Liquified Natural Gas (LNG) als Treibstoff eine wichtige Maßnahme. LNG ist eine technisch und wirtschaftlich umsetzbare, emissionsarme Alternative zu Schweröl und Schiffsdiesel, die den Ausstoß von Schadstoffemissionen erheblich vermindert. Die Rolle von LNG in Deutschlands Energiemix soll generell gestärkt werden. Der ZDS setzte sich für die Seehäfen als Standorte für LNG-Infrastruktur ein, da jene strategisch bedeutende Schnittstellen im Transportsystem sind. Die Bundesregierung hat finanzielle Förderungen für LNG-Importterminals in Aussicht gestellt. Eine Entscheidung hierzu wird bis Ende 2019 erwartet.

## EU-RICHTLINIE ÜBER HAFENAUFFANG-EINRICHTUNGEN FÜR SCHIFFSABFÄLLE

Die EU-Richtlinie 2019/883 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen wurde im Frühjahr 2019 verabschiedet. Bei der Abstimmung im Rat der Europäischen Union stimmte Deutschland gegen die Richtlinie in der vorliegenden Form. Die Bundesregierung unterstützte zwar im Grundsatz die Überarbeitung der Richtlinie und die damit verfolgte Zielsetzung der notwendigen Anpassungen des EU-Rechts an den internationalen Rechtsrahmen zur Verbesserung der Meeresumwelt, lehnte jedoch insbesondere die Einführung verpflichtender Regelungen zu Kostenerstattungssystemen für zu erhebende Abfallgebühren ab. Hier sei der Unterschiedlichkeit der Häfen bezüglich ihrer Größe und Struktur nicht ausreichend Rechnung getragen worden. Die Bundesregierung folgte damit den wiederholt vom ZDS vorgetragenen Bedenken. Bund und Länder müssen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften nun bis zum 28. Juni 2021 national umsetzen. Diesen Prozess wird eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Hafenwirtschaft koordinieren.




Getreideumschlag in Brake

# ABTEILUNG **AGRARGÜTER**

## TA LUFT

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) und das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) arbeiten an einer Novellierung der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes–Immissionsschutzgesetz (TA Luft). Die Novelle enthält bundeseinheitliche, gesetzliche Anforderungen für genehmigungsbedürftige Anlagen, bei deren Betrieb Luftschadstoffe entweichen können. Geplant ist u. a. die Integration der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) in die TA Luft. Bezüglich der Zusammenführung der Regelwerke hat der ZDS hinsichtlich von Anlagen für den Umschlag von Getreide, Futtermitteln und Ölsaaten einige Bedenken.

Bei der GIRL handelt es sich um einen rechtlich nicht verbindlichen Leitfaden zur Bewertung von Geruchsimmissionen, der als Orientierungshilfe dient. Die TA Luft ist dagegen eine Normkonkretisierung innerhalb eines der Verwaltung gesetzlich zugewiesenen Standardisierungsspielraumes. Die in der TA Luft angegebenen Immissionsgrenzwerte haben eine deutlich stärkere rechtliche Bindung. Eine Integration der GIRL in die TA Luft könnte daher eine Schwächung der GIRL anstelle der eigentlich beabsichtigten Stärkung zur Folge haben.

Zudem könnte sie dazu führen, dass Umschlagbetriebe von Agrargütern bei einer Vorprüfung im Rahmen von Genehmigungsverfahren oder bei Einspruchsverfahren gegen Genehmigungsbescheide eine aufwendige und kostspielige Geruchsuntersuchung durchführen müssen. Dies muss aus Sicht des ZDS verhindert werden, da erfahrungsgemäß von Umschlagbetrieben keine relevanten Geruchsimmissionen verursacht werden. Zudem existieren bisher keine verallgemeinerungsfähigen wissenschaftlichen Untersuchungen über Wirkschwellen von luftgetragenen Partikeln biologischer Herkunft (Bioaerosole) bezüglich einer Gesundheitsgefährdung.

## LAGERUNG VON MASSENGUT

Im Rahmen des bereits 2018 in Kraft getretenen neuen Unionszollkodex (UZK) konnte der ZDS im Rahmen der nationalen Umsetzung nach Gesprächen mit der Zollverwaltung erreichen, dass die gemeinsame Lagerung von Massengütern, welche sowohl den Status von Unions- als auch von Nichtunionswaren besitzen, zulässig ist. Die Voraussetzung hierfür ist eine buchmäßige Trennung der Waren. Zudem müssen sie dieselbe Handelsqualität sowie dieselben technischen Merkmale aufweisen. Eine getrennte Lagerung von Unions- und Nichtunions-Massengütern wäre in der Praxis nicht möglich, da die Ware als Massengut im Schiff nicht getrennt durch verschiedene Luken geladen wird.

Hafenarbeiter in Lübeck

# 5 SICHERE **HÄFEN**

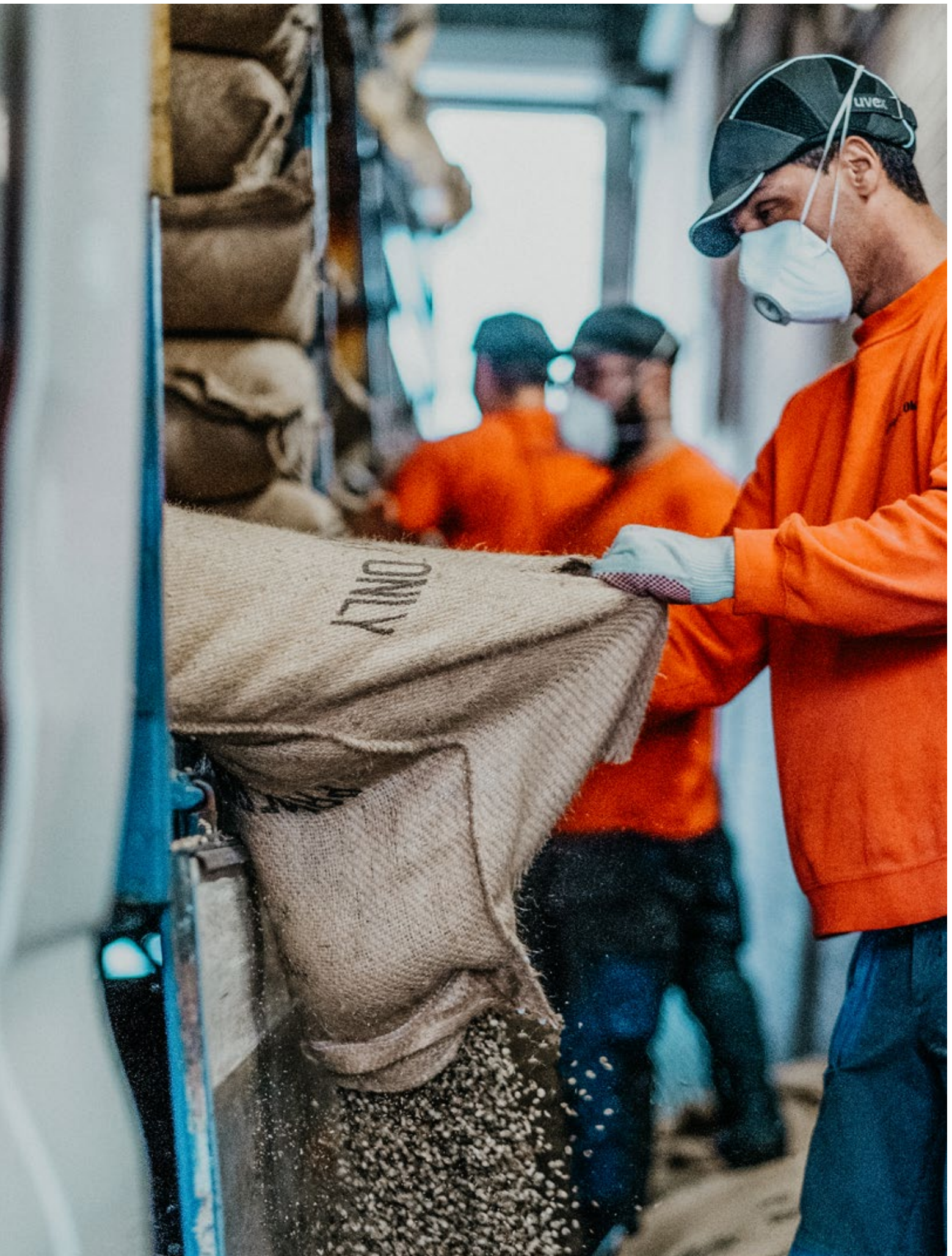
## GEFAHRENABWEHR AUF TERMINALS FÜR KREUZFAHRTSCHIFFE UND RORO-FÄHREN

Die Europäische Kommission hat im Frühjahr 2018 eine Studie zur Gefahrenabwehr bei RoRo-Fähren und Terminals in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse, die im Oktober 2019 noch nicht vorlagen, sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, wie etwa klare Leitlinien zum Umgang mit einem Sicherheitsvorfall, beinhalten. Die Bundesregierung unterstützt in diesem Zusammenhang die Meinung des ZDS, nach der ein risikobasierter Ansatz angewendet werden sollte, damit etwaige neue Vorgaben zu einem relevanten Sicherheitsgewinn führen. Der ZDS hat sich über den europäischen Verband FEPORT in die Diskussion eingebracht.

Im April 2019 hat die EU-Kommission zudem einen Bericht zur Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen vorgelegt. Ziel der Richtlinie ist es, die mit der Verordnung 725/2004/EG zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen eingeführten Maßnahmen, bspw. Umzäunung der Hafenbereiche und Zugangskontrollen, zu ergänzen. Diese Verordnung konzentriert sich in erster Linie auf die Umsetzung des ISPS-Codes. Der vorgelegte Bericht gelangte zu dem Ergebnis, dass eine Anpassung des aktuell bestehenden Rechtsrahmens nicht notwendig sei. Die EU-Kommission werde die Anwendung der Richtlinie aber weiterhin überwachen.

Projektladung in Cuxhaven

Kaffeeumschlag in Brake



# 6 ANGEMESSENE **TARIF-** UND **SOZIALPOLITIK**

## LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFENARBEITER

Im Vorfeld der diesjährigen Lohnrunde hat die Gewerkschaft ver.di gefordert, bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 12 Monaten die Einkommen der Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe zum 1. Juni 2019 im Volumen um 6,5 Prozent zu erhöhen, die Zulage für Hafenbetriebe der Kategorie A um 400,00 EUR anzuheben sowie zwei zusätzliche bezahlte freie Tage für ver.di-Mitglieder oder wahlweise für ver.di-Mitglieder eine Erhöhung des monatlichen Arbeitgeberzuschusses zur betrieblichen Altersvorsorge in entsprechender Höhe auf Basis der Lohngruppe VI zu gewähren.

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

1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben werden ab 1. Juni 2019 tabellenwirksam um 2,7 Prozent angehoben.

2. Für Betriebe der Kategorie A der Ziffer VI des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter wird die Zulage ab dem 1. Juni 2019 um 200,00 EUR erhöht.

3. Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen, die am 31.08.2019 Mitglied der Gewerkschaft ver.di sind, ihre Gewerkschaftszugehörigkeit glaubhaft nachgewiesen haben und in einem ungekündigten Arbeitsverhältnis stehen, erhalten ab dem 01.01.2020 wahlweise einen weiteren freien Tag pro Kalenderjahr, der mit dem Grundlohn der Frühschicht vergütet wird, oder eine Erhöhung des zweckgebundenen Zuschlages zu versicherungsförmigen Altersversorgungssystemen um 15,00 EUR brutto für jeden Kalendermonat unter den Voraussetzungen der Ziffer VII des Lohntarifvertrages, wenn das einmalige Wahlrecht bis zum 30.09.2019 ausgeübt wird.
   Ein Anspruch für Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen besteht ab 2020 für das jeweils laufende und das darauffolgende Kalenderjahr nur, wenn sie am 31.08. des laufenden Kalenderjahres in einem ungekündigten Arbeitsverhältnis stehen, glaubhaft ihre Gewerkschaftszugehörigkeit nachgewiesen und ihr einmaliges Wahlrecht ausgeübt haben.

Für Teilzeitbeschäftigte gelten die Regelungen gemäß Ziff. 3 Abs. 1 f anteilig nach ihrer arbeitsvertraglich festgelegten Normalarbeitszeit im Verhältnis zu der Normalarbeitszeit der Vollzeitbeschäftigten. Die weiteren Einzelheiten sind betrieblich zu regeln.
Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen in einem befristeten Arbeitsverhältnis, die keinen zweckgebundenen Zuschlag zu versicherungsförmigen Altersversorgungssystemen erhalten, haben die Möglichkeit, den freien Tag unter den Voraussetzungen der Ziff. 3 zu beantragen. Soweit das Arbeitsverhältnis entfristetet wird, haben Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen eine Wahlmöglichkeit nach Maßgabe der Ziff. 3.
Im Rahmen der bestehenden betrieblichen und tarifvertraglichen Regelungen zu den AZV-Tagen haben die Arbeitgeber das Dispositionsrecht bezüglich des freien Tages. Der freie Tag darf nicht mit Arbeit belegt werden.

4. Die Laufzeit des Lohntarifvertrages beträgt 12 Monate.

5. Der Inflationsausgleich gemäß I Ziffer 2 des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter (-innen) der deutschen Seehafenbetriebe wird auf einen Wert von 2,0 Prozent festgelegt.

6. Die Tarifparteien vereinbaren, zeitnah Tarifgespräche aufzunehmen, insbesondere über die Themenbereiche Arbeitszeit, Branchenvielfalt und weitere Trends in der deutschen Seehafenwirtschaft.

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

Die aktuelle Lohnhöhe der Hafenarbeiter ab dem 1. Juni 2019 ergibt sich aus den Tabellen auf den Seiten 37 bis 39. Der vollständige Text des Lohntarifvertrages sowie weitere Vereinbarungen der Sozialpartner stehen unter www.zds-seehaefen.de zum Download bereit.

## DIGITALISIERUNG DER WEITERBILDUNG IN DER DEUTSCHEN SEEHAFENWIRTSCHAFT

Durch die Digitalisierung ergeben sich neue Qualifikationsanforderungen an die Belegschaften der Seehafenwirtschaft. In diesem Zusammenhang entstehen neue Möglichkeiten, über digitalisierte Formen von Weiterbildung Beschäftigten Zugänge zu Weiterbildung zu ermöglichen, die sie bisher nicht erhalten haben.

Der Bildungsträger der deutschen Seehafenwirtschaft, die ma-co maritimes competenzcentrum GmbH, erhält für den Zeitraum von drei Jahren bis 2022 Fördermittel des Bundes für das Projekt „Digitalisierung der Weiterbildung in der deutschen Seehafenwirtschaft“.

Mit dem Projekt werden Schulungen in teilweise digitalen Formaten entwickelt und angeboten. In den Unternehmen werden Personalentwicklungsstrukturen geschaffen, um allen Mitarbeitern die Teilnahme an Weiterbildung zu ermöglichen und Arbeit und Lernen systematisch

Holzumschlag in

zu verzahnen. Über eine neue, digitale, strukturbildende Weiterbildungsplattform Seehäfen werden die Angebote beworben und der individuelle Zugang zu E-Learning-Tools ermöglicht.

Das Projekt umfasst alle deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee. Es wird gemeinsam von der ma-co GmbH, dem ZDS, der Gewerkschaft ver.di und der Soziale Innovation GmbH (SI) durchgeführt. Die Sozialpartner ZDS und ver.di leisten für die Projektorganisation eine anteilige personelle Unterstützung. Insgesamt werden über 250 Unternehmen, die dem ZDS oder einem der Regionalverbände der Seehafenwirtschaft angehören, aus den beteiligten fünf Küstenländern erreicht.

## SOZIALER DIALOG IM EU-HAFENSEKTOR

Im Jahr 2018 haben die Sozialpartner auf EU-Ebene (ETF, IDC und FEPORT) antragsgemäß von der Generaldirektion Beschäftigung der EU-Kommission eine Zusage über Haushaltsmittel für eine „Studie über die sozioökonomischen Auswirkungen von Technologieinnovationen und Marktentwicklungen der Seeschifffahrt auf den EU-Hafensektor“ erhalten.

Die Anfang 2019 abgeschlossene Studie stellt eine Momentaufnahme der Situation in den Containerhäfen in der EU dar und untersucht, wie sich die wirtschaftlichen Entscheidungen der Reedereien auf die Terminals als Dienstleister auswirken, so z. B. auf die Stabilität der Arbeitsplätze, die Sicherheit und die allgemeinen Arbeitsbedingungen. Die Studie verdeutlicht, dass die Anpassung an Marktentwicklung und Innovation erhebliche Investitionen in Ausrüstung, lösungsorientierte Maßnahmen sowie kontinuierliche Umschulung und Weiterbildung der Hafenarbeiter erfordert.

Das gemeinsame Verständnis über die in Zukunft benötigten Fähigkeiten der Hafenarbeitskräfte soll durch die Ergebnisse einer weiteren EU-finanzierten Studie, die sich mit den Erfordernissen und Herausforderungen für neue Arbeitsplätze im Hafen der Zukunft befasst, unterstützt werden.

Darüber hinaus haben die EU-Sozialpartner damit begonnen, europäische Leitlinien für die Begasung von Containern auszuarbeiten. Durch die Begasung sollen die Waren und die zur Ladungssicherung verwendeten Materialien vor Schädlingen geschützt und und deren weltweite Ausbreitung verhindert werden. Beim Öffnen und Betreten von Containern können Hafenarbeiter jedoch giftigen Dämpfen ausgesetzt sein.

Die Leitlinien sollen den Rahmen für die Ermittlung von Risiken in den Hafenbetrieben und ein Mindestmaß an Ausbildung von Hafenarbeitern sicherstellen. Auf dieser Grundlage sollen die Hafenunternehmen dann spezifische – in Deutschland bereits etablierte – Schulungsprogramme auf lokaler Ebene entwickeln, die ihren spezifischen Bedürfnissen am besten entsprechen.

# GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER nach Ziffer 1 des Lohntarifvertrages

Lohngruppenzuordnung und Lohnhöhe für Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe, deren Arbeitsverhältnis **nach dem 31. Mai 2000** begründet wurde:

| Lohngruppe | Kurzfassung der Funktion | Stundenlohn ab 01.06.2018 in Euro | Stundenlohn ab 01.06.2019 in Euro |
|---|---|---|---|
| I | Aushilfsarbeiter | 17,17 | 17,63 |
| II | Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen | 19,09 | 19,61 |
| III | Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind | 20,12 | 20,66 |
| IV | | 21,32 | 21,90 |
| V | Winsch- und Decksleute | 21,64 | 22,22 |
| V/1 | Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr | 22,06 | 22,66 |
| VI | Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr | 22,46 | 23,07 |
| VI/1 | Kranführer, Bordkranführer | 22,98 | 23,60 |
| VI/2 | Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbst-ständigen Arbeitsgebieten | 23,47 | 24,10 |
| VII | 2. Stauervize | 24,71 | 25,38 |
| VII/1 | Vorhandwerker | 25,43 | 26,12 |
| VIII | Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize | 26,65 | 27,37 |

# GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER nach Ziffer 1 des Lohntarifvertrages

Lohngruppenzuordnung und Lohnhöhe für Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe, deren Arbeitsverhältnis **vor dem 1. Juni 2000** begründet wurde:

| Lohngruppe | Kurzfassung der Funktion | Stundenlohn ab 01.06.2018 in Euro | Stundenlohn ab 01.06.2019 in Euro |
|---|---|---|---|
| I | Hafenarbeiter, die manuelle Tätigkeiten in den ersten 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons | 17,17 | 17,63 |
| II | Hafenarbeiter, die manuelle Tätigkeiten nach 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons | 19,09 | 19,61 |
| III | Tätigkeiten, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons nach 3 Jahren in der Lohngruppe II sowie Handwerker mit anerkanntem Ausbildungsberuf und ohne Berufserfahrung | 20,12 | 20,66 |
| IV | Fahrer von Flurförderzeugen, wie z. B. Gabelstapler, Zugmaschinen und Tätigkeiten wie z. B. Lokführer mit DB-Zulassung, Winsch- und Decksleute, Kranführer, Bordkranführer, Hafen-Facharbeiter als Vorarbeiter mit Führungsaufgaben in den Lohngruppen I-IV, Hafenarbeiter als Vorarbeiter Schwimmkran | 21,32 | 21,90 |
| V | Hafenfacharbeiter, die die Hafenfacharbeiterprüfung auf betriebliche Veranlassung absolviert haben | 21,64 | 22,22 |
| VI | Handwerker mit einem anerkannten Ausbildungsberuf und nach 3 Berufsjahren. Ewerführer, Maschinisten und Schiffer in der Hafenwirtschaft, Seegüterkontrolleure, Hafenfacharbeiter, die als Vancarrierfahrer, Containerbrückenfahrer, Reachstackerfahrer, Constackerfahrer tätig sind, und Fahrer von Schwergeräten ab 15 Tonnen Tragfähigkeit, die alle Funktionen des Vancarriers ersetzen, in den ersten 3 Jahren nach der Funktionsausbildung.<br><br>Tätigkeiten ab Lohngruppe VI sind grundsätzlich den Hafenfacharbeitern vorbehalten. | 22,46 | 23,07 |

| Lohngruppe | Kurzfassung der Funktion | Stundenlohn ab 01.06.2018 in Euro | Stundenlohn ab 01.06.2019 in Euro |
|---|---|---|---|
| VII | Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als Vorarbeiter oder Stauervize tätig sind, Vorhandwerker, Handwerker mit abgeschlossener und abverlangter Spezialausbildung, Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als Vancarrierfahrer, Containerbrückenfahrer, Reachstackerfahrer, Constackerfahrer tätig sind, und Fahrer von Schwergeräten ab 15 Tonnen Tragfähigkeit, die alle Funktionen des Vancarriers ersetzen, im 4. bis einschließlich 6. Jahr nach der Funktionsausbildung. Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als 2. Stauervize, Vormann II im Schiffsladungskontrollbetrieb oder Getreidekontrollbetrieb tätig sind | 24,71 | 25,38 |
| VIII | Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als Vancarrierfahrer, Containerbrückenfahrer, Reachstackerfahrer, Constackerfahrer tätig sind, und Fahrer von Schwergeräten ab 15 Tonnen Tragfähigkeit, die alle Funktionen des Vancarriers ersetzen, ab dem 7. Jahr nach Abschluss der Funktionsausbildung.<br><br>Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als 1. Stauervize, Vormann I im Schiffsladungskontrollbetrieb oder Getreidekontrollbetrieb tätig sind. | 26,65 | 27,37 |

Containerumschlag in Hamburg

# 7 LEISTUNGSSTARKE **HAFEN-WIRTSCHAFT**

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen verzeichnete 2018 gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 0,7 Prozent. 2018 wurden insgesamt 296,5 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen. 2017 belief sich der Güterumschlag auf 299,5 Millionen Tonnen.

Die aus dem Ausland empfangenen Güter sind um 0,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken. Während die aus europäischen Häfen eingeführten Mengen um 0,1 Prozent anstiegen, fiel der Empfang aus außereuropäischen Häfen um 0,5 Prozent. Besonders hoch war hier der Rückgang an Einfuhren aus Häfen in Nordamerika sowie Mittel- und Südamerika mit 6,5 Prozent bzw. 6,7 Prozent. Die wichtigsten Importe setzten sich 2018, ähnlich wie im Vorjahr, aus Kohle, Erdöl und Erdgas, „unbekannten Gutarten" (i. d. R. Container) sowie Erzen, Steinen und Erden zusammen.

Der Versand in Häfen außerhalb Deutschlands verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Prozent. Die Ausfuhr in europäische Häfen stieg um 0,5 Prozent an, der Versand in außereuropäische Häfen fiel dagegen um 3,1 Prozent. Zugenommen hat hier allerdings der Verkehr mit Nordamerika, der im Vergleich zum Vorjahr um 12,4 Prozent wuchs. Die wichtigsten Exporte 2018 waren, wie bereits im Vorjahr, „unbekannte Gutarten", gefolgt von chemischen Erzeugnissen sowie Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen.

Der **Containerumschlag** der deutschen Seehäfen blieb im Vorjahresvergleich mit einem Umschlag von 15,1 Millionen TEU auf dem gleichen Niveau wie im Jahr 2017. Die Mengen der umgeschlagenen Container sanken in Hamburg um 1,3 Prozent, in den Bremischen Häfen verringerten sie sich um 0,4 Prozent. In Wilhelmshaven gab es im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung von 28,2 Prozent.

Sowohl Nord- als auch Ostseehäfen konnten gegenüber dem Vorjahr Zuwächse verzeichnen. In den deutschen **Ostseehäfen** ist der Güterumschlag 2018 um 1,0 Prozent von 54,4 Millionen Tonnen auf 55 Millionen Tonnen gegenüber 2017 gestiegen. Die Seehäfen in Lübeck, Puttgarden, Sassnitz, Wolgast, Stralsund und Flensburg verzeichneten 2018 ein Wachstum. In den deutschen **Nordseehäfen** stieg der Umschlag 2018 im Vorjahresvergleich mit 250,7 Millionen Tonnen um 0,3 Prozent an. In Brake, Cuxhaven, Wilhelmshaven und den Bremischen Häfen wurden 2018 mehr Güter umgeschlagen. Auch der am Nord-Ostsee-Kanal gelegene Hafen Rendsburg verzeichnete Wachstum.

Der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** über die deutschen Ostseehäfen Lübeck, Rostock, Puttgarden, Kiel und Sassnitz stieg 2018 um 0,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 61,1 Millionen Tonnen. Die Passagierzahlen sanken mit 10,6 Millionen Passagieren leicht um 1,5 Prozent.

Der **Stückgutumschlag** stieg 2018 um 1,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 181,1 Millionen Tonnen. Der Massengutumschlag fiel hingegen 2018 im Vorjahresvergleich um 4 Prozent auf 115,4 Millionen Tonnen. Hierbei sank die Menge von festem Massengut um 2,7 Prozent auf rund 71 Millionen Tonnen sowie die des flüssigen Massenguts um 6 Prozent auf 44,6 Millionen Tonnen.

## UMSCHLAG-ENTWICKLUNG 2019

In seiner Veröffentlichung „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2019“ prognostiziert das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) für die Jahre 2019 bis 2021 bei den Umschlagszahlen in deutschen Seehäfen eine positive Entwicklung.

Für das Jahr 2019 erwartet das BAG ein Plus von 4,4 Prozent. Dies sei die höchste Wachstumsrate seit 2011 und vor allem mit dem im Containerbereich erwarteten Anstieg in knapp zweistelliger Höhe zu begründen. Auch in den Massengutsegmenten seien im laufenden Jahr 2019 positive Vorzeichen zu beobachten. Der Containerverkehr werde allerdings das ungewöhnlich hohe Wachstum des laufenden Jahres absehbar nicht wiederholen können. In dem Segment „Kohle und Rohöl“ werde sich der Umschlag eher entsprechend den sinkenden Gesamteinfuhren entwickeln. Für den gesamten Umschlag im Jahr 2020 bzw. 2021 werden moderate Anstiege um 1,8 bzw. 1,5 Prozent erwartet.

## HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE

Die Marktanteile der deutschen Häfen am Gesamtumschlag in der Hamburg-Antwerpen-Range sind im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgegangen. Zusammen vereinten Hamburg und die Bremischen Häfen 2018 mit 209,1 Millionen Tonnen einen Marktanteil von 22,9 Prozent auf sich. Der Anteil Hamburgs im Jahr 2018 liegt mit 14,8 Prozent unter dem Vorjahresniveau von 15,1 Prozent. Der Anteil der Bremischen Häfen bleibt konstant bei 8,1 Prozent. Während der Anteil Rotterdams im Gesamtumschlag von 52 Prozent im Jahr 2017 auf 51,3 Prozent im Jahr 2018 fiel, verzeichnet Antwerpen ein Plus gegenüber dem Vorjahr von 24,8 Prozent auf 25,8 Prozent. Im Containerumschlag verbuchten Rotterdam und Antwerpen leichte Steigerungen, während Hamburg und die Bremischen Häfen einen Rückgang vermerkten.

Massengutumschlag in Rostock

# GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (in 1.000 t)

| | 2016 | 2017 | 2018 | Veränderung 2018:2017 in % |
|---|---|---|---|---|
| **OSTSEEHÄFEN** | **53.022** | **54.459** | **55.011** | **1,0** |
| Rostock | 20.959 | 20.427 | 19.635 | –3,9 |
| Lübeck | 15.510 | 16.201 | 16.476 | 1,7 |
| Puttgarden | 5.209 | 5.545 | 5.562 | 0,3 |
| Kiel | 4.263 | 5.062 | 3.927 | –22,4 |
| Wismar | 3.243 | 3.254 | 3.043 | –6,5 |
| Sassnitz | 1.339 | 1.543 | 1.824 | 18,2 |
| Wolgast | 123 | 155 | 164 | 5,8 |
| Stralsund | 865 | 970 | 1.340 | 38,1 |
| Flensburg | 298 | 228 | 262 | 14,9 |
| Rendsburg | 241 | 278 | 297 | 6,8 |
| **ÜBRIGE OSTSEEHÄFEN IN:** | | | | |
| Schleswig-Holstein | 182 | 95 | 88 | –7,4 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 790 | 701 | 2.393 | 241,4 |
| **NORDSEEHÄFEN** | **246.275** | **249.920** | **250.739** | **0,3** |
| Hamburg | 120.319 | 118.758 | 117.621 | –1,0 |
| Wilhelmshaven | 24.474 | 28.211 | 28.296 | 0,3 |
| Bremen/Bremerhaven | 64.468 | 62.464 | 63.372 | 1,5 |
| Brunsbüttel | 8.847 | 9.881 | 9.312 | –5,8 |
| Brake | 6.324 | 5.575 | 6.260 | 12,3 |
| Bützfleth | 5.625 | 5.796 | 5.655 | –2,4 |
| Emden | 4.249 | 5.039 | 4.772 | –5,3 |
| Nordenham | 1.827 | 2.446 | 2.267 | –7,3 |
| Cuxhaven | 2.685 | 2.510 | 2.691 | 7,2 |
| Leer | 39 | 59 | 48 | –18,6 |
| Papenburg | 428 | 518 | 439 | –15,3 |
| Husum | 311 | 313 | 300 | –4,2 |
| **ÜBRIGE NORDSEEHÄFEN IN:** | | | | |
| Schleswig-Holstein | 787 | 1.020 | 1.059 | 3,8 |
| Niedersachsen | 5.892 | 7.330 | 8.647 | 18,0 |
| **SEEHÄFEN ZUSAMMEN** | **294.969** | **297.532** | **295.725** | **–0,6** |
| **BINNENHÄFEN (SEEVERKEHR)** | 1.378 | 993 | 770 | –22,5 |
| darunter Duisburg | 1.107 | 770 | 548 | 17,2 |
| **INSGESAMT** | **296.347** | **298.525** | **296.495** | **–0,7** |
| **AUSSERDEM:** | | | | |
| Eigengewicht der Ladungsträger | 57.379 | 58.153 | 58.412 | 0,4 |

*Quelle: Destatis*

# GÜTERVERKEHR ÜBER SEE NACH VERKEHRSBEZIEHUNGEN (in Mio. t)*

| | 2017 | 2018 | Veränderung 2018:2017 in % |
|---|---|---|---|
| **VERKEHR INNERHALB DEUTSCHLANDS** | **8,6** | **8,1** | **–5,8** |
| **EMPFANG AUS HÄFEN AUSSERHALB DEUTSCHLANDS** | **175,1** | **174,9** | **–0,1** |
| **Europäische Häfen** | **110,9** | **111,0** | **0,1** |
| davon Häfen in der Europäischen Union | 66,9 | 67,5 | 0,9 |
| übrigem Europa | 44,1 | 43,5 | –1,4 |
| darunter: Russische Föderation/Ostsee | 23,5 | 22,8 | –3,0 |
| Norwegen | 18,7 | 18,2 | –2,7 |
| **Außereuropäische Häfen** | **64,2** | **63,9** | **–0,5** |
| darunter Häfen in Afrika | 8,2 | 9,4 | 14,6 |
| Nordamerika | 12,4 | 11,6 | –6,5 |
| Mittel- und Südamerika | 13,5 | 12,6 | –6,7 |
| Asien | 27,5 | 27,6 | 0,4 |
| Australien | 1,8 | 2,3 | 27,8 |
| **VERSAND NACH HÄFEN AUSSERHALB DEUTSCHLANDS** | **114,8** | **113,5** | **–1,1** |
| **Europäische Häfen** | **59,6** | **59,9** | **0,5** |
| davon Häfen in der Europ. Union | 50,3 | 50,8 | 1,0 |
| übrigem Europa | 9,3 | 9,1 | –2,2 |
| darunter: Russische Föderation/Ostsee | 4,0 | 3,8 | –5,0 |
| Norwegen | 3,0 | 3,0 | 0,0 |
| **Außereuropäische Häfen** | **55,3** | **53,6** | **–3,1** |
| darunter Häfen in Afrika | 6,2 | 5,2 | –16,1 |
| Nordamerika | 10,5 | 11,8 | 12,4 |
| Mittel- und Südamerika | 7,9 | 7,4 | –6,3 |
| Asien | 28,7 | 27,4 | –4,5 |
| Australien | 0,6 | 0,8 | 33,3 |
| **GESAMTVERKEHR** | **298,5** | **296,5** | **–0,7** |

** Die Veränderungsraten wurden aus den nicht gerundeten Werten berechnet.*

*Quelle: Destatis*

# CONTAINERUMSCHLAG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

| | | Container insgesamt | Beladene Container | |
|---|---|---|---|---|
| | | Anzahl in 1000 TEU | Anzahl in 1000 TEU | Gewicht der Ladung in 1000 t |
| **2017** | **Alle Häfen** | **15.129** | **13.075** | **124.724** |
| | Hamburg | 8.860 | 7.669 | 72.816 |
| | Bremische Häfen | 5.469 | 4.606 | 43.770 |
| | Wilhelmshaven | 521 | 521 | 5.548 |
| **2018** | **Alle Häfen** | **15.129** | **13.237** | **127.326** |
| | Hamburg | 8.741 | 7.633 | 72.013 |
| | Bremische Häfen | 5.449 | 4.716 | 45.798 |
| | Wilhelmshaven | 668 | 668 | 7.142 |
| **Veränd. 2018:2017 in %** | | **0,0** | **1,2** | **2,1** |
| | Hamburg | –1,3 | –0,5 | –1,1 |
| | Bremische Häfen | –0,4 | 2,4 | 4,6 |
| | Wilhelmshaven | 28,2 | 28,2 | 28,7 |

*Quelle: Destatis*

# FÄHR- UND RO/RO-VERKEHR IN DEUTSCHEN OSTSEEHÄFEN (in 1.000 t)*

| | 2016 | 2018 | Veränderung 2018:2017 in % |
|---|---|---|---|
| Lübeck | 23.084 | 22.984 | –0,4 |
| Rostock | 16.600 | 16.900 | 1,8 |
| Puttgarden | 14.737 | 14.998 | 1,8 |
| Kiel | 6.144 | 5.920 | –3,6 |
| Sassnitz | 426 | 357 | –16,2 |
| **ZUSAMMEN** | **60.991** | **61.159** | **0,3** |
| **ANZAHL DER PASSAGIERE** | | | |
| Puttgarden | 5.869.838 | 5.625.609 | –4,2 |
| Rostock | 2.500.000 | 2.550.000 | 2,0 |
| Kiel | 1.603.483 | 1.607.029 | 0,2 |
| Sassnitz | 410.187 | 422.860 | 3,1 |
| Lübeck | 417.800 | 428.850 | 2,6 |
| **ZUSAMMEN** | **10.801.308** | **10.634.348** | **–1,5** |

** einschließlich Eigengewichte*

*Quelle: ZDS*

# ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE*

| | | Gesamt-umschlag | | Massengut-umschlag | | Stückgut-umschlag | | Container-umschlag | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Mio. t | Anteil in % | Mio. t | Anteil in % | Mio. t | Anteil in % | in Mio. TEU | Anteil in % |
| **Hamburg** | **2015** | 137,8 | 15,6 | 45,5 | 10,14 | 92,3 | 21,1 | 8,8 | 24,3 |
| | **2016** | 138,2 | 15,6 | 45,0 | 10,17 | 93,3 | 21,0 | 8,9 | 24,2 |
| | **2017** | 136,5 | 15,1 | 44,7 | 10,24 | 91,8 | 19,7 | 8,8 | 22,9 |
| | **2018** | 135,1 | 14,8 | 44,2 | 10,24 | 90,9 | 18,9 | 8,7 | 21,9 |
| | **1. Hj. 2019** | 69,4 | 14,9 | 21,0 | 9,70 | 48,4 | 19,4 | 4,7 | 22,9 |
| **Brem. Häfen** | **2015** | 73,5 | 8,3 | 10,3 | 2,3 | 63,2 | 14,4 | 5,6 | 15,4 |
| | **2016** | 74,2 | 8,4 | 10,1 | 2,3 | 64,1 | 14,4 | 5,5 | 14,9 |
| | **2017** | 73,1 | 8,1 | 9,5 | 2,2 | 63,6 | 13,7 | 5,5 | 14,3 |
| | **2018** | 74,0 | 8,1 | 8,7 | 2,0 | 65,4 | 13,6 | 5,5 | 13,8 |
| | **1. Hj. 2019** | 36,1 | 7,7 | 4,9 | 2,2 | 31,2 | 12,5 | 2,5 | 12,2 |
| **Rotterdam** | **2015** | 466,4 | 52,6 | 312,4 | 69,6 | 154,0 | 35,2 | 12,2 | 33,7 |
| | **2016** | 461,2 | 52,0 | 305,8 | 69,1 | 155,4 | 34,9 | 12,4 | 33,7 |
| | **2017** | 468,9 | 52,0 | 296,9 | 68,0 | 172,0 | 36,9 | 13,6 | 35,4 |
| | **2018** | 469,0 | 51,3 | 289,5 | 67,1 | 179,5 | 37,2 | 14,5 | 36,4 |
| | **1. Hj. 2019** | 240,7 | 51,7 | 148,1 | 68,3 | 92,6 | 37,2 | 7,5 | 36,6 |
| **Antwerpen** | **2015** | 208,4 | 23,5 | 80,5 | 17,9 | 128,0 | 29,3 | 9,7 | 26,6 |
| | **2016** | 214,1 | 24,1 | 81,8 | 18,5 | 132,3 | 29,7 | 10,0 | 27,2 |
| | **2017** | 223,6 | 24,8 | 85,3 | 19,5 | 138,3 | 29,7 | 10,5 | 27,3 |
| | **2018** | 235,3 | 25,8 | 88,9 | 20,6 | 146,3 | 30,4 | 11,1 | 27,9 |
| | **1. Hj. 2019** | 119,6 | 25,7 | 42,8 | 19,7 | 76,8 | 30,8 | 5,8 | 28,3 |
| **INSGESAMT** | 2015 | **886,1** | **100,0** | **448,6** | **100,0** | **437,4** | **100,0** | **36,3** | **100,0** |
| | 2016 | **887,6** | **100,0** | **442,6** | **100,0** | **445,0** | **100,0** | **36,8** | **100,0** |
| | **2017** | **902,1** | **100,0** | **436,5** | **100,0** | **465,6** | **100,0** | **38,4** | **100,0** |
| | **2018** | **913,4** | **100,0** | **431,2** | **100,0** | **482,2** | **100,0** | **39,8** | **100,0** |
| | **1. Hj. 2019** | **465,7** | **100,0** | **216,8** | **100,0** | **248,9** | **100,0** | **20,5** | **100,0** |

** Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)*

*Quelle: Hafen Hamburg Marketing*

Sitz des ZDS in der Hamburger Speicherstadt

# 8
# ORGANE DES ZDS

## 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 und -arbeiterinnen der deutschen Seehafenbetriebe ab.

## PRÄSIDIUM

**Frank Dreeke**
Bremen (Präsident)

**Jens Aurel Scharner**
Mecklenburg-Vorpommern
(Vizepräsident)

**Jan Müller**
Niedersachsen

## SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

**Frank Schnabel**
Schleswig-Holstein

**Angela Titzrath**
Hamburg

**Ulrike Riedel**
Bremen (Vorsitzende)

## VERWALTUNGSRAT

### BREMEN

| Ordentliches Mitglied | Stellvertretendes Mitglied |
|---|---|
| Frank Dreeke (Vorsitz)<br>*BLG LOGISTICS GROUP AG & CO. KG* | Michael Blach<br>*EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG* |
| Heiner Delicat<br>*Weserport GmbH* | Robert Howe<br>*bremenports GmbH & Co. KG* |
| Hans-Peter Brüggemann<br>*Hermann Runge GmbH* | Jan Dirk Brüggemann<br>*Hermann Runge GmbH* |
| Wolfgang Rose<br>*Atlantik Hafenbetriebe Geuther & Schnitger GmbH & Co. KG* | Stefan Schultze<br>*Hafenstauerei Kpt. W. Schultze GmbH & Co. KG* |
| Andrea Eck<br>*BLG LOGISTICS GROUP AG & CO. KG* | Peter Marx<br>*Unternehmensverband Bremische Häfen e. V.* |

### HAMBURG

| Ordentliches Mitglied | Stellvertretendes Mitglied |
|---|---|
| Gunther Bonz<br>*EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH* | Peter Lindenau<br>*Petersen & Alpers GmbH & Co. KG* |
| Angela Titzrath<br>*Hamburger Hafen und Logistik AG* | Mathias Dylewitz<br>*HLG Hamburger Lasch GmbH & Co. KG und Carl Tiedemann GmbH & Co. KG* |
| Ben David Thurnwald<br>*Hansaport Hafenbetriebsges. mbH* | Holger Seifart<br>*K+S Transport GmbH* |
| Norman Zurke<br>*Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.* | Ina Luderer<br>*Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.* |
| Dr. Roland Lappin<br>*Hamburger Hafen und Logistik AG* | Rainer Fabian<br>*C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG* |

### MECKLENBURG-VORPOMMERN

| Ordentliches Mitglied | Stellvertretendes Mitglied |
|---|---|
| Jens Aurel Scharner<br>*Rostock Port GmbH* | Dr. Gernot Tesch<br>*Rostock Port GmbH* |
| Ronald Schulz<br>*Rostocker Fracht- u. Fischereihafen GmbH* | Steffen Knispel<br>*Rostocker Fracht- u. Fischereihafen GmbH* |
| Michael Kremp<br>*Seehafen Wismar* | N.N. |
| Sören Jurrat<br>*SWS Seehafen Stralsund GmbH* | Steffen Klar<br>*SWS Seehafen Stralsund GmbH* |
| Harm Sievers<br>*Fährhafen Sassnitz GmbH* | Thomas Langlotz<br>*Fährhafen Sassnitz GmbH* |

Sitzung des ZDS-Verwaltungsrats am 26. September 2019

## NIEDERSACHSEN

| Ordentliches Mitglied | Stellvertretendes Mitglied |
|---|---|
| Michael Appelhans<br>*Rhenus Midgard GmbH & Co. KG* | Uwe Oppitz<br>*Rhenus Midgard GmbH & Co. KG* |
| Jan Müller<br>*J. Müller Aktiengesellschaft* | Martin Pieper<br>*J. Müller Aktiengesellschaft* |
| Hans-Peter Zint<br>*Cuxport GmbH* | Michael de Reese<br>*Cuxport GmbH* |
| Karsten Dirks<br>*EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH* | Jörg Tuitjer<br>*EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH* |
| Mikkel Egholm Andersen<br>*EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG* | Holger Banik<br>*JadeWeserPort Realisierungs-Gesellschaft mbH & Co. KG* |

## SCHLESWIG HOLSTEIN

| Ordentliches Mitglied | Stellvertretendes Mitglied |
|---|---|
| Prof. Sebastian Jürgens<br>*Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH* | Sven Wernecke<br>*Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH* |
| Frank Schnabel<br>*Brunsbüttel Ports GmbH* | Hans-Helmut Schramm<br>*Brunsbüttel Ports GmbH* |
| Dr. Dirk Claus<br>*Seehafen Kiel GmbH & Co. KG* | Jens B. Knudsen<br>*Sartori & Berger GmbH & Co. KG* |
| N.N. | N.N. |
| N.N. | N.N. |

## SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

### BREMEN

| Ordentliches Mitglied | Stellvertretendes Mitglied |
|---|---|
| Ulrike Riedel (Vorsitzende)<br>*EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG* | Peter Marx<br>*Unternehmensverband Bremische Häfen e. V.* |
| Hans-Peter Brüggemann<br>*Hermann Runge GmbH* | Klaus Rommel<br>*Gesamthafenbetriebsverein im Lande Bremen e.V.* |
| Dieter Schumacher<br>*BLG LOGISTICS GROUP AG & CO. KG* | N.N.<br>*BLG Auto Terminal Bremerhaven GmbH & Co. KG* |
| Stefan Schultze<br>*Hafenstauerei Kpt. W. Schultze GmbH & Co. KG* | Wolfgang Rose<br>*Atlantik Hafenbetriebe Geuther & Schnitger GmbH & Co. KG* |
| Udo Klöpping<br>*BLG LOGISTIC GROUP AG & CO. KG* | Christian Lankenau<br>*NTB North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co.* |

### HAMBURG

| Ordentliches Mitglied | Stellvertretendes Mitglied |
|---|---|
| Torben Seebold<br>*Hamburger Hafen und Logistik AG* | Arno Schirmacher<br>*Hamburger Hafen und Logistik AG* |
| Mathias Dylewitz<br>*HLG Hamburger Lasch GmbH & Co.KG und Carl Tiedemann GmbH & Co.KG* | Jaana Kleinschmit von Lengefeld<br>*Silo P. Kruse Betriebs-GmbH & Co. KG* |
| Jörg Breyer<br>*EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH* | Thomas Brügmann<br>*Gesamthafenbetriebs-Ges. mbH Hamburg* |
| Rainer Fabian<br>*C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG* | Julian Sippel<br>*Paul Grimm GmbH & Co. KG* |
| Matthias Reichel<br>*Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.* | Ben David Thurnwald<br>*Hansaport Hafenbetriebsges. mbH* |

### NIEDERSACHSEN

| Ordentliches Mitglied | Stellvertretendes Mitglied |
|---|---|
| Karsten Dirks<br>*EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH* | Michael Nühsmann<br>*EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH* |
| Martin Pieper<br>*J. Müller Aktiengesellschaft* | Uwe Schiemann<br>*J. Müller Weser GmbH & Co. KG* |
| Mikkel Egholm Andersen<br>*EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG* | Michaela Reuter<br>*EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG* |

## GESCHÄFTS-FÜHRUNG

### HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER

L. Daniel Hosseus, M. A.

### GESCHÄFTSFÜHRER

Lutz Könner, Rechtsanwalt

**Herausgeber**
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.

**Fotos**
BLG LOGISTICS (S. 49)
BLG LOGISTICS/Hauke Dressler (S. 6)
BMWi/BILDKRAFTWERK/Peter-Paul Weiler (S. 13, Bild 1)
BREB (S. 31)
bremenports (Titel kleines Bild 1, S. 22, S. 35)
Brunsbüttel Ports (S. 12, S. 21, S. 49)
Cuxport (Titel kleines Bild 5)
EUROGATE (Titel kleines Bild 2, S. 8, S. 49)
EUROGATE/Vielmo (Titel kleines Bild 3)
EVAG (Titel kleines Bild 4, S. 16)
FEPORT (S. 13, Bild 2-6)
Heinz-Joachim Hettchen (Titel, S. 25, Bild 6-10)
Hendrik Lüders (S. 53)
HHLA (S. 40, S. 49)
J. Müller (S. 28, S. 32, S. 49)
JadeWeserPort (S. 14)
Jens Grabbe (S. 24)
LHG (S. 30)
Michael Imhoff (S. 15)
MUKRAN PORT (S. 10)
Port of Kiel (S. 26)
Rostock Port (S. 43, S. 49)
Thomas Hampel (S. 48, S. 51)
ZDS/Athanasios Tsitales (S. 18, S. 25, Bild 1-5)

**Gestaltung / Gesamtherstellung**
ELBE&FLUT, Hamburg

**Druck**
Albert Bauer Companies, Hamburg

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

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg
Tel. +49 40. 36 62 03
Fax +49 40. 36 63 77
info@zds-seehaefen.de
www.zds-seehaefen.de