

ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.



JAHRESBERICHT

2016/2017



JAHRES BERICHT

2016/2017

**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 Ende September 2017 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 29



5 SICHERE HÄFEN

Seite 33



6 ANGEMESSENE TARIF- UND SOZIALPOLITIK

Seite 37



7 LEISTUNGSSTARKE HAFENWIRTSCHAFT

Seite 41



8 ORGANE DES ZDS

Seite 49

Frank Dreeke,
Präsident des ZDS



EDITORIAL

Deutschland hat einen neuen Bundestag gewählt. Wohlstand, Sicherheit, Digitalisierung und Klimaschutz – das nachdenklich stimmende Ergebnis der Bundestagswahl zeigt auf, vor welchen großen Herausforderungen wir stehen. Als Dienstleister des Exportweltmeisters Deutschland weiß die Hafenwirtschaft um den Vorteil, Europa und der Welt offen und zugewandt gegenüber zu stehen. Nur wenn die ökonomischen Grundlagen gegeben sind, hat unser Land die Kraft und die Möglichkeit, das globale und lokale Zusammenwirken im Interesse der Menschen positiv zu beeinflussen.

Die Hafenwirtschaft leistet zur Sicherung des Wohlstandes und zur Weiterentwicklung der sozialen Marktwirtschaft einen ganz wesentlichen Beitrag. Unsere Seehafenbetriebe schaffen zukunftsfeste Arbeitsplätze für alle Bildungsgrade, und dies nicht nur in Deutschland, sondern auch in der europäischen Nachbarschaft, in Osteuropa, in Nordafrika und rund um den Globus. Die deutsche Hafenwirtschaft pflegt, bei allen gelegentlichen Meinungsverschiedenheiten, einen engen und vertrauensvollen Dialog mit Betriebsräten und Gewerkschaften. Gemeinsam gehen Arbeitgeber und Arbeitnehmer die großen Herausforderungen unserer Zeit an, den Klima- und Umweltschutz und die Digitalisierung. Vor allem aber: Mit ihren Dienstleistungen, die vom Verpacken von Ladung über den Umschlag und den internationalen Transport von Gütern bis hin zu Big-Data-Logistikangeboten reichen, steuern unsere Verbandsmitglieder zum Erfolg des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland bei.

Die Umschlagleistung der deutschen Seehäfen – die vor allem natürlich vom Außenhandel abhängt – war im Berichtszeitraum stabil. Insgesamt wurden 2016 296,3 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen. Dennoch: Nicht zuletzt wegen einiger hausgemachter ordnungspolitischer Probleme verlieren deutsche Häfen Marktanteile, 2016 leicht, im laufenden Jahr etwas stärker. Die extrem langwierigen deutschen Planungsverfahren bei wichtigen Infrastrukturvorhaben, die nachteilige Anwendung von europäischer EU-Rechtssetzung etwa bei der Steuererhebung oder im Umweltrecht sowie die unzureichende Ressourcenausstattung von Bundes- und Landesbehörden, ob beim Zoll oder in den Planungsämtern, gefährden die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen. Nicht akzeptabel ist es, wenn Ladung, Arbeitsplätze und Steuereinnahmen wegen Lethargie oder Kompromisslosigkeit zu den Nachbarn abwandern.

Der ZDS setzt jedoch darauf, dass die neue Bundesregierung mit frischem Elan die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen tatkräftig stärken wird. Beim Infrastrukturausbau müssen jetzt dem zu verstetigenden „Investitionshochlauf“ bei den Haushaltsmitteln, dem Bundesverkehrswegeplan und dem Nationalen Hafenkonzept die konsequente Aufstockung der Planungs- und Umsetzungskapazitäten der Verwaltungen und ein Planungsbeschleunigungsgesetz im Sinne des Innovationsforums Planungsbeschleunigung folgen. Beim Wettbewerb müssen die Nachteile deutscher Importeure bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer beseitigt und zur weiteren Verbesserung der Luftqualität an den Hafenstandorten die EEG-Umlage für die Landstromversorgung von Schiffen auf null gesetzt werden (beide Maßnahmen würden im Übrigen zu Mehreinnahmen der öffentlichen Hand führen). Und schon jetzt sollte das erfolgreiche, vom ZDS angestoßene Forschungsprogramm IHATEC über 2020 hinaus verlängert werden. Damit würde der Bund wichtige Impulse geben.

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe wird sich mit Nachdruck bei diesen und den vielen weiteren Anliegen in die politische Debatte einbringen. Das im vergangenen November turnusmäßig neu konstituierte Präsidium des ZDS, dem ich nun vorsitze, setzt weiter auf eine Hafenpolitik, die ein leistungsfähiges Verkehrsnetz, eine optimale Ordnungspolitik und Verwaltung, eine konkurrenzfähige Umwelt- und Energiepolitik, sichere Häfen und eine angemessene Tarif- und Sozialpolitik als Garanten für eine leistungsfähige Hafenwirtschaft als Dienstleister eines erfolgreichen Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland umfasst.

Meinem Vorgänger Klaus-Dieter Peters gilt mein ausdrücklicher Dank für seine Verdienste um den Verband und die deutsche Hafenwirtschaft. Dem im November 2016 verstorbenen Ehrenmitglied des ZDS, Herrn Senator a. D. Helmuth Kern, werden wir stets ein ehrendes Andenken bewahren.



Frank Dreeke, Präsident des ZDS



FAKTEN ZUR HAFEN- WIRTSCHAFT

1. Der ZDS vertritt rund 180 Hafenunternehmen an 21 Seehafenstandorten.
2. Deutsche Seehafenbetriebe bedienen mehr als 120.000 Schiffe pro Jahr.
3. Deutsche Seehäfen wickeln dabei über 2/3 des seewärtigen deutschen Außenhandels ab.
4. Die deutschen Seehafenbetriebe schlagen pro Jahr rund 300 Millionen Tonnen Güter aller Art um – darunter 3,5 Millionen Pkw, 15 Millionen Container, 24 Millionen Tonnen an Getreide, Ölsaaten und Futtermitteln sowie 35 Millionen Tonnen an Kohle, Erdgas und Erdöl.
5. Deutsche Seehafenbetriebe betreiben Terminals und Logistikanlagen weltweit – ob in Brasilien oder Marokko, in Russland oder der Ukraine, auf Zypern oder in der Türkei, im Iran, in Malaysia oder Schweden – und vermarkten Hafensystemtechnik und Fachwissen rund um den Globus.





1

ERFOLGREICHER WIRTSCHAFTS- UND LOGISTIK- STANDORT DEUTSCHLAND

Unter dem Motto „Maritim: exzellent vernetzt – Chancen der Digitalisierung für die maritime Wirtschaft“ haben Vertreter von Politik, Wirtschaft, Gewerkschaften, Wissenschaft und Forschung auf der 10. Nationalen Maritimen Konferenz Anfang April in Hamburg Maßnahmen zur Stärkung des deutschen maritimen Standortes debattiert.

In ihrer Rede hob die Bundeskanzlerin die bedeutsame Rolle von Häfen und des Freihandels für die deutsche Wirtschaft hervor. Die Bundesregierung wolle die Hafenwirtschaft unterstützen. Das Nationale Hafenkonzept mit dem erfolgreichen Förderprogramm IHATEC – das seinerzeit der ZDS angestoßen hat – biete einen umfassenden Ansatz sowie einen strategischen Leitfaden für die Hafenpolitik der kommenden Jahre. Ziel sei, dass die deutschen Umschlagplätze ihre herausragende Position im internationalen Wettbewerb halten. Bundesverkehrsminister Dobrindt sprach von einer umfassenden Zukunftsoffensive für die maritime Wirtschaft mit Rekordinvestitionen in die Seehafen hinterlandanbindungen und die digitale Infrastruktur und stellte eine Verlängerung von IHATEC in Aussicht.

Zentrales Ergebnis war eine gemeinsame Erklärung zur Digitalisierung. Bund, Küstenländer, Verbände und Gewerkschaften benennen in der Erklärung Handlungsfelder und Maßnahmen in den Bereichen Ausbau der digitalen Infrastruktur, intelligenter Datentransfer in der maritimen Lieferkette, Förderung der Digitalisierung im Rahmen maritimer F&E-Programme, Stärkung digitaler Kompetenzen mit Aus- und Weiterbildung sowie die Einführung internationaler Industriestandards.

Bereits im Vorfeld der 10. Nationalen Maritimen Konferenz hatte der Bundestag den Fraktionsantrag der CDU/CSU und SPD zur Innovation und Forschung als Wettbewerbsvorteil der deutschen maritimen Wirtschaft mit einem umfassenden Forderungskatalog beschlossen, der auch Themen wie die Wettbewerbsgleichheit bei der Einfuhrumsatzsteuer oder die Absenkung der EEG-Umlage für die Landstromnutzung und Kraftwerkschiffe enthält.

10. NATIONALE MARITIME KONFERENZ

„Von unseren Häfen hängt sehr viel ab“ – Bundeskanzlerin Angela Merkel auf der 10. NMK in Hamburg



Der ZDS zog ein positives Fazit der Konferenz. Der Beschluss des Deutschen Bundestages, die klaren Aussagen der Bundeskanzlerin und der Bundesminister – ob zu IHATEC, Handelspolitik oder dem Digitalen Testfeld Hafen – und die Erklärung zur Digitalisierung bilden im Zusammenspiel mit dem Nationalen Hafenkonzept, dem Bundesverkehrswegeplan und der Maritimen Agenda einen optimistisch stimmenden Ausgangspunkt für das Arbeitsprogramm der nächsten Bundesregierung.

MARITIME AGENDA

➤ Als „langfristig angelegten Rahmen für eine konsequente Zukunftspolitik zur Stärkung des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland“ hat das Bundeskabinett im Januar 2017 die Maritime Agenda 2025 beschlossen.

Die Maritime Agenda hält fest, dass deutsche Seehäfen in einem starken internationalen Wettbewerb stehen, dass die deutsche Hafenwirtschaft, den schwierigen Rahmenbedingungen zum Trotz, aber dennoch ihre internationale Spitzenposition sichern konnte. Leistungsfähige Häfen und eine leistungsfähige Logistik sind danach die Grundpfeiler für den Erfolg der maritimen Wirtschaft insgesamt.

Die Maritime Agenda definiert neun Handlungsfelder und Ziele der maritimen Wirtschaftspolitik der Bundesregierung, darunter die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen, den Ausbau der Infrastruktur und die Sicherung des deutschen Logistikstandortes.

Zu den Instrumenten zur Umsetzung der Maritimen Agenda 2025 zählen das Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen, die Außenwirtschaftsförderung und die Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation.

Die Maritime Agenda 2025 unterstreicht einmal mehr die herausragende Bedeutung der deutschen Hafenwirtschaft und maritimer Infrastruktur für den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland. In der weiteren Entwicklung der maritimen Politik sollte sich die Bundesregierung noch ehrgeizigere Ziele setzen und ordnungspolitische Rahmenbedingungen stärker in den Fokus setzen.

➤ Großen Zuspruch erfährt das Forschungsprogramm IHATEC des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, mit dem der Bund Vorhaben zur Entwicklung oder Anpassung innovativer Hafentechnologien fördert. Insgesamt 64 Mio. Euro stellt der Bund bis 2020 bereit. Ziel des vom ZDS initiierten Programms ist es, See- und Binnenhäfen zu unterstützen, Güterumschläge zu optimieren, Arbeitsplätze zu erhalten und zu schaffen sowie den maritimen Standort Deutschland für das global-digitale Zeitalter zu entwickeln.

Zu den geförderten Projekten zählen beispielsweise der Aufbau einer internetfähigen Cloud, die alle exportbezogenen Informationen an einer zentralen Stelle zur Verfügung stellt, um eine ganzheitliche Planung, Steuerung, Koordination, Durchführung und Kontrolle der gesamten Transportkette zu erreichen. Ziel eines weiteren Projekts ist es, an einem Container-Terminal Lösungen für die Interaktion von Mensch und Maschine in Arbeitsbereichen zu finden, die bisher aus Sicherheitsgründen nicht gemeinsam von Menschen und automatisierten Umschlaggeräten genutzt werden konnten.

Der Bundestag hat die Bundesregierung bereits aufgefordert, IHATEC über das Jahr 2020 hinaus zu verlängern.

IHATEC

➤ Der ZDS ist Mitbegründer des Deutschen Maritimen Zentrums e.V., das sich im Juli 2017 in Hamburg konstituiert hat. Das Zentrum soll nach dem Vorbild des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des gesamten deutschen maritimen Standortes sowie des Know-hows und der Berufsperspektiven in der maritimen Wirtschaft stärken.

Zur Finanzierung des Zentrums mit Sitz in Hamburg hat der Bundestag im Bundeshaushalt 2017 für die dreijährige Anlaufphase zunächst insgesamt neun Mio. Euro bereitgestellt.

Zur Aufgabenstellung des Zentrums zählen die Anregung und Koordinierung von Forschung, Entwicklung und Innovation ebenso wie die Zusammenarbeit und die Unterstützung der maritimen Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand in Deutschland branchen- und länderübergreifend.

DEUTSCHES MARITIMES ZENTRUM



Union Jack im Hamburger Hafen

Als Think-Tank sollen Informationen zu relevanten Markt-, Politik- und Rechtsentwicklungen sowie durch öffentlichen Wissenstransfer bereitgestellt werden. Außerdem will der Verein der Weiterentwicklung nationaler, europäische und internationaler technischer Standards und Normen sowie bei der Entwicklung und Umsetzung von Standards und Normen in der maritimen Branche sowie den Informationsaustausch zwischen Unternehmen der maritimen Branche und der öffentlichen Hand unterstützen.

BREXIT

➤ Der Austritt des Vereinigten Königreiches aus der EU kann auch für die Hafenwirtschaft weitreichende Folgen haben: neue Zollverfahren und zusätzliche Anlagen für die Grenzabfertigung, Veränderungen im Güteraufkommen an den Standorten, Einschränkungen bei Unternehmensgründungen und Beteiligungen in Großbritannien, Wettbewerbsverzerrungen durch vorteilhafte Gesetze für britische Häfen. Wichtig: Durch den Brexit darf kein Anreiz für weitere Austritte aus der EU geschaffen werden.



Projektladung in Hamburg



2

LEISTUNGSFÄHIGES VERKEHRSNETZ

Der Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind wesentliche Voraussetzungen dafür, dass sich Deutschland im europäischen und internationalen Wettbewerb auch in Zukunft auf einer Spitzenposition behauptet. Für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur steht mit dem so genannten „Investitionshochlauf“ in der letzten Legislaturperiode mehr Geld denn je zur Verfügung. Mit dem Bundesverkehrswegeplan, dem Nationalen Hafenkonzept und dem Seehafenhinterlandprogramm gibt es klare Vorgaben, wie das Geld einzusetzen ist. Der ZDS drängt darauf, den Mittelabfluss zu erleichtern und den Investitionshochlauf zu verstetigen.

BUNDESVERKEHRS- WEGEPLAN

Komplizierte und langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren verzögern und gefährden inzwischen zunehmend Infrastrukturprojekte von großer Bedeutung. Insbesondere Verkehrsprojekte wie die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen sowie deren seewärtige Zufahrten sind davon betroffen. Planungsverfahren, die bis zu 20 Jahre andauern, sind zukünftig nicht mehr hinnehmbar.

INNOVATIONS- FORUM PLANUNGS- BESCHLEUNIGUNG / ZDS-POSITIONS- PAPIER

Der ZDS fordert daher in seinem im Mai veröffentlichten Positionspapier „Standort- und Wettbewerbsfaktor Infrastruktur – Anpassungsbedarfe für das Planungs-, Umwelt- und Verfahrensrecht“ Bund, Länder und Europäische Union auf, die Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten mithilfe effizienter Verfahren zu beschleunigen und zu optimieren.

Zu den Empfehlungen und Forderungen des ZDS gehören u. a. die Nutzung vereinfachter bereits vorhandener Verfahrensinstrumente des Genehmigungsverzichts und der Planegenehmigung sowie die Beseitigung unterschiedlicher Standards auf Länderebene, welche die rechtliche Überprüfung erschweren und zu mehr Rechtsunsicherheit führen.

Der Abschlussbericht des Innovationsforums Planungsbeschleunigung mit einem umfangreichen Maßnahmenkatalog kommt zu ganz ähnlichen Schlussfolgerungen: Für eine zügigere Planung und Genehmigung von Verkehrsprojekten sollen nach den Vorstellungen des Innovationsforums Maßnahmen in den Bereichen Zusammenarbeit und Wissenstransfer, Verfahrensabläufe, gerichtliche Zuständigkeiten, Digitalisierung der Infrastrukturplanung, umweltfachliche Prüfungen und europäisches Umweltrecht sorgen.

Das Forum empfiehlt auch, für eine hinreichende Personalausstattung bei den Vorhabenträgern, den Genehmigungsbehörden und dem Bundesverkehrsministerium zu sorgen.

FAHRINNEN- ANPASSUNGEN: ELBE-URTEIL

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 9. Februar 2017 sein Urteil zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe verkündet. Danach sind die entsprechenden Planfeststellungsbeschlüsse wegen Verstößen gegen das Natur- und Habitatschutzrecht in Teilen rechtswidrig und nicht vollziehbar. Allerdings: Nach Auffassung des Gerichts sind in den zentralen Punkten die rechtlichen Anforderungen eingehalten worden. Zudem wurde der wirtschaftliche Bedarf der Maßnahme nicht beanstandet. Die Planungsbehörden sind nun gefordert, die vom Gericht aufgezeigten Mängel im Rahmen eines Planergänzungsverfahrens zügig zu beheben. Das Verfahren zeigt anhand eines für das europäische Verkehrssystem bedeutsamen Projekts die Unzulänglichkeiten des in Deutschland zur Anwendung kommenden Planungs- und Umweltrechts auf.

WACHSENDE BEDEUTUNG DER DEUTSCHEN SEE- HÄFEN FÜR NORD- RHEIN-WESTFALEN

Besondere Aufmerksamkeit richtet der ZDS derzeit auf die Verkehrsanbindungen Nordrhein-Westfalens an deutsche Seehäfen. Durch seine gute Anbindung an die großen europäischen Seehafenstandorte nimmt das Land Nordrhein-Westfalen eine Schlüsselfunktion als multimodale Logistikkreuzung für ganz Deutschland ein. Die Seeverkehrsprognose der Bundesregierung ebenso wie etwa das Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen¹ zeigen, dass die Bedeutung der deutschen Seehäfen für NRW zunimmt.

Danach wird der Hinterlandverkehr zwischen Nordrhein-Westfalen und den deutschen Ostseehäfen zwischen 2010 und 2030 um mehr als 1 Mio. Tonnen zunehmen, der Hinterlandverkehr zwischen Nordrhein-Westfalen und den deutschen Nordseehäfen erfährt im genannten Zeitraum sogar eine Steigerung von mehr als 10 Mio. Tonnen.

Darüber hinaus wird sich der seewärtige Außenhandel des Nordrhein-Westfalens über deutsche Seehäfen von 2010 bis 2030 nahezu verdoppeln, und auch der Marktanteil deutscher Seehäfen beim seewärtigen Außenhandel Nordrhein-Westfalens soll den Prognosen zufolge ansteigen, von 29 Prozent im Jahr 2010 auf 37 Prozent im Jahr 2030.

Daher müssen die Verkehrsanbindungen zwischen NRW und der deutschen Küste verstärkt gefördert werden. Dafür wirbt der ZDS in Gesprächen und mit Veranstaltungen, wie etwa im Juli 2017 zusammen mit der IHK NRW und der IHK Nord in Düsseldorf, oder mit einem für den 29. November 2017 geplanten Parlamentarischen Abend im Landtag in Düsseldorf. Es gilt, ein Bewusstsein für die Rolle der deutschen Seehäfen für NRW und für Europa zu schaffen, die Anbindungen der deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee sowie an alle Wirtschaftszentren in NRW zu stärken und den verkehrspolitischen Dialog zwischen NRW und den Küstenländern mit neuen Projekten weiter auszubauen.

¹ Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen:
http://www.mbwsv.nrw.de/verkehr/_pdf_container/Hafenkonzept2016.pdf

FEPORT – 2. STAKEHOLDER KONFERENZ

BRÜSSEL, 8. DEZEMBER 2016



1



2



3

1 | Von links: Nicolette van der Jagt/CLECAT, Olaf Merk/OECD, Gunther Bonz/FEPORT

2 | Von links: Markus Ferber/MdEP, Violeta Bulc/Europäische Kommission, Gunther Bonz/FEPORT, Lamia Kerdjoudj-Belkaid/FEPORT

3 | Martin Stopford/CLARKSONS

4 | Von links: Lennart Heip/Dow Chemical Company, Guy Janssens/Port of Antwerp, Catherine Trautmann/TEN-T, Stefan Verberckmoes/Alphaliner, Magnus Kåredestedt/Port of Gothenburg, Wim van de Camp/MdEP, Boris Wenzel/Terminal Link SAS

5 | Von links: Stefan Verberckmoes/Alphaliner, Jakob Svane/DI Transport, Magnus Kåredestedt/Port of Gothenburg, Wim van de Camp/MdEP



4



5

INFORMATIONSVORANSTALTUNG VON IHK NORD, IHK NRW UND ZDS

DIE BEDEUTUNG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN
FÜR DIE NRW-WIRTSCHAFT / STATUS QUO,
PERSPEKTIVEN UND HERAUSFORDERUNGEN
DÜSSELDORF, 5. JULI 2017



6

6 | Von links: Dr. Matthias Mainz/IHK NRW, Burkhard Landers/IHK NRW/Niederrheinischen IHK zu Duisburg, Joachim Brendel/IHK NRW/IHK NordWestfalen, Frank Dreeke/ZDS, Torsten Haasch/IHK Neubrandenburg, Jens Aurel Scharner/ZDS, Josef Hovenjürgen/MdL NRW, L. Daniel Hosseus/ZDS, Dr. Christoph Kösters/Verband der Verkehrswirtschaft und Logistik NRW, Dr. Malte Heyne/IHK Nord

7 | Dr. Christoph Kösters/Verband der Verkehrswirtschaft und Logistik NRW, Joachim Brendel/IHK NRW/IHK NordWestfalen, Jens Aurel Scharner/ZDS, Torsten Schütte/Container-Terminal Dortmund

8 | Veranstaltungsteilnehmer



7



8



Schüttgutumschlag in Wismar

AK AUTONOMES FAHREN UND ELEKTROMOBILITÄT

➤ Autonom fahrende PKW und LKW, also Fahrzeuge ohne Fahrer, werden Abläufe in den Häfen stark verändern. Betroffen sind der Umschlag von fahrerlosen Fahrzeugen im Im- und Export, Umfuhren zwischen Terminals ebenso wie Hinterlandverkehre mit autonom fahrenden LKW, und – sicherlich zu einem späteren Zeitpunkt – die Ladevorgänge bei Fahren und Roll-on/Roll-off-Schiffen.

Die technischen Möglichkeiten werfen zahlreiche Fragestellungen auf, die vom Auslösen von Fahrbefehlen im Hafenbereich, dem Austausch von fahrzeug- und ladungsbezogenen Daten zwischen autonom fahrenden Fahrzeugen, den Terminals und etwa der Grenzabfertigungsstellen über die notwendigen technischen und baulichen Voraussetzungen bis hin zu Haftungsfragen und dem Schutz der Fahrzeuge und Systeme vor Kriminalität und Terrorismus reichen.

Eine neue Arbeitsgruppe des ZDS widmet sich den zahlreichen Themen und wird frühzeitig den Dialog mit Fahrzeugherstellern, Reedereien, Gesetzgebern und weiteren Beteiligten suchen. Ebenso werden sich die Sozialpartner mit der Bedeutung der technischen Entwicklungen befassen.

Auto-Terminal in Bremerhaven





3

OPTIMALE ORDNUNGS- POLITIK UND VERWALTUNG

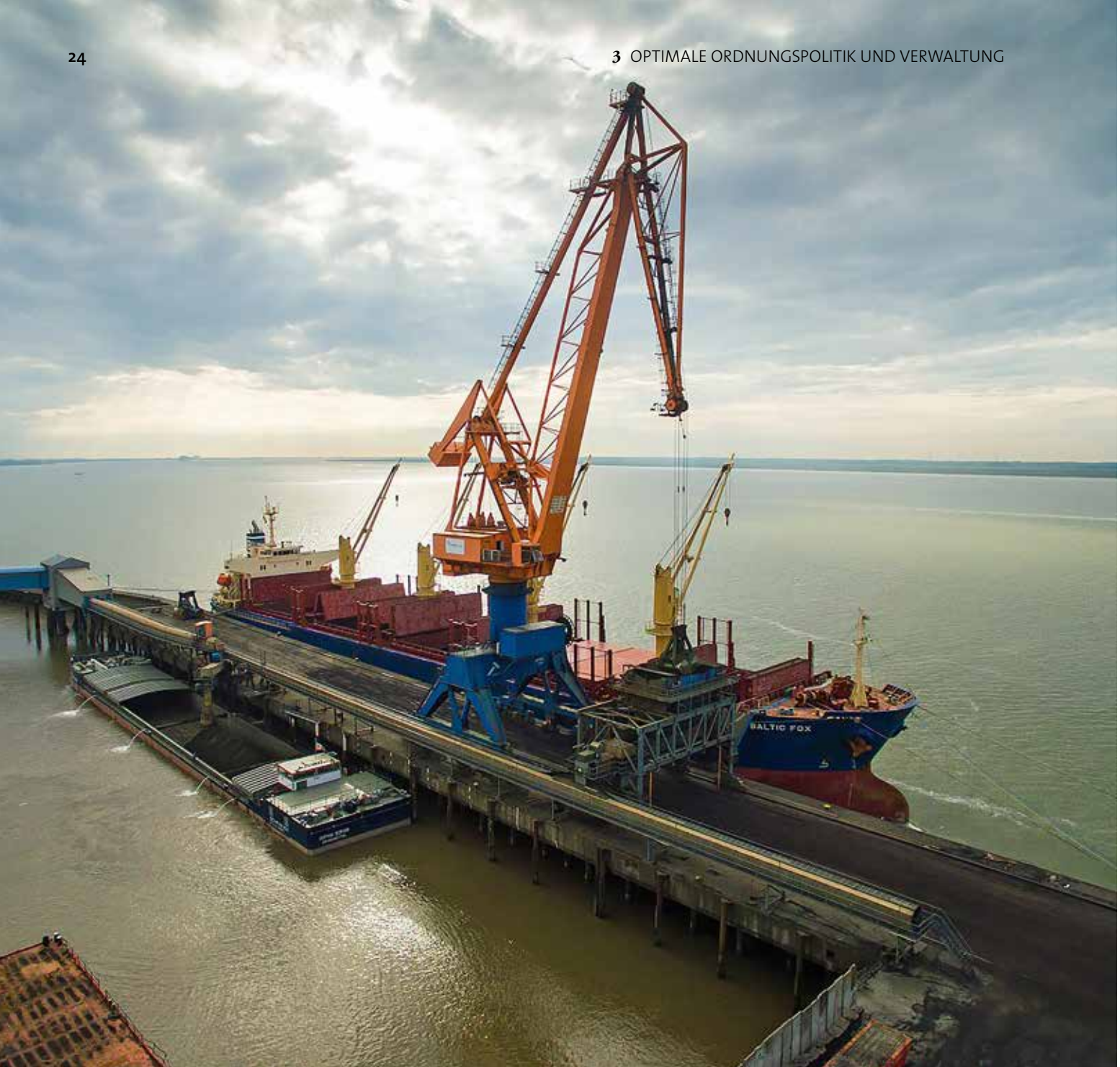
Bei der Einfuhr von Gütern nach Deutschland verursacht das in Deutschland angewandte Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer (EUST) unnötige Kosten für Importeure, die in den EU-Nachbarstaaten nicht anfallen. Importeure nutzen daher verstärkt Seehäfen und Flughäfen in EU-Nachbarstaaten. Das wiederum führt dazu, dass Logistikzentren sowie Niederlassungen von Dienstleistern und weiterverarbeitenden Unternehmen auch bei den Nachbarn und nicht in Deutschland angesiedelt werden. Das Steuererhebungsverfahren führt folglich zur Verlagerung von Arbeitsplätze und Steuereinnahmen ins Ausland und somit zu steueroptimierten, statt verkehrseffizienten Gütertransporten.

Nach Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie 2006/112/EG können die Mitgliedstaaten Erleichterungen bei der Erhebung der EUST dahingehend gewähren, dass diese nicht bereits zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten ist, sondern erst im Zuge der Umsatzsteuer-Voranmeldung verrechnet wird. Hiervon machen zum Beispiel die Niederlande Gebrauch, während diese Erleichterungen in Deutschland bisher nicht gewährt werden.

Breit über Partei- und Landesgrenzen hinweg wird eine Änderung bei der Handhabung der EUST gefordert. Bereits im Juni 2014 hatte die Wirtschaftsminister aller Bundesländer die Bundesregierung einstimmig gebeten, Möglichkeiten für eine Neugestaltung resp. Verbesserung des Verfahrens zur EUST-Erhebung zu prüfen. Zuletzt hat der Deutsche Bundestag am 30. März 2017 mit der Mehrheit von CDU/CSU und SPD die Bundesregierung ausdrücklich aufgefordert, das Verfahren zur Erhebung der EUST zu verbessern.

Gemeinsam mit Verbänden und Organisationen der Luftfahrt und der Logistik setzt sich der ZDS dafür ein, dass Bund und Länder die entstehenden Nachteile durch eine Änderung des Erhebungsverfahrens schnellstmöglich beseitigen.

ERHEBUNGS- VERFAHREN ZUR EINFUHR- UMSATZSTEUER



Kohleumschlag in Brunsbüttel

EUROPEAN PORTS FORUM

➤ Für die Umsetzung ihrer Hafenpolitik hat die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission 2017 das „Europäische Hafenforum“ gegründet, das als Expertengruppe die Direktion beraten soll. Der ZDS wird sich über den europäischen Branchenverband FEPORT am Forum beteiligen. Zu den Aufgaben der Gruppe zählt der Austausch von Informationen über Politik und Maßnahmen für See- und Binnenhäfen, die Beratschlagung der Kommission bei der Umsetzung der Hafen-Verordnung sowie der Kommissionsmitteilung „Ports: an engine for growth“ und die Unterstützung der Zusammenarbeit der Mitgliedsstaaten bei der Hafenpolitik.

Das Forum wird voraussichtlich erstmals im Dezember 2017 zusammentreten.

ZDS ABENDVERANSTALTUNG

HAMBURG, 14. NOVEMBER 2016



1



2

1 | ZDS-Präsidium und Geschäftsführung mit Festredner Ronald Pofalla/Deutsche Bahn AG

2 | Von links: Stefan Saß/VHSp, PStS Enak Ferlemann/BMVI, Johan Peter Schryver/VHSp

3 | Andreas Bullwinkel/CTW JadeWeserPort, Dr. Wibke Mellwig/Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg, Prof. Dr. Joachim Erdmann/Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



3



4



5

4 | Jens Aurel Scharner/Rostock Port, Jürgen F. Jensen/Christian Jürgensen Brink & Wölffel, Monika Breuch-Moritz/Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

5 | Ronald Pofalla/Deutsche Bahn AG

ZDS MITGLIEDERVERSAMMLUNG

HAMBURG, 15. NOVEMBER 2016



6



7

6 | Altes und neues ZDS-Präsidium und Geschäftsführung

7 | Von links: Klaus-Dieter Peters, scheidender ZDS-Präsident, Jens Aurel Scharner, neuer ZDS-Vizepräsident

8 | Norman Zurke/UVHH

9 | Herbert Behrens/DIE LINKE, Dr. Birgit Malecha-Nissen/SPD, Melanie Graf/Moderation, Dr. Valerie Wilms/Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Rüdiger Kruse/CDU



8



9



10

10 | Klaus-Dieter Peters, Angela Titzrath, neues ZDS-Präsidiumsmitglied

PORT PACKAGE III DIE HAFEN- VERORDNUNG UND DIE AGVO

In 2017 hat eine langwierige und schwierige Debatte ein vorläufiges Ende gefunden: Die Hafen-Verordnung (umgangssprachlich „Port Package III“, obwohl es sich zunächst nur um eine einzelne Gesetzesinitiative handelte und nicht um ein Bündel von Gesetzgebungsverfahren) und die überarbeitete Fassung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) traten in Kraft.

HAFEN-VERORDNUNG

Ausgangspunkt des Gesetzgebungsverfahrens war für die Europäische Kommission, dass es in manchen Häfen Europas keinen oder kaum Wettbewerb gibt und dass die Finanzierungsstrukturen intransparent sind. Daher hat die Europäische Kommission mit dem „Verordnungsentwurf für Marktzugang zu den Häfen und finanzielle Transparenz in den Häfen“ einen dritten Anlauf unternommen, dies zu verändern, allerdings in einer Weise, die auch gut funktionierende wettbewerbliche Strukturen wie in Deutschland in Mitleidenschaft gezogen hätte.

Die Endfassung der Verordnung ist akzeptabel. Ab dem 24. März 2019 dürfen „Leitungsorgane des Hafens“ nur jene Mindestanforderungen an Dienstleister in der Betankung, beim

Festmachen, beim Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen sowie beim Schleppen machen, die der EU-Verordnung gerecht werden. Die Mindestanforderungen müssen sich auf Aspekte wie fachliche Qualifikationen, die finanzielle Leistungsfähigkeit, Verfügbarkeit, Umweltschutz und einige andere Themen beziehen.

Die Begrenzung der Anzahl von Hafendienstanbietern muss sich ebenfalls auf definierte Sachverhalte beziehen: Knappheit von Flächen, Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz oder bestimmte Wettbewerbssituationen. Der gesamte Bereich Ladungsumschlag und Passagierdienst ist von diesen Regelungen nicht erfasst; hier gilt das zuvor geltende Rechtssystem weiter.

Der zweite Kernaspekt der Verordnung betrifft die finanzielle Transparenz in den Beziehungen zwischen Behörden und einem Leitungsorgan eines Hafens, das öffentliche Mittel erhält. Leitungsorgane, die öffentliche Mittel erhalten, müssen über diese Mittel getrennt Buch führen und müssten Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur erheben.

STAATLICHE BEIHILFEN – AGVO

Ebenso drohten die Vorschläge der Europäischen Kommission hinsichtlich der Anwendung des Beihilferechts auf See- und Binnenhäfen, die Aufgabenverteilung in den Häfen grundlegend zu verändern.

Grundsätzlich verbietet die Europäische Union – direkt in den Europäischen Verträgen – staatliche Beihilfen. Beabsichtigt ein Mitgliedsstaat der EU, ausnahmsweise eine Beihilfe zu gewähren, so verpflichtet das EU-Beihilferecht die Mitgliedstaaten, diese Beihilfe zunächst von der Europäischen Kommission billigen zu lassen. Ziel der AGVO ist es, bestimmte staatliche Beihilfemaßnahmen von dieser Notifizierungspflicht auszunehmen. Damit soll die Anwendung des Beihilferechts für alle Beteiligten erleichtert und beschleunigt werden. Der ZDS hat diesen Ansatz begrüßt.

Allerdings gingen die Entwürfe der Kommission noch viel weiter: Schifffahrt und Häfen hätten möglicherweise auch die Kosten für allgemeine Infrastruktur, wie Autobahnen oder Eisenbahnstrecken in und um Häfen herum, tragen müssen. Längst auch auf EU-Ebene geregelte Vergabeverfahren von Flächen hätten nach EU-Kommissionsvorgaben neu geregelt werden müssen; genau das hatten Mitgliedsstaaten, das EU-Parlament, nationale Parlamente, Gewerkschaften und die Hafenwirtschaft mehrfach in verschiedenen Gesetzgebungsverfahren – darunter Port Packages I + II und die Konzessionsrichtlinie – energisch zurückgewiesen. Und auch die Schwellenwerte, ab welchen dann die Pflicht zur Genehmigung eines Vorhabens durch die Kommission greift, waren zunächst kaum anwendbar.

Nach einem intensiven Dialog mit Mitgliedsstaaten, EU-Parlament und Hafenwirtschaft hat die Europäische Kommission im Ergebnis jedoch wichtigen Bedenken aus dem Kreis der AGVO-Anwender Rechnung getragen. Schifffahrt und Häfen bleiben neue gewichtige Wettbewerbsnachteile im internationalen Wettbewerb erspart.



4

KONKURRENZ- FÄHIGE UMWELT- UND ENERGIEPOLITIK



Der ZDS hat mit einem Positionspapier Grundsätze, Maßnahmen und Forderungen der deutschen Seehafenbetriebe in Bezug auf den Klima- und Umweltschutz in den deutschen Seehäfen aufgezeigt und klare Forderungen an die Politik gerichtet.

Zu den Grundsätzen für einen erfolgreichen Klima- und Umweltschutz in den Seehäfen gehören Infrastrukturausbau, die Förderung von Forschung und Investitionen, die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs, das Sicherstellen der wirtschaftlichen und technischen Machbarkeit sowie die Schaffung fundierter Entscheidungsgrundlagen.

Das Positionspapier verdeutlicht, dass die deutsche Hafenwirtschaft in der Vorausschau bereits eine Vielzahl von Maßnahmen zum Schutz des Klimas und der Umwelt getroffen hat.

ZDS-POSITIONS- PAPIER ZU KLIMA- UND UMWELT- SCHUTZ



Das BMVI hat im August 2017 die Förderrichtlinie für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von Flüssiggas (LNG) als Schiffskraftstoff veröffentlicht. Diese soll den Einsatz von LNG in der deutschen Seeschifffahrt vorantreiben. Darüber hinaus soll die Nachfrage nach LNG als Schiffskraftstoff in Deutschland gesteigert werden.

Die Richtlinie zielt ausdrücklich auch darauf ab, durch die Nachfrageförderung den LNG-Markt in den Häfen zu aktivieren. Dabei handelt es sich um eine indirekte Infrastrukturförderung, da die Anbieter von alternativen Kraftstoffen die notwendigen Investitionen in Infrastruktur dann tätigen werden, wenn die Nachfrage entsprechend ist. Für die Häfen verweist das BMVI außerdem auf die mögliche Förderung von Pilotprojekten. Eine solche Projektförderung kann aus dem Haushaltstitel für die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie erfolgen.

LNG-FÖRDER- RICHTLINIE

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



Agrargüterumschlag in Vierow

NEUE AUFFANG- EINRICHTUNG FÜR SCHIFFSABWÄSSER

Trotz der erst ab 2019 für Schiffsneubauten und ab 2021 für Bestandsschiffe geltenden Vorgaben für das Abwassersondergebiet Ostsee investieren deutsche Seehäfen schon jetzt in neue Auffangeinrichtungen für Schiffsabwässer. Im Juni 2017 hat der Seehafen Kiel eine solche in Betrieb genommen. Die aufwendige Anlage erhöht die bisherige Aufnahmekapazität am Standort um das Zehnfache und umfasst den Bau von Druckrohrleitungen sowie einem unterirdischen Speicherspeicherbecken mit Analyse- und Behandlungstechnik für das Abwasser. Denn die dort gesammelten Abwässer von Passagierschiffen können erst nach intensiver Behandlung überhaupt an das kommunale Abwassernetz übergeben werden.

Der ZDS hatte sich im Vorfeld gegenüber der Bundesregierung und HELCOM erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Umsetzungszeiträume für die Vorschriften über die Einleitbedingungen in Abwassersondergebieten für Bestandsschiffe und Schiffsneubauten planbar und realistisch ausgestaltet werden.

WASSER- GEFÄHRDENDE STOFFE

Im Frühjahr 2017 hat der Bundesrat der novellierten Anlagenverordnung über wassergefährdende Stoffe (AwSV) zugestimmt. Danach fallen für Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs (KV), wozu auch die Seehafenterminals gehören, keine Nachrüstungen für die Versiegelung der bestehenden Terminalflächen an. Dies hätte Kosten in Milliardenhöhe verursacht. Im Gesetzgebungsverfahren hatte sich der ZDS für praktikable und wettbewerbsneutrale Rückhalteanforderungen an die Flächen von KV-Umschlaganlagen eingesetzt. Die neue Verordnung trägt nunmehr den Belangen des Umweltschutzes, den Eigenschaften der KV-Anlagen in den Seehäfen sowie der notwendigen Investitions- und Planungssicherheit der Unternehmen gleichermaßen Rechnung.



Hafenauffanganlage in Kiel

Das Land Niedersachsen hat Verordnungsentwürfe für die Ausweisung der Naturschutzgebiete „Niedersächsischer Mündungstrichter der Elbe“ und „Tideweser“ vorgelegt. Damit soll die nationale Sicherung der an die EU-Kommission gemeldeten Schutzgebiete umgesetzt werden.

Der ZDS hat in einer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die von den Verordnungsentwürfen erfassten Schutzgebiete maßgeblich durch hafengewerbliche und schifffahrtsbezogene Nutzungen geprägt sind. Der Verband hat kritisiert, dass die mit den Verordnungen angestrebten sehr umfassenden Schutzzwecke weit über das durch die Schutzziele für die Gebiete gebotene Maß hinausgehen und die Hafenwirtschaft hinsichtlich ihrer zukünftigen Entwicklungsziele massiv einschränken würden. Eine Ausweisung der erfassten Gebiete an Elbe und Weser als Naturschutzgebiet erscheint insofern unverhältnismäßig, als die jeweilige Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet als milderes Mittel in Betracht kommt. Nach Ansicht des ZDS dürfen Nutzungen der Gewässer durch die vorgesehenen Verbotstatbestände nicht erschwert oder verhindert werden. Dies gilt vor allem für Unterhaltungsarbeiten und Ausbaumaßnahmen. Es sollte erreicht werden, dass die naturschutzrechtlichen Anforderungen in einen sinnvollen und verhältnismäßigen Ausgleich zu hafenwirtschaftlichen und schifffahrtsbezogenen Anforderungen gebracht werden.

GEPLANTE AUSWEISUNG VON NATURSCHUTZ- GEBIETEN AN ELBE UND WESER



5 SICHERE HÄFEN

➤ Ende Mai 2017 hat das Bundeskabinett die Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Bestimmung kritischer Infrastrukturen (BSI-Kritisverordnung) verabschiedet. Mithilfe dieser Verordnung sollen die Betreiber von Kritischen Infrastrukturen in die Lage versetzt werden, anhand messbarer und nachvollziehbarer Kriterien zu prüfen, ob sie unter den Regelungsbereich des IT-Sicherheitsgesetzes fallen.

Die von der Verordnung betroffenen Betreiber sind verpflichtet, dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) innerhalb von sechs Monaten eine zentrale Kontaktstelle zu benennen und dem BSI innerhalb von zwei Jahren die Einhaltung eines Mindeststandards an IT-Sicherheit nachzuweisen. Kritische Versorgungsdienstleistungen im Sektor Transport und Verkehr sind die Güter- und Personenverkehre. Im Bereich Güterverkehr wird die Logistik in ihrer verkehrsträgerübergreifenden Sonderrolle als kritische Dienstleistung erfasst.

Der ZDS konnte erreichen, dass anstatt des für den Logistikbereich zunächst vorgesehenen Schwellenwertes von 1,9 Mio. t für die Anlagenkritikalität nunmehr ein Schwellenwert von 17 Mio. t festgelegt wurde.

KRITIS-VERORDNUNG ZUM IT-SICHERHEITS- GESETZ



Containerterminal im
Hamburger Hafen



Schwefelumschlag in Brake

ABTEILUNG **AGRARGÜTER**

1. Auf Initiative des ZDS wird es zu dem in der praktischen Umsetzung schwierigen Thema „Einleitung von Waschwasser als Abfall aus dem Ladungsbereich in das Abwassernetz“ ein Gespräch mit den Bundesverbänden beim nächsten Bund-Länder-Treffen zum CDNI-Übereinkommen im Herbst 2017 geben.
2. Wenn Palmkernexpeller als Nebenprodukte der Gewinnung von Öl aus den Samen der Ölpalmen und als Einzelfuttermittel beim Seetransport teilweise als Gefahrgut eingestuft werden, hat dies nachteilige Auswirkung auf die nachgelagerten Güterverkehre, da diese sodann als Gefahrguttransporte durchgeführt werden müssen. Eine bei der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) in Auftrag gegebene Probenanalyse hat ergeben, dass alle zur Verfügung gestellten Palmkernexpeller-Proben unterschiedlicher Zusammensetzungen nicht als Gefahrgut einzustufen sind. Mit diesen Testergebnissen setzt sich der ZDS dafür ein, gefahrgutrechtliche Erleichterungen für den Seeverkehr (IMSBC-Code) und den Binnenschiffahrtsbereich (ADN-Übereinkommen) zu erreichen.
3. Der Entwurf des BMUB zur Anpassung der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) enthält innerhalb der Regelungen zu Bioaerosolbelastungen erhebliche Verschärfungen. So soll die TA Luft um Vorgaben zur Prüfung hinreichender Anhaltspunkte für anlagenbezogene Bioaerosolbelastungen durch die Festlegung einer einheitlichen Methodik ergänzt werden. Leitparameter und Orientierungshilfen sollen aufzeigen, ab wann und wie eine Sonderfallprüfung im Hinblick auf Bioaerosol-Emissionen einer Anlage durchzuführen ist. Bei Umschlaganlagen, die Bioaerosole in relevantem Umfang emittieren können, sind danach zur Emissionsminderung dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zu treffen. In seiner Stellungnahme zu dem Entwurf hat der ZDS vorgetragen, dass die Detailkenntnisse zum Thema Bioaerosole noch nicht so weit fortgeschritten und daher für den wissenschaftlichen Beweis und die Rechtssicherheit zunächst entsprechende Studien notwendig sind.



6

ANGEMESSENE TARIF- UND SOZIALPOLITIK

➤ In der diesjährigen Lohnrunde hat die Gewerkschaft ver.di gefordert, bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 12 Monaten die Einkommen der Hafenarbeiter zum 1. Juni 2017 im Volumen um 5,7 Prozent, die Zulage für Hafenbetriebe der Kategorie A um 450,00 € sowie den bisherigen Arbeitgeberzuschuss zur betrieblichen Altersvorsorge um 45,00 € zu erhöhen.

Nach drei intensiven 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 2017 tabellenwirksam um 2,7 Prozent angehoben.
2. Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt 12 Monate.
3. Für Betriebe der Kategorie A der Ziffer VI des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird die Zulage ab dem 1. Juni 2017 um 300,00 € erhöht.
4. Der zweckgebundene Zuschlag zu versicherungsförmigen Altersversorgungssystemen wird ab dem 1. Juni 2017 um 10,00 € brutto für jeden Kalendermonat erhöht.
5. Der Inflationsausgleich gemäß I Ziffer 2 des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird auf einen Wert von 1,8 Prozent festgelegt.

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 2017 ergibt sich aus der Tabelle auf Seite 39.

LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFEN- ARBEITER

DEMOGRAFISCHER WANDEL

➤ Der ZDS und die Gewerkschaft ver.di haben im Rahmen eines Demografie-Tarifvertrages unternehmensbezogene Instrumentarien vereinbart, wonach ab dem Jahr 2017 sogenannte „Demografiefonds“ eingerichtet werden. In einer Aufbauphase bis 2020 wird so erhebliches Eigenkapital durch die Hafenwirtschaft aufgebracht. Die Verwendung dieser Mittel ist auf verschiedene Auswirkungen des demografischen und technologischen Wandels ausgerichtet und bezieht sich auf entsprechende betriebsinterne Anpassungsmaßnahmen und -projekte.

Das Förderprogramm „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC) soll u. a. die Schaffung neuer Arbeitsplätze und den Erhalt bestehender Arbeitsplätze im Kontext neuer technologischer Entwicklung unterstützen und die Entwicklung innovativer Hafentechnologien fördern. Darunter fallen auch innovative Konzepte, welche die Belastung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Rahmen der zunehmenden Mensch-Technik-Interaktion auffangen.

ZDS und ver.di konnten erreichen, dass im Einzelfall und auf Antrag unter diesen Förder-schwerpunkt auch betriebliche Maßnahmen und Projekte mit Demografiebezug fallen können.

SOZIALER DIALOG IM EU-HAFENSEKTOR

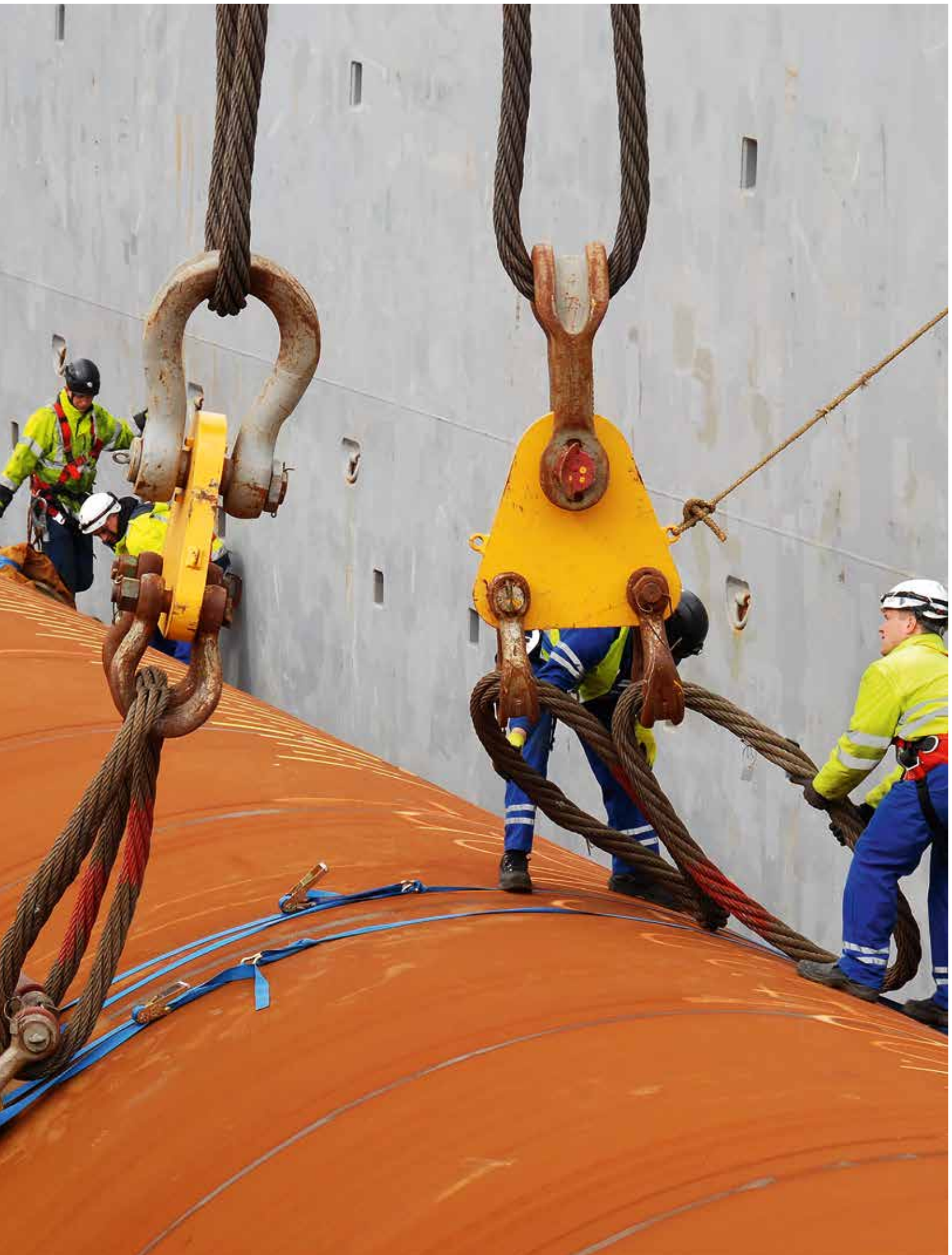
➤ Seit 2013 bietet der soziale Dialog von Arbeitnehmern und Arbeitgebern im EU-Hafen-sektor ein Diskussionsforum für Zukunftsfragen zu Gesundheit und Arbeitssicherheit, Aus- und Weiterbildung, Innovation und technische Weiterentwicklung, Nachwuchsgewinnung sowie Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Frauen und junge Menschen. Die europäischen Gewerkschaften haben in der ersten Jahreshälfte 2017 ihre Teilnahme am Dialog unter Hinweis auf das anhaltende Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Spanien zum Berufszugang im Stauereibereich und die geplanten Reformen der spanischen Regierung aus Protest und Solidarität abgesagt. Unabhängig davon hat die EU-Kommission den Sozialpartnern im Rahmen des sozialen Dialoges die Finanzierung einer Studie zu den „Sozioökonomischen Auswirkungen der marktbasierenden und technologischen Entwicklungen in den europäischen Häfen“ zugesagt.

GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER

nach Ziffer 1 des Lohntarifvertrages

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion *	Stundenlohn ab 01.06.2016 in Euro	Stundenlohn ab 01.06.2017 in Euro	
I	Aushilfsarbeiter	16,23	16,67	
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	18,04	18,53	
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind	19,02	19,53	
IV		20,16	20,70	
V	Wunsch- und Decksleute	20,46	21,01	
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	20,86	21,42	
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	21,24	21,81	
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	21,72	22,31	
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbst- ständigen Arbeitsgebieten	22,19	22,79	
VII	2. Stauervize	23,36	23,99	
VII/1	Vorhandwerker	24,04	24,69	
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	25,19	25,87	

* Für Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe, deren Arbeitsverhältnis nach dem 31. Mai 2000 begründet wurde, gelten die von der Tabellendarstellung teilweise abweichende Funktionsbeschreibungen der Lohngruppenzuordnungen des Eingruppierungstarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe, gültig ab 1. Juni 2000.



7 LEISTUNGSSTARKE HAFEN- WIRTSCHAFT

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen blieb 2016 gegenüber dem Vorjahr auf einem gleichen Niveau. 2016 wurden insgesamt 296,3 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen. 2015 belief sich der Güterumschlag auf 296,2 Millionen Tonnen.

Die aus dem Ausland empfangenen Güter sind um 0,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Dagegen ist der Anteil der in ausländische Häfen versandten Gütermengen im Vergleich zu 2015 um 1,3 Prozent gesunken. Während die empfangenen Mengen besonders aus dem europäischen und asiatischen Raum sowie aus Russland wuchsen, sank der Empfang aus Häfen in Afrika sowie Mittel- und Südamerika um 13,3 Prozent bzw. 5,7 Prozent. Die wichtigsten Importe setzten sich 2016 ähnlich wie im Vorjahr aus Kohle, Erdöl und Erdgas, Erzen, Steinen und Erden sowie landwirtschaftlichen Erzeugnissen zusammen. Im Vergleich zum Jahr 2015 wurden 2016 über 20 Prozent mehr Kokerei- und Mineralerzeugnisse importiert.

Beim Versand in Häfen außerhalb Deutschlands reduzierten sich die Russlandverkehre gegenüber dem Vorjahr weiter deutlich. Auch der Mittel- und Südamerikaverkehr sowie der Asienverkehr ließ im Vorjahresvergleich 2016 nach. Im Gegensatz dazu nahm der Verkehr mit Nordamerika wieder an Fahrt auf und wuchs 2016 um 3,1 Prozent an. Die wichtigsten Exporte 2016 waren „nicht identifizierbare Güter“ (also die vielfältige Containerladung), gefolgt von chemischen Erzeugnissen, Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen sowie landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Der innerdeutsche Seeverkehr, der mit 8,5 Millionen Tonnen eine der kleinsten Verkehrsrelationen ist, wuchs um 3,7 Prozent an.

Der **Containerumschlag** der deutschen Seehäfen blieb im Vorjahresvergleich mit einem Umschlag von 15,2 Millionen Tonnen mit einem leichten Plus von 0,2 Prozent in 2016 auf einem ähnlichen Niveau wie im Jahr 2015. Dabei stieg die Menge der beladenen Container in Hamburg um 22,3 Prozent, während sie in den Bremischen Häfen konstant blieb.

Der Güterumschlag ist in den Nord- und **Ostseehäfen** im Jahr 2016 weitgehend gleich gegenüber dem Vorjahr geblieben. In den deutschen Ostseehäfen ist dieser 2016 leicht von 52,9 Millionen Tonnen auf 53,0 Millionen Tonnen gegenüber 2015 gestiegen. Die Seehäfen in Sassnitz, Kiel, Puttgarden und Rostock verzeichneten 2016 ein Wachstum des Güterumschlags.

In den deutschen **Nordseehäfen** blieb der Umschlag 2016 im Vorjahresvergleich auf einem konstanten Level von 242 Millionen Tonnen. Während besonders Brunsbüttel, die bremischen Häfen und Emden beim Güterumschlag im Jahr 2016 zulegten, mussten die Seehäfen in Wilhelmshaven, Husum und Nordenham Rückgänge verbuchen.

Der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** über die deutschen Ostseehäfen Lübeck, Rostock, Puttgarden, Kiel und Sassnitz stieg 2016 um 1,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 58 Millionen Tonnen. Ebenso stiegen die Passagierzahlen mit 10,8 Millionen Passagieren leicht an, was einer Steigerung von 0,2 Prozent gegenüber 2015 entspricht.

Der **Stückgutumschlag** stieg 2016 um 0,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 179,9 Millionen Tonnen an. Der **Massengutumschlag** sank hingegen 2016 im Vorjahresvergleich geringfügig um ein Prozent auf 116,4 Millionen Tonnen ab. Während die Menge von festem Massengut sich um 3,1 Prozent auf 70,4 Millionen Tonnen verringerte, wuchs die Menge von flüssigem Massengut um 2,4 Prozent auf 46,1 Millionen Tonnen.

UMSCHLAGENTWICKLUNG 2017

Nach der aktuellen Kurzfristprognose Sommer 2017 der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, herausgegeben durch das Bundesamt für Güterverkehr, wird das Transportaufkommen im Seeverkehr in den Jahren 2017 bis 2019 um rund 0,6 Prozent pro Jahr steigen. Für das Jahr 2017 wird im deutschen Seegüterumschlag ein Wachstum von ebenfalls 0,6 Prozent prognostiziert.

Insgesamt wird erwartet, dass sich die seit Ende 2016 zu beobachtende Konsolidierung des Seegüterumschlags in den deutschen Seehäfen weiter fortsetzen wird und über den gesamten Prognosezeitraum bis 2019 trägt.

Diese stabil positive Entwicklung wird auf die grundsätzliche Annahme eines zunehmenden Welthandels gestützt. Insbesondere die Prognosen für den Warenaustausch mit den europäischen Ländern, Asien und Südamerika stellten sich positiv dar und spiegelten sich in einer Zunahme des Seegüterumschlags.

Im Moment seien zwar sowohl das Szenario der Einführung von Handelsbeschränkungen durch die USA als auch die Auswirkungen des Brexits auf den Seehandel nicht absehbar. Zu erwarten sei jedoch, dass leichte Rückgänge im Außenhandel mit Großbritannien und den USA durch Zuwächse im Handel mit Asien und Europa kompensiert würden.

Mit Zuwächsen sei speziell in den hochwertigen Güterbereichen zu rechnen. Dazu zählten landwirtschaftliche Produkte als Vorprodukte für die Nahrungsmittelindustrie, Konsumgüter zur Erfüllung der Erwartung einer ansteigenden Konsumgüternachfrage in Deutschland, Investitionsgüter für die Industrie und den Export sowie sonstige Güter, die im Wesentlichen die Containertransporte umfassten.

Demgegenüber werden tendenziell Rückgänge in den Bereichen Chemie, Metalle und Sekundärstoffe/Abfälle und nur leichte Aufkommenszuwächse in den Bereichen Kohle/Erdöl, Erze/Steine/Erden/Bergbau und Kokerei/Mineralölerzeugnisse prognostiziert.



Bremerhaven bei Nacht

HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE

Die Marktanteile der Häfen in der Hamburg-Antwerpen-Range haben sich im Gegensatz zum Vorjahr kaum verändert. Zusammen vereinen Hamburg und die Bremischen Häfen 2016 mit 212 Millionen Tonnen einen Marktanteil von 24 Prozent auf sich. Der Anteil Hamburgs im Jahr 2016 liegt mit 15,6 Prozent auf dem Vorjahresniveau. Der Anteil der Bremischen Häfen steigt leicht um 0,1 Prozent auf 8,4 Prozent im Jahr 2016 an. Während der Anteil Rotterdams im Gesamtumschlag von 52,6 Prozent auf 52 Prozent im Jahr 2016 abnimmt, verzeichnet Antwerpen ein leichtes Plus gegenüber dem Vorjahr von 23,5 Prozent auf 24,1 Prozent. Im Containerumschlag verbuchen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen leichte Steigerungen, während die Bremischen Häfen einen minimalen Rückgang vermerken.

GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (in 1.000 t)

	2014	2015	2016	Veränderung 2016:2015 in %
OSTSEEHÄFEN	53.003	52.929	53.022	0,2
Rostock	19.474	20.328	20.959	3,1
Lübeck	17.237	16.304	15.510	-4,9
Puttgarden	4.542	4.733	5.209	10,1
Kiel	4.038	3.848	4.263	10,8
Wismar	3.359	3.700	3.243	-12,4
Sassnitz	1.279	1.088	1.339	23,1
Wolgast	287	214	123	-42,5
Stralsund	915	933	865	-7,3
Flensburg	370	356	298	-16,3
Rendsburg	317	250	241	-3,6
ÜBRIGE OSTSEEHÄFEN IN:				
Schleswig-Holstein	152	172	182	5,8
Mecklenburg-Vorpommern	1.033	1.003	790	-21,2
NORDSEEHÄFEN	249.525	242.089	241.982	0,0
Hamburg	126.006	120.171	120.319	0,1
Wilhelmshaven	23.647	23.202	20.181	-13,0
Bremen/Bremerhaven	66.442	62.464	64.468	3,2
Brunsbüttel	8.643	8.275	8.847	6,9
Brake	6.258	6.565	6.324	-3,7
Bützfleth	5.585	5.471	5.625	2,8
Emden	4.329	4.173	4.249	1,8
Nordenham	2.537	2.059	1.827	-11,3
Cuxhaven	2.534	2.528	2.685	6,2
Leer	24	38	39	2,6
Papenburg	420	446	428	-4,0
Husum	422	374	311	-16,8
ÜBRIGE NORDSEEHÄFEN IN:				
Schleswig-Holstein	675	639	787	23,2
Niedersachsen	2.003	5.678	5.892	3,8
SEEHÄFEN ZUSAMMEN	302.632	295.044	294.969	0,0
BINNENHÄFEN (SEEVERKEHR)	1.427	1.192	1.378	15,6
darunter Duisburg	1.140	945	1.107	17,2
INSGESAMT	304.060	296.220	296.347	0,0
AUSSERDEM:				
Eigengewicht der Ladungsträger	58.761	57.301	57.379	0,1

Quelle: Destatis

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

	2015	2016	Veränderung 2016:2015 in %
VERKEHR INNERHALB DEUTSCHLANDS	8,2	8,5	3,7
EMPFANG AUS HÄFEN AUSSERHALB DEUTSCHLANDS	169,8	171	0,7
Europäische Häfen	109,2	111,4	2,0
davon Häfen in der Europäischen Union	68,3	67,4	-1,3
übrigem Europa	40,9	44,0	7,6
darunter: Russische Föderation/Ostsee	22,3	25,4	13,9
Norwegen	16,8	16,6	-1,2
Außereuropäische Häfen	60,5	59,2	-2,1
darunter Häfen in Afrika	8,3	7,2	-13,3
Nordamerika	10,5	10,5	0,0
Mittel- und Südamerika	14,1	13,3	-5,7
Asien	26,6	27,2	2,3
Australien	0,8	1,0	25,0
VERSAND NACH HÄFEN AUSSERHALB DEUTSCHLANDS	118,3	116,8	-1,3
Europäische Häfen	58,0	59,1	1,9
davon Häfen in der Europ. Union	47,5	49,3	3,8
übrigem Europa	10,5	9,8	-6,7
darunter: Russische Föderation/Ostsee	5,9	4,6	-22,0
Norwegen	2,8	3	7,1
Außereuropäische Häfen	60,3	56,9	-5,6
darunter Häfen in Afrika	8,1	6,3	-22,2
Nordamerika	9,7	10	3,1
Mittel- und Südamerika	8,1	7,8	-3,7
Asien	33,6	32,5	-3,3
Australien	0,5	0,3	-40,0
GESAMTVERKEHR	296,2	296,3	0,0

* Die Veränderungsdaten 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
2015	Alle Häfen	15.181	13.086	125.977
	Hamburg	8.378	6.260	73.130
	Bremische Häfen	5.481	4.742	44.164
2016	Alle Häfen	15.205	13.085	127.328
	Hamburg	8.929	7.656	73.965
	Bremische Häfen	5.518	4.741	46.518
Veränd. 2016:2015 in %		0,2	0,0	1,1
	Hamburg	6,6	22,3	1,1
	Bremische Häfen	0,7	0,0	5,3

Quelle: Destatis

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

	2015	2016	Veränderung 2016:2015 in %
Lübeck	23.251	21.154	-9,0
Rostock	14.700	16.000	8,8
Puttgarden	13.529	14.613	8,0
Kiel	4.960	5.473	10,3
Sassnitz	592	393	-33,6
ZUSAMMEN	57.032	57.633	1,1
ANZAHL DER PASSAGIERE			
Puttgarden	6.140.674	6.024.347	-1,9
Rostock	2.200.000	2.300.000	4,5
Kiel	1.557.343	1.599.375	2,7
Sassnitz	431.377	424.488	-1,6
Lübeck	406.455	407.830	0,3
ZUSAMMEN	10.735.849	10.756.040	0,2

* einschließlich Eigengewichte

Quelle: ZDS

ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE*

		Gesamtumschlag		Massengutumschlag		Stückgutumschlag		Containerumschlag		
		Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	in Mio. TEU	Anteil in %	
Hamburg	2013	139,1	16,4	42,3	10,02	96,8	22,7	9,3	26,3	
	2014	145,7	16,8	43,0	10,20	102,7	23,0	9,7	26,5	
	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	
	1. Hj. 2017	70,0	15,4	23,5	10,49	46,5	20,1	4,4	23,5	
Brem. Häfen	2013	78,8	9,3	9,9	2,3	68,9	16,1	5,8	16,4	
	2014	78,4	9,0	11,0	2,6	67,4	15,1	5,8	15,7	
	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	
	1. Hj. 2017	36,5	8,0	5,3	2,4	31,3	13,5	2,7	14,3	
Rotterdam	2013	440,5	51,9	296,0	70,1	144,5	33,8	11,6	32,9	
	2014	444,7	51,2	291,1	69,1	153,6	34,4	12,3	33,4	
	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	
	1. Hj. 2017	238,0	52,2	153,2	68,4	84,8	36,6	6,7	35,1	
Antwerpen	2013	190,9	22,5	74,0	17,5	117,0	27,4	8,6	24,4	
	2014	199,0	22,9	76,3	18,1	122,7	27,5	9,0	24,4	
	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	
	1. Hj. 2017	111,4	24,4	42,2	18,8	69,2	29,9	5,1	27,1	
INSGESAMT	2013	849,1	100,0	422,0	100,0	427,1	100,0	35,3	100,0	
	2014	867,8	100,0	421,4	100,0	446,4	100,0	36,8	100,0	
	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	
	1. Hj. 2017	456,0	100,0	224,1	100,0	231,8	100,0	19,0	100,0	

* Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

Quelle: Hafen Hamburg Marketing



8

ORGANE DES ZDS

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.

AUFGABEN

Frank Dreeke, Bremen (Präsident)
 Jens Aurel Scharner, Mecklenburg-Vorpommern (Vizepräsident)
 Jan Müller, Niedersachsen
 Frank Schnabel, Schleswig-Holstein
 Angela Titzrath, Hamburg

PRÄSIDIUM



Von links: Heinz Brandt, Vorsitzender des Sozialpolitischen Ausschusses, Frank Schnabel, Frank Dreeke, Angela Titzrath, Jens Aurel Scharner, Jan Müller

VERWALTUNGSRAT

BREMEN

Ordentliches Mitglied

Frank Dreeke (Vorsitz)
BLG Logistics Group AG & Co. KG

Heiner Delicat
Weserport GmbH

Hans-Peter Brüggemann
Hermann Runge GmbH

Wolfgang Rose
*Atlantik Hafenbetriebe
Geuther & Schnitger*

Andrea Eck
BLG Logistics Group AG & Co. KG

Stellvertretendes Mitglied

Michael Blach
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG

Robert Howe
bremenports GmbH & Co. KG

Jan Dirk Brüggemann
Hermann Runge GmbH

Stefan Schultze
*Hafenstauerei Kpt. W. Schultze
GmbH & Co. KG*

Peter Marx
Unternehmensverband Bremische Häfen e. V.

HAMBURG

Ordentliches Mitglied

Gunther Bonz
*EUROGATE Container Terminal
Hamburg GmbH*

Angela Titzrath
Hamburger Hafen und Logistik AG

Ben David Thurnwald
Hansaport Hafenbetriebsges. mbH

Norman Zurke
Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

Dr. Roland Lappin
Hamburger Hafen und Logistik AG

Stellvertretendes Mitglied

Peter Lindenau
Petersen & Alpers GmbH & Co. KG

N.N.

Holger Seifart
K+S Transport GmbH

Ina Luderer
Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

Rainer Fabian
*C. Steinweg (Süd-West-Terminal)
GmbH & Co. KG*

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Ordentliches Mitglied

Jens Aurel Scharner
Rostock Port GmbH

Ronald Schulz
Rostocker Fracht- u. Fischereihafen GmbH

Michael Kremp
Seehafen Wismar GmbH

Sören Jurrat
SWS Seehafen Stralsund GmbH

Harm Sievers
Fährhafen Sassnitz GmbH

Stellvertretendes Mitglied

Dr. Gernot Tesch
Rostock Port GmbH

Steffen Knispel
Rostocker Fracht- u. Fischereihafen GmbH

Helmut Bilz
Seehafen Wismar GmbH

Steffen Klar
SWS Seehafen Stralsund GmbH

Thomas Langlotz
Fährhafen Sassnitz GmbH



Sitzung des ZDS-Verwaltungsrats am 11. Oktober 2017

NIEDERSACHSEN

Ordentliches Mitglied

Michael Appelhans
Rhenus Midgard GmbH & Co. KG

Jan Müller
J. Müller Aktiengesellschaft

Hans-Peter Zint
Cuxport GmbH

Karsten Dirks
*EVAG Emden Verkehrs und
Automotive Gesellschaft mbH*

Mikkel Egholm Andersen
*EUROGATE Container Terminal
Wilhelmshaven GmbH & Co. KG*

Stellvertretendes Mitglied

Uwe Oppitz
Rhenus Midgard GmbH & Co. KG

Martin Pieper
J. Müller Aktiengesellschaft

Michael de Reese
Cuxport GmbH

Jörg Tuitjer
*EVAG Emden Verkehrs und
Automotive Gesellschaft mbH*

Holger Banik
*JadeWeserPort Realisierungs-
Gesellschaft mbH & Co. KG*

SCHLESWIG HOLSTEIN

Ordentliches Mitglied

Prof. Sebastian Jürgens
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Frank Schnabel
Brunsbüttel Ports GmbH

Dr. Dirk Claus
Seehafen Kiel GmbH & Co. KG

N.N.

N.N.

Stellvertretendes Mitglied

Sven Wernecke
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Hans-Helmut Schramm
Brunsbüttel Ports GmbH

Jens B. Knudsen
Sartori & Berger GmbH & Co. KG

N.N.

N.N.

SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

BREMEN

Ordentliches Mitglied

Ulrike Riedel
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG

Hans-Peter Brüggemann
Hermann Runge GmbH

Dieter Schumacher
BLG Logistics Group AG & Co. KG

Wolfgang Rose
*Atlantik Hafenbetriebe
Geuther & Schnitger*

Udo Klöpping
BLG Logistic Group AG & Co. KG

Stellvertretendes Mitglied

Peter Marx
*Unternehmensverband
Bremische Häfen e. V.*

Bernt Kamin-Seggewies
*Gesamthafenbetriebsverein
im Lande Bremen e. V.*

Sören Krüger
*BLG Auto Terminal Bremerhaven
GmbH & Co. KG*

Stefan Schultze
*Hafenstauerei Kpt. Wilhelm
Schultze GmbH & Co.*

Jan Gelderland
*NTB North Sea Terminal
Bremerhaven GmbH & Co.*

HAMBURG

Ordentliches Mitglied

Heinz Brandt (Vorsitzender)
Hamburger Hafen und Logistik AG

Mathias Dylewitz
HLG Hamburger Lasch GmbH & Co. KG

Jörg Breyer
*EUROGATE Container Terminal
Hamburg GmbH*

N.N.

Matthias Reichel
Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

Stellvertretendes Mitglied

Arno Schirmacher
Hamburger Hafen und Logistik AG

Jaana Kleinschmit von Lengefeld
Silo P. Kruse Betriebs-GmbH & Co. KG

Thomas Brüggemann
*Gesamthafenbetriebs-Ges. mbH
Hamburg*

Rainer Fabian
*C. Steinweg (Süd-West-Terminal)
GmbH & Co. KG*

Ben David Thurnwald
HansaPort Hafenbetriebsges. mbH

NIEDERSACHSEN

Ordentliches Mitglied

Karsten Dirks
*EVAG Emden Verkehrs und
Automotive Gesellschaft mbH*

Jürgen Huntgeburth
*J. Müller Agri + Breakbulk Terminals
GmbH & Co. KG*

Mikkel Egholm Andersen
*EUROGATE Container Terminal
Wilhelmshaven GmbH & Co. KG*

Stellvertretendes Mitglied

Michael Nühsmann
*EVAG Emden Verkehrs und
Automotive Gesellschaft mbH*

Uwe Schiemann
*J. Müller Agri + Breakbulk Terminals
GmbH & Co. KG*

Michaela Reuter
*EUROGATE Container Terminal
Wilhelmshaven GmbH & Co. KG*

HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER

L. Daniel Hosseus, M. A.



GESCHÄFTSFÜHRER

Lutz Könnner, Rechtsanwalt



GESCHÄFTS- FÜHRUNG

Herausgeber

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.

Fotos

ALBRECHTMARSCHNER Fotografen/Cristina Clasen (Seite 53)
 Eckhard-Herbert Arndt (Seite 25, Bilder 1 bis 10)
 BLG Logistics (Seite 21, Seite 43)
 BLG Logistics/Hauke Dressler (Seite 6)
 bremenports (Seite 16)
 Brunsbüttel Port (Seite 24)
 Cuxport (Titel kleines Bild 4, Seite 40)
 EUROGATE (Titel kleines Bild 3)
 EVAG (Seite 10)
 FEPORT (Seite 19, Bilder 1 bis 5)
 Thomas Hampel (Seite 15, Seite 48, Seite 49, Seite 51)
 Heinz-Joachim Hettchen (Seite 33)
 HHLA/Anke Maurer (Seite 22)
 L. Daniel Hosseus (Titelbild, Seite 12, Seite 14, Seite 28, Seite 30)
 IHK NRW (Seite 19, Bild 6)
 J. Müller (Titel kleines Bild 1, Seite 34, Seite 36)
 Lutz Könnert (Seite 19, Bild 7 und 8)
 LHG/Christiane Schröder (Titel kleines Bild 5)
 Port of Kiel (Seite 31)
 Seehafen Stralsund (Seite 32)
 Seehafen Wismar/Thomas Mandt (Titel kleines Bild 2, Seite 8, Seite 20)

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-seehafen.de
www.zds-seehafen.de