

ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.



JAHRESBERICHT

2017/2018



JAHRES BERICHT

2017/2018

**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 2018 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 21



4

KONKURRENZFÄHIGE UMWELT- UND ENERGIEPOLITIK

Seite 25



5

SICHERE HÄFEN

Seite 31



6

ANGEMESSENE TARIF- UND SOZIALPOLITIK

Seite 35



7

LEISTUNGSSTARKE HAFENWIRTSCHAFT

Seite 41



8

ORGANE DES ZDS

Seite 49

Frank Dreeke,
Präsident des ZDS



EDITORIAL

Wie halten wir es mit Europa? Wie halten wir es mit der Welt? Und wie hält es die Welt mit uns? Die amerikanische Außenpolitik, der Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union im März 2019 und die anstehenden Europa-Wahlen im Mai 2019 stellen diese Fragen unvermutet deutlich. Die Antworten, die wir in Deutschland in den nächsten Monaten darauf geben, werden die weitere Entwicklung unseres Landes und unseres Kontinents maßgeblich beeinflussen. Die 11. Nationale Maritime Konferenz im kommenden Jahr wird der maritimen Wirtschaft einen zusätzlichen Anlass geben, ihre Antworten zu formulieren.

Die Bedeutung des Außenhandels für Deutschland ist bekannt. Deutsche Exporte beliefen sich im vergangenen Jahr auf 1,3 Billionen Euro, die Importe auf knapp 1,1 Billionen Euro. Annähernd jeder vierte Arbeitsplatz in Deutschland hängt von Exporten ab. Die wichtigsten Handelspartner heißen dabei USA, Frankreich, China, Niederlande und Großbritannien. Deutschland ist daher auf ein stabiles internationales Handelssystem und ein offenes Europa angewiesen. Die Bedeutung für die Hafenwirtschaft wird klar, wenn man bedenkt, dass der überwiegende Anteil des deutschen Außenhandels auf dem Seeweg und damit über Häfen abgewickelt wird.

Die Umschlagleistung der deutschen Hafenbetriebe war im vergangenen Jahr erneut stabil. Knapp 300 Millionen Tonnen Güter aller Art wurden in unseren Häfen umgeschlagen, mit unterschiedlichen Entwicklungen in den Fahrtgebieten und Geschäftssegmenten der 22 Standorte, die der ZDS vertritt. In unserer Branche ist verstärkt Innovationsbereitschaft zu spüren; die Hafenwirtschaft investierte allein im vergangenen Jahr hunderte Millionen Euro in die Hafen- und Verkehrslogistik, in Nachhaltigkeitsprojekte und in digitale Angebote für ihre Kunden. Mit Zukäufen und Beteiligungen im In- und Ausland sowie hochinnovativen Forschungsprojekten rüsten sich deutsche Hafenunternehmen für die Zukunft.

Die Investitionen der Bundesregierung in die Verkehrswege, die zahlreichen Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts, darunter das Forschungsprogramm IHATEC, die Maritime Agenda und die Investitionen der Bundesländer in die öffentliche Hafeninfrastruktur setzen dafür richtige Vorzeichen. Jetzt gilt es, weitere Potenziale freizusetzen: Das Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer muss an den EU-Standard angeglichen werden; das derzeit in Deutschland angewandte Verfahren kommt sonst nur in Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien und Zypern zum Einsatz. Verfahren zur Erlangung des Baurechts müssen beschleunigt werden,

damit es nicht mehr siebzehn Jahre dauert, wie bei der nun endlich anstehenden Fahrrinnenanpassung der Elbe. Die Preise für die Nutzung von Straßen und Eisenbahntrassen und die wasserseitigen Systemkosten sind so zu gestalten, dass Logistikketten, die über deutsche Seehäfen führen, im Wettbewerb noch attraktiver werden. Die deutschen Seehäfen verfügen über eine hohe Leistungskompetenz. Die gilt es, verstärkt im Wettbewerb auszuspielen.

Wenn sich im kommenden Jahr die maritime Wirtschaft trifft, um im Beisein der Kanzlerin auf der 11. Nationalen Maritimen Konferenz über die Politik für den Sektor zu beraten, möchten wir diesen Ehrgeiz in den Vordergrund rücken. Wir wollen noch besser sein, noch besser die Wettbewerbsvorteile und die hohe Leistungsfähigkeit unserer Seehafenbetriebe nutzen können, um zum Erfolg des europäischen Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland beizutragen. Dafür setzen wir weiterhin auf die volle Unterstützung von Bund und Ländern, von der Ausgestaltung technischer Vorschriften für Umschlaggerät bis hin zur Sicherung des internationalen Handelssystems. Denn die Antwort der Hafenwirtschaft auf die Fragen, die in diesen Tagen so intensiv diskutiert werden, ist eindeutig: Unser Land und unsere Branche leben von Begegnung und Handel mit der ganzen Welt, von freien und gut angebundenen Märkten, von international vereinbarten, belastbaren Regeln, von Wettbewerb, Nachhaltigkeit und sozialem Ausgleich und von einem starken Europa. Dafür setzt sich unser Verband ein.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Dreeke', with a stylized, flowing script.

Frank Dreeke, Präsident des ZDS



FAKTEN ZUR HAFEN- WIRTSCHAFT

1. Der ZDS vertritt rund 180 Hafenunternehmen an 22 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 TEU, 24 Millionen Tonnen an Getreide, Ölsaaten und Futtermitteln sowie 38 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

➤ Aus Sicht des ZDS steht die Arbeit der Bundesregierung auf einer soliden programmatischen Grundlage. Der Koalitionsvertrag, den CDU, CSU und SPD Anfang Februar 2018 vereinbart haben, greift die wesentlichen Anliegen der Branche auf: Verkehrsinfrastrukturinvestitionen auf hohem Niveau, die Modernisierung des Planungs- und Umweltrechts, digitale Infrastruktur und insbesondere die Verbesserung des Verfahrens zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer. Weitere wichtige Elemente sind die Absenkung der EEG-Umlage für Landstrom zur Verbesserung der Luftqualität an den Hafenstandorten, die Fortführung des sehr erfolgreichen Forschungsförderungsprogramms IHATEC und die Aussage zur Entwicklung der LNG-Infrastruktur am Standort Deutschland. Damit spricht der Koalitionsvertrag die zentralen Forderungen des ZDS zum Wahljahr 2017 an.

Gemeinsam mit anderen Verbänden der maritimen Wirtschaft hat der ZDS die Benennung eines Maritimen Koordinators der Bundesregierung begrüßt. Norbert Brackmann, ein aus Schleswig-Holstein stammender Haushaltspolitiker, ist der erste Koordinator, der sich ausschließlich auf maritime Themen konzentrieren kann und keine anderen Regierungsaufgaben wahrnehmen muss. Der Koordinator ist zuständig für eine in sich schlüssige und zukunftsweisende Politik der Bundesregierung für die gesamte Wirtschaft und muss Vorgaben und Initiativen aus ganz unterschiedlichen Ressorts, allen voran Verkehr, Wirtschaft und Umwelt, aber auch zum Beispiel Arbeit, Landwirtschaft und internationale Zusammenarbeit zusammenführen.

BUNDESPOLITIK

➤ Die 11. Nationale Maritime Konferenz soll voraussichtlich im Mai 2019 unter Beteiligung der Bundeskanzlerin in Baden-Württemberg stattfinden. Mit einem Austragungsort fernab der Küste soll die hohe Bedeutung der maritimen Wirtschaft für ganz Deutschland hervorgehoben

11. NATIONALE MARITIME KONFERENZ

werden. Hersteller, Verbraucher und Arbeitnehmer profitieren von den Verkehrsanbindungen an die Weltmärkte, die Häfen und Schifffahrt schaffen; Zulieferer im Schiffbau sind über die ganze Republik verteilt. In Zeiten, in welchen die bewährten Regeln des internationalen Handelssystems unterlaufen und die Erfolge der Europäischen Union hinterfragt werden, und mit Blick auf die 2019 anstehenden Wahlen zum Europäischen Parlament hält es der ZDS für richtig, die Bedeutung offener, regelbasierter Weltmärkte und eines starken Europas auch für die deutsche maritime Wirtschaft in den Blickpunkt der Konferenz zu stellen.

NATIONALES HAFEN-KONZEPT

Das Nationale Hafenkonzept von 2015 bleibt der strategische Leitfaden des Bundes für die Schaffung besserer Rahmenbedingungen für den weiteren Erfolg deutscher Häfen. Viele der im Konzept zusammengefassten, knapp 160 Einzelmaßnahmen wurden bereits umgesetzt; die Schaffung des Forschungsförderungsprogramms IHATEC fällt beispielsweise darunter. Noch umzusetzende Maßnahmen betreffen etwa die Absenkung der EEG-Umlage für die Nutzung von umweltfreundlichem Landstrom oder auch die Überarbeitung der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Union.

Mit Spannung erwartet werden die Ergebnisse einer im Hafenkonzept vorgesehenen Studie zur Beschäftigungswirkung deutscher See- und Binnenhäfen. Die Studie, die Anfang 2019 vorliegen soll, wird erstmalig nach einheitlicher und neu entwickelter Methodik standortübergreifend ermittelte Kennzahlen zu den volkswirtschaftlichen Effekten der Seehafenbetriebe liefern. Die Hafenwirtschaft erhofft sich hiervon neue Impulse für die Ertüchtigung von Hafenstandorten, für den Ausbau von Verkehrsanbindungen an das Binnenland und für die Vermarktung maritimer Interessen.

IHATEC UND DIGITALES TESTFELD HAFEN

Bund, Seehafenbetriebe und Forschungseinrichtungen werden insgesamt schätzungsweise rund 80 Millionen Euro in 37 Hafentechnologieprojekte investieren, davon etwa 53 Mio. Euro aus Bundesmitteln. Das ist das Ergebnis der zwei bisherigen Förderaufrufe der Forschungsinitiative „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC) der Bundesregierung. Der Bewertungsprozess des zweiten Förderaufrufs wurde im Mai 2018 abgeschlossen.

Die ausgewählten Projekte decken ein breites thematisches Spektrum ab. Neben innovativen Lösungsansätzen für unterschiedliche Fragestellungen in Containerhäfen werden beispielsweise auch die Anwendungsfälle Universalhafen oder Massengutumschlag adressiert.

Die hohe Nachfrage und damit verbundene Investitionsbereitschaft der Unternehmen ebenso wie die Notwendigkeit für längerfristige Planungssicherheit hat den Bund dazu bewegt, die Fördermittel und auch die Förderperiode aufzustocken. Mit zusätzlichen Mitteln in Höhe von 22 Millionen Euro bis 2025 im Bundeshaushalt 2019 hat der Haushaltsausschuss des Bundestages ein deutliches Zeichen für die Verlängerung des erfolgreichen Programms gesetzt.

Außerdem wird der Bund Fördermittel für das „Digitale Testfeld Hafen“ zunächst in Höhe von 3,5 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Auf den Testfeldern, zunächst in Hamburg und später auch an anderen Hafenstandorten, sollen zukünftig Innovationen der Logistik 4.0 sowie des Güterumschlags und -transports unter Realbedingungen erprobt werden.



Massengutumschlag in Stralsund



Kombinierter Verkehr in Kiel

DEUTSCHES MARITIMES ZENTRUM

Im April 2018 hat die Geschäftsstelle des Deutschen Maritimen Zentrums (DMZ) ihre Tätigkeit aufgenommen. Das Deutsche Maritime Zentrum soll zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des gesamten deutschen Standortes beitragen, u. a. durch die Anregung und Koordinierung von Forschung, Entwicklung und Innovation und durch die Bereitstellung von Informationen zu relevanten Markt-, Politik- und Rechtsentwicklungen. Der ZDS als Gründungsmitglied des Zentrums sieht insbesondere in der Beobachtung von Trends und Entwicklungen im internationalen Marktumfeld, in den internationalen Rahmenbedingungen für Hafenunternehmen und Transportketten und in der Verkehrs- und Logistikforschung einen Mehrwert für die deutsche Hafenwirtschaft. Dahingehend wird sich der ZDS in die Lenkungsarbeit beim Zentrum einbringen.

➤ Auf Betreiben des ZDS ist in Abstimmung mit Fachverbänden, Bundesministerien und beteiligten Bundesländern das Thema Hafentechnologien und -systemtechnik als Schwerpunktthema in die Neuauflage des Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT) aufgenommen worden. Damit steht der Bundesregierung und der Hafenwirtschaft ein zusätzliches Instrument insbesondere bei der Vernetzung und internationalen Vermarktung von Unternehmen mit Hafen-Know-how zur Verfügung.

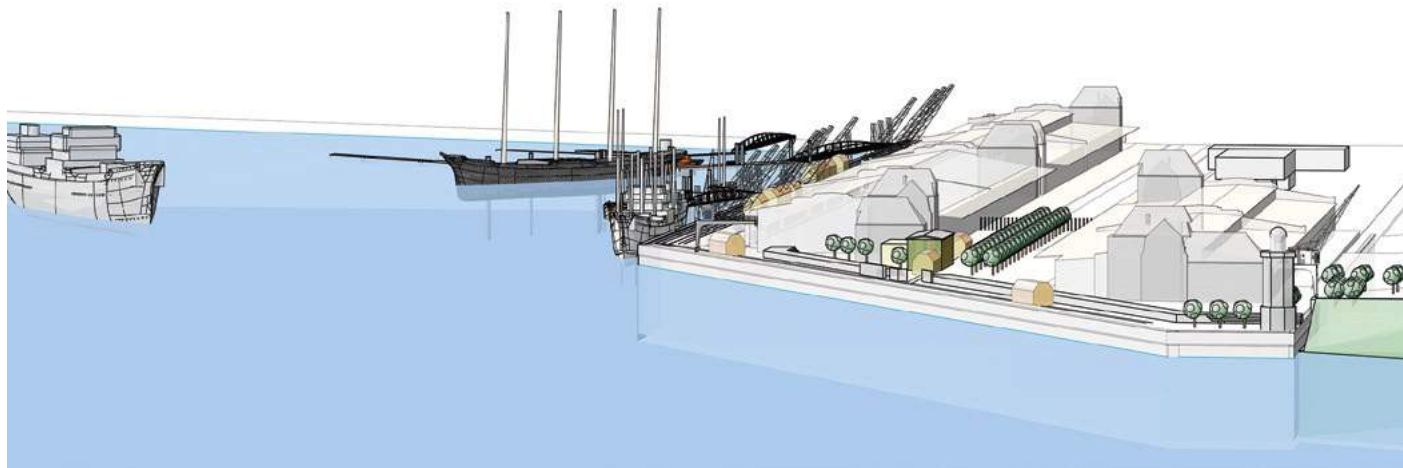
Der vom Bundeswirtschaftsministerium entwickelte Nationale Masterplan Maritime Technologien verfolgt das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Industrie langfristig zu verbessern. Der NMMT soll die Sichtbarkeit und Wahrnehmung der maritimen Wirtschaft in ihrer großen Vielfalt als Hightech-Branche erhöhen und Rahmenbedingungen für innovationsgetriebenes Wachstum schaffen. Der NMMT ist eng verzahnt mit der Maritimen Agenda 2025 der Bundesregierung.

Zur weiteren Umsetzung der maritimen Technologiepolitik unter dem Dach der Maritimen Agenda und komplementär zum Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC) wird der ZDS mit anderen Verbänden und der NMMT-Geschäftsstelle Maßnahmen und Initiativen unter dem Masterplan erarbeiten.

NATIONALER MASTER-PLAN MARITIME TECHNOLOGIEN

➤ Auf Grundlage eines Beschlusses des Deutschen Bundestages, der Investitionsmittel in Höhe von 120 Millionen Euro für den Aufbau eines Deutschen Hafenmuseums in Hamburg bereitgestellt hat, entwickelt die Stiftung Historische Museen Hamburg die inhaltliche und räumliche Konzeption des Museums. Für Seehafenbetriebe an Nordsee und Ostsee bietet sich die seltene Gelegenheit, zur Ausgestaltung eines modernen, touristisch attraktiven, überregionalen Museums von Rang etwas über die eigene Branche beizutragen. Der ZDS hat in einem Fachgespräch im Sommer 2018 Projektleiter und Vertreter der Hafenwirtschaft zusammengebracht und wird die Entstehung des Museums weiterhin nach Kräften unterstützen.

DEUTSCHES HAFENMUSEUM



Plan für die Pontonanlage vor Schuppen 50 – künftiger Liegeplatz des Museumsschiffs „Peking“



2

LEISTUNGSFÄHIGES VERKEHRSNETZ

Die Verfahrensdauer von Planfeststellungsverfahren hat sich in den letzten Jahren immer weiter erhöht. Verfahrensrechtliche und materiell-rechtliche Vorschriften sowie immer differenziertere Anforderungen der Rechtsprechung erfordern einen zunehmend komplexer werdenden Abwägungs- und Entscheidungsprozess mit Umsetzungshorizonten von bis zu 15 Jahren. Gleichzeitig steigt gerade die Anzahl der Güterverkehre stetig an, und die bei vielen Infrastrukturen prognostizierten Haltbarkeitszeiträume müssen durch die Zunahme des Verkehrs immer öfter nach unten korrigiert werden.

Der ZDS hat daher den im Juni 2018 vorgelegten Entwurf der Bundesregierung zum Planungsbeschleunigungsgesetz und die darin enthaltenen Maßnahmen im Verkehrsbereich (Straße, Schiene, Wasserwege) begrüßt. Aus Sicht des Verbandes ist der Entwurf als ein erster wichtiger Schritt zu sehen, um kurzfristig und rechtssicher die im Koalitionsvertrag enthaltenen Erleichterungen für Planung und Bau von Infrastrukturprojekten umzusetzen. Über die in dem Entwurf enthaltenen Änderungen und Ergänzungen hinaus sind jedoch nach Auffassung des ZDS noch weitere dringende Maßnahmen, die teilweise auch im Bericht des Innovationsforums Planungsbeschleunigung enthalten sind bzw. auf EU-Ebene umgesetzt werden müssen, zu veranlassen, um eine nachhaltige und durchgreifende Beschleunigungswirkung für Planungs- und Genehmigungsverfahren zu erzielen.

PLANUNGS- UND BAUBESCHLEUNI- GUNGSGESETZ

Die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ist das zentrale europarechtliche Rahmeninstrument für den Schutz der Binnenoberflächen-, Übergangs- und Küstengewässer sowie des Grundwassers. Abgesehen von bestimmten Ausnahmetatbeständen soll eine Verschlechterung des Zustands aller Oberflächen- und Grundwasserkörper verhindert („Verschlechterungsgebot“) und ein guter Zustand dieser Gewässerkörper erreicht werden („Verbesserungsgebot“). Daneben soll die Richtlinie aber auch auf der Grundlage eines langfristigen Ressourcenschutzes die Gewässernutzung fördern. Deshalb kann das Wasserrecht im Sinne der Nachhaltigkeit nach Auffassung des ZDS nicht lediglich als reines Schutzrecht für Gewässer betrachtet, sondern muss auch als ein gleichrangiges Nutzungs- bzw. Bewirtschaftungsrecht angesehen werden.

Aufgrund der Schnittstellenfunktion der Seehäfen in der Logistik als trimodale Umschlagplätze können sich neben den gewässerspezifischen Nutzungsinteressen auch wasserrechtlich begründete Schwierigkeiten und Verzögerungen bei vor- und nachgelagerten Infrastrukturvorhaben wie im Straßen-, Eisenbahn- und Leistungsbau negativ auf den wirtschaftlichen Betrieb der Häfen auswirken.

EU-WASSERRAHMEN- RICHTLINIE

Mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland hält der ZDS daher Verbesserungen innerhalb der Richtlinie für notwendig. Vor dem Hintergrund der angekündigten Konsultation der EU-Kommission zur geplanten Evaluierung der WRRL hat der ZDS ein wissenschaftliches Gutachten in Auftrag gegeben, das Vorschläge zur Optimierung aufzeigt.

Das Gutachten hat die Richtlinie auf systematische und regelungstechnische Defizite untersucht und dabei die folgenden Optimierungspotenziale für die WRRL identifiziert:

- Beibehaltung der WRRL als Rahmengesetzgebung – Konkretisierung, keine Harmonisierung
- Anpassung der zeitlichen Vorgaben zur Zielerreichung des guten Zustands der Wasserqualität
- Anpassung der Vorgaben und Korrektur der strengen Auslegung des „Verschlechterungsverbots“
- Präzisierung der Ausnahmetatbestände zugunsten wasserseitiger Infrastrukturvorhaben
- Verankerung einer Vorprüfung als „zentrale Weichenstellung“ für Genehmigungsverfahren
- Festlegung eines maßgeblichen Zeitpunktes für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit von Vorhaben

Der ZDS wird diese Verbesserungsvorschläge gemeinsam mit seinem europäischen Verband FEPORT in den weiteren Evaluierungsprozess auf EU-Ebene einbringen.

BESSERE BEDINGUNGEN FÜR GROSSRAUM- UND SCHWERLAST- TRANSPORTE

Der ZDS hat eine Optimierung der Rahmenbedingungen für Großraum- und Schwerlasttransporte von und zu den deutschen Seehäfen gefordert und damit auch die Verbändinitiative der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten e. V. unterstützt. Dabei erkennt der ZDS die teilweise bereits angelaufenen Maßnahmen der Küstenländer an, sieht darüber hinaus jedoch noch weitere Verbesserungspotenziale zur Steigerung der Effektivität des Verkehrsflusses. Dazu gehören u. a. ein abgestimmtes und länderübergreifendes Baustellenmanagement und die Festlegung von Schwerlastkorridoren als wesentliche Bausteine zur Beseitigung drohender Engpässe, die Beseitigung bereits identifizierter Unklarheiten bei der Auslegung der Neuregelungen für Schwerlasttransporte in der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie die Vereinfachung des Planungsrechts für Ersatzneubauten, Instandhaltungsvorhaben und Übergangsbauwerke.

AK AUTONOMES FAHREN UND ELEKTROMOBILITÄT

Der neue Arbeitskreis Autonomes Fahren und Elektromobilität des ZDS befasst sich mit den technologischen und organisatorischen Anforderungen, die Kunden der Seehafenbetriebe zukünftig mit automatisch oder gar autonom fahrenden PKW und LKW an die Hafenwirtschaft richten werden. Dies betrifft den Umschlag von autonom fahrenden Fahrzeugen im Import und Export, Umfuhren zwischen Terminals sowie Hinterlandverkehre mit autonom fahrenden LKW sowie Ladevorgänge bei Fähren und RoRo-Schiffen. Auch die Stromversorgung im Hafenbereich der umzuschlagenden Elektrofahrzeuge ist Gegenstand der Beratungen. Der Schwerpunkt liegt auf Fragen zur Technik, zur Sicherheit und zur Haftung.

PARLAMANTARISCHER ABEND

DIE BEDEUTUNG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN
FÜR NORDRHEIN-WESTFALEN
DÜSSELDORF, 29. NOVEMBER 2017



1 | Minister Hendrik Wüst / Ministerium für Verkehr des Landes NRW

2 | Von links: Jürgen Steinmetz / IHK Mittlerer Niederrhein, Dr. Matthias Mainz / IHK NRW, Bianca Winkelmann / MdL, Matthias Goeken / MdL

3 | Angela Freimuth / 2. Vizepräsidentin des Landtages NRW

4 | Von links: Harald Ehren / DVZ, Falko John / DLG Dortmunder Logistik GmbH, Uwe Salvey / Warsteiner Gruppe, Frank Dreeke / Präsident ZDS, Dr. Christoph Kösters / VVWL

5 | Von links: Harald Ehren / DVZ, Dr. Christoph Kösters / VVWL, Daniel Hosseus / ZDS, Minister Hendrik Wüst, Uwe Salvey / Warsteiner Gruppe, Angela Freimuth / 2. Vizepräsidentin des Landtages NRW, Frank Dreeke / Präsident ZDS, Dr. Martin Makait / MWP GmbH, Lutz Könnert / ZDS, Jan Müller / Präsidiumsmitglied ZDS, Falko John / DLG Dortmunder Logistik GmbH

PARLAMANTARISCHER ABEND

SCHICKSALSFRAGE FÜR DIE DEUTSCHEN HÄFEN:
VERKEHRSINFRASTRUKTUR SCHNELLER PLANEN,
SCHNELLER BAUEN, WACHSTUMSCHANCEN SICHERN
KOOPERATIONSVERANSTALTUNG VON BÖB, DVF
UND ZDS | BERLIN, 6. JUNI 2018



6 | Von links: Norbert Schüßler / Schüßler Plan GmbH, Frank Schnabel / Präsidiumsmitglied ZDS, Dr. Heike van Hoorn / DVF, Joachim Zimmermann / bayernhafen Gruppe, Kirsten Lühmann / MdB, Sebastian Reimann / DVZ, Stephan Kühn / MdB

7 | Von links: Frank Schnabel / Präsidiumsmitglied ZDS, PStS Enak Ferlemann / BMVI

8 | Von links: Prof. Dr. Michael Reinhardt / Institut für Deutsches und Europäisches Wasserwirtschaftsrecht der Universität Trier, Holger Banik / Niedersachsen Ports, Norbert Schüßler / Schüßler Plan GmbH, Thomas Groß / Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG

9 | Von links: Sebastian Reimann / DVZ, Kirsten Lühmann / MdB, Frank Schnabel / Präsidiumsmitglied ZDS, PStS Enak Ferlemann / BMVI, Norbert Schüßler / Schüßler Plan GmbH, Stephan Kühn / MdB, Joachim Zimmermann / bayernhafen Gruppe

10 | Von links: Sebastian Reimann / DVZ, Kirsten Lühmann / MdB, Frank Schnabel / Präsidiumsmitglied ZDS

Autoterminal 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) eine unnötige Bindung von Liquidität und damit erhöhte 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 verstärkt im EU-Ausland und nicht in Deutschland angesiedelt werden. Das Steuererhebungsverfahren führt zur Verlagerung von Arbeitsplätzen und damit verbundenen Steuereinnahmen ins Ausland und zu steueroptimierten statt verkehrseffizienten Güterströmen.

Hintergrund: Nach Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie 2006/112/EG können die Mitgliedstaaten Erleichterungen bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer dahingehend gewähren, dass die Einfuhrumsatzsteuer nicht bereits zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten ist, sondern erst im Zuge der Umsatzsteuer-Voranmeldung verrechnet wird. Hiervon machen alle EU-Mitgliedstaaten außer Deutschland, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien und Zypern Gebrauch.

Der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom 7. Februar 2018 stellt fest, dass die Bundesregierung das Verfahren in Kooperation mit den Bundesländern optimieren wird. Zudem haben Vertreter der Finanzministerien von Bundesländern und des Bundes in einem Gespräch mit Bundesverbänden und Kammern am 25. Juni 2018 im Bundesfinanzministerium in Berlin die bundesweite Betroffenheit der Wirtschaftsakteure und das Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer als Baustein für Standortentscheidungen von Unternehmen, mit Folgeerscheinungen bei Arbeitsplätzen, Steuern und Zolleinnahmen, anerkannt.

Dringend geboten ist daher aus Sicht der vom ZDS geschmiedeten Verbändekoalition nun, dass noch in diesem Jahr alle notwendigen Maßnahmen umgesetzt bzw. verbindlich terminiert und eingeleitet werden.

EINFUHRUMSATZ- STEUER



Stückgutumschlag in Glückstadt

MODERNISIERTER EU-ZOLLKODEX

Die EU-Kommission hat erleichterte Voraussetzungen für die Verringerung der finanziellen Sicherheiten, die Seehafenunternehmen für etwaige anfallende Zollschulden für Güterimporte beim Zoll hinterlegen müssen, geschaffen. Die entsprechenden Änderungen in der den Unionszollkodex (UZK) ergänzenden delegierten Verordnung bedeuten für die Hafenwirtschaft eine im Ergebnis praxisgerechte Ausgestaltung. Diese wurde vom ZDS gemeinsam mit FEPORT initiiert sowie von einer breiten nationalen Verbändeallianz und dem Bundesfinanzministerium auf EU-Ebene unterstützt.

Da sich zu jedem Zeitpunkt Güter im Wert von mehreren Millionen Euro auf den Terminals der deutschen Seehafenbetriebe befinden, hätten Seehafenbetriebe anderenfalls entsprechend hohe, finanziell kaum leistbare Sicherheitsleistungen stellen müssen. Hintergrund ist, dass die vorübergehende Verwahrung, in der sich Ware vor der Überführung in ein Zollverfahren befindet, nach dem UZK nur noch in förmlichen Verwahrslagern („bewilligten Lagerstätten“) zulässig ist. Allerdings ist diese Bewilligung u. a. von einer Sicherheitsleistung in Höhe der jeweils anfallenden Zollschuld abhängig. Ein Antrag der Unternehmen auf Reduzierung dieser Sicherheitsleistung ist nach dem UZK möglich. Voraussetzung dafür ist, dass diese ein erhöhtes Maß an Kontrolle ihrer Tätigkeiten und Warenbewegungen sowie ihre Zahlungsfähigkeit nachweisen. Allerdings war dabei bisher unklar, wie genau die Reduzierung in der Praxis ausgestaltet und ab wann Sicherheitsleistungen erhoben werden sollen.

Die Änderungen betreffen die Voraussetzungen, die ein Wirtschaftsbeteiligter erfüllen muss, um eine Gesamtsicherheit mit verringertem Betrag oder eine Befreiung von der Sicherheitsleistung beantragen zu können. Die bisher von den Unternehmen geforderte Verpflichtung zum Nachweis, über ausreichende finanzielle Mittel zu verfügen, wurde durchgängig gestrichen. Stattdessen weist die Neuregelung den nationalen Zollbehörden einen Ermessensspielraum insbesondere über die finanzielle Leistungsfähigkeit der Unternehmen zu. Die Behörden können zudem das Entstehungsrisiko von möglichen Zollverbindlichkeiten berücksichtigen. Dieses kann u. a. unter Einbeziehung der Gütermenge oder Güterarten der zollrelevanten Geschäftstätigkeiten der Unternehmen einzelfallbezogen ermittelt werden.

Die Änderungen sind am 13. August 2018 im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden und am 2. September 2018 in Kraft getreten.

ZDS ABENDVERANSTALTUNG

HAMBURG, 13. NOVEMBER 2017



1



2

1 | Von links: ZDS-Präsidium und Geschäftsführung mit Festredner Nikolaus Graf von Matuschka / HOCHTIEF Solutions AG

2 | Von links: Eckhardt Rehberg / MdB, Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte / Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Gero Storjohann / MdB, MinDir Reinhard Klingen / BMVI

3 | Von links: Dr. Gernot Tesch / Rostock Port, Nico Wollboldt / LHG, Dr. Frank Borrmann / Baltic Marine Consult GmbH, Sven Wernecke / LHG

4 | Von links: Ulrike Riedel / EURO-GATE, Andrea Eck / BLG Logistics

5 | Nikolaus Graf von Matuschka / HOCHTIEF Solutions AG



3



4



5

ZDS MITGLIEDERVERSAMMLUNG

HAMBURG, 14. NOVEMBER 2017



6



7

6 | ZDS-Präsidium und Geschäftsführung mit den Teilnehmern der Podiumsdiskussion

7 | Von links: ZDS-Präsidiumsmitglieder Jan Müller, Angela Titzrath, Frank Schnabel, Jens Aurel Scharner

8 | Staatsrat Dr. Rolf Böisinger / Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg

9 | Von links: Harald Ehren / DVZ, Minister Christian Pegel / Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern, Frank Dreeke / Präsident ZDS

10 | Staatsrat Jörg Schulz / Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Freien Hansestadt Bremen



8



9



10



4

KONKURRENZ- FÄHIGE UMWELT- UND ENERGIEPOLITIK



Liquified Natural Gas (LNG) gilt als der Treibstoff der Zukunft. Als emissionsarme und innovative Alternative zu konventionellen Treibstoffen reduziert das flüssige Erdgas die Feinstaub-, Schwefel-, Kohlenstoffdioxid- und Stickoxidemissionen erheblich und kann somit dazu beitragen, die Schifffahrt umweltfreundlicher zu gestalten und die Luftqualität in den Hafenstädten zu verbessern.

Seehäfen sind als strategische Schnittstelle von Wasserstraßen, Eisenbahnstrecken und Autobahnen im Hinblick auf ihre sowohl see- als auch landseitige Güterlogistik von zentraler Bedeutung für die deutsche Wirtschaft. Neben Schiffen sind auch Industrieanlagen im Hafenumfeld Abnehmer von Flüssiggas. Daher erscheinen Häfen nach Ansicht des ZDS als Standorte für künftige LNG-Infrastruktur besonders geeignet; auch die Marktentwicklungspotenziale für LNG könnten auf diese Weise absehbar erheblich erweitert werden.

Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung wurde vereinbart, Deutschland zum „Standort für LNG-Infrastruktur“ zu machen. Vor dem Hintergrund der Nationalen Kraftstoffstrategie hat der ZDS sowohl ein LNG-Importterminal in Deutschland offensiv unterstützt als auch die öffentliche Hand für eine Förderkulisse im Hinblick auf private Investitionen in ein Importterminal sowie regionale kleinformatische Infrastrukturen („small-scale“) für LNG sensibilisiert. Denn erst nach deren Inbetriebnahme wird ein Anreiz für Schifffahrt und Industrie geschaffen, nachhaltig in die umweltschonenden, aber auch kostenintensiven LNG-Technologien zu investieren. Darüber hinaus hat der ZDS Bund und Länder dazu aufgefordert, durch Festlegung einheitlicher Standards und Genehmigungsverfahren die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, den Aufbau von LNG-Infrastruktur voranzutreiben und Deutschland als LNG-Standort auf europäischer und internationaler Ebene zu etablieren.

LNG-INFRASTRUKTUR

EEG-UMLAGE ALS HEMMNIS FÜR DIE LANDSTROM- NUTZUNG

Im Rahmen des sog. „Diesel-Gipfels“ haben die beteiligten Bundesminister und Ministerpräsidenten im August 2017 angekündigt, die Landstromversorgung in See- und Binnenhäfen als wichtigen Impuls zur Reduzierung von Schadstoffemissionen gezielt mit einem Förderprogramm zu unterlegen. Die Verringerung der Schadstoffemissionen von Schiffen während der Liegezeiten sei ein wichtiger Beitrag zur Luftreinhaltung in den Hafenstädten.

Der ZDS hat diese Schwerpunktsetzung begrüßt und darauf hingewiesen, dass darin als wichtiger Baustein die Beseitigung der EEG-Umlage für die Landstromnutzung von großen Schiffen enthalten sein muss. Der ZDS hat wiederholt deutlich gemacht, dass die EEG-Umlage als größter Einzelposten beim Strompreis nach wie vor das entscheidende Hemmnis zu Lasten dieser alternativen und umweltfreundlichen Energieversorgungsvariante in urbanen Hafengebieten darstellt. Solange auf Landstrom EEG-Umlage entrichtet werden muss, ist der im Hafen bordseitig vom Hilfsdiesel erzeugte Eigenstrom für die Schiffseigner kostengünstiger.

Der ZDS konnte erreichen, dass die Absenkung der EEG-Umlage für die Landstromnutzung und die flächendeckende Förderung in den deutschen Häfen im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung berücksichtigt worden ist. Darüber hinaus hat sich auch die Wirtschaftsministerkonferenz im Juni 2018 dafür ausgesprochen, dass die im Koalitionsvertrag vereinbarte Absenkung der EEG-Umlage im Hafenbereich zeitnah erfolgen müsse, damit die erforderlichen Investitionsentscheidungen sowohl wasser- als auch landseitig zugunsten von Landstrom getroffen werden könnten. Seit September 2018 identifiziert nunmehr eine Arbeitsgruppe unter Federführung des Bundeswirtschaftsministeriums einen zielführenden Lösungsansatz, wobei alle denkbaren Lösungsmöglichkeiten untersucht werden. Der ZDS wird diesen Arbeitsprozess unterstützen.

OFFSHORE WIND

Seehafenbetriebe an Nordsee und Ostsee schlagen gewinnbringend Windkraftanlagen um, die sowohl für die Nutzung auf hoher See als auch im Landesinneren bestimmt sind. Allerdings bremst die Energiepolitik des Bundes den Ausbau von Offshore-Windkraftanlagen. Der Lenkungskreis Offshore Wind des ZDS hat daher nach der Bundestagswahl noch einmal die Zielsetzungen des Verbandes bestätigt: Die Ausbauziele des Bundes für den Offshore-Bereich müssen deutlich angehoben werden. Dafür muss der Ausbau der Stromnetze in Deutschland vorangetrieben werden. Auch muss sich der Bund an den Kosten für den bedarfsgerechten Ausbau der Hafeninfrastruktur beteiligen, der sich aus der Energiewende ergibt.

Zur Förderung des Offshore Wind-Standortes Deutschland hat sich der ZDS zudem in dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie finanzierten Projekt „Gemeinsam für die Maritime Wirtschaft in der Offshore-Windindustrie“ der Stiftung Offshore-Windenergie engagiert. Logistiker und Vertreter der Windkraftindustrie tauschten sich in der Fachgruppe Häfen und Logistik zu Themen wie Flächennutzung in den Häfen, Logistikprozesse und Optimierungspotenziale aus.

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



LNG-Bebunkerung in
Brunsbüttel

ÜBERARBEITUNG DER EU-RICHTLINIE ÜBER HAFENAUFFANG-EINRICHTUNGEN FÜR SCHIFFSABFÄLLE

Hinsichtlich der Vorschläge der EU-Kommission sowie des Rates und des EU-Parlaments für eine neue Richtlinie über Hafenauffanganlagen für die Entsorgung von Schiffsabfällen sieht der ZDS erheblichen Veränderungsbedarf. Im Februar und Juli 2018 hat der ZDS dazu sowohl gegenüber dem Bundesverkehrsministerium als auch gegenüber der Berichterstatterin des Ausschusses für Verkehr und Tourismus im Europäischen Parlament, Frau Gesine Meißner, MdEP, Stellungnahmen abgegeben.

Problematisch ist insbesondere, dass nach beiden Vorschlägen Schiffe alle im internationalen Meeresumweltschutzabkommen MARPOL definierten Abfälle inklusive Speiseabfälle ohne Mengenbegrenzung in den Häfen abgeben können. Finanziert werden soll dies durch die Erhebung einer einzigen, nach bestimmten Kriterien festzulegenden indirekten Gebühr, welche die durch Abfälle verursachten Kosten bis auf wenige Ausnahmen (z. B. Ladungsrückstände) vollständig abdecken soll. Der ZDS hat deutlich gemacht, dass eine kostendeckende Finanzierung der Entsorgung von Schiffsabfällen in den Häfen aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen in den Küstenländern, die zu abweichenden Kosten führen, unverzichtbar ist. Die Kostendeckung kann jedoch nicht durch eine einzige indirekte Gebühr sichergestellt werden, denn die Schiffsmüllentsorgung in den Häfen erfolgt kostenneutral und ermöglicht keine Spielräume zur Erwirtschaftung von Gewinnen. Die Abfallmengen sind dann sehr hoch und kaum kalkulierbar, zumal die Abfälle an einigen Hafenstandorten kostenintensiv zu relativ weit entfernten Müllanlagen transportiert werden müssen.

Die Finanzierung muss daher so flexibel ausgestaltet werden können, dass sie die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen nicht beeinträchtigt. Nach Ansicht des ZDS bietet die bisher mögliche Mischform eines indirekten und direkten Gebührensystems eine solide Grundlage für eine verlässliche Kalkulation unter Berücksichtigung der individuellen Gegebenheiten eines Hafens und des Gesichtspunktes der Vermeidung von Meeresverschmutzung.

Bremerhaven







5 SICHERE HÄFEN

➤ Bereits im Jahr 2013 hatte die EU-Kommission eine Studie zur Kreuzfahrtsicherheit im Wege eines Vergleichs zwischen Häfen in der EU und US-Häfen in Auftrag gegeben. Die bisher nicht veröffentlichte Auswertung der Studie hatte offenbar große Unterschiede zwischen den europäischen und den US-Kreuzfahrthäfen aufgezeigt.

Im Zuge der gestiegenen Frequenz von Terroranschlägen innerhalb Europas hat die EU-Kommission nunmehr im Frühjahr 2018 eine Erweiterung dieser Studie auf die Gefahrenabwehr bei RoRo-Fähren veranlasst, um die bisherigen Ergebnisse zur Kreuzfahrtsicherheit zu vervollständigen. Die Generaldirektion Verkehr der EU-Kommission will sich damit ein genaueres Bild über den Passagierschutz verschaffen. Die Studie soll bis Ende 2018 abgeschlossen sein, derzeit vorhandene sowie die etwaige Notwendigkeit von zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen auch für Passagierterminals darlegen und aufzeigen, ob entsprechende Maßnahmen auf EU-Ebene notwendig sind. Flankierend dazu wird eine Umfrage als Teil der Studie durchgeführt. Der ZDS ist über seinen europäischen Verband FEPORT als Mitglied der Stakeholder-Beratungsgruppe für Maritime Sicherheit in das Projekt eingebunden.

GEFAHRENABWEHR AUF TERMINALS FÜR KREUZFAHRTSCHIFFE UND RORO-FÄHREN



Hafen Rostock

ABTEILUNG AGRARGÜTER

ANLAGENBEZOGENE BIOAEROLSOLBELASTUNGEN

Der überarbeitete Entwurf zur Anpassung der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Luft) enthält aus Sicht der Betriebe im Agrargüterumschlag eine erhebliche Verschärfung der Pflicht zur Minderung von anlagenbezogenen Bioaerosolemissionen. Der ZDS hat kritisiert, dass die Neuregelung strengere Vorgaben als bisher für diese luftgetragenen Partikel biologischer Herkunft beabsichtigt, obwohl keine verallgemeinerungsfähigen wissenschaftlichen Untersuchungen und Erkenntnisse über Wirkschwellen von Bioaerosolen bezüglich einer Gesundheitsgefährdung existieren. Zudem hätte die Emissionsminderungspflicht hohe Investitionen für die Unternehmen in die Anlagenfiltertechnik auf bloßen Verdacht hin zur Folge, ohne dass die konkrete Notwendigkeit medizinisch feststeht oder gerichtlich bestätigt worden ist. In diesem Zusammenhang steht die Revision der die TA Luft ergänzende VDI-Richtlinie bevor, welche für alle Anlagen die Wirkung mikrobieller Luftverunreinigungen beschreibt. Dabei sollen sowohl die umweltmedizinische Bewertung als auch die relevanten anlagen- und schutzgutbezogenen Messparameter überarbeitet werden. Der ZDS hat klargestellt, dass für die betroffenen Umschlagsbetriebe entscheidend ist, dass im Ergebnis realisierbare und bezahlbare Messtechniken vorgegeben werden, die gleichzeitig die erforderliche Aussagesicherheit zur Frage der Gesundheitsgefährdung enthalten. Der ZDS konnte erreichen, dass vom VDI zu diesen Punkten eine entsprechende Expertise in fachlicher und wissenschaftlicher Hinsicht innerhalb der Arbeitsgruppen zur Anlagentechnik und Umweltanalytik miteinbezogen wird.

PALMKERNEXPELLER

Der Schiffsicherheitsausschuss der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) hat auf Initiative des ZDS Änderungen zur Einstufung von Futtermitteln als Gefahrgut im Seetransport im Internationalen Code für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code) angenommen. Zukünftig sind bei Palmkernexpellern (PKE) als Nebenprodukte bei der Gewinnung von Öl aus den Samen der Ölpalmen und als Einzelfuttermittel repräsentative Untersuchungsergebnisse für eine Beurteilung der Gefahrguteinstufung möglich. Alle Chargen, die zukünftig unter den ermittelten Grenzwerten der Proben liegen, können dann gemäß IMSBC Code als Nichtgefahr-

gut transportiert werden. Die Änderungen im IMSBC Code treten zum 1. Januar 2020 in Kraft. Ab diesem Datum ist eine freiwillige Anwendung möglich. Ab 1. Januar 2021 ist die Anwendung zwingend und wird auch für die Gefahrgutverordnung See gelten. Der ZDS konnte über den Bund-Länder-Fachausschuss Gefahrgut erreichen, dass die Änderungen bis zum endgültigen Inkrafttreten auf nationaler Ebene bereits zur Anwendung kommen können.



Getreideumschlag in Brake

CDNI-ÜBEREINKOMMEN

Zu dem in der praktischen Umsetzung mit Herausforderungen behafteten Thema „Einleitung von Waschwasser als Abfall aus dem Ladungsbereich von Binnenschiffen in das Abwassernetz“ wird das BMVI ein Gespräch mit der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) führen. Dabei sollen das einschlägige CDNI-Übereinkommen und dessen Bestimmungen über Entladestandards für Abfälle sowie Ergebnisse aktueller Untersuchungen mit dem Ziel diskutiert werden, die Unbedenklichkeit der Einleitung klarzustellen und – sofern sachlich erforderlich – Rahmenbedingungen für bestimmte Einleitungen zu definieren. Auf Initiative des ZDS wird es dazu im Herbst 2018 ein Verbändegespräch im Rahmen des Bund-Länder-Arbeitskreises CDNI geben.



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 2018 im Volumen um 6,0 Prozent, die Zulage für Hafenbetriebe der Kategorie A um 600,00 Euro und den bisherigen Arbeitgeberzuschuss zur betrieblichen Altersvorsorge um 45,00 Euro auf 100,00 Euro zu erhöhen sowie drei zusätzliche bezahlte Urlaubstage für ver.di-Mitglieder zu gewähren.

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

LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFEN- ARBEITER

1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben werden ab 1. Juni 2018 tabellenwirksam um 3,0 Prozent angehoben.
2. Für Betriebe der Kategorie A der Ziffer VI des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird die Zulage ab dem 1. Juni 2018 um 250,00 Euro erhöht.
3. Hafenarbeiter, die am 31. August 2018 Mitglied der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) sind, ihre Gewerkschaftszugehörigkeit glaubhaft nachgewiesen haben und in einem ungekündigten Arbeitsverhältnis stehen, erhalten für das Jahr 2018 einen Einmalbetrag in Höhe von 130,00 Euro brutto. Dies gilt auch für Teilzeitbeschäftigte. Der Betrag ist fällig mit der September-Abrechnung. Diese Hafenarbeiter erhalten ab dem 1. Januar 2019 wahlweise einen freien Tag pro Kalenderjahr, der mit dem Grundlohn der Frühschicht vergütet wird, oder eine Erhöhung des zweckgebundenen Zuschlages zu versicherungsförmigen Altersversorgungssystemen um 15,00 Euro brutto für jeden Kalendermonat unter den Voraussetzungen der Ziffer VII. des Lohntarifvertrages, wenn das einmalige Wahlrecht bis zum 30. September 2018 ausgeübt wird. Ein Anspruch für Hafenarbeiter besteht ab 2019 für das jeweils laufende und das darauf folgenden Kalenderjahr nur, wenn sie am 31. August 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. 2 ff. anteilig nach ihrer arbeitsvertraglich festgelegten Normalarbeitszeit im Verhältnis zu der Normalarbeitszeit der Vollzeitbeschäftigten. Die weiteren Einzelheiten sind betrieblich zu regeln.

Hafenarbeiter 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 entfristet wird, haben Hafenarbeiter die Wahlmöglichkeit nach Maßgabe der Ziff. 3. Im Rahmen der bestehenden betrieblichen und tarifvertraglichen Regelungen zu den AZV-Tagen haben Hafenarbeiter ein Dispositionsrecht bezüglich des freien Tages. Die betrieblichen Belange müssen berücksichtigt werden.

4. Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt 12 Monate.
5. Der Inflationsausgleich gemäß I Ziffer 2 des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird auf einen Wert von 1,6 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 2018 ergibt sich aus den Tabellen auf den Seiten 37 bis 39.

SOZIALER DIALOG IM EU-HAFENSEKTOR

Die Sozialpartner im EU-Hafensektor (ETF, IDC, ESPO, FEPORT) haben in einer gemeinsamen Erklärung ihre Verpflichtung bekräftigt, jegliche Form von Gewalt gegen Frauen am Arbeitsplatz in Häfen zu verhindern oder zu beseitigen. Sie setzen sich dafür ein, dass Frauen gleichberechtigten Zugang zu Arbeitsplätzen und Berufen im Hafenbereich haben. Weiterhin empfehlen sie nachdrücklich, die Thematik geschlechtsspezifische Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz in die Unternehmenskulturen zu integrieren und auf betrieblicher und gewerkschaftlicher Ebene ein „Null Toleranz Prinzip“ umzusetzen. Schließlich werden die EU-Kommission und die Mitglieder der „EU-Plattform für den gesellschaftlichen Wandel“ aufgefordert, das Thema Gewalt und Belästigung gegenüber Frauen prioritär zu behandeln sowie sich über bewährte präventive Verfahren auszutauschen.

Darüber hinaus haben die Sozialpartner eine von der Kommission finanzierte Studie über „Sozioökonomische Auswirkungen marktbasierter Entwicklungen und technologischer Innovationen auf EU-Häfen“ in Auftrag gegeben. Die Studie soll sich auf die Bewertung von maritimen Logistiktrends in den Bereichen Digitalisierung, Wettbewerbsfähigkeit sowie Energie- und Umweltpolitik konzentrieren.

Die Generaldirektion Verkehr der EU-Kommission hat den Sozialpartnern zugesagt, vertiefende Gespräche mit den Mitgliedstaaten über die Umsetzung der Richtlinie über das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen zu führen. Durch das Ausfüllen einer Checkliste durch die Reedereien sollen Unfälle von Hafenarbeitern während Ihres Aufenthalts an Bord von Massengutschiffen vermieden werden. Der europäische Reederverband soll hierzu thematisch eingebunden werden.

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 01.06.2017 in Euro	Stundenlohn ab 01.06.2018 in Euro	
I	Aushilfsarbeiter	16,67	17,17	
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	18,53	19,09	
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind	19,53	20,12	
IV		20,70	21,32	
V	Winsch- und Decksleute	21,01	21,64	
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	21,42	22,06	
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	21,81	22,46	
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	22,31	22,98	
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbstständigen Arbeitsgebieten	22,79	23,47	
VII	2. Stauervize	23,99	24,71	
VII/1	Vorhandwerker	24,69	25,43	
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	25,87	26,65	

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 01.06.2017 in Euro	Stundenlohn ab 01.06.2018 in Euro	
I	Hafenarbeiter, die manuelle Tätigkeiten in den ersten 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlag-tätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	16,67	17,17	
II	Hafenarbeiter, die manuelle Tätigkeiten nach 3 Be-schäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlag-tätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	18,53	19,09	
III	Tätigkeiten, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stau-arbeiten, Kaiarbeiten, Anschlag-tätigkeiten, Packen von Fruchtkartons nach 3 Jahren in der Lohngruppe II sowie Handwerker mit anerkanntem Ausbildungsbe-ruf und ohne Berufserfahrung	19,53	20,12	
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, Ha-fenarbeiter als Vorarbeiter Schwimmkran	20,70	21,32	
V	Hafenfacharbeiter, die die Hafenfacharbeiterprüfung auf betriebliche Veranlassung absolviert haben	21,01	21,64	
VI	Handwerker mit einem anerkannten Ausbildungsbe-ruf und nach 3 Berufsjahren. Ewerführer, Maschinis-ten und Schiffer in der Hafenwirtschaft, Seegüterkon-trolleure, Hafenfacharbeiter, die als Vancarrierfahrer, Containerbrückenfahrer, Reachstackerfahrer, Consta-ckerfahrer tätig sind, und Fahrer von Schwergeräten ab 15 Tonnen Tragfähigkeit, die alle Funktionen des Vancarriers ersetzen, in den ersten 3 Jahren nach der Funktionsausbildung. Tätigkeiten ab Lohngruppe VI sind grundsätzlich den Hafenfacharbeitern vorbehalten.	21,81	22,46	

[illegible]



7 LEISTUNGSSTARKE HAFEN- WIRTSCHAFT

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen konnte 2017 gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 1,1 Prozent verzeichnen. 2017 wurden insgesamt 299,5 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen. 2016 belief sich der Güterumschlag auf 296,3 Millionen Tonnen.

Die aus dem Ausland empfangenen Güter sind um 2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Während die empfangenen Mengen aus dem europäischen Raum besonders aus Russland deutlich sanken, wuchs der Empfang aus den Häfen in Afrika und Nordamerika um 12,5 Prozent bzw. 18,1 Prozent. Die wichtigsten Importe setzten sich 2017, ähnlich wie im Vorjahr, aus Kohle, Erdöl und Erdgas, „nicht identifizierbaren Gütern“ (also der vielfältigen Containerladung) sowie Erzen, Steinen und Erden zusammen. Im Vergleich zum Jahr 2016 wurden 13 Prozent mehr Maschinen und Ausrüstungen importiert.

Der Versand in Häfen außerhalb Deutschlands reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Prozent. Dabei ließen vor allem die Russland- und Asienverkehre im Vorjahresvergleich 2017 nach. Im Gegensatz dazu nahmen die Verkehre mit Nord-, Mittel- und Südamerika weiterhin an Fahrt auf und wuchsen 2017 um weitere 5,0 Prozent bzw. 2,6 Prozent an. Die wichtigsten Exporte 2017 waren, wie bereits im Vorjahr, „nicht identifizierbare Güter“, gefolgt von chemischen Erzeugnissen, sowie Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen. Der innerdeutsche Seeverkehr, der mit 8,6 Millionen Tonnen eine der kleinsten Verkehrsrelationen ist, wuchs um 0,8 Prozent an.

Der **Containerumschlag** der deutschen Seehäfen blieb im Vorjahresvergleich mit einem Umschlag von 15,1 Millionen TEU mit einem leichten Minus von 0,5 Prozent im Jahr 2017 auf einem ähnlichen Niveau wie im Jahr 2016. Die Mengen der umgeschlagenen Container stiegen in Hamburg um 0,2 Prozent, während sie in den Bremischen Häfen um 2,9 Prozent sanken.

Sowohl Nord- als auch Ostseehäfen konnten gegenüber dem Vorjahr Zuwächse verzeichnen. In den deutschen **Ostseehäfen** ist dieser 2017 um 2,6 Prozent von 53,0 Millionen Tonnen auf 54,4 Millionen Tonnen gegenüber 2016 gestiegen. Die Seehäfen in Wolgast, Kiel, Rendsburg, Sassnitz, Stralsund, Puttgarden, Lübeck und Wismar verzeichneten 2017 ein Wachstum des Güterumschlags. In den deutschen **Nordseehäfen** stieg der Umschlag 2017 im Vorjahresvergleich mit 244,4 Millionen Tonnen um 1,0 Prozent an. Während besonders Leer, Nordenham, Papenburg, Emden, Wilhelmshaven und Brunsbüttel beim Güterumschlag im Jahr 2017 zulegten, mussten die Seehäfen in Brake, Cuxhaven, Bremen/Bremerhaven und Hamburg Rückgänge verbuchen.

Der **Fähr- und RoRo-Verkehr** über die deutschen Ostseehäfen Lübeck, Rostock, Puttgarden,

Kiel und Sassnitz stieg 2017 um 5,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 61,0 Millionen Tonnen. Ebenso stiegen die Passagierzahlen mit 10,8 Millionen Passagieren leicht an, was einer Steigerung von 0,4 Prozent gegenüber 2016 entspricht.

Der Stückgutumschlag sank 2017 geringfügig um 0,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 179,1 Millionen Tonnen. Der Massengutumschlag stieg hingegen 2017 im Vorjahresvergleich um 3,4 Prozent auf 120,4 Millionen Tonnen an. Hierbei wuchs die Menge von festem Massengut um 3,5 Prozent auf 72,8 Prozent sowie die des flüssigen Massenguts um 3,1 Prozent auf 47,5 Millionen Tonnen.

UMSCHLAG- ENTWICKLUNG 2018

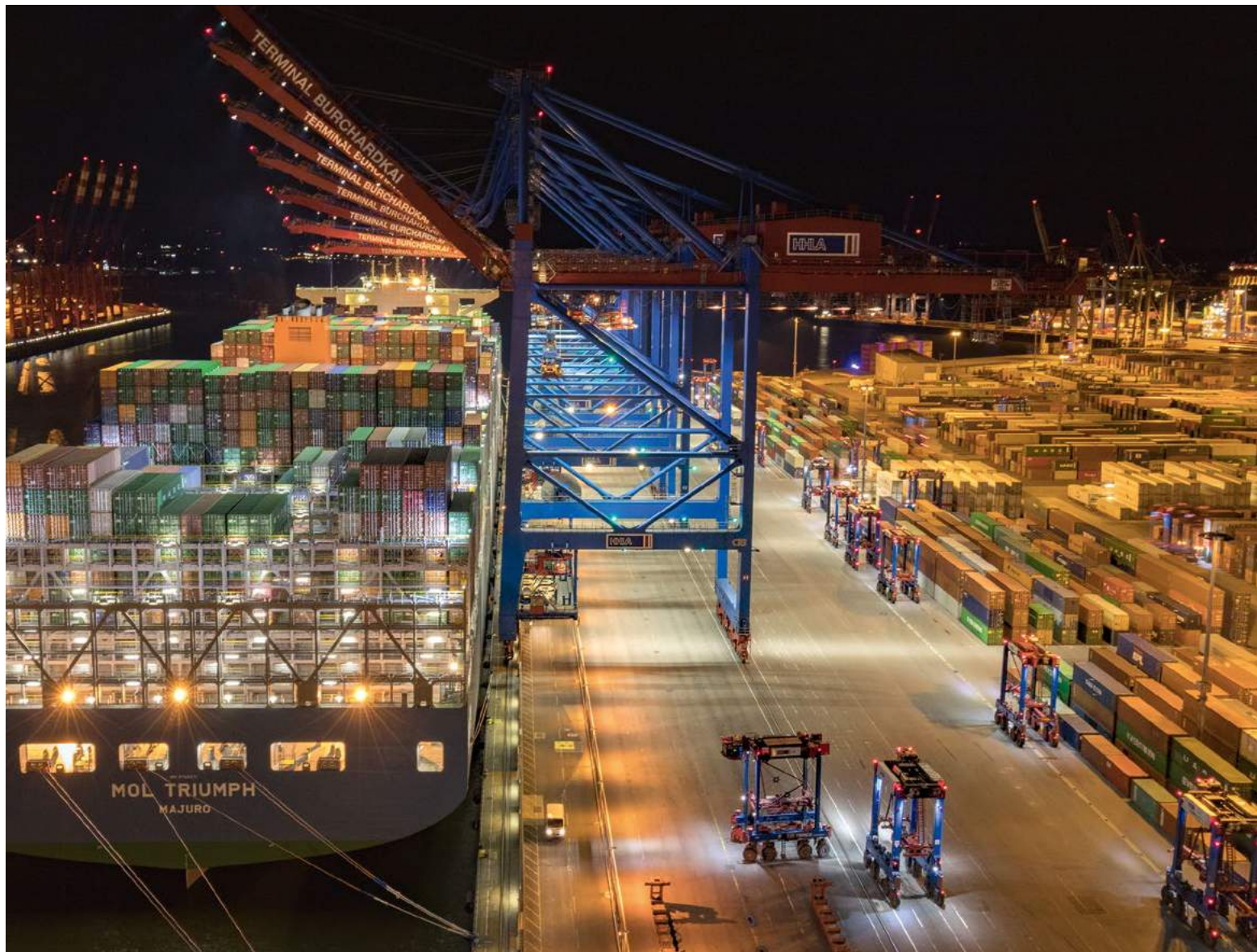
➤ Nach der aktuellen Kurzfristprognose Sommer 2018 der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, herausgegeben durch das Bundesamt für Güterverkehr, wird für den Seegüterumschlag im Zeitraum von 2018 bis 2020 mit einem stabilen Gesamtumschlag gerechnet. Zwar sei für das laufende Jahr 2018 mit einem Verlust von -1,1 Prozent zu rechnen, für die beiden Folgejahre 2019 (+0,8 Prozent) und 2020 (+0,6 Prozent) ergebe sich jedoch bereits wieder ein ansteigender Gesamtumschlag.

Die Containerverkehre könnten nach einem Anstieg von 2,9 Prozent innerhalb des 1. Quartals 2018 im Jahresverlauf Zuwächse im gleichen Ausmaß erfahren. Eine deutliche Dynamik ist insbesondere bei den innereuropäischen Verkehren sowie im Außenhandel mit China zu verzeichnen. Dagegen rechnen die Gutachter mit deutlichen Rückgängen im Massengutbereich, hierzu zählen Kohle, Chemieprodukte, Metalle oder Sekundärrohstoffe.

Für die Jahre 2019 und 2020 werden in der Gesamtbetrachtung leichte Verbesserungen gegenüber dem laufenden Jahr erwartet. Aufgrund der nochmals erhöhten Dynamik des deutschen Außenhandels werde der Containerverkehr etwas stärker wachsen als 2018. Für den gesamten Massengutbereich signalisieren die Leitdaten einen nur noch leichten Rückgang.

HAMBURG- ANTWERPEN- RANGE

➤ Die Marktanteile der deutschen Häfen in der Hamburg-Antwerpen-Range sind im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgegangen. Zusammen vereinen Hamburg und die Bremischen Häfen 2017 mit 209,6 Millionen Tonnen einen Marktanteil von 23,2 Prozent auf sich. Der Anteil Hamburgs im Jahr 2017 liegt mit 15,1 Prozent unter dem Vorjahresniveau von 15,6 Prozent. Auch der Anteil der Bremischen Häfen nimmt um 0,3 Prozent auf 8,1 Prozent im Jahr 2017 ab. Während der Anteil Rotterdams im Gesamtumschlag von 52,0 Prozent im Jahr 2016 und 2017 konstant bleibt, verzeichnet Antwerpen ein leichtes Plus gegenüber dem Vorjahr von 24,1 Prozent auf 24,8 Prozent. Im Containerumschlag verbuchen Rotterdam und Antwerpen leichte Steigerungen, während Hamburg und die Bremischen Häfen einen minimalen Rückgang vermerken.



Containerumschlag in Hamburg

GÜTERUMSCHLAG IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (in 1.000 t)

	2015	2016	2017	Veränderung 2017:2016 in %
OSTSEEHÄFEN	52.929	53.022	54.409	2,6
Rostock	20.328	20.959	20.427	-2,5
Lübeck	16.304	15.510	16.202	4,5
Puttgarden	4.733	5.209	5.493	5,5
Kiel	3.848	4.263	5.063	18,8
Wismar	3.700	3.243	3.254	0,3
Sassnitz	1.088	1.339	1.543	15,2
Wolgast	214	123	155	26,0
Stralsund	933	865	970	12,1
Flensburg	356	298	228	-23,5
Rendsburg	250	241	278	15,4
ÜBRIGE OSTSEEHÄFEN IN:				
Schleswig-Holstein	172	182	95	-47,8
Mecklenburg-Vorpommern	1.003	790	701	-11,3
NORDSEEHÄFEN	242.083	241.982	244.376	1,0
Hamburg	120.171	120.319	118.761	-1,3
Wilhelmshaven	23.202	20.181	22.662	12,3
Bremen/Bremerhaven	62.464	64.468	62.465	-3,1
Brunsbüttel	8.275	8.847	9.882	11,7
Brake	6.565	6.324	5.575	-11,8
Bützfleth	5.471	5.625	5.796	3,0
Emden	4.173	4.249	5.039	18,6
Nordenham	2.059	1.827	2.446	33,9
Cuxhaven	2.528	2.685	2.510	-6,5
Leer	38	39	59	51,3
Papenburg	446	428	518	21,0
Husum	374	311	313	0,6
ÜBRIGE NORDSEEHÄFEN IN:				
Schleswig-Holstein	639	787	1.020	29,6
Niedersachsen	5.678	5.892	7.330	24,4
SEEHÄFEN ZUSAMMEN	295.028	294.969	298.521	1,2
BINNENHÄFEN (SEEVERKEHR)	1.192	1.378	993	-27,9
darunter Duisburg	945	1.107	770	17,2
INSGESAMT	296.220	296.347	299.514	1,1
AUSSERDEM:				
Eigengewicht der Ladungsträger	57.301	57.379	53.373	-7,0

Quelle: Destatis

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

	2016	2017	Veränderung 2017:2016 in %
VERKEHR INNERHALB DEUTSCHLANDS	8,5	8,6	1,2
EMPFANG AUS HÄFEN AUSSERHALB DEUTSCHLANDS	171,0	175,3	2,5
Europäische Häfen	111,4	111,2	-0,2
davon Häfen in der Europäischen Union	67,4	67,0	-0,6
übrigem Europa	44,0	44,2	0,5
darunter: Russische Föderation/Ostsee	25,4	23,5	-7,5
Norwegen	16,6	18,8	13,3
Außereuropäische Häfen	59,6	64,1	7,6
darunter Häfen in Afrika	7,2	8,1	12,5
Nordamerika	10,5	12,4	18,1
Mittel- und Südamerika	13,3	13,5	1,5
Asien	27,2	27,5	1,1
Australien	1,0	1,7	70,0
VERSAND NACH HÄFEN AUSSERHALB DEUTSCHLANDS	116,8	115,7	-0,9
Europäische Häfen	59,1	60,3	2,0
davon Häfen in der Europ. Union	49,4	50,9	3,0
übrigem Europa	9,8	9,4	-4,1
darunter: Russische Föderation/Ostsee	4,7	4,0	-14,9
Norwegen	3,0	3,2	6,7
Außereuropäische Häfen	57,7	55,4	-4,0
darunter Häfen in Afrika	6,3	6,3	0,0
Nordamerika	10,0	10,5	5,0
Mittel- und Südamerika	7,7	7,9	2,6
Asien	32,5	28,7	-11,7
Australien	0,3	0,6	100,0
GESAMTVERKEHR	296,3	299,5	1,1

* 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
2016	Alle Häfen	15.205	13.104	127.328
	Hamburg	8.929	7.656	73.965
	Bremische Häfen	5.518	4.741	46.518
2017	Alle Häfen	15.129	13.075	124.725
	Hamburg	8.860	7.669	72.816
	Bremische Häfen	5.469	4.606	43.770
Veränd. 2017:2016 in %		-0,5	-0,2	-2,0
	Hamburg	-0,8	0,2	-1,6
	Bremische Häfen	-0,9	-2,9	-5,9

Quelle: Destatis

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

	2016	2017	Veränderung 2017:2016 in %
Lübeck	21.154	23.084	9,1
Rostock	16.000	16.600	3,8
Puttgarden	14.613	14.737	0,8
Kiel	5.473	6.144	12,3
Sassnitz	393	426	8,4
ZUSAMMEN	57.633	60.991	5,8
ANZAHL DER PASSAGIERE			
Puttgarden	6.024.347	5.869.838	-2,6
Rostock	2.300.000	2.500.000	8,7
Kiel	1.599.375	1.603.483	0,3
Sassnitz	424.488	410.187	-3,4
Lübeck	407.830	417.804	2,4
ZUSAMMEN	10.756.040	10.801.312	0,4

* 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	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	
	2017	136,5	15,1	44,7	10,24	91,8	19,7	8,8	22,9	
	1. Hj. 2018	66,5	14,6	21,1	9,87	45,5	18,9	4,3	21,8	
Brem. Häfen	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	
	2017	73,1	8,1	9,5	2,2	63,6	13,7	5,5	14,3	
	1. Hj. 2018	36,5	8,0	3,7	1,8	32,8	13,6	2,7	13,7	
Rotterdam	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	
	2017	468,9	52,0	296,9	68,0	172,0	36,9	13,6	35,4	
	1. Hj. 2018	232,8	51,2	144,0	67,5	88,7	36,8	7,1	36,0	
Antwerpen	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	
	2017	223,6	24,8	85,3	19,5	138,3	29,7	10,5	27,3	
	1. Hj. 2018	118,6	26,1	44,6	20,9	74,0	30,7	5,6	28,4	
INSGESAMT	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	
	2017	902,1	100,0	436,5	100,0	465,6	100,0	38,4	100,0	
	1. Hj. 2018	454,5	100,0	213,5	100,0	241,0	100,0	19,7	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 GmbH & Co. KG*

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

Mathias Dylewitz
*HLG Hamburger Lasch GmbH & Co. KG und
Carl Tiedemann GmbH & Co. KG*

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

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-Verwaltungs-
rats am 26. September 2018

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

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

Udo Klöpping
BLG Logistic Group AG & Co. KG

Stellvertretendes Mitglied

Peter Marx
*Unternehmensverband
Bremische Häfen e. V.*

Jan Hibbeler
*Gesamthafenbetriebsverein im Lande
Bremen e.V.*

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

Wolfgang Rose
*Atlantik Hafenbetriebe Geuther &
Schnitger GmbH & Co. KG*

Christian Lankenau
*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 und
Carl Tiedemann GmbH & Co.KG*

Jörg Breyer
*EUROGATE Container Terminal
Hamburg GmbH*

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

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*

Julian Sippel
Paul Grimm GmbH & Co. KG

Ben David Thurnwald
Hansaport Hafenbetriebsges. mbH

NIEDERSACHSEN

Ordentliches Mitglied

Karsten Dirks
*EVAG Emden Verkehrs und
Automotive Gesellschaft mbH*

Martin Pieper
J. Müller Aktiengesellschaft

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

Stellvertretendes Mitglied

Michael Nüßmann
*EVAG Emden Verkehrs und
Automotive Gesellschaft mbH*

Uwe Schiemann
J. Müller Weser 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

Eckhard-Herbert Arndt (Seite 23, Bild 1-5)
 BLG Logistics (S. 28)
 BLG Logistics / Sönke Denis (S. 40)
 BLG Logistics / Hauke Dressler (S. 6)
 Brunsbüttel Port (Titel kleines Bild 3, S. 22, S. 27, S. 29)
 Cuxport / Andreas Burmann (S. 24)
 EVAG (Titel kleines Bild 2)
 Thomas Hampel (Titel kleines Bild 4, S. 48, S. 49, S. 51)
 Heinz-Joachim Hettchen (Titelbild, S. 23, Bild 6-10)
 HHLA / Klaus Maurer (S. 43)
 HHLA (S. 16)
 L. Daniel Hosseus (S. 20) – mit freundlicher Genehmigung der BLG Logistics
 J. Müller (S. 30, S. 33, S. 34)
 Susanne Kurz (S. 19, Bild 1-5)
 Hendrik Lüders (S. 53)
 Port of Kiel (Titel kleines Bild 1, S. 10, S. 14)
 Rostock Port / Thomas Häntzschel (S. 31)
 Rostocker Fracht- und Fischereihafen / Thomas Häntzschel (Titel kleines Bild 5, S. 8)
 Janine Schmitz (S. 19, Bild 8)
 Seehafen Stralsund / Christian Roedel (S. 13)
 Stiftung Hamburg Maritim (S. 15)
 Xander Heint (S. 19, Bild 6-7, 9-10)

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