

**ZDS**

Zentralverband  
der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

**Bericht 1998/99**

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E.V.

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg  
Tel.: 040 – 36 62 03/04  
Fax: 040 – 36 63 77  
E-mail: [ZDS\\_Seehaefen@t-online.de](mailto:ZDS_Seehaefen@t-online.de)

Dieser Bericht wurde im September 1999 abgeschlossen.

## **I N H A L T**

I.	Zur Wirtschaftslage	1
II.	Entwicklung des Seegüterumschlags 1998/99	2
III.	Gemeinsame Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik	12
IV.	Follow-up Grünbuch über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur	24
V.	Ökologische Steuerreform	33
VI.	Maritimer Umweltschutz und Hafensicherheit	38
VII.	Lagerung von Interventionsgetreide	42
VIII.	Tarif- und Sozialpolitik	44

## **I. ZUR WIRTSCHAFTSLAGE**

Trotz erheblicher Turbulenzen an den internationalen Finanzmärkten und der die weltwirtschaftliche Entwicklung belastenden Krisen in Asien, Russland und Lateinamerika ist es der deutschen Wirtschaft 1998 gelungen, den Wachstumskurs fortzusetzen und das Bruttoinlandsprodukt um 2,8% gegenüber dem Vorjahr zu steigern.

Während die deutsche Außenwirtschaft spürbar weniger als in den vergangenen Jahren zur Konjunkturbelebung beitrug, gewann die Inlandsnachfrage, die um 3% stieg, deutlich an Bedeutung. Unter dem Einfluß der verschlechterten internationalen Umfeldbedingungen war der Exportzuwachs 1998 mit 5,2% nur halb so hoch wie 1997. Die stark abgeschwächte Exportdynamik hatte zur Folge, dass der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen 1998 insgesamt nur um knapp 2% anstieg und damit unter dem Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts blieb.

1999 kommt die deutsche Wirtschaft nur langsam auf Touren. Nach einem schwachen ersten Halbjahr hat sich die gedämpfte konjunkturelle Entwicklung auch zu Beginn der zweiten Jahreshälfte fortgesetzt. Die schwache Konjunktur ist vor allem auf die gedämpften Einflüsse der Weltwirtschaft zurückzuführen. Im 1. Halbjahr nahm das Bruttoinlandsprodukt nur um 0,8% zu. Dabei gingen die Ausfuhren um 0,7% zurück.

Es mehren sich jedoch die Anzeichen für eine Wende in der Exportentwicklung. Mit der Stabilisierung in Südostasien und der konjunkturellen Belebung in Westeuropa hat sich das weltwirtschaftliche Umfeld verbessert. Die Auftragseingänge aus dem Ausland sind vom 1. auf das 2. Quartal 1999 um 4½% gestiegen. Die Exportschwäche scheint damit überwunden zu sein, aber die Erholung blieb bisher noch recht moderat.

Insgesamt werden sich die deutschen Exporte 1999 wegen des niedrigen Niveaus zum Jahresbeginn voraussichtlich um 1% erhöhen. Von der Belebung der Ausfuhrfähigkeit wird auch der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen profitieren, der im 1. Halbjahr 1999 insgesamt um 0,8% zurückging.

## **II. ENTWICKLUNG DES SEEGÜTERUMSCHLAGS 1998/99**

In den deutschen Seehäfen nahm der Güterumschlag 1998 um 1,9% auf 217,4 Mio. t zu. An Eigengewichten der im Personen- und Güterverkehr eingesetzten Reise- und Transportfahrzeuge, Trailer, Container und Trägerschiffsleichter wurden zusätzlich 32,5 Mio. t umgeschlagen. Damit belief sich der Gesamtumschlag der deutschen Seehäfen 1998 auf rund 250 Mio. t.

Das Wachstum des deutschen Seegüterumschlags war 1998 allerdings geringer als im Durchschnitt der Vorjahre. Seit 1992, dem ersten Berichtsjahr, in dem gesamtdeutsche Ergebnisse einschließlich der mecklenburg-vorpommernschen Häfen vorliegen, nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen durchschnittlich um 3,1% im Jahr zu. 1998 erhöhte er sich damit leicht unterproportional.

Während im 1. Halbjahr 1998 noch 5,7% mehr Güter als im Vorjahreszeitraum umgeschlagen wurden, mußte im 2. Halbjahr 1998 ein Rückgang um 1,2% verzeichnet werden. Neben dem abklingenden Boom beim Rohölumschlag waren die Hauptursachen dieser Entwicklung vor allem die Finanz- und Wirtschaftskrisen in Asien und Russland.

Der deutsche Seegüterumschlag wurde 1998 von drei Sonderfaktoren beeinflusst. Aufgrund des erheblichen Nachholbedarfs in der Rohölverarbeitung und des drastischen Preisverfalls bei Rohöl nahmen die Rohölanlandungen kräftig zu und erhöhten sich insgesamt um 6,9 Mio. t. Auswirkungen auf das Gesamtergebnis hatte auch die Verlagerung des Eisenbahngüterverkehrs von der Fährverbindung über den Fehmarnbelt auf die neue feste Querung über den Großen Belt. In Puttgarden wurden dadurch 1,9 Mio. t weniger Güter als 1997 umgeschlagen. Dritter Sondereinfluß war die Asienkrise, wodurch der Versand nach Fernost um 2 Mio. t oder 19% auf 8,7 Mio. t zurückging.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 1998 insgesamt rund 48 Mio. t um, 6,6% weniger als 1997. Nur Lübeck verzeichnete Zuwachsraten. Neben Puttgarden ging der Umschlag vor allem in Kiel deutlich und in den mecklenburg-vorpommernschen Häfen weniger stark zurück.

**Güterumschlag in ausgewählten Häfen**  
- in t -

	1996	1997	1998	Veränderungen 1998:1997

				t	%
<b>Ostseehäfen</b>	<b>52 717 441</b>	<b>51 339 235</b>	<b>47 946 794</b>	<b>-3 392 441</b>	<b>-6,6</b>
Lübeck	15 046 849	16 846 922	17 442 559	595 637	3,5
Puttgarden	8 880 924	5 794 540	3 869 023	- 1 925 517	-33,2
Kiel	3 691 970	3 628 401	2 947 057	-681 344	-18,8
Rendsburg	507 623	452 768	434 463	-18 305	- 4,0
Flensburg	464 984	574 034	557 470	-16 564	- 2,9
Mukran	717 394	656 200	.	.	x
Rostock	16 659 833	16 817 861	15 416 579	-1 401 282	- 8,3
Stralsund	759 289	639 183	597 898	-41 285	- 6,5
Wismar	2 027 070	1 967 115	1 848 534	-118 581	- 6,0
Saßnitz	2 423 451	3 248 577	2 948 222	- 300 355	- 9,2
Übrige Ostseehäfen in:					
Schleswig-Holstein	461 432	439 363	470 372	31 009	7,1
Mecklenburg-Vorp.	1 076 622	930 471	1 414 617	484 146	52,0
<b>Nordseehäfen</b>	<b>153 295 604</b>	<b>161 978 744</b>	<b>169 440 802</b>	<b>7 462 058</b>	<b>4,6</b>
Husum	425 651	423 910	430 512	6 602	1,6
Brunsbüttel	7 735 481	7 448 968	7 807 118	358 150	4,8
Hamburg	64 454 871	69 582 850	68 912 457	-670 393	- 1,0
Bützfleth	3 554 729	4 010 890	3 938 435	-72 455	- 1,8
Cuxhaven	1 130 942	1 313 725	1 360 896	47 171	3,6
Bremische Häfen	28 405 836	30 584 248	30 877 399	293 151	1,0
Brake	4 312 412	4 267 970	4 729 689	461 719	10,8
Nordenham	1 834 195	2 505 029	1 971 608	-533 421	-21,3
Wilhelmshaven	36 121 534	36 443 051	43 950 116	7 507 065	20,6
Emden	2 359 904	2 579 004	2 918 634	339 630	13,2
Übrige Nordseehäfen in:					
Schleswig-Holstein	1 305 078	1 102 034	1 008 368	-93 666	- 8,5
Niedersachsen	1 654 971	1 099 577	998 928	-100 649	- 9,2
<b>Insgesamt</b>	<b>206 013 045</b>	<b>213 317 979</b>	<b>217 387 596</b>	<b>4 069 617</b>	<b>1,9</b>

**Güterverkehr über See nach Verkehrsbeziehungen  
- in t -**

	1997	1998	Veränderungen
--	------	------	---------------

			1998 : 1997	in %
<b>Verkehr innerhalb Deutschlands 1)</b>	<b>4 242 592</b>	<b>4 100 804</b>	<b>-141 788</b>	<b>-3,3</b>
<b>Empfang aus Häfen außerhalb Deutschl.</b>	<b>136 248 521</b>	<b>140 731 371</b>	<b>4 482 850</b>	<b>3,3</b>
<b>Europäische Häfen</b>	<b>94 829 676</b>	<b>97 547 474</b>	<b>2 717 798</b>	<b>2,9</b>
davon Häfen in der Europ. Union	61 661 654	63 629 072	1 967 418	3,2
übrigem Europa	33 168 022	33 918 402	750 380	2,3
dar.: GUS-Ostsee	1 322 196	1 689 151	366 955	27,8
übrige GUS 2)	1 005 070	1 145 690	140 620	14,0
Polen	1 806 544	2 859 825	1 053 281	58,3
Lit., Lettl., Estl.	8 952 908	8 926 771	-26 137	-0,3
Norwegen	19 412 367	18 334 594	- 1 077 773	- 5,6
<b>Außereuropäische Häfen</b>	<b>41 418 845</b>	<b>43 183 897</b>	<b>1 765 052</b>	<b>4,3</b>
darunter Häfen in Afrika	9 710 901	10 759 589	1 048 688	10,8
Nordamerika	7 818 150	7 779 856	-38 294	-0,5
Mittel- und Südam.	12 236 870	12 459 450	222 580	1,8
Asien	9 518 892	10 103 238	584 346	6,1
Australien	2 134 032	2 081 764	-52 268	-2,4
<b>Versand nach Häfen außerhalb Deutschl.</b>	<b>69 058 155</b>	<b>68 976 509</b>	<b>- 81 646</b>	<b>-0,1</b>
<b>Europäische Häfen</b>	<b>41 336 443</b>	<b>41 006 979</b>	<b>-329 464</b>	<b>-0,8</b>
davon Häfen in der Europ. Union	34 054 952	34 092 260	37 308	0,1
übrigem Europa	7 281 491	6 914 719	-366 772	-5,0
dar.: GUS-Ostsee	635 210	528 926	-106 284	-16,7
übrige GUS 2)	112 583	75 961	-36 622	-32,5
Polen	889 068	959 671	70 603	7,9
Lit., Lettl., Estl.	1 741 050	1 394 183	-346 867	-19,9
Norwegen	2 353 302	2 345 342	-7 960	-0,3
<b>Außereuropäische Häfen</b>	<b>27 721 712</b>	<b>27 969 530</b>	<b>247 818</b>	<b>0,9</b>
darunter Häfen in Afrika	2 403 557	3 552 749	1 149 192	47,8
Nordamerika	6 724 714	8 074 277	1 349 563	20,1
Mittel- und Südam.	3 569 620	3 666 046	96 426	2,7
Asien	14 541 100	12 222 341	- 2 318 759	-15,9
Australien	482 721	454 117	-28 604	-5,9
Nicht ermittelte Häfen: Empfang	78	114 819	114 741	*
Versand	552	121 557	121 005	*
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>209 549 898</b>	<b>214 045 060</b>	<b>4 495 162</b>	<b>2,1</b>
Reise- und Transportfahrzeuge, Trailer 3)	22 045 737	21 219 843	-825 894	-3,7
Container, Trägerschiffsleichter 3)	10 803 183	11 287 128	483 945	4,5

1) Empfang aus allen Häfen Deutschlands sowie Versand nach Binnenhäfen Deutschlands, wenn dabei die Seegrenze überschritten wird.

2) Einschl. Georgien

3) Eigengewichte im Personen- und Güterverkehr

Die deutschen Nordseehäfen verzeichneten dagegen einen Zuwachs um insgesamt 4,6% auf 169,4 Mio. t. Deutliche Zuwachsraten erzielten Wilhelmshaven, weil der Rohölempfang aus Großbritannien stark anstieg, sowie Emden und Brake. In Hamburg wurde das Rekordergebnis des Jahres 1997 leicht verfehlt und in den Bremi-

schen Häfen der Umschlagrekord des Vorjahres noch etwas verbessert.

Die Entwicklung des Güterumschlags nach Verkehrsbeziehungen zeigt, dass 1998 rund 65% des Gesamtaufkommens im Verkehr mit europäischen Häfen abgewickelt wurden. Während der Empfang aus europäischen Häfen insgesamt um 2,9% zunahm, wobei die Anlandungen aus Polen und Russland deutlich stiegen, ging der Versand in europäische Häfen insgesamt um 0,8% zurück. Aufgrund der Krise in Russland nahmen vor allem die Verschiffungen in russische Ostseehäfen ab. Auch nach baltischen Häfen wurde deutlich weniger verschifft

Im Überseeverkehr nahm der Empfang aus außereuropäischen Häfen 1998 insgesamt um 4,3% zu. Dagegen erreichten die Verschiffungen nach Übersee nur einen Zuwachs um insgesamt 0,9%. Aufgrund der Asienkrise wurden 2,3 Mio. t oder 15,9% weniger Güter nach asiatischen Häfen verschifft. Deutliche Zuwachsraten wurden allerdings bei den Verschiffungen in nordamerikanische und afrikanische Häfen erzielt.

Im Jahresverlauf 1998 hatte sich der Einbruch im Versand nach Fernost etwas abgeschwächt. In den ersten 4 Monaten 1999 zogen die Verschiffungen in asiatische Häfen wieder kräftig an und erhöhten sich um 1,2 Mio. t oder 32% auf insgesamt 4,8 Mio. t. Damit ist das Niveau von 1997 schon wieder annähernd erreicht worden.

Wachstumsträger des Seegüterumschlags war auch 1998 der Containerverkehr. Insgesamt legte er um 4,1% auf 5,4 Mio. TEU zu. An beladenen Containern wurden 4,6 Mio. TEU, etwas mehr als 1997, mit einem Ladungsgewicht von 43,9 Mio. t, der gleichen Menge wie im Vorjahr, umgeschlagen. Der Ausfall der Containerladung für Häfen in Fernost aufgrund der Asienkrise (-1,2 Mio. t auf 8,6 Mio. t) konnte zum Teil im eingehenden Containerverkehr durch verstärkte Bezüge aus fernöstlichen Häfen ausgeglichen werden (+ 0,7 Mio. TEU auf 8,2 Mio. TEU). Dabei profitierte der Import aus Asien von den kräftigen Abwertungen in den asiatischen "Tigerstaaten" Südkorea, Taiwan, Hongkong und Singapur. Um die gestiegenen Einfuhren abzuwickeln, wurden verstärkt leere Container in asiatische Häfen verschifft, wodurch der Anteil der Leercontainer 1998 bei etwas über 15% lag.

In Hamburg erhöhte sich der Containerumschlag um 5,6% auf 3,5 Mio. TEU und in den Bremischen Häfen um 5,1% auf 1,7 Mio. TEU.



Hamburg belegt damit wie 1997 den 7. Platz unter den 20 weltweit führenden Containerhäfen und den 2. Platz in Europa. Die Bremischen Häfen festigten ihren 20. Platz weltweit und lagen in Europa auf dem 6. Rang.

#### Containerverkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands

	Container insges.	Beladene Container	
	TEU	Anzahl TEU	Gewicht der Ladung i. t
<b>1997</b> Alle Häfen	5 188 235	4 547 286	43 811 858
dar. Hamburg	3 283 591	2 855 662	28 053 864
Brem. Häfen	1 653 472	1 474 874	13 586 241
<b>1998</b> Alle Häfen	5 402 056	4 574 569	43 865 366
dar. Hamburg	3 466 858	2 914 159	28 434 139
Brem. Häfen	1 737 989	1 502 470	13 865 351
<b>Veränd. 97/98</b>			
Alle Häfen	+4,1	+ 0,6	+ 0,1
dar. Hamburg	+ 5,6	+ 2,0	+ 1,4
Brem. Häfen	+ 5,1	+ 1,9	+ 2,1

Im Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in deutschen Ostseehäfen wurden 1998 insgesamt 46,7 Mio. t umgeschlagen. Der leichte Rückgang um insgesamt 0,9% ist im wesentlichen auf Umschlageinbußen in Puttgarden aufgrund der Verlagerung des Eisenbahngüterverkehrs auf die feste Querung des Großen Belts zurückzuführen. Rostock und Lübeck konnten ihren Fähr- und Ro/Ro-Verkehr weiter deutlich steigern. Dagegen war er in Kiel etwas rückläufig und auch in Saßnitz wurde aufgrund der Krise in Russland weniger als im Vorjahr umgeschlagen.

Lübeck zog 1998 einen Anteil von 48% des Gesamtaufkommens auf sich, gefolgt von Rostock (17%), Puttgarden (16%), Saßnitz (12%) und Kiel (6%).

Das Passagieraufkommen lag insgesamt mit rund 11,5 Mio. Reisenden etwas unter dem Ergebnis des Vorjahres. Hier wurde das größte Aufkommen in Puttgarden abgewickelt, dahinter folgten Kiel, Rostock, Saßnitz und Lübeck.

#### Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in deutschen Ostseehäfen

	1996	1997 - in Mio. t -	1998	Veränd. 98:97 in v.H.
Lübeck	18,873	20,675	22,593	+ 9,3
Kiel	2,681	2,829	2,693	- 4,8
Puttgarden	15,491	10,902	7,780	- 28,6
Rostock	5,478	6,477	7,953	+ 22,8
Saßnitz	4,760	4,892	) 5,696	- 9,2
Mukran	1,412	1,381		
Zusammen	48,695	47,156	46,715	- 0,9
<b>Anzahl der Passagiere</b>				
Lübeck	686.713	671.381	649.820	- 3,2
Kiel	2.130.943	2.181.097	2.117.957	- 2,9
Puttgarden	6.181.744	5.974.554	5.867.894	- 1,8
Rostock	1.506.934	1.734.566	1.856.582	+ 7,0
Saßnitz	868.334	902.246	) 994.855	- 0,5
Mukran	90.570	97.824		
Zusammen	11.465.238	11.561.668	11.487.108	- 0,6

Der gesamte Stückgutumschlag in den 16 bedeutendsten deutschen Seehäfen nahm 1998 insgesamt um 3,2% zu. In Hamburg stagnierte der Stückgutumschlag, der Hafen zog mit 41,4% daher einen etwas geringeren Anteil als im Vorjahr auf sich. Die Bremischen Häfen kamen wie 1997 auf einen Anteil von knapp 25% und Lübeck konnte seinen Anteil mit 16,5% etwas steigern.

### Stückgutumschlag in 16 Häfen

Hafen	1997		1998		Verändg. in %
	1000 t	v.H.	1000 t	v.H.	
Brunsbüttel	106	0,1	66	0,1	-37,7
Flensburg	16	0,0	15	0,0	- 6,2
Kiel	2 717	2,9	2 256	2,3	-17,0
Lübeck	15 277	16,3	15 907	16,5	+4,1
Rendsburg	13	0,0	23	0,0	+76,9
Brake	1 901	2,0	1 646	1,7	-13,4
Bützfleth	-	x	-	x	x
Cuxhaven	803	0,9	947	1,0	+17,9
Emden	1 911	2,0	2 358	2,4	+ 23,4

Nordenham	195	0,2	200	0,2	+2,6
Wilhelmshaven	281	0,3	658	0,7	+134,2
Bremische Häfen	23 288	24,9	24 051	24,9	+ 3,3
Hamburg	39 946	42,7	39 966	41,4	+0,1
Rostock	5 424	5,8	6 438	6,7	+18,7
Stralsund	67	0,1	73	0,1	+9,0
Wismar	217	0,2	485	0,5	+123,5
<b>Insgesamt</b>	<b>92 160</b>	<b>100,0</b>	<b>95 089</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 3,2</b>

Der Massengutumschlag legte 1998 insgesamt um 3,4% zu. Deutliche Zuwachsraten erzielte der Getreideumschlag aufgrund verstärkter Exporte aus Interventionsbeständen sowie der Rohölumschlag angesichts stark gestiegener Anlandungen. Steigerungen konnte auch der Kohlenumschlag verzeichnen, während der Erzumschlag rückläufig war.

#### Umschlagsentwicklung der wichtigsten Massengüter in 16 Häfen

	1997		1998		Veränd. In %
	1000 t	v.H.	1000 t	v.H.	
<b>Massengut Insgesamt</b>	117 575	100,0	121 530	100,0	+ 3,4
davon					
<b>Getreide</b>	3 165	2,7	4 953	4,1	+56,5
<b>Futtermittel</b>	4 350	3,7	4 230	3,5	-2,8
<b>Erze</b>	17 137	14,5	16 285	13,4	- 5,0
<b>Kohlen</b>	6 931	5,9	7 339	6,0	+5,9
<b>Rohöl</b>	39 380	33,4	43 520	35,7	+10,5
<b>Mineralölprod.</b>	20 045	17,0	19 836	16,3	-1,1

#### Umschlagsentwicklung in den 16 wichtigsten deutschen Seehäfen

1. Halbjahr 99/98

- in 1.000 t -

	1999 Jan.-Juni	1998 Jan.-Juni	Veränd. in %
Brunsbüttel	3.694,1	3.865,6	- 4,4
Flensburg	242,2	273,2	- 11,3
Kiel	1.254,7	1.588,7	- 21,0
Lübeck	8.816,9	9.079,4	- 2,9
Rendsburg	166,5	171,9	- 3,1
Brake	2.223,2	2.472,4	- 10,1

Bützfleth	2.115,0	1.871,3	+ 13,0
Cuxhaven	599,5	684,3	- 12,4
Emden	1.731,2	1.438,6	+ 20,3
Nordenham	1.186,0	958,8	+ 23,7
Wilhelmshaven	19.520,0	23.057,7	- 15,3
Bremische Häfen	17.310,8	17.393,0	- 0,5
Hamburg	39.729,1	37.290,0	+ 6,5
Rostock	6.130,0	7.649,8	- 19,9
Stralsund	219,2	260,5	- 15,9
Wismar	1.132,7	807,3	+ 40,3
<b>Umschlag insgesamt</b>	<b>108.034,3</b>	<b>108.861,5</b>	<b>- 0,8</b>
<b>Massengut (Summe)</b>	<b>58.996,0</b>	<b>60.416,4</b>	<b>- 2,4</b>
Getreide	2.488,2	2.294,4	+ 8,4
Futtermittel	1.866,2	2.284,4	- 18,3
Erze/Abbrände	8.257,6	7.969,8	+ 3,6
Kohlen/Koks	3.759,0	3.053,5	+ 23,1
Rohöl	19.777,0	22.996,4	+ 14,0
Mineralölprodukte	9.970,8	9.775,8	+ 2,0
<b>Stückgut (Summe)</b>	<b>49.038,4</b>	<b>48.445,1</b>	<b>+ 1,2</b>
Container (Anzahl)	1.861.028	1.814.544	+ 2,6
Container (Gewicht)	29.805,7	31.264,2	- 4,7
Container (TEU)	2.867.269	2.747.385	+ 4,3
Fährverkehr	11.615,7	11.568,1	+ 0,4

### 1. Halbjahr 1999

Im 1. Halbjahr 1999 wurden insgesamt etwas weniger Güter als im Vergleichszeitraum des Vorjahres umgeschlagen. Der Gesamtumschlag nahm um 0,8% ab. Rückläufig war allerdings nur der Massengutumschlag, der insgesamt um 2,4% abnahm. Dies war ausschließlich auf die Entwicklung des Futtermittelumschlags zurückzuführen. Der Umschlag der anderen Massengüter nahm z. T. deutlich zu.

Der Stückgutumschlag nahm insgesamt um 1,2% zu. Der Containerverkehr erhöhte sich zwar um 4,3% auf 2,9 Mio. TEU, das Gewicht der Ladung war allerdings rückläufig (- 4,7%). Der Fährverkehr lag mit 11,6 Mio. t knapp über dem Vorjahresergebnis.

In den einzelnen Häfen verlief die Umschlagsentwicklung recht unterschiedlich. Hohen Steigerungsraten in Wismar, Nordenham, Emden und Bützfleth standen deutliche Einbußen in Kiel, Rostock, Stralsund und Wilhelmshaven gegenüber.

### **Hamburg-Antwerpen-Range**

Die Entwicklung der Marktanteile der beiden großen deutschen Universalhäfen in der Hamburg-Antwerpen-Range zeigt, dass Hamburg 1998 leichte Anteilsverluste hinnehmen mußte, während die Bremischen Häfen ihre Anteile behaupten konnten. Die beiden deutschen Seehäfen zogen 1998 zusammen 20,2% des Gesamtumschlags der Range auf sich. Ihre Anteile am Stückgutumschlag konnten sie gemeinsam mit 31% und ihren Anteil am Containerumschlag zusammen mit 36% knapp behaupten.

Im 1. Halbjahr 1999 konnten Hamburg und die Bremischen Häfen ihre Marktanteile wieder ausbauen und zogen zusammen 21,5% des Gesamtumschlags der Range auf sich. Ihren Anteil am Stückgutumschlag konnten sie gemeinsam auf 32,3% und am Containerumschlag auf 36,2% steigern.

**Entwicklung der Marktanteile  
in der Hamburg-Antwerpen-Range\*)**

		Gesamtumschlag		Massengutumschlag		Stückgutumschlag		Containerumschlag	
		Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil %
<b>Hamburg</b>	<b>1997</b>	76,7	14,5	36,7	11,0	39,9	20,3	35,2	24,5
	<b>1998</b>	75,8	13,9	35,9	10,6	40,0	19,5	36,1	23,8
	<b>1999 1.Hj.</b>	39,7	15,0	18,8	11,7	20,9	20,2	19,0	23,8
<b>Brem. Häfen</b>	<b>1997</b>	34,0	6,4	10,7	3,2	23,3	11,8	17,4	12,1
	<b>1998</b>	34,5	6,3	10,4	3,1	24,1	11,7	18,5	12,2
	<b>1999 1.Hj.</b>	17,3	6,5	4,9	3,1	12,5	12,1	9,9	12,4
<b>Rotterdam</b>	<b>1997</b>	307,3	58,0	229,8	69,1	77,5	39,3	57,5	40,1
	<b>1998</b>	314,8	57,8	233,4	68,8	81,3	39,6	61,6	40,7
	<b>1999 1.Hj.</b>	151,5	57,3	110,2	68,6	41,3	39,8	32,2	40,4
<b>Antwerpen</b>	<b>1997</b>	111,9	21,1	55,5	16,7	56,4	28,6	33,4	23,3
	<b>1998</b>	119,8	22,0	59,6	17,6	60,1	29,2	35,3	23,3
	<b>1999 1.Hj.</b>	55,6	21,0	26,6	16,6	28,9	27,9	18,4	23,1
<b>Insgesamt</b>	<b>1997</b>	529,9	100,0	332,7	100,0	197,1	100,0	143,5	100,0
	<b>1998</b>	544,9	100,0	339,4	100,0	205,5	100,0	151,4	100,0
	<b>1999 1.Hj.</b>	264,2	100,0	160,6	100,0	103,7	100,0	79,7	100,0

\*) Angaben für Hamburg und die Bremischen Häfen sind der BVM-See-Statistik entnommen; sie sind mit den Zahlen der Tabelle auf den Seiten 3 und 5 nicht vergleichbar, die der Seeschiffsstatistik des Stat. Bundesamtes entnommen sind.

### III. GEMEINSAME PLATTFORM DES BUNDES UND DER KÜSTENLÄNDER ZUR DEUTSCHEN SEEHAFENPOLITIK

Bund und Küstenländer haben am 22. Februar 1999 ihre Gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik verabschiedet, die unter Mitwirkung des ZDS erarbeitet wurde. Damit liegt erstmals ein gemeinsamer verkehrspolitischer Handlungsrahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Hafenwirtschaft und zur Sicherung ihrer Standortbedingungen vor.

Der ZDS hatte sich vor dem Hintergrund des zunehmenden internationalen Wettbewerbsdrucks auf die deutschen Seehäfen nachdrücklich für eine stärkere Koordinierung staatlicher Initiativen im Rahmen der deutschen Seehafenpolitik eingesetzt (s. unsere Berichte 1996/97 und 1997/98). Die nunmehr von Bund und Küstenländern getroffene Vereinbarung, ihre hafenspolitischen Ziele und Maßnahmen enger abzustimmen und hafensrelevante Angelegenheiten auf nationaler und EU-Ebene stärker als bisher gemeinsam im Sinne eines gesamtstaatlichen Interesses zu vertreten, wird vom ZDS daher sehr begrüßt.

Den Schwerpunkt ihrer hafenspolitischen Interessen sehen Bund und Küstenländer auf folgenden Aktionsfeldern:

#### *Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit*

Das zentrale hafenspolitische Ziel des Bundes und der Küstenländer ist die Förderung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen sowie die Stärkung des Hafenstandortes Deutschland. Diesem obersten Ziel der gemeinsamen Seehafenpolitik sind die nachfolgend beschriebenen Ziele und Handlungsschwerpunkte zugeordnet. Investive, zukunftsichernde Ausgaben zugunsten der deutschen Seehäfen haben dabei Vorrang vor konsumtiven Ausgaben.

#### *Seewärtige Zufahrten und Hinterlandanbindungen einschließlich KV-Terminals*

Die seewärtigen Zufahrten und die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen werden im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung angepaßt und ausgebaut. Sie sollen den sich aus dem internationalen Wettbewerb ergebenden Erfordernissen gerecht werden. Die noch auszuweisenden Einzelmaßnahmen sollen zügig verwirk-

licht werden. Dabei ist die Straffung von Planungsabläufen besonders zu beachten.

Bei einer Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans kommt dem Seehafenzu- und -ablaufverkehr große Bedeutung zu. Den öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen einschließlich multimodaler Seehafenterminals im Rahmen der Förderung des Kombinierten Verkehrs wird bei der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung als gemeinsamer investitionsstrategischer Schwerpunkt von Bund und Küstenländern daher besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

### *Transeuropäische Netze*

Im Interesse einer außen-, gesamt- und regionalwirtschaftlichen optimalen Erschließung von Hafen-, Transport- und Wachstumspotentialen, insbesondere auch im Einzugsbereich kleinerer und mittelgroßer Seehäfen, werden Schritte, die die radiale Einbeziehung der deutschen Seehäfen in die Transeuropäischen Verkehrsnetze sowie den Anschluß an internationale Eisenbahngüter-Freeways stärken, unterstützt. Einhafentendenzen im Rahmen der EU wird entgegengewirkt.

### *Wettbewerbsbedingungen*

Ziel der Politik gegenüber der Europäischen Union und den anderen Mitgliedstaaten ist die zügige Herstellung und Sicherung fairer und transparenter Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen einschließlich ihrer Hinterlandverkehre.

Deutschland wird im Rahmen der EU auf gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen, die insbesondere die Abgrenzung zwischen Hafeninfrastruktur- und -suprastrukturmaßnahmen für Beihilfezwecke regeln, sowie auf ein möglichst niedriges Beihilfeniveau hinwirken.

Bei Vorschlägen der Europäischen Kommission für Richtlinien, Verordnungen und Entscheidungen, die sich für die deutschen Seehäfen oder ihre seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen spürbar nachhaltig auswirken könnten, werden sich Bund und Küstenländer gemeinsam für seehafenverträgliche Lösungen einsetzen.



Die Bemühungen zur Beseitigung oder Verhinderung von Hafenwettbewerb verzerrenden Maßnahmen anderer Staaten werden bilateral und in den relevanten internationalen Gremien intensiviert.

### *Wegekosten*

Nutzungsentgelte für öffentliche Seeverkehrsinfrastrukturen werden nur im Zusammenhang mit der Regelung der Wegekostenfrage auch für die mit dem Seeverkehr konkurrierenden Landverkehrsträger erhoben. Deutschland wird sich in der EU für eine verursachungsgerechte und praktikable Wegekostenregelung für alle Verkehrsträger einsetzen. Dabei ist die besondere geographische Lage der deutschen Seehäfen im internationalen Wettbewerb maßgeblich zu berücksichtigen.

### *Hafendienste und Marktzugang*

Bund und Küstenländer werden sich dafür einsetzen, daß kein weitergehender, das Prinzip der Subsidiarität verletzender Regelungsansatz im Rahmen der EU bei Hafendiensten und Marktzugang Anwendung findet und die Kommission auch künftig das bewährte Verfahren der Reaktion im Falle begründeter Beschwerden anwendet.

### *Staatlich beeinflusste Kosten*

Um die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen zu verbessern, werden Bund und Küstenländer alle Möglichkeiten ausschöpfen, die staatlich beeinflussten Kosten zu reduzieren, um die Attraktivität der deutschen Seehäfen sowie auch des Nord-Ostsee-Kanals zu steigern. Durch eine umfassende Modernisierung müssen das Lotswesen und die Schiffsverkehrsdienste bei Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs an Entwicklungen in der Schifffahrt und die Herausforderungen des internationalen Wettbewerbs angepaßt werden. Insbesondere müssen in die Ausgestaltung von Gebühren und Entgelten wirksamere Anreize zu wirtschaftlichem Verhalten aufgenommen und die Nutzung von Schiffsverkehrsdiensten erweitert werden.

### *Forschung und Innovation*

Bund und Küstenländer werden im Rahmen ihrer Forschungs- und Innovationspolitik Technik und Anwendung geeigneter Entwicklungen fördern, z. B. verstärkte Anwendung der Telekommunikation, automatisierte Umschlagstechniken, neue Schiffstypen, Road to

Sea-Pilotprojekte etc., und den Zugang zu Förderungen derartiger Entwicklungen durch die EU und im Rahmen internationaler Vorhaben unterstützen.

#### *Straßenentlastung (From Road to Sea)*

Bund und Küstenländer verfolgen und unterstützen national und international verkehrspolitische Maßnahmen, die der Förderung des Seeverkehrs zur Entlastung des Verkehrsträgers Straße dienen. Hierzu werden u.a. im Rahmen des "Runden Tisches der Praktiker" Pilotprojekte zu den Fahrtgebieten Deutschland – Iberische Halbinsel, Skandinavien und osteuropäische Ostseeanrainer entwickelt. Dabei sollen die deutschen Seehäfen als Schnittstellen bevorzugt einbezogen werden.

#### *Kooperationen*

Bund und Küstenländer werden innovative Kooperationen, z. B. strategische Allianzen, insbesondere zu Potentialerschließung und – ausbau bei den Hinterlandverkehren durch geeignete Initiativen – z. B. im Rahmen der Forschungsbegleitung – unterstützen.

#### *Maritimer Umweltschutz*

Im Interesse des maritimen Umweltschutzes setzen sich Bund und Küstenländer zum Ziel, hafenbezogene Maßnahmen auf ihre Vereinbarkeit mit den ökologischen Anforderungen zu prüfen und umweltfreundliche Seeschiffe nach Möglichkeit zu fördern.

Mit der Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik haben sich auch die Regierungschefs der norddeutschen Länder auf der Konferenz Norddeutschland am 21. April 1999 befaßt und dabei die große gesamtwirtschaftliche Bedeutung der deutschen Seehäfen und ihre zentrale Rolle für die Wirtschaft der Küstenländer betont. Die Regierungschefs haben dabei deutlich gemacht, dass sie vor dem Hintergrund des sich verschärfenden internationalen Hafenwettbewerbs die Stärkung der Konkurrenzfähigkeit der deutschen Seehäfen und eine enge Abstimmung staatlicher Maßnahmen und Aktivitäten der Wirtschaft auf der Basis marktwirtschaftlicher Grundsätze für notwendig halten. Sie haben die im Beschluß der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren vom 22. Februar 1999 vertretene Auffassung bekräftigt,

dass die staatlichen Rahmenbedingungen des Bundes und der Küstenländer auf der Grundlage dieser Gemeinsamen Plattform – auch im Zusammenhang mit der EU – ausgestaltet und weiterentwickelt werden müssen.

Es ist vorgesehen, die Gemeinsame Plattform auch im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zu behandeln und entsprechende Beschlüsse zur Förderung der deutschen Seehäfen und zur Sicherung ihrer Standortbedingungen zu fassen.

Auf der Grundlage dieser Gemeinsamen Plattform müssen jetzt zügig konkrete hafenrelevante Einzelmaßnahmen erstellt und im vorgegebenen Zeitrahmen verwirklicht werden. Dringender Handlungsbedarf besteht insbesondere auf dem Gebiet der Infrastruktur- und Ordnungspolitik. Die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen müssen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung so ausgebaut werden, daß sie den Erfordernissen gerecht werden, die sich aus dem internationalen Wettbewerb ergeben. In der Ordnungspolitik müssen faire Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen einschließlich ihrer Hinterlandverkehre in der EU und im Verhältnis zu Nachbarstaaten zügig hergestellt und gesichert werden.

Die Arbeiten an der Erstellung der Einzelmaßnahmen sind im Bund/Küstenländer-Arbeitskreis für "Hafen- und Seeschiffsfragen" unter Beteiligung des ZDS aufgenommen worden.

### **Bundesverkehrswegeplanung**

Gemäß den Zielen und Handlungsschwerpunkten der Gemeinsamen Plattform ist den seehafenrelevanten Infrastrukturmaßnahmen als gemeinsamer investitionsstrategischer Schwerpunkt von Bund und Ländern bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 1992 (BVWP '92) besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Die vorbereitenden Arbeiten zur Fortschreibung des BVWP '92 sind inzwischen eingeleitet worden. Mit der Fortentwicklung der Methodik, der Erschließung und Vervollständigung der Datengrundlagen sowie der Entwicklung von Prognose-Szenarien wurde bereits begonnen. Parallel hierzu wird die gesetzlich vorgeschriebene Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege durchgeführt.

Die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans wird voraussichtlich allerdings erst am Ende der Legislaturperiode im Jahre 2002 vorliegen. Bis dahin sollen die Grundlagen für den neuen Bundesverkehrswegeplan geschaffen werden.

Zuvor beabsichtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), ein mittelfristiges Investitionsprogramm 1999-2002 für die laufenden Straßen-, Schienen- und Wasserwegebauvorhaben aufzustellen und in einem "Verkehrsbericht 2000" zusammenzufassen, der in der ersten Hälfte des kommenden Jahres als Überbrückungsprogramm vorgelegt werden soll. Darin sollen die laufenden und baureifen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des BVWP '92 enthalten sein, die weitergeführt werden sollen. Im Rahmen dieses Investitionsprogramms ergeben sich offenbar nur geringe Gestaltungs- und Entscheidungsspielräume. Der überwiegende Teil der Projekte des Investitionsprogramms ist im Bau.

Mit einer modernisierten Bewertungsmethodik sollen die deutschen Seehäfen stärker in den Bundesverkehrswegeplan eingebunden werden. Zur Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen wurde im BVWP '92 eine zusätzliche Nutzenkomponente berücksichtigt, die sich auf maximal 10% der erzielten Zeit- und Betriebskostensparnisse belief ("Seehafenbonus"). Um die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen zu stärken, wird eine Erhöhung des Seehafenbonus angestrebt. Dies könnte insbesondere dadurch erreicht werden, dass die Höhe des Zuschlagssatzes in Zukunft nicht nur durch das Verhältnis der verkehrlichen Belastungen des zu bewertenden Projekts zu international bedeutsamen, sondern auch zu national bedeutsamen Verkehrswegen im Wirkungsbereich bestimmt wird. Das BMVBW hat bei PLANCO ein entsprechendes Gutachten ("Ergänzung der Methodik BVWP zur Berücksichtigung der Auswirkungen von Verbesserungen der Hinterlandverkehrsinfrastruktur auf den See- bzw. Flughafenwettbewerb") in Auftrag gegeben.

Im Hinblick auf die Arbeiten zur Bundesverkehrswegeplanung haben wir das BMVBW über unsere Erwartungen bezüglich der zu ergreifenden Maßnahmen zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen unterrichtet und dem BMVBW eine Vorschlagsliste eingereicht. Diese Aufstellung seehafenrelevanter Infrastrukturmaßnahmen haben wir auch in die Erörterungen mit Bund und Küstenländern zur Erarbeitung des Maßnahmenkatalogs der Gemeinsamen Plattform eingebracht.

## **Terminalkonzept für den Kombinierten Verkehr**

Nach der Gemeinsamen Plattform soll bei der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung auch multimodalen Seehafenterminals im Rahmen der Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV) besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. In der Standortkonzeption für den Kombinierten Verkehr müssen Seehäfen daher ausreichend berücksichtigt werden.

In unserem Bericht 1997/98 hatten wir über die Förderrichtlinie "Kombinierter Verkehr" vom 15.3.1998 berichtet, mit der der KV durch gezielte staatliche Unterstützung gefördert wird. An einem zukunftsweisenden Gesamtkonzept für Terminals des Kombinierten Verkehrs auf der Schiene und an Bundeswasserstraßen wird z.Zt. gearbeitet.

Das von HaCon im Auftrag des BMVBW erstellte Gutachten "KV-Standortkonzept für eine wirtschaftlich tragfähige Kernvernetzung auf der Schiene", das im Mai 1999 vorgelegt wurde, spricht sich allerdings nur für 4 Seehafenstandorte aus. Danach können 22 Standorte unter wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen gesichert in das KV-Vernetzungskonzept von DB-Cargo integriert werden, darunter als Seehafenstandorte Hamburg, Bremerhaven und Lübeck. Darüber hinaus ergeben sich weitere 4 Standorte im Sinne einer Kernnetzerweiterung, darunter als Seehafenstandort Kiel.

Nach unserer Auffassung sind die Aufkommensprognosen des Gutachtens hinsichtlich der Entwicklung des KV in den Seehäfen zu pessimistisch. Danach würde der erwartete Zuwachs im Seehafenverkehr im wesentlichen über die Straße abgewickelt. Dies wird jedoch nicht der Fall sein.

Insbesondere für den Standort Rostock sind bei der Ermittlung der Basiswerte Fehler unterlaufen und die aktuelle Entwicklung nicht ausreichend berücksichtigt worden. Die in dem vorgelegten Standortkonzept vorgenommene Einstufung des Rostocker Hafens muß daher korrigiert werden.

Welche Bedeutung der Seehafenverkehr für den KV hat, wird insbesondere darin deutlich, dass nach der HaCon-Studie für den Zeitraum 2010 allein auf die 3 Seehafenstandorte Hamburg-Hafen, Bremerhaven und Lübeck 22% des mit ca. 30 Mio.t prognostizierten Gesamtaufkommens entfallen.

Weitere entwicklungsfähige Potenziale im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen hat PLANCO in seiner Prognose des "Kombinierten Ladungsverkehrs der Binnenschifffahrt bis zum Jahre 2010" ermittelt. Auch nach unserer Auffassung bestehen hier erhebliche Potentiale für KV-fähige Transporte mit Binnenschiffen. Umschlagbetriebe in den deutschen Seehäfen setzen bei der Abwicklung ihres KV-Aufkommens im Hinterlandverkehr verstärkt auf die Binnenschifffahrt.

Daher sollten insbesondere folgende Standorte in das Terminalkonzept der Binnenschifffahrt aufgenommen werden: Berlin, Magdeburg, Dresden/Riesa, Dortmund, Minden, Hannover und Braunschweig. Außerdem sollten insbesondere folgende Seehafenstandorte berücksichtigt werden: Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Lübeck, Brunsbüttel und Emden.

Die zukunftsorientierte Weiterentwicklung des KV und seiner Infrastruktur erfordert den gezielten Einsatz der Investitionsressourcen im Sinne einer möglichst weitgehenden Entlastung der KV-Transportkette von den Kapitalkosten der Umschlaganlagen. Um das mögliche Verlagerungspotential auszuschöpfen, müssen die deutschen Seehäfen im Standortkonzept für den Kombinierten Verkehr ausreichend berücksichtigt werden.

### **Neugestaltung des deutschen Seelotswesens**

Ein weiterer Handlungsschwerpunkt der Gemeinsamen Plattform ist die umfassende Modernisierung des deutschen Seelotswesens und der Schiffsverkehrsdienste, die an die Entwicklungen in der Schifffahrt und die Herausforderungen des internationalen Wettbewerbs angepaßt werden müssen.

Die vom BMVBW im Mai 1999 vorgelegten "Konzeptionellen Überlegungen zur Weiterentwicklung des Seelotswesens" bleiben hinter unseren Erwartungen jedoch weit zurück. Die Vorlage ist im wesentlichen eine Bestandsaufnahme der seit einiger Zeit geführten Diskussion. Anstatt des erwarteten Konzepts zur Neugestaltung des deutschen Seelotswesens, in dem kurz- und mittelfristig zu realisierende Maßnahmen festgelegt werden, enthält das Papier nur Prüfaufträge und stellt Maßnahmen zur Diskussion.

Mit den konzeptionellen Überlegungen hat das BMVBW allerdings erstmals ein Papier zur Weiterentwicklung des Seelotswesens vor-

gelegt, das auf hoher Ebene zwischen Bund und Küstenländern abgestimmt worden ist und brauchbare Lösungsansätze enthält. Erforderlich sind jedoch Entscheidungen über kurz- und mittelfristig einzuleitende Maßnahmen.

Kurzfristig halten wir spürbare Entlastungen beim Lotsgeldtarif durch Entwicklung eines neuen Tarifsystems für dringend erforderlich. Der jetzige Lotsgeldtarif ist unzeitgemäß. Er wird dem freiberuflichen Status der Lotsen nicht ausreichend gerecht und läßt nötige Leistungsanreize vermissen. Der neue Tarif muß zügig entwickelt werden und im Frühjahr 2000 in Kraft treten. Ein "Einfrieren" des heutigen Tarifs als Zwischenlösung für die nächsten Jahre lehnen wir ab.

Die vorgesehene Zusammenlegung von Lotsenbrüderschaften mit dem Ziel, Kosten zu senken, wird von uns begrüßt. Auch die vorgeschlagene Zusammenlegung von See- und Hafenslotsen begrüßen wir und unterstützen insbesondere das vorgelegte "Konzept eines zukünftigen Lotssystems für die Elbe und den Hamburger Hafen". Die Lotsen sollten nunmehr aufgefordert werden, ihre Brüderschaften zügig zusammenzulegen, wobei sie den Lotsenbestand in den einzelnen Brüderschaften in eigener Verantwortung regeln sollten.

Außerdem sollten die Lotsenversetzdienste optimiert werden, um über Kosteneinsparungen Lotsabgaben zu senken. Daher sollten Versetzdienste so weit wie möglich zusammengelegt und Versetzkpunkte überprüft werden, um Möglichkeiten der Landradarberatung zu erweitern, sowie weitere Privatisierungsmöglichkeiten geprüft werden.

Die Lotsenannahmepflicht sollte insbesondere unter Berücksichtigung der Schiffsgröße, der nautischen Ausrüstung des Schiffes, der Ausrüstung des Reviers, des Vielfahrerstatus der Schiffsleitungen und ausreichender englischer Sprachkenntnisse den Gegebenheiten angepaßt werden, um weitere Möglichkeiten der Befreiung zu eröffnen.

Die Lotsenstationen und Verkehrszentralen sollten unter Aufgabe von bisherigen Standorten der Einsatzorganisation der Lotsenbrüderschaften zusammengelegt werden, um Kosteneinsparungen zu erzielen. Die Verkehrszentralen sollten analog der Privatisierung der deutschen Flugsicherung in eine privatrechtliche Organisationsform überführt und nach kaufmännischen Grundsätzen geführt werden. Für die landgestützte Radarberatung halten wir es nicht für erforderlich, Lotsen einzusetzen. Ähnlich wie bei der Flugsicherung sollten entsprechend geschulte Mitarbeiter auch in den Verkehrszentralen eingesetzt werden.

Neben diesen kurzfristig umzusetzenden systemimmanenten Maßnahmen halten wir vor dem Hintergrund der Entwicklung insbesondere in den Niederlanden, wo das nationale Lotswesen bis zum Jahre 2001 vollständig liberalisiert werden soll, es für dringend erforderlich, auch im deutschen Seelotswesen strukturelle Änderungen vorzunehmen und den Markt für Lotsdienstleistungen zu öffnen. Dies ist um so notwendiger, je geringer die vorgesehenen Kosteneinsparungen und Tarifiereduzierungen im Rahmen des bisherigen Systems ausfallen. Das BMVBW sollte daher bis Ende 2000 Rahmenbedingungen für eine marktwirtschaftliche Öffnung des Seelotswesens vorlegen.

### **Klage gegen niederländische Beihilfen**

Nach der Gemeinsamen Plattform werden die Bemühungen zur Beseitigung oder Verhinderung von Hafenwettbewerb verzerrenden Maßnahmen anderer Staaten bilateral und in den relevanten internationalen Gremien intensiviert. Gegen die Subventionierung von Container-Ganzzügen von Rotterdam in das europäische Hinterland haben wir uns bisher mit juristischen Mitteln gewehrt.

Am 13. Mai 1996 hatten wir gemeinsam mit dem Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. und der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Gesellschaft AG vor dem Europäischen Gerichtshof Klage gegen die Europäische Union wegen der Genehmigung von zwei niederländischen Beihilfen erhoben, die der Subventionierung von Container-Ganzzügen von Rotterdam in das europäische Hinterland dienen (s. Bericht 1995/96). Ziel unserer Klage ist, daß in Zukunft keine staatlichen Beihilfen von der Kommission genehmigt werden, ohne daß ein transparentes Prüfungsverfahren durchlaufen und betroffenen Wettbewerbern ausreichend Gelegenheit gegeben wird, sich hierzu zu äußern. Das Verfahren ist seit drei Jahren anhängig.

Die Kommission hat dem Europäischen Gerichtshof im Juni 1999 nunmehr mitgeteilt, dass sie bei der Genehmigung dieser Beihilfe von falschen Voraussetzungen ausgegangen sei. Damals habe sie die Zahlung einer notifizierten Investitionsbeihilfe genehmigt. Im Zuge der Untersuchungen aufgrund unserer Klage habe sie allerdings feststellen müssen, daß es sich bei der genehmigten Beihilfe um eine Betriebsbeihilfe handelte. Die Beihilfe in Höhe von NLG 500 000 sei nicht zur Anschaffung von Waggons und Lokomotiven, sondern zur Anmietung dieser Transportmittel verwendet worden.



Die Kommission hat am 4. Mai 1999 daraufhin ein Hauptprüfungsverfahren gegenüber der von uns angefochtenen Beihilfe eingeleitet und zur Stellungnahme zu dem von der niederländischen Regierung an NS Cargo gewährten Mietkostenzuschuß aufgefordert. Wir haben in unserer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass sowohl die gezahlte Betriebsbeihilfe als auch die notifizierte Investitionsbeihilfe mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar sind und somit nicht genehmigt werden darf bzw. nicht hätte genehmigt werden dürfen. Eine Entscheidung der Kommission steht noch aus.

Angesichts dieser für uns positiven Entwicklung hat die Kommission angeregt, dass wir unsere Klage zurücknehmen.

Hierzu besteht für uns jedoch kein Anlaß. Der Sachverhalt ist alles andere als klar. Gerade deshalb hat die Kommission das Verfahren gegen die Niederlande eröffnet. Ein unklarer Sachverhalt ist jedoch weder Anlaß noch Grundlage für eine Klagerücknahme.

Uns geht es in der Klage darum, das Beihilfenverfahren transparenter zu gestalten und Wettbewerbern das Recht zu sichern, zu Beihilfenvorhaben Stellung zu nehmen. Die Rechte von Wettbewerbern im Beihilfverfahren sind jedoch bis heute nicht klar geregelt. Die Kommission könnte Beihilfen für Rotterdam auch in Zukunft in einem Vorverfahren genehmigen, an dem unsere Mitgliedsunternehmen als Wettbewerber nicht beteiligt sind. Deshalb sind klarstellende Urteile der Gemeinschaftsgerichte erforderlich. Wir werden unsere Klage daher weiterhin aufrechterhalten.

Vor dem Hintergrund unserer Klage hatte die Kommission 1997 ein Hauptprüfungsverfahren zu einem weiteren niederländischen Beihilfevorhaben für den intermodalen Verkehr eröffnet. Die Niederlande beabsichtigten danach, Betreibern von Pendelverbindungen mit Ursprung oder Ziel in den Niederlanden für Vorbereitungs- und Anlaufkosten staatliche Beihilfen in Höhe von insgesamt 15 Mio. NLG bis zum 1.1.2000 zu gewähren. Wir hatten uns in unserer Stellungnahme dafür eingesetzt, eine derartige Beihilfe nicht zu genehmigen.

Aus einer am 10. Juli 1999 im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Mitteilung geht hervor, dass die Niederlande – auch aufgrund unserer Stellungnahme – dieses Beihilfevorhaben nunmehr zurückgezogen haben und die Kommission das Verfahren eingestellt hat. Auch dies ist ein Erfolg, der wesentlich auf unsere Klage zurückzuführen ist.

#### **IV. FOLLOW-UP GRÜNBUCH ÜBER SEEHÄFEN UND SEEVERKEHRSINFRASTRUKTUR**

Nachdem der ZDS zu dem Seehafen-Grünbuch, das die EU-Kommission im Dezember 1997 vorlegte, ausführlich Stellung genommen hat (s. Bericht 1997/98),

- im April 1998 die Bundesregierung ihre Stellungnahme zum Grünbuch abgab, die mit unseren Positionen weitestgehend übereinstimmt,
- im Mai 1998 eine Grünbuch-Konferenz in Barcelona stattfand, auf der der Vorstandsvorsitzende des ZDS, Peter Dietrich, als FEPOR-Präsident die Position der europäischen Hafengewirtschaft darlegte,
- Mitte Juli 1998 im Verkehrsministerrat eine erste Aussprache über das Grünbuch stattfand,
- Ende Juli 1998 die Kommission ein Weißbuch über "Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung" veröffentlichte,
- im August 1998 der Wirtschafts- und Sozialausschuß seine Stellungnahme zum Grünbuch abgab, an deren Erarbeitung der Hauptgeschäftsführer des ZDS als Experte auf Arbeitgeberseite mitwirkte,
- im Oktober 1998 das Europäische Parlament seine Stellungnahme zum Grünbuch vorlegte, wobei wir mit den Positionen des von Dr. Georg Jarzembowski, MdEP, erarbeiteten Berichts im wesentlichen übereinstimmen,

zeichnet sich nunmehr ab, welche Initiativen die Kommission in Hafenfragen kurz- und langfristig ergreifen wird. Schwerpunktmäßig wird sich die Kommission danach mit drei Themen befassen:

1. Bestandsaufnahme der im Hafensektor der Gemeinschaft gebräuchlichen Formen der öffentlichen Finanzierung und Gebührenerhebung

2. Richtlinienvorschlag zur Liberalisierung des Hafendienstmarktes
3. Rahmen für die Erhebung von Hafengebühren mit Grundsätzen der Finanzierung und Anlastung von Kosten der Hafen- und Seeverkehrsinfrastruktur.

### **Bestandsaufnahme öffentlicher Finanzierung und Gebührenerhebung in europäischen Seehäfen**

Die Debatte über das Seehafen-Grünbuch hat gezeigt, daß ein breiter Konsens über die Notwendigkeit besteht, die Hafenumfinanzierung transparenter zu gestalten. Als ersten Schritt in diese Richtung arbeitet die Kommission an einer Bestandsaufnahme der im Hafensektor der Gemeinschaft gebräuchlichen Formen der öffentlichen Finanzierung und Gebührenerhebung. Die Kommission räumt dieser Bestandsaufnahme Priorität ein.

Das Vorhaben zielt darauf ab, die Rolle der öffentlichen Finanzierungsmaßnahmen im Hafensektor klarer darzustellen. Die Kommission beabsichtigt, ausführliche Angaben über alle gesetzlichen und verwaltungstechnischen Regelungen und Maßnahmen zu erhalten, mit denen Häfen mittelbar oder unmittelbar gefördert werden. Im Zusammenhang mit der Gebührenerhebung soll ermittelt werden, inwieweit das "Verursacherprinzip" im Hafensektor Anwendung findet.

Die im Rahmen dieser Bestandsaufnahme ermittelten Angaben sollen der Kommission dabei behilflich sein, Vorschriften für eine transparente Rechnungsführung der Häfen und Leitlinien für staatliche Beihilfen sowie Rechtsvorschriften für die Erhebung von Hafengebühren aufzustellen.

Die Mitgliedstaaten sind Anfang November 1998 aufgefordert worden, der Kommission im Rahmen der Beantwortung eines Hafenfragebogens Einzelheiten über ihre Finanzierungs- und Kostenanlastungspraktiken im Seehafenbereich mitzuteilen.

Das Vorhaben wird von uns grundsätzlich begrüßt. Es dient der Kommission dazu, ihrer Verantwortung gerecht zu werden, für eine strikte Anwendung der Wettbewerbs- und Beihilfenregeln des EG-

Vertrages zu sorgen. Mit der Bestandsaufnahme wird ein erster Schritt auf den Weg zu den von uns geforderten Beihilfen-Leitlinien getan.

Das BMVBW hat die Beantwortung des EU-Fragebogens in enger Abstimmung mit den Küstenländern und dem ZDS vorgenommen. Die entsprechende Mitteilung der Bundesregierung ist der Kommission am 8. März 1999 zugeleitet worden.

In ihren Vorbemerkungen zum EU-Fragebogen weist die Bundesregierung darauf hin, daß es aus ihrer Sicht auf europäischer Ebene keine gemeinsamen Gebührenregelungen geben könne. Die Gebührengestaltung sei alleinige Angelegenheit der Hafenverwaltungen. Vielmehr komme es auf europäischer Ebene darauf an, daß ein gemeinsames Grundverständnis der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Rolle der öffentlichen Hand im Rahmen einer europäischen Seehafenpolitik geschaffen wird, das darauf ausgerichtet ist, vergleichbare Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Seehäfen zu gewährleisten und auf diese Weise einen fairen Hafenwettbewerb zu ermöglichen, der zu einer verbesserten Effizienz der Hafendienstleistungen beiträgt. Die Verständigung auf eine einheitliche Abgrenzung von Infra- und Suprastruktur sei hierfür eine wesentliche Voraussetzung.

Die Kommission ist dabei, die eingegangenen Antworten auszuwerten und wird die Ergebnisse der Erhebung in einer Mitteilung voraussichtlich im Oktober 1999 veröffentlichen und diesen Bericht dem Rat vorlegen.

### **Richtlinienvorschlag zur Liberalisierung des Hafendienstmarktes**

Außerdem beabsichtigt die Kommission, einen Richtlinienvorschlag zur Liberalisierung des Hafendienstmarktes zu erarbeiten. Dabei geht es um die Festlegung der Bedingungen für den Zugang zum Markt für Hafendienste und damit vorrangig um Wettbewerbsbeeinträchtigungen durch Zugangsbeschränkungen oder monopolartige Strukturen.

Dieser Vorschlag für einen ordnungspolitischen Rahmen, innerhalb dessen eine systematischere Liberalisierung des Hafendienstmarktes angestrebt wird, soll voraussichtlich Anfang 2000 vorgelegt werden. Zuvor beabsichtigt die Kommission, ein Konsultationsdokument vorzulegen, das mit den Beteiligten diskutiert werden soll. Die Ergebnisse dieser Diskussion dienen der Erstellung des Richtlinienentwurfs.

Ziel dieser Liberalisierungsmaßnahmen ist es, den offenen Zugang zum Markt für Hafendienste auf der Grundlage der Transparenz, Nichtdiskriminierung und bestimmter Grundsätze für die Gebührengestaltung zu sichern.

Aus unserer Sicht sollte sich dieser Ordnungsrahmen für Hafendienste auf die Liberalisierung technisch-nautischer Dienste, wie Lots-, Schlepp- und Festmacherdienste beschränken. Deregulierungen in diesem Bereich mit der Zielvorstellung der Wettbewerbs- und Privatisierungsorientierung werden von uns begrüßt. Vor allem halten wir es für erforderlich, das Lotswesen dem Markt zu öffnen. Die Generaldirektion Verkehr hat bereits bei Dynamar eine entsprechende Studie in Auftrag gegeben.

Was die Umschlagdienste betrifft, so ist dieser Markt in Deutschland bereits liberalisiert. Ein entsprechender Rahmen für die Erhebung von Umschlagsentgelten ist daher überflüssig. Außerdem kann in den deutschen Seehäfen jeder Unternehmer, der Hafentätigkeiten für Dritte ausüben möchte, dies im Rahmen der für den jeweiligen Hafen geltenden rechtlichen und tariflichen Bestimmungen tun. Der diskriminierungsfreie Zugang zum Markt für Hafendienstleistungen ist in den deutschen Seehäfen damit gewährleistet.

Nach unserer Auffassung sollte die Kommission auf einen weitreichenden Regelungsansatz aus Gründen der rechtlichen Vorgaben des EG-Vertrages sowie grundsätzlich markt- und wettbewerbsorientierter Ordnungspolitik verzichten.

### **Gemeinschaftlicher Rahmen für die Erhebung von Hafengebühren**

Schließlich beabsichtigt die Kommission, einen Rahmen für die Erhebung von Hafengebühren mit Grundsätzen der Finanzierung und Anlastung von Kosten der Hafen- und Seeverkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Dieser Rahmen soll nach Auffassung der Kommission auf dem Grundsatz aufbauen, dass die Kosten neuer Infrastrukturinvestitionen sowie die Betriebskosten und externen Kosten gedeckt werden müssen, um sicherzustellen, dass neue Investitionen bedarfsgerecht sind und langfristig der laudere Wettbewerb zwischen den Seehäfen gewährleistet wird.

Im Weißbuch "Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrsinfra-

strukturgebühren in der EU", das die Kommission im Juli 1998 veröffentlichte, hat sie ihre Diskussionsanregungen aus dem Seehafen-Grünbuch durch konkrete politische Vorstellungen und Handlungsanweisungen spezifiziert, ohne dass eine Auswertung der Stellungnahmen der Mitgliedstaaten zu diesen Passagen des Grünbuches bisher vorliegt. Danach beabsichtigt die Kommission, für den Hafensbereich eine Richtlinie über Infrastrukturgebühren mit kostenbezogener Gestaltung der Gebühren zu erlassen. Die meisten Mitgliedstaaten haben einen derartigen Gebührenrahmen jedoch abgelehnt.

In dem Weißbuch schlägt die Kommission die Schaffung eines Rahmens für die Wegekostenanlastung der einzelnen Verkehrsträger auf der Basis des Prinzips der Grenzkostentarifizierung vor, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten jedoch erhebliche Spielräume zur tatsächlichen Preisgestaltung haben sollen. Grundsätzlich soll das Prinzip der sozialen Grenzkosten Anwendung finden. Die von der konkreten Nutzung unabhängigen Kosten, insbesondere die (Kapital-)Kosten für den Bau der Infrastruktur, werden danach nicht berücksichtigt.

Wir halten diesen Ansatz nicht für zielführend, da er eine auf Jahre angelegte Diskussion im Spannungsfeld zwischen Wissenschaft, Verkehrswirtschaft und Politik über die Bestimmung und Ermittlung von "Grenzkosten" und "externen Kosten" auslösen würde. Die dabei anzusetzenden Kostengrößen, z. B. Staukosten, sind am schwierigsten zu ermitteln, unterliegen im großen Ausmaß der willkürlichen Bewertung und sind politisch am umstrittensten. Die Vorschläge der Kommission sind daher weitgehend wirtschaftstheoretischer Natur und deshalb nicht praktikabel. Erforderlich sind dagegen vielmehr pragmatische politische Lösungen, die sich grundsätzlich am Prinzip der Wegekostendeckung orientieren sollten.

Auch für Seehäfen strebt die Kommission im Weißbuch grundsätzlich das Grenzkostenprinzip an, will aber aus Wettbewerbsgründen die Anlastung der gesamten Infrastrukturkosten zulassen. Die Kommission befürchtet hier bei fehlender Infrastrukturkostendeckung Wettbewerbsverzerrungen durch Überkapazitäten, die die Mitgliedstaaten aus Gründen regionaler wirtschaftlicher Vorteile über das gesamteuropäische Maß hinaus vorhalten. Daher soll für die Knotenpunkte die Möglichkeit der Erhebung höherer Entgelte als auf dem Niveau der Grenzkosten geschaffen werden. Dadurch zeichnen sich weitere Wettbewerbsverzerrungen ab, wenn – wie absehbar – die Mitgliedstaaten in unterschiedlicher Weise von dieser Option Gebrauch machen.

Außerdem beabsichtigt die Kommission, bereits in der ersten Stufe ihres Plans zur Einführung von Infrastrukturbenutzungsgebühren ein Konzept für Hafengebühren zu erarbeiten. Der Zeitplan der Kommission ist somit nicht konsistent. Einerseits soll erst im Jahre 2000 die Diskussion über die Methodik der Erfassung der Grenzkosten beendet sein, andererseits soll bereits parallel zu dieser Diskussion ein Konzept für Hafengebühren entwickelt werden. Dies geschehe dann im Vorgriff auf die Ergebnisse der Grundlagendiskussion und würde die Häfen in die in unserer Stellungnahme zum Seehafen-Grünbuch abgelehnte Vorreiterrolle insbesondere gegenüber dem Straßenverkehr bringen. Dies lehnen wir strikt ab!

Die Kommission verkennt die Wettbewerbssituation, wenn sie davon ausgeht, daß nur bei Knotenpunkten (Häfen, Flughäfen usw.) eine über den Grenzkosten liegende Entgelterhebung erforderlich ist, um Nutzern die gesamten Infrastrukturkosten anzulasten. Da die Preise der Wegenutzung im Zu- und Ablaufverkehr zumindest gleiche Bedeutung für den Wettbewerb der europäischen Seehäfen haben, müssen hier auch die gleichen Kriterien gelten, um Wettbewerbsverzerrungen künftig auszuschließen.

Die Vorschläge der Kommission werden der Wettbewerbssituation der europäischen Seehäfen daher in keiner Weise gerecht. Insbesondere können wir nicht erkennen, daß die Ergebnisse der bisherigen Diskussion über das Seehafen-Grünbuch ausreichend Berücksichtigung gefunden haben. Zur Beseitigung von bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zwischen Seehäfen fordern wir daher nach wie vor als ersten Schritt eine zügige Verabschiedung von Beihilfenleitlinien, die sich am deutschen Modell der Aufteilung der Finanzierungsverantwortung zwischen der öffentlichen Hand und der Hafenwirtschaft für die Infra- und Suprastruktur in den Häfen orientieren.

Wir haben der Kommission zur Lösung der Wettbewerbsprobleme wiederholt vorgeschlagen, gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen zu erlassen, um für die Hafenwirtschaft im einzelnen zu definieren, welche staatlichen Unterstützungsmaßnahmen unter die Beihilfenkontrolle des EG-Vertrages fallen.

Unser europäischer Verband FEPORT sowie der europäische Verband der Hafenbehörden ESPO haben einen gemeinsamen Vorschlag für Beihilfenleitlinien erarbeitet, den wir maßgeblich mitgestaltet haben, und der der Kommission im April 1999 zugeleitet wurde. Wir erwarten, daß die Kommission in der Wettbewerbspolitik pragma-

tisch vorgehen und baldmöglichst gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen vorlegen wird. Dies wäre ein wichtiger Schritt im Hinblick auf einen fairen Seehafenwettbewerb in der EU.

### **Einbeziehung der Seehäfen in die Transeuropäischen Verkehrsnetze**

In unserem Bericht 1997/98 hatten wir über den Vorschlag der Kommission für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der TEN-Leitlinien bezüglich Seehäfen, Binnenhäfen und intermodale Terminals berichtet. Der Rat hat nunmehr auf seiner Tagung vom 17. Juni 1999 einstimmig erklärt, dass er mit dem Entwurf eines entsprechenden gemeinsamen Standpunkts grundsätzlich einverstanden ist. Auf einer der nächsten Ratssitzungen soll der gemeinsame Standpunkt festgelegt und dem Europäischen Parlament übermittelt werden.

In dem gemeinsamen Standpunkt ist jedoch der Teil des Kommissionsvorschlags, der die intermodalen Terminals betrifft, nicht übernommen worden. Die Kommission hat dies sehr bedauert. Das Europäische Parlament wird sich mit dem gemeinsamen Standpunkt nunmehr in seiner zweiten Lesung befassen.

Nach dem Entwurf des gemeinsamen Standpunkts soll das vorgesehene Transeuropäische Netz der Seehäfen eine Einteilung der Häfen in Kategorien umfassen, und zwar auf der Grundlage quantitativer Kriterien oder ihrer Lage auf Inseln, die keine feste Verbindung zum Festland haben. Nur die Häfen, die aufgrund ihres Verkehrsaufkommens in die höchste Kategorie eingestuft wurden, sollen auf informatischen Karten ausgewiesen werden.

Diese neuen Auswahlkriterien für Seehäfen sehen folgende Kategorien vor:

#### **Kategorie A**

Seehäfen, die ein jährliches Gesamtverkehrsaufkommen von mindestens 1 Mio. t Fracht bzw. 200 000 Passagiere haben;

#### **Kategorie B**



Seehäfen, die nicht den Kriterien der Kategorie A entsprechen und die ein jährliches Gesamtverkehrsaufkommen zwischen 500 000 und 999 999 t Fracht bzw. zwischen 100 000 und 199 999 Passagieren haben;

### Kategorie C

Seehäfen, die nicht den Kriterien der Kategorien A und B entsprechen, nicht ausschließlich als Fischerei- oder Jachthäfen genutzt werden und sich auf Inseln befinden, die keine feste Verbindung zum Festland haben.

Zusätzlich zu den in den gemeinschaftlichen Leitlinien festgelegten Voraussetzungen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollen Hafenvorhaben im Zusammenhang mit den Häfen, die dem Trans-europäischen Seehafennetz angehören, den nachfolgend aufgeführten Kriterien und Spezifikationen entsprechen. Es empfiehlt sich danach zu präzisieren, welchen Merkmalen ein Seehafenprojekt entsprechen muß, um als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gelten zu können.

Für das Netz der Seehäfen soll jedes Vorhaben mit folgenden Merkmalen als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gelten:

Merkmale des Vorhabens	Hafenkategorie
<b>I. Förderung des Kurzstreckenverkehrs</b>	
Infrastruktur für die Entwicklung des Kurzstreckenverkehrs und der Binnen- und Seeschifffahrt	Vorhaben für Häfen der Kategorie A
<b>II. Zugang zu den Häfen</b>	
Zugang zu den Häfen von der See oder einer Binnenwasserstraße aus	Vorhaben für Häfen der Kategorien A u. B
Ständiger Zugang zu Ostseehäfen, die auf etwa 60° nördlicher Breite und weiter nördlich gelegen sind, einschl. des Ausrüstungsaufwands für Eisbrecharbeiten im Winter	Vorhaben für Häfen der Kategorien A, B und C
Schaffung oder Verbesserung von Hinterlandverbindungen für den Anschluß des Hafens an die verschiedenen Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes durch Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßenverbindungen	Vorhaben für Häfen der Kategorie A
Ausbau der bestehenden Hinterlandverbindungen für den Anschluß des Hafens an die verschiedenen Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes durch Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßenverbindungen	Vorhaben für Häfen der Kategorien A und B
<b>III. Hafeninfrastruktur innerhalb des Hafengeländes</b>	
Ausbau der Hafeninfrastruktur im Hinblick auf effizientere intermodale Übergänge	Vorhaben für Häfen der Kategorien A u. B

Verbesserung der Hafeninfrastruktur insbesondere in Häfen auf Inseln und in Randgebieten sowie in Gebieten in äußerster Randlage	Vorhaben für Häfen der Kategorie C
Entwicklung und Einrichtung von Management- und Informationssystemen wie EDI (elektronischer Datenaustausch) oder anderer intelligenter Managementsysteme für den Güter- und Personenverkehr, die integrierte Technologien nutzen	Vorhaben für Häfen der Kategorien A, B und C
Entwicklung der Hafenanlagen zur Aufnahme von Abfällen	Vorhaben für Häfen der Kategorien A, B und C

Eine TEN-Bezuschussung für deutsche Seehafenprojekte wurde 1999 nur für die Hamburger Machbarkeitsstudie "Masterplan Hafentelematik" beantragt, die nach der Entscheidung der Kommission mit einem Höchstbetrag von 0,5 Mio. Euro bezuschusst wird. Dabei handelt es sich um die Entwicklung eines umsetzungsorientierten Masterplanes Hafentelematik für den Hafen Hamburg auf der Basis aktueller intermodaler Verkehrs- und Logistikdaten.

Außerdem wird 1999 als Projekt mit Seehafenrelevanz der Bau einer festen Querung der Warnow (Unterwassertunnel) in Rostock zur besseren Anbindung der Hafeneinrichtungen an das Transeuropäische Straßennetz mit 14 Mio. Euro bezuschusst.

## **V. ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM**

Am 1. April 1999 ist das Gesetz zum Einstieg in die ökologische Steuerreform in Kraft getreten. Es handelt sich dabei um ein Artikelgesetz, das aus einem neuen Stromsteuergesetz und einer Änderung des Mineralölsteuergesetzes besteht. In der derzeitigen Fassung führt die Ökosteuer zu erheblichen Nachteilen für deutsche Seehäfen im internationalen Wettbewerb.

### **Stromsteuergesetz**

Seit 1. April 1999 wird eine Stromsteuer von 2 Pf je Kilowattstunde (kWh) erhoben. Unternehmen des Produzierenden Gewerbes sowie der Land- und Forstwirtschaft unterliegen allerdings einem ermäßigten Steuersatz von 0,4 Pf/kWh (20% des Regelsteuersatzes). Einzelne Unternehmen des Produzierenden Gewerbes, die durch die Stromsteuer besonders belastet sind, haben darüber hinaus einen zusätzlichen Vergütungsanspruch. Hoher Energieverbrauch und internationaler Wettbewerb sind die Kriterien für diese Steuerermäßigungen. Außerdem zahlen Verkehrsbetriebe im Schienenbahnverkehr einen ermäßigten Steuersatz von 1 Pf/kWh.

Umschlagbetriebe in den deutschen Seehäfen müssen dagegen den Regelsteuersatz entrichten. Wir hatten uns im Gesetzgebungsverfahren nachdrücklich dafür eingesetzt, dass auch Strom, der für betriebliche Zwecke von Umschlagunternehmen in den deutschen Seehäfen entnommen wird, einem ermäßigten Steuersatz unterliegt. Dies konnte bisher leider jedoch nicht erreicht werden.

Die steuerrechtliche Ungleichbehandlung von Seehafenbetrieben insbesondere gegenüber Unternehmen des Produzierenden Gewerbes, die aufgrund ihres Energieverbrauchs einer ermäßigten Stromsteuer unterliegen, um ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit nicht zu beeinträchtigen, ist sachlich nicht gerechtfertigt.

Auch Seehafenbetriebe haben mit ihren Umschlagseinrichtungen zum Be- und Entladen von Seeschiffen einen außerordentlich hohen Stromverbrauch. So liegt der Verbrauch der am Containerumschlag in Hamburg und den Bremischen Häfen beteiligten Betriebe bei jeweils bis zu rund 20 Mio. kWh im Jahr. Silobetriebe in den deutschen Seehäfen, die Getreide, Futtermittel und Ölsaaten umschlagen, haben einen jährlichen Stromverbrauch von 500 000 bis 7 Mio. kWh. Beim Umschlag von anderen trockenen Massengütern, wie z.

B. Kohlen, Erze und Kali, verbrauchen die einzelnen Umschlagbetriebe zwischen 840 000 und 12 Mio. kWh im Jahr.

Auch diese Unternehmen stehen mit Betrieben in ausländischen Konkurrenzhäfen im internationalen Wettbewerb um das gemeinsame Hinterlandverkehrsaufkommen. Durch die zunehmende internationale Verflechtung infolge der Globalisierung, Ostöffnung und EU-Erweiterung nach Norden hat sich dieser Wettbewerb gravierend verschärft. Für die deutsche Hafenwirtschaft als Schlüsselbranche mit Indikatorfunktion für die gesamte deutsche Küstenregion haben zusätzliche Kostenbelastungen daher erhebliche Auswirkungen auf ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit.

Auch die Kostenbelastung dieser Betriebe durch die Ökosteuer ist wesentlich höher als ihre Entlastung durch die Senkung der Rentenversicherungsbeiträge. So führt die Erhebung der Ökosteuer bei einzelnen Seehafenbetrieben trotz der Reduzierung des Arbeitgeberanteils zur Rentenversicherung um 0,4 Prozentpunkte insgesamt zu Mehrkosten von bis zu 880 000 DM im Jahr.

Energieintensive Seehafenbetriebe dürfen im Rahmen der ökologischen Steuerreform daher nicht schlechter gestellt werden als Unternehmen des Produzierenden Gewerbes. Eine Ungleichbehandlung der deutschen Hafenwirtschaft gegenüber dem Produzierenden Gewerbe ist sachlich nicht gerechtfertigt und auch rechtlich äußerst fragwürdig.

Wir sehen in der willkürlichen Differenzierung der steuerlichen Behandlung des Stromverbrauchs einen Vorstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz des Grundgesetzes (Artikel 3 Abs. 1 GG), der es verbietet, gleiche Sachverhalte ohne sachliche Begründung ungleich zu behandeln. Insbesondere stellt die unterschiedliche statistische Zuordnung der Betriebe auf der Grundlage der Vorgaben der Klassifikation der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes keinen sachgerechten Grund dar. Die Ausgestaltung des Gesetzes ist nach unserer Auffassung daher verfassungswidrig. Bis zur Klärung der Rechtslage haben wir unseren Mitgliedsunternehmen empfohlen, die Stromsteuer nur unter Vorbehalt zu entrichten.

### **Änderung des Mineralölsteuergesetzes**

Ab 1. April 1999 ist die Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff um 6 Pf je l auf 0,68 DM/l erhöht worden.

Für die deutschen Seehäfen haben sich damit die Nachteile bei der steuerlichen Behandlung des Verbrauchs von Dieselkraftstoff gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen weiter verschärft. Während in Deutschland der Verbrauch von Dieselkraftstoff für den Einsatz von Gerätschaften in den Seehäfen mit dem deutschen Normalsteuersatz besteuert wird, findet in den niederländischen und belgischen Seehäfen der Mindeststeuersatz gemäß der Richtlinie 92/81/EWG vom 19.10.1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle Anwendung. Danach können Mitgliedstaaten einen ermäßigten Steuersatz von mindestens 18 ECU je 1000 Liter (rund 0,04 DM/Liter) für Fahrzeuge gewähren, die bestimmungsgemäß abseits von Straßen eingesetzt werden oder die über keine Genehmigung für die überwiegende Verwendung auf öffentlichen Straßen verfügen.

Bei einer jährlichen Verbrauchsmenge in den deutschen Seehäfen von insgesamt rund 30 Mio. l Dieselkraftstoff beträgt der Kostennachteil der deutschen Seehäfen gegenüber dem ermäßigten Mindeststeuersatz entsprechend der Richtlinie 92/81/EWG derzeit etwa 19,2 Mio. DM im Jahr. Dies sind Größenordnungen, die die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen angesichts der Ertragsraten, die von der Hafenvirtschaft zu erzielen sind, erheblich beeinträchtigen.

Besonders gilt dies für die am Containerumschlag in Hamburg und den Bremischen Häfen beteiligten Betriebe. Sie verbrauchen für den Einsatz ihrer Flurförderzeuge jeweils bis zu 7 Mio. l Dieselkraftstoff im Jahr und zahlen dafür derzeit jeweils bis zu 4,8 Mio. DM Mineralölsteuer jährlich. Vergleichbare Unternehmen in niederländischen und belgischen Seehäfen mit entsprechenden Betriebssystemen wie in den deutschen Seehäfen müssen für den Einsatz von 7 Mio. Liter Dieselkraftstoff zur Abwicklung des gleichen Umschlagvolumens nur 280 000 DM an Mineralölsteuer aufwenden. Diese erheblichen Mehrbelastungen beeinträchtigen deutsche Containerumschlagbetriebe im internationalen Wettbewerb und erschweren es ihnen, erforderliche Investitionen zur Erhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit durchzuführen.

Wir halten es daher für dringend erforderlich, den Verbrauch von Dieselkraftstoff in den deutschen Seehäfen gegenüber den Gegebenheiten in den niederländischen und belgischen Häfen auf der Grundlage der Richtlinie zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle steuerlich gleich zu behandeln. Leider konnte dies bisher nicht erreicht werden. Im Gegenteil wurde

im Zuge der ökologischen Steuerreform der Regelsteuersatz auf Dieselkraftstoff auch für den Verbrauch in den deutschen Seehäfen weiter erhöht.

Die Bemühungen der Bundesregierung, während der deutschen EU-Präsidentschaft im 1. Halbjahr 1999 Fortschritte bei der Harmonisierung der Besteuerung von Energieerzeugnissen zu erreichen, sind erfolglos geblieben. Nach dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenbedingungen über die Besteuerung von Energieerzeugnissen ist vorgesehen, ein Steuermindestniveau für Dieselkraftstoff von 32 ECU je 1000 l für Fahrzeuge einzuführen, die bestimmungsgemäß abseits von Straßen eingesetzt werden. Dieser Vorschlag wurde inhaltlich jedoch nicht weiter verhandelt.

Von einer Harmonisierung der Besteuerung des Dieselkraftstoffverbrauchs in den europäischen Seehäfen kann bei einem derart niedrigen Steuermindestniveau angesichts eines weiterhin bestehenden hohen deutschen Regelsteuersatzes jedoch keine Rede sein. Es ist daher dringend notwendig, dass auch in Deutschland von dem nach EU-Recht möglichen Mindestsatz für die Besteuerung von Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag Gebrauch gemacht wird. Falls dies nicht zu erreichen ist, müßte hilfsweise das Steuermindestniveau in der EU-Richtlinie entsprechend erhöht werden.

## **Gesetz zur Fortführung der ökologischen Steuerreform**

Zur Fortführung der ökologischen Steuerreform hat die Bundesregierung am 25. August 1999 ihren entsprechenden Gesetzentwurf verabschiedet. Danach soll ab 1.1.2000 die Stromsteuer jährlich um 0,5 Pf/kWh bis zum Jahr 2003 angehoben werden. Die Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff soll ebenfalls in diesem Zeitraum jährlich um 6 Pf/l erhöht werden.

Nach dem Gesetzentwurf soll die Struktur des "Ökosteuergesetzes" zunächst nicht verändert werden. Wir halten es dagegen für dringend erforderlich, dass auch Seehafenbetriebe ermäßigten Steuersätzen unterliegen.

Unabhängig von der geplanten 2. Stufe der ökologischen Steuerreform gibt es zudem Absichten, die Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff auf das Steuerniveau für Normalbenzin anzuheben.

Wir haben uns im Hinblick auf die Beratungen des Gesetzentwurfs im Deutschen Bundestag sowie im Bundesrat nochmals mit allem Nachdruck dafür eingesetzt, dass auch Umschlagbetriebe in den deutschen Seehäfen unter die Steuerermäßigungstatbestände des Stromsteuergesetzes fallen und dass die Verbrauchsteuer auf Dieselkraftstoff beim Umschlag in den deutschen Seehäfen entsprechend der Richtlinie 92/81/EWG auf den Mindestsatz ermäßigt wird, um Nachteile für die deutsche Hafenwirtschaft im internationalen Wettbewerb zu vermeiden.

Angesichts des weiterhin bestehenden Mindeststeuersatzes für den Dieselkraftstoffverbrauch in den europäischen Seehäfen von 18 ECU je 1000 l ist es völlig inakzeptabel, dass im Zuge der Fortführung der ökologischen Steuerreform der Regelsteuersatz auf Dieselkraftstoff auch für den Verbrauch in den deutschen Seehäfen stufenweise auf 0,86 DM/l im Jahre 2003 erhöht wird. Bei der anstehenden Änderung des Mineralölsteuergesetzes ist es daher dringend erforderlich, dass auch Deutschland von dem nach EU-Recht möglichen Mindestsatz für die Besteuerung von Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag Gebrauch macht.

Ziel der ökologischen Steuerreform ist es, Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen. Außerdem soll sie zu einem sparsamen Umgang mit Energie führen. Die deutsche Hafenwirtschaft hat ihr Potential an Energieeinsparungen jedoch bereits weitestgehend ausgeschöpft. Die in unseren Seehäfen eingesetzte Umschlagtechnik

entspricht dem neuesten Stand der Technik. Mehrbelastungen durch die ökologische Steuerreform gefährden damit Arbeitsplätze, anstatt sie zu sichern.

## **VI. MARITIMER UMWELTSCHUTZ UND HAFENSICHERHEIT**

### **Schiffsentsorgung**

Der EU-Verkehrsministerrat hat am 17. Juni 1999 den EU-Richtlinienentwurf über Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände verabschiedet. Danach wird die Gebührengestaltung weitestgehend ins freie Ermessen der Mitgliedstaaten gestellt. Zwar soll eine Grundgebühr von allen Schiffen erhoben werden, die Höhe soll allerdings frei bestimmbar sein. Der übrige Kostenanteil der Hafensentsorgung soll nach der entsorgten Art und Menge der Abfälle entrichtet werden.

Diese Regelung ermöglicht sowohl eine 100%ige Pauschalgebühr als auch einen Mindestbetrag für nicht entsorgende Schiffe, der "zumindest größer als Null sein muß". Dies hätte zur Folge, dass die bisherige unterschiedliche Gebührenstruktur in den europäischen Seehäfen aufrechterhalten bleibt und keine Annäherung an das von der Kommission, dem Europäischen Parlament und den Ostseestaaten favorisierte Pauschalgebühren-System erfolgt. Die Gebührenregelung des vom Rat verabschiedeten Richtlinienentwurfs stellt vielmehr eine Mischung aus Verursacherprinzip und "no special fee"-System dar.

Der ZDS hat sich immer für EU-weite einheitliche und wettbewerbsneutrale Regelungen der Schiffsentsorgung eingesetzt. Der verabschiedete Richtlinienentwurf führt jedoch nicht zu einer Harmonisierung der Gebührensysteme in den europäischen Seehäfen.

Vor dem Hintergrund der HELCOM-Empfehlung, die die Einführung eines "no special fee"-Systems in den Ostseehäfen vorsieht, würde der Richtlinienentwurf erhebliche Wettbewerbsnachteile für die deutschen Seehäfen zur Folge haben. Im Bund/Küstenländer-Arbeitskreis "Schiffsentsorgung", dem auch der ZDS zusammen mit dem VDR und ZVDS angehört, wurde daher als Junktim vereinbart, die HELCOM-Empfehlung mit dem "no special fee"-System in den deutschen Seehäfen nur unter der Voraussetzung einzuführen, dass zeitgleich eine inhaltlich gleichartige EU-Regelung für alle europäischen Seehäfen in Kraft tritt. Mit dem vom Rat verabschiedeten Richtlinienentwurf ist angesichts dieser Beschlußlage im



Bund/Küstenländer-Arbeitskreis einer Akzeptanz des "no special fee"-Systems damit die Geschäftsgrundlage entzogen worden.

Das Bundesumweltministerium hat die rechtliche Bindungswirkung der HELCOM-Empfehlung für die Einführung eines "no special fee"-Systems geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass es sich dabei nicht um eine völkerrechtlich verbindliche Festlegung der Vertragsstaaten des HELCOM-Übereinkommens handelt.

Der Richtlinienentwurf muß nach dem neuen Kodezisions-verfahren erneut im Europäischen Parlament beraten werden. In der letzten Legislaturperiode hatte das Europäische Parlament eine Reihe von Änderungen der Richtlinie verlangt, darunter die Forderung, dass "no special fee"-System für alle Schiffe anzuwenden und die Entsorgungskosten damit zu rund 90% zu decken. Es wird nun darauf ankommen, wie das neu zusammengesetzte Europäische Parlament mit dem vom Rat verabschiedeten Richtlinienentwurf umgehen wird. Insbesondere stellt sich die Frage, ob das Europäische Parlament erneut für das "no special fee"-System eintreten wird.

Der ZDS wird sich weiterhin für ein wettbewerbsneutrales transparentes Gebührensystem der Schiffsentsorgung in den europäischen Seehäfen einsetzen, und bei der Umsetzung einer EU-Richtlinie in nationales Recht darauf hinwirken, dass das Gebührensystem in den deutschen Seehäfen zu keinen Nachteilen im internationalen Wettbewerb führt.

### **EG-Richtlinie zur Verbesserung der Sicherheit beim Massengutumschlag**

Die Europäische Kommission hat eine "Quality Shipping Campaign" initiiert, deren Ziel es ist, die Sicherheit in der Seeschifffahrt zu verbessern und Substandardschiffe vom Markt fernzuhalten. Im Rahmen dieser Kampagne beabsichtigt die Kommission u.a., die Sicherheit beim Be- und Entladen von Massengutschiffen zu erhöhen. Hierzu sollen einzelne Bestimmungen des Code of Practice for Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU-Code), der am 27. November 1997 von der IMO angenommen worden ist, in eine EG-Richtlinie überführt werden und verpflichtenden Charakter erhalten. Die Kommission beabsichtigt, den Vorschlag für die geplante Richtlinie im 1. Halbjahr 2000 vorzulegen. Die Richtlinie soll noch vor dem Jahr 2002 in Kraft treten.

In einem ersten Schritt hat die Europäische Kommission hierzu im März d.J. ein Arbeitspapier vorgelegt. Dieses Papier sieht insbesondere vor, dass die Massengutumschlagbetriebe zukünftig in Zusammenarbeit mit den Hafenbehörden ein "information book" erstellen sollen, in dem alle wesentlichen Informationen, die für die Be- und Entladung des Schiffes erforderlich sind, aufzuführen sind. Darüber hinaus soll ein "terminal representative" ernannt werden, der für die Einhaltung des Be- und Entladeplans zuständig ist. Wir haben zu dem Arbeitspapier keine grundlegenden Einwände.

Die Europäische Kommission erwägt jedoch, darüber hinaus ein "quality assurance system" für Massengutumschlagbetriebe einzuführen. Bei Einhaltung bestimmter zusätzlicher Kriterien könnten sich die Unternehmen dann zertifizieren lassen. Wir sind jedoch der Auffassung, dass es nicht sinnvoll ist, parallel zu den Anforderungen der Richtlinie noch weitere Kriterien zu normieren. Ein solches System würde nur zu einem zusätzlichen bürokratischen Aufwand führen. Unabhängig davon ist bislang auch nicht ersichtlich, daß ein solches System mit einem zusätzlichen Sicherheitsgewinn verbunden wäre. Über unseren europäischen Dachverband FEPORT haben wir daher Vorbehalte gegen die Einführung eines "quality assurance systems" für Massengutumschlagbetriebe gegenüber der Europäischen Kommission geltend gemacht.

### **Novellierung der Störfall-Verordnung (12. BImSchV)**

Im November 1998 hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit einen Entwurf zur Novellierung der Störfall-Verordnung vorgelegt. Durch diesen Entwurf soll die Richtlinie 96/82/EG des Rates vom 9. Dezember 1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, die sog. Seveso II-Richtlinie, in nationales Recht umgesetzt werden.

In der Vergangenheit ist die Frage, ob der zeitweilige Aufenthalt von gefährlichen Stoffen auf den hierfür vorgesehenen Bereitstellungsflächen in den deutschen Seehäfen unter den Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung fällt, zwischen der betroffenen Wirtschaft und den zuständigen Behörden immer wieder kontrovers diskutiert worden. Eine Klärung der Rechtslage hatte es bislang weder im Gesetz noch in der Rechtsprechung gegeben.

Eine Klarstellung ist nunmehr im europäischen Recht vorgenommen worden: Art. 4 c der Seveso II-Richtlinie nimmt den transportbedingten Zwischenaufenthalt von gefährlichen Stoffen sowie das Be-

und Entladen und das Umladen von einem Verkehrsträger auf einen anderen in Hafenbecken und Kaianlagen ausdrücklich von dem Anwendungsbereich der Richtlinie aus. Diese Ausnahmeregelung wurde aufgenommen, da aufgrund von nationalen und internationalen Regelungen bereits sehr hohe Sicherheitsanforderungen für die genannten Bereiche bestehen. Die Europäische Kommission ist daher zu dem Schluß gekommen, daß es nicht sachgerecht wäre, die in Art. 4 c genannten Einrichtungen und Tätigkeiten zusätzlich noch den Anforderungen der Seveso II-Richtlinie zu unterstellen.

Dementsprechend sollte auch bei der Umsetzung der Seveso II-Richtlinie in nationales Recht klargestellt werden, dass die in Art. 4 c der Richtlinie genannten Bereiche vom Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung nicht erfaßt werden. Wir halten eine entsprechende Klarstellung für zwingend erforderlich, um Wettbewerbsnachteile gegenüber den europäischen Nachbarländern zu vermeiden, aber auch um einer unterschiedlichen Auslegung der Verordnung in den einzelnen Bundesländern vorzubeugen. Ziel der Legislative muss es sein, klare, eindeutige Gesetze und Verordnungen zu schaffen. Wenn im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens bereits ersichtlich ist, dass es zu Rechtsunsicherheiten bei der Anwendung kommen könnte, ist der Gesetzgeber gefordert, diese durch entsprechend klare Formulierungen im Normtext oder in der Begründung zu dem Normtext von vornherein auszuschließen.

Wir haben uns daher nochmals an das BMU gewandt und deutlich gemacht, dass eine dahingehende Klarstellung, dass die in Art. 4 c der Seveso II-Richtlinie genannten Bereiche von dem Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung nicht erfaßt werden, dringend erforderlich ist.

## **VII. LAGERHALTUNG VON INTERVENTIONSGETREIDE**

Auch im Getreidewirtschaftsjahr 1998/99 wurden die Erwartungen der Silobetriebe in den deutschen Seehäfen enttäuscht, angesichts ihrer Standort- und Kostenvorteile angemessen an der Intervention von Getreide beteiligt zu werden. Von den insgesamt 5,2 Mio. t Getreide, die in Deutschland 1999 interveniert wurden, entfielen nur rund 420 000 t oder 8% auf Silobetriebe in den deutschen Seehäfen.

Im Ausschreibungsverfahren von Lagerleistungen für Interventionsgetreide werden die Vorteile der deutschen Seehäfen weiterhin nicht ausreichend berücksichtigt. Die Lagergeldausschreibung bezieht sich nur auf einen Teil der Gesamtkosten, endet in ihrer Regelung

bei der aufnehmenden Hand und lastet die Mehrkosten der Vermarktung Brüsseler Kassen an.

Der für Seehafenläger eingeführte Bonus, wonach diesen Lägern beim Kostenvergleich gegenüber Landlägern ein kalkulatorischer Vorteil von DM 10,-/t eingeräumt wird, reicht nicht aus, Interventionsware im Interesse einer kostengünstigen Abwicklung der Intervention angemessen in die Seehäfen zu verbringen. Das Ausschreibungsverfahren begünstigt weiterhin die Loco-Intervention, die in der letzten Interventionsperiode einen Anteil von 60% hatte. Das Bonussystem muß daher korrigiert und die Begünstigung der Loco-Intervention zurückgenommen werden.

Eine erhebliche Benachteiligung von Seehafenlägern bei der Bewertung der Destination besteht außerdem darin, dass Binnenschiffsfrachten in den Vergleichskostenrechnungen nicht berücksichtigt werden. Für die Bewertung der Gebote werden bisher nur LKW-Frachtsätze herangezogen. In den Vergleichskostenrechnungen bleiben Binnenschiffsfrachten bei auf Wasserlägern angedienten Partien insbesondere wegen nicht ausreichender Rechnerkapazität des EDV-Programms bei der BLE unberücksichtigt. Ein zugesagter Kompromiß, bei Destinationen ab Wasserlägern manuell einzugreifen, scheiterte an rechtlichen Bedenken. Wir halten es daher für dringend erforderlich, auch Binnenschiffsfrachten in den Vergleichskostenrechnungen zu berücksichtigen und in das EDV-Programm aufzunehmen.

Bei einer stärkeren Berücksichtigung der Lagerkapazitäten in den deutschen Seehäfen könnte die Öffentliche Hand Kosten in erheblichem Umfang einsparen. Da erfahrungsgemäß der überwiegende Teil der in Deutschland eingelagerten Mengen an Interventionsgetreide über See exportiert wird, ließen sich nach unseren Berechnungen, die auf einer Gesamtkostenbetrachtung vom Einkauf bis zum Verkauf der Interventionsware beruhen, Kosten in Höhe von 15,- bis 20,- DM/t Interventionsgetreide einsparen, wenn Getreide direkt in Seehafenläger destiniert wird. Würden die entsprechenden Freiraumkapazitäten in den deutschen Seehäfen genutzt, könnten öffentliche Finanzmittel bis zu 14 Mio. DM im Getreidewirtschaftsjahr eingespart werden. Außerdem würde die gezielte Einlagerung in exportfähige Läger zu einer besseren Vermarktung des deutschen Interventionsgetreide führen.

Auf Anregung des ZDS hatte das BML ein Gutachten in Auftrag gegeben, um im einzelnen die Vorteile einer Ganzkostenrechnung vom

Einkauf bis zum Verkauf der Interventionsware zu untersuchen. Gegenstand des Gutachtens ist die Frage, inwieweit die Einbeziehung von Ablaufrachten in das Schema für die Interventionsangebote zu einer Verbesserung und Verbilligung des Systems führen kann. Das Gutachten zur "Optimierung der Vergabe der Lagerverträge für Interventionsgetreide" liegt dem BML inzwischen vor. Es soll mit den beteiligten Verbänden allerdings erst Ende des Jahres diskutiert werden. Wir halten es für dringend erforderlich, dass die Empfehlungen des Gutachtens spätestens zur 2. Lagergeldausschreibung im März 2000 umgesetzt werden.

## **VIII. TARIF- UND SOZIALPOLITIK**

### **Lohnrunde 1999**

In unserem Bericht 1997/98 hatten wir uns für eine Fortsetzung der moderaten Lohntarifpolitik der vergangenen Jahre ausgesprochen, da die Arbeitskosten ein besonders wichtiger Indikator für die internationale Wettbewerbsfähigkeit sind. Auch im Jahr 1998 hatte Deutschland im internationalen Vergleich die Spitzenposition bei den Arbeitskosten inne: Sie betragen nach Angaben des Instituts der deutschen Wirtschaft in der westdeutschen verarbeitenden Industrie 47,96 DM je Arbeitsstunde und lagen damit ca. 20% über den durchschnittlichen Arbeitskosten in den Niederlanden mit 38,21 DM je Arbeitsstunde. Im internationalen Arbeitskostenvergleich überschritten die Arbeitskosten mit fast 48 DM je Stunde in Westdeutschland den Industrieländerdurchschnitt sogar um rund 44%.

Die hohen Arbeitskosten resultieren aus der Kumulation von hohen Löhnen und hohen Lohnnebenkosten. Wir hatten daher deutlich gemacht, dass auch die Politik ihrer beschäftigungspolitischen Ver-

antwortung gerecht werden muß, indem sie kurzfristig u. a. durch Reformen in der Sozialversicherung zu einer spürbaren und nachhaltigen Entlastung der Arbeitskosten verhilft, da sich nur durch vereinte Anstrengungen aller Verantwortlichen die Angebotsbedingungen am Standort Deutschland verbessern lassen.

Leider ist die Politik dieser Aufgabe bislang nicht gerecht geworden. Von 1980 bis 1998 stiegen die Lohnnebenkosten in Westdeutschland von 75 auf 82% bezogen auf das Direktentgelt. Westdeutschland trägt damit – absolut betrachtet - mit 21,58 DM je Stunde die höchste Zusatzkostenquote international: Kein anderes Land überschreitet die 20 DM-Grenze. Maßgeblich ins Gewicht fallen dabei insbesondere die Beiträge der Arbeitgeber zur Sozialversicherung, die mit gut 21% Anfang 1999 einen neuen Höchststand erreicht hatten. Zwar ist der Rentenversicherungsbeitrag zum 1.4.1999 in einem ersten Schritt um insgesamt 0,8 Prozentpunkte gesenkt worden. Die Entlastung der Arbeitgeber um 0,4 Prozentpunkte reicht aufgrund der im internationalen Vergleich deutlich zu hohen Arbeitskosten bei weitem jedoch noch nicht aus, um die Wettbewerbsposition der Unternehmen am Standort Deutschland wesentlich zu verbessern. Hinzu kommt, dass die Reduzierung des Rentenversicherungsbeitrages durch die Ökosteuer finanziert wird, die zum 1.4.1999 eingeführt worden ist. Die Belastungen, die aus der Ökosteuer resultieren, sind für die energieintensiven Seehafenumschlagunternehmen höher als die Entlastung durch die Reduzierung des Rentenversicherungsbeitrages um 0,4 Prozentpunkte. Eine Umverteilung von Sozialversicherungsbeiträgen zu neuen Steuern löst damit das Problem der zu hohen Abgabenbelastung nicht.

Deutschland ist im internationalen Vergleich aber nicht nur Spitzenreiter bei den Arbeitskosten, sondern auch beim Anstieg der Arbeitskosten in den vergangenen Jahren. Für eine Arbeitsstunde zahlte die westdeutsche Industrie 1997 durchschnittlich 41% mehr Lohn als noch 1989. Damit schnitt Westdeutschland wesentlich schlechter ab als die anderen großen Exportnationen: In Japan stieg der Lohn zwischen 1989 und 1997 lediglich um 30%, in den USA sogar nur um 26% (Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft, Köln)

Die moderaten Lohntarifabschlüsse der vergangenen Jahre haben den Wettbewerbsnachteil der Unternehmen am Standort jedoch verringert. So ist z. B. der Kostennachteil Westdeutschlands gegenüber der internationalen Konkurrenz im Jahr 1997 gegenüber 1996 von 58 auf 46% gesunken ist (Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft, Köln). Diese Entwicklung ist im wesentlichen auf die moderate Er-

höhung der Löhne im Jahre 1997 zurückzuführen, die in den meisten Tarifbereichen bei 1,5% lag.

Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen hatte sich daher auch der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in seinem Jahresgutachten 1998/99 für eine Fortsetzung der moderaten Lohnpolitik ausgesprochen. Die mit der Lohnzurückhaltung einhergehende höhere Rentabilität der Unternehmen stärkte – so der Sachverständigenrat – die Eigenkapitalbasis und damit auch die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Dies wiederum wirkt sich förderlich auf die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen aus. Das zeigt auch das Beispiel der Metall- und Elektroindustrie: Dort wurden nach den moderaten Tarifabschlüssen der vergangenen Jahre ca. 70 000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Nach Auskunft von Gesamtmetall sind jedoch bedingt u.a. durch die hohen Lohnabschlüsse in der Metall- und Elektroindustrie im Frühjahr d.J. bereits 40 000 dieser Stellen wieder abgebaut worden.

Die Gewerkschaften – allen voran die IG-Metall – hatten jedoch das "Ende der Bescheidenheit" eingeläutet. Sie wollten nach den moderaten Abschlüssen der vergangenen Jahre wieder kräftige Reallohnzuwächse für die Arbeitnehmer durchsetzen. Die Arbeitgeber sahen sich daher mit Forderungen konfrontiert, die sich in den meisten Tarifbereichen in einer Größenordnung von 6 – 6,5% bewegten. Auch die ÖTV Stuttgart hatte für die Hafentarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben eine Forderung von 6% gestellt. Die Laufzeit des Tarifvertrages sollte 12 Monate betragen. Begründet wurde die Höhe der Forderung u.a. damit, dass die Hafentarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben nicht von der allgemeinen Einkommensentwicklung abgekoppelt werden sollten. Als Orientierungshilfe für die Gewerkschaften diente dabei der Pilot-Abschluß, den die IG-Metall in Baden-Württemberg durchgesetzt hatte. Dieser Tarifbereich wird jedoch von prosperierenden Unternehmen wie DaimlerChrysler und Porsche dominiert. Einen plausiblen Grund dafür, einen dort erzielten Tarifabschluß als Meßlatte für alle anderen Tarifbereiche heranzuziehen, in denen die wirtschaftliche Rahmensituation eine völlig andere ist, gibt es jedoch nicht. Vielmehr ist es erforderlich, daß sich die Tarifpolitik an den wirtschaftlichen Rahmendaten in den einzelnen Tarifbereichen orientiert und den Gegebenheiten in den Unternehmen Rechnung trägt. Dies erfordert differenzierte Lösungen für die einzelnen Tarifbereiche auch in der Lohnpolitik.

Die hohe Forderung von 6% hat den Tarifverbund in den deutschen Seehäfen vor eine Zerreißprobe gestellt, da sie die wirtschaftliche Situation der Unternehmen nicht berücksichtigte. Insbesondere die Unternehmen im nicht-containerisierten, beschäftigungsintensiven Stückgutumschlag hatten unter den Krisen in Asien, Latein-Amerika und Russland und dem damit verbundenen Exportrückgang zu leiden. Aber auch die Erlössituation der Unternehmen im Containerumschlag ist aufgrund der Wettbewerbssituation weiterhin sehr angespannt und geht mit der Mengenentwicklung nicht einher.

Nach 3 sehr schwierigen Verhandlungsrunden haben die Verhandlungskommissionen von ZDS und ÖTV am 31. März 1999 schließlich einen neuen Lohnvertrag abgeschlossen. Danach sind die Löhne der Hafenarbeiter in den Vollcontainerumschlagsunternehmen zum 1.4.1999 um 3,3% erhöht worden. In allen anderen Hafenunternehmen wurde die Erhöhung der Löhne um 3,3% erst zum 1.6.1999 wirksam. Um den gleichen Prozentsatz sind die Zuschläge für Spät- und Nachtschichten sowie für die Arbeit an Sonn- und Feiertagen zum 1.4.1999 bzw. 1.6.1999 erhöht worden. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von mindestens 14 Monaten und kann frühestens zum 31.5.2000 gekündigt werden.

Damit ist erstmals ein Lohnabschluss zum Tragen gekommen, der eine unterschiedliche materielle Belastung der Vollcontainerumschlagsunternehmen und der anderen Hafenunternehmen vorsieht.

Die aktuelle Lohnhöhe sieht wie folgt aus:

<b>Lohngruppe</b>	<b>Kurzfassung der Funktion</b>	<b>Stundenlohn ab 1.4.99 bzw. ab 1.6.99 in DM</b>
I	Aushilfsarbeiter	19,75
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	21,93
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind	23,17
IV		24,55
V	Winsch- und Decksleute	24,88
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	25,37
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	25,86



VI/1	Kranführer, Bordkranführer	26,44
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeitsgebieten	27,03
VII	2. Stauervize	28,43
VII/1	Vorhandwerker	29,26
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	30,66

Eine weitere Kostenbelastung von 0,94% wurde zu Beginn des Jahres 1999 aus der Arbeitszeitverkürzung aufgrund des Rahmentarifvertrages von 1992 durch die Erhöhung der Anzahl der bezahlten freien Tage um 2 weitere auf nunmehr 30 Tage wirksam. Damit verringert sich die wöchentliche Arbeitszeit von 35,33 Stunden auf 35 Stunden/Woche in 1999. Die Arbeitszeit im Hafen Rostock beträgt seit 1997 jedoch unverändert 39,5 Stunden/Woche.

In diesem Jahr hat die Tarifgemeinschaft im Landesverband der Hafengewerkschaft Mecklenburg-Vorpommern e.V. erstmals wieder gesondert über die Erhöhung der Löhne für die Hafendarbeiter in Rostock verhandelt. In Rostock waren aufgrund des für diesen Hafen geltenden Stufentarifvertrages die Löhne des ZDS in 1997 zu 100% übernommen worden. Der für den Hafen Rostock geltende neue Lohnvertrag sieht eine Erhöhung der Löhne der Hafendarbeiter für die Zeit vom 1.4.1999 bis 31.12.1999 um 1% vor. Ab dem 1.1.2000 sind die Löhne um weitere 1% auf die bis zum 31.3.1999 geltenden Stundenlöhne zu erhöhen. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit bis zum 31.10.2000.

### **Gespräche zur Zukunft des Flächentarifvertrages**

Im Rahmen der diesjährigen Lohnrunde hat sich erneut deutlich gezeigt, dass der Flächentarifvertrag dringend reformbedürftig ist. Die starren Regelungen des Flächentarifvertrages regeln zu viele Tatbestände einheitlich und verbindlich für die Unternehmen, ohne den erforderlichen Spielraum für die örtliche und die betriebliche Ebene zu eröffnen. Dies gilt nicht nur für den Lohnvertrag, sondern auch für den Rahmentarifvertrag und den Eingruppierungsvertrag für die Hafendarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben.

Ein gemeinsamer Lohnvertragsabschluss konnte in der diesjährigen Lohnrunde nur erzielt werden, weil die ÖTV zugesagt hatte, im

Anschluß an die Lohnrunde mit dem ZDS in Gespräche bzw. Verhandlungen über die Zukunft und den Erhalt des Flächentarifvertrages einzutreten. Ziel dieser Verhandlungen muss es sein, mehr Kompetenzen auf die örtliche und betriebliche Ebene zu verlagern, um den Unternehmen den nötigen Gestaltungsspielraum für individuelle Lösungen zu eröffnen. Der Flächentarifvertrag muss die Gegebenheiten moderner Häfen widerspiegeln. Dabei ist es nicht nur erforderlich, weitere Veränderungen im bestehenden Regelungswerk herbeizuführen. Vielmehr ist es auch notwendig, zukunftsfähige Regelungen für Neueinstellungen zu wettbewerbsfähigen Konditionen zu schaffen, um insbesondere auch jungen Menschen eine Perspektive in den deutschen Seehafenbetrieben zu bieten. Diese zukunftsgerichteten Regelungen sollten so ausgestaltet werden, dass sie nur noch die wesentlichen Eckpunkte einheitlich und verbindlich für alle Unternehmen festlegen und den Unternehmen im übrigen den nötigen Gestaltungsspielraum für individuelle Lösungen eröffnen. Die Tarifvertragsparteien sind gefordert, diesen Prozeß zügig zu gestalten, um einer weiteren schleichenden Tariffucht in den deutschen Seehäfen entgegenzuwirken. Insbesondere die vorsorglichen Kündigungen der tarifgebundenen Mitgliedschaft einiger Unternehmen in Hamburg zum 31.12.1999 zeigen, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Die ersten Gespräche zum Erhalt und zur Zukunft des Flächentarifvertrages zwischen ZDS und ÖTV haben bereits stattgefunden. Wir hoffen, dass diese Gespräche alsbald in das Verhandlungsstadium übergehen und zügig abgeschlossen werden können.

### **1. Nachtrag zur Unfallverhütungsvorschrift Hafenarbeit**

Bei der Umsetzung der Anforderungen der UVV Hafenarbeit, die zum 1.10.1995 in Kraft getreten war, hat sich gezeigt, dass einige Bestimmungen den Gegebenheiten in der Praxis nicht hinreichend Rechnung tragen. Daraufhin hat die federführende Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft ein Nachtragsverfahren eingeleitet, das nunmehr kurz vor dem Abschluß steht.

In diesem Nachtragsverfahren haben wir in enger Abstimmung mit den Praktikern auf den Terminals eine Reihe von Änderungsvorschlägen eingebracht, die weitestgehend berücksichtigt worden sind. Diese Änderungen sollen zu einem reibungsloseren Ablauf beim Hafenumschlag führen, ohne dabei jedoch die Sicherheit der Arbeitnehmer zu beeinträchtigen. Der Nachtragsentwurf liegt derzeit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung vor, der nunmehr

die Stellungnahmen der Länder einholen und anschließend über den endgültigen Wortlaut des Nachtragsentwurfs entscheiden wird.

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

### **Aufgaben**

Wahrnehmung der gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der deutschen Seehafenunternehmen. Fachliche Beratung, Betreuung und Vertretung der gemeinschaftlichen Interessen. Abschluß von Tarifverträgen für die Hafentarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe.

**Vorstand**  
 Peter Dietrich, Hamburg (Vorsitzender)  
 Detthold Aden, Bremen (ab 1.7.1999)  
 Manfred Evers, Lübeck  
 Olof Krause, Emden  
 Heinz Werner, Rostock (bis 31.3.2000)

### **Verwaltungsrat**

	<u>Mitglied</u>	<u>Stellv. Mitglied</u>
Niedersachsen	Olof Krause Jan Müller Rudolf Meiboom Heinz Dieter Sonnenberg Helmut Werner	Günter Kusian Dieter Heinrich N.N. Klaus Rotter Peter Seyd
Bremen	Detthold Aden R. Jan Akkermann Hans-Peter Brüggemann Joh. Henrich Clewing Friedhelm Thode	Manfred Kuhr Klaus Henschen Heiner Bögemann Udo Karl Bork N.N.
Hamburg	Peter Dietrich (Vorsitz) Gerd Drossel Thomas Eckelmann Hans-Herbert Kathke Hubertus Ritzke	Peter Chabrowski Carola Zehle Wolfgang Grund Bernd Decker Hans-Ludwig Dresen
Schleswig-Holstein	Manfred Evers Jürgen F. Jensen Jörg Rüdell Helmut Schramm	Jan Klüver N.N. Röttger Wittern Carl Hagemann

Thomas Sühr

Holger Lehmann

MitgliedStellv. MitgliedMecklenburg-  
VorpommernKarl-Detlef Klinger  
Till Niemeyer  
Wolfgang Ostenberg  
Oskar Pohl  
Heinz WernerRüdiger Kamrau  
Traute Secander  
Regina Seipold  
Hans-Joachim Lehnert  
Günter Fett**Sozialpolitischer Ausschuß**

Niedersachsen

Günter Kusian  
Heiner Meyer  
Heinz Dieter Sonnenberg  
Helmut WernerOlof Krause  
Dieter Heinrich  
Klaus Rotter  
Peter Seyd

Bremen

R. Jan Akkermann  
Hans-Peter Brüggemann  
Peter Marx  
Detthold Aden (Vorsitz)  
Rüdiger SauerUdo Karl Bork  
Gerhard Wranik  
Günter Dahm  
Manfred Kuhr  
Carlo Schwing

Hamburg

Peter Chabrowski  
Gisela Fengefisch  
Rolf Fritsch  
Werner Gruhl  
Hubertus RitzkeKlaus Gebert  
Heinz Papenhagen  
Hans Dieter Wilde  
Thorsten Gloe  
Uwe KuhlmannMecklenburg-  
VorpommernRegina Seipold  
Rüdiger KamrauKarin Küster  
Marga Dannehl**Hauptgeschäftsführer**

Dipl.-Volkswirt Klaus Heitmann

**Geschäftsführerin**

Rechtsanwältin Uta Ordemann