

ZDS

Zentralverband
der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Bericht 1999/2000

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

Dieser Bericht wurde im Oktober 2000 abgeschlossen.

I N H A L T

I.	Zur Wirtschaftslage	1
II.	Entwicklung des deutschen Seegüterumschlags 1999/200	2
III.	Entwicklungstendenzen der deutschen Seehäfen bis zum Jahre 2015	14
IV.	Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland	18
V.	Entwicklungen in der Seehafenpolitik der EU	36
VI.	Maritimer Umweltschutz und Hafensicherheit	43
VII.	Lagergeldausschreibung von Interventionsgetreide	50
VIII.	Tarif- und Sozialpolitik	53

I. ZUR WIRTSCHAFTSLAGE

Die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland befindet sich weiterhin im Aufwind. Der im letzten Jahr begonnene Wirtschaftsaufschwung setzt sich weiter fort und hat im 1. Halbjahr 2000 zu einer Zunahme des Bruttoinlandsprodukts um real 3,3% geführt, der höchsten Zuwachsrate seit Beginn der 90er Jahre.

Getragen wird der Aufschwung vor allem vom Export. Mengemäßig nahmen die Ausfuhren in der 1. Jahreshälfte 2000 um 15% oder fast 18 Mio. t und wertmäßig sogar um 19% gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres zu.

Die Weltwirtschaft hat sich im Verlauf des vergangenen Jahres zunehmend von den schweren Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrisen in Ostasien, Lateinamerika und Russland erholt. Verbesserte konjunkturelle Perspektiven haben das Wachstum der Weltwirtschaft in diesem Jahr weiter beschleunigt. In diesem Umfeld hat sich das Exportgeschäft in Deutschland dynamisch entwickelt. Dabei haben auch wechselkursbedingte Wettbewerbsvorteile aus der Abwertung des Euro zu dem Exporterfolg der deutschen Industrie beigetragen. Die anhaltend kräftige Dynamik im Auslandsgeschäft wird insbesondere darin deutlich, dass die Auftragseingänge im Juli 2000 um fast 24% höher als im Vorjahr waren.

Die deutschen Einfuhren nahmen im 1. Halbjahr 2000 ebenfalls kräftig zu und stiegen wertmäßig um 23%. Hierin spiegeln sich allerdings auch die stark gestiegenen Ölpreise und höhere Importpreise wegen des schwachen Euro wider. Mengemäßig nahmen die Einfuhren nur um 6% oder 14 Mio. t zu.

Auch die Binnenkonjunktur hat an Schwung gewonnen. Bei weiterhin steigenden Ölpreisen ist allerdings mit einer leichten Dämpfung und einem Anstieg der Inflationsrate zu rechnen.

Die positive Außenhandelsentwicklung bietet günstige Perspektiven für die Umschlagsentwicklung in den deutschen Seehäfen. Im 1. Halbjahr 2000 nahm der Gesamtumschlag um 7,7% oder 8,3 Mio. t zu, wobei der Containerumschlag boomt und um 23% stieg.

II. ENTWICKLUNG DES DEUTSCHEN SEEGÜTERUMSCHLAGS 1999/2000

In den deutschen Seehäfen wurden 1999 221,6 Mio. t Güter aller Art umgeschlagen, 1,9% mehr als im Vorjahr. Unter Einbeziehung

der Eigengewichte der im Personen- und Güterverkehr eingesetzten Reise- und Transportfahrzeuge, Trailer, Container und Trägerschiffsleichter belief sich der Gesamtumschlag der deutschen Seehäfen 1999 auf 255,7 Mio. t.

Der deutsche Seegüterumschlag legte damit 1999 mit der gleichen Wachstumsrate wie 1998 zu. Der Aufschwung setzte allerdings erst im 2. Halbjahr ein. Im 1. Halbjahr 1999 wurden noch 1,8% weniger Güter als im gleichen Vorjahreszeitraum umgeschlagen. Dagegen zog der Güterumschlag im 2. Halbjahr deutlich an und lag um 4,7% über dem Ergebnis der 2. Jahreshälfte 1998.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 1999 insgesamt 50,2 Mio. t um, 4,6% mehr als im Vorjahr. Kräftige Zuwachsraten verzeichneten Wismar und Rostock. Dagegen war der Umschlag in Stralsund stark rückläufig.

In den deutschen Nordseehäfen stieg der Gesamtumschlag 1999 um 1,2% auf 171,5 Mio. t. Die größten Zuwachsraten erzielten Nordenham und Emden. Hamburg und die Bremischen Häfen verzeichneten neue Umschlagsrekorde. Dagegen war der Umschlag in Cuxhaven deutlich rückläufig.

Die Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsbeziehungen zeigt, dass 1999 rund 62% des Gesamtaufkommens im Verkehr mit europäischen Seehäfen abgewickelt wurden. Im Vorjahr betrug dieser Anteil noch 65%. Der Empfang aus europäischen Häfen nahm insgesamt um 3,6 ab, wobei die Anlandungen aus EU-Häfen um fast 5 Mio. t zurückgingen. Aus russischen und polnischen Häfen wurden allerdings deutlich mehr Güter als im Jahr zuvor angelandet. Auch der Versand nach europäischen Häfen war rückläufig (-1,2%), wobei die Verschiffungen in EU-Häfen jedoch leicht zulegten (+0,6%). In russische Häfen wurden 117 000 t mehr als im Vorjahr versandt. Insgesamt nahm der Verkehr mit Häfen der Russischen Föderation 1999 um 1,1 Mio. t gegenüber 1998 zu.

Güterumschlag in ausgewählten Häfen

- in t -

	1997	1998	1999	Veränderungen 1999:1998	
				t	%
Ostseehäfen	51 339 235	47 946 794	50 150 334	2 203 540	4,6
Lübeck	16 846 922	17 442 559	17 541 913	99 354	0,6

Puttgarden	5 794 540	3 869 023	3 813 644	- 55 379	-1,4
Kiel	3 628 401	2 947 057	2 694 810	-252 247	-8,6
Rendsburg	452 768	434 463	407 444	-27 019	-6,2
Flensburg	574 034	557 470	526 869	- 30 601	-5,5
Rostock	16 817 861	15 416 579	17 405 812	1 989 233	12,9
Stralsund	639 183	597 898	472 590	-125 308	-21,0
Wismar	1 967 115	1 848 534	2 440 059	591 525	32,0
Sassnitz	3 248 577	2 948 222	2 860 708	-87 514	-3,0
Übrige Ostsee- häfen in:					
Schlesw.-Holst.	439 363	470 372	434 055	-36 317	-7,7
Mecklenb.-Vorp.	930 471	1 414 617	1 552 430	137 813	9,7
Nordseehäfen	161 978 744	169 440 802	171 472 535	2 031 733	1,2
Husum	423 910	430 512	407 424	-23 088	-5,4
Brunsbüttel	7 448 968	7 807 118	7 311 959	-495 159	-6,3
Hamburg	69 582 850	68 912 457	73 357 601	4 445 144	6,5
Bützfleth	4 010 890	3 938 435	4 335 577	397 142	10,1
Cuxhaven	1 313 725	1 360 896	1 087 769	-273 127	-20,1
Bremische Häfen	30 584 248	30 877 399	31 612 369	734 970	2,4
Brake	4 267 970	4 729 689	5 015 248	285 559	6,0
Nordenham	2 505 029	1 971 608	2 596 053	624 445	31,7
Wilhelmshaven	36 443 051	43 950 116	39 730 720	-4 219 396	-9,6
Emden	2 579 004	2 918 634	3 298 076	379 442	13,0
Leer	617 488	536 642	509 935	-26 707	-5,0
Übrige Nord- seehäfen in:					
Schlesw.-Holst.	1 102 034	1 008 368	1 225 507	217 139	21,5
Niedersachsen	1 099 577	998 928	984 297	-14 631	-1,5
Insgesamt	213 317 979	217 387 596	221 622 869	4 235 273	1,9

Güterverkehr über See nach Verkehrsbeziehungen
- in t -

	1998	1999	Veränderungen 1999 : 1998 in %	
Verkehr innerhalb Deutschlands 1)	4 100 804	5 445 419	1 344 615	32,8
Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands	140 731 371	137 739 452	-2 991 919	-2,1

Europäische Häfen	97 547 474	94 031 335	-3 516 139	-3,6
davon Häfen in der Europ. Union	63 629 072	58 713 005	-4 916 067	-7,7
übrigem Europa	33 918 402	35 318 330	1 399 928	4,1
dar.: GUS-Ostsee	1 689 151	2 413 333	724 182	42,9
übrige GUS 2)	1 145 690	1 410 715	265 025	23,1
Polen	2 859 825	3 773 296	913 471	31,9
Lit., Lettl., Estl.	8 926 771	8 308 371	-618 400	-6,9
Norwegen	18 334 594	18 031 423	-303 171	-1,7
Außereuropäische Häfen	43 183 897	43 708 117	524 220	1,2
darunter Häfen in Afrika	10 759 589	11 921 008	1 161 419	10,8
Nordamerika	7 779 856	6 999 768	-780 088	-10,0
Mittel- und Südam.	12 459 450	12 975 536	516 086	4,1
Asien	10 103 238	10 063 489	-39 749	-0,4
Australien	2 081 764	1 748 316	-333 448	-16,0
Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands	68 976 509	73 850 506	4 873 997	7,1
Europäische Häfen	41 006 979	40 520 878	-486 101	-1,2
davon Häfen in der Europ. Union	34 092 260	34 305 597	213 337	0,6
übrigem Europa	6 914 719	6 215 281	-699 438	-10,1
dar.: GUS-Ostsee	528 926	601 992	73 066	13,8
übrige GUS 2)	75 961	119 909	43 948	57,9
Polen	959 671	824 511	-135 160	-14,1
Lit., Lettl., Estl.	1 394 183	1 185 337	-208 846	-15,0
Norwegen	2 345 342	2 022 856	-322 486	-13,8
Außereuropäische Häfen	27 969 530	33 329 628	5 360 098	19,2
darunter Häfen in Afrika	3 552 749	3 565 187	12 438	0,4
Nordamerika	8 074 277	8 875 127	800 850	9,9
Mittel- und Südam.	3 666 046	3 610 346	-55 700	-1,5
Asien	12 222 341	16 748 657	4 526 316	37,0
Australien	454 117	530 311	76 194	16,8
Nicht ermittelte Häfen: Empfang	114 819	19 599	-95 220	-82,9
Versand	121 557	7 909	-113 648	-93,5
Gesamtverkehr	214 045 060	217 062 885	3 017 825	1,4
Reise- und Transportfahrz., Trailer 3)	21 219 843	21 618 948	399 105	1,9
Container, Trägerschiffsleichter 3)	11 287 128	12 472 449	1 185 321	10,5

- 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

Im Überseeverkehr erhöhte sich der Empfang leicht um 0,5 Mio. t oder 1,2%. Aus afrikanischen Häfen stiegen die Anlandungen allerdings um 1,2 Mio. t. Der Versand in außereuropäische Häfen legte dagegen kräftig zu und erhöhte sich um 5,4 Mio. t (+19,2%). Von diesem Mehraufkommen wurden allein 4,5 Mio. t in asiatische Häfen (+37%) versandt. Die Verschiffungen im Asienverkehr haben sich damit deutlich erholt und lagen mit einem Aufkommen von 16,7

Mio. t in 1999 deutlich über den Mengen von 12,2 Mio. t und 14,5 Mio. t in den Jahren 1998 und 1997 der Asienkrise.

Der Zuwachs des deutschen Seegüterumschlags 1999 ging ausschließlich auf Umschlagssteigerungen im Stückgutbereich zurück. Insgesamt wurden fast 7 Mio. t Stückgüter mehr als 1998 umgeschlagen (+7,5%).

In den Ostseehäfen, die rund ein Drittel des gesamten Stückgutaufkommens der deutschen Seehäfen abwickeln, nahm der Stückgutumschlag insgesamt um 2,7% zu. Rostock schlug fast 0,7 Mio. t und Wismar knapp 0,5 Mio. t mehr Stückgüter als im Vorjahr um. Während der Stückgutumschlag in Lübeck stagnierte, nahm er in den übrigen Ostseehäfen ab.

Die Nordseehäfen konnten 1999 ihr Stückgutaufkommen insgesamt um über 6 Mio. t oder 10% steigern. Von diesem Mehraufkommen entfielen allein auf Hamburg 3,5 Mio. t (+10,5%) und auf die Bremischen Häfen 2,2 Mio. t (+10,8%). Auch die Häfen in Emden, Brake, Wilhelmshaven, Nordenham und Leer legten deutlich zu. Dagegen war der Stückgutumschlag in Brunsbüttel und Cuxhaven rückläufig.

Von den insgesamt rund 66 Mio. t der in den Nordseehäfen 1999 umgeschlagenen Stückgüter wurden allein 48,2 Mio. t im Containerverkehr über Hamburg und die Bremischen Häfen abgewickelt. Der Containerverkehr war damit auch 1999 der Wachstumsträger des deutschen Seegüterumschlags.

Das Gesamtaufkommen im Containerverkehr der deutschen Seehäfen erhöhte sich 1999 um 9,9% auf 5,9 Mio. TEU. Davon wurden an beladenen Containern 5,1 Mio. TEU umgeschlagen, 12,5% mehr als im Vorjahr. Der Anteil der beladenen Container an den insgesamt im Containerverkehr beförderten Einheiten

Stückgutumschlag
- in t -

	1997	1998	1999	Veränderungen 1999 : 1998	
				t	%
Ostseehäfen	33 409 732	32 169 885	33 032 159	862 274	2,7
Lübeck	15 449 377	16 059 382	16 065 926	6 544	0,0
Puttgarden	5 794 540	3 869 023	3 813 644	-55 379	-1,4
Kiel	2 778 492	2 222 628	2 010 669	-211 959	-9,5

Rendsburg	42 280	72 088	43 374	-28 714	-39,8
Flensburg	32 056	23 813	21 034	-2 779	- 11,7
Rostock	5 739 890	6 260 211	6 915 389	655 178	10,5
Stralsund	55 928	56 388	46 326	-10 062	-17,8
Wismar	310 762	568 276	1 066 482	498 206	87,7
Sassnitz	3 127 237	2 894 628	2 843 444	-51 184	-1,8
Übrige Ostsee- häfen in:					
Schlesw.-Holst.	5 537	2 727	205	-2 522	-92,5
Mecklenb.-Vorp.	73 633	140 721	205 666	64 945	46,2
Nordseehäfen	59 165 935	59 942 885	65 955 324	6 012 439	10,0
Husum	-	212	1 678	1 466	691,5
Brunsbüttel	106 599	65 615	41 134	-24 481	-37,3
Hamburg	33 285 524	33 109 448	36 600 086	3 490 638	10,5
Bützfleth	2 534	4 486	3 861	-625	-13,9
Cuxhaven	778 365	900 137	670 207	-229 930	-25,5
Bremische Häfen	19 948 073	20 458 229	22 661 093	2 202 864	10,8
Brake	1 917 183	1 658 287	1 927 649	269 362	16,2
Nordenham	189 352	196 585	215 252	18 667	9,5
Wilhelmshaven	113 589	264 906	293 133	28 227	10,7
Emden	1 855 202	2 325 210	2 634 948	309 738	13,3
Leer	25 727	15 384	22 780	7 396	48,1
Übrige Nord- seehäfen in:					
Schlesw.-Holst.	283 026	285 832	325 687	39 855	13,9
Niedersachsen	660 761	658 554	557 816	-100 738	-15,3
Insgesamt	92 575 667	92 112 770	98 987 483	6 874 713	7,5

stieg damit von 84,7% im Vorjahr auf 86,6 in 1999. Das Ladungsgewicht erhöhte sich insgesamt um 13,4% auf 49,8 Mio. t.

Das starke Wachstum im Containerverkehr ist im wesentlichen auf die Überwindung der Asienkrise zurückzuführen. Der Versand von Gütern in Containern nach Häfen in Asien, der 1998 um 1,2 Mio. t gegenüber dem Vorjahr abnahm, stieg 1999 um 2,9 Mio. t oder gut ein Drittel auf 11,5 Mio. t. Wurden 1998 1,024 Mio. TEU in asiatische Häfen verschifft, waren es 1999 1,129 Mio. TEU (+10,2%).

In Hamburg erhöhte sich der Containerverkehr 1999 um 4,4% auf 3,6 Mio. TEU und in den Bremischen Häfen um 20,6% auf 2,1 Mio. TEU. Hamburg konnte damit seinen 7. Platz unter den 20 weltweit führenden Containerhäfen nicht behaupten und belegte den 9.

Rang. In der europäischen Rangfolge lag Hamburg allerdings weiter auf dem 2. Platz. Die Bremischen Häfen verbesserten sich weltweit auf Platz 18 und lagen in Europa weiterhin auf dem 6. Rang.

Containerverkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands

	Container insgesamt	Beladene Container	
	TEU	Anzahl TEU	Gewicht der Ladung in t
1998 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
1999 Alle Häfen	5 938 972	5 145 857	49 762 958
dar. Hamburg	3 619 714	3 159 160	31 700 816
Brem. Häfen	2 096 869	1 797 189	16 507 447
Veränd. 99/98			
Alle Häfen	+ 9,9	+ 12,5	+ 13,4
dar. Hamburg	+ 4,4	+ 8,4	+ 11,5
Brem. Häfen	+20,6	+ 19,6	+ 19,1

In den deutschen Ostseehäfen wird der Stückgutumschlag im Fähr- und Ro/Ro-Verkehr abgewickelt. 1999 wurden insgesamt 46,7 Mio. t Fähr- und Ro/Ro-Güter einschließlich ihrer Eigengewichte umgeschlagen, 1,5% mehr als im Vorjahr. Während das Aufkommen in Rostock kräftig und in Lübeck leicht zunahm, verzeichneten die Häfen in Kiel, Sassnitz und Puttgarden Rückgänge. Lübeck konnte seinen Anteil am Fähr- und Ro/Ro-Verkehr der deutschen Ostseehäfen behaupten und zog auch 1999 49% des Gesamtaufkommens auf sich. Rostock steigerte seinen Anteil auf 19% und lag damit vor Puttgarden (14%), Sassnitz (11%) und Kiel (6%).

Das Passagieraufkommen nahm 1999 um 8,2% auf insgesamt 10,5 Mio. Reisende ab. Das größte Aufkommen wurde in Puttgarden abgewickelt, gefolgt von Rostock, Kiel, Sassnitz und Lübeck.

Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in deutschen Ostseehäfen

	1997 in Mio. t	1998 in Mio. t	1999 in Mio. t	Veränd. 99:98 in %
Kiel	3,6	3,1	2,9	- 6,5

Puttgarden	9,1	6,6	6,5	- 1,5
Lübeck	22,0	22,7	23,0	+ 1,3
Rostock	6,7	8,1	9,0	+11,1
Sassnitz	6,0	5,5	5,3	- 3,6
Zusammen	47,5	46,0	46,7	+ 1,5
Anzahl der Passagiere				
Kiel	2.181.097	2.117.957	1.395.396	- 34,1
Puttgarden	5.974.554	5.867.894	5.616.722	- 4,3
Lübeck	671.381	649.820	540.022	- 16,9
Rostock	1.734.566	1.856.582	2.039.300	+ 9,8
Sassnitz	1.000.070	994.855	948.851	- 4,6
Zusammen	11.561.668	11.487.108	10.540.291	- 8,2

Ermittelt nach Hafenangaben

Der Massengutumschlag in den deutschen Seehäfen ging 1999 insgesamt um 2,1% auf 122,6 Mio. t zurück. Ursächlich hierfür war vor allem der Rückgang des Rohölumschlags, der um fast 5 Mio. t abnahm (-11,3%). Dagegen stieg der Getreideumschlag kräftig um knapp 2 Mio. t oder 32,7% und auch der Kohlenumschlag legte zu (+7,8%). An Erzen wurden allerdings 2,4% weni-

Massengutumschlag - in t -

	1997	1998	1999	Veränderungen 1999 : 1998	
				t	%
Ostseehäfen	17 929 503	15 776 909	17 118 175	1 341 266	8,5
Lübeck	1 397 545	1 383 177	1 475 987	92 810	6,7
Puttgarden	-	-	-	-	-
Kiel	849 909	724 429	684 141	-40 288	-5,6
Rendsburg	410 488	362 375	364 070	1 695	0,5
Flensburg	541 978	533 657	505 835	-27 822	-5,2
Rostock	11 077 971	9 156 368	10 490 423	1 334 055	14,6
Stralsund	583 255	541 510	426 264	-115 246	-21,3
Wismar	1 656 353	1 280 258	1 373 577	93 319	7,3
Sassnitz	121 340	53 594	17 264	-36 330	-67,8
Übrige Ostseehäfen in:					
Schlesw.-Holst.	433 826	467 645	433 850	-33 795	-7,2

Mecklenb.-Vorp.	856 838	1 273 896	1 346 764	72 868	5,7
Nordseehäfen	102 812 809	109 497 917	105 517 211	-3 980 706	-3,6
Husum	423 910	430 300	405 746	-24 554	-5,7
Brunsbüttel	7 342 369	7 741 503	7 270 825	-470 678	-6,1
Hamburg	36 297 326	35 803 009	36 757 515	954 506	2,7
Bützfleth	4 008 356	3 933 949	4 331 716	397 767	10,1
Cuxhaven	535 360	460 759	417 562	-43 197	-9,4
Brem. Häfen	10 636 175	10 419 170	8 951 276	-1 467 894	-14,1
Brake	2 350 787	3 071 402	3 087 599	16 197	0,5
Nordenham	2 315 677	1 775 023	2 380 801	605 778	34,1
Wilhelmshaven	36 329 462	43 685 210	39 437 587	-4 247 623	-9,7
Emden	723 802	593 424	663 128	69 704	11,7
Leer	591 761	521 258	487 155	-34 103	-6,5
Übrige Nordseehäfen in:					
Schlesw.-Holst.	819 008	722 536	899 820	177 284	24,5
Niedersachsen	438 816	340 374	426 481	86 107	25,3
Insgesamt	120 742 312	125 274 826	122 635 386	-2 639 440	-2,1

ger als im Vorjahr und an Futtermitteln 12,1% geringere Mengen als 1998 umgeschlagen.

In den einzelnen Seehäfen verlief die Entwicklung des Massengutumschlags recht unterschiedlich. Die Ostseehäfen erhöhten ihr Aufkommen insgesamt um 8,5%, wobei der Umschlag in Rostock kräftig zunahm. Dagegen ging das Aufkommen in den Nordseehäfen, die den größten Teil des Massengutumschlags abwickeln, insgesamt um 3,6% zurück. Wilhelmshaven verzeichnete dabei Einbußen von über 4 Mio. t.

Umschlagsentwicklung der wichtigsten Massengüter

	1998		1999		Veränd. in %
	1000 t	v.H.	1000 t	v.H.	
Massengut insgesamt	125 275	100,0	122 635	100,0	- 2,1
davon					
Getreide	5 660	4,5	7 511	6,1	+ 32,7
Futtermittel	4 644	3,7	4 083	3,3	- 12,1
Ölsaaten	4 492	3,6	4 501	3,7	+ 0,2

Erze	12 655	10,1	12 349	10,1	- 2,4
Kohlen	8 169	6,5	8 804	7,2	+ 7,8
Rohöl	43 522	34,7	38 618	31,5	- 11,3
Mineralölprod.	20 721	16,5	20 143	16,4	- 2,8

1. Halbjahr 2000

Für den Güterumschlag in den deutschen Seehäfen im Jahre 2000 liegen zur Zeit erst vorläufige Ergebnisse für das 1. Halbjahr vor. Seit Anfang dieses Jahres wird die amtliche Seeschiffahrtsstatistik nach dem neuen Verkehrsstatistikgesetz durchgeführt. Die Gesetzesnovellierung geht auf verkehrsstatistische Rechtsvorschriften der Europäischen Union zurück, die in nationales Recht umgesetzt wurden.

Die Umstellung hat zu erheblichen Verzögerungen in der Berichterstattung geführt. Gleichzeitig ist auch die sogenannte Schnellstatistik über den Umschlag in den 17 wichtigsten deutschen Seehäfen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie

Umschlagsentwicklung in deutschen Seehäfen

Januar – Juni 2000

Vorläufige Ergebnisse

- in 1.000 t -

	2000 Jan.-Juni	1999 Jan.-Juni	Veränd. in %
Hamburg	36 546	36 123	+ 1,2
Wilhelmshaven	22 077	19 671	+ 12,2
Bremische Häfen	18 793	15 213	+ 23,5
Lübeck	8 966	8 694	+ 3,1
Rostock	9 343	8 195	+ 14,0
Brunsbüttel	3 765	3 694	+ 1,9
Brake	2 690	2 318	+ 16,0
Bützfleth	2 184	2 112	+ 3,4
Puttgarden	1 737	1 870	- 7,1
Emden	1 702	1 674	+ 1,7
Kiel	1 513	1 242	+ 21,8
Wismar	1 336	950	+ 40,6
Nordenham	740	1 130	- 34,5
Cuxhaven	602	543	+ 10,9

Deutsche Seehäfen insgesamt	116 776	108 469	+ 7,7
Nordseehäfen	90 725	84 170	+ 7,8
Ostseehäfen	26 049	24 025	+ 8,4
Massengut	64 145	60 539	+ 6,0
Stückgut	52 631	47 930	+ 9,8
Container TEU	3 426 721	2 787 022	+ 23,0

ausgefallen; hier liegen zur Zeit erste Ergebnisse über den Januar 2000 vor.

Die vorläufigen Ergebnisse über das 1. Halbjahr 2000 zeigen, dass der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen kräftig gestiegen ist. Insgesamt nahm der Umschlag um 7,7% oder 8,3 Mio. t zu. Fast alle Seehäfen verzeichneten zum Teil deutliche Zuwachsraten. Nur in Nordenham und Puttgarden ging der Umschlag zurück.

In den Nordseehäfen wurden 7,8% und in den Ostseehäfen 8,4% mehr Güter als im Vorjahr umgeschlagen.

Der Massengutumschlag nahm insgesamt um 6,0% zu. Über die Entwicklung der einzelnen Massengüter liegen bisher keine Ergebnisse vor. Der Stückgutumschlag stieg um 9,8%. Dabei boomte der Containerverkehr und erhöhte sich auf TEU-Basis um 23%.

Hamburg-Antwerpen-Range

Die Entwicklung der Marktanteile der beiden großen deutschen Universalhäfen in der Hamburg-Antwerpen-Range zeigt, dass Hamburg und die Bremischen Häfen 1999 deutliche Anteilsgewinne gegenüber den beiden Rheinmündungshäfen erzielen konnten. Die beiden deutschen Seehäfen zogen 1999 zusammen 21,8% des Gesamtumschlags der Range auf sich (1998 20,2%). Ihren Anteil am Stückgutumschlag konnten sie zusammen auf 32,9% gegenüber 31,2% in 1998 steigern und ihren Anteil am Containerumschlag auf 37% ausbauen (1998 36%).

Im 1. Halbjahr 2000 gewannen die Bremischen Häfen weitere Marktanteile in allen Bereichen hinzu. Hamburg konnte seinen Anteil am Containerumschlag weiter ausbauen. Zusammen zogen die beiden deutschen Seehäfen knapp 22% des Gesamtumschlags der Range auf sich. Ihr Anteil am Massengutumschlag betrug 13,5% und am Stückgutumschlag 34,1%. Beim Containerumschlag konnten sie gegenüber Rotterdam weitere Marktanteile zurückgewinnen und kamen zusammen auf einen beachtlichen Anteil von 38,6% am Gesamtaufkommen des Containerverkehrs der Range.

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

		Gesamtumschlag		Massengutumschlag		Stückgutumschlag		Containerumschlag	
		Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil %
Hamburg	1998	75,8	13,9	35,9	10,6	40,0	19,5	36,1	23,8
	1999	81,0	15,1	37,3	11,6	43,7	20,3	40,0	23,9
	2000 1.Hj.	40,7	14,3	17,2	10,3	23,6	20,1	21,9	24,1
Brem. Häfen	1998	34,5	6,3	10,4	3,1	24,1	11,7	18,5	12,2
	1999	36,0	6,7	9,0	2,8	27,1	12,6	21,9	13,1
	2000 1.Hj.	21,7	7,6	5,3	3,2	16,4	14,0	13,2	14,5
Rotterdam	1998	314,8	57,8	233,4	68,8	81,3	39,6	61,6	40,7
	1999	303,4	56,6	218,9	68,3	84,5	39,2	66,3	39,5
	2000 1.Hj.	159,1	55,8	115,9	69,2	43,2	36,8	33,6	37,0
Antwerpen	1998	119,8	22,0	59,6	17,6	60,1	29,2	35,3	23,3
	1999	115,7	21,6	55,4	17,3	60,3	28,0	39,4	23,5
	2000 1.Hj.	63,5	22,3	29,2	17,4	34,3	29,2	22,0	24,2
Insgesamt	1998	544,9	100,0	339,4	100,0	205,5	100,0	151,4	100,0
	1999	536,1	100,0	320,4	100,0	215,6	100,0	167,7	100,0
	2000 1.Hj.	285,1	100,0	167,6	100,0	117,5	100,0	90,8	100,0

*) Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

III. ENTWICKLUNGSTENDENZEN DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN BIS ZUM JAHRE 2015

Das Bundesverkehrsministerium hat das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik und die Projektpartner BLG Consult GmbH, Hamburg Port Consulting GmbH, Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock sowie PLANCO Consulting GmbH beauftragt, die Entwicklungstendenzen der deutschen Seehäfen bis zum Jahre 2015 zu untersuchen¹.

Ziel des Forschungsvorhabens, das kurz vor dem Abschluss steht, ist es, Änderungen und Entwicklungstrends im internationalen Wettbewerb der Hafenunternehmen und -standorte untereinander und im Verhältnis zu seewärtigen und landseitigen Dienstleistern zu ermitteln. Gegenstand der geplanten Untersuchung ist vordringlich die Ableitung von Entwicklungs- und Wettbewerbsszenarien im Hinblick auf die veränderten Standortfaktoren der deutschen Häfen sowie mögliche strukturelle Veränderungen des europäischen Gesamtverkehrsmarktes.

Als Leitdaten der Hafenumschlagprognosen der deutschen Seehäfen wurden die von PLANCO erarbeiteten Prognosen der Bundesverkehrswegeplanung bis zum Jahr 2015 zugrundegelegt². Mögliche von der Basisprognose abweichende Ergebnisse, auf Basis der Entwicklungsszenarien des Gesamtmarktes und der untersuchten Standortfaktoren, sind in ergänzenden Potentialschätzungen für einzelne Häfen berücksichtigt.

Der ZDS hat das Gutachten sehr begrüßt und im projektbegleitenden Ausschuss, der vom Bundesverkehrsministerium eingesetzt wurde, mitgearbeitet.

Die Gutachter waren bemüht, durch Fragebogenaktionen, Interviews und Workshops, die Einschätzungen der Hafenwirtschaft angemessen zu berücksichtigen. Im Rahmen der zahlreichen ergebnisorientierten Diskussionen mit den Unternehmen der Hafenwirtschaft wurde deutlich, dass diese im Hinblick auf den zukünftigen Containerumschlag von erheblich höheren Wachstumsraten als in

¹ „Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015“, Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des BMVBW, Projekt-Nr. 40.340/1999

² „Verkehrsprognose 2015“, Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des BMVBW, Projekt-Nr. 96.578/1999

der Basisprognose veranschlagt ausgehen. So erwartet die Hafenvirtschaft eine Verdoppelung des Containerumschlagvolumens in den beiden großen deutschen Containerhäfen bis zum Jahre 2010.

Vor dem Hintergrund, dass sich einzelne Rahmenbedingungen für die deutschen Seehäfen in den letzten zwei Jahren nach Abschluss der Prognose deutlich verbessert haben – so sind die Fahrriennaanpassungen von Unterelbe und Unterweser zwischenzeitlich abgeschlossen, darüber hinaus haben die weltweite Konjunkturerholung und die Überwindung der Asienkrise zu einer deutlichen Belebung des Seeverkehrs geführt – ist die Basisprognose nicht mehr aktuell. Wir halten ihre Aktualisierung daher für erforderlich.

Aus den derzeit vom Bundesverkehrsministerium zur Verfügung gestellten Untersuchungsergebnissen, die in Kürze veröffentlicht werden, lassen sich die folgenden Entwicklungstrends für die deutschen Nordseehäfen ableiten:

- Die Untersuchung zeigt zum Teil erhebliche Entwicklungspotentiale für die deutschen Nordseehäfen. Nach Maßgabe der Potentialschätzungen wird der Gesamtumschlag der deutschen Nordseehäfen im Jahr 2015 gegenüber dem Basisjahr 1998 jährlich durchschnittlich um 2,4% zunehmen, während die Basisprognose nur von jahresdurchschnittlichen Zunahmen von 1,7% ausgeht. Laut Potentialschätzung werden in den deutschen Nordseehäfen im Jahr 2015 258,2 Mio. t umgeschlagen.
- Wachstumspotentiale für die deutschen Nordseehäfen werden vordringlich im Containerumschlag gesehen. Zunahmen des Massengutverkehrs in den deutschen Häfen werden trotz der zu beobachtenden Umschlagzunahmen der letzten Jahre eher als begrenzt eingeschätzt. Auch ein deutlicher Anstieg des konventionellen Stückgutumschlags der deutschen Nordseehäfen ist nach Ansicht der Gutachter, aufgrund der weiteren überproportionalen Zunahme des Containerumschlags, wenig wahrscheinlich.
- Der Containerumschlag wird zunehmend das Gesamtumschlagsniveau der deutschen Nordseehäfen bestimmen. Im Jahr 2015 wird annähernd jede zweite in den deutschen Nordseehäfen umgeschlagene Tonne Containerladung sein.

Im Hinblick auf die Standorterfordernisse und Handlungsempfehlungen weisen die Gutachter darauf hin, dass die seewärtigen Zufahrten den Zugang von Seeschiffen, wie sie von den Kunden der Häfen in der Regel eingesetzt werden, gewährleisten müssen, um die Wettbewerbsfähigkeit mit anderen Häfen in der europäischen Nordwestsee zu erhalten. Im allgemeinen sei in der Seeschifffahrt der Trend zu größeren Schiffseinheiten unübersehbar. Letzteres gelte insbesondere für die Containerschifffahrt.

Neben der seewärtigen Zufahrt hat nach Aussage der Gutachter die Hinterlandanbindung der Seehäfen per Schiene, Straße und Binnenwasserstraße eine große wettbewerbsrelevante Bedeutung. Aufgrund weitgehend optimierter Transportprozesse auf See gewinnen die kostengünstige Hinterlandanbindung zunehmend an Bedeutung im Wettbewerb der Seehäfen.

Im europäischen Bereich sollte ein für die deutschen Seehäfen wettbewerbsneutraler ordnungspolitischer Rahmen angestrebt werden.

Die vom Bundesverkehrsministerium eingeleitete Reform des Lotswesens müsse aus Sicht der deutschen Seehäfen zu deutlichen Kostensenkungen führen.

Zur Erhaltung und zum weiteren Ausbau der Position der deutschen Nordseehäfen im Seehafenwettbewerb bedarf es, nach Auffassung des Projektteams, auch zukünftig erheblicher, gemeinsamer Anstrengungen von allen Beteiligten. Die Zusammenarbeit zwischen Bund, Küstenländern sowie der Hafen- und Transportwirtschaft werde in der künftigen Entwicklung eine zunehmende Bedeutung haben. Die Gemeinsame Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik sei ein Schritt in diese Richtung.

Im Rahmen der Gesamtuntersuchung erfolgt ergänzend eine Aktualisierung und Fortschreibung der Ergebnisse der Ostseestudie¹ bis zum Jahr 2015. Hierbei wird nicht nur der Güterumschlag, sondern auch der Fährpassagierverkehr betrachtet.

Die Potentialschätzung für 2015 weist einen leicht höheren Gesamtgüterumschlag in den deutschen Ostseehäfen auf als in der

¹ OIR, ISL, Baltic Marine Consult: „Entwicklungstendenzen der deutschen Seehäfen im Ostseeraum bis 2010“, Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Projekt-Nr. 40.316/96

Basisprognose erwartet wird. Die Potentialschätzungen gehen davon aus, dass sich der Gesamtumschlag der deutschen Ostseehäfen von 1998 bis 2015 um 64-69% erhöhen wird. Bezogen auf Netto-Gütermengen entspricht dies einer Steigerung von 59-63%. Besonders starke Zuwächse von 77-84% erwarten die Gutachter hierbei im Segment des Fähr- und Ro/Ro-Verkehrs. Demgegenüber wird im Bereich des Massengutumschlags von einem moderaten Zuwachs von 24% ausgegangen.

Das Bundesverkehrsministerium plant, die Studie im Internet zu veröffentlichen.

IV. STÄRKUNG DES SEEHAFENSTANDORTES DEUTSCHLAND

Die zunehmende internationale Verflechtung infolge der Globalisierung, Ost-Öffnung und EU-Erweiterung nach Norden hat den Wettbewerb insbesondere zwischen den Hafenunternehmen und Küstenregionen Nordwesteuropas gravierend verschärft. Vor diesem Hintergrund ist eine verstärkte Koordinierung staatlicher Initiativen im Rahmen der deutschen Seehafenpolitik dringend erforderlich.

Nationale Konferenz "Maritime Wirtschaft"

Der ZDS begrüßt daher die Initiative der Bundesregierung, durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen Deutschlands internationale Wettbewerbsfähigkeit als Standort für Schiffbau, Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft sowie in der maritimen Umwelttechnik zu festigen und auszubauen.

Auf Einladung von Bundeskanzler Gerhard Schröder fand am 13. Juni 2000 in Emden die erste Nationale Konferenz zur Maritimen Wirtschaft statt. Dabei ging es um gemeinsame Überlegungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Wirtschaft und Arbeitnehmer in für die Maritime Wirtschaft relevanten Industrie- und Logistikbereichen.

Der Bundeskanzler hatte hierzu eingeladen, weil die Maritime Wirtschaft nicht nur die Küstenregion prägt, sondern für ganz Deutschland als Industrie- und Exportnation von fundamentaler Bedeutung ist. Sie entscheidet mit über die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland im europäischen Binnenmarkt und einer globalisierten Welt.

Der Vorstandsvorsitzende des ZDS, Peter Dietrich, hat auf der Konferenz in einer Podiumsdiskussion auf gravierende Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen im europäischen Seehafenwettbewerb insbesondere gegenüber den Rheinmündungshäfen hingewiesen.

Das Bundeskanzleramt legte auf der Konferenz "Leitlinien der Bundesregierung zur Förderung der Maritimen Wirtschaft" vor. Zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland heißt es dort: "Die deutschen Seehäfen müssen sich auch in Zukunft in der Konkurrenz zu anderen europäischen Häfen behaupten können. Hierzu müssen Bund und Küstenländer die notwendigen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen schaffen. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen gehören aber nicht nur die von ihnen bereitgestellten Leistungen, sondern ebenso eine optimale Verkehrsanbindung.

Dazu zählen vor allem im europäischen Vergleich auch in Zukunft konkurrenzfähige Eisenbahnverbindungen und verbesserte Hinterlandanbindungen zur optimalen Nutzung der seegestützten Transportkette. Der Ausbau der wichtigsten Binnenwasserstraßen und der Aufbau der Binnenwasserterminals zu logistischen Dienstleistungszentren spielen dabei eine maßgebliche Rolle.

Die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Deutschland schließt ein, dass für die kommenden Generationen an Containerschiffen optimale Be- und Entladungsmöglichkeiten bestehen. Die Prüfung des Baus eines Container-Tiefwasserhafens an der Nordseeküste auf der Basis eines Betreiberkonsenses und einer gesicherten Standortprognose sollte daher von Bund und Ländern vorangetrieben werden.

Durch standortübergreifende Kooperation von Seehafenbetrieben lassen sich erhebliche Synergievorteile erzielen. Überflüssige Konkurrenz zwischen Hafenorganisationen muss vermieden werden. Es sollten außerdem Joint Ventures zwischen Seehafenbetrieben und Bahnbetriebsgesellschaften mit dem Ziel gegründet werden, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Weiterhin müssen die bestehenden seewärtigen Zufahrten und Hinterlandverbindungen im Rahmen der laufenden Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans - wo erforderlich - optimiert werden.

Schließlich muss weiterhin für eine bestmögliche Sicherheit an den Küsten und in den Häfen gesorgt werden. Das Seelotswesen muss modernisiert werden."

Der ZDS hat die politischen Leitlinien der Bundesregierung zur Förderung der Maritimen Wirtschaft begrüßt. Sie bilden eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung der deutschen Seehafenpolitik. Der ZDS hat hierfür seine konstruktive Mitarbeit angeboten. Am 5. Juli 2000 hat das Bundeskabinett den Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, Dr. Axel Gerlach, zum Koordinator für die Maritime Wirtschaft berufen. Er soll Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland in den Bereichen Schiffbau, Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft abstimmen. Ziel ist der Aufbau eines maritimen Netzwerkes.

Zur Unterstützung der Arbeit des Maritimen Koordinators wurde ein Konsultativgremium gebildet, das den Maritimen Koordinator als politisch orientiertes Organ beraten soll. Außerdem wurde eine Fachgruppe eingesetzt, die die Sitzungen des Konsultativgremiums fachlich vorbereiten soll. In beiden Gremien ist der ZDS vertreten.

Die Konferenz in Emden war Auftaktveranstaltung für weitere Folgekonferenzen. Zu den Themenfeldern Schiffbau-, Seeschifffahrt- und Hafenstandort sowie Schiffssicherheit und maritime Umwelttechnik werden bis Mitte nächsten Jahres Fachkonferenzen statt-

finden, um geeignete Maßnahmen zur Sicherung der Maritimen Wirtschaft zu konzipieren.

Dabei sollen die in den einzelnen Bereichen der Maritimen Wirtschaft zu treffenden Maßnahmen so aufeinander abgestimmt werden, dass sie sich in ihrer Wirkung ergänzen. Im zweiten Halbjahr 2000 wird die Maritime Konferenz erneut zusammentreten, um die konzipierten Maßnahmenpakete vorzustellen und den Entscheidungsträgern zuzuleiten.

Gegenstand der Fachkonferenz für den Hafenbereich wird der Maßnahmenkatalog der Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik sein, sobald dieser erstellt und verabschiedet worden ist.

Maßnahmenkatalog Gemeinsame Seehafenplattform

Seit Verabschiedung der Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik im Februar 1999 (s. Bericht 1998/99) arbeiten Bund und Küstenländer unter Mitwirkung des ZDS an der Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zur Umsetzung der Gemeinsamen Plattform.

Dringender Handlungsbedarf besteht insbesondere auf dem Gebiet der Infrastruktur- und Ordnungspolitik. Die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandverbindungen der deutschen Seehäfen müssen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung so angepasst und 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 des Maßnahmenkatalogs stehen kurz vor dem Abschluss. Er soll auf der nächsten Sitzung der Küstenwirtschaftsminister-Konferenz Anfang Januar 2001 verabschiedet werden.

Stärkere Einbindung der deutschen Seehäfen in den Bundesverkehrswegeplan

In einem integrierten Verkehrssystem, das die verschiedenen Verkehrsträger und -netze miteinander verknüpft, damit die Kapazität des gesamten Verkehrsnetzes besser genutzt werden kann, spielen die Seehäfen als natürliche Schnittstellen zwischen Land- und Seeverkehr eine wichtige Rolle. Die deutschen Seehäfen und ihre Hinterlandverbindungen sollen in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) daher stärker eingebunden werden.

Die Leitung des Bundesverkehrsministeriums hatte zu Beginn der Überarbeitung des BVWP '92 Weisung gegeben, in der BVWP-Bewertungsmethodik eine stärkere Einbeziehung der deutschen See- und Flughäfen zu berücksichtigen. Die hierfür notwendigen neuen Bewertungsgrundlagen sollen aus dem vom Bundesverkehrsministerium bei PLANCO in Auftrag gegebenen Gutachten "Ergänzung der Methodik BVWP zur Berücksichtigung der Auswirkungen von Verbesserungen der Hinterlandverkehrsinfrastruktur auf den See- bzw. Flughafenwettbewerb" gewonnen werden.

Der ZDS erwartet, dass die erklärten politischen Absichten verwirklicht werden, bei der Überarbeitung des BVWP '92 den deutschen Seehafenzu- und -ablaufverkehr stärker zu berücksichtigen und diesen öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen als gemeinsamen investitionsstrategischem Schwerpunkt von Bund und Küstenländern besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Als Überbrückungsprogramm bis zum Vorliegen eines neuen Bundesverkehrswegeplans hatte das Bundeskabinett Ende letzten Jahres ein mittelfristiges Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999-2002 verabschiedet, das die laufenden und baureifen Vorhaben zusammenfasst.

Mit einem gesondert zu finanzierenden Anti-Stau-Programm der Bundesregierung sollen Engpässe im Autobahn-, Schienenwege- und Wasserstraßennetz im Zeitraum 2003-2007 mit einem Finanzvolumen von 7,4 Mrd. DM entlastet werden.

Der ZDS hatte dem Bundesverkehrsministerium im Mai letzten Jahres im Hinblick auf die Überarbeitung des BVWP '92 erforderliche Maßnahmen zur Anpassung der seewärtigen Zufahrten und zum Ausbau der Hinterlandverbindungen der deutschen Seehäfen eingereicht. Ein Teil dieser notwendigen Infrastrukturmaßnahmen ist im mittelfristigen Investitionsprogramm und im Anti-Stau-Programm enthalten. Diese seehafenrelevanten Maßnahmen sollten vorrangig

und ohne zeitliche Verzögerungen sowie ohne finanzielle Einschränkungen verwirklicht werden. Die von uns vorgeschlagenen Projekte, die in den beiden Investitionsprogrammen nicht berücksichtigt worden sind, müssen in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden.

Alle Regionen Europas haben selbstverständlich ein legitimes Interesse, sich durch eine optimale Infrastrukturausstattung eine günstige Position im europäischen Wettbewerb zu verschaffen. Voraussetzung für eine friktionsfreie Weiterentwicklung der europäischen Verkehrsnetze ist jedoch, Bedingungen sicherzustellen, die es den deutschen Seehäfen ermöglichen, den Wettbewerb im europäischen Verkehrsmarkt mit gleichen, fairen Chancen aufzunehmen.

Konkret bedeutet dies: Wenn Kapazitäten im Schienen-Hinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen durch Infrastrukturprojekte wie die Betuwe-Linie und die Reaktivierung des "Eisernen Rheins" erheblich erhöht werden, müssen im Zuge der Realisierung deutscher Anschlussstrecken auch Engpässe im norddeutschen Schienennetz beseitigt und die Kapazitäten bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Außerdem müssen ausreichende Schienenkapazitäten nach Mittel- und Osteuropa im Zusammenhang mit der Europäischen Union bereitgestellt werden, um die wachsenden Güterverkehrsströme über die deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee auch künftig zu bewältigen.

Zusätzlicher Bedarf an Schieneninfrastruktur für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen ergibt sich zudem aus der Strategie der DB AG, den schnellen Personenverkehr vom langsamen Güterverkehr zu entmischen (Netz 21). Dies gilt insbesondere für Seehafenstandorte, die zugleich die Funktion einer Metropolfunktion mit schnellen, dicht vertakteten Personenzügen erfüllen. Damit ihr Hinterlandverkehr nicht auf weniger leistungsfähige Neben- oder Umwegstrecken verdrängt wird, müssen zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Für Hamburg und die Bremischen Häfen ist z. B. die sogenannte Y-Lösung als Neubaustrecke für den Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr erforderlich sowie der Neubau der Strecke Hamburg - Berlin für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, um die bestehenden Strecken insbesondere für den Güterverkehr bereitzustellen.

Fehlende Harmonisierung bei der Erhebung von Trassenentgelten

Handlungsbedarf besteht auch in der Ordnungspolitik. Da die Bahn im Hinterlandverkehr von zentraler Bedeutung ist, sind einheitliche Rahmenbedingungen im Schienengüterverkehr in der EU dringend erforderlich.

Während in Deutschland jedoch seit der Bahnreform ein Trassenentgelt von rund 5,- DM/Zugkilometer erhoben wird, war die Nutzung des Schienennetzes in den Niederlanden bis Ende letzten Jahres gratis. Seit Anfang dieses Jahres wird dort ein Trassenpreis von 0,10 Hfl/Zugkilometer - das sind rund 8 Pf. - erhoben. Dieser soll in den nächsten 7 Jahren auf 2,10 Hfl/Zugkilometer ansteigen.

Damit sind die Trassenpreise in Deutschland derzeit rund 60 mal höher als in den Niederlanden. Im Container-Hinterlandverkehr beträgt der Kostennachteil der deutschen Seehäfen bei den Trassenpreisen gegenüber den niederländischen Seehäfen zur Zeit etwa 20,- DM je Container:

Für den Hinterlandtransport eines Containers, der im Verkehrswettbewerb zwischen den niederländischen und deutschen Seehäfen steht, wird für die ersten 200 km von Rotterdam bis zur deutschen/niederländischen Grenze bei Emmerich für den Containerzug ein Trassenentgelt von 16,- DM erhoben. Dagegen beträgt der Trassenpreis für Transporte in Deutschland pro Zug für die ersten 200 km 1000,- DM. Bei einer normalen Auslastung von 50 Containern je Zug beläuft sich der Trassenpreis pro Container für die ersten 200 km ab den deutschen Seehäfen damit auf 20,- DM gegenüber nur 0,32 DM von den niederländischen Seehäfen aus.

Dies sind Größenordnungen, die den Wettbewerb erheblich beeinträchtigen. Diese Kostennachteile können nicht mehr durch Kooperationsmaßnahmen zur weiteren Erschließung von Rationalisierungspotentialen im Container-Hinterlandverkehr aufgefangen werden.

Lösungen zur Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen im Schienengüterverkehr in der EU zeichnen sich bisher nicht ab. Der auf der Sitzung des Verkehrsministerrats im März 2000 festgelegte Gemeinsame Standpunkt zum "Eisenbahninfrastrukturpaket" sieht

lediglich eine Teilharmonisierung bei der Entgelterhebung vor. Danach soll das Wegeentgelt mindestens in Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten festgelegt und Mitgliedstaaten ermöglicht werden, Aufschläge zu erheben, um eine volle Deckung der dem Betreiber der Infrastruktur entstehenden Kosten sicherzustellen.

Diese Regelung würde damit zu einer Festschreibung des Status quo führen und hätte zur Folge, dass die unterschiedlichen Nutzungsbedingungen der Schienennetze in den einzelnen Mitgliedstaaten weiterbestehen und die Wettbewerbsverzerrungen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen gegenüber den niederländischen durch Gemeinschaftsrecht ausdrücklich gedeckt werden.

Dies ist für den ZDS nicht hinnehmbar.

Zur Zeit befasst sich das Europäische Parlament in 2. Lesung mit dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates zum "Eisenbahninfrastrukturpaket". Sollte im weiteren Verfahren eine Harmonisierung der Trassenentgelte ausbleiben - was leider befürchtet werden muss - , ist für die deutschen Seehäfen eine schnelle und praktikable Lösung zur Kompensation dringend erforderlich.

Nach dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates sind Zuschläge über die Grenzkosten hinaus nur dann zu erheben, sofern der Markt dies tragen kann, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu gewährleisten ist. Im Container-Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen kann der Markt derartige Zuschläge jedoch angesichts der Gegebenheiten in den Niederlanden nicht tragen.

Falls auch durch bilaterale Gespräche mit den Niederlanden eine Angleichung der Trassenpreise nicht zu erreichen ist und dauerhafte Wettbewerbsnachteile für die deutschen Seehäfen herbeigeführt werden, erwartet der ZDS angemessene Ausgleichsmaßnahmen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen.

Im Rahmen der Eisenbahnpolitik der EU ist auch der Aufbau eines transeuropäischen Netzes für den Güterschienenverkehr vorgesehen, auf dem für bestimmte Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit geschaffen werden soll, grenzüberschreitende Gütertransporte durchzuführen. Der ZDS konnte es erreichen, dass alle relevanten deutschen Seehäfen an das geplante transeuropäische Güterschienennetz angebunden werden.

Road Pricing

Ähnliche Wettbewerbsverzerrungen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen, wie sie durch die unterschiedliche Erhebung von Trassenentgelten im Eisenbahngüterverkehr gegenüber den Niederlanden bestehen, drohen auch im Straßengüterverkehr durch die Einführung einer streckenbezogenen Autobahngebühr für schwere LKW, die in Deutschland im Jahre 2003 erhoben werden soll.

Die Einführung von Road Pricing wird vom ZDS grundsätzlich begrüßt. Entfernungsabhängige Autobahngebühren führen zu einer gerechteren Anlastung von Wegekosten als zeitabhängige Gebühren im Rahmen des bisherigen Vignetten-Verbundes. Sie tragen dazu bei, dass ökonomische Distanzen im Hinterlandverkehr der niederländischen und belgischen Seehäfen nicht wettbewerbsverzerrend gegenüber den deutschen Seehäfen verkürzt werden.

Bei der Unterstützung von Road Pricing ist der ZDS allerdings immer von einer EU-weiten Durchsetzung zumindest im Rahmen des bisherigen Vignetten-Verbundes und von einer gleichzeitigen Harmonisierung der fiskalischen Belastungen ausgegangen. In den Niederlanden besteht jedoch zumindest bis 2010 nicht die Absicht, ein flächendeckendes Road Pricing auf den dortigen Autobahnen einzuführen. Auch eine Harmonisierung der Mineralöl-, Öko- und Kfz-Steuer zeichnet sich in der EU nicht ab.

Die Einführung von Road Pricing im nationalen Alleingang ohne eine Verbundlösung insbesondere mit den Niederlanden und Belgien wird die Wettbewerbsnachteile deutscher LKW im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen weiter gravierend verschärfen, falls im Gegenzug nicht für entsprechende Entlastungen bei der Kfz- und Mineralölsteuer gesorgt wird. Kompensationen durch Absenkung der Mineralölsteuer können die Wettbewerbsnachteile allerdings nicht verhindern, solange sie allen Transporteuren zugute kommt.

Sollte Road Pricing in Deutschland ohne vergleichbare Maßnahmen in den wichtigsten europäischen Nachbarländern eingeführt, und eine belastungsneutrale Regelung für das deutsche Transportgewerbe nicht erreicht werden, sind Ausgleichsmaßnahmen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen dringend erforderlich, so-

lange unterschiedliche Bedingungen für die Nutzung der Verkehrswege in der EU bestehen. Es muss sichergestellt werden, dass der deutsche LKW im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen gegenüber seinem niederländischen Konkurrenten im Zu- und Ablaufverkehr der niederländischen Seehäfen nicht schlechter gestellt wird. Eine Freistellung von den streckenbezogenen Autobahngebühren auf den ersten 200 km von und nach deutschen Seehäfen wäre als Kompensation daher dringend notwendig, um gravierende Wettbewerbsnachteile im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen durch einseitige Einführung von Road Pricing zu verhindern.

Erfolgreiche Klage gegen niederländische KV-Beihilfen

Angesichts der Bedeutung der intermodalen Option für den Hafenvettbewerb ist es zudem wichtig, dass die Förderung des Kombinierten Verkehrs im Seehafenhinterlandverkehr transparent und wettbewerbsneutral erfolgt. Wir hoffen, dass unsere Klage vor dem Europäischen Gerichtshof gegen die Genehmigung einer staatlichen Beihilfe der Niederlande zur Subventionierung einer Container-Shuttlezug-Verbindung von Rotterdam nach Prag dazu führt, dass vor der Genehmigung derartiger Beihilfen Wettbewerber künftig Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten (s. Bericht 1998/99). Mit einem Urteil ist in Kürze zu rechnen.

Am 28. Juni 2000 fand die mündliche Verhandlung in unserer Rechtssache vor der IV. Erweiterten Kammer des Gerichts der ersten Instanz der Europäischen Gemeinschaften statt. In seinem Plädoyer verneinte der Vertreter der Kommission zwar erwartungsgemäß unser Recht, im Verwaltungsverfahren von der Kommission vorab gehört zu werden. Er machte allerdings deutlich, dass dem wirtschaftlichen Anliegen der Kläger bereits Rechnung getragen worden sei. Nach einem Schreiben der niederländischen Regierung an die Kommission vom 27.6.2000 werde NS Cargo die erhaltene Subvention in Höhe von 500 000 Hfl mit Zinsen zurückzahlen, da die genehmigte Investitionsbeihilfe nicht zum Kauf von 20 Eisenbahnwaggons für einen Container-Shuttlezug von Rotterdam nach Prag verwendet worden sei, sondern zur Anmietung dieser Transportmittel. Dies sei eine unzulässige Betriebskostenbeihilfe. Die Kommission werde nach Rückzahlung der Beihilfe samt Zinsen das aufgrund unserer Klage eingeleitete Hauptprüfungsverfahren einstellen.

Unsere Klage kann daher schon jetzt als erfolgreich angesehen werden. Wir hoffen, dass sie dazu beitragen wird, dass ökonomische Distanzen, d.h. die Kosten des Hinterlandverkehrs, künftig nicht mehr durch staatliche Beihilfen wettbewerbswidrig verkürzt werden.

Außerdem erwartet der ZDS, dass bei der Förderung von KV-Terminals Seehäfen gegenüber Umschlaganlagen im Hinterland gleichbehandelt werden. Die bisherigen Fördermöglichkeiten dürfen nicht dahingehend geändert werden, dass auf Inlandterminals KV-Anlagen weiterhin beihilferechtlich gefördert werden können, KV-Terminals in den Seehäfen dagegen künftig nicht mehr.

Bisher hat die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt, den Kombinierten Verkehr durch die Gewährung von Beihilfen für Investitionen in die Infrastruktur sowie in ortsfeste Umschlaganlagen zu fördern. Diese zugelassenen Beihilfen mussten nicht notifiziert werden. Die Ermächtigung ist allerdings am 31.12.1997 ausgelaufen.

Die Kommission hat nunmehr einen Verordnungsvorschlag über die Gewährung von Beihilfen für die Koordinierung des Eisenbahnverkehrs, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt vorgelegt, der die Verordnung Nr. 1107/70 ersetzen soll. Es muss auch künftig sichergestellt werden, dass Mitgliedstaaten auch weiterhin den Kombinierten Verkehr durch Investitionsbeihilfen in die Infrastruktur sowie in Umschlaganlagen, einschließlich von KV-Terminals in den Seehäfen, fördern können. Die Förderung von KV-Terminals in den Seehäfen darf beihilferechtlich nicht ausgenommen werden. Die Möglichkeiten der Mitgliedstaaten sollten jedoch keinesfalls dahingehend erweitert werden, auch Betriebskostenbeihilfen zu gewähren.

Nach der deutschen Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr vom 5.3.1998 zur Öffnung der KV-Förderung für Dritte muss es daher auch weiterhin möglich sein, KV-Terminals in den deutschen Seehäfen zu fördern. Ziel dieser Maßnahmen ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der Transportkette gegenüber den konkurrierenden durchgehenden Verkehrsträgern zu verbessern. Die deutschen Seehäfen dürfen vom Förderprogramm daher nicht ausgeschlossen werden, da gerade in den Seehäfen Verkehre am stärksten gebündelt werden, so dass sich Straßenentlastungen im Hinterlandverkehr hier

leichter als bei den stärker streuenden Binnenverkehren verwirklichen lassen.

Fehlende Harmonisierung der Mineralölsteuer beim Hafenumschlag

Auch die Besteuerung des Mineralölverbrauchs beim Hafenumschlag muss in den europäischen Seehäfen einheitlich geregelt werden. Während in Deutschland Seehafenbetriebe den deutschen Regelsteuersatz auf Dieselkraftstoff von z. Zt. 0,74 DM/l zahlen, machen die Niederlande und Belgien für ihre Häfen von der EU-Richtlinie zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle aus dem Jahre 1992 Gebrauch, wonach der Steuersatz auf 4 Pf/l ermäßigt werden kann.

Bei einer jährlichen Verbrauchsmenge in den deutschen Seehäfen von rund 30 Mio. l Dieselkraftstoff beträgt der Kostennachteil gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen damit z. Zt. 21 Mio. DM im Jahr. Dies sind Größenordnungen, die die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen erheblich beeinträchtigen.

Die steuerliche Gleichbehandlung des Verbrauchs von Dieselkraftstoff in den deutschen Seehäfen gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen ist daher dringend erforderlich.

Durch die ökologische Steuerreform haben sich die Nachteile der deutschen Seehäfen bei der Besteuerung von Dieselkraftstoff weiter verschärft. Danach soll die Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff stufenweise um jährlich 6 Pf/l auf 92 Pf/l bis 1.1.2003 erhöht werden (s. Bericht 1998/99).

Nach Inkrafttreten des Gesetzes über die ökologische Steuerreform sollen erstmals für einen Teilbereich Nachbesserungen bei der Besteuerung des Verbrauchs von Dieselkraftstoff vorgenommen werden. Auf Initiative von Bundeslandwirtschaftsminister Funke soll der Steuersatz auf Dieselkraftstoff deutlich gesenkt und die Landwirtschaft damit kräftig entlastet werden. Begründet wird die vorgesehene Gesetzesänderung mit der Notwendigkeit, die Wettbewerbsbedingungen der deutschen Landwirtschaft im Vergleich zu den Nachbarländern zu verbessern.

Ein ähnlicher Handlungsbedarf besteht jedoch auch für die deutsche Hafenwirtschaft. Wir hatten Bundesverkehrsminister Klimmt in einem Schreiben Ende Februar 2000 daher gebeten, sich gegenüber dem Bundesfinanzminister für eine entsprechende Entlastung der Hafenbetriebe einzusetzen. Die vorgesehene Änderung des Mineralölsteuergesetzes im Hinblick auf Entlastungsmaßnahmen für die Landwirtschaft sollte genutzt werden, auch für Seehafenbetriebe die Besteuerung des Verbrauchs von Dieselkraftstoff zu ermäßigen.

Mit der Einführung des Agrardiesels soll für die Landwirtschaft eine Übergangsregelung bis zu einer EU-weiten Harmonisierung der Besteuerung von Dieselkraftstoff für landwirtschaftliche Zwecke geschaffen werden. Für die Hafenwirtschaft liegt mit Artikel 8 Abs. 3 c der Richtlinie 92/81/EWG vom 19.10.1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchssteuern auf Mineralöle bereits eine harmonisierte Regelung vor. Von dieser muss in Deutschland nur Gebrauch gemacht werden.

Wir hatten Bundesverkehrsminister Klimmt daher nachdrücklich gebeten, sich bei der anstehenden Änderung des Mineralölsteuergesetzes im Interesse gleicher Wettbewerbsbedingungen der deutschen Seehäfen gegenüber ihren niederländischen und belgischen Konkurrenten dafür einzusetzen, dass auch für deutsche Seehafenbetriebe die Besteuerung des Verbrauchs von Dieselkraftstoff ermäßigt wird.

Das Bundesverkehrsministerium hat unser Anliegen auf Fachebene nochmals mit dem Bundesfinanzministerium erörtert. Die Situation der Landwirtschaft ist nach Auffassung des Bundesfinanzministeriums mit der Lage der Seehäfen jedoch nicht vergleichbar. Uns wurde daher mitgeteilt, dass dem Anliegen der deutschen Seehäfen nicht nähergetreten werden könne.

Der ZDS wird sich jedoch weiterhin für die dringend erforderliche Angleichung der Besteuerung des Dieselkraftstoffverbrauchs in den deutschen Seehäfen gegenüber ihren Wettbewerbern in den niederländischen und belgischen Seehäfen einsetzen.

Die im Rahmen der ökologischen Steuerreform eingeführte Stromsteuer von 2 Pf/kWh soll zudem jährlich um 0,5 Pf/kWh auf 4 Pf/kWh bis 1.1.2003 erhöht werden. Auch hier besteht dringender Handlungsbedarf, energieintensive Seehafenbetriebe bei der

Stromsteuer gegenüber dem Produzierenden Gewerbe durch Steuerermäßigung auf 20% des Regelsteuersatzes gleich zu behandeln.

Modernisierung des deutschen Seelotswesens

Der internationale Seehafenwettbewerb wird auch durch die Kosten der Verkehrssicherungsdienste beeinflusst. In den Niederlanden ist vorgesehen, das Seelotswesen ab 2005 völlig zu liberalisieren und ein freies Marktmodell einzuführen, das auch deregulierende Auswirkungen auf das belgische Seelotswesen haben wird. Daher muss auch das deutsche Seelotswesen modernisiert und unter Wahrung des Sicherheitsstandards in wettbewerbsfähige Strukturen überführt werden.

Im Mai 1999 hatte das Bundesverkehrsministerium "Konzeptionelle Überlegungen zur Weiterentwicklung des Seelotswesens" (s. Bericht 1998/99) vorgelegt und im Oktober 1999 erste Vorschläge für veränderte Rahmenbedingungen einer künftigen Lotsgeldtarifizierung vorgelegt. Im November 1999 wurde eine Arbeitsgruppe "Neue Struktur des Lotsgeldtarifes" zur Weiterentwicklung einer neuen Lotsgeldtarifstruktur eingerichtet, die sich aus Vertretern der Lotsen, der maritimen Verbände (VDR, ZVDS und ZDS), des DIHT, der Küstenländer sowie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zusammensetzt.

In dieser Arbeitsgruppe zeigten die Vertreter der Lotsen allerdings keinerlei Bereitschaft, erforderliche Änderungen und Rationalisierungsmaßnahmen mitzugestalten. Wir maritimen Verbände haben uns daher zusammen mit dem DIHT im Januar 2000 an die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, an norddeutsche Bundestagsabgeordnete sowie an die zuständigen Stellen in den Küstenländern gewandt und gebeten, die Initiative der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bezüglich einer Neuordnung des deutschen Seelotswesens im Interesse der Sicherung des maritimen Standortes Deutschland zu unterstützen.

Dabei haben wir auch deutlich gemacht, falls es im Rahmen des bestehenden Lotssystems nicht gelingen sollte, das vorhandene Rationalisierungspotential in ausreichendem Umfang auszuschöpfen, dass dann die in den "Konzeptionellen Überlegungen zur Weiterentwicklung des Seelotswesens" vorgesehenen strukturellen Änderungen mit dem Ziel umgesetzt werden müssen, das Lotswesen dem Markt zu öffnen und Wettbewerb einzuführen.

Im Mai 2000 haben wir maritimen Verbände zusammen mit dem DIHT in der Arbeitsgruppe einen Tarifvorschlag vorgelegt. Wir haben darin vorgeschlagen, über die Erhöhung der Arbeitsproduktivität Spielraum für Kostensenkungen dahingehend zu gewinnen, dass die Tarife der geltenden Tabelle der Lotsgelder um jeweils 7,5% in den Jahren 2001, 2002 und 2003 pauschal gesenkt werden. Zur Begründung dieses Vorschlags haben wir ein Positionspapier über Kostenstrukturen und -entwicklung in den deutschen Seehäfen vorgelegt und deutlich gemacht, dass auch das Lotskostenniveau der Wettbewerbssituation anzupassen ist, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu sichern.

Die Vertreter der Lotsen hatten dagegen im März 2000 eine Forderung nach Einkommenserhöhung um 30% gestellt, die im Mai 2000 auf 15% reduziert wurde. Außerdem forderten sie eine Erhöhung der Lotsgeldtarife um 8%.

Am 18. Mai 2000 hatte die Arbeitsgruppe Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion zu einem Gespräch über die Zukunft des deutschen Seelotswesen eingeladen, an dem Vertreter der maritimen Verbände, des DIHT, der Lotsen, der Küstenländer und des Bundesverkehrsministeriums teilnahmen. In dieser Besprechung haben wir unser Positionspapier im einzelnen dargelegt. Die Parlamentarier machten deutlich, dass auch aus Sicht der Politik erheblicher Bedarf besteht, das deutsche Seelotswesen zu modernisieren, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken.

Im Juli 2000 hat das Bundesverkehrsministerium Eckpunkte für die Neutarifizierung des Seelotsgeldes vorgelegt. Danach sollen in einem ersten Schritt die Tariftabellen um durchschnittlich mindestens 8% zum 1.1.2001 und in einem zweiten Schritt zum 1.1.2004 um weitere ca. 4,5% gesenkt werden. Gleichzeitig soll das Einkommen der Lotsen um 6,3% erhöht werden. Die Änderung der Lotstarifordnung soll zum 1.1.2001 in Kraft treten.

Mit der Erhöhung des tarifierten Lotseinkommens soll gleichzeitig ein Einstieg in eine höhere Arbeitsproduktivität durch Steigerung der Wochenarbeitszeit und Senkung der tarifierten Krankentage erfolgen. Dabei soll die Senkung der Ausfallquote von 21 auf 16 Tage sowie die Erhöhung der Arbeitszeit durch Anpassung der Brückenzeiten zu einer Steigerung der Arbeitsproduktivität um insgesamt 5,5% und diese Aktualisierung zu einer Reduzierung des

Soll-Lotsbestandes um 8 bis 9% führen. Für den Lotsgeldtarif hätte dies eine Senkung um durchschnittlich 8% zur Folge.

Nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums ermöglicht diese Tarifierung den Lotsen eine Teilhabe an der allgemeinen Einkommensentwicklung und setzt zugleich Rahmenbedingungen für die notwendige Steigerung der Produktivität im Lotswesen bezogen auf Hauptstreckenlotsungen je Lotse, die von der Lotsenschaft durch interne Maßnahmen kompensiert werden können.

Wir haben als maritime Verbände zusammen mit dem DIHT in einer Stellungnahme insbesondere darauf hingewiesen, dass die in der vorgesehenen Tarifierung enthaltene Steigerung der Arbeitsproduktivität um 5,5% angesichts wesentlich höherer Produktivitätsreserven, die kurzfristig bei 20% und mittelfristig bei etwa 30% liegen, viel zu gering ist. Wir halten es daher für angemessen, die Lotsgeldtabellen in einem ersten Tarifierungsschritt jeweils um mindestens 8% zu senken, und nicht nur um "durchschnittlich 8%". Außerdem haben wir darauf hingewiesen, dass der mit der Absenkung um etwa 4,5% vorgesehene zweite Schritt einer Lotsgeldabsenkung vor diesem Hintergrund viel zu gering ist, zumal sämtliche Vorteile aus zusätzlichen produktivitätssteigernden Maßnahmen innerhalb einer Zeitspanne von ca. 3 Jahren bei den Lotsen verbleiben. Unter Berücksichtigung der erkannten Produktivitätsreserven ist eine nochmalige Tarifabsenkung um 8% erforderlich, die bereits bei der ersten Tarifierung festgeschrieben werden sollte.

Am 30. August 2000 fand die nach dem Seelotsgesetz vorgesehene Anhörung des Bundesverkehrsministeriums zur Neuordnung des Lotsgeldtarifes mit der Bundeslotsenkammer und den Küstenländern statt. Der vom Bundesverkehrsministerium vorgeschlagene Kompromiss stieß bei den Lotsen weiterhin auf Ablehnung, während die Position des Bundes bei den Vertretern der Küstenländer weitgehend Unterstützung fand. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat den Lotsen nochmals deutlich zu verstehen gegeben, dass sie keine Veranlassung sieht, den Kompromiss, der den Lotsen durchaus entgegen kommt, noch weiter nachzubesern.

Am 7. September 2000 fand eine außerordentliche Generalversammlung der Lotsenverbände in Hamburg statt. Diese hatten bereits mehrfach angekündigt, ihren Forderungen mit "geeigneten Maßnahmen" Nachdruck zu verleihen. Dabei kam es in Einzelfällen zu Störungen im Lotsbetrieb.

Der ZDS erwartet, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes von ihren Kompetenzen als Aufsichtsbehörde über das deutsche Seelotswesen Gebrauch macht, um die ständige Verfügbarkeit und Einsatzbereitschaft der Lotsen sicherzustellen. Das Bundesverkehrsministerium wies die Lotsenverbände darauf hin, dass Aktionen, die die ständige Verfügbarkeit der Lotsen in Frage stellen, gegen das Seelotsgesetz verstoßen und machte deutlich, dass die etwaige Einführung eines Schichtsystems eine Änderung der Bört-Ordnung voraussetzt, die vom Bundesverkehrsministerium nicht genehmigt wird.

Der ZDS sieht in Protestaktionen der Seelotsen, die zu Störungen im Lotsbetrieb führen, ein unverantwortliches Ausnutzen einer staatlich geschützten Monopolsituation, die die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen gefährdet und daher in hohem Maße verantwortungslos sind. Der ZDS erwartet, dass die Neutarifizierung spätestens zum 1.1.2001 in Kraft tritt und zu einem ersten Einstieg in die Senkung der seewärtigen Anlaufkosten der deutschen Seehäfen führt.

Eine neue Lotsgeldtarifstruktur ist allerdings nur ein erster Schritt zur Neugestaltung des deutschen Seelotswesens. Weitere Schritte wie

- Modifizierung der Lotsenannahmepflicht
- Optimierung des Versetzsystems
- Zusammenlegung von Lotsenbrüderschaften
- Zusammenlegung von See- und Hafenslotsen
- Prüfung der Privatisierung des Betriebs des Nord-Ostsee-Kanals

sind in den "Konzeptionellen Überlegungen zur Weiterentwicklung des Seelotswesens" vorgesehen. Der ZDS bietet auch hierfür seine konstruktive Mitarbeit an.

V. ENTWICKLUNGEN IN DER SEEHAFENPOLITIK DER EU

In unserem Bericht 1998/99 hatten wir über die beabsichtigten Folgemaßnahmen der EU-Kommission zu ihrem Grünbuch über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur berichtet. Die Kommission hat ihre Arbeiten an konkreten Vorschlägen im Hinblick auf ihre künftigen Aktivitäten auf dem Gebiet der Seehafenpolitik fortgesetzt und wird voraussichtlich Ende 2000 ein sogenanntes "Port package" vorlegen.

"Port package"

Das "Port package" soll aus drei Bestandteilen bestehen:

- Richtlinienvorschlag über den Marktzugang von Hafendienstleistungen
- Ergebnis der Bestandsaufnahme der im Hafensektor der Gemeinschaft gebräuchlichen Formen der öffentlichen Finanzierung und Gebührenerhebung
- Rechtliches Instrument zur Transparenz öffentlicher Hafenerfinanzierung (Transparenzrichtlinie).

Die Kommission beabsichtigt, einen Gemeinschaftsrahmen für den Zugang zum Markt von Hafendienstleistungen festzulegen. Sie hält es für geboten, allen Anbietern von Hafendienstleistungen den offenen Marktzugang durch generelle, klare, transparente und nicht diskriminierende Regelungen zu sichern. Der Richtlinienvorschlag soll damit sowohl die ladungsbezogenen als auch die schiffsbezogenen technisch-nautischen Hafendienstleistungen erfassen. Er soll sich allerdings nicht mehr mit den Hafengebühren befassen und damit keine Grundsätze der Gebührengestaltung, wie zuerst vorgesehen, enthalten.

Der ZDS sieht für die ladungsbezogenen Hafendienstleistungen weiterhin keinen Bedarf für einen derartigen Ordnungsrahmen. In den deutschen Seehäfen kann jeder Unternehmer, der Umschlags- und Lagereitigkeiten für Dritte ausüben möchte, diese im Rahmen der für den jeweiligen Hafen geltenden rechtlichen und tariflichen Bestimmungen erbringen. Der offene, diskriminierungsfreie Marktzugang ist in den deutschen Seehäfen für diese Hafendienstleis-

tungen bereits gewährleistet. Soweit in anderen Mitgliedstaaten in Einzelfällen Beschränkungen bestehen, reicht u. E. das bestehende Wettbewerbsrecht der Einzelfallmethode aus.

Liberalisierungsbedarf sehen wir allerdings bei den technisch-nautischen Dienstleistungen und hier vor allem bei den Lotsdiensten. Um die Effizienz des Lotssystems zu verbessern, sollte der Marktzugang für das Lotswesen geöffnet und unter Wahrung des Sicherheitsstandards auch auf diesem Sektor Wettbewerb eingeführt werden.

Im Rahmen des "Port package" wird die Kommission auch einen Bericht über das Ergebnis ihrer Befragung der Mitgliedstaaten zu den Praktiken der öffentlichen Finanzierung und der Gebührenerhebung in den Seehäfen der Gemeinschaft vorlegen. Diese Befragung hatte die Kommission 1999 durchgeführt. Die Bestandsaufnahme soll nun vorgelegt und Schlussfolgerungen hieraus gezogen werden.

Hinsichtlich der Transparenz öffentlicher Hafenfinanzierung beabsichtigt die Kommission, von der im Juli 2000 geänderten Richtlinie über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen Gebrauch zu machen. Diese Änderungsrichtlinie, die grundsätzlich für alle Wirtschaftssektoren gilt, soll auch auf den Hafenbereich Anwendung finden.

Offen ist, ob das "Port package" auch einen Vorschlag über die von uns geforderten gemeinschaftlichen Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen enthalten wird. Das Arbeitsprogramm der Kommission sieht einen derartigen Vorschlag für das Jahr 2000 vor. Möglicherweise wird die Kommission in ihrem Bericht über die Befragung der Mitgliedstaaten bezüglich ihrer Finanzierungs- und Kostenanlastungspraktiken im Seehafenbereich eine Klarstellung hinsichtlich der bestehenden Regelungen aufnehmen.

Das Vorhaben der Kommission, einen Rahmen für die Erhebung von Hafengebühren mit Grundsätzen der Finanzierung und Anlastung von Kosten der Hafen- und Seeverkehrsinfrastruktur vorzulegen, ist längerfristig angelegt. Dieses Vorhaben steht im Zusammenhang mit dem Weißbuch der EU-Kommission über "Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung". Mit ersten Vorschlägen ist nicht vor dem Jahr 2002 zu rechnen. Im Vordergrund eines abgestuften

Konzepts für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrsinfrastrukturgebühren in der EU steht dabei der Straßengüterverkehr.

Für den Seehafenbereich hatte die Kommission eine Studie in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse inzwischen vorliegen sollen. Diese sogenannte ATENCO-Studie (Analysis of the TEN ports' cost structures) ist allerdings noch nicht veröffentlicht worden. Es ist daher unklar, welche Schlüsse die Kommission aus der Studie ziehen wird.

Einbeziehung der Seehäfen in die Transeuropäischen Verkehrsnetze

In unserem Bericht 1998/99 hatten wir über den Entwurf des Gemeinsamen Standpunktes des Verkehrsministerrats zur Änderung der TEN-Leitlinien bezüglich der See- und Binnenhäfen berichtet. Der Rat hat am 5. Juni 2000 seinen Gemeinsamen Standpunkt nunmehr festgelegt und dem Europäischen Parlament zur zweiten Lesung zugeleitet.

Danach soll das transeuropäische Seehafennetz aus Seehäfen bestehen, die bestimmten Kriterien und Spezifikationen genügen. Diese Häfen sollen nach der Höhe ihres Verkehrsaufkommens oder ihrem Standort in drei Kategorien eingeteilt werden:

Kategorie A

Seehäfen, die ein jährliches Gesamtverkehrsaufkommen von mindestens 1 Million Tonnen Fracht oder von mindestens 200 000 Passagieren haben;

Kategorie B

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

Kategorie C

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

Die Seehäfen der Kategorie A sollen in den informatorischen Karten verzeichnet werden.

Zusätzlich zu den in den gemeinschaftlichen Leitlinien festgelegten Voraussetzungen sollen Hafenvorhaben von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit den dem transeuropäischen Seehafennetz angehörenden Häfen bestimmten Kriterien und Spezifikationen entsprechen. Jedes Vorhaben mit folgenden Merkmalen soll als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gelten (s. nachfolgende Seite).

Der ZDS begrüßt die Einbeziehung der Seehäfen in die transeuropäischen Netze und hat sich hierfür immer eingesetzt. Wir haben allerdings auch immer darauf hingewiesen, dass aus Wettbewerbsgründen keine Projekte innerhalb der Häfen gefördert werden sollten. Die Förderung sollte sich ausschließlich auf Infrastrukturvorhaben im seewärtigen und landseitigen Zu- und Ablaufverkehr beziehen, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Häfen zu vermeiden.

Der Gemeinsame Standpunkt des Rates sieht jedoch vor, auch Vorhaben der Hafeninfrastruktur innerhalb des Hafengeländes zu fördern. So soll der "Ausbau der Hafeninfrastruktur im Hinblick auf effizientere intermodale Übergänge" gefördert werden. Diese unklare Formulierung könnte dazu führen, dass aus TEN-Mitteln auch KV-Terminals in den Seehäfen gefördert werden können. Wir lehnen dies aus Wettbewerbsgründen ab.

Merkmale des Vorhabens	Hafenkategorie
I. Förderung des Kurzstreckenverkehrs	
Infrastruktur für die Entwicklung des Kurzstreckenverkehrs und der Fluss-Seeschifffahrt	Vorhaben für Häfen der Kategorie A
II. Zugang zu den Häfen	
Zugang zu den Häfen von der See oder einer Binnenwasserstraße	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
III. Hafeninfrastuktur innerhalb des Hafengeländes	
Ausbau der Hafeninfrastuktur im Hinblick auf effizientere intermodale Übergänge	Vorhaben für Häfen der Kategorien A u. B
Verbesserung der Hafeninfrastuktur 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

Außerdem ist vorgesehen, auch die "Entwicklung der Hafenanlagen zur Aufnahme von Abfällen" zu fördern. Die vorgesehene EU-Richtlinie über Hafenauffanganlagen schließt dagegen aus, diese Anlagen zu subventionieren, um weitere Wettbewerbsverzerrungen bei der Gebührengestaltung der Schiffsentsorgung zu vermeiden. Diese Anlagen sollten aus TEN-Mitteln daher nicht gefördert werden, zumal Auffanganlagen in den deutschen Seehäfen von der privaten Entsorgungswirtschaft vorgehalten werden. Eine EU-Förderung dieser Anlagen würde zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führen.

Der Gemeinsame Standpunkt des Rates wurde dem Europäischen Parlament zur zweiten Lesung zugeleitet. Berichterstatte im Verkehrsausschuss für Transeuropäische Netze ist Wilhelm Ernst Piecyk, MdEP. In seinem Entwurf einer Beschlussempfehlung hat er die Änderungsanträge, die vom Rat in erster Lesung abgelehnt wurden, wieder eingebracht. Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat sich diese Beschlussempfehlung im wesentlichen zu Eigen gemacht und das Plenum des Europäischen Parlaments die Änderungsanträge weitestgehend angenommen.

Abweichend vom Gemeinsamen Standpunkt spricht sich das Europäische Parlament dafür aus, das Mindestumschlagsvolumen für Seehäfen von 1 Mio. t auf 1,5 Mio. t anzuheben. Alternativ soll das Passagieraufkommen mindestens 200 000 internationale Passagiere (Fahrten zwischen Häfen in zwei verschiedenen Ländern) betragen.

Außerdem setzt sich das Europäische Parlament für die Aufnahme intermodaler Terminals in die Transeuropäischen Netze ein, die vom Rat abgelehnt wurde.

Dem Konzept des Rates, drei Seehafen-Kategorien auszuweisen und eine Spezifizierung der Merkmale für Vorhaben von gemeinsamem Interesse vorzunehmen, stellt das Europäische Parlament einen anderen Ansatz mit einer Definition der Hafeninfrastruktur in Abgrenzung zur Hafensuprastruktur gegenüber, die hinsichtlich der Förderungsfähigkeit von Vorhaben zur Klarstellung beitragen soll. Außerdem werden in dem Beschluss des Europäischen Parlaments besondere Bedingungen definiert, die unternehmensbezogene Hafensuprastrukturinvestitionen und Betriebsbeihilfen als nicht förderungsfähig bezeichnen.

Die Anforderungen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Seehäfen sollen deckungsgleich auch auf Binnenhäfen angewendet werden. Damit werden mögliche Wettbewerbsverzerrungen, die zugunsten der Binnenhäfen befürchtet werden müssen, von vornherein vermieden.

Der ZDS hat den Beschluss des Europäischen Parlaments in seiner zweiten Lesung, für den sich besonders die beiden deutschen Europaabgeordneten Wilhelm Ernst Piecyk und Dr. Georg Jarzembowski eingesetzt haben, grundsätzlich begrüßt. Schon in der ersten Lesung hatte der ZDS die Position des Europäischen Parlaments unterstützt, wonach durch die Einbeziehung der Seehäfen in die transeuropäischen Netze keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen dürfen.

Allerdings sollte die Voraussetzung der Aufnahme von Seehäfen in die transeuropäischen Netze nicht mindestens 1,5 Mio. t, sondern 1 Mio. t betragen. Der Beschluss, alternativ mindestens 200 000 internationale Passagiere vorzusetzen, wird von uns dagegen unterstützt, um den Kreis der förderfähigen Häfen nicht zu weit auszudehnen.

Außerdem unterstützt der ZDS den Ansatz, Hafeninfrastruktur in Abgrenzung zur nicht förderungsfähigen Suprastruktur zu definieren, und dies auch auf die Binnenhäfen zu übertragen, um gleiche Rahmenbedingungen für alle Häfen zu schaffen. Dies ist nicht nur unter TEN-Aspekten wichtig, sondern von grundsätzlicher Bedeutung für einen fairen Seehafenwettbewerb. Da bisher noch keine gemeinschaftlichen Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen

vorliegen, wären entsprechende Definitionen in den TEN-Leitlinien von erheblicher Bedeutung.

Aller Voraussicht nach wird es zwischen dem Ministerrat und dem Europäischen Parlament zu einem Vermittlungsverfahren kommen, da die Meinungen bei den Kriterien zur Aufnahme der Seehäfen in die Transeuropäischen Netze noch weit auseinanderliegen.

Für deutsche Seehafenprojekte wurde im Jahre 2000 eine TEN-Bezuschussung für eine Studie zur Optimierung der Schienenanbindung in Hamburg sowie für eine Hamburger Studie über Logistikketten beantragt. Die beantragten Zuschüsse belaufen sich insgesamt auf 1,2 Mio. Euro. Eine Entscheidung hierzu liegt noch nicht vor.

VI. MARITIMER UMWELTSCHUTZ UND HAFENSICHERHEIT

Schiffsentsorgung

In unserem Bericht 1998/99 hatten wir über die politische Einigung im Ministerrat hinsichtlich des EU-Richtlinienvorschlags über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände berichtet. Im November 1999 hat der Rat entsprechend dieser politischen Einigung seinen Gemeinsamen Standpunkt zu dem Richtlinienentwurf festgelegt und dabei die Gebührengestaltung für Schiffsabfälle weitgehend ins freie Ermessen der Mitgliedstaaten bzw. Häfen gestellt.

Das Europäische Parlament sprach sich in seiner EntschlieÙung vom 15. März 2000 zum Gemeinsamen Standpunkt des Rates hinsichtlich der Gebührenregelung dagegen dafür aus, dass alle Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaates anlaufen, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Einrichtungen einen wesentlichen Beitrag, d.h. mindestens 90%, der Entsorgungskosten leisten sollen.

Die vorgesehene Richtlinie musste daher im Vermittlungsverfahren weiter behandelt werden. Im Hinblick auf die Möglichkeit, zwischen Rat und Europäischem Parlament eine Einigung in dieser Angelegenheit herbeizuführen, hatte sich der ZDS mit der dringenden Bitte an das Bundesverkehrsministerium und das Bundesumweltministerium gewandt, sich im Vermittlungsverfahren für eine Harmonisierung des Gebührensystems einzusetzen, die zu einer wettbewerbsneutralen Regelung der Schiffsentsorgung in den europäischen Seehäfen führt.

Der im Vermittlungsverfahren zwischen Europäischem Parlament und Ministerrat nunmehr erzielte Kompromiss sieht hinsichtlich der Gebührengestaltung vor, dass alle Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Einrichtungen einen wesentlichen Beitrag der Kosten für die Entsorgung leisten müssen. Die Kommission interpretiert den Begriff „wesentlich“ als einen Beitrag in Höhe von mindestens 30% der Entsorgungskosten. Der nicht durch diese Gebühr gedeckte Kostenanteil soll auf der Grundlage der Art und der tatsächlichen Menge der entladenen Schiffsabfälle gedeckt werden. Die Richtlinie wird voraussichtlich im Oktober 2000 in Kraft treten und muss innerhalb von 2 Jahren in nationales Recht umgesetzt werden. In der EU wird es daher auf absehbare Zeit kein einheitli-

ches System für die Erfassung und Abrechnung der bei der Entsorgung von Schiffsabfällen entstehenden Kosten geben.

Der ZDS erwartet daher, dass bei der Umsetzung der EU-Richtlinie in nationales Recht ein Gebührensystem für die Schiffsentsorgung in den deutschen Seehäfen festgelegt wird, das zu keinen Nachteilen im internationalen Wettbewerb führt.

Vor dem Hintergrund der HELCOM-Empfehlung 19/80 mit der Einführung eines „no special fee“-Systems in den Ostseehäfen konnte der ZDS auf dem 38. Deutschen Verkehrsgerichtstag im Januar 2000 in Goslar erreichen, dass sich der Verkehrsgerichtstag in einer Empfehlung hinsichtlich der Schiffsentsorgung dafür aussprach, dass die Maßnahmen der HELCOM-Empfehlung und der vorgesehenen EU-Richtlinie inhalts- und zeitgleich für die Nordsee und die Ostsee eingeführt werden und das Bund und Länder bei der Umsetzung der Regelungen in nationales Recht ein Gebührensystem festlegen sollten, das den Wettbewerb zwischen den EU-Häfen nicht verfälscht.

Voraussetzung für die Umsetzung der HELCOM-Recommendation, die nur Empfehlungscharakter hat, ist die Übernahme des „no special fee“-Systems in die EU-Richtlinie. Da dies nicht erreicht werden konnte, ist für den ZDS die Geschäftsgrundlage für die Anwendung der HELCOM-Empfehlung entfallen.

Neufassung der Störfall-Verordnung (12. BImSchV)

Am 3. Mai 2000 ist die neue Störfall-Verordnung in Kraft getreten. Grundlage dieser Verordnung ist die Richtlinie 96/82/EG des Rates vom 9. Dezember 1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, die so genannte Seveso II-Richtlinie.

Diese Richtlinie nimmt in Artikel 4 bestimmte Bereiche von ihrem Anwendungsbereich aus. Gemäss Artikel 4 c ist u. a. ausgenommen die Beförderung gefährlicher Stoffe und deren zeitlich begrenzte Zwischenlagerung einschließlich des Be- und Entladens sowie des Umladens von einem Verkehrsträger auf einen anderen Verkehrsträger in Hafenbecken und Kaianlagen.

Im Rahmen der Umsetzung der Seveso II-Richtlinie hatten wir gefordert, dass die in Artikel 4 c der Seveso II-Richtlinie genannten

Bereiche auch im nationalen Recht von den störfallrechtlichen Anforderungen auszunehmen sind. Der Regierungsentwurf vom 9. November 1998 sah zunächst keine dem Artikel 4 c der Seveso II-Richtlinie entsprechende Ausnahmeregelung vor. Im Rahmen des Bundesratsverfahrens konnte aber erreicht werden, dass durch Aufnahme der Bestimmung des § 1 Abs. 5 in die Störfall-Verordnung die in Artikel 4 der Seveso II-Richtlinie genannten Einrichtungen, Gefahren und Tätigkeiten von dem Anwendungsbereich der 12. BImSchV ausgenommen sind. Damit unterliegt die zeitlich begrenzte Zwischenlagerung von gefährlichen Stoffen im Verlauf der Beförderung einschließlich des Be- und Entladens sowie das Umladens von einem Verkehrsträger auf einen anderen Verkehrsträger in Hafenbecken und Kaianlagen nicht den störfallrechtlichen Anforderungen.

Entgegen dieser Regelung in § 1 Abs. 5 versuchen die Umweltbehörden zum Teil, die zeitlich begrenzte Zwischenlagerung von gefährlichen Stoffen im Verlauf der Beförderung in den Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung einzubeziehen. Diese Vorgehensweise steht jedoch im Widerspruch zu der Position der Bundesregierung. Diese hatte eine Anfrage der Europäischen Kommission im März 2000 dahingehend beantwortet, dass Deutschland nicht beabsichtige, über Artikel 4 der Seveso II-Richtlinie hinauszugehen. Die mit den zeitweiligen Aufenthalten im Verlauf der Beförderung verbundenen Gefahrenpotentiale des transportbedingten Zwischenaufenthalts würden bereits durch die geltenden nationalen und internationalen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter abgedeckt. Die Bundesregierung sehe daher kein Erfordernis, ergänzende nationale Maßnahmen zu erlassen.

Auch die Europäische Kommission ist im Rahmen der Beratungen auf europäischer Ebene zu dem Schluss gekommen, dass für die in Art. 4 c der Seveso II-Richtlinie genannten Bereiche bereits ein ausreichender Sicherheitsstandard aufgrund der bestehenden Regelwerke für die Beförderung gefährlicher Güter gegeben ist. Weitere Sicherheitsanforderungen wurden von der Europäischen Kommission für nicht sachgerecht erachtet. Damit haben sich sowohl die Bundesregierung als auch die Europäische Kommission dagegen ausgesprochen, die in Artikel 4 c der Seveso II-Richtlinie genannten Bereiche, die dem Recht über die Beförderung gefährlicher Güter unterstehen, darüber hinaus noch den störfallrechtlichen Anforderungen zu unterstellen. Wir erwarten, dass sich die Umweltbehörden der Länder den klar formulierten Positionen der Bundesregierung und der Europäischen Kommission anschließen.

Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie

Anfang Juli 2000 hat das Bundesumweltministerium einen Gesetzentwurf u. a. zur Umsetzung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, fortgeschrieben durch die UVP-Änderungsrichtlinie vom 3. März 1997, vorgelegt. Die UVP-Änderungsrichtlinie erfordert vor Erteilung einer Genehmigung für bestimmte, besonders umweltrelevante öffentliche und private Vorhaben eine medienübergreifende Umweltverträglichkeitsprüfung. Durch diese Prüfung sollen die Umweltauswirkungen eines Vorhabens ermittelt, beschrieben und bewertet und deren Ergebnisse im Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden.

Die Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht hat insbesondere Änderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zur Folge. Nach dem vorliegenden Gesetzentwurf soll der Anwendungsbereich der Umweltverträglichkeitsprüfung erheblich ausgeweitet werden. Für die in Anhang I der Richtlinie aufgeführten Projekte soll zukünftig eine Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend vorgeschrieben werden, während für die in Anhang II der UVP-Änderungsrichtlinie aufgeführten Vorhaben eine Vorprüfung, ein so genanntes Screening, zur Feststellung der UVP-Pflichtigkeit eingeführt werden soll. Soweit es sich um Vorhaben im Bereich "Wasserhaushalt" handelt, enthält der Gesetzentwurf einen Regelungsauftrag an die Länder. Dies gilt auch für Gewässerausbaumaßnahmen durch Bau eines Hafens oder einer sonstigen infrastrukturellen Hafenanlage. Für derartige Gewässerausbaumaßnahmen haben die Länder die UVP-Pflicht abschließend durch Schwellenwerte, Vorprüfungen oder eine Kombination beider Verfahren zu regeln. Mit dieser Regelung wird der Umsetzung der Ziff. 10 e des Anhangs II der UVP-Änderungsrichtlinie, nach der für die dort aufgeführten Infrastrukturprojekte in Häfen eine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflichtigkeit durchzuführen ist, Rechnung getragen. Wir erwarten, dass sich die Länder bei dieser Vorprüfung an den vom Bundesgesetzgeber aufgestellten Kriterien orientieren, damit es zu einer möglichst einheitlichen Handhabung in den Küstenländern kommt.

EG-Richtlinie zur Verbesserung der Sicherheit beim Be- und Entladen von Massengutschiffen

Ende Mai 2000 hat die Europäische Kommission einen Richtlinienvorschlag zur Festlegung von Vorschriften und harmonisierten Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen vorgelegt. Dem Richtlinienvorschlag vorausgegangen war ein Arbeitspapier der Europäischen Kommission vom März 1999, das mit der betroffenen Wirtschaft auf einem Workshop in Rotterdam im April 1999 diskutiert worden ist.

Mit dem Richtlinienvorschlag verfolgt die Europäische Kommission das Ziel, die Sicherheit von Massengutschiffen, die Umschlagsanlagen in der Gemeinschaft anlaufen, zu verbessern. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen wesentliche Teile des Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU-Code), der im Dezember 1997 von der IMO angenommen worden ist, in eine Richtlinie überführt und durch die spätere Umsetzung in nationales Recht verpflichtenden Charakter erhalten.

Der Richtlinienvorschlag sieht u. a. vor, dass die Umschlagsbetriebe sich davon überzeugen müssen, dass die an ihren Liegeplätzen anlegenden Massengutschiffe den in der Richtlinie aufgeführten Eignungskriterien genügen. Wir sind der Auffassung, dass es nicht Aufgabe der Umschlagsbetriebe sein kann, die Eignung der Massengutschiffe anhand der Kriterien der Richtlinie zu überprüfen. Dies ist vielmehr Aufgabe der zuständigen Behörden und kann nicht auf die Hafengebiete delegiert werden.

Der Richtlinienvorschlag hat des Weiteren zum Ziel, die Kommunikation zwischen Schiffsführung und Umschlagsanlage durch Einführung von harmonisierten Verfahrensregeln zu verbessern. Um dies zu erreichen, sollen die Massengutterminals zukünftig einen sogenannten terminal representative, der für den Be- und Entladevorgang verantwortlich ist, benennen. Außerdem sollen sie eine Informationsbroschüre für die Schiffsführung bereithalten, die alle für den Umschlag erforderlichen Angaben enthält. Nach den Vorstellungen der Kommission sollen die Umschlagsbetriebe darüber hinaus ein auf der Normenreihe ISO 9000 beruhendes Qualitätsmanagementsystem einführen und unterhalten. Mit der Einführung eines solchen Qualitätsmanagementsystems will die Kommission erreichen, dass in den Umschlagterminals der Europäischen Gemeinschaft ein gleichmäßiges, ausreichend hohes Qualitätsniveau erreicht und beibehalten wird.

Wir haben uns auf europäischer Ebene gegen die Einführung eines solchen Qualitätsmanagementsystems ausgesprochen. Das Argument der Europäischen Kommission, dass durch die Einführung eines solchen Systems ein ausreichend hohes Qualitätsniveau erreicht werden soll, trägt unseres Erachtens nicht, da die Anforderungen der Richtlinie durch die spätere Umsetzung in nationales Recht verpflichtenden Charakter erhalten sollen. Darüber hinaus werden die Mitgliedstaaten gemäss Artikel 14 des Richtlinienvorschlages verpflichtet, Sanktionen für den Fall einzuführen, dass die Bestimmungen der Richtlinie nicht eingehalten werden. Ein weiteres Instrument, um die Umschlagsbetriebe zur Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie anzuhalten, ist damit nicht erforderlich und aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten auch nicht akzeptabel. Hinzu kommt, dass auch der BLU-Code, der einen internationalen Standard für die Massengutschifffahrt aufstellt, die Einführung eines Quality Management Systems nicht vorsieht. Um Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der europäischen Massengutbetriebe zu vermeiden, sind Regelungen, die über die Anforderungen des BLU-Codes hinausgehen, strikt abzulehnen.

Weißbuch der Europäischen Kommission zur Umwelthaftung

Anfang Februar 2000 hat die Europäische Kommission ein Weißbuch zur Umwelthaftung vorgelegt. Mit ihrem Vorhaben verfolgt die Europäische Kommission insbesondere das Ziel, das in Artikel 130 r Abs. 2 des EG-Vertrages normierte Verursacherprinzip umzusetzen. Zukünftig soll der Verursacher von Umweltschäden zur Zahlung der Kosten für die Beseitigung der von ihm verursachten Schäden herangezogen werden. Die Haftung soll nicht nur für Personen- und Sachschäden und die Kontaminierung von Standorten gelten, sondern auch für die Schädigung der natürlichen Umwelt. Die Kommission beabsichtigt, die neuen Haftungsregelungen in Form einer Richtlinie zu erlassen, die dann in nationales Recht umzusetzen ist.

Das von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Haftungsregime sieht vor, dass der Schadensverursacher unabhängig vom Vorliegen eines Verschuldens haften soll, sofern eine von vornherein gefährliche Tätigkeit ausgeübt wird. Lediglich bei Schädigungen der biologischen Vielfalt infolge von ungefährlichen Tätigkeiten soll der Verursacher verschuldensabhängig haften.

In Anlehnung an das derzeit geltende deutsche Umwelthaftungsgesetz haben wir uns auf europäischer Ebene dafür ausgesprochen, die Haftung auf bestimmte Anlagenarten zu beschränken. Gleichzeitig sollte der Verursacher von Umweltschäden die Möglichkeit haben, sich zu exkulpieren, wenn er nachweisen kann, dass er die Anlage ordnungsgemäß betrieben hat. Darüber hinaus sollte die Haftungssumme nach oben hin begrenzt werden.

Das Weißbuch der Europäischen Kommission sieht darüber hinaus vor, dass Interessenvereinigungen das Recht haben sollen, in dringenden Fällen bei Gericht eine einstweilige Verfügung zu erwirken, um dadurch Umweltschäden vorzubeugen. Wir sind strikt gegen die Einführung eines solchen Klagerechts für Dritte. Umweltschäden erleidet in der Regel kein einzelner Rechtsinhaber, sondern die Allgemeinheit. Daher ist es auch ausschließlich Angelegenheit des Staates, in Situationen tätig zu werden, in denen das Gemeinwohl durch Umweltschäden bedroht ist.

In Kürze wird sich das Europäische Parlament mit dem Weißbuch zur Umwelthaftung befassen. Voraussichtlich wird Ende 2001 ein Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission vorgelegt werden.

VII. LAGERGELDAUSSCHREIBUNG VON INTERVENTIONS- GETREIDE

Seit Einführung des Ausschreibungsverfahrens von Lagerleistungen für Interventionsgetreide setzt sich der ZDS dafür ein, das Verfahren zu optimieren, um Silobetriebe in den deutschen Seehäfen angesichts ihrer Standort- und Kostenvorteile angemessen an der Intervention von Getreide zu beteiligen.

In der neuen Lagergeldausschreibung für das Wirtschaftsjahr 2000/2001 sind nunmehr wesentliche Forderungen des ZDS berücksichtigt worden.

Anstelle der bisherigen Bonusregelung für Wasser-, Seehafen- und Ganzzugläger, die Nachteile für diese Läger im Ausschreibungsverfahren ausgleichen sollte, werden künftig die Ablauffrachten in die Wirtschaftlichkeitsberechnung des Lagergeldangebotes einbezogen. Jedes Interventionsübernahmehafen wird im Hinblick auf die spätere Vermarktung des Interventionsgetreides, das größtenteils nach Übersee exportiert oder in andere Mitgliedstaaten transferiert wird, mit den Ablauffrachten auf der Basis des kostengünstigsten Verkehrsträgers bis zum nächstgelegenen Exporthafen belastet. Exporthäfen als Abrechnungsbasis sind dabei Hamburg, Bremen, Brake, Nordenham, Emden, Rostock und Rotterdam.

Das neue Ausschreibungsverfahren geht auf das von der Bundesanstalt für Milchforschung im Auftrag des Bundeslandwirtschaftsministeriums erarbeitete Gutachten über die Untersuchung von Optimierungsmöglichkeiten bei der Ausschreibung von Lagerleistungen für Interventionsgetreide zurück, das der ZDS angeregt hatte, und das Ende letzten Jahres vorgelegt wurde. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bei Einbeziehung der Ablauffrachten in das Ausschreibungssystem ein Kosteneinsparpotential bei der Getreideintervention in Deutschland von 4 Mio. DM besteht, das sich unter Berücksichtigung von Binnenschiffsfrachten auf 7,8 Mio. DM erhöht.

Die Untersuchung bestätigt damit die Standort- und Kostenvorteile der Silobetriebe in den deutschen Seehäfen bei der Intervention von Getreide, auf die der ZDS seit Jahren aufmerksam macht.

Nach dem neuen Ausschreibungsverfahren werden allerdings für den Transport vom Angebotslager zum Interventionsübernahmehafen im Seehafen ausschließlich LKW-Frachten in der Wirtschaftlichkeitsberechnung berücksichtigt, während für Interventionsübernah-

meläger im Hinterland nur im Vorlauf LKW-Frachten und im Nachlauf zum Ausfuhrhafen die kostengünstigsten Frachten in Anrechnung gebracht werden. Dieser unterschiedliche Frachtkostenansatz führt dazu, dass gebrochene Verkehre über Binnenläger mit Wasseranschluss und Ablauffrachten aus Loco-Lägern kostengünstiger sind als durchgehende Transporte direkt in Seehafenläger. Dies widerspricht jedoch den tatsächlichen Gegebenheiten und hat zur Folge, dass in den Vergleichskostenrechnungen bei gleichen Lagergeldangeboten die Gesamtkosten für Seehafenläger deutlich höher als für Binnenläger mit Wasseranschluss und Loco-Läger sein werden.

Der ZDS hat sich daher nachdrücklich dafür eingesetzt, dass auch für Seehafenläger die kostengünstigsten Frachten herangezogen oder alle Läger auf Basis von LKW-Frachten kalkuliert werden. Außerdem haben wir deutlich gemacht, dass es erforderlich ist, auch die Durchladekosten im Seehafen als weitere Kostenfaktoren in die Kalkulation einzubeziehen.

Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung hat unsere Kritik als berechtigt bezeichnet. Aus EDV-technischen Gründen sei es angesichts der Anzahl von rund 8000 Angebotslägern jedoch nicht möglich, in die Wirtschaftlichkeitsberechnung für Seehafenläger die kostengünstigsten Frachten einzubeziehen.

Um die Nachteile für Seehafenläger aufgrund des unterschiedlichen Frachtkostenansatzes auszugleichen, hat der ZDS daher vorgeschlagen, in der Wirtschaftlichkeitsberechnung für Seehafenläger die Umschlagkosten in Höhe einer marktüblichen Pauschale von 9,- DM abzuziehen. Die Systemänderung würde sonst zu ungleicher Parität führen, da in der Wirtschaftlichkeitsberechnung Binnenläger mit dem Warenstatus „frei Seehafen“ kalkuliert werden, während für Seehafenläger „fob Seehafen“ gerechnet wird. Ein Abzug der Umschlagkosten in den Seehäfen ist daher gerechtfertigt, um gleiche Parität zu gewährleisten. Dieser Abzug muss allen Lägern zugute kommen, die die Anforderungen für Seehafenläger gemäß den Interventionsrichtlinien erfüllen.

Wir haben die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung gebeten, diesen Vorschlag schon ab 1. November 2000 aufzugreifen. Ungeachtet dessen halten wir an der Gleichbehandlung der Ablauffrachten für Binnen- und Seehafenläger weiterhin uneingeschränkt fest.

Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung hat unserem Antrag, bei der Belegung des wirtschaftlichsten Interventionslagers die Einsparung der Umschlagkosten bei Verladungen ab Interventionslager im Seehafen zu berücksichtigen, aus Gründen der Gleichbehandlung entsprochen. Nach der neuen Lagergeldausschreibung für das Wirtschaftsjahr 2000/2001 wird allerdings nur für die Häfen Hamburg, Bremen, Brake, Nordenham, Emden und Rostock eine Pauschale von 7,- DM/t für den eingesparten doppelten Umschlag in der Wirtschaftlichkeitsberechnung berücksichtigt.

Der ZDS hofft, dass die Neuregelung des Ausschreibungsverfahrens künftig zu einer angemessenen Beteiligung von Silobetrieben in den deutschen Seehäfen an der Intervention von Getreide führen wird.

VIII. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

Lohnrunde 2000/2001

Nach Regierungsantritt hatte die neue Bundesregierung die Gespräche zum Bündnis für Arbeit, die unter der Vorgängerregierung abgebrochen worden waren, wieder aufgenommen. Dahinter stand die Erwägung der Bundesregierung, dass sie zur Bewältigung der bevorstehenden Aufgaben auf die Unterstützung aller gesellschaft-

lichen Gruppen angewiesen ist. Um die notwendigen Veränderungen schnell voranzutreiben, bedürfe es eines hohen Maßes an sozialem Konsens. Das Bündnis für Arbeit, Ausbildung und Wettbewerbsfähigkeit wurde als der geeignete Rahmen angesehen, um den gesellschaftlichen Dialog zu fördern und Lösungen zu erzielen.

Am 7. Dezember 1998 fand ein erstes Spitzengespräch statt, dem weitere Gespräche u. a. unter Beteiligung der BDA, des DGB und der IG-Metall folgten. In einer Gemeinsamen Erklärung vom 9. Januar 2000 hatten sich die am Bündnis für Arbeit Beteiligten im Hinblick auf die anstehende Lohnrunde 2000 für eine beschäftigungsorientierte und längerfristige Tarifpolitik ausgesprochen. Sie sind überein gekommen, den durch den Produktivitätsfortschritt zur Verfügung stehenden Verteilungsspielraum vorrangig für beschäftigungswirksame Vereinbarungen zu nutzen.

Zwei Tage nach dieser Gemeinsamen Erklärung, am 11. Januar 2000, wurde die diesjährige Lohnrunde mit einer Forderungsempfehlung des IG Metall-Vorstandes in Höhe von 5,5% eingeläutet. Begründet wurde die Forderungshöhe damit, dass die IG Metall von einer Preissteigerungsrate von bis zu 1,5% und einer gesamtwirtschaftlichen Produktivitätssteigerung von bis zu 3,5% ausgehe.

Führende Wirtschaftsforschungsinstitute haben die Forderungshöhe kritisiert. Sie haben deutlich gemacht, dass eine Lohnpolitik, die echten Beschäftigungsaufbau bringen soll, moderate Abschlüsse zwischen 1,5 und 2% erfordere. Insbesondere das Beispiel der Niederlande zeigt, dass es durch eine moderate, beschäftigungsorientierte Lohntarifpolitik in Verbindung mit flankierenden Maßnahmen des Staates zur Senkung der Steuer- und Abgabenlast möglich ist, einen langanhaltenden wirtschaftlichen Aufschwung anzustoßen und die Arbeitslosigkeit deutlich zu verringern.

Die Forderung der IG Metall hatte Pilotcharakter für viele andere Tarifbereiche, in denen die Gewerkschaften Forderungen in einer ähnlichen Größenordnung stellten. Die ÖTV Stuttgart hatte für die Hafentarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben eine Erhöhung der Löhne um 5% bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 12 Monaten gefordert. Nach drei Verhandlungsrunden haben sich ZDS und ÖTV auf den folgenden Lohntarifabschluss geeinigt:

1. Die Löhne der Hafentarbeiter werden mit Wirkung vom 1. Juni 2000 um 3% und zum 1. September 2001 um weitere 2% erhöht.

2. Um die gleichen Prozentsätze steigen zum 1. Juni 2000 bzw. zum 1. September 2001 die Zuschläge für Spät- und Nachtschichten sowie für die Arbeit an Sonn- und Feiertagen.
3. Der Lohntarifvertrag hat eine Mindestlaufzeit von 24 Monaten bis zum 31. Mai 2002.

Der Lohntarifabschluss entspricht einer durchschnittlichen Erhöhung von 2,63% pro Jahr.

ZDS und ÖTV haben zudem vereinbart, dass unter bestimmten Voraussetzungen die ab dem 1. Juni 2000 geltende Lohnerhöhung von 3% bis zu 6 Monate, längstens bis zum 30. November 2000, durch Vereinbarung auf betrieblicher Ebene ausgesetzt werden kann. Durch diese Regelung soll Betrieben mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten die Möglichkeit eröffnet werden, über eine Aussetzung der Lohnerhöhung zu einer Kostenentlastung zu gelangen.

Die aktuelle Lohnhöhe für den Zeitraum vom 1. Juni 2000 bis 31. August 2001 ergibt sich aus der umseitigen Tabelle:

Lohn- gruppe	Kurzfassung der Funktion	Stunden- lohn ab 1.6.2000 in DM
I	Aushilfsarbeiter	20,34
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	22,59
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafendarbeitskarte sind	23,87
IV		25,29
V	Wunsch- und Decksleute	25,63
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	26,13
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	26,64
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	27,23
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeits-	

	gebieten	27,84
VII	2. Stauervize	29,28
VII/1	Vorhandwerker	30,14
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	31,58

In Rostock waren aufgrund des für diesen Hafen geltenden Stufentarifvertrages die Löhne des ZDS in 1997 zu 100% übernommen worden. Während der Lohntarifabschluss des ZDS für das Jahr 1998 in Höhe von 1,8% auch für die Hafendarbeiter in Rostock zum Tragen gekommen war, hatte die Tarifgemeinschaft im Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern e. V. im Jahr 1999 erstmals gesondert über die Erhöhung der Löhne für die Hafendarbeiter in Rostock verhandelt. Nach diesem Lohntarifvertrag sind die Löhne der Hafendarbeiter in Rostock in der Zeit vom 1. April 1999 bis 31. Dezember 1999 um 1% erhöht worden. Zum 1. Januar 2000 wurde eine weitere Erhöhung um 1% auf die bis zum 31. März 1999 geltenden Stundenlöhne wirksam. Der Lohntarifvertrag hat eine Laufzeit bis zum 31. Oktober 2000.

Verhandlungen zur Zukunft des Flächentarifvertrages

In den vergangenen Jahren ist immer wieder die Frage nach der Zukunft des Flächentarifvertrages aufgeworfen worden. Die bestehenden Flächentarifverträge regeln zu viele Tatbestände einheitlich und verbindlich für die Unternehmen, ohne den erforderlichen Gestaltungsspielraum für die betriebliche Ebene zu eröffnen. Viele Betriebe sind nicht mehr bereit, diesen Zustand hinzunehmen und ziehen sich aus den Flächentarifverträgen zurück. Dies zeigt auch die wachsende Anzahl von Unternehmen, die Firmentarifverträgen unterliegen. Im Jahr 1999 betrug diese Zahl in West- und Ostdeutschland insgesamt 5.841 gegenüber 5.371 in 1998. Dies entspricht einer Zunahme von 8,8% (Quelle: Tarifvertragliche Arbeitsbedingungen im Jahr 1999, herausgegeben vom Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung).

Trotz der Zunahme der Zahl der Firmentarifverträge kann nach Angaben des Bundesarbeitsministeriums aber nicht von einer wesentlichen Verlagerung der Tarifautonomie in die Betriebe gesprochen werden, da die Mehrzahl der Arbeitnehmer nach wie vor unter die

Geltungsbereiche der Verbandstarifverträge falle. Nach einer Schätzung des Bundesarbeitsministeriums sind in den Geltungsbereichen der Verbandstarifverträge etwa 22 Millionen und im Bereich der Firmentarifverträge etwa 3 Millionen Arbeitnehmer beschäftigt.

Damit kommt dem Flächentarifvertrag nach wie vor eine große Bedeutung in der Tarifpolitik zu. Nicht zu verkennen ist jedoch, dass die bestehenden Flächentarifverträge aufgrund ihrer hohen Reglungsdichte und den starren Vorgaben dringend reformbedürftig sind. Dies gilt auch für die Tarifverträge für die Hafentarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe, die den betrieblichen Erfordernissen nicht hinreichend Rechnung tragen. Besonders deutlich hatte sich dies im Rahmen der Lohnverhandlungen 1999 gezeigt, als der Tarifverband in den deutschen Seehäfen vor einer Zerreißprobe stand. ZDS und ÖTV hatten sich daher im April 1999 darauf verständigt, zügig in Verhandlungen zur Zukunft des Flächentarifvertrages einzutreten.

Nach einigen schwierigen Verhandlungsrunden haben sich die Tarifvertragsparteien im Mai d. J. in einem ersten Schritt auf den Abschluss von 2 Tarifverträgen geeinigt. Es handelt sich zum einen um Rahmenbedingungen für tarifliche Notstandsvereinbarungen auf betrieblicher Ebene. Durch diesen Tarifvertrag soll Betrieben, die sich nachweislich in einer wirtschaftlichen Notlage befinden, ermöglicht werden, von den geltenden tariflichen Regelungen für einen befristeten Zeitraum in einem vorgegebenen Rahmen abzuweichen. Darüber hinaus wurde ein Eingruppierungstarifvertrag für Neueinstellungen abgeschlossen. Dieser Tarifvertrag gilt für Hafentarbeiter, deren Arbeitsverhältnis nach dem 31. Mai 2000 begründet wird. Über eine neue Zuordnung von Tätigkeiten zu den einzelnen Lohngruppen und eine zeitliche Streckung der Lohngruppen soll es zu einer Entlastung der Unternehmen kommen und dadurch die Neueinstellung von Hafentarbeitern gefördert werden.

Wir haben in den Verhandlungen deutlich gemacht, dass der Abschluss dieser beiden Tarifverträge nur ein erster Schritt im Hinblick auf den Erhalt des Flächentarifvertrages sein kann. Weitere Reformschritte sind zwingend erforderlich. Hierzu gehört insbesondere ein neuer Rahmentarifvertrag für Neueinstellungen mit zukunftsgerichteten Regelungen, der sich auf die wesentlichen Eckpunkte beschränkt und den Unternehmen im übrigen den erforderlichen Gestaltungsspielraum eröffnet. Über diese neuen Rahmenbedingungen soll jüngeren Arbeitnehmern eine Perspektive in den deutschen Seehäfen eröffnet werden. Gleichzeitig sind ZDS und ÖTV in

Gespräche über eine Altersteilzeitregelung eingetreten, um auf diesem Weg älteren Arbeitnehmern einen gleitenden Übergang in den Ruhestand zu ermöglichen.

Wir sind zuversichtlich, dass die in einer konstruktiven Atmosphäre begonnen Gespräche zügig fortgeführt und die sich anschließenden Verhandlungen alsbald zum Abschluss gebracht werden können.

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
 Manfred Evers, Lübeck
 Olof Krause, Emden
 Heinz Werner, Rostock (bis 31.3.2000)
 Günter Fett, Rostock (ab 1.4.2000)

Verwaltungsrat

	<u>Mitglied</u>	<u>Stellv. Mitglied</u>
Niedersachsen	Olof Krause Rudolf Meiboom (bis 30.6.00) Jan Müller Heinz Dieter Sonnenberg Helmut Werner	Günter Kusian N.N. Dieter Heinrich 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 Thomas Sühr	Jan Klüver N.N. Röttger Wittern Carl Hagemann Holger Lehmann

	<u>Mitglied</u>	<u>Stellv. Mitglied</u>
Mecklenburg-Vorpommern	Karl-Detlef Klinger Till Niemeyer Wolfgang Ostenberg Oskar Pohl Heinz Werner (bis 31.3.00)	Rüdiger Kamrau Traute Secander N.N. Hans-Joachim Lehnert Günter Fett

Sozialpolitischer Ausschuss

Niedersachsen	Günter Kusian Heiner Meyer Heinz Dieter Sonnenberg Helmut Werner	Olof Krause Dieter Heinrich Klaus Rotter Peter Seyd
Bremen	Detthold Aden (Vorsitz) R. Jan Akkermann Hans-Peter Brüggemann Peter Marx Rüdiger Sauer	Manfred Kuhr Udo Karl Bork N.N. Günter Dahm Carlo Schwing
Hamburg	Peter Chabrowski Gisela Fengefisch Rolf Fritsch Werner Gruhl Hubertus Ritzke	Klaus Gebert Heinz Papenhagen Hans Dieter Wilde Thorsten Gloe Uwe Kuhlmann

Hauptgeschäftsführer

Dipl.-Volkswirt Klaus Heitmann

Geschäftsführerin

Rechtsanwältin Uta Ordemann