

ZDS

Zentralverband
der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Bericht 2000/2001

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 Anfang Oktober 2001 abgeschlossen.

I N H A L T

I.	Zur Wirtschaftslage	1
II.	Entwicklung des deutschen Seegüterumschlags 2000/2001	2
III.	Umsetzung der Seehafen-Plattform	14
IV.	Port Package	32
V.	Steuern und Zölle	44
VI.	Maritimer Umweltschutz und Hafensicherheit	47
VII.	Lagerhaltung von Interventionsgetreide	54
VIII.	Tarif- und Sozialpolitik	57

I. ZUR WIRTSCHAFTSLAGE

Die Konjunktur in Deutschland hat deutlich an Schwung verloren. Für das erste Halbjahr 2001 errechnet sich lediglich ein Wirtschaftswachstum um 1%. Nach dem recht kräftigen Zuwachs im vergangenen Jahr - das Bruttoinlandsprodukt erhöhte sich um 3% - war zwar eine verringerte Dynamik erwartet worden, da sich die weltweite Konjunkturabschwächung bereits zu Jahresbeginn abzeichnete. Das Ausmaß des Abschwungs wurde jedoch merklich unterschätzt.

Sichtlich verhaltener entwickelte sich daher auch der deutsche Außenhandel, der im letzten Jahr außergewöhnlich stark expandierte, wobei die Ausfuhren real um 13,2% und die Einfuhren um 10,2% zunahmen. Die Ausfuhren haben sich allerdings auch in diesem Jahr trotz der Abschwächung der ausländischen Nachfrage infolge des weltweit gedrosselten Wachstumstempos noch gut behauptet und legten im 1. Halbjahr 2001 real um weitere 6,3% zu. Die Einfuhren erhöhten sich um 4,8%. Bemerkenswert ist dabei, dass im Handel mit den USA trotz der dortigen konjunkturellen Flaute im Vergleich mit dem Vorjahr nach wie vor Zuwachsraten zu verzeichnen sind. Hier kommt den deutschen Exporteuren offenbar noch der schwache Euro-Kurs entgegen.

Hinsichtlich der konjunkturellen Indikatoren für die weitere Entwicklung des deutschen Außenhandels ist festzustellen, dass die Auftragseingänge aus dem Ausland im 2. Quartal 2001 im Durchschnitt knapp 1% über den Bestellungen im 1. Quartal lagen. Im Vergleich zum 2. Quartal des Vorjahres waren die ausländischen Bestellungen jedoch durchschnittlich um 3% höher.

Vor diesem Hintergrund zeichnet sich für das laufende Jahr bei allen derzeitigen Unwägbarkeiten der weltwirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere der konjunkturellen Entwicklung in den USA, eine Abschwächung des Wachstums des deutschen Seegüterumschlags ab. Für den Containerumschlag werden allerdings auch in diesem Jahr kräftige Zuwachsraten erwartet. Nachdem der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen im letzten Jahr um 8,1% stieg, nahm der Umschlag in den ersten 5 Monaten 2001 insgesamt um 2,5% zu, wobei der Containerumschlag um fast 13% stieg.

II. ENTWICKLUNG DES DEUTSCHEN SEEGÜTERUMSCHLAGS 2000/2001

In den deutschen Seehäfen nahm der Güterumschlag im Jahre 2000 aufgrund der günstigen Außenhandelsentwicklung insgesamt kräftig zu und erhöhte sich um 8,1% auf 239,6 Mio. t. Einschließlich der Eigengewichte der Ladungsträger wurden 278 Mio. t umgeschlagen.

Der deutsche Seegüterumschlag stieg damit stärker als der mengenmäßige deutsche Außenhandel, der im Jahre 2000 insgesamt um rund 3,3% zunahm. Wertmäßig stieg der deutsche Außenhandel allerdings um fast 20%. Der Umschlag in den deutschen Seehäfen entwickelte sich auch dynamischer als der Weltseegüterverkehr, der für das Jahr 2000 auf 5,4 Mrd. t geschätzt wird und damit eine Wachstumsrate gegenüber dem Vorjahr um rund 4% aufweist.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 52,6 Mio. t um, 4,9% mehr als 1999. Kräftige Zuwachsraten erzielten Stralsund, Kiel und Wismar. Dagegen war der Umschlag in Rendsburg, Puttgarden und Flensburg rückläufig.

In den deutschen Nordseehäfen stieg der Gesamtumschlag um 9,1% auf 187 Mio. t. Hier verzeichneten besonders die Bremischen Häfen und Cuxhaven deutliche Mengensteigerungen. In Nordenham, Husum, Leer und Bützfleth ging der Umschlag allerdings zurück.

Diese Umschlagsergebnisse wurden auf der Grundlage einer neuen Seeverkehrsstatistik ermittelt. Mit dem Berichtsjahr 2000 ist die Methodik der deutschen Seeverkehrsstatistik grundlegend überarbeitet worden. Anlass für die Neuordnung war die EU-Richtlinie zur Seeverkehrsstatistik, die zum 01. Januar 2000 mit dem neuen Verkehrsstatistikgesetz in nationales Recht umgesetzt wurde.

Danach wird nunmehr auch der Seeverkehr der Binnenhäfen erfasst. Die Eigengewichte der Transportmittel (Fahrzeuge, Container) werden allerdings nicht mehr separat erhoben, sondern auf der Grundlage von Durchschnittsgewichten geschätzt.

Güterumschlag in ausgewählten Häfen - in 1000 t -

	1998	1999	2000	Veränder. 2000:1999 %
Ostseehäfen	47 947	50 150	52 613	+4,9
Lübeck	17 443	17 542	17 954	+2,3
Puttgarden	3 869	3 814	3 453	-9,5
Kiel	2 947	2 695	3 277	+21,6
Rendsburg	434	407	269	-33,9
Flensburg	557	527	507	-3,7
Rostock	15 417	17 406	18 634	+7,1
Stralsund	598	473	681	+44,1
Wismar	1 849	2 440	2 691	+10,3
Sassnitz	2 948	2 861	2 870	+0,3
Übrige Ostseehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	470	434	405	-6,7
Mecklenb.-Vorp.	1 415	1 553	1 871	+20,5
Nordseehäfen	169 441	171 424	187 009	+9,1
Husum	431	407	387	-5,0
Brunsbüttel	7 807	7 312	7 713	+5,5
Hamburg	68 912	73 358	76 950	+4,9
Bützfleth	3 938	4 336	4 261	-1,7
Cuxhaven	1 361	1 088	1 198	+10,2
Bremische Häfen	30 877	31 612	39 224	+24,1
Brake	4 730	5 015	5 446	+8,6
Nordenham	1 972	2 596	1 895	-27,0
Wilhelmshaven	43 950	39 731	43 402	+9,2
Emden	2 919	3 298	3 417	+3,6
Leer	537	510	489	-4,1
Übrige Nordseeh. in:				
Schlesw.-Holst.	1 008	1 226	1 509	+23,1
Niedersachsen	999	935	1 117	+19,5
Seehäfen zusammen	217 388	221 574	239 622	+8,1
Binnenhäfen ¹⁾	☺	2 523	2 913	+15,5
darunter Duisburg	☺	2 063	2 284	+10,7
Insgesamt	☺	224 097	242 535	+8,2
Außerdem: Eigengew. d. Ladungsträger	☺	37 484	38 467	+2,6

¹⁾ Seeverkehr der Binnenhäfen

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

	1999	2000	Veränderungen in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	10,0	9,3	-7,0
Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands	138,6	147,0	+6,2
Europäische Häfen	94,8	100,2	+5,7
davon Häfen in der Europ. Union	59,3	61,8	+4,1
übrigem Europa	35,5	38,4	+8,3
dar.: GUS-Ostsee	2,4	3,0	+24,7
Polen	3,8	4,2	+12,2
Lettl.	5,3	6,8	+27,8
Norwegen	18,3	19,3	+5,9
Außereuropäische Häfen	43,8	46,8	+6,8
darunter Häfen in Afrika	12,0	12,7	+6,5
Nordamerika	7,0	7,7	+9,5
Mittel- und Südamerika	13,0	13,2	+1,5
Asien	10,2	12,2	+19,6
Australien	1,8	1,3	-26,3
Versand nach Häfen außerhalb Deutschl.	75,4	86,0	+14,1
Europäische Häfen	42,1	46,8	+11,3
davon Häfen in der Europ. Union	35,7	38,5	+7,7
übrigem Europa	6,4	8,4	+31,3
dar.: GUS-Ostsee	0,6	1,2	+102,3
Polen	0,8	1,3	+55,4
Lettl..	0,3	0,4	+11,5
Norwegen	2,1	2,3	+7,0
Außereuropäische Häfen	33,3	39,2	+17,7
darunter Häfen in Afrika	3,6	4,0	+12,0
Nordamerika	8,9	9,1	+2,1
Mittel- und Südamerika	3,6	4,7	+29,2
Asien	16,8	21,0	+25,1
Australien	0,5	0,5	x
Gesamtverkehr	224,1	242,5	+8,2
Eigengewichte der Ladungsträger	37,5	38,5	+2,6

Die Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsbeziehungen zeigt, dass im Jahre 2000 60,6% des Gesamtaufkommens im Verkehr mit europäischen Seehäfen abgewickelt wurden. Im Jahr zuvor betrug dieser Anteil 61,1%. Der Empfang aus europäischen Seehäfen nahm um 5,7% zu, wobei die Anlandungen aus EU-Häfen insgesamt um 4,1% stiegen. Starke Zuwachsraten verzeichneten die empfangenen Mengen aus russischen Ostseehäfen sowie aus Polen und Lettland. Der Versand nach europäischen Seehäfen erhöhte sich insgesamt um 11,3%. Auch hier nahmen die Verschiffungen in Ostseehäfen außerhalb der EU kräftig zu.

Im Überseeverkehr erhöhte sich der Empfang insgesamt um 6,8%. Dabei nahmen die Anlandungen aus asiatischen Häfen kräftig um 19,6% zu. Der Versand in außereuropäische Häfen stieg insgesamt um 17,7%. Besonders die Verschiffungen im Verkehr mit Mittel- und Südamerika sowie mit Asien erhöhten sich deutlich. Dabei wurden in asiatischen Häfen 4,2 Mio. t mehr Güter als 1999 verschifft.

Der Zuwachs des deutschen Seegüterumschlags im Jahr 2000 ist wesentlich auf Umschlagssteigerungen im Stückgutbereich zurückzuführen. Insgesamt wurden fast 10 Mio. t mehr Stückgüter als 1999 umgeschlagen (+9,9%).

Das Mehraufkommen entfiel ausschließlich auf die Nordseehäfen, wobei die Bremischen Häfen allein mit 6,4 Mio. t und Hamburg mit 3,9 Mio. t am Zuwachs beteiligt waren. Insgesamt nahm der Stückgutumschlag in den Nordseehäfen um 14,8% auf 75,7 Mio. t zu.

Dagegen stagnierte der Stückgutumschlag in den Ostseehäfen und lag bei insgesamt 33 Mio. t. Deutliche Zuwachsraten wurden allerdings in Kiel, Stralsund und Wismar erzielt.

Von den insgesamt 111 Mio. Stückgüter, die im Jahre 2000 in deutschen Häfen umgeschlagen wurden, entfielen 58,4 Mio. t auf den Containerverkehr. Davon wurden 56,8 Mio. t über Hamburg und die Bremischen Häfen zusammen abgewickelt.

Stückgutumschlag
- in 1000 t -

	1998	1999	2000	Veränderungen 2000 : 1999 %
Ostseehäfen	32 170	33 032	33 027	+0,0
Lübeck	16 059	16 066	16 335	+1,7
Puttgarden	3 869	3 814	3 453	-9,5
Kiel	2 223	2 011	2 318	+15,3
Rendsburg	72	43	0	-98,9
Flensburg	24	21	20	-6,6
Rostock	6 260	6 915	6 732	-2,6
Stralsund	56	46	54	+16,3
Wismar	568	1 066	1 264	+18,5
Sassnitz	2 895	2 843	2 712	-4,6
Übrige Ostsee- häfen in:				
Schlesw.-Holst.	3	0	5	x
Mecklenb.-Vorp.	141	206	134	-35,0
Nordseehäfen	59 943	65 909	75 686	+14,8
Husum	0,2	2	1	-35,0
Brunsbüttel	66	41	32	-21,3
Hamburg	33 109	36 600	40 502	+10,7
Bützfleth	4	4	18	+369,2
Cuxhaven	900	670	797	+19,0
Bremische Häfen	20 458	22 661	29 014	+28,0
Brake	1 658	1 928	1 859	-3,6
Nordenham	197	215	237	+10,0
Wilhelmshaven	265	293	524	+78,6
Emden	2 325	2 635	1 985	-24,7
Leer	15	23	15	-32,0
Übrige Nord- seehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	286	326	341	+4,8
Niedersachsen	659	512	360	-29,7
Seehäfen zusammen	92 113	98 941	108 713	+9,9
Binnenhäfen	☺	2 051	2 266	+10,5
dar. Duisburg	☺	1 868	2 013	+7,8
Insgesamt	☺	100 993	110 979	+9,9
Außerdem: Eigengewichte der Container	☺	12 455	14 502	+16,4
Eigengewichte der Fahr- zeuge	☺	25 029	23 965	-4,3

Das Gesamtaufkommen im Containerverkehr der deutschen Häfen
(einschl. des Seeverkehrs der Binnenhäfen) erhöhte sich im Jahre

2000 um kräftige 15,3% auf 6,9 Mio. TEU. Davon wurden an beladenen Containern 5,9 Mio. TEU umgeschlagen, 15,0% mehr als im Vorjahr. Der Anteil der beladenen Container an den insgesamt im Containerverkehr beförderten Einheiten lag damit bei 86,3%. Das Ladungsgewicht erhöhte sich insgesamt um 17,1%. Der Containerverkehr war damit einmal mehr Wachstumsträger des deutschen Seegüterumschlags.

In Hamburg erhöhte sich der Containerverkehr im Jahre 2000 um 14,3% auf 4,1 Mio. TEU und in den Bremischen Häfen um 19,8% auf 2,5 Mio. TEU. Hamburg lag damit unter den zwanzig weltweit führenden Containerhäfen weiterhin auf Rang 9 und in der europäischen Rangfolge auf Platz 2. Die Bremischen Häfen verbesserten sich weltweit auf Platz 17 und europaweit auf Rang 5.

Containerverkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands

	Container insgesamt TEU	Beladene Container	
		Anzahl TEU	Gewicht der Ladung in t
1999 Alle Häfen	5 967 798	5 159 031	49 872 912
dar. Hamburg	3 619 724	3 169 160	31 700 816
Brem. Häfen	2 096 868	1 797 189	16 507 447
2000 Alle Häfen	6 878 757	5 933 630	58 419 954
dar. Hamburg	4 138 647	3 602 772	35 854 639
Brem. Häfen	2 512 750	2 142 018	20 923 737
Veränd. 99/00			
Alle Häfen	+ 15,3	+ 15,0	+ 17,1
dar. Hamburg	+ 14,3	+ 13,7	+ 13,1
Brem. Häfen	+ 19,8	+ 19,2	+ 26,8

In den deutschen Ostseehäfen wird der Stückgutumschlag im Fähr- und Ro/Ro-Verkehr abgewickelt. Im Jahre 2000 wurden insgesamt 50 Mio. t Fähr- und Ro/Ro-Güter einschl. ihrer Eigengewichte umgeschlagen, 3,3% mehr als im Vorjahr. Während das Aufkommen in Sassnitz rückläufig war, haben alle übrigen Häfen Zuwachsraten erzielt. Insbesondere in Kiel nahm das Aufkommen kräftig zu. Lübeck zog 46,4% des Gesamtaufkommens auf sich, gefolgt von Rostock (18,2%), Puttgarden (17,8%), Sassnitz (10,4%) und Kiel (7,2%).

Das Passagieraufkommen war rückläufig, und nahm insgesamt gegenüber dem Vorjahr um 6,2% auf 9,9 Mio. Reisende ab.

Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in deutschen Ostseehäfen

	1999 in Mio. t	2000 in Mio. t	Veränd. 2000:1999 in %
Kiel	2,9	3,6	+24,1
Puttgarden	8,2	8,9	+ 8,5
Lübeck	22,8	23,2	+ 1,8
Rostock	8,9	9,1	+ 2,2
Sassnitz	5,6	5,2	- 7,1
Zusammen	48,4	50,0	+ 3,3
Anzahl der Passagiere			
Kiel	1.395.396	1.050.607	-24,7
Puttgarden	5.616.722	5.429.902	- 3,3
Lübeck	539.264	498.260	- 7,6
Rostock	2.039.300	1.969.000	- 3,4
Sassnitz	948.851	942.784	- 0,6
Zusammen	10.539.533	9.890.553	- 6,2

Ermittelt nach Hafenangaben

Der Massengutumschlag in den deutschen Seehäfen nahm im Jahre 2000 insgesamt um 6,7% auf 130,9 Mio. t zu. Vor allem der Umschlag von Getreide, Futtermitteln und Erzen erhöhte sich kräftig. An Getreide wurden 2,8 Mio. t, Futtermitteln 0,8 Mio. t und an Erzen 1,8 Mio. t mehr als 1999 umgeschlagen.

In den einzelnen Häfen verlief die Entwicklung des Massengutumschlags unterschiedlich. Die Ostseehäfen erhöhten ihr Aufkommen insgesamt um 14,4%, wobei der Massengutumschlag vor allem in Sassnitz, Stralsund, Kiel und Rostock stieg. In den Nordseehäfen, die den größten Teil des Massengutumschlags abwickeln, nahm das Aufkommen insgesamt um 5,5% zu. Hier

Massengutumschlag
- in 1000 t -

	1998	1999	2000	Veränderungen 2000 : 1999 %
Ostseehäfen	15 777	17 118	19 586	+14,4
Lübeck	1 383	1 476	1 619	+9,7
Puttgarden	-	-	-	x
Kiel	724	684	959	+40,2
Rendsburg	362	364	269	-26,1
Flensburg	534	506	488	-3,6
Rostock	9 156	10 490	11 901	+13,4
Stralsund	542	426	627	+47,1
Wismar	1 280	1 374	1 428	+3,9
Sassnitz	54	17	158	+813,2
Übrige Ost- seehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	468	434	400	-7,8
Mecklenb.-Vorp.	1 274	1 346	1 739	+29,2
Nordseehäfen	109 498	105 514	111 323	+5,5
Husum	430	406	386	-4,9
Brunsbüttel	7 742	7 271	7 681	+5,6
Hamburg	35 803	36 758	36 448	-0,8
Bützfleth	3 934	4 332	4 243	-2,0
Cuxhaven	461	418	401	-4,0
Brem. Häfen	10 419	8 951	10 209	+14,1
Brake	3 071	3 088	3 587	+16,2
Nordenham	1 775	2 381	1 659	-30,3
Wilhelmshaven	43 685	39 438	42 878	+8,7
Emden	593	663	1 432	+116,0
Leer	521	487	474	-2,8
Übrige Nord- seehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	723	900	1 168	+29,8
Niedersachsen	340	423	756	+78,7
Seehäfen zu- sammen	125 275	122 632	130 909	+6,7
Binnenhäfen	☺	472	647	+37,2
dar. Duisburg	☺	195	271	+38,8
Insgesamt	☺	123 104	131 556	+6,9

erzielten allerdings die Häfen in Emden, Brake und die Bremischen Häfen deutliche Zuwachsraten.

Umschlagsentwicklung der wichtigsten Massengüter

	1999		2000		Veränd. in %
	1000 t	v.H.	1000 t	v.H.	
Massengut insgesamt	122 633	100,0	130 910	100,0	+6,7
davon					
Getreide	7 388	6,0	10 223	7,8	+38,4
Futtermittel	3 657	3,0	4 417	3,4	+20,8
Ölsaaten	4 308	3,5	3 910	3,0	-9,2
Erze	12 349	10,1	14 128	10,8	+14,4
Kohlen	8 488	6,9	8 827	6,7	+4,0
Rohöl	38 617	31,5	40 323	30,8	+4,4
Mineralölprod.	19 775	16,1	20 105	15,4	+1,7
Sonstige Massengüter	28 050	22,9	28 976	22,1	+3,3

Die ersten 5 Monate 2001

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen stieg im Jahre 2001 weiter an und erhöhte sich in den ersten 5 Monaten insgesamt um 2,5% auf 101 Mio. t. In den einzelnen Seehäfen verlief die Entwicklung unterschiedlich. Einen außerordentlichen Zuwachs erzielte Nordenham (+151%). Auch Flensburg legte deutlich zu (+24%). Dagegen war der Gesamtumschlag besonders in Brake, Rostock und Wilhelmshaven rückläufig.

In den Nordseehäfen nahm der Umschlag insgesamt um 3,9% zu, während er in den Ostseehäfen um 2,3% sank.

Der Massengutumschlag nahm insgesamt um 1% ab. Dagegen legte der Stückgutumschlag mit +6,7% weiter deutlich zu. Dabei stieg der Containerumschlag um 12,6% auf 3,1 Mio. TEU.

Seegüterumschlag im Jahr 2001
Januar – Mai
- in 1.000 t -

	2000 Jan.-Mai	2001 Jan.-Mai	Veränd. in %
Hamburg	30 861	33 512	+8,6
Wilhelmshaven	19 107	17 850	-6,6
Bremische Häfen	15 750	16 616	+5,5
Lübeck	7 454	7 340	-1,5
Rostock	7 848	7 139	-9,0
Brunsbüttel	3 071	3 191	+3,9
Brake	2 299	2 063	-10,3
Bützfleth	1 835	1 732	-5,6
Puttgarden	1 459	1 455	-0,3
Emden	1 454	1 412	-2,9
Kiel	1 282	1 368	+6,7
Wismar	1 053	1 137	+8,0
Nordenham	661	1 660	+151,1
Saßnitz	1 177	1 309	+11,2
Cuxhaven	516	522	+1,2
Stralsund	209	221	+5,8
Flensburg	184	228	24,1
Seehäfen zusammen	98 615	101 078	+2,5
darunter			
Nordseehäfen	76 957	79 922	+3,9
Ostseehäfen	21 659	21 156	-2,3
Massengut	54 217	53 687	-1,0
Stückgut	44 398	47 391	+6,7
Container TEU	2 787	3 138	+12,6
Binnenhäfen ¹⁾	1 266	1 369	+8,1
darunter Duisburg	1 020	1 093	+7,2
Insgesamt	99 882	102 447	+2,6

¹⁾ Seeverkehr der Binnenhäfen

Hamburg-Antwerpen-Range

Die Entwicklung der Marktanteile der beiden großen deutschen Universalhäfen in der Hamburg-Antwerpen-Range zeigt, dass Hamburg und die Bremischen Häfen im Jahre 2000 weitere Anteilsgewinne gegenüber den beiden Rheinmündungshäfen erzielen konnten. Die beiden deutschen Seehäfen zogen im letzten Jahr 22,3% des Gesamtumschlags der Range auf sich (1999 21,8%). Ihren Anteil am Stückgutumschlag konnten sie zusammen auf 35,1% gegenüber 32,9% in 1999 steigern und ihren gemeinsamen Anteil am Containerumschlag auf 39,9% ausbauen (1999 37%).

Im ersten Halbjahr 2001 gewannen die beiden deutschen Seehäfen weitere Anteile hinzu. Am Gesamtumschlag waren sie mit 23,1% beteiligt. Ihren Anteil am Stückgutumschlag erhöhten sie gemeinsam auf 37,2% und kamen beim Containerumschlag auf einen beachtlichen Anteil von 41,9%. Rotterdam musste weitere Anteilseinbußen hinnehmen, während die Marktanteile von Antwerpen stagnierten.

**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	1999	81,0	15,1	37,3	11,6	43,7	20,3	40,0	23,9
	2000	85,1	14,6	36,4	10,5	48,7	20,7	45,3	24,8
	2001 1.Hj.	45,1	15,3	19,2	10,8	25,9	21,9	24,1	25,9
Brem. Häfen	1999	36,0	6,7	9,0	2,8	27,1	12,6	21,9	13,1
	2000	45,0	7,7	11,1	3,2	33,8	14,4	27,5	15,1
	2001 1.Hj.	23,2	7,8	5,1	2,9	18,1	15,3	14,9	16,0
Rotterdam	1999	303,4	56,6	218,9	68,3	84,5	39,2	66,3	39,5
	2000	322,1	55,3	238,2	68,5	83,9	35,7	65,1	35,7
	2001 1.Hj.	161,8	54,7	121,9	68,8	39,9	33,7	31,1	33,4
Antwerpen	1999	115,7	21,6	55,4	17,3	60,3	28,0	39,4	23,5
	2000	130,5	22,4	61,8	17,8	68,7	29,2	44,5	24,4
	2001 1.Hj.	65,6	22,2	31,0	17,5	34,6	29,2	22,9	24,6
Insgesamt	1999	536,1	100,0	320,4	100,0	215,6	100,0	167,7	100,0
	2000	582,7	100,0	347,6	100,0	235,1	100,0	182,5	100,0
	2001 1.Hj.	295,7	100,0	177,3	100,0	118,4	100,0	93,0	100,0

*) Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

III. UMSETZUNG DER SEEHAFEN-PLATTFORM

In ihrer Gemeinsamen Plattform zur deutschen Seehafenpolitik aus dem Jahre 1999 haben Bund und Küstenländer ihre hafenspolitischen Zielvorstellungen festgelegt mit der Absicht, faire Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen einschließlich ihrer Hinterlandverkehre in der EU und im Verhältnis zu Nachbarstaaten herzustellen und zu sichern. Danach sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen stärken.

Im Hinblick auf diese dringend erforderlichen Rahmenbedingungen sind für den ZDS drei Eckpunkte von zentraler Bedeutung:

1. Im Hinterlandverkehr der im Wettbewerb stehenden Häfen müssen gleiche Bedingungen für die Nutzung der Verkehrswege bestehen. Ökonomische Distanzen dürfen durch unterschiedliche Erhebung von Nutzungsentgelten nicht verkürzt werden.
2. Bei der Produktion von Hafendienstleistungen muss Kostengleichheit bei den Verbrauchsteuern bestehen.
3. Die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen müssen so angepasst und ausgebaut werden, dass sie den Erfordernissen gerecht werden, die sich aus dem internationalen Wettbewerb ergeben.

Hinsichtlich dieser drei Eckpunkte erwartet der ZDS

- als Zwischenlösung bis zur Harmonisierung der Trassenentgelte im Schienengüterverkehr der EU angemessene Ausgleichsmaßnahmen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen, um die seit Jahren bestehenden Wettbewerbsverzerrungen insbesondere gegenüber den Niederlanden und Belgien zu beseitigen,
- bei einer einseitigen Einführung von Road Pricing in Deutschland ohne vergleichbare Maßnahmen in den wichtigsten europäischen Nachbarländern angemessene Kompensationen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen, solange unterschiedliche Bedingungen für die Nutzung der Verkehrswege in der EU bestehen,

- eine Ermäßigung des Steuersatzes für den Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff beim Umschlag in den deutschen Seehäfen auf den europäischen Mindeststeuersatz gemäß der Richtlinie 92/81/EWG vom 19.10.1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle, der in den niederländischen und belgischen Seehäfen seit Jahren angewendet wird.
- dass Entscheidungen über erforderliche seehafenrelevante Infrastrukturmaßnahmen vor dem Hintergrund, dass der neue Bundesverkehrswegeplan in dieser Legislaturperiode nicht mehr verabschiedet wird, nicht auf die lange Bank geschoben werden.

Trotz weitgehender Übereinstimmung zwischen Bund und Küstenländern in den hafenpolitischen Zielsetzungen dauern die Arbeiten am Maßnahmenkatalog der Gemeinsamen Plattform, der unter Mitwirkung des ZDS erstellt wird, noch an. Sie sollen allerdings so rechtzeitig zum Abschluss gebracht werden, dass die Verabschiedung des Maßnahmenkatalogs auf der 2. Nationalen Maritimen Konferenz am 6. November 2001 in Rostock gesichert ist.

Die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer hatte auf ihrer Tagung am 18. Januar 2001 in Hamburg ihr Bedauern zum Ausdruck gebracht, dass der Maßnahmenkatalog noch nicht abgeschlossen werden konnte. In einigen zentralen Fragen, wie dem zusätzlichen Schieneninfrastrukturbedarf, der Harmonisierung der Trassenentgelte, den wettbewerbsneutralen Steuern und den streckenbezogenen Autobahngebühren, seien bisher keine gemeinsamen Positionen von Bund und Ländern gefunden worden, da die vom Bund vorgeschlagenen Maßnahmen weit hinter den Erwartungen der Küstenländer liegen. Die Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren hatten daher an den Bund appelliert, gemeinsam mit den Küstenländern den gesamten Maßnahmenkatalog im Sinne der politischen Zielsetzung kurzfristig zu verabschieden, um die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu forcieren. Dabei haben sie den Vorschlag des Bundesverkehrsministeriums begrüßt, den Koordinator für die maritime Wirtschaft, Staatssekretär Dr. Axel Gerlach vom Bundeswirtschaftsministerium, am Lösungsprozess zu beteiligen.

Die unterhalb der Fachgruppe des Maritimen Koordinators eingerichtete Themengruppe „Hafenpolitische Maßnahmen“ hatte sich auf ihrer Sitzung am 8. Februar 2001 mit den noch offenen Punkten des

Maßnahmenkatalogs befasst. Bei einigen Annäherungen im Bereich der Infrastrukturplanung konnten allerdings keine Lösungsansätze insbesondere hinsichtlich der Maßnahmen zur Kompensation von Wettbewerbsnachteilen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen durch unterschiedliche Trassenentgelte und Straßenbenutzungsgebühren für die Nutzung der Verkehrswege in der EU gefunden werden.

Zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Maritimen Koordinator sowie den Küstenländern bestand jedoch Einvernehmen, dass das Anliegen des ZDS, die Mineralölbesteuerung beim Umschlag in den deutschen Seehäfen der Besteuerung in den niederländischen und belgischen Seehäfen anzugleichen, vor dem Hintergrund des Leitlinien-Auftrags der 1. Nationalen Maritimen Konferenz in Emden im Jahre 2000 gegenüber dem Bundesfinanzministerium erneut aufgegriffen werden soll. Aufgrund politischer Entscheidungen im Rahmen des Gesprächs des Maritimen Koordinators beim Bundeskanzler im März 2001 ist dieses Anliegen jedoch als zur Zeit nicht realisierbar zurückgestellt worden.

Der Kanzler bot den Küstenländern im Investitionsbereich allerdings ein Gespräch auf Staatssekretärs-Ebene über verbesserte Hinterlandanbindungen an. Staatssekretär Nagel vom Bundesverkehrsministerium hat mit seinen Kollegen aus den Küstenländern am 29. Juni 2001 erste Gespräche aufgenommen. Dabei stehen Fragen der Vorziehung von Infrastrukturprojekten im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung im Zentrum der Beratungen.

Die Beteiligung des Maritimen Koordinators am Lösungsprozess der noch offenen Punkte des Maßnahmenkatalogs hat bisher leider noch nicht zu den erhofften Fortschritten und dem Erfolg geführt, den der ZDS erwartet. Dabei handelt es sich ausschließlich um Bundesangelegenheiten, die der Bund in der Gemeinsamen Seehafen-Plattform sowie in den Leitlinien der Bundesregierung zur Förderung der maritimen Wirtschaft als seine Aufgaben definiert hat.

Bei allem Verständnis für haushaltspolitische Bedenken und Hinweise auf finanzielle Restriktionen sollten die politischen Entscheidungsträger jedoch berücksichtigen, dass die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen im Hinterlandverkehr dadurch entstanden sind, dass Deutschland EU-Richtlinien zugestimmt hat, ohne die damit möglichen Begünstigungen selbst anzuwenden. Dies gilt sowohl für die Erhebung von Trassenentgelten im Schienengüterverkehr als auch für die Ermäßigung der Mineralölsteuer beim Hafener-

umschlag. Es geht in diesen Fällen daher nicht um Subventionsmaßnahmen, sondern um die Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse nach EU-Recht.

Zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen sind neben Maßnahmen zur Verbesserung der infrastrukturellen Anbindung vor allem auch eine Verbesserung und Harmonisierung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen notwendig. In diesem Bereich zeichnen sich jedoch kaum Fortschritte ab. Die beiden aus wettbewerbspolitischer Sicht größten Probleme – die deutlich voneinander abweichende Mineralölbesteuerung in europäischen Seehäfen sowie die unterschiedliche Trassenpreiserhebung in Europa – sind nach wie vor ungelöst. Beide Probleme beschäftigen die deutsche Hafenwirtschaft bereits seit Jahren, ohne dass hier nennenswerte Fortschritte erzielt wurden, obwohl eine Lösung dieser beiden Probleme in deutscher Hand liegt. Neue Probleme entstehen durch die vorgesehene einseitige Einführung einer LKW-Maut.

Der ZDS setzt daher auch weiterhin auf die Unterstützung des Maritimen Koordinators, gemeinsam mit dem Bund und den Küstenländern Lösungen für die noch offenen Punkte des Maßnahmenkatalogs zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu finden.

Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992

Die Umschlagprognose der deutschen Seehäfen für die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) ist in der deutschen Hafenwirtschaft auf erhebliche Kritik gestoßen. Während die BVWP-Prognose für den Containerumschlag in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen für das Jahr 2015 ein Aufkommen von 10,3 Mio. TEU vorhersagt, erwarten die betroffenen Umschlagunternehmen bereits für das Jahr 2009 ein Umschlagergebnis von rund 13 Mio. TEU. Auch für den Ro/Ro-Verkehr werden die Umschlagprognosen aus Sicht der deutschen Ostseehäfen von dem Gutachter zu pessimistisch eingeschätzt. Dies gilt auch für den Umschlag bestimmter Massengüter in den Nordseehäfen.

Der ZDS hatte daher am 2. Mai 2001 eine Fachkonferenz durchgeführt, an der Vertreter der Hafenwirtschaft, Küstenländer sowie der Wissenschaft teilgenommen haben. Die Konferenz hat deutlich gemacht, dass das bisherige Prognose-Modell für die BVWP im Hinblick auf die Umschlagsentwicklung in den deutschen Seehäfen

dringend der Überprüfung bedarf. Die Teilnehmer waren sich einig, dass eine zeitnahe Neujustierung der Umschlagsentwicklung erforderlich ist, um die Dynamik des Seegüterumschlags zu erfassen.

Notwendig ist ein flexiblerer Ansatz als das starre System der BVWP. Die Dynamik der Umschlagsentwicklung in den deutschen Seehäfen kann nicht mit Formeln aus Landverkehrsmodellen abgebildet werden. Erforderlich ist vielmehr ein eigenes hafenzugewandenes Modell unter der Nebenbedingung des Hinterlandverkehrs und nicht ein BVWP-Modell, das auch die Seehäfen einbezieht. Bei der Bewertung der einzelnen seehafenrelevanten Projekte im Rahmen der BVWP sollte angesichts fehlerhafter Umschlagprognosen daher als Zwischenlösung ein Korrekturfaktor berücksichtigt werden.

Die Veranstaltung hat zu der Erkenntnis geführt, dass die Methodenfragen zügig angegangen werden müssen, um Kapazitätsengpässe im Seehafenhinterlandverkehr zu vermeiden. Anderenfalls sind Fehleinschätzungen bei der Bundesverkehrswegeplanung zu befürchten, die zu gravierenden Wettbewerbsnachteilen für die deutschen Seehäfen führen können.

Bis zum Vorliegen eines neuen Bundesverkehrswegeplans erwartet der ZDS, dass im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms und der anderen Überbrückungsprogramme (Mittelfristiges Investitionsprogramm und Anti-Stau-Programm) baureife Projekte vorrangig realisiert werden, die dem Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen dienen. Angesichts der massiven Kapazitätsaufstockung im Hinterlandverkehr der Westhäfen (Betuwe-Linie, Eiserner Rhein) kommt den Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen eine besondere Dringlichkeit zu. Die Vorhaben mit Relevanz für die deutschen Seehäfen sollten daher zeitnah zu den grenzüberschreitenden Projekten realisiert werden, die dem Hinterlandverkehr ausländischer Seehäfen dienen, wie z. B. die deutsche Anschlussstrecke zur Betuwe-Linie.

Als Anpassungsmaßnahmen außerhalb des Verfahrens der Bundesverkehrswegeplanung sollten die Außenweser sowie die Außen- und Unterelbe zur tideunabhängigen Erreichbarkeit der Häfen in Bremerhaven und Hamburg für jetzt gängige Containerschiffe um jeweils rund 1,5 m vertieft werden. Diese notwendigen Vertiefungen sind von den Planungen für einen Tiefwasserhafen unabhängig. Die Entwicklung eines deutschen Tiefwasserhafens für künftige Generationen von Containerschiffen ist kein Ersatz für diese dringend erforderlichen Anpassungsmaßnahmen.

Im neuen Bundesverkehrswegeplan sollte eine angemessene Berücksichtigung des zusätzlichen Schieneninfrastrukturbedarfs als Folge der Strategie der DB AG zur Trennung des schnellen Personenverkehrs vom langsamen Güterverkehr (Netz 21) sichergestellt werden. Dies erfordert insbesondere die Realisierung der Y-Lösung (ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover) sowie der Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Neubaustrecke (Hamburg)-Uelzen-Stendal-(Berlin).

Die stärkere Einbindung der deutschen Seehäfen in den Bundesverkehrswegeplan sollte zudem durch einen wirksamen methodischen Ansatz sichergestellt werden. Der Bund beabsichtigt, diesem Anliegen im Rahmen der überarbeiteten BVWP-Methodik mit den ergänzenden Beschäftigungs- und Raumwirksamkeitskomponenten einer verkehrlichen Anbindung der Seehäfen Rechnung zu tragen.

Ausgleichsmaßnahmen bei den Trassenpreisen dringend erforderlich

Mit der Verabschiedung des „Eisenbahninfrastrukturpakets“ auf EU-Ebene am 26. Februar 2001 bleiben die unterschiedlichen Systeme der Eisenbahnfinanzierung in den einzelnen Mitgliedstaaten der EU vorerst bestehen. Die Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur sollen danach grundsätzlich auf der Basis der Kosten erhoben werden, die durch den unmittelbaren Betrieb eines Zuges entstehen (Grenzkosten). Die Regelung erlaubt jedoch den Mitgliedstaaten, die mit den Trassenentgelten die Deckung der den Infrastrukturbetreibern entstehenden Kosten anstreben, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nicht diskriminierender Grundsätze zu erheben, sofern der Markt dies tragen kann.

Mit dieser auf europäischer Ebene getroffenen Regelung wird der Infrastrukturbetreiber in die Lage versetzt, in eigener Verantwortung Trassenpreise zu erheben, mit denen er die ihm nach Abzug staatlicher Investitionshilfen verbleibenden Kosten decken kann. Damit bleiben die unterschiedlichen Nutzungsbedingungen der Schienennetze in den einzelnen Mitgliedstaaten weiterhin bestehen.

Nach dem neuen Trassenpreissystem TPS 01 von DB Netz, das seit dem 1. April 2001 in Deutschland besteht, kostet ein Standardgüterzug auf besonders belasteten Strecken (20% Zuschlag) weiterhin rund 5,- DM/km. Damit bleibt die große Differenz zu den Trassen-

entgelten insbesondere in den Niederlanden bestehen. Dort wird für Güterzüge zur Zeit ein Entgelt von 0,22 DM/km erhoben, das stufenweise bis 2007 auf 1,82 DM/km ansteigen soll.

Die nahezu trassenentgeltfreie Beförderungsstrecke in den Niederlanden von Rotterdam bis zur deutsch/niederländischen Grenze von rund 200 km verkürzt die ökonomischen Distanzen im Hinterlandverkehr zugunsten des Hafens Rotterdam gravierend. Nach vorläufigen Berechnungen beträgt der Wettbewerbsvorteil des Rotterdamer Hafens auf den ersten 200 km bei der Schienenbeförderung von Überseecontainern mindestens 20 Mio. DM im Jahr. Diese Situation wird sich im Hinblick auf die anstehende Erweiterung der EU auch für die Ostseehäfen einstellen.

Zur Gleichstellung der Beförderungen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen auf der Schiene erwartet der ZDS daher angemessene Ausgleichsmaßnahmen. Zwischen Bund und Küstenländern besteht jedoch weiterhin ein Dissens in der Frage

der Kompensation dieser Wettbewerbsverzerrungen.

Der ZDS hat daher ein „Konsensmodell“ für eine adäquate Kompensation vorgeschlagen, ohne dass dies zu Ertragseinbußen bei DB-Netz führt. Danach sollten die Trassenpreise für Züge aus deutschen Seehäfen auf den ersten 200 km auf das niederländische Preisniveau gesenkt werden. Der dadurch resultierende Ertragsausfall sollte von DB-Netz auf alle Containerverkehre durch eine geringfügige Anhebung der Trassenpreise umgelegt werden.

Auch die Verkehrsministerkonferenz hat sich auf ihrer Tagung am 15./16. Mai 2001 mit der Trassenpreisbildung befasst und sich dafür ausgesprochen, dass bei der Trassenpreisbildung die Belange der deutschen Standorte im europäischen Wettbewerb berücksichtigt werden müssen.

Auswirkungen von Road Pricing in Deutschland auf den Hafenwettbewerb

Im Juli 2001 hat das Bundesverkehrsministerium den Entwurf eines Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen vorgelegt. Danach soll ab 2003 eine entfernungsabhängige Autobahnbenutzungsgebühr für schwere LKW im deutschen Alleingang eingeführt werden.

Die Einführung von Road Pricing wird vom ZDS grundsätzlich begrüßt. Streckenbezogene Autobahngebühren führen zu einer gerechteren Anlastung von Wegekosten als zeitabhängige Gebühren im Rahmen des bisherigen Vignetten-Verbundes.

Außerdem begrüßen wir, dass ein Teil des künftigen Maut-Aufkommens im Rahmen eines „Anti-Stau-Programms“ zur kurzfristigen Beseitigung von gravierenden Verkehrsengepässen eingesetzt werden soll. Wir halten es allerdings für erforderlich, dass die gesamten Einnahmen aus der LKW-Maut zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Dabei sollten diese Mittel insbesondere zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen eingesetzt werden, zumal die im Seehafen-Hinterlandverkehr realisierten Autobahngebühren erheblich sein werden.

Von entscheidender Bedeutung für den ZDS ist es allerdings, dass die Einführung von Road Pricing wettbewerbsneutral erfolgt. Werden streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühren jedoch im nationalen Alleingang eingeführt, entstehen ähnliche Wettbewerbsverzerrungen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen, wie sie durch die unterschiedliche Erhebung von Trassenentgelten im Eisenbahngüterverkehr insbesondere gegenüber den Niederlanden seit Jahren bestehen.

Im Übersee-Containerverkehr entfallen etwa 20% der Kosten auf den Seetransport und 80% auf den Hinterlandverkehr. Daher müssen im Hinterlandverkehr der im Wettbewerb stehenden Häfen gleiche Bedingungen für die Nutzung der Verkehrswege bestehen. Ökonomische Distanzen dürfen durch unterschiedliche Erhebung von Nutzungsentgelten nicht verkürzt werden. Einheitliche Nutzungsentgelte für die Schienenwege und Autobahnen in Europa sind für einen fairen Seehafenwettbewerb daher von grundlegender Bedeutung.

Eine wettbewerbsneutrale Einführung von Road Pricing setzt allerdings ihre europaweite Durchsetzung zumindest in wichtigen Nachbarländern bei gleichzeitiger Harmonisierung der fiskalischen Belastungen voraus. Weder in den Niederlanden noch in Belgien oder Polen besteht jedoch zumindest bis 2010 die Absicht, ein flächendeckendes Road Pricing auf den dortigen Autobahnen einzuführen. Auch eine Harmonisierung der Mineralöl-, Öko- und Kfz-Steuer zeichnet sich nicht ab.

Der ZDS unterstützt daher die Forderungen des deutschen LKW-Gewerbes nach entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen. Sollten diese gewährt werden, ergeben sich für die deutschen Seehäfen dennoch standortbezogene Nachteile im Verkehrswegewettbewerb besonders gegenüber den niederländischen Seehäfen, da für den deutschen LKW grenzüberschreitende Transporte von und nach niederländischen Seehäfen aufgrund geringerer Wegekosten günstiger sind.

Durch die Einführung von Road Pricing im nationalen Alleingang ohne eine Verbundlösung insbesondere mit den Niederlanden, Belgien und Polen werden die deutschen Seehäfen im Hinterlandverkehr massiv benachteiligt. Bei der Abwicklung des gemeinsamen Hinterlandverkehrsaufkommens erhalten ausländische Seehäfen im Verkehrswegewettbewerb deutliche Vorteile aufgrund ihrer geringeren mautpflichtigen Streckenanteile und damit ihrer geringeren We-

gekosten. Dies gilt besonders für Verkehre in den aufkommensstarken Nord-Süd-Relationen:

<u>Relation</u>	<u>BAB-Kilometer</u>	<u>Gebühr je LKW-Fahrt bei 0,32 DM/km</u>
München - Hamburg	774	248,-- DM
München - Rotterdam	820	
davon Road-Pricing in D		
Mü.-Mönchengladbach	626	200,-- DM
Frankfurt – Hamburg	493	158,-- DM
Frankfurt – Rotterdam	445	
davon Road-Pricing in D		
Frankf. – Mönchengladbach	252	81,-- DM
Köln – Hamburg	421	135,-- DM
Köln – Rotterdam	254	
davon Road Pricing in D		
Köln – Mönchengladbach	63	20,-- DM

Bei diesen Berechnungen wurde von einer LKW-Maut in Höhe von 0,32 DM/km ausgegangen, dem Mittelwert zwischen 0,27 DM/km und 0,37 DM/km.

Ausgleichsmaßnahmen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen durch Freistellung von streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühren auf den ersten 200 km von und nach deutschen Seehäfen sind daher dringend erforderlich, solange unterschiedliche Bedingungen für die Nutzung der Verkehrswege in der EU bestehen. Eine einseitige Einführung von Road Pricing ohne entsprechende Kompensationsmaßnahmen würde die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen im Hinterlandverkehr erheblich beeinträchtigen.

Bundesverkehrsministerium und Küstenländer sind sich uneinig in der Beurteilung der Auswirkungen einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere LKW in Deutschland ab dem

Jahre 2003. Das Bundesverkehrsministerium sieht in dem Ansatz, dass jeder Transport eines ausländischen oder inländischen LKW-Unternehmers gleichermaßen erfasst wird, keine Verschlechterung der Standortbedingungen für Deutschland. Dies gilt jedoch nicht für deutsche Hafenstandorte, die durch einen erneuten nationalen Alleingang gravierend benachteiligt werden.

Keine Fortschritte bei der Angleichung der Mineralölsteuer für den Hafenumschlag

Der ZDS weist seit Jahren darauf hin, dass es dringend erforderlich ist, dass auch in Deutschland von der Richtlinie 92/81/EWG vom 19.10.1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle Gebrauch gemacht und der Steuersatz für den Verbrauch von Dieseldieselkraftstoff beim Umschlag in den deutschen Seehäfen auf den europäischen Mindeststeuersatz ermäßigt wird, der in den niederländischen und belgischen Seehäfen seit Jahren angewendet wird. Während in Deutschland jedoch Seehafenbetriebe weiterhin den deutschen Regelsteuersatz auf Dieseldieselkraftstoff von zur Zeit 0,80 DM/Liter zahlen müssen, haben die Niederlande und Belgien für ihre Häfen von der Richtlinie 92/81/EWG Gebrauch gemacht, wonach der Steuersatz auf 4 Pf/Liter ermäßigt werden kann.

Bei einer jährlichen Verbrauchsmenge in den deutschen Seehäfen von rund 30 Mio. Liter Dieseldieselkraftstoff beträgt der Kostennachteil gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen damit zur Zeit rund 23 Mio. DM im Jahr. Allein beim Containerumschlag beläuft sich der Verbrauch von Dieseldieselkraftstoff für den Einsatz eines Van Carriers auf rund 100 000 Liter im Jahr. Da auf den großen Containerterminals in den deutschen Seehäfen etwa 90 Van Carrier eingesetzt werden, beträgt der Jahresverbrauch an Dieseldieselkraftstoff dort etwa 9 Mio. Liter. Hierfür zahlen deutsche Terminalbetreiber 7,2 Mio. DM Mineralölsteuer im Jahr (0,80 DM/Liter), während niederländische und belgische Umschlagunternehmen für die gleiche Verbrauchsmenge nur 360.000,- DM an Mineralölsteuer (0,04 DM/Liter) aufwenden müssen. Dies sind Größenordnungen, die die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen erheblich beeinträchtigen.

Das Bundesverkehrsministerium hatte sich daher innerhalb der Ressortabstimmung zum Gesetzentwurf der ökologischen Steuerreform für Vergünstigungen zu Gunsten der deutschen Seehäfen eingesetzt, um Wettbewerbsnachteile in Folge der ermäßigten

Steuersätze für die Seehafenbetriebe in Belgien und den Niederlanden auszugleichen. Dies blieb jedoch ohne Erfolg. Auch das vom Bundesverkehrsministerium gemeinsam mit dem Maritimen Koordinator im Frühjahr 2001 ins Auge gefasste Vorhaben, im Sinne des Anliegens des ZDS initiativ zu werden, kann nach Abstimmung mit dem Kanzleramt in dieser Legislaturperiode nicht mehr verwirklicht werden.

Obwohl die Bundesregierung stets auf ihre Position zur ökologischen Steuerreform und den einstimmigen Beschluss der EU-Finanzminister vom Herbst 2000 hingewiesen hat, denen zufolge keine Ermäßigungen, die über die bestehenden hinausgehen, gewährt werden, sind auch im Jahre 2001 für weitere Bereiche (Unternehmen der Landwirtschaft und des Gewächshausgewerbes) Ermäßigungen bei der Mineralölsteuer gewährt worden.

Die Produktion von Hafendienstleistungen ist jedoch ebenfalls energieintensiv und auch diese Unternehmen stehen im harten internationalen Wettbewerb. Es wäre daher wirtschaftspolitisch gerechtfertigt, auch den deutschen Seehafenbetrieben Steuerermäßigungen beim Mineralölverbrauch zu gewähren. Diese dringend erforderlichen Anpassungsmaßnahmen stehen nicht im Zusammenhang mit der Diskussion über die Öko-Steuer. Sie wären vielmehr eine konsequente Umsetzung der Richtlinie 92/81/EWG, der auch Deutschland zugestimmt hat, ohne bisher jedoch die danach möglichen Ermäßigungen anzuwenden.

Überarbeitung der Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Im Bundesverkehrsministerium wird die Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr überarbeitet. Die Überarbeitung der Förderrichtlinie ist notwendig geworden, um einerseits die bisher gewonnenen Erfahrungen bei der Förderung von KV-Umschlaganlagen zu berücksichtigen und andererseits den Forderungen der EU-Kommission insbesondere nach Reduzierung der Förderhöhe Rechnung zu tragen. Die überarbeitete Förderrichtlinie soll möglichst im Januar 2002 in Kraft treten.

Aus Sicht des ZDS muss bei der Überarbeitung der Förderrichtlinie sichergestellt werden, dass KV-Umschlaganlagen in den deutschen Seehäfen auch weiterhin gefördert werden können. Nach einer Studie von HaCon werden im Jahre 2010 allein auf die drei Seehafenstandorte Hamburg-Hafen, Bremerhaven und Lübeck 22% des prognostizierten Gesamtaufkommens des KV von ca. 30 Mio. t entfallen. Seehafenterminals müssen daher auch weiterhin unter den Geltungsbereich der Förderrichtlinie fallen.

Wir erwarten daher, dass im Rahmen des Förderprogramms Umschlaganlagen in den Seehäfen gegenüber Anlagen im Hinterland gleichbehandelt werden. Die bisherigen Fördermöglichkeiten dürfen nicht dahingehend geändert werden, dass KV-Anlagen auf Binnen terminals weiterhin beihilferechtlich gefördert werden können, in den Seehäfen dagegen künftig nicht mehr.

Bisher hatte 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. Wir haben die Absicht der Kommission grundsätzlich begrüßt, den Beihilferahmen zu Artikel 73 EG-Vertrag der aktuellen Entwicklung im EU-Verkehrsmarkt anzupassen und nach Auslaufen der bisherigen Regelung künftig wieder eine Rechtsgrundlage für die Gewährung von Beihilfen zu Gunsten von KV-Umschlaganlagen zu schaffen. Die neue Verordnung sollte

jedoch den bisherigen Geltungsbereich der Verordnung Nr. 1107/70, der auch die Seehäfen einbezog, nicht einschränken.

Wir teilen zwar den Ansatz der Kommission, dass Seeverkehrsfazilitäten von der Verordnung nicht erfasst werden sollten. Wir halten es allerdings für dringend erforderlich, dass sich diese Ausnahme vom Geltungsbereich ausschließlich auf Anlagen für den unmittelbaren seewärtigen Umschlag, z. B. Containerbrücken und dergleichen, beschränkt, weil dies den Kernbereich des Wettbewerbs zwischen den Seehäfen betrifft und eine Verlagerung von Verkehrsanteilen auf umweltfreundliche Verkehrsträger an dieser Stelle noch nicht beeinflusst werden kann.

In den Seehäfen werden Verkehre jedoch am stärksten gebündelt, so dass sich Straßenentlastungen im Hinterlandverkehr hier leichter als bei den stärker streuenden Binnenverkehren verwirklichen lassen. Daher müssen landseitige KV-Umschlaganlagen auch in den Seehäfen vom Geltungsbereich der Verordnung erfasst werden. Der Kombinierte Verkehr im Seehafen darf von der Verordnung nicht ausgenommen werden.

Die in dem Entwurf vorgesehene Gewährung von Betriebskostenbeihilfen an Verkehrsunternehmen des Güterverkehrs lehnen wir ab. Im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen würde eine derartige Regelung dazu führen, dass ökonomische Distanzen durch staatliche Beihilfen wettbewerbswidrig verkürzt werden können. Derartige Wettbewerbsverzerrungen sind nicht akzeptabel. Wir sehen zudem die Gefahr, dass durch die Gewährung von Betriebskostenbeihilfen ein Subventionswettlauf unter den europäischen Mitgliedstaaten in Gang gesetzt wird. Dieses steht jedoch in krassem Widerspruch zu der angestrebten Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern.

Das Europäische Parlament hat sich in erster Lesung mit dem Verordnungsentwurf befasst und in einer Entschließung Änderungsanträge verabschiedet, die unsere Hauptforderungen erfüllen.

Die EU-Kommission beabsichtigt zudem, das bisherige PACT-Programm (Pilotaktionen für den Kombinierten Verkehr) durch ein neues Förderkonzept für Alternativen zum Straßengüterverkehr (Programm „Marco Polo“) zu ersetzen. Wir haben der Kommission mitgeteilt, dass wir das vorgesehene Programm zur Förderung des intermodalen Verkehrs grundsätzlich begrüßen.

Der Geltungsbereich des geplanten Förderprogramms sollte sich allerdings nicht nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr beziehen. Auch innerstaatliche Seehafen-Hinterlandverkehre sollten vom Anwendungsbereich des Programms erfasst werden. Auch bei diesen intermodalen Verkehren handelt es sich um grenzüberschreitende Verkehre, die dem grenzüberschreitenden Landverkehr im Rahmen des Förderprogramms gleichgestellt werden sollten. Daher sollten auch Seehäfen mit einem umfangreichen nationalen Hinterlandverkehr vom Förderprogramm nicht ausgeschlossen werden und gegenüber Seehäfen, deren Quell- und Zielorte ihres Hinterlandverkehrs außerhalb der eigenen Landesgrenzen liegen, nicht schlechter gestellt werden. Wir haben die EU-Kommission daher gebeten, das Förderprogramm auch auf innerstaatliche Seehafen-Hinterlandverkehre auszudehnen.

Das Bundesverkehrsministerium untersucht die Möglichkeit, durch eine nationale Verordnung – eine Art „nationales PACT-Programm“ – Betriebskostenbeihilfen als Anschubfinanzierung für 3 Jahre zu gewähren, um Unternehmen, die umweltfreundliche Verkehrsträger einsetzen, den Markteintritt zu erleichtern.

Lotsgeldreform

Am 27. Mai 1999 hatte das Bundesverkehrsministerium eine Konzeption zur Weiterentwicklung des Seelotswesens auf den Weg gebracht mit dem Ziel, Kostensenkungspotenziale im deutschen Seelotswesen auszuschöpfen (s. Bericht 1998/99). Diese Konzeption sieht ein Bündel von Maßnahmen vor: Flexibilisierung der Lotsenannahmepflicht, Modernisierung der Lotsversetzeinrichtungen, Überprüfung der gegenwärtigen Organisationsstrukturen im Lotswesen einschließlich einer Neubestimmung der Seelotsreviere sowie ein neues Tarifierungssystem für das Lotsgeld. Ziel des Maßnahmenkatalogs ist die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen im Bereich der Anlaufkosten sowie eine höhere Attraktivität des Nord-Ostsee-Kanals.

Die Reform des Seelotsgeldes wurde vom Bundesverkehrsministerium als erstes angegangen und in einer Vielzahl von Arbeitsgruppensitzungen und Anhörungen behandelt (s. Bericht 1999/2000). Als Ergebnis sind mit Wirkung vom 15. März 2001 neue Lotsgeldtarife mit einer Absenkung um durchschnittlich 6,12% in Kraft getreten.

Dieses Ergebnis ist enttäuschend. Es wird den sachlichen Erfordernissen nicht gerecht und bleibt weit hinter unseren Erwartungen.

Das Ziel, eine nachhaltige Kostenentlastung für die Wirtschaft herbeizuführen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen deutlich zu stärken, wurde auf einigen Revieren gar nicht und insgesamt nur in Ansätzen erreicht. Das vorhandene Rationalisierungspotenzial zur Senkung der Systemkosten ist nicht in ausreichendem Umfang erschlossen worden.

Ein ursprünglich von der Verwaltung vorgelegter Tarifierungsvorschlag ist im Nachhinein noch mehrfach zu Gunsten der Seelotsen nachgebessert worden. Insofern wird die vom Bundesverkehrsministerium vorgenommene Bewertung eines insgesamt ausgewogenen Kompromisses dem tatsächlich erzielten Ergebnis nicht gerecht.

Um so mehr wird es nun darauf ankommen, neben Nachbesserungen bei den Tarifen die übrigen Novellierungsvorhaben zügig umzusetzen, um dem Ziel gerecht zu werden, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu verbessern.

Deutsche Seehäfen auf Kooperationskurs

Kooperationen sind Antworten der Unternehmen auf den zunehmenden Kosten- und Wettbewerbsdruck. Sie sind dann erfolgreich, wenn sie für die kooperierenden Unternehmen zu einer Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit führen. Wer sich als Unternehmen der Hafenvirtschaft daher auch in Zukunft im Wettbewerb behaupten will, muss kooperations- und allianzfähig sein.

Der Globalisierungsprozess hat die Beschaffungs- und Absatzlogistik verändert und zwingt zu neuen Konzepten der weltweiten Zulieferung, Lagerung und Distribution. Logistikdienstleister müssen die erforderlichen Leistungsprofile daher verstärkt durch internationale Ausrichtung entwickeln. Bei dieser neuen Aufgabenverteilung können Seehäfen als natürliche Schnittstellen internationaler Transportströme eine entscheidende Rolle übernehmen. Hafenunternehmen müssen ihre logistische Kompetenz allerdings weiter steigern und das traditionell standortbezogene Denken überwinden.

Um den neuen Anforderungen gerecht zu werden, setzen auch deutsche Hafenunternehmen auf Konzentration und Kooperation

und folgen damit dem allgemeinen Trend der Bildung von Allianzen. Ziel der Unternehmen ist es, ihre Dienstleistungspalette nicht nur in die Tiefe, sondern auch an verschiedenen Standorten zu erweitern. Die Grundlage ihrer strategischen Neuausrichtung besteht darin, den Transportmärkten komplexe Dienstleistungspakete aus einer Hand anzubieten.

Der ZDS hat daher die Initiative des Koordinators für die maritime Wirtschaft sehr begrüßt, einen Workshop zum Thema „Kooperationen in der maritimen Wirtschaft“ zu veranstalten, der am 5. April 2001 im Bundeswirtschaftsministerium in Berlin stattfand. Im Rahmen dieses Workshops hat der Hauptgeschäftsführer des ZDS über die Kooperationsformen in der deutschen Hafenwirtschaft referiert.

Kooperationen mit Partnern aus der Hafenwirtschaft oder mit anderen Partnern der Transportkette stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Hafenunternehmen und eröffnen ihnen neue Chancen auf internationalen Märkten. Deutsche Hafenunternehmen gehen daher sowohl auf horizontaler als auch auf vertikaler Ebene Kooperationen ein. Sie positionieren sich damit im Hafenwettbewerb zunehmend mit neuen Leistungsprofilen in einer Kombination aus Netzwerk- und Logistik-Provider.

Ein Kooperationsprojekt von besonderer Bedeutung sind die Absichten von Hamburg und Bremen, in der Hafenwirtschaft künftig enger zu kooperieren und durch gemeinsame Strategien die Position ihrer Häfen im internationalen Wettbewerb zu stärken. Erstes Ergebnis dieser Bemühungen ist die am 30. März 2001 vereinbarte Entwicklung eines Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven, der von der norddeutschen Hafenwirtschaft gemeinsam betrieben werden soll.

Mit dieser gemeinsamen Erklärung von Ministerpräsident Gabriel, Bürgermeister Runde und Bürgermeister Scherf zur norddeutschen Hafenpolitik wurde eine wichtige Weichenstellung hin zu einer verstärkten Hafenkooperation vorgenommen. Dabei ist es den Küstern gelungen, eine Win-Win-Strategie durch ihre Zusammenarbeit einzuleiten.

Mit dieser Vereinbarung wurde einer Vielzahl von Interessen Rechnung getragen:

- Die Entwicklung eines Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven soll von der norddeutschen Hafenwirtschaft – niedersächsischen,

bremischen und Hamburger Hafenunternehmen – gemeinsam betrieben werden.

- Mindestens 50% der Infrastruktur für die Liegeplätze soll privatwirtschaftlich finanziert werden.
- Das Projekt stellt eine Ergänzung zu den bereits bestehenden Containerhäfen in Hamburg und Bremerhaven dar und ist grundsätzlich keine Entscheidung gegen andere Häfen.
- Außerdem werden die Möglichkeiten einer Vertiefung von Elbe und Weser überprüft und die Ergebnisse dieser Prüfung zügig umgesetzt.

Trotz vieler positiver Beispiele und erfolgversprechender Ansätze sind die Möglichkeiten, die Dienstleistungspalette deutscher Hafenunternehmen durch Kooperationen zu erweitern, um Wettbewerbsvorteile zu erzielen, bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Vor allem die Informationstechnologie und die Vernetzung von Know how werden die künftigen Entwicklungen prägen. Dabei liegen die erfolgsversprechenden Lösungen keineswegs allein in der Größe. Die intelligente Kooperation, die marktorientierte Allianz, das kundenspezifische Joint Venture sind zweifellos ebenso zukunftsfähig.

IV. PORT PACKAGE

Im Februar 2001 hat die EU-Kommission als wichtigsten Teil des sogenannten „port package“ einen Vorschlag für eine Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste vorgelegt. Das „port package“ besteht aus drei Teilen: einer Mitteilung der Kommission an Rat und Parlament, dem Anhang 1 mit dem Richtlinienvorschlag und dem Anhang 2 mit einer Bestandsaufnahme zu den Formen öffentlicher Finanzierung und Gebührenerhebung im Hafensektor.

Die Kommissionsmitteilung trägt den Titel „Verbesserung der Dienstqualität in Seehäfen: Ein zentraler Aspekt für den europäischen Verkehr“. Diese Herangehensweise der Kommission an den Sachverhalt ist bemerkenswert und einzigartig. Es stellt sich die Frage, ob die Dienstqualität in den Seehäfen wirklich so unzureichend ist, dass eine EU-Richtlinie erforderlich ist, um die Hafendienste zu verbessern. Für diese Behauptung trägt die Kommission die Beweislast. In ihrer Mitteilung hat die Kommission allerdings nicht hinreichend dargelegt, dass es in der Rechtswirklichkeit derart zahlreiche und schwerwiegende Fälle von Behinderungen des Marktzugangs für den Ladungsumschlag gibt, dass diese Sachbereiche einer besonderen europäischen Gesetzgebung unterworfen werden müssten.

Niemand wird ernsthaft behaupten, dass die deutschen Seehäfen, bzw. die Seehäfen am Nordkontinent, aber auch die Südhäfen oder Atlantikhäfen nicht effizient sind. Vielmehr hat der starke Wettbewerb zwischen den Seehäfen, insbesondere zwischen den Seehäfen am Nordkontinent, dazu geführt, dass die Kunden der Häfen – Reeder und Verloader – seit vielen Jahren von äußerst preisgünstigen und marktgerechten Dienstleistungen profitieren. So sind z. B. beim Containerumschlag die Umschlagsentgelte in US-amerikanischen Seehäfen um das Doppelte und in fernöstlichen Häfen sogar um das Dreifache höher als in den Containerhäfen des europäischen Nordkontinents. Vor diesem Hintergrund besteht daher keine Notwendigkeit für die Kommission, in der angestrebten Art und Weise in einen funktionierenden Markt einzugreifen, um die Qualität der Häfen zu verbessern.

Mit dem Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste verfolgt die Kommission das Ziel, Bestimmungen des EG-Vertrages (Niederlassungsfreiheit, Freizügigkeit für Arbeitnehmer, Waren und Dienstleistungen, Wettbewerbsregeln) im Hafensektor systematischer anzuwenden.

Der ZDS stimmt uneingeschränkt zu, dass die durch den EG-Vertrag garantierten Freiheiten sowie die Wettbewerbsregeln auch auf den Seehafenbereich Anwendung finden. Wir begrüßen daher grundsätzlich weitere Liberalisierungsmaßnahmen, die geeignet sind, gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen in und zwischen den europäischen Seehäfen zu schaffen.

In den deutschen Seehäfen werden die vier Freiheiten des EG-Vertrages sowie die Wettbewerbsregeln für den Bereich der ladungsbezogenen Hafendienstleistungen bereits erfüllt. Jeder Unternehmer, der Umschlag- und Lagereitigkeiten für Dritte ausüben möchte, kann diese im Rahmen der für den jeweiligen Hafen geltenden ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen erbringen. Der Marktzugang für diese Hafendienstleistungen ist in den deutschen Seehäfen nicht begrenzt.

Richtlinienvorschlag gefährdet das effiziente Hafensystem in den deutschen Seehäfen

Zur Sicherung des Marktzugangs ladungsbezogener Hafendienstleistungen werden in dem Richtlinienentwurf Maßnahmen vorgeschlagen, die das Subsidiaritätsprinzip verletzen, dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel widersprechen, zu unflexibel sind und durch Überregulierung zu mehr Bürokratie führen. Dieses ist kontraproduktiv gegenüber der Zielsetzung des Richtlinienvorschlags, die Effizienz der Häfen zu verbessern. Der Richtlinienvorschlag gefährdet damit das effiziente Hafensystem in den deutschen Seehäfen, das sich als bedarfsgerecht, unternehmerfreundlich und flexibel erwiesen hat. Dieses System stärkt den Wettbewerb und fördert Innovationen.

Nach dem „Landlord“-Modell werden in den deutschen Seehäfen Hafenumflächen an private Hafenunternehmen vermietet. Aufgabe der Gebietskörperschaften ist es, die notwendige Infrastruktur zu schaffen. Die Unternehmen haben die Aufgabe, die für den jeweiligen Dienstleistungsbereich erforderliche Suprastruktur mit den entsprechenden Investitionen zu erstellen. Die Beschränkung auf die Vermietung von Hafenumflächen – statt eines Verkaufs der Flächen – sichert den Hafenbehörden/Betreiberesellschaften der Infrastruktur die Möglichkeiten, eine gesamtorientierte Hafenentwicklungspolitik zu betreiben und das räumlich begrenzte Hafengebiet an die sich ändernden Anforderungen anzupassen.

Dieses Modell bietet damit die Flexibilität, die für die Hafentwicklung notwendig ist. Den Unternehmen bietet es über langfristige Laufzeiten der Miet- und Pachtverträge sowie gegebenenfalls Verlängerungsoptionen ausreichende Sicherheit für ihre Investitionsentscheidungen. Dieses System gestattet es, auf die sehr unterschiedlichen individuellen Wünsche der interessierten Unternehmen einzugehen und auf die Entwicklung eines vielfältigen, umfassenden Dienstleistungsangebotes für die Kunden hinzuwirken. Diese Systematik hat sich am Markt bewährt und keinen Anlass zur Beschwerde gegeben.

Das „Landlord“-Modell führt in den deutschen Seehäfen zu einer marktorientierten Hafentwicklung, die gekennzeichnet ist durch Wettbewerb, Innovation und ein günstiges Preis-/Leistungsverhältnis. Wettbewerb und Effizienz sind damit charakteristische Merkmale der deutschen Hafwirtschaft.

In den deutschen Seehäfen besteht sowohl ein hafenterner Wettbewerb der Dienstleister als auch ein scharfer hafübergreifender Wettbewerb zwischen den Unternehmen in den europäischen Seehäfen. Eine geeignetere Maßnahme zur Verbesserung der Effizienz von Häfen und Hafunternehmen als Teilnahme am freien Wettbewerb ist nicht vorstellbar. Zusätzliche administrative und bürokratische Abläufe können deshalb allenfalls behindert wirken.

Die aus dem „Landlord“-Modell folgende Aufgabenteilung zwischen der privaten Hafwirtschaft und der öffentlichen Hand sichert zudem für alle Unternehmen innerhalb des Hafens gleiche Rahmenbedingungen. Einer zusätzlichen Regulierung dieser funktionierenden, marktwirtschaftlich strukturierten Hafverfassung für den Markt der ladungsbezogenen Dienstleistung bedarf es daher nicht. Für die deutschen Seehäfen würde die Umstellung der bestehenden schlanken Verwaltungsabläufe zu einer unnötigen formaljuristischen und administrativen Belastung führen. Bestehende Spielräume würden eingeengt und die Effizienz marktwirtschaftlicher Prozesse durch zusätzliche Bürokratie behindert.

Verfehltes Leitbild

Jeder Gesetzgeber muß typisieren, wenn er eine allgemeine Regelung treffen will. Die Typisierung muß jedoch angemessen sein, um verhältnismäßig zu bleiben. In ihrem Richtlinienentwurf über den

Marktzugang für Hafendienste geht die Kommission allerdings von einem irrigen Leitbild der Hafenwirtschaft aus.

Zum Leitbild der Kommission gehört offenbar, dass Unternehmen, die Hafendienste erbringen, im Abstand weniger Jahre ausgewechselt werden können und dass sie lebensfähig bleiben, auch wenn sie sich im gleichen Abstand und im Wege der Ausschreibung immer neu um den Beibehalt ihrer Existenz bewerben müssen. Die Kommission legt damit für das Leitbild der Hafenwirtschaft eine verfehlte Typisierung der Hafendienste zugrunde.

Recht auf Marktzugang

Ein Kernproblem des Richtlinienentwurfs ist seine besondere Ausgestaltung des Rechts auf Marktzugang. Nach dem Entwurf sollen Hafendienstanbieter Zugang zu Hafenanlagen haben, soweit dies für ihre Tätigkeiten erforderlich ist.

Das Zugangsrecht kann jedoch nicht generell für Hafenanlagen, sondern grundsätzlich nur für die allgemein zugängliche Hafeninfrastruktur bestehen, soweit Rechte Dritter, insbesondere Eigentumsrechte und Rechte aus Miete und Pacht, dem nicht entgegenstehen. Der Zugang kann daher nicht vorbehaltlos gewährleistet werden. Hafendienstanbieter sollten deshalb grundsätzlich Zugang zur allgemein zugänglichen Hafeninfrastruktur haben, soweit Rechte Dritter dem nicht entgegenstehen.

Der Richtlinienentwurf erzwingt Marktzugang zudem nicht nur da, wo ohne solchen Zwang überhaupt kein Wettbewerb möglich wäre und deshalb Wettbewerb als „Einrichtung“ des gemeinen Wohls insgesamt in Frage stünde. Er schießt vielmehr darüber hinaus und erzwingt Zugang in bestehende Positionen auch da, wo Wettbewerb schon herrscht und allenfalls private Gewinninteressen, die kein Gemeingut sind, in Frage stehen.

Zugang, wie die Richtlinie ihn anstrebt, ist nicht beschränkt auf die Fälle, in denen der Zutretende ohne die Richtlinie vom Markt ausgeschlossen wäre. Nichts in der Richtlinie schließt aus, dass ein eingesessener Anbieter im Wege der Ausschreibung Erwerbspositionen anderer ersteigert, obwohl er schon an anderer Stelle Zugang zum Markt erlangt hat. Der Marktzugang wird auch nicht nur auf Fälle der Marktbeherrschung beschränkt. Selbst die kleinste Erwerbsposition, die in lebhaftestem Wettbewerb zu behaupten ist,

könnte nach dem Richtlinienentwurf durch ein öffentliches Verfahren neu vergeben werden.

In diesen beiden Punkten zeigt sich ein fundamentaler Widerspruch zwischen dem Richtlinienentwurf und dem Wettbewerbsrecht der Gemeinschaft. Nach dem Wettbewerbsrecht kann ein Außenseiter nur unter außergewöhnlichen Umständen beanspruchen, Zugang zu den Einrichtungen eines Wettbewerbers zu erhalten. Voraussetzung ist mindestens, dass der Wettbewerber den Markt beherrscht, dass die Verweigerung des Zugangs objektiv nicht zu rechtfertigen ist und dass der Zugang unerlässlich ist, d. h. Wettbewerb durch den Nachsuchenden völlig ausgeschaltet würde, wenn es bei der Verweigerung des Zugangs bliebe.

Der Richtlinienentwurf sieht dagegen in sehr viel weiterem Umfang Marktzugang vor als dies im Gemeinschaftsrecht normalerweise der Fall ist. Zugangsansprüche bestehen normalerweise allenfalls gegen marktbeherrschende Unternehmen, und auch dies nur in ganz engen Grenzen.

Relevanter Markt

Neben dem Recht auf Marktzugang ist ein weiteres Kernproblem des Richtlinienentwurfs die Frage nach dem relevanten Markt. Der Entwurf befasst sich in erster Linie mit dem Wettbewerb innerhalb eines Hafens. Als Markt wird damit ein Hafen zugrunde gelegt, innerhalb dessen Wettbewerb zwischen mehreren Hafendienstleistern stattfinden soll.

Der Richtlinienentwurf geht damit von einer praxisfernen Definition des Hafenwettbewerbs aus. Wesentlich bedeutender als der von der Kommission gesehene hafeninterne Wettbewerb ist bereits heute der hafenübergreifende Wettbewerb.

Der relevante Markt umfasst somit regelmäßig mehrere Häfen, die sich das gleiche Hinterlandverkehrsaufkommen teilen. In solchen Märkten ist es für die Eröffnung oder Belegung von Wettbewerb nicht erforderlich, dass ein Diensteanbieter Zugang zu einem bestimmten Hafen erlangt, sofern ein anderer Zugang zum gleichen Markt möglich und zumutbar ist, von anderen Marktteilnehmern aber kein Opfer oder nur ein geringeres Opfer verlangt.

Wettbewerb auch in kleineren Häfen zu schaffen, würde zudem zu suboptimalen Betriebsgrößen führen, da sich mehrere Anbieter ein relativ geringes Umschlagvolumen teilen müssten. Dies würde nicht zu einer Steigerung der Effizienz der Häfen führen, sondern zu ihrem Gegenteil.

Zwar konkurrieren in der Praxis technisch-nautische Dienste in erster Linie mit denen innerhalb desselben Hafens. Alle ladungsbezogenen Dienste müssen sich jedoch mit denen in anderen Häfen und teilweise auch mit denen außerhalb des Hafens, z. B. beim Lagern, messen. Indem sich die Kommission auf den Wettbewerb in einem Hafen konzentriert, lässt sie die Entwicklung auf dem Weltmarkt außer acht. Die Globalisierung hat beispielsweise zu einer zunehmenden Macht der internationalen Reedereien geführt, die die ladungsbezogenen Dienste verstärkt selbst durchführen oder sich an Terminalbetrieben beteiligen. Um dieser Entwicklung zu begegnen, hat es auch Konzentrationsbewegungen zwischen den Terminalbetreibern gegeben. Dadurch kann der Wettbewerb innerhalb eines Hafens vermindert, zwischen Häfen aber verschärft werden.

Es ist deshalb problematisch, dass der Richtlinienentwurf bei den ladungsbezogenen Diensten nur den einzelnen Hafen ins Visier nimmt. Eine Regelung für ladungsbezogenen Dienste müsste den Wettbewerb zwischen den Seehäfen vor Augen haben. Dies ist jedoch mit dem vorliegenden Richtlinienentwurf nicht geschehen, so dass diese Dienste besser aus dem Anwendungsbereich herausgenommen werden sollten.

Zudem werden einige der ladungsbezogenen Dienste auch außerhalb des Hafens angeboten, so dass sich Wettbewerbsverzerrungen daraus ergeben könnten, dass für Diensteanbieter innerhalb und außerhalb des Hafens jeweils unterschiedliche Bedingungen gelten.

Die Kommission stützt sich bei dem Richtlinienvorschlag auf Artikel 80 EG-Vertrag. Auch deshalb wäre es konsequent gewesen, dass sich die Richtlinie auf verkehrsmittelbezogene, d. h. auf schiffsbezogene Dienste beschränkt. Artikel 80 EG-Vertrag als Verkehrstitel kann nur für technisch-nautische, nicht jedoch für ladungsbezogene Dienste eine Ermächtigungsgrundlage darstellen.

Kein Regelungsbedarf für ladungsbezogene Dienstleistungen

Wir schließen uns daher dem Beschluss des Bundesrates vom 13. Juli 2001 sowie dem Vorschlag des zuständigen Berichtstatters des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, Dr. Georg Jarzembowski, MdEP, vom 6. Juni 2001 an, wonach für besondere Marktzugangsregelungen für ladungsbezogene Dienstleistungen kein Bedarf besteht. Wir halten es daher für sinnvoll, wie von diesen Stellen vorgeschlagen, die vorgesehenen Regelungen für den Marktzugang auf technisch-nautische Dienste zu beschränken.

Erstens kann die Kommission eine angeblich nennenswerte Anzahl von Problemfällen im Ladungsbereich nicht aufzeigen. Zweitens würde selbst bei dem Vorhandensein einiger Problemfälle das Überziehen aller europäischen Häfen mit einem äußerst bürokratischen Ausschreibungssystem den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel verletzen. Drittens ist die Kommission aufgrund ihrer bestehenden Regelungskompetenzen bereits jetzt rechtlich in der Lage, einzelne Problemfälle anhand des Allgemeinen Gemeinschaftsrechts zu lösen.

Wir begrüßen zudem den Vorschlag des Berichtstatters des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, die Kommission zu verpflichten, mit Unterstützung durch die Mitgliedstaaten einen Bericht über die Einhaltung der Bestimmungen des EG-Vertrages, insbesondere hinsichtlich der Freizügigkeit, der Niederlassungs- sowie der Dienstleistungsfreiheit zu erstellen und Rat und Parlament vorzulegen. Auf der Grundlage dieses Berichts sollte dann geprüft werden, ob Regelungen über den Marktzugang für ladungsbezogene Hafendienstleistungen erforderlich sind.

Auch der Vorschlag des Berichtstatters, neue Regelungen zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen in die Richtlinien aufzunehmen, wird von uns begrüßt.

Neben der Änderung des Richtlinienentwurfs, seinen Anwendungsbereich auf technisch-nautische Dienste zu beschränken, halten wir besonders folgende Änderungen für erforderlich:

- Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf die seewärtigen Zufahrten und Flüsse, damit die erforderliche Kooperation zwischen den technisch-nautischen Diensten im Hafen und denen auf den maritimen Zufahrten nicht erschwert wird und keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen,

- Anhebung des Schwellenwerts, um kleine Häfen aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie herauszunehmen,
- Eingrenzung der Möglichkeiten der Selbstabfertigung (Beschränkung für ladungsbezogene Hafendienstleistungen auf Tätigkeiten der Schiffsbesatzung an öffentlichen Kaimauern, die nicht vermietet sind; gleiche Kriterien für die Selbstabfertigung wie für die Anbieter desselben oder eines vergleichbaren Hafendienstes),
- Bestandsschutz für bestehende Verträge und Genehmigungen sowie Verlängerung der Zeiträume bei der Geltungsdauer der Genehmigungen und den Übergangsmaßnahmen zur Sicherung der Investitionsbereitschaft.

Wettbewerbsprobleme zwischen den Seehäfen lösen

Den Ansatz der Kommission, einheitliche Rahmenbedingungen für den Wettbewerb innerhalb der Häfen zu schaffen, den Wettbewerb zwischen den Häfen jedoch nicht auf eine harmonisierte Grundlage stellen zu wollen, halten wir für inkonsequent. Während die Kommission hinsichtlich des Marktzugangs für Hafendienste von der Einzelfallmethode abgehen will und einen Gemeinschaftsrahmen vorschlägt, beabsichtigt sie hinsichtlich der Kontrolle staatlicher Beihilfen für Hafenunternehmen an der Einzelfallmethode festzuhalten.

Der Richtlinienvorschlag ist damit ausschließlich auf den hafeninternen Marktzugang und Wettbewerb ausgerichtet. Wettbewerbsprobleme zwischen den europäischen Seehäfen werden nicht tangiert. Der Richtlinienvorschlag ist deshalb nicht geeignet, gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den vorhandenen Hafenunternehmen in den europäischen Seehäfen zu schaffen. Er ist damit ungeeignet, dass viel beschworene und besonders von den nordeuropäischen Seehäfen seit Jahren eingeforderte „level playing field“ sicherzustellen.

Im Hinblick auf die Lösung der Wettbewerbsprobleme zwischen den europäischen Seehäfen wäre die Formulierung gemeinschaftlicher Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen aus unserer Sicht der richtigere Weg. Dies wäre ein wichtiger Schritt hin zu einem fairen Seehafenwettbewerb in der EU.

Änderung der TEN-Leitlinien hinsichtlich Seehäfen, Binnenhäfen und intermodaler Terminals

Die Kommissionsmitteilung befasst sich auch mit der Einbeziehung der Seehäfen in die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN). Das Vermittlungsverfahren zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Änderung der TEN-Leitlinien hinsichtlich Seehäfen, Binnenhäfen und intermodaler Terminals (s. Bericht 1999/2000) ist am 13. März 2001 erfolgreich abgeschlossen worden. Die geänderten Leitlinien sind am 9. Juli 2001 in Kraft getreten.

Seehäfen werden danach in 3 Kategorien eingeteilt, die folgendermaßen definiert sind:

- | | |
|-------------|--|
| Kategorie A | Seehäfen von internationaler Bedeutung: Häfen mit einem jährlichen Gesamtverkehrsaufkommen von mindestens 1,5 Mio. t Frachter oder von mindestens 200 000 Passagieren. |
| Kategorie B | Seehäfen von Bedeutung für die Gemeinschaft, die nicht in Kategorie A fallen: diese Häfen haben ein jährliches Gesamtverkehrsaufkommen von mindestens 0,5 Mio. t Fracht oder zwischen 100 000 und 199 999 Passagieren. |
| Kategorie C | Häfen mit regionaler Anbindung: diese Häfen entsprechen nicht den Kriterien der Kategorie A und B. |

Die Seehäfen der Kategorie A sind in informatorischen Karten verzeichnet, die auf den neuesten Daten über die Häfen beruhen.

Hafenvorhaben von gemeinsamem Interesse müssen im Zusammenhang mit den dem transeuropäischen Seehafennetz angehörenden Häfen zusätzlich zu den bereits festgelegten Voraussetzungen besondere Kriterien und Spezifikationen entsprechen. Danach betreffen die Vorhaben von gemeinsamem Interesse nur Infrastrukturen, die unterschiedslos allen Benutzern offen stehen.

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt jedes Vorhaben, das die folgenden Arbeiten betrifft: Bau- und Unterhaltung aller Bestandteile des allgemein für alle Benutzer offenen Verkehrssystems innerhalb des Hafens und der Verbindungen zum nationalen oder internationalen Verkehrsnetz; dazu gehören insbesondere die Er-

schließung und Unterhaltung von Landflächen für gewerbliche und hafenbezogene Zwecke, Bau und Unterhaltung von Straßen- und Schienenanbindungen, Bau und Unterhaltung einschließlich Bagge- rung der Zugänge sowie der sonstigen Wasserflächen im Hafen, Bau und Unterhaltung von Navigationshilfen und von Verkehrsma- nagement-, Kommunikations- und Informationssystemen im Hafen und seinen Zugängen.

Zu den Vorhaben von gemeinsamem Interesse gehören alle Infra- strukturvorhaben, die folgende Merkmale aufweisen:

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 aus	Vorhaben für Häfen der Kategorien A u. B
Ständiger Zugang zu Ostseehäfen, die auf etwa 60° nördlicher Breite und weiter nördlich gelegen sind, einschl. des Ausrüstungsauf- wands für Eisbrecharbeiten im Winter	Vorhaben für Häfen der Kategorien A , B und C
Schaffung oder Verbesserung von Hinterlandverbindungen für den An- schluss des Hafens an die verschiedenen Bestandteile des transeuro- päischen Verkehrsnetzes durch Schienen-, Straßen- und Binnenwas- serstraßenverbindungen	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 Binnenwasser- straßenverbindungen	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 Informationssyste- men wie EDI (elektronischer Datenaustausch) oder anderer intelligenter Managementsysteme für den Güter- und Personenverkehr, die integ- rierte 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

Das transeuropäische Netz für den Kombinierten Verkehr umfasst:

- für den Kombinierten Verkehr geeignete Eisenbahnstrecken und Binnenwasserstraßen und den Seeweg, die zusammen mit ei-

nem etwaigen möglichst kurzen Vor- und/oder Nachlauf auf der Straße den Güterfernverkehr ermöglichen;

- intermodale Terminals mit Einrichtungen, die den Umschlag zwischen den Eisenbahnstrecken, den Binnenwasserstraßen, dem Seeweg und dem Straßenverkehr ermöglichen;
- einstweilen die entsprechenden Fahrzeuge, wenn die noch nicht angepassten Infrastrukturmerkmale dies verlangen.

Außer den Vorhaben bezüglich der bereits genannten Verbindungen gilt als Vorhaben von gemeinsamem Interesse außerdem nunmehr jedes diese Verbindungen betreffende Vorhaben, das u. a. sich bezieht auf

- den Bau oder Ausbau von Umschlagzentren zwischen Landverkehrsträgern, einschließlich der Schaffung von Umschlageinrichtungen mit der entsprechenden Infrastruktur in dem Terminal;
- den Ausbau der Hafengebiete zwecks Entwicklung oder Verbesserung des Kombinierten Verkehrs zwischen dem Seeweg und der Schiene, der Binnenwasserstraße oder der Straße.

Danach können möglicherweise auch intermodale Terminals in den Seehäfen gefördert werden.

Der ZDS begrüßt, dass auf der Grundlage dieser geänderten TEN-Leitlinien nunmehr auch Hafenprojekte angemeldet werden können. Bisher wurden im Rahmen der TEN für den Hafengebiet nur Machbarkeits- und Durchführbarkeitsstudien gefördert. Im letzten Jahr wurde die Hamburger Durchführbarkeitsstudie zur Optimierung der schienengebundenen Anbindung des Hamburger Hafens an Skandinavien und den Ostseeraum mit einem Höchstbetrag von 0,5 Mio. EURO bezuschusst.

V. STEUERN UND ZÖLLE

Neue AfA-Tabelle für den Wirtschaftszweig „Hafenbetriebe“

Das Bundesfinanzministerium und die Küstenländer haben das Anliegen des ZDS aufgegriffen, eine branchenspezifische AfA-Tabelle für den Wirtschaftszweig „Hafenbetriebe“ einzuführen.

Zum 01.01.2001 ist eine neue AfA-Tabelle für allgemein verwendbare Anlagegüter („AV“) mit deutlich verlängerten Abschreibungszeiträumen in Kraft getreten. Die deutschen Seehafenbetriebe unterliegen mit ihren Anlagegütern fast ausschließlich dieser Tabelle. Dies gilt insbesondere für Umschlag- und Lageranlagen, Fördereinrichtungen und Umschlaggeräte. Eine speziell auf die deutsche Hafenwirtschaft bezogene AfA-Tabelle gibt es bisher nicht.

In der Anhörung im Bundesfinanzministerium zum Entwurf einer neuen AfA-Tabelle „AV“ haben wir darauf hingewiesen, dass für den Hafenbereich die erheblich verlängerten Zeiträume für die technische Abnutzung von Wirtschaftsgütern der vorgesehenen Anpassung der AfA-Tabellen an realitätsnähere Nutzungsdauern nicht gerecht werden. Diese zum Teil mehr als verdoppelten Nutzungszeiten seien viel zu hoch angesetzt und entsprechen nicht der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer für Anlagegüter in den deutschen Seehäfen. Angesichts der intensiven Einsatzbedingungen von Umschlaganlagen und -geräten in unseren Seehäfen sei die technische Nutzungsdauer dieser Wirtschaftsgüter wesentlich geringer. Außerdem werde die für die Abschreibung vorgesehene noch stärkere Akzentuierung der technischen gegenüber der wirtschaftlichen Nutzungsdauer den wirtschaftlichen Gegebenheiten und Anforderungen der deutschen Hafenwirtschaft nicht gerecht.

In den deutschen Seehäfen werden diese Anlagegüter in 3-Schichtbetrieben an 7 Tagen in der Woche eingesetzt. Darüber hinaus werden sie überwiegend im Freien verwendet. Diese Wirtschaftsgüter unterliegen daher zusätzlich zu der nutzungsbedingten auch einer wetterungsbedingten Abnutzung.

Bei der Nutzungsdauer von Krananlagen ist außerdem zu berücksichtigen, dass moderne Krananlagen, wie z.B. Containerbrücken, eine hochentwickelte Steuerungstechnik aufweisen und damit heutzutage wesentlich schnelleren Innovations- und Entwicklungszyklen unterliegen. Eine Verlängerung der Nutzungsdauer für Krananlagen

steht daher im krassen Widerspruch zur technologischen Entwicklung in diesem Bereich.

Hinzu kommt, dass sich die technische Nutzungsdauer von Containerbrücken aufgrund der Schiffsgrößenentwicklung deutlich verkürzt hat. Die heute überwiegend in den Seehäfen eingesetzten Containerbrücken können Containerschiffe der neuesten Generation auf Grund der zunehmenden Breite und Stapelhöhe dieser Schiffe nur noch begrenzt abfertigen. Diese Brücken müssen daher in den nächsten Jahren ersetzt werden. Hält der Trend zu immer größeren Schiffseinheiten an, wovon auszugehen ist, wird sich die technische Nutzungsdauer von Containerbrücken weiter verkürzen. Die Abschreibungsdauer für diese Krananlagen muß daher verkürzt und nicht verlängert werden.

Die Verlängerung der Abschreibungszeiträume würde dazu führen, dass den deutschen Seehafenbetrieben Eigenmittel entzogen werden, die für Investitionen dringend erforderlich sind, um international wettbewerbsfähig zu bleiben. Aufgrund der nutzungsbedingten Besonderheiten von Anlagegütern in den deutschen Seehäfen haben wir uns daher mit Nachdruck dafür eingesetzt, eine spezielle Abschreibungstabelle für den Bereich der Seehäfen einzuführen.

Das Bundesfinanzministerium hat unserem Anliegen entsprochen und uns gebeten, einen Vorschlag für eine branchenspezifische AfA-Tabelle zu erarbeiten. In dem nunmehr vorliegenden Entwurf des Bundesfinanzministeriums für eine Abschreibungstabelle für Hafenbetriebe sind unsere Vorschläge teilweise berücksichtigt worden. Wir haben zu dem Entwurf Stellung genommen und das Bundesfinanzministerium gebeten, die Arbeiten am Entwurf der Abschreibungstabelle für Hafenbetriebe so rechtzeitig abzuschließen, dass die Tabelle noch in diesem Jahr rückwirkend zum 01.01.2001 in Kraft treten kann.

Zollabwicklungssystem ATLAS

Die Zollabfertigung von Waren in den deutschen Seehäfen soll zukünftig durch das von der deutschen Zollverwaltung entwickelte IT-Verfahren „ATLAS“ (Automatisiertes Tarif- und lokales Abfertigungssystem) erfolgen. In der Vergangenheit war es bei der Einführung dieses Systems immer wieder zu Verzögerungen gekommen. Daraufhin wurde im Herbst 2000 Ditmer Sturies von der Oberfinanzdirektion Hamburg als Sprecher der Gesamtprojektleitung von ATLAS im BMF eingesetzt. Seitdem befindet sich die Implementierung dieses Systems auf einem guten Weg. Gleichzeitig wurde ein Beirat gegründet, in dem auch die Interessen des ZDS wahrgenommen werden.

Mit der sukzessiven Einführung des ATLAS-Systems soll die gesamte Ein- und Ausfuhrabwicklung innerhalb weniger Jahre auf moderne Informationstechnologie umgestellt werden und damit die beleglose Zollabfertigung realisiert werden. Von der Zollanmeldung bis hin zum Steuerbescheid werden künftig alle Im- und Exportverfahren über eine Systemplattform elektronisch durchgeführt. Bereits ab dem 1. Dezember 2001 können keine Importsendungen mehr über das bisherige elektronische Zollverfahren DOUANE abgewickelt werden. Zu diesem Zeitpunkt soll das ATLAS-System, das dann Euro-fähig ist, die Aufgaben dieses Systems übernehmen. Sukzessive sollen alle Zollstellen in den deutschen Seehäfen mit dem ATLAS-System ausgerüstet werden. Parallel dazu besteht weiterhin die Möglichkeit der konventionellen Zollabwicklung, die allerdings mit einem erhöhten zeitlichen Aufwand verbunden ist und damit zu Verzögerungen bei der Abfertigung führen kann.

Wir halten die Einführung des IT-Verfahrens ATLAS aufgrund der zu erwartenden Mengenzuwächse in den deutschen Seehäfen für einen notwendigen Schritt. Nur durch ein effizientes Zollsystem – wie es ATLAS darstellt – lassen sich die zu erwartenden Mengen zügig abwickeln. Ziel muss es dabei sein, die erforderlichen Informationen so früh wie möglich zu erhalten, um eine schnelle und reibungslose Abfertigung der Waren in den deutschen Seehäfen zu gewährleisten.

VI. MARITIMER UMWELTSCHUTZ UND HAFENSICHERHEIT

Trilaterale Wattenmeerkooperation

Im Rahmen der Vorbereitung der 9. Trilateralen Regierungskonferenz zum Schutz des Wattenmeeres am 31. Oktober 2001 in Esbjerg stand eine mögliche Beantragung des Wattenmeeres und angrenzender Gebiete als „Besonders empfindliches Meeresgebiet/Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)“ bei der IMO im Mittelpunkt der Erörterung.

Die vom Wattenmeersekretariat in Auftrag gegebene Studie (Southampton-Studie) schlägt die Einrichtung eines PSSA-Gebietes in Verbindung mit neuen Maßnahmen vor. Die Studie hat sich allerdings weder mit der fachlichen Notwendigkeit oder Sinnhaftigkeit dieser Maßnahmen, noch mit deren Konsequenzen für Schifffahrt und Wirtschaft auseinandergesetzt, obwohl dies Gegenstand des Auftrages war. Darüber hinaus stützt sich die Studie überwiegend auf die Antworten einer Fragebogenaktion und weniger auf fachlich fundierte Aussagen.

Insgesamt wird die Nordsee bereits durch ihren Status als MARPOL-Sondergebiet vor unzulässigen Öleinleitungen, ölhaltigen Gemischen, Schiffsabwasser und Schiffsmüll geschützt. Laufende Aufgabe des Bundesverkehrsministeriums und seiner nachgeordneten Bereiche ist es zudem, die Sicherheit des Schiffsverkehrs mit den Zielen „sicheres Schiff, sichere Schifffahrtswege, Notfallvorsorge“ auch zum Schutz der Meeresumwelt ständig zu verbessern. Dazu wurden bereits zahlreiche Maßnahmen ergriffen und es werden weitere eingeleitet und vorangetrieben. Die Vorschläge der Projektgruppe „Maritime Notfallvorsorge“ werden auf nationaler Ebene weitere Verbesserungen auch für den Meeresumweltschutz bringen.

Im Hinblick auf die bestehenden und eingeleiteten Maßnahmen kommt der Einrichtung einer PSSA daher keine zusätzliche Schutzfunktion zu. Vielmehr ist dagegen zu befürchten, dass durch die Einrichtung einer PSSA die auf nationaler und internationaler Ebene bestehenden und eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und des Umweltschutzes beeinträchtigt werden.

Für die wirtschaftliche Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen ist es von entscheidender Bedeutung, dass die seewärtigen Zufahrten zu unseren Seehäfen auch weiterhin der Schifffahrt uneingeschränkt offen stehen und ihre Nutzung

zu wettbewerbsfähigen Bedingungen gewährleistet ist. Erforderliche Anpassungsmaßnahmen bei den seewärtigen Zufahrten sowie der notwendige Aus- und Neubau deutscher Seehäfen müssen weiterhin in ausschließlicher nationaler Verantwortung liegen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die angemeldeten Vertiefungen der Außenweser und der Außen- und Unterelbe sowie die Entwicklung eines deutschen Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven. Kompetenzen auf diesen Gebieten dürfen nicht an die IMO oder Nachbarstaaten abgegeben werden.

Der ZDS lehnt daher eine trilaterale Anmeldung einer PSSA für das Wattenmeer ab. Dies gilt auch für eine Anmeldung bezogen auf die Fläche des Trilateralen Schutzgebietes ohne Pufferzone auf der Basis existierender Maßnahmen.

Die Einrichtung einer PSSA Wattenmeer hätte – im Gegensatz zu den Auswirkungen in Dänemark und den Niederlanden – sehr weitgehende negative ökonomische Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen und den Schifffahrtsstandort Deutschlands zur Folge. Wir haben daher die zuständigen Stellen in Deutschland mit allem Nachdruck gebeten, die Einrichtung einer PSSA Wattenmeer auf der 9. Trilateralen Regierungskonferenz zum Schutz des Wattenmeeres nicht zu unterstützen.

Gesetz zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie

Am 3. August 2001 ist das Gesetz zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie in Kraft getreten. Die UVP-Änderungsrichtlinie vom 3. März 1997 erfordert vor Erteilung einer Genehmigung für bestimmte, besonders umweltrelevante öffentliche und private Vorhaben eine medienübergreifende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Durch diese Prüfung sollen die Umweltauswirkungen eines Vorhabens ermittelt, beschrieben und bewertet und deren Ergebnisse im Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie in nationales Recht ist das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12. Februar 1990 grundlegend geändert worden. Der Kreis der Vorhaben, die einer UVP unterliegen, wurde erheblich erweitert. In der Anlage zu § 3 des UVPG vom 12. Februar 1990 wurden insgesamt 46 Vorhabentypen einer UVP-Pflicht unterworfen, während das neue Gesetz insgesamt 275 Vorhaben aufführt. Allerdings ist nicht für sämtliche dieser Vorhabenarten eine UVP zwingend vorge-

schrieben. So sieht das Gesetz u. a. vor, dass der Landesgesetzgeber gemäß § 3d für bestimmte Projekte, die in der Anlage 1 zu dem Gesetz mit einem „L“ gekennzeichnet sind, die Voraussetzungen festlegt, unter denen für diese Anlagen eine UVP durchzuführen ist. Diese Vorschrift gilt gemäß Ziff. 13.12 der Anlage 1 zum UVPG auch für den „Bau eines sonstigen Hafens, einschließlich Fischereihafens oder Jachthafens, oder einer infrastrukturellen Hafenanlage“.

Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens konnten wir erreichen, dass in Anlehnung an die zugrunde liegende UVP-Änderungsrichtlinie das Wort „infrastrukturellen“ auch im nationalen Recht eingefügt worden ist. Dadurch wird sichergestellt, dass ausschließlich Infrastrukturprojekte in Häfen einer UVP-Pflicht unterstellt werden können.

Unter welchen Voraussetzungen der Bau eines Hafens bzw. Infrastrukturvorhaben in Häfen einer UVP-Pflicht unterliegen, ist gemäß § 3d UVPG nunmehr im Einzelnen durch Landesrecht auszufüllen. Dabei ist es erforderlich, dass es zu einer einheitlichen Vorgehensweise in den einzelnen Ländern kommt, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Störfall-Verordnung (12. BImSchV)

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

Diese Richtlinie nimmt bestimmte Bereiche von ihrem Anwendungsbereich aus. Gemäß Artikel 4c 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. Über § 1 Abs. 5 der Störfall-Verordnung findet die Ausnahmeregelung des Art. 4c der Seveso II-Richtlinie auch im nationalen Recht Anwendung.

Entgegen der Regelung in § 1 Abs. 5 versuchen die Umweltbehörden der Länder zum Teil, die zeitlich begrenzte Bereitstellung von gefährlichen Stoffen im Verlauf der Beförderung in den Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung einzubeziehen. Diese Vorgehensweise steht jedoch im Widerspruch zu dem von der Bundesre-

gierung und der Europäischen Kommission vertretenen Standpunkt. Sowohl die Bundesregierung als auch die Europäische Kommission sind zu dem Schluss gelangt, dass die Ausnahmeregelung in Art. 4 c der Seveso II-Richtlinie sachgerecht ist und weitere Sicherheitsanforderungen für diesen Bereich nicht erforderlich sind. Insoweit verweisen wir auch auf die Ausführungen in unserem Jahresbericht 1999/2000.

Die Bundesregierung und die Europäische Kommission berücksichtigen damit, dass auf den Terminals bereits Sicherheitsanforderungen bestehen, die einen der Störfall-Verordnung vergleichbaren Sicherheitsstandard gewährleisten. Diese Sicherheitsanforderungen sind im Wesentlichen in den jeweiligen Hafensicherheitsverordnungen geregelt, die auf den IMO-Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and related Activities in Port Areas basieren. Die Hafensicherheitsverordnungen sehen nicht nur betrieblich-organisatorische, sondern auch bauliche Anforderungen für den Umschlag und die zeitlich begrenzte Bereitstellung von verpackten gefährlichen Gütern vor. Diese Anforderungen sind speziell auf die Gegebenheiten auf den Terminals in den deutschen Seehäfen zugeschnitten. Vor diesem Hintergrund wäre es nicht sachgerecht, die Terminals darüber hinaus den störfallrechtlichen Anforderungen zu unterstellen, zumal ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn hierdurch nicht erreicht werden könnte. Hinzu kommt, dass die Störfall-Verordnung auf klassische Lageranlagen zugeschnitten ist und den besonderen Gegebenheiten auf den Umschlagterminals nicht Rechnung trägt.

Wir erwarten daher, dass sich die Umweltbehörden der Länder der von der Bundesregierung und der Europäischen Kommission vertretenen Position anschließen, die aus den genannten Gründen weitere Sicherheitsanforderungen nicht für erforderlich gehalten haben. Derzeit befinden wir uns noch in Gesprächen mit dem Bundesumweltministerium, dem Bundesverkehrsministerium und den Umweltbehörden mit dem Ziel, noch zu einer einvernehmlichen Lösung zu gelangen.

Änderung der Seveso II-Richtlinie

Im April 2001 hat die Europäische Kommission einen Arbeitsentwurf für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der sog. Seveso II-Richtlinie vorgelegt. Mit diesem Entwurf wird insbesondere das Ziel verfolgt, Unfälle wie im niederländi-

schen Enschede im Mai 2000 zukünftig zu verhindern. Um dies zu erreichen, sollen u.a. die Mengenschellen, ab denen bestimmte Sicherheitsanforderungen für die Lagerung von pyrotechnischen Gegenständen greifen, ganz erheblich abgesenkt werden. Nach Auffassung der Kommission lassen sich Unfälle wie im niederländischen Enschede verhindern, wenn Betriebe wie die Firma Fireworks S. E. unter die Seveso II-Richtlinie fallen. Im Rahmen der Untersuchungen nach dem Unfall von Enschede war insoweit festgestellt worden, dass in sechs Mitgliedstaaten (Finnland, Frankreich, Deutschland, Spanien, Schweden und dem Vereinigten Königreich) sehr viel mehr Einrichtungen unter die innerstaatlichen Rechtsvorschriften fallen als nach der Seveso II-Richtlinie.

Im Rahmen der Änderung der Seveso II-Richtlinie muss es aber auch darum gehen, dem unterschiedlichen Gefährdungspotenzial von pyrotechnischen Gegenständen der verschiedenen Klassen hinreichend Rechnung zu tragen und in dem erforderlichen Umfang zu differenzieren. In Fachkreisen ist unbestritten, dass pyrotechnische Gegenstände der Gefahrgutklasse 1.4 G und S (Klein- und Kleinstfeuerwerk) kein Störfall-Potenzial im Sinne der Seveso II-Richtlinie aufweisen und damit ein Störfall durch diese Gegenstände nicht hervorgerufen werden kann. Diese Auffassung wird insbesondere auch von den Experten der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung in Berlin vertreten. Wir haben uns daher sowohl gegenüber der Europäischen Kommission als auch gegenüber den zuständigen nationalen Ministerien dafür ausgesprochen, pyrotechnische Gegenstände der Gefahrgutklasse 1.4 G und S von dem Anwendungsbereich der Seveso II-Richtlinie auszunehmen. Die Beratungen auf europäischer Ebene zur Änderung der Seveso II-Richtlinie dauern derzeit noch an. Mit der Vorlage des offiziellen Richtlinienvorschlages ist nicht vor Ende 2001 zu rechnen.

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

Ende Mai 2000 hatte die Europäische Kommission einen Richtlinienvorschlag zur Festlegung von Vorschriften und harmonisierten Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen vorgelegt. 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.

Nach den Vorstellungen der Europäischen Kommission sollen die Massengutterminals zukünftig einen sog. „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. Darüber hinaus sieht der Richtlinienvorschlag vor, dass die Umschlagbetriebe ein Qualitätsmanagementsystem gemäß der ISO-Norm 9001:2000 einzuführen haben. Wir hatten uns in unserer Stellungnahme zu dem Richtlinienvorschlag insbesondere gegen die Einführung eines solchen „quality management systems“ ausgesprochen. Insoweit verweisen wir auch auf die Ausführungen in unserem Jahresbericht 1999/2000.

Am 13. Februar 2001 hat sich das Europäische Parlament in 1. Lesung mit dem Richtlinienvorschlag befasst und sich auf eine Position verständigt. Diese Position weicht jedoch zum Teil von dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates vom Mai 2001 ab. Der Rat hat in seinem Gemeinsamen Standpunkt wesentliche Aspekte unserer Stellungnahme, die wir über FEPORT eingebracht hatten, berücksichtigt. Zwar ist er unserem Petitum hinsichtlich des Qualitätsmanagementsystems nicht gänzlich gefolgt. Der Rat hat aber, um unserem Anliegen Rechnung zu tragen, vorgeschlagen, auch Managementsysteme, die einen gleichwertigen Standard wie die ISO-Norm 9001:2000 gewährleisten, als Äquivalent zuzulassen.

Aufgrund der unterschiedlichen Standpunkte müssen sich das Europäische Parlament und der Rat nunmehr auf eine gemeinsame Position verständigen. Nach dem derzeitigen Sachstand ist davon auszugehen, dass sich das Parlament der Position des Rates anschließen wird. Die abschließende Sitzung im Plenum des Europäischen Parlaments wird voraussichtlich im November 2001 stattfinden.

VII. LAGERHALTUNG VON INTERVENTIONSGETREIDE

Mit dem Wirtschaftsjahr 2000/2001 trat eine neue Lagergeldauschreibung unter Einbeziehung der Nachlaufrachten in Kraft (siehe Bericht 1999/2000). Der ZDS hatte sich in den letzten Jahren mit Nachdruck für diese Neuregelung eingesetzt, um Silobetriebe in den deutschen Seehäfen angesichts ihrer Standort- und Kostenvorteile angemessen an der Intervention von Getreide zu beteiligen.

Von der insgesamt in Deutschland im Wirtschaftsjahr 2000/2001 intervenierten Getreidemenge in Höhe von 5,5 Mio. t wurden allerdings nur knapp 100 000 t in deutsche Seehäfen destiniert. Dies ist einerseits auf den weiterhin hohen Anteil von Loco-Angeboten zurückzuführen, aber auch eine Folge der unterschiedlichen kalkulatorischen Berücksichtigung der Ablauffrachten der Binnen- und Seehafenlager. Nach dem neuen Ausschreibungsverfahren werden für den Transport vom Angebotslager zum Interventionsübernahmelaager im Seehafen ausschließlich LKW-Frachten in der Wirtschaftlichkeitsberechnung berücksichtigt, während für Interventionsübernahmelaager im Hinterland nur im Vorlauf LKW-Frachten und im Nachlauf zum Ausfuhrhafen die kostengünstigsten Frachten in Anrechnung gebracht werden. Eine Gleichbehandlung der Ablauffrachten für Binnen- und Seehafenlager ist daher dringend erforderlich.

Andererseits haben die Seehafenbetriebe bei einer Vertragslagerkapazität von zusammen rund 916.000 t der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) Lagerfreiräume von lediglich rund 170.000 t gemeldet. Angesichts der günstigen Entwicklung des Sauggüterumschlags in den deutschen Seehäfen wurden die Kapazitäten vor allem für den Umschlag genutzt. Insgesamt wurden 10,2 Mio. t Getreide umgeschlagen, 38,4% mehr als im Vorjahr. Der Gesamtumschlag an Futtermitteln betrug 4,4 Mio. t, 20,8% mehr als 1999. Dagegen war der Umschlag von Ölsaaten mit 3,9 Mio. t rückläufig (-9,2%). Über die Entwicklung des Sauggüterumschlags in ausgewählten Häfen berichtet die nachstehende Tabelle.

Neben der Gleichbehandlung der Ablauffrachten für Binnen- und Seehafenlager besteht aus unserer Sicht Gesprächsbedarf mit der

Sauggüterumschlag in ausgewählten Häfen
- in 1000 t. -

	Getreide		Futtermittel		Ölfrüchte		Sauggüter insgesamt		Veränderung in % 2000:1999
	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	
Hamburg	4006	2874	1362	1221	2497	2914	7865	7009	+12,2
Rostock	3223	2401	134	5	140	201	3497	2607	+34,1
Brake	767	562	2443	1561	-	-	3210	2123	+51,2
Brem. Häfen	487	342	782	652	-	-	1269	994	+27,7
Lübeck	285	292	115	43	3	5	403	340	+18,5
Kiel	305	98	53	65	-	3	358	116	+115,7
Stralsund	213	159	-	-	-	-	213	159	+34,0
Wismar	57	65	-	8	-	2	57	75	-24,0
Nordenham	99	15	8	-	-	-	107	15	+613,3
Emden	13	6	25	-	37	-	75	6	+1150,0

BLE auch bezüglich einiger Punkte der Ausschreibungsbedingungen. Danach ist der Lagerhalter für die Gesunderhaltung des eingelagerten Getreides verantwortlich. Während vor Einführung des Ausschreibungsverfahrens die Kosten der Gesunderhaltung kalkulatorischer Bestandteil des Lagergeldsatzes waren, müssen die Be- gasungskosten nunmehr vom Lagerhalter getragen werden, der sie im Lagergeldangebot berücksichtigen kann. Die bisherigen Erfahrungen mit dem Ausschreibungsverfahren haben jedoch gezeigt, dass die Kosten der Gesunderhaltung nicht kalkulierbar sind. In vielen Fällen ist daher eine Abdeckung dieser Kosten durch das Lagergeld nicht möglich. Wir halten es daher für dringend erforderlich, Möglichkeiten zu erörtern, wie die Gesunderhaltung von der Vergütung der Lagerleistung (Lagergeldsatz) getrennt werden kann. Zur Lösung dieser Frage wären ggfls. auch Ausgleichsmaßnahmen denkbar, wie die Anhebung der Pauschalerstattung für Ein- und Auslagerungen.

Gesprächsbedarf gegenüber der BLE besteht aus unserer Sicht auch bezüglich der sachkundigen Personen zur Kontrolle der Gewichtserfassung. Wir sind der Auffassung, dass kostengünstigere Lösungen möglich sind, wie sie auch in anderen Mitgliedstaaten der EU praktiziert werden. Außerdem haben wir Gesprächsbedarf hinsichtlich der Definition von Lägern mit Seehafenanschluß.

VIII. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

Lohnrunde 2000/2001

In unserem Bericht 1999/2000 hatten wir über die letztjährige Lohnrunde berichtet. Im Mai 2000 hatten sich ZDS und ÖTV auf einen Lohntarifabschluss mit einer Mindestlaufzeit von zwei Jahren geeinigt. Danach sind die Löhne für die Hafendarbeiter der deutschen Seehafensbetriebe zum 1. Juni 2000 um 3% und zum 1. September 2001 um weitere 2% erhöht worden. Um die gleichen Prozentsätze sind die Zuschläge für Spät- und Nachtschichten sowie für die Arbeit an Sonn- und Feiertagen zum 1. Juni 2000 bzw. zum 1. September 2001 erhöht worden. Der Abschluss entspricht einer durchschnittlichen Erhöhung von 2,63% pro Jahr und bewegt sich damit im tarifpolitischen Umfeld. Der neue Lohntarifvertrag ist frühestens zum 31. Mai 2002 kündbar. Die aktuelle Lohnhöhe ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle:

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 1.9.2001	
		DM	EUR
I	Aushilfsarbeiter	20,75	10,61
II	Hafendarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	23,04	11,78
III	Hafendarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafendarbeitskarte sind	24,35	12,45
IV		25,80	13,19
V	Wunsch- und Decksleute	26,14	13,37
V/1	Hafensacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	26,65	13,63
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafensacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	27,17	13,89
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	27,77	14,20
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeitsgebieten	28,40	14,52
VII	2. Stauervize	29,87	15,27
VII/1	Vorhandwerker	30,74	15,72
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	32,21	16,47

Trotz der zum Teil moderaten Tarifabschlüsse der vergangenen Jahre liegt Westdeutschland bei den Arbeitskosten im internationalen Vergleich weiterhin an der Spitze. Die Kosten für eine Arbeitsstunde in der Verarbeitenden Industrie betragen in Westdeutschland

im Jahr 1999 DM 49,23 (EUR 25,17). Davon entfielen DM 27,11 auf das Direktentgelt und DM 22,12 auf die Personalzusatzkosten. Dies entspricht einer Personalzusatzkostenquote von 82%. In den Niederlanden betragen die Arbeitskosten je Stunde in 1999 demgegenüber DM 39,36 (EUR 20,12) und in Belgien DM 42,84 (EUR 21,90). Insgesamt lagen die Arbeitskosten in Westdeutschland in 1999 40% über dem Durchschnitt der übrigen Industrieländer. Gleichzeitig lag Westdeutschland bei der tariflichen Sollarbeitszeit mit 1.592 Stunden am Tabellenende. In den USA betrug die tarifliche Sollarbeitszeit in 1999 im Vergleich dazu 1.904 Stunden. (Quelle: Internationale Wirtschaftszahlen 2001, Institut der deutschen Wirtschaft Köln).

Ungeachtet der hohen Arbeitskosten am Standort Deutschland haben einige Gewerkschaftschefs bereits angekündigt, in der Lohnrunde 2002 spürbare Lohnerhöhungen durchsetzen zu wollen. Dies würde jedoch zu einer weiteren Verschärfung der Wettbewerbssituation der Unternehmen am Standort Deutschland führen. Die Unternehmen wären in diesem Fall gezwungen, die überproportionalen Lohnabschlüsse durch eine Anpassung des Personalbestandes zu kompensieren, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Dies wiederum würde sich negativ auf die Situation am Arbeitsmarkt auswirken. Experten rechnen damit, dass die durchschnittliche Arbeitslosenzahl auch im Jahr 2002 bei rund 3,8 Mio. liegen wird. Zum Teil wird sogar mit einem Ansteigen auf 4,2 Mio. bis zum Februar 2002 gerechnet. Diese Situation würde sich durch überproportionale Lohnabschlüsse noch weiter verschärfen. Das Ziel der Bundesregierung, die Zahl der Arbeitslosen im Jahr 2002 unter 3,5 Mio. zu senken, würde damit in noch weitere Ferne rücken. Vor diesem Hintergrund ist es unseres Erachtens dringend erforderlich, die moderate Lohntarifpolitik fortzusetzen.

Gleichzeitig ist es aber auch notwendig, die Lohnnebenkosten auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Derzeit liegt die Sozialabgabenbelastung bei 40,8% in den alten Bundesländern und bei 41,1% in den neuen Bundesländern. Im Koalitionsvertrag wurde eine Absenkung unter die 40%-Marke festgeschrieben. Bislang hat die Bundesregierung ihre Zusage, die Sozialabgaben unter diese Marke zu senken, jedoch nicht eingehalten. Nach dem derzeitigen Stand ist vielmehr zu befürchten, dass die Sozialabgabenbelastung insbesondere aufgrund der Entwicklung in der gesetzlichen Krankenversicherung im nächsten Jahr weiter ansteigen wird. Dies würde die Arbeit am Standort Deutschland verteuern und sich negativ auf die Wettbewerbssituation der Unternehmen am Standort Deutschland auswirken. Daher ist es erforderlich, dass auch die Bundesregierung

ihrer beschäftigungspolitischen Verantwortung gerecht wird, indem sie die Sozialabgabenbelastung auf ein akzeptables Maß reduziert.

Verhandlungen zur Zukunft des Flächentarifvertrages

Im Rahmen der Lohntarifverhandlungen 1999 hatten sich die Tarifvertragsparteien darauf verständigt, zügig in Verhandlungen zur Zukunft des Flächentarifvertrages einzutreten. In diesen Verhandlungen hatte sich gezeigt, dass die bestehenden Flächentarifverträge für die Hafendarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe den jeweiligen Gegebenheiten in den Unternehmen und der Wettbewerbssituation nicht mehr hinreichend Rechnung tragen.

In einem ersten Schritt hatten sich die Tarifvertragsparteien nach einigen schwierigen Verhandlungsrunden im Mai letzten Jahres auf den Abschluss eines neuen Eingruppierungsvertrages geeinigt. Dieser Tarifvertrag gilt für Hafendarbeiter, deren Arbeitsverhältnis nach dem 31. Mai 2000 begründet wird. Der Eingruppierungsvertrag sieht eine neue Zuordnung von Tätigkeiten zu den jeweiligen Lohngruppen sowie eine zeitliche Streckung der Lohngruppen vor. Dadurch soll es zu einer Kostenentlastung der Unternehmen kommen und gleichzeitig die Neueinstellung von Hafendarbeitern gefördert werden.

In einem zweiten Schritt haben sich ZDS und ÖTV Anfang diesen Jahres auf den Abschluss der beiden folgenden Tarifverträge geeinigt:

- Ergänzungstarifvertrag zum Rahmentarifvertrag für die Hafendarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe vom 6. April 2001, gültig ab 1. Januar 2001.
- Rahmentarifvertrag über Altersteilzeit für die Hafendarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe vom 31. Januar 2001, gültig ab 1. Januar 2001.

Der Ergänzungstarifvertrag sieht vom RTV abweichende Regelungen für Hafendarbeiter, die nach dem 31.12.2000 eingestellt werden, bei der Anzahl der bezahlten freien Tage, der Jahreszuwendung, der Urlaubsdauer und der Höhe des Urlaubsgeldes in den ersten sechs Jahren der Beschäftigung vor. Durch diese neuen materiellen Bedingungen sollen die Unternehmen kostenmäßig entlastet und die Neueinstellung von Hafendarbeitern gefördert werden. Gleichzeitig soll durch den Abschluss des Rahmentarifvertrages über Altersteilzeit älteren Arbeitnehmern ein gleitender Übergang in den Ruhe-

stand ermöglicht werden. Der Altersteilzeittarifvertrag enthält folgende Kernelemente:

- Mit Vollendung des 55. Lebensjahres kann im Einvernehmen zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber ein Altersteilzeitverhältnis vereinbart werden.
- Hafenarbeiter, die das 59. Lebensjahr vollendet haben und über eine Betriebszugehörigkeit von mindestens 10 Jahren verfügen, haben Anspruch auf Abschluss eines Altersteilzeitvertrages, soweit der gesetzliche Überforderungsschutz oder durch die Betriebsparteien festgestellte wesentliche betriebliche Belange dem nicht entgegenstehen.
- Das Altersteilzeitentgelt wird auf 85% des bisherigen Nettoentgelts aufgestockt.
- Arbeitnehmer, die nach Inanspruchnahme der Altersteilzeitregelung in den Ruhestand treten und deren Rente wegen des vorzeitigen Bezuges gekürzt wird, haben Anspruch auf eine angemessene Abfindung. Dabei sollte folgende Formel zugrunde gelegt werden: Pro 0,3% Rentenminderung wird eine Abfindung in Höhe von 5% eines Monatsgrundlohns gezahlt. Maximal werden 60 Monate bei der Bemessung berücksichtigt.

Mit dem Abschluss dieser Tarifverträge sind die Verhandlungen zur Zukunft des Flächentarifvertrages zunächst beendet worden.

Novellierung des Betriebsverfassungsgesetzes

Am 1. August 2001 ist das neue Betriebsverfassungsgesetz in Kraft getreten. Gegen dieses Gesetz hat es erheblichen Widerstand aus allen Kreisen der Wirtschaft gegeben, da es zu einer Ausweitung der betrieblichen Mitbestimmung und zu zusätzlichen Kostenbelastungen insbesondere für den Mittelstand führt.

Auch wir hatten uns in Schreiben an Bundeskanzler Gerhard Schröder sowie an Bundeswirtschaftsminister Dr. Werner Müller gegen das Reformvorhaben ausgesprochen, da die neuen Regelungen auch für die mittelständisch strukturierte Hafenwirtschaft zu zusätzlichen Kostenbelastungen führen werden. Ungeachtet der massiven Kritik aus der Wirtschaft ist das Gesetz jedoch in Kraft gesetzt worden.

Das neue Betriebsverfassungsgesetz trägt den Anforderungen, die an eine moderne Betriebsverfassung zu stellen sind, in keiner Weise Rechnung. Eine moderne Betriebsverfassung hätte eine Deregulierung und Beschleunigung der Verfahrensabläufe erfordert, damit die Unternehmen flexibel auf die Anforderungen des internationalen Wettbewerbs reagieren können. Statt die Entscheidungsprozesse in den Betrieben zu beschleunigen, werden die Verfahrensabläufe durch eine Ausweitung der betrieblichen Mitbestimmung hingegen weiter bürokratisiert. Darüber hinaus wird insbesondere der Mittelstand durch die Erhöhung der Anzahl der Betriebsräte und die Absenkung der Arbeitnehmergrenzzahlen für die Freistellung von Betriebsräten mit erheblichen zusätzlichen Kosten belastet. Das Institut der deutschen Wirtschaft hat die Mehrkosten, die durch die neuen Regelungen auf die Betriebe zukommen, auf mindestens 2,5 Mrd. DM pro Jahr beziffert.

Statt die dringend erforderliche Deregulierung des Arbeitsmarktes anzugehen, werden von der Bundesregierung neue beschäftigungshemmende Gesetze auf den Weg gebracht. Dies gilt nicht nur für das Betriebsverfassungsgesetz, sondern auch für die Regelungen zur Bekämpfung der Scheinselbständigkeit, die Einführung des Anspruchs auf Teilzeitarbeit sowie die Einschränkung der Befristungsmöglichkeiten von Arbeitsverträgen. Die aktuelle Konjunkturschwäche deckt die Versäumnisse in der Reformpolitik schonungslos auf. Dies zeigt sich auch in den Arbeitsmarktdaten. Zwar gab es auch einige ermutigende Schritte, etwa in der Steuerpolitik und bei der Rente. Diese Reformen waren jedoch nicht weitreichend genug.

Zum Abbau der Arbeitslosigkeit helfen nur tiefgreifende Reformen.
Diese ist die Bundesregierung bislang schuldig geblieben.

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
 Günter Fett, Rostock
 Olof Krause, Emden

Verwaltungsrat

	<u>Mitglied</u>	<u>Stellv. Mitglied</u>
Niedersachsen	Olof Krause J.B. Schottmann 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 Udo Karl Bork Friedhelm Thode	Manfred Kuhr Klaus Henschen Heiner Bögemann Peter Marx Dieter Wandel
Hamburg	Peter Dietrich (Vorsitz) Gerd Drossel Thomas Eckelmann Hans-Herbert Kathke Hubertus Ritzke	Peter Chabrowski Carola Zehle Wolfgang Grund N.N. 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	Günter Fett Dr. Ernst-Dieter Kaschul Karl-Detlef Klinger Till Niemeyer Wolfgang Ostenberg	Dr. Ulrich Bauermeister Hans-Joachim Lehnert Rüdiger Kamrau Traute Secander Reinhard Werner

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 Holger Wohlleben N.N.	Manfred Kuhr Udo Karl Bork Peter Marx 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