

**ZDS**

Zentralverband  
der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

**Bericht 2001/2002**

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg  
Tel.: 040 – 36 62 03/04  
Fax: 040 – 36 63 77  
E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

Dieser Bericht wurde Anfang November 2002 abgeschlossen.

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

I.	Zur Wirtschaftslage	1
II.	Entwicklung des deutschen Seegüterumschlags 2001/2002	2
III.	Maßnahmenkatalog der Seehafen-Plattform	16
IV.	Port Package	25
V.	Terrorismusbekämpfung in Seehäfen – geplante internationale Maßnahmen	38
VI.	Tarif- und Sozialpolitik	44



## I. ZUR WIRTSCHAFTSLAGE

Die Konjunktur in Deutschland ist nach wie vor schwach. Ein Aufschwung kommt nicht in Gang. Ausschlaggebend hierfür sind mehrere Faktoren: Drastische Kurseinbrüche an den internationalen Aktienmärkten beeinträchtigen die Kaufbereitschaft der Verbraucher und erschweren die Finanzierung für Unternehmen. Darüber hinaus ist der Aufschwung in den USA seit dem Frühjahr wieder ins Stocken geraten. Dämpfend wirkte auch die kräftige Aufwertung des Euro. Hinzu kommt die Furcht vor einem Krieg gegen den Irak und das dadurch ausgelöste Anziehen des Ölpreises.

Die Wirtschaftsforschungsinstitute prognostizieren daher für das Jahr 2002 einen Anstieg des realen Bruttoinlandsprodukts in Deutschland um nur noch 0,4%. Im Frühjahr hatten sie noch eine Zunahme um 0,9% erwartet. Für das Jahr 2003 rechnen die Institute mit einem Wachstum um 1,4%.

Auch der deutsche Außenhandel entwickelt sich insgesamt mit geringer Dynamik. In der ersten Jahreshälfte 2002 nahmen die Exporte mengenmäßig um 1,8% zu. Verantwortlich dafür war vor allem die schwache Konjunktur auf den wichtigsten Absatzmärkten. Hinzu kam die Aufwertung des Euro gegenüber dem Dollar vom Frühjahr, die die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft verschlechterte. Auf der Einfuhrseite stiegen die Importe im ersten Halbjahr 2002 mengenmäßig leicht um 1%.

Vor diesem Hintergrund nahm der Güterumschlag in den wichtigsten deutschen Seehäfen in den ersten drei Quartalen 2002 nur um insgesamt knapp 1% zu. Der Stückgutumschlag stieg allerdings um über 5%, wobei die Containerladung um fast 9% und der Fährverkehr um 2% zunahmen.

In den kommenden Monaten bleibt die Weltkonjunktur weiterhin verhalten. Die Auftriebskräfte werden jedoch allmählich die Oberhand gewinnen und zu einer Verbesserung des weltwirtschaftlichen Umfeldes führen. Die Forschungsinstitute rechnen daher damit, dass der Welthandel im Jahre 2003 um 6% zunehmen wird. Davon werden auch spürbare Impulse auf die deutsche Wirtschaft ausgehen und den deutschen Export stimulieren. Von dieser Entwicklung werden auch die deutschen Seehäfen profitieren.

## **II. ENTWICKLUNG DES DEUTSCHEN SEEGÜTERUMSCHLAGS 2001/2002**

Trotz der allgemeinen Wirtschaftsflaute legte der deutsche Seegüterumschlag im Jahre 2001 weiter zu und stieg insgesamt um 1,4% auf 243 Mio. t Güter aller Art. Einschließlich der Eigengewichte der Ladungsträger wurden 282,4 Mio. t umgeschlagen gegenüber 278,1 Mio. t im Jahre 2000.

In den letzten 10 Jahren erhöhte sich der Gesamtumschlag der deutschen Seehäfen um 60 Mio. t und verzeichnete damit Jahr für Jahr deutliche Zuwachsraten. Von dem Mehraufkommen zogen die Nordseehäfen 49 Mio. t und die Ostseehäfen 11 Mio. t auf sich. Durchschnittlich nahm der Seegüterumschlag in diesem Zeitraum jährlich um insgesamt 3,3% zu.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 2001 zusammen 50,6 Mio. t um. Gegenüber dem Vorjahr wurden allerdings rund 2 Mio. t oder 3,9% weniger Güter abgewickelt. Rostock und Lübeck mussten Umschlagseinbußen hinnehmen, während in Sassnitz, Wismar und Kiel deutliche sowie in Wolgast und Flensburg kräftige Zuwachsraten erzielt wurden.

In den deutschen Nordseehäfen nahm der Umschlag im Jahre 2001 insgesamt um 2,9% zu und erhöhte sich auf 192,4 Mio. t. In Nordenham hatte sich der Umschlag nahezu verdoppelt. Deutliche Zuwachsraten wurden in Cuxhaven, Hamburg und den Bremischen Häfen erzielt. Dagegen war der Umschlag in Wilhelmshaven, Brake und Emden rückläufig.

Der Seeverkehr der deutschen Binnenhäfen belief sich 2001 insgesamt auf 3 Mio. t, 4% mehr als im Vorjahr. Davon wickelte Duisburg allein 2,4 Mio. t ab.

Die Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen zeigt, dass die deutschen Häfen im Jahre 2001 62% ihres Gesamtaufkommens oder 153 Mio. t im Verkehr mit europäischen Häfen abgewickelt haben. Auf den Überseeverkehr entfielen knapp 85 Mio. t.

Im Europaverkehr nahm der Empfang um 5% auf 105,2 Mio. t zu. Die Anlandungen aus EU-Häfen waren allerdings rückläufig (-1,8%). Insgesamt kamen aus den Häfen der EU 60,7 Mio. t Gü-

**Güterumschlag in ausgewählten Häfen**  
- in 1000 t -

	1999	2000	2001	Veränder. 2001:2000 %
<b>Ostseehäfen</b>	<b>50 150</b>	<b>52 613</b>	<b>50 565</b>	<b>-3,9</b>
Rostock	17 406	18 634	17 065	-8,4
Lübeck	17 542	17 954	17 044	-5,1
Puttgarden	3 814	3 453	3 362	-2,6
Kiel	2 695	3 277	3 349	+2,2
Wismar	2 440	2 691	2 792	+3,7
Saßnitz	2 861	2 870	3 011	+4,9
Lubmin	•	842	578	-31,4
Wolgast	•	748	993	+32,7
Stralsund	473	681	653	-4,2
Flensburg	527	507	646	+21,3
Rendsburg	407	269	219	-18,7
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	434	405	440	+8,6
Mecklenburg-Vorpom.	1 553	281	414	+47,2
<b>Nordseehäfen</b>	<b>171 424</b>	<b>187 009</b>	<b>192 454</b>	<b>+2,9</b>
Hamburg	73 358	76 950	82 948	+7,8
Wilhelmshaven	39 731	43 402	40 850	-5,9
Bremen/Bremerhaven	31 612	39 224	40 066	+2,1
Brunsbüttel	7 312	7 713	7 710	-0,0
Brake	5 015	5 446	5 021	-7,8
Bützfleth	4 336	4 261	4 034	-5,3
Emden	3 298	3 417	3 359	-1,7
Nordenham	2 596	1 895	3 620	+91,0
Cuxhaven	1 088	1 198	1 308	+9,2
Wedel-Schulau	•	730	944	+29,4
Leer	510	489	447	-8,6
Papenburg	•	500	447	-10,5
Husum	407	387	367	-5,1
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1 226	779	742	-4,8
Niedersachsen	935	617	590	-4,3
<b>Seehäfen zusammen</b>	<b>221 574</b>	<b>239 622</b>	<b>243 019</b>	<b>+1,4</b>
Binnenhäfen <sup>1)</sup>	2 523	2 913	3 031	+4,0
darunter Duisburg	2 063	2 284	2 430	6,4
<b>Insgesamt</b>	<b>224 097</b>	<b>242 535</b>	<b>246 050</b>	<b>+1,4</b>
Außerdem: Eigengew. d. Ladungs- träger	37 484	38 467	39 382	+2,4

<sup>1)</sup> Seeverkehr der Binnenhäfen

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

	2000	2001	Veränderungen in %
<b>Verkehr innerhalb Deutschlands</b>	<b>9,3</b>	<b>8,5</b>	<b>-8,7</b>
<b>Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands</b>	<b>147,0</b>	<b>151,9</b>	<b>+3,2</b>
<b>Europäische Häfen</b>	<b>100,2</b>	<b>105,2</b>	<b>+5,0</b>
davon Häfen in der Europ. Union	61,8	60,7	-1,8
übrigem Europa	38,4	44,5	+15,9
dar.: GUS-Ostsee	3,0	3,8	+26,7
Polen	4,2	5,0	+19,0
Lettl.	6,8	7,1	+4,4
Norwegen	19,3	22,5	+16,6
<b>Außereuropäische Häfen</b>	<b>47,1</b>	<b>46,8</b>	<b>-0,6</b>
darunter Häfen in Afrika	12,7	10,9	-14,5
Nordamerika	7,7	8,1	+5,3
Mittel- und Südamerika	13,2	13,5	+2,5
Asien	12,2	13,1	+7,4
Australien	1,3	1,2	-10,3
<b>Versand nach Häfen außerhalb Deutschl.</b>	<b>86,0</b>	<b>85,7</b>	<b>-0,4</b>
<b>Europäische Häfen</b>	<b>46,8</b>	<b>47,8</b>	<b>+2,1</b>
davon Häfen in der Europ. Union	38,5	38,1	-0,8
übrigem Europa	8,4	9,7	+15,6
dar.: GUS-Ostsee	1,2	2,0	+64,8
Polen	1,3	1,3	x
Lettl..	0,4	0,4	x
Norwegen	2,3	2,6	+12,4
<b>Außereuropäische Häfen</b>	<b>39,3</b>	<b>37,8</b>	<b>-3,8</b>
darunter Häfen in Afrika	4,0	4,8	+20,7
Nordamerika	9,1	10,6	+16,8
Mittel- und Südamerika	4,7	3,8	-17,8
Asien	21,0	18,1	-13,9
Australien	0,5	0,5	x
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>242,5</b>	<b>246,1</b>	<b>+1,4</b>



ter, während 44,5 Mio. t aus den übrigen europäischen Häfen empfangen wurden. Dabei verzeichneten die angelandeten Mengen aus russischen Ostseehäfen sowie aus polnischen und norwegischen Häfen hohe Zuwachsraten. Der Versand nach europäischen Seehäfen erhöhte sich insgesamt um 2,1% auf 47,8 Mio. t. Davon gingen 38,1 Mio. t in Häfen der EU (-0,8%) und 9,7 Mio. t in die übrigen europäischen Häfen (+15,6%). Auch hier nahmen die Verschiffungen in russische Ostseehäfen sowie nach Norwegen kräftig zu.

Aus Häfen in Übersee haben die deutschen Häfen 2001 mit insgesamt 46,8 Mio. t eine etwas geringere Menge als im Vorjahr empfangen (-0,6%). Rückläufig war der Empfang aus afrikanischen und australischen Häfen. Dagegen legten die Anlandungen aus Nordamerika und Asien deutlich zu. Die Verschiffungen in außereuropäische Häfen gingen insgesamt um 3,8% auf 37,8 Mio. t zurück. Dabei nahm der Versand nach Nordamerika und Afrika allerdings deutlich zu. Während die Verschiffungen nach Asien insgesamt um 13,9% sanken, nahm der Verkehr nach Ostasien allerdings um 1,4% und darunter nach China um 19,6% zu.

Das Wachstum des deutschen Seegüterumschlags im Jahre 2001 ist ausschließlich auf Umschlagsteigerungen im Stückgutbereich zurückzuführen. Insgesamt nahm der Stückgutumschlag in den deutschen Seehäfen um 4,2% auf 113,3 Mio. t zu. Unter Einbeziehung der Eigengewichte der Container und Fahrzeuge wurden rund 152 Mio. t Stückgüter umgeschlagen.

In den deutschen Nordseehäfen stieg das Stückgutaufkommen insgesamt um 7,2% auf 81 Mio. t. Davon entfielen 43,6 Mio. t auf Hamburg (+7,5%) und 31,5 Mio. t (+8,7%) auf die Bremischen Häfen. Emden zog 1,9 Mio. t (-4,5%), Brake 1,7 Mio. t (-7,1%) und Cuxhaven 1 Mio. t (+22%) auf sich.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 2001 insgesamt 32,2 Mio. t Stückgüter um, 2,6% weniger als im Vorjahr. Am Gesamtaufkommen waren Lübeck mit 15,5 Mio. t (-5,3%), Rostock mit 6,5 Mio. t (-3,6%), Puttgarden mit 3,4 Mio. t (-2,6%), Sassnitz mit 2,7 Mio. t (-2,1%), Kiel mit 2,5 Mio. t (+6,1%) und Wismar mit 1,4 Mio. t (+9,1%) beteiligt.

Von den 115,8 Mio. t Stückgüter, die im Jahre 2001 in den deut-

**Stückgutumschlag**  
- in 1000 t -

	1999	2000	2001	Veränderungen 2001 : 2000 %
<b>Ostseehäfen</b>	<b>33 032</b>	<b>33 027</b>	<b>32 161</b>	<b>-2,6</b>
Lübeck	16 066	16 335	15 471	-5,3
Puttgarden	3 814	3 453	3 362	-2,6
Kiel	2 011	2 318	2 458	+6,1
Rendsburg	43	0	2	+245,4
Flensburg	21	20	24	+23,9
Rostock	6 915	6 732	6 490	-3,6
Stralsund	46	54	97	+80,1
Wismar	1 066	1 264	1 379	+9,1
Sassnitz	2 843	2 712	2 654	-2,1
Übrige Ostsee- häfen in:				
Schlesw.-Holst.	0	5	8	+59,6
Mecklenb.-Vorp.	206	134	216	+61,2
<b>Nordseehäfen</b>	<b>65 909</b>	<b>75 686</b>	<b>81 114</b>	<b>+7,2</b>
Husum	2	1	0	-92,3
Brunsbüttel	41	32	28	-14,6
Hamburg	36 600	40 502	43 559	+7,5
Bützfleth	4	18	58	+222,3
Cuxhaven	670	797	973	+22,0
Bremische Häfen	22 661	29 014	31 547	+8,7
Brake	1 928	1 859	1 727	-7,1
Nordenham	215	237	217	-8,4
Wilhelmshaven	293	524	454	-13,2
Emden	2 635	1 985	1 895	-4,5
Leer	23	15	8	-45,8
Übrige Nordseehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	326	341	330	-3,3
Niedersachsen	512	360	316	-12,2
<b>Seehäfen zusammen</b>	<b>98 941</b>	<b>108 713</b>	<b>113 275</b>	<b>+4,2</b>
Binnenhäfen	2 051	2 266	2 508	+10,7
dar. Duisburg	1 868	2 013	2 202	+9,4
<b>Insgesamt</b>	<b>100 993</b>	<b>110 979</b>	<b>115 783</b>	<b>+4,3</b>
Außerdem: Eigenge- wichte der Container	12 455	14 502	16 031	+10,5
Eigengewichte der Fahrzeuge	25 029	23 965	23 351	-2,6

schen Seehäfen (einschließlich des Seeverkehrs der Binnenhäfen) insgesamt umgeschlagen wurden, entfielen 65,4 Mio. t auf den Containerverkehr. Davon wurden 63,7 Mio. t in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen umgeschlagen.

Das Gesamtaufkommen im Containerverkehr der deutschen Seehäfen hat sich auch im Jahre 2001 weiterhin kräftig erhöht und stieg um 10,2% auf 7,9 Mio. TEU. Davon wurden an beladenen Containern 6,7 Mio. TEU umgeschlagen, 8,2% mehr als im Vorjahr. Der Anteil der beladenen Container an den insgesamt im Containerverkehr beförderten Einheiten lag damit bei 85,3%. Das Ladungsgewicht erhöhte sich insgesamt um 7,5%. Der Containerverkehr war damit auch im letzten Jahr Wachstumsträger des deutschen Seegüterumschlags.

In Hamburg erhöhte sich der Containerverkehr im Jahre 2001 um 9,1% auf 4,7 Mio. TEU und in den Bremischen Häfen um 12,4% auf 3 Mio. TEU. Hamburg verbesserte sich damit unter den 20 weltweit führenden Containerhäfen auf Rang 8 und lag in der europäischen Rangfolge weiterhin auf Platz 2. Die Bremischen Häfen verbesserten sich weltweit auf Platz 15 und europaweit auf Rang 4.

### Containerumschlag der deutschen Seehäfen

	Container insgesamt in 1000 TEU	Beladene Container	
		Anzahl in 1000 TEU	Gewicht der Ladung in 1000 t
<b>2000</b> Alle Häfen	7 128	6 188	60 849
dar. Hamburg	4 275	3 732	37 138
Brem. Häfen	2 643	2 268	22 181
<b>2001</b> Alle Häfen	7 856	6 698	65 394
dar. Hamburg	4 665	4 035	40 202
Brem. Häfen	2 972	2 486	23 523
<b>Veränd. 2000/2001</b> Alle Häfen	+10,2	+8,2	+7,5
dar. Hamburg	+ 9,1	+8,1	+8,3
Brem. Häfen	+12,4	+9,6	+6,1

In den deutschen Ostseehäfen wird der Stückgutumschlag im Fähr- und Ro/Ro-Verkehr abgewickelt. Im Jahre 2001 wurden insgesamt 49 Mio. t Fähr- und Ro/Ro-Güter einschließlich ihrer Eigengewichte umgeschlagen, 2,7% weniger als im Vorjahr. Während Kiel Zuwachsraten erzielte und der Umschlag in Rostock stagnierte, war das Aufkommen in Lübeck, Sassnitz und Puttgarden rückläufig. Lübeck zog 44% des Gesamtaufkommens auf sich, während Rostock mit 20,5%, Puttgarden mit 17,7%, Sassnitz mit 9,8% und Kiel mit 8% am Fähr- und Ro/Ro-Verkehr der deutschen Ostseehäfen beteiligt waren.

Das Passagieraufkommen nahm wieder zu und stieg insgesamt um 4,6% auf 10,4 Mio. Reisende.

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

- in 1000 t -

	<b>2000 in Mio. t</b>	<b>2001 in Mio. t</b>	<b>Veränd. 2001:2000 in %</b>
Lübeck	22 705	21 550	-5,1
Rostock	10 027	10 062	+0,3
Puttgarden	8 938	8 662	-3,1
Sassnitz	5 003	4 823	-3,6
Kiel	3 684	3 923	+6,5
Zusammen	50 357	49 020	-2,7
<b>Anzahl der Passagiere</b>			
Puttgarden	5 429 902	6 027 887	+11,0
Rostock	1 969 000	2 005 300	+1,8
Kiel	1 046 908	1 054 977	+0,8
Sassnitz	942 784	832 293	-11,7
Lübeck	498 260	418 026	-16,1
Zusammen	9 886 854	10 338 483	+4,6

Der Massengutumschlag nahm 2001 in den deutschen Seehäfen insgesamt um 0,9% ab und erreichte ein Aufkommen von rund 130 Mio. t. Rückläufig war vor allem der Getreideumschlag

(-26,4%). Während der Umschlag von Futtermitteln stagnierte (+0,1%), nahm der Umschlag von Ölsaaten kräftig zu (+18%). Insgesamt war der Sauggüterumschlag allerdings rückläufig und nahm um 12,1% auf 15,8 Mio. t ab. Die Entwicklung in den einzelnen Häfen zeigt die Tabelle auf Seite 11.

Dagegen legte der Kohlenumschlag kräftig zu (+33,6%). Auch an Mineralölprodukten wurde mehr als im Vorjahr umgeschlagen (+3,8%). Der Rohölumschlag war allerdings rückläufig (-5,4%).

In den einzelnen Häfen verlief die Entwicklung des Massengutumschlags recht unterschiedlich. Die Ostseehäfen verzeichneten insgesamt einen Rückgang um 6%, wobei der Massengutumschlag in Sassnitz und Flensburg allerdings kräftig anzog. Die Nordseehäfen wickelten die gleiche Menge an Massengütern wie im Vorjahr ab. Dabei verdoppelte sich allerdings das Aufkommen in Nordenham, vor allem aufgrund stark gestiegener Kohlenimporte.

### Umschlagsentwicklung der wichtigsten Massengüter

	2000		2001		Veränd. in %
	1000 t	v.H.	1000 t	v.H.	
<b>Massengut insgesamt</b>	130 909	100,0	129 744	100,0	-0,9
davon Getreide	10 331	7,9	7 601	5,9	-26,4
Futtermittel	4 492	3,4	4 495	3,5	+0,1
Ölsaaten	3 121	2,4	3 682	2,8	+18,0
Erze	14 128	10,8	14 077	10,8	-0,4
Kohlen	8 827	6,7	11 790	9,1	+33,6
Rohöl	40 323	30,8	38 133	29,4	-5,4
Mineralölprod.	20 105	15,4	20 865	16,1	+3,8
Sonstige Massengüter	29 582	22,6	29 101	22,4	-1,6

**Massengutumschlag**  
- in 1000 t -

	1999	2000	2001	Veränderungen 2001 : 2000 %
<b>Ostseehäfen</b>	<b>17 118</b>	<b>19 586</b>	<b>18 404</b>	<b>-6,0</b>
Lübeck	1 476	1 619	1 574	-2,8
Puttgarden	-	-	-	x
Kiel	684	959	890	-7,1
Rendsburg	364	269	217	-19,2
Flensburg	506	488	622	+27,5
Rostock	10 490	11 901	10 575	-11,1
Stralsund	426	627	556	-11,4
Wismar	1 374	1 428	1 414	-1,0
Sassnitz	17	158	357	+126,4
Übrige Ost- seehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	434	400	431	+7,9
Mecklenb.-Vorp.	1 346	1 739	1 769	+1,7
<b>Nordseehäfen</b>	<b>105 514</b>	<b>111 323</b>	<b>111 340</b>	<b>0,0</b>
Husum	406	386	367	-4,9
Brunsbüttel	7 271	7 681	7 682	+0,0
Hamburg	36 758	36 448	39 389	+8,1
Bützfleth	4 332	4 243	3 976	-6,3
Cuxhaven	418	401	336	-16,3
Brem. Häfen	8 951	10 209	8 518	-16,6
Brake	3 088	3 587	3 294	-8,2
Nordenham	2 381	1 659	3 403	+105,2
Wilhelmshaven	39 438	42 878	40 396	-5,8
Emden	663	1 432	1 464	+2,2
Leer	487	474	439	-7,3
Übrige Nord- seehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	980	1 168	1 356	+16,1
Niedersachsen	423	756	721	-4,6
<b>Seehäfen zu- sammen</b>	<b>122 632</b>	<b>130 909</b>	<b>129 744</b>	<b>-0,9</b>
Binnenhäfen	472	647	522	-19,3
dar. Duisburg	195	271	227	-16,1
<b>Insgesamt</b>	<b>123 104</b>	<b>131 556</b>	<b>130 267</b>	<b>-1,0</b>

**Sauggüterumschlag in deutschen Seehäfen  
- in 1000 t -**

	<b>Getreide</b>		<b>Futtermittel</b>		<b>Ölfrüchte</b>		<b>Sauggüter insgesamt</b>		<b>Veränderung in % 2001 : 2000</b>
	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>	
Hamburg	2242	3989	1650	1452	2789	2459	6681	7900	-15,4
Rostock	2438	3257	15	4	324	268	2777	3529	-21,3
Brake	305	782	1889	1913	-	-	2194	2695	-18,6
Brem. Häfen	251	354	326	527	1	31	578	912	-36,6
Lübeck	352	343	-	0	5	-	357	343	+4,1
Kiel	258	302	36	53	30	4	324	359	-9,7
Stralsund	137	197	-	-	57	23	194	220	-11,8
Wismar	130	53	-	-	16	4	146	57	+156,1
Nordenham	0	99	31	8	-	-	31	107	-71,0
Emden	0	11	-	-	29	25	29	36	-19,4
Sassnitz	256	91	2	0	35	2	293	93	+215,1
sonstige Häfen	1232	853	546	535	396	305	2174	1693	+28,4
<b>Insgesamt</b>	<b>7601</b>	<b>10331</b>	<b>4495</b>	<b>4492</b>	<b>3682</b>	<b>3121</b>	<b>15778</b>	<b>17944</b>	<b>-12,1</b>

## **Umschlagsentwicklung im Jahre 2002**

Über die Entwicklung des Seegüterumschlags im Jahre 2002 liegen Zahlen der amtlichen Seeschifffahrtsstatistik erst für die ersten 4 Monate vor. Danach nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen von Januar bis April 2002 insgesamt um 2,1% gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres ab. Vom Rückgang waren die Ostseehäfen mit -5,5% stärker als die Nordseehäfen (-1,2%) betroffen.

Während der Massengutumschlag insgesamt um 5,7% sank, nahm der Stückgutumschlag um 2% zu. Die Containerladung erhöhte sich dabei um 6,9% (siehe Tabelle S. 13).

Um zeitnaher über die Umschlagsentwicklung in den deutschen Seehäfen zu berichten, haben wir für die ersten 3 Quartale 2002 die Umschlagsergebnisse der Hafenverwaltungen der wichtigsten deutschen Seehäfen zusammengefasst. Diese Zahlen beziehen auch die Eigengewichte der Ladungsträger ein und sind mit den Zahlen der amtlichen Seeschifffahrtsstatistik, die nur die Gütergewichte erfasst, nicht voll vergleichbar. Danach nahm der Güterumschlag in den ersten 9 Monaten 2002 insgesamt um 0,9% gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu. Der Massengutumschlag verlief weiterhin rückläufig (-4,1%), während der Stückgutumschlag insgesamt um 5,3% stieg. Dabei nahm der Fährverkehr um 2,2% und die Containerladung um 8,7% zu (siehe Tabelle S. 14).

## **Hamburg-Antwerpen-Range**

Die beiden großen deutschen Universalhäfen haben im Jahre 2001 weitere Marktanteile gegenüber den Rheinmündungshäfen gewonnen. Hamburg und die Bremischen Häfen zogen im letzten Jahr zusammen 23,7% des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich (2000 22,3%). Ihren Anteil am Stückgutumschlag konnten sie auf 37,6% gegenüber 35,1% in 2000 steigern und ihren gemeinsamen Anteil am Containerumschlag auf 42,1% ausbauen (2000 39,9%).

Im ersten Halbjahr 2002 gewannen die beiden deutschen Seehäfen weitere Anteile hinzu. Am Gesamtumschlag waren sie mit 23,9% beteiligt. Ihren Anteil am Stückgutumschlag erhöhten sie



**Seegüterumschlag im Jahr 2002**  
**Januar - April**  
**- in 1.000 t -**

	<b>2001 Jan.-April</b>	<b>2002 Jan.-April</b>	<b>Veränd. in %</b>
Hamburg	26 549	28 115	+5,9
Wilhelmshaven	14 561	13 220	-9,2
Bremische Häfen	13 262	12 598	-5,0
Lübeck	5 882	5 715	-2,8
Rostock	5 777	5 075	-12,2
Brunsbüttel	2 495	2 605	+4,4
Brake	1 588	1 571	-1,1
Bützfleth	1 413	1 218	-13,8
Puttgarden	1 153	1 127	-2,3
Emden	1 121	1 114	-0,6
Kiel	1 044	1 066	+2,2
Nordenham	1 228	1 018	-17,1
Saßnitz	1 005	1 023	+1,8
Wismar	907	919	+1,3
Cuxhaven	394	411	+4,3
Stralsund	173	240	+38,3
Flensburg	177	188	+6,2
<b>Seehäfen zusammen</b>	<b>80 570</b>	<b>78 845</b>	<b>-2,1</b>
darunter			
<b>Nordseehäfen</b>	<b>63 683</b>	<b>62 889</b>	<b>-1,2</b>
<b>Ostseehäfen</b>	<b>16 887</b>	<b>15 956</b>	<b>-5,5</b>
<b>Massengut</b>	<b>43 036</b>	<b>40 570</b>	<b>-5,7</b>
<b>Stückgut</b>	<b>37 534</b>	<b>38 274</b>	<b>+2,0</b>
<b>Container TEU</b>	<b>21 141</b>	<b>22 598</b>	<b>+6,9</b>
Binnenhäfen <sup>1)</sup>	1 095	1 087	-0,7
darunter Duisburg	859	894	+4,0
<b>Insgesamt</b>	<b>81 665</b>	<b>79 932</b>	<b>-2,1</b>

<sup>1)</sup> Seeverkehr der Binnenhäfen

**Güterumschlag der wichtigsten deutschen Seehäfen  
im Jahre 2002  
Januar – September  
- in 1000 t -**

	<b>2001 Jan.-Sept.</b>	<b>2002 Jan.-Sept.</b>	<b>Veränd. in %</b>
Hamburg	68 379	72 206	+5,6
Bremische Häfen	34 673	34 295	-1,1
Wilhelmshaven	29 914	28 478	-4,8
Lübeck	18 447	18 336	-0,6
Rostock	14 766	15 369	+4,1
Brunsbüttel	6 381	6 330	-0,8
Saßnitz	4 187	4 015	-4,1
Kiel	3 984	3 677	-7,7
Brake	3 756	3 722	-0,9
Emden	2 605	2 683	+3,0
Nordenham	2 712	2 224	-18,0
Wismar	2 209	2 136	-3,3
Cuxhaven	1 052	1 065	+1,2
Stralsund	662	916	+38,4
<b>Zusammen</b>	<b>193 727</b>	<b>195 452</b>	<b>+0,9</b>
davon			
<b>Massengut</b>	<b>90 661</b>	<b>86 922</b>	<b>-4,1</b>
<b>Stückgut</b>	<b>103 066</b>	<b>108 530</b>	<b>+5,3</b>
darunter			
Fährverkehr <sup>1)</sup>	27 455	30 965	+2,2
Containerladung <sup>2)</sup>	58 640	63 759	+8,7
TEU (in 1000) <sup>2)</sup>	5 656	6 132	+8,4

<sup>1)</sup> Lübeck, Rostock, Saßnitz, Kiel

<sup>2)</sup> Hamburg und Bremische Häfen

gemeinsam auf 37,6% und kamen beim Containerumschlag auf einen Anteil von 41,7%. Rotterdam musste weitere Anteilseinbußen hinnehmen, während der Marktanteil von Antwerpen beim Stückgut- und Containerumschlag auf 29,6 bzw. 26,1% stieg.

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

		<b>Gesamtumschlag Mio. t</b>	<b>Anteil %</b>	<b>Massengutumschlag Mio. t</b>	<b>Anteil %</b>	<b>Stückgutumschlag Mio. t</b>	<b>Anteil %</b>	<b>Containerumschlag Mio. t</b>	<b>Anteil %</b>
<b>Hamburg</b>	<b>2000</b>	85,1	14,6	36,4	10,5	48,7	20,7	45,3	24,8
	<b>2001</b>	92,4	15,8	39,2	11,3	53,2	22,5	49,8	26,5
	<b>2002 1.Hj.</b>	47,8	16,3	19,2	11,2	28,7	23,4	27,2	27,2
<b>Brem. Häfen</b>	<b>2000</b>	45,0	7,7	11,1	3,2	33,8	14,4	27,5	15,1
	<b>2001</b>	46,1	7,9	10,4	3,0	35,7	15,1	29,3	15,6
	<b>2002 1.Hj.</b>	22,2	7,6	4,8	2,8	17,4	14,2	14,5	14,5
<b>Rotterdam</b>	<b>2000</b>	322,1	55,3	238,2	68,5	83,9	35,7	65,1	35,7
	<b>2001</b>	315,2	54,0	235,9	67,9	79,3	33,5	62,3	33,2
	<b>2002 1.Hj.</b>	159,7	54,4	119,3	69,7	40,4	32,9	32,1	32,1
<b>Antwerpen</b>	<b>2000</b>	130,5	22,4	61,8	17,8	68,7	29,2	44,5	24,4
	<b>2001</b>	130,1	22,3	61,7	17,8	68,3	28,9	46,4	24,7
	<b>2002 1.Hj.</b>	64,1	21,8	27,8	16,2	36,3	29,6	26,1	26,1
<b>Insgesamt</b>	<b>2000</b>	582,7	100,0	347,6	100,0	235,1	100,0	182,5	100,0
	<b>2001</b>	583,8	100,0	347,2	100,0	236,5	100,0	187,8	100,0
	<b>2002 1.Hj.</b>	293,8	100,0	171,1	100,0	122,8	100,0	99,9	100,0

\*) Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

### III. MAßNAHMENKATALOG DER SEEHAFEN-PLATTFORM

Mit Unterstützung des Maritimen Koordinators konnten die Arbeiten am Maßnahmenkatalog der Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik zum Abschluss gebracht werden. Die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer hat am 5. November 2001 unter Beteiligung von Staatssekretär Ralf Nagel vom Bundesverkehrsministerium den Maßnahmenkatalog der Seehafen-Plattform verabschiedet. Im Rahmen der künftigen hafenspolitischen Entscheidungsprozesse dient dieser Maßnahmenkatalog als maßgebliche und verbindliche Orientierungshilfe.

#### Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen

Der ZDS begrüßt, dass sich Bund und Küstenländer dabei auf ein gemeinsam getragenes Investitionskonzept zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland verständigt haben. Mit diesem „Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen“ sollen die see- und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen verbessert werden. Danach sollen Maßnahmen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans entsprechend ihrer Baureife und Finanzierungsfähigkeit auf der Zeitschiene 2004 – 2010 nach vorne gezogen werden. Das Konzept umfasst folgende 10 Maßnahmen:

##### Bundesschienenwege

- Y-Trasse – Neubau-/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen – Hannover,
- Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck/Travemünde,
- Ausbaustrecke Rostock – Berlin.

##### Bundesfernstraßen

- sechsstreifiger Ausbau der A1 und A7,
- Weiterbau der A14 nördlich von Magdeburg,
- Bau der Hafenquerspange in Hamburg im Zuge der A 252,
- Weiterbau der A 281 – Eckverbindung in Bremen.

## Bundeswasserstraßen

- weitere Vertiefung der Unterelbe und der Außenweser,
- Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal,
- Ausbau der Mittelweser.

Absolute Priorität sollte dabei die seewärtige Erreichbarkeit unserer Seehäfen haben. Der enorme Kapitalstock in den Universalhäfen Hamburg und Bremerhaven darf nicht durch fehlende Fahrwasseranpassungen der seewärtigen Zufahrten für die in Fahrt befindlichen Schiffe entwertet werden. Nach dem Konzept können weitere Vertiefungen der Unterelbe und Außenweser deshalb auch außerhalb des engen Zeitrahmens des Bundesverkehrswegeplans beschlossen und durchgeführt werden.

Der ZDS wird das weitere Verfahren konstruktiv begleiten und auf die Einhaltung der Zusage achten, diese Projekte beschleunigt zu realisieren. Es darf sich dabei nicht um die üblichen „prioritären Vorhaben“ im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung handeln. Das Konzept muss vielmehr eine neue Qualität im Sinne der Kanzler-Initiative haben, den Seehafenstandort Deutschland zu stärken. Für diese Projekte sollten Finanzierungsmittel reserviert werden, um die Vorhaben beschleunigt zu realisieren.

Der ZDS hat daher den Investitionsbericht Infrastruktur des Bundesverkehrsministers vom März 2002 begrüßt, wonach mit einem Investitionsprogramm Mobilität, das 2003 auf der Basis des neuen Bundesverkehrswegeplans erarbeitet werden soll, noch vor Ende des Jahrzehnts 90 Milliarden € in den Ausbau und die Modernisierung der Verkehrswege investiert werden sollen. Ein Schwerpunkt dieses Zukunftsprogramms Mobilität betrifft die Stärkung des maritimen Standorts Deutschland. Dazu sollen die deutschen Seehafenstandorte durch den gezielten Ausbau wichtiger Zulaufstrecken mit den wichtigsten Wirtschaftszentren in Deutschland verbunden werden.

Das „Zukunftsprogramm Mobilität“ ist auch Bestandteil der Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung. Der Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zur Stärkung des maritimen Standortes Deutschland wird als ein Schwerpunkt des Programms im Koalitionsvertrag ausdrücklich erwähnt. Der ZDS erwartet, dass insbesondere die im Maßnahmenkatalog der See-

hafen-Plattform enthaltenen 10 prioritären Infrastrukturprojekte nunmehr zügig realisiert und auf der Zeitschiene 2004-2010 nach vorne gezogen werden.

Auf Unverständnis ist bei uns allerdings die Absicht der Koalitionspartner gestoßen, die Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen auf der Mittel- und Oberelbe nicht umzusetzen. Dies steht im Widerspruch zur Koalitionsvereinbarung, die Funktionsfähigkeit der Wasserstraßen ökologisch behutsam sicherzustellen und zu dem Ziel, Verkehrsanteile von der Straße auf den Wasserweg zu verlagern. Der ZDS erwartet, dass im Lichte einer sachlich geführten Fachdiskussion die Arbeiten fortgesetzt werden, da die Hochwasserkatastrophe auf der Elbe in keinem ursächlichen Zusammenhang mit moderaten Ausbaumaßnahmen des Flusses stand.

### **Lösung ordnungspolitischer Wettbewerbsprobleme bedarf weiterer Anstrengungen**

In wichtigen ordnungspolitischen Kernfragen der Beseitigung von Wettbewerbsnachteilen der deutschen Seehäfen bei

- Trassenentgelten
- streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühren für schwere LKW
- Besteuerung des Energieverbrauchs beim Hafenumschlag

sind die vereinbarten Maßnahmen der Seehafen-Plattform allerdings weniger zufriedenstellend. Hier bedarf es weiterer Anstrengungen, um die bestehenden und absehbaren Wettbewerbsprobleme zu lösen.

Zur Kompensation der Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Erhebung von Trassenentgelten im Hinterlandverkehr hat DB Netz allerdings erklärt, dass bei Nichtdiskriminierung Dritter das Trassenpreissystem so weiterentwickelt werden könnte, dass zusätzliche Mengen sich preismindernd auswirken werden. Dagegen wird im Maßnahmenkatalog im Hinblick auf die Besteuerung des Energiebedarfs beim Hafenumschlag nur die Option für eine Anpassung offen gehalten und parallel eine Lösung auf Gemeinschaftsebene angestrebt. Auch hinsichtlich der entfernungsabhängigen Maut für schwere LKW auf Bundesautobahnen

wird sich der Bund nur für eine größtmögliche Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der deutschen Seehäfen bei der EU-Kommission sowie bilateral einsetzen und keine Ausgleichsmaßnahmen als Zwischenlösung ergreifen.

Im Maßnahmenkatalog hat der Bund diese Wettbewerbsprobleme allerdings anerkannt. Der ZDS begrüßt, dass sich Bund und Küstenländer darüber einig sind, dass weiter gemeinsam intensiv an konstruktiven Lösungen gearbeitet werden muss, um die bestehenden bzw. absehbaren Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten deutscher Seehäfen zu beseitigen. Der ZDS ist allerdings der Auffassung, dass es hierfür in erster Linie nationaler Kompensationsmaßnahmen bedarf. Dabei setzt der ZDS auch weiterhin auf die Unterstützung des Maritimen Koordinators.

### **Möglicher Nachlass bei Trassenentgelten für Mehrverkehr**

Nach dem Maßnahmenkatalog der Seehafen-Plattform soll für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen bei Nichtdiskriminierung Dritter das Trassenpreissystem so weiter entwickelt werden, dass zusätzliche Leistungen (Mengen) sich preismindernd auswirken werden.

Hintergrund dieser Absichtserklärung von DB Netz sind die bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Erhebung von Trassenentgelten im Hinterlandverkehr auf der Schiene, insbesondere gegenüber den niederländischen, belgischen und polnischen Seehäfen. Während in Deutschland ein Trassenentgelt von durchschnittlich rund 2,60 €/Zugkilometer erhoben wird, betragen die Trassenentgelte in den Niederlanden 0,2098 €/Zugkilometer, die bis 2007 auf 0,9324 €/Zugkilometer erhöht werden sollen. Die Trassenpreise sind damit in Deutschland zur Zeit mehr als 10 mal höher als in den Niederlanden.

Die vorgesehene Maßnahme soll als Zwischenlösung bis zur Harmonisierung der Trassenentgelte im Schienengüterverkehr der EU dazu führen, die bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen im Hinterlandverkehr auszugleichen. Der Anteil der Trassenkosten an den Gesamtkosten eines Eisenbahnverkehrsunternehmens liegt für die reine Traktion heute bei etwa 25%. Um spürbare Effekte zu erzielen, muss der Mengenrabatt daher so ausgestaltet werden, dass für Mehrverkehre das derzei-

tige Trassenpreisniveau um mindestens etwa 20% abgesenkt wird.

Mögliche Entgeltnachlässe für zusätzliche Leistungen (Mengen) reichen jedoch nicht aus, um die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen gegenüber ausländischen Konkurrenzhäfen in voller Höhe zu kompensieren. Weitere Maßnahmen der Trassenpreisminderung sind daher erforderlich.

Der ZDS erwartet, dass die Wettbewerbsprobleme der deutschen Seehäfen im Hinterlandverkehr bei den Trassenentgelten in den weiteren Gesprächen von Bund und Küstenländern mit DB Netz unter Einbeziehung des ZDS zügig gelöst werden. Das am 18. Oktober 2002 geführte Gespräch hat keine greifbaren Fortschritte gebracht. Es wurde allerdings eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die ihre Ergebnisse im Februar/März 2003 dem Gesprächskreis vorlegen soll.

### **LKW-Maut benachteiligt deutsche Seehäfen**

Durch die Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (LKW-Maut) im nationalen Alleingang ohne eine Verbundlösung, insbesondere mit den Niederlanden, Belgien und Polen, werden die deutschen Seehäfen im Hinterlandverkehr benachteiligt. Der ZDS hatte sich daher dafür eingesetzt, dass bei der Schaffung der gesetzlichen Grundlagen für eine LKW-Maut entsprechende Vorkehrungen bezüglich dieses Teilmarktes getroffen werden. Dabei konnten wir erreichen, dass der Bundesrat im Gesetzgebungsverfahren auch aus diesem Grund den Vermittlungsausschuss angerufen hat.

Der Antrag sah vor, Fahrzeuge im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs sowie beim Transport von Überseecontainern im Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Seehäfen im Umkreis von 150 km von der LKW-Maut auszunehmen. Er sollte als Zwischenlösung bis zur Harmonisierung der Straßenbenutzungsgebühren in Europa dienen, um Wettbewerbsnachteile im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen durch Einführung einer LKW-Maut zu vermeiden. Diese Anliegen ist im Vermittlungsverfahren zwischen Bundesrat und Bundestag allerdings gescheitert.



Das Gesetz über die Einführung einer LKW-Maut ist am 5. April 2002 ohne Ausgleichsmaßnahmen für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen in Kraft getreten. Die Höhe der LKW-Maut soll in einer Verordnung geregelt werden.

Nach einer Planco-Studie, die das Bundesverkehrsministerium aufgrund des Vermittlungsverfahrens in Auftrag gegeben hat, wird die Einführung einer LKW-Maut zwar nachteilige Auswirkungen auf den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen haben. Mit Verlagerungen in ausländische Seehäfen wird danach allerdings nur in einer Größenordnung von unter 1% des bisherigen Aufkommens gerechnet.

Die Ergebnisse dieser Studie sind für uns schwer nachvollziehbar. Wird auf den deutschen Autobahnen eine LKW-Maut in Höhe von 0,15 €/km erhoben, während auf niederländischen Autobahnen eine Maut von 0,0106 €/km zu zahlen ist – dies entspricht dem jetzigen Preis im Euro-Vignettenverbund bei unterstellten 120.000 km Fahrleistung im Jahr pro LKW -, so hat dies z. B. zur Folge, dass die Relation München-Hamburg gegenüber München-Rotterdam zwar um 70 km kürzer, die LKW-Maut für den Transport in den deutschen Seehafen allerdings um 5,25 € höher ist. Die Strecke von Frankfurt nach Hamburg hat nahezu die gleiche Länge wie von Frankfurt nach Rotterdam, die LKW-Maut für den Transport in den deutschen Seehafen ist jedoch um rund 21 € teurer.

Relation	Autobahn-km	Gebühr je LKW-Fahrt 0,15 €/km bzw. 0,0106 €/km
<b>München – Hamburg</b>	746	111,90
München – Rotterdam	816	
davon Road Pricing		
in D	703	105,45
in NL	113	<u>1,20</u>
		106,65
<b>Frankfurt – Hamburg</b>	455	68,25
Frankfurt – Rotterdam	420	
davon Road Pricing		
in D	307	46,05
in NL	113	<u>1,20</u>
		47,25

<b>Köln</b> – Hamburg	409	61,35
Köln – Rotterdam davon Road Pricing in D	244	
in NL	116	17,40
	128	<u>1,36</u>
		18,76

Wir befürchten daher, dass deutschen Seehäfen mit der Einführung der LKW-Maut erhebliche Verkehrsanteile verloren gehen und sich der LKW-Anteil im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen keineswegs auf die Schiene oder das Binnenschiff verlagern wird.

Zur Klärung methodischer Fragen des PLANCO-Gutachtens haben wir am 23. Oktober 2002 ein Gespräch im Bundesverkehrsministerium geführt. Dabei hat der Gutachter bestätigt, dass die deutschen Seehäfen bezogen auf einzelne Aufkommensschwerpunkte in ihrem Hinterlandverkehr durch die Einführung der LKW-Maut erhebliche Wettbewerbs- und Standortnachteile haben werden. In der Studie seien die rechnerischen Verluste der deutschen Seehäfen allerdings mit den rechnerischen Gewinnen saldiert worden, so dass der Gesamteffekt relativ gering sei.

Der ZDS hält daher standortbezogene Ausgleichsmaßnahmen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen durch Freistellung von streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühren auf den ersten 150 km von und nach deutschen Seehäfen weiterhin für erforderlich, solange unterschiedliche Bedingungen für die Nutzung der Verkehrswege in der EU bestehen. Die einseitige Einführung einer LKW-Maut ohne entsprechende Kompensationsmaßnahmen wird die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen im Hinterlandverkehr erheblich beeinträchtigen.

### **Nationale Spielräume zur Ermäßigung der Mineralölbesteuerung beim Hafenumschlag nutzen**

Nach dem Maßnahmenkatalog der Seehafen-Plattform soll zur Besteuerung des Energiebedarfs beim Hafenumschlag die Option für eine Anpassung offen gehalten und parallel eine Lösung auf Gemeinschaftsebene angestrebt werden.

Unter dänischer Präsidentschaft wird zur Zeit im Rat die Richtlinie 92/81/EWG zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle überarbeitet, wonach von den Mitgliedstaaten ein ermäßigter Steuersatz für den Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff für Fahrzeuge gewährt werden kann, die bestimmungsgemäß Abseits von Straßen eingesetzt werden oder die über keine Genehmigung für die überwiegende Verwendung auf öffentlichen Straßen verfügen. Die dänische Präsidentschaft beabsichtigt, einen Mindeststeuersatz von 2,1 Cent je Liter für den Dieselmotorkraftstoffverbrauch von Fahrzeugen auf nicht öffentlichen Straßen einzuführen.

Damit zeichnet sich auf Gemeinschaftsebene keine Lösung der Wettbewerbsprobleme ab. Während in Deutschland Seehafenbetriebe den deutschen Regelsteuersatz auf Dieselmotorkraftstoff von zur Zeit 0,44 €/Liter zahlen müssen, machen insbesondere die Niederlande und Belgien für ihre Häfen seit 1992 von der Mineralölsteuerstruktur-Richtlinie Gebrauch, wonach der Steuersatz auf knapp 2 Cent/Liter ermäßigt werden kann.

Bei einer jährlichen Verbrauchsmenge in den deutschen Seehäfen von rund 30 Mio. Liter Dieselmotorkraftstoff beträgt der Kostennachteil gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen damit zur Zeit rund 12,6 Mio. € im Jahr. Allein beim Containerumschlag beläuft sich der Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff 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 Dieselmotorkraftstoff dort etwa 9 Mio. Liter. Hierfür zahlen deutsche Terminalbetreiber rund 4 Mio. € Mineralölsteuer im Jahr, während niederländische und belgische Umschlagunternehmen für die gleiche Verbrauchsmenge nur rund 180.000 € an Mineralölsteuer aufwenden müssen.

In den laufenden Verhandlungen im Rat besteht aufgrund des Einstimmigkeitsprinzips keine Chance, eine obligatorische Regelung oder einen einheitlichen Steuersatz durchzusetzen. Auch die Möglichkeit, den Mindeststeuersatz zu erhöhen, ist aussichtslos. Der vorgesehene Mindeststeuersatz von 2,1 Cent je Liter müsste zudem erheblich angehoben werden, um dem deutschen Regelsteuersatz von 44 Cent je Liter zu entsprechen.

Die Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie wird somit für die Besteuerung des Dieselmotorkraftstoffverbrauchs beim Hafenumschlag auf eine Zementierung des Status Quo hinauslaufen. Eine Lösung der Wettbewerbsprobleme ist daher nur im nationalen Rahmen möglich, indem auch Deutschland den künftigen Mindeststeuersatz auf Dieselmotorkraftstoff für den Hafenbereich anwendet. Der ZDS appelliert daher nachdrücklich an die Bundesregierung, die Besteuerung des Dieselmotorkraftstoffverbrauchs beim Umschlag in den deutschen Seehäfen an die EU-Vorgaben anzupassen.

Wir verweisen dabei auf die Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung, wonach der Abbau fiskalischer Belastungsunterschiede innerhalb der EU auch unter Nutzung nationaler Spielräume fortgesetzt werden muss. Auch in den Handlungsempfehlungen der Mobilitätsoffensive des Bundeskanzlers, an deren Erarbeitung wir Anfang des Jahres mitgewirkt haben, wird im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität darauf hingewiesen, dass auch unter Nutzung nationaler Spielräume fiskalische Belastungsunterschiede innerhalb der EU abgebaut werden müssen.

Der ZDS hat es sehr begrüßt, dass das Bundesfinanzministerium nunmehr beabsichtigt, den Umfang der nationalen Steuerbefreiung für Schiffsbetriebsstoffe an die Vorgaben von Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe c der Richtlinie 92/81/EWG anzugleichen. Danach sollen auch schwimmende Arbeitsgeräte, wie Bagger und Schwimmkräne, in die Steuerbefreiung einbezogen werden. Diese Fahrzeuge sollten jedoch auch beim Einsatz in den deutschen Seehäfen von der Mineralölsteuer befreit werden.

Diese vorgesehene Anpassung würde unter Einbeziehung des Hafenbereichs dazu führen, dass die seit vielen Jahren bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen beim Einsatz schwimmender Arbeitsgeräte vor allem gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen beseitigt werden.

Anpassungsbedarf besteht allerdings auch – wie dargelegt – bei der Besteuerung des Verbrauchs von Dieselmotorkraftstoff beim Hafenumschlag. Deutschland sollte daher auch von Artikel 8 Abs. 3 Buchstabe c der Richtlinie 92/81/EWG zügig Gebrauch machen und den Steuersatz ermäßigen.

#### **IV. PORT PACKAGE**

Die EU-Kommission hat im Februar 2001 einen Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste vorgelegt, der das Kernstück des von der Kommission vorgelegten so genannten „Port Package“ darstellt (siehe Jahresbericht 2000/2001). Dieser Richtlinienvorschlag soll die Vergabe von Nutzungs- und Pachtverträgen regeln, die es Unternehmen ermöglichen, in Seehäfen Dienstleistungen anzubieten.

##### **Vorschlag der EU-Kommission gefährdet deutsches Hafensystem**

Der Richtlinienvorschlag greift massiv in die Eigentumsrechte der Unternehmen sowie in die Nutzungsrechte bestehender Verträge ein und bedroht damit den Fortbestand von Gewerbebetrieben. Der Vorschlag der Kommission hatte in den deutschen Seehäfen daher große Besorgnis hervorgerufen.

In den deutschen Seehäfen stehen Umschlagunternehmen untereinander sowie mit Unternehmen in ausländischen Konkurrenzhäfen im harten Wettbewerb um die gleichen Reeder und um die gleiche Ladung aus dem Hinterland. Es fehlt daher in Bezug auf die geplante Richtlinie an einem öffentlichen Interesse, in der von der Kommission vorgesehenen Form in Vertrags- und Eigentumsrechte der Unternehmen einzugreifen. Derartige Eingriffe sind unverhältnismäßig. Sie würden ausschließlich den privaten Interessen neuer Anbieter von Hafendienstleistungen dienen und nicht der Marktgegenseite, d. h. den Kunden der Häfen.

Der ZDS hat daher nachdrücklich darauf hingewiesen, dass der Richtlinienentwurf die Existenz von Unternehmen vernichten kann und keine entsprechende Härteregelung enthält. Außerdem fehlen ausreichende Schutz- und Übergangsvorschriften, die den Unternehmen die Sicherheit geben, dass sie ihre Investitionen wieder verdienen und eine angemessene Rendite erzielen können.

Der Richtlinienvorschlag gefährdet damit das effiziente Hafensystem in den deutschen Seehäfen, das sich als bedarfsgerecht, unternehmerfreundlich und flexibel erwiesen hat. Dieses Hafensystem stärkt den Wettbewerb und fördert Innovationen. Es darf durch eine EU-Richtlinie in seiner Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden.

Der Vorschlag wird zudem seinen eigenen Zielen nicht gerecht, die Qualität der Hafendienste zu verbessern und ihre Kosten zu senken. So sieht der Richtlinienvorschlag eine drastische Verkürzung der Konzessionslaufzeiten mit der Folge vor, dass sich Investitionen in wesentlich kürzerer Zeit als bisher amortisieren müßten. Dies würde zu höheren Umschlagsentgelten in den europäischen Seehäfen führen, die im Gegensatz zu außereuropäischen Häfen außerordentlich preisgünstig sind.

Kurze Konzessionslaufzeiten ohne Option auf Verlängerung beeinträchtigen zudem die Investitionsbereitschaft in den Seehäfen. Mit Beginn des letzten Drittels der Konzessionslaufzeiten würden Investitionen aus betriebswirtschaftlicher Sicht auf ein Minimum reduziert und notwendige Modernisierungsmaßnahmen würden unterbleiben mit nachteiligen Auswirkungen auf die Produktivität. Fehlende Investitionen führen jedoch nicht zu einer Verbesserung der Qualität von Hafendienstleistungen.

Nach dem Richtlinienvorschlag sollen Nutzungsrechte in europäischen Seehäfen künftig ausgeschrieben werden. Dies hätte einerseits zur Folge, dass kapitalkräftige internationale Terminalbetreiber, insbesondere aus Hongkong und Singapur, die in asiatischen Häfen hohe Renditen erwirtschaftet haben, verstärkt in Schlüsselhäfen Europas drängen werden. Sie würden sich im Ausschreibungsverfahren mit hohen finanziellen Angeboten durchsetzen, so dass im Hinblick auf den „return on investment“ die Umschlagsentgelte auch aus diesem Grund eher steigen als sinken werden. Außerdem würde dies zu Marktkonzentration anstelle von mehr Wettbewerb führen.

Die europäischen Containerterminals bieten im globalen Vergleich mit Abstand die preisgünstigsten Dienstleistungen an. So sind z. B. die Umschlagsentgelte in US-amerikanischen Häfen um das Doppelte und in fernöstlichen Häfen sogar um das Dreifache höher als in den Containerhäfen des europäischen Nordkontinents. Der Richtlinienvorschlag würde dazu führen, dass sich das bisherige Preisniveau dieser Dienstleistungen beträchtlich erhöhen wird und wir in Europa ein Ratenniveau beim Hafenumschlag wie in Fernost erhalten werden.

Andererseits würden sich Großreeder im Ausschreibungsverfahren verstärkt bemühen, zentrale Terminals in Europa zu betreiben, um die gesamte Transportkette einschließlich des Hinterlandverkehrs

zu dominieren. Je mehr sich jedoch der Vor- und Nachlauf einschließlich des Hafenumschlags auf carrier´s haulage von einigen wenigen Reedern bzw. Reederallianzen konzentriert, desto weniger Wettbewerb findet im Zu- und Ablaufverkehr der Häfen sowie beim Hafenumschlag statt. Carrier´s haulage ist bezüglich der Kostengestaltung intransparent. Diese Abwicklung des Hinterlandverkehrs würde unter Ausschaltung des kundenorientierten Spediteurs zu Lasten des Wettbewerbs und einer kostengünstigen Preisgestaltung gehen.

Der Richtlinienvorschlag würde somit das Gegenteil dessen bewirken, was er zu erreichen vorgibt. Der Vorschlag hätte zur Folge, dass

- die Kosten für Hafendienstleistungen in Europa nicht sinken werden, sondern dass sich im Gegenteil das bisherige günstige Preisniveau für Hafendienstleistungen in europäischen Seehäfen deutlich erhöhen würde.
- die Investitionsbereitschaft in europäischen Seehäfen beeinträchtigt wird mit nachteiligen Folgen für notwendige Modernisierungsmaßnahmen und Neuinvestitionen und damit für die Produktivität in den Seehäfen.
- sich asiatische Terminalbetreiber verstärkt in Schlüsselhäfen Europas drängen werden, was zu Marktkonzentration anstelle von mehr Wettbewerb führen würde. Andererseits würden sich Großreeder verstärkt bemühen, zentrale Terminals in europäischen Häfen zu betreiben, um die gesamte Transportkette einschließlich des Hinterlandverkehrs zu dominieren und damit das Verhältnis von carrier´s haulage und merchant´s haulage zu ihren Gunsten zu verändern.

Der ZDS hatte daher nachdrücklich an die Bundesregierung appelliert, keiner EU-Richtlinie zuzustimmen, die das effiziente Hafensystem in den deutschen Seehäfen gefährdet. Dabei haben wir darauf hingewiesen, dass es nicht die Aufgabe der EU ist, gewachsene Wirtschaftsstrukturen in den Mitgliedstaaten nach politischem Belieben umzugestalten. Die Gemeinschaft sollte sich vielmehr auf ihre eigentliche Aufgabe konzentrieren, Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, die möglichst überall in der Gemeinschaft gleich sind und die dadurch zu gleichen Chancen für alle führen.

Liberalisierungsmaßnahmen der EU-Kommission, die geeignet sind, gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen in und zwischen den europäischen Seehäfen zu schaffen, werden vom ZDS grundsätzlich begrüßt. Es besteht auch kein Zweifel, dass die im EG-Vertrag vereinbarten Freiheiten – Niederlassungsfreiheit, Freizügigkeit für Arbeitnehmer, Waren und Dienstleistungen – sowie die Wettbewerbsregeln auch für den Seehafenbereich gelten. In den deutschen Seehäfen werden diese Freiheiten mit Ausnahme des Lotswesens bereits beachtet. Für ladungsbezogene Dienstleistungen besteht in den deutschen Seehäfen daher kein Bedarf für die von der Kommission vorgesehene Marktzugangsrichtlinie.

### **1. Lesung im Europäischen Parlament**

Am 14. November 2001 hat das Europäische Parlament in 1. Lesung seinen Bericht zum Richtlinienvorschlag verabschiedet. Dabei wurde der Berichtsentwurf, den Dr. Georg Jarzembowski als Berichterstatter erarbeitet hat (siehe Jahresbericht 2000/2001), in wesentlichen Punkten geändert.

Unser Hauptanliegen, die ladungsbezogenen Hafendienstleistungen vom Anwendungsbereich der Richtlinie auszunehmen, fand im Europäischen Parlament keine Mehrheit. Unsere hilfswesen Forderungen, die Möglichkeiten der Selbstabfertigung einzuschränken und die von der Kommission vorgesehene Regelung, wonach mindestens zwei voneinander unabhängige Diensteanbieter für jede Ladungskategorie zuzulassen sind, zu streichen, wurden allerdings berücksichtigt. Das Europäische Parlament hat sich auch für eine rechtliche Klarstellung im Hinblick auf die Gewährung staatlicher Beihilfen für Hafenunternehmen ausgesprochen, die wir sehr begrüßt haben.

Dagegen blieb unsere Forderung, den Schwellenwert anzuheben, um kleine Häfen vom Anwendungsbereich der Richtlinie auszunehmen, unberücksichtigt. Auch ein Bestandsschutz für bestehende Verträge und Genehmigungen sowie eine Verlängerung der Geltungsdauer der Genehmigungen und Übergangsmaßnahmen, um die Investitionsbereitschaft zu sichern, wurden nicht berücksichtigt.

Die EU-Kommission hat im Lichte der Änderungsvorschläge des Europäischen Parlaments ihren Richtlinienvorschlag in einzelnen



Punkten geändert und am 19. Februar 2002 einen überarbeiteten Entwurf vorgelegt. Dabei wurde der Geltungsbereich der Richtlinie auf Wasserstrassen, die den Zugang zu dem Hafen oder Hafensystem darstellen, erweitert. Außerdem wurden neue Definitionen der Begriffe „Hafensystem“ und „Selbstabfertigung“ sowie eine neue Regelung über Ausgleichszahlungen aufgenommen. Dagegen blieben weitere Vorschläge des Europäischen Parlaments, insbesondere im Hinblick auf die Transparenz von Finanzbeziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und Häfen sowie die Auslegung der Bestimmungen des EG-Vertrages über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen, unberücksichtigt.

Die Kommission hat ihren Vorschlag damit nur unwesentlich geändert. Die neue Fassung wurde dem Verkehrsministerrat zugeleitet, der seine Beratungen in der Arbeitsgruppe Seeverkehr der Ständigen Vertreter des Rates unter spanischer Präsidentschaft am 1. Februar 2002 aufnahm.

### **Deutsche Verhandlungspositionen im Verkehrsministerrat**

Der Bundesrat hatte bereits im letzten Jahr seinen Beschluss zum Richtlinienvorschlag gefasst (siehe Jahresbericht 2000/2001). Der Deutsche Bundestag hat am 21. Februar 2002 die Empfehlung seines Verkehrsausschusses zum Richtlinienvorschlag angenommen und folgendes beschlossen:

„Der Deutsche Bundestag verweist auf die verfassungsmäßige Zuständigkeit der Länder für die Seehäfen und übernimmt insoweit den Beschluss des Bundesrates auf Bundesratsdrucksache 196/01 vom 13. Juli 2001. Der Deutsche Bundestag erwartet, dass die Bundesregierung keiner EU-Hafenrichtlinie zustimmt, welche die leistungsfähige, wettbewerbsorientierte Anbieterstruktur in den deutschen Seehäfen gefährdet, in dem sie in bestehende Verträge eingreift und die Türen für feindliche Kapitalübernahmen öffnet.

Zur Frage der Organisation der Lotsdienstleistungen außerhalb der Seehäfen vertritt der Deutsche Bundestag die Auffassung, dass die bewährte Lotsstruktur nur mit Augenmass weiterentwickelt werden sollte. Der Erhalt der notwendigen Sicherheit hat absoluten Vorrang vor wettbewerbsorientierten Modernisierungsmaß-

nahmen. Rosinenpickerei durch „Hauslotsendienste“ für die Großschifffahrt sollte unbedingt vermieden werden.“

Auf diesen Beschlüssen des Bundesrates und des Deutschen Bundestages setzt die Stellungnahme der Bundesrepublik Deutschland zum Richtlinienvorschlag auf, die gemeinsam von Bund und Küstenländern erarbeitet wurde.

Danach begrüßt die Bundesrepublik Deutschland grundsätzlich alle Liberalisierungsbestrebungen der Europäischen Kommission, die geeignet sind, gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen auf den Verkehrs- und Dienstleistungsmärkten und insbesondere in bzw. zwischen den europäischen Seehäfen zu schaffen. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass die Kommission hinsichtlich der eventuell in einzelnen Häfen noch bestehenden Restriktionen im Dienstleistungsbereich nicht nur die Möglichkeit, sondern auch die Verpflichtung habe, etwaige unzulässige Monopole im Wege der Einzelfallentscheidung zu verfolgen. Die Kommission versuche stattdessen jedoch, mit dem Richtlinienvorschlag die angestrebte Liberalisierung über ein kompliziertes zeit-, kosten- und personalaufwändiges Regulierungswerk zu erreichen. Ein solches Vorgehen sei unter den Gesichtspunkten der Subsidiarität und der Autonomie der Hafenverwaltungen unverhältnismäßig, weil es zur Lösung von vereinzelt Fällen die Gesamtheit der Häfen mit komplexen Verwaltungsverfahren belaste. In den deutschen Seehäfen bestehe ohnehin bereits eine leistungs- und wettbewerbsorientierte Anbieterstruktur.

Die Liberalisierungsabsicht könne sich daher genau in das Gegenteil verkehren, weil die Leistungsfähigkeit der Häfen hierdurch eher gehemmt als gefördert wird. Ferner wird festgestellt, dass die leistungsfähige und wettbewerbsorientierte Anbieterstruktur zumindest in den deutschen Seehäfen im Falle der Umsetzung der Richtlinie erheblich gefährdet werden würde, weil die Richtlinie in bestehende Verträge eingreifen und damit zu einer ungewollten Konzentration in der Hand weniger kapitalkräftiger Unternehmen führen kann. Einer Richtlinie mit derartigen Konsequenzen könne Deutschland nicht zustimmen. Die Bundesrepublik Deutschland habe daher schwerwiegende Bedenken gegen die Einbeziehung der ladungsbezogenen Dienste in den Anwendungsbereich der Richtlinie in der vorgesehenen Form.

Die Bundesrepublik Deutschland hat in ihrer Stellungnahme deutlich gemacht, dass sie es für erforderlich hält, dass die Kommission ihre Vorschläge überprüft und dabei auch die von der deutschen Delegation noch vorzutragenden Einzelvorschläge berücksichtigt.

Insbesondere hat es die Bundesrepublik Deutschland für notwendig erachtet, zunächst nachstehende Änderungen an dem Richtlinienentwurf vorzunehmen:

- Ausklammerung der ladungsbezogenen, nicht hafentypischen Dienste (z. B. Depot und Einlagerung),
- 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 gefährdet wird,
- Regelung der Lotsdienste durch Sondervorschriften und nur insoweit, als die Einführung wettbewerbsorientierter Rechtsvorschriften nicht den absoluten Vorrang der notwendigen Sicherheit beeinträchtigt,
- Anhebung der Schwellenwerte, um kleine Häfen aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie herauszunehmen,
- Sachgerechte Eingrenzung der Möglichkeiten der Selbstabfertigung,
- Bestandsschutz für bestehende Verträge und Genehmigungen während deren Laufzeit sowie Verlängerung der Zeiträume bei der Geltungsdauer der Genehmigungen und den Übergangsmaßnahmen zur Sicherung der Investitionsbereitschaft der Unternehmen.

### **Rechtsgutachten des ZDS**

Zu der Frage, ob der Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste mit höherem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist, hat der ZDS ein Rechtsgutachten bei Rechtsanwalt Dr. Gerrit Schohe, Brüssel, in Auftrag gegeben, das im April 2002 vorgelegt wurde. In seinem Gutachten kommt Dr. Schohe zu dem Ergebnis, dass die Richtli-

nie in der Fassung des geänderten Kommissionsvorschlags vom 19.02.2002 unverhältnismäßig ist, weil

- kein öffentliches Interesse an ihr besteht, soweit Wettbewerb bereits stattfindet,
- sie Zugang zu bestimmten Häfen selbst da erzwingt, wo Zugang zum Markt im Ganzen genügen würde,
- sie laufende Investitionen durchkreuzt und künftige abschreckt,
- eine klare und verbindliche Entschädigungsregelung, eine Regelung über Eigenbedarf und eine Härteregeung fehlen,
- die Kommission von einem irrigen Leitbild des betroffenen Wirtschaftszweiges ausgeht.

Das Gutachten fand in der Diskussion über das Port Package im In- und Ausland starke Resonanz.

### **Europäischer Hafentag zum Port Package**

Am 11. April 2002 hat der ZDS einen Europäischen Hafentag zum Thema „Port Package – Marktzugang für Hafendienste“ im Rahmen der marilog 2002 im Congress Centrum Hamburg veranstaltet.

In drei international besetzten Podiumsdiskussionen wurden folgende Schwerpunkte erörtert

- Ziele der Kommission und Regelungsbedarf
- rechtliche und ökonomische Kernprobleme
- Sicht der Beteiligten.

Die mit über 100 Teilnehmern aus dem In- und Ausland gut besuchte Veranstaltung bot Gelegenheit, die Probleme des Richtlinienvorschlags eingehend zu erörtern.

### **Politische Einigung über Gemeinsamen Standpunkt des Rates**

Am 17. Juni 2002 hat der Verkehrsministerrat auf seiner Sitzung in Luxemburg eine Politische Einigung über einen Gemeinsamen Standpunkt des Rates bezüglich einer Marktzugangsrichtlinie für Hafendienste erzielt. Dabei konnte Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig – mit Unterstützung der Küstenländer in den vorherigen Beratungen – wesentliche Änderungen gegenüber dem Richtlinienvorschlag der EU-Kommission durchsetzen. Der ZDS hat diese Änderungen sehr begrüßt. In wichtigen Fragen wurden dadurch akzeptable Kompromisse erzielt.

Für bestehende Miet- und Pachtverträge der Anbieter von Hafendienstleistungen konnte ein größtmöglicher Bestandsschutz erreicht werden. Nach den Übergangsmaßnahmen ist vorgesehen, dass die Geltungsdauer bestehender Genehmigungen maximal 46 Jahre betragen kann, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Umsetzung der Richtlinie. Die Richtlinie soll spätestens zwei Jahre nach ihrem Inkrafttreten umgesetzt werden.

In Häfen, in denen die Zahl der Anbieter von Hafendienstleistungen nicht begrenzt ist, können bestehende Genehmigungen ihre Gültigkeit so lange unverändert behalten, bis die Anzahl der Anbieter begrenzt wird. Tritt eine Begrenzungssituation ein, bleiben bestehende Verträge maximal 46 Jahre gültig, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Festlegung der Begrenzung.

Wenn sich die Genehmigung aus den Eigentumsrechten an einem Hafen ergibt, soll die maximale Geltungsdauer 36 Jahre betragen. Bestehende Privathäfen hätten danach jedoch einen um maximal 10 Jahre geringeren Bestandsschutz als bestehende Genehmigungen aus Miet- und Pachtverträgen. Wir halten diese Übergangsmaßnahme für unverhältnismäßig. Außerdem ist unklar, ab wann die Übergangsfrist für Privathäfen einsetzen soll.

Im Hinblick auf künftige Genehmigungen ist jetzt vorgesehen, dass ihre maximale Geltungsdauer ebenfalls 46 Jahre betragen kann. Der Vorschlag der Kommission sah eine Geltungsdauer von maximal 25 Jahren vor. Nachteilige Auswirkungen auf die Investitionsbereitschaft in den Seehäfen konnten damit weitgehend abgewendet werden.

Das jetzt vorgesehene Auswahlverfahren ist weniger bürokratisch als von der Kommission vorgeschlagen und lässt den zuständigen Behörden den notwendigen Ermessensspielraum. Leider konnte nicht erreicht werden, dass Ausschreibungen entfallen, wenn auf dem relevanten Markt ausreichender Wettbewerb besteht. Dies wäre eine sinnvolle Regelung, da ein öffentliches Interesse, in Eigentums- und Nutzungsrechte von Hafenunternehmen einzugreifen, nur dann besteht, wenn auf dem relevanten Markt kein ausreichender Wettbewerb herrscht. Es konnte allerdings der Vorschlag der Kommission verhindert werden, dass in jedem Hafen mindestens zwei Anbieter pro Ladungskategorie vorhanden sein müssen.

Von der vorgesehenen Richtlinie sollen alle Häfen erfasst werden, deren Aufkommen in den letzten Jahren im Jahresdurchschnitt mindestens 1,5 Mio. t Fracht oder 200.000 Fahrgäste betrug. Höhere Schwellenwerte konnten leider nicht durchgesetzt werden. Mit der Zusammenfassung von Häfen zu einem Hafensystem ist es allerdings möglich, dass insbesondere kleine und mittlere Häfen nicht unter das Auswahlverfahren fallen, wenn eine Begrenzung der Anzahl der Diensteanbieter in dem Hafensystem nicht besteht. Außerdem konnte erreicht werden, dass Dienste, die auch außerhalb des Hafens erbracht werden können, wie z. B. Lagereidienste, von der Richtlinie nicht erfasst werden.

Die Regelungen über die Selbstabfertigung von Unternehmen, die normalerweise Hafendienste in Anspruch nehmen, gehen allerdings zu weit. Selbstabfertigung sollte nicht auf das reguläre Landpersonal erweitert, sondern auf die Schiffsbesatzung begrenzt werden. Allerdings sind Sozialschutzklauseln eingearbeitet, die die Anwendung des nationalen Sozial- und Arbeitsrechts ermöglichen.

Außerdem hat der Rat eine Regelung über Ausgleichszahlungen in den Entwurf aufgenommen. Danach können neu zugelassene Diensteanbieter verpflichtet werden, gemäß den nationalen Regeln Ausgleichszahlungen an vorherige Diensteanbieter oder andere betroffene Parteien zu zahlen. Diese Regelung wird damit allerdings ins Ermessen der Mitgliedstaaten gestellt. Eine obligatorische Regelung ist jedoch erforderlich, schon allein um deutsche Beteiligungen in ausländischen Seehäfen zu schützen.

Zudem sieht die Politische Einigung des Rates vor, den Anwendungsbereich der Richtlinie auch auf die seewärtigen Zufahrten zu erweitern, so dass auch Seelotsen von der Richtlinie erfasst werden. Die Sondervorschriften für die Lotsendienste werden jedoch ins Ermessen der Mitgliedstaaten gestellt.

Entsprechend der Politischen Einigung des Verkehrsministerrates hat der Wirtschafts- und Finanzministerrat auf seiner Sitzung am 5. November 2002 als A-Punkt (ohne Aussprache) einen Gemeinsamen Standpunkt des Rates zum Richtlinienentwurf gefasst, der dem Europäischen Parlament zur 2. Lesung zugeleitet wird.

### **ZDS-Änderungsvorschläge für 2. Lesung im Europäischen Parlament**

Der ZDS hat es sehr begrüßt, dass sich Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig gemeinsam mit den Küstenländern erfolgreich für notwendige Änderungen am Richtlinienentwurf der EU-Kommission über den Marktzugang für Hafendienste eingesetzt hat. Das vom Rat in seiner Politischen Einigung über einen Gemeinsamen Standpunkt geschnürte Kompromisspaket sollte in der 2. Lesung im Europäischen Parlament daher nicht im Einzelnen wieder aufgeschnürt werden. Hinsichtlich der Regelungen über die

- Selbstabfertigung
- Übergangsmaßnahmen
- Ausgleichszahlung

hält der ZDS allerdings einige weitere Änderungen für erforderlich.

Im Hinblick auf die Selbstabfertigung ist vorgesehen, dass Unternehmen, die normalerweise Hafendienstleistungen in Anspruch nehmen, auch mit eigenem normalerweise an Land tätigen Personal Selbstabfertigung vornehmen können. Wir halten dies nicht für akzeptabel. Selbstabfertigung sollte auf die Schiffsbesatzung beschränkt und nicht auch auf Landpersonal ausgedehnt werden.

Zudem sollte die Selbstabfertigung einer Genehmigungspflicht unterliegen, um sicherzustellen, dass gleiche Kriterien sowohl für die Selbstabfertigung als auch für entsprechende Dienstleistungen

der Hafenunternehmen gelten. Außerdem sollte klargestellt werden, dass Selbstabfertigung die Gesamteffizienz des Hafenbetriebs, den Arbeitsschutz sowie die Sozial- und Sicherheitsstandards nicht gefährden darf.

Gegenüber den Genehmigungen aus bestehenden Miet- und Pachtverträgen mit Übergangsmaßnahmen von maximal 46 Jahren ist die vorgesehene Geltungsdauer der Genehmigungen aus Eigentumsrechten an einem Hafen mit maximal 36 Jahren unverhältnismäßig. Die Geltungsdauer für diese Genehmigungen sollte daher auf mindestens maximal 46 Jahre angehoben werden. Außerdem ist nach der jetzigen Formulierung unklar, ab wann diese Frist einsetzt. Sie sollte ab dem Zeitpunkt der Festlegung der Begrenzung gerechnet werden, aber nicht früher als ab dem Zeitpunkt der Umsetzung der Richtlinie.

Auch für neue Häfen oder Hafenteile sollte die maximale Geltungsdauer für Genehmigungen 46 Jahre betragen. Falls keine Begrenzung der Anzahl der Diensteanbieter für diese Dienstleistung in dem Hafen oder Hafensystem besteht, sollte die Geltungsdauer der Genehmigung unbefristet sein.

Nach der vom Rat vorgeschlagenen Regelung der Ausgleichszahlung wird diese ins Ermessen der Mitgliedstaaten gestellt. Eine obligatorische Regelung ist jedoch dringend erforderlich. Neue Diensteanbieter sollten daher verpflichtet werden, Ausgleichszahlungen an vorherige Diensteanbieter zu zahlen.

Dabei sollte die Ausgleichszahlung dem Unternehmenswert des Hafenunternehmens des vorigen Diensteanbieters (fair market value) bzw. der Summe aus dem Restwert des Anlagevermögens, falls dieser Wert höher als der Unternehmenswert ist, zuzüglich des Firmenwertes (goodwill) entsprechen. Zusätzlich sollten etwaige Abfindungszahlungen berücksichtigt werden. Falls der neu zugelassene und der vorherige Diensteanbieter sich nicht auf die Höhe einer Ausgleichszahlung einigen können, sollte sie von einem neutralen Experten der zuständigen Industrie- und Handelskammer festgelegt werden. Mitgliedstaaten sollten allerdings auch andere Stellen für die Benennung neutraler Experten bestimmen können.

Die Entschädigung sollte in der Richtlinie selbst konkretisiert werden und nicht völlig der Anwendungspraxis überlassen bleiben.



Nach Artikel 17 Abs. 1 Satz 2 der Charta der Grundrechte („Niemand darf sein Eigentum entzogen werden, es sei denn aus Gründen des öffentlichen Interesses in den Fällen und unter den Bedingungen, die in einem Gesetz vorgesehen sind, sowie gegen eine rechtzeitige angemessene Entschädigung für den Verlust des Eigentums.“) müssen die Fälle und Bedingungen einer Enteignung durch das Gesetz selbst festgelegt werden. Ein Entschädigungsstandard mit den von uns genannten Maßstäben halten wir daher für unverzichtbar. Um das Risiko einer Fehlbeurteilung durch den Gutachter zu vermeiden, sollte der Rechtsweg zu den (nationalen) Gerichten allerdings offen bleiben.

Der ZDS hat seine Änderungsvorschläge, die von beiden europäischen Verbänden der Hafenwirtschaft und -behörden (FEPORT und ESPO) unterstützt werden, im Hinblick auf die 2. Lesung im Europäischen Parlament dem Berichterstatter, Dr. Georg Jarzembowski, zugeleitet. Wir hoffen, dass unsere Vorschläge im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.

## **V. Terrorismusbekämpfung in Seehäfen – geplante internationale Maßnahmen**

Von den Ereignissen des 11. September 2001 sind die deutschen Seehäfen nicht nur aufgrund der konjunkturellen Auswirkungen betroffen. Auch die vorgesehenen internationalen Maßnahmen zur Terrorismusbekämpfung in der Seeschifffahrt und in den Seehäfen werden die deutsche Hafenwirtschaft erheblich belasten.

### **Vorschläge der International Maritime Organisation (IMO)**

Auf Initiative der USA werden derzeit im Maritime Safety Committee (MSC) der IMO Sicherheitsmaßnahmen für die Seeschifffahrt und die Häfen zur Verhinderung von weiteren Terroranschlägen diskutiert. Durch diese Maßnahmen soll insbesondere verhindert werden, dass Sprengsätze oder andere gefährliche Gegenstände auf dem Seeweg in die USA gelangen.

Eine Arbeitsgruppe des Maritime Safety Committee hat hierzu auf einer Sitzung im Februar 2002 konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit erarbeitet, mit denen sich das Maritime Safety Committee im Mai und September 2002 in London befasst hat. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen auf einer Diplomatischen Konferenz bei der IMO im Dezember 2002 verabschiedet und zum 1. Juli 2004 in den Vertragsstaaten der IMO eingeführt werden.

Die Vorschläge des MSC sehen unter anderem vor, das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) durch ein Kapitel XI-2 mit dem Titel „Special Measures to enhance Maritime Security“ zu ergänzen. Auf der Basis dieser Ergänzung des SOLAS-Übereinkommens soll ein International Ship and Port Facility Code (ISPS Code) geschaffen werden, der sich in einen Teil A mit verpflichtenden Anforderungen und in einen Teil B, der Empfehlungen zur Umsetzung enthält, gliedert.

Der verpflichtende Teil A des ISPS Code sieht für alle Hafenumternehmen mit internationalen Verkehren für den Bereich ship/port interface die folgenden Sicherheitsanforderungen ab dem 1. Juli 2004 vor:

1. Durchführung einer Risiko- und Anfälligkeitsanalyse (Port Facility Security Assessment)

2. Erstellung eines Sicherheitsplans (Port Facility Security Plan)
3. Bestellung eines Sicherheitsbeauftragten (Port Facility Security Officer)

Vergleichbare Anforderungen sind für den Bereich der Seeschifffahrt vorgesehen.

Im Rahmen der Risiko- und Anfälligkeitsanalyse sind die möglichen Gefährdungen für die Anlage und die Wahrscheinlichkeit ihres Eintritts zu ermitteln, damit geeignete Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden können.

Auf der Basis der Risiko- und Anfälligkeitsanalyse ist ein Sicherheitsplan zu erstellen. In diesem Plan sind u. a. die Maßnahmen aufzuführen, durch die verhindert werden soll, dass gefährliche Gegenstände, die gegen Menschen, Schiffe oder Hafeneinrichtungen eingesetzt werden könnten, auf den Terminal oder an Bord des Schiffes gelangen. Gleichzeitig sollen in dem Sicherheitsplan Maßnahmen aufgeführt werden, durch die ein Zutritt Unbefugter zu den Terminals, zu den Liegeplätzen oder zu abgegrenzten Bereichen auf dem Terminal verhindert wird.

In dem empfehlenden Teil B des ISPS Code sind Maßnahmen aufgeführt, durch die die verpflichtenden Anforderungen des Teils A erfüllt werden können. Für die Ausgestaltung des Sicherheitsplans sieht der Teil B drei Sicherheitsstufen vor. Die Stufe 1 bildet die Regel, die von allen Unternehmen mit internationalen Verkehren einzuhalten ist. Die Maßnahmen der Sicherheitsstufe 2 sollen hingegen nur im Fall einer erhöhten Gefährdungslage zeitlich befristet greifen, während die auf der Sicherheitsstufe 3 zu ergreifenden Maßnahmen nur bei unmittelbarer konkreter Gefahr einzuhalten sind. Die für die jeweiligen Sicherheitsstufen vorgesehenen Maßnahmen sind im Einzelnen in dem Sicherheitsplan aufzuführen. Für die Sicherheitsstufe 3 sieht der Teil B des ISPS Code nur wenige Erfüllungsoptionen vor. In diesen Fällen soll die Festlegung der zu ergreifenden Sicherheitsmaßnahmen in der Regel durch die zuständigen polizeilichen Stellen vor Ort erfolgen.

Sowohl die Risiko- und Anfälligkeitsanalyse als auch der Sicherheitsplan bedürfen der Genehmigung durch die zuständigen Behörden. Das Assessment ist regelmäßig bzw. bei wesentlichen Veränderungen auf dem Terminal zu aktualisieren. Gegebenenfalls

ist auch eine Ergänzung des Sicherheitsplans vorzunehmen. Wesentliche Änderungen des Sicherheitsplans bedürfen ebenfalls der Genehmigung durch die zuständige Behörde.

Die Sicherheitspläne können mit bereits bestehenden Gefahrenabwehrplänen bzw. anderen Sicherheitsplänen in den Häfen kombiniert werden. Die vertragschließende Regierung kann auch erlauben, dass ein Sicherheitsplan für mehrere Hafenumschlageinrichtungen gilt, wenn bestimmte Voraussetzungen, insbesondere ähnliche Gegebenheiten auf diesen Terminals, erfüllt sind.

Nach dem derzeitigen Sachstand kann die Durchführung der Risiko- und Anfälligkeitsanalyse entweder durch eine „Designated Authority within Government“ oder eine „Recognised Security Organisation (RSO)“ erfolgen. Als Recognised Security Organisation können auch Hafenbehörden oder „Port Facility Operator“ ernannt werden. Die Institutionen bzw. Personen, die das Assessment durchführen, müssen u. a. über besondere Kenntnisse im Bereich der Hafensicherheit und über die Abläufe auf den Terminals verfügen.

Die von der IMO vorgeschlagenen Maßnahmen bedürfen nach ihrer Verabschiedung auf der Diplomatischen Konferenz im Dezember 2002 noch der Umsetzung durch die Vertragsstaaten der IMO. Voraussichtlich wird die Bundesregierung ihre Vorstellungen zur Umsetzung der IMO-Maßnahmen in nationales Recht in Kürze konkretisieren.

Unabhängig davon ist die Europäische Kommission derzeit damit befasst, eine Studie zu den Auswirkungen der IMO-Maßnahmen auf die europäischen Seehäfen zu erstellen. Dabei sollen auch die finanziellen Auswirkungen bewertet werden. Zur Vorbereitung dieser Studie hatten Vertreter der Europäischen Kommission verschiedene europäische Seehäfen besucht, um sich einen Überblick über die bereits bestehenden Sicherheitsmaßnahmen zu verschaffen. Aus Zeitgründen konnten insgesamt nur sechs Häfen besucht werden, worunter sich leider kein deutscher Seehafen befand.

Bei der Umsetzung der IMO-Maßnahmen ist aus unserer Sicht darauf zu achten, dass es zu keinen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den europäischen Seehäfen kommt. Daher ist eine möglichst einheitliche Vorgehensweise in den Mitgliedstaaten erforder-

derlich, die den Betrieben aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten auf den Terminals aber auch den notwendigen Spielraum für betriebsindividuelle Lösungen eröffnet. Dabei sind die bestehenden Sicherheitsanforderungen auf den Terminals, die bereits einen sehr hohen Sicherheitsstandard gewährleisten, zu berücksichtigen.

Im Rahmen von Terminalbesichtigungen in den deutschen Seehäfen konnte sich das Bundesverkehrsministerium davon überzeugen, dass es nicht möglich ist, Manipulationen am Container auf den Terminals vorzunehmen. Das Problem liegt vielmehr in den vorgelagerten Bereichen, also bereits beim Packen des Containers bzw. während des Transports der Ladungseinheiten zu den Umschlagterminals in den deutschen Seehäfen. Aus unserer Sicht wäre die Einführung eines elektronischen Siegels die beste Lösung, um Manipulationen am Container während des Transports zu verhindern.

Im Rahmen der Umsetzung der IMO-Maßnahmen halten wir es zudem für erforderlich, zu differenzierten Lösungen zu gelangen. Dies haben wir auch gegenüber dem Bundesverkehrsministerium im Rahmen der Terminalbesichtigungen in den deutschen Seehäfen sowie in unseren Stellungnahmen zu dem Entwurf des ISPS Code verdeutlicht. Die Gegebenheiten auf den hochtechnisierten Containerumschlagbetrieben unterscheiden sich wesentlich von denen in Betrieben, die z. B. ausschließlich im konventionellen Stückgutumschlag oder im Massengutumschlag tätig sind. Diesem Umstand muss durch differenzierte Lösungen Rechnung getragen werden. Das bedeutet, dass die im Einzelfall zu ergreifenden Maßnahmen verhältnismäßig und praktikabel sein sowie die individuellen Gegebenheiten auf dem Terminal berücksichtigen müssen. Dabei dürfen auch die ökonomischen Aspekte nicht außer Acht gelassen werden.

Nach den uns vorliegenden Informationen werden die Terminalbetreiber in den USA zwecks Einführung weiterer Sicherheitsmaßnahmen in erheblichem Umfang von der US-Regierung unterstützt. Direkt nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 sollen 95 Mill. US-Dollar an die Terminalbetreiber in den USA geflossen sein. Für die Jahre 2003 – 2005 sind weitere 75 Mill. US-Dollar pro Jahr als finanzielle Unterstützung im Gespräch.

Nach dem derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass auch auf die deutschen Seehafenbetriebe im Rahmen der Umsetzung der IMO-Maßnahmen ein erheblicher Administrations- und Kostenaufwand zukommen wird. Daher wird auch in Deutschland die Frage der Finanzierung dieser Maßnahmen zu diskutieren sein. Die Erhöhung der Sicherheit ist zudem nicht alleinige Aufgabe der Terminalbetreiber. Vielmehr ist ein Zusammenwirken aller am Transport Beteiligten und auch der zuständigen Behörden erforderlich.

### **Container Security Initiative**

Parallel zu den Beratungen auf IMO-Ebene hat der US-Zoll eine Container Security Initiative (CSI) gestartet. Im Rahmen dieser Initiative strebt der US-Zoll eine intensivere Zusammenarbeit und einen engeren Informationsaustausch mit den Zollbehörden anderer Staaten an. Ziel ist es dabei, Container, deren Inhalt terroristischen Zwecken dienen könnte, frühzeitig zu identifizieren und zu überprüfen.

Um dieses Ziel zu realisieren, hat der amerikanische Zoll mit den Zollverwaltungen anderer Staaten Vereinbarungen über eine engere Zusammenarbeit getroffen, die die Anwesenheit von US-Zollbeamten in den ausländischen Containerhäfen gestatten. Die in Deutschland zuständige Zollverwaltung, das Bundesministerium der Finanzen, hat am 1. August 2002 eine bilaterale Vereinbarung mit dem US-Zoll abgeschlossen. Diese Vereinbarung gilt für die Containerhäfen Hamburg und Bremerhaven. Bereits zuvor hatte der US-Zoll u. a. mit Belgien, den Niederlanden und Frankreich Vereinbarungen über eine engere Zusammenarbeit getroffen, die für die Häfen Rotterdam, Antwerpen und Le Havre gelten.

Die bilateralen Vereinbarungen mit den einzelnen europäischen Staaten sind jedoch nur als Interimslösungen gedacht. Auf europäischer Ebene laufen derzeit Gespräche mit der Zollverwaltung der USA über eine europaweite Regelung, die die bilateralen Vereinbarungen mit den Mitgliedstaaten ablösen soll.

Wir haben den Abschluss dieser Vereinbarung und das schnelle Handeln der deutschen Zollverwaltung begrüßt, da hierdurch Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Seehäfen vermieden worden sind. Die USA sind ein wichtiger Handelspart-

ner für Deutschland. Ein großer Teil der deutschen Exporte in die USA wird über unsere Häfen abgewickelt. Wir haben daher ein hohes Interesse daran, dass diese Handelsverbindungen nicht beeinträchtigt werden.

Mitte September 2002 war ein Advance-Team des amerikanischen Zolls in den Häfen Hamburg und Bremerhaven, um mit den zuständigen Behörden und der betroffenen Wirtschaft die Details der Zusammenarbeit zu besprechen. In diesen Gesprächen haben sich die Amerikaner beeindruckt gezeigt von den Ausfuhrkontrollsystemen, die in diesen Häfen bestehen. Eine Vielzahl von Daten laufen bereits heute über die elektronischen Datenverarbeitungssysteme der Firma DAKOSY in Hamburg bzw. der Firma Datenbank Bremische Häfen zusammen. Die in diesen Systemen vorhandenen Daten bilden – wie die Amerikaner signalisiert haben – eine gute Grundlage, um so genannte high risk Container rechtzeitig identifizieren und überprüfen zu können.

Derzeit befinden sich die Amerikaner in einer Evaluierungsphase, in der sie die Ergebnisse der Gespräche mit den Behörden und der betroffenen Wirtschaft auswerten. Voraussichtlich werden US-Zollbeamte noch in diesem Jahr ihre Arbeit in den Containerhäfen Hamburg und Bremerhaven aufnehmen.

## **VI. TARIF- UND SOZIALPOLITIK**

### **Restrukturierungstarifvertrag**

In den vergangenen Jahren haben wir mehrere Anläufe unternommen, gesonderte Rahmenbedingungen für die Unternehmen im konventionellen Stückgutumschlag mit der Gewerkschaft ver.di zu vereinbaren. Durch diese Regelungen sollte den Strukturveränderungen im Hafen und den besonderen Gegebenheiten der konventionellen Betriebe Rechnung getragen werden. Die Gewerkschaft ver.di hat sich aus verschiedenen Gründen jedoch nicht in der Lage gesehen, ein gänzlich neues, flächendeckendes Tarifwerk für den gesamten konventionellen Bereich einzuführen.

Mitte 2002 haben wir erneut einen Vorstoß unternommen, der allerdings einen anderen Ansatz zum Inhalt hatte. Dieser Vorschlag sah vor, ein gesondertes Tarifwerk für alle Hafentriebe zu schaffen, das den Betrieben eine Anpassung an die strukturellen Veränderungen im Hafen durch veränderte tarifvertragliche Regelungen ermöglicht. Dieser Vorschlag stieß auch bei der Gewerkschaft ver.di auf positive Resonanz. Anfang September 2002 sind die Verhandlungen über einen solchen Restrukturierungstarifvertrag aufgenommen worden, die bereits Anfang Oktober 2002 zum Abschluss eines Tarifvertrages geführt haben. Der neue Tarifvertrag ist zum 1. November 2002 in Kraft getreten.

Dieser Restrukturierungstarifvertrag sieht vor, dass zur Sicherung und zum Erhalt von Arbeitsplätzen und/oder zur Stabilisierung der Wettbewerbsfähigkeit Betriebe aus wirtschaftlichen oder finanziellen Gründen oder zur Lösung spezieller Strukturprobleme mit einer örtlichen Tarifkommission zeitlich begrenzte Restrukturierungs- und Strukturbeitragsvereinbarungen abschließen können. Dabei können die betrieblichen Tarifkommissionen zur Restrukturierung des Unternehmens das Jahresentgeltvolumen für einen Zeitraum von bis zu 4 Jahren absenken. Die jährliche Absenkung darf maximal 15% des tarifvertraglichen Jahresentgeltvolumens betragen.

Gleichzeitig sieht der Tarifvertrag vor, dass die betrieblichen Tarifkommissionen verbindliche Regelungen zu treffen haben, die bei einer nachhaltigen positiven Geschäftsentwicklung einen Ausgleich des von den Arbeitnehmern geleisteten Restrukturierungsbeitrages vorsehen.



Der Vorteil dieses Tarifvertrages liegt insbesondere darin, dass alle tarifgebundenen Seehafenbetriebe hiervon Gebrauch machen können. Eine Beschränkung auf Unternehmen, die im konventionellen Stückgutumschlag tätig sind, sieht er nicht vor. Er geht damit über den ursprünglichen Ansatz, gesonderte Rahmenbedingungen lediglich für die konventionellen Betriebe zu schaffen, hinaus.

Dieser Restrukturierungstarifvertrag wird die Hafenumschlagsunternehmen, die dem Tarifverbund des ZDS angehören, in die Lage versetzen, den notwendigen Strukturveränderungen zielgerechter zu begegnen und damit Arbeitsplätze zu sichern und neue Arbeitsplätze zu schaffen.

### **Lohnrunde 2002**

Die IG-Metall hatte die diesjährige Lohnrunde mit einer Forderung von 6,5% eingeleitet. Die Forderungen in den anderen Tarifbereichen lagen in einer ähnlichen Größenordnung. Auch die Gewerkschaft ver.di hatte für die Hafendarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe eine Erhöhung der Löhne um 6,5% bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 12 Monaten gefordert. Damit haben die Gewerkschaften den Weg der lohnpolitischen Zurückhaltung der vergangenen Jahre verlassen.

Nach drei Verhandlungsrunden haben sich der ZDS und die Gewerkschaft ver.di, vertreten durch den Bundesvorstand, auf den folgenden Lohnarbeitsabschluss geeinigt:

1. Ab dem 1. Juni 2002 steigen die Grundstundenlöhne der Hafendarbeiter einschließlich der Zuschläge um 3,4%.
2. Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt 12 Monate.
3. Das Urlaubsgeld wird von bisher 1.278,23 € auf 1.340,00 € ab dem Jahr 2002 erhöht. Für Hafendarbeiter, deren Beschäftigungsverhältnis nach dem 31. Dezember 2000 begründet wird, ändert sich die tarifvertragliche Staffelung proportional.
4. Zur Sicherung von Arbeitsplätzen können Betriebe aus wirtschaftlichen oder finanziellen Gründen oder aufgrund von branchenspezifischen Strukturproblemen in schwieriger Ausgangslage einen Antrag bei der örtlichen Tarifkommission

auf Einsetzung einer betrieblichen Tarifkommission stellen, um die volle Umsetzung der Lohnerhöhung um bis zu 30% für die Laufzeit dieses Tarifvertrages zu kompensieren, ohne dass dadurch der erhöhte Grundstundenlohn berührt wird.

Die Kompensationsmöglichkeit gemäß Ziffer 4 des Lohntarifvertrages ist insbesondere für die Unternehmen im konventionellen Stückgutumschlag von erheblicher Bedeutung, die von dieser Regelung zum Teil bereits Gebrauch gemacht haben.

Die aktuelle Lohnhöhe für den Zeitraum vom 1. Juni 2002 bis zum 31. Mai 2003 ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

<b>Lohngruppe</b>	<b>Kurzfassung der Funktion</b>	<b>Stundenlohn ab 01.06.2002 €</b>
<b>I</b>	Aushilfsarbeiter	10,97
<b>II</b>	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	12,18
<b>III</b>	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafendarbeitskarte sind	12,87
<b>IV</b>		13,64
<b>V</b>	Wunsch- und Decksleute	13,82
<b>V/1</b>	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	14,09
<b>VI</b>	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafendarbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	14,36
<b>VI/1</b>	Kranführer, Bordkranführer	14,68
<b>VI/2</b>	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeitsgebieten	15,01
<b>VII</b>	2. Stauervize	15,79
<b>VII/1</b>	Vorhandwerker	16,25
<b>VIII</b>	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	17,03

Im internationalen Bereich liegt Westdeutschland bei den Arbeitskosten weiterhin an der Spitze. Die Kosten für eine Arbeitsstunde in der Verarbeitenden Industrie betragen in Westdeutschland im Jahr 2000 25,81 €. Davon entfielen 14,24 € auf das Direktentgelt und 11,57 € auf die Personalzusatzkosten. Dies entspricht einer Personalzusatzkostenquote von 81%. In den Niederlanden betragen die Arbeitskosten je Stunde in 2000 demgegenüber 20,90 € und in Belgien 23,16 €. Insgesamt lagen die Arbeitskosten in Westdeutschland im Jahr 2000 27% über dem Durchschnitt der übrigen Industrieländer. Gleichzeitig lag Westdeutschland bei der tariflichen Jahressollarbeitszeit mit 1.592 Stunden abgeschlagen am Tabellenende. In den USA betrug die tarifliche Jahressollarbeitszeit in 2000 im Vergleich dazu 1.904 Stunden und in den Niederlanden 1.712 Stunden (Quelle: Internationale Wirtschaftszahlen 2002, Institut der deutschen Wirtschaft Köln).

Diese schwierige Ausgangssituation der Unternehmen am Standort Deutschland wird durch überproportionale Lohnabschlüsse noch weiter verschärft. Die Unternehmen sind in diesem Fall häufig gezwungen, eine Anpassung des Personalbestandes vorzunehmen, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Dies wiederum wirkt sich negativ auf die Situation am Arbeitsmarkt aus, was sich auch in der Zahl der Arbeitslosen widerspiegelt. Aufgabe der Tarifvertragsparteien ist es daher, durch entsprechende tarifvertragliche Regelungen zu einer Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und damit zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen beizutragen.

Gleichzeitig muss aber auch die Bundesregierung ihrer beschäftigungspolitischen Verantwortung gerecht werden, indem sie insbesondere die Lohnnebenkosten auf ein erträgliches Maß reduziert. Derzeit liegt die Sozialabgabenbelastung bei 41% in den alten Bundesländern und bei 41,1% in den neuen Bundesländern. Im Koalitionsvertrag von 1998 wurde eine Absenkung unter die 40% Marke festgeschrieben. Diese Zusage hat die Bundesregierung jedoch nicht eingehalten. Statt die Sozialabgaben zu reduzieren, werden die Sozialversicherungsbeiträge im nächsten Jahr wieder steigen. In der gesetzlichen Krankenversicherung droht eine weitere Erhöhung um durchschnittlich mindestens 0,5%, während in der Rentenversicherung ein Anstieg von 19,1 % auf 19,5 % in 2003 bereits beschlossen ist. Gleichzeitig soll in der Rentenversicherung die Beitragsbemessungsgrenze von derzeit 4.500,- € in den alten Bundesländern auf dann 5.100,- € angeho-

ben werden. Darüber hinaus soll die Schwankungsreserve von derzeit 80% auf voraussichtlich 60% einer Monatsausgabe gesenkt werden, um einen noch höheren Anstieg des Beitragsatzes zu vermeiden.

Die Erhöhung der Lohnnebenkosten hat erhebliche Mehrbelastungen für die Unternehmen zur Folge. Dies wird sich negativ auf die Wettbewerbssituation der Unternehmen am Standort Deutschland und damit auch auf die Arbeitsmarktsituation auswirken. Zudem wird das Finanzierungsproblem unseres Sozialversicherungssystems durch das kurzfristige Erschließen neuer Einnahmequellen nicht gelöst. Statt einer Ausweitung des staatlichen Dirigismus benötigen wir vielmehr grundlegende Reformen in der Sozialversicherung, die insbesondere von mehr Eigenverantwortung des Einzelnen und einer Konzentration auf Kernleistungen mit mehr Vertragsfreiheiten geprägt sind. Die Riesterrente war ein Schritt in die richtige Richtung. Die jetzt eingeleiteten Schritte stehen jedoch im Widerspruch zu der mit der Rentenreform 2001 verfolgten alternativen Zielsetzung, den Auf- und Ausbau der ergänzenden privaten Altersvorsorge zu fördern. Um einen Kollaps unseres Sozialversicherungssystems zu vermeiden, ist ein umgehendes Handeln erforderlich. Andernfalls droht ein Teufelskreis aus höheren Beitragssätzen, Arbeitsplatzabbau und Wegbrechen der Finanzierungsgrundlagen. Es bleibt zu hoffen, dass die Bundesregierung ihrer beschäftigungspolitischen Verantwortung gerecht wird und die notwendigen grundlegenden Reformen in der Sozialversicherung noch angehen wird.

# ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E.V.

## Aufgaben

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

**Vorstand**

Peter Dietrich, Hamburg (Vorsitzender)  
Detthold Aden, Bremen  
Dr. Ulrich Bauermeister, Rostock  
Manfred Evers, Lübeck  
Olof Krause, Emden (bis 31.05.2002)  
Gerd Meyer-Schwickerath, Nordenham (ab 01.06.2002)

## Verwaltungsrat

	<u>Mitglied</u>	<u>Stellv. Mitglied</u>
Niedersachsen	Heinrich Ahlers Jan Müller Heinz Dieter Sonnenberg Helmut Werner	N.N. Dieter Heinrich Günter Kusian G. Meyer-Schwickerath
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 Peter Zielinski Peter-J. Grube Hubertus Ritzke	Peter Chabrowski Hans-Ludwig Dresen Wolfgang Grund Henning Pohl Norman Zurke
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	Dr. Ulrich Bauermeister Dr. Ernst-Dieter Kaschul Karl-Detlef Klinger Til Niemeyer Wolfgang Ostenberg	Traute Secander Rüdiger Kamrau N.N. N.N. N.N.

### **Sozialpolitischer Ausschuss**

Niedersachsen	Günter Kusian Helmut Werner Heiner Meyer	Heinz Dieter Sonnenberg Peter Seyd N.N.
Bremen	Detthold Aden (Vorsitz) Heinz Brandt Hans-Peter Brüggemann Holger Wohlleben Olaf Schwemer	Manfred Kuhr Peter Marx Carlo Schwing Günter Dahm Udo Karl Bork
Hamburg	Peter Chabrowski Gisela Fengefisch Rolf Fritsch Werner Gruhl Hubertus Ritzke	Hans Jürgen Wasser Heinz Papenhagen Hans Dieter Wilde Thorsten Gloe Uwe Kuhlmann

### **Hauptgeschäftsführer**

Dipl.-Volkswirt Klaus Heitmann

### **Geschäftsführerin**

Rechtsanwältin Uta Ordemann



