

ZDS

Zentralverband
der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Bericht 2002/2003

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
Internet: www.zds-seehaefen.de

Dieser Bericht wurde Ende September 2003 abgeschlossen.

INHALT

I.	Zur Wirtschaftslage	1
II.	Entwicklung des deutschen Seegüterumschlags 2002/2003	2
III.	Zukunftssicherung der deutschen Seehäfen im europäischen Wettbewerb – Anforderungen an Infrastruktur- und Ordnungspolitik	15
IV.	Port Package	30
V.	Port Security	36
VI.	Tarif- und Sozialpolitik	44

I. ZUR WIRTSCHAFTSLAGE

Die deutsche Wirtschaft befindet sich auch 2003 in einer hartnäckigen Stagnationsphase. Ausschlaggebend für die nunmehr seit 3 Jahren anhaltende Konjunkturflaute sind zum Teil weltwirtschaftliche und weltpolitische Entwicklungen der vergangenen Jahre, wie der Kursverfall an den internationalen Aktienmärkten, die Anschläge vom 11. September 2001 und der Irak-Konflikt. Hinzu kommen hausgemachte Strukturprobleme bei den Sozialsystemen, die mit der Reform-Agenda 2010 angegangen werden sollen und die Verbraucher und Unternehmen zusätzlich verunsichern.

Im ersten Halbjahr 2003 ging das Bruttoinlandsprodukt gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres daher nochmals um 0,3% zurück. Im Verlaufe der zweiten Jahreshälfte wird jedoch mit einer leichten Belebung gerechnet. Insgesamt wird das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2003 allerdings nur etwa den Stand des Vorjahres erreichen.

Chancen für eine im zweiten Halbjahr 2003 allmähliche Besserung der konjunkturellen Lage in Deutschland sind jedoch weiterhin gegeben. Hoffnung machen das Nachlassen der geopolitischen Spannungen sowie die Stabilisierung an den Aktienmärkten. Diese positiven Einflüsse haben sich bereits in einer leichten Besserung des Geschäftsklimas niedergeschlagen.

Überdies ist zu erwarten, dass die Konjunktur in den USA in der zweiten Jahreshälfte spürbar anzieht und damit die Weltkonjunktur insgesamt an Fahrt gewinnt. Getragen von der Expansion in den USA und in Asien, darunter vor allem in China und Ostasien, wird die Weltwirtschaft im Jahre 2004 an Dynamik gewinnen, so dass sich das weltwirtschaftliche Umfeld für die deutsche Wirtschaft weiter verbessern wird. Da die dämpfenden Einflüsse der Euro-Aufbereitung allmählich nachlassen, werden die Impulse von außen wieder stärker zum Tragen kommen.

Der mengenmäßige deutsche Außenhandel hat im ersten Halbjahr 2003 bereits kräftig zugelegt und nahm um rund 8% auf 418 Mio. t zu. Von dieser Entwicklung profitierte auch der Umschlag in den deutschen Seehäfen, der im ersten Halbjahr 2003 insgesamt um 4,7% auf 124,5 Mio. t stieg. Angesichts der stagnierenden deutschen Wirtschaft ist dieses Umschlagsergebnis der deutschen Seehäfen ein erheblicher Erfolg. Mit der Zunahme des Welthandels um

voraussichtlich 7% in 2004 wird der Umschlag in den deutschen Seehäfen im nächsten Jahr weiter steigen.

II. ENTWICKLUNG DES DEUTSCHEN SEEGÜTERUMSCHLAGS 2002/2003

In den deutschen Seehäfen stagnierte 2002 der Gesamtumschlag. Insgesamt wurde mit 243 Mio. t nahezu die gleiche Gütermenge wie im Vorjahr umgeschlagen. Unter Einbeziehung der Eigengewichte der Ladungsträger betrug der Güterumschlag insgesamt 285,5 Mio. t, 1% mehr als 2001.

Vor dem Hintergrund der allgemeinen wirtschaftlichen Flaute, die auch den deutschen Außenhandel erfasste, der mengenmäßig um 2,7% auf 777 Mio. t abnahm, haben die deutschen Seehäfen in Teilbereichen dennoch beachtliche Ergebnisse erzielt. Dabei profitierten sie vor allem davon, dass der Verkehr mit Häfen in Übersee in beiden Verkehrsrichtungen deutlich zunahm (siehe Tabelle Seite 4). Vor allem im Verkehr mit ostasiatischen Häfen, darunter insbesondere mit Häfen der Volksrepublik China, wurde erheblich mehr Ladung als im Vorjahr umgeschlagen. Auch der Verkehr mit russischen Ostseehäfen legte kräftig zu.

Der Stückgutumschlag in den deutschen Seehäfen setzte daher auch 2002 sein Wachstum fort und stieg insgesamt um 5,3% auf 119 Mio. t. Dabei erhöhte sich die Containerladung um beachtliche 10% auf 72 Mio. t und der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr nahm einschließlich der Eigengewichte um 2,3% auf 50 Mio. t zu. Rückläufig war nur der Massengutumschlag, der insgesamt um 4,5% auf rund 124 Mio. t abnahm.

Die deutschen **Ostseehäfen** schlugen 2002 insgesamt 50 Mio. t um, 1,1% weniger als im Vorjahr. In den mecklenburg-vorpommernischen Häfen nahm der Güterumschlag in Rostock und Wismar leicht zu, dagegen ging er in Sassnitz etwas zurück. Stralsund legte kräftig zu, während der Umschlag in Wolgast und Lubmin stark rückläufig war. In den schleswig-holsteinischen Häfen stagnierte der Umschlag in Lübeck, während er in Puttgarden und Kiel leicht und in Flensburg stark zurückging.

Die deutschen **Nordseehäfen** verzeichneten 2002 einen Gesamtumschlag von 193 Mio. t, 0,4% mehr als im Vorjahr. In Hamburg stieg der Umschlag deutlich und in den Bremischen Häfen und Emden leicht an. In Brake stagnierte die umgeschlagene Menge, während in allen übrigen Nordseehäfen der Umschlag rückläufig war.

Güterumschlag in ausgewählten Häfen
- in 1000 t -

	2000	2001	2002	Veränder. 2002:2001 %
Ostseehäfen	52 613	50 565	50 020	-1,1
Rostock	18 634	17 065	17 347	+1,7
Lübeck	17 954	17 044	17 020	-0,1
Puttgarden	3 453	3 362	3 283	-2,4
Kiel	3 277	3 349	3 199	-4,5
Wismar	2 691	2 792	2 822	+1,1
Sassnitz	2 870	3 011	2 987	-0,8
Lubmin	842	578	376	-34,9
Wolgast	748	993	766	-22,9
Stralsund	681	653	905	+38,6
Flensburg	507	646	473	-26,8
Rendsburg	269	219	253	+15,6
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	405	440	318	-27,6
Mecklenburg-Vorpom.	281	414	271	-34,5
Nordseehäfen	187 009	192 454	193 157	+0,4
Hamburg	76 950	82 948	86 724	+4,6
Wilhelmshaven	43 402	40 850	38 798	-5,0
Bremen/Bremerhaven	39 224	40 066	40 452	+1,0
Brunsbüttel	7 713	7 710	7 560	-2,0
Brake	5 446	5 021	5 019	-0,0
Bützfleth	4 261	4 034	3 653	-9,4
Emden	3 417	3 359	3 380	+0,6
Nordenham	1 895	3 620	3 143	-13,2
Cuxhaven	1 198	1 308	1 248	-4,6
Wedel-Schulau	730	944	707	-25,1
Leer	489	447	376	-16,0
Papenburg	500	447	315	-29,6
Husum	387	367	330	-10,1
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	779	742	728	-1,9
Niedersachsen	617	590	726	+23,1
Seehäfen zusammen	239 622	243 019	243 177	+0,1
Binnenhäfen ¹⁾	2 913	3 031	3 177	+4,8
darunter Duisburg	2 284	2 430	2 454	+1,0
Insgesamt	242 535	246 050	246 353	+0,1
Außerdem: Eigengew. d. Ladungsträger	38 467	39 382	42 404	+7,7

¹⁾ Seeverkehr der Binnenhäfen

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

	2001	2002	Veränderungen in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	8,5	8,4	-2,1
Empfang aus Häfen ausserhalb Deutschlands	151,9	149,5	-1,6
Europäische Häfen	105,2	100,5	-4,5
davon Häfen in der Europ. Union	60,7	56,6	-6,7
übrigem Europa	44,5	43,9	-1,5
dar.: GUS-Ostsee	3,8	6,1	+58,6
Polen	5,0	5,0	+0,7
Lettl.	7,1	5,6	-21,8
Norwegen	22,5	21,3	-5,3
Aussereuropäische Häfen	46,8	49,0	+4,7
darunter Häfen in Afrika	10,9	12,2	+12,4
Nordamerika	8,1	8,3	+3,0
Mittel- und Südamerika	13,5	12,3	-8,7
Asien	13,1	15,1	+15,5
Australien	1,2	1,0	-9,8
Versand nach Häfen ausserhalb Deutschlands	85,7	88,6	+3,4
Europäische Häfen	47,8	49,2	+2,8
davon Häfen in der Europ. Union	38,1	38,8	+1,8
übrigem Europa	9,7	10,3	+7,1
dar.: GUS-Ostsee	2,0	2,4	+16,8
Polen	1,3	1,5	+11,9
Norwegen	2,6	2,7	+4,7
Aussereuropäische Häfen	37,8	39,4	+4,2
darunter Häfen in Afrika	4,8	4,3	-10,5
Nordamerika	10,6	11,2	+5,5
Mittel- und Südamerika	3,8	3,9	+1,5
Asien	18,1	19,4	+7,7
Australien	0,5	0,6	+3,5
Gesamtverkehr	246,1	246,4	+0,1

In den deutschen Binnenhäfen wurden 2002 im Seeverkehr 3,2 Mio. t umgeschlagen, 4,8% mehr als im Vorjahr. Davon entfielen auf Duisburg allein 2,5 Mio. t.

Die **Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen** zeigt, dass die deutschen Seehäfen 2002 149,5 Mio. t im Verkehr mit europäischen Häfen abwickelten. Der Anteil des Europaverkehrs am Gesamtaufkommen unserer Häfen betrug damit 61%. Auf den Überseeverkehr entfielen 88,6 Mio. t und 8,4 Mio. t wurden im Verkehr innerhalb Deutschlands umgeschlagen.

Aus europäischen Häfen wurden 2002 100,5 Mio. t (-4,5%) empfangen und 49,2 Mio. t (+2,8%) in europäische Häfen versandt. Davon wurden aus EU-Häfen 56,6 Mio. t (-6,7%) angelandet und 38,8 Mio. t (+1,8%) in EU-Häfen verschifft. Im Verkehr mit den übrigen europäischen Häfen nahm vor allem der Verkehr mit russischen Ostseehäfen stark zu. Insgesamt wurden aus russischen Ostseehäfen 6,1 Mio. t empfangen (+58,6%) und 2,4 Mio. t (+16,8%) in diese Häfen versandt.

Der Verkehr mit Häfen in Übersee nahm in beiden Verkehrsrichtungen deutlich zu. Aus aussereuropäischen Häfen wurden 2002 insgesamt 49 Mio. t (4,7%) empfangen. Dabei nahmen die Anlandungen aus Afrika um 12,4% und aus Nordamerika um 3% zu. Aus asiatischen Häfen wurden insgesamt 15,5% mehr als im Vorjahr empfangen. Dabei erhöhte sich der Empfang aus Ostasien insgesamt um 15,3% auf 8,1 Mio. t, darunter aus der Volksrepublik China um 42,6% auf 3,8 Mio. t.

In aussereuropäische Häfen wurden insgesamt 39,4 Mio. t verschifft (+4,2%). Der Versand in nordamerikanische Häfen nahm um 5,5% und in asiatische Häfen um 7,7% zu. Nach Ostasien stiegen die Verschiffungen um insgesamt 10,7% auf 10,4 Mio. t, darunter in die Volksrepublik China um 34,7% auf 2,7 Mio. t.

Während der Gesamtumschlag der deutschen Seehäfen 2002 stagnierte, nahm der **Stückgutumschlag** in unseren Häfen kräftig zu und stieg insgesamt um 5,3% auf 119,3 Mio. t. Unter Einbeziehung der Eigengewichte der Container und Fahrzeuge wurden 2002 rund 162 Mio. t Stückgüter oder fast 7% mehr als im Vorjahr umgeschlagen.

In den deutschen Nordseehäfen stieg das Stückgutaufkommen um 6,7% auf 86,6 Mio. t. Davon entfielen 48,9 Mio. t auf Hamburg

Stückgutumschlag
- in 1000 t -

	2000	2001	2002	Veränderungen 2002 : 2001 %
Ostseehäfen	33 027	32 161	32 758	+1,9
Lübeck	16 335	15 471	15 951	+3,1
Puttgarden	3 453	3 362	3 274	-2,6
Kiel	2 318	2 458	2 328	-5,3
Rendsburg	0	2	4	+160,4
Flensburg	20	24	40	+64,2
Rostock	6 732	6 490	6 654	+2,5
Stralsund	54	97	141	+45,6
Wismar	1 264	1 379	1 213	-12,0
Sassnitz	2 712	2 654	2 742	+3,3
Übrige Ostsee- häfen in:				
Schlesw.-Holst.	5	8	27	+230
Mecklenb.-Vorp.	134	216	384	+77,8
Nordseehäfen	75 686	81 114	86 566	+6,7
Husum	1	0	2	+1945,2
Brunsbüttel	32	28	9	-67,1
Hamburg	40 502	43 559	48 900	+12,3
Bützfleth	18	58	4	-94,0
Cuxhaven	797	973	965	-0,7
Bremische Häfen	29 014	31 547	31 087	-1,5
Brake	1 859	1 727	2 092	+21,1
Nordenham	237	217	196	-9,5
Wilhelmshaven	524	454	416	-8,5
Emden	1 985	1 895	2 048	+8,1
Leer	15	8	1	-89,5
Papenburg	33	7	17	+137,9
Übrige Nordseehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	341	330	348	+5,5
Niedersachsen	360	309	480	+55,7
Seehäfen zusammen	108 713	113 275	119 324	+5,3
Binnenhäfen	2 266	2 508	2 570	+2,4
dar. Duisburg	2 013	2 202	2 250	+2,2
Insgesamt	110 979	115 783	121 894	+5,3
Außerdem: Eigengewichte der Container	14 502	16 031	17 620	+9,9
Eigengewichte der Fahrzeuge	23 965	23 351	24 784	+6,1

und 31,1 Mio. t (-1,5%) auf die Bremischen Häfen. Brake zog 2,1 Mio. t (+21,1%), Emden 2 Mio. t (+8,1%) und Cuxhaven rund 1 Mio. t (-0,7%) auf sich.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 2002 insgesamt 32,8 Mio. t Stückgüter um, 1,9% mehr als im Vorjahr. Am Gesamtaufkommen waren Lübeck mit 16 Mio. t (+3,1%), Rostock mit 6,7 Mio. t (+2,5%), Puttgarden mit 3,3 Mio. t (-2,6%), Sassnitz mit 2,7 Mio. t (+3,3%), Kiel mit 2,3 Mio. t (-5,3%) und Wismar mit 1,2 Mio. t (-12%) beteiligt.

Von den knapp 122 Mio. t Stückgüter, die 2002 in den deutschen Seehäfen (einschließlich des Seeverkehrs der Binnenhäfen) insgesamt umgeschlagen wurden, entfielen 72,2 Mio. t auf den **Containerverkehr**. Davon wurden 70,2 Mio. t in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen umgeschlagen.

Containerumschlag der deutschen Seehäfen

	Container insgesamt in 1000 TEU	Beladene Container	
		Anzahl in 1000 TEU	Gewicht der Ladung in 1000 t
2001 Alle Häfen	7 913	6 727	65 631
dar. Hamburg	4 665	4 035	40 202
Brem. Häfen	2 972	2 486	23 523
2002 Alle Häfen	8 699	7 409	72 196
dar. Hamburg	5 376	4 666	45 992
Brem. Häfen	3 032	2 551	24 202
Veränd. 2001/2002			
Alle Häfen	+9,9	+10,1	+10,0
dar. Hamburg	+15,2	+15,6	+14,4
Brem. Häfen	+2,0	+2,6	+3,0

Das Gesamtaufkommen im Containerverkehr der deutschen Seehäfen hat sich damit auch 2002 weiterhin kräftig erhöht und stieg insgesamt um fast 10% auf 8,7 Mio. TEU. Davon wurden an beladenen Containern 7,4 Mio. TEU umgeschlagen, 10,1% mehr als

im Vorjahr. Der Anteil der beladenen Container an den insgesamt im Containerverkehr beförderten Einheiten lag damit bei 85,2%. Das Ladungsgewicht erhöhte sich insgesamt um 10%. Der Containerverkehr war damit einmal mehr Wachstumsträger des deutschen Seegüterumschlags.

In Hamburg erhöhte sich der Containerverkehr 2002 um 15,2% auf 5,4 Mio. TEU und in den Bremischen Häfen um 2% auf 3 Mio. TEU. Hamburg lag damit unter den 20 weltweit führenden Containerhäfen auf Rang 8 und in der europäischen Rangfolge weiterhin auf Platz 2. Die Bremischen Häfen belegten weltweit Platz 15 und europaweit Rang 4.

In den deutschen Ostseehäfen nahm der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** einschließlich der Eigengewichte 2002 insgesamt um 2,3% auf 50,3 Mio. t zu. Während der Umschlag in Puttgarden, Rostock und Lübeck zunahm, stagnierte er in Sassnitz und ging in Kiel zurück. Lübeck zog 2002 43,8% des Gesamtaufkommens auf sich und Rostock war mit 20,6%, Puttgarden mit 18,3%, Sassnitz mit 9,6% und Kiel mit 7,7% am Aufkommen beteiligt.

Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in deutschen Ostseehäfen

- in 1000 t -

	2001 in Mio. t	2002 in Mio. t	Veränd. 2002:2001 in %
Lübeck	21 654	22 040	+1,8
Rostock	10 063	10 369	+3,0
Puttgarden	8 662	9 198	+6,2
Sassnitz	4 823	4 807	-0,3
Kiel	3 968	3 885	-2,1
Zusammen	49 170	50 299	+2,3
Anzahl der Passagiere			
Puttgarden	6 027 887	6 612 993	+9,7
Rostock	2 005 300	2 169 000	+8,2
Kiel	1 054 977	1 077 367	+2,1
Sassnitz	832 293	832 666	+0,1
Lübeck	418 026	359 978	-13,9
Zusammen	10 338 483	11 052 004	+6,9

Das Passagieraufkommen nahm weiter zu und stieg insgesamt um 6,9% auf 10,1 Mio. Reisende.

Der **Massengutumschlag** ging in den deutschen Seehäfen 2002 weiter zurück und erreichte insgesamt ein Aufkommen von 123,9 Mio. t, 4,5% weniger als im Vorjahr. Alle Massengutarten verzeichneten Umschlagseinbußen. Rückläufig war vor allem der Umschlag von Mineralölprodukten (-10,1%), aber auch an Rohöl (-2,8%), Kohlen (-3,8%) und Erzen (-1%) wurden weniger Mengen als 2001 umgeschlagen.

Der Sauggüterumschlag nahm insgesamt um 8% oder 1,3 Mio. t ab, wobei der Umschlag von Getreide (-8,4%), Futtermitteln (-8,9%) und Ölsaaten (-6,1%) rückläufig war. Die Entwicklung in den einzelnen Häfen zeigt die Tabelle auf Seite 11.

In den einzelnen Häfen verlief die Entwicklung des Massengutumschlags recht unterschiedlich. Die Ostseehäfen verzeichneten insgesamt einen Rückgang um 6,2%, wobei der Massengutumschlag in Stralsund, Wismar, und Rendsburg allerdings kräftig anzog. In den Nordseehäfen sank der Massengutumschlag insgesamt um 4,3%. Nur die Bremischen Häfen verzeichneten deutliche Umschlagszuwächse.

Umschlagsentwicklung der wichtigsten Massengüter

	2001		2002		Veränd. in %
	1000 t	v.H.	1000 t	v.H.	
Massengut insgesamt	129 744	100,0	123 853	100,0	-4,5
davon					
Getreide	7 601	5,9	6 962	5,6	-8,4
Futtermittel	4 495	3,5	4 095	3,3	-8,9
Ölsaaten	3 682	2,8	3 457	2,8	-6,1
Erze	14 077	10,8	13 936	11,3	-1,0
Kohlen	11 790	9,1	11 347	9,2	-3,8
Rohöl	38 133	29,4	37 050	29,9	-2,8
Mineralölprod.	20 865	16,1	18 759	15,1	-10,1
Sonstige Massengüter	29 101	22,4	28 245	22,8	-2,9

Massengutumschlag
- in 1000 t -

	2000	2001	2002	Veränderungen 2002 : 2001 %
Ostseehäfen	19 586	18 404	17 262	-6,2
Lübeck	1 619	1 574	1 069	-32,0
Puttgarden	-	-	9	x
Kiel	959	890	872	-2,1
Rendsburg	269	217	249	+14,5
Flensburg	488	622	433	-30,4
Rostock	11 901	10 575	10 693	+1,1
Stralsund	627	556	764	+37,4
Wismar	1 428	1 414	1 608	+13,8
Sassnitz	158	357	245	-31,2
Übrige Ost- seehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	400	431	291	-32,5
Mecklenb.- Vorp.	1 739	1 769	1 030	-41,8
Nordseehäfen	111 323	111 340	106 591	-4,3
Husum	386	367	328	-10,6
Brunsbüttel	7 681	7 682	7 550	-1,7
Hamburg	36 448	39 389	37 823	-4,0
Bützfleth	4 243	3 976	3 650	-8,2
Cuxhaven	401	336	282	-15,8
Brem. Häfen	10 209	8 518	9 365	+9,9
Brake	3 587	3 294	2 926	-11,2
Nordenham	1 659	3 403	2 946	-13,4
Wilhelmshaven	42 878	40 396	38 382	-5,0
Emden	1 432	1 464	1 332	-9,0
Leer	474	439	375	-14,6
Papenburg	467	440	298	-32,4
Übrige Nord- seehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	1 168	1 356	1 086	-19,9
Niedersachsen	756	281	246	-12,7
Seehäfen zusammen	130 909	129 744	123 853	-4,5
Binnenhäfen dar. Duisburg	647 271	522 227	607 204	+16,2 -10,1
Insgesamt	131 556	130 267	124 459	-4,5

Sauggüterumschlag in deutschen Seehäfen
- in 1000 t -

	Getreide		Futtermittel		Ölfrüchte		Sauggüter insgesamt		Veränderung in % 2002 : 2001
	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	
Hamburg	2245	2242	1358	1650	2667	2789	6270	6681	-6,1
Rostock	2219	2438	12	15	294	324	2525	2777	-9,1
Brake	200	305	1932	1889	-	-	2133	2194	-2,8
Brem. Häfen	370	251	262	326	1	1	633	578	+9,5
Lübeck	265	352	-	-	-	5	265	357	-25,7
Kiel	241	258	35	36	62	30	338	324	+4,2
Stralsund	180	137	-	-	55	57	235	194	+21,1
Wismar	99	130	-	-	32	16	131	146	-10,1
Nordenham	-	-	-	31	-	-	-	31	-100,0
Emden	-	-	-	-	13	29	13	29	-57,0
Sassnitz	259	256	-	2	22	35	281	293	-3,9
sonstige Häfen	882	1232	496	546	312	396	1691	2174	-22,2
Insgesamt	6962	7601	4095	4495	3457	3682	14515	15778	-8,0

Umschlagsentwicklung im Jahre 2003

In den ersten fünf Monaten 2003 erholte sich der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen insgesamt deutlich und stieg um 5,4% auf 104,4 Mio. t. In den Nordseehäfen nahm der Gesamtumschlag um 5,8% auf 83,5 Mio. t und in den Ostseehäfen um 4,1% auf 20,9 Mio. t zu.

Während der Massengutumschlag insgesamt um 2% auf 51,7 Mio. t stieg, nahm der Stückgutumschlag kräftig um 9,1 % auf 52,7 Mio. t zu. Dabei erhöhte sich der Containerverkehr um beachtliche 13,6% auf 3,8 Mio. TEU und der Fährverkehr um 3,8% auf 14,5 Mio. t.

In den einzelnen Häfen verlief die Umschlagentwicklung unterschiedlich. Deutlichen Zuwachsraten in Rostock (+15,3%), Bützfleth (+15,2%), den Bremischen Häfen (+12,2%), Flensburg (+10%), Hamburg (+5,5%) sowie Wismar (+5,4%) standen Umschlagsrückgänge in Stralsund (-19,4%), Kiel (-11,2%), Brunsbüttel (-7,8%) und Emden (-6,6%) gegenüber.

Hamburg-Antwerpen-Range

Die beiden großen deutschen Universalhäfen haben 2002 weitere Marktanteile gegenüber den Rheinmündungshäfen gewonnen. Hamburg und die Bremischen Häfen zogen im letzten Jahr zusammen 24,1% des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich (2001 23,7%). Ihren Anteil am Stückgutumschlag konnten sie auf 38,3% gegenüber 37,6 in 2001 steigern und ihren gemeinsamen Anteil am Containerumschlag auf 42,4% ausbauen (2001 42,1%).

Im ersten Halbjahr 2003 gewannen die beiden deutschen Seehäfen weitere Anteile hinzu. Am Gesamtumschlag waren sie mit 24,5% beteiligt. Ihren Anteil am Stückgutumschlag erhöhten sie gemeinsam auf 37,9% und kamen beim Containerumschlag auf einen Anteil von 41,8%. Rotterdam musste weitere Anteilseinbußen hinnehmen, während Antwerpen seinen Anteil beim Containerumschlag leicht auf 27% steigern konnte.

Seegüterumschlag im Jahr 2003
Januar - Mai
- in 1.000 t -

	2002 Jan.-Mai	2003 Jan.-Mai	Veränd. in %
Hamburg	35 264	37 218	+5,5
Wilhelmshaven	16 465	17 141	+4,1
Bremische Häfen	15 975	17 917	+12,2
Lübeck	7 171	7 331	+2,2
Rostock	6 413	7 393	+15,3
Brunsbüttel	3 287	3 032	-7,8
Brake	2 016	1 964	-2,6
Bützfleth	1 539	1 773	+15,2
Puttgarden	1 406	1 419	+0,9
Emden	1 394	1 302	-6,6
Kiel	1 336	1 186	-11,2
Nordenham	1 208	1 227	+1,6
Sassnitz	1 278	1 271	-0,6
Wismar	1 111	1 172	+5,4
Cuxhaven	531	492	-7,5
Stralsund	327	263	-19,4
Flensburg	247	271	+10,0
Seehäfen zusammen	99 072	104 448	+5,4
darunter			
Nordseehäfen	78 987	83 535	+5,8
Ostseehäfen	20 085	20 913	+4,1
Massengut	50 710	51 705	+2,0
Stückgut	48 362	52 744	+9,1
Container in 1000 TEU	3 376	3 835	+13,6
Fährverkehr	13 994	14 520	+3,8
Binnenhäfen ¹⁾	1 344	1 229	-8,5
darunter Duisburg	1 102	917	-16,8
Insgesamt	100 415	105 678	+5,2

¹⁾ Seeverkehr der Binnenhäfen

**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	2001	92,4	15,8	39,2	11,3	53,2	22,5	49,8	26,5
	2002	97,6	16,3	37,5	10,9	60,1	23,8	57,2	27,8
	2003 1.Hj.	51,3	16,5	19,3	11,1	32,0	23,5	30,7	27,4
Brem. Häfen	2001	46,1	7,9	10,4	3,0	35,7	15,1	29,3	15,6
	2002	46,6	7,8	10,0	2,9	36,6	14,5	30,0	14,6
	2003 1.Hj.	24,9	8,0	5,3	3,6	19,6	14,4	16,1	14,4
Rotterdam	2001	315,2	54,0	235,9	67,9	79,3	33,5	62,3	33,2
	2002	322,1	53,9	239,4	69,4	82,8	32,8	65,8	31,9
	2003 1.Hj.	163,8	52,7	119,6	68,5	44,2	32,5	34,9	31,2
Antwerpen	2001	130,1	22,3	61,7	17,8	68,3	28,9	46,4	24,7
	2002	131,6	22,0	58,3	16,9	73,3	29,0	53,0	25,7
	2003 1.Hj.	70,6	22,7	30,3	17,4	40,2	29,6	30,2	27,0
Insgesamt	2001	583,8	100,0	347,2	100,0	236,5	100,0	187,8	100,0
	2002	597,9	100,0	345,1	100,0	252,8	100,0	206,1	100,0
	2003 1.Hj.	310,6	100,0	174,5	100,0	136,0	100,0	111,9	100,0

*) Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

III. ZUKUNFTSSICHERUNG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN IM EUROPÄISCHEN WETTBEWERB – ANFORDERUNGEN AN INFRASTRUKTUR- UND ORDNUNGSPOLITIK

Zwischen Bund, Küstenländern und ZDS besteht Einvernehmen darüber, dass zur Zukunftssicherung der deutschen Seehäfen im europäischen Wettbewerb

- die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen so ausgebaut und erhalten werden müssen, dass sie den Anforderungen des internationalen Wettbewerbs gerecht werden und
- faire Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen einschließlich ihrer Hinterlandverkehre in der EU und im Verhältnis zu Nachbarstaaten hergestellt und gesichert werden müssen.

In ihrer Gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik haben Bund und Küstenländer vereinbart, die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu fördern und den Hafenstandort Deutschland zu stärken (siehe Jahresbericht 2000/2001). Hierfür haben sie einen gemeinsamen Maßnahmenkatalog verabschiedet, der im Rahmen der künftigen hafenspolitischen Entscheidungsprozesse als maßgebliche und verbindliche Orientierungshilfe dient (siehe Jahresbericht 2001/2002).

Der ZDS hat die Seehafen-Plattform mit ihrem Maßnahmenkatalog sehr begrüßt und erwartet, dass die Maßnahmen zügig umgesetzt werden, um die Entwicklungspotenziale der deutschen Seehäfen auszuschöpfen und zukunftssichere Arbeitsplätze zu erhalten und neue zu schaffen.

Bundesverkehrswegeplan 2003 – Stärkung des Maritimen Standorts

Im Hinblick auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wurden im Berichtszeitraum wichtige Entscheidungen getroffen. Am 2. Juli 2003 hat das Bundeskabinett den Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) verabschiedet, der die verkehrsinvestitionspolitischen Ziele der Bundesregierung dokumentiert und den Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Verkehrswege in Deutschland bis zum Jahr 2015

bildet. Er ist Grundlage der ebenfalls beschlossenen Gesetzentwürfe zur Änderung des Bundesschienenausbaugesetzes sowie des Fernstraßenausbaugesetzes, die dem Parlament zur Beratung vorliegen.

Der ZDS begrüßt, dass der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen im Rahmen des BVWP 2003 stärker berücksichtigt werden soll.

- Im November 2001 haben sich Bund und Küstenländer im Rahmen des Maßnahmenkatalog ihrer „Gemeinsamen Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ auf ein gemeinsam getragenes Investitionskonzept zur Stärkung des Seehafenstandorts Deutschland verständigt. Mit einem „Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen“ sollen die see- und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen verbessert werden. Danach sollen 10 prioritäre Maßnahmen im Rahmen des BVWP entsprechend ihrer Baureife und Finanzierungsfähigkeit auf der Zeitschiene 2004 bis 2010 nach vorne gezogen werden.
- Am 6. März 2002 hat das Bundeskabinett Eckpunkte für ein Zukunftsprogramm Mobilität beschlossen. Als einen konkreten Investitionsschwerpunkt bis Ende dieses Jahrzehnts wurde die Stärkung des maritimen Standorts durch Ausbau der Hinterlandanbindungen festgelegt.
- Auch die Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung sieht für die 15. Legislaturperiode die „Stärkung des maritimen Standorts Deutschland durch gezielten Ausbau der Hinterlandanbindungen und Verbindung mit den Wirtschaftszentren in Deutschland“ vor.

Wir begrüßen, dass die Stärkung des maritimen Standorts Deutschland nunmehr integraler Bestandteil des BVWP 2003 ist. Vor dem Hintergrund der aufgeführten politischen Absichtserklärungen erwartet der ZDS, dass die prioritären Maßnahmen zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen im Zeitraum 2004 bis 2010 auch tatsächlich realisiert werden.

Außerdem begrüßen wir die modernisierte Bewertungsmethodik zur stärkeren Einbindung der deutschen Seehäfen in den BVWP 2003, die zu einer sachgerechteren Berücksichtigung der Belange der deutschen Seehäfen in der Bundesverkehrswegeplanung führt. In

der neuen Bewertungsmethodik haben die verkehrspolitisch gewollte Sicherung des maritimen Standortes Deutschland und die besondere Berücksichtigung der deutschen Seehäfen ihren Niederschlag gefunden. Durch ihre Verfeinerung, wonach zusätzlich zum bisherigen Seehafenbonus Beschäftigungseffekte aufgrund veränderter Hafenauswahl sowie die Raumwirksamkeit einer verbesserten Seehafenanbindung berücksichtigt werden, erwarten wir eine signifikante Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für angemeldete Projekte mit Seehafenbezug. In der Vergangenheit wurden diese positiven gesamtwirtschaftlichen Effekte vernachlässigt. Mit der angepassten Methodik ist dieser Mangel nunmehr ausgeräumt.

Die 10 prioritären Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen, auf die sich Bund und Küstenländer am 24. Oktober 2001 verständigt haben und die im Rahmen der 2. Nationalen Maritimen Konferenz am 6. November 2001 in Rostock bestätigt wurden (siehe Jahresbericht 2001/2002), sind nunmehr – mit Ausnahme des Baus der Hafenuferspange in Hamburg im Zuge der A 252 – Bestandteil des BVWP 2003. Sie wurden vom Bund im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung noch um weitere prioritäre Projekte zur Stärkung der maritimen Standorte ergänzt.

Investitionen in die Bundesschienenwege

Der ZDS begrüßt, dass die

- Y-Trasse (NBS¹/ABS² Hamburg/Bremen – Hannover) und die
- Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck/Travemünde

aus dem „Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen“ als neue Vorhaben des vordringlichen Bedarfs Schiene in den BVWP 2003 aufgenommen wurden. Dabei ist es wichtig, dass die Y-Trasse mindestens zeitgleich mit der ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, der Anschlussstrecke der Betuwe-Linie, gebaut wird, um Nachteile im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen zu vermeiden.

Zusätzlich sind die Schienenprojekte

¹ NBS = Neubaustrecke

² ABS = Ausbaustrecke

- ABS Oldenburg - Wilhelmshaven/Landwedel – Uelzen
- dreigleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg
- ABS Berlin-Rostock
- ABS Berlin-Parsewalk-Stralsund

zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen im BVWP 2003 aufgenommen worden. Dabei handelt es sich beim ersten Projekt um ein neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs, beim zweiten Projekt um ein laufendes und fest disponiertes Vorhaben und bei den beiden anderen Vorhaben um internationale Projekte. Zur verkehrspolitisch von Bund und EU gewollten Intensivierung multimodaler Verkehre müssen diese Projekte unbedingt innerhalb des Zeitraums 2004 bis 2010 realisiert werden.

Zudem wurden mit der

- ABS Neumüster-Bad Oldesloe und
- ABS Uelzen-Stendal
- ABS Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund

weitere Projekte der Vorschlagsliste der Küstenländer und des ZDS vom 05.11.2001 zum Infrastrukturbedarf in den BVWP 2003 aufgenommen. Die beiden ersten Projekte sind neue Vorhaben des vordringlichen Bedarfs und bei dem dritten Projekt handelt es sich um ein laufendes und fest disponiertes Vorhaben.

Diese Projekte sind mit der entsprechenden Klassifizierung auch im Entwurf zur Änderung des Bundesschienewegeausbaugesetzes enthalten.

Investitionen in die Bundesfernstraßen

Der ZDS begrüßt, dass der

- Ausbau der A1 Hamburg-Bremen, Ahlhorner Heide-Osnabrück (sechsstreifig) und Heiligenhafen-Oldenburg (vierstreifig) sowie A7 Hamburg-Bordesholm (sechsstreifig)
- Weiterbau der A14 von Magdeburg über Wittenberge nach Schwerin (A 24)

- Weiterbau der A 281-Eckverbindung (mit Weserquerung) in Bremen

aus dem „Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen“ sowie weitere Projekte zur Verbesserung der Straßenhinterlandanbindung aus der gemeinsamen Vorschlagsliste von Küstenländern und ZDS zum Infrastrukturbedarf in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 aufgenommen wurden. Die zügige Realisierung dieser Vorhaben ist zur Wahrung der Wettbewerbsposition der deutschen Nord- und Ostseehäfen unverzichtbar.

Dagegen wurde der Bau der Hafenspanne in Hamburg im Zuge der Autobahn A 252 nur in den weiteren Bedarf aufgenommen. Wir erwarten, dass zumindest die Planungsfreigabe für die Hafenspanne erfolgt, damit die planerische Bearbeitung des Projekts fortgesetzt und die Planfeststellung des Vorhabens in Angriff genommen werden kann.

Außerdem ist die Weiterführung der A 20 von der Landesgrenze Schleswig-Holstein/Niedersachsen (westliche Elbquerung) durch Niedersachsen mit Anschluss an die A 1 (bei Zeven) oder A 28 (Westerstede) - Vorhaben, die im BVWP-Entwurf noch im weiteren Bedarf berücksichtigt wurden - im BVWP 2003 in dieser Bezeichnung nicht mehr enthalten. Der ZDS hatte vorgeschlagen, eines der beiden Vorhaben in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 aufzunehmen.

Bis Februar 2004 soll nunmehr eine Verkehrsuntersuchung unter Beteiligung von Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen erstellt werden mit dem Ziel, eine endgültige Entscheidung über die Anbindung der A 20 an das westdeutsche Straßennetz entweder an die A 1 bei Sittensen oder über die A 22 an die A 28 bei Westerstede zu erreichen. Dies wird vom ZDS begrüßt.

Investitionen in die Bundeswasserstraßen

Der ZDS begrüßt, dass die *Vertiefung der Unterweser* für Panamax-Schiffe mit 12,80 m Abladetiefe bis Brake und 11,10 m (tideabhängig) bis Bremen in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 als neues Vorhaben zum Ausbau der Seeschiffahrtstraßen aufgenommen wurde. Angesichts der Schiffsgrößenentwicklung im Massengutverkehr ist eine Fahrwasseranpassung der Unterweser zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit der Seehafenstandorte Nordenham, Brake und Bremen dringend erforderlich.

Die *weiteren Vertiefungen der Untereibe und Außenweser* sind im BVWP 2003 allerdings nicht berücksichtigt worden, da die notwendigen Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind. Diese Projekte sollen jedoch entsprechend der BVWP-Methodik untersucht und nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse einer Entscheidung zugeführt werden. Der ZDS setzt auf die Zusicherung des Bundes, dass nach Abschluss der für die Vertiefungen relevanten Untersuchungen bei positiven Bewertungsergebnissen weitere Vertiefungen an Elbe und Weser auch außerhalb des engen Zeitrahmens des BVWP beschlossen und durchgeführt werden können. Dies sollte auch für die Außenems gelten, deren Fahrwasser angesichts der Schiffsgrößenentwicklung ebenfalls angepasst werden muss.

Die seewärtige Erreichbarkeit unserer Seehäfen hat absolute Priorität. Der enorme Kapitalstock in den Universalhäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven darf durch fehlende Fahrwasseranpassungen der seewärtigen Zufahrten für die in Fahrt befindlichen Schiffe nicht entwertet werden. Daher ist es auch erforderlich, ausreichend Finanzmittel für die Unterhaltungsbaggerungen zur Verfügung zu stellen.

Auch die *Vertiefung der Mittelweser* und die *Instandhaltung des Elbe-Lübeck-Kanals* sind als laufende und fest disponierte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs zum Ausbau der Binnenschifffahrtsstraßen im BVWP 2003 enthalten. Außerdem sieht der BVWP 2003 als neues Vorhaben den *Bau der Schleusen in Dörverden und Minden* mit mindestens 140 m Nutzlänge vor.

Der ZDS hatte sich nachdrücklich dafür eingesetzt, im Zuge der Vertiefung der Mittelweser für den Einsatz von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden auch die Schleusen in Minden und Dörverden durch Schleusenkommerlängen von 140 m in ihrer Kapazität bis zum Jahr 2008 an die vorhandenen Schleusen an der Weser anzupassen, um an allen Schleusen einen zweisechiffigen Schleusenbetrieb zu gewährleisten und die Verlagerung von Transporten auf den Wasserweg nicht durch künstliche Engpässe zu verhindern. Außerdem hält der ZDS den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals für Großmotorschiffe mit 2,80 m Abladetiefe über die Mindestinstandsetzung hinausgehend für erforderlich.

Zudem hatte sich der ZDS dafür eingesetzt, die Grundinstandsetzungsmaßnahmen an der Mittelbe, die ausschließlich der Niedrigwasserregulierung dienen, in den

vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 aufzunehmen. Leider konnte dies nicht erreicht werden.

Nach dem BVWP 2003 sind im Planungszeitraum 2001 - 2015 für Investitionen in die Bundeswasserstraßen 4,4 Mrd. € für die Fertigstellung laufender und fest disponierter Vorhaben und für neue Vorhaben 0,7 Mrd. € erforderlich. Auf der Basis der zugrunde gelegten Finanzierungslinie von 7,5 Mrd. € und bei einem Vorrang für Erhaltungsinvestitionen von 6,6 Mrd. € verbleibt für laufende und neue Vorhaben ein rechnerisches Investitionsvolumen in Höhe von 0,9 Mrd. €. Unter Einbeziehung einer Planungsreserve von 4,2 Mrd. € wird dieses Investitionsvolumen auf rund 5,1 Mrd. € aufgestockt. Damit sind bis 2015 nur 18% des Investitionsbedarfs gedeckt. Die Unterfinanzierung beläuft sich demnach auf 82%.

Wir haben daher darauf hingewiesen, dass wir es nicht für zweckmäßig halten, dass bei einem gesamten Finanzierungsvolumen von 5,1 Mrd. € die Planungsreserve 4,2 Mrd. € beträgt. Der größte Teil der Projekte wäre damit in seiner Realisierung stark gefährdet. Eine solide Finanzierung dieser Projekte im Rahmen des BVWP ist jedoch dringend erforderlich, da für diese Projekte im Gegensatz zum Ausbau der Schienenwege und Bundeswasserstraßen keine Ausbaugesetze erlassen werden, in denen die Finanzierung und der Zeitpunkt der Realisierung einer Maßnahme festgelegt werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die auf der 2. Maritimen Konferenz in Rostock - Warnemünde im Einvernehmen mit dem Bund beschlossenen 10 prioritären Projekte

- Y-Trasse – NBS/ABS Hamburg/Bremen – Hannover
- Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck/Travemünde
- ABS Rostock – Berlin
- sechsstreifiger Ausbau der A 1 und A 7
- Weiterbau der A 14 nördlich von Magdeburg
- Bau der Hafenspanne in Hamburg im Zuge der Autobahn A 252
- Weiterbau der A 281 – Eckverbindung in Bremen
- weitere Vertiefung der Unterelbe und der Außenweser

- Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal
- Ausbau der Mittelweser

sowie die vom Bund zur Stärkung der maritimen Standorte noch um weitere prioritäre Projekte ergänzt

- Vertiefung der Unterweser
- ABS Oldenburg – Wilhelmshaven / Landwede–Uelzen
- dreigleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg
- ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund
- Weiterbau der A 20 von Lübeck (A 1) nach Stade (A 26) mit Elbquerung
- Neubau der A 26 von Stade (A20) nach Hamburg (A 7)
- Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg

Bestandteil des BVWP 2003 - mit Ausnahme des Baus der Hafenuferspanne in Hamburg - sind.

Dabei sollen die weiteren Vertiefungen der Unterelbe und Außenweser allerdings erst entsprechend der BVWP-Methodik untersucht und nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse einer Entscheidung zugeführt werden.

Der ZDS erwartet vom Bund, dass eine zeitnahe und bedarfsgerechte Finanzierung dieser Projekte sichergestellt wird, damit diese prioritären Projekte noch in diesem Jahrzehnt realisiert werden können.

Harmonisierungsdefizite im Seehafenwettbewerb und Hinterlandverkehr der EU

Während auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur erhebliche Anstrengungen unternommen werden, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu verbessern und wir feststellen können, dass der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen insgesamt auf einem guten Wege ist, geschieht auf ordnungspolitischem Gebiet fast nichts, um die bestehenden und absehbaren Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen zu beseitigen.

Die Probleme der unterschiedlichen Nutzung von Harmonisierungsspielräumen in der EU bei der Erhebung von

- Trassenentgelten
- LKW-Maut
- Mineralölsteuer beim Hafenumschlag

sind seit Jahren bekannt. Jetzt ist die deutsche Politik gefordert, im von der EU vorgegebenen Rahmen endlich Entscheidungen zum Abbau der nationalen Wettbewerbsnachteile zu treffen.

Im europäischen Seehafenwettbewerb sowie im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen führt die national unterschiedliche Umsetzung ordnungspolitischer Rahmenbedingungen der Gemeinschaft zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen. Ursächlich hierfür ist insbesondere die national unterschiedliche Nutzung bestehender Harmonisierungsspielräume in der Fiskal- und Abgabepolitik.

Für die deutschen Seehäfen ergeben sich daraus gravierende Wettbewerbsnachteile, die vor allem dadurch entstehen, dass Deutschland im Ministerrat Mindestregelungen besonders auf dem Gebiet der Fiskalpolitik sowie der Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Verkehrswegen zustimmt, ohne jedoch national von diesen Harmonisierungsspielräumen Gebrauch zu machen. Derartige Mindestsätze werden dann von anderen Mitgliedstaaten angewendet, während in Deutschland deutlich höhere Steuersätze und Wegeentgelte erhoben werden.

Diese Politik der unzureichenden Nutzung bestehender Harmonisierungsspielräume hat für die deutschen Seehäfen, die im starken Wettbewerb mit europäischen Konkurrenzhäfen stehen, erhebliche Nachteile zur Folge. Standortvorteile der deutschen Seehäfen werden aufgehoben und in ihr Gegenteil verkehrt, weil die Möglichkeiten zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen nicht genutzt werden.

Nach der Maritimen Fachkonferenz, die das schleswig-holsteinische Wirtschaftsministerium zusammen mit dem ZDS am 28. Januar 2003 in der Landesvertretung Schleswig-Holstein beim Bund in Berlin veranstaltet haben, hat der Maritime Koordinator, Staatssekretär Dr. Axel Gerlach, den ZDS gebeten, die wichtigsten Harmonisierungsdefizite darzulegen und den Handlungsbedarf aufzuzeigen. Unter dem Titel „Harmonisierungsdefizite im

Seehafenwettbewerb und Hinterlandverkehr der EU“ hat der ZDS ein entsprechendes Positionspapier vorgelegt (siehe www.zds-seehaefen.de).

Das Positionspapier befasst sich einerseits mit dem Bereich fehlender Harmonisierung sowie andererseits mit Bereichen, in denen auf EU-Ebene harmonisierte Rahmenbedingungen bestehen, die allerdings national unterschiedlich umgesetzt werden. Dabei wird zwischen unterschiedlicher Nutzung bestehender Harmonisierungsspielräume, unterschiedlicher Kontrolltätigkeit, zeitlich unterschiedlicher Umsetzung und rechtlich unterschiedlicher Auslegung differenziert.

Das Positionspapier macht deutlich, dass auf nationaler Ebene dringender Handlungsbedarf besteht, um die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen zu beseitigen.

Trassenentgelte

Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bestehen insbesondere bei der Erhebung von Trassenentgelten im Hinterlandverkehr auf der Schiene. Dies gilt vor allem 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 0,21 €/Zugkilometer, die bis 2007 auf 0,93 €/Zugkilometer erhöht werden sollen. Die Trassenentgelte in Deutschland sind damit 10-mal höher als in den Niederlanden.

Auf den ersten 200 km von Rotterdam bis zur deutsch/niederländischen Grenze beträgt das Trassenentgelt für einen Güterzug somit 42,- € gegenüber 520,- € für die gleiche Strecke von den deutschen Seehäfen aus. Bei einer Normalauslastung von 50 Containern pro Zug beträgt das Trassenentgelt für die Beförderung eines Containers auf den ersten 200 km von den niederländischen Seehäfen damit 0,84 € gegenüber 10,40 € von den deutschen Seehäfen aus.

Diese Benachteiligung deutscher Hafenstandorte hat zu weiteren Verlagerungen von Bahnverkehren mit Gütern aller Art aus deutschen Seehäfen vor allem in niederländische Seehäfen geführt. Außerdem sind immer mehr Relationen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen gefährdet.

Trotz Beteiligungen deutscher Hafenunternehmen an Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl mit DB Cargo als auch in Konkurrenz zu DB Cargo ist der Bahnanteil im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen weiterhin rückläufig. So betrug dieser Anteil in Hamburg im Jahre 2002 29% gegenüber 40% Anfang der 90 Jahre.

Es ist daher dringend erforderlich, den nationalen Spielraum zur einheitlichen Erhebung von Trassenentgelten in der EU zu nutzen, um die Entgelte in Deutschland für die im Verkehrswegewettbewerb stehenden Trassen den internationalen Gegebenheiten anzupassen.

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.

Die mit DB Netz geführten Gespräche haben bisher jedoch zu keinen Lösungen geführt. Trotz des aufgezeigten Gefährdungspotenzials einer Vielzahl von Strecken im Hinterlandverkehr sind von DB Netz keine Preiszugeständnisse zu erwarten. Jetzt ist der Bund gefordert, die seit Jahren bestehenden Wettbewerbsprobleme im Sinne der Seehafen-Plattform zu lösen.

LKW-Maut

Ähnliche Benachteiligungen, wie sie seit Jahren im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen auf der Schiene bestehen, drohen im Straßen-Hinterlandverkehr durch die einseitige Einführung einer streckenbezogenen Maut für schwere Nutzfahrzeuge (LKW-Maut) in Deutschland.

Ab 2. November 2003 soll auf Bundesautobahnen eine LKW-Maut in Höhe von durchschnittlich 12,4 Cent/km erhoben werden. Ursprünglich war die Einführung der LKW-Maut von durchschnittlich 15 Cent/km ab 31. August 2003 vorgesehen. Sie musste jedoch zeitlich verschoben werden.

Außerdem wurde die Maut-Gebühr auf 12,4 Cent/km gesenkt, weil vorgesehene Kompensationsmaßnahmen in Höhe von jährlich 600 Mio. € zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen wegen beihilferechtlicher Einwendungen der EU-Kommission nicht rechtzeitig umgesetzt werden können. Damit bleiben vorgesehene

Harmonisierungsmaßnahmen vorerst aus, da die zeitweilige Absenkung der Maut auch für ausländische Wettbewerber gilt.

Als Kompensationsmaßnahmen werden erwogen, die Mineralölsteuer teilweise auf die LKW-Maut anzurechnen, die Kfz-Steuer auf EU-Mindestniveau zu senken sowie Zuschüsse für die Anschaffung umweltfreundlicher Fahrzeuge zu gewähren. Diese Kompensationsmaßnahmen betreffen jedoch nur das LKW-Gewerbe. Standortnachteile der deutschen Seehäfen durch Einführung der LKW-Maut werden dadurch nicht kompensiert.

Die Einführung der LKW-Maut in Deutschland als Inzellösung im nationalen Alleingang wird jedoch auch zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen für deutsche Wirtschafts-, Hafen- und Logistikstandorte führen, die im europäischen Wettbewerb stehen. Konkurrierende Standorte insbesondere in den Niederlanden, Belgien und den Beitrittsländern erhalten Transportkostenvorteile, so dass bestehende LKW-Verkehre abwandern werden.

Während in Deutschland künftig eine streckenbezogene LKW-Maut in Höhe von durchschnittlich 12,4 Cent/km zu zahlen ist, wird insbesondere in den Niederlanden im Rahmen des Eurovignettenverbundes weiterhin eine LKW-Maut in Höhe von 0,0106 €/km bei einer Fahrleistung von 120.000 km im Jahr pro LKW erhoben. Die LKW-Maut ist damit in Deutschland fast 12-mal höher als in den Niederlanden.

Besonders auf dem stark umkämpften Markt des Transports von Überseecontainern und Trailern im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen werden sich durch die einseitige Einführung einer LKW-Maut Nachteile für deutsche Seehäfen ergeben. Dies gilt auch für den Agrarbereich im Hinblick auf den Seehafenablaufverkehr von Futtermittelimporten. Bestehende LKW-Verkehre von und nach deutschen Seehäfen werden keineswegs auf Schiene oder Binnenschifffahrt verlagert, sondern voraussichtlich auf die Rheinmündungshäfen umgelenkt, weil die Bedingungen für den Hinterlandverkehr dieser Häfen auf der Straße noch kostengünstiger werden.

In der folgenden Tabelle werden die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen an einigen Beispielen deutlich gemacht:

Relation	Autobahn-km	Gebühr je LKW-Fahrt 0,124 €/km bzw. 0,0106 €/km
München – Hamburg	746	92,50
München – Rotterdam davon Road Pricing	816	
in D	703	87,17
in NL	113	<u>1,20</u>
		88,37
Frankfurt – Hamburg	455	56,42
Frankfurt – Rotterdam davon Road Pricing	420	
in D	307	38,07
in NL	113	<u>1,20</u>
		39,27
Köln – Hamburg	409	50,72
Köln – Rotterdam davon Road Pricing	244	
in D	116	14,38
in NL	128	<u>1,36</u>
		15,74

So wird der LKW für die Benutzung der Autobahn von Hamburg nach Köln eine LKW-Maut in Höhe von 50,72 € zahlen, während er von Rotterdam nach Köln nur 15,74 € aufzuwenden hat. Der LKW wird damit für den Weg ab Rotterdam weniger als ein Drittel der Mautgebühr gegenüber dem Weg ab Hamburg zahlen, obwohl die Entfernung von Rotterdam nach Köln immerhin fast die Hälfte des Weges von Hamburg nach Köln ausmacht. Hamburg und Rotterdam sind von Frankfurt etwa gleich weit entfernt. Für den Weg von Hamburg nach Frankfurt wird der LKW allerdings eine Maut von 56,42 € zahlen gegenüber 39,27 € (-30%) von Rotterdam aus. Von Hamburg nach München ist die Entfernung um 70 km kürzer als von Rotterdam nach München. Dennoch wird der LKW für den längeren Weg ab Rotterdam nur 88,37 € zahlen gegenüber 92,50 € von Hamburg aus.

Für den Hinterlandverkehr der Wettbewerbshäfen in Rotterdam und Antwerpen sind die ersten 150 km Autobahnstrecke bis zur deutschen Grenze weitgehend abgabenfrei. Hier zahlt der LKW im

Rahmen der Eurovignette anteilig nur 0,016 €/km bei unterstellten 120.000 km Fahrleistung im Jahr. Der Transportkostenvorteil von Rotterdam und Antwerpen gegenüber den deutschen Seehäfen wird damit rund 18,60 € pro Fahrt betragen (150 km x 0,124 €).

Wie die durch Einführung der LKW-Maut entstehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen ausgeglichen werden, ist weiterhin ungelöst. Die vorgesehene Kompensation soll sich nur auf das LKW-Gewerbe beziehen. Die Standortnachteile der deutschen Seehäfen durch Einführung der LKW-Maut werden dadurch jedoch nicht kompensiert.

Der Bundesrat hatte sich dafür ausgesprochen, die ersten 150 km von und nach deutschen Seehäfen von der LKW-Maut zu befreien. Leider ist dieses Anliegen im Vermittlungsausschuss gescheitert.

Da die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nicht zu einer Beseitigung der Wettbewerbsnachteile im Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Seehäfen führen werden, halten wir spezielle Kompensationen für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen als Zwischenlösung bis zur europäischen Harmonisierung dringend für erforderlich. Wir schlagen daher vor, im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen für das Gewerbe auch eine Maßnahme aufzunehmen, wonach Fahrzeuge im Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Seehäfen auf den ersten 150 km von der LKW-Maut befreit werden.

Der ZDS begrüßt, dass die EU-Kommission zur Revision der Richtlinie 99/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge („Eurovignetten-Richtlinie“) nunmehr einen Vorschlag für eine Änderungsrichtlinie zur Anlastung der Wegekosten für den Schwerlastverkehr vorgelegt hat. Danach soll es jedoch weiterhin ins Ermessen der Mitgliedstaaten gestellt werden, Maut- und/oder Benutzungsgebühren beizubehalten oder einzuführen. Der Entwurf sieht allerdings eine gemeinsame Methode für die Berechnung der einzelnen Kostenbestandteile vor. Danach sollen Baukosten für neue Infrastrukturen sowie Kosten für Betrieb und Instandhaltung des Verkehrswegenetzes sowie nicht gedeckte Unfallkosten bei der Tarifierung berücksichtigt werden. Die Richtlinie, die einen Rahmen bildet, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten eine Tarifierung ihrer Infrastrukturen für den Schwerlastverkehr vornehmen können, soll bis zum 1. Juli 2005 in nationales Recht umgesetzt werden.

Wir haben das Bundesverkehrsministerium gebeten, auf EU-Ebene die Harmonisierung mit allem Nachdruck voranzutreiben und sich zumindest für die bisherigen Eurovignetten-Staaten für eine Kostenanlastung nach gleichen Kriterien einzusetzen. Als Zwischenlösung bis zur Harmonisierung sind Ausgleichsmaßnahmen für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen erforderlich.

Mineralölsteuer beim Hafenumschlag

Auch bei der Besteuerung des Mineralölverbrauchs beim Hafenumschlag werden die deutschen Seehäfen weiterhin vor allem gegenüber niederländischen und belgischen Seehäfen massiv benachteiligt.

Während deutsche Seehafenbetriebe den deutschen Regelsteuersatz auf Dieselkraftstoff von z. Zt. 0,47 €/Liter zahlen, machen insbesondere die Niederlande und Belgien von der Richtlinie 92/81/EWG zur Harmonisierung zur Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle Gebrauch, wonach der Steuersatz auf Dieselkraftstoff für den Hafenumschlag auf 0,018 €/Liter ermäßigt werden kann.

Bei einer jährlichen Verbrauchsmenge in den deutschen Seehäfen von rund 30 Mio. Liter Dieselkraftstoff beträgt der Kostennachteil gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen damit z. Zt. rund 13,6 Mio. € im Jahr.

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

Auf EU-Ebene zeichnet sich für absehbare Zeit jedoch keine Lösung der Wettbewerbsprobleme der deutschen Seehäfen ab. Vielmehr hat sich der Rat im Frühjahr 2003 politisch darauf geeinigt, für Fahrzeuge, die bestimmungsgemäß abseits von Straßen eingesetzt werden oder über keine Genehmigung für die überwiegende Verwendung auf öffentlichen Straßen verfügen, ab 1. Januar 2004 einen Mindeststeuerbetrag für Dieselkraftstoff von 2,1 Cent je Liter einzuführen. Dies sieht der Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom vor, der insbesondere die Richtlinie 92/81/EWG sowie die Richtlinie

92/82/EWG zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle ersetzen soll.

Danach wird der Mindeststeuersatz für den Verbrauch von Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag von derzeit 1,8 Cent/l auf 2,2 Cent/l erhöht. In den niederländischen und belgischen Seehäfen wird die steuerliche Belastung damit unwesentlich steigen, während in deutschen Seehäfen, falls eine Anpassung an die Vorgaben der EU-Richtlinie weiterhin nicht vorgenommen wird, der hohe deutsche Regelsteuersatz von 47 Cent/l gezahlt werden muss.

Der Verzicht der Bundesrepublik Deutschland, den Mindeststeuerbetrag in der EU für den Mineralölverbrauch beim Hafenumschlag anzuwenden, führt zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen für die deutschen Seehäfen. Wir appellieren daher nochmals an die Bundesregierung, von den Möglichkeiten der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften Gebrauch zu machen und den Steuerbetrag für den Verbrauch von Dieselkraftstoff beim Umschlag in den deutschen Seehäfen entsprechend zu ermäßigen.

IV. PORT PACKAGE

Das Rechtsetzungsverfahren im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste wurde im Berichtszeitraum mit der 2. Lesung im Europäischen Parlament fortgesetzt.

Zuvor hatte der Rat am 5. November 2002 seinen Gemeinsamen Standpunkt verabschiedet (siehe Jahresbericht 2001/2002). Die vom Rat am Richtlinienentwurf der EU-Kommission vorgenommenen Änderungen hat der ZDS sehr begrüßt. Sie beziehen sich vor allem auf folgende Aspekte:

- Bestehende Miet- und Pachtverträge der Anbieter von Hafendienstleistungen sollen so weit wie möglich geschützt werden.
- Mit der vom Rat vorgesehenen Geltungsdauer künftiger Genehmigungen werden nachteilige Auswirkungen auf die Investitionsbereitschaft in den deutschen Seehäfen weitgehend abgewendet.
- Das jetzt vorgesehene Auswahlverfahren ist weniger bürokratisch als von der Kommission vorgeschlagen und lässt den zuständigen Behörden den notwendigen Ermessensspielraum.

2. Lesung im Europäischen Parlament

Am 11. März 2003 hat das Europäische Parlament in 2. Lesung eine legislative Entschließung zum Gemeinsamen Standpunkt des Rates verabschiedet. Insgesamt wurden 39 Abänderungen angenommen. Dabei wurden die vom Berichterstatter des Parlaments, Dr. Georg Jarzembowski, MdEP, vorgeschlagenen Änderungen und Kompromissvorschläge in den zentralen Fragen weitgehend akzeptiert.

Vor allem in folgenden Bereichen hat das Europäische Parlament den Gemeinsamen Standpunkt des Rates geändert:

Selbstabfertigung

Die vom Rat vorgeschlagene Erweiterung der Selbstabfertigung auf das „normalerweise an Land tätige Personal“ wird vom Europäischen

Parlament abgelehnt. Der Gemeinsame Standpunkt des Rates sieht vor, Unternehmen, die normalerweise Hafendienste in Anspruch nehmen, zu ermöglichen, mit eigenem normalerweise an Land tätigen Personal und/oder seemännischen Personal und eigenem Gerät für sich selbst Hafendienstleistungen zu erbringen.

Die Erweiterung der Selbstabfertigung könnte nach Auffassung des Europäischen Parlaments die Effizienz der Hafendienstleistungen gefährden und zu ökonomischem und sozialem Dumping in Seehäfen führen. Um diese Gefahren von vornherein auszuschließen, sollte die Selbstabfertigung auf das „seemännische Personal“ beschränkt werden. Das Europäische Parlament schlägt daher vor, Selbstabfertigung nur mit eigenem seemännischen Personal und eigenem Gerät an Bord von Schiffen zuzulassen.

Diese Position wird vom ZDS begrüßt, um ökonomisches und soziales Dumping in Seehäfen zu verhindern. Außerdem sollte Selbstabfertigung weder die Gesamteffizienz des Hafenbetriebes noch den Arbeitsschutz sowie die Sozial- und Sicherheitsstandards gefährden.

Angleichung der Geltungsdauern

Die vom Rat vorgeschlagenen unterschiedlichen Geltungsdauern für Genehmigungen und Übergangsvorschriften im Hinblick auf Miet- und Pachtverträge, Rechtspositionen aus Eigentumsrechten sowie für neue Häfen sind sachlich nicht nachvollziehbar. Das Europäische Parlament hat diese Problematik aufgegriffen und sich für eine Angleichung der Geltungsdauer bestehender Genehmigungen einschließlich der Rechtspositionen, die sich aus Eigentumsrechten in oder an einem Hafen ergeben, ausgesprochen.

Danach behalten bestehende Genehmigungen für Nutzungsrechte bis zu ihrem Ablauftermin innerhalb von 10, 15, 36 oder 46 Jahren - abhängig vom Investitionsvolumen - unverändert ihre Gültigkeit. Dies gilt auch für Rechtspositionen, die sich aus Eigentumsrechten ergeben. Diese Fristen sollen auch für künftige Genehmigungen einheitlich gelten.

Der ZDS hat die notwendige Angleichung der Geltungsdauern begrüßt.

Obligatorische Ausgleichszahlungen

Während der Schutz von bestehenden Miet- und Pachtverträgen sowie Eigentumsrechten insgesamt relativ zufriedenstellend geregelt ist, fehlt es im Falle des Eigentumsverlustes allerdings an einer angemessenen Entschädigungsregelung.

Der Gemeinsame Standpunkt des Rates sieht zwar eine Regelung über Ausgleichszahlungen vor, wonach neu zugelassene Diensteanbieter verpflichtet werden können, gemäß den nationalen Regeln Ausgleichszahlungen an vorherige Diensteanbieter oder andere betroffene Parteien zu zahlen. Diese Regelung wird allerdings ins Ermessen der Mitgliedstaaten gestellt. Eine obligatorische Regelung ist jedoch dringend erforderlich. Neue Diensteanbieter sollten daher verpflichtet werden, angemessene Ausgleichszahlungen an vorherige Diensteanbieter zu zahlen.

Das Europäische Parlament hat auch diesen Punkt aufgegriffen und beschlossen, die Mitgliedstaaten zu verpflichten, Ausgleichsregelungen zu erlassen, durch die der neu zugelassene Diensteanbieter dem vorherigen Diensteanbieter Ausgleichszahlungen zum angemessenen Marktwert seines Hafenernehmens zu leisten hat, jedoch mindestens zum laufenden Marktwert für Immobilien und vergleichbare bewegliche Anlagewerte.

Der ZDS begrüßt diese Regelung, nach der für den Verlust des Eigentums eine angemessene Entschädigung zu leisten ist. Ausgleichszahlungen dürfen nicht ins Ermessen der Mitgliedstaaten gestellt werden. Eine Entschädigung muss in der Richtlinie selbst konkretisiert werden und nicht völlig der Anwendungspraxis überlassen bleiben. Daher begrüßen wir den Vorschlag des Europäischen Parlaments, beim Konzessionswechsel dem vorherigen Diensteanbieter eine Entschädigung in Höhe des Unternehmenswertes seines eingerichteten Hafenerbetriebes zu zahlen. Zur Klarstellung haben wir darauf hingewiesen, dass die Ausgleichszahlungen unter dem Gesichtspunkt der Fortführung des Betriebes zu leisten sind, damit der Ertragswert bei Beendigung der Konzession nicht mit Null angesetzt wird.

Offen bleibt jedoch die Frage, ob die Mitarbeiter des bisherigen Anbieters von Hafendienstleistungen im Falle des Auslaufens seiner Genehmigung vom neuen Hafendiensteanbieter zu gleichen Bedingungen übernommen werden müssen. Für den bisherigen Diensteanbieter ist dies von erheblicher Bedeutung. Nach den vorgesehenen Regelungen über den Sozialschutz berühren die Bestimmungen dieser Richtlinie zwar in keiner Weise die

Bestimmungen der Sozialgesetzgebung der Mitgliedstaaten, einschließlich der einschlägigen Regelungen über die Beschäftigung von Personal durch Diensteanbieter, die als Ergebnis eines Auswahlverfahrens eine Genehmigung erhalten. Nach deutschem Recht besteht Sozialschutz beim Betriebsübergang (§ 613 a BGB) allerdings nur dann, wenn ein Betrieb oder Betriebsteil durch Rechtsgeschäft auf einen anderen Inhaber übergeht. In diesem Fall tritt dieser in die Rechte und Pflichten aus den im Zeitpunkt des Übergangs bestehenden Arbeitsverhältnissen ein. Bei der Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht sollte § 613 a BGB daher auf den Fall der Übernahme von Genehmigungen für Hafendienstleistungen erweitert werden, um sicherzustellen, dass die Mitarbeiter des bisherigen Anbieters vom neuen Hafendiensteanbieter zu gleichen Bedingungen übernommen werden.

Genehmigungsvorbehalt

Die Mehrheit des Parlaments hat sich zudem dafür eingesetzt, Hafendienstleistungen einer vorherigen Genehmigung der zuständigen Behörde zu unterwerfen, um sicherzustellen, dass Mindestanforderungen insbesondere hinsichtlich der technisch fachlichen Qualifikationen der Mitarbeiter sowie des sozialen Schutzes der betroffenen Arbeitnehmer erfüllt werden.

Der ZDS hält eine Genehmigungspflicht nur dann für sinnvoll, falls die Selbstabfertigung auch auf Landpersonal erweitert werden sollte, um einheitliche Standards sicherzustellen.

Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen

Außerdem schlägt das Europäische Parlament vor, dass die Richtlinie auch zum Ziel haben sollte, unter den Häfen der Gemeinschaft und innerhalb dieser Häfen faire und transparente Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Daher sollte die Richtlinie klare Bestimmungen über die Transparenz der finanziellen Beziehungen in den Seehäfen und über die staatliche Finanzierung in den Seehäfen enthalten.

Auch wenn Rat und Kommission in Erklärungen für das Ratsprotokoll die Notwendigkeit zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen unter und innerhalb der Häfen grundsätzlich anerkannt haben, so sind diese Absichtserklärungen nach Auffassung des Europäischen

Parlaments unbefriedigend, weil damit weder die notwendige Verpflichtung der Seehäfen und Hafenunternehmen zur Vorlage der Angaben über die finanziellen Beziehungen an die Mitgliedstaaten und die Kommission begründet werden können, noch die Verpflichtung der Kommission, daraus Konsequenzen zu ziehen und einen Transparenz-Bericht vorzulegen. Außerdem hält das Europäische Parlament es weiterhin für erforderlich, gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen zu erlassen, um Rechtsicherheit für alle Betroffenen zu schaffen.

Der ZDS begrüßt die vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Regelungen, um faire Wettbewerbsbedingungen in und zwischen den europäischen Seehäfen herzustellen.

Hinsichtlich der Erweiterung der Transparenzrichtlinie auf Häfen sollte allerdings klargestellt werden, dass sich die vorgesehene Verpflichtung nur an natürliche und juristische Personen richten kann und nicht an Häfen als Gebiete mit Land- und Wasserteilen.

Das Europäische Parlament hat damit den Gemeinsamen Standpunkt des Rates in einigen wichtigen Bereichen geändert, wonach insbesondere

- die Selbstabfertigung auf das seemännische Personal an Bord von Schiffen beschränkt werden soll,
- neu zugelassene Diensteanbieter verpflichtet werden sollen, den vorherigen Anbietern Ausgleichszahlungen in Höhe des Unternehmenswertes ihrer Hafenunternehmen zu leisten,
- die Zielsetzung der Richtlinie dahingehend erweitert werden soll, faire und transparente Wettbewerbsbedingungen in und zwischen den Seehäfen herzustellen, wobei die Kommission aufgefordert wird, klare Bestimmungen über die Transparenz der finanziellen Beziehungen in den Seehäfen sowie über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen vorzulegen.

Diese Änderungen finden die volle Zustimmung des ZDS.

Stellungnahme der Kommission zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments

Die Kommission hat von den Änderungen des Europäischen Parlaments am Gemeinsamen Standpunkt des Rates 10

Abänderungen vollständig, 3 teilweise und weitere 4 grundsätzlich mit geänderten Formulierungen akzeptiert. 22 Änderungen sind vollständig und 3 teilweise abgelehnt worden.

Von den inhaltlichen Änderungen hat die Kommission insbesondere die vom Europäischen Parlament vorgeschlagene einheitliche Geltungsdauer der Genehmigungen für neue und bestehende Häfen einschließlich der Übergangsvorschriften als nützliche Änderungen akzeptiert. Die Kommission stimmt damit der Auffassung des Parlaments zu, dass es keine objektiven Gründe für unterschiedliche Dauern der Genehmigungen für neue und bestehende Häfen sowie der entsprechenden Übergangsvorschriften gibt.

Dagegen lehnt die Kommission die vom Parlament vorgeschlagene Einschränkung der Selbstabfertigung auf das seemännische Personal an Bord von Seeschiffen ab. Auch die vom Parlament vorgeschlagene Regelung der Ausgleichszahlung wird vom Parlament abgelehnt. Zudem lehnt die Kommission es ab, in der Richtlinie das Ziel aufzunehmen, faire und transparente Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Der ZDS bedauert, dass die Kommission diese Vorschläge des Parlaments ablehnt.

Wir begrüßen jedoch, dass die Kommission es ablehnt, den Lotsendienst vom Geltungsbereich der Richtlinie auszunehmen. Die Kommission unterstützt damit den im Gemeinsamen Standpunkt des Rates erzielten Konsens, die Genehmigung unter anderem an besonders strenge Kriterien im Zusammenhang mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und Sicherheitsverpflichtungen zu knüpfen.

Die Kommission hat ihren Vorschlag im Lichte ihrer Stellungnahme zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments entsprechend geändert.

2. Lesung im Rat und Vermittlungsverfahren

Der Rat hat auf seiner Sitzung am 22. Juli 2003 beschlossen, die Änderungen des Europäischen Parlaments an seinem Gemeinsamen Standpunkt abzulehnen. Es wurde daher vereinbart, den Rechtsakt in der vom Parlament geänderten Fassung nicht zu erlassen und den Vermittlungsausschuss einzuberufen.

Das Vermittlungsverfahren zwischen Parlament und Rat begann am 9. September 2003 und hat eine Laufzeit von maximal 8 Wochen. Der ZDS erwartet, dass in den noch kontroversen Punkten, wie

- Selbstabfertigung
- Ausgleichszahlung
- Lotsendienste
- Beihilfentransparenz

akzeptable Kompromisse gefunden werden.

V. PORT SECURITY

Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 wurden auf Initiative der USA bei der International Maritime Organization (IMO) Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit in der Seeschifffahrt erarbeitet. Diese Vorschläge sind auf einer Diplomatischen Konferenz der IMO im Dezember 2002 verabschiedet worden.

Auf der Konferenz ist beschlossen worden, das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, das SOLAS-Übereinkommen, durch ein Kapitel XI-2 mit dem Titel „Special Measures to Enhance Maritime Security“ zu ergänzen. Auf der Basis der Ergänzung des SOLAS-Übereinkommens ist ein International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) verabschiedet worden. Der ISPS-Code gliedert sich in einen Teil A mit verpflichtenden Anforderungen und einen Teil B, der Empfehlungen zur Umsetzung des Teils A enthält. Die auf der Konferenz beschlossenen Maßnahmen müssen von den IMO-Vertragsstaaten bis zum 1. Juli 2004 in nationales Recht umgesetzt werden.

Der ISPS-Code sieht für Hafenbetriebe, die Schiffe mit mehr als 500 BRZ oder Passagierschiffe im internationalen Verkehr abfertigen, die folgenden verpflichtenden Sicherheitsanforderungen für den Bereich Ship/Port Interface vor:

- Durchführung einer Risiko- und Anfälligkeitsanalyse (Port Facility Security Assessment)
- Erstellung eines Plans zur Gefahrenabwehr (Port Facility Security Plan)
- Bestellung eines Sicherheitsbeauftragten für Hafenanlagen (Port Facility Security Officer).

Praktische Umsetzung der IMO-Regelungen in Deutschland

Im Dezember 2002 fand die konstituierende Sitzung des Bund/Länder-Arbeitskreises „Maritime Security“ statt, der sich mit der Umsetzung der IMO-Maßnahmen in Deutschland befasst. Die Federführung dieses Arbeitskreises liegt beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. In diesem Arbeitskreis sind auch das Bundesministerium des Innern, die Innen- und Verkehrsressorts der Länder sowie der Verband Deutscher Reeder und der ZDS vertreten.

Unterhalb des Bund/Länder-Arbeitskreises „Maritime Security“ sind drei Arbeitsgruppen der Küstenländer gebildet worden, in denen auch der ZDS mitwirkt. Diese Arbeitsgruppen befassen sich mit der Umsetzung der IMO-Maßnahmen in den Häfen und bringen die erarbeiteten Vorschläge in den Bund/Länder-Arbeitskreis „Maritime Security“ ein. In Deutschland besteht die Besonderheit, dass für den Bereich der Seeschifffahrt der Bund zuständig ist, während die Zuständigkeit für die Häfen bei den Ländern liegt.

Zur Umsetzung der IMO-Maßnahmen in den Häfen ist in einem ersten Schritt ein Fragenkatalog „Benötigte Angaben über die Hafenanlage zur Erstellung der Risiko- und Anfälligkeitsanalyse“ erarbeitet worden, der im Juli 2003 an die betroffenen Hafenunternehmen übersandt worden ist. Auf der Basis der Ergebnisse dieses Fragenkatalogs sollen die Risiko- und Anfälligkeitsanalysen für Hafenanlagen durchgeführt werden. Nach dem ISPS-Code ist die Risikobewertung einer Hafenanlage von der Vertragsregierung durchzuführen, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist. Aufgrund der Zuständigkeit der Länder für die Häfen werden die Risiko- und Anfälligkeitsanalysen von den zuständigen Behörden der Länder, den Designated Authorities, durchgeführt. Sie können auch eine anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr mit dieser Aufgabe betrauen. In diesem Fall bedarf die Risikobewertung der Genehmigung durch die zuständige Behörde.

Voraussichtlich werden die Designated Authorities der Küstenländer im Oktober 2003 mit der Durchführung der Risiko- und Anfälligkeitsanalysen beginnen. Wir gehen davon aus, dass die ersten Risikobewertungen von Hafenanlagen Ende 2003 abgeschlossen sein werden. Auf der Basis des Ergebnisses dieser Risikobewertung hat der Betreiber der Hafenanlage dann einen Plan zur Gefahrenabwehr für die jeweilige Anlage zu erstellen. Der Plan bedarf der Genehmigung durch die zuständige Behörde.

Der ZDS hat in den Gesprächen mit den Küstenländern deutlich gemacht, dass den Umschlagbetrieben im Rahmen dieser Genehmigung keine unverhältnismäßigen Maßnahmen aufgebürdet werden dürfen. Vielmehr müssen die vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit praktikabel und verhältnismäßig sein. Das bedeutet, dass die bestehenden Sicherheitsmaßnahmen auf den Terminals in den deutschen Seehäfen, die bereits ein gutes Sicherheitsniveau gewährleisten, zu berücksichtigen sind. Gleichzeitig ist es erforderlich, zu betriebsindividuellen Lösungen zu gelangen, die den Gegebenheiten der jeweiligen Umschlaganlage Rechnung tragen. Dabei ist insbesondere nach der Ladungsart und dem Fahrtgebiet zu differenzieren. Ein Umschlagterminal, der Ladung in Länder mit einer geringen Gefährdung abfertigt, ist anders zu behandeln als ein Terminal, der Ladung in Staaten mit einer großen Gefährdung umschlägt. Diese Unterschiede müssen sich auch in dem Plan zur Gefahrenabwehr niederschlagen.

In dem Plan zur Gefahrenabwehr sind Sicherheitsmaßnahmen für die von der IMO vorgesehenen drei Sicherheitsstufen aufzuführen. Auf der Sicherheitsstufe 1 sind Grundsicherungsmaßnahmen zu ergreifen. Nach dem ISPS-Code bezeichnet der Security Level 1 eine Gefahrenstufe, bei deren Gelten zu jeder Zeit die geringstmöglichen zweckmäßigen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufrechtzuerhalten sind. Die Ausrufung der Gefahrenstufe 2 setzt hingegen ein erhöhtes Risiko eines Sicherheitsvorfalls voraus. In diesem Fall sind zusätzliche zweckmäßige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für einen befristeten Zeitraum aufrechtzuerhalten. Die Sicherheitsstufe 3 soll nach dem ISPS-Code nur dann gelten, wenn eine Bedrohung wahrscheinlich ist oder unmittelbar bevorsteht, auch wenn das Ziel unter Umständen nicht genau bekannt ist.

Der ZDS hält es für erforderlich, dass die Kriterien bzw. Handlungsempfehlungen für die Ausrufung der Sicherheitsstufe 2 oder 3 konkretisiert werden. Die Ausrufung einer höheren Sicherheitsstufe wird mit erheblichen wirtschaftlichen Konsequenzen für die Hafenbetriebe verbunden sein. Dies gilt insbesondere für die Ausrufung der Sicherheitsstufe 3, auf der sehr weitreichende Maßnahmen vorgesehen werden können. Daher bedarf es nach Ansicht des ZDS vor Ausrufung einer höheren Gefahrenstufe einer genauen Prüfung, ob die jeweilige Bedrohungsmeldung die Ausrufung einer höheren Sicherheitsstufe rechtfertigt.

In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass die Verbesserung der Sicherheit in den Häfen nicht alleinige Aufgabe der

Betreiber der Hafenanlagen ist. So werden insbesondere auf der Sicherheitsstufe 3 auch polizeiliche Maßnahmen greifen müssen. Die Gefahrenabwehr auf dieser Sicherheitsstufe kann nicht allein den Betrieben überlassen werden. Darüber hinaus ist es nicht Aufgabe der Unternehmen, das Gelände von der Wasserseite her und die landseitigen Zufahrten zu den Terminals zu kontrollieren und zu schützen. Dies ist vielmehr Aufgabe der zuständigen Behörden. Um tatsächlich eine Verbesserung der Sicherheit in den Häfen zu erreichen, ist daher ein Zusammenwirken aller Beteiligten erforderlich.

Internationale Kurzstreckenseeverkehr

Die von der IMO verabschiedete Ergänzung des SOLAS-Übereinkommens sieht vor, dass für internationale Kurzstreckenseeverkehr, die ausschließlich auf festen Routen stattfinden, bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen über alternative Sicherheitsstandards mit anderen Vertragsstaaten geschlossen werden können. Am 6. Mai 2003 fand ein erstes Gespräch zwischen Deutschland, Dänemark, Norwegen und Schweden über eine multilaterale Vereinbarung für die Ostseeverkehr statt. Die Gespräche sollen in Kürze fortgesetzt werden. Der ZDS hält es für erforderlich, für den Ro/Ro- und Fährverkehr in der Ostsee zu alternativen Sicherheitsstandards zu gelangen, die den Besonderheiten dieses Verkehrs Rechnung tragen. Eine solche Vereinbarung über alternative Sicherheitsstandards sollte möglichst für alle Ostseeanrainerstaaten zum Tragen kommen, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen diesen Staaten zu vermeiden.

EG-Verordnungsvorschlag

Im April 2003 hat die Europäische Kommission eine Mitteilung über die Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie einen Verordnungsvorschlag über die Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen vorgelegt. Mit der EG-Verordnung sollen neben dem verpflichtenden Teil A des ISPS-Code auch bestimmte Elemente aus dem empfehlenden Teil B des ISPS-Code verbindlich in der Europäischen Union umgesetzt werden. Wir haben in unserer Stellungnahme vom 11. Juni 2003 deutlich gemacht, dass der von der Kommission vorgelegte Vorschlag grundsätzlich zu begrüßen ist. Die von der IMO beschlossenen Maßnahmen sollten so weit wie möglich einheitlich in der Europäischen Union umgesetzt werden, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Häfen der

Gemeinschaft zu vermeiden. Gleichzeitig ist es erforderlich, individuelle Lösungen auf der Basis der Risikobewertung zu ermöglichen. Dem trägt der vorliegende Vorschlag nach Ansicht des ZDS Rechnung, indem er sich auf eine verpflichtende Umsetzung einzelner Vorschriften aus dem empfehlenden Teil B des ISPS-Code beschränkt.

In den Beratungen der Ratsarbeitsgruppe Seeverkehr sind z. T. noch Änderungen in dem Entwurf vorgenommen worden. Am 5./6. Juni 2003 hat sich der Verkehrsministerrat mit dem Vorschlag der Kommission befasst. Die Ratspräsidentschaft hat auf dieser Tagung die Empfehlung ausgesprochen, dass die Arbeiten im Rat zügig fortzusetzen sind mit dem Ziel, den Vorschlag der Kommission bis zur nächsten Ministerratstagung im Oktober 2003 unter italienischer Ratspräsidentschaft verabschiedungsreif zu machen. Eine EG-Verordnung bedarf - anders als eine EG-Richtlinie - keiner gesonderten Umsetzung in nationales Recht. Die Verordnung würde damit nach ihrer Veröffentlichung unmittelbar in den jeweiligen Mitgliedstaaten gelten.

Die Kommission hat in ihrer Mitteilung über die Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr darauf hingewiesen, dass die Berücksichtigung des Aspektes der Gefahrenabwehr im Seeverkehr nicht zu einer Inflation unverhältnismäßiger und unangemessen teurer Maßnahmen führen dürfe, bei denen sich alle Seiten gegenseitig überbieten wollen. Es müsse daher zunächst eine realistische Analyse der Risiken vorgenommen werden. Diese müsse regelmäßig neu bewertet werden, damit letztendlich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr verabschiedet werden, die angesichts des internationalen Umfeldes erforderlich und gleichzeitig bezahlbar sind. Der ZDS erwartet, dass die zuständigen Behörden diesem Petition bei der Umsetzung der IMO-Maßnahmen Rechnung tragen.

Die Kommission hat sich in ihrer Mitteilung über die Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr auch dafür ausgesprochen, die Transportkettensicherheit insgesamt zu verbessern. Dies ist nach Ansicht des ZDS zwingend erforderlich, wenn tatsächlich eine Verbesserung der Sicherheit erreicht werden soll. Die Einführung zusätzlicher Maßnahmen zur Gefahrenabwehr lediglich an der Schnittstelle Schiff/Hafen sowie auf See bringt kaum einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn, wenn nicht auch die vor- und nachgelagerten Bereiche in die Sicherheitsbetrachtung mit einbezogen werden.

Rechtliche Umsetzung der IMO-Maßnahmen in Deutschland

Parallel zu den Beratungen auf europäischer Ebene hat die Bundesregierung im August 2003 den Entwurf eines Vertragsgesetzes vorgelegt. Mit diesem Vertragsgesetz sollen die Ergänzungen des SOLAS-Übereinkommens und der ISPS-Code in nationales Recht umgesetzt werden. Ein solches nationales Vertragsgesetz ist neben der zu erwartenden EG-Verordnung erforderlich, da sich die Entschlüsse der IMO auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen und damit gemäß Artikel 59 Absatz 2 des Grundgesetzes ein Bundesgesetz erfordern.

Es handelt sich bei dem Vertragsgesetz um ein Artikelgesetz, das sich auf die Umsetzung der Ergänzung des SOLAS-Übereinkommens sowie des ISPS-Code beschränkt, ohne konkretisierende Regelungen zur Umsetzung vorzusehen. Die Bundesregierung hat in dem Entwurf des Vertragsgesetzes darauf hingewiesen, dass es darüber hinaus noch eines begleitenden Ausführungsgesetzes bedarf. Unabhängig davon beabsichtigen auch die Küstenländer, für den Bereich der Häfen noch Ausführungsregelungen zu erlassen.

In dem Entwurf des Vertragsgesetzes des Bundes ist der Passus enthalten, dass öffentlich erbrachte Leistungen grundsätzlich über Gebühren abgerechnet werden sollen. Wir haben gegenüber dem BMVBW und den Küstenländern deutlich gemacht, dass eine derartige Gebührenerhebung für staatliche Leistungen nicht akzeptabel ist. Nach dem ISPS-Code handelt es sich insbesondere bei der Durchführung der Risiko- und Anfälligkeitsanalysen für Hafenanlagen sowie der Genehmigung der Pläne zur Gefahrenabwehr um eine staatliche Verpflichtung, so dass nach Ansicht des ZDS die Kosten hierfür vom Staat zu tragen sind. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die von der IMO beschlossenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr primär dem Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie der Abwehr äußerer Gefahren von dem jeweiligen Vertragsstaat dienen. Eine Verlagerung der dem Staat durch seine Verpflichtungen entstehenden Kosten auf die Hafенbetriebe ist daher nicht akzeptabel.

ILO/IMO-Arbeitsgruppe zur Hafensicherheit

Auf der Diplomatischen Konferenz im Dezember 2002 ist auch eine Resolution angenommen worden, die vorsieht, dass sich eine gemeinsame Arbeitsgruppe der International Labour Organization (ILO) und der IMO mit der Sicherheit in den Hafengebieten, die nicht

von den IMO-Regelungen erfasst sind, befassen soll. Die von der IMO verabschiedeten Maßnahmen beziehen sich bekanntlich nur auf den Bereich Ship/Port Interface. Die offizielle Sitzung der gemeinsamen ILO/IMO-Arbeitsgruppe fand im Juli 2003 in Genf statt. Zuvor hatten informelle Arbeitsgruppengespräche stattgefunden, in denen auch der ZDS mitgewirkt hat. In diesen Arbeitsgruppen ist der Entwurf eines Code of Practice on Security in Ports erarbeitet worden, der als Empfehlung an die IMO-Vertragsstaaten gerichtet werden soll. Voraussichtlich werden die Beratungen zu diesem Code of Practice Anfang 2004 abgeschlossen sein.

An den Beratungen der ILO/IMO-Arbeitsgruppe hat auch die Europäische Kommission teilgenommen. Sie beabsichtigt, im Herbst einen Richtlinienvorschlag vorzulegen, der sich mit der Sicherheit im gesamten Hafen befassen soll. Wir gehen davon aus, dass sich die Kommission dabei an dem Entwurf des Code of Practice der ILO/IMO-Arbeitsgruppe orientieren wird. In einer ersten Stellungnahme zu diesem Vorhaben der Europäischen Kommission haben wir darauf hingewiesen, dass durch eventuelle zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen im übrigen Hafengebiet die Abläufe in den Seehäfen nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Container Security Initiative

Parallel zu den Beratungen bei der International Maritime Organization hatte die US-Zollverwaltung eine Container Security Initiative (CSI) gestartet. Im Rahmen dieser Initiative erfolgt eine intensivere Zusammenarbeit und ein engerer Informationsaustausch zwischen dem US-Zoll und den Zollbehörden anderer Staaten. Zu diesem Zweck hat die US-Zollverwaltung mit mehreren Staaten der Europäischen Union und mit Drittstaaten bilaterale Grundsatzvereinbarungen abgeschlossen, die die Stationierung von US-Zollbeamten in den ausländischen Containerhäfen gestatten. Die in Deutschland hierfür zuständige Zollverwaltung, das Bundesministerium der Finanzen, hatte am 1. August 2002 eine solche bilaterale Vereinbarung mit dem US-Zoll abgeschlossen. Diese Vereinbarung gilt für die Containerhäfen Hamburg und Bremerhaven. Weitere Vereinbarungen mit anderen EU-Mitgliedstaaten sind für die Häfen Rotterdam, Le Havre, Felixstowe und Antwerpen abgeschlossen worden. Der ZDS hat den Abschluss dieser Vereinbarung mit dem US-Zoll begrüßt. Durch das zügige Handeln der deutschen Zollverwaltung sind Wettbewerbsnachteile für die deutschen Containerhäfen vermieden worden.

Ziel der CSI ist es, Container, deren Inhalt terroristischen Zwecken dienen könnte, frühzeitig zu identifizieren und zu überprüfen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden Container, die für die USA bestimmt sind, bereits vor ihrer Verladung in den ausländischen Abgangshäfen einer Risikoanalyse unterzogen und ggf. auf ihren Inhalt kontrolliert.

Anfang Februar 2003 haben jeweils fünf Beschäftigte der US-Zollverwaltung in Hamburg und Bremerhaven ihre Tätigkeit aufgenommen. Sie arbeiten dort eng mit den örtlich zuständigen Zollbehörden zusammen. Als Grundlage für die Identifizierung von sog. „high risk“ Containern dient die sog. 24-Stunden-Regelung der USA, die im Dezember 2002 in Kraft getreten ist. Diese Regelung sieht vor, dass die Manifestdaten dem US-Zoll spätestens 24 Stunden vor Verladung der Container in dem ausländischen Abgangshafen vorliegen müssen. Anhand dieser Manifestdaten erfolgt dann eine Risikobewertung durch die US-Zollverwaltung. Sofern die Analyse der Daten durch den US-Zoll ein mögliches Risiko ergibt, nimmt er mit den US-Zöllnern in dem jeweiligen CSI-Hafen sowie mit der örtlich zuständigen Zollverwaltung Kontakt auf. Durch den Abgleich der vor Ort vorhandenen Daten und Erkenntnisse wird dann eine weitere Risikobewertung vorgenommen, die zu einer Kontrolle des betreffenden Containers noch vor der Ausfuhr durch den deutschen Zoll führen kann.

Insgesamt sind im Jahr 2002 in Hamburg 3.475.279 Container umgeschlagen worden. Dies entspricht einer Anzahl von 5.373.999 TEU. Pro Woche werden ca. 1.500 bis 1.800 Container über den Hamburger Hafen in Richtung USA verschifft. Von Anfang Februar bis Anfang September 2003 sind nur etwa 90 Container im Rahmen der CSI für eine nähere Überprüfung angehalten und in der Containerprüfanlage Waltershof geröntgt oder physisch überprüft worden. Dabei sind keine sicherheitsrelevanten Feststellungen getroffen worden. Die Entscheidung über die Kontrolle einzelner Container erfolgt stets durch den deutschen Zoll. Dies gilt auch für die ggf. erforderliche Öffnung von Containern. In der Praxis werden verdächtige Container auf einem Terminal mit einem Verladeverbot belegt und die betreffenden Container zur Beleuchtung beordert. Die Transportkosten zu der Röntgenanlage in Waltershof werden von den Reedern getragen. Die Durchleuchtungskosten trägt hingegen der Bund.

In den Bremischen Häfen wurden im Jahr 2002 insgesamt 1.797.883 Container umgeschlagen. Dies entspricht einer Anzahl von 3.031.587 TEU. Der USA-Anteil am Containerumschlag in

Bremerhaven beträgt rund 30%. Die deutsche Zollverwaltung hat im April 2003 in Bremerhaven eine Röntgenanlage installiert. Seit Februar 2003 sind im Rahmen der CSI dort für ca. 55 Container weitere Informationen eingeholt worden. Zum Teil sind diese Container physisch kontrolliert oder geröntgt worden. Im Rahmen dieser Überprüfung sind auch in Bremerhaven keine sicherheitsrelevanten Feststellungen getroffen worden.

Derzeit verhandelt die Europäische Kommission mit der US-Zollverwaltung über ein EU-weites Zollabkommen, das die bilateralen Vereinbarungen mit den einzelnen Mitgliedstaaten ablösen soll. Die Kommission hatte moniert, dass die bilateralen Vereinbarungen mit dem US-Zoll nur für einige Häfen gelten und daher zu Wettbewerbsverzerrungen führen können.

VI. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

Die diesjährige Forderung der Gewerkschaft ver.di für die Hafentarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe bestand aus zwei Komponenten. Zum einen forderte die Gewerkschaft eine Erhöhung der Löhne um 5,5% bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 12 Monaten. Zum anderen verlangte sie die Zahlung eines monatlichen Zuschlages für Hafentarbeiter, die an betrieblichen Altersversorgungssystemen teilnehmen.

Die Forderung nach einem Zuschlag zur Altersvorsorge war bei den Arbeitgebern zunächst auf erhebliche Bedenken gestoßen. Aufgrund der immer schwieriger werdenden Situation in der gesetzlichen Rentenversicherung überwog aber schließlich der Aspekt, dass durch einen solchen Zuschlag korrigierend in das bestehende staatliche Rentenversicherungssystem eingegriffen werden kann. Nach vier schwierigen Verhandlungsrunden haben sich der ZDS und die Gewerkschaft ver.di, vertreten durch den Bundesvorstand, schließlich auf den folgenden Lohntarifabschluss für die Hafentarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe geeinigt:

1. Ab dem 01. Juni 2003 steigen die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafentarbeiter um 2,6%.
2. Abweichend hiervon erhöhen sich die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafentarbeiter, die in Unternehmen beschäftigt sind, die den Restrukturierungstarifvertrag vom 02. Oktober 2002 anwenden, ab dem 01. August 2003 um 1% und ab dem 01. Mai 2004 um 2,6% auf der Basis des Grundstundenlohnes, der vor dem 01. Juni 2003 galt.
3. Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt 12 Monate.
4. Ferner erhalten Hafentarbeiter, die an versicherungsförmigen Altersversorgungssystemen teilnehmen, unter bestimmten Voraussetzungen einen zweckgebundenen Zuschlag in Höhe von 15,- € brutto für jeden Kalendermonat. Voraussetzung für die Zahlung des Zuschlages ist, dass der Arbeitnehmer nachweist, dass er Entgelt für versicherungsförmige Altersversorgungssysteme gemäß §1a BetrAVG (Pensionsfonds, Pensionskasse, Direktversicherung) umwandelt und einen Eigenbeitrag in Höhe von mindestens 10,- € pro Monat erbringt. Soweit auf betrieblicher Ebene eine Entgeltumwandlung bereits über die Durchführungswege der Direktzusage oder der Unterstützungskasse vorgenommen

wird, können diese Durchführungswege weiterhin genutzt werden; das Bestimmungsrecht hat insoweit der Arbeitgeber.

Dieser Tarifabschluss gilt für die 8.000 Hafentarbeiter, die in den tarifgebundenen Unternehmen in den Häfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Brake und Emden beschäftigt sind und die Mitglied der Gewerkschaft ver.di sind. Der Abschluss bewegt sich im tarifpolitischen Umfeld. Die Tarifführerschaft hatten in diesem Jahr die Tarifvertragsparteien in der Chemieindustrie übernommen. Sie hatten sich Anfang Mai 2003 auf eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um 2,6% sowie auf eine Einmalzahlung von 40,- € bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 13 Monaten geeinigt.

Die aktuelle Lohnhöhe für Hafentarbeiter, die vor dem 01. Juni 2000 eingestellt worden sind, ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

Lohn- gruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2003 €
I	Aushilfsarbeiter	11,26
II	Hafentarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	12,50
III	Hafentarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafentarbeitskarte sind	13,20
IV		13,99
V	Wunsch- und Decksleute	14,18
V/1	Hafentfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	14,46
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafentfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	14,73
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	15,06
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeitsgebieten	15,40
VII	2. Stauervize	16,20
VII/1	Vorhandwerker	16,67
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	17,47

Abweichend hiervon gelten für Hafentarbeiter, die in einem sog. Restrukturierungsunternehmen beschäftigt sind, gemäß Ziffer 2 der Lohntarifvereinbarung die folgenden Stundenlöhne:

Lohn- gruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2003 €	Stundenlohn vom 01.08.2003 bis 30.04.2004 €
I	Aushilfsarbeiter	10,97	11,08
II	Hafentarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	12,18	12,30
III	Hafentarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafentarbeitskarte sind	12,87	13,00
IV		13,64	13,78
V	Wunsch- und Decksleute	13,82	13,96
V/1	Hafentarfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	14,09	14,23
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafentarfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	14,36	14,50
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	14,68	14,83
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeitsgebieten	15,01	15,16
VII	2. Stauervize	15,79	15,95
VII/1	Vorhandwerker	16,25	16,41
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	17,03	17,20

Aus Sicht des ZDS ist die differenzierte Lohnerhöhung für die sog. Restrukturierungsunternehmen sehr zu begrüßen. Sie trägt den besonderen Gegebenheiten in diesen Unternehmen Rechnung.

Wir hatten in den Lohntarifverhandlungen gegenüber der Gewerkschaft ver.di deutlich gemacht, dass wir eine differenzierte Lösung nicht nur für die sog. Restrukturierungsunternehmen für erforderlich halten. Vielmehr ist es nach Ansicht der Arbeitgeber notwendig, insgesamt zu einer stärkeren Differenzierung innerhalb des Tarifverbundes des ZDS zu gelangen.

Aufgrund der Komplexität wurde dieses Thema aus der diesjährigen Lohnrunde zunächst ausgeklammert. Die Tarifvertragsparteien haben sich in einer Protokollerklärung jedoch verpflichtet, angesichts der schwierigen strukturellen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen den Rahmentarifvertrag für die Hafendarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe auf Handlungsalternativen zu überprüfen. Diese Überprüfung wird im Rahmen einer tarifpolitischen Arbeitstagung im Spätherbst 2003 ergebnisoffen aber lösungsorientiert durchgeführt. Die Gespräche bzw. Verhandlungen mit ver.di werden Anfang November 2003 aufgenommen. Der ZDS ist zuversichtlich, dass die Tarifvertragsparteien zügig zu Ergebnissen gelangen und damit einen wesentlichen Beitrag zum Erhalt des Flächentarifvertrages leisten werden.

Nach wie vor liegt Westdeutschland bei den Arbeitskosten im internationalen Vergleich an der Spitze. Die Kosten für eine Arbeitsstunde in der Verarbeitenden Industrie betragen im Jahr 2001 insgesamt 26,16 €. Davon entfielen 14,44 € auf das Direktentgelt und 11,72 € auf die Personalzusatzkosten. Dies entspricht einer Zusatzkostenquote von 81%. Im Vergleich dazu betragen die Arbeitskosten pro Stunde in den Niederlanden in 2001 21,98 €, in Belgien 23,15 € und in Frankreich 18,93 € (Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft, Köln).

Die hohen Löhne am Standort Deutschland wirken sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und auch negativ auf die Beschäftigungssituation aus. Dies spiegelt sich in der hohen Arbeitslosigkeit wider. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen am Standort Deutschland zu sichern und zu verbessern, sind moderate und differenzierte Tarifabschlüsse erforderlich, die die wirtschaftlichen Gegebenheiten der jeweiligen Unternehmen berücksichtigen. Damit wird gleichzeitig ein wichtiger Beitrag zur Beschäftigungssicherung geleistet.

Entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und für die Beschäftigungswirkungen sind aber nicht allein die Löhne und Gehälter, sondern die gesamten Arbeitskosten unter Einschluss der Lohnnebenkosten. Die sechs führenden deutschen Wirtschaftsinstitute haben in ihrem Frühjahrsgutachten 2003 darauf hingewiesen, dass die Lohnnebenkosten in Deutschland im Durchschnitt der vergangenen Jahre schneller gestiegen sind als die Bruttolöhne und-gehälter. Diese Entwicklung setzt sich mit der Anhebung der Beiträge zur Renten- und Krankenversicherung auch in diesem Jahr fort. So sind die Beitragssätze in der

Sozialversicherung in den alten Bundesländern von 2002 auf 2003 um 0,4% auf jetzt 41,4% gestiegen. In den neuen Bundesländern betrug der Anstieg 0,6% auf jetzt 41,7%. Gleichzeitig wurde die Beitragsbemessungsgrenze in der Rentenversicherung in den alten Bundesländern auf monatlich 5.100,- € (bisher 4.500,- €) und in den neuen Bundesländern auf 4.250,- € (bisher 3.750,- €) angehoben. Ohne diese Anhebung wären die Beitragssätze in 2003 voraussichtlich noch stärker gestiegen. Für 2004 ist erneut eine Anhebung der Rentenversicherungsbeiträge im Gespräch. Zwar hat die Bundesregierung mit ihrer „Agenda 2010“ eine deutliche Reduzierung der Lohnnebenkosten angekündigt. Die derzeitige Entwicklung läuft jedoch in die entgegengesetzte Richtung.

Eine deutliche Verringerung der Arbeitslosigkeit verspricht sich die Bundesregierung von der Umsetzung der Vorschläge der Hartz-Kommission. Sie beziffert die mögliche Entlastung des Arbeitsmarktes in diesem Jahr auf 100.000 bis 120.000 Personen. Im Bericht der Hartz-Kommission war noch von bis zu 2 Mio. Arbeitslosen die Rede, die binnen 3 Jahren in den Arbeitsmarkt integriert werden könnten. Nach Einschätzung der sechs führenden deutschen Wirtschaftsinstitute werden die Wirkungen der eingeleiteten Reform der Arbeitsmarktpolitik per saldo in diesem und im nächsten Jahr gering sein. Ihrer Ansicht nach liegt die Hauptursache der hohen Arbeitslosigkeit in Deutschland in einer zu geringen Wachstumsdynamik und in wenig beschäftigungsfreundlichen Rahmenbedingungen am Arbeitsmarkt. Es ist daher dringend erforderlich, dass auch die Bundesregierung ihrer beschäftigungspolitischen Verantwortung gerecht wird und die arbeitsmarktpolitischen Rahmenbedingungen zügig verbessert.

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

Detthold Aden, Bremen (kommiss. Vorsitzender)
Manfred Evers, Lübeck (kommiss. stellvertretender Vorsitzender)
Heinrich Ahlers, Nordenham (seit 15.05.2003)
Dr. Ulrich Bauermeister, Rostock
Rolf Fritsch, Hamburg (seit 01.04.2003)

Peter Dietrich, Hamburg (Vorsitzender bis 31.03.2003)
Gerd Meyer-Schwickerath, Nordenham (bis 14.05.2003)

Verwaltungsrat

	<u>Mitglied</u>	<u>Stellv. Mitglied</u>
Niedersachsen	Heinrich Ahlers Jan Müller Heinz Dieter Sonnenberg N.N. N.N.	N.N. Reiner Brüls Günter Kusian N.N. N.N.
Bremen	Detthold Aden (Vorsitz) R. Jan Akkermann Hans-Peter Brüggemann Udo Karl Bork Friedhelm Thode	Manfred Kuhr Klaus Henschen Heiner Bögemann Peter Marx Dieter Wandel
Hamburg	N.N. Gerd Drossel Peter Zielinski N.N. Hubertus Ritzke	Peter Chabrowski Hans-Ludwig Dresen Wolfgang Grund Henning Pohl Norman Zurke

Mitglied

Stellv. Mitglied

Schleswig-
Holstein

Manfred Evers
Jürgen F. Jensen
Jörg Rüdell
Helmut Schramm
Thomas Sühr

Jan Klüver
N.N.
Röttger Wittern
N.N.
Holger Lehmann

Mecklenburg-
Vorpommern

Dr. Ulrich Bauermeister
Karl-Detlef Klinger
Till Niemeyer
Wolfgang Ostenberg
N.N.

Daniele Priebe
N.N.
N.N.
N.N.
N.N.

Sozialpolitischer Ausschuss

Niedersachsen

Günter Kusian
Heiner Meyer
N.N.
N.N.
N.N.

Heinz Dieter Sonneberg
N.N.
N.N.
N.N.
N.N.

Bremen

Heinz Brandt (stellv. Vorsitz)
Hans-Peter Brüggemann
Bernd Kupke
Olaf Schwemer
Holger Wohlleben

Peter Marx
Carlo Schwing
Günter Dahm
Udo Karl Bork
Dieter Schumacher

Hamburg

Peter Chabrowski
Gisela Fengefisch
Rolf Fritsch (Vorsitz)
Werner Gruhl (stellv. Vorsitz)
Hubertus Ritzke

Hans Jürgen Wasser
Heinz Papenhagen
N.N.
Dr. Johann Kilinger
Uwe Kuhlmann

Hauptgeschäftsführer

Dipl.-Volkswirt Klaus Heitmann

Geschäftsführerin

Rechtsanwältin Uta Ordemann

