

ZDS

Zentralverband
der deutschen Seehafenbetriebe e.V.



Bericht 2003/2004

INHALT

Editorial	1
I. Deutsche Seehafenpolitik	2
II. Europäische Hafenpolitik	19
III. Hafensicherheit (Port Security)	25
IV. Tarif- und Sozialpolitik	33
V. Umschlagsentwicklung 2003/2004	38
Organe des ZDS	50

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 2004 abgeschlossen.

Editorial



Detthold Aden,
Vorstandsvorsitzender des ZDS

Die deutsche Hafenvirtschaft ist eine Wachstumsbranche und damit Jobmaschine. Die Umschlagentwicklung in den deutschen Seehäfen liegt auf stabilem Wachstumspfad. 2003 nahm das Gütervolumen insgesamt um 3,9% zu. Für das laufende Jahr zeichnet sich eine weitere Steigerung um rund 6% auf 268 Mio. t ab.

In der mittelfristigen Einschätzung bis 2008 geht die aktuelle und eher noch konservative Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums von deutlichen Zuwächsen im Güterumschlag der deutschen Nord- und Ostseehäfen aus, die mit 4% im Jahresschnitt deutlich über der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung liegen werden.

Wachstumsträger ist vor allem der Containerumschlag sowie die Fähr- und Ro/Ro-Verkehr. Wir rechnen damit, dass sich das Containeraufkommen in Hamburg und Bremerhaven bis 2015 bei einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 7-8% auf etwa 18 Mio. TEU verdoppeln wird. In den deutschen Ostseehäfen wird der Güterumschlag bis 2010 voraussichtlich von 60 Mio. t in 2000 auf 83 Mio. t steigen, zumindest aber bei 73 Mio. t liegen. Dabei werden etwa zwei Drittel des Gesamtaufkommens auf die Fähr- und Ro/Ro-Verkehr entfallen.

Um die Wachstumschancen konsequent zu nutzen, müssen die Verkehrsanbindungen der deutschen Seehäfen verbessert werden. Wir begrüßen, dass der Bundesverkehrswegeplan 2003 insgesamt 15 prioritäre Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen enthält. Diese Projekte müssen – wie politisch zugesagt – noch in diesem Jahrzehnt realisiert werden.

Außerdem ist es erforderlich, die bestehenden und absehbaren Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Erhebung von Trassenentgelten, LKW-Maut und Mineralölsteuer beim Hafenumschlag zu beseitigen. Diese Nachteile sind auf die unterschiedliche Nutzung von Harmonisierungsspielräumen in den einzelnen EU-Ländern zurückzuführen.

Wir erwarten, dass die Bundesregierung die bestehenden nationalen Spielräume nutzt und die Probleme auf der 4. Nationalen Maritimen Konferenz im Januar 2005 in Bremen endlich gelöst werden können. Nur dann können wir unsere Wachstumschancen nachhaltig nutzen und Jobmaschinen bleiben.

Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'D. Aden', written over a horizontal line.

I. DEUTSCHE SEEHAFENPOLITIK

Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen

Verbesserungen der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen sind ein zentrales Anliegen des ZDS, um die Wachstumschancen des Güterumschlags in unseren Häfen konsequent zu nutzen.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 sieht daher 15 prioritäre Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen vor. Zudem sind für die weiteren Fahrrinnenanpassungen der Außenweser sowie Unter- und Außenelbe uneingeschränkte Planungsaufträge erteilt worden.

Der ZDS begrüßt, dass die Stärkung des maritimen Standortes Deutschland integraler Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2003 ist. Vor dem Hintergrund der politischen Absichtserklärungen, wie dem „Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen“ des Bundes und der Küstenländer sowie der entsprechenden Ergebnisse der 2. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock/Warnemünde, erwartet der ZDS, dass diese Maßnahmen bis 2010 realisiert werden. Die Einhaltung der politischen Zusagen ist von elementarer Bedeutung, um das Mengenwachstum des deutschen Seegüterumschlags abzuwickeln.

Der ZDS hat sich daher nachdrücklich dafür eingesetzt, dass die prioritären Projekte zum Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen in den Änderungsgesetzen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes berücksichtigt werden. Vor dem Hintergrund der Beratungen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages über die neuen Ausbaugesetze Straße und Schiene zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2003 hat der ZDS am 24. März 2004 einen Parlamentarischen Abend in Berlin zum Thema „Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland durch Ausbau der Verkehrswege“ veranstaltet. Der Einladung waren Staatssekretärin Angelika Mertens vom Bundesverkehrsministerium, die die Position der Bundesregierung vortrug, sowie zahlreiche Parlamentarier gefolgt, darunter viele Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Dabei haben wir deutlich gemacht, dass die dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zugrunde liegende Umschlagprognose der deutschen Seehäfen viel zu pessimistisch ist. Diese Prognose sieht für den Containerumschlag in Hamburg und Bremerhaven für das Jahr 2015 ein Aufkommen von 10,3 Mio. Standardcontainern (TEU) vor. Tatsächlich haben die beiden Häfen allerdings schon 2003 ein Volumen von 9,4 Mio. TEU umgeschlagen. Die bis 2015 prognostizierten 10,3 Mio. TEU werden schon in diesem Jahr übertroffen. Durchschnittlich rechnen wir mit einem jährlichen Wachstum im Containerumschlag von 7% bis 8%. Damit wird sich das Containeraufkommen in Bremerhaven und Hamburg bis 2015 auf rund 18 Mio. TEU verdoppeln.

Auch für den Ro/Ro-Verkehr sind die Prognosen für die deutschen Ostseehäfen zu pessimistisch. Dies gilt auch für den Umschlag verschiedener Massengüter in den Nordseehäfen. Nach neueren Untersuchungen der Entwicklungstendenzen der deutschen Seehäfen im Ostseeraum wird das Güteraufkommen von 60 Mio. t im Jahre 2000 wahrscheinlich bis 2010 auf 83 Mio. t steigen, zumindest aber bei 73 Mio. t lie-

Parlamentarischer Abend des ZDS am 24. März 2004



Parl. Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium Angelika Mertens, Gastrednerin beim ZDS



In der Hamburger Landesvertretung beim Bund in Berlin



Manfred Evers, stellvertretender Vorstandsvorsitzender des ZDS



Detthold Aden und Angelika Mertens, MdB



Wolfgang Börnsen, MdB, Vorsitzender des Arbeitskreises Küste der CDU/CSU-Bundestagsfraktion



Heinrich Ahlers, Vorstandsmitglied des ZDS (links), Karl-Heinz Janssen und Helmut Schramm, beide Mitglieder des Verwaltungsrates des ZDS

gen. Überdurchschnittlich wird der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr zunehmen und 2010 etwa zwei Drittel des Gesamtvolumens erreichen.

Diese Zuwachsraten machen deutlich, dass die deutsche Hafenwirtschaft eine Wachstumsbranche ist. Die Bundesregierung betrachtet die Küstenregion daher aus guten Gründen als einen Schwerpunkt für den Ausbau der Verkehrswege.

Wird jedoch nicht rechtzeitig Vorsorge getroffen, kommt das Wachstum den Rheinmündungshäfen zugute. Dies wäre nicht nur ein nachhaltiger Schaden für die Beschäftigung in Deutschland. Es würden auch die Stauprobleme – insbesondere in Nordrhein-Westfalen – ganz erheblich verschärfen und erhebliche Finanzmittel des Bundes für den Fernstraßenausbau erzwingen. Diese Investitionen würden dann aber nicht die wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigung in Deutschland stärken, sondern die unserer Nachbarn im Westen.

Prioritäre Schienenprojekte:

- Neubau-/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen – Hannover („Y-Trasse“)
- Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde
- Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen
- dreigleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg
- Ausbaustrecke Berlin – Rostock
- Ausbaustrecke Berlin – Pasewalk – Stralsund.

Auf diesen Strecken sind zusätzliche Kapazitäten dringend erforderlich, um die bereits bestehenden Engpässe zu beseitigen.

Der Boom beim Containerumschlag erfordert vor allem erweiterte Kapazitäten auf der Strecke Hamburg/Bremen – Hannover. Mit der Y-Trasse soll daher eine 2-gleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Personenverkehr gebaut werden, um auf den bestehenden Trassen zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen.

Die Betuwe-Linie, eine speziell für den Güterverkehr reservierte Schienenverbindung zwischen Rotterdam und der deutsch/niederländischen Grenze bei Emmerich sowie die Reaktivierung des „Eisernen Rheins“ zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet, führen zu erheblichen Kapazitätserhöhungen im Hinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen. Daher muss die Schienenanbindung der deutschen Seehäfen mindestens zeitgleich verbessert werden, um Nachteile für unsere Häfen zu vermeiden.

Die Betuwe-Linie soll bereits 2007 in Betrieb gehen. Dies ist auch für die deutsche Anschlussstrecke von Emmerich nach Oberhausen vorgesehen. Bei der Y-Trasse ist also besondere Eile geboten.

Auch der Ausbau der Strecken Oldenburg – Wilhelmshaven und Langwedel – Uelzen sowie der 3-gleisige Ausbau Stelle – Lüneburg sind dringend erforderlich, um die Engpässe im Hinterlandverkehr unserer Nordseehäfen auf der Schiene zu beseiti-

gen. Dabei kommt dem Ausbau des Streckenabschnitts Oldenburg – Wilhelmshaven vor dem Hintergrund des Baus des Tiefwasserhafens JadeWeserPort in Wilhelmshaven besondere Bedeutung zu.

Zudem erfordert der wachsende Fähr- und Ro/Ro-Verkehr über Lübeck die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck, die auch als Landbrücke zwischen den Häfen Hamburg und Lübeck für den Containerverkehr dringend notwendig ist.

Schließlich sind für den Eisenbahnverkehr der Häfen Rostock, Stralsund und Mukran der Ausbau der Strecken Berlin – Rostock sowie Berlin – Pasewalk und Stralsund als länderübergreifende Projekte von zukunftsweisender Bedeutung.

Zur Sicherung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen als Eisenbahnhäfen müssen diese Projekte unbedingt in diesem Jahrzehnt realisiert werden.

Prioritäre Straßenprojekte:

- Ausbau der A 1 Hamburg-Bremen, Ahlhorner Heide - Osnabrück (sechsstreifig) und Heiligenhafen-Oldenburg (vierstreifig) sowie A 7 Hamburg-Bordesholm (sechsstreifig)
- Weiterbau der A 14 von Magdeburg über Wittenberge nach Schwerin (A 24)
- Weiterbau der A 20 von Lübeck (A 1) nach Stade (A 26) mit Elbquerung
- Neubau der A 26 von Stade (A 20) bis Hamburg (A 7)
- Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg
- Weiterbau der A 281-Eckverbindung (mit Weserquerung) in Bremen.

Auch im Zu- und Ablaufverkehr auf der Straße muss die Anbindung der deutschen Seehäfen vor dem Hintergrund des prognostizierten Mengenwachstums weiter verbessert werden. Die Straße bleibt auch weiterhin trotz unserer Stärken bei den Schienen- und Wasserwegen der wichtigste Verkehrsträger.

Leider wurde der Bau der Hafenuferspange in Hamburg im Zuge der A 252 nur in den weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 unter „Neue Vorhaben mit Planungsrecht“ aufgenommen. Allerdings kann damit die planerische Bearbeitung des Projekts fortgesetzt und die Planfeststellung des Vorhabens in Angriff genommen werden.

Hinsichtlich der Anbindung der A 20 an das westdeutsche Straßennetz begrüßen wir die Entwicklung, dass sich die Länder Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg darauf verständigt haben, die Ostseeautobahn über die A 22 als Küstenautobahn durch den Wesertunnel an die A 28 bei Westerstede anzubinden. Angesichts des Stands der bisherigen Planungen und der Dringlichkeit der Hinterlandanbindung der deutschen Ostseehäfen durch eine nördliche Umfahrung Hamburgs muss die A 22 dann aber im nächsten Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf anerkannt werden.

Prioritäre Wasserstraßenprojekte:

- weitere Vertiefung der seewärtigen Zufahrten zu den Häfen Hamburg und Bremerhaven
- Vertiefung der Unterweser
- Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal
- Ausbau der Mittelweser.

Um die Entwicklungspotenziale der deutschen Seehäfen auszuschöpfen, muss auch die wasserseitige Anbindung unserer Häfen verbessert werden. Der seewärtige Zugang unserer Seehäfen ist eine Basis des deutschen Außenhandels und hat daher absolute Priorität.

Die weiteren Vertiefungen der Unterelbe und Außenweser konnten im Bundesverkehrswegeplan 2003 leider nicht mehr aufgenommen werden, weil die notwendigen Untersuchungsergebnisse noch nicht abgeschlossen waren. Diese Projekte sollen jedoch nach Vorliegen positiver Untersuchungsergebnisse den im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthaltenen Bundeswasserstraßenvorhaben gleichgestellt werden.

Dieses Verfahren der nachträglichen Berücksichtigung von Vertiefungsmaßnahmen sollte auch für die Außenems gelten, deren Fahrwasser angesichts der Schiffsgrößenentwicklung beim Ro/Ro- und Fahrzeugverkehr ebenfalls angepasst werden muss.

Zudem ist die Vertiefung der Unterweser für Panamax-Schiffe mit 12,80 Meter Tiefgang bis Brake und 11,10 Meter tideabhängig bis Bremen dringend erforderlich. Sie sichert die Wettbewerbsfähigkeit der Seehafenstandorte Nordenham, Brake und Bremen.

Um den wachsenden Hinterlandverkehr der Unterweserhäfen stärker mit Binnenschiffen abzuwickeln, ist die Vertiefung der Mittelweser notwendig. Dabei müssen für den Einsatz von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden auch die Schleusen in Minden und Dörverden bis zum Jahre 2008 auf 140 Meter verlängert werden.

Für das wachsende Aufkommen im Hinterlandverkehr der Lübecker Häfen gewinnt der Elbe-Lübeck-Kanal zunehmend an Bedeutung. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 sieht daher neben laufenden Ersatzinvestitionen die Verlängerung von Schleusen für Großmotorschiffe als prioritäre Maßnahme vor. Über diese Mindestinstandsetzung hinausgehend, halten wir es für erforderlich, den Elbe-Lübeck-Kanal für Großmotorschiffe mit 2,80 Meter Abladetiefe auszubauen.

Neben diesen prioritären Vorhaben hatten wir uns dafür eingesetzt, auch Grundinstandsetzungen an der Mittelelbe, die ausschließlich der Niedrigwasserregulierung dienen, in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 aufzunehmen. Leider konnte dies nicht erreicht werden.

Im Gegensatz zu den Schienenwegen und Fernstraßen werden für Bundeswasserstraßen keine Ausbaugesetze erlassen, in denen die Finanzierung und der Zeitpunkt der Realisierung einer Maßnahme festgelegt werden. Eine solide Finanzierung der

Wasserstraßenprojekte ist im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 daher dringend erforderlich.

Auf der Basis der zugrunde gelegten Finanzierungslinie von 7,5 Milliarden € für den Planungszeitraum bis 2015 und bei dem Vorrang der Erhaltungsinvestitionen von 6,6 Milliarden € verbleibt für die Fertigstellung laufender und fest disponierter Vorhaben sowie für neue Vorhaben ein rechnerisches Investitionsvolumen in Höhe von 0,9 Milliarden €. Unter Einbeziehung einer Planungsreserve von 4,2 Milliarden € wird dieses Volumen auf 5,1 Milliarden € aufgestockt. Wir halten es dagegen nicht für zweckmäßig, dass bei einem gesamten Finanzvolumen von 5,1 Mrd. € die Planungsreserve 4,2 Mrd. € beträgt. Damit sind bis 2015 nur 18 Prozent des tatsächlichen Investitionsbedarfs für laufende und fest disponierte Vorhaben sowie für neue Vorhaben gedeckt. Die Unterfinanzierung beläuft sich also auf 82 Prozent. Der größte Teil der Projekte ist damit stark gefährdet.

Wir appellieren eindringlich an die Bundesregierung, die prioritären Wasserstraßenprojekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen, wie zugesagt, noch in diesem Jahrzehnt zu realisieren. Verzögerungen oder gar die Streichung einzelner Projekte gefährden den maritimen Standort Deutschland und stünden im krassen Widerspruch zu den politischen Absichtserklärungen stehen.

Im Übrigen dürfen diese Ausbauprojekte – und dies gilt in gleicher Weise auch für die Schienen- und Straßenprojekte - nicht durch die Ausweisung von FFH-Gebieten gefährdet werden. Bund und Küstenländer müssen darauf hinwirken, dass der notwendige Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht durch den europäischen Naturschutz konterkariert wird.

Wir begrüßen, dass die prioritären Projekte zum Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen in den Änderungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und Fernstraßenausbaugesetzes berücksichtigt worden sind. Zudem wurde die WSD Nordwest mit der Planfeststellung der Vertiefung der Unterweser beauftragt.

Ausbaugesetze stellen allerdings nur einen Bedarfsplan dar, der in dem Umfang durchgeführt wird, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden. Wir appellieren daher an die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der Globalen Minderausgaben und der Einsparauflagen aus der Umsetzung der Koch-Steinbrück-Vorschläge an der politischen Zusage festzuhalten, die 15 prioritären Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen noch in diesem Jahrzehnt zu realisieren.

Der ZDS hat sich daher auch der gemeinsamen Erklärung „Deutschland braucht Mobilität statt Stillstand“ von 45 Verbänden gegen Kürzungen von Investitionen in Bundesverkehrswege in den Haushaltsjahren 2005 bis 2008 angeschlossen, die am 20. Juni 2004 veröffentlicht wurde.

Um die Beschlussfassung des Bundeskabinetts zur Vertiefung der Außenweser und Unterelbe zu forcieren, hat der ZDS am 1. Juli 2004 einen weiteren Parlamentari-

Parlamentarischer Abend des ZDS am 1. Juli 2004



Klaus Heitmann und Uwe Beckmeyer, MdB, Senator a.D.



Dr. Hans-Gerhard Knieß, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Gastredner beim ZDS



Rainer Steenblock, MdB, Gastredner beim ZDS



Klaus Frerichs, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest, Gastredner beim ZDS



Klaus Heitmann und Kurt Bodewig, MdB, Bundesverkehrsminister a.D.



Annette Faße, MdB, stellv. Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages und Heinz Papenhagen, Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e. V. und Mitglied des Verwaltungsrates des ZDS

schen Abend zum Thema „Vertiefungen der Außenweser und Unterelbe zur Standorticherung deutscher Seehäfen“ veranstaltet. Dabei forderte der Vorstandsvorsitzende des ZDS, Detthold Aden, die Bundesregierung auf, den erforderlichen Beschluss zur weiteren Vertiefung der Außenweser und Unterelbe sehr zeitnah zu fassen.

Die Sicherung der Verkehrswege obliegt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Für die Elbe ist die Wasser- und Schifffahrsdirektion (WSD) Nord in Kiel und für die Weser die WSD Nordwest in Aurich zuständig. Deren Präsidenten trugen auf der ZDS Veranstaltung die Voruntersuchungsergebnisse zu den Vertiefungsmaßnahmen vor. Beide Studien kommen zu dem Ergebnis, dass der Ausbau technisch realisierbar, wirtschaftlich sinnvoll und ökologisch vertretbar ist.

Die Sicherung der seewärtigen Erreichbarkeit der Häfen in Hamburg und Bremerhaven ist für die wirtschaftliche Entwicklung und für die Beschäftigung in Norddeutschland von großer Bedeutung. Elbe und Weser verbinden die Häfen mit den Weltmeeren. Sie sind nicht nur die Lebensadern einer großen Region, ihr Ausbau liegt auch im Gesamtinteresse der außenhandelsintensiven deutschen Wirtschaft.

Die regionalwirtschaftliche Bedeutung der beiden Seehäfen spricht schon durch die hohe Beschäftigungsintensität in den Küstenländern für sich. In Hamburg sind rund 145.000 Arbeitsplätze an die Leistung des Hafens gebunden. Mehr als ein Drittel der Beschäftigten wohnen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die Bremischen Häfen sichern mehr als 80.000 Arbeitsplätze. Dabei kommen über 40% der Arbeitnehmer aus Niedersachsen.

Die Fahrrinnenanpassungen sind damit eine Investition in den Standort Norddeutschland. Nur wenn es gelingt, die weiteren Vertiefungen der Außenweser und Unterelbe zügig zu realisieren, werden wir unsere Wachstumschancen wahren und unsere Wettbewerbsposition festigen und ausbauen können.

Seitens der Küstenländer besteht bereits Übereinstimmung. Am 17. Juni 2004 hatten sich die Bürgermeister und Ministerpräsidenten von Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein auf eine gemeinsame Hafen- und Infrastrukturpolitik verständigt. Darin heißt es: „Der Umschlag von Waren und Gütern in den norddeutschen Seehäfen hat sich als zentraler Wachstumsmotor für ganz Norddeutschland mit außerordentlich positiven Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt entwickelt. Gleichzeitig wird damit eine leistungsfähige Anbindung an die Weltmärkte geboten, die der gesamten deutschen Wirtschaft zugute kommt. Gerade angesichts der schwierigen gesamtwirtschaftlichen Lage ist es dringend erforderlich, die sich hieraus ergebenden Wachstumspotenziale aktiv zu nutzen. Dies kann nur gelingen, wenn die notwendigen Infrastrukturinvestitionen in die Häfen und ihre seewärtigen Zufahrten bedarfs- und zeitgerecht umgesetzt werden. Als zentrale Vorhaben sind in diesem Zusammenhang die Fahrrinnenvertiefungen von Elbe und Weser sowie der Bau des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven zu nennen.“

Am 15. September 2004 hat das Bundeskabinett seinen Beschluss zur Fahrrinnenanpassung von Außenweser und Unterelbe gefasst. Der ZDS hat diesen Kabinettsbeschluss begrüßt.

Danach können die Detailplanungen und Untersuchungen zu den beiden Vorhaben aufgenommen werden, die die Basis für die Planfeststellungsverfahren sind. Mit diesem uneingeschränkten Planungsauftrag hat die Bundesregierung den Weg zur Realisierung der Projekte freigemacht. Die Planungen sind bereits aufgenommen worden.

Der Beschluss enthält allerdings einen besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag, der integraler Bestandteil der vorgesehenen Untersuchungen ist. Im Planungsverfahren ist dies keine Neuheit. Der ZDS hat sich immer dafür eingesetzt, alle ökologischen Aspekte in den Planungen zu berücksichtigen. Wir sind angesichts der positiven Ergebnisse der Voruntersuchungen zuversichtlich, dass der besondere Planungsauftrag keine neue Hürde darstellt und erwarten, dass die beiden Vorhaben zur Fahrrinnenanpassung von Elbe und Weser den im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 enthaltenen Bundeswasserstraßenvorhaben gleichgestellt werden.

Außerdem sieht der Beschluss der Bundesregierung vor, dass die Festlegung der beiden Vorhaben als prioritär erst dann erfolgen kann, wenn die Priorisierung aller Maßnahmen im Bereich der Bundeswasserstraßen erfolgt ist. Bund und Küstenländer haben 2001 im Rahmen ihrer Gemeinsamen Plattform zur deutschen Seehafenpolitik ein Investitionskonzept zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland mit prioritären Maßnahmen zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen vereinbart, das auf der 2. Nationalen Maritimen Konferenz 2001 in Rostock bestätigt wurde. Vor dem Hintergrund dieser politischen Zusagen erwartet der ZDS, dass die beiden Vorhaben zur Fahrrinnenanpassung als prioritäre Projekte eingestuft werden.

Auf der ZDS-Veranstaltung am 1. Juli 2004 in Berlin ging der Vorsitzende des ZDS auch auf ein Arbeitspapier der hafenpolitischen Sprecher der Landtagsfraktionen der Grünen aus Norddeutschland und der Bundestagsfraktion ein. Darin wird der Ausbau der Häfen als eine wichtige nationale Aufgabe bezeichnet und die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Infrastruktur im Hinterlandverkehr anerkannt. Dabei unterstützen die Grünen insbesondere den Bau der Y-Trasse auf der Strecke Hamburg – Bremen – Hannover ebenso wie den umweltfreundlichen Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals und die anforderungsgerechte Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals. Außerdem sprechen sich die Grünen für die verkehrspolitische Zielsetzung aus, durch geeignete Rahmenbedingungen noch mehr Warenströme auf den umweltfreundlicheren Kurzstreckenseeverkehr zu verlagern. Alle diese Positionen werden vom ZDS begrüßt und unterstützt.

Dagegen erteilt der ZDS der von den Grünen vorgeschlagenen vertieften Arbeitsteilung zwischen den norddeutschen Häfen im Rahmen eines abgestimmten Gesamtkonzepts eine klare Absage. Diese Arbeitsteilung soll insbesondere zwischen einem neuen Tiefwasserhafen und den klassischen Universalhäfen wie Hamburg und Bremerhaven erfolgen, wodurch die weitere Vertiefung der Außenweser und Untereibe nicht mehr zu rechtfertigen sei.

Der ZDS lehnt eine derartige Zwangskooperation mit aller Entschiedenheit ab. Der Wettbewerb zwischen den Hafenstandorten hat sichergestellt, dass der verladenden Wirtschaft ein qualitativ hochwertiger und kostengünstiger Zugang zum internationalen Seeverkehr ermöglicht wird. Mit einer verordneten Arbeitsteilung wäre dies nicht

zu erreichen. Nicht die Häfen oder staatliche Verordnungen bestimmen den Weg der Ware, sondern die Ablader oder Kunden, die sich an Preisen und Leistungsfähigkeit orientieren.

Wird der Wettbewerb zwischen den Seehäfen durch eine planwirtschaftliche Hafenkooperation aufgehoben, würde letztlich die gesamte deutsche Hafenwirtschaft auf der Verliererseite stehen, da eine wettbewerbs- und kundengerechte Entwicklung unserer Häfen nicht mehr möglich wäre. Die von den Grünen geforderte Arbeitsteilung zwischen den Häfen würde nicht nur die Entwicklungschancen einer ganzen Region vernachlässigen, sondern wäre auch unter Kostengesichtspunkten sowie ökologischen Aspekten nicht vertretbar. Allein das Feedern über einen neuen deutschen Tiefwasserhafen nach Hamburg oder Bremerhaven ist aufgrund der Mengen, zusätzlichen Umschlagkosten sowie der Realisierungszeiträume völlig unrealistisch.

Der weitere Ausbau der Außenweser und Unterelbe ist daher unverzichtbar.

Selbstverständlich sind auch wir für Kooperation, aber auf freiwilliger Basis, wenn sie für die Unternehmen zu einer Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit führt. Die Globalisierung der Weltwirtschaft hat die Beschaffungs- und Absatzlogistik verändert und zwingt zu neuen Konzepten der weltweiten Zulieferung, Lagerung und Distribution. Um den neuen Anforderungen gerecht zu werden, setzen auch deutsche Hafenunternehmen auf Konzentration und Kooperation und folgen damit dem allgemeinen Trend der Bildung von Allianzen.

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

Kooperation – wie auch immer – muss jedoch im Rahmen marktwirtschaftlicher Ordnung stattfinden. Der Kunde muss frei bleiben zu wählen, über welchen Hafen er seine Güter verschiffen will.

Eine Arbeitsteilung zwischen den Häfen, die anders erfolgt als durch den Willen des Kunden und des Marktes, ist für uns daher ausgeschlossen. Und eine Politik, die zu irgendeiner Form von staatlicher Investitionslenkung gegen die Erfordernisse des Marktes führt, ist für uns nicht denkbar.

Unter Respektierung dieser Prämissen halten wir jede Form von Zusammenarbeit für sinnvoll und einiges für möglich. Mit Zusammenarbeit ist jedoch weder eine Steuerung des Marktgeschehens durch Arbeitsteilung noch eine Ausschaltung des Wettbewerbs in Kernbereichen gemeint.

Wir halten Hafenkooperation als Ergänzung des Wettbewerbs daher grundsätzlich für notwendig. Konstituierendes Merkmal der deutschen und europäischen Hafenwirtschaft ist aber der Wettbewerb und muss es auch bleiben.

Große Anfrage zur Zukunftsfähigkeit deutscher Häfen

Die Bundestagsfraktion der CDU/CSU hat am 11. November 2003 eine Große Anfrage zur „Zukunftsfähigkeit deutscher Häfen“ eingebracht. Die Anfrage enthält 51 Fragen an die Bundesregierung zur

- allgemeinen wirtschaftlichen Bedeutung der Binnen- und Seehäfen
- Bedeutung für den Arbeitsmarkt
- Infrastrukturanbindung
- EU-Osterweiterung und Wettbewerbsfähigkeit
- Bedeutung für die Umwelt
- Problematik terroristischer Bedrohung.

Der ZDS hat diese Große Anfrage sehr begrüßt. Auch wir sind der Auffassung, dass dringender Umsetzungsbedarf im Hinblick auf die vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen besteht. Dies gilt vor allem auf ordnungspolitischem Gebiet, 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. Die deutsche Politik ist gefordert, endlich Entscheidungen zum Abbau der nationalen Wettbewerbsnachteile in dem von der EU vorgegebenen Rahmen zu treffen.

Die Antwort der Bundesregierung auf diese Große Anfrage hat das Bundeskabinett auf seiner Sitzung am 26. Mai 2004 verabschiedet. Am 30. Juni 2004 fand eine Bundestagsdebatte über die Zukunftsfähigkeit deutscher Häfen statt.

Der ZDS hat zu der Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage Stellung genommen und ist dabei neben den Politikfeldern Infrastrukturpolitik, EU-Hafenpolitik und Hafensicherheit (Port Security) insbesondere auf die Ordnungspolitik eingegangen.

In den Vorbemerkungen ihrer Antworten führt die Bundesregierung im Hinblick auf die Ordnungspolitik aus, dass sie sich für eine größtmögliche Harmonisierung der europäischen Wettbewerbsbedingungen bei der EU-Kommission, auf bilateraler Ebene und dort wo möglich, unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume, einsetzt. In ihrer Antwort auf die entsprechenden Fragen heißt es, dass seitens der Bundesregierung sowohl im Rahmen der EU, als auch auf bilateraler Ebene und,

Abendveranstaltung und Mitgliederversammlung des ZDS am 27./28. Oktober 2003



Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe, Gastredner auf der Mitgliederversammlung des ZDS



Detthold Aden, Vorstandsvorsitzender des ZDS, und Bundesverkehrsminister Dr. Stolpe



Staatssekretär Georg Wilhelm Adamowitsch, Koordinator für die Maritime Wirtschaft, After Dinner Speaker beim ZDS



Klaus-Dieter Peters (links) und Dr. Ulrich Bauermeister, Vorstandsmitglieder des ZDS



Dr. Hans-Joachim Röhler (links) und Senator a.D. Helmuth Kern, Vorstandsvorsitzender des ZDS von 1986-1991 und Ehrenmitglied d. ZDS

soweit Wettbewerbsrecht und nationale Spielräume dieses erlauben, national gehandelt wird.

Der ZDS hat darauf hingewiesen, dass die bestehenden und absehbaren Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Erhebung von Trassenentgelten, LKW-Maut und Mineralölsteuer beim Hafenumschlag allein auf die unterschiedliche Nutzung von Harmonisierungsspielräumen in der EU zurückzuführen sind. Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen auf EU-Ebene oder bilateral sind daher wenig zielführend. Erforderlich sind vielmehr politische Entscheidungen auf nationaler Ebene, um die Wettbewerbsnachteile in dem von der EU vorgegebenen Rahmen zügig abzubauen.

Trassenpreise

Hinsichtlich der Trassenpreise weist die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die entsprechende Frage darauf hin, dass die DB-Netz AG für den Hinterlandverkehr erklärt hat, dass bei Nichtdiskriminierung Dritter das Trassenpreissystem in dem Sinne weiterentwickelt werden könnte, dass zusätzliche Leistungen (Mengen) sich preismindernd auswirken.

Diese Absichtserklärung hat sich in der Praxis angesichts fehlender Rechtsgrundlagen allerdings als nicht umsetzbar erwiesen. Jetzt beabsichtigt das Bundesverkehrsministerium im Rahmen der Novellierung der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung zur Umsetzung des ersten EU-Eisenbahninfrastrukturpaketes die Möglichkeit zu eröffnen, dass Aufschläge zur Vollkostendeckung auch nach Marktsegmenten innerhalb der einzelnen Verkehrsleistungen differenziert werden können. Diese Differenzierungsmöglichkeit der Entgelte durch Einführung geringerer Aufschläge soll auch für den nationalen Seehafenhinterlandverkehr gelten. Dabei soll es allerdings darauf ankommen, dass insgesamt mindestens ein ausgeglichenes Ergebnis innerhalb einer Verkehrsleistung erzielt wird.

Wir begrüßen diese Regelung, die es ermöglicht, die seit Jahren bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Erhebung von Trassenentgelten gegenüber dem Schienengüterverkehr von und nach niederländischen und belgischen Seehäfen zu beseitigen. Inwiefern die Betreiber der Schienenwege in der Bundesrepublik diese Differenzierungsmöglichkeiten jedoch nutzen, obliegt ihrer unternehmerischen Entscheidung. Politische Unterstützung ist daher weiterhin erforderlich, um die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Erhebung von Trassenentgelten im Schienenhinterlandverkehr zu beseitigen.

Außerdem wäre es zielführender, die aufgrund der Differenzierungsmöglichkeiten entstehenden Mindereinnahmen durch den Bund auszugleichen und nicht, wie offenbar vorgesehen, zu Lasten anderer Marktsegmente innerhalb der Verkehrsdienstleistung Güterverkehr zu kompensieren.

Im Rahmen der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) konnten wir außerdem erreichen, dass die vorgesehenen Regelungen über den Schienenzugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in Terminals und Häfen nicht zu unnötigen Belastungen für Seehafenbetriebe führen. In der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung soll klargestellt werden, dass Seehafenterminals nicht unter den Begriff

des „Betreibers der Schienenwege“ fallen. Damit sind Seehafenterminals durch Definition von der Verpflichtung zur Erhebung von Trassenentgelten sowie von den vorgesehenen Pflichtleistungen ausgenommen. Große und kleine Kaibetriebe sollen allerdings im Hinblick auf ihre Gleisanlagen verpflichtet werden, den Zugang zu ihren Serviceeinrichtungen diskriminierungsfrei zu gewähren. Sie sind jedoch von den Pflichten des Betreibers der Schienenwege ausgenommen. Dies wird von uns begrüßt.

LKW-Maut

Bezüglich der absehbaren Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei Einführung der LKW-Maut führt die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die entsprechende Frage aus, dass sie sich weiterhin nachdrücklich für eine größtmögliche Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Hinterlandverkehr der Nord- und Ostseehäfen bei der EU-Kommission und bilateral einsetzen wird.

Außerdem weist sie darauf hin, dass sie zur Umsetzung des vorgesehenen Harmonisierungsvolumens vorrangig das so genannte Mautermäßigungsverfahren verfolgt – Ermäßigung der Maut bei Nachweis von in Deutschland gezahlter Mineralölsteuer – ,wovon auch der Seehafenhinterlandverkehr auf der Straße profitieren werde.

Mit dieser Maßnahme werden die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen jedoch nicht ausgeglichen. Die vorgesehene Kompensation soll sich nur auf das LKW-Gewerbe beziehen. Die Standortnachteile der deutschen Seehäfen durch Einführung der LKW-Maut werden dadurch nicht kompensiert.

Mineralölsteuer beim Hafenumschlag

Im Hinblick auf die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Mineralölbesteuerung beim Hafenumschlag betont die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die entsprechende Frage, dass sie vor dem Hintergrund der EU-weiten Energiesteuererrichtlinie auch weiterhin dem Grunde nach Möglichkeiten für die analoge Anwendung des EU-Mindestsatzes bei der Besteuerung des Verbrauchs von Mineralöl im deutschen Seehafenumschlag sieht. Sie wird – gemeinsam mit dem Maritimen Koordinator – das Ziel einer steuerlichen Gleichbehandlung im Auge behalten und gemeinsam mit den Küstenländern und Hafengewerbe auch alternative Möglichkeiten der Stärkung der internationalen Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen prüfen.

Eine Entscheidung der Bundesregierung, den Mineralölsteuersatz für den Verbrauch von Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag auf den gemäß der EU-Richtlinie 92/81/EWG möglichen Mindeststeuersatz auch in deutschen Seehäfen, wie in niederländischen und belgischen Seehäfen seit 1992 praktiziert, zu ermäßigen, steht damit weiterhin aus.

Neues Lotsgeldsystem

Im Rahmen der Weiterentwicklung des deutschen Seelotswesens (siehe Bericht 2000/2001) wurde 2001 der Lotsgeldtarif durchschnittlich um 6% abgesenkt. Seitdem besteht Tarifstabilität.

Mit dieser Neufestsetzung der Lotsgeldtabellen wurde ein neuer Modus für die Bemessungsgrundlage eingeführt. Kernpunkt ist, dass die für ein angemessenes Einkommen und eine angemessene Versorgung erforderlichen Lotsgeldeinnahmen nur noch als Gesamtbetrag ausgewiesen und in den Folgejahren durch eine prozentuale Steigerung fortgeschrieben werden. Mit dieser Steigerungsrate für die Sollbetriebseinnahmen ist nach dem neuen System noch keine Aussage über die Lotsgeldtarife getroffen. Eine Änderung der Tarife kommt nur in Frage, wenn die tatsächlichen Lotsgeldeinnahmen von der Sollentwicklung abweichen (Über- oder Unterschreiten eines mit der Steigerungsrate gebildeten Korridors von +/- 2,5%). Ein entsprechender Anstieg der tatsächlichen Einnahmen kann auch bei gleichbleibenden Tabellen erreicht werden, wenn das Mittelschiff wächst und damit die durchschnittliche Einnahme für eine Lotsung zunimmt.

Das neue Lotsgeldsystem soll somit in Richtung einer Gebührenordnung, wie für andere Freiberufler auch, fortgeschrieben werden. Ziel ist es, ein vereinfachtes, transparentes Tarifierungsverfahren zu entwickeln, das Innovation und Produktivität im Lotswesen unterstützt. Verhandlungen über Einzelkomponenten des Lotseinkommens sollen künftig entfallen.

In regionalen Arbeitskreisen für die einzelnen Seelotsreviere sollen in vertrauensvoller Zusammenarbeit die Entwicklung des Lotsgeldaufkommens beobachtet und ausgewertet werden und Vorschläge für den Zeitpunkt und die Höhe einer Neufestsetzung der revierspezifischen Tabellen dem Bundesverkehrsministerium unterbreitet werden. Die Umsetzung etwaiger Anhebungen der Sollbetriebseinnahmen auf die

einzelnen Reviere soll danach in regionalen Arbeitsgruppen diskutiert und dort Vorschläge zur Anpassung der Lotsgeldtabellen erarbeitet werden.

Die regionalen Arbeitskreise setzen sich aus Vertretern der betroffenen Lotsenbrüderschaft, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und Nordwest, der betroffenen Küstenländer sowie regionalen Vertretern der Wirtschaft zusammen. Die Beschlussfassung in diesen Arbeitskreisen erfolgt nach dem Konsensprinzip. Liegt kein Konsens vor, entscheidet das Bundesverkehrsministerium. Auch der ZDS hat Vertreter in die regionalen Arbeitskreise entsandt.

Die Entgelttabellen sollen weiterhin vom Bundesverkehrsministerium nach Anhörung der beteiligten Kreise herausgegeben werden.

Nachdem das tarifizierte Soll-Einkommen der Lotsen 2001 um 3% und 2002 sowie 2003 jeweils um 3,2% erhöht wurde, beabsichtigt das Bundesverkehrsministerium, die Sollbetriebseinnahmen der Seelotsen für das Jahr 2004 aufgrund der Tarifforderungen der Lotsen um 2,8% anzuheben.

ZDS-Empfang auf der „Cap San Diego“ am 2. April 2004 anlässlich des 25-jährigen Dienstjubiläums von Klaus Heitmann beim ZDS



Klaus Heitmann, Hauptgeschäftsführer des ZDS



... und Gäste



Klaus Heitmann und Detthold Aden



Peter Dietrich (links) Vorstandsvorsitzender des ZDS von 1991-2003 und Werner Schröder, Vorstandsvorsitzender des ZDS von 1975-1986 und Ehrenmitglied des ZDS



D. Aden, K.-D. Peters, Dr. K. Wedemeier, H. Brandt und Dr. U. Bauermeister (von links)

Der ZDS und die maritimen Verbände lehnen diese Anhebung ab. Das Bundesverkehrsministerium hatte bei Verabschiedung der neuen Lotstarifordnung im Jahre 2001 zugesagt, bei den Gesprächen zur nächsten Festlegung des Lotsgeldes das Augenmerk auf Rationalisierungsmaßnahmen zu legen. Als Richtgröße wurde eine Absenkung des Lotsgeldbudgets um insgesamt 4,5% über 3 Jahre genannt. Wir erwarten, dass diese Zusagen ebenso berücksichtigt werden wie die Vereinbarung, dass die Anpassung der Soll-Betriebseinnahmen sich an der allgemeinen Preissteigerungsrate und der Gehaltsentwicklung im öffentlichen Dienst orientieren soll.

Außerdem haben wir das Bundesverkehrsministerium gebeten, entsprechend den 1999 vorgelegten konzeptionellen Überlegungen zur Weiterentwicklung des Seelotswesens auch an strukturellen Änderungen, wie Zusammenlegung von Lotsenbrüderschaften, Modernisierung der Lotsenversetzdienste, Lotsenannahmepflicht sowie Verkehrsunterstützungen/Verkehrszentralen weiterzuarbeiten. Diese Fragen sollten auch in den regionalen Arbeitskreisen erörtert werden.

Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Hinsichtlich der anstehenden Reform der äußeren Aufbauorganisation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat sich der ZDS in einem Schreiben an Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe gewandt und deutlich gemacht, dass wir als Kunden der Dienstleistungen der Wasser- und Schifffahrdirektionen (WSD) Nord und Nordwest an der Schaffung effizienter und kundenorientierter Verwaltungsstrukturen stark interessiert sind. Die vorgesehene Reform bietet die Chance, die Strukturen zu modernisieren, um eine zeitgemäße und funktional vernünftige Aufgabenteilung der Wasser- und Schifffahrdirektionen vorzunehmen. Dabei sollte sich die neue Organisationsstruktur am Verbundcharakter des Systems Schiff/Wasserstraße/Häfen orientieren.

Der ZDS hat daher einen neuen Ansatz vorgeschlagen, der eine Wasserstraße als Organisationseinheit betrachtet und dabei die Zuständigkeiten für die seewärtigen Zufahrten und wasserseitigen Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zusammenlegt. Dies führt zur Beibehaltung der beiden Küstendirektionen Nord und Nordwest mit folgender Organisationsstruktur:

- WSD Nordwest: Wasserstraße Ems einschließlich Binnenschifffahrtsweg Ems, Jade, Weser einschließlich Binnenschifffahrtsweg Weser und Nordsee.
- WSD Nord: Wasserstraßen Elbe einschließlich Binnenschifffahrtsweg Elbe, Nord-Ostsee-Kanal, Trave, Elbe-Lübeck-Kanal, Warnow, Pene und Ostsee.

Dieses Organisationsmodell ist kostengünstig und bedarfsorientiert und führt zu einer Effizienzsteigerung des Wasserstraßenmanagements und damit zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Schiffsverkehrs und der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen. Wir haben Bundesverkehrsminister Dr. Stolpe gebeten, unseren Organisationsvorschlag zu unterstützen.

II. EUROPÄISCHE HAFENPOLITIK

Port Package

Der von der EU-Kommission im Februar 2001 vorgelegte Richtlinienentwurf über den Marktzugang für Hafendienste ist am Europäischen Parlament gescheitert. Das Vermittlungsergebnis zwischen Rat und Parlament im Hinblick auf den Erlass einer Marktzugangsrichtlinie für Hafendienste wurde vom Europäischen Parlament am 20. November 2003 mit einfacher Mehrheit abgelehnt.

Der ZDS hat diese Entscheidung des Europäischen Parlaments begrüßt.

Das Vermittlungsergebnis sah insbesondere vor, im Falle des Konzessionswechsels die Entschädigung des bisherigen Anbieters von Hafendienstleistungen im Wesentlichen ins Ermessen der Mitgliedstaaten zu stellen. Dies hätte zu massiven Eingriffen in Eigentumsrechte von langjährig am Markt tätigen Umschlagbetrieben geführt, die nicht hingenommen werden können. Die vorgesehene Entschädigungsregelung hatte daher große Besorgnis in der deutschen Hafenwirtschaft hervorgerufen.

Das Europäische Parlament sprach sich dagegen in seiner 2. Lesung des Richtlinienentwurfs für eine obligatorische Regelung der Ausgleichszahlung aus und beabsichtigte, die Entschädigung in der Richtlinie näher zu konkretisieren. Das Ergebnis des Vermittlungsverfahrens trägt diesem Anliegen allerdings in keiner Weise Rechnung. Insofern war es konsequent, dass das Europäische Parlament das Vermittlungsergebnis mehrheitlich abgelehnt hat.

In anderen zentralen Fragen des Vermittlungsverfahrens, wie Selbstabfertigung, Beihilfentransparenz und Lotsendienste, wurden aus Sicht des ZDS zwar akzeptable Kompromisse erzielt. So sollte die Selbstabfertigung auf den Einsatz der Schiffsbesatzung und der bordeigenen Geräte beschränkt werden und Lotsendienste in den Anwendungsbereich der Richtlinie aufgenommen werden. Auch die vorgesehene Dauer künftiger Genehmigungen und die geplanten Übergangsvorschriften für bestehende Genehmigungen waren weitgehend akzeptabel. Der ZDS hatte allerdings schon immer darauf hingewiesen, dass für eine EU-Richtlinie, die den Wettbewerb in den Häfen regelt, kein Bedarf besteht.

Hafenwettbewerb findet heutzutage vor allem zwischen den Seehäfen statt. Der relevante Markt ist nicht der einzelne Hafen, sondern das gemeinsame Hinterlandverkehrsaufkommen der im Wettbewerb stehenden Häfen. Zur Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs zwischen den europäischen Seehäfen hatte die Kommission allerdings keinen Vorschlag vorgelegt.

Der Berichterstatter des Europäischen Parlaments, Dr. Georg Jarzembowski, MdEP, hatte sich dagegen im Rechtsetzungsverfahren verstärkt dafür eingesetzt, dass die vorgesehene Richtlinie auch zum Ziel haben sollte, in und zwischen den Häfen der Gemeinschaft faire und transparente Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Das Vermittlungsergebnis sah daher vor, die Transparenzrichtlinie auf den gesamten Hafenbereich zu erweitern. Außerdem sollte die Kommission spätestens ein Jahr nach dem Inkrafttreten der vorgesehene Richtlinie gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenernehmen vorlegen. Zudem hatte die Kommission erklärt,

eine Finanzstudie über die direkten und indirekten Finanzmittel, staatlichen Beihilfen und die Kostenanrechnung in den Häfen der Gemeinschaft in Auftrag zu geben.

Wir hoffen, dass die neue Kommission diese Vorschläge zügig aufgreifen wird. Die Auftragsvergabe einer Studie über die öffentliche Finanzierung und Gebührenerhebung in den Seehäfen der EU wurde bereits ausgeschrieben.

Verkehrskommissarin Loyola de Palacio, die der neuen Kommission nicht mehr angehören wird, hat angekündigt, vor dem 1. November 2004 einen neuen Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste vorzulegen. Ein entsprechender Entwurf soll sich bereits in der internen Abstimmung innerhalb der Kommission befinden.

Es ist völlig unverständlich, ein halbes Jahr nach dem Scheitern des Rechtsetzungsverfahrens und wenige Monate vor der Einsetzung einer neuen Kommission, einen neuen Versuch zu unternehmen, eine Marktzugangsrichtlinie für Hafendienste einzuführen.

Manfred Rosenberg, ver.di, Willi Piecyk (SPD), MdEP, und Klaus Heitmann anlässlich eines Pressegesprächs zum „Port Package“ am 8. September 2003 beim ZDS.



Foto: Wörmlein/DVZ



Foto: Louvet/DVZ

Dr. Georg Jarzembowski (CDU), MdEP, Berichterstatter des Europäischen Parlaments zum Richtlinienvorschlag der Kommission über den Marktzugang für Hafendienste und Willi Piecyk (SPD), MdEP, Schattenberichterstatter seiner Fraktion zum Port Package. Beide sind in der neuen Legislaturperiode verkehrspolitische Sprecher ihrer Fraktionen im Europäischen Parlament.

Nach unserem Kenntnisstand liegen der Kommission keine Beschwerden über die fehlende Öffnung des Marktzugangs für Hafendienste vor. Im Gegenteil haben die letzten Jahre gezeigt, dass sich Reedereien und internationale Terminalbetreiber an Containerterminals sowohl in deutschen als auch in niederländischen, belgischen, britischen, französischen und italienischen Häfen beteiligen konnten und auch beteiligt haben. Jüngstes Beispiel ist das Gemeinschaftsunternehmen MSC Gate Bremerhaven, das von Eurogate und der Mediterranean Shipping Company (MSC) im Mai 2004 gegründet wurde.

Es besteht daher kein Bedarf für eine Marktzugangsrichtlinie, die Wettbewerb für Hafendienste einführt. Der Wettbewerb besteht und funktioniert in und zwischen den Häfen. Die Kommission sollte vielmehr auch weiterhin bei etwaigen Beschwerden über Gegebenheiten in einzelnen Häfen nach dem Prinzip der Einzelfallentscheidung vorgehen.

Beabsichtigt die Kommission dagegen, einen neuen Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste vorzulegen, befürchten wir, dass das wettbewerblich organisierte, effiziente Hafensystem in den deutschen Seehäfen erneut verunsichert und damit in seiner Investitionstätigkeit gehemmt wird, das sich – wie die Entwicklung der Umschlagszahlen zeigt – als bedarfsgerecht, unternehmerfreundlich und flexibel erwiesen hat. Unser Hafensystem stärkt den Wettbewerb und fördert Innovationen. Es darf durch eine neue EU-Richtlinie in seiner Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden.

Dienstleistungsrichtlinie

Die EU-Kommission hat am 13.01.2004 einen Richtlinienvorschlag über Dienstleistungen im Binnenmarkt vorgelegt. Ziel des Vorschlags ist es, einen Rechtsrahmen zu schaffen, durch den die Hindernisse für die Niederlassungsfreiheit von Dienstleistungserbringern und für den freien Dienstleistungsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten beseitigt werden. Außerdem soll die vorgesehene Richtlinie den Dienstleistungserbringern und –empfängern die notwendige Rechtssicherheit bieten, die diese für die wirksame Wahrnehmung dieser beiden Grundfreiheiten des EG-Vertrages benötigen.

Der ZDS hat darauf hingewiesen, dass allgemeine Regelungen für Dienstleistungen den besonderen Anforderungen der Hafendienstleistungen nicht gerecht werden. Das Scheitern des speziellen Richtlinienvorschlags über den Marktzugang für Hafendienste hat gezeigt, wie schwierig es ist, den Besonderheiten des Hafenbereichs Rechnung zu tragen. Durch Anwendung der allgemeinen Dienstleistungsrichtlinie würde dagegen auch dieser Bereich geregelt, ohne den Bedenken gerecht zu werden, die bei der speziellen Richtlinie ausschlaggebend waren. Der ZDS hat sich daher aus sachlichen Gründen und aus Gründen der Systematik des EG-Vertrages nachdrücklich dafür eingesetzt, Dienstleistungen auf dem Gebiet des Verkehrs vom Anwendungsbereich der Richtlinie auszunehmen.

Die Kommission hat sich dieser Position angeschlossen. Sie beabsichtigt, alle traditionellen Verkehrsbereiche einschließlich des Seeverkehrs und damit auch des Hafenbereichs vom Anwendungsbereich der Richtlinie auszunehmen. Nur marginale Verkehrsdienstleistungen, wie der Transport von Verstorbenen und der Geldtransport, sollen aus Gründen bestehender Binnenmarktprobleme einbezogen werden, da diese Gegenstand von Beschwerden sind.

Hafendienstleistungen sollen vom Anwendungsbereich der vorgesehenen Richtlinie über Dienstleistungen im Binnenmarkt daher nicht erfasst werden. Eine entsprechende Klarstellung soll im Rahmen der weiteren Beratungen über den Richtlinienvorschlag vorgenommen werden.

Die Gefahr, dass mit einer Rahmenrichtlinie über Dienstleistungen auch Regelungen der gescheiterten Marktzugangsrichtlinie für Hafendienste gewissermaßen durch die Hintertür eingeführt werden, scheint damit abgewendet zu sein.

Meeresautobahnen

Am 29. April 2004 haben Rat und Europäisches Parlament die Revision der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) verabschiedet.

Die neuen TEN-Leitlinien enthalten als Anhang eine Prioritätenliste mit 30 vorrangigen Vorhaben, die noch vor 2010 begonnen werden sollen. Dabei wird die Kofinanzierung der EU für TEN-Projekte von 10% auf 20% angehoben.

Eines dieser Projekte sieht die Einrichtung von 4 Meeresautobahnen vor:

- Meeresautobahn Ostsee (Anbindung der Mitgliedstaaten des Ostseeraums an die Mitgliedstaaten in Mittel- und Westeuropa), einschließlich der Strecke durch den Nord-Ostsee-Kanal,
- Meeresautobahn Westeuropa (Anbindung von Portugal und Spanien über den Atlantischen Bogen an die Nordsee und die Irische See),
- Meeresautobahn Südosteuropa (Verbindung Adria/Ionisches Meer/östliches Mittelmeer zur Anbindung Zyperns),
- Meeresautobahn Südwesteuropa (westliches Mittelmeer) zwischen Spanien, Frankreich, Italien und Malta mit Anbindung an die Meeresautobahn Südosteuropa.

Ziel des transeuropäischen Meeresautobahnnetzes ist es, den Güterstrom auf seegestützten Logistikstrecken so zu konzentrieren, dass die bestehenden Seeverbindungen verbessert oder neue lebensfähige, regelmäßige und häufige Seeverbindungen für den Frachtverkehr zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen werden, damit die Überlastung der Straßen verringert und/oder die Anbindung von Regionen und Staaten in Rand- oder Insellage verbessert wird.

Das transeuropäische Meeresautobahnnetz soll aus Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen mindestens zweier Häfen bestehen, die in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. Diese Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen umfassen - mindestens in einem Mitgliedstaat - beispielsweise die Hafenausrüstung, die elektronischen Logistiksysteme, die Sicherheits-, Gefahrenabwehr-, Verwaltungs- und Zollverfahren sowie die Infrastruktur für den direkten Zugang zu Land und zu Wasser.

Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse des transeuropäischen Meeresautobahnnetzes

- beziehen sich damit vorrangig auf die Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen des Meeresautobahnnetzes,

- können allerdings auch Starthilfen
- und die Bereitstellung von Einrichtungen für Eisbrech- und Ausbaggerarbeiten sowie Informationssysteme unter Einschluss von Verkehrsmanagementsystemen und elektronischen Meldesystemen umfassen.

Diese Vorhaben werden von mindestens zwei Mitgliedstaaten vorgeschlagen und sind auf den tatsächlichen Bedarf auszurichten. Im Rahmen der vorgeschlagenen Vorhaben werden im Allgemeinen sowohl der öffentliche als auch der private Sektor nach Modalitäten eingebunden, die es gestatten, dass, bevor die Zuschüsse aus den nationalen Haushalten erforderlichenfalls durch Gemeinschaftsmittel ergänzt werden, eine Ausschreibung durchgeführt wird.

Der ZDS hat die neuen TEN-Leitlinien grundsätzlich begrüßt. Die Zielsetzung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung durch Förderung der für die Intermodalität des Schienen-, Binnenschiff- und Seeverkehrs benötigten Infrastruktur, ohne dabei die Qualität des Straßennetzes zu vernachlässigen, wird vom ZDS nachdrücklich unterstützt. Insbesondere begrüßen wir, dass mit der Schaffung von Meeresautobahnen die Entwicklung neuer grenzüberschreitender Seeverkehrsverbindungen im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes dieselbe Bedeutung erhalten soll wie die Entwicklung der Landverkehrsinfrastruktur.

Wir konnten erreichen, dass alle Häfen der Kategorie A der TEN-Leitlinien, die Bestandteil des transeuropäischen Seehafennetzes sind, die Möglichkeit eröffnet wird, auch Bestandteil des Meeresautobahnnetzes zu werden. Außerdem konnten wir erreichen, dass die Meeresautobahn Ostsee auch die Strecke durch den Nord-Ostsee-Kanal einschließt. Die von uns geforderte Klarstellung, dass die Verkehre innerhalb der Ostsee zwischen Ostseehäfen, die Teil einer intermodalen Transportkette zwischen den Ostseeanliegerstaaten und zentral- und westeuropäischen Staaten sind, in die Meeresautobahn Ostsee einbezogen werden müssen, wurde allerdings leider bisher nicht berücksichtigt.

Hinsichtlich der finanziellen Förderung von Vorhaben zur Schaffung von Meeresautobahnen hat die Kommission für das Auswahlverfahren, das erstmals 2005 durchgeführt werden soll, angekündigt, entsprechende Leitlinien zu veröffentlichen. Hierzu hat die Kommission ein Konsultationspapier vorgelegt, zu dem der ZDS Stellung genommen hat.

In unserer Stellungnahme haben wir deutlich gemacht, dass es dringend erforderlich ist, im Rahmen der vorgesehenen öffentlichen Ausschreibungsverfahren sicherzustellen, dass die Förderung von Hafensuprastruktur und die Gewährung von Betriebskostenzuschüssen nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen. Dabei haben wir es begrüßt, dass die Kumulierung von Fördermaßnahmen aus TEN-Mitteln und Mitteln des Marco Polo-Programms grundsätzlich ausgeschlossen werden soll, damit Mehrfachförderungen verhindert werden. Werden Betriebskosten für Meeresautobahnen nach Marco Polo gefördert, soll eine Förderung dieser Kosten aus TEN-Mitteln ausgeschlossen sein. Allerdings soll auch in diesen Fällen eine Förderung der Infrastruktur und Einrichtungen möglich sein.

Der ZDS setzt sich dafür ein, dass auch in deutschen Seehäfen Projekte im Rahmen der Einrichtung von Meeresautobahnen gefördert werden.

Subventionierung belgischer Hafenschlepper

Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Seehäfen wird zunehmend auch von den seewärtigen Anlaufkosten der Häfen beeinflusst. Dabei entfällt ein erheblicher Anteil dieser Kosten auf Schlepperdienstleistungen im Hafen.

Der Wettbewerb der Schlepperreedereien in den Häfen und zwischen den Häfen wird von uns daher ausdrücklich begrüßt, um die Anlaufkosten unserer Häfen wettbewerbsfähig zu gestalten. Der Wettbewerb muss jedoch unter gleichen Rahmenbedingungen stattfinden. Mit der Subventionierung belgischer Hafenschlepper in belgischen Seehäfen wird der Hafenwettbewerb in der Nord-Range jedoch erheblich verzerrt.

Nach den Leitlinien der Gemeinschaft über staatliche Beihilfen im Seeverkehr aus dem Jahre 1997 können Mitgliedstaaten ihren Reedereien für auf See erbrachte Dienstleistungen Vergünstigungen gewähren, die sich aus einem Lohnsteuereinbehalt sowie einer Reduzierung der Sozialkosten bis auf Null zusammensetzen. Die Niederlande und Belgien haben diese Regelung zum Anlass genommen, auch niederländischen und belgischen Schlepperreedereien auf Binnenwasserstraßen und in den Häfen der EU derartige Beihilfen zu gewähren.

Nach einer Entscheidung der Kommission vom 19. Juni 2002 über eine staatliche Beihilfe der Niederlande für den Betrieb niederländischer Schlepper in Seehäfen und auf Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft müssen niederländische Schlepperreedereien diese unzulässigen Beihilfen verzinst zurückzahlen.

Belgischen Hafenschleppern werden jedoch weiterhin diese Beihilfen gewährt. Nach unseren Informationen belaufen sich diese Subventionen auf einen Betrag von mindestens 10 Mio. € im Jahr.

In einer Belgien betreffenden Entscheidung (Beihilfe N 142/00) wurde die Anwendung einer Steuererleichterung im Zusammenhang mit dem Schleppwesen geprüft. In dieser Entscheidung genehmigte die Kommission die Steuererleichterung für Schlepptätigkeiten auf See und schloss die Anwendung der Steuererleichterung für das Schleppen in Häfen aus.

Dennoch erhalten belgische Hafenschlepper auch weiterhin derartige Beihilfen. Wir hatten bereits im Jahre 2002 die Kommission mehrfach gebeten, hinsichtlich der belgischen Beihilfen für Hafenschlepper ein Hauptprüfverfahren einzuleiten, um diese Beihilfen für unzulässig zu erklären. Die Kommission hat bisher allerdings nur ein Vorprüfverfahren eingeleitet. Der ZDS hat daher am 25. Mai 2004 bei der Kommission formal Beschwerde gegen staatliche Beihilfen für den Betrieb belgischer Schlepper in Seehäfen und auf Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft eingelegt.

III. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)

Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 wurden auf Initiative der USA bei der International Maritime Organization (IMO) umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in der Seeschifffahrt beraten. Diese Maßnahmen sind auf einer Diplomatischen Konferenz im Dezember 2002 von den IMO-Vertragsstaaten beschlossen worden.

Die von der IMO verabschiedeten Regelungen sehen eine Ergänzung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS – Safety of Life at Sea) um ein Kapitel XI-2 mit dem Titel „Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt“ vor. Auf der Basis der Ergänzung des SOLAS-Übereinkommens ist der International Ship and Port Facility Security Code, der so genannte ISPS-Code, von den IMO-Vertragsstaaten angenommen worden.

Der von der IMO verabschiedete ISPS-Code sieht für Hafenanlagen, die Schiffe mit mehr als 500 BRZ oder Passagierschiffe im internationalen Verkehr abfertigen, die folgenden verpflichtenden Anforderungen für den Bereich Ship/Port Interface vor:

- Durchführung einer Risikobewertung (Port Facility Security Assessment)
- Erstellung eines Plans zur Gefahrenabwehr (Port Facility Security Plan)
- Benennung eines Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (Port Facility Security Officer).

Die verpflichtenden Anforderungen waren bis zum 1. Juli 2004 von den IMO-Vertragsstaaten umzusetzen. Dieses Umsetzungsdatum ist von Deutschland eingehalten worden.

Umsetzung des ISPS-Code auf betrieblicher Ebene

Der ISPS-Code sieht vor, dass von den zuständigen Behörden, den Designated Authorities, für jede Hafenanlage eine Risikobewertung durchzuführen ist. Auf der Basis des Ergebnisses dieser Risikobewertung ist ein Plan zur Gefahrenabwehr auszuarbeiten und fortzuschreiben, der zu der Schnittstelle von Schiff und Hafen passt. In diesem Plan müssen Sicherheitsanforderungen für die drei Gefahrenstufen gemäß dem ISPS-Code enthalten sein. Der Gefahrenabwehrplan ist anschließend von den zuständigen Behörden zu genehmigen.

Die Betreiber der Hafenanlagen haben auf der Basis der Ergebnisse der Risikobewertungen die jeweiligen Pläne zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage erstellt. Diese Pläne sind fristgemäß bis zum 1. Juli 2004 von den zuständigen Behörden genehmigt worden.

Die Gefahrenabwehrpläne sehen umfangreiche bauliche und betrieblich-organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit vor. Zu diesen Maßnahmen gehört u. a. die Umzäunung des Geländes, die Durchführung von Zugangskontrollen und Durchsuchungen, sowie eine Bestreifung und Überwachung des Geländes insbesondere durch Video- und Infrarotkameras. Durch diese Maßnahmen

soll insbesondere der Zutritt Unbefugter zu der Hafenanlage und zum Schiff sowie das Einbringen von Waffen oder anderen gefährlichen Gegenständen auf das Schiff verhindert werden.



Jens Weber, Sicherheitsbeauftragter der HHLA



Harry Mohns, Sicherheitsbeauftragter der EUROGATE-Gruppe

Die Gefahrenabwehrpläne sehen Sicherheitsmaßnahmen für alle drei Gefahrenstufen nach dem ISPS-Code vor. Die Gefahrenstufe 1 stellt die Regel dar. Die Gefahrenstufen 2 und 3 können jeweils nur für einen befristeten Zeitraum ausgerufen werden. Auf der Gefahrenstufe 3 kann es im worst case zu einer Stilllegung der Anlage kommen. Diese Gefahrenstufe gilt, wenn ein sicherheitsrelevantes Ereignis wahrscheinlich ist oder unmittelbar bevorsteht, auch wenn das genaue Ziel unter Umständen nicht bekannt ist. Wird die Gefahrenstufe 3 z. B. aufgrund einer Bombendrohung für ein bestimmtes Schiff an einer Hafenanlage ausgerufen, sind in erster Linie die jeweiligen polizeilichen Stellen gefordert.

Die Ausrufung einer höheren Gefahrenstufe für eine Hafenanlage oder einen Hafen erfolgt jeweils durch die zuständigen Behörden in enger Abstimmung z. B. mit den LKA's und dem BKA. Die Ausrufung einer höheren Gefahrenstufe, insbesondere der Stufe 3, ist mit erheblichen wirtschaftlichen Konsequenzen für die Unternehmen verbunden. Der ZDS hatte sich daher dafür eingesetzt, dass die internen Handlungsempfehlungen der Behörden für die Ausrufung einer höheren Gefahrenstufe transparent gemacht werden und damit für die Unternehmen nachvollziehbar sind. Diesem Petition sind die zuständigen Behörden jedoch nicht gefolgt. Sie haben darauf verwiesen, dass die internen Handlungsempfehlungen aus Sicherheitsgründen nicht transparent gemacht werden könnten. Nach den uns vorliegenden Informationen hat zwischenzeitlich auch die US Coast Guard Transparenz bei den Kriterien für die Gefahrenstufen gefordert.

Rechtliche Umsetzung des ISPS-Code

Die verpflichtenden Anforderungen des ISPS-Code gelten nicht unmittelbar im nationalen Recht, sondern bedürfen noch einer gesonderten Umsetzung in europäisches bzw. nationales Recht. Die Umsetzung erfolgt im Einzelnen durch die folgenden Regelwerke:

EU-Verordnung zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen

Die EU-Verordnung zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen ist am 29. April 2004 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden. Die Verordnung ist 20 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft getreten. Mit Ausnahme einzelner Bestimmungen ist die Verordnung ab dem 1. Juli 2004 verbindlich in den Mitgliedstaaten einzuhalten.

Die EU-Verordnung beschränkt sich im Wesentlichen auf eine 1:1-Umsetzung der IMO-Regelungen. Sie geht nur in einzelnen Punkten über die IMO-Regelungen hinaus, indem auch bestimmte nationale Verkehre zeitversetzt in den Anwendungsbereich mit einbezogen werden. Darüber hinaus werden einzelne Ziffern aus dem empfehlenden Teil B des ISPS-Code verpflichtend in der Europäischen Union eingeführt.

Vertragsgesetz des Bundes

Auf nationaler Ebene ist ein Vertragsgesetz erlassen worden, das zum 1. Januar 2004 in Kraft getreten ist. Neben der EU-Verordnung ist ein solches Vertragsgesetz erforderlich, da die Entschlüsse der IMO sich auf Gegenstände der Gesetzgebung des Bundes im Sinne von Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes beziehen und die bestehende Verordnungsermächtigung nach dem Seeaufgabengesetz zur Umsetzung und Ausführung der IMO-Entschlüsse auf nationaler Ebene nicht ausreicht. Die Verordnungsermächtigung in § 9 Absatz 1 Nr. 7 des Seeaufgabengesetzes bezieht sich bislang nicht auf den Aspekt der Gefahrenabwehr, um den das SOLAS-Übereinkommen ergänzt worden ist. Nach den Grundsätzen des Gesetzesvorbehalts und des Vorrangs des Gesetzes war daher der Erlass eines nationalen Vertragsgesetzes – neben der EU-Verordnung – erforderlich.

Ausführungsgesetz des Bundes

Am 30. Juni 2004 ist das Ausführungsgesetz des Bundes zum ISPS-Code veröffentlicht worden, das am 1. Juli 2004 in Kraft getreten ist. Das Ausführungsgesetz dient im Wesentlichen dazu, für die Gefahrenabwehr in der Seeschifffahrt die jeweiligen Zuständigkeiten durch Änderungen des Seeaufgabengesetzes zu begründen. Gleichzeitig sind mit dem Ausführungsgesetz die erforderlichen Ermächtigungsgrundlagen für noch zu erlassende Rechtsverordnungen zur Gefahrenabwehr im Bereich der Seeschifffahrt geschaffen worden.

Ausführungsregelungen der Länder

Aufgrund der Zuständigkeit der Länder für die Häfen sind eigene landesrechtliche Ausführungsregelungen erforderlich, da sich die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes nicht auf den Hafenbereich bezieht.

Die Koordinierungsstelle der Designated Authorities der Küstenländer hat am 16. April 2004 einen abgestimmten Vorschlag für einen Musterentwurf zur Ausführung der IMO-Regelungen vorgelegt. Dieser Musterentwurf ist in einer Arbeitsgruppe Recht der Küstenländer, in der auch der ZDS mitgewirkt hat, erarbeitet worden. Der Entwurf dient als Grundlage für die jeweiligen landesrechtlichen Ausführungsregelungen. Der Musterentwurf enthält ausführende Regelungen u. a. zur Risikobewertung für die Hafenanlage, zum Plan zur Gefahrenabwehr, zur Zuverlässigkeitsüberprüfung von Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sowie zur Sicherheitserklärung für Nicht-ISPS-Schiffe.

Als erstes Land hatte Schleswig-Holstein Ende April 2004 den Entwurf eines schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes zur Anhörung an die Verbände übersandt. Der Gesetzentwurf entsprach im Wesentlichen dem Musterentwurf der Küstenländer vom 16. April 2004. Strittig war zwischen dem ZDS und den Küstenländern die Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Mindestanforderungen für bestimmte Arten von Hafenanlagen, die in dem Gesetzentwurf Schleswig-Holsteins enthalten war. Diese Verordnungsermächtigung war gegen den Widerstand des ZDS in den Musterentwurf der Küstenländer aufgenommen worden. Anlass für die Aufnahme dieser Verordnungsermächtigung durch die Küstenländer war, dass diese beabsichtigten, in einem ersten Schritt Mindestanforderungen für Kreuzfahrtterminals festzulegen. Diese Mindeststandards sollten auf der Basis dieser Verordnungsermächtigung rechtsverbindlichen Charakter erhalten.

Der ZDS hat sich gemeinsam mit dem Verband Deutscher Reeder jedoch vehement gegen die Einführung von Mindestanforderungen für bestimmte Terminalarten ausgesprochen. Eine rechtliche Grundlage hierfür ergibt sich weder aus dem ISPS-Code noch aus der EU-Verordnung zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen. Auch in anderen europäischen Ländern gibt es weder für Schiffe noch für Hafenanlagen Mindestanforderungen. Eine „Insellösung“ für bestimmte Terminalarten in Deutschland ist abzulehnen. Wir hatten zudem moniert, dass die von den Küstenländern in einer internen Arbeitsgruppe erarbeiteten Mindeststandards nicht mit der betroffenen Wirtschaft abgestimmt worden sind. Im Übrigen stellten die von den Ländern erarbeiteten Standards auch eher Höchst- als Mindeststandards dar.

Nach einer Anhörung im Innen- und Rechtsausschuss des schleswig-holsteinischen Landtages am 9. Juni 2004 ist zunächst ein Vorschaltgesetz ohne die strittige Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Mindestanforderungen für bestimmte Terminalarten verabschiedet worden. Die Verordnungsermächtigung sollte nochmals Gegenstand einer weiteren Anhörung im Innen- und Rechtsausschuss am 18. August 2004 sein.

Vor dieser Anhörung hatten wir uns wegen der beabsichtigten Einführung von Mindeststandards an den schleswig-holsteinischen Innenminister Buß und Wirtschaftsminister Dr. Rohwer gewandt. Auf unsere Intervention hin hat das schleswig-holsteinische Innenministerium noch vor der Anhörung am 18. August 2004 erklärt,

dass es keine Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Mindestanforderungen für bestimmte Terminalarten in das Ausführungsgesetz mit aufnehmen wird. Damit wird es in Schleswig-Holstein auch keine rechtlich verbindlichen Mindestanforderungen für Kreuzfahrtterminals geben.

Im Hinblick auf die Anhörung im schleswig-holsteinischen Landtag am 18. August 2004 hatten wir auch erneut zu der geplanten Gebührenerhebung für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code Stellung genommen. Das schleswig-holsteinische Vorschaltgesetz sieht insoweit vor, dass u. a. für die Genehmigung des Gefahrenabwehrplans und seine wesentliche Änderung Gebühren erhoben werden. In unserer Stellungnahme haben wir deutlich gemacht, dass es nicht akzeptabel ist, für die rein staatlichen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code Gebühren zu erheben. Die von der IMO verabschiedeten Maßnahmen haben zum Ziel, weitere Terroranschläge zu verhindern. Der Schutz des Staates und seiner Bürger vor terroristischen Anschlägen ist eine originär hoheitliche Aufgabe, so dass nach Ansicht des ZDS der Staat zumindest die Kosten für seine Verpflichtungen nach dem ISPS-Code zu übernehmen hat. Es bleibt abzuwarten, wie der Innen- und Rechtsausschuss des schleswig-holsteinischen Landtages in dieser Angelegenheit entscheiden wird.

Als weiteres Land hat Bremen Anfang Juni 2004 den Entwurf eines Hafensicherheitsgesetzes vorgelegt. Dieser Entwurf entsprach im Wesentlichen dem Musterentwurf der Küstenländer vom 16. April 2004. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind auf Intervention der bremischen Hafenwirtschaft noch einige Änderungen in dem Gesetzentwurf vorgenommen worden. In der Gesetzesbegründung zu dem bremischen Hafensicherheitsgesetz wurde u. a. klargelegt, dass Mindestanforderungen für bestimmte Hafenanlagen nur dann festgelegt werden, wenn die Risikoanalyse bestimmter Anlagen ergeben hat, dass diese notwendig sind und auf europäischer Ebene und/oder nationaler Ebene einheitlich umgesetzt werden. Da das Innenministerium Schleswig-Holstein jedoch erklärt hat, keine Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Mindeststandards in das Hafenanlagensicherheitsgesetz mit aufnehmen, scheidet die Einführung von Mindestanforderungen im nationalen Alleingang aufgrund der Gesetzesbegründung auch in Bremen aus. Das Bremische Hafensicherheitsgesetz ist am 6. Juli 2004 verkündet worden und am Tage nach der Verkündung in Kraft getreten.

Anfang August 2004 hat das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr auf der Basis des Musterentwurfs der Länder den Entwurf eines Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes vorgelegt. Der Niedersächsische Industrie- und Handelskammertag hat in enger Abstimmung mit dem ZDS zu diesem Gesetzentwurf Stellung genommen. Unabhängig davon hat der ZDS in einem gesonderten Schreiben an Wirtschaftsminister Hirche zu der Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Mindestanforderungen für bestimmte Hafenanlagen Stellung genommen, die in dem niedersächsischen Gesetzentwurf enthalten ist. Der Entwurf befindet sich derzeit noch im parlamentarischen Beratungsverfahren.

Die Länder Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern haben angekündigt, in Kürze Gesetzentwürfe zur Ausführung der IMO-Regelungen vorzulegen.

Kosten für die Umsetzung der IMO-Maßnahmen

Die Umsetzung der IMO-Maßnahmen ist mit erheblichen Kosten für die Umschlagbetriebe in den deutschen Seehäfen verbunden. Nach Einschätzung des ZDS werden die Kosten deutlich über 50 Mio. € liegen. Auch in den Folgejahren ist mit Kosten in einer ähnlichen Größenordnung zu rechnen. Diese Kosten können nicht von den Unternehmen getragen werden, sondern müssen über einen Sicherheitszuschlag an die jeweiligen Kunden weitergegeben werden.

Wie bereits ausgeführt, ist es nicht akzeptabel, den Unternehmen auch die Kosten für die rein staatlichen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code, also für die Durchführung der Risikobewertung für die Hafenanlage und die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr, oder für andere hoheitliche Maßnahmen, wie z. B. eine Bombenentschärfung auf dem Terminal, aufzuerlegen. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass die von der IMO beschlossenen Maßnahmen der Verhinderung von weiteren Terroranschlägen dienen. Der Schutz des Staates und seiner Bürger vor terroristischen Anschlägen ist eine originär hoheitliche Aufgabe, so dass die dem Staat hierdurch entstehenden Kosten nicht auf die Unternehmen verlagert werden können. Vor diesem Hintergrund hatte auch der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages in seiner Beschlussempfehlung vom 25. November 2003 zu dem Entwurf des Vertragsgesetzes des Bundes auf Folgendes hingewiesen:

„Es erscheint geboten, die Bundesregierung darauf hinzuweisen, dass nicht alle Maßnahmen zum Schutz der Häfen und der Schifffahrt vor terroristischen Gefahren durch die Wirtschaft zu tragen sind. In weiten Teilen handelt es sich um Maßnahmen zur öffentlichen Gefahrenabwehr, deren Kosten nicht komplett auf die Wirtschaft umgelegt werden können“.

Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass die Unternehmen bereits die betrieblichen Maßnahmen auf dem Terminal durchführen, was mit einer erheblichen Kostenbelastung verbunden ist. Im Falle einer Gebührenerhebung würde es zu einer weiteren Kostenbelastung für die Wirtschaft kommen. Eine Kostenverlagerung für staatliche Verpflichtungen ist insbesondere auch aus Wettbewerbsgründen nicht akzeptabel. Nach den uns vorliegenden Informationen werden in Dänemark, Polen, den Niederlanden, Frankreich und Spanien keine Gebühren für die staatlichen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code erhoben. Eine Gebührenerhebung in Deutschland würde damit zu einem weiteren Wettbewerbsnachteil für die hier ansässigen Unternehmen führen.

Es bleibt daher zu hoffen, dass die zuständigen Ministerien der Empfehlung des Deutschen Bundestages folgen und von einer Gebührenerhebung für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code absehen werden.

Multilaterale Abkommen für Kurzstreckenseeverkehr

Gemäß Regel 11 des Kapitels XI-2 des SOLAS-Übereinkommens können die IMO-Vertragsstaaten für internationale Kurzstreckenverkehre auf festen Routen bi- oder multilaterale Vereinbarungen über alternative Sicherheitsmaßnahmen abschließen. Eine entsprechende Regelung ist auch in Artikel 5 der EU-Verordnung zur Erhöhung

der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen enthalten. Diese Regelung ist für den Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in der Ostsee von erheblicher Bedeutung.

Das BMVBW hatte daher unter Beteiligung des ZDS und des Verbandes Deutscher Reeder im Frühjahr 2003 Verhandlungen mit Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden über den Abschluss einer multilateralen Vereinbarung für den Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in der Ostsee aufgenommen. Diese Verhandlungen sind Anfang Juni 2004 abgeschlossen worden. Derzeit befindet sich der Abkommenstext in der Abstimmung zwischen Bund und Ländern.

Der Abkommenstext sieht u. a. vor, dass Hafenanlagenbetreiber und Reedereien sog. Permanent Declarations of Security (PDOS) für den Bereich Ship/Port Interface abschließen können. Durch diese PDOS soll den besonderen Gegebenheiten im Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in der Ostsee Rechnung getragen werden.

Nach erfolgter Abstimmung zwischen Bund und Ländern soll das Abkommen kurzfristig den anderen skandinavischen Staaten zur Unterzeichnung übersandt werden. Auch die Niederlande und Großbritannien haben nach den uns vorliegenden Informationen bereits Interesse an dem Abschluss einer solchen Vereinbarung bekundet.

Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen

Da das SOLAS-Übereinkommen den Schutz des menschlichen Lebens auf See zum Ziel hat, konnten aus rechtlichen Gründen keine Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für den gesamten Hafenbereich durch die Änderung dieses Übereinkommens vorgesehen werden. Vielmehr beziehen sich die von der IMO beschlossenen Maßnahmen nur auf die Seeschifffahrt und die Umschlaganlagen, in denen unmittelbar ein Zusammenwirken mit dem Schiff stattfindet.

Vor diesem Hintergrund ist auf der Diplomatischen Konferenz bei der IMO im Dezember 2002 die Resolution 8 angenommen wurden. Diese Resolution sieht die Einsetzung einer gemeinsamen ILO/IMO-Arbeitsgruppe vor, die den Auftrag hatte, sich mit der Sicherheit im gesamten Hafengebiet zu befassen. In mehreren Arbeitsgruppensitzungen hat die gemeinsame ILO/IMO-Arbeitsgruppe, in der auch der ZDS mitgewirkt hat, einen Code of Practice on Security in Ports erarbeitet. Dieser Code of Practice soll als Empfehlung an die jeweiligen ILO/IMO-Vertragsstaaten gerichtet werden.

In Anlehnung an dieses ILO/IMO-Dokument hat die Europäische Kommission im Frühjahr diesen Jahres einen Richtlinienvorschlag zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen vorgelegt. Mit diesem Richtlinienvorschlag soll die Sicherheit in den übrigen Hafengebieten, die nicht unter den ISPS-Code fallen, verbessert werden.

Im Rahmen der Beratungen zu diesem Richtlinienvorschlag hat sich der Rat Mitte Juni 2004 auf einen gemeinsamen Text verständigt. Im weiteren Verfahren wird sich nunmehr das Europäische Parlament mit diesem Richtlinienvorschlag befassen.

Nach Ansicht des ZDS ist es nicht akzeptabel, in den Häfen noch weitere Sicherheitsmaßnahmen einzuführen. Es werden bereits umfangreiche Maßnahmen von

den Umschlagbetrieben auf der Basis des ISPS-Code durchgeführt. Bevor der Hafenbereich mit noch weiteren Sicherheitsanforderungen überzogen wird, sollte zunächst der Ausgang der Beratungen zu dem Konsultationspapier der Europäischen Kommission zur Transportkettensicherheit abgewartet werden. Dies haben wir auch über unseren europäischen Verband FEPORT gegenüber der Europäischen Kommission deutlich gemacht.

Konsultationspapier der Kommission zur Transportkettensicherheit

Ende Dezember 2003 hat die Europäische Kommission ein Konsultationspapier zur Transportkettensicherheit vorgelegt. Mit diesem Ansatz verfolgt die Kommission das Ziel, die Sicherheit in der gesamten Transportkette zu verbessern. Voraussichtlich wird die Kommission nach Abschluss der Beratungen noch Ende 2004 einen Richtlinienvorschlag zur Transportkettensicherheit vorlegen.

In dem Konsultationspapier führt die Kommission u. a. aus, dass Sicherheitsstandards für alle Verkehrsträger auf Wasser, Straße, Schiene und Luft gleichermaßen gelten müssen, damit es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen kommt.

Diese Auffassung der Kommission wird von uns geteilt. Aus unserer Sicht ist es nicht akzeptabel, wenn nur für die Seehäfen und die Seeschifffahrt zusätzliche Sicherheitsanforderungen eingeführt werden. Eine solche einseitige Belastung würde zu einer Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern führen. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen der Seeverkehr unmittelbar mit dem Landtransport konkurriert, wie dies z. B. in der Ostsee der Fall ist. Wir halten es daher für erforderlich, zu einer Gleichbehandlung der Verkehrsträger zu gelangen.

Wir sind zudem der Ansicht, dass die Einführung von Sicherheitsmaßnahmen nur an der Schnittstelle Schiff/Hafen und auf See keinen wesentlichen Sicherheitsgewinn bringt, wenn nicht auch die vor- und nachgelagerten Verkehre in die Sicherheitsbetrachtungen mit einbezogen werden. Bei der Verbesserung der Sicherheit in der gesamten Warentransportkette ist aber darauf zu achten, dass die Einführung zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen mit Augenmaß erfolgt, damit der Transport nicht unnötig verteuert wird.

Wir halten es auch für dringend erforderlich, die Beratungen auf europäischer Ebene zur Transportkettensicherheit und zu dem Richtlinienvorschlag zur Hafensicherheit zu koordinieren. Der Richtlinienvorschlag zur Hafensicherheit sieht die Einführung von weiteren Sicherheitsanforderungen für den Hafenbereich vor. Aus unserer Sicht ist es aber nicht akzeptabel, die Häfen mit noch weiteren Sicherheitsanforderungen zu belasten. Vielmehr sollte die gesamte Transportkette in die Sicherheitsbetrachtungen mit einbezogen werden. Eine Verlagerung von Kontrollen auf die Schnittstelle Schiff/Hafen ist abzulehnen. Wir halten es vielmehr für erforderlich, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die Ladeeinheit während des Transport zu den Seehäfen „sauber“ bleibt und Manipulationsmöglichkeiten so weit wie möglich ausgeschlossen werden. Dies haben wir auch in einem Konsultationsgespräch mit dem BMVBW im September 2004 deutlich gemacht. Gleichzeitig haben wir das BMVBW gebeten, unser Anliegen im Rahmen der weiteren Beratungen mit der Europäischen Kommission vorzubringen.

IV. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

Reform des Flächentarifvertrages

Im Rahmen der Lohnrunde 2003 hatten sich die Tarifvertragsparteien in einer Protokollerklärung darauf verständigt, angesichts der schwierigen strukturellen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen den Flächentarifvertrag für die Hafentarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe auf Handlungsalternativen zu überprüfen. Anlass für diese Protokollerklärung war, dass die differenzierte Lohnerhöhung für die so genannten Restrukturierungsunternehmen nach Ansicht der Arbeitgeber die unterschiedlichen wirtschaftlichen Gegebenheiten innerhalb des Tarifverbundes des ZDS nicht hinreichend berücksichtigte. Von dem Restrukturierungstarifvertrag konnten aufgrund des engen Anwendungsbereichs nur Unternehmen Gebrauch machen, die sich in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage befinden. Nach Ansicht des ZDS war es jedoch erforderlich, aufgrund der strukturellen Veränderungen in den deutschen Seehäfen auch für andere Unternehmen Entlastungsmöglichkeiten zu schaffen.

Anfang November 2003 haben wir mit der Gewerkschaft ver.di Verhandlungen zum Flächentarifvertrag aufgenommen, die am 16. Dezember 2003 zum Abschluss eines Beschäftigungssicherungstarifvertrages geführt haben. In diesen Verhandlungen haben sich die Tarifvertragsparteien darauf verständigt, kein gänzlich neues Tarifwerk zu schaffen, sondern vielmehr den bestehenden Restrukturierungstarifvertrag zu entfristen und allgemeiner zu fassen.

Der im Dezember 2003 abgeschlossene Beschäftigungssicherungstarifvertrag ermöglicht es, zur Arbeitsplatzsicherung und/oder zur Stabilisierung der Wettbewerbsfähigkeit eines Betriebes oder eines Betriebsteils das tarifvertragliche Jahresentgeltvolumen um maximal 15% abzusenken. Damit wird – anders als beim Restrukturierungstarifvertrag – für die Anwendung nicht mehr vorausgesetzt, dass sich der Betrieb in einer wirtschaftlichen Notlage befinden muss. Im Gegensatz zum Restrukturierungstarifvertrag sieht der Beschäftigungssicherungstarifvertrag auch keine Befristung der betrieblichen Regelungen auf maximal 4 Jahre vor. Damit können die auf dem Beschäftigungssicherungstarifvertrag basierenden betrieblichen Regelungen auch für einen längeren Zeitraum vereinbart werden, sofern die Voraussetzungen hierfür vorliegen. Während der Laufzeit der betrieblichen Vereinbarung gilt der Ausschluss betriebsbedingter Beendigungskündigungen für die hiervon betroffenen Arbeitnehmer.

In den Beschäftigungssicherungstarifvertrag wurde auch eine dahingehende Regelung aufgenommen, dass die Tarifvertragsparteien zukünftig in den Lohntarifverhandlungen eine differenzierte Weitergabe der Lohnerhöhung für die Betriebe oder Betriebsteile, die diesen Tarifvertrag anwenden oder anwenden könnten, verbindlich regeln. Dabei soll der Reallohnausgleich über die Laufzeit des Lohntarifvertrages gewährleistet bleiben. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass spätestens im letzten Monat der Laufzeit des Lohntarifvertrages auch für die Hafentarbeiter in den so genannten Beschäftigungssicherungsunternehmen die in den anderen Unternehmen geltenden Grundstundenlöhne erreicht werden.

Mit dem Abschluss dieses Tarifvertrages ist ein wichtiger Schritt zur Reform des Flächentarifvertrages gelungen.

Verhandlungskommission des ZDS



Rolf Fritsch, Verhandlungsführer des ZDS



Die drei Verhandlungsführer: Heinz Brandt, Rolf Fritsch und Werner Gruhl



Günter Kusian und Heiner Meyer



Werner Gruhl und Uta Ordemann



Die Verhandlungskommission (von links): Rolf Fritsch, Hubertus Ritzke, Hans-Peter Brüggemann, Heinz Brandt, Uta Ordemann, Werner Gruhl, Günter Kusian, Peter Chabrowski, Peter Marx, Heiner Meyer

Lohnrunde 2004

In der diesjährigen Lohnrunde hatte die Gewerkschaft ver.di, vertreten durch den Bundesvorstand, eine Volumenforderung für die Hafentarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe gestellt. Die Forderung von ver.di lautete, dass die Grundstundenlöhne, die Zuschläge sowie der Zuschlag zur betrieblichen Altersversorgung im Volumen um 5% bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 12 Monaten erhöht werden sollten. Diese Forderung lag deutlich über denen in anderen Tarifgebieten. Im tarifpolitischen Umfeld hatten die Gewerkschaften in der Regel Forderungen zwischen 3 und 4% gestellt.

Ver.di hatte die Höhe der Forderung damit begründet, dass die Weltwirtschaft und der Export deutlich zugenommen habe. Die deutschen Seehäfen würden von dem Exportboom erheblich profitieren. Die Höhe der Lohnforderung für die Hafentarbeiter könne sich daher nicht nur an der Binnenwirtschaft orientieren, sondern müsse auch die weltwirtschaftlichen Entwicklungen berücksichtigen.

Dabei hat ver.di jedoch nicht dem Umstand Rechnung getragen, dass es Bereiche in den deutschen Seehäfen gibt, die nicht von dem wachsenden Welthandel profitieren. Hinzu kommt, dass die Unternehmen aufgrund des harten Wettbewerbs nach wie vor unter einem erheblichen Kostendruck stehen. Diese Situation wird durch tarifpolitische Entwicklungen in Wettbewerbshäfen, wie z.B. in Rotterdam, noch weiter verschärft. Aufgrund einer nationalen Vereinbarung der Sozialpartner wird es in den Niederlanden im Jahr 2004 keine Lohn- und Gehaltserhöhungen geben. Auch für das Jahr 2005 sieht die Vereinbarung der Sozialpartner in den Niederlanden nur eine geringfügige Erhöhung der Löhne und Gehälter vor.

Vor diesem Hintergrund haben sich die diesjährigen Lohnverhandlungen für die Hafentarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe äußerst schwierig gestaltet. Nach vier schwierigen Verhandlungsrunden haben sich der ZDS und die Gewerkschaft ver.di schließlich auf den folgenden Lohnvertragsabschluss für die Hafentarbeiter geeinigt:

1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafentarbeiter werden mit Wirkung vom 1. Juni 2004 um 2,6% und mit Wirkung vom 1. Juni 2005 um weitere 2,4% erhöht.
2. Abweichend hiervon sieht der Tarifvertrag für die Hafentarbeiter, die in einem so genannten Beschäftigungssicherungsunternehmen tätig sind, eine stufenweise Erhöhung der Löhne vor. Die Löhne der Hafentarbeiter in diesen Unternehmen werden zum 1. Dezember 2004 und 1. Dezember 2005 jeweils um 1,2% erhöht. Die volle Lohnerhöhung von 2,6 bzw. 2,4% gemäß Ziffer 1 der Lohnvereinbarung kommt für diese Hafentarbeiter jeweils erst mit einer zeitlichen Verschiebung von 11 Monaten, also zum 1. Mai 2005 bzw. zum 1. Mai 2006, zum Tragen.

Diese Handhabung entspricht der Regelung in § 4 des Beschäftigungssicherungstarifvertrages, wonach sicherzustellen ist, dass spätestens im letzten Monat der Laufzeit auch für die Hafentarbeiter in den sogenannten Beschäftigungssicherungsunternehmen die in den anderen Unternehmen geltenden Grundstundenlöhne erreicht werden.

3. Hafenarbeiter, die an versicherungsförmigen Altersversorgungssystemen gemäß Ziffer VI des Lohntarifvertrages vom 23. Mai 2003 teilnehmen, erhalten mit Wirkung vom 1. Juni 2004 einen zweckgebundenen Zuschlag in Höhe von € 30,- brutto und mit Wirkung vom 1. Juni 2005 in Höhe von € 45,- brutto für jeden Kalendermonat, wenn gleichzeitig ein Eigenbeitrag von mindestens € 20,- pro Monat erbracht wird.

Bislang betrug der Zuschlag der Arbeitgeber zur Altersvorsorge 15,- € brutto pro Kalendermonat bei einem Eigenbeitrag des Arbeitnehmers von mindestens 10,- € pro Monat.

4. Der neue Lohntarifvertrag hat eine Mindestlaufzeit von 24 Monaten.

Dieser Lohntarifvertrag gilt für die knapp 8.000 Hafenarbeiter in den tarifgebundenen Unternehmen in Hamburg, den Bremischen Häfen, Brake und Emden.

Positiv ist aus Sicht der Arbeitgeber die differenzierte Lohnerhöhung für die so genannten Beschäftigungssicherungsunternehmen sowie die 24-monatige Laufzeit hervorzuheben, die Planungssicherheit für die Unternehmen schafft.

Die aktuelle Lohnhöhe für Hafenarbeiter, die vor dem 1. Juni 2000 eingestellt worden sind, ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

Lohn- gruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2004 €	Stundenlohn ab 01.06.2005 €
I	Aushilfsarbeiter	11,55	11,83
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	12,83	13,14
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafearbeitskarte sind	13,54	13,86
IV		14,35	14,69
V	Wunsch- und Decksleute	14,55	14,90
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	14,84	15,20
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tal- lyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfachar- beiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	15,11	15,47
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	15,45	15,82
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständi- gen Arbeitsgebieten	15,80	16,18
VII	2. Stauervize	16,62	17,02
VII/1	Vorhandwerker	17,10	17,51
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Consta- ckerfahrer, 1. Stauervize	17,92	18,35

Die in der Tabelle aufgeführten Grundstundenlöhne gelten gemäß Ziffer 2 der Lohn-tarifvereinbarung für die Hafendarbeiter in den so genannten Beschäftigungssicherungsunternehmen jeweils erst ab dem 1. Mai 2005 bzw. ab dem 1. Mai 2006.

Ausbildungspakt

Der Abschluss des Nationalen Paktes für Ausbildung und Fachkräftenachwuchs im Juni dieses Jahres ist aus Sicht des ZDS sehr zu begrüßen. Mit diesem Pakt haben sich die Spitzenverbände und die Bundesregierung gemeinsam und verbindlich verpflichtet, in enger Zusammenarbeit mit den Ländern allen ausbildungswilligen und ausbildungsfähigen jungen Menschen ein Angebot auf Ausbildung zu unterbreiten, wobei die Vermittlung in das duale Ausbildungssystem vorrangig bleibt. Auch Jugendliche mit eingeschränkten Vermittlungschancen sollen Perspektiven für den Einstieg in die berufliche Ausbildung und das Berufsleben erhalten. Gleichzeitig haben die Beteiligten des Ausbildungspaktes an den Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat appelliert, das Gesetzgebungsverfahren zu einem Berufsausbildungssicherungsgesetz, das die Einführung einer Ausbildungsplatzabgabe vorsieht, ruhen zu lassen.

Wir hatten uns wegen der geplanten Ausbildungsplatzabgabe im April 2004 an Bundesbildungsministerin Bulmahn und den SPD-Vorsitzenden Müntefering gewandt. In diesen Schreiben hatten wir darauf hingewiesen, dass es einen dualen Erstausbildungsberuf für den Bereich des Hafenumschlags – mit Ausnahme des Ausbildungsberufs des Seegüterkontrolleurs – nicht gibt. Die gewerblichen Arbeitnehmer in den deutschen Seehäfen haben aber einen tariflich garantierten Anspruch auf Fortbildung zum Hafenfacharbeiter. Dieser Fortbildungsweg stellt aufgrund der hohen fachlichen Qualifikation, die der Arbeitnehmer erhält, ein Äquivalent zu einer dualen Berufserstausbildung dar. Durch die Fortbildung zum Hafenfacharbeiter erhält der Arbeitnehmer die Möglichkeit, in den hochtechnisierten Bereichen des Hafenumschlags, wie dem Containerumschlag, tätig zu werden. Die deutschen Seehäfen erbringen damit erhebliche Aufwendungen zur Fortbildung von Arbeitnehmern zum Hafenfacharbeiter. Es wäre nicht gerechtfertigt, die Unternehmen darüber hinaus noch mit einer Ausbildungsplatzabgabe zu belasten.

Unabhängig davon bilden die deutschen Seehafenbetriebe insbesondere im kaufmännischen und technischen Bereich sowie im Bereich der Lagerlogistik in erheblichem Umfang junge Leute aus. Zum Teil ist die Ausbildungsquote in den Unternehmen gegenüber dem Vorjahr fast verdoppelt worden. Dies zeigt, dass die Unternehmen keine gesetzlichen Vorgaben wie die Ausbildungsplatzabgabe benötigen, sondern vielmehr freiwilliges Engagement zum Erfolg führt.

V. UMSCHLAGSENTWICKLUNG 2003/2004

Die deutschen Seehäfen haben kräftig zugelegt. Im letzten Jahr nahm der Güterumschlag in unseren Seehäfen um rund 4% auf 253 Mio. t zu. 2004 setzte sich das Wachstum weiter fort. Im ersten Halbjahr wurden 5,8% oder 7,4 Mio. t mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres umgeschlagen.

Die Wachstumsraten des deutschen Seegüterumschlags liegen damit deutlich über der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Das Bruttoinlandsprodukt stagnierte 2003 im dritten Jahr und 2004 wird ein Zuwachs um knapp 2% erwartet.

Die Erholung der Weltwirtschaft mit Wachstumsschwerpunkten in den USA und Ostasien hat die außenwirtschaftlichen Aktivitäten stimuliert. Der deutsche Außenhandel nahm mengenmäßig 2003 um 3,8% auf 847 Mio. t zu. Dabei erhöhten sich die deutschen Ausfuhren nach Asien um 19,7% auf 18,6 Mio. t. Im ersten Halbjahr 2004 legte der deutsche Außenhandel mengenmäßig um weitere fast 7% auf 447 Mio. t zu. Von dieser Entwicklung profitierte auch der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen.

Dies gilt vor allem für den Stückgutumschlag, der 2003 weiter insgesamt um 6,8% auf 127,5 Mio. t stieg. Dabei erhöhte sich die Containerladung um 9,2% auf rund 79 Mio. t. Der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr nahm einschließlich der Eigengewichte um 7,6% auf 54 Mio. t zu. Dagegen erhöhte sich der Massengutumschlag nur um 1,1% auf 125 Mio. t.

Die deutschen **Nordseehäfen** steigerten ihr Gesamtaufkommen um 5% auf rund 203 Mio. t. Während die Mehrzahl der Häfen zum Teil deutliche Zuwachsraten verzeichnete, war der Umschlag in Emden, Cuxhaven, Brunsbüttel und Nordenham leicht rückläufig.

Die deutschen **Ostseehäfen** schlugen 2003 insgesamt rund 50 Mio. t um, 0,5% weniger als im Vorjahr. Nur in Rendsburg, Flensburg, Lübeck und Puttgarden wurden Zuwachsraten erzielt. In allen übrigen Häfen war der Gesamtumschlag rückläufig.

In den deutschen Binnenhäfen wurden im Seeverkehr 2003 mit insgesamt 2,2 Mio. t rund ein Drittel weniger als im Vorjahr umgeschlagen. Dabei nahm der Seegüterumschlag in Duisburg um 36,6% auf 1,6 Mio. t ab.

Die **Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen** zeigt, dass ein großer Teil des Ladungsaufkommens der deutschen Seehäfen mit europäischen Häfen abgewickelt wird. 2003 wurden insgesamt 154,3 Mio. t im Europaverkehr umgeschlagen, 60,6% des Gesamtaufkommens. Auf den Überseeverkehr entfiel mit insgesamt 92,3 Mio. t ein Anteil von 36,2%. Im Verkehr innerhalb Deutschlands wurden 8,3 Mio. t umgeschlagen, 3,2% des Gesamtverkehrs.

Aus europäischen Häfen wurden 2003 103,8 Mio. t (+3,2%) empfangen und 50,5 Mio. t (+2,8%) in europäische Häfen versandt. Davon wurden aus EU-Häfen 55,2 Mio. t (-2,6%) angelandet und 39,1 Mio. t (+0,6%) in EU-Häfen verschifft. Im Verkehr mit den übrigen europäischen Häfen nahm vor allem der Verkehr mit russischen Ostseehäfen und Polen zu. Dabei erhöhte sich der Empfang aus polnischen Häfen um

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

	2001	2002	2003	Veränder. 2003:2002 %
Ostseehäfen	50 565	50 020	49 789	-0,5
Rostock	17 065	17 347	16 712	-3,7
Lübeck	17 044	17 020	17 786	+4,5
Puttgarden	3 362	3 283	3 375	+2,8
Kiel	3 349	3 199	3 050	-4,7
Wismar	2 792	2 822	2 664	-5,6
Sassnitz	3 011	2 987	2 938	-1,6
Lubmin	578	376	300	-20,3
Wolgast	993	766	596	-22,1
Stralsund	653	905	893	-1,3
Flensburg	646	473	565	+19,4
Rendsburg	219	253	335	+32,1
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	440	318	328	+2,9
Mecklenburg-Vorpom.	414	271	246	-9,2
Nordseehäfen	192 454	193 157	202 873	+5,0
Hamburg	82 948	86 724	93 562	+7,9
Wilhelmshaven	40 850	38 798	39 427	+1,6
Bremen/Bremerhaven	40 066	40 452	42 492	+5,0
Brunsbüttel	7 710	7 560	7 180	-5,0
Brake	5 021	5 019	5 178	+3,2
Bützfleth	4 034	3 653	4 182	+14,5
Emden	3 359	3 380	3 313	-2,0
Nordenham	3 620	3 143	2 944	-6,3
Cuxhaven	1 308	1 248	1 196	-4,2
Leer	447	376	393	+4,6
Papenburg	447	315	436	+38,5
Husum	367	330	357	+8,3
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1 686	1 435	1 424	-0,8
Niedersachsen	590	726	788	+8,5
Seehäfen zusammen	243 019	243 177	252 662	+3,9
Binnenhäfen ¹⁾	3 031	3 177	2 172	-31,6
darunter Duisburg	2 430	2 454	1 555	-36,6
Insgesamt	246 050	246 353	254 834	+3,4
Außerdem: Eigengew. d. Ladungsträger	39 382	42 404	44 651	+5,3

¹⁾ Seeverkehr der Binnenhäfen

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

	2002	2003	Veränderungen in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	8,4	8,3	-0,2
Empfang aus Häfen ausserhalb Deutschlands	149,5	154,5	+3,4
Europäische Häfen	100,5	103,8	+3,2
davon Häfen in der Europ. Union	56,6	55,2	-2,6
übrigem Europa	43,9	48,5	+10,6
dar.: GUS-Ostsee	6,1	6,4	+5,1
Polen	5,0	6,5	+30,1
Lettl.	5,6	5,2	-5,8
Norwegen	21,3	24,0	+12,6
Aussereuropäische Häfen	49,0	50,8	+3,7
darunter Häfen in Afrika	12,2	10,5	-14,2
Nordamerika	8,3	8,3	+0,1
Mittel- und Süd-Amerika	12,3	14,0	+13,5
Asien	15,1	16,6	+10,0
Australien	1,0	1,4	+33,4
Versand nach Häfen ausserhalb Deutschlands	88,5	92,0	+4,0
Europäische Häfen	49,2	50,5	+2,8
davon Häfen in der Europ. Union	38,8	39,1	+0,6
übrigem Europa	10,3	11,5	+11,0
dar.: GUS-Ostsee	2,4	2,7	+16,1
Polen	1,5	1,6	+6,4
Norwegen	2,7	2,8	+4,0
Aussereuropäische Häfen	39,4	41,5	+5,3
darunter Häfen in Afrika	4,3	3,6	-17,0
Nordamerika	11,2	11,5	+2,9
Mittel- und Süd-Amerika	3,9	3,9	0
Asien	19,4	21,8	+12,4
Australien	0,6	0,7	+23,5
Gesamtverkehr	246,4	254,8	+3,4

30,1% auf 6,5 Mio. t und der Versand in russische Ostseehäfen um 16,1% auf 2,7 Mio. t.

Im Überseeverkehr wurden 50,8 Mio. t angelandet, 3,7% mehr als im Vorjahr. Dabei nahmen die Anlandungen aus Mittel- u. Südamerika um 13,5% auf 14 Mio. t zu. Der Empfang aus asiatischen Häfen stieg insgesamt um 10% auf 16,6 Mio. t. Dabei erhöhten sich die Anlandungen aus Häfen der Volksrepublik China um rund 32% auf 5,1 Mio. t.

In außereuropäische Häfen wurden insgesamt 41,5 Mio. t verschifft, 5,3% mehr als im Vorjahr. Dabei nahm der Versand in asiatische Häfen um 12,4% auf 21,8 Mio. t zu. In Häfen der Volksrepublik China wurden 3,5 Mio. t verschifft, 32,4% mehr als im Jahr zuvor.

Der **Stückgutumschlag** in den deutschen Seehäfen verzeichnete auch 2003 deutliche Zuwachsraten. Insgesamt wurden 127,5 Mio. t Stückgüter umgeschlagen, 6,8% mehr als im Vorjahr. Unter Einbeziehung der Eigengewichte der Container und Fahrzeuge betrug der Gesamtumschlag rund 174 Mio. t, 5,8% mehr als im Vorjahr.

In den deutschen Nordseehäfen stieg das Stückgutaufkommen um 7,8% auf 93,3 Mio. t. Davon entfielen rund 54 Mio. t (+10,4%) auf Hamburg und 32,6 Mio. t (+4,8%) auf die Bremischen Häfen. Brake zog 2,3 Mio. t (10,9%), Emden 2 Mio. t (-1,1%) und Cuxhaven 0,9 Mio. t (-5,1%) auf sich.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 2003 rund 34 Mio. t Stückgüter um, 4,2% mehr als im Vorjahr. Am Gesamtaufkommen waren Lübeck mit 16,7 Mio. t (+4,7%), Rostock mit 7,4 Mio. t (+10,7%), Puttgarden mit 3,4 Mio. t (+3,1%), Sassnitz mit 2,8 Mio. t (+1,6%), Kiel mit 2,2 Mio. t (-6,6%) und Wismar mit 1 Mio. t (-12,6%) beteiligt.

Von den rund 129 Mio. t Stückgüter, die 2003 in den deutschen Seehäfen (einschließlich des Seeverkehrs der Binnenhäfen) umgeschlagen wurden, entfielen 78,9 Mio. t auf den **Containerverkehr**. Davon wurden 76,8 Mio. t in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen umgeschlagen.

Containerumschlag der deutschen Seehäfen

	Container	Beladene Container	
	insgesamt in 1000 TEU	Anzahl in 1000 TEU	Gewicht der Ladung in 1000 t
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
2003 Alle Häfen	9 569	8 154	78 866
dar. Hamburg	6 126	5 272	51 304
Brem. Häfen	3 191	2 703	25 491
Veränd. 2002/2003 Alle Häfen	+10,0	+10,1	+9,2
dar. Hamburg	+14,0	+13,0	+11,6
Brem. Häfen	+5,2	+6,0	+5,3

Stückgutumschlag
- in 1000 t -

	2001	2002	2003	Veränderungen 2003 : 2002 %
Ostseehäfen	32 161	32 758	34 147	+4,2
Lübeck	15 471	15 951	16 696	+4,7
Puttgarden	3 362	3 274	3 375	+3,1
Kiel	2 458	2 328	2 173	-6,6
Rendsburg	2	4	6	+30,7
Flensburg	24	40	31	-22,8
Rostock	6 490	6 654	7 367	+10,7
Stralsund	97	141	184	+29,9
Wismar	1 379	1 213	1 060	-12,6
Sassnitz	2 654	2 742	2 785	+1,6
Übrige Ostsee- häfen in:				
Schlesw.-Holst.	8	27	11	-58,9
Mecklenb.-Vorp.	216	384	459	+19,5
Nordseehäfen	81 114	86 566	93 339	+7,8
Husum	0	2	-	-100,0
Brunsbüttel	28	9	13	+40,8
Hamburg	43 559	48 900	53 994	+10,4
Bützfleth	58	4	0	-87,6
Cuxhaven	973	965	916	-5,1
Bremische Häfen	31 547	31 087	32 588	+4,8
Brake	1 727	2 092	2 321	+10,9
Nordenham	217	196	209	+6,6
Wilhelmshaven	454	416	364	-12,6
Emden	1 895	2 048	2 025	-1,1
Leer	8	1	-	-100,0
Papenburg	7	17	15	-13,1
Übrige Nordseehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	330	348	330	-5,2
Niedersachsen	309	480	563	+17,3
Seehäfen zusammen	113 275	119 324	127 486	+6,8
Binnenhäfen	2 508	2 570	1 702	-33,8
dar. Duisburg	2 202	2 250	1 436	-36,2
Insgesamt	115 783	121 894	129 188	+6,0
Außerdem: Eigenge- wichte der Container	16 031	17 620	19 375	+10,0
Eigengewichte der Fahrzeuge	23 351	24 784	25 276	+2,0

Das Gesamtaufkommen im Containerverkehr der deutschen Seehäfen hat sich damit auch 2003 weiter kräftig erhöht und stieg insgesamt um 10% auf 9,6 Mio. t. Davon wurden an beladenen Containern 8,2 Mio. t umgeschlagen, 10,1% mehr als im Vorjahr. Der Anteil der beladenen Container an den insgesamt im Containerverkehr beförderten Einheiten lag damit wie im Vorjahr bei 85,2%. Das Ladungsgewicht erhöhte sich insgesamt um 9,2%. Der Containerverkehr war damit einmal mehr Wachstumsträger des deutschen Seegüterumschlags.

In Hamburg erhöhte sich der Containerverkehr 2003 um 14% auf 6,1 Mio. TEU und in den Bremischen Häfen um 5,2% auf 3,2 Mio. TEU. Hamburg lag damit unter den 20 weltweit führenden Containerhäfen auf Rang 9 und in der europäischen Rangfolge weiterhin auf Platz 2. Die Bremischen Häfen belegten weltweit Platz 18 und europaweit Rang 4.

In den deutschen Ostseehäfen nahm der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** einschließlich der Eigengewichte 2003 insgesamt um 7,6% auf 54,2 Mio. t zu. Während der Umschlag in Rostock, Lübeck und Puttgarden zunahm, war er in Sassnitz leicht und in Kiel deutlich rückläufig. Lübeck zog 2003 43% des Gesamtumschlags auf sich und Rostock war mit 22,7%, Puttgarden mit 18,8%, Sassnitz mit 9,2% und Kiel mit 6,4% am Gesamtaufkommen beteiligt.

**Fähr- und Ro/Ro-Verkehr in deutschen Ostseehäfen
- in 1000 t -**

	2002	2003	Veränd. 2003:2002 in %
Lübeck	22 711	23 269	+2,5
Rostock	11 500	12 300	+7,0
Puttgarden	10 033	10 162	+1,3
Sassnitz	5 023	4 942	-1,6
Kiel	3 885	3 473	-10,6
Zusammen	50 299	54 146	+7,6
Anzahl der Passagiere			
Puttgarden	6.612.993	6.421.490	-2,9
Rostock	2.169.000	2.300.000	+6,0
Kiel	1.077.367	1.123.120	+4,2
Sassnitz	832.666	931.267	+11,8
Lübeck	359.978	360.061	+0,02
Zusammen	11.052.004	11.135.938	+0,8

Das Passagieraufkommen nahm insgesamt weiter leicht zu und stieg um 0,8% auf 11,1 Mio. Reisende.

Der **Massengutumschlag** in den deutschen Seehäfen erhöhte sich 2003 leicht um 1,1% auf 125 Mio. t. Bis auf Rohöl und Ölsaaten verzeichneten alle übrigen Massengutarten Umschlagszuwächse.

Der Sauggüterumschlag nahm insgesamt um 2,4% auf knapp 15 Mio. t zu, wobei der Umschlag von Getreide um 3,9% auf 7,2 Mio. t, von Futtermitteln um 6,5% auf 4,4 Mio. t stieg, während der Umschlag von Ölsaaten rückläufig war und um 5,3% auf 3,3 Mio. t sank. Die Entwicklung in den einzelnen Häfen zeigt die Tabelle auf Seite 46.

Die Entwicklung des Massengutumschlags verlief in den einzelnen Häfen recht unterschiedlich. Die Ostseehäfen verzeichneten insgesamt einen Rückgang um 9,4% auf 15,6 Mio. t, wobei der Massengutumschlag in Rendsburg und Flensburg jedoch kräftig und in Lübeck und Kiel leicht zunahm. Dagegen erhöhte sich der Massengutumschlag in den deutschen Nordseehäfen um insgesamt 2,8% auf 109,5 Mio. t. Während der Umschlag vor allem in Papenburg kräftig zunahm, verzeichnete insbesondere Bützfleth einen deutlichen Rückgang.

Umschlagsentwicklung der wichtigsten Massengüter

	2002		2003		Veränd. in %
	1000 t	v.H.	1000 t	v.H.	
Massengut insgesamt	123 853	100,0	125 176	100,0	+1,1
davon	6 962	5,6	7 236	5,8	+3,9
Getreide					
Futtermittel	4 095	3,3	4 360	3,5	+6,5
Ölsaaten	3 457	2,8	3 273	2,6	-5,3
Erze	13 936	11,3	14 146	11,3	+1,5
Kohlen	11 347	9,2	12 250	9,8	+8,0
Rohöl	37 050	29,9	36 378	29,1	-1,8
Mineralölprod.	18 759	15,1	19 016	15,2	+1,4
Sonstige Massengüter	28 245	22,8	28 517	22,8	+1,0

Massengutumschlag
- in 1000 t -

	2001	2002	2003	Veränderungen 2003 : 2002 %
Ostseehäfen	18 404	17 262	15 642	-9,4
Lübeck	1 574	1 069	1 090	+2,0
Puttgarden	-	9	-	-100,0
Kiel	890	872	877	+0,6
Rendsburg	217	249	329	+32,2
Flensburg	622	433	534	+23,3
Rostock	10 575	10 693	9 345	-12,6
Stralsund	556	764	710	-7,1
Wismar	1 414	1 608	1 604	-0,3
Sassnitz	357	245	153	-37,5
Übrige Ost- seehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	431	291	316	+8,7
Mecklenb.- Vorp.	1 769	1 030	683	-33,7
Nordseehäfen	111 340	106 591	109 534	+2,8
Husum	367	328	357	+8,9
Brunsbüttel	7 682	7 550	7 167	-5,1
Hamburg	39 389	37 823	39 568	+4,6
Bützfleth	3 976	3 650	4 181	-14,6
Cuxhaven	336	282	280	-0,9
Brem. Häfen	8 518	9 365	9 904	+5,8
Brake	3 294	2 926	2 857	-2,4
Nordenham	3 403	2 946	2 735	-7,2
Wilhelmshaven	40 396	38 382	39 064	+1,8
Emden	1 464	1 332	1 288	-3,3
Leer	439	375	393	+4,9
Papenburg	440	298	421	+41,5
Übrige Nord- seehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	1 356	1 086	1 093	+0,6
Niedersachsen	281	246	224	-8,8
Seehäfen zu- sammen	129 744	123 853	125 176	+1,1
Binnenhäfen	522	607	470	-22,5
dar. Duisburg	227	204	119	-41,9
Insgesamt	130 267	124 459	125 646	+1,0

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

	Getreide		Futtermittel		Ölfrüchte		Sauggüter insgesamt		Veränderung in % 2003 : 2002
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	
Hamburg	2470	2245	1416	1358	2765	2667	6651	6270	6,1
Rostock	2124	2219	16	12	181	294	2321	2525	-8,1
Brake	316	200	2050	1932	-	-	2366	2133	10,9
Brem. Häfen	423	370	374	262	-	1	797	633	25,9
Lübeck	298	265	3	-	-	-	300	265	13,3
Kiel	210	241	20	35	14	62	244	338	-27,8
Stralsund	169	180	-	-	9	55	179	235	-24,0
Wismar	47	99	-	-	11	32	57	131	-56,4
Nordenham	-	-	3	-	-	-	3	-	100,0
Emden	12	-	-	-	18	13	30	13	141,6
Sassnitz	237	259	-	-	11	22	248	281	-11,9
sonstige Häfen	931	882	479	496	263	312	1673	1691	-1,0
Insgesamt	7236	6962	4360	4095	3273	3457	14869	14515	2,4

Umschlagsentwicklung im Jahre 2004

In den ersten fünf Monaten 2004 nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen weiter deutlich zu und erhöhte sich insgesamt um 4,1% auf 108,8 Mio. t. In den deutschen Nordseehäfen stieg das Aufkommen um 5,6% auf 88,2 Mio. t, während das Aufkommen in den deutschen Ostseehäfen leicht um 1,6% auf 20,6 Mio. t zurückging.

Der Stückgutumschlag stieg weiterhin kräftig an und erhöhte sich um 8,9% auf 57,4 Mio. t. Dabei nahm der Containerumschlag weiter kräftig zu und stieg um 10,6% auf 4,2 Mio. TEU. Auch der Fährverkehr legte deutlich zu und erhöhte sich um 6% auf 15,4 Mio. t. Dagegen war der Massengutumschlag leicht rückläufig und ging um 0,7% auf 51,4 Mio. t zurück.

In den einzelnen Häfen verlief die Umschlagentwicklung unterschiedlich. Deutliche Zuwachsraten in Stralsund (26,9%), Cuxhaven (+14,7%), Brake (+10,4%), Lübeck (+9%), Hamburg (+8,4%) standen Umschlagsrückgänge in Rostock (-14,3%) und Flensburg (-12,7%) gegenüber.

Hamburg-Antwerpen-Range

Die beiden großen deutschen Universalhäfen konnten 2003 ihre Marktanteile gegenüber den Rheinmündungshäfen behaupten. Hamburg und die Bremischen Häfen zogen zusammen 24,8% des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich (2002 24,1%). Ihren Anteil am Stückgutumschlag konnten sie mit 38,3% und ihren gemeinsamen Anteil am Containerumschlag mit 42,2% gegenüber dem Vorjahr behaupten.

Im ersten Halbjahr 2003 zogen die beiden deutschen Seehäfen insgesamt 24,2% des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich, wobei ihr Anteil am Stückgutumschlag 37,7% und am Containerumschlag 41,5% betrug.

Seegüterumschlag im Jahr 2004
Januar - Mai
- in 1.000 t -

	2003 Jan.-Mai	2004 Jan.-Mai	Veränd. in %
Hamburg	37 218	40 344	+8,4
Wilhelmshaven	17 141	18 201	+6,2
Bremische Häfen	17 917	17 990	+0,4
Lübeck	7 331	7 994	+9,0
Rostock	7 393	6 339	-14,3
Brunsbüttel	3 032	2 906	-4,2
Brake	1 964	2 168	+10,4
Bützfleth	1 773	1 910	+7,8
Puttgarden	1 419	1 487	+4,8
Emden	1 302	1 404	+7,8
Kiel	1 186	1 238	+4,4
Nordenham	1 227	1 212	-1,2
Sassnitz	1 271	1 243	-2,2
Wismar	1 172	1 158	-1,1
Cuxhaven	492	564	+14,7
Stralsund	263	334	+26,9
Flensburg	271	237	-12,7
Seehäfen zusammen	104 448	108 779	+4,1
darunter			
Nordseehäfen	83 535	88 196	+5,6
Ostseehäfen	20 913	20 583	-1,6
Massengut	51 705	51 360	-0,7
Stückgut	52 744	57 419	+8,9
Container in 1000 TEU	3 835	4 242	+10,6
Fährverkehr	14 520	15 385	+6,0
Binnenhäfen ¹⁾	1 229	1 137	-7,5
darunter Duisburg	917	753	-17,9
Insgesamt	105 678	109 916	+4,0

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	2002	97,6	16,3	10,9	60,1	23,8	57,2	27,8	
	2003	106,3	17,0	11,3	66,9	24,2	64,3	28,2	
	2004 1.Hj.	55,5	16,7	18,0	10,0	37,5	24,6	36,1	28,5
Brem. Häfen	2002	46,6	7,8	2,9	36,6	14,5	30,0	14,6	
	2003	48,9	7,8	9,9	39,0	14,1	31,9	14,0	
	2004 1.Hj.	25,0	7,5	5,0	19,9	13,1	16,5	13,0	
Rotterdam	2002	322,1	53,9	69,4	82,8	32,8	65,8	31,9	
	2003	327,8	52,4	238,5	68,4	89,3	70,6	31,0	
	2004 1.Hj.	176,8	53,1	127,0	70,4	49,7	39,6	31,2	
Antwerpen	2002	131,6	22,0	58,3	16,9	29,0	53,0	25,7	
	2003	142,9	22,8	61,0	17,5	29,5	61,4	26,9	
	2004 1.Hj.	75,6	22,7	30,3	16,8	45,3	34,6	27,3	
Insgesamt	2002	597,9	100,0	345,1	100,0	252,8	100,0	206,1	100,0
	2003	625,8	100,0	348,8	100,0	277,0	100,0	228,1	100,0
	2004 1.Hj.	332,9	100,0	180,5	100,0	152,4	100,0	126,8	100,0

Organe des ZDS

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 (Vorsitzender)
Manfred Evers, Lübeck (stellvertretender Vorsitzender)
Heinrich Ahlers, Nordenham
Dr. Ulrich Bauermeister, Rostock
Klaus-Dieter Peters, Hamburg



Klaus-Dieter Peters, Heinrich Ahlers, Detthold Aden, Manfred Evers, Dr. Ulrich Bauermeister (von links).

Verwaltungsrat

	<u>Mitglied</u>	<u>Stellv. Mitglied</u>
Niedersachsen:	Heinrich Ahlers Jan Müller Heinz Dieter Sonnenberg Walter Collet N.N.	Dr. Andreas Schmidt Reiner Brüls Günter Kusian N.N. N.N.
Bremen:	Detthold Aden (Vorsitz) Herbert Wallner Hans-Peter Brügge- mann Udo Karl Bork Friedhelm Thode	Manfred Kuhr Klaus Henschen Heiner Bögemann Peter Marx Dieter Wandel
Hamburg:	Heinz Papenhagen Gerd Drossel Peter Zielinski Peter Chabrowski Hubertus Ritzke	Erhard Meller Hans-Ludwig Dresen Wolfgang Grund Werner Gruhl Norman Zurke
Schleswig-Holstein:	Manfred Evers Jürgen F. Jensen Jörg Rüdell Helmut Schramm Thomas Sühr	Jan Klüver N.N. Röttger Wittern Karl-Heinz Janssen Holger Lehmann
Mecklenburg- Vorpommern:	Dr. Ulrich Bauermeister Andreas Meister Till Niemeyer Wolfgang Ostenberg N.N.	Daniele Priebe Karlheinz Rickensdorf Christa Blaffert Sören Jurrat N.N.

Sozialpolitischer Ausschuss

	<u>Mitglied</u>	<u>Stellv. Mitglied</u>
Niedersachsen:	Günter Kusian Heiner Meyer N.N.	Heinz Dieter Sonnenberg N.N. N.N.
Bremen:	Heinz Brandt (stellv. Vorsitz) Hans-Peter Brügge- mann Bernd Kupke Olaf Schwemer Holger Wohlleben	Peter Marx Carlo Schwing Heiner Bögemann Udo Karl Bork Dieter Schumacher
Hamburg:	Peter Chabrowski Jörg Breyer Rolf Fritsch (Vorsitz) Werner Gruhl (stellv. Vorsitz) Hubertus Ritzke	Hans Jürgen Wasser Heinz Papenhagen Carola Zehle Dr. Johann Killinger N.N.



Hauptgeschäftsführer
Dipl.-Volkswirt Klaus Heitmann



Geschäftsführerin
Rechtsanwältin Uta Ordemann