

ZDS

Zentralverband
der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Bericht 2004/2005

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 2005 abgeschlossen.

INHALT

Vorwort	1
I. Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland	2
II. Hafenpolitische Initiativen der EU-Kommission	13
III. Hafensicherheit (Port Security)	21
IV. Tarif- und Sozialpolitik	27
V. Umschlagentwicklung 2004/2005	31
Organe des ZDS	44

VORWORT

Die deutschen Seehäfen sind ein bedeutender Bestandteil der Logistikwirtschaft unseres Landes, die ein Motor für Wachstum und Innovation ist. Für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist dieser Sektor von großer Bedeutung. Rund 3 Mio. Arbeitsplätze entfallen in Deutschland auf den Logistikbereich und davon ist jeder zehnte Arbeitsplatz direkt oder indirekt hafenabhängig. Insgesamt hat der Transport- und Logistikbereich damit einen Anteil von rund 40% an der Bruttowertschöpfung unseres Landes.

Auch 2004 haben die deutschen Seehäfen wieder kräftig zugelegt. Insgesamt erhöhte sich der Güterumschlag um 6,6% auf 269 Mio. t, nachdem er 2003 bereits um 3,9% stieg. Dabei profitierten die deutschen Seehäfen vom dynamischen Welthandel, der dazu führte, dass die deutschen Ausfuhren auf Rekordniveau stiegen und Deutschland wieder Exportweltmeister wurde.

Auch weiterhin stehen die Zeichen auf Wachstum. Nach der Gleitenden Mittelfristprognose im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird für den Zeitraum 2005 - 2008 mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des deutschen Seegüterumschlags von 4,4% gerechnet.

Um diese Wachstumschancen zu nutzen, müssen die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen ausgebaut und die Wettbewerbsnachteile unserer Häfen beseitigt werden. Wir hoffen deshalb, dass die neue Bundesregierung mit hafenpolitischen Initiativen zur weiteren Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland beitragen und unsere folgenden Anliegen unterstützen wird:

- Fortführung der Nationalen Maritimen Konferenzen und Beibehaltung eines Koordinators für die Maritime Wirtschaft
- zügige Realisierung des „Prioritäten-Konzepts Seehafenanbindungen“
- Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch Abbau von Harmonisierungsdefiziten
- Stärkung der Ostsee-Fährverkehre Richtung Baltikum
- Ablehnung des Port Package II.

I. STÄRKUNG DES SEEHAFENSTANDORTES DEUTSCHLAND

4. Nationale Maritime Konferenz

Die 4. Nationale Maritime Konferenz am 25. Januar 2005 in Bremen hat die Bedeutung der deutschen Seehäfen für Wachstum und Beschäftigung in der Küstenregion sowie für die außenhandelsorientierte deutsche Volkswirtschaft nochmals aufgezeigt. Etwa 300.000 Arbeitsplätze sind direkt und indirekt hafenabhängig und etwa 1.500 neue Arbeitsplätze kommen jedes Jahr hinzu.

Der Vorstandsvorsitzende des ZDS, Detthold Aden, machte in der Podiumsdiskussion auf dem Hafen-Workshop der Konferenz deutlich, dass das hafenpolitische Ziel der Konferenz, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken, noch nicht erreicht ist. Nach der hoffnungsvollen Konferenz 2001 in Warnemünde und dem Bundesverkehrswegeplan 2003, der den Bedarf der Häfen in guten Teilen angemessen berücksichtigt, hat sich die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen keineswegs verbessert. Im Gegenteil sind neue Gefährdungen hinzugekommen.

Der ZDS-Vorsitzende forderte die Bundesregierung daher auf,

- die prioritären Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahren und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen noch in diesem Jahrzehnt zu realisieren,
- die bestehenden Harmonisierungsspielräume zu nutzen, um die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei Trassenentgelten, LKW-Maut und Mineralölsteuer zügig zu beseitigen,
- dem nationalen Hafenkonzept von Bundesumweltminister Trittin eine klare Absagen zu erteilen und
- den Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission über den Marktzugang für Hafendienste abzulehnen.

Die Aussagen der Bundesregierung, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen verstärkt auszubauen, um die Wachstumschancen zu nutzen, wurden vom ZDS begrüßt. Das Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen mit seinen 15 prioritären Maßnahmen (siehe S. 6) wurde von Bundeskanzler Gerhard Schröder als wichtig bezeichnet. Außerdem machte der Kanzler

deutlich, dass er hinter den weiteren Fahrrinnenanpassungen von Außenweser und Untereibe steht.

Dagegen wurden auf der Konferenz im Hinblick auf die Beseitigung der Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Erhebung von Trassenentgelten, LKW-Maut und Mineralölsteuer beim Hafenumschlag wieder keine Fortschritte erzielt. Die Bundesregierung bleibt dahin weiter aufgerufen, die nationalen Spielräume innerhalb des von der EU vorgegebenen Rahmens zu nutzen, um faire Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen zu schaffen.

Dies gilt auch für die Benachteiligung der Ostsee-Fährverkehre Richtung Baltikum gegenüber dem grenzüberschreitenden LKW-Verkehr (siehe Seite 8).

Der ZDS hofft, dass für die Wettbewerbsprobleme der deutschen Seehäfen bis zur nächsten Nationalen Maritimen Konferenz Lösungen gefunden werden.

Bundestagsbeschluss zur Stärkung des Maritimen Standortes Deutschland

Am 12. Mai 2005 hat sich der Deutsche Bundestag für eine Stärkung des Maritimen Standortes Deutschland ausgesprochen. Der mehrheitlich verabschiedete Antrag der Koalitionsfraktionen „Maritimen Standort Deutschland stärken – Innovationskraft nutzen“ enthält auch hafenpolitische Forderungen an die Bundesregierung.

Danach fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

- die 15 küstenländer-übergreifenden Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplan 2003 auf der Grundlage der Seehafenkonzeption entsprechend ihrer jeweiligen Baureife, Umweltverträglichkeit und der nachgewiesenen Finanzierbarkeit zeitnah und prioritär vorzubringen;
- die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen vorzubringen und die bestehenden Harmonisierungsdefizite abzubauen;
- dabei u. a. zu prüfen, ob der bei erfolgreicher Rückflagung durch deutsche Reeder entstehende zusätzliche fiskalische Spielraum zur Absenkung der Mineralölbesteuerung beim Hafenumschlag genutzt werden kann;

- durch geeignete Maßnahmen die Basis für wettbewerbsfähige Trassenpreise im Seehafenhinterlandverkehr zu schaffen;
- sich innerhalb der EU für faire und transparente Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen einzusetzen. Dies gilt insbesondere für staatliche Beihilfen, die innerhalb der gesamten EU schrittweise abgebaut werden müssen, um die eigenen Anstrengungen der Seehäfen zur Erhöhung ihrer Wirtschaftlichkeit zu forcieren.

Der ZDS hat diesen Beschluss des Deutschen Bundestages sehr begrüßt.

Sonderprogramm Verkehrsinfrastruktur

Das Bundeskabinett hat am 20. April 2005 ein Sonderprogramm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur beschlossen. Danach sollen zusätzlich 2 Mrd. € für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur innerhalb der kommenden vier Jahre investiert werden.

Das Programm gibt neue Spielräume für den Beginn und die Verstärkung von Infrastrukturvorhaben und dient damit der Auflösung des Investitionsstaus. Es hat zwei Teile und besteht aus einem Maßnahmenpaket 2005 und einem Maßnahmenpaket 2005 bis 2008.

Wir haben es begrüßt, dass bei der Auswahl der Projekte auch die Stärkung des Maritimen Standortes Deutschland als ein entscheidendes Kriterium herangezogen wurde.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 enthält 15 prioritäre Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen. Außerdem besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag für die Fahrrinnenanpassung von Außenweser und Unterelbe. Mit dem Sonderprogramm für die Verkehrsinfrastruktur sehen wir die Finanzierung vorrangiger Projekte als gesichert an und appellieren an die Bundesregierung, diese Maßnahmen nunmehr zügig umzusetzen. Es handelt sich hierbei um Investitionen, die im Interesse der gesamten deutschen Volkswirtschaft liegen und für die Abwicklung des zunehmenden deutschen Außenhandels unerlässlich sind.

Wir begrüßen, dass in der Projektliste des Sonderprogramms nunmehr wichtige Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und

Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen enthalten sind. Im Maßnahmenpaket 2005 sind dies

- das Bundesautobahnprojekt A 281 Eckverbindung Bremen (Verstärkung) mit 20 Mio. €
- und das Schienenwegeprojekt Elektrifizierung der Ausbaustrecke Hamburg – Lübeck - Travemünde mit 102 Mio. €.

Mit dieser Zusage kann die Bundesregierung die notwendigen Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG und dem Land abschließen.

Ins Maßnahmenpaket 2006 bis 2008 sind aufgenommen

- Ausbau der Unter- und Außenelbe sowie Unter- und Außenweser mit jeweils 20 Mio. €.

Damit sind für die Fahrrinnenanpassungen erste Finanzierungsmittel bereitgestellt worden. Diese Mittel sind für vorgezogene Teilmaßnahmen nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorgesehen.

Der ZDS begrüßt diese ersten Finanzierungszusagen. Damit hat der Bund der betroffenen Hafenwirtschaft und ihren Kunden ein wichtiges Signal gegeben, dass mit den Baumaßnahmen nach Abschluss der Planungsverfahren voraussichtlich 2006 (Weser) und 2007 (Elbe) begonnen werden kann. Der Bund hat sich damit eindeutig zu den Vertiefungsmaßnahmen bekannt.

- Dreigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Stelle – Lüneburg mit 80 Mio. €.
- Ersatz der Schleuse Dörverden und vorbereitende Maßnahmen Schleuse Minden (Mittelweser) mit 15 Mio. €.

Das Bundesverkehrsministerium stellt damit 257 Mio. € aus dem 2 Mrd.-Sonderprogramm für die Verbesserung der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen und seewärtigen Zufahrten bereit. Dies ist ein klares Bekenntnis zur Küste. Damit die deutschen Seehäfen weiter erfolgreich sein können, muss dieser Weg weitergegangen werden.

Wir begrüßen daher, dass der Ausbau der Verkehrswege im Hinterland der deutschen Seehäfen auch mit Hilfe der LKW-Mautgelder beschleunigt werden soll. Die durch Mauterlöse möglichen Investitio-

nen in die Verkehrsinfrastruktur belaufen sich 2005 auf schätzungsweise 2,4 Mrd. €.

Neben der Bereitstellung der Finanzmittel ist es wichtig, dass die Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben beschleunigt werden. Der ZDS hat daher den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben begrüßt. Zentrales Ziel der Planungsbeschleunigung ist es, vorhandene Finanzierungsmittel effizienter einzusetzen, um Bauvorhaben zu beschleunigen sowie die Standortbedingungen zu verbessern. Dabei soll die Verkürzung des Instanzenweges auch für Projekte genutzt werden, die der Verbesserung der Anbindung der deutschen Seehäfen dienen.

Hamburg hat in den Bundesrat einen Gesetzentwurf zur Effizienzsteigerung und Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungen eingebracht. Auch dieser Gesetzentwurf wird vom ZDS begrüßt.

Erwartungen des ZDS an die neue Bundesregierung

Für die vorgezogene Wahl zum Deutschen Bundestag am 18. September 2005 hat der ZDS einen Katalog mit zentralen Positionen der deutschen Hafenwirtschaft vorgelegt und die Bundestagsparteien gebeten, sich im Hinblick auf ihre künftige politische Arbeit zu diesen Positionen zu bekennen.

In unseren Wahlbausteinen haben wir um Unterstützung für folgende Positionen gebeten:

- **Fortführung der Nationalen Maritimen Konferenzen und Beibehaltung eines Koordinators für die Maritime Wirtschaft**

Zur Stärkung des maritimen Standortes Deutschland hat sich die Einführung Nationaler Maritimer Konferenzen unter Leitung des Bundeskanzlers und die Einsetzung eines Koordinators für die maritime Wirtschaft durch die Bundesregierung bewährt.

Auch weiterhin ist es notwendig, durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen Deutschlands internationale Wettbewerbsfähigkeit als Standort für Schiffbau, Schifffahrt und Hafenwirtschaft zu festigen und auszubauen. Der ZDS hält es daher dringend für erforderlich, den in-

stitutionalisierten Dialog zwischen Politik und maritimer Verbundwirtschaft im bisherigen Rahmen fortzusetzen.

Wir haben es sehr begrüßt, dass alle Bundestagsparteien uns in ihren Antwortschreiben auf unsere Wahlbausteine mitgeteilt haben, sich dafür einzusetzen, dass beide Institutionen erhalten bleiben. So schrieb uns z. B. die CDU-Bundesgeschäftsstelle: *„Wir wollen den maritimen Verbundwirtschaftsstandort Deutschland fördern und ausbauen. In diesem Zusammenhang legen wir Wert auf die Beibehaltung des Maritimen Koordinators, der sich als erfolgreiche und auch von Seiten der maritimen Wirtschaft anerkannte Einrichtung bewährt hat.“*

- **Zügige Realisierung des „Prioritäten-Konzepts Seehafen-anbindungen“**

Um die Wachstumschancen der deutschen Seehäfen zu nutzen, müssen die 15 küstenländer-übergreifenden Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplan 2003 sowie die Fahrinnenanpassungen der Außenweser und Untereibe noch in diesem Jahrzehnt realisiert werden.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Projekte:

Bundeswasserstraßen

- Vertiefung der Unterweser
- Ausbau der Mittelweser mit Bau der Schleusen in Dörverden und Minden
- Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal

Bundesschienenwege

- Y-Trasse – NBS/ABS Hamburg/Bremen – Hannover
- Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck/Travemünde
- ABS Rostock – Berlin
- ABS Oldenburg – Wilhelmshaven / Landwedel–Uelzen
- dreigleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg
- ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund

Bundesfernstraßen

- sechsstreifiger Ausbau der A 1 und A 7
- Weiterbau der A 14 nördlich von Magdeburg
- Weiterbau der A 281 – Eckverbindung in Bremen
- Weiterbau der A 20 von Lübeck (A 1) nach Stade (A 26) mit Elbquerung
- Neubau der A 26 von Stade (A20) nach Hamburg (A 7)

- Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg.

Außerdem:

- Fahrrinnenanpassung der Außenweser
- Fahrrinnenanpassung der Außen- und Untereibe

Dafür ist es wichtig, dass der Bund auch weiterhin an dem gemeinsam mit den Küstenländern getragenen Investitionskonzept zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland festhält, um die see- und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen zu verbessern. Der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen sollte daher auch künftig einen Schwerpunkt des Verkehrswegebbaus des Bundes bilden. Nur so können die deutschen Seehäfen ihre Wachstumschancen nachhaltig nutzen und Jobmaschinen bleiben.

In ihren Antworten auf unsere Wahlbausteine haben sich die Bundestagsparteien zum Infrastrukturausbau bekannt und sich weitgehend für die zügige Realisierung der Seehafenanbindungen ausgesprochen. Auch der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Walter Hirche, teilte uns in seinem Schreiben mit: *„Die zügige Realisierung des Prioritäten-Konzepts für die Seehafenanbindungen ist unverzichtbar für die norddeutschen Hafenstandorte.“*

- **Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch Abbau von Harmonisierungsdiziten**

Die unterschiedliche Nutzung von Harmonisierungsspielräumen in der EU bei der Erhebung der

Mineralölsteuer beim Hafenumschlag

Trassenentgelte

LKW-Maut

hat zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen der deutschen Seehäfen geführt. Es sind daher dringend Maßnahmen erforderlich, um diese Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten unserer Seehäfen in dem von der EU vorgegebenen Rahmen zu beseitigen.

- In den deutschen Seehäfen wird der Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff beim Hafenumschlag mit dem deutschen Regelsteuersatz von 47 Cent pro Liter belastet. In ausländischen Wett-

bewerbshäfen, vor allem in den Niederlanden und Belgien, wird dagegen lediglich der EU-Mindeststeuer-satz von 2,2 Cent pro Liter erhoben. Für die deutschen Seehäfen ergeben sich dadurch Wettbewerbsnachteile von insgesamt rund 13 Mio. € im Jahr. Wir fordern die Bundesregierung daher auf, auch in den deutschen Seehäfen die Mineralölsteuer beim Hafenumschlag auf den EU-Mindeststeuersatz zu ermäßigen.

- In Deutschland wird ein Trassenentgelt im Seehafenhinterlandverkehr von durchschnittlich 2,60 € pro Zugkilometer erhoben, während in den Niederlanden nur 75 Cent zu zahlen sind. Es sind daher dringend geeignete Maßnahmen erforderlich, um die Wettbewerbsnachteile im deutschen Schienenhinterlandverkehr zu beseitigen.
- In Deutschland beträgt die streckenbezogene LKW-Maut durchschnittlich 12,4 Cent/Km. Dagegen wird insbesondere in den Niederlanden im Rahmen des Eurovignettenverbundes weiterhin eine LKW-Maut von nur 1,06 Cent/Km bei einer Fahrleistung von 120.000 Km im Jahr pro LKW erhoben. Auch hier sind Maßnahmen dringend erforderlich, um die Standortnachteile der deutschen Seehäfen durch Einführung der LKW-Maut auszugleichen.

● **Stärkung der Ostsee-Fährverkehre Richtung Baltikum**

Nach der EU-Osterweiterung hat der Wegfall der nationalen Mengbegrenzung auf 200 Liter bei der abgabefreien Einfuhr von Kraftstoff in LKW-Tanks aus Drittländern sowie die Aufhebung von LKW-Kontrollen an der deutsch/polnischen Grenze zu erheblichen Benachteiligungen der Ostsee-Fährverkehre Richtung Baltikum gegenüber dem grenzüberschreitenden LKW-Verkehr geführt. Der Kostenvorteil gegenüber dem Verkehr über die Ostsee beträgt bis zu 400,- € pro LKW, so dass z. B. die Anzahl der begleiteten Frachteinheiten (LKW) auf der Relation Kiel - Klaipeda nach der EU-Osterweiterung um bis zu 40% abnahm. Es müssen daher dringend Maßnahmen ergriffen werden, um die gewünschte Verkehrsverlagerung „From Road to Sea“ zu stärken und nicht zu schwächen.

Die Bundestagsparteien haben uns hierfür ihre Unterstützung zugesagt. Auch der Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Dietrich Austermann, teilte uns mit: *„Ihrer Forderung nach Stärkung der Ostsee-Fährverkehre Richtung Baltikum schließt sich Schleswig-Holstein ohne Einschränkung an. Auf*

unsere Initiative hin wurde dieses Thema gemeinsam mit Mecklenburg-Vorpommern in die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer am 30. Juni 2005 in Hamburg eingebracht. Nach dem einstimmig gefassten Beschluss wird der Bund gebeten, im Rahmen seiner Zuständigkeit in geeigneter Weise darauf hinzuwirken, ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile für den LKW abzubauen bsp. durch eine Harmonisierung der Hinterlandverkehrskosten in Europa und durch eine Angleichung der Kontrollintensitäten an den seewärtigen und landseitigen Grenzen.“

● **Ablehnung des Port Package II**

Der Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission über den Marktzugang für Hafendienste vom 13.10.2004 (Port Package II) gefährdet das effiziente Hafensystem in den deutschen Seehäfen, das sich als bedarfsgerecht, unternehmerfreundlich und flexibel erwiesen hat. Unser Hafensystem stärkt den Wettbewerb und fördert Innovationen. Der ZDS hält es daher dringend für erforderlich, dass sich die Bundesregierung auch weiterhin nachdrücklich dafür einsetzt, dass unser Hafensystem durch eine Marktzugangsrichtlinie für Hafendienste in seiner Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird.

Unsere Position wird von allen Fraktionen des Deutschen Bundestages unterstützt. Dr. Margrit Wetzel, MdB, schrieb uns z. B. für die SPD-Bundestagsfraktion: *„Wir fürchten um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Seehafenwirtschaft, um die Investitionsfreudigkeit, die Risikobereitschaft und damit auch die Innovationsfähigkeit unserer Hafenbetriebe, wenn die Richtlinie greifen würde. Wir lehnen das Port Package II deshalb grundsätzlich ab und haben dieser Ablehnung mit unserem Entschließungsantrag vom 04.12.2004 mit dezidierten, weitgehenden Änderungsforderungen Ausdruck verliehen. In dieser ablehnenden Haltung wissen wir uns auch einig mit unseren sozialdemokratischen Kollegen im Europäischen Parlament.“*

Rainer Steenblock, MdB, teilte uns für seine Fraktion mit: *„BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnen eine Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste ab, die leistungsfähige und wettbewerbsorientierte Anbieterstrukturen in den Seehäfen gefährdet. Wir setzen uns für eine grundlegende Überarbeitung des Vorschlags ein.“*

Zu unseren Wahlbausteinen wies der Verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, Senator a.D. Uwe Beckmeyer, grundsätzlich darauf hin: *„Zwischen den Positionen des ZDS, wie sie in*

den Wahlbausteinen niedergelegt sind, und den Positionen der SPD-Bundestagsfraktion zu Fragen der maritimen Wirtschaft besteht ein hoher Grad an Übereinstimmung. Dies gilt auch für die Seehafenpolitik der Bundesregierung“.

Der ZDS hofft, dass die neue Bundesregierung unsere Anliegen unterstützen und mit hafenpolitischen Initiativen zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland beitragen wird.

KV-Förderung

Von den Maßnahmen der Bundesregierung zur Förderung des Kombinierten Verkehrs profitieren auch die deutschen Seehäfen. Wir haben daher die Richtlinie zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße, die am 1. Mai 2005 in Kraft trat und bis zum 30. April 2008 gilt, begrüßt. Danach erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilsfinanzierung in Form von Starthilfen oder Investitionszuschüssen.

Starthilfen dienen der Abfederung von wirtschaftlichen Risiken, die mit dem Betrieb eines neuen Verkehrsdienstes im unmittelbaren Zusammenhang stehen. Investitionszuschüsse dienen der Beschaffung von speziellen Ausrüstungen insbesondere für innovative technische Lösungen, die für die Erschließung neuer Beförderungspotenziale erforderlich sind. Der ZDS hofft, dass diese Maßnahmen auch für die Förderung des Hinterlandverkehrs der deutschen Seehäfen genutzt werden.

Die deutschen Seehäfen haben in den letzten Jahren auch von der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs profitiert. Diese Richtlinie ist bis zum 31. Oktober 2005 befristet. Wir halten eine Verlängerung für dringend erforderlich. Das Bundesverkehrsministerium beabsichtigt, die Richtlinie im Hinblick auf eine Neufassung zu überarbeiten. Das Vorhaben wird vom ZDS begrüßt.

Logistikstandort Deutschland

Im Rahmen ihrer Mobilitätsoffensive hat die Bundesregierung ein Vermarktungskonzept entwickeln lassen, um das Marketing für den Logistikstandort Deutschland zu verstärken. Der ZDS hat dieses Vorhaben begrüßt und unterstützt.

In diesem Zusammenhang wurde die Fraunhofer Gesellschaft mit der Erstellung eines Gutachtens zu Potenzialen aktiver Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland im europäischen und globalen Standortwettbewerb beauftragt. Die Studie macht die Bedeutung der deutschen Seehäfen für den Logistikstandort Deutschland deutlich.

Der ZDS wird sich an den weiteren Aktivitäten der Vermarktungsinitiative beteiligen.

II. HAFENPOLITISCHE INITIATIVEN DER EU-KOMMISSION

Port Package II

Am 13. Oktober 2004 hat die Europäische Kommission einen neuen Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste vorgelegt.

Für den ZDS ist es völlig unverständlich, dass die Europäische Kommission ein knappes Jahr nach dem Scheitern ihres ersten Vorschlags einer Marktzugangsrichtlinie für Hafendienste kurz vor Ende ihrer Amtszeit einen neuen Richtlinienvorschlag vorgelegt hat, der gravierende Verschärfungen enthält und weiterhin zentrale Regelungen, die zum Scheitern geführt haben.

Der Richtlinienvorschlag weicht von dem bisherigen Leitbild der europäischen Wettbewerbspolitik ab, einen funktionsfähigen Wettbewerb sicherzustellen. Danach sind regulative Eingriffe in einen Markt bzw. in einzelne Marktsegmente nur gerechtfertigt, wenn aufgrund marktstruktureller Gegebenheiten oder wettbewerbsbeschränkenden Verhaltens der Marktakteure ein aus ökonomischer Sicht ineffizientes Marktergebnis besteht.

Der auf die Stärkung des hafeninternen Wettbewerbs abzielende Richtlinienvorschlag stützt sich jedoch nicht auf empirische Befunde von missbräuchlicher Ausnutzung von Marktmacht, Kosteneffizienzen und mangelnder Innovationsbereitschaft ladungsbezogener Hafendiensteanbieter. Die Kommission hegt diese Vermutung vielmehr allein auf der Grundlage abstrakter allgemeiner, nicht seehafenspezifischer ökonomischer Überlegungen zu Wettbewerbsprozessen und den Folgen von Marktzutrittschancen für das Wettbewerbsergebnis.

Der Richtlinienvorschlag greift damit in den Wettbewerb ladungsbezogener Hafendienstleistungen ein, obwohl bezogen auf Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis kein wettbewerbspolitischer Handlungsbedarf besteht. Diese Dienste unterliegen längst dem Wettbewerb. Hier ist das Wettbewerbsziel des EG-Vertrages bereits erreicht.

Der Richtlinienvorschlag ist auch nicht geeignet, das gegenwärtige Wettbewerbsergebnis ladungsbezogener Hafendiensteanbieter zu

verbessern. Im Gegenteil konterkariert der Vorschlag seine eigene Zielsetzung, die Effizienz der Häfen zu verbessern. Der Vorschlag

- verringert die Wettbewerbsintensität und fördert Marktkonzentration,
- hemmt die Investitionsbereitschaft
- und erhöht die Umschlagentgelte.

Dabei schlägt die Kommission Maßnahmen vor, die dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel widersprechen, zu unflexibel sind, durch Überregulierung zu mehr Bürokratie führen und gegen rechtsstaatliche Grundsätze verstoßen.

Mit der vorgeschlagenen Ausschreibungspflicht und der vorzeitigen Aufhebung bestehender Miet- und Pachtverträge besteht die Gefahr, dass marktmächtige potenzielle Wettbewerber, insbesondere aus dem fernöstlichen Raum, ihre hohen Gewinne aus dortigen regionalen Monopolen zu einem Verdrängungswettbewerb gegen etablierte Hafenunternehmen nutzen werden mit der Absicht, auch in europäischen Seehäfen marktbeherrschende Positionen aufzubauen. Diese Auswirkungen sind nicht auf leistungsgerechte Wettbewerbsvorteile zurückzuführen, sondern auf Vorteile aufgrund der Möglichkeit einer Quersubventionierung von einem nicht wettbewerblichen in einen wettbewerblichen Markt, die unter wettbewerbsspolitischen Gesichtspunkten nicht zulässig sind.

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

Der ZDS hat in seiner Stellungnahme zum Port Package II vom 7. Januar 2005 den Richtlinienvorschlag daher abgelehnt. Die Vorschläge beziehen sich auf ein Problem, das für ladungsbezogene Hafendienstleistungen in der Praxis nicht existiert, aber zu einem massiven Problem wird, wenn den Vorschlägen gefolgt wird.

Sollte der Richtlinienvorschlag dennoch nicht zu verhindern sein, hat der ZDS hilfsweise Änderungen vorgeschlagen.

ZDS begrüßt Stellungnahmen aus Politik und Wirtschaft

Wir haben es begrüßt, dass der Deutsche Bundestag am 17. Februar 2005 die Bundesregierung aufgefordert hat, im Rat der Verkehrsminister keiner Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste zuzustimmen, die die leistungsfähigen und wettbewerbsorientierten Anbieterstrukturen in den deutschen Seehäfen gefährdet und sich im Verkehrsministerrat für eine grundlegende Überarbeitung des Richtlinienvorschlags einzusetzen.

Auch die Bundestagsfraktionen von CDU/CSU und FDP hatten Entschließungsanträge eingebracht, wonach die Bundesregierung aufgefordert wurde, den Richtlinienvorschlag in der vorliegenden Form nicht zu akzeptieren bzw. sich im Rat für eine grundlegende Überarbeitung einzusetzen. Sie fanden allerdings keine Mehrheit.

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 18. Februar 2005 die Bundesregierung aufgefordert, den Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste im Beratungsverfahren auf europäischer Ebene abzulehnen.

Am 13. April 2005 hat der Ausschuss der Regionen der Europäischen Union eine Stellungnahme zum Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste verabschiedet, in der sich der Ausschuss dafür ausspricht, den Richtlinienvorschlag in der vorgelegten Fassung nicht zu verabschieden. Der Ausschuss der Regionen vermisst insbesondere eine ausreichende Berücksichtigung der vorherrschenden Marktstruktur der europäischen Häfen und Hafendienstleistungen und hält es für unerlässlich, vor einer weiteren Beratung eine differenzierte Analyse der aktuellen Marktsituation für Hafendienstleistungen vorzunehmen. Die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen wurde vom Hamburger CDU-Bürgerschaftsabgeordneten Rolf Harlinghausen als Berichterstatter vorbereitet.

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) hält eine umfassende Überarbeitung des Richtlinienvorschlags für unverzichtbar. Dabei spricht sich der DIHK dafür aus, dass die Richtlinie für ladungsbezogene Dienstleistungen nur zur Anwendung kommen sollte, wenn im relevanten Markt nur ein Anbieter tätig ist und damit für Reeder und Verlader keine alternativen Hafenstandorte vorhanden sind. Diese Position wird auch von der Vereinigung der Europäischen Industrie- und Handelskammern (EUROCHAMBRES) vertreten.

Auch das Deutsche Verkehrsforum spricht sich in seiner Stellungnahme zum Port Package II dafür aus, bei vorhandenem Wettbewerb im relevanten Markt staatliche Eingriffe und zusätzliche Bürokratie zu vermeiden.

Auf Ablehnung ist der Richtlinienvorschlag auch bei der Federation of European Private Port Operators (FEPORT), dem Verband der europäischen Hafenvirtschaft, sowie bei der European Sea Ports Organisation (ESPO), dem Verband der europäischen Hafenbehörden, gestoßen.

Dies gilt auch für die Interessenvertretung der deutschen und europäischen Hafentarbeiter. Sowohl die Gewerkschaft ver.di als auch der Europäische Transportarbeiterverband (ETF) sprechen sich mit allem Nachdruck gegen den Richtlinienvorschlag aus.

Rat wartet auf Folgenabschätzung

Im ersten Halbjahr 2005 hat sich die Ratsarbeitsgruppe „Seeverkehr“ unter luxemburgischer Ratspräsidentschaft mit dem Port Package II befasst. Dabei haben die Vertreter der Mitgliedstaaten deutlich gemacht, dass sie erst nach Vorlage der von der Kommission zugesagten Folgenabschätzung bereit sind, den Richtlinienvorschlag im Einzelnen zu erörtern und Kompromissvorschläge zu diskutieren. Der Sitzungsbericht enthält daher nur eine Reihe von Fußnoten zum Richtlinienvorschlag, die erste Kommentare und Bedenken der Sitzungsteilnehmer dokumentieren. Der Verkehrsministerrat hat sich mit dem Richtlinienvorschlag deshalb bisher noch nicht befasst.

Die Kommission hat zwischenzeitlich das Consulting-Unternehmen ECORYS mit der „Economic Evaluation of the Port Package“ beauftragt. Die Studie soll Mitte September 2005 vorliegen.

Der Rat wird einen Gemeinsamen Standpunkt zum Port Package II im zweiten Halbjahr 2005 unter britischer Präsidentschaft allerdings voraussichtlich erst dann fassen, wenn das Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments vorliegt.

Erste Lesung im Europäischen Parlament

Berichtersteller des Europäischen Parlaments zum Port Package II ist Dr. Georg Jarzembowski, MdEP. Er hatte diese Aufgabe bereits beim Port Package I übernommen. Zur Vorbereitung seines Be-

richtsentwurfs hat er am 31. März 2005 ein Arbeitsdokument vorgelegt und die betroffenen Kreise gebeten, zu Fragen, die aus seiner Sicht wichtig sind, sowie zu weiteren Fragen Stellung zu nehmen.

Der ZDS hat zu dem Arbeitsdokument Stellung genommen und seine Stellungnahme in einer gemeinsamen Veranstaltung mit dem Deutschen Verkehrsforum am 25. Mai 2005 in Brüssel im Rahmen eines Arbeitssessens mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments diskutiert. Dabei machte Dr. Georg Jarzembowski, der Verkehrspolitische Sprecher der EVP-Fraktion, deutlich, dass er eine Marktzugangsrichtlinie für Hafendienste als Spezialrichtlinie für erforderlich hält, über deren Inhalt im Detail allerdings zu reden sei. Insbesondere sei eine angemessene Entschädigungsregelung notwendig. Die vorgesehenen Regelungen über die Selbstabfertigung sollten gestrichen werden. Willi Piecyk, MdEP, der Verkehrspolitische Sprecher der Sozialdemokratischen Fraktion im Europäischen Parlament und Schattenberichterstatter zum Port Package II, wies darauf hin, dass seine Fraktion keinen Bedarf für eine derartige Richtlinie sehe. Er werde sich daher für eine Ablehnung des Vorschlags einsetzen. Michael Cramer, MdEP, der Verkehrspolitische Sprecher der Grünen im Europäischen Parlament, schloss sich der Position von Willi Piecyk an. Es sei ein parlamentarischer Brauch, abgelehnte Richtlinienvorschläge in einer Legislaturperiode nicht nochmals wieder vorzulegen. Schon aus diesem Grund sei der verschärfte Richtlinienvorschlag abzulehnen.

Am 14. Juni 2005 fand auf Einladung des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments ein Hearing zum Port Package II in Brüssel statt, an dem Vertreter europäischer Wirtschafts- und Verkehrsverbände sowie des Europäischen Transportarbeiterverbandes teilnahmen. Dabei lehnte der größte Teil der Sprecher den Richtlinienvorschlag ab. Alle Vertreter waren sich jedoch einig, dass Beihilfenleitlinien und Transparenzregelungen erforderlich sind.

Am 29. August 2005 hat Dr. Jarzembowski seinen Berichtsentwurf dem Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments vorgelegt. Wir haben es sehr begrüßt, dass er in seinen Änderungsanträgen eigenständige Regelungen über Ausgleichszahlungen und Übergangsmaßnahmen, längere Geltungsdauern der Genehmigungen sowie die Streichung der Regelungen über Selbstabfertigung vorgeschlagen hat.

Wir halten allerdings weitere Änderungen für erforderlich. Hinsichtlich der Auswahlverfahren sollte ergänzend hinzugefügt werden, dass ein Auswahlverfahren nicht durchzuführen ist, wenn in einem Hafen für

die jeweiligen Hafendienste mindestens zwei im Wettbewerb stehende Diensteanbieter tätig sind oder auf dem relevanten Markt Wettbewerb für die jeweiligen Hafendienste herrscht oder die wirtschaftliche Existenz des bestehenden Diensteanbieters vernichtet oder unzumutbar belastet wird. Die bereits im Wettbewerb stehenden Hafenunternehmen dürfen in ihrer Existenz nicht gefährdet werden. Diese Hafendienste unterliegen längst dem Wettbewerb. Hier ist das Wettbewerbsziel des EG-Vertrages bereits erreicht. Außerdem dürfen Hafenunternehmen, die nur einen Terminal betreiben, bei Verlust der Genehmigung nicht ihre wirtschaftliche Existenz verlieren.

Darüber hinaus halten wir einen umfassenden Bestandsschutz für bestehende Genehmigungen, eine Verlängerungsoption von 10 Jahren bei bestehenden Genehmigungen, wenn bedeutende Investitionen eingegangen wurden, sowie eine Regelung für erforderlich, wonach Eigentumsrechte in oder an einem Hafen unverändert Gültigkeit behalten.

Auf Unverständnis ist bei uns die von Dr. Jarzembowski vorgeschlagene Streichung des Personalübergangs gestoßen. Wir halten es dringend für erforderlich, dass für den Fall, dass eine Genehmigung nach einem Auswahlverfahren von einem anderen Diensteanbieter übernommen wird, die Rechte und Pflichten des bisherigen Diensteanbieters aus den zum Zeitpunkt der Übernahme der Genehmigung bestehenden Arbeitsverhältnissen auf den neuen Diensteanbieter übergehen. Der Wechsel von Genehmigungen darf nicht zu einem massiven Abbau von Arbeitsplätzen führen und den vorherigen Diensteanbieter zusätzlich zum Verlust seiner Betriebsgenehmigung auch noch mit den Kosten eines Sozialplans belasten.

Der ZDS hat seine Änderungsvorschläge den verkehrspolitischen Sprechern der Fraktionen im Europäischen Parlament zugeleitet und sie gebeten, diese Vorschläge im weiteren Verfahren zu unterstützen.

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments wird sich voraussichtlich auf seiner Sitzung am 10. Oktober 2005 mit den eingegangenen Änderungsanträgen befassen und am 22. November 2005 über seine Beschlussempfehlung für das Plenum des Europäischen Parlaments abstimmen.

Meeresautobahnen

Der Aufruf der Europäischen Kommission, Anträge für Gemeinschaftszuschüsse zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) einzureichen, richtete sich 2005 erstmals auch auf die Förderung des Ausbaus von Meeresautobahnen. Für die Beantragung von entsprechenden Projekten hat die Europäische Kommission einen Leitfaden vorgelegt.

Auch in deutschen Seehäfen wird an entsprechenden Projekten gearbeitet. So sieht die „Eurocoast Network Association“ die Einrichtung einer Meeresautobahn vor, die die Häfen Cuxhaven, Cherbourg, Ostende, Rosslare (Irland), Poole und Portsmouth (beide Großbritannien) sowie Ferrol (spanische Atlantikküste) verbindet. Ein weiteres Projekt ist der „Nordic Container Feeder Sea Motorway“. An diesem Projekt arbeiten die Bremischen Häfen zusammen mit Kristiansand (Norwegen), Stockholm und den finnischen Häfen Turku und Naantali. Außerdem ist eine Meeresautobahn zwischen Hanko (Finnland) und Rostock in Planung. Ziel der Projekte ist es, Verkehrsanteile von der Straße auf den Seeweg zu verlagern.

Meeresautobahnen sind sowohl nach den TEN-Richtlinien als auch nach dem Marco Polo Programm förderfähig. Während Anträge auf TEN-Förderung von den Mitgliedstaaten gestellt werden müssen, können Unternehmen für den Betrieb von Meeresautobahnen Fördermittel aus dem Marco Polo Programm beantragen.

Grünbuch Meerespolitik

Die Europäische Kommission arbeitet an einem Grünbuch zur EU-Meerespolitik. Eine Task Force aus den zuständigen Kommissionsmitgliedern für die meeresbezogenen Politiken unter Vorsitz des für Fischerei und Meerespolitik zuständigen EU-Kommissars, Joseph Borg, wird zu diesem Zweck ein Konsultationspapier (Grünbuch) erstellen, das in der ersten Hälfte 2006 veröffentlicht werden soll. Mit dieser Vorlage soll dann ein umfassender Konsultationsprozess zu den möglichen Optionen einer EU-Meerespolitik eingeleitet werden.

Ein zentrales Handlungsfeld im Rahmen der Europäischen Meerespolitik ist aus Sicht des ZDS der Ausbau der Häfen und die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für die Hafenwirtschaft. Der Ausbau von Verkehrswegen über See ist angesichts der geografischen Gegebenheiten Europas und der zu erwartenden Zunahme der Verkehrsströme unverzichtbar.

Der ZDS unterstützt daher die Position der Bundesregierung zur Meerespolitik. Im Hinblick auf hafenspolitische Handlungsfelder heißt es in dem Positionspapier der Bundesregierung: „Um die Erreichbarkeit über die Meere und damit die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Wirtschaftsraumes zu gewährleisten, muss eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der europäischen Seehafenstandorte im Einklang mit europäischen Nachhaltigkeitszielen sichergestellt werden. Daneben müssen die Bemühungen auf europäischer Ebene um faire und transparente Wettbewerbsbedingungen für die Seehäfen fortgesetzt und weiterentwickelt werden. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die eigenen Anstrengungen der Häfen um die Erhöhung ihrer Wirtschaftlichkeit zu forcieren, sind staatliche Beihilfen weiter abzubauen.“

Der ZDS wird die Arbeiten am Grünbuch Meerespolitik aufmerksam verfolgen und sich am Konsultationsprozess beteiligen.

III. HAFENSICHERHEIT (PORT SECURITY)

Umsetzung des ISPS-Code in den Hafenanlagen

Im letzten Jahresbericht hatten wir im Einzelnen über die Umsetzung des International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) in den Hafenanlagen berichtet. Die Anforderungen des ISPS-Code waren bis zum 1. Juli 2004 von den IMO-Vertragsstaaten umzusetzen. Die deutschen Seehäfen haben diesen Termin eingehalten. Sämtliche Gefahrenabwehrpläne für die Hafenanlagen waren bis zum 1. Juli 2004 von den zuständigen Behörden genehmigt.

Auf der Basis der Gefahrenabwehrpläne haben die Betreiber der Hafenanlagen umfangreiche bauliche und betrieblich-organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit ergriffen. 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. Durch die fristgemäße Umsetzung und Praktizierung der Gefahrenabwehrmaßnahmen leisten die deutschen Seehäfen einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in der Seeschifffahrt.

Rechtliche Umsetzung des ISPS-Code

Da die verpflichtenden Anforderungen des ISPS-Code nicht unmittelbar im nationalen Recht gelten, bedurften sie noch einer gesonderten Umsetzung in europäisches bzw. nationales Recht. Die Umsetzung ist zum einen durch die EU-Verordnung zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen erfolgt, die seit dem 1. Juli 2004 verbindlich in den Mitgliedstaaten einzuhalten ist. Darüber hinaus hat der Bund auf nationaler Ebene ein Vertragsgesetz und ein Ausführungsgesetz für den Bereich der Seeschifffahrt erlassen. Diese beiden Gesetze sind zum 1. Januar bzw. 1. Juli 2004 in Kraft getreten. Nach dem Grundgesetz hat der Bund jedoch keine Gesetzgebungszuständigkeit für die Häfen. Die Gesetzgebungskompetenz für die Häfen obliegt vielmehr den Ländern, die eigene Ausführungsregelungen zum ISPS-Code bereits erlassen haben bzw. noch erlassen werden.

Als Grundlage für die Ausführungsregelungen der Länder dient der Musterentwurf der Küstenländer zur Ausführung der IMO-Regelungen, der in einer Arbeitsgruppe der zuständigen Behörden der Küstenländer unter Mitwirkung des ZDS erarbeitet worden ist. Die Küstenländer Schleswig-Holstein und Bremen haben auf Landesebene bereits Hafensicherheitsgesetze erlassen, die Ende Juni bzw. Anfang Juli 2004 in Kraft getreten sind. Die Gesetzentwürfe von Niedersachsen und Hamburg befinden sich derzeit noch im parlamentarischen Beratungsverfahren. Mecklenburg-Vorpommern hat bislang noch keinen Gesetzentwurf vorgelegt.

Gegen den Widerstand des ZDS hatten die Küstenländer in den Musterentwurf eine Regelung mit aufgenommen, nach der die zuständige Behörde ermächtigt wird, durch Rechtsverordnung für bestimmte Arten von Hafenanlagen Mindestanforderungen zur Gefahrenabwehr festzulegen. In einem ersten Schritt hatten die Küstenländer geplant, Mindestanforderungen für Kreuzfahrtterminals zu normieren. Wir hatten gegen diese Regelung interveniert, da es im ISPS-Code keine rechtliche Grundlage für die Festlegung von Mindeststandards gibt. Auch in anderen europäischen Ländern sind weder für Schiffe noch für Hafenanlagen Mindestanforderungen festgelegt worden. Auf Intervention des ZDS wurde diese Verordnungsermächtigung in dem Entwurf des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes wieder gestrichen. In der Gesetzesbegründung zu dem Bremischen Hafensicherheitsgesetz wurde klargestellt, 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 Land Schleswig-Holstein jedoch davon abgesehen hat, eine Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Mindeststandards in das Hafenanlagensicherheitsgesetz mit aufzunehmen, scheidet die Einführung von Mindestanforderungen im Alleingang aufgrund der Gesetzesbegründung auch in Bremen aus.

Der vom niedersächsischen Wirtschaftsministerium vorgelegte Entwurf des Hafensicherheitsgesetzes enthält – in Anlehnung an den Musterentwurf der Länder – ebenfalls eine Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Mindestanforderungen. Wir hatten mit Schreiben an Wirtschaftsminister Hirche auch in Niedersachsen gegen diese Verordnungsermächtigung interveniert. In seinem Antwortschreiben hat Minister Hirche darauf hingewiesen, dass Sinn und Zweck dieser Regelung nicht sei, internationale Vorgaben zu verschärfen. Es sei zudem nicht erforderlich, für das einzige nieder-

sächsische Kreuzfahrtterminal in Cuxhaven solche zusätzlichen Anforderungen einzuführen. Vor diesem Hintergrund halte er es in Niedersachsen für vertretbar, dass die entsprechende Regelung im Entwurf des niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes entfällt. Die endgültige Entscheidung darüber werde im parlamentarischen Beratungsverfahren getroffen. Das parlamentarische Beratungsverfahren ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

Gebühren für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code

Der ISPS-Code sieht neben den umfangreichen Verpflichtungen für die Betreiber der Hafenanlagen auch Verpflichtungen der zuständigen Behörden vor. Zu den staatlichen Aufgaben gehören u.a. die Durchführung der Risikobewertung für die Hafenanlagen sowie die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr.

Wir hatten im Rahmen der Umsetzung des ISPS-Code gegenüber den Ländern deutlich gemacht, dass es nicht akzeptabel ist, die Hafenunternehmen auch mit den Kosten für die rein staatlichen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code zu belasten. Die Unternehmen führen bereits die betrieblichen Maßnahmen auf dem Terminal durch, was mit einer erheblichen Kostenbelastung verbunden ist. Eine Verlagerung der Kosten für staatliche Verpflichtungen auf die Unternehmen ist unseres Erachtens insbesondere auch aus Wettbewerbsgründen nicht akzeptabel, da nach den uns vorliegenden Informationen in europäischen Wettbewerbshäfen zum Teil keine Gebühren für staatliche Verpflichtungen erhoben werden.

Entgegen unserem Petition hat das Land Schleswig-Holstein eine Gebührenverordnung für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code erlassen. Auf der Basis dieser Gebührenverordnung wurden bereits Gebührenbescheide erlassen. Das Innenministerium Schleswig-Holstein hatte den Erlass der Gebührenverordnung damit begründet, dass alle Küstenländer Gebühren für die staatlichen Leistungen nach dem ISPS-Code erheben wollten. Zwischenzeitlich hat sich jedoch herausgestellt, dass die Küstenländer hinsichtlich einer Gebührenerhebung unterschiedlich verfahren. Die schleswig-holsteinische Hafenwirtschaft hat daher erneut gegen eine Gebührenerhebung für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code interveniert. Aus Sicht des ZDS ist es nicht akzeptabel, bestimmte Hafenunternehmen zusätzlich und einseitig mit den Kosten für die staatlichen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code zu belasten. Wir

erwarten daher, dass die in Schleswig-Holstein erlassenen Gebührenbescheide zurückgenommen werden.

Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen

Aus rechtlichen Gründen konnten bei der IMO keine Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für den gesamten Hafenbereich durch eine Ergänzung des SOLAS-Übereinkommens vorgesehen werden. Vielmehr beziehen sich die von der IMO im Dezember 2002 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 verabschiedet worden, die die Einsetzung einer gemeinsamen ILO/IMO-Arbeitsgruppe vorsieht. Diese Arbeitsgruppe hatte den Auftrag, sich mit der Sicherheit im übrigen Hafengebiet, das nicht vom ISPS-Code erfasst wird, zu befassen.

Auf der Basis des von der ILO/IMO erarbeiteten Code of Practice on Security in Ports hat die Europäische Kommission im Februar 2004 einen Richtlinienvorschlag zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen vorgelegt. Mit diesem Richtlinienvorschlag verfolgt die Europäische Kommission das Ziel, die Sicherheit in den übrigen Hafengebieten, die nicht unter den ISPS-Code fallen, zu verbessern. Der Text des Richtlinienvorschlags befindet sich derzeit in der Sprachförmlichkeitsprüfung. Mit einer Veröffentlichung der Richtlinie ist im Herbst 2005 zu rechnen. Die Richtlinie ist dann innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten von den EU-Mitgliedstaaten umzusetzen.

Der Richtlinienvorschlag sieht – analog zum ISPS-Code – vor, dass die Mitgliedstaaten sicherzustellen haben, dass für die unter die Richtlinie fallenden Häfen Gutachten zur Risikobewertung erstellt und Pläne zur Gefahrenabwehr ausgearbeitet werden. Den Mitgliedstaaten obliegt es dabei, die Grenzen für jeden Hafen für die Zwecke dieser Richtlinie festzulegen. Darüber hinaus ist für jeden Hafen ein Beauftragter zu Gefahrenabwehr zu benennen. Verantwortlich für die Vorbereitung und Umsetzung des Hafensicherheitsplans ist jeweils die zuständige Behörde.

Adressaten der Richtlinie sind damit die Mitgliedstaaten bzw. die jeweils zuständigen Behörden. In den ersten Gesprächen mit den Küstenländern haben wir deutlich gemacht, dass wir davon ausgehen, dass durch die Richtlinie keine weiteren Sicherheitsanforderungen

auf die Hafenwirtschaft zukommen. Gleichzeitig haben wir darauf hingewiesen, dass die Einführung eventueller zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen im übrigen Hafengebiet durch die zuständigen Behörden mit Augenmaß erfolgen sollte. Überproportionale Maßnahmen und eine weitere Verlagerung von Kontrollen in die Häfen, um bestehende Sicherheitsdefizite im Zulaufverkehr zu den deutschen Seehäfen zu kompensieren, müssen vermieden werden. Eine Verlagerung sämtlicher Kontrollen an die Schnittstelle Schiff/Hafen würde die Häfen unverhältnismäßig belasten und zudem zu einer Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern führen. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen der Seeverkehr unmittelbar mit dem Landtransport konkurriert, wie dies im Fähr- und RoRo-Verkehr in der Ostsee der Fall ist. Bereits heute werden auf der Basis des ISPS-Code Kontrollen in den Hafenanlagen durchgeführt. Für den Fall, dass auf der Basis der Hafensicherheitsrichtlinie die Kontrollen in den Häfen intensiviert werden müssten, käme es zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung zwischen dem Fähr- und RoRo-Verkehr und dem Landtransport in der Ostsee. Nach Ansicht des ZDS muss vermieden werden, dass es durch eine Überregulierung in den Häfen zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern kommt. Wir sind zudem der Ansicht, dass die Einführung von Gefahrenabwehrmaßnahmen lediglich in den Häfen und auf See keine wesentliche Verbesserung der Sicherheit bringt, wenn nicht gleichzeitig auch die vor- und nachgelagerten Verkehre in die Sicherheitsbetrachtungen mit einbezogen werden. Wir halten es daher für erforderlich, dass durch geeignete Maßnahmen sichergestellt wird, dass die Ladereinheit während des Transports zu den deutschen Seehäfen „sauber“ bleibt.

Konsultationsdokument der Europäischen Kommission zur Transportkettensicherheit

Ende Dezember 2003 hatte die Europäische Kommission ein Konsultationsdokument zur Transportkettensicherheit vorgelegt. Auf der Basis der Ergebnisse des Konsultationsprozesses wird die Kommission voraussichtlich Ende 2005 einen Richtlinienvorschlag vorlegen.

Ziel dieser Initiative der Kommission ist es, die Sicherheit in der gesamten Transportkette zu verbessern. Aus unserer Sicht ist diese Initiative sehr zu begrüßen. In der Einleitung ihres Konsultationspapiers führt die Kommission u.a. aus, dass Sicherheitsstandards für alle Verkehrsträger auf Wasser, Straße, Schiene und Luft gleicher-

IV. TARIF- UND SOZIALPOLITIK

Lohntarifvertrag für die Hafentarbeiter

In der Lohnrunde 2004 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 der Welthandel und der Export deutlich zugenommen hätten. Die deutschen Seehäfen würden von dem Exportboom profitieren. Wir haben in den Verhandlungen deutlich gemacht, 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.

Nach vier schwierigen Verhandlungsrunden haben wir uns mit der Gewerkschaft ver.di auf einen Lohntarifabschluss mit einer Mindestlaufzeit von 24 Monaten geeinigt. Der im Mai 2004 abgeschlossene Lohntarifvertrag sieht im Einzelnen Folgendes vor:

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 Hafendarbeiter in den sogenannten Beschäftigungssicherungsunternehmen die in den anderen Unternehmen geltenden Grundstundenzölne erreicht werden.

3. Hafendarbeiter, die an versicherungsförmigen Altersversorgungssystemen gemäß Ziffer VI des Lohnstarifvertrages 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 Lohnstarifvertrag hat eine Mindestlaufzeit von 24 Monaten.

Der Lohnstarifvertrag gilt für die knapp 8.000 Hafendarbeiter 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 Hafendarbeiter, die vor dem 1. Juni 2000 eingestellt worden sind, ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

Lohn- gruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2005 €
I	Aushilfsarbeiter	11,83
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	13,14
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafendarbeitskarte sind	13,86
IV		14,69
V	Wunsch- und Decksleute	14,90
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	15,20
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	15,47
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	15,82
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeitsgebieten	16,18
VII	2. Stauervize	17,02
VII/1	Vorhandwerker	17,51
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	18,35

Die in der Tabelle aufgeführten Grundstundenlöhne gelten gemäß Ziffer 2 der Lohntarifvereinbarung für die Hafenarbeiter in den so genannten Beschäftigungssicherungsunternehmen erst ab dem 1. Mai 2006.

Tarifvertrag zur Einführung von Lebensarbeitszeitkonten

Im Rahmen der Lohntarifverhandlungen im Mai 2004 hatten wir gegenüber der Gewerkschaft ver.di darauf hingewiesen, dass wir es aufgrund der Entwicklungen in der gesetzlichen Rentenversicherung und der in der Diskussion befindlichen Anhebung der Altersgrenze dringend für erforderlich halten, in Gespräche über die Einführung von Lebensarbeitszeitkonten einzutreten. Unseres Erachtens stellt ein Lebensarbeitszeitkonto ein geeignetes Instrument dar, um dem Arbeitnehmer unter Fortzahlung seiner Bezüge ein vorzeitiges Ausscheiden aus dem Erwerbsleben zu ermöglichen.

Im Herbst 2004 haben wir daraufhin mit der Gewerkschaft ver.di Verhandlungen über die Einführung von Lebensarbeitszeitkonten aufgenommen, die im Januar 2005 zum Abschluss eines Tarifvertrages geführt haben.

Durch diesen Tarifvertrag wird die Möglichkeit eröffnet, auf betrieblicher Ebene Lebensarbeitszeitkonten für den langfristigen Zeitausgleich einzuführen. Der unbefristet Beschäftigte erhält durch die Einführung eines Lebensarbeitszeitkontos die Möglichkeit, durch Einbringung von Zeitguthaben und/oder Entgeltbestandteilen vor Erreichen der gesetzlichen Altersgrenze von der Verpflichtung zur Arbeitsleistung freigestellt zu werden. Die Lebensarbeitszeitkonten können in Zeit und/oder Geld geführt werden. Im Falle des Abschlusses einer betrieblichen Vereinbarung über die Einführung von Lebensarbeitszeitkonten ist die Teilnahme für Beschäftigte, die ab dem 1.1.2005 eingestellt werden, verbindlich. Für Arbeitnehmer, die vor diesem Zeitpunkt eingestellt worden sind, ist die Teilnahme hingegen freiwillig. Der Tarifvertrag hat eine Mindestlaufzeit von sechs Jahren und kann mit einer Frist von sechs Monaten frühestens zum 31. Dezember 2010 gekündigt werden.

Mit dem Abschluss dieses Tarifvertrages haben wir tarifpolitisches Neuland betreten. Wir sind davon überzeugt, dass dieses Modell für alle Beteiligten Vorteile bietet. Für die Arbeitnehmer eröffnet ein Lebensarbeitszeitkonto die Möglichkeit, bei laufendem Gehalt vorzeitig aus dem aktiven Berufsleben auszuschneiden. Zudem ergeben sich für den Arbeitnehmer durch das Investieren der eingebrachten Zeit- und/oder Entgeltbestandteile in ertragsstarke Fonds auch finanzielle und insbesondere steuer- und sozialversicherungsrechtliche Vorteile. Aber auch der Arbeitgeber profitiert von der Einführung von Lebensarbeitszeitkonten, da hierdurch eine Überalterung der Belegschaft vermieden und zugleich eine flexible Beschäftigungsstruktur erreicht werden kann. Darüber hinaus dürfte auch der Staat an der erfolgreichen Praktizierung von Lebensarbeitszeitkonten interessiert sein, da hieraus positive Beschäftigungseffekte resultieren können. Von besonderer Wichtigkeit dürfte für den Staat auch sein, dass Wege gefunden werden, die ein vorzeitiges Ausscheiden der Arbeitnehmer aus dem Berufsleben ermöglichen, gleichzeitig aber nicht zu einer untragbaren Belastung der Sozialversicherungsträger und der Öffentlichen Hand führen. Gerade hier lagen die Probleme der klassischen Frühpensionierungsprogramme.

V. UMSCHLAGENTWICKLUNG 2004/2005

In den deutschen Seehäfen nahm der Güterumschlag 2004 weiterhin kräftig zu. Insgesamt wurden 269,3 Mio. t Güter aller Art umgeschlagen, 6,6% mehr als im Vorjahr.

Dabei profitierten die deutschen Seehäfen vom dynamischen Welt-handel, der von der lebhaften Konjunktur in den USA und in den ost-asiatischen Schwellenländern, insbesondere in China, angetrieben wurde. Der deutsche Außenhandel nahm dadurch mengenmäßig um rund 6% auf 914 Mio. t zu. Dabei erhöhten sich die deutschen Aus-fuhren um 7,8% auf 343 Mio. t, so dass Deutschland wieder Export-weltmeister wurde.

Getragen von dieser Entwicklung nahm der Stückgutumschlag in den deutschen Seehäfen 2004 um 10,9% auf 141 Mio. t zu. Dabei erhöh-te sich die Containerladung um 13,8% auf knapp 90 Mio. t. Der Fäh-rund Ro/Ro-Verkehr in den deutschen Ostseehäfen nahm einschließ-lich der Eigengewichte um 6% auf 56,3 Mio. t zu. Der Massengutum-schlag erhöhte sich dagegen nur um 2,1% auf knapp 128 Mio. t.

Die deutschen **Nordseehäfen** schlugen 2004 218 Mio. t um, 7,6% mehr als im Vorjahr. Davon entfielen auf den Hamburger Hafen 99,5 Mio. t (+6,4%), die niedersächsischen Häfen 64,5 Mio. t (+11,6%), die Bremischen Häfen 45,4 Mio. t (+6,8%) und auf die schleswig-holsteinischen Nordseehäfen 8,8 Mio. t (-1,8%).

In den einzelnen Häfen erhöhte sich vor allem das Aufkommen in Cuxhaven (+33,3%), Nordenham (+20,1) und Wilhelmshaven (+14,0%). Dagegen verzeichneten Leer kräftige sowie Brunsbüttel und Brake leichte Rückgänge.

In den deutschen **Ostseehäfen** nahm der Gesamtumschlag 2004 um 2,6% auf 51 Mio. t zu. Dabei zogen die schleswig-holsteinischen Hä-fen 26,8 Mio. t (+5,5%) und die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern 24,2 (-0,6%) auf sich.

Während der Umschlag in Lübeck, Stralsund, Puttgarden und Wis-mar zunahm, war der Umschlag in den übrigen Ostseehäfen leicht rückläufig.

In den deutschen Binnenhäfen wurden im Seeverkehr 2004 nach einem deutlichen Rückgang im Vorjahr insgesamt 2,6 Mio. t umge-schlagen, 20% mehr als 2003. Dabei nahm der Seegüterumschlag in Duisburg um 8,5% auf 1,7 Mio. t zu.

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

	2002	2003	2004	Veränder. 2004:2003 %
Ostseehäfen	50 020	49 789	51 071	+2,6
Rostock	17 347	16 712	16 367	-2,1
Lübeck	17 020	17 786	19 168	+7,8
Puttgarden	3 283	3 375	3 574	+5,9
Kiel	3 199	3 050	2 986	-2,1
Wismar	2 822	2 664	2 804	+5,2
Sassnitz	2 987	2 938	2 858	-2,7
Lubmin	376	300	216	-28,0
Wolgast	766	596	568	-4,8
Stralsund	905	893	963	+7,8
Flensburg	473	565	523	-7,3
Rendsburg	253	335	322	-3,8
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	318	328	259	-20,8
Mecklenburg-Vorpom.	271	246	463	+88,0
Nordseehäfen	193 157	202 873	218 190	+7,6
Hamburg	86 724	93 562	99 529	+6,4
Wilhelmshaven	38 798	39 427	44 956	+14,0
Bremen/Bremerhaven	40 452	42 492	45 370	+6,8
Brunsbüttel	7 560	7 180	6 896	-4,0
Brake	5 019	5 178	5 002	-3,4
Bützfleth	3 653	4 182	4 697	+12,3
Emden	3 380	3 313	3 498	+5,6
Nordenham	3 143	2 944	3 535	+20,1
Cuxhaven	1 248	1 196	1 594	+33,3
Leer	376	393	180	-54,1
Papenburg	315	436	443	+1,5
Husum	330	357	326	-8,9
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1 435	1 424	1 529	+7,4
Niedersachsen	726	788	636	-19,2
Seehäfen zusammen	243 177	252 662	269 261	+6,6
Binnenhäfen ¹⁾	3 177	2 172	2 607	+20,0
darunter Duisburg	2 454	1 555	1 687	+8,5
Insgesamt	246 353	254 834	271 869	+6,7
Außerdem: Eigengew. d. Ladungsträger	42 404	44 651	48 568	+8,8

¹⁾ Seeverkehr der Binnenhäfen

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

	2003	2004	Veränderungen in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	8,3	8,4	+0,4
Empfang aus Häfen ausserhalb Deutschlands	154,5	163,8	+6,1
Europäische Häfen	103,7	110,1	+6,2
davon Häfen in der Europ. Union ¹⁾	55,2	68,5	+24,2
übrigem Europa	48,5	41,6	-14,3
dar.: Russ. Förder./Ostsee	6,4	10,3	+60,4
Norwegen	24,0	23,9	-0,4
Aussereuropäische Häfen	50,8	53,6	+5,5
darunter Häfen in Afrika	10,5	11,6	+11,3
Nordamerika	8,3	8,0	-3,5
Mittel- und Süd-Amerika	14,0	14,0	0
Asien	16,6	19,0	+14,7
Australien	1,4	1,0	-25,6
Versand nach Häfen ausserhalb Deutschlands	92,0	99,6	+8,3
Europäische Häfen	50,5	56,2	+11,2
davon Häfen in der Europ. Union ¹⁾	39,1	46,9	+20,0
übrigem Europa	11,5	9,3	-18,7
dar.: Russ. Förder./Ostsee	2,7	3,1	+13,6
Norwegen	2,8	3,1	+10,3
Aussereuropäische Häfen	41,5	43,5	+4,8
darunter Häfen in Afrika	3,6	3,3	-6,9
Nordamerika	11,5	13,8	+19,6
Mittel- und Süd-Amerika	3,9	4,0	+2,6
Asien	21,8	21,7	-0,6
Australien	0,7	0,7	-2,8
Gesamtverkehr	254,8	271,9	+6,7

¹⁾ Ab Mai einschl. der neuen Beitrittsländer

Die **Entwicklung des Güterverkehrs über See nach Verkehrsbeziehungen** zeigt, dass der größte Teil des Ladungsaufkommens der deutschen Seehäfen auf den Verkehr mit europäischen Häfen entfällt. 2004 wurden insgesamt 166,3 Mio. t im Europaverkehr umgeschlagen, 61,2% des Gesamtaufkommens. Der Überseeverkehr war

mit 97,1 Mio. t oder 35,7% am Gesamtverkehr beteiligt. Im Verkehr innerhalb Deutschlands wurden 8,4 Mio. t umgeschlagen (3,1%).

Aus europäischen Häfen wurden 2004 110,1 Mio. t (+6,2%) empfangen und 56,2 Mio. t (+11,2%) in europäische Häfen verschifft. Dabei wurden aus EU-Häfen 68,5 Mio. t (+24,2%) angelandet und 46,9 Mio. t (+20%) in EU-Häfen versandt. In diesen Zahlen sind allerdings ab Mai 2004 auch die Gütermengen von und nach den Häfen der neuen Beitrittsländer enthalten. Im Verkehr mit dem übrigen Europa nahm besonders der Verkehr mit den russischen Ostseehäfen zu.

Im Überseeverkehr wurden 53,6 Mio. t angelandet, 5,1% mehr als im Vorjahr. Dabei stieg der Empfang aus asiatischen Häfen kräftig um insgesamt 14,7% auf 19 Mio. t. Davon wurden aus Häfen der Volksrepublik China knapp 7 Mio. t angelandet. Dies ist eine Steigerung um 36% oder 1,8 Mio. t.

In außereuropäische Häfen wurden insgesamt 43,5 Mio. t verschifft, 4,8% mehr als im Vorjahr. Dabei nahm vor allem der Versand in nordamerikanische Häfen um 19,6% auf 13,8 Mio. t zu. Der Versand in Häfen Asiens (21,7 Mio. t) war leicht rückläufig (-0,6%). Die Verschiffungen in Häfen der Volksrepublik China erhöhten sich allerdings um kräftige 18,7% auf 4,2 Mio. t. Der China-Boom setzte sich damit auch 2004 auf der Empfangs- und Versandseite weiter fort.

Der **Stückgutumschlag** in den deutschen Seehäfen verzeichnete dadurch auch 2004 deutliche Zuwachsraten. Insgesamt wurden 141,4 Mio. t Stückgüter umgeschlagen, 10,9% mehr als im Vorjahr. Unter Einbeziehung der Eigengewichte der Container und Fahrzeuge betrug der Gesamtumschlag rund 190 Mio. t.

In den deutschen Nordseehäfen stieg das Stückgutaufkommen um 13,4% auf knapp 106 Mio. t. Davon entfielen rund 62 Mio. t auf Hamburg (+14,4%) und rund 36 Mio. t auf die Bremischen Häfen (+9,7%). Brake zog 2,5 Mio. t (+6,6%), Emden 2,3 Mio. t (+11,9%) und Cuxhaven 1,3 Mio. t (+44,7%) auf sich.

Die deutschen Ostseehäfen schlugen 2004 insgesamt 35,5 Mio. t Stückgüter um, 4% mehr als im Vorjahr. Am Gesamtaufkommen waren Lübeck mit 17,8 Mio. t (+6,8%), Rostock mit 8 Mio. t (+8,4%), Puttgarden mit 3,6 Mio. t (+5,9%), Sassnitz mit 2,7 Mio. t (-2,5%), Kiel mit 1,9 Mio. t (-12,2%) und Wismar mit 1 Mio. t (-8,9%) beteiligt.

Von den insgesamt rund 143 Mio. t Stückgüter, die 2004 in den deutschen Seehäfen einschließlich des Seeverkehrs der Binnenhäfen

**Stückgutumschlag
- in 1000 t -**

	2002	2003	2004	Veränderungen 2004 : 2003 %
Ostseehäfen	32 758	34 147	35 510	+4,0
Lübeck	15 951	16 696	17 836	+6,8
Puttgarden	3 274	3 375	3 574	+5,9
Kiel	2 328	2 173	1 907	-12,2
Rendsburg	4	6	15	+160,0
Flensburg	40	31	33	+7,3
Rostock	6 654	7 367	7 982	+8,4
Stralsund	141	184	124	-32,6
Wismar	1 213	1 060	966	-8,9
Sassnitz	2 742	2 785	2 716	-2,5
Übrige Ostsee- häfen in:				
Schlesw.-Holst.	27	11	6	-47,2
Mecklenb.-Vorp.	384	459	351	-23,5
Nordseehäfen	86 566	93 339	105 889	+13,4
Husum	2	-	0	X
Brunsbüttel	9	13	127	+890,7
Hamburg	48 900	53 994	61 780	+14,4
Bützfleth	4	0	11	X
Cuxhaven	965	916	1 325	+44,7
Bremische Häfen	31 087	32 588	35 741	+9,7
Brake	2 092	2 321	2 475	+6,6
Nordenham	196	209	662	+216,3
Wilhelmshaven	416	364	540	+48,5
Emden	2 048	2 025	2 266	+11,9
Leer	1	-	-	-
Papenburg	17	15	29	+97,5
Übrige Nordseehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	348	330	396	+20,1
Niedersachsen	480	563	536	-4,9
Seehäfen zusammen	119 324	127 486	141 399	+10,9
Binnenhäfen	2 570	1 702	2 072	+21,7
dar. Duisburg	2 250	1 436	1 590	+10,7
Insgesamt	121 894	129 188	143 471	+11,1
Außerdem: Eigengewichte der Container	17 620	19 375	21 909	+13,1
Eigengewichte der Fahr- zeuge	24 784	25 276	26 659	+5,5

umgeschlagen wurden, entfielen 89,7 Mio. t auf den **Containerverkehr**. Davon wurden 87,2 Mio. t in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen umgeschlagen.

Das Gesamtaufkommen im Containerverkehr der deutschen Seehäfen hat sich damit auch 2003 weiter kräftig erhöht und stieg insgesamt um 13,1% auf 10,8 Mio. TEU. Davon wurden an beladenen Containern 9,3 Mio. TEU umgeschlagen, 14,0% mehr als im Vorjahr. Der Anteil der beladenen Container an den insgesamt im Containerverkehr beförderten Einheiten steigerte sich damit auf 86%. Das Ladungsgewicht erhöhte sich insgesamt um 13,8%. Der Containerverkehr ist damit weiterhin der Wachstumsträger des deutschen Seegüterumschlags.

In Hamburg erhöhte sich der Containerverkehr 2004 um 14,3% auf 7 Mio. TEU und in den Bremischen Häfen um 10,6% auf 3,5 Mio. TEU. Hamburg lag damit unter den 20 weltweit führenden Containerhäfen auf Platz 9 und in der europäischen Rangfolge weiterhin auf Platz 2. Die Bremischen Häfen belegten weltweit Platz 21 und europaweit Rang 4.

Containerumschlag der deutschen Seehäfen

	Container insgesamt in 1000 TEU	Beladene Container	
		Anzahl in 1000 TEU	Gewicht der Ladung in 1000 t
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
2004 Alle Häfen	10 822	9 292	89 720
dar. Hamburg	7 004	6 082	59 049
Brem. Häfen	3 529	2 990	28 139
Veränd. 2003/2004 Alle Häfen	+13,1	+14,0	+13,8
dar. Hamburg	+14,3	+15,4	+15,1
Brem. Häfen	+10,6	+10,6	+10,4

In den deutschen Ostseehäfen nahm der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** einschließlich der Eigengewichte 2004 insgesamt um 6% auf 56,3 Mio. t zu. Nur in Kiel war der Umschlag rückläufig. Die übrigen Fährhäfen verzeichneten zum Teil deutliche Zuwachsraten. Lübeck zog 2004 44,3% des Gesamtumschlags auf sich und Rostock war mit 23,7%, Puttgarden mit 17,4%, Sassnitz mit 9% und Kiel mit 5,6% am Gesamtaufkommen beteiligt.

Das Passagieraufkommen nahm insgesamt leicht zu und stieg um 1% auf 11,2 Mio. Reisende.

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

	2003	2004	Veränd. 2004:2003 in %
Lübeck	23 269	24 916	+7,1
Rostock	12 300	13 350	+8,5
Puttgarden	9 145	9 815	+7,3
Sassnitz	4 942	5 059	+2,4
Kiel	3 473	3 158	-9,1
Zusammen	53 129	56 298	+6,0
Anzahl der Passagiere			
Puttgarden	6.421.490	6.744.144	+5,0
Rostock	2.300.000	2.249.400	-2,2
Kiel	1.123.120	1.099.142	-2,1
Sassnitz	931.267	836.834	-10,1
Lübeck	360.061	315.328	-12,4
Zusammen	11.135.938	11.244.848	+1,0

Der **Massengutumschlag** in den deutschen Seehäfen nahm 2004 insgesamt leicht um 2,1% auf fast 128 Mio. t zu. Dabei erhöhte sich der Rohölumschlag um 11,5% und der Umschlag von Mineralölprodukten um 8,5%. Auch der Kohlenumschlag legte deutlich zu (+8,9%), während der Umschlag von Erzen stagnierte (-0,5%).

Umschlagsentwicklung der wichtigsten Massengüter in den deutschen Seehäfen

	2003		2004		Veränd. in %
	1000 t	v.H.	1000 t	v.H.	
Massengut insgesamt	125 176	100,0	127 862	100,0	+2,1
davon					
Getreide	7 236	5,8	3 958	3,1	-45,3
Futtermittel	4 360	3,5	3 756	2,9	-13,9
Ölsaaten	3 273	2,6	2 892	2,3	-11,6
Erze	14 146	11,3	14 081	11,0	-0,5
Kohlen	12 250	9,8	13 334	10,4	+8,9
Rohöl	36 378	29,1	40 571	31,7	+11,5
Mineralölprod.	19 016	15,2	20 631	16,1	+8,5
Sonstige Massengüter	28 517	22,8	28 639	22,4	+0,4

Dagegen war der Umschlag von Sauggütern stark rückläufig (-28,7%). Dabei ging der Getreideumschlag um 45,3%, der Futtermittelumschlag um 13,9% und der Umschlag von Ölsaaten um 11,6% zurück. Über die Entwicklung des Sauggüterumschlags in den einzelnen Häfen informiert die Tabelle auf Seite 40.

Die Entwicklung des Massengutumschlags verlief in den einzelnen Häfen recht unterschiedlich. Die Ostseehäfen mussten insgesamt einen leichten Rückgang um 0,5 % auf 15,6 Mio. t hinnehmen, wobei der Massengutumschlag in Kiel, Lübeck, Stralsund und Wismar jedoch kräftig zunahm. Dagegen erhöhte sich der Massengutumschlag in den deutschen Nordseehäfen insgesamt um 2,5% auf 112,3 Mio. t. Dabei verzeichneten insbesondere Wilhelmshaven, Bützfleth und Nordenham deutliche Zuwachsraten.

**Massengutumschlag
- in 1000 t -**

	2002	2003	2004	Veränderungen 2004 : 2003 %
Ostseehäfen	17 262	15 642	15 561	-0,5
Lübeck	1 069	1 090	1 331	+22,1
Puttgarden	9	-	-	-
Kiel	872	877	1 079	+23,1
Rendsburg	249	329	307	-6,6
Flensburg	433	534	490	-8,3
Rostock	10 693	9 345	8 385	-10,3
Stralsund	764	710	839	+18,2
Wismar	1 608	1 604	1 838	+14,6
Sassnitz	245	153	142	-7,2
Übrige Ost- seehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	291	316	253	-19,9
Mecklenb.-Vorp.	1 030	682	896	+31,4
Nordseehäfen	106 591	109 534	112 301	+2,5
Husum	328	357	325	-9,0
Brunsbüttel	7 550	7 167	6 769	-5,6
Hamburg	37 823	39 568	37 749	-4,6
Bützfleth	3 650	4 181	4 687	+12,1
Cuxhaven	282	280	268	-4,2
Brem. Häfen	9 365	9 904	9 629	-2,8
Brake	2 926	2 857	2 526	-11,6
Nordenham	2 946	2 735	2 874	+5,1
Wilhelmshaven	38 382	39 064	44 416	+13,7
Emden	1 332	1 288	1 232	-4,3
Leer	375	393	180	-54,1
Papenburg	298	421	413	-1,9
Übrige Nord- seehäfen in:				
Schlesw.-Holst.	1 086	1 093	1 133	+3,6
Niedersachsen	246	224	100	-55,3
Seehäfen zu- sammen	123 853	125 176	127 862	+2,1
Binnenhäfen dar. Duisburg	607 204	470 119	535 97	+13,8 -17,9
Insgesamt	124 459	125 646	128 398	+2,2

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

	Getreide		Futtermittel		Öfrüchte		Sauggüter insgesamt		Veränderung in % 2004 : 2003
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2003	2003	
Hamburg	737	2.470	1.156	1.416	2.393	2.765	4.286	6.651	-35,5
Rostock	1.282	2.124	18	16	181	181	1.481	2.321	-36,2
Brake	76	316	1.874	2.050	-	-	1.950	2.366	-17,6
Brem. Häfen	262	423	233	374	-	-	495	797	-37,9
Lübeck	361	298	-	3	-	-	361	300	20,0
Kiel	131	210	7	20	41	14	179	244	-26,6
Stralsund	105	169	-	-	40	9	145	179	-18,9
Wismar	49	47	-	-	13	11	62	57	8,5
Nordenham	-	-	-	3	-	-	-	3	-100,0
Emden	-	12	-	-	10	18	10	30	-65,6
Sassnitz	122	237	4	-	10	11	137	248	-44,7
sonstige Häfen	833	931	464	479	202	263	1.499	1.673	-10,4
Insgesamt	3.958	7.236	3.756	4.360	2.892	3.273	10.606	14.869	-28,7

Umschlagentwicklung 2005

In den ersten fünf Monaten 2005 nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen weiter deutlich zu und erhöhte sich insgesamt um 7% auf 116 Mio. t. In den deutschen Nordseehäfen stieg das Aufkommen um 7,7% auf rund 95 Mio. t und in den deutschen Ostseehäfen nahm der Umschlag insgesamt um 3,9% auf 21 Mio. t zu.

Der Stückgutumschlag stieg weiterhin kräftig an und erhöhte sich um 8,1% auf rund 63 Mio. t. Dabei legte der Containerumschlag weiter kräftig zu und stieg um 12,7% auf 4,8 Mio. TEU. Der Fährverkehr stagnierte und lag bei 15,4 Mio. t (+0,1%). Der Massengutumschlag erhöhte sich um 6,4% auf 54,7 Mio. t.

In den einzelnen Häfen verlief die Umschlagentwicklung unterschiedlich. Deutliche Zuwachsraten in Cuxhaven (+28,4%), Wismar (+27,3%), Nordenham (+14,5%) und Rostock (+11%), standen Umschlagsrückgänge in Stralsund (-10,7%), Sassnitz (-10,2%), Brake (-6,8%), Brunsbüttel (-3,6%) und Lübeck (-2,6%) gegenüber.

Hamburg-Antwerpen-Range

Die beiden großen deutschen Universalhäfen konnten 2004 ihre Marktanteile gegenüber den Rheinmündungshäfen behaupten. Hamburg und die Bremischen Häfen zogen zusammen 24,9 des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich (2003: 24,8%). Ihren Anteil am Stückgutumschlag konnten sie mit 38,3% und ihren gemeinsamen Anteil am Containerumschlag mit 42% behaupten.

Im ersten Halbjahr 2005 zogen die beiden deutschen Seehäfen insgesamt 24,9% des Gesamtumschlags der Hamburg-Antwerpen-Range auf sich (1. Halbjahr 2004: 24,2%), wobei ihr Anteil am Stückgutumschlag 38,2% (1. Halbjahr 2004: 37,7%) und am Containerumschlag 41,4% (1. Halbjahr 2004: 41,5%) betrug.

Seegüterumschlag im Jahr 2005
Januar - Mai
- in 1.000 t -

	2004 Jan.-Mai	2005 Jan.-Mai	Veränd. in %
Hamburg	40 344	44 019	+9,1
Wilhelmshaven	18 201	20 004	+9,9
Bremische Häfen	17 990	19 459	+8,4
Lübeck	7 994	7 789	-2,6
Rostock	6 339	7 036	+11,0
Brunsbüttel	2 906	2 802	-3,6
Brake	2 168	2 020	-6,8
Bützfleth	1 910	1 993	+4,3
Puttgarden	1 487	1 496	+0,6
Emden	1 404	1 449	+3,3
Kiel	1 238	1 258	+1,6
Nordenham	1 212	1 389	+14,5
Sassnitz	1 243	1 116	-10,2
Wismar	1 158	1 474	+27,3
Cuxhaven	564	724	+28,4
Stralsund	334	298	-10,7
Flensburg	237	239	+0,8
Seehäfen zusammen	108 779	116 424	+7,0
darunter			
Nordseehäfen	88 196	94 999	+7,7
Ostseehäfen	20 583	21 386	+3,9
Massengut	51 360	54 659	+6,4
Stückgut	58 238	62 941	+8,1
Container in 1000 TEU	4 242	4 780	+12,7
Fährverkehr	15 385	15 394	+0,1
Binnenhäfen ¹⁾	1 137	1 259	+10,7
darunter Duisburg	753	811	+7,7
Insgesamt	109 916	117 683	+7,1

¹⁾ Seeverkehr der Binnenhäfen

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

		Gesamtumschlag Mio. t	Anteil %	Massengutumschlag Mio. t	Anteil %	Stückgutumschlag Mio. t	Anteil %	Containerumschlag Mio. t	Anteil %
Hamburg	2003	106,3	17,0	39,4	11,3	66,9	24,2	64,3	28,2
	2004	114,5	17,1	37,8	10,5	76,7	24,6	74,0	28,5
	2005 1.Hj.	60,4	17,2	19,2	10,4	41,1	24,8	39,8	28,3
Brem. Häfen	2003	48,9	7,8	9,9	2,8	39,0	14,1	31,9	14,0
	2004	52,3	7,8	9,6	2,7	42,7	13,7	35,1	13,5
	2005 1.Hj.	26,9	7,7	4,7	2,5	22,2	13,4	18,4	13,1
Rotterdam	2003	327,8	52,4	238,5	68,4	89,3	32,2	70,6	31,0
	2004	352,4	52,5	250,2	69,5	102,2	32,8	82,4	31,7
	2005 1.Hj.	184,5	52,5	129,8	70,0	54,8	33,0	45,6	32,5
Antwerpen	2003	142,9	22,8	61,0	17,5	81,8	29,5	61,4	26,9
	2004	152,3	22,7	62,6	17,4	89,7	28,8	68,3	26,3
	2005 1.Hj.	79,4	22,6	31,6	17,1	47,9	28,9	36,7	26,1
Insgesamt	2003	625,8	100,0	348,8	100,0	277,0	100,0	228,1	100,0
	2004	671,5	100,0	360,2	100,0	311,3	100,0	259,8	100,0
	2005 1.Hj.	351,2	100,0	185,3	100,0	166,0	100,0	140,5	100,0

* Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

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 Hafendarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe.

Vorstand

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

Verwaltungsrat

Niedersachsen

Mitglied

Heinrich Ahlers
Jan Müller
N.N.
Heinz Dieter Sonnenberg
N.N.

Stellvertretendes Mitglied

Dr. Andreas Schmidt
Reiner Brüls
Volker Tholi
Dietmar Walter
N.N.

Bremen

Mitglied

Detthold Aden (Vorsitz)
Herbert Wallner
Hans-Peter Brüggemann
Udo Karl Bork
Friedhelm Thode

Stellvertretendes Mitglied

Manfred Kuhr
Jürgen Holtermann
Heiner Bögemann
Peter Marx
Dieter Wandel

Hamburg

Mitglied

Klaus-Dieter Peters
Heinz Papenhagen
Gerd Drossel
Peter Zielinski
Hubertus Ritzke

Stellvertretendes Mitglied

Hans-Ludwig Dresen
Erhard Meller
Peter Chabrowski
Werner Gruhl
Norman Zurke

Schleswig-Holstein

Mitglied

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

Stellvertretendes Mitglied

Gunther Ranke
Karl-Heinz Janssen
N.N.
Röttger Wittern
Klaus Schacht

Mecklenburg- Vorpommern

Mitglied

Dr. Ulrich Bauermeister
Daniele Priebe
N.N.
Wolfgang Ostenberg
Harm Sievers

Stellvertretendes Mitglied

Christian Hardt
Ronald Schulz
Christa Blaffert
Sören Jurrat
Detlef Unger

Sozialpolitischer Ausschuss

Niedersachsen

Mitglied

Heinz Dieter Sonnenberg
Heiner Meyer
N.N.

Stellvertretendes Mitglied

Dietmar Walter
Bernd Kempendorf
N.N.

Bremen

Mitglied

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

Stellvertretendes Mitglied

Peter Marx
Carlo Schwing
Heiner Bögemann
Udo Karl Bork
Dieter Schumacher

Hamburg

Mitglied

Peter Chabrowski
Jörg Breyer
Rolf Fritsch (Vorsitz)
Werner Gruhl (stellv. Vorsitz)
Hubertus Ritzke

Stellvertretendes Mitglied

Hans Jürgen Wasser
Heinz Papenhagen
Carola Zehle
Dr. Johann Killinger
Thomas Bernert

Geschäftsführung

Hauptgeschäftsführer

Dipl.-Volkswirt Klaus Heitmann

Geschäftsführerin

Rechtsanwältin Uta Ordemann