



# JAHRESBERICHT

2023/2024

ZDS

Zentralverband  
der deutschen  
Seehafenbetriebe

**2,8**

Mio. Umgeschlagene PKW  
(2022)

**279.137**

Mio. t Güterumschlag  
(2022)

**13,9**

Mio. Container in TEU  
(2022)

**JAHRESBERICHT**

2023/2024

**08**  
Nobitia aut dolorempe volecata con



**12**  
Nobitia aut dolorempe volecata con evendam, qui non



**24**  
Nobitia aut dolorempe volecata con evendam, qui non



**32**  
Nobitia aut dolorempe volecata con evendam, qui non



# INHALT

	EDITORIAL	04
<b>01</b>	HAFENPOLITIK DES BUNDES	08
<b>02</b>	Globale Herausforderungen	12
<b>03</b>	Infrastruktur und Rahmenbedingungen	16
<b>04</b>	Deutsche Seehäfen im internationalen Wettbewerb	26
<b>05</b>	Seehäfen als Schlüssel zur Energiewende	30
<b>06</b>	Sozialpartnerschaft	34
<b>07</b>	Kennzahlen	42
<b>08</b>	Organe des ZDS	56

Dieser Bericht wurde Anfang Oktober 2023 abgeschlossen.

Angela Titzrath,  
Präsidentin des ZDS



In Zeiten geopolitischer Unsicherheit und schwacher Konjunkturdaten haben die deutschen Seehafenbetriebe ihre Qualitäten als Krisenbewältiger einmal mehr unter Beweis gestellt. Als Schaltstellen des globalen Handels erweisen sie sich erneut als Garanten der Versorgungssicherheit von Wirtschaft und Verbrauchern in Deutschland und Europa.

Die deutschen Seehäfen sind dabei weit mehr als zentrale Drehscheiben der Verkehrsinfrastruktur. Sie sind die Lebensadern unserer Exportwirtschaft und tragen maßgeblich zur Stabilität und Prosperität unseres Landes bei. Auch wenn die jüngsten Zahlen allein schon herausfordernd sind, dürfen wir nicht vergessen, dass sich viele Unternehmen der Hafenwirtschaft in einer entscheidenden Phase der Transformation befinden. Unsere Hafenbetriebe hat stets ausgezeichnet, dass sie flexibel auf Veränderungen und Herausforderungen reagieren konnten – diese Fähigkeit ist mehr denn je gefragt. Zu Recht wird die Bedeutung der Seehäfen daher politisch und gesellschaftlich zunehmend gewürdigt. Nicht zuletzt hat der Bundeskanzler auf der 13. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen eben diese Anpassungsfähigkeit, diesen Ehrgeiz und diese Kreativität hervorgehoben.


## EDITORIAL

Ermutigend ist insbesondere der Blick auf die Energiewende, in der die Seehäfen eine Schlüsselrolle einnehmen. Unsere Seehäfen sind gut aufgestellt, willens und bereit, diese Herausforderung im Schulterschluss mit Industrie und Politik anzugehen. Mit intakter Hafen- und Verkehrsinfrastruktur und effizienter Ordnungspolitik, die es dafür braucht, können sie zu den Knotenpunkten für erneuerbare Energien werden. Dies bietet nicht nur wirtschaftliche Chancen, sondern unterstreicht auch unsere Verpflichtung gegenüber einer nachhaltigen Zukunft.

Aber auch im etablierten Umschlaggeschäft deuten die Mittelfristprognosen auf ein mitunter deutliches Wachstum hin. Es ist also Licht am Ende des Tunnels, und es ist klar, dass am Ende dieses Tunnels leistungsfähige Seehäfen gebraucht werden. An dieser Stelle soll aber auch nicht unerwähnt bleiben, dass es auch heute Bereiche der Seehafenwirtschaft gibt, die erfreuliche Zahlen vermelden, etwa der Massengutumschlag oder die Kreuzfahrt.

Aber auch im etablierten Umschlaggeschäft deuten die Mittelfristprognosen auf ein mitunter deutliches Wachstum hin. Es ist also Licht am Ende des Tunnels, und es ist klar, dass am Ende dieses Tunnels leistungsfähige Seehäfen gebraucht werden. An dieser Stelle soll aber auch nicht unerwähnt bleiben, dass es auch heute Bereiche der Seehafenwirtschaft gibt, die erfreuliche Zahlen vermelden, etwa der Massengutumschlag oder die Kreuzfahrt.

Angela Titzrath, Präsidentin des ZDS



Güterumschlag im Neustädter  
Hafen in Bremen Ferit esciduscit aci  
ut porro blantisquam quis essit vlt  
laborerorem fugia corporrum faccat  
eos sam veliqui andunt.  
Apid es am harcimod et volor sequi  
offici discia volores et aut et fugi-  
tate qui occus ilitem aut labo. Ut  
autatur resed exceaquat.

# 01

## HAFENPOLITIK DES BUNDES

(Der Redaktionsschluss dieses Kapitels lag vor der Nationalen Maritimen Konferenz 2023)

Die Vertretung der deutschen Seehafenwirtschaft gegenüber der Bundespolitik in Berlin ist eine der Kernaufgaben des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe. Entsprechend hat der ZDS seine Anliegen wiederholt bei Vertreterinnen und Vertretern des Bundestages, der Bundesregierung, der Bundesländer, verschiedener Behörden und anderer Stakeholder vorgebracht. Neben direkten und persönlichen Gesprächen wurden hierbei verschiedene Formate wie u. a. die „Küstengang“ der SPD-Fraktion sowie der „AK Küste“ der CDU/CSU-Fraktion, das traditionelle Hafenfrühstück, das Maritime Hauptstadtforum mit seiner Studienreise, VerbändeKoalitionen oder Events wie etwa die die Messe „transport logistic 2023“ in in München genutzt.



Est alibus evenimo lorehntur  
acias doles peditatis rechicit.



Statuskonferenz zur Nationalen Hafenstrategie in Berlin

### NATIONALE HAFENSTRATEGIE

Nach einer Übereinkunft auf der Nationalen Maritimen Konferenz 2021 und eines entsprechenden Beschlusses im Koalitionsvertrag zwischen SPD, Grünen und FDP auf Bundesebene, stand das zurückliegende Jahr ganz im Zeichen der Nationalen Hafenstrategie. Nachdem im Sommer 2022 bei einer Auftaktveranstaltung in Berlin der Startschuss zum Arbeitsprozess gegeben wurde, fanden 2023 zahlreiche Arbeitsgruppen- und Beiratssitzungen sowie diverse Gespräche zur Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie statt. Der ZDS hat sich hierbei stets für einen engagierten Zeitplan und einen Kabinettsbeschluss noch im Jahr 2023 eingesetzt. Erfreulicherweise hat sich das federführende Bundesministerium für Digi-



tales und Verkehr (BMDV) diesen Zeitplan zu eigen gemacht, nachdem es vorher durchaus auch unterschiedliche Signale gab. Zum Redaktionsschluss dieses Jahresberichtes war noch nicht absehbar, ob die Bundesregierung ihre Nationale Hafenstrategie noch bis zum Jahresende beschließt. Das BMDV hat



ZDS-Präsidentin Angela Titzrath auf der transport logistic in München

Entsprechend der fünf definierten Handlungsfelder wurden Arbeitsgruppen gebildet, in denen der ZDS jeweils ehren- und hauptamtlich vertreten war. Die Themen lauteten:

1. Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken
2. Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten der Energiewende und Drehkreuzen für die umweltfreundliche Verkehrsverlagerung entwickeln
3. Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen aktiv gestalten und voranbringen
4. Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten
5. Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten und ausbauen

Für den ZDS steht im Vordergrund, dass der Bund und die sechzehn Länder dem Erfolg der Häfen am Standort Deutschland dauerhaft höchste Priorität einräumen, mit dem Ehrgeiz, international nachhaltige Markt- und Technologieführerschaft zu erlangen. Denn bedeutsam für den Erfolg eines Hafens und der angesiedelten Unternehmen ist, dass sich die erbrachten Dienstleistungen in preislich und qualitativ attraktive Wegführungen sowie Anlaufbedingungen einfügen. Der ZDS versteht es daher als Aufgabe, der Hafenstrategie Voraussetzungen für Transportketten und Reisewege zu schaffen, die über deutsche Seehäfen führen. Die Hafenstrategie sollte dem Ziel dienen, wesentliche Veränderungen schnellstmöglich anzustoßen und strategische Ziele so schnell als möglich zu erreichen. Dabei muss die Hafenstrategie der Hafenvielfalt an Nordsee, Ost-

see und im Binnenland gerecht werden, sowie Wettbewerb und Marktwirtschaft als Treiber.

Insgesamt tagten die Arbeitsgruppen zwischen Herbst 2022 und Sommer 2023 jeweils dreimal und arbeiteten entsprechende Textentwürfe aus. Genauso oft tagte der Beirat, der die Arbeit in den Gruppen begleitete. Ein erster Textentwurf seitens des BMDV lag bei Redaktionsschluss nicht vor, weshalb der Erfolg des Arbeitsprozesses hier noch nicht bewertet werden kann. Eine öffentliche Statuskonferenz im Juli brachte mangels präsentationsreifer Arbeitsergebnisse wenig Fortschritt für den eigentlichen Prozess. Auf der Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen im September soll sich, im Gegensatz zu den anderen maritimen Branchen, ein Panel mit der Hafenstrategie beschäftigen.

Der ZDS hat den Prozess zur Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie auf verschiedensten Ebenen inhaltlich, kommunikativ und kritisch begleitet. Wiederholt artikulierte der Verband intern wie öffentlich seine ehrgeizigen Erwartungen an Zeitplan und Inhalt und kritisierte entsprechende Defizite. Der ZDS nahm an allen Arbeitsgruppen teil, brachte sich bei der Formulierung der Strategie mit ausführlichen Vorlagen ein und führte zahlreiche Gespräche. Es gab zudem einen permanenten engen Austausch mit verschiedenen Stakeholdern im Prozess aus Wirtschaft, Verbänden und Politik. Aktiv forcierte der Verband die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zur Nationalen Hafenstrategie in verschiedensten Formaten. Ziel war dabei vor allem, das bundespolitische und bundesweite Bewusstsein für die Bedeutung der Seehäfen zu steigern.

#### **NATIONALE MARITIME KONFERENZ**

Nach der letzten Nationalen Maritimen Konferenz 2021 in Rostock findet sie dieses Jahr turnusgemäß wieder statt, diesmal in Bremen. Das zuständige und nach dem Regierungswechsel umstrukturierte Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz versucht hierbei, neue Akzente in der Organisation zu setzen. So sind beispielsweise keine Branchenforen wie in den vergangenen Jahren geplant und inhaltliche Schwerpunkte bei den Themen Energiewende

und Sicherheitspolitik gesetzt. Mit angekündigten Reden u. a. von Bundeskanzler Olaf Scholz sowie Vize-Kanzler und Wirtschaftsminister Robert Habeck ist die NMK wiederholt prominent besetzt.

Der ZDS hat sich aktiv in die Vorbereitung der NMK eingebracht und konnte u. a. erreichen, dass es im Gegensatz zu den anderen maritimen Branchen ein Panel zur Nationalen Hafenstrategie gibt, bei dem der ZDS auf dem Podium vertreten ist. Vor dem Hintergrund, dass die Nationale Maritime Konferenz somit Teil des Prozesses zur Nationalen Hafenstrategie ist, hat der ZDS aktiv seine Erwartung artikuliert, dass es seitens der hochrangigen Regierungsvertreter ein klares Bekenntnis zur Stärkung der deutschen Seehäfen und konkrete Ankündigungen im Zusammenhang mit den Zielen der Nationalen Hafenstrategie gibt. Entspre-



# 02

## Globale Herausforderungen



Das Geschäft der Seehafenbetriebe steht weiterhin unter dem Eindruck verschiedener globaler Krisen und ihrer Auswirkungen auf den internationalen Handel.

Die Effekte der Corona-Pandemie spielten zunehmend weniger eine Rolle und können heute als weitgehend überwunden betrachtet werden. Das gilt vor allem für die internationalen Lieferkettenprobleme in der Containerschifffahrt. Eine global stark veränderte Nachfrage nach Konsumartikeln und zwischenzeitliche, wiederholte Schließungen zahlreicher Produktionsstätten sowie Häfen hatten u. a. eine starke Auslastung der Transportkapazitäten und Verzögerungen im weltweiten Warenverkehr zur Folge. Das Auflaufen von see- wie landseitig nicht oder nicht rechtzeitig transportierten Containern in den Häfen hat sich, wie erwartet, als vorübergehendes Phänomen erwiesen. Das gilt auch für die dadurch generierten Lagergeldeinnahmen für Terminalbetreiber. Die Hafenwirtschaft hat in dieser angespannten Situation gezeigt, dass sie schnell und flexibel auf Störungen in den globalen Lieferketten reagieren kann. Gleichwohl waren die Auswirkungen der Lieferprobleme für Wirtschaft und Konsumenten deutlich und vielfältig zu spüren und haben in der Öffentlichkeit für eine Sensibilisierung bezüglich der Resilienz von Lieferketten gesorgt.

Weit größer waren die direkten und indirekten Auswirkungen des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine. War Russland 2021 nach Tonnen noch Deutschlands wichtigster Handelspartner in der Seefahrt, brach dieser Handel durch die vom ZDS unterstützten öffentlichen und privatwirtschaftlichen Sanktionen stark ein. Besonders intensiv

waren die Auswirkungen beim Import fossiler Energieträger wie Kohle, Öl und Gas. Der bestehende Import aus Russland ging stark zurück. Gleichzeitig stieg der Import von fossilen Energieträgern über die Seehäfen insgesamt stark an, um die Ausfälle beim russischen Import zu kompensieren. Die schnelle Errichtung und Inbetriebnahme der LNG-Terminals in Brunsbüttel, Lubmin, Stade und Wilhelmshaven bedeutete für die Seehafenwirtschaft – im Zusammenspiel mit Regierungen und Bauwirtschaft – eine große Kraftanstrengung.



Die durch den russischen Angriffskrieg gestiegenen Energiepreise sind auch ein wesentlicher Grund für eine anhaltende Inflation, zurückhaltendes Konsumverhalten und schwaches bis negatives Wirtschaftswachstum, rund um den Globus, aber gerade auch in Deutschland. Steigende Preise und steigende Zinsen wirken sich auf die Nachfrage nach Konsumartikeln, Vorprodukten und Rohstoffen und

deren Umschlagszahlen in den Seehäfen aus. So ging beispielsweise der Containerumschlag ebenso wie der Umschlag im Bereich Stückgut teils deutlich zurück. Eine leichte Trendwende für das zweite Halbjahr 2023 deutet sich zwar an, ist aber von einer allgemeinen konjunkturellen Erholung abhängig. Die Prognosen für 2024 sind verhalten.



Das Containerterminal Burchardkai in Hamburg



# FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT



**116.628**

Schiffsankünfte (2022)



**2,8**

Mio. Umgeschlagene PKW  
(2022)



”

Uptae con repudae scidis  
eturit quo te pe laut ped  
maio que dior aliquam  
solorum latur? Qui blat.  
Um haris ad mossit face-  
aqui vel.

“



**279.137**

Mio. t Güterumschlag  
(2022)



**13,9**

Mio. Container in TEU  
(2022)

# 03

## INFRASTRUKTUR UND RAHMENBEDINGUNGEN



Als Knotenpunkte der Logistik sind die Seehäfen auf eine auskömmliche, resiliente und intakte Infrastruktur angewiesen. Das gilt für die Hafeninfrastruktur selbst, aber besonders für die vor- und nachgelagerten Anbindungen mit Schiene, Straße und Wasserstraße. Mangelnde Kapazitäten und Instandhaltung bei weiterwachsendem Güterverkehrsaufkommen stellen aber zunehmend einen Wettbewerbsnachteil für den deutschen Standort dar. Der Investitionsstau der vergangenen Jahrzehnte wirkt sich mit zunehmender Materialermüdung immer stärker aus. Gleichzeitig vergrößern sich die Anstrengungen und Einschränkungen, die mit den nötigen Instandsetzungen und Ausbauten einhergehen. Dieser Zustand trifft grundsätzlich auf Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Bundes-eisenbahnnetz zu. Entsprechend bleibt eine auskömmliche Instandhaltung der eigenen Infrastruktur eines der Hauptanliegen der deutschen Seehafenbetriebe gegenüber dem Bund.



Güterzug im Seehafen Stralsund

### **BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN / GÜTERVERKEHRSPROGNOSE**

Die Bundesregierung hat im Dezember 2022 den sogenannten Infrastrukturdialog aufgesetzt. Ausgehend vom bestehenden Bundesverkehrswegeplan 2030, der Bedarfsplanüberprüfung und neuen langen Verkehrsprognosen wurde mit der Vorbereitung des Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans begonnen. Dieser Plan soll eine "stärker integrierte" Perspektive einnehmen, also noch stärker die verschiedenen Verkehrsträger und Zielsetzungen miteinander verzahnen. Ziel der Bundesregierung ist, das entsprechende Konzept mit den wichtigsten Festlegungen in der laufenden Legislaturperiode fertigzustellen.

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung wird in mehrjährigen Abständen eine strategische Langfristprognose der Verkehrsentwicklung für den Personen- und Güterverkehr in Deutschland erstellt („Verkehrsprognose 2040“). Die Arbeiten beruhen auf einer Verkehrsanalyse für das Jahr 2019. Als zentrale Grundlage wurde zunächst eine Definition der zu berechnenden Szenarien vorgenommen und Prognoseprämissen für das Basisszenario 2040 erstellt. Die Prognoseprämissen decken insbesondere