



ZDS

Zentralverband  
der deutschen  
Seehafenbetriebe

# JAHRESBERICHT

2023/2024



**3,1 Mio.**

umgeschlagene PKW  
(2023)

**267,5 Mio.**

Tonnen Güterumschlag  
(2023)

**12,7 Mio.**

Container in TEU  
(2023)



Zentralverband  
der deutschen  
Seehafenbetriebe

# JAHRESBERICHT

2023/2024

**Seite 10**  
**Nationale**  
**Hafenstrategie**



**Seite 18**  
**Wettbewerb**



**Seite 40**  
**Sozialpartnerschaft**



**Seite 46**  
**Kennzahlen**



# INHALT

<b>01</b>	EDITORIAL	6
<b>02</b>	NATIONALE HAFENSTRATEGIE	10
<b>03</b>	HAFENINFRASTRUKTUR	13
<b>04</b>	WETTBEWERB	18
<b>05</b>	VERKEHRSINFRASTRUKTUR	26
<b>06</b>	ENERGIE UND UMWELT	30
<b>07</b>	SICHERHEIT	36
<b>08</b>	SOZIALPARTNERSCHAFT	38
<b>09</b>	KENNZAHLEN	44
<b>10</b>	ORGANE DES ZDS	54

Dieser Bericht wurde Anfang Oktober 2024 abgeschlossen.

# 01

## EDITORIAL

Die deutsche Hafenwirtschaft investiert in die Zukunft. An den Standorten an Nord- und Ostsee entstehen neue Flächen, Anlagen, Kräne und Hallen für nachhaltige und effiziente Logistikalösungen, für neue Energieträger und für ein höheres Passagieraufkommen. Vielfach wird der Bestand modernisiert, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weitergebildet, neue Geschäftsfelder und Märkte erschlossen. Die privatwirtschaftlichen Investitionen gehen in die Milliarden. Dabei könnte das Umfeld kaum schwieriger sein.

Denn die Wirtschaftsleistung Deutschlands lahmt. Der Außenhandel ging im Jahr 2023 deutlich zurück. In der Gesamtschau verzeichneten die deutschen Seehäfen zuletzt das geringste Umschlagvolumen seit 20 Jahren, was sich gravierend auf die Erlöse der Hafenunternehmen auswirkt. Die von der russischen Invasion der Ukraine und der Lage im Nahen Osten ausgehenden geopolitischen und weltwirtschaftlichen Verwerfungen wie auch der wiedererstarkende Protektionismus stellen die Außenhandelsnation Deutschland vor große Herausforderungen.

Die im März 2024 vom Bundeskabinett beschlossene Nationale Hafenstrategie soll einen passgenauen Handlungsrahmen für Bund, Länder, Wirtschaft und Sozialpartner darstellen, um diesen Herausforderungen ebenso zu begegnen wie den Generationenaufgaben Energiewende, Digitalisierung, demographischer Wandel und Verteidigung. Die Nationale Hafenstrategie benennt zentrale Handlungsfelder und wirkungsvolle Maßnahmen. Vor allem enthält die Strategie aber eine klare Maxime für die öffentliche Hand, nämlich hafenspolitische Themen mit größtmöglichem Nachdruck anzugehen. Dem Beschluss zur Hafenstrategie muss daher ein ebenso klarer finanzpolitischer Plan für die dringend nötigen öffentlichen Investitionen in die Infrastruktur der deutschen Häfen folgen – und das noch vor der nächsten Bundestags-





Angela Titzrath,  
Präsidentin des ZDS



wahl. Denn nur dann löst die Bundesregierung ihr Versprechen von Verantwortung, Fortschritt und Nachhaltigkeit gegenüber der Hafenwirtschaft und damit auch bundesweit gegenüber Industrie und Handel ein.

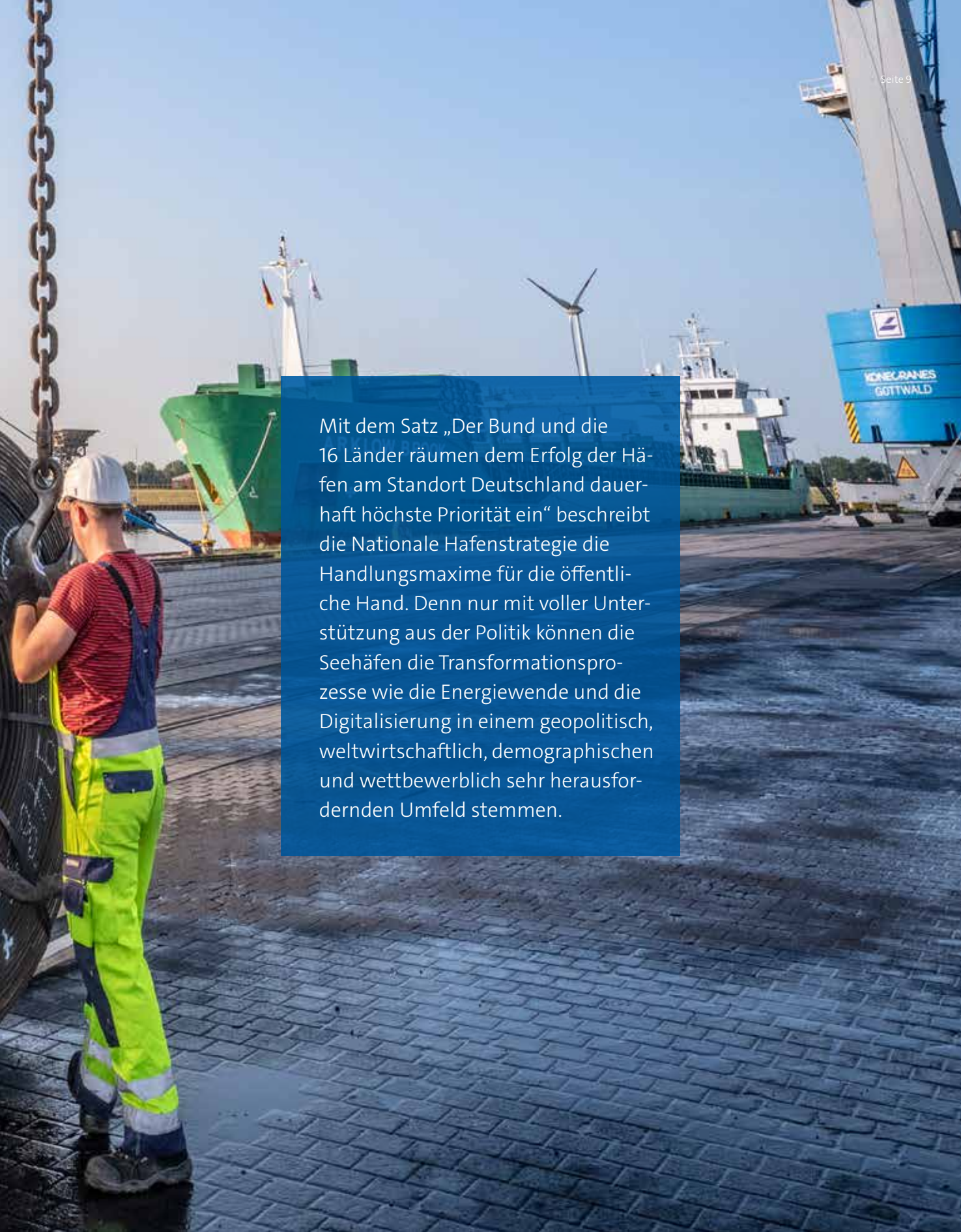
Der Auftrag ist klar, der Weg aufgezeigt. Mit bekräftigter Solidarität und gemeinsamem Handeln können wir – Zivilgesellschaft, Bund, Länder und Sozialpartner – die vor uns stehenden Aufgaben im Sinne aller meistern. Das haben wir in der Vergangenheit immer wieder gezeigt. Daher gilt es, jetzt gemeinsam an einem Strang zu ziehen und zielstrebig zu investieren, in Menschen, Anlagen und Perspektiven. Die deutsche Hafenwirtschaft hat sich bereits auf den Weg gemacht. Nun müssen auch die Partner, allen voran der Bund, mitziehen und die Nationale Hafenstrategie Wirklichkeit werden lassen.

A handwritten signature in blue ink that reads "A. Titzrath". The signature is fluid and cursive.

**Angela Titzrath**, Präsidentin des ZDS







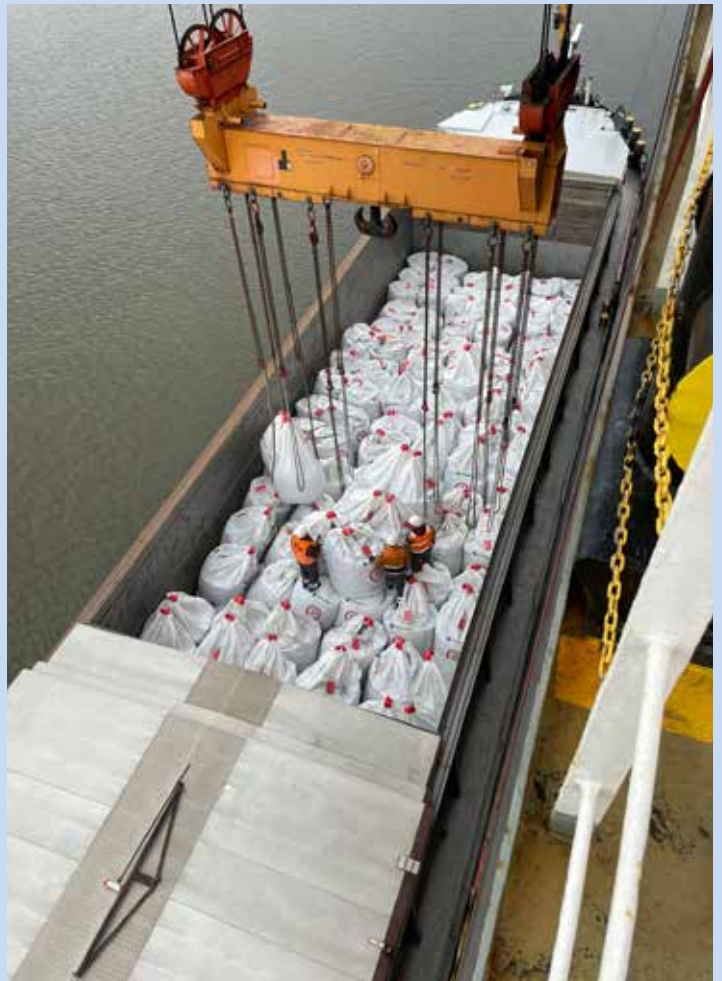
Mit dem Satz „Der Bund und die 16 Länder räumen dem Erfolg der Häfen am Standort Deutschland dauerhaft höchste Priorität ein“ beschreibt die Nationale Hafenstrategie die Handlungsmaxime für die öffentliche Hand. Denn nur mit voller Unterstützung aus der Politik können die Seehäfen die Transformationsprozesse wie die Energiewende und die Digitalisierung in einem geopolitisch, weltwirtschaftlich, demographischen und wettbewerblich sehr herausfordernden Umfeld stemmen.

# 02

## NATIONALE HAFEN- STRATEGIE



Im März 2024 hat die Bundesregierung eine Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen beschlossen. Die Strategie beschreibt treffend die Lage der deutschen Häfen, formuliert passende strategische Ziele in fünf definierten Handlungsfeldern und enthält hierzu einen umfangreichen Katalog von rund 140 Einzelmaßnahmen. Der Nationalen Hafenstrategie war ein längerer Konsultationsprozess vorausgegangen, an dem der ZDS intensiv beteiligt war.



Stauerei im Hafen



Auszubildene im Hafen Brunsbüttel

Aus Sicht der See- und Binnenhäfen unterstreicht die Strategie eine neue bundespolitische Aufmerksamkeit für die Schlüsselrolle der Häfen für die deutsche Wirtschaft und in der Versorgung der Menschen. Mit dem Satz „Der Bund und die 16 Länder räumen dem Erfolg der Häfen am Standort Deutschland dauerhaft höchste Priorität ein“ beschreibt die Strategie die Handlungsmaxime für die öffentliche Hand. Denn nur mit voller Unterstützung aus der Politik können die Seehäfen die Transformationsprozesse wie die Energiewende und die Digitalisierung in einem geopolitisch, weltwirtschaftlich, demographischen und wettbewerblich sehr herausfordernden Umfeld stemmen.



Umso bedauerlicher ist es, dass die Hafenstrategie, entgegen den Ankündigungen des Koalitionsvertrages oder den Aussagen von Bundeskanzler und Vizekanzler, keinerlei verlässliche finanzielle Zusagen des Bundes enthält. Der ZDS erwartet, dass in der Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie konkrete Finanzierungsansätze zu den Handlungsfeldern entwickelt werden.



Stückgutumschlag in Bremen

## HANDLUNGSFELDER UND ZIELE DER NATIONALEN HAFENSTRATEGIE

### **WETTBEWERBSFÄHIGKEIT:**

Nutzen steigern, Kosten senken, Rahmenbedingungen vereinheitlichen – Deutschland hat die effizientesten Kosten- und Leistungsstrukturen in allen Umschlagsegmenten.

### **KNOTENPUNKT DER ENERGIEWENDE:**

Transformation der Energie- und Rohstoffimporte unterstützen, Energieverbrauch reduzieren, Nachhaltigkeit steigern, umweltfreundliche Verkehrsverlagerung fördern – in der weltweiten Hafenwirtschaft sind die deutschen Häfen die klimaa- und umweltfreundlichsten.

### **DIGITALE TRANSFORMATION:**

Infrastruktur, Rechtsrahmen – die Rahmenbedingungen für die deutsche Hafenwirtschaft und ihre Geschäftsmodelle spiegeln den neuesten Stand von Technik und Innovation wider.

### **AUSBILDUNG UND BESCHÄFTIGUNG:**

Arbeitskräftepool erweitern, Häfen als zukunftsfähige Arbeitsorte positionieren, Nachwuchsförderung, Qualifizierung – die Unternehmen und ihre Beschäftigten leben den ständigen Wandel und treiben technische Innovationen voran.

### **VERKEHRS- UND KOMMUNIKATIONS- INFRASTRUKTUR:**

Finanzierung sichern, Umsetzung beschleunigen – Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen haben höchste Priorität.

# 03

## HAFENINFRA- STRUKTUR



Im Mittelpunkt der Debatte um die Nationale Hafenstrategie steht die Frage einer finanziellen Beteiligung des Bundes an den Infrastrukturen in den Häfen. Wie auch Flughäfen liegen Häfen in der Zuständigkeit der Bundesländer. Anders als bei Flughäfen jedoch beschränkt sich das finanzielle Engagement des Bundes für Seehäfen über einen gesetzlich verankerten Mechanismus auf einen feststehenden jährlichen Beitrag von 38,3 Mio. Euro pro Jahr, der seit Anfang der 2000er Jahre nicht verändert wurde. Angesichts der Preissteigerungen seither und des hohen Bedarfs für Investitionen in den Energieträgerumschlag in Häfen, bei gleichzeitigen hohen laufenden Instandhaltungskosten, insgesamt in Höhe von vielen Milliarden Euro, haben sich Länder und Hafenwirtschaft dafür ausgesprochen, den Mechanismus mit jährlich 400 Mio. Euro besser auszustatten und, vor allem, weitere Finanzierungsinstrumente des Bundes zu schaffen.



Arbeiten in einem Containerdepot



Verladung von Turmsegmenten in Brake

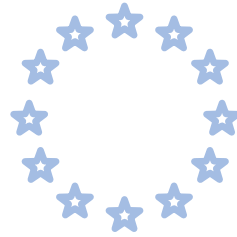
Zur Gegenfinanzierung eines stärkeren Engagements des Bundes hat der ZDS verschiedene Vorschläge eingebracht, darunter die Erlöse aus den Ausschreibungen für Flächen für Offshore-Windenergie-Flächen vor der Küste, aus dem Emissionshandel für die Schifffahrt oder aus einer Anpassung der Tonnagebesteuerung von Schifffahrtsunternehmen. In einem Arbeitskreis von Staatssekretärinnen und -sekretären von Bund und Ländern wird aktuell über Finanzierungsmechanismen beraten. Eine Studie der DENA soll dafür zum Jahreswechsel konkrete Zahlen zu Finanzierungsbedarfen der Häfen im Zusammenhang mit der Energiewende liefern. Verfassungsrechtlich dürften nicht nur aus Sicht des ZDS mit der überregional bedeutsamen Infrastruktur, der Energiewende oder der Wehrhaftigkeit hinreichende und rechtlich belastbare Grundlagen für Investitionen des Bundes in die Hafeninfrastruktur bestehen.

### **EUROPÄISCHE HAFENSTRATEGIE**

Das Europäische Parlament hat im Januar 2024 – vor den Europa-Wahlen – eine Entschließung verabschiedet, in der die Kommission aufgefordert wird, bis Ende des Jahres eine umfassende europäische Strategie für Häfen vorzulegen, die Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Resilienz der europäischen Häfen stärkt und Risiken einer ausländischen Einflussnahme begrenzt. Der Ansatz hat auch in der neuen Legislaturperiode Bestand, da

einige Mitgliedstaaten, darunter Deutschland, eine Europäische Hafenstrategie fordern. Es ist davon auszugehen, dass es in der neuen Legislaturperiode des Europäischen Parlaments einen Entwurf der Europäischen Kommission für eine solche Europäische Hafenstrategie geben wird.

Der ZDS begegnet dem Ansatz einer Europäischen Hafenstrategie mit Skepsis, würde sich aber in die Beratungen einbringen. Zu den Erwartungen des ZDS zählen hierbei ggf. eine verlässliche, strategische Außenwirtschaftspolitik, faire Wettbewerbsbedingungen international sowie innerhalb der EU, Investitionen in die Energiewende und in die Transformation der Arbeit sowie leistungsstarke und resiliente Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur.



Stückgut im Neustädter Hafen in Bremen

# FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT

---



”

Die Wirtschaftsleistung Deutschlands lahmt. Der Außenhandel ging im Jahr 2023 deutlich zurück. In der Gesamtschau verzeichneten die deutschen Seehäfen zuletzt das geringste Umschlagvolumen seit 20 Jahren, was sich gravierend auf die Erlöse der Hafenunternehmen auswirkt. Die von der russischen Invasion der Ukraine und der Lage im Nahen Osten ausgehenden geopolitischen und weltwirtschaftlichen Verwerfungen wie auch der wiedererstarkende Protektionismus stellen die Außenhandelsnation Deutschland vor große Herausforderungen.

“

ZDS-Präsidentin Angela Titzrath

---





**116.006**

Schiffsankünfte (2023)



**3,1 Mio.**

umgeschlagene PKW/  
(2023)

---



**267,5 Mio.**

Tonnen Güterumschlag  
(2023)



**12,7 Mio.**

Container in TEU  
(2023)

---

# 04

## WETT- BEWERB



### **EINFUHRUMSATZSTEUER**

Es besteht Konsens in Wirtschaft und Politik, dass das von der vom ZDS initiierten VerbändeKoalition seit Jahren geforderte Verrechnungsmodell zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer eingeführt werden sollte. So entstände kein unnötiger Liquiditätsabfluss für Importeure und der bürokratische Aufwand für alle am Verfahren Beteiligte würde minimiert. Praktisch alle anderen EU-Staaten wenden ein solches Verfahren an und es ist effektiver als das während der Corona-Pandemie eingeführte Fristenmodell. Eine Studie des bundesfinanzierten Deutschen Maritimen Zentrums bestätigt, dass das Verrechnungsmodell aus fachlicher Sicht „konkurrenzlos“ ist.

Im April 2024 hat die Finanzministerkonferenz einstimmig bestätigt, dass das während der Corona-Krise eingeführte Fristenmodell nicht die erhofften Effekte erzielen konnte. Die Länder haben den Bund aufgefordert, die für eine Einführung eines Verrechnungsmodells erforderlichen Schritte und Gesetzesanpassungen zu ermitteln. Im Juni 2024 haben die Wirtschaftsministerinnen und -minister der Länder die Bundesregierung zudem aufgefordert, einen Zeitplan zur Einführung des Verrechnungsmodells vorzulegen. Ein klares Bekenntnis zur baldigen Umsetzung eines Verrechnungsmodells sei Voraussetzung für gute Wettbewerbsbedingungen am Wirtschaftsstandort Deutschland. Entsprechende Forderungen ergingen auch von Fachgremien wie der Kommission Straßengüterverkehr des Bundesverkehrsministeriums (Juli 2024).

Der ZDS fordert Bund und Länder auf, mit Nachdruck den Abbau des Wettbewerbsnachteils Einfuhrumsatzsteuererhebung voranzutreiben.



Hafenstauerei

### KARTELLRECHT FÜR DIE LINIENSCHIFFFAHRT

Mit dem Auslaufenlassen einer Sonderregelung im Kartellrecht für Linienschiffahrtsunternehmen im April 2024 hat die Europäische Kommission eine Benachteiligung von Hafen- und Speditionsunternehmen im Wettbewerbsrecht korrigiert und damit ein Anliegen des ZDS erfüllt.

Normalerweise verbietet das EU-Recht Absprachen zwischen Unternehmen, die den freien Wettbewerb einschränken könnten. Seit 1995 erlaubte die Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) für Seeschiffahrtskonsortien, dass Linienschiffahrtsdienste von mehreren konkurrierenden Schiffahrtsunternehmen gemeinsam erbracht werden. Die in Konsortien (oder „Allianzen“) zusammengeschlossenen Linienreedereien – überwiegend Containerlinien – nutzen gemeinsam Schiffe und stimmen Fahrpläne untereinander ab. Dies soll eine bessere Auslastung von Schiffen und die Bildung von Liniennetzen erleichtern.

Die EU-Regelung trug zu einer erheblichen Marktmacht der Containerlinien bei und schloss zudem nicht explizit aus, dass Absprachen auch auf andere Bereiche ausgedehnt werden konnten, etwa den Betrieb von Hafenterminals und die Organisation des Hinterlandverkehrs. Die Sonderregelung benachteiligte hafen- und speditonszentrierte Logistikunternehmen und hat im Zuge der COVID-19-Krise zu den erheblichen Lieferkettenengpässen beigetragen. Mit dem Ende der GVO unterliegt die Bildung von Allianzen nun dem allgemeinen Wettbewerbsrecht.

Der ZDS erwartet von der Europäischen Kommission, dass die fortbestehenden Allianzen sorgfältig beobachtet und das geltende Wettbewerbsrecht im Bereich Schifffahrt konsequent durchgesetzt wird.

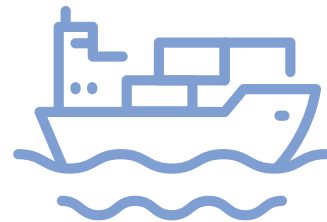


Verladung einer Lok

### BEIHILFERECHT FÜR DEN SEEVERKEHR

In Abgrenzung zu Hafenunternehmen profitieren Schifffahrtsunternehmen weltweit von erheblicher staatlicher Förderung. Hauptinstrument dafür ist die sog. Tonnagesteuer. Unter der Tonnagebesteuerung werden Schifffahrtsunternehmen nicht auf Grundlage von Erlösen besteuert, sondern nach der Größe der Schiffe. Die Steuer, die unabhängig von Gewinnen oder Verlusten zu entrichten ist, ist üblicherweise sehr gering.

Für Hafenbetriebe sind Schifffahrtsunternehmen nicht nur Kunden, sondern auch Konkurrenten. Insbesondere Linienschifffahrtsunternehmen erweitern ihre Betätigungsfelder entlang der Wertschöpfungsketten der maritimen Logistik, wie den Hafenumschlag und den Hinterlandverkehr. In diesem Wettbewerb erlangen Schifffahrtsunternehmen Vorteile, die sich zum einen aus der geringen Besteuerung und zum anderen aus der Ausgestaltung und Anwendung des Tonnagesteuersystems in verschiedenen Staaten, auch innerhalb der EU, ergeben.



Aus der globalen Mindestbesteuerung der OECD von 15 % für alle multinationalen Unternehmensgruppen mit einem Jahresumsatz von mindestens 750 Mio. Euro wurde die Schifffahrt ausgenommen, u.a. mit dem Argument, dass die Tonnagebesteuerung bereits eine Art Mindestbesteuerung darstelle. In einem Ende Juli veröffentlichten Bericht führt der Bundesrechnungshof aus, dass die Steuerlast von Reedereien regelmäßig bei etwa 5 % liege, mit wachsendem Gewinn „eher darunter“ liegen dürfte. Bisweilen liegt die Steuerlast deutlich unter 1 %.

Für die Jahre 2017 bis 2024 hat das Subventionsvolumen für die Schifffahrt durch die Tonnagebesteuerung in Deutschland laut Bundesrechnungshof insgesamt rund 26 Mrd. Euro betragen. Hinzu kommen weitere Fördermaßnahmen, wie etwa der Lohnsteuer einbehalt, wonach Arbeitgeber, die eigene oder gecharterte Handelsschiffe betreiben, die gesamte Lohnsteuer, die auf den Arbeitslohn der Besatzungsmitglieder dieser Schiffe entfällt, einbehalten dürfen und nicht wie andere Unternehmen an die Finanzbehörden abführen müssen. Der ZDS bestätigt die Einschätzung des Bundesrechnungshofes, dass Reedereien ihre hohen Einnahmen nutzen, sich weltweit in Hafenbetriebe einzukaufen, und dass die unverhältnismäßig niedrige Steuerbelastung von Reedereien gegenüber den übrigen maritimen Akteuren nur schwer zu rechtfertigen ist.

Die Europäische Kommission verfolgt dabei eine laissez-faire-Politik: Sie sorgt weder für eine Einhaltung der Berichtspflichten der EU-Mitgliedstaaten zu ihren Fördermaßnahmen für die Schifffahrt noch unterzieht sie ihre seit zwanzig Jahren unverändert geltenden Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr – entgegen üblicher Praxis – einer Nachprüfung.

Daher hat der ZDS die Bundesregierung gebeten, die Anwendung der EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr zu überprüfen, bei der EU-Kommission auf eine zeitnahe Nachprüfung ebendieser Leitlinien hinzuwirken, und in Deutschland für eine Ausgewogenheit in der Behandlung von Unternehmen, die in denselben Märkten tätig sind, zu sorgen.



## **BEIHILFERECHT FÜR EISENBAHNEN UND BINNENSCHIFFFAHRT**

Das Beihilferecht für Land- und Multimodalverkehre soll durch die Europäische Kommission neu gefasst werden. Die Kommission beabsichtigt dabei, die bestehenden Leitlinien für den Bereich Eisenbahn zu erweitern und künftig Eisenbahn- sowie Binnenwasserstraßenverkehrsunternehmen zu umfassen. Die neuen Leitlinien sollen staatliche Beihilfen für entsprechende Terminals regeln und die Beihilfepaxis erleichtern. Das gilt etwa für Gleisanschlüsse, die Schaffung neuer kommerzieller Frachtverkehrsverbindungen über Bahn oder Binnenschiff, sowie für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung von uni- und multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffverkehrsverkehr. Der ZDS wird sich in die entsprechenden Konsultationsverfahren der EU einbringen.

## **REFORM DES UNIONSZOLLKODEX**

Der Vorschlag der EU-Kommission für eine Reform des Zollkodex (UZK) hatte vorgesehen, die vorübergehende Verwahrung unter zollamtlicher Überwachung für Nicht-Unionsgüter (zwischen Meldung beim Zoll und Überführung ins Zollverfahren bzw. die Wiederausfuhr) bei zugelassenen Empfängern von derzeit 90 Tagen auf 3 bis maximal 6 Tage zu verkürzen. FEPORT und der ZDS haben gegenüber Kommission und Parlament deutlich gemacht, dass diese Fristverkürzung aus Sicht der Seehafenwirtschaft nicht umsetzbar ist. An Zollknotenpunkten in Seehäfen können durch Risikobewertung, administrative Vorgänge und physische Kontrollen immer Abwicklungszeiten entstehen, bis



die Seegüter in ein Zollverfahren überführt werden. Zudem ist die endgültige Verwendung vieler Waren bei der Ankunft im Zollgebiet aufgrund schwankender wirtschaftlicher Faktoren sowie komplexer Lieferketten noch nicht abschließend festgelegt. In der Praxis verbleibt ein großer Ladungsanteil länger als 3–6 Tage in der vorübergehenden Verwahrung. Daraufhin hat sich der Binnenmarktausschuss des EU-Parlaments gegen eine Verkürzung der Verwahrfrist für Seegüter in EU-Häfen ausgesprochen. Der Vorschlag der EU-Kommission für eine Verkürzung (von 90 Tagen auf 3–6 Tage) sei nicht praktikabel, da er einen erheblichen Verwaltungsaufwand mit sich bringe und die Effizienz der EU-Häfen bei Umladung, Einfuhr, Ausfuhr und Umschlag verringern würde. Terminalbetreiber müssen auch zukünftig in der Lage sein, einen Verzicht auf die Garantie für anfallende Zollgebühren zu beantragen, um Haftungstatbestände auszuschließen zu können. Darüber hinaus sind Regelungen erforderlich, wie Hafenterminals Genehmigungen für den Betrieb von vorübergehenden Verwahrlagern beantragen und Warenbewegung zwischen vorübergehenden Verwahrlagern stattfinden können. Die Kommission wird die vorgetragenen Bedenken nunmehr mit den Mitgliedstaaten abstimmen.



Umschlag im Hafen Stralsund

### HNS-ÜBEREINKOMMEN

Das Übereinkommen zu HNS (Hazardous and Noxious Substances) hat das Ziel, eine angemessene Entschädigung für Kosten zu gewährleisten, die durch die Beförderung von eben dieser gefährlichen oder schädlichen Stoffe auf Seeschiffen verursacht werden. Mit dem sog. HNS-Gesetz hat die Bundesregierung das Übereinkommen in nationales Recht überführt. Neben einer Versicherungspflicht für Schiffe wird die Pflicht eingeführt, bestimmte Importe von gefährlichen und schädlichen Stoffen (u. a. Schüttgüter) zu melden und im Schadensfall Beiträge an einen noch zu entwickelnden HNS-Fonds zu entrichten. Von der Meldung importierter Stoffe sowie der Beitragszahlung an den HNS-Fonds sollen zukünftig Seehafenbetriebe als sog. „physische Empfänger“ betroffen sein. Das Übereinkommen begründet ein zweistufiges Haftungssystem: Reicht der Höchstbetrag der Haftung des Reeders nicht aus oder ist nicht in voller Höhe



Arbeiten an Containeranlagen

durchsetzbar, so leistet der HNS-Fonds ergänzend Entschädigung bis zu einer begrenzten Gesamthöhe.

Bereits zu Beginn des Rechtsetzungsverfahrens hat der ZDS vehement darauf hingewiesen, dass das HNS-Übereinkommen erhebliche Probleme aufwirft. Seehafenbetriebe sind als Dienstleister lediglich mit dem Umschlag innerhalb der gesamten Lieferkette betraut und haben kein eigenes wirtschaftliches Interesse an den Ladungsgütern an sich wie etwa der Empfänger. Weder die Höhe noch die Berechnung und der konkrete Umsetzungsprozess der jährlichen HNS-Fondsspeisung sind bisher bekannt. Dies bedeutet erhebliche kalkulatorische als auch finanzielle Unsicherheiten für



den Fall des Rückgriffs im Schadensfall auf die Seehafenunternehmen. Das ist so nicht akzeptabel. Der ZDS hat daher an die Bundesregierung appelliert, dass die geplante HNS-Mitteilungsverordnung und die davon abhängige Ratifizierung Deutschlands – wenn überhaupt – erst dann stattfinden kann, wenn eine praktikable, rechtssichere und realistische Lösung zur Melde- und Beitragsverpflichtung gemeinsam mit der Hafenvirtschaft erarbeitet worden ist. Als Ultima Ratio-Szenario muss der Verzicht einer Ratifizierung erwogen werden, auch um eine drohende Verlagerung von Ladungsmengen in Nicht-HNS-Vertragsstaaten zu verhindern.

#### **INITIATIVE DIGITALER ZOLLSTEMPEL**

An den deutschen Flug- und Seehäfen werden viele Ausfuhrbescheinigungen für Touristen ausgestellt. Wertmäßig entfällt ein großer Teil des steuerfreien Einkaufs auf die Ausreise über die Flug- und Seehäfen. Zu Wahrung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit zielt die Initiative Digitaler Zollstempel deshalb darauf ab, für die technische Ausgestaltung der digitalen Ausfuhrbescheinigung an den deutschen Flug- und Seehäfen eine Lösung zu erreichen, die sowohl



den Bedürfnissen der Touristen als auch des Zolls sowie der Flug- und Seehäfen gerecht wird. Insgesamt geht es um die Einrichtung eines kostengünstigen, landesweit einsetzbaren und gut bedienbaren Systems, das gleichzeitig eine erhebliche Verwaltungsvereinfachung, aber auch ein hohes Maß an

Möglichkeiten zu einer effizienten Kontrolle und Missbrauchsbekämpfung gewährleistet. Über die Mitgliedschaft in der Initiative Digitaler Zollstempel ist der ZDS gemeinsam mit Verbänden und Unternehmen aus dem Einzelhandel sowie der Tourismus- und der Luftfahrtbranche in den zukünftigen nationalen Beratungs- und Umsetzungsprozess eingebunden.



Kreuzfahrtschiff mit Landstromanlage in Kiel

# 05

## VERKEHRS- INFRASTRUK- TUR



Der weit überwiegende Anteil der Güter, die in Seehäfen umgeschlagen werden, verbleibt nicht an den Hafenstandorten, sondern wird mit der Eisenbahn, dem LKW oder dem Binnenschiff von und zu den Wirtschaftszentren, teils tief im Binnenland, transportiert. Der wirtschaftliche Erfolg des Landes und des gesamten europäischen Wirtschaftsraums setzt zeitgemäße und bedarfsgerechte Verkehrs- und Kommunikationsverbindungen in gutem Zustand voraus. Die Bereitstellung solcher Infrastrukturen stellt neben Bildung und Sicherheit eine Kernaufgabe des Staatswesens dar und muss in den Haushalten von EU, Bund und Ländern vorrangig behandelt werden.

### INFRASTRUKTURDIALOG

Um die erforderliche Weiterentwicklung von Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit Verbänden einen Infrastrukturdialo g durchgeführt. Als informeller Beteiligungs- und Beratungsprozess soll der Dialog einen wichtigen Beitrag zur Erreichung eines neuen Infrastrukturkonsenses bei den Bundesverkehrswegen leisten. Ziel des Infrastrukturdialo gs ist, sowohl die Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans als auch eine gemeinsame und zukunftsweisende Perspektive für die Entwicklung des Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans (BVMP) 2040 zu erarbeiten. Der ZDS hat an Dialogveranstaltungen und Arbeitsgruppen zu den einschlägigen Themenfeldern teilgenommen. Dabei hat der ZDS u. a. die Notwendigkeit einer Gleichbehandlung und Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger, die Schnittstellen- und



Container Terminal Bremerhaven

Hubfunktion der Häfen, die Optimierung der Rahmenbedingungen für KV-Verkehre sowie die Bedeutung der Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie für die Vernetzung der Güterverkehre eingebracht. Der ZDS hat sich mit anderen Verbänden dafür eingesetzt, dass im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung Klima- und Umweltschutzziele gleichrangig neben den Zielen Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen, Ausbau der Hinterlandanbindungen sowie Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren behandelt werden. Der BVMP 2040 soll in der übernächsten Legislaturperiode des Deutschen Bundestages verabschiedet werden.

#### **SEEVERKEHRSPROGNOSE 2040**

Empirische Grundlage für den neuen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040 ist die Verkehrsprognose 2040, die Prognosefälle für 2040 sowie Szenarien für den fernerer Horizont 2050 umfasst. Ausgehend von einer Verkehrsanalyse für das Basisjahr 2019 (als letztes Jahr vor der COVID-19-Pandemie) sowie aufbauend auf den fachlichen Teilen der Bevölkerungs-, Wirtschafts-, Luftverkehrs- und Seeverkehrsprognose erfolgt die Prognose der voraussichtlichen Verkehrsentwicklung des Personen- und des Güterverkehrs für einen Prognosehorizont 2040.

Gegenstand der Seeverkehrsprognose 2040, die im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Bericht über die Bedarfsplanüberprüfung veröffentlicht werden soll, ist die Analyse und Prognose des Hafenumschlags und der Hinterlandverkehre der wichtigsten deutschen Seehäfen und für besonders relevante ausländische Standorte. Dabei werden die Hinterlandverkehre in Deutschland auf rund 1.600 regionale Verkehrszellen heruntergebrochen und jeweils für die Transportmodi Straße, Schiene und Binnenschiff ermittelt.

Auf Anfrage hat das Bundesverkehrsministerium dem ZDS die Möglichkeit zu einem Fachgespräch zur Seeverkehrsprognose 2040 mit Vertretern der Seehafenwirtschaft eröffnet. Im Mittelpunkt des Gesprächs standen die Vorstellung der wesentlichen Aussagen der Seeverkehrsprognose 2040 und die anschließende fachliche Aussprache.

### **GENERALSANIERUNG DEUTSCHE BAHN**

Die relevantesten Bahnstrecken in Deutschland sollen bis 2030 einer Generalsanierung unterzogen werden. Ziel ist die Bündelung sämtlicher Baumaßnahmen, um die Leistungsfähigkeit von insgesamt 4.000 Streckenkilometern deutlich zu steigern. Im Rahmen der jeweils etwa fünf Monate andauernden Generalsanierung werden je nach Korridor und Beschaffenheit Bauarbeiten an Oberbau, Weichen, Brücken, Stützwänden, Bahnübergängen, Leit- und Sicherungstechnik, Oberleitung, Lärmschutz und Bahnhöfen vorgenommen. 2024 wurde mit der Riedbahn zwischen Frankfurt (Main) und Mannheim die erste Generalsanierung begonnen

Im Rahmen eines digitalen Informationsgesprächs für ZDS-Mitglieder haben Vertreter der DB InfraGo Region Nord die aktualisierten Planungen zu den Generalsanierungen der für die Seehafenbetriebe besonders relevanten norddeutschen Schienenkorridoren vorgestellt. Neben der für diesen Zweck von Februar bis Juli 2029 vorgesehenen Vollsperrung des Korridors Hamburg –



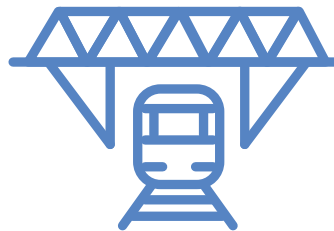
Autoverladung im Hafen Cuxhaven

Hannover wird dieser für einen sog. Qualitätsvorlauf von April bis Juli 2026 zusätzlich voll gesperrt. Für die streckenlängste Korridorsanierung Hamburg – Berlin ist eine Vollsperrung sowohl von Mitte August bis Mitte Dezember 2024 als auch von August 2025 bis April 2026 erforderlich. Für den Korridor Bremen – Bremerhaven sind im Zeitraum Juli bis Dezember 2027 zwei eingleisige Sperrungen von jeweils 2,5 Monaten geplant. Während der eingleisigen Sperrungen werden kurzzeitige Totalsperrungen notwendig. Die Generalsanierungen bedeuten im Ergebnis rund sechs Jahre Baufreiheit für investive Maßnahmen in den Korridoren. Gleichwohl stellen die vorübergehenden Vollsperrungen ein großes Risiko für die Seehäfen ein großes Risiko im Wettbewerb dar, da Lieferketten drohen, dauerhaft verlagert zu werden. Der ZDS steht mit dem Bundesverkehrsministerium im Dialog, um die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Seehäfen zu minimieren.

## WEGEKOSTEN

Der ZDS setzt sich für niedrige Preise für Eisenbahntrassen ein. Denn die guten Bahnverbindungen der deutschen Seehäfen an die Wirtschaftszentren in Deutschland und weiter in die europäischen Länder sind ein entscheidender Wettbewerbs- und Nachhaltigkeitsvorteil des Hafenstandortes Deutschland. Allein bei Containern erreicht die Bahn regelmäßig einen Anteil von deutlich über 50 % im Hinterlandverkehr. Erhöhungen der Trassenentgelte bei der Bahn würde die deutschen Seehäfen empfindlich treffen und für eine Verlagerung der Verkehre von der Schiene auf die Straße sorgen. Das steht im direkten Widerspruch zu zentralen politischen Leitlinien, wie den Klimazielen, der Verkehrswende oder auch der Nationalen Hafenstrategie, da die deutschen Seehäfen im Wettbewerb deutlich geschwächt werden. Gemeinsam mit anderen Verbänden fordert der ZDS eine grundlegende Überarbeitung des Entgeltwesens für Schienenwege.

Trotz Interventionen der maritimen Verbände hat das Bundesverkehrsministerium erhebliche Steigerungen für das Lotsgeld und die Lotsabgaben avisiert. Für das Lotsgeld ist eine Anhebung der Sollbetriebseinnahme um 6,465 % vorgesehen. Die Lotsabgabe steigt mit Wirkung zum 1. Januar 2025 um 16,00 %, um den gesetzlichen Anforderungen des Seelotsgesetzes Rechnung zu tragen. Mit diesen Erhöhungen steigen die Kosten für die Nutzung von Seewasserstraßen und damit von Hafenanläufen. Wie auch die Nationale Hafenstrategie festhält, beeinflussen solche Kostensteigerungen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen.



Hafenbahn in Rostock

# 06

## ENERGIE UND UMWELT



Verladung von  
Windenergieanlagen  
in Cuxhaven



## WINDKRAFT

Ohne die deutschen Seehäfen sind die geplanten Ausbauziele der Windenergie auf See und an Land nicht zu erreichen. In den Häfen werden Baukomponenten vormontiert und für den Weitertransport auf Errichterschiffe, Binnenschiffe, LKW oder Bahn verladen. Dafür sind schwerlastfähige Flächen und Kräne sowie viel Fachwissen erforderlich. Der Bedarf an Hafenflächen für den gesetzlich definierten Anlagenzubau, aber auch für die Instandhaltung und Erneuerung von Anlagen, ist hoch und die damit verbundenen Investitionen erheblich. Länder und Hafenwirtschaft können dieses Investitionsvolumen nicht allein stemmen.

Die von verschiedenen Verbänden und dem ZDS unterstützte Finanzierungszusage für die Erweiterung des Cuxhavener Hafens zeigt eine Option für zukünftige Energiewendeinvestitionen auf. Doch der ZDS sieht im Hinblick auf den Beitrag der Seehäfen zur Energiewende in ganz Deutschland vor allem der Bund in der Pflicht, finanziell seinen Anteil zum Gelingen der bundespolitischen Energiewende zu leisten. Eine Verwendung der Erlöse aus der Vergabe der Offshore-Lizenzen für Windparks auf See wäre inhaltlich naheliegend.

Rückenwind für eine Bundesbeteiligung erhofft sich der ZDS auch vom Europäischen Windkraft-Aktionsplan und der Europäischen Wind Charter, mit der im Dezember 2023 26 EU-Mitgliedstaaten und über 300 Akteure der Industrie ihr Engagement zur Stärkung der europäischen Windkraftkapazitäten erklärten. Die in den Vorlagen enthaltenen und vom ZDS thematisierten Finanzierungsansätze der EU stießen jedoch seitens der Bundesregierung auf keine erkennbare Resonanz.



Umschlag im Hafen Brake

## CCU/CCS

In einer Stellungnahme hat der ZDS die Entscheidung der Bundesregierung begrüßt, im Rahmen einer Carbon Management-Strategie die Grundlagen zur Nutzung der CCU/CCS-Technologien sowie zum Transport und der Speicherung von CO<sub>2</sub> zu schaffen. Nicht überzeugend erscheint jedoch, dass in der Begründung zum Kohlendioxid-Speicherungsgesetz der Transport per Lkw, Schiff oder Schiene pauschal als unwirtschaftlich und nicht nachhaltig eingeordnet wird. Sowohl im Eckpunktepapier als auch im Gesetzesentwurf wird das zentrale Themenfeld „CO<sub>2</sub>-Transport“ auf Pipeline-Transporte verengt. Diese Weichenstellung sollte noch einmal überdacht und neu bewertet werden.

Aller Voraussicht nach wird eine künftige CO<sub>2</sub>-Transportinfrastruktur zunächst auf dem Schiffs- und Schienentransport basieren, ergänzt durch Tankwagentransporte. Gerade Seehafenstandorte bieten Infrastrukturen und Zwischenlagerstätten für die erforderlichen multimodalen Transportketten, denn die deutschen Seehäfen sind Drehscheiben der Energiewende und Logistikschnittstellen für viele global gehandelte Güterarten. Hafenstandorte werden sich als CO<sub>2</sub>-Hubs und zentrale Sammel- und Übergangspunkte zwischen Pipelines und anderen CO<sub>2</sub>-Transportformen etablieren. Dafür müssen Infrastrukturen, Transportmittel und Regularien vorbereitet und gefördert werden. Zudem sind auch grenzüberschreitende Transporte regulatorisch zu ermöglichen. Um die höheren Betriebs- und Investitionskosten für die Pilotierung von grenzüberschreitenden CO<sub>2</sub>-



Transport-, Umschlag-, Lager- und Speicherinfrastrukturen in den deutschen Seehäfen auszugleichen, sind neben den in den Eckpunkten für Industriebetriebe aufgeführten Klimaschutzverträgen (Carbon Contracts for Difference – CCfD) kompatible Förderkulissen der öffentlichen Hand sowie steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten für Seehafenbetriebe erforderlich.

### WASSERSTOFF

Das Bundeskabinett hat eine Importstrategie für Wasserstoff und Wasserstoffderivate beschlossen. Die Importstrategie beschreibt den Rahmen für die dringend benötigten Importe nach Deutschland. Als wesentlicher Baustein der deutschen Wasserstoffpolitik ergänzt die Importstrategie die Nationale Wasserstoffstrategie sowie das Engagement des Bundes zum heimischen Marktaufbau. Die Bundesregierung geht von einem nationalen Bedarf an Wasserstoff und dessen Derivaten in Höhe von 95 bis 130 TWh im Jahr 2030 aus. Dabei müssten rund 50–70 % des Bedarfs (45 bis 90 TWh) aus importiert werden. Es sei davon auszugehen, dass der Importanteil nach 2030 weiter ansteigen werde.



Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist vor allem relevant, dass die Bundesregierung den parallelen Aufbau von Importinfrastrukturen für Pipeline- und Schiffstransporte verfolgt. Für Transporte per Schiff, Schiene oder Straße kommen im Rahmen der Strategie vor allem Wasserstoffderivate, Trägermedien und Folgeprodukte in Frage. Der Schiffstransport ermöglicht Wasserstoffimporte aus Regionen, die aus technischen und ökonomischen Gründen nicht per Pipeline angebunden werden können. Die Bundesregierung erwartet, dass langfristig der Import fossiler Energieträger zugunsten des Imports von Wasserstoffderivaten über Häfen zurückgeht. Dafür müssen Importterminals errichtet und deutsche Häfen für den Umschlag großer Mengen Wasserstoffderivate leistungsfähig umgebaut werden. Insbesondere müssten verfügbare schwerlastfähige Flächen und Kaikanten in den Seehäfen ausgebaut oder ertüchtigt werden. Die Nationale Hafenstrategie definiert Handlungsbedarfe für den Aus- und Umbau der Hafeninfrastrukturen, um ausreichende und nachhaltige Importkapazitäten für Wasserstoffderivate zu schaffen. Für die Genehmigung von Anlagen sollte u.a. der Rechtsrahmen angepasst werden.



LNG-Umschlag in Brunsbüttel

## ÄNDERUNG DER TA LÄRM

Der Entwurf zur Änderung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) sieht eine neue befristete Regelung vor, die unter bestimmten Voraussetzungen im Fall heranrückender Wohnbebauung an gewerblich oder industriell genutzte Gebiete nachts erhöhte Immissionsrichtwerte festsetzt. In seiner Stellungnahme hat der ZDS darauf hingewiesen, dass damit das in der Nationalen Hafenstrategie enthaltene und von den beteiligten Bundesressorts mitgetragene strategische Ziel „Förderung von Flächenvorsorge und -entwicklung“ als potenziell gefährdet anzusehen ist. Darüber hinaus sind Auslegungsschwierigkeiten und Rechtsunsicherheiten zu erwarten, etwa durch den unbestimmten Rechtsbegriff „öffentliches Interesse“, oder die Aufzählung ausnahmefähiger Anlagen. Der ZDS hat daher eine dahingehende Einschränkung gefordert, dass die Neuregelung der Nr. 7.5 in Hafengebieten gemäß § 11 BauNVO nicht gilt.



Import-/Export-Lager

## BEGASTE SCHÜTTGÜTER ALS GEFAHRGUT

Getreide und Futtermittel sind wesentlicher Bestandteil der EU-Lebensmittelproduktion. Da der Bedarf über der Verfügbarkeit liegt, sind regelmäßig zusätzliche Importe aus Drittländern notwendig. Der größte Teil der Importe erfolgt über die Seehäfen. Von dort erfolgt der Weitertransport trimodal zu den Produktionsstätten der Lebens-/ Futtermittelindustrie. Bei der Lagerung von Getreide und Futtermitteln können Vorratsschädlinge auftreten. Daher ist deren nationale und EU-weite Bekämpfung zwingend. Diese erfolgt in der Regel durch eine Begasung.

In Deutschland besteht neben dem Arbeitsschutzgesetz mit der Technischen Regel für Gefahrstoffe (TRGS) Nr. 512 bereits ein umfangreiches Regelwerk für Begasungen, um den Gesundheitsschutz der Mitarbeiter zu gewährleisten. In Deutschland sind keine Fälle bekannt, in denen es nach Begasung einer Lagerstätte und Freigabe durch einen Begasungsleiter zu einer nachgelagerten Gefährdung von Binnenschiffpersonal gekommen ist. Alle bisherigen Gefährdungsfälle entstanden entweder bei direkten Umladungen aus begasteten Seeschiffen auf Binnenschiffe in den Niederlanden oder einem Direktumschlag aus Zug/Container in ein Binnenschiff oder einem Binnenschiffs-transport mit Ursprung Osteuropa.

Es ist beabsichtigt, eine Sondervorschrift für Schüttgüter, die vor der Verladung auf ein Binnenschiff zur Schädlingsbekämpfung begast wurden, im Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) aufzunehmen. Dadurch würden sich im Vergleich zur bestehenden deutschen Rechtslage deutlich umfangreichere Anforderungen an die am Handel, Umschlag/Lagerung und Transport beteiligten Wirtschaftsbeteiligten ergeben. Als Konsequenz hieraus wäre unter Umständen die Versorgungssicherheit der Bevölkerung nicht mehr sichergestellt.

Der ZDS hat sich in den Arbeitsgruppen Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt des Bundesverkehrsministeriums inhaltlich eingebracht und aufgrund der Einwirkzeit der eingesetzten Begasungsmittel dafür eingesetzt, den Regulierungsfokus wie bisher auf den Direktumschlag aus einem Seeschiff bzw. anderer Verkehrsträger zu legen. Weitere Vorgaben für zusätzliche Messungen vor der Beladung des Binnenschiffs, während des Transports und vor dessen Löschung sind organisatorisch, logistisch und personell nicht zu leisten. Diese Messungen werfen zudem schwerwiegende Haftungsfragen auf, da an den Prozessen mehrere Akteure beteiligt sind, die in unterschiedlichen vertraglichen Beziehungen untereinander stehen. Die Einführung von zusätzlichen Messungen würde in Deutschland zu einer Verkehrsverlagerung zu Lasten der Binnenschifffahrt führen. Um den Anforderungen des Marktes und der Forderung der Binnenschifffahrt Rechnung zu tragen, hat der ZDS im Rahmen einer Verbändekoalition die Aufnahme einer Sonderregelung vorgeschlagen, unter deren Voraussetzungen auf die Messungen verzichtet werden kann.



Projektladung im Hafen Stralsund

## ENERGIESTEUER

Die Bundesregierung hat erneut die Steuerbegünstigung nach §3a Energiesteuergesetz bei der Europäischen Kommission angezeigt. Die Regelung gilt nun bis zum 30. Juni 2027. Die auch in EU-Energiesteuer-richtlinie und im „Fit for 55“-Gesetzgebungspaket der Europäischen Kommission vorgesehene Maßnahme verschafft den Seehafenbetrieben unbürokratisch und zielgenau Mittel für die Umrüstung auf emissionsarme und energieeffiziente Spezialfahrzeuge und trägt dazu bei, Benachteiligungen für deutsche Seehafenbetriebe im europaweiten Unternehmens- und Standortwettbewerb zu vermeiden. Aus Sicht des ZDS sollte die Maßnahme um ein Förderprogramm für die Entwicklung und Erprobung neuartiger Antriebe für schwere Hafenfahrzeuge ergänzt werden.

# 07

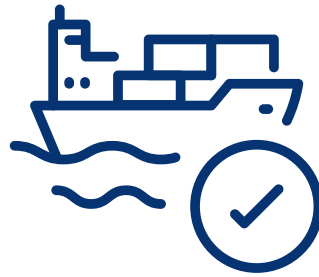
## SICHERHEIT



### **DROGENKRIMINALITÄT**

Die deutschen Seehäfen sind nicht nur für die Versorgung von Endverbrauchern und Wirtschaft von größter Relevanz, sondern auch aus sicherheitsstrategischer Perspektive von größter Bedeutung. Seehäfen sind Knotenpunkte des internationalen Warenverkehrs und damit auch zentrale Einfallstore für den illegalen Drogenschmuggel, etwa von Kokain aus Südamerika. Auf der Suche nach Profit passen kriminelle Netzwerke ihre Lieferrouten schnell an. Die Seehäfen in den Niederlanden, Belgien und Frankreich sind besonders stark vom internationalen Drogenschmuggel betroffen, der Druck der Drogenkartelle auf Europa trifft aber seit einiger Zeit auch die deutschen Seehäfen. Zunehmend versuchen kriminelle Organisationen, Mitarbeiter in allen an der Lieferketten beteiligten Wirtschaftsbereichen – u. a. in Häfen – anzusprechen, um diese durch Bestechung oder Drohungen zur Mitarbeit zu bewegen. Mit dem Ziel, die organisierte Drogenkriminalität einzudämmen sowie öffentliche und private Akteure für eine koordinierende Bekämpfung des Drogenhandels zusammenzubringen, sind inzwischen mehrere Allianzen entstanden. Die damalige belgische EU-Ratspräsidentschaft hat gemeinsam mit Deutschland und weiteren Staaten die European Port Alliance ins Leben gerufen. Die Städte Hamburg, Rotterdam und Antwerpen haben eine Allianz gegen die internationale Drogenkriminalität gegründet. Sicherheitsbehörden haben mit der Hamburger Hafenwirtschaft eine neue Allianz Sicherer Hafen Hamburg gestartet.

Die deutschen Seehafenbetriebe haben bereits von sich aus die Sicherheitsmaßnahmen für Anlagen und Systeme verschärft und zudem betriebsinterne Sensibilisierungskampagnen gestartet, um Beschäftigte gezielt über Gefahren und Verhaltensmöglichkeiten zu informieren. Gleichzeitig handelt es sich bei Drogenschmuggel und -konsum um ein gesamtgesellschaftliches Problem, für dessen Bekämpfung die öffentliche Hand mit den notwendigen Ressourcen ausgestattet sein muss. Aus Sicht der ZDS besteht die Notwendigkeit eines partnerschaftlichen Kooperationsansatzes zum Informationsaustausch zwischen den beteiligten Sicherheits- / Strafverfolgungsbehörden und den Seehafenbetrieben. Im Rahmen seiner Arbeitsgruppe Drogenkriminalität erarbeitet der ZDS Leitlinien mit präventiven und repressiven Ansätzen, Schwerpunkten und konkreten Handlungsempfehlungen zur Bekämpfung des Drogenimportschmuggels.



#### VERTEIDIGUNGSPOLITIK

Die durch den Angriff Russlands auf die Ukraine angespannte Sicherheitslage in Europa wird auch in den deutschen Seehäfen deutlich. Zum einen stellen sie als Knotenpunkte für wichtige Güter wie Energie oder Lebensmittel eine sicherheitsrelevante und sensible Infrastruktur dar, die geschützt werden muss. Verschiedene Manöver und Übungen von Bundeswehr und NATO im Umfeld der Seehäfen haben unterstrichen, dass Deutschland mit seinen Verbündeten auf eventuelle Bedrohung vorbereitet ist. Zum anderen stellen die deutschen Seehäfen wichtige Drehscheiben für die Logistik von Militärgütern und -fahrzeugen dar. So waren die Häfen etwa bei der Verlagerung von NATO-Einheiten von Nordamerika nach Zentral- und Osteuropa beteiligt. Der ZDS wird sich weiter dafür einsetzen, die Relevanz der Häfen auch in der Verteidigungs- und Sicherheitspolitik zu betonen und für eine entsprechende politische Aufmerksamkeit zu werben.



Kaikante

# 08

## SOZIALPART- NERSCHAFT



### LOHNTARIFVERTRAG

Nach vier sehr schwierigen und intensiven Verhandlungsrunden mit mehreren Warnstreikaktionen sowie erstmalig drei zweitägigen Terminen unter Beteiligung der Bundestarifkommission ver.di hat der ZDS zwei finale Angebotsvarianten mit folgenden Komponenten abgegeben: Erhöhung der Grundstundenlöhne unter Anpassung der Zuschlagsarten, Zahlung einer Inflationsausgleichsprämie, Erhöhung des Urlaubsgeldes mit Laufzeiten von zwölf und sechzehn Monaten.

Im Rahmen einer Online-Befragung haben die ver.di-Mitglieder mehrheitlich beide Varianten abgelehnt. Daraufhin hat die Gewerkschaft ver.di dem ZDS angeboten, die Verhandlungen in einer fünften Verhandlungsrunde fortzuführen. Nach ausführlichen Beratungen des sozialpolitischen Ausschusses hat der ZDS dieses Angebot angenommen.



Beschäftigte der EUROGATE

Nach einer inhaltlich herausfordernden, aber konstruktiven weiteren Verhandlungsrunde haben ZDS und ver.di das folgende vorläufige Tarifergebnis erzielt:

1. Ab 1. Oktober 2024 Erhöhung der Grundstundenlöhne um 1,15 Euro sowie Erhöhung der Zuschläge gemäß II. Ziffer 2. a) um 1,40 Euro gemäß II. Ziffer 2. b) um 1,40 Euro gemäß II. Ziffer 2. c) um 0,33 Euro gemäß II. Ziffer 2. d) um 2,20 Euro (I. / II. Schicht), um 3,50 Euro (III. / IV. Schicht).
2. Ab 1. Oktober 2024 Wegfall der B-Zulage (1054 Euro) und entsprechende Kürzung der A-Zulage sowie Integration in die Lohntabelle (0,51 Euro).
3. Zahlung einer Inflationsausgleichsprämie von 1.700,00 Euro für A-/B-Betriebe sowie 1000,00 Euro für C-Betriebe (mit der Oktober-Abrechnung).
4. Ab 1. Januar 2025 Erhöhung der Beträge für das Urlaubsgeld um 430,00 Euro.
5. Die Laufzeit beträgt 14 Monate (1.6.2024 bis 31.7.2025).
6. Der Inflationsausgleich gemäß I Ziffer 2 des Lohn-tarifvertrages wird für den Zeitraum 1. Oktober 2024 bis 31. Juli 2025 auf einen Wert von 2,4 % festgelegt.

Die Bundestarifkommission ver.di hat beschlossen, den ver.di-Mitgliedern dieses Ergebnis zur Annahme zu empfehlen. Im Rahmen einer weiteren Online-Befragung haben die ver.di-Mitglieder das Tarifergebnis mehrheitlich befürwortet. Die Bundestarifkommission hat dem erzielten Tarifergebnis zugestimmt.

Im Wege eines Vorratsbeschlusses hat der sozialpolitische Ausschuss das Tarifergebnis einstimmig unterstützt. Der Lohn-tarifvertrag gilt für die rund 11.000 Hafenarbeiterinnen und -arbeiter in den tarifgebundenen Unternehmen in den Bremischen Häfen, Hamburg und Niedersachsen.

Die jeweilige Lohnhöhe der Lohngruppen ab dem 1. Oktober 2024 ergibt sich aus den Tabellen auf den Seiten 44 bis 45.

### **KÜNDIGUNG VON § 6 RAHMEN-TARIFVERTRAG**

Im Herbst 2023 hatte die Gewerkschaft ver.di die Regelung des § 6 Rahmentarifvertrag (RTV) über Flexibilisierungsmöglichkeiten von Arbeitszeitregelungen isoliert gekündigt. Die Rechtsfolge dadurch war, dass die entsprechenden Sonderbestimmungen in Bremen und Hamburg und die daran gebundenen betrieblichen Regelungen mit Ablauf des 30. April 2024 ohne Nachwirkung enden. Die Kündigung lässt die Geltung der Sonderbestimmungen unberührt, diese wirken ungekündigt und normativ fort.

Die Kündigung löste aber die Verpflichtung der Tarifparteien aus, unverzüglich in Gespräche über die Möglichkeit einer Verlängerung des § 6 RTV einzutreten. Zur weiteren Abstimmung des im Tarifvertrag angelegten und erforderlichen Prozesses haben die Tarifparteien im Januar 2024 zwei Verhandlungen geführt. Trotz der zwischenzeitlichen Vereinbarung über die Fortgeltung von § 6 RTV, der aufgrund dessen abgeschlossenen Sonderbestimmungen sowie der daran gebundenen betrieblichen Regelungen bis zum 29. Mai 2024, war im weiteren Verlauf eine Verständigung zwischen den Tarifvertragsparteien über den ZDS-Vorschlag zum Prozess der Weiterentwicklung des Rahmentarifvertrages nicht möglich.

In einer weiteren Verhandlungsrunde der Tarifvertragsparteien am 29. Mai 2024 sind grundsätzliche Differenzen und Streitigkeiten mit Blick auf die Auslegung der Rechtsfolgen durch die Kündigung von § 6 RTV sowie der örtlichen Sonderbestimmungen deutlich geworden. Daraufhin hat der ZDS am gleichen Tage gemäß § 24 Ziffer 1 RTV den schriftlichen Antrag gestellt, diese kollektiven Gesamtstreitigkeiten der Tarifvertragsparteien innerhalb von vier Wochen einer einvernehmlichen Lösung durch Verhandlungen zuzuführen. Mit Schreiben vom 10. Juni hat ver.di die Ablehnung von Verhandlungen erklärt. Am 19. Juni hat der ZDS der Gewerkschaft schriftlich mitgeteilt, dass man diese Ablehnung als Erklärung über das Scheitern der Verhandlungen verstehe und deshalb die Verhandlungen ebenfalls als gescheitert ansehe. Gemäß § 24 Ziffer 2 RTV entscheide für diesen Fall das Schiedsgericht. Der ZDS hat ver.di daher aufgefordert, Terminvorschläge für eine zeitnahe Vorabstimmung sowie zwei Arbeitnehmervertreter(innen) für die Besetzung des Schiedsgerichts zu benennen und eine(n) gemeinsamen Vorsitzende(n) zu wählen. Eine Antwort steht noch aus (Stand 12. September 2024).

#### **IHATEC-PROJEKT PORTSKILL 4.0**

Gemeinsam mit der ma-co GmbH als Konsortialführerin und weiteren Partnern hatte sich der ZDS erfolgreich für eine IHATEC-Förderung des Projekts „PortSkill 4.0 – Bildungshub der deutschen Hafensbetriebe“ eingesetzt. Das Projekt bezieht alle Hafenumschlagsunternehmen an der Nord- und Ostseeküste mit ein. Ziel war die Analyse, Erforschung und Entwicklung der für die Hafenarbeit der Zukunft notwendigen Kompetenzen, Qualifikationen, Lernkonzepten und -methoden. Neu entwickelte digitale Lernwelten sollten in einem digitalen Test- und Trainingscenter (Bildungshub) mit haptischen Elementen erprobt werden können. Im Frühjahr sind im Projektbeirat der Entwicklungsstatus erster



Arbeiten im Elbehafen Brunsbüttel



Trainingskonzepte sowie ein Konzeptausblick vorgestellt worden, ergänzt durch eine Vorführung von Leit- und Fernsteuerstand, Virtual-Reality-Raum und Videowand mit Trainingsausschnitten. Aufgrund der deutlich steigenden Relevanz hat das KI-Training zur Stärkung von KI-Verständnis und -Anwendungskompetenz in der weiteren Projektentwicklung breite Zustimmung erfahren, da es unabhängig vom Automatisierungsgrad an unterschiedlichen Terminals und bei allen Projektpartnern eingesetzt werden kann. Nach Verifizierung und Feinjustierung ist im Sommer eine Vorstellung der Zwischenergebnisse bei den Regionaldirektionen der Agenturen für Arbeit erfolgt, im Herbst ist ein Soft-Opening des Digitalen Trainingscenters vorgesehen.

### PROJEKT INNOPRO

Unter Einbringung eines Stellenanteils als Eigenmittel sind der ZDS und die Gewerkschaft ver.di als Teilvorhabenpartner in das Modellprojekt „Aufbau einer innovativen digitalen Arbeitsprozesslandkarte für gewerblich Beschäftigte in der Hafenwirtschaft“ (InnoPro) der ma-co GmbH eingebunden. Als strukturelle und konzeptionelle Basis wurde eine digitale Prozesslandkarte entwickelt, die einen Hafenmusterbetrieb mit allen Arbeitsbereichen und Tätigkeiten abbildet. Darin integrierte Informationen (Videos, Podcasts, Checklisten) zum Arbeitsprozess und zu den Tätigkeiten werden mit zielgruppengerechten Learning-Nuggets ergänzt, die neben Grundlagenwissen auch vertiefte Kompetenzzuwächse ermöglichen. Aus Perspektive der Sozialpartner ist in Bezug auf den Prozess der Konzeptionierung, explorativen Entwicklung und exemplarischen Erprobung von hohem Interesse, dass die verschiedenen Perspektiven durch einen integrierten Ansatz miteinander verzahnt sind.

### PROJEKT DIGI-LERNLOG

Das im Rahmen der Förderrichtlinie zum ESF-Plus Bundesprogramm im Wege der Interessenbekundung von ma-co unter Einbindung von ver.di und ZDS als Teilvorhabenpart-



Arbeiten im Hafen Lübeck

ner vorgeschlagene Projekt DIGI-LernLog baut direkt auf das aktuelle Modellprojekt InnoPro auf. DIGI-LernLog soll Beschäftigte der Hafentlogistik systematisch motivieren, Schritte der beruflichen Weiterbildung über Qualifizierung konkret anzugehen. Die Unternehmen sollen im Einsatz der digitalen Prozesslandkarte geschult, und diese in die betrieblichen Personalentwicklungssysteme zu integrieren werden um dieser zur flächendeckenden Verbreitung in der Branche zu verhelfen sowie das Lernsystem einem realen Praxistest (Digital, Präsenz & Hybrid) zu unterziehen. Die digitale Lernwelt wird auf Basis der Erfahrungen kontinuierlich um neue Facetten, Elemente, Tätigkeiten sowie leistbare und sinnvolle betriebsspezifische Anpassungen weiterentwickelt, verbessert bzw. optimiert.

# GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER

(Nach Ziffer 1 des Lohntarifvertrages)

Lohngruppenzuordnung und Lohnhöhe für Hafendarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe, deren Arbeitsverhältnis nach dem 31. Mai 2000 begründet wurde:

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.10.2024 in Euro
<b>I</b>	Hafendarbeiter, die manuelle Tätigkeiten in den ersten 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	22,11
<b>II</b>	Hafendarbeiter, die manuelle Tätigkeiten nach 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	24,23
<b>III</b>	Tätigkeiten, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons nach 3 Jahren in der Lohngruppe II sowie Handwerker mit anerkanntem Ausbildungsberuf und ohne Berufserfahrung	25,36
<b>IV</b>	Fahrer von Flurförderzeugen, wie z. B. Gabelstapler, Zugmaschinen und Tätigkeiten wie z. B. Lokführer mit DB-Zulassung, Winsch- und Decksleute, Kranführer, Bordkranführer, Hafen-Facharbeiter als Vorarbeiter mit Führungsaufgaben in den Lohngruppen I-IV, Hafendarbeiter als Vorarbeiter Schwimmkran	26,68
<b>V</b>	Hafenfacharbeiter, die die Hafenfacharbeiterprüfung auf betriebliche Veranlassung absolviert haben	27,02
<b>VI</b>	Handwerker mit einem anerkannten Ausbildungsberuf und nach 3 Berufsjahren. Ewerführer, Maschinisten und Schiffer in der Hafenwirtschaft, Seegüterkontrolleure, Hafenfacharbeiter, die als Vancarrierfahrer, Containerbrückenfahrer, Reachstackerfahrer, Constackerfahrer tätig sind, und Fahrer von Schwerveräten ab 15 Tonnen Tragfähigkeit, die alle Funktionen des Vancarriers ersetzen, in den ersten 3 Jahren nach der Funktionsausbildung. Tätigkeiten ab Lohngruppe VI sind grundsätzlich den Hafenfacharbeitern vorbehalten	27,94

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2023 in Euro
VII	Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als Vorarbeiter oder Stauervize tätig sind, Vorhandwerker, Handwerker mit abgeschlossener und abverlangter Spezialausbildung, Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als Vancarrierfahrer, Containerbrückenfahrer, Reachstackerfahrer, Constackerfahrer tätig sind, und Fahrer von Schwerveräten ab 15 Tonnen Tragfähigkeit, die alle Funktionen des Vancarriers ersetzen, im 4. bis einschließlich 6. Jahr nach der Funktionsausbildung. Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als 2. Stauervize, Vormann II im Schiffsladungskontrollbetrieb oder Getreidekontrollbetrieb tätig sind	30,42
VIII	Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als Vancarrierfahrer, Containerbrückenfahrer, Reachstackerfahrer, Constackerfahrer tätig sind, und Fahrer von Schwerveräten ab 15 Tonnen Tragfähigkeit, die alle Funktionen des Vancarriers ersetzen, ab dem 7. Jahr nach Abschluss der Funktionsausbildung Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als 1. Stauervize, Vormann I im Schiffsladungskontrollbetrieb oder Getreidekontrollbetrieb tätig sind	32,55



## 09

## KENNZAHLEN



Die Menge der aus dem Ausland empfangenen Güter sank gegenüber dem Vorjahr um - 4 %, auch der Versand in das Ausland um sank um - 4,9 %. Das höchste Umschlagsvolumen erzielten die deutschen Seehäfen wie auch im Vorjahr mit den Märkten in Europa, Asien und Amerika.

Mit europäischen Ländern wurden insgesamt rund 136 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (- 8,6 %), davon 92,1 Millionen Tonnen mit Ländern der Europäischen Union (- 4 %).

Der Umschlag mit asiatischen Ländern betrug 46,9 Millionen Tonnen (- 2,8 %), davon wurden 20,1 Millionen Tonnen mit China (- 3,8 %) umgeschlagen. Mit Amerika betrug das Umschlagsvolumen 2023 insgesamt 52,2 Millionen Tonnen (+9,3 %), davon 27,9 Millionen Tonnen mit den Vereinigten Staaten (+26,9 %).

Die wichtigsten Importe nach Gütermenge waren im Jahr 2023 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas mit 38,1 Millionen empfangener Güter, gefolgt von der Kategorie „nicht identifizierbare Güter“ (i. d. R. Container) mit 34,4 Millionen Tonnen. Der drittwichtigste Import nach Gütermenge waren Erze, Steine und Erden (26,9 Millionen Tonnen). Bei den Exporten waren, wie auch im Vorjahr, „nicht identifizierbare Güter“ (39,1 Millionen Tonnen), gefolgt von chemischen Erzeugnissen (11,7 Millionen Tonnen) und Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse (9,5 Millionen Tonnen) die nach Menge wichtigsten Güter.

Der Hafenstandort Hamburg schlug im Jahr 2023 107,3 Millionen Tonnen Güter um (- 3,9 %), gefolgt von Bremen/Bremerhaven (54,5 Millionen Tonnen; - 8,8 %), Wilhelmshaven (30,4 Millionen Tonnen; - 6,4 %), Rostock (25,1 Millionen Tonnen; +11,2 %) und Lübeck (16,5 Millionen Tonnen; - 5,4 %).

Der Containerumschlag lag 2023 bei 12,7 Millionen TEU (- 8,5 %). Die wichtigsten Handelspartner beim Containerverkehr waren China mit 2,6 Millionen TEU (- 12,2 %) vor den USA (1,4 Millionen TEU, - 3,2 %) und Finnland mit 0,54 Millionen TEU, was einer Steigerung von 11,6 % entspricht.

Die meisten Container wurden 2023 in Hamburg umgeschlagen (7,7 Millionen TEU), gefolgt von den bremischen Häfen (4,2 Millionen Tonnen) und Wilhelmshaven mit 0,5 Millionen TEU.

In den Nordseehäfen sank der Güterumschlag im Jahr 2023 um - 6,1 %, in den Ostseehäfen stieg er hingegen um 2,9 %. Hier wurden 61 Millionen Tonnen umgeschlagen.

Die Seehäfen Rostock und Stralsund in Mecklenburg-Vorpommern verzeichneten ein Wachstum um 11 bzw. 7 %, in Wismar sank der Umschlag um - 5,4 %, in den übrigen Häfen in Mecklenburg- Vorpommern stieg der Umschlag insgesamt ebenfalls, um +15,2 %.

Der Hafen Lübeck schrieb einen Rückgang der Umschlagszahlen um - 5,4 %, Flensburg verzeichnete ebenfalls Verluste (- 15,6 %), Kiel steigerte sein Wachstum hingegen um 2,9 %, auch Rendsburg verzeichnete ein Plus von 6,6 %, die übrigen Ostseehäfen in Schleswig-Holstein verzeichneten insgesamt einen Anstieg um 3,9 %.

In den deutschen Nordseehäfen wurden 224,3 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang von - 6,1 %. In fast allen Nordseehäfen sank der Umschlag, jedoch erzielten Emden ein Plus von 3,2 %, in Brunsbüttel stieg der Umschlag leicht, um 0,2 %, In Leer um 40,4 %.



Containerumschlag am Burchardkai in Hamburg

Der Fähr- und Ro/Ro- Verkehr über die deutschen Ostseehäfen wie Lübeck, Rostock oder Kiel stieg 2023 um 1,47 % auf 60,2 Millionen Tonnen. Die Passagierzahlen stiegen um 4,41 % (auf 9,4 Millionen Personen) im Vergleich zum Vorjahr. Der Stückgutumschlag lag bei 153,7 Millionen Tonnen, das ist ein Rückgang von 7,5 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Massengutumschlag stieg um - 0,8 % auf 113,8 Millionen Tonnen.

### HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE, NACH GEWICHT

Im Jahr 2023 vereinten der Hamburger Hafen und die bremischen Häfen beim Gesamtumschlag aller Güterarten in der Betrachtung der Häfen Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen-Brügge nach Gewicht einen Marktanteil von 19,6 % auf sich. Der Anteil Hamburgs lag bei 13 %, der der bremischen Häfen bei 6,6 %. Der Anteil des Rotterdamer Hafens am Gesamtumschlag ging leicht zurück (- 0,2 %), der Anteil des Hafens Antwerpen stieg um 0,2 %.

Beim Containerumschlag nach Gewicht ging der Marktanteil von Hamburg und den bremischen Häfen leicht zurück (- 0,2 %). Er lag im Jahr 2023 bei 31 %. Der Anteil des Hamburger Hafens lag mit 19,9 % um - 0,2 % unter dem Vorjahreswert. Bei den bremischen Häfen blieb der Anteil am Containerumschlag unverändert bei 11,1 %. Während der Marktanteil von Rotterdam um 2,3 % sank, steigerte Antwerpen seinen Marktanteil um 2,6 %.

### HAMBURG-ANTWERPEN-ROTTERDAM-DANZIG, NACH TEU\*

Im Containerbereich ist auch Danzig zu einem wichtigen Wettbewerber deutscher Häfen geworden. Schlug Danzig im Jahr 2013 noch 1,2 Millionen TEU um, waren es im Jahr 2021 bereits 1,8 Millionen TEU. Dies machte im Jahr 2022 einen Anteil von 4,5 % im Vergleich zu den wichtigsten Nordrange- Häfen aus, während es im Jahr 2013 lediglich 3,3 % waren. Markante Zugewinne an Marktanteilen konnte der Hafen Antwerpen in den vergangenen Jahren erzielen. Mit einem Containerumschlag von 9,1 Millionen TEU im Jahr 2013 nahm der Hafen einen Anteil von 25,0 % ein. Dieser Anteil stieg bis zum Jahr 2022 auf 30,5 % mit einem Umschlag von 12,2 Millionen TEU an.

Der Containerumschlag in Rotterdam sank 2022 im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 14 Millionen TEU, dennoch kann Rotterdam in der vorliegenden Betrachtung mit 34,7 % die Position als Anteilsführer wahren.

Starke Verluste im Marktanteil verzeichnen jedoch die Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven in den ver-



Entladung eines Autotransporters in Rostock

gangenen 10 Jahren. Waren es in Hamburg im Jahr 2013 noch 9,3 Millionen TEU Containerumschlag mit einem Anteil von 25,5 %, schlug der Hamburger Hafen im Jahr 2022 nur noch 8,8 Millionen TEU um, die lediglich einen Anteil von 20,8 % im Vergleich zu den wichtigsten Nordrange- Häfen und Danzig ausmachten. In Bremerhaven zeichnet sich ein ähnliches Bild ab, da im Jahr 2013 noch 5,8 Millionen TEU umgeschlagen wurden, die einen Anteil von 16 % ausmachten. Im Jahr 2022 hingegen wurden nur noch 4,6 Millionen TEU Container umgeschlagen, womit der Anteil auf 11,4 % zurückging. Hervorzuheben ist jedoch, dass der Containerumschlag sowie die Marktanteile des Hamburger Hafens im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen ist (um 0,7 %).

\*Aufgrund der schlechteren Datenverfügbarkeit wird das Jahr 2022 als Vergleichsjahr herangezogen.

# CONTAINERUMSCHLAG

Containerumschlag in deutschen Seehäfen

Vergleich Entwicklung 2022/2023	Container	Beladene Container	
	insgesamt in TEU	Anzahl in TEU	Gewicht der Ladung in Tonnen
<b>2022 Alle Häfen</b>	<b>13.856.307</b>	<b>11.929.709</b>	<b>111.038.599</b>
dar. Hamburg	8.350.135	7.345.668	65.994.408
Brem. Häfen	4.616.337	3.903.584	37.702.219
JadeWeserPort – Wilhelmshaven	659.268	511.738	5.382.851
<b>2023 Alle Häfen</b>	<b>12.680.098</b>	<b>10.718.815</b>	<b>102.568.345</b>
dar. Hamburg	7.743.178	6.736.616	62.136.029
Brem. Häfen	4.232.287	3.506.664	34.907.231
JadeWeserPort – Wilhelmshaven	511.064	343.427	3.936.705
<b>Veränd. 2022/2023 in %</b>	<b>- 8,5 %</b>	<b>- 10,2 %</b>	<b>- 7,6 %</b>
dar. Hamburg	- 7,3 %	- 8,3 %	- 5,8 %
Brem. Häfen	- 8,3 %	- 10,2 %	- 7,4 %
JadeWeserPort – Wilhelmshaven	- 22,5 %	- 32,9 %	- 26,9 %

Quelle: destatis

# FÄHR- UND RO/RO-VERKEHR

in deutschen Ostseehäfen (in 1.000 t)

	2022	2023	Veränderung
Lübeck	20.426	21.319	4,2 %
Rostock	17.700	16.500	- 6,8 %
Puttgarden	14.790	15.987	8,09 %
Kiel	6.397	6.380	- 0,3 %
<b>Zusammen</b>	<b>59.313</b>	<b>60.186</b>	<b>1,47%</b>
<b>Anzahl der Passagiere</b>			
Puttgarden	484.284	483.244	- 0,2 %
Rostock	2.500.000	2.540.000	1,5 %
Kiel	4.519.250	4.721.730	4,8 %
Lübeck	1.482.181	1.637.170	10,5 %
<b>Zusammen</b>	<b>8.985.715</b>	<b>9.382.144</b>	<b>4,41 %</b>

Quelle: zds-eigene Erhebung

# GÜTERUMSCHLAG ÜBER SEE

(in Mio. t)

	2022	2023	Veränderung
<b>Verkehr innerhalb Deutschlands</b>	<b>8,5</b>	<b>9,1</b>	<b>7,1%</b>
<b>Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands</b>	<b>163,9</b>	<b>157,3</b>	<b>- 4,0 %</b>
Europäische Häfen	94,3	84,7	- 10,2 %
davon Häfen in:			
der Europ. Union	52,9	51,3	- 3,0 %
übrigem Europa	41,7	33,4	- 19,9 %
dar.: Russland	12,5	1,7	- 86,4 %
Norwegen	19,6	22,0	12,2 %
Außereuropäische Häfen	69,6	72,6	4,3 %
darunter Häfen in:			
Afrika	14,0	11,6	- 17,1 %
Nordamerika	17,4	24,0	37,9 %
Mittel- und Südamerika	10,8	9,5	- 12,0 %
Asien	24,9	24,3	- 2,4 %
Australien und Neuseeland	1,8	2,4	33,3 %
<b>Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands</b>	<b>106,7</b>	<b>101,4</b>	<b>- 5,0 %</b>
Europäische Häfen	54,7	51,3	- 6,2 %
davon Häfen in:			
der Europ. Union	43,7	40,9	- 6,4 %
übrigem Europa	11,0	10,4	- 5,5 %
dar.: Russland	0,9	8,2	811,1 %
Norwegen	3,1	3,2	3,2 %
Außereuropäische Häfen	52,0	50,2	- 3,5 %
darunter Häfen in:			
Afrika	6,9	7,7	11,6 %
Nordamerika	12,3	11,8	- 4,1 %
Mittel- und Südamerika	7,3	6,8	- 6,8 %
Asien	23,4	22,6	- 3,4 %
Australien und Neuseeland	0,3	0,3	0,0 %
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>279,1</b>	<b>267,8</b>	<b>- 4,0 %</b>

Quelle: destatis



# GÜTERUMSCHLAG

ausgewählter Seehäfen 2023 (in 1.000 t)

	2020	2021	2022	2023	Veränderung 2022:2023
<b>Nordsee</b>	<b>224.019.429</b>	<b>231.363.145</b>	<b>223.708.212</b>	<b>210.304.044</b>	<b>- 6,0 %</b>
Brake	5.428.122	5.173.426	6.858.221	6.088.892	- 11,2 %
Bremen/Bremerhaven	56.921.094	59.616.072	55.102.305	50.233.414	- 8,8 %
Brunsbüttel	8.659.064	8.334.595	9.512.399	9.534.662	0,2 %
Bützfleth	6.167.021	5.916.112	5.111.979	3.713.811	- 27,4 %
Cuxhaven	2.199.081	2.413.118	2.432.369	2.386.914	- 1,9 %
Emden	4.069.472	4.071.850	4.339.923	4.463.548	2,8 %
Hamburg	109.033.732	111.365.117	103.353.070	99.602.901	- 3,6 %
Husum	401.032	226.202	284.323	221.433	- 22,1 %
Leer	17.184	36.941	6.626	9.301	40,4 %
Nordenham	1.693.844	2.325.963	2.439.252	1.789.971	- 26,6 %
Papenburg	539.750	477.656	467.349	426.329	- 8,8 %
Wilhelmshaven	27.005.947	29.518.533	31.775.722	29.845.156	- 6,1 %
<b>Übrige Nordseehäfen in:</b>					
Niedersachsen	1.041.135	1.050.223	1.094.639	968.860	- 11,5 %
Schleswig-Holstein	842.951	837.337	930.035	1.018.852	9,5 %
<b>Ostsee</b>	<b>50.265.198</b>	<b>56.327.355</b>	<b>54.715.574</b>	<b>56.601.354</b>	<b>3,4 %</b>
Flensburg	232.620	273.980	285.841	241.275	- 15,6 %
Kiel	4.798.732	5.376.560	4.886.854	5.027.224	2,9 %
Lübeck	15.287.377	17.632.409	16.412.943	15.508.584	- 5,5 %
Lubmin	32.624	67.745	100.538	841.015	736,5 %
Puttgarden	4.997.514	5.610.981	6.058.927	5.698.617	- 5,9 %
Rendsburg	326.218	339.055	330.706	352.600	6,6 %
Rostock	19.776.530	22.046.858	21.334.813	23.866.863	11,9 %
Saßnitz	1.118.500	1.022.345	1.354.352	1.150.896	- 15,0 %
Stralsund	755.321	775.741	822.695	879.875	7,0 %
Wismar	2.258.182	2.658.870	2.565.704	2.427.474	- 5,4 %
Wolgast	257.338	201.735	192.014	193.623	0,8 %
<b>Übrige Ostseehäfen in:</b>					
Mecklenburg-Vorpommern	245.868	192.338	254.973	293.651	- 5,4 %
Schleswig-Holstein	178.374	128.738	115.214	119.657	0,8 %
<b>Seehäfen zusammen</b>	<b>274.284.627</b>	<b>287.690.500</b>	<b>278.423.786</b>	<b>266.905.398</b>	<b>- 4,31 %</b>
<b>Binnenhäfen (Seeverkehr)</b>	<b>753</b>	<b>894</b>	<b>795</b>	<b>905</b>	<b>13,84 %</b>

Quelle: detatis, Eigenauswertung ZDS

# ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE

In der Hamburg-Antwerpen-Range

		Gesamtumschlag		Massengutumschlag		Stückgutumschlag		Containerumschlag	
		Mio. t	Anteil	Mio. t	Anteil	Mio. t	Anteil	Mio. t	Anteil
Hamburg	2019	136,6	15,0 %	41,3	9,8 %	95,3	19,4 %	9,2	22,5 %
	2020	126,3	14,7 %	38,5	10,0 %	87,8	18,4 %	8,5	21,4 %
	2021	128,7	14,2 %	39,8	9,5 %	88,9	18,2 %	8,7	21,2 %
	2022	119,9	12,8 %	36,2	8,2 %	83,8	16,9 %	8,3	20,1 %
	2023	114,3	13,0 %	36,2	8,5 %	78,1	17,1 %	76,9	19,9 %
Brem. Häfen	2019	69,4	7,6 %	9,2	2,2 %	60,2	12,3 %	4,9	12,0 %
	2020	66,5	7,7 %	8,6	2,2 %	57,9	12,1 %	4,8	12,1 %
	2021	69,7	7,7 %	9,7	2,3 %	60,0	12,3 %	5,0	12,2 %
	2022	64,0	6,8 %	9,3	2,1 %	54,7	11,0 %	4,6	11,1 %
	2023	58,46	6,6 %	8,8	2,1 %	49,7	10,9 %	42,9	11,1 %
Rotterdam	2019	469,4	51,4 %	285,7	67,7 %	183,7	37,4 %	14,8	36,3 %
	2020	436,8	50,8 %	255,8	66,7 %	181,0	38,0 %	14,4	36,3 %
	2021	468,7	51,7 %	283,3	67,9 %	185,4	37,9 %	15,3	37,3 %
	2022	468,0	49,9 %	290,4	65,4 %	177,7	35,9 %	14,8	36,0 %
	2023	438,8	49,7 %	276,3	65,0 %	162,5	35,5 %	130,2	33,7 %
Antwerpen	2019	230,9	26,8 %	80,6	21,0 %	150,3	31,5 %	12,0	30,2 %
	2020	239,8	26,4 %	84,6	20,2 %	155,2	31,7 %	12,0	29,3 %
	2021	286,9	30,6 %	107,8	24,3 %	179,1	36,2 %	13,5	32,8 %
	2022	271,4	30,7 %	103,6	24,4 %	167,8	36,6 %	136,7	35,4 %
	2023	119,9	12,8 %	36,2	8,2 %	83,8	16,9 %	8,3	20,1 %
<b>Gesamt</b>		<b>882,9</b>		<b>424,9</b>		<b>458</b>		<b>386,7</b>	

Alle Gewichtsangaben in dieser Tabelle brutto  
(inkl. Container-Eigengewichte)

Datenquelle: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Marktforschung

Stand: 11.03.2024

# ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE

Im Containerumschlag in der Nordrange und Danzig

	2013		2021		2022	
	in 1.000 TEU	Anteil	in 1.000 TEU	Anteil	in 1.000 TEU	Anteil
Antwerpen	9.136	25,00 %	13.040	29,80 %	12.256	30,5 %
Bremerhaven	5.822	16,00 %	5.014	11,50 %	4.604	11,4 %
Hamburg	9.302	25,50 %	8.799	20,10 %	8.350	20,8 %
Rotterdam	11.021	30,20 %	15.018	34,40 %	13.954	34,7 %
Danzig	1.189	3,30 %	1.846	4,20 %	1.824	4,5 %
<b>Gesamt</b>	<b>36.470</b>	<b>100,00 %</b>	<b>43.717</b>	<b>100,00 %</b>	<b>40.225</b>	<b>100,00 %</b>

Jährlich Tausend Zwanzig-Fuß-Einheiten (TEU) Geladen und leer insgesamt

Quelle: Eurostat / Eigenauswertung



## Büro Berlin

In Berlin hat der ZDS seine Präsenz stark aufgewertet. Seit 1. Juli 2024 vertritt Herr Andreas Schlüter die Interessen des Verbandes in einer neu geschaffenen Vollzeitstelle in der ZDS-Repräsentanz in Berlin. Darüber hinaus haben der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW), Hafen Hamburg Marketing und der ZDS in einem Hafenhause in direkter Nähe zu Parlament und Regierung eine Bürogemeinschaft gebildet. Damit soll die gute und vertrauensvolle Kooperation der Organisationen vertieft und die Sichtbarkeit der deutschen Häfen und Wasserstraßen verstärkt werden. Dahingehend ist der ZDS dem VBW und der Initiative System Wasserstraße beigetreten.



# 10

## ORGANE DES ZDS

### **AUFGABEN**

Der Zweck des Zusammenschlusses ist die Wahrnehmung der gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der deutschen Seehafenunternehmen sowie die fachliche Beratung, Betreuung und Vertretung der gemeinschaftlichen Interessen. Zudem schließt der ZDS für seine tarifgebundenen Mitglieder Tarifverträge für die Hafendarbeiterinnen und -arbeiter der deutschen Seehafenbetriebe ab.

## PRÄSIDIUM



**Angela Titzrath,**  
(Präsidentin)  
Hamburg  
Hamburger Hafen und  
Logistik AG



**Frank Dreeke**  
Bremen  
BLG LOGISTICS GROUP AG  
& Co. KG



**Jan Müller**  
Niedersachsen  
J. MÜLLER AG

## SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS



**Prof. Dr. Sebastian Jürgens**  
(Vizepräsident)  
Schleswig-Holstein  
Lübecker Hafen-Gesellschaft  
mbH



**Jens Aurel Scharner**  
Mecklenburg-Vorpommern  
ROSTOCK PORT GmbH



**Torben Seebold**  
(Vorsitzender)  
Hamburg  
Hamburger Hafen und  
Logistik AG

# VERWALTUNGSRAT

## BREMEN

### Ordentliches Mitglied

- Frank Dreeke  
BLG Logistics Group AG & Co. KG
- Jan-Dirk Brüggemann  
Hermann Runge GmbH
- Michael Blach  
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG
- Stefan Nousch  
Atlantik Hafenbetriebe  
Geuther und Schnitger  
GmbH & Co.
- N.N.

### Stellv. Mitglied

- Robert Howe  
bremenports GmbH & Co. KG
- Hans-Peter Brüggemann  
Hermann Runge GmbH
- Inga Wolniczak  
Unternehmensverband Bremische Häfen e. V.
- Stefan Schultze  
Hafenstauerei Kpt. Wilhelm Schultze  
GmbH & Co.
- Marc Dieterich  
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG

## HAMBURG

### Ordentliches Mitglied

- Ulfert Cornelius (komm.)  
Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.
- Angela Titzrath  
Hamburger Hafen und Logistik AG
- Ben David Thurnwald  
Hansaport Hafenbetriebsges. mbH
- Norman Zurke  
Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.
- Anette Walter (komm.)  
Hamburger Hafen und Logistik AG

### Stellv. Mitglied

- Peter Lindenau  
Petersen & Alpers GmbH & Co. KG
- Mathias Dylewitz  
HLG Hamburger Lasch GmbH & Co. KG  
und Carl Tiedemann GmbH & Co. KG
- Susanne Neiro  
K+S Kali GmbH
- Ina Illing  
Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.
- Arne Möller  
C. Steinweg (Süd-West-Terminal)  
GmbH & Co. KG



**MECKLENBURG-VORPOMMERN****Ordentliches Mitglied**

- Michael Kremp  
Seehafen Wismar GmbH
- Dr. Gernot Tesch  
ROSTOCK PORT GmbH
- Sören Jurrat  
SWS Seehafen Stralsund GmbH

**Stellv. Mitglied**

- Götz Strahl  
ROSTOCK PORT GmbH
- Steffen Klar  
SWS Seehafen Stralsund GmbH
- N.N.

**NIEDERSACHSEN****Ordentliches Mitglied**

- Michael Appelhans  
Rhenus Midgard GmbH & Co. KG
- Jan Müller  
J. MÜLLER AG
- Michael de Reese  
Cuxport GmbH
- Dirk Krauß  
EVAG Emden Verkehrs und Automotive  
Gesellschaft mbH
- Holger Bomm  
EUROGATE Container Terminal  
Wilhelmshaven GmbH & Co. KG

**Stellv. Mitglied**

- Uwe Oppitz  
Rhenus Midgard GmbH & Co. KG
- Manuela Drews  
J. MÜLLER AG
- Arne Ehlers  
Blue Water BREB GmbH
- Jörg Tuitjer  
EVAG Emden Verkehrs und  
Automotive Gesellschaft mbH
- Holger Banik  
JadeWeserPort Realisierungs-Gesellschaft mbH  
& Co. KG

**SCHLESWIG-HOLSTEIN****Ordentliches Mitglied**

- Prof. Dr. Sebastian Jürgens  
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
- Frank Schnabel  
Brunsbüttel Ports GmbH
- Dr. Dirk Claus  
Seehafen Kiel GmbH & Co. KG
- Frank Schnabel  
Rendsburg Port GmbH
- N.N.

**Stellv. Mitglied**

- Sven Wernecke  
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
- Hans-Helmut Schramm  
Brunsbüttel Ports GmbH
- Jens B. Knudsen  
Sartori & Berger GmbH & Co. KG
- Sven Hargens  
Rendsburg Port GmbH
- N.N.

# SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

## BREMEN

### Ordentliches Mitglied

- Ulrike Riedel  
BLG Logistics Group AG & Co. KG
- Hans-Peter Brüggemann  
Hermann Runge GmbH
- Heiko Bukowski  
NTB North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co.
- Christian Lankenau  
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG
- Stefan Schultze  
Hafenstauerei Kpt. Wilhelm Schultze GmbH & Co.

### Stellv. Mitglied

- Inga Wolniczak  
Unternehmensverband Bremische Häfen e.V.
- Marcus Bergmann  
Gesamthafenbetrieb im Lande Bremen GmbH
- Karsten Dirks  
BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG
- Marc Dieterich  
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG
- Thorben Kolk  
BLG Cargo Logistics GmbH

## HAMBURG

### Ordentliches Mitglied

- Torben Seebold  
Hamburger Hafen und Logistik AG
- Mathias Dylewitz  
HLG Hamburger Lasch GmbH & Co.KG
- Dr. Cornelius Polter  
EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH
- Sven Gura  
TransPack Stauerei und Ladungssicherung GmbH
- Matthias Reichel  
Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.

### Stellv. Mitglied

- Arno Schirmacher  
Hamburger Hafen und Logistik AG
- Jaana Kleinschmit von Lengefeld  
ADM Hamburg AKTIENGESELLSCHAFT
- Martin Pieper  
Gesamthafenbetriebs-Ges. mbH Hamburg
- Michael Beyer  
Paul Grimm Maritime Solutions GmbH
- Ben David Thurnwald  
Hansaport Hafenbetriebsges. mbH

## NIEDERSACHSEN

### Ordentliches Mitglied

- Alwin Groen  
EVAG Emden Verkehrs und  
Automotive Gesellschaft mbH
- Manuela Drews  
J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG
- Holger Bomm  
EUROGATE Container Terminal  
Wilhelmshaven GmbH & Co. KG

### Stellv. Mitglied

- Jörg Tuitjer  
EVAG Emden Verkehrs und  
Automotive Gesellschaft mbH
- Martin Krahl  
J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG
- Johannes Friedrich  
EUROGATE Container Terminal  
Wilhelmshaven GmbH & Co. KG

## GESCHÄFTSSTELLE



**HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER**  
L. Daniel Hosseus



**GESCHÄFTSFÜHRER**  
Lutz Könnner



**REFERENT FÜR POLITIK,  
ANALYSE UND  
KOMMUNIKATION**  
Leonard Kuntscher



**ASSISTENTIN DER  
GESCHÄFTSFÜHRUNG**  
Doris Martens



**VERTRETER BERLIN**  
Andreas Schlüter



**ASSISTENTIN DER  
GESCHÄFTSFÜHRUNG**  
Angela Tilgner

# IMPRESSUM

## **Herausgeber**

Zentralverband der deutschen  
Seehafenbetriebe e. V.

## **Gestaltung / Gesamtherstellung**

ELBREKLAME Marketing & Kommunikation  
EMK GmbH  
Mahler

## **Medienproduktion**

Lehmann Offsetdruck und Verlag GmbH

## **Fotos**

- Titel: 2020 by Martin Elsen  
S. 2–3 2020 by Martin Elsen  
S. 4 Brunsbüttel Ports GmbH, Hafenstauerei Kpt. Wilhelm  
Schultze GmbH & Co. KG, Brunsbüttel Ports GmbH,  
EUROGATE  
S. 7 HHLA / Nele Martensen  
S. 8–9 bremenports  
S. 10 Hafenstauerei Kpt. Wilh. Schultze GmbH & Co.KG  
S. 11 Brunsbüttel Ports GmbH  
S. 12 bremenports  
S. 13 CHS Container Group  
S. 14 J. MÜLLER  
S. 15 bremenports  
S. 16–17 Shutterstock  
S. 19 Hafenstauerei Kpt. Wilhelm Schultze  
GmbH & Co. KG  
S.20 Hafenstauerei Kpt. Wilhelm Schultze  
GmbH & Co. KG  
S. 21 Mediamus  
S. 22 J. Müller  
S. 23 Seehafen Stralsund  
S. 24 CHS Container  
S. 25 Port of Kiel  
S. 27 Eurogate  
S. 28 Rhenus SE & Co. KG  
S. 29 ROSTOCK PORT/nordlicht  
S. 31–32 Elbreklame/Finn Huthsfeldt  
S. 32 Lemkühler Fotografie  
S. 33 Brunsbüttel Ports GmbH  
S. 34 SACO  
S. 35 Seehafen Stralsund  
S. 37 bremenports  
S. 38 EUROGATE  
S. 40 Brunsbüttel Ports GmbH  
S. 41 LHG  
S. 45 HHLA/Thies Rätzke  
S. 46 ROSTOCK PORT/nordlicht  
S. 51 EUROGATE  
S. 52–53 ZDS  
S. 61 links: Hendrik Lüders / rechts: ZDS

**ZDS ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.**

**HAMBURG**

Am Sandtorkai 2 | D-20457 Hamburg  
Tel. +49 40 88 36 57 87 0

**BERLIN**

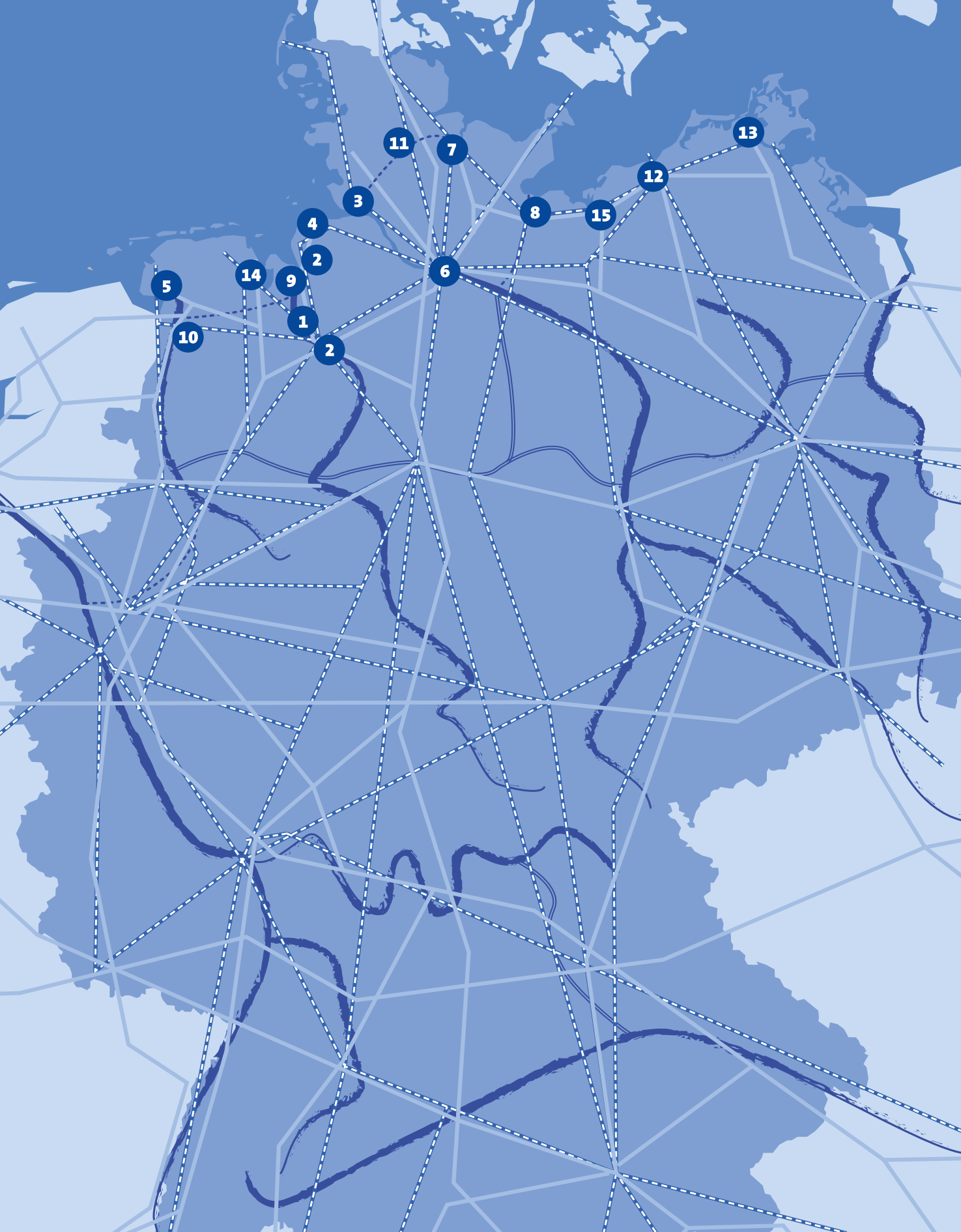
Leipziger Platz 8 | D-10117 Berlin  
Tel. +49 30 22 01 25 69



[www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)  
[info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)



Verwendung zertifizierter Papiersorten für eine nachhaltige Forstwirtschaft und CO<sub>2</sub>-Ausgleich durch anerkannte Klimaschutzprojekte.



- 1 Brake
- 2 Bremen/Bremerhaven
- 3 Brunsbüttel
- 4 Cuxhaven
- 5 Emden
- 6 Hamburg
- 7 Kiel
- 8 Lübeck
- 9 Nordenham
- 10 Papenburg
- 11 Rendsburg
- 12 Rostock
- 13 Stralsund
- 14 Wilhelmshaven
- 15 Wismar

