JAHRESBERICHT 2020/2021

ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.

JAHRESBERICHT 2020/2021

ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

INHALT

EDITORIAL 04

1. ERFOLGREICHER WIRTSCHAFTS- UND LOGISTIKSTANDORT DEUTSCHLAND 08

2. LEISTUNGSFÄHIGES VERKEHRSNETZ 12

3. OPTIMALE ORDNUNGSPOLITIK UND VERWALTUNG 20

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.

HAMBURG Am Sandtorkai 2 | D–20457 Hamburg
Tel. +49 40 88 36 57 87 0 | Fax +49 40 88 36 57 88 8
BERLIN Leipziger Platz 8 | D–10117 Berlin
Tel. +49 30 22 01 25 69

www.zds-seehaefen.de
info@zds-seehaefen.de

4. KONKURRENZFÄHIGE UMWELT- UND ENERGIEPOLITIK 26

5. SICHERE HÄFEN 34

6. ANGEMESSENE TARIF- UND SOZIALPOLITIK 38

7. LEISTUNGSSTARKE HAFENWIRTSCHAFT 50

8. ORGANE DES ZDS 60

Dieser Bericht wurde Anfang Oktober 2021 abgeschlossen.

EDITORIAL

Frank Dreeke,
Präsident des ZDS

Für die deutschen Seehäfen war das vergangene Jahr geprägt von einer Aufholbewegung nach den Corona-bedingten Rückgängen im Welthandel und im Seegüterumschlag. Wir konnten wieder Boden gut machen – dank unserer Krisenfestigkeit und dank der Leistungsfähigkeit unserer Seehafenunternehmen und unserer Mitarbeitenden. Für das Jahr 2022 rechnen wir mit einer weiteren Erholung in den Umschlagszahlen. Auch wenn wir dem kommenden Jahr optimistisch entgegensehen, haben wir die vor uns liegenden großen Aufgaben im Blick.

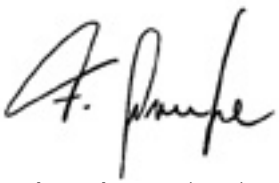
Denn wir stehen an der Schwelle zu einer neuen Zeit. Energiewende, Digitalisierung, demographischer Wandel, Geopolitik – in der Hafenwirtschaft werden diese Veränderungen spürbar und die Seehafenbetriebe gehen diese Transformationsprozesse aktiv an. In allen Bereichen kommen wir am besten voran, wenn wir die Chancen erkennen, die sich daraus ergeben.

Beim Klimaschutz wird der Weg voran immer konkreter. Wir müssen und wollen ihn zügig beschreiten. In der Hafenwirtschaft gehören Maßnahmen zur CO_2-Reduktion längst zum Alltag. Die Energiewende im Hafen läuft mit voller Kraft. Auf europäischer Ebene müssen wir die Einzelheiten einer gemeinsamen Herangehensweise beim Klimaschutz klären. Dabei müssen wir sicherstellen, dass wir vorab größtmögliches Einvernehmen mit unseren Handelspartnern rund um den Globus erzielen, um mögliche Verzerrungen im globalen Handel zu vermeiden.

Aus dem demographischen Wandel ergeben sich weitere Aufgaben. Die Weltbevölkerung wird wachsen, aber eher in anderen Regionen als bisher. Die Nachfrage nach Produkten und Gütern wird sich verändern. Zugleich ist bei wachsender Weltbevölkerung von weiterhin steigendem Handel und einem höheren Güterverkehrsaufkommen in Mitteleuropa auszugehen – und damit von wachsenden Anforderungen an unsere Verkehrsinfrastrukturen.

Der demographische und der technologische Wandel werden die Anforderungen an unsere Belegschaften verändern. Hier müssen wir die Menschen gemeinsam und innerhalb unserer bewährten, vertrauensvollen Sozialpartnerschaft eng begleiten und es ihnen ermöglichen, sich für neue Jobprofile zu qualifizieren und sich auf den digitalen Wandel einzustellen. Gleichzeitig müssen wir junge Menschen für unsere Branche begeistern. Sie ist zukunftsfähig und bietet spannende Betätigungsfelder, auch im High-Tech-Umfeld, z. B. für IT-Spezialist*innen, Ingenieur*innen und Kaufleute für die Hafenwirtschaft.

In Deutschland bildet sich eine neue Bundesregierung, die sich vielen schwierigen Aufgaben stellen muss. Wir setzen darauf, dass sie den Beitrag erkennt, den die deutschen Seehafenbetriebe zum Erfolg der europäischen Wirtschaft leisten. Und darauf, dass sie die Voraussetzungen für neue Erfolge schafft. Dazu zählen die Unterstützung der Energiewende, moderne Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur genauso wie ein fairer Wettbewerb entlang der gesamten Wertschöpfungskette, stabile globale Handelsverhältnisse, und Investitionen in die Digitalisierung und Automatisierung. Wir setzen auf konstruktiven Dialog und den Willen, gemeinsam und optimistisch die Zukunft zu gestalten.



Frank Dreeke, Präsident des ZDS

Projektladung in
Rendsburg

ERFOLGREICHER WIRTSCHAFTS- UND LOGISTIKSTANDORT DEUTSCHLAND

COVID-19, INTERNATIONALER HANDEL UND BREXIT

Auch im zweiten Corona-Jahr haben die deutschen Seehafenbetriebe durchgängig und störungsfrei gearbeitet und die Versorgung der Bevölkerung, des Handels und der europäischen Industrie sichergestellt. Zusätzliche Herausforderungen wie die Blockade des Suez-Kanals wurden ebenfalls bewältigt. Allerdings hat die Corona-Krise zu deutlichen Umschlagsverlusten geführt. Im Jahr 2020 fiel der Gesamtumschlag um –6,4 Prozent, das Passagieraufkommen sogar um –47,7 Prozent. Diese Rückgänge haben sich negativ auf die Betriebsergebnisse und damit auch auf die Investitionsfähigkeit der Hafenunternehmen ausgewirkt. In den kommenden Jahren werden die Folgen der Pandemie weiterhin großen Einfluss auf die globale Wirtschaft nehmen. Auch Konflikte zwischen Handelspartnern wie den USA, China und der EU tragen zu Verunsicherung in den Unternehmen bei. Ein stabiles Welthandelssystem und reibungslose Abläufe im internationalen Handel sind für den Erfolg der Seehäfen und der maritimen Logistik unverzichtbar. Der ZDS setzt sich daher für eine Stärkung der Welthandelsorganisation (WTO) und weiterer internationaler Organisationen ein.

Parkhafen
in Hamburg

Ein stabiles Welthandelssystem ist für den Erfolg der Seehäfen unverzichtbar.

Auch adäquate Handels- und Verkehrsbeziehungen mit dem Vereinigten Königreich müssen sichergestellt werden. Nach langen und zähen Verhandlungen trat der zwischen der EU und dem Königreich ausgehandelte Partnerschaftsvertrag am 1. Januar 2021 vorläufig in Kraft. Endgültig rechtswirksam wurde das Abkommen am 1. Mai 2021. Die mit dem Brexit verbundenen Umstellungen führten auch in der Hafenlogistik zu einigen Problemen, zum Beispiel für den RoRo-Verkehr aus deutschen Häfen. Der ZDS setzte sich hier für Erleichterungen in den Grenzformalitäten ein, analog zu jenen, die für Häfen im Ärmelkanal vorgesehen waren.

Zu den von Großbritannien eingerichteten Freihäfen, in denen Unternehmen von diversen Steuererleichterungen sowie niedrigeren Tarifen und Zollverpflichtungen profitieren, steht der ZDS mit dem europäischen Hafenverband FEPORT in Kontakt.

Um die Erholung der Hafenwirtschaft voranzutreiben, forderte der ZDS mehr Unterstützung der Politik im harten internationalen Standortwettbewerb und bei den großen Transformationsthemen Digitalisierung und Klimaschutz. Der Verband informierte außerdem regelmäßig seine Mitglieder zu neuen Vorschriften und Regelungen bezüglich des Coronavirus' und stand im kontinuierlichen Dialog mit den zuständigen Stellen bei EU, Bund und Ländern.

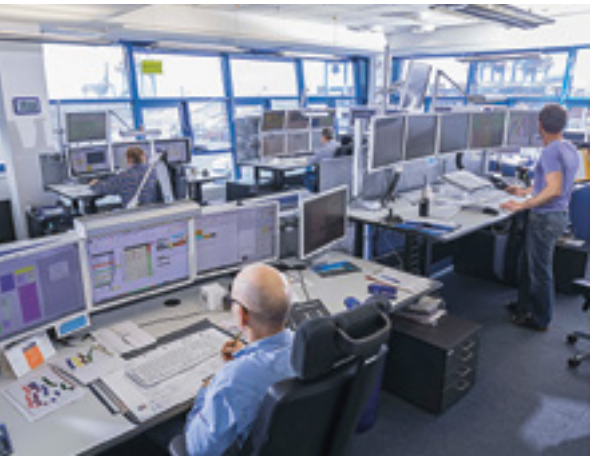
1

IHATEC II & DIGITALE TESTFELDER IN HÄFEN

Im Januar 2021 veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium den ersten Förderaufruf im Rahmen der Förderrichtlinien „Innovative Hafentechnologien II“ (IHATEC II) und „Digitale Testfelder in Häfen“. Das übergeordnete Ziel der Förderrichtlinie IHATEC II ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen zu stärken und mit innovativen Technologien den Klima- und Umweltschutz zu verbessern. Das Programm läuft bereits seit 2016 sehr erfolgreich. Für IHATEC II steht ein Finanzplanungsvolumen von 49 Millionen Euro bis 2024 zur Verfügung. Als Teil des ersten Förderaufrufs wurden 36 Ideenskizzen eingereicht. Beteiligt sind insgesamt 133 Partner.

Das neue Förderprogramm „Digitale Testfelder in Häfen“ soll vor allem die Digitalisierung der Hafeninfrastruktur vorantreiben. Für die Förderung stehen weitere 63 Millionen Euro im Finanzplanungszeitraum 2021 bis 2024 zur Verfügung.

Der ZDS hatte sich für die Fortführung des Förderprogramms IHATEC sowie für das neue Programm Digitale Testfelder in Häfen eingesetzt.



Leitstand auf einem Containerterminal

NATIONALE MARITIME KONFERENZ

Auf der 12. Nationalen Maritimen Konferenz im Mai 2021 hat der ZDS sich bei den Vorarbeiten und auf der Konferenz selbst beim Branchenforum Häfen und dem vom Bundesverkehrsministerium zusammengestellten Positionspapier vor allem für weiterhin hohe Investitionen in die Verkehrs- und die digitale Infrastruktur, fairen Wettbewerb und eine adäquate Förderkulisse zur Unterstützung der Transformationsprozesse in den Häfen eingesetzt. Den Impulsvortrag zur Eröffnung des Branchenforums hielt ZDS-Vizepräsident Jens Aurel Scharner, an dem anschließenden Diskussionspanel nahm ZDS-Präsident Frank Dreeke teil. Der ZDS begrüßte den richtungsweisenden Beschluss des Bundestages zur Maritimen Wirtschaft ebenso wie den Beschluss der Konferenz, eine neue Nationale Hafenstrategie zu entwickeln. Der Bund, die Länder, die Hafenwirtschaft und die Sozialpartner werden in dieser Strategie gemeinsam Maßnahmen festlegen, die die Seehafenbetriebe dabei unterstützen sollen, in Zukunft noch emissionsärmer und digitaler zu arbeiten sowie noch leistungsfähiger zu werden. Der ZDS wird sich in die Erarbeitung der Strategie einbringen.

49 Mio. €

bis 2024 für das Förderprogramm IHATEC II

12. NATIONALE MARITIME KONFERENZ – MAI 2021

1 Landstromanlage in Rostock eingeweiht: Norbert Brackmann (Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft), Oberbürgermeister Claus Ruhe Madsen, Ministerpräsidentin Manuela Schwesig, Jens Aurel Scharner (Geschäftsführer, Rostock Port), Felix Eichhorn (Präsident, AIDA Cruises), Wirtschaftsminister Harry Glawe, Hafenkapitän Falk Zachau und Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (v.l.n.r.) **2** Frank Dreeke, ZDS-Präsident **3** Jens Aurel Scharner, ZDS-Vizepräsident **4** Norbert Brackmann (Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft)

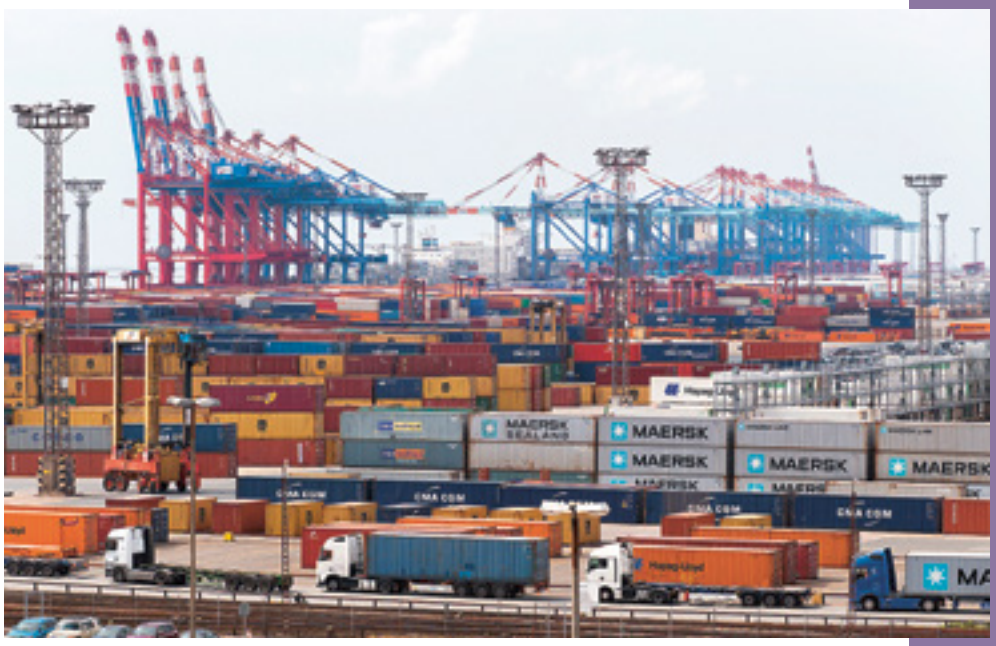
LEISTUNGSFÄHIGES VERKEHRSNETZ

BUNDESHAUSHALT & INVESTITIONEN

Bedingt durch die Corona-Krise beschloss der Bundestag das Haushaltsgesetz 2021 erst im Dezember 2020. Unter den Ausgaben von 498,62 Milliarden Euro ist auch die vom ZDS geforderte Mindestausstattung für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Höhe von 18,6 Milliarden Euro. Zudem enthält der Haushalt u. a. Finanzmittel für die Aussetzung der Befahrensabgabe am Nord-Ostsee-Kanal bis Ende 2021, zusätzliche Mittel zur Marktaktivierung für die Nutzung alternativer Kraftstoffe und zum Aufbau einer entsprechenden Tank- und Ladeinfrastruktur sowie Gelder für Förderprogramme im Hafenbereich. Für das Jahr 2022 wurde vom Bundeskabinett ein Entwurf des Bundeshaushalts sowie ein Finanzplan bis 2025 beschlossen. Der Bundeshaushalt 2022 soll ein Gesamtvolumen von 443 Milliarden Euro haben. Der Entwurf wurde zwar dem Bundestag und dem Bundesrat zugeleitet, aber aufgrund der anstehenden Bundestagswahl nicht mehr beraten.

> 19 Mrd. €

vom ZDS geforderte Mindest-ausstattung für zukünftige Verkehrsinfrastrukturinvestitionen

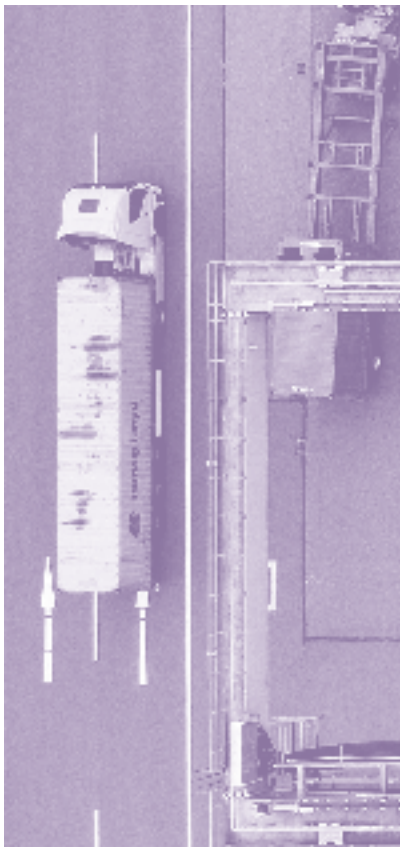


Containerterminal in Bremerhaven

PLANUNGS- UND BAUBESCHLEUNIGUNG

Im Zusammenhang mit dem im Januar 2020 vom Bundestag beschlossenen „Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz“ (MGvG), das bei ausgewählten Infrastrukturprojekten eine Genehmigung durch den Bundestag vorsieht, hat die Europäische Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Die Kommission bemängelt, dass das Gesetz Projektgegnern zu wenig Klagemöglichkeiten einräume. Zu den konkreten im MGvG enthaltenen Projekten zählen die Fahrrinnenanpassungen der Außenweser und der Unterweser (Nord) sowie des Nord-Ostseekanals. Das Verfahren bestätigt den experimentellen Charakter des Gesetzes, das mit der Schaffung eines neuen Verfahrensweges Neuland im deutschen Recht erschließen sollte. Der ZDS beobachtet den weiteren Prozess auf EU-Ebene.

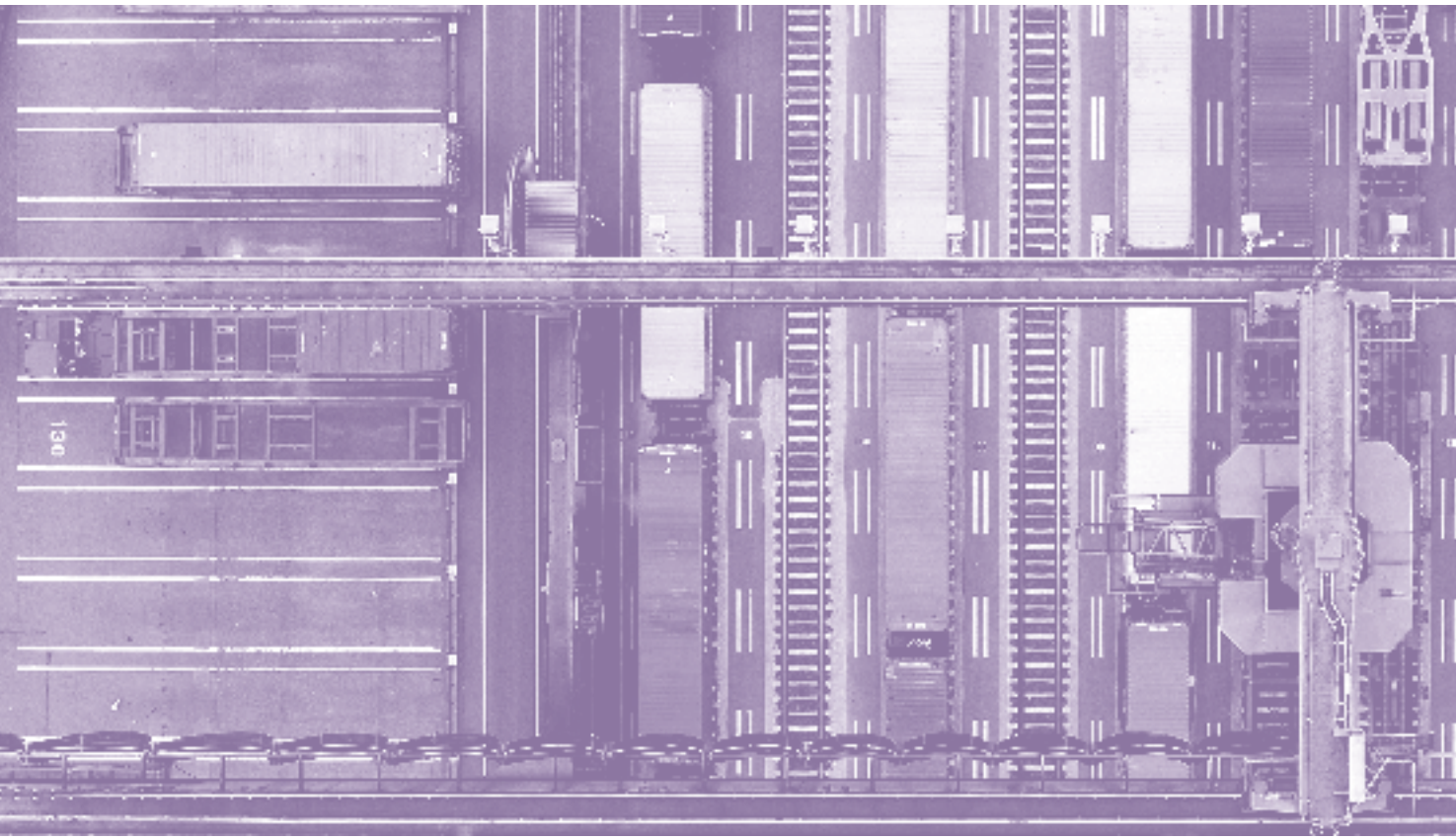
Aufgrund der Corona-Pandemie hatte die Bundesregierung mit einem Planungssicherstellungsgesetz Sonderregelungen geschaffen, wonach die öffentliche Beteiligung bei Bauvorhaben digital durchgeführt werden kann. Dieses Gesetz wurde schließlich bis Ende 2022 verlängert. Die Erfahrungen, die in diesem Zuge mit digitalen Planungsverfahren gesammelt werden, sollen evaluiert und als Entscheidungsgrundlage dafür dienen, die Regeln – wie auch vom ZDS gefordert – gegebenenfalls dauerhaft gelten zu lassen.



Bahnhof für Kombinierte Verkehre in Hamburg

EU-WASSERRAHMENRICHTLINIE (WRRL)

Die Europäische Kommission hatte im Juni 2020 nach einer Evaluierung keinen Anpassungsbedarf bei der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) gesehen. Aus Sicht des ZDS war dieses Ergebnis nicht nachvollziehbar, da die vorgesehene Frist zum Erreichen des sehr guten oder guten Zustands der Gewässer bis 2027 nicht eingehalten werden kann. Diesen Sachverhalt hat nun auch die Bundesregierung dem Bundestag bestätigt. Die Regierung geht davon aus, dass die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie erst bis zum Jahr 2050 erreicht werden können. Der ZDS wird weiter für eine Anpassung der WRRL eintreten, da die zeitlichen Vorgaben nicht realistisch sind und sich jetzt schon negativ auf Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte auswirken. Mögliches Optimierungspotenzial hatte der Verband schon im Februar 2019 in einem Positionspapier, das auf einem wissenschaftlichen Rechtsgutachten beruht, aufgezeigt.



SCHIENENGÜTERVERKEHR (SGV)

Um mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, hat die Bundesregierung ein Förderprogramm aufgesetzt, dass die Entwicklung privater Anschlussbahnen (Gleisanschlüsse) und anderer damit verbundener Infrastruktur unterstützt. Ab 2021 stehen jährlich 34 Millionen Euro zur Verfügung. Ab 2024 werden die Mittel auf 49 Millionen Euro erhöht. Das Programm ermöglicht auch eine Förderung von bis zu 80 Prozent der Investitionskosten in multifunktionale Umschlagpunkte. Zudem wurde mit dem Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz) die Förderung von Ausbau- und Neubauvorhaben für nichtbundeseigene Eisenbahnen möglich gemacht und auch die Förderfähigkeit für Hafenbahnen wieder hergestellt.

Die Bundesregierung beschloss zudem eine Senkung der Trassenpreise. Vom 1. Juni 2021 stieg der geltende Fördersatz von 45 auf etwa 98 Prozent. Statt der geplanten 350 Millionen Euro sollen nun 567 Millionen Euro für die Trassenpreissenkung ausgegeben werden. International wettbewerbsfähige Transportwegekosten sind eine Kernforderung des ZDS.

Mit einem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom Oktober 2020 wurde die Planung für eine Neuauflage des Seehafenhinterlandsofortprogramms (SHHV) durch das Bundesverkehrsministerium begonnen. Der ZDS begrüßt den Beschluss und unterstützt den weiteren Ausbau der Eisenbahnanbindungen der Seehäfen, die einen großen Wettbewerbsvorteil der deutschen Häfen darstellen.

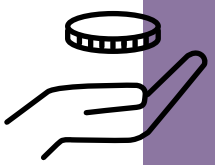
Mit Blick auf die Einführung des Deutschland-Taktes setzt sich der ZDS für eine stärkere Berücksichtigung des SGV ein.

LOTSWESEN

Die Sollbetriebseinnahmen beim Lotsgeld werden mit Wirkung zum 01. Januar 2022 um 1,91 Prozent ansteigen. In den Revieren, in denen 2020 / 2021 Gelder aus dem sogenannten Billigkeitsfonds an Lotsen ausgezahlt worden sind, sollen diese angemessen bei der Tarifierung in den regionalen Arbeitskreisen berücksichtigt werden. Das gilt vor allem für die Reviere NOK, Ems und Wismar-Rostock-Stralsund. Der ZDS hat das Thema Struktur der revierbezogenen Lotsgeltsystematik im Rahmen des Bund-Länder-Küstenarbeitskreises adressiert. Eine Erhöhung der Lotsabgabe ist für das Jahr 2022 nicht vorgesehen. Es bleibt jedoch bei der Corona-bedingt verschobenen Erhöhung um 7 Prozent, die nunmehr am 01. Juli 2021 in Kraft trat.

Lotsabgabe

+7%



LOTSGELD UND LOTSABGABEN

Das Lotsgeld ist das privatrechtliche Entgelt für die Leistungen der Seelots*innen aufgrund des zwischen Reederei und Seelotsen geschlossenen Geschäftsbesorgungsvertrages, stellt also das Einkommen von Lots*innen dar. Lotsabgaben sind öffentliche Abgaben für die vom Bund vorgehaltenen Lotseinrichtungen.

Automatische Container-transportfahrzeuge (AGV)

AUTONOMES FAHREN

Im Mai 2021 verabschiedete der Bundestag das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes (Gesetz zum autonomen Fahren). Mit dem Gesetz will die Bundesregierung den Rahmen dafür schaffen, dass autonome Fahrzeuge bundesweit in festgelegten Betriebsbereichen des öffentlichen Straßenverkehrs im Regelbetrieb fahren können. Der ZDS hatte in der Verbändeanhörung zum Gesetzesentwurf die Potenziale des autonomen Fahrens für Häfen betont, insbesondere in den Bereichen Umschlag von autonom fahrenden Fahrzeugen im Im- und Export, Umfuhren zwischen Terminals sowie Hinterlandverkehre mit autonom fahrenden LKW und Ladevorgänge bei Fähren und Ro-Ro-Schiffen mit autonom fahrenden Fahrzeugen.

FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT

Deutsche Häfen fertigten im Jahr 2020 über 100.000 Schiffe ab.

100.000

Schiffsbewegungen

Der ZDS vertritt die rund 150 Hafenunternehmen an 21 Seehafenstandorten.

21

Seehafenstandorte

150

Hafenunternehmen

3 OPTIMALE ORDNUNGSPOLITIK UND VERWALTUNG

Holz- und Fabrikenhafen
in Bremen

EINFUHRUMSATZSTEUER

Die Ende Juni 2020 beschlossene Einführung des Fristenmodells bei der Erhebung zur Einfuhrumsatzsteuer wurde zum 1. Dezember 2020 umgesetzt. Die Fälligkeit der Umsatzsteuer für Einfuhren aus EU-Drittstaaten wurde somit auf den jeweils 26. Tag des zweiten Folgemonats verschoben. Bund und Länder haben damit die deutsche Vorgehensweise dem europäischen Standard angenähert. Der ZDS begrüßt diesen Schritt, betrachtet aber weiterhin das Verrechnungsmodell als die Lösung, die den Wettbewerbsnachteil, den Deutschland hier gegenüber fast allen anderen europäischen Ländern hat, vollständig beseitigen kann. Das nun eingeführte Fristenmodell soll nach zwei Jahren evaluiert werden. Einen Beitrag zu dieser Evaluierung wird auch das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) mit einer Studie leisten, die eine umfassende quantitative und qualitative Grundlage für die Bewertung liefern soll. Der ZDS wird sich weiterhin im Rahmen der von ihm geschmiedeten Verbändekoalition für die Einführung des Verrechnungsmodells einsetzen.

EU-WETTBEWERBSRECHT

In der maritimen Logistik engagieren sich Reedereien, Hafenunternehmen und Speditionen in verschiedenen Geschäftsfeldern entlang der Transportkette. So kommt es teilweise zu einer direkten Konkurrenzsituation zwischen schiffszentrierten und hafen- und speditionszentrierten Logistikunternehmen. Allerdings ist ein fairer Rahmen für diesen Wettbewerb zunehmend nicht mehr gegeben. Die Entwicklungen der letzten zehn Jahre haben die große Marktmacht der Containerschifffahrtslinien verstärkt. Durch Sonderstellungen im Kartellrecht wie der EU-Freistellung für Konsortien in der Containerschifffahrt oder im Beihilfe- und Steuerrecht wie bei der Tonnagesteuer im Hafen profitieren Schifffahrtsunternehmen von weiteren Vorteilen, die anderen Marktteilnehmern nicht zugutekommen und den Druck auf Terminalbetreiber erhöhen. Im Wettbewerb zwischen schiffsbasierten und landbasierten Logistikunternehmen müssen faire Bedingungen gelten. Deshalb fordert der ZDS eine eingehende Prüfung und Nachjustierung der entsprechenden Rechtsinstrumente.

Überseehafen Rostock

EU-ENERGIESTEUERRICHTLINIE

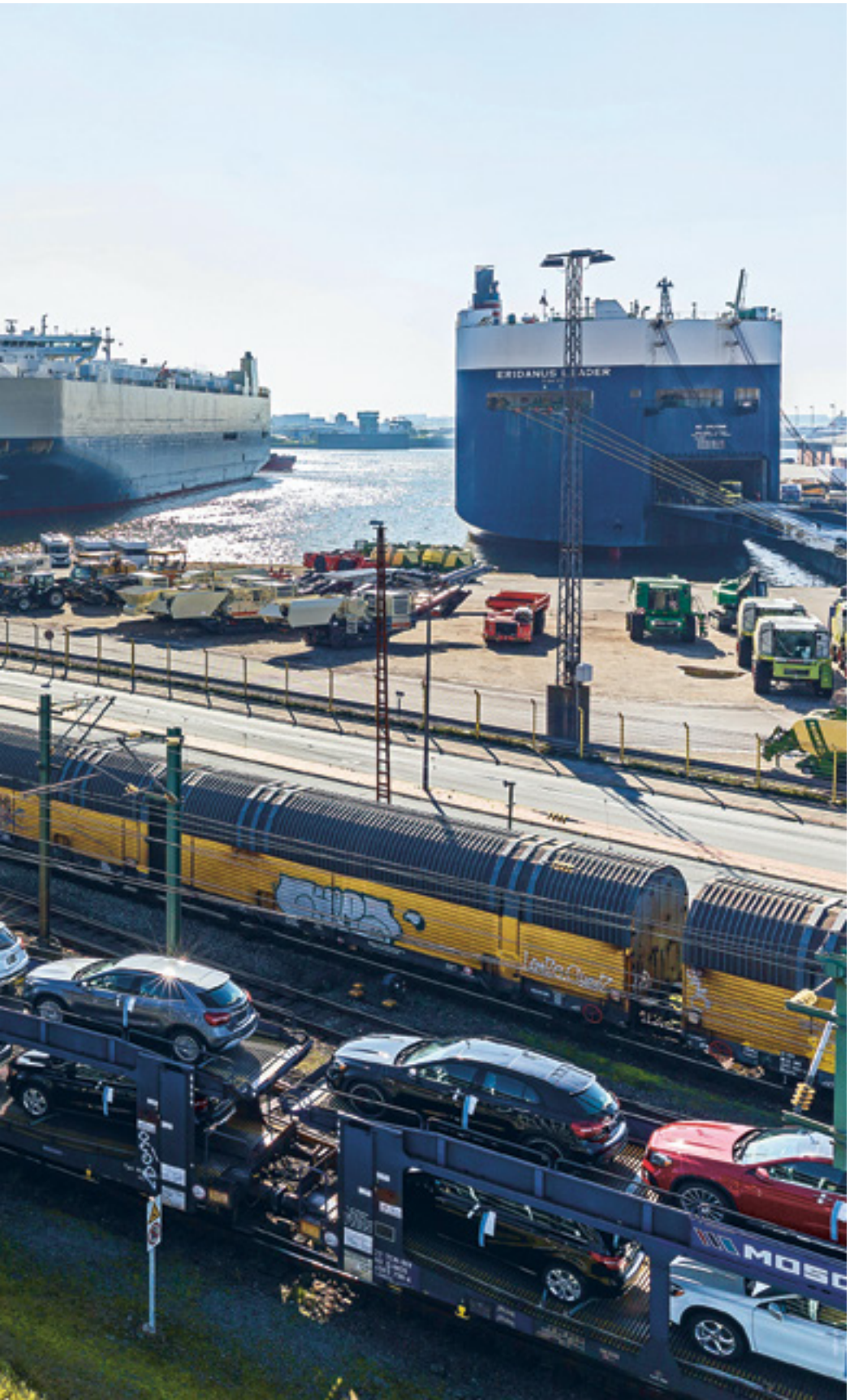
Die EU-Energiesteuerrichtlinie (ETD) legt die Rahmenbedingungen zur Besteuerung von Energieerzeugnissen (Heiz- oder Kraftstoffen, aber auch elektrischem Strom) fest, die auch in den Häfen verwendet werden. Kernbestandteil ist die Festsetzung von Mindeststeuersätzen für alle Mitgliedstaaten. Die Mindeststeuerbeträge variieren nach Art der Brennstoffe (Benzin, Kerosin, Gasöl, Flüssig- und Erdgas) und nach ihrer Verwendung.

Die im „Fit for 55"-Maßnahmenpaket der EU vorgesehene Überarbeitung der Richtlinie wird Kostenstrukturen für Seehafenbetriebe verändern, da sowohl die Methodik als auch die Mindeststeuersätze angepasst werden sollen. Dies betrifft auch die steuerliche Privilegierung des sogenannten „Hafen-Diesel". Zukünftig soll hier bei der Steuerbegünstigung eine veränderte Methodik angewendet werden, die hinsichtlich des Energiegehaltes erfolgen soll und nicht mehr volumenbezogen. Pro Gigajoule (nicht mehr pro Liter) soll nun ein Mindeststeuerbetrag von 0,90 Euro gelten.

Der ZDS begrüßt, dass die Steuererleichterungen für fossile Brennstoffe nicht kategorisch ausgeschlossen werden. Die Hafenbetriebe investieren bereits in umweltfreundlichere Gerätschaften, die aber in vielen Fällen sehr hohe Anschaffungs- und teilweise auch Betriebskosten haben bzw. noch gar nicht am Markt erhältlich sind. Eine Übergangsfrist ist daher notwendig, damit diese Kosten gestemmt werden können, ebenso wie finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand für Anschaffungen oder Umrüstungen.

Alle Positionspapiere des ZDS unter www.zds-seehaefen.de

WALLENIUS WILHELMSEN



Autoumschlag
in Bremerhaven

4 KONKURRENZFÄHIGE UMWELT- UND ENERGIEPOLITIK

WASSERSTOFF

Zum Thema Wasserstoff in Seehäfen veröffentlichte der ZDS im Juni 2021 ein Arbeitspapier, das einen Überblick über die Chancen und Herausforderungen für die deutschen Häfen in Bezug auf den Umschlag von Wasserstoff, seine Bereitstellung als Schiffstreibstoff, die Anwendung auf Terminals und die Produktion von Wasserstoff im Hafengebiet gibt. Im Zuge der Energiewende wird mit einem erhöhten Bedarf an Wasserstoff – vor allem dem CO_2-frei produzierten „grünen" Wasserstoff und seinen Derivaten – gerechnet. Insbesondere der massenhafte Transport von Wasserstoff erfordert aber noch weitere Forschungs- und Entwicklungsarbeit sowie einen entsprechenden Rechtsrahmen. Eine Wasserstoff-Infrastruktur in den Häfen bedeutet zudem hohe Investitionen, die die Hafenbetriebe nicht allein stemmen können. Auf Hafenterminals könnten Fahrzeuge und Gerätschaften, die mit Wasserstoff betrieben werden, zum Einsatz kommen. Auch hier werden allerdings für Neuanschaffung oder Umrüstung große Summen benötigt. Bei der Entwicklung von Förderprogrammen für Neuanschaffungen oder Umrüstungen von Nutzfahrzeugen auf um-

weltfreundlichere Modelle müssen daher auch die Spezialgerätschaften berücksichtigt werden, die im Hafen eingesetzt werden, genau wie die dafür notwendige Tankinfrastruktur. Damit die Möglichkeiten für die Produktion von Wasserstoff in Häfen weiter ausgelotet werden können, sollte vorausschauend für zusätzliche Flächen gesorgt und die bestehende politische Unterstützung für Projekte oder „Testfelder" fortgeführt werden.

Die im Rahmen des EU-Klimaschutzprogramms „Fit for 55" überarbeitete und zukünftig – nach Vorstellungen der Europäischen Kommission – als Verordnung gefasste Gesetzesvorlage zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) verpflichtet die EU-Mitgliedsstaaten, eine Versorgung mit verschiedenen alternativen Kraftstoffen (inkl. Wasserstoff) in Häfen sicherzustellen.

LNG-INFRASTRUKTUR

LNG (Liquefied Natural Gas) kann als Treibstoff im Schiffsverkehr als emissionsarme Alternative zu Schweröl und Schiffsdiesel verwendet werden. LNG ist zwar als „Brückentechnologie", also als eine Station auf dem Übergang zu noch umweltfreundlicheren alternativen Kraftstoffen zu sehen, ist aber dennoch in vielen Fällen der sauberste verfügbare und marktfähige maritime Kraftstoff. Zudem gibt es auch eine entsprechende Nachfrage nach LNG auf dem Markt, was beispielsweise die vermehrten Bestellungen von LNG-Schiffen belegen. In Brunsbüttel fand Ende September 2021 die weltweit erste Betankung eines kommerziellen Containerschiffes mit CO_2-neutralem, synthetischen LNG statt. Investitionen der öffentlichen Hand in Terminals und Verteilinfrastruktur für LNG-Versorgung in Häfen sind also weiterhin notwendig. Darüber hinaus sind aufeinander abgestimmte Regeln an den Hafenstandorten zu schaffen und die Genehmigungspraxis für Bunkerprozesse während der Lade- und Löschvorgänge zu erleichtern. Das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) hat im März 2021 die Studie „Bunker Guidance für alternative Kraftstoffe in deutschen Seehäfen" veröffentlicht. Der ZDS wirkte bei der Erstellung der Studie als Mitglied des Projektbeirates mit.

Die AFIR sieht vor, dass die EU-Mitgliedstaaten sicherstellen, dass in TEN-V-Kernseehäfen eine angemessene Anzahl von Betankungsmöglichkeiten für LNG eingerichtet wird, damit die Seeschiffe bis zum 1. Januar 2025 im gesamten TEN-V-Kernnetz verkehren können. Die Mitgliedsstaaten sollen in ihren nationalen politischen Rahmenwerken TEN-V-Kernseehäfen benennen, die Zugang zu den Betankungsinfrastrukturen für LNG bieten sollen. Der ZDS begrüßt, dass die EU weiterhin LNG als Brückenlösung anerkennt und seine Verwendung nicht ausschließt.

Bei der Entwicklung von Förderprogrammen für umweltfreundliche Nutzfahrzeuge müssen auch die Spezialgerätschaften berücksichtigt werden,die im Hafen zum Einsatz kommen.

LANDSTROM

Die Begrenzung der EEG-Umlage auf Landstrom, für die sich der ZDS lange einsetzte, wurde mit dem Gesetz zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und weiterer energierechtlicher Vorschriften, das Anfang 2021 in Kraft trat, umgesetzt. Das Gesetz enthält einen besonderen Begrenzungstatbestand für den Bezug von Landstrom. Danach wird der ermittelte und den Strompreis maßgeblich bestimmende EEG-Umlagebetrag für den Strom, den eine Landstromanlage an Seeschiffe liefert und der von diesen Seeschiffen zu ihrem Schiffsbetrieb selbst verbraucht wird, auf 20 Prozent begrenzt. Schiffe benötigen während der Liegezeiten in Häfen zum Teil erhebliche Mengen an Strom, den sie üblicherweise mit Hilfe ihrer schiffseigenen Hilfsdiesel bzw. Generatoren unter Verwendung fossiler Kraftstoffe selbst erzeugen. Eine alternative Landstromversorgung von Schiffen ermöglicht die Abschaltung der schiffseigenen Generatoren während der Liegezeiten, ist aber deutlich teurer als der von den Schiffen selbst erzeugte Strom. Die Begrenzung der EEG-Umlage trägt dazu bei, die Kosten entsprechend zu reduzieren und die Akzeptanz bei den Schiffsbetreibern zu erhöhen.

Die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Häfen gegenüber Häfen außerhalb der EU muss bei den gesetzlichen Vorgaben zur Landstromabnahme berücksichtigt werden.

Landstromanlage am Passagierterminal in Kiel

Im EU-Klimaschutzprogramm „Fit for 55“ ist vorgesehen, dass Container- und Passagierschiffe mit einer Bruttoraumzahl über 5000, die Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes anlaufen, ab dem 1. Januar 2030 an Anschlusspunkte für Landstromsysteme angeschlossen werden. Es werden einige Ausnahmen definiert, beispielsweise, wenn der Hafen keine Anschlusspunkte hat, der Anlauf kürzer als zwei Stunden oder das Schiff in Not ist oder es bereits emissionsfreie Technologie verwendet.

Der ZDS unterstützt den Ausbau von Landstromkapazitäten in Seehäfen. Neben finanzieller Unterstützung für die Häfen für den Infrastrukturaufbau fordert der Verband auch, dass die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Häfen gegenüber Häfen außerhalb der EU – etwa in Großbritannien – bei den gesetzlichen Vorgaben zur Landstromabnahme berücksichtigt wird.

ABTEILUNG AGRARGÜTER

Von Seiten der Bundesregierung wurde der Vorschlag unterbreitet, die Beförderung von begasten Massengütern (Getreide, Ölsaaten oder Futtermittel) in Laderäumen und begasten Laderäumen von Binnenschiffen in das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) aufzunehmen. Aus Sicht des ZDS ist eine ADN-Regelung hier nicht zielführend und würde zu Unübersichtlichkeit führen. Grundsätzlich kann ein Transport von begasten Gütern sowohl in Binnenschiffen als auch in Seeschiffen nur nach einheitlichen Grundlagen erfolgen. Das heißt, dass für die Binnenschifffahrt nur die Regeln gelten können, die auch für die Seeschifffahrt Anwendung finden. Zudem existieren in Deutschland Technische Regeln für Gefahrstoffe – Begasungen (TRGS 512). Diese Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) geben den Stand der Technik, Arbeitsmedizin und Arbeitshygiene sowie sonstige gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse für Tätigkeiten mit Gefahrstoffen, einschließlich deren Einstufung und Kennzeichnung, wieder. Hierin ist u. a. auch geregelt, wie die Freigabe belüfteter Räume (Silos/Lagerhallen) sowie Transporteinheiten zu erfolgen hat. Im Übrigen erfolgt die Begasung in Silos an Land sowie auch auf Schiffen durch qualifizierte Begasungsleiter, die von den Behörden entsprechend zugelassen werden müssen und vorher eine Ausbildung als Begasungsleiter absolviert haben. Die Beantragung einer Freigabe nach einer Begasung muss zwingend ebenfalls durch den jeweiligen Begasungsleiter erfolgen und passiert erst dann, wenn die gesetzlichen Werte der maximalen Arbeitsplatz-Konzentration (MAK Werte) eingehalten sind. Eine Freigabe nach einer Begasung geschieht im Rahmen der TRGS durch die zuständige Behörde nach Erbringung des Nachweises durch den Begasungsleiter.

Getreideverkehrsanlage
in Bremen

Als Begründung für die Notwendigkeit der Umsetzung in eine ADN-Regelung führt die Bundesregierung an, dass 2019 bei Umladungen aus holländischen Häfen im Folgetransport der Binnenschiffe noch Begasungsrückstände gemessen worden sind. Dieses kann dann aber auch für andere Verkehrsträger zutreffen. Insofern ist eine Fokussierung auf den Binnenschiffstransport nicht zielführend. Vielversprechender wäre es, wenn dieses durch einheitliches Vorgehen zur Freigabe von begaster Ware im Seeschiffstransport geregelt werden würde.

Zumindest für in Deutschland umgeschlagene begaste Seeschiffspartien sieht der ZDS im Binnenschiffstransport ebenfalls keine Gefährdung, da bereits im Rahmen des Umschlages des Seeschiffes in den Siloanlagen zwingend die gültigen MAK-Werte eingehalten werden müssen, um das Umschlagspersonal nicht zu gefährden. Eine Gefährdung der Hafenarbeiter ist somit vorgelagert zum Binnenschiffstransport schon auszuschließen. Sichergestellt wird dies durch eine Freigabe (Messungen) eines Begasungsleiters vor Umschlagsbeginn. Insofern kann auch nachgelagert dieses Problem nicht auftreten, da nur gemessene Ware auch in die Siloanlage und von dort auf Binnenschiffe gelangen kann. Der ZDS hat seine Position über den europäischen Verband COCERAL in den Prozess eingebracht.

FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT

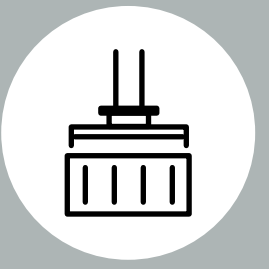
Die deutschen Seehafenbetriebe schlugen im Jahr 2020 275,7 Millionen Tonnen Güter aller Art um – darunter 2,1 Millionen Pkw, 14 Millionen TEU, 30,1 Millionen Tonnen an Erzen, Steinen und Erden sowie 29,6 Millionen Tonnen an Kohle, Erdgas und Erdöl.

2,1 Mio.

Pkw

275,7 Mio. t

Güterumschlag (2020)



14 Mio.

Container (TEU)

Containerterminal
in Bremerhaven

NOVELLIERUNG BUNDESPOLIZEIGESETZ

Ursprünglich sollte als Teil der Novelle des Bundespolizeigesetzes die bisherige Praxis, dass die Bundespolizei in Flug- und Seehäfen Räume und Flächen gegen Entgelt anmietet, verändert werden. Man wollte Flug- und Seehäfen verpflichten, die erforderlichen Einrichtungen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Der ZDS hatte sich sowohl im Rahmen der Verbändeanhörung als auch in einem Fachgespräch mit Mitgliedern des Innenausschusses des Deutschen Bundestages für die Beibehaltung der Erstattungsregelung eingesetzt. Die vom Bundestag beschlossene Fassung der Novelle behielt dann die Erstattungsregelung auch bei, wurde aber Ende Juni 2021 vom Bundesrat abgelehnt. Zunächst bleibt es daher bei der bisherigen Regelung, wonach die Bundespolizei Räumlichkeiten und Flächen in Seehäfen selbstkostenbasiert gegen Entgelt anmietet. Die Ablehnung des Bundesrates bedeutet aber, dass sich die nächste Bundesregierung voraussichtlich erneut mit dem Gesetzesvorhaben befassen wird.

5

IT-SICHERHEITSGESETZ 2.0

Nach der angepassten BSI-Kritisverordnung gehört nunmehr eine Umschlaganlage in einem See- oder Binnenhafen, in der Container oder lose, unverpackte Güter zwischen Verkehrsträgern (auch den gleichen) be- und entladen, umgeschlagen, sortiert oder zwischenabgestellt werden, bereits ab einem Schwellenwert von 3,27 Millionen Tonnen abgefertigter Fracht / Jahr zur kritischen Infrastruktur. Daraus ergeben sich für die betroffenen Hafenunternehmen als Anlagenbetreiber gesteigerte technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen für die IT-Systeme nach dem Stand der Technik. Gemeinsam mit dem branchenübergreifenden BAK Transport & Verkehr hatte sich der ZDS für eine verhältnismäßige Regulierung eingesetzt und darauf hingewiesen, dass die Versorgungssicherheit nicht davon abhängt, ob einzelne Umschlaganlagen gegen Cyber-Attacken gesichert sind, sondern ob die Transportketten resilient sind.

LNG-Testtransport
Beladung Kesselwagen
am Standort Brunsbüttel

SCHENK

ANGEMESSENE TARIF- UND SOZIALPOLITIK

LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFENARBEITER*INNEN

Mit Blick auf die Lohnrunde 2021 hatte die Gewerkschaft ver.di gefordert, bei einer Laufzeit von zwölf Monaten die Stundenlöhne der Hafenarbeiter*innen tabellenwirksam um 5,9 Prozent, mindestens aber um 1,40 Euro zum 1. Juni 2021 zu erhöhen, das Urlaubsgeld auf jährlich 1.600 Euro (von 1.340 Euro) anzuheben sowie die Umwandlung von Lohnbestandteilen in Freizeit zu ermöglichen.

Auszubildende am
Standort Brake

6

11.000

Hafenarbeiter*innen in den tarifgebundenen Unternehmen in Hamburg, den bremischen Häfen und Niedersachsen

Festmacher
in Bremen

Nach diesmal fünf schwierigen und kontroversen Verhandlungsrunden haben sich der ZDS und die Gewerkschaft ver.di auf den folgenden Lohntarifabschluss verständigt:

1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter*innen in den deutschen Seehafenbetrieben werden ab dem 1. Juni 2021 tabellenwirksam um 3,0 Prozent angehoben.

2. Für Betriebe der Kategorie A der Ziffer VI.1. des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter*innen der deutschen Seehafenbetriebe wird die Zulage ab dem 1. Januar 2022 um 80,00 Euro erhöht.

3. Die Beträge für das Urlaubsgeld nach Ziffer V. des Lohntarifvertrages werden ab 1. Januar 2022 für Hafenarbeiter*innen in allen Stufen jeweils um 60,00 Euro erhöht.

4. Der Inflationsausgleich gemäß Ziffer I.2 des Lohntarifvertrages wird auf einen Wert von 2,2 Prozent festgelegt

5. Die Laufzeit beträgt 12 Monate.

Der Lohntarifvertrag gilt für die rund 11.000 Hafenarbeiter in den tarifgebundenen Unternehmen in Hamburg, den Bremischen Häfen und Niedersachsen.

Die aktuelle Lohnhöhe der Hafenarbeiter ab dem 1. Juni 2021 ergibt sich aus den Tabellen auf den Seiten 45 und 46.

Der vollständige Text des Lohntarifvertrages sowie weitere Vereinbarungen der Sozialpartner ver.di und ZDS stehen unter www.zds-seehaefen/verband/tarifvertraege/ zum Download bereit.

IHATEC II-PROJEKTANTRAG „PORTSKILL 4.0“ – AUFBAU EINES DIGITALEN TEST- UND TRAININGSCENTERS (DTTC)

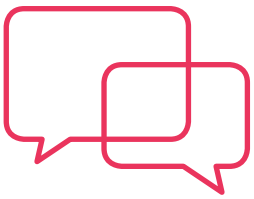
In den deutschen Seehäfen steht ein grundlegender Wandel bevor. Digitalisierung und Automatisierung der Prozesse wird die händische und mechanisierte Arbeit in vielen Bereichen ablösen und durch Automationsarbeit ersetzen. Diese Entwicklung verläuft bruchhaft, diskontinuierlich und nicht in allen Tätigkeitsfeldern gleich dynamisch. Marktveränderungen und technische Entwicklungen werden jedoch alle Umschlagsbereiche erfassen und die klassische Hafenarbeit revolutionieren.

Für die veränderten neuen Berufe und Kompetenzprofile sind bisher weder adäquate inhaltliche Beschreibungen noch entsprechende Lernkonzepte vorhanden. Anspruch der deutschen Seehafenwirtschaft ist es, sowohl den aktuell Beschäftigten Berufsentwicklungspfade in die neue Hafenarbeit zu eröffnen als auch dem potenziellen Nachwuchs attraktive Ausbildungsangebote zu unterbreiten sowie im Zuge der Fachkräftesicherung für die Arbeit im Hafen zu begeistern.

Hafenarbeiter in Hamburg

Unterstützt von Konsortialpartnern sowie den assoziierten Partnern ver.di und ZDS hat der Bildungsträger der Seehafenwirtschaft ma-co maritimes competenzcentrum (ma-co) im Rahmen des Bundesprogrammes „Innovative Hafentechnologien II“ (IHATEC II) Fördermittel für das Projekt „PortSkill 4.0“ beantragt. Projektziel ist die Analyse und Erforschung der für die Hafenarbeit der Zukunft notwendigen Kompetenzen und Qualifikationen. Im Fokus stehen die operativen Tätigkeiten sowie administrative und kaufmännische Funktionen. Darauf aufbauend werden Kompetenzprofile und Berufsbilder für die neue Hafenarbeit 4.0 entwickelt, mit Lerninhalten untersetzt und mit bestehenden Kompetenzprofilen abgeglichen. Parallel dazu wird als Kernelement ein digitales Test- und Trainingscenter (DTTC) entwickelt und erprobt. Es wird mit digitalen Lernwelten ausgestattet sein und ermöglichen, reale Prozesse abzubilden und zu simulieren.

Im Juni 2021 hat der Projektträger mitgeteilt, dass der ma-co-Projektvorschlag positiv bewertet und damit die erste Stufe des zweistufigen Förderverfahrens erfolgreich absolviert wurde. Ende August 2021 hat ma-co als Konsortialführer die Antragsunterlagen eingereicht; diese werden in der Folge vom Projektträger TÜV Rheinland Consulting GmbH abschließend bewertet.



PROJEKT DIGIPORTSKILL 2025 – DIGITALISIERUNG DER WEITERBILDUNG IN DER DEUTSCHEN SEEHAFENWIRTSCHAFT

Die mit der zunehmenden Digitalisierung einhergehenden Veränderungen haben auch Auswirkungen auf die Arbeit in den Hafenbetrieben: Arbeitsabläufe ändern sich und auch die Arbeitsanforderungen sind dem Wandel unterworfen. Neue Qualifikationsanforderungen entstehen und bestimmte Kompetenzen müssen mehr Beschäftigte beherrschen als bisher. Das führt dazu, dass auch der Weiterbildungsbedarf steigt. Die berufliche und betriebliche Weiterbildung ändert sich ebenfalls, indem digitale Techniken auch als Schulungsmethode genutzt werden. Der klassische Präsenzunterricht wird verstärkt mit digitalen Lehr- und Lernformen kombiniert.

Das mit Fördermitteln des Bundes, von den Sozialpartnern ZDS und ver.di sowie den regionalen Hafenverbänden unterstützte Projekt „DigiPortSkill 2025“ beabsichtigt, die Seehafenunternehmen dabei zu unterstützen, geeignete digitale Lern-/ Schulungsformate zu entwickeln und anzubieten.

Aktuelle Seminare und Veranstaltungen entnehmen Sie bitte dem digitalen Informationsboard unter www.digiportskill2025.info-board.de/.

SOZIALER DIALOG IM EU-HAFENSEKTOR

Im Herbst 2020 hatten die europäischen Sozialpartner in einem gemeinsamen, an die Kommission gerichteten Brief ihre Enttäuschung über die fehlende Unterstützung der Kommission bezogen auf die Themen des Hafensektors zum Ausdruck gebracht. Die zu Jahresbeginn eingegangene Antwort der Kommission auf die vorgetragenen Anliegen fiel so unbefriedigend aus, dass die Sozialpartner beschlossen haben, den sozialen Dialog – auch im Hinblick auf das Pandemiegeschehen – zunächst ruhen zu lassen.
Da sich der Hafensektor weiterentwickelt und einem erheblichen transformatorischen Wandel ausgesetzt ist, müssen aus Sicht der Sozialpartner die im Sozialen Dialog diskutierten Themen erweitert werden, wenn der Soziale Dialog auch zukünftig von Relevanz sein soll. Allerdings ist die Rolle und Unterstützung der EU-Kommission im Rahmen des Dialogformates bisher unklar geblieben. Die EU-Sozialpartner haben daher beschlossen, die Dialogarbeit erst dann fortzusetzen, wenn eine zufriedenstellende Antwort der Kommission vorliegt. Im Anschluss an ein Gespräch mit der Generaldirektion Beschäftigung über die weitere Zukunft des sozialen Dialogs haben die Sozialpartner im Juli 2021 in einem Brief an die Kommission ihre Absicht erklärt, die Arbeit im Rahmen des sozialen Dialoges im EU-Hafensektor wieder aufzunehmen.

Die Sozialpartner im EU-Hafenbereich (FEPORT/ ESPO / ETF / IDC) haben sich auf die folgenden Prioritäten für die Jahre 2022 / 2023 verständigt:

- Gesundheit und Arbeitssicherheit (Begasung von Containern, Arbeitsunfälle an Land, Sicherheit an Bord von Schiffen für Hafenarbeiter*innen);
- Auswirkungen der technologischen Veränderungen (Automatisierung / Digitalisierung) auf den EU-Hafensektor;
- Einbindung von Mitgliedern des EU-Parlaments, um das Bewusstsein für die Arbeit des sozialen Dialogs zu schärfen.

GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER
(NACH ZIFFER 1 DES LOHNTARIFVERTRAGES)

Lohngruppenzuordnung und Lohnhöhe für Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe, deren Arbeitsverhältnis vor dem 1. Juni 2000 begründet wurde:

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2020 in Euro	Stundenlohn ab 01.06.2021 in Euro
I	Aushilfsarbeiter	17,81	18,34
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	19,81	20,40
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind	20,87	21,50
IV		22,12	22,78
V	Winsch- und Decksleute	22,44	23,11
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	22,89	23,58
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	23,30	24,00
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	23,84	24,56
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeitsgebieten	24,34	25,07
VII	2. Stauervize	25,63	26,40
VII/1	Vorhandwerker	26,38	27,17
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	27,64	28,47

GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER
(NACH ZIFFER 1 DES LOHNTARIFVERTRAGES)

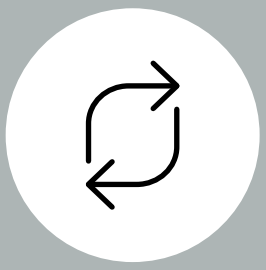
Lohngruppenzuordnung und Lohnhöhe für Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe, deren Arbeitsverhältnis nach dem 31. Mai 2000 begründet wurde:

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2020 in Euro	Stundenlohn ab 01.06.2021 in Euro
I	Hafenarbeiter, die manuelle Tätigkeiten in den ersten 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	17,81	18,34
II	Hafenarbeiter, die manuelle Tätigkeiten nach 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	19,81	20,40
III	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	20,87	21,50
IV	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, Hafenarbeiter als Vorarbeiter Schwimmkran	22,12	22,78
V	Hafenfacharbeiter, die die Hafenfacharbeiterprüfung auf betriebliche Veranlassung absolviert haben	22,44	23,11
VI	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 Schwergeräten 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	23,30	24,00

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2020 in Euro	Stundenlohn ab 01.06.2021 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 Schwergeräten 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	25,63	26,40
VIII	Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als Vancarrierfahrer, Containerbrückenfahrer, Reachstackerfahrer, Constackerfahrer tätig sind, und Fahrer von Schwergeräten 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	27,64	28,47

FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT

Deutsche Seehäfen wickeln etwa 2/3 des seewärtigen deutschen Außenhandels ab.



2/3

des seewärtigen deutschen Außenhandels

Deutsche Häfen sichern bundesweit über 521.000 Arbeitsplätze und stoßen Umsätze von 62 Milliarden Euro jährlich an.

62 Mrd. €

Umsätze

521.000

Arbeitsplätze

LEISTUNGSSTARKE HAFENWIRTSCHAFT

7

ZUSAMMENFASSUNG UMSCHLAG 2020

Im Jahr 2020 wurden in deutschen Seehäfen 275,7 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (2019: 294,5 Millionen Tonnen). Das ist ein Rückgang um –6,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang war damit sehr viel deutlicher als noch 2019 (–0,3 Prozent). Die Corona-Krise, die 2020 über viele Monate das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben in Deutschland und weltweit eingeschränkt hat, hat sich somit stark auf die Umschlags- und auch auf die Betriebsergebnisse vieler Seehafenbetriebe ausgewirkt.

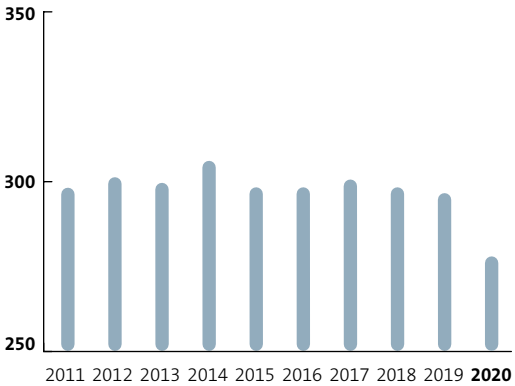
Die Menge der **aus dem Ausland empfangenen Güter** fiel gegenüber dem Vorjahr um –9,2 Prozent, während der **Versand in das Ausland** um –1,4 Prozent zurückging. Das höchste Umschlagsvolumen erzielten die deutschen Seehäfen wie auch im Vorjahr mit den Märkten in Europa, Asien und Amerika. Mit europäischen Ländern wurden insgesamt rund 152,2 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (–8,3 Prozent), davon 90,1 Millio-

nen Tonnen mit Ländern der Europäischen Union (–5,8 Prozent). Der Umschlag mit asiatischen Ländern betrug 52,7 Millionen Tonnen (–6,7 Prozent), davon wurden 21,4 Millionen Tonnen mit China (–10,6 Prozent) umgeschlagen. Mit Amerika betrug das Umschlagsvolumen 2020 insgesamt 42,3 Millionen Tonnen (–2,2 Prozent), davon 19,5 Millionen Tonnen mit den Vereinigten Staaten (+6,1 Prozent).

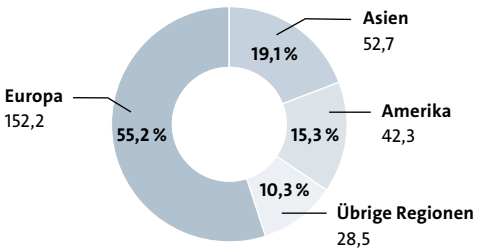
Die wichtigsten **Importe** nach Gütermenge waren im Jahr 2020 „nicht identifizierbare Güter" (i. d. R. Container) mit 41,9 Millionen Tonnen empfangener Güter, gefolgt von der Kategorie Kohle, rohes Erdöl und Erdgas mit 29,4 Millionen Tonnen. Der drittwichtigste Import nach Gütermenge waren Erze, Steine und Erden (27,6 Millionen Tonnen).

Bei den **Exporten** waren, wie auch im Vorjahr, „nicht identifizierbare Güter" (46,4 Millionen Tonnen), gefolgt von chemischen Erzeugnissen (13,6 Millionen Tonnen) und Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse (10 Millionen Tonnen) die nach Menge wichtigsten Güter.

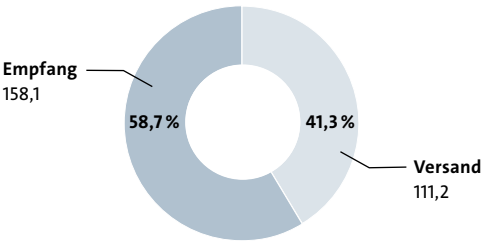
GÜTERUMSCHLAG
IN MIO. TONNEN

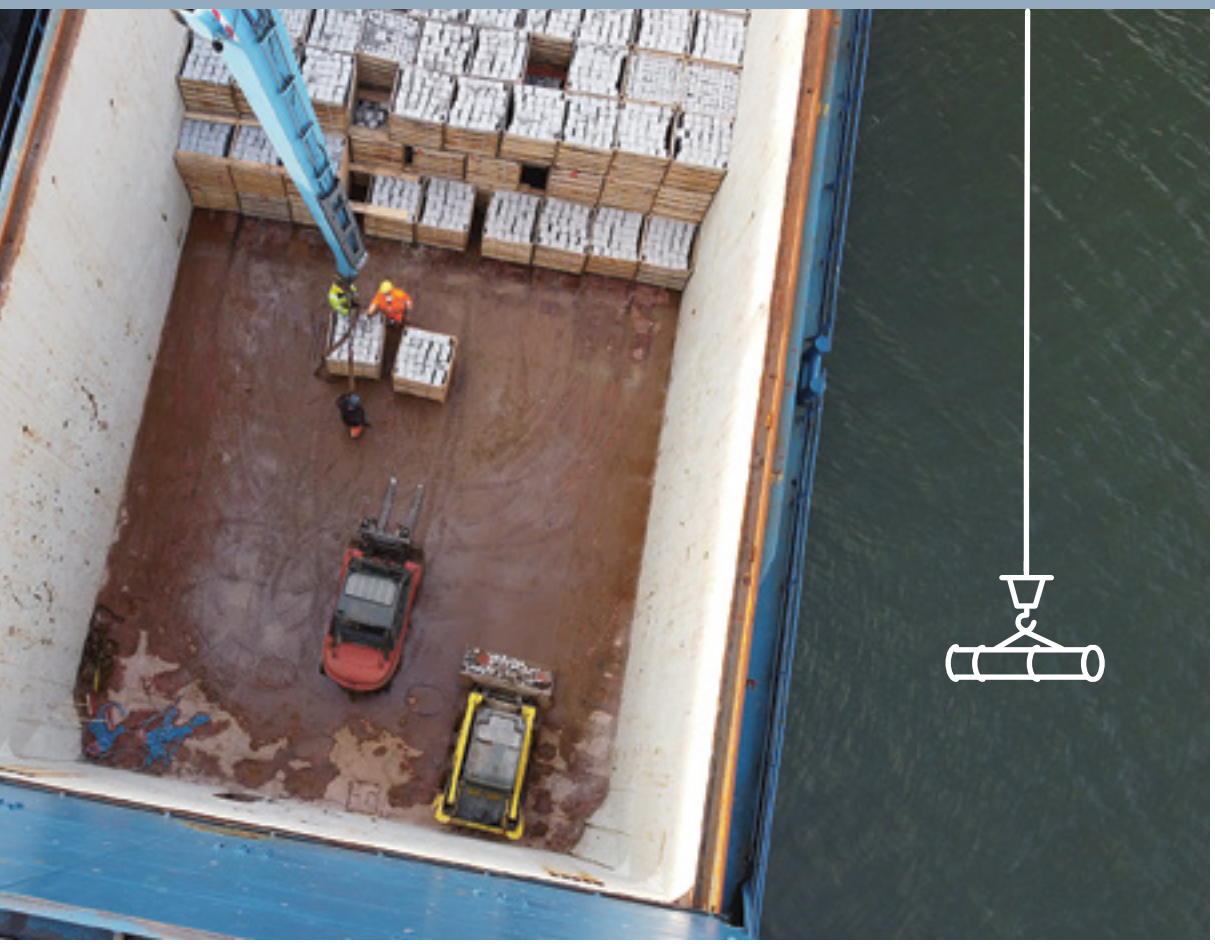


UMSCHLAG NACH REGIONEN
ANGABEN IN MIO. TONNEN



UMSCHLAG NACH EMPFANG UND VERSAND
IN MIO. TONNEN (EXKL. VERKEHR INNERHALB DEUTSCHLANDS)





Mitarbeiter im
Seehafen Stralsund

Der größte deutsche Seehafen Hamburg schlug im Jahr 2020 109,2 Millionen Tonnen Güter um, gefolgt von Bremen/Bremerhaven (57 Millionen Tonnen), Wilhelmshaven (27,8 Millionen Tonnen), Rostock (20,1 Millionen Tonnen) und Lübeck (15,3 Millionen Tonnen).

Der **Containerumschlag** lag 2020 bei 14 Millionen TEU (–6,9 Prozent). Die wichtigsten Handelspartner beim Containerverkehr waren China mit 2,7 Millionen TEU (–13,5 Prozent) vor den USA (1,3 Millionen TEU) und Russland (0,6 Millionen TEU). Die meisten Container wurden 2020 in Hamburg umgeschlagen (8,6 Millionen TEU), gefolgt von den bremischen Häfen (4,8 Millionen Tonnen) und Wilhelmshaven mit 423.000 TEU.

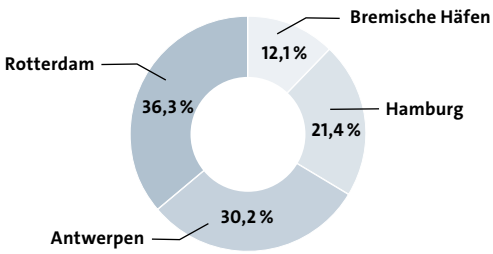
Sowohl in den Nord- als auch in den Ostseehäfen ging der Güterumschlag 2020 zurück. In den deutschen **Ostseehäfen** wurden 52,3 Millionen Tonnen umgeschlagen. Die Seehäfen Rostock, Wolgast und Rendsburg verzeichneten ein Wachstum im Vergleich zum Vorjahr. In den deutschen **Nordseehäfen** wurden 229,7 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Mit Ausnahme des Hafens in Papenburg wurden im Corona-Jahr 2020 in allen Nordseehäfen weniger Güter umgeschlagen als im Jahr zuvor.

Der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** über die deutschen Ostseehäfen Lübeck, Rostock, Puttgarden, Kiel und Sassnitz sank 2020 um –3,4 Prozent auf 57,1 Millionen Tonnen. Die Passagierzahlen sanken um –55,9 Prozent (auf 4,6 Millionen) im Vergleich zum Vorjahr.

Der **Stückgutumschlag** lag bei 166,1 Millionen Tonnen, das ist ein Rückgang von –6,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Der **Massengutumschlag** fiel um –6,2 Prozent auf 109,6 Millionen Tonnen. Beim flüssigen Massengut gab es einen Rückgang von –2,7 Prozent auf 47,4 Millionen Tonnen. Der Umschlag von festem Massengut fiel um –8,8 Prozent auf 62,2 Millionen Tonnen.

MARKTANTEILE CONTAINERUMSCHLAG



HAMBURG–ANTWERPEN–RANGE

Im Jahr 2020 vereinten der Hamburger Hafen und die bremischen Häfen beim Gesamtumschlag in der Hamburg-Antwerpen-Range einen Marktanteil von 22,4 Prozent auf sich. Das ist ein leichter Rückgang (–0,2 Prozent) im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil Hamburgs lag bei 14,7 Prozent, der der bremischen Häfen bei 7,7 Prozent. Der Anteil des Rotterdamer Hafens am Gesamtumschlag fiel leicht (–0,6 Prozent), der Anteil des Hafens Antwerpen stieg um 0,7 Prozent.

Auch beim Containerumschlag ging der Marktanteil von Hamburg und den bremischen Häfen zurück. Er lag im Jahr 2020 bei 33,5 Prozent, im Vorjahr waren es noch 34,5 Prozent. Sowohl Hamburg als auch die bremischen Häfen verloren im Containersegment leicht an Marktanteilen. Der Anteil des Hamburger Hafens lag mit 21,4 Prozent um –1,1, Prozent unter dem Vorjahreswert. Bei den bremischen Häfen fiel der Anteil am Containerumschlag mit einem Rückgang von –0,1 Prozent nur sehr leicht. Während der Marktanteil von Rotterdam gleich blieb, nahm der von Antwerpen um 1 Prozent zu.

GÜTERUMSCHLAG

IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (IN 1.000 T)

	2018	2019	2020	Veränderung 2020:2019 in %
Ostseehäfen	**55.367**	**54.942**	**52.331**	**–4,8**
Rostock	19.635	19.928	20.075	0,7
Lübeck	16.476	16.026	15.291	–4,6
Puttgarden	5.562	5.434	4.998	–8,0
Kiel	4.283	4.821	4.774	–1,0
Wismar	3.043	2.788	2.290	–17,9
Sassnitz	1.824	1.717	1.200	–30,1
Wolgast	164	172	233	35,5
Stralsund	1.340	1.038	758	–27,0
Flensburg	262	281	232	–17,4
Rendsburg	297	248	324	30,6
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	88	120	119	–0,8
Mecklenburg-Vorpom.	2.393	2.369	2.036	–14,1
Nordseehäfen	**249.219**	**247.298**	**229.745**	**–7,1**
Hamburg	117.621	117.152	109.175	–6,8
Wilhelmshaven	26.776	28.868	27.797	–3,7
Bremen/Bremerhaven	63.372	59.711	56.976	–4,6
Brunsbüttel	9.312	10.132	8.655	–14,6
Brake	6.260	6.599	5.449	–17,4
Stade (Bützfleth)	5.655	6.507	6.187	–4,9
Emden	4.772	4.429	4.028	–9,0
Nordenham	2.267	1.726	1.338	–22,5
Cuxhaven	2.691	3.413	2.183	–36,0
Leer	48	29	17	–41,4
Papenburg	439	471	541	14,9
Husum	300	278	276	–0,7
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1.059	1.106	1.098	–0,7
Niedersachsen	8.647	6.877	6.024	–12,4
Seehäfen zusammen	**294.561**	**293.626**	**274.978**	**–6,4**
Binnenhäfen (Seeverkehr)	**770**	**907**	**753**	**–17,0**
darunter Duisburg	548	670	526	–21,5
Insgesamt	**295.331**	**294.533**	**275.731**	**–6,4**
Außerdem: Eigengew. d. Ladungsträger	58.580	57.585	51.484	–10,6

Quelle: Destatis

GÜTERUMSCHLAG ÜBER SEE

NACH VERKEHRSBEZIEHUNGEN (IN MIO. T)

		2019	2020	Veränderung 2020:2019 in %
Verkehr innerhalb Deutschlands			**6,5**	**–14,5**
Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands		**174,2**	**158,1**	**–9,2**
Europäische Häfen		109,0	96,1	–11,8
davon Häfen in:	der Europ. Union	54,1	48,8	–9,8
	übrigem Europa	55,0	47,3	–13,9
	dar.: Russland	23,3	20,3	–12,6
	Norwegen	19,866	14,8	–25,7
Außereuropäische Häfen		65,1	61,9	–4,9
darunter Häfen in:	Afrika	11,453	9,8	–14,2
	Nordamerika	13,746	15,9	15,5
	Mittel- und Südamerika	10,9	9,7	–11,4
	Asien	27,0	24,5	–9,3
	Australien und Neuseeland	1,4	1,4	–1,6
Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands		**112,8**	**111,2**	**–1,4**
Europäische Häfen		56,9	56,1	–1,4
davon Häfen in:	der Europ. Union	41,6	41,4	–0,6
	übrigem Europa	15,269	14,7	–3,6
	dar.: Russland	3,3	3,2	–5,7
	Norwegen	3,3	3,1	–8,0
Außereuropäische Häfen		55,9	55,1	–1,4
darunter Häfen in:	Afrika	6,0	7,5	23,3
	Nordamerika	11,9	10,4	–12,8
	Mittel- und Südamerika	6,73	6,4	–4,6
	Asien	29,395	28,1	–4,3
	Australien und Neuseeland	0,783	0,3	–62,6
Gesamtverkehr		**294,5**	**275,7**	**–6,4**

Quelle: Destatis

CONTAINERUMSCHLAG
DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

		Container insgesamt	Beladene Container	
		Anzahl in 1000 TEU	Anzahl in 1000 TEU	Gewicht der Ladung in 1000 t
2019	**Alle Häfen**	**15.061**	**13.380**	**125.685**
	Hamburg	9.282	8.190	75.242
	Bremische Häfen	4.857	4.178	42.089
	Wilhelmshaven	640	407	5.765
2020	**Alle Häfen**	**14.016**	**12.421**	**118.421**
	Hamburg	8.577	7.579	69.636
	Bremische Häfen	4.784	4.029	41.788
	Wilhelmshaven	423	342	4.984
Veränd. 2020:2019 in %		**–6,9**	**–7,2**	**–5,8**
	Hamburg	–7,6	–7,5	–7,5
	Bremische Häfen	–1,5	–3,6	–0,7
	Wilhelmshaven	–33,9	–16,0	–13,5

Quelle: Destatis

FÄHR- UND RO/RO-VERKEHR
IN DEUTSCHEN OSTSEEHÄFEN (IN 1.000 T)*

	2019	2020	Veränderung 2020:2019 in %
Lübeck	22.995	22.206	–3,4%
Rostock	16.206	15.296	–5,6%
Puttgarden	14.372	13.655	–5,0%
Kiel	5.903	5.885	–0,3%
Sassnitz	371	75	–79,8%
ZUSAMMEN	**59.847**	**57.117**	**–4,6%**
ANZAHL DER PASSAGIERE			
Puttgarden	5.482.277	2.413.987	–56,0%
Rostock	2.518.949	1.367.741	–45,7%
Kiel	1.588.467	483.011	–69,6%
Lübeck	433.009	114.748	–73,5%
Sassnitz	449.000	239.000	–46,8%
ZUSAMMEN	**10.471.702**	**4.618.487**	**–55,9%**

* einschließlich Eigengewichte.
Quelle: ZDS

ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE

IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE*

		Gesamt-umschlag		Massengut-umschlag		Stückgut-umschlag		Container-umschlag	
		Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	in Mio. TEU	Anteil in %
Hamburg	2017	136,5	15,1	44,7	10,24	91,8	19,7	8,8	22,9
	2018	135,1	14,8	44,2	10,24	90,9	18,9	8,7	21,9
	2019	136,6	15,0	41,3	9,78	95,3	19,4	9,2	22,5
	2020	126,3	14,7	38,5	10,04	87,8	18,4	8,5	21,4
	2021 1. Hj	**63,5**	**14,1**	**19,3**	**9,50**	**44,2**	**17,9**	**4,3**	**20,8**
Brem. Häfen	2017	73,1	8,1	9,5	2,2	63,6	13,7	5,5	14,3
	2018	74,0	8,1	8,7	2,0	65,4	13,6	5,5	13,8
	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 1. Hj	**35,2**	**7,8**	**4,6**	**2,3**	**30,7**	**12,4**	**2,6**	**12,6**
Rotterdam	2017	468,9	52,0	296,9	68,0	172,0	36,9	13,6	35,4
	2018	469,0	51,3	289,5	67,1	179,5	37,2	14,5	36,4
	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 1. Hj	**231,6**	**51,4**	**138,6**	**68,2**	**93,1**	**37,6**	**7,6**	**36,7**
Antwerpen	2017	223,6	24,8	85,3	19,5	138,3	29,7	10,5	27,3
	2018	235,3	25,8	88,9	20,6	146,3	30,4	11,1	27,9
	2019	238,3	26,1	86,1	20,4	152,2	31,0	11,9	29,2
	2020	230,9	26,8	80,6	21,0	150,3	31,5	12	30,2
	2021 1. Hj	**120,0**	**26,6**	**40,6**	**20,0**	**79,4**	**32,1**	**6,2**	**30,0**
Insgesamt	**2017**	**902,1**	**100,0**	**436,5**	**100,0**	**465,6**	**100,0**	**38,4**	**100,0**
	2018	**913,4**	**100,0**	**431,2**	**100,0**	**482,2**	**100,0**	**39,8**	**100,0**
	2019	**913,7**	**100,0**	**422,3**	**100,0**	**491,4**	**100,0**	**40,8**	**100,0**
	2020	**860,4**	**100,0**	**383,5**	**100,0**	**476,9**	**100,0**	**39,7**	**100,0**
	2021 1. Hj	**450,4**	**100,0**	**203,1**	**100,0**	**247,3**	**100,0**	**20,7**	**100,0**

*Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)
Quelle: Hafen Hamburg Marketing

Der Hauptsitz des
ZDS in der Hamburger
Speicherstadt

8

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 Hafenarbeiter*innen der deutschen Seehafenbetriebe ab.

PRÄSIDIUM

Frank Dreeke
Bremen (Präsident)

Prof. Dr. Sebastian Jürgens
Schleswig-Holstein

Jens Aurel Scharner
Mecklenburg-Vorpommern
(Vizepräsident)

Jan Müller
Niedersachsen

Angela Titzrath
Hamburg

SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

Ulrike Riedel
Bremen (Vorsitzende)

VERWALTUNGSRAT

BREMEN

Ordentliches Mitglied

- **Frank Dreeke (Vorsitz)**
  BLG Logistics Group AG & Co. KG
- **Heiner Delicat**
  Weserport GmbH
- **Jan Dirk Brüggemann**
  Hermann Runge GmbH
- **Andrea Eck**
  BLG Logistics Group AG & CO. KG
- **Wolfgang Rose**
  Atlantik Hafenbetriebe Geuther und Schnitger GmbH & Co.

Stellv. Mitglied

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

HAMBURG

Ordentliches Mitglied

- **Gunther Bonz**
  EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH
- **Angela Titzrath**
  Hamburger Hafen und Logistik AG
- **Ben David Thurnwald**
  Hansaport Hafenbetriebsges. mbH
- **Norman Zurke**
  Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.
- **Dr. Roland Lappin**
  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 Minerals and Agriculture GmbH
- **Ina Luderer**
  Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.
- **Rainer Fabian**
  C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG

Stand: 01. Oktober 2020

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Ordentliches Mitglied

- **Michael Kremp**
  Seehafen Wismar GmbH
- **Dr. Gernot Tesch**
  ROSTOCK PORT GmbH/Euroports Germany GmbH & CO. KG
- **Ronald Schulz**
  Rostocker Fracht- und Fischereihafen GmbH
- **Sören Jurrat**
  SWS Seehafen Stralsund GmbH
- **Harm Sievers**
  Fährhafen Sassnitz GmbH

Stellv. Mitglied

- **Jan Kelling**
  Seehafen Wismar GmbH
- **Karsten Lentz**
  ROSTOCK PORT GmbH/Euroports Germany GmbH & CO. KG
- **Steffen Knispel**
  Rostocker Fracht- und Fischereihafen GmbH
- **Steffen Klar**
  SWS Seehafen Stralsund GmbH
- **Thomas Langlotz**
  Fährhafen Sassnitz GmbH

NIEDERSACHSEN

Ordentliches Mitglied

- **Michael Appelhans**
  Rhenus Midgard GmbH & Co. KG
- **Jan Müller**
  J. MÜLLER AG
- **Hans-Peter Zint**
  Cuxport GmbH
- **Karsten Dirks**
  EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH
- **Mikkel Egholm Andersen**
  EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG

Stellv. Mitglied

- **Uwe Oppitz**
  Rhenus Midgard GmbH & Co. KG
- **Thomas Bielefeld**
  J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG
- **Michael de Reese**
  Cuxport GmbH
- **Jörg Tuitjer**
  EVAG Emder 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**
  Rensburg Port GmbH
- **N.N.**

SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

BREMEN

Ordentliches Mitglied

- **Ulrike Riedel (Vorsitz)**
  BLG Logistics Group AG & Co. KG
- **Hans-Peter Brüggemann**
  Hermann Runge GmbH
- **Christian Lankenau**
  EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG
- **Stefan Schultze**
  Hafenstauerei Kpt. Wilhelm Schultze GmbH & Co.
- **Udo Klöpping**
  BLG Logistics Group AG & Co. KG

Stellv. Mitglied

- **Inga Wolniczak**
  Unternehmensverband Bremische Häfen e. V.
- **Klaus Rommel**
  Gesamthafenbetriebsverein im Lande Bremen e. V.
- **Michael Bosch**
  BLG Autoterminal Bremerhaven
- **Wolfgang Rose**
  Atlantik Hafenbetriebe Geuther und Schnitger GmbH & CO.
- **N.N.**

HAMBURG

Ordentliches Mitglied

- **Torben Seebold (Stellvertretender Vorsitz)**
  Hamburger Hafen und Logistik AG
- **Mathias Dylewitz**
  HLG Hamburger Lasch GmbH & Co.KG
- **Jörg Breyer**
  EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH
- **Rainer Fabian**
  C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG
- **Matthias Reichel**
  Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

Stellv. Mitglied

- **Arno Schirmacher**
  Hamburger Hafen und Logistik AG
- **Jaana Kleinschmit von Lengefeld**
  Silo P. Kruse Betriebs-GmbH & Co. KG
- **Thomas Brügmann**
  Gesamthafenbetriebs-Ges. mbH Hamburg
- **Julian Sippel**
  Paul Grimm GmbH & Co. KG
- **Ben David Thurnwald**
  Hansaport Hafenbetriebsges. mbH

NIEDERSACHSEN

Ordentliches Mitglied

- **Karsten Dirks**
  EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH
- **Martin Krahl**
  J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG
- **Mikkel Egholm Andersen**
  EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG

Stellv. Mitglied

- **Harald Aden**
  EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH
- **Thomas Bielefeld**
  J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG
- **Thomas Gräfe**
  EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG

Stand: 01. Oktober 2021

GESCHÄFTSFÜHRUNG

HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER
L. Daniel Hosseus, M. A.

GESCHÄFTSFÜHRER
Lutz Könner, Rechtsanwalt

IMPRESSUM

Herausgeber
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.

Konzept, Gestaltung / Gesamtherstellung
ELBE&FLUT, Hamburg
Natalie Gaspar, Andy Lindemann
Maria Knuth (Karte)
Jonas Wölk (Lithografie)

Fotos
BLG Bremerhaven (S. 34/35)
BLG Bremerhaven/Sönke Denis (S. 24/25)
BLG LOGISTICS (S. 8/9, S. 13, S. 60, S. 61)
BMWI/Bildkraftwerk/Weiler (S. 11)
Bremenports GmbH & Co. KG (S. 40)
Brunsbüttel Ports GmbH (S. 36/37)
ELBE&FLUT/Heinz-Joachim Hettchen (S. 58/59, S. 67)
HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG (S. 61)
HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG/Nele Martensen (S. 17)
HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG/Thies Rätzke (S. 10, S. 14/15, S. 42/43)
J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG (Titel, S. 61)
J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG/Detmer Schmoll (S. 20/21)
J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG/Fotostudio Penz (S. 31)
J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG/Skypic Media (S. 38/39)
Lübecker Hafen Gesellschaft mbH (S. 60)
Rendsburg Port GmbH/Carsten Bernot (S. 6/7)
Rostock Port GmbH (S. 61)
Rostock Port GmbH/nordlicht (S. 22/23)
Seehafen Kiel GmbH & Co. KG (S. 28/29)
SWS Seehafen Stralsund GmbH (S. 52)
ZDS/Hendrik Lüders (S. 65)

Medienproduktion
Albert Bauer Companies, Hamburg

ZDS ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

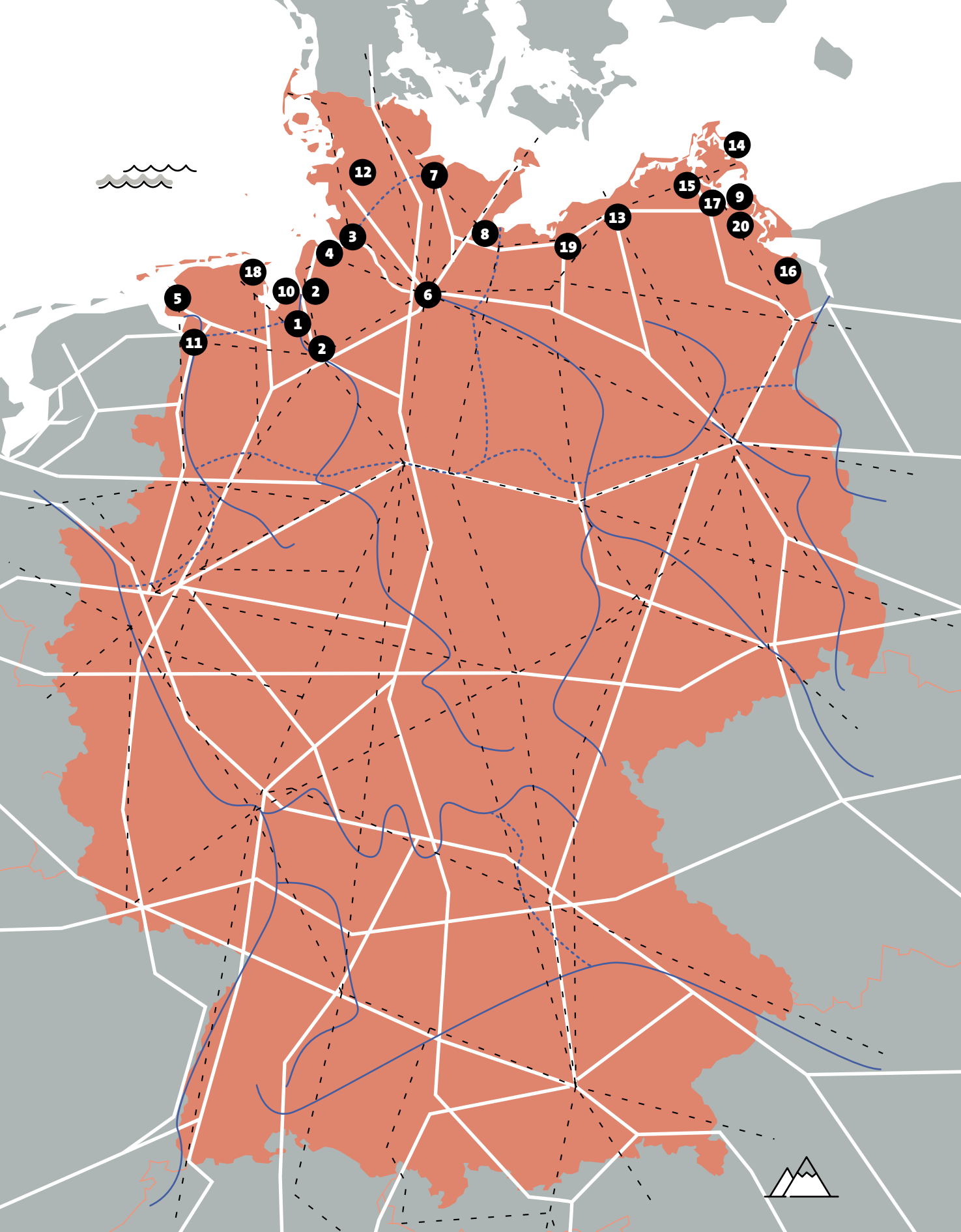
HAMBURG
Am Sandtorkai 2 | D–20457 Hamburg
Tel. +49 40 88 36 57 87 0
Fax +49 40 88 36 57 88 8

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

www.zds-seehaefen.de
info@zds-seehaefen.de

Klimaneutral

Verwendung zertifizierter Papiersorten für eine nachhaltige Forstwirtschaft und CO_2-Ausgleich durch anerkannte Klimaschutzprojekte.


14
12
7
15
9
17
13
3
8
20
19
4
16
18
10
2
6
5
1
11
2

DEUTSCHE SEEHÄFEN – LOGISTIK FÜR EUROPA

HÄFEN	ANBINDUNG			LEISTUNGEN									
	Schiene	Straße	Binnen-wasserstraße	Container	Nicht-cont. Stückgut	Trockenes Massengut	Flüssiges Massengut	Automobile	Ro/Ro (Ro/Pax) inkl. High & Heavy	Projektla-dung/Break Bulk/OOG	Onshore/ Offshore	Internat. Passagier-fährverkehr	Internat. Kreuzfahrten
1 Brake	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔		✔	✔	✔		
2 Bremen/Bremerhaven	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔		✔
3 Brunsbüttel	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔			✔	✔		
4 Cuxhaven	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔		✔
5 Emden	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔		
6 Hamburg	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔		✔
7 Kiel	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
8 Lübeck	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
9 Lubmin	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔			✔	✔		
10 Nordenham	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔		
11 Papenburg	✔	✔	✔		✔	✔				✔	✔		
12 Rendsburg		✔	✔	✔	✔	✔	✔		✔	✔	✔		✔
13 Rostock	✔	✔		✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔
14 Sassnitz	✔	✔			✔	✔			✔	✔	✔	✔	✔
15 Stralsund	✔	✔	✔		✔	✔				✔	✔		✔
16 Ueckermünde		✔			✔	✔				✔			
17 Vierow	✔	✔			✔	✔				✔			
18 Wilhelmshaven	✔	✔		✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔		✔
19 Wismar	✔	✔		✔	✔	✔	✔			✔	✔		✔
20 Wolgast		✔			✔	✔				✔			

21

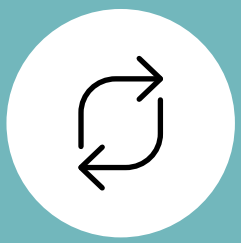
Seehafenstandorte

150

Hafenunternehmen

275,7 Mio. t

Güterumschlag (2020)



2/3

des seewärtigen deutschen Außenhandels

521.000

Arbeitsplätze

Zentralverband der
deutschen Seehafenbetriebe e. V.

HAMBURG Am Sandtorkai 2 | D–20457 Hamburg
Tel. +49 40 88 36 57 87 0 | Fax +49 40 88 36 57 88 8
BERLIN Leipziger Platz 8 | D–10117 Berlin
Tel. +49 30 22 01 25 69

www.zds-seehaefen.de
info@zds-seehaefen.de