JAHRESBERICHT 2021/2022

75 JAHRE ZDS

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

JAHRESBERICHT 2021/2022

75 JAHRE ZDS

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.

INHALT

EDITORIAL 4

1. GLOBALE HERAUSFORDERUNGEN 8

2. NATIONALE HAFENSTRATEGIE 12

3. VERKEHRS- UND KOMMUNIKATIONS-
INFRASTRUKTUR 16

4. INTENSIVER WETTBEWERB 24

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
info@zds-seehaefen.de

5. TRANSFORMATIONSPROZESS DIGITALISIERUNG 30

6. TRANSFORMATIONSPROZESS ENERGIEWENDE 32

7. SOZIALPARTNERSCHAFT 38

8. KENNZAHLEN 48

9. ORGANE DES ZDS 60

Dieser Bericht wurde Anfang Oktober 2022 abgeschlossen.

EDITORIAL

Frank Dreeke,
Präsident des ZDS

Für den Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe markiert das Jahr 2022 das 75-jährige Jubiläum seiner Neugründung nach dem 2. Weltkrieg. Seit 1947 hat sich viel getan, in der Welt wie auch in den deutschen Seehäfen. Eines hat sich aber nicht geändert: Die Hafenwirtschaft ist stets mit dem technischen Fortschritt gegangen, hat ihn vorangetrieben und hat flexibel auf Herausforderungen reagiert. Wir waren immer zuverlässige Partner in den Transport- und Logistikketten. So ist es bis heute und so wird es auch in Zukunft sein.

Man muss allerdings gar nicht 75 Jahre in die Vergangenheit blicken, um zu dieser Erkenntnis zu gelangen. Die verschiedenen aktuellen Krisen haben die deutschen Seehafenbetriebe und ihre Mitarbeitenden professionell und mit hohem Einsatz gemeistert. Auch im dritten Corona-Jahr haben die Hafenbetriebe flexibel auf die weiter stark gestörten und wiederholt erschütterten Lieferketten reagiert, etwa mit der Bereitstellung zusätzlicher Lagerflächen für gestrandete Container.

Auch aus dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine ergeben sich neue Anforderungen. Es gilt, viele Bereiche des Welthandels und dessen Transportwege neu zu ordnen. Ob bei Energieimporten oder dem Export von Getreide aus der Ukraine: Man kann sich auf die Flexibilität und Zuverlässigkeit der Seehäfen verlassen.

Diese Leistungsfähigkeit der deutschen Hafenunternehmen gilt es zu erhalten und zu stärken. Dafür brauchen wir eine starke, konstruktive und kompromissfähige Sozialpartnerschaft. Wir brauchen faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Hafenstandorten in Europa. An vielen Stellen kämpfen wir hierzulande mit größer werdenden Problemen in der öffentlichen Infrastruktur – ob auf der Straße, der Schiene oder den Wasserstraßen. Hier muss ebenso dringend entschieden und gehandelt werden wie beim Thema Energiewende. Wir brauchen einen schnellen Ausbau vor allem der Offshore-Windenergie, müssen die Voraussetzungen für die Wasserstoffversorgung schaffen und neue Antriebsstoffe beispielsweise in der Schifffahrt etablieren und rentabel machen. Die deutschen Seehafenbetriebe werden sich jedenfalls treu bleiben und weiter Vorreiter bei Modernisierung und Innovation sein.

Der ZDS wird sich hierbei weiter einbringen und die Interessen unserer Branche vertreten. Allerdings wird der Verband das mit einer neuen Spitze tun. Nach sechs Jahren als Präsident des ZDS habe ich mich entschieden, nicht mehr für dieses Amt zu kandidieren. Und so blicke ich auch persönlich zurück. Vielen Dank für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit in dieser Zeit! Ich freue mich darauf, die Zukunft der Hafenwirtschaft von anderer Stelle aus aktiv zu begleiten. Denn ich weiß, dass Zukunft die Stärke unserer Branche ist.

Frank Dreeke, Präsident des ZDS

Holzumschlag
in Rostock

LIEBHERR

GLOBALE HERAUSFORDERUNGEN

1

Die deutschen Seehafenbetriebe agierten weiterhin unter dem Eindruck verschiedener internationaler Krisen und Herausforderungen. Neben der Corona-Pandemie, die auch in ihrem dritten Jahr die weltweiten Lieferketten stark beeinträchtigte, war es vor allem der völkerrechtswidrige Angriff Russlands auf die Ukraine, der die Arbeit der Hafenwirtschaft tangierte. Daneben blieb der internationale Kampf gegen die Erderwärmung ein bestimmendes Thema, dessen Dringlichkeit auch durch verschiedene Extremwetter weiter präsent blieb.

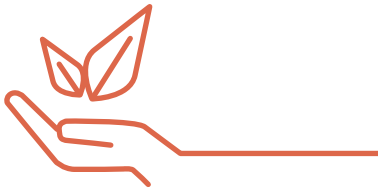
KLIMASCHUTZ

Die deutsche Hafenwirtschaft ist sich ihrer klimapolitischen Verantwortung bewusst und bekennt sich klar zu den nationalen und internationalen Klimazielen. Als Küstenanrainer sind wir besonders von den Problemen betroffen, die beispielsweise aus Extremwetterlagen oder steigenden Meeresspiegeln resultieren. Die Seehafenbetriebe nehmen in vielerlei Hinsicht eine Schlüsselrolle für die Klimapolitik ein. Im globalen Gütertransport stellt der Verkehr per Schiff die umweltfreundlichste Variante dar. Ein immer effizienterer Hafenumschlag hilft dabei, Ressourcen optimal zu nutzen und Energie zu sparen. Auch zeichnet sich die deutsche Hafenwirtschaft im internationalen Vergleich schon heute durch ihre gute Anbindung an die umweltfreundliche Bahn aus.

LNG-Bebunkerung in Brunsbüttel

Gleichwohl reicht der Status Quo nicht aus, um die Erderwärmung zu begrenzen. Die Seehafenbetriebe befinden sich mitten im Transformationsprozess und treiben diesen zum Beispiel bei der Versorgung mit Landstrom oder der Umstellung von Fahrzeugen im Hafen aktiv voran. Insbesondere bei alternativen, nicht fossilen Antriebsstoffen in der Schifffahrt müssen jetzt die Weichen für die 2050er Jahre gestellt werden. Modellprojekte wie das der „Grünen Korridore“ können helfen, neue Antriebsstoffe zu etablieren und die Vielzahl der benötigten Akteure einzubinden. Die deutschen Seehäfen unterstützen entsprechende Bemühungen ausdrücklich.

Auch bei der Umsetzung der Energiewende geht wenig ohne die deutsche Seehafenwirtschaft. Für Montage und Unterhaltung von dringend benötigten Offshore-Windanlagen braucht es eine ausreichende Hafeninfrastruktur. Nahezu alle deutschen Seehäfen bieten Leistungen im Zusammenhang mit der Windkraft an. Die Politik muss verlässliche und belastbare Rahmenbedingungen schaffen. Insgesamt bedarf es weiterhin eines deutlich beschleunigten Ausbaus der Windenergie und der entsprechenden Stromnetze.



Nach Jahren eines eher stiefmütterlichen Umgangs, hat der Bau von LNG-Terminals durch die Engpässe in der Energieversorgung politische Priorität bekommen. U. a. in Brunsbüttel, Wilhelmshaven und Lubmin forciert der Bund die Errichtung von Infrastrukturen, die so bald wie möglich für grünen Wasserstoff genutzt werden sollen. Damit werden die Seehäfen zum strategischen Hub des klimafreundlichen Energieträgers der Zukunft. Es gilt nun, die Umrüstung vor allem in der Industrie voranzutreiben, um die Energiewende voranzubringen und sich von fossilen Kraftstoffen zu lösen.

HHLA Container-Terminal (CTO) in der Ukraine

COVID-19

Auch in ihrem dritten Jahr waren die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die deutsche Hafenwirtschaft erheblich. Die weiterhin stark gestörten globalen Lieferketten führten vor allem im Containerumschlag zu erheblichen Logistikproblemen. Die chinesische Null-Covid-Strategie vor allem in Shanghai sorgte für längere und umfassende Schließungen im dortigen Hafen mit massiven Auswirkungen auf die Linienschifffahrt. Nach der Wiederinbetriebnahme der Häfen kam es in der Deutschen Bucht, wie auch vor anderen europäischen Häfen, zu Wartezeiten in der Abfertigung. Die von den Schiffen stark verspätet abgeholten Container sorgten für volle Terminals. Das Problem wurde durch massive Engpässe im LKW- und Bahnverkehr sowie durch Nicht-Abnahme etwa von seewärtig angelieferter Saisonware weiter verschärft. Die betroffenen Seehafenbetriebe profitierten einerseits durch erhöhte Lagergelderlöse von dieser Situation. Andererseits nahm die Produktivität im Umschlag durch die Überlastung deutlich ab. Insgesamt zeigten sich die deutsche Hafenwirtschaft als krisensicherer und zuverlässiger Teil der Lieferketten und reagierte u. a. mit der Anmietung zusätzlicher Flächen zur Lagerung nicht abgeholter Container.

RUSSISCHER ANGRIFFSKRIEG GEGEN DIE UKRAINE

Der Angriff Russlands auf die Ukraine hat ein geopolitisches Erdbeben ausgelöst. Die deutschen Seehafenbetriebe verurteilen den völkerrechtswidrigen Einmarsch und unterstützen die getroffenen Sanktionen. Gleichwohl stellten die oft kurzfristig in Kraft tretenden Beschränkungen wie das Anlauf- oder Schleusenverbot für Schiffe unter russischer Flagge die Hafenwirtschaft vor operative Herausforderungen.

Große Auswirkungen hatte der Konflikt hingegen für die im Ostseeraum wichtige Kreuzfahrt. Etablierte und beliebte Rundtouren konnten wegen des Konflikts nicht angeboten werden und belasteten vor allem die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern.

Die kriegsbedingte Schließung der ukrainischen Häfen im schwarzen Meer sorgte außerdem für immense Einschränkungen im wichtigen Getrei-

deexport. Bis zu 40 Millionen Tonnen ukrainisches Getreide und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse konnten ihre Bestimmungsorte nicht mehr erreichen, so dass die Lage die weltweite Ernährungssicherheit gefährdet. Deshalb hat die EU-Kommission einen Aktionsplan für alternative Verkehrswege („Solidaritätskorridore“) zwischen der EU und der Ukraine zur Erleichterung des Agrarexports der Ukraine und ihres bilateralen Handels mit der EU vorgeschlagen, über die Getreide aus der Ukraine exportiert werden kann. Im Rahmen des Aktionsplans hat die Kommission eine offizielle Plattform zur Vermittlung von Geschäftskontakten eingerichtet, um Unternehmen in der EU und der Ukraine zu vernetzen. Diese Plattform soll die logistischen Abläufe (u. a. Lagerung und Umschlag) für den Ex- und Import von Waren aus der bzw. in die Ukraine erleichtern.

In enger Abstimmung mit der EU-Kommission und dem BMDV hat der ZDS darauf hingewiesen, dass Häfen als Umschlagplätze im Agrargüterbereich vor allem auf Flächen für die kurzfristige Zwischenlagerung im laufenden Geschäft Zugriff haben, da die sich in der Regel die Marktaufnahme unmittelbar anschließe. Neben dem reinen Umschlaggeschäft bieten Hafenunternehmen auch Logistikdienstleistungen für das Getreide- und Futtermittelhandling sowie den Weitertransport innerhalb der internationalen Logistikketten an. Die Hafenbetriebe haben enorme Mengen auf der Schiene abgewickelt, stoßen dabei jedoch an Grenzen. Die Ausfuhr von Getreide aus der Ukraine auf dem Schienenweg wird jedoch bis auf Weiteres absehbar eine wichtige Option sein. Der ZDS hat deshalb gegenüber der EU-Kommission und dem BMDV dafür geworben, dass vor diesem Hintergrund im Wege kurzfristiger Investitionen vor allem Wasserstraßen- sowie Eisenbahninfrastrukturen erweitert und ertüchtigt sowie Getreideverkehrsanlagen (zusätzliche Gleisanlagen und Fördertechnik) in den Schienenverkehr eingebunden werden müssen. Die Investitionen von mehreren Millionen Euro in diese Anlagentechnik sind auch nach Abzug von bisher begrenzten Fördermitteln nicht realisierbar, so dass es für erbrachte Eigenleistungen deutlich höherer staatlicher Förderkulissen bedarf.

LIEFERKETTEN

Die genannten überregionalen Krisen und Einschränkungen behinderten den globalen Warenverkehr und führten zu erheblichen Problemen in den Lieferketten. Auch wenn in Deutschland kaum leere Regale zu sehen waren, kam es bei verschiedenen Gütern zu Lieferengpässen. Stärker betroffen war die Industrie, wo bereits bestehende Probleme mitunter deutlich verschärft wurden. Die massiv angespannte Lage spiegelte sich auch in massiv gestiegenen Frachtraten in der Containerfahrt wider, von denen Schifffahrtsunternehmen, nicht jedoch die Umschlagbetriebe profitieren. Die anziehenden Transportkosten und die Verknappung von Gütern trugen auch zur deutlich gestiegenen Inflation bei.

NATIONALE HAFENSTRATEGIE

Mit einer neuen Nationalen Hafenstrategie möchte die Bundesregierung einen politischen Handlungsrahmen für die für die deutsche Wirtschaft so bedeutsamen See- und Binnenhäfen entwickeln. Die Strategie soll im Jahr 2024 vom Bundeskabinett verabschiedet werden, auf Grundlage eines umfassenden Konsultationsprozesses, den das Bundesverkehrsministerium Ende Juni 2022 angestoßen hat.

Der ZDS begrüßt die Ausarbeitung einer Nationalen Hafenstrategie. Der Verband wirbt für eine Strategie, die mit Ehrgeiz nachhaltige Wirtschaftskraft am Hafenstandort Deutschland stärken will. Die Hafenstrategie muss die rund 20 Seehafenstandorte an Nordsee und Ostsee und die 155 großen und kleinen Firmen unterstützen, ordnungspolitische Hindernisse beseitigen und die Erschließung neuer Geschäftsfelder erleichtern. Dazu zählen auch internationale Tätigkeiten deutscher Seehafenbetriebe.

Die Strategie sollte einen gesunden Wettbewerb der Standorte und Unternehmen fördern, um Effizienz und Innovation zu gewährleisten. Wichtig aus Sicht des Verbandes: Die Zielsetzung einer verstärkten Zusammenarbeit muss aus den Unternehmen heraus entwickelt und nicht am grünen Tisch entschieden werden. Die Gedanken des Wettbewerbs und der sozialen Marktwirtschaft als Treiber für Nachhaltigkeit, Effizienz und Innovation sollte nicht aus den Augen verloren werden.

Hinsichtlich konkreter Maßnahmen sollte sich die Nationale Hafenstrategie an den Positionen der deutschen Hafenwirtschaft zur 20. Wahlperiode des Deutschen Bundestages orientieren (siehe www.zds-seehaefen.de).

Parlamentarische Staatssekretärin Daniela Kluckert bei der Auftaktveranstaltung

2

HINTERGRUND

Gemäß ihres Koalitionsvertrages beabsichtigt die Bundesregierung eine Nationale Hafenstrategie zu entwickeln und die enge Zusammenarbeit ihrer Häfen zu stärken. Zudem stünde der Bund zur gemeinsamen Verantwortung für die notwendigen Hafeninfrastrukturen. Die Initiative geht auf Empfehlungen der 12. Nationalen Maritimen Konferenz (2021) und Beschlüsse des Deutschen Bundestags zurück, und knüpft an die Nationalen Hafenkonzepte von 2009 und 2016 an.

FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT

Deutsche Häfen fertigten 107.769 Schiffe im Jahr 2021 ab.

107.769

Schiffsbewegungen

Der ZDS vertritt die rund 155 Hafenunternehmen an 20 Seehafenstandorten.

20

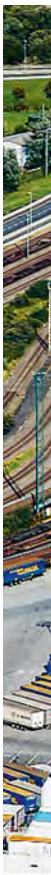
Seehafenstandorte

155

Hafenunternehmen

3

VERKEHRS- UND KOMMUNIKATIONS-INFRASTRUKTUR



VERKEHRSWEGE IM BUNDESHAUSHALT

Die mangelnden öffentlichen Investitionen in die Infrastruktur bleiben eines der größten Probleme der deutschen Hafenwirtschaft. Bei Schienen, Straßen und Wasserstraßen rächt sich der jahrelange Investitionsstau zunehmend und beeinträchtigt die Logistikketten und damit das Funktionieren der Volkswirtschaft insgesamt. Zwar setzt sich die Ampel-Koalition in ihrem Koalitionsvertrag grundsätzlich ehrgeizige Ziele, bleibt aber bei der konkreten Umsetzung in den Haushalten hinter diesen Ansprüchen zurück. So steht die Schifffahrt im wichtigen, aber maroden Nord-Ostsee-Kanal vor jahrelangen erheblichen Einschränkungen etwa bei der Durchfahrtsgeschwindigkeit. Aufgrund der nicht rechtzeitig durchgeführten Instandsetzung durch den Bund kommen erhebliche Mehrkosten auf die Wirtschaft zu.

Noch dramatischer ist die Lage im für die deutschen Seehäfen so wichtigen Bahnnetz. Hier führen eine steigende Nachfrage im Personen- und Güterverkehr, ein Rückbau in den Kapazitäten in den vergangenen Jahren sowie umfassende

Intermodalverkehr
in Rostock

Bauarbeiten zu einer massiven Überlastung. So schränkte beispielsweise eine Baustelle zwischen Hamburg und Hannover im Sommer 2022 den Hinterlandverkehr mehrerer deutscher Seehäfen zu weiten Teilen ein und sorgte mit Verspätungen zu weiteren erheblichen Störungen in den Lieferketten.

Trotz der immensen Probleme und den zu erwartenden Kostensteigerungen durch die Inflation plant die Bundesregierung das Investitionsvolumen im Verkehrshaushalt 2023 zu reduzieren. Trotz der finanziellen Zwänge, die sich aus der Corona-Pandemie und dem Ukraine-Krieg ergeben, sollte die Bundesregierung mit Nachdruck die dringend benötigte Trendwende in der Verkehrs-, Klima- und Wirtschaftspolitik einläuten.

DEUTSCHLANDTAKT

Eine zunehmend größere Rolle für die deutsche Hafenwirtschaft spielen die Planungen zum Deutschlandtakt. Das Konzept, das vor allem ein deutliches Wachstum im Personenverkehr zum Ziel hat, stellt die Grundlage für den Ausbau weiter Teile der deutschen Bahninfrastruktur dar. Gemeinsam mit der IHK Nord hat der ZDS ein Gutachten in Auftrag gegeben zur Prüfung/Untersuchung, inwieweit die Planungen den Anforderungen des Güterverkehrs gerecht werden. Die Ergebnisse, die final im Herbst 2022 vorliegen und veröffentlicht werden sollen, zeigen hier Defizite auf und legen konkrete Handlungsempfehlungen vor. Gerade in der näheren Zukunft wird es für die deutschen Seehafenbetriebe ein wichtiges Anliegen sein, auf die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs im Deutschlandtakt aufmerksam zu machen.

SCHNELLER BAUEN

Das vom Deutschen Bundestag im Mai 2022 beschlossene **LNG-Beschleunigungsgesetz** soll die nationale Energieversorgung sicherer machen, indem russische Gasimporte zukünftig nicht mehr stattfinden und stattdessen Gaslieferungen durch andere Länder gewährleistet werden. Voraussetzung für die Versorgungssicherheit ist danach der zügige Aufbau der nationalen LNG-Terminalinfrastruktur und die Ermöglichung der Flüssiggasanlandung. Als dafür besonders geeignet sind einzelne Seehafenstandorte aufgeführt (z. B. Brunsbüttel, Wilhelmshaven, Stade/Bützfleth, Hamburg, Rostock und Lubmin), deren Realisierung jedoch von verschieden rechtlichen, fachlichen und wirtschaftlichen Faktoren abhängt.

Damit landgebundene und schwimmende LNG-Terminals sowie erforderliche Leitungen schneller entstehen können, sind zahlreiche Neuregelungen vorgesehen. Dafür werden Zulassungs-, Vergabe- und Nachprüfungsverfahren beschleunigt, insbesondere die Verfahren zur Zulassung der Errichtung und des Betriebs von festen und schwimmenden Flüssiggasterminals sowie des Baus der erforderlichen Anbindungsleitungen zum Versorgungsnetz. Alle im Gesetz bezeichneten Vorhaben liegen im überragenden öffentlichen Interesse und im Interesse der öffentlichen Sicherheit. Um die schnellstmögliche Umsetzung effektiv zu gewährleisten, ist parallel auch der jeweilige Rechtsschutz zu beschleunigen. LNG-Terminals und die für die Anbindung erforderlichen Leitungen müssen bereits für die spätere Umstellung auf Wasserstoff geeignet sein, die Genehmigungen sind bis zum 31. Dezember 2043 befristet. Über diesen Zeitpunkt hinaus können die Anlagen nur betrieben werden, wenn sie für klimaneutralen Wasserstoff und dessen Derivate genutzt werden.

Das Bundesjustizministerium hat Ende August 2022 den innerhalb der Bundesregierung noch nicht abgestimmten **Gesetzesentwurf zur Beschleunigung von Verwaltungsgerichtsverfahren im Infrastrukturbereich** veröffentlicht. Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung einer Vereinbarung im Koalitionsvertrag, wonach verwaltungsgerichtliche Verfahren durch einen "frühen ersten Termin", eine Regelverschärfung der prozessualen Präklusion (Ausschluss bestimmter Rechtshandlungen) sowie ein effizienteres einstweiliges Rechtsschutzverfahren beschleunigt werden sollen. Ziel ist es, die Verfahrensdauer für besonders bedeutsame Infrastrukturvorhaben mit einer hohen wirtschaftlichen oder infrastrukturellen Bedeutung (Ausbau der erneuerbaren Energien einschließlich des erforderlichen Ausbaus der Stromnetze, Ausbau und die erforderliche Erneuerung der verkehrlichen Infrastruktur, u. a. die Errichtung, Erweiterung oder Änderung von Häfen) weiter zu reduzieren. Der Gesetzentwurf setzt damit relevante Teile der Forderungen und Vorschläge des ZDS zur Planungsbeschleunigung um.

24/7

Seehäfen in Betrieb

Der ZDS weist weiter darauf hin, dass **qualifizierte Ingenieure, Techniker und Juristen innerhalb der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung** dringend benötigt werden: Aufgrund des seit Jahren anhaltenden Personalmangels / -schwundes und der immer älter werdenden Wasserstraßeninfrastruktur fallen für den Statuserhalt (insbesondere am Nord-Ostsee-Kanal) zunehmend Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an, die zu Wartezeiten für die Schifffahrt führen und den Ausfall von Schleusenkapazitäten zur Folge haben. Das nicht in ausreichendem Maße vorhandene Knowhow im Ingenieurs- und Technikerbereich der Verwaltung wirkt sich negativ auf die Sicherstellung des Schleusenbetriebes aus, zumal auch Vergaben an Dritte nicht mehr adäquat begleitet und zeitnah abgearbeitet werden können. Mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen muss es gelingen, zur verlässlichen Aufrechterhaltung und Instandsetzung der Wasserstraßeninfrastruktur eine schnelle Reaktionsfähigkeit durch eine 24/7 Notfallbesetzung der Verwaltung auch am Wochenende sicherzustellen. Um eine EU-weite Ausschreibung von Reparaturarbeiten und damit weitere vorhersehbare Verzögerungen zu vermeiden, sind mögliche Ausnahme vom Ausschreibungsvorbehalt bei Infrastrukturen von nationaler und EU-weiter Bedeutung zu prüfen, damit Reparaturarbeiten schneller durchgeführt werden können.

Lotsabgabe

+9,2%

LOTSWESEN

Die maritimen Verbände ZDS, VDR und ZVDS haben gemeinsam mit BMDV, GWDS und der Bundeslotsenkammer im Mai 2022 **Gespräche zur Lotstarifierung 2023** geführt. Erstmals konnte keine Verständigung in einem Termin erzielt werden, so dass eine zweite Verhandlungsrunde angesetzt werden musste.

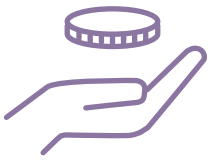
Die **Lotsabgabe** steigt mit Wirkung zum 1. Januar 2023 um 9,2 Prozent. Diese Tarifanpassung wird insbesondere mit der Steigerung bei den Personal- und Bunkerkosten sowie der notwendigen Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen begründet. Damit steigen die Kosten von 55,4 Millionen Euro im Jahr 2010 auf 95 Millionen Euro bis Ende 2022, um eine Unterdeckung zu verhindern. Die maritimen Verbände haben erneut die Effizienz der neuen und modernen Versetzmittel hinterfragt und hervorgehoben, dass es sich bei der Wirtschaftlichkeitsprüfung um eine Daueraufgabe handelt. Die Bundeslotsenkammer hat den Wirtschaftsvertretern daraufhin einen Workshop angeboten, damit dieses Dauerthema gemeinsam erörtert und vertieft werden kann. Die maritimen Verbände stehen diesem Vorschlag positiv gegenüber, die GDWS hat ebenfalls Interesse an einer Teilnahme bekundet.

Beim **Lotsgeld** konnten die maritimen Verbände ZDS, VDR und ZVDS einen größeren Anstieg verhindern. Unter Zugrundelegung des etablierten Indexwertes von 0,99 Prozent und Berücksichtigung der anhaltend hohen Inflation werden die Sollbetriebseinnahmen um 3,1 Prozent steigen. Die inflationsbedingt weitaus höheren Forderungen der Lotsen von rund 5 Prozent konnten zurückgewiesen werden. Dies wird sich in den einzelnen Revieren unterschiedlich auswirken, da sich das Mittelschiff unterschiedlich entwickelt hat. Allerdings ist das Mittelschiff in den meisten Revieren ebenso wie die Anzahl der Verkehre gewachsen. Daher sollte es kaum Tabellenanpassungen geben. Das Inflationsgeschehen wird voraussichtlich auch in der nächsten Runde eine größere Rolle spielen.

Bahnkräne bei der Containerverladung in Hamburg

KV-FÖRDERRICHTLINIE

Nach der neuen Förderrichtlinie für den kombinierten Verkehr sind nunmehr auch Ersatzinvestitionen in bestehende Infrastruktur sowie die Umzäunung einer KV-Anlage förderfähig. Der ZDS hatte sich für diese Erweiterungen und Konkretisierungen des Fördergegenstandes eingesetzt. Im Rahmen des notwendigen Notifizierungsverfahren ist die Richtlinie der EU-Kommission zur beihilferechtlichen Genehmigung vorgelegt worden. Die neue Förderrichtlinie wird voraussichtlich im 4. Quartal 2022 in Kraft treten. Bis dahin gilt noch die verlängerte Richtlinie zur Förderung von KV-Umschlaganlagen vom 4. Januar 2017.



wascosa
wascosa
wascosa
wascosa
wascosa
wascosa

Getreideumschlag
in Brake

INTENSIVER WETTBEWERB

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

Die Seehafenbetriebe an den deutschen Küsten stehen in einem intensiven marktwirtschaftlichen Wettbewerb – untereinander und mit Seehafenbetrieben an den Hafenstandorten in den Nachbarstaaten. Zudem konkurrieren Umschlagunternehmen gelegentlich auch mit ihren Kunden, den Schifffahrtsunternehmen, die anstreben, die Tätigkeiten entlang der Transportkette als Eigengeschäft selbst auszuführen. Für diesen Wettbewerb der Standorte und Unternehmen müssen die Gesetzgeber dringend faire Wettbewerbsbedingungen schaffen.

EINFUHRUMSATZSTEUER

Im Standortwettbewerb trägt das in Deutschland angewandte Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer dazu bei, dass Importeure in Deutschland ihre Waren eher über ausländische Häfen und Flughäfen einführen als über deutsche. Mit der Veränderung der Zahlungsfristen im Jahr 2020 haben Bund und Länder einen ersten wichtigen Schritt zur Angleichung des deutschen Verfahrens an den europäischen Standard gemacht. Das Bundesministerium der Finanzen hat im Mai 2022 dem Bundestag bestätigt, dass das Ministerium beabsichtigt, der Bitte der Finanzministerkonferenz von 2020 zu entsprechen und diese „Fristenlösung“ im Jahr 2023 zu evaluieren, um „im Lichte des Ergebnisses gemeinsam mit den Ländern über die weiteren Schritte zu entscheiden.“ Eine vom ZDS angeregte Studie des Deutschen Maritimens Zentrums soll im Vorfeld, im zweiten Halbjahr des Jahres 2022, wichtige empirische Erkenntnisse für diese Evaluierung und für die von der deutschen Wirtschaft gewünschten Einführung einer Verrechnungslösung liefern.

4

ALLIANZEN UND KONSORTIEN – MARKTMACHT DER SCHIFFFAHRT

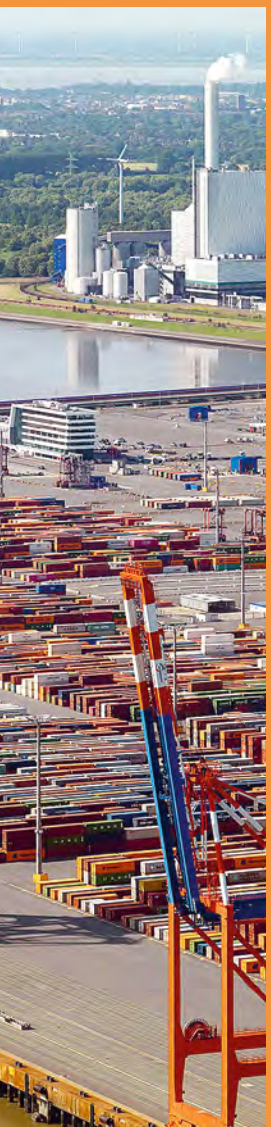
Im Verhältnis zwischen Seehafenbetrieben als Dienstleister und Schifffahrtsunternehmen als deren Kunden und Konkurrenten sorgen die international vielerorts kartellrechtlich freigestellten Verbünde von Linienschifffahrtsunternehmen, den Konsortien und Allianzen, für eine übermäßige Marktmacht der Schifffahrt. So ist es an sich miteinander konkurrierenden Schifffahrtsunternehmen gestattet, untereinander abzusprechen, welche Schiffe wie häufig welche Häfen und Umschlagbetriebe anlaufen. Auch ist es ihnen gestattet, als Konsortien gemeinsam eigene Hafenterminals zu betreiben.

Diese Privilegien wurden vor 15 Jahren neu gefasst, als die Europäische Kommission noch weitergehende kartellrechtliche Sonderstellungen von Linienschifffahrtsunternehmen, nämlich Preisabsprachen, abschaffte. Die damals formulierten Privilegien, die Zug um Zug für die Abschaffung gewährt wurden, fußen jedoch auf längst stark veränderten Marktbedingungen hinsichtlich der Anzahl und Größe von Linienschifffahrtsunternehmen. Aktuell beflügeln die gegenwärtigen Rekordgewinne nochmals das gemeinsame Drängen der Allianzen in landseitige Aktivitäten wie Hafenumschlag und Hinterlandtransporte. Ein Bericht des Internationalen Verkehrsforums bei der OECD, zu dem der ZDS beigetragen hat, dokumentiert eindrücklich diese Marktveränderungen und empfiehlt eine Reform des internationalen Rechtsrahmens für die Linienschifffahrt. Die im August 2022 angelaufene Nachprüfung der EU-Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien, an der sich ZDS und FEPORT mit Stellungnahmen beteiligen, ist dabei ein wichtiger Meilenstein.

Die Fristenlösung der Einfuhrumsatzsteuer wird 2023 durch das Finanzministerium in Konsultation mit den Ländern und mit Unterstützung einer Studie des DMZ evaluiert

KÖRPERSCHAFTSSTEUERN

Ungleiche Voraussetzungen im Marktgeschehen ergeben sich für Reedereien und Terminalbetriebe auch aus der Besteuerung der Unternehmen. Schifffahrtsunternehmen unterliegen in Gewinnjahren einer um rund 30 Prozentpunkte geringeren Besteuerung als beispielsweise Terminalbetriebe. Auch ermöglicht die Europäische Kommission es Reedereien, etwa bei Haus-Haus-Verkehren ihre landseitigen Aktivitäten, mit denen sie ja in unmittelbaren Wettbewerb zu unabhängigen Terminalbetreibern und Verkehrsunternehmen stehen, ebenfalls zu den niedrigen Steuersätzen für die Schifffahrt zu versteuern. Das Kartellrecht (siehe oben, Allianzen und Konsor-



Containerschiffe am Hafenterminal in Wilhelmshaven

tien) und das Beihilferecht tragen also dazu bei, dass Reedereien und Linienschifffahrtsunternehmen mit deutlichen günstigeren Voraussetzungen am Markt teilnehmen als alle anderen Unternehmen. Der ZDS setzt sich gemeinsam mit FEPORT nachdrücklich für gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen für alle Beteiligten in der maritimen Logistik ein. Eine Nachprüfung der Anwendung des EU-Wettbewerbsrechts auf die Schifffahrt ist dringend erforderlich.

FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT

Die deutschen Seehafenbetriebe schlugen 288,7 Millionen Tonnen Güter aller Art im Jahr 2021 um – darunter 2,7 Millionen Pkw, 14,8 Millionen TEU, 32,9 Millionen Tonnen an Erzen, Steinen und Erden sowie 32,5 Millionen Tonnen an Kohle, Erdgas und Erdöl.

2,7 Mio.

Pkw

288,7 Mio. t

Güterumschlag (2021)

14,8 Mio.

Container (TEU)

TRANSFORMATIONS-PROZESS DIGITALISIERUNG

64 Mio. €

bis 2025 für das Förderprogramm IHATEC II

IHATEC II UND DIGITEST

Ein Dauererfolg ist das seinerzeit vom ZDS auf den Weg gebrachte Förderprogramm für innovative Hafentechnologie (IHATEC II) des Bundesverkehrsministeriums. Mit dem Förderprogramm unterstützt das Ministerium „Forschungs- und Entwicklungsprojekte, die zur Entwicklung oder Anpassung innovativer Technologien in den deutschen See- und Binnenhäfen beitragen." Im Zeitraum von 2021–2025 sollen dafür rund 64 Millionen Euro bereitstehen.

In einem im Juli gestarteten Forschungsprojekt, AKIDU, wird beispielsweise der Anlieferprozess von rollender, nicht standardisierter Ladung verbessert. Mit Hilfe von Daten- und Bildaufnahmen soll der Prozess so weit wie möglich zu automatisiert werden. Dadurch sollen Fehlerquellen minimiert und Abläufe effektiver gestaltet werden. Zudem sollen Lager- und Stellplatzkapazitäten optimiert und Fahrten auf der Anlage reduziert werden.

Die Förderrichtlinie Digitale Testfelder in Häfen (DigiTest) ergänzt IHATEC, indem sie Fördermittel den Aufbau einer technischen Infrastruktur in den Häfen für die Erprobung von Innovationen der Logistik 4.0 bereitstellt. Mit dem Projekt „PORTABLE 5.0“ etwa sollen in den Häfen Wismar, Stralsund und Karlsruhe je Hafen private 5G-Netze (Campusnetze) installiert werden, welche die automatisierte Be- und Entladung von Schiffen oder auch die Disposition unterstützen.

Weitere Informationen unter innovativehafentechnologien.de und digitest-hafen.de.

5

Digitalisierung in der Hafenwirtschaft

TRANSFORMATIONS-PROZESS ENERGIEWENDE

Die Bedeutung der deutschen Seehäfen für die Energieversorgung des Landes nimmt weiter zu. Durch den Konflikt mit Russland und die damit einhergehende Knappheit bei fossilen Energieträgern rückte die Versorgung mit Kohle, Öl und Gas über die Hafenterminals in den öffentlichen und politischen Fokus. Dennoch bleiben die Energiewende und der damit einhergehende Transformationsprozess im Fokus.

So sollen die vom Bund geplanten dauerhaften LNG-Terminals die Grundlage für eine spätere Wasserstoff-Infrastruktur sein. Das ist ein guter Grundstein, um den absehbaren Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden. Dennoch bedarf es dringend weiterer Schritte auf diesem Gebiet, wenn die wirtschaftliche Nachfrage gedeckt werden soll. Dazu gehören vor allem Investitionen in die Entwicklung und den Bau von nötigen Infrastrukturen wie Pipelines, Bunkervorrichtungen und Tankanlagen.

Auch darf das Hoch bei der Nachfrage nach Umschlagsmöglichkeiten für Öl und Kohle nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Häfen hier bei der Transformation unterstützt werden müssen und beispielsweise Umwidmungen von Anlagen und Flächen erleichtert werden müssen. Das gilt auch für die Rentabilisierung von Landstromanlagen und neuen An-

6

Passagierterminal
in Kiel

triebsstoffen für die Schifffahrt. Die Hafenunternehmen beteiligen sich aber natürlich auch aktiv selbst an der nötigen Transformation hin zur Klimaneutralität. Die Umrüstung der eigenen Flotte an Nutzfahrzeugen schreitet dabei weiter voran.

Von größter Bedeutung ist für die Seehäfen weiterhin der nötige Ausbau der Windkraft. Neben dem generellen Transport und Umschlag von Anlagenteilen spielen die Seehäfen vor allem bei der Montage und dem Unterhalt von Offshore-Anlagen eine wichtige Rolle. Auch hier müssen die deutschen Standorte deutlich gestärkt und der Ausbau der Offshore-Windenergie deutlich beschleunigt werden, wenn die Ausbauziele erreicht werden sollen. Ebenso nötig ist der entschlossene und schnelle Ausbau der Stromtrassen von den Offshore-Anlagen in Norddeutschland in Richtung Süden.

FÖRDERPROGRAMM HAFENFAHRZEUGE/HAFEN-DIESEL

In den Seehäfen wird eine Vielzahl von Fahrzeugen mit herkömmlichen Antrieben eingesetzt, zum Beispiel Zugmaschinen, Portalhubwagen, Greifstapler und Frontlader. Diese Fahrzeuge verkehren in der Regel ohne Straßenzulassung, da sie nur auf dem Betriebsgelände des jeweiligen Hafenunternehmens eingesetzt werden. Der Klima- und Umweltschutz gebietet eine Umrüstung der Fahrzeugantriebe, hin zu beispielsweise Batterie- oder Wasserstoffantrieben.

Die Investitions- und Betriebskosten für Fahrzeuge und sonstige Geräte mit alternativen Antrieben liegen jedoch um ein Vielfaches höher als bei den herkömmlichen. Die Geräte lassen sich bis auf Weiteres wirtschaftlich nicht betreiben. Der Bund fördert bereits etwa die Anschaffung von Lkw und Sattelzugmaschinen mit Erdgasantrieb oder auch Flurförderfahrzeuge mit Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie. Doch bestehende Förderinstrumente schließen Hafennutzfahrzeuge wegen ihrer Beschaffenheit oder ihrer verkehrsrechtlichen Einordnung von einer Förderung aus oder sind zu gering ausgestattet. Daher wirbt der ZDS für ein Förderinstrument, das den Besonderheiten der Hafenwirtschaft gerecht wird.

Die Bundesregierung zeigt sich offen für ein Förderprogramm. Im September hat die NOW GmbH, die ähnliche Förderprogramme für das Bundesverkehrsministerium koordiniert, über das e4ports-Netzerk die Ergebnisse einer Erhebung zu den Förderbedarfen präsentiert.

Hafenmobilkran
in Hamburg

ENERGIESTEUER BEI ARBEITSMASCHINEN UND FAHRZEUGEN IM HAFENUMSCHLAG

Sehr aufmerksam verfolgt der ZDS auch die Entwicklungen bei der Energiesteuerbegünstigung von Arbeitsmaschinen und Fahrzeugen, die ausschließlich dem Güterumschlag in Seehäfen dienen. Der ZDS setzt sich für ihren Fortbestand ein, da sie zielgerichtet und unbürokratisch Unternehmen Liquidität zur nachhaltigen Modernisierung ihrer Fahrzeugflotten lässt.

ENERGIESTEUER/STROMSTEUER

Nach dem Stromsteuergesetz beträgt die Stromsteuer 20,50 Euro/MWh (2,05 Cent/KWh). Für energieintensive Unternehmen wird auf Antrag eine Steuerentlastung für versteuerten Strom für die Entnahme von Strom und mechanischer Energie gewährt. Die Steuerentlastung erfolgt jedoch nur, soweit die vorgenannten Erzeugnisse nachweislich durch energieintensive Betriebe des produzierenden Gewerbes oder Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft für betriebliche Zwecke genutzt worden sind. Die Steuerentlastung beträgt 5,13 Euro für eine Megawattstunde (0,513 Cent /KWh), der ermäßigte Stromsteuersatz sodann 15,37 Euro/MWh (1,537 Cent/KWh). Seehafenumschlagsbetriebe, die ebenfalls energieintensiv sind, zahlen dagegen den Regelsteuersatz, einzelne Unternehmen zahlen inzwischen mehrere Millionen Euro Stromsteuer im Jahr.

Der ZDS hat im Rahmen des politischen Dialoges darauf hingewiesen, dass die gesetzliche Privilegierung nur für Unternehmen des produzierenden Gewerbes oder Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft aus Sicht der Seehafenbetriebe nicht gerechtfertigt erscheint: Nach der EU-Energiesteuerrichtlinie können die Mitgliedstaaten für den Verbrauch von elektrischem Strom Steuerermäßigungen für energieintensive

Betriebe anwenden. Eine Begrenzung auf Unternehmen des produzierenden Gewerbes oder der Land- und Forstwirtschaft sieht die Richtlinie gerade nicht vor. Auch Seehafenbetriebe sind energieintensiv und stehen im internationalen Wettbewerb. Bei der Erbringung ihrer Dienstleistungen haben sie einen außerordentlich hohen mechanischen Energieverbrauch. für den Einsatz ihrer Anlagen zum Be- und Entladen von Seeschiffen. So beträgt der Stromverbrauch der Hafenumschlagsunternehmen je nach Umschlagkapazitäten und Einsatz von Anlagen mit bestimmungsgemäßer Technikausstattung von 10 Millionen bis zu 90 KWh/Jahr.

Der ZDS fordert, dass auch Seehafenbetriebe, die als kritische Infrastrukturen zur Versorgungssicherheit beitragen, einen umschlagbedingt hohen Energieverbrauch haben und im internationalen Wettbewerb stehen, als energieintensive Betriebe eine privilegierende Steuerermäßigung von 5,13 Euro für eine Megawattstunde (0,513 Cent/KWh) nach dem Stromsteuergesetz erfahren.

FIT FOR 55

Das Klimaschutzprogramm „Fit for 55“ der Europäischen Kommission umfasst eine Vielzahl von Gesetzgebungsvorhaben, die derzeit im Parlament und mit den EU-Mitgliedsstaaten beraten werden. Zwei Vorschläge sind für die europäische Hafenwirtschaft von herausgehobenem Interesse.

Der ZDS hat zu den Vorschlägen Stellungnahmen entwickelt und bringt sich über FEPORT und direkt in die Gesetzgebungsverfahren ein.

Seehäfen gewährleisten die Versorgungssicherheit Deutschlands rund um die Uhr

FUELEU MARITIME VERORDNUNG

Im Juni 2022 hat der Rat sich auf eine allgemeine Ausrichtung zum Vorschlag zur Förderung der Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr („FuelEU Maritime") geeinigt. Das Ziel des Vorschlags besteht darin, die Nachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und ihre kontinuierliche Nutzung im Seeverkehr zu erhöhen und gleichzeitig ein reibungsloses Funktionieren des Seeverkehrs zu gewährleisten und Verzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden. Der Vorschlag basiert angesichts der Vielfalt der im Seeverkehr eingesetzten Technologien auf dem Grundsatz der Technologieneutralität und konzentriert sich daher auf die Nachfrage nach Kraftstoffen.

Dabei wurden die grundlegenden Aspekte des Kommissionsvorschlags beibehalten. Dabei handelt es sich im Einzelnen um:

- den Anwendungsbereich in Bezug auf die Größe der betroffenen Container- und Fahrgastschiffe und den geografischen Anwendungsbereich;
- die Reduktionsziele für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verwendeten Energie;
- den Anwendungsbereich der Anforderungen an die landseitige Stromversorgung oder alternative emissionsfreie Technologien für Schiffe am Liegeplatz;

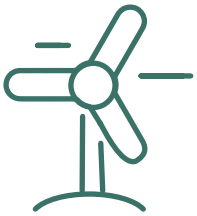
Greifstapler im Leercontainerlager

In der allgemeinen Ausrichtung des Rates werden jedoch bestimmte Aspekte des Kommissionsvorschlags geändert, insbesondere:

Der Anwendungsbereich der Anforderungen an die landseitige Stromversorgung wurde überarbeitet, um die Verpflichtungen für Schiffe am Liegeplatz zu konzentrieren, die Ausnahmen besser zu regeln, die Kohärenz mit dem AFIR-Vorschlag zu gewährleisten und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, die bereits bestehenden Verpflichtungen für Schiffe am Liegeplatz auch auf Schiffe am Ankerplatz in Häfen auszuweiten.

Des Weiteren wurden Bestimmungen zu Umladehäfen für Containerschiffe, die nicht Gegenstand des Kommissionsvorschlags waren, eingeführt, um die Verlagerung von CO_2-Emissionen zu begrenzen. Einige Mitgliedstaaten sind in besonderem Maße dem Wettbewerb durch Umladehäfen außerhalb der EU ausgesetzt, da auf internationaler Ebene keine vergleichbaren Standards gelten. Durch diese Bestimmungen wird die Grundlage für die unter die Verordnung fallenden Emissionen erweitert.

Das Gesetzgebungsverfahren ist noch nicht beendet.



VERORDNUNG ÜBER DEN AUFBAU DER INFRASTRUKTUR FÜR ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE (AFIR)

Im Juni 2022 hat der Rat ferner eine allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag einer Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) festgelegt. Mit diesem Vorschlag soll sichergestellt werden, dass es ein ausreichendes öffentlich zugängliches Infrastrukturnetz für das Aufladen und Betanken von Straßenfahrzeugen und Schiffen mit alternativen Kraftstoffen gibt. Des Weiteren soll er Alternativen zum Schiffsmotorenbetrieb am Liegeplatz im Hafen bieten. Schließlich geht es darum, die vollständige Interoperabilität in der EU sicherzustellen und zu gewährleisten, dass diese Infrastruktur nutzerfreundlich ist. Der Vorschlag spielt somit eine wichtige Rolle für die Beschleunigung des Ausbaus dieser Infrastrukturen, damit der Einsatz emissionsfreier oder emissionsarmer Fahrzeuge und Schiffe nicht beeinträchtigt wird und der Verkehrssektor so seinen CO_2-Fußabdruck deutlich reduzieren kann.

In Bezug auf die Ziele für die landseitige Stromversorgung in Seehäfen bei im Seeverkehr eingesetzten Containerschiffen und (RoRo-) Fahrgastschiffen bis 2030 wurden die Bestimmungen vollständig mit dem Vorschlag „FuelEU Maritime“ in Übereinstimmung gebracht, insbesondere im Hinblick auf die Ausnahmen (z. B. fehlende Stromanschlusspunkte, Stabilität des Stromnetztes unzureichend, Anlagen im Hafen nicht mit Bordanlagen kompatibel).

Für die Versorgung von Flüssiggas in Seehäfen stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass bis 2025 die in den nationalen Strategierahmen genannten Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes eine angemessene Anzahl an Flüssiggastankstellen errichtet wird, damit Seeschiffe im TEN-V-Kernnetz verkehren können.

Das Gesetzgebungsverfahren ist noch nicht beendet.

LOHNTARIFVERHANDLUNGEN
Nach diesmal insgesamt zehn inhaltlich schwierigen und kontroversen Verhandlungsrunden von Mai bis August, unterbrochen von mehreren, aus Sicht der Arbeitgeber zu leichtfertig ausgerufenen Warnstreiks, haben sich die Gewerkschaft ver.di und der ZDS auf den folgenden Lohntarifabschluss verständigt:

Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 24 Monaten bis zum 31. Mai 2024.

Für die Monate 1–12 gilt:

1. Die Grundstundenlöhne in den deutschen Seehafenbetrieben (Lohngruppen I – VIII) werden ab dem 1. Juli 2022 tabellenwirksam um 1,20 Euro angehoben.

2. Abweichend hiervon werden die Grundstundenlöhne der Hafenarbeiter, die den Tarifverträgen im Automobilumschlag der Autoterminals in den deutschen Seehäfen unterliegen (AMU 1 – 4; a, Ib alt) zum 1. Juli 2022 tabellenwirksam um 0,90 Euro angehoben.

3. Für Betriebe der Kategorie A der Ziffer VI des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird die Zulage ab dem 1. Juli 2022 um 1500,00 Euro erhöht.

4. Für Betriebe der Kategorie B der Ziffer VI des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird die Zulage ab dem 1. Juli 2022 um 750,00 Euro erhöht.

5. Hafenarbeiter der Betriebe der Kategorien A und B der Ziffer VI des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe erhalten mit der Oktober-Abrechnung eine 2022 eine nicht wiederkehrende Einmalzahlung (Inflationsgeld) in Höhe von 700,00 Euro.

Ausbildung
in Bremen

Für die Monate 13–24 gilt:

6. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben werden zunächst ab dem 1. Juni 2023 tabellenwirksam um 3,1 Prozent angehoben.

7. Zusätzlich werden sodann die Grundstundenlöhne der Hafenarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben ab dem 1. Juni 2023 tabellenwirksam um 0,30 Euro angehoben.

rund

11.000

Hafenarbeiter*innen unter Tarifvertrag

8. Liegt der Gesamtumschlag in den tarifgebundenen Seehäfen im Betrachtungszeitraum 1. Oktober 2022 bis 30. September 2023 (gemäß Destatis Seeschifffahrt – Fachserie 8 Reihe 5) über dem des Jahres 2021, gilt Folgendes:

Bei einer durchschnittlichen Preissteigerungsrate im Betrachtungszeitraum 1. Juni – 30. November 2023 (gemäß Destatis) von mehr als 4,5 Prozent, jedoch nicht über 5,5 Prozent, erhöht sich der in Ziffer 6 genannte Prozentsatz um die Differenz zwischen der Preissteigerungsrate und 4,5 Prozent. Die mögliche Erhöhung erfolgt für den Zeitraum 1. Juni bis 31. Dezember 2023 als Einmalzahlung spätestens mit der Januar-Abrechnung 2024, ab dem 1. Januar 2024 als tabellenwirksame Erhöhung. Liegt die durchschnittliche Preissteigerungsrate im o. g. Betrachtungszeitraum über 5,5 Prozent, sind die Tarifvertragsparteien verpflichtet, sich über zwei Verhandlungstermine innerhalb von 14 Tagen zu verständigen. Die Tarifverhandlungen sind mit dem Ziel einer Einigung zu führen; deren tatsächlicher Verlauf ist zu protokollieren. Kommt eine Einigung nicht zustande, besteht ein Sonderkündigungsrecht mit einer Kündigungsfrist von einem Monat zum Monatsende.

Für die Gesamtlaufzeit gilt:

- Die Zuführung in den Demografie-Fonds nach § 2 Ziffer 2 des Demografie-Fonds entfällt während der gesamten Laufzeit dieses Lohntarifvertrages..
- Der Inflationsausgleich gemäß I Ziffer 2 des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird für den Zeitraum 1. Juli 2022 bis 31. Mai 2023 auf einen Wert von 3,5 Prozent, für den Zeitraum 1. Juni 2023 bis 31. Mai 2024 auf einen Wert von 2,5 Prozent festgelegt

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

Die jeweilige Lohnhöhe der Lohngruppen der Hafenarbeiter ab dem 1. Juli 2022 ergibt sich den Tabellen auf den Seiten 43–45.

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

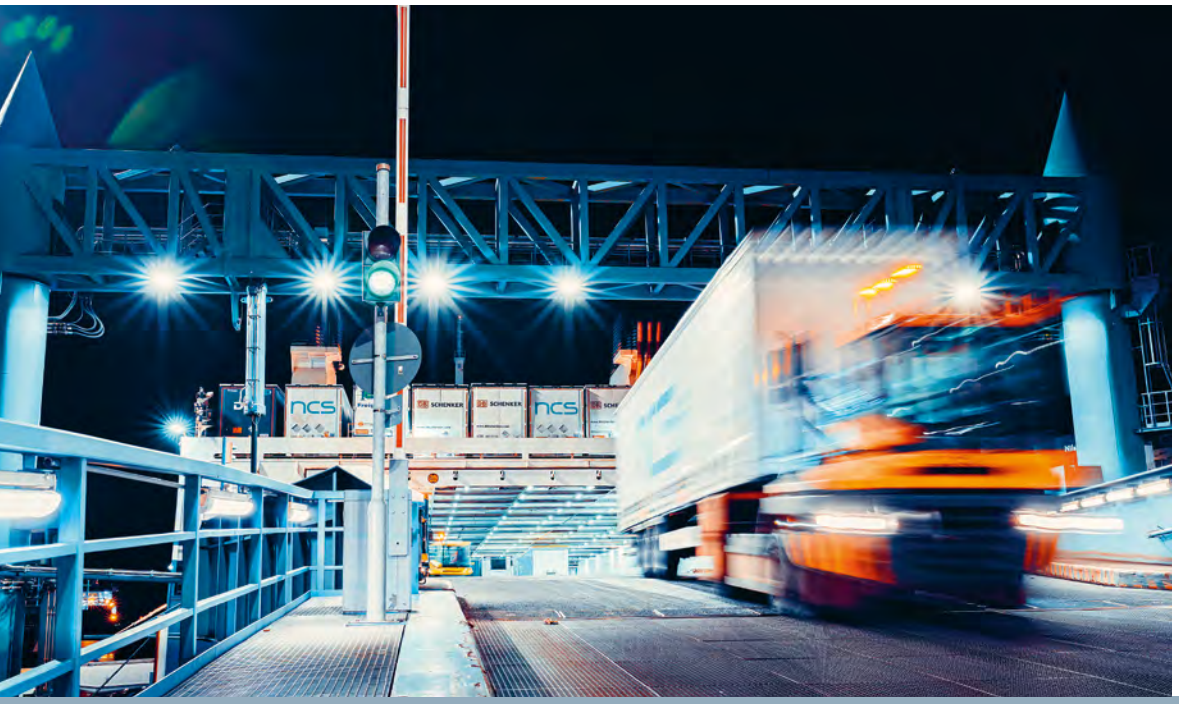
MA-CO MARITIMES COMPETENZCENTRUM

Im Rahmen des Förderprogramms Innovative Hafentechnologien (IHATEC II) des BMDV hat der Bildungsdienstleister der deutschen Seehäfen ma-co maritimes competenzcentrum GmbH (ma-co) einen Bewilligungsbescheid zum Projekt PortSkill4.0 – Bildungshub der deutschen Hafenbetriebe 4.0 erhalten. Neben einzelnen Seehafenbetrieben und der Gewerkschaft ver.di ist auch der ZDS-Konsortialpartner des Projektes, das den Aufbau eines digitalen Test- und Trainingscenters (DTTC) für die Unternehmen und Beschäftigten der deutschen Hafenwirtschaft beinhaltet. Im Kontext der digitalen Transformation sollen vorhandene und neue Qualifikations- bzw. Kompetenzprofile abgeglichen sowie kurzfristige und mittelfristige technische Entwicklungen und Prozessveränderungen analysiert werden. Daraus abgeleitet soll ein digitaler Bildungshub zur Entwicklung, pilotierten Umsetzung und Erprobung der Hafenarbeit 4.0 aufgebaut werden. Flankierend erfolgt eine wissenschaftliche Aufbereitung der sozioökonomischen Auswirkungen des digitalen Transformationsprozesses in der deutschen Hafenwirtschaft.

Als Partner des Projekts DigiPortSkill2025 zur Digitalisierung der Weiterbildung in der deutschen Seehafenwirtschaft hat der ZDS die Initiative des Konsortialführers ma-co zur Projektverlängerung bis zum 30.09.2022 unterstützt. Damit konnten die pandemiebedingten Verzögerungen aufgefangen und der gestiegene Bedarf an Schulungsstunden durch die Beteiligung von Großunternehmen Rechnung getragen werden. Darüber hinaus konnten die Öffnung der Weiterbildungsplattform für die gesamte Branche realisiert, Transferprodukte erstellt und das Trainingsprogramm „Digitalisierungskümmerer“ als Standard für die Branche etabliert werden.

Im Wege der inhaltlichen Ausgestaltung konnte der ZDS mit Unterstützung des BMAS erreichen, die politische Initiative zur Etablierung eines Fördertitels für die Sicherung der maritimen Kompetenzen der Beschäftigten in deutschen Seehäfen in der digitalen Transformation im Bundeshaushalt abzubilden. Damit können zum Erhalt und zur Erweiterung der Kompetenzen im maritimen Sektor sowie zur Sicherstellung der Qualifizierung im Kontext der Digitalisierung der Beschäftigten in deutschen Seehäfen Zuwendungen an Fortbildungseinrichtungen gewährt werden. Aus diesem Haushaltstitel dürfen auch Ausgaben für Projektträgerleistungen und Projektmanagement geleistet werden.

Um eine drohende Abkopplung der weniger digital affinen und eher weiterbildungsabstinenten Belegschaftsteile der deutschen Seehafenwirtschaft von der zunehmenden Digitalisierung in der beruflichen Weiterbildung zu verhindern, hat ma-co gemeinsam mit der Sozialen Innovation GmbH ein entsprechendes innovatives Projektmodell im Rahmen der neuen Förderrichtlinie „Wandel der Arbeit“ des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) beantragt. Als beteiligter operativer Partner hat sich der ZDS in den Projektantrag mit einer Absichtserklärung eingebracht, ebenso wie die Gewerkschaft ver.di.



RoRo-Verkehr
in Lübeck

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 01.06.2021 – 31.05.2022 in Euro	Stundenlohn 01.06.2022 – 31.05.2023 in Euro
I	Aushilfsarbeiter	18,34	19,54
II	Hafenarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	20,40	21,60
III	Hafenarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafenarbeitskarte sind	21,50	22,70
IV		22,78	23,98
V	Winsch- und Decksleute	23,11	24,31
V/1	Hafenfacharbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	23,58	24,78
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafenfacharbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	24,00	25,20
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	24,56	25,76
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeitsgebieten	25,07	26,27
VII	2. Stauervize	26,40	27,60
VII/1	Vorhandwerker	27,17	28,37
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	28,47	29,67

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 01.06.2021 – 31.05.2022 in Euro	Stundenlohn 01.06.2022 – 31.05.2023 in Euro
I	Hafenarbeiter, die manuelle Tätigkeiten in den ersten 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	18,34	19,54
II	Hafenarbeiter, die manuelle Tätigkeiten nach 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	20,40	21,60
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	21,50	22,70
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	22,78	23,98
V	Hafenfacharbeiter, die die Hafenfacharbeiterprüfung auf betriebliche Veranlassung absolviert haben	23,11	24,31
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	24,00	25,20

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stunden-lohn 01.06.2021 – 31.05.2022 in Euro	Stunden-lohn 01.06.2022 – 31.05.2023 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 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	26,40	27,60
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	28,47	29,67

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

8

ZUSAMMENFASSUNG UMSCHLAG 2020–2021
Im Jahr 2021 wurden in deutschen Seehäfen 288,7 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (2020: 275,7 Millionen Tonnen). Das ist eine Steigerung um + 4,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Damit setzte im Jahr 2021 eine wirtschaftliche Erholung ein nach dem stark rückläufigen Jahr 2020 (– 6,4 Prozent). Dennoch hielten Beschränkungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens aufgrund der Corona-Krise und ihrer Folgewirkungen auch im Jahr 2021 weiter an. Restriktive Schutzmaßnahmen und Lockdowns hatten starke Auswirkungen auf die weltweiten Produktions- und Lieferketten, allerdings ließen die pandemische Entwicklung sowie die Konjunkturprogramme der Regierungen phasenweise Aufschwungseffekte zu.

Die Menge der **aus dem Ausland empfangenen Güter** stieg gegenüber dem Vorjahr um 5,1 Pro-

zent, auch der Versand in das Ausland um stieg um 3,0 Prozent. 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 163,6 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (+ 7,5 Prozent), davon 98,9 Millionen Tonnen mit Ländern der Europäischen Union (9,7 Prozent).

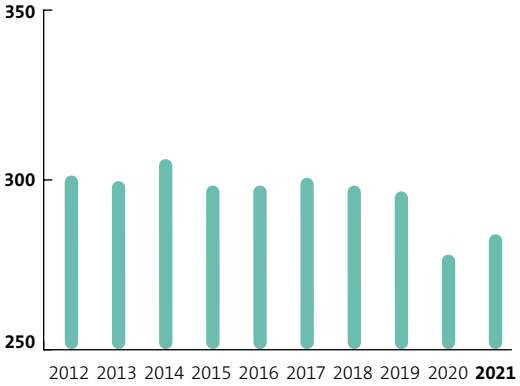
Der Umschlag mit asiatischen Ländern betrug 48,9 Millionen Tonnen (– 7,1 Prozent), davon wurden 21,7 Millionen Tonnen mit China (1,4 Prozent) umgeschlagen. Mit Amerika betrug das Umschlagsvolumen 2021 insgesamt 44,1 Millionen Tonnen (4,1 Prozent), davon 19,4 Millionen Tonnen mit den Vereinigten Staaten (– 0,8 Prozent).

Die wichtigsten **Importe** nach Gütermenge waren im Jahr 2021 „nicht identifizierbare Güter“ (i. d. R. Container) mit 40,8 Millionen Tonnen empfangener Güter, gefolgt von der Kategorie Kohle, rohes Erdöl und Erdgas mit 31,7 Millionen Tonnen. Der drittwichtigste Import nach Gütermenge waren Erze, Steine und Erden (29,7 Millionen Tonnen).

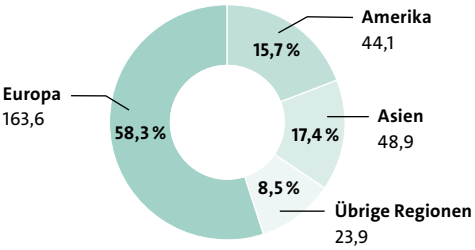
Bei den **Exporten** waren, wie auch im Vorjahr, „nicht identifizierbare Güter“ (46,1 Millionen Tonnen), gefolgt von chemischen Erzeugnissen (13,6 Millionen Tonnen) und Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse (10,8 Millionen Tonnen) die nach Menge wichtigsten Güter.

Der größte deutsche Seehafen Hamburg schlug im Jahr 2021 111,2 Millionen Tonnen Güter um, gefolgt von Bremen/Bremerhaven (59,7 Millionen Tonnen), Wilhelmshaven (30,4 Millionen Tonnen), Rostock (22,3 Millionen Tonnen) und Lübeck (17,1 Millionen Tonnen).

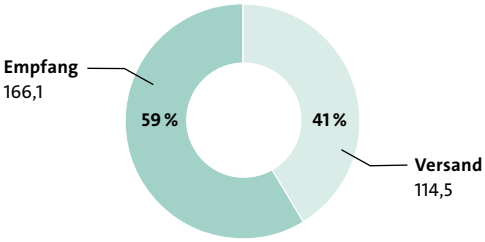
GÜTERUMSCHLAG
IN MIO. TONNEN

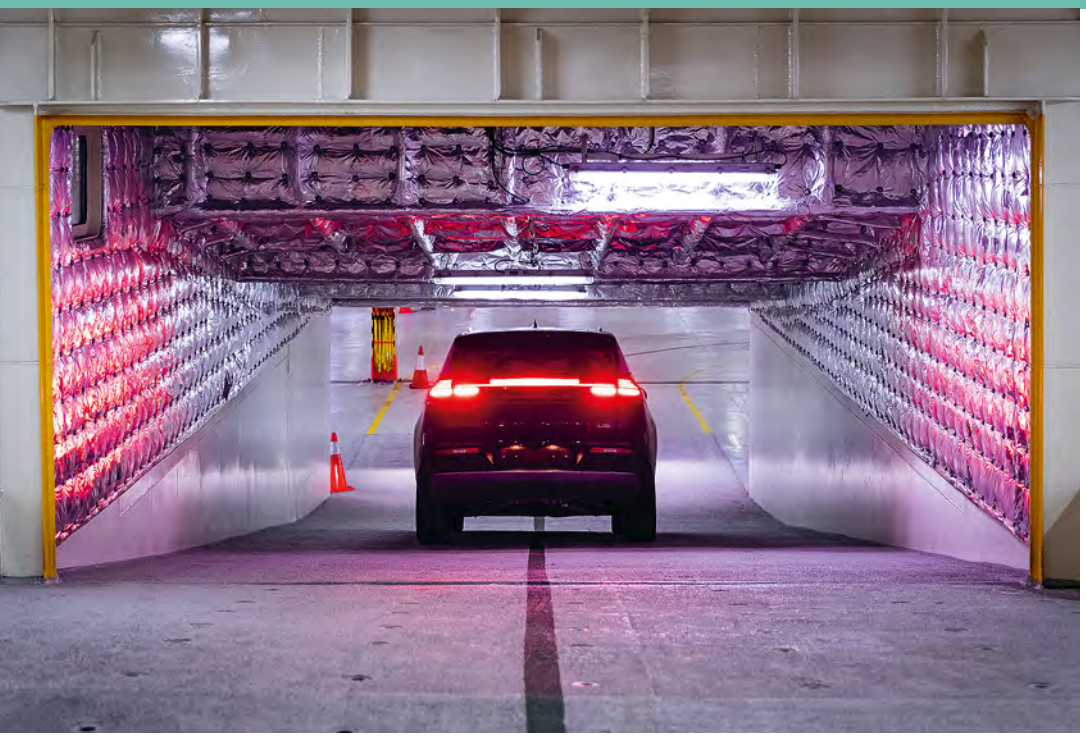


UMSCHLAG NACH REGIONEN
ANGABEN IN MIO. TONNEN



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





Automobillogistik
in Bremen

Der **Containerumschlag** lag 2021 bei 14,8 Millionen TEU (+ 5,9 Prozent). Die wichtigsten Handelspartner beim Containerverkehr waren China mit 3,1 Millionen TEU (+ 13,8 Prozent) vor den USA (1,5 Millionen TEU) und Russland (0,6 Millionen TEU). Die meisten Container wurden 2020 in Hamburg umgeschlagen (8,8 Millionen TEU), gefolgt von den bremischen Häfen (5 Millionen Tonnen) und Wilhelmshaven mit 0,7 Millionen TEU.

Sowohl in den Nord- als auch in den **Ostseehäfen** stieg der Güterumschlag 2021 merklich an. In den deutschen Ostseehäfen wurden 56,9 Millionen Tonnen umgeschlagen. Die Seehäfen Wismar, Kiel, Lübeck und Rostock erzielten jeweils ein zweistelliges Wachstum von bis zu 18,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der Hafen Wolgast sowie die übrigen Ostseehäfen Schleswig-Holsteins und Mecklenburg-Vorpommerns verzeichneten jedoch starke Verluste, die übrigen Ostseehäfen in Schleswig-Holstein sogar bis zu 49,6 Prozent. In den deutschen **Nordseehäfen** wurden 238,6 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Die Häfen in Leer, Nordenham, Cuxhaven und Wilhelmshaven sowie die übrigen Häfen in Niedersachsen erzielten ein starkes Wachstum, während Husum und Papenburg starke Rückgänge im Seegüterumschlag verzeichneten.

Der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** über die deutschen Ostseehäfen wie Lübeck, Rostock und Kiel stieg 2021 um 10,5 Prozent auf 66,3 Millionen Tonnen. Die Passagierzahlen stiegen um 22,7 Prozent (auf 5,6 Millionen Personen) im Vergleich zum Vorjahr. Der Stückgutumschlag lag bei 175,8 Millionen Tonnen, das ist eine Steigerung von 5,75 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der stieg um + 3,1 Prozent auf 113 Millionen Tonnen. Beim flüssigen Massengut gab es eine Steigerung von 1,8 Prozent auf 48,3 Millionen Tonnen. Der Umschlag von festem Massengut stieg um 4,1 Prozent auf 64,7 Millionen Tonnen.

.

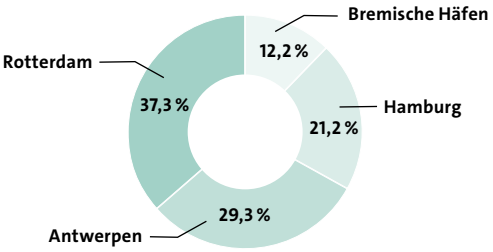
HAMBURG–ANTWERPEN–RANGE

Im Jahr 2021 vereinten der Hamburger Hafen und die bremischen Häfen beim Gesamtumschlag in der Hamburg-Antwerpen-Range einen Marktanteil von 23,7 Prozent auf sich. Das ist eine Steigerung (+ 1,3 Prozent) im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil Hamburgs lag bei 15,4 Prozent, der der bremischen Häfen bei 8,1 Prozent.

Der Anteil des Rotterdamer Hafens am Gesamtumschlag stieg merklich (+ 5,2 Prozent), der Anteil des Hafens Antwerpen stieg um 1,8 Prozent.

Beim Containerumschlag ging der Marktanteil von Hamburg und den bremischen Häfen zurück. Er lag im Jahr 2021 bei 33,4 Prozent, im Vorjahr waren es noch 33,5 Prozent. Der Hafen Hamburg verlor an Marktanteilen im Containersegment, während die bremischen Häfen leicht zunahmen. Der Anteil des Hamburger Hafens lag mit 21,2 Prozent um – 0,2, Prozent unter dem Vorjahreswert. Bei den bremischen Häfen stieg der Anteil am Containerumschlag mit einer Zunahme von 0,1 Prozent sehr leicht an. Während der Marktanteil von Rotterdam um 1 Prozent stieg, ging der Anteil von Antwerpen um 0,9 Prozent zurück.

MARKTANTEILE CONTAINERUMSCHLAG



HAMBURG-ANTWERPEN-ROTTERDAM-DANZIG-RANGE – CONTAINERUMSCHLAG

Im Vergleich der wichtigsten Nordrange-Häfen Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam und Amsterdam mit anderen nordeuropäischen Häfen nimmt ein weiterer Standort eine steigende Bedeutung ein. Der Danziger Hafen an der Ostsee ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Schlug Danzig im Jahr 2011 noch 868 TEU um, waren es im Jahr 2020 bereits 1.880 TEU. Dies machte im Jahr 2020 einen Anteil von 4,03 Prozent im Vergleich zu den wichtigsten Nordrange-Häfen aus, während es im Jahr 2011 lediglich 2,13 Prozent waren. Danzig steht bei Ladung von und nach Polen sowie bei Umladungen aus Fernost in unmittelbarem Wettbewerb mit den deutschen Containerhäfen an der Nordsee.

Auch in der Langzeitbetrachtung hat Antwerpen deutlich zugelegt. Mit einem Containerumschlag von 9.348 TEU im Jahr 2011 nahm der Hafen einen Anteil von 22,93 Prozent ein. Dieser Anteil stieg bis zum Jahr 2020 auf 29,87 Prozent mit einem Umschlag von 13.926 TEU an.

Der Hafen Rotterdam schwankt auf einem sehr hohen Niveau von etwa 33,02 Prozent bis 34,77 Prozent. Dieser verzeichnete keinen merklichen Zugewinn, konnte allerdings seit 2011 seine Position als Anteilsführer wahren.

Starke Rückgänge verzeichnen jedoch die Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven. Waren es in Hamburg im Jahr 2011 noch 10.421 TEU Containerumschlag mit einem Anteil von 25,55 Prozent, schlug der Hamburger Hafen im Jahr 2020 lediglich 9.576 TEU um, die einen Anteil von 20,54 Prozent im Vergleich zu den wichtigsten Nordrange-Häfen und Danzig ausmachten. In Bremerhaven zeichnet sich ein ähnliches Bild ab, da im Jahr 2011 noch 6.665 TEU umgeschlagen wurden, die einen Anteil von 16,34 Prozent ausmachten. Im Jahr 2020 wurden jedoch lediglich 5.520 TEU Containerumschlag erzielt, wodurch der Anteil auf 11,84 Prozent zurückging.

GÜTERUMSCHLAG
IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (IN 1.000 T)

	2019	2020	2021	Veränderung 2021:2020 in %
Ostseehäfen	**53.281**	**51.232**	**57.402**	**12,0**
Rostock	19.928	20.075	22.341	11,3
Lübeck	16.026	15.291	17.545	14,7
Puttgarden	5.434	4.998	5.611	12,3
Kiel	4.821	4.774	5.364	12,4
Wismar	2.788	2.290	2.708	18,2
Sassnitz	1.717	1.200	1.359	13,2
Wolgast	172	233	201	–13,7
Stralsund	1.038	758	774	2,1
Flensburg	281	232	273	17,7
Rendsburg	248	324	340	4,9
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	120	119	60	–49,6
Mecklenburg-Vorpom.	708	937	826	–11,8
Nordseehäfen	**247.282**	**229.762**	**238.606**	**3,8**
Hamburg	117.152	109.175	111.156	1,8
Wilhelmshaven	28.868	27.797	30.442	9,5
Bremen/Bremerhaven	59.711	56.976	59.660	4,7
Brunsbüttel	10.132	8.655	8.355	–3,5
Brake	6.599	5.449	5.163	–5,2
Stade (Bützfleth)	6.508	6.187	5.919	–4,3
Emden	4.429	4.028	4.032	0,1
Nordenham	1.726	1.338	1.956	46,2
Cuxhaven	3.413	2.183	2.414	10,5
Leer	29	17	37	117,6
Papenburg	471	541	478	–11,7
Husum	278	276	203	–26,4
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	1.089	1.115	1.044	–6,4
Niedersachsen	6.877	6.024	7.748	28,6
Seehäfen zusammen	**293.626**	**274.978**	**287.801**	**4,7**
Binnenhäfen (Seeverkehr)	**907**	**753**	**894**	**18,7**
darunter Duisburg	670	526	438	–16,7
Insgesamt	**294.533**	**275.731**	**288.695**	**4,7**
Außerdem: Eigengew. d. Ladungsträger	57.585	51.484	55.294	7,4

Quelle: Destatis

GÜTERUMSCHLAG ÜBER SEE

NACH VERKEHRSBEZIEHUNGEN (IN MIO. T)

		2020	2021	Veränderung 2021:2020 in %
Verkehr innerhalb Deutschlands		**6,5**	**8,0**	**23,1**
Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands		**158,1**	**166,1**	**5,1**
Europäische Häfen		96,1	102,7	6,9
davon Häfen in:	der Europ. Union	48,8	52,8	8,2
	übrigem Europa	47,3	49,9	5,5
	dar.: Russland	20,3	23,8	17,2
	Norwegen	14,8	16,9	14,4
Außereuropäische Häfen		62,0	63,5	2,4
darunter Häfen in:	Afrika	9,8	11,9	21,5
	Nordamerika	15,9	14,1	–10,9
	Mittel- und Südamerika	9,7	10,4	8,1
	Asien	24,5	25,1	2,2
	Australien und Neuseeland	1,4	1,4	0,1
Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands		**111,2**	**114,5**	**3,0**
Europäische Häfen		56,1	61,0	8,7
davon Häfen in:	der Europ. Union	41,4	46,1	11,5
	übrigem Europa	14,7	14,9	0,9
	dar.: Russland	3,2	2,9	–8,5
	Norwegen	3,1	3,2	5,6
Außereuropäische Häfen		55,1	53,5	–2,9
darunter Häfen in:	Afrika	7,5	8,7	16,5
	Nordamerika	10,4	11,8	13,7
	Mittel- und Südamerika	6,4	7,7	19,8
	Asien	28,1	23,9	–15,2
	Australien und Neuseeland	0,3	0,2	–15,7
Gesamtverkehr		**275,7**	**288,7**	**4,7**

Quelle: Destatis

CONTAINERUMSCHLAG
DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

		Container insgesamt	Beladene Container	
		Anzahl in 1000 TEU	Anzahl in 1000 TEU	Gewicht der Ladung in 1000 t
2020	**Alle Häfen**	**14.016**	**12.466**	**118.421**
	Hamburg	8.577	7.579	69.636
	Bremische Häfen	4.771	4.016	41.573
	Wilhelmshaven	422	342	4.984
2021	**Alle Häfen**	**14.838**	**13.353**	**121.311**
	Hamburg	8.799	7.794	70.384
	Bremische Häfen	5.019	4.258	41.606
	Wilhelmshaven	711	528	6.698
Veränd. 2021:2020 in %		**5,9**	**7,1**	**2,4**
	Hamburg	2,6	2,8	1,1
	Bremische Häfen	5,2	6,0	0,1
	Wilhelmshaven	68,3	54,4	34,4

Quelle: Destatis

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

	2020	2021	Veränderung 2021:2020 in %
Lübeck	25.102	26.660	6,2%
Rostock	15.300	18.000	17,6%
Puttgarden	13.655	15.240	11,6%
Kiel	5.885	6.323	7,4%
Sassnitz	75	113	50,4%
ZUSAMMEN	**60.017**	**66.336**	**10,5%**
ANZAHL DER PASSAGIERE			
Puttgarden	2.331.484	2.685.870	15,2%
Rostock	1.370.000	1.700.000	24,1%
Kiel	483.011	633.118	31,1%
Sassnitz	114.748	210.096	83,1%
Lübeck	238.958	339.198	41,9%
ZUSAMMEN	**4.538.201**	**5.568.282**	**22,7%**

* 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	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	128,7	15,4	39,8	9,54	88,9	18,2	8,7	21,2
	2022 1. Hj	**61,8**	**13,0**	**17,6**	**7,89**	**44,2**	**17,5**	**4,4**	**21,0**
Brem. Häfen	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	2,24	57,9	12,1	4,8	12,1
	2021	69.7	8,1	9,7	2,32	60,0	12,3	5,0	12,2
	2022 1. Hj	**33,3**	**7,0**	**4,7**	**2,11**	**28,6**	**11,3**	**2,3**	**11,1**
Rotterdam	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	66,70	181,0	38,0	14,4	36,3
	2021	468,7	56,0	283,3	67,87	185,4	37,9	15,3	37,3
	2022 1. Hj	**233,5**	**49,1**	**144,8**	**64,93**	**88,7**	**35,1**	**7,3**	**35,1**
Antwerpen	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	21,02	150,3	31,5	12,0	30,2
	2021	239,8	28,6	84,6	20,27	155,2	31,7	12,0	29,3
	2022 1. Hj	**147,3**	**31,0**	**55,9**	**25,07**	**91,4**	**36,2**	**6,8**	**32,7**
Insgesamt	**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**	**100,00**	**476,9**	**100,0**	**39,7**	**100,0**
	2021	**837,2**	**100,0**	**417,4**	**100,00**	**489,5**	**100,0**	**41,0**	**100,0**
	2022 1. Hj	**475,8**	**100,0**	**223**	**100,00**	**252,8**	**100,0**	**20,7**	**100,0**

*Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)
Quelle: Destatis

VERGLEICH MARKTANTEILE IM CONTAINERUMSCHLAG

WICHTIGSTE HÄFEN DER NORDRANGE UND DANZIG

		Containerumschlag	
		1000 TEU	Anteil in %
Hamburg	**2011**	**9.035**	**25,60**
	2012	8.891	25,03
	2013	9.302	26,14
	2014	9.775	26,29
	2015	8.848	24,37
	2016	8.929	23,77
	2017	8.860	22,89
	2018	8.741	21,66
	2019	9.282	22,58
	2020	**8.578**	**21,32**
Bremerhaven	**2011**	**5.911**	**16,75**
	2012	6.111	17,20
	2013	5.822	16,36
	2014	5.731	15,41
	2015	5.467	15,06
	2016	5.510	14,67
	2017	5.458	14,10
	2018	5.442	13,49
	2019	4.850	11,80
	2020	**4.767**	**11,85**
Danzig	**2011**	**685**	**1,94**
	2012	933	2,63
	2013	1.189	3,34
	2014	1.232	3,31
	2015	1.041	2,87
	2016	1.559	4,15
	2017	1.473	3,80
	2018	1.736	4,30
	2019	1.800	4,38
	2020	**1.623**	**4,03**

		Containerumschlag	
		1000 TEU	Anteil in %
Rotterdam	**2011**	**11.340**	**32,14**
	2012	11.418	32,14
	2013	11.021	30,97
	2014	11.634	31,29
	2015	11.577	31,89
	2016	11.675	31,08
	2017	12.892	33,30
	2018	13.598	33,70
	2019	13.493	32,83
	2020	**13.294**	**33,04**
Antwerpen	**2011**	**8.317**	**23,57**
	2012	8.174	23,01
	2013	8.256	23,20
	2014	8.812	23,70
	2015	9.370	25,81
	2016	9.891	26,33
	2017	10.032	25,91
	2018	10.830	26,84
	2019	11.676	28,41
	2020	**11.970**	**29,75**
Insgesamt	**2011**	**35.288**	**100,00**
	2012	35.527	100,00
	2013	35.590	100,00
	2014	37.184	100,00
	2015	36.303	100,00
	2016	37.564	100,00
	2017	38.715	100,00
	2018	40.347	100,00
	2019	41.101	100,00
	2020	**40.232**	**100,00**

Quelle: Eurostat

Block D

Der Hauptsitz des
ZDS in der Hamburger
Speicherstadt

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
- N.N.

- Jan Dirk Brüggemann
  Hermann Runge GmbH
- N.N.

- 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 Illing (vormals Luderer)
  Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.
- Arne Möller
  C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG

Stand: 01. Oktober 2022

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
- N.N.

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
- N.N.

NIEDERSACHSEN

Ordentliches Mitglied

- Michael Appelhans
  Rhenus Midgard GmbH & Co. KG
- Jan Müller
  J. MÜLLER AG
- Michael de Reese
  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
- Arne Ehlers
  Blue Water BREB 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.
- N.N.

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
- N.N.

- Thomas Friede
  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 2022

GESCHÄFTSSTELLE

HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER
L. Daniel Hosseus

GESCHÄFTSFÜHRER
Lutz Könner

REFERENT FÜR POLITIK, ANALYSE UND KOMMUNIKATION
Leonard Kuntscher

ASSISTENTIN DER GESCHÄFTSFÜHRUNG
Doris Martens

ASSISTENTIN DER GESCHÄFTSFÜHRUNG
Christine Lutzer

IMPRESSUM

Herausgeber
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.

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

Fotos
BLG LOGISTICS / Hauke Dressler (S. 4/5, 31, 60/61)
BLG LOGISTICS / Jan Meier (S. 39, 50)
BMDV / Jakob Tillmann (S. 13)
Brunsbüttel Ports GmbH (S. 8)
BUSS Group (S. 36)
EUROGATE (S. 26/27)
HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG / Nele Martensen (S. 60/61)
HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG / Thies Rätzke (S. 10, 21)
J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG / Jan Meier (S. 60/61)
J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG / Jörg Kaplan (Titel)
J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG / Skypic Media (S. 22/23)
Lübecker Hafen Gesellschaft mbH / Olaf Malzahn (S. 60/61)
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH / René Schlottmann (S. 42)
PORT OF KIEL (S. 32/33)
ROSTOCK PORT GmbH / nordlicht (S. 16/17, 60/61)
Rostocker Fracht- und Fischerei Hafen / Martin Moratz (S. 6/7)
Wallmann & Co (S. 34)
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

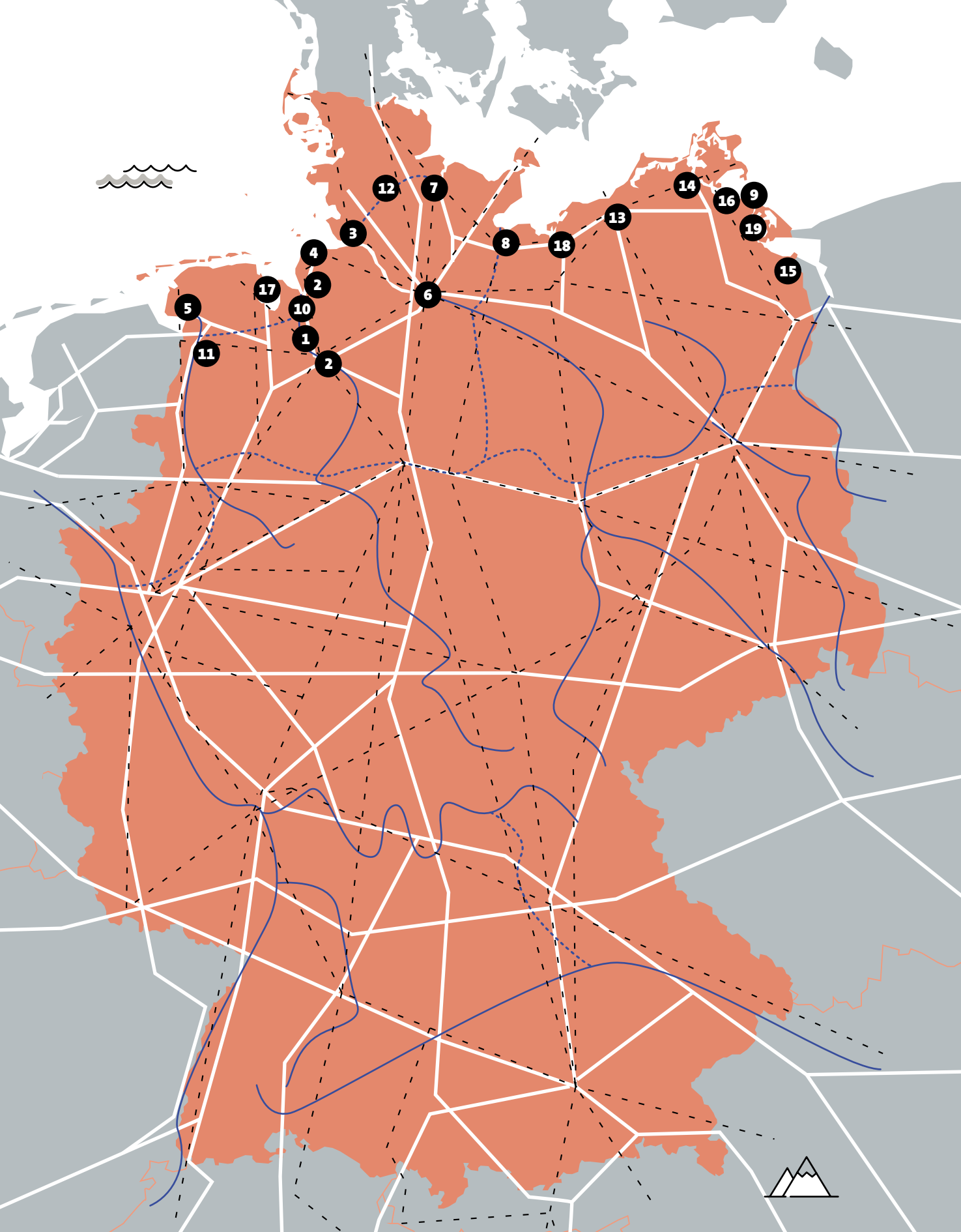
BERLIN
Leipziger Platz 8 | D–10117 Berlin
Tel. +49 30 22 01 25 69

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

RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC
FSC® C129012

Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/12682-2210-1001

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


12
7
14
16
9
13
19
3
8
18
4
15
2
17
6
5
10
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 Stralsund	✔	✔	✔		✔	✔				✔	✔		✔
15 Ueckermünde		✔			✔	✔				✔			
16 Vierow	✔	✔			✔	✔				✔			
17 Wilhelmshaven	✔	✔		✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔	✔		✔
18 Wismar	✔	✔		✔	✔	✔	✔			✔	✔		✔
19 Wolgast		✔			✔	✔				✔			

20

Seehafenstandorte

155

Hafenunternehmen

288,7 Mio. t

Güterumschlag (2021)

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

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