JAHRESBERICHT 2022/2023

ZDS

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.

JAHRESBERICHT 2022/2023

ZDS

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e. V.

INHALT

EDITORIAL 04

1. HAFENPOLITIK DES BUNDES 08

2. GLOBALE HERAUSFORDERUNGEN 12

3. INFRASTRUKTUR UND RAHMENBEDINGUNGEN 16

4. DEUTSCHE SEEHÄFEN IM INTERNATIONALEN WETTBEWERB 26

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

5. SEEHÄFEN ALS SCHLÜSSEL ZUR ENERGIEWENDE 30

6. SOZIALPARTNERSCHAFT 34

7. KENNZAHLEN 42

8. ORGANE DES ZDS 56

Dieser Bericht wurde Anfang Oktober 2023 abgeschlossen.

EDITORIAL

Angela Titzrath,
Präsidentin des ZDS

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

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

Ermutigend ist insbesondere der Blick auf die Energiewende, in der die Seehäfen eine Schlüsselrolle einnehmen. Unsere Seehäfen sind gut aufgestellt, willens und bereit, diese Herausforderung im Schulterschluss mit Industrie und Politik anzugehen.

Mit intakter Hafen- und Verkehrsinfrastruktur und effizienter Ordnungspolitik, die es dafür braucht, können sie zu den Knotenpunkten für erneuerbare Energien werden. Dies bietet nicht nur wirtschaftliche Chancen, sondern unterstreicht auch unsere Verpflichtung gegenüber einer nachhaltigen Zukunft.

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

Es ist die Vielfalt, die unseren Verband und die deutsche Seehafenwirtschaft insgesamt ausmachen. Eine Vielfalt an Standorten, eine Vielfalt an Umschlagsarten, eine Vielfalt an Seehafenbetrieben. Diese Heterogenität zeichnet uns aus und stärkt unsere Resilienz. Verbunden mit unserer Flexibilität macht das unsere Branche zu einer verlässlichen Größe in der Bewältigung aktueller Krisen und kommender Herausforderungen. Im Gegenzug braucht es politische Flankierung, die diese Stärken stützt und Verzerrungen in Wettbewerb und infrastrukturellen Grundlagen ausräumt. Wir wissen, dass unsere Hafenwirtschaft dann auch in Zukunft einen entscheidenden Beitrag zum Erfolg des europäischen Wirtschaftsstandorts Deutschland leisten wird.

A. Titzrath

Angela Titzrath, Präsidentin des ZDS

Güterumschlag
im Neustädter Hafen
in Bremen

1

HAFENPOLITIK DES BUNDES

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

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

NATIONALE HAFENSTRATEGIE

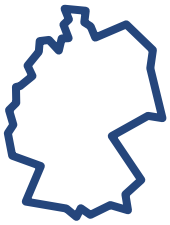
Nach einer Übereinkunft auf der Nationalen Maritimen Konferenz 2021 und eines entsprechenden Beschlusses im Koalitionsvertrag zwischen SPD, Grünen und FDP auf Bundesebene, stand das zurückliegende Jahr ganz im Zeichen der Nationalen Hafenstrategie. Nachdem im Sommer 2022 bei einer Auftaktveranstaltung in Berlin der Startschuss zum Arbeitsprozess gegeben wurde, fanden 2023 zahlrei-

Statuskonferenz zur Nationalen Hafenstrategie in Berlin

che Arbeitsgruppen- und Beiratssitzungen sowie diverse Gespräche zur Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie statt. Der ZDS hat sich hierbei stets für einen engagierten Zeitplan und einen Kabinettsbeschluss noch im Jahr 2023 eingesetzt. Erfreulicherweise hat sich das federführende Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) diesen Zeitplan zu eigen gemacht, nachdem es vorher durchaus auch unterschiedliche Signale gab. Zum Redaktionsschluss dieses Jahresberichtes war noch nicht absehbar, ob die Bundesregierung ihre Nationale Hafenstrategie noch bis zum Jahresende beschließt. Das BMDV hat diesen Zeitplan aber jüngst bekräftigt.

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

1. Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken
2. Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten der Energiewende und Drehkreuzen für die umweltfreundliche Verkehrsverlagerung entwickeln



3. Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen aktiv gestalten und voranbringen
4. Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten
5. Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten und ausbauen

Für den ZDS steht im Vordergrund, dass der Bund und die sechzehn Länder dem Erfolg der Häfen am Standort Deutschland dauerhaft höchste Priorität einräumen, mit dem Ehrgeiz, international nachhaltige Markt- und Technologieführerschaft zu erlangen. Denn bedeutsam

ZDS-Präsidentin Angela Titzrath auf der transport logistic in München

für den Erfolg eines Hafens und der angesiedelten Unternehmen ist, dass sich die erbrachten Dienstleistungen in preislich und qualitativ attraktive Wegführungen sowie Anlauflaufbedingungen einfügen. Der ZDS versteht es daher als Aufgabe, der Hafenstrategie Voraussetzungen für Transportketten und Reisewege zu schaffen, die über deutsche Seehäfen führen. Die Hafenstrategie sollte dem Ziel dienen, wesentliche Veränderungen schnellstmöglich anzustoßen und strategische Ziele so schnell als möglich zu erreichen. Dabei muss die Hafenstrategie der Hafenvielfalt an Nordsee, Ostsee und im Binnenland gerecht werden, sowie Wettbewerb und Marktwirtschaft als Treiber für Nachhaltigkeit, Effizienz und Innovation stärken.

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

Der ZDS hat den Prozess zur Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie auf verschiedensten Ebenen inhaltlich, kommunikativ und kritisch begleitet. Wiederholt artikulierte der Verband intern wie öffentlich seine ehrgeizigen Erwartungen an Zeitplan und Inhalt und kritisierte entsprechende Defizite. Der ZDS nahm an allen Arbeitsgruppen teil, brachte sich bei

der Formulierung der Strategie mit ausführlichen Vorlagen ein und führte zahlreiche Gespräche. Es gab zudem einen permanenten engen Austausch mit verschiedenen Stakeholdern im Prozess aus Wirtschaft, Verbänden und Politik. Aktiv forcierte der Verband die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zur Nationalen Hafenstrategie in verschiedensten Formaten. Ziel war dabei vor allem, das bundespolitische und bundesweite Bewusstsein für die Bedeutung der Seehäfen zu steigern.

NATIONALE MARITIME KONFERENZ

Nach der letzten Nationalen Maritimen Konferenz 2021 in Rostock findet sie dieses Jahr turnusgemäß wieder statt, diesmal in Bremen. Das zuständige und nach dem Regierungswechsel umstrukturierte Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz versucht hierbei, neue Akzente in der Organisation zu setzen. So sind beispielsweise keine Branchenforen wie in den vergangenen Jahren geplant und inhaltliche Schwerpunkte bei den Themen Energiewende und Sicherheitspolitik gesetzt. Mit angekündigten Reden u. a. von Bundeskanzler Olaf Scholz sowie Vize-Kanzler und Wirtschaftsminister Robert Habeck ist die NMK wiederholt prominent besetzt.

Der ZDS hat sich aktiv in die Vorbereitung der NMK eingebracht und konnte u. a. erreichen, dass es im Gegensatz zu den anderen maritimen Branchen ein Panel zur Nationalen Hafenstrategie gibt, bei dem der ZDS auf dem Podium vertreten ist. Vor dem Hintergrund, dass die Nationale Maritime Konferenz somit Teil des Prozesses zur Nationalen Hafenstrategie ist, hat der ZDS aktiv seine Erwartung artikuliert, dass es seitens der hochrangingen Regierungsvertreter ein klares Bekenntnis zur Stärkung der deutschen Seehäfen und konkrete Ankündigungen im Zusammenhang mit den Zielen der Nationalen Hafenstrategie gibt. Entsprechend ist es außerordentlich unglücklich, dass der zuständige Bundesverkehrsminister weder bei der Eröffnung mit seinen Kabinettskollegen noch beim Panel zur Nationalen Hafenstrategie zugegen sein wird.

HAFENLASTENAUSGLEICH

Sowohl im Kontext der Nationalen Hafenstrategie als auch im Umfeld der NMK fand die Frage der Zukunft des Hafenlastenausgleichs besondere Aufmerksamkeit. Bislang zahlt der Bund den fünf norddeutschen Küstenländern, die für die Hafeninfrastrukturen zuständig sind, jährlich rund 38 Mio. Euro. Vor dem Hintergrund der enormen Investitionsbedarfe für Sanierungen und Ausbauten hatten sich die Küstenländer auf die gemeinsame Forderung nach einer Verzehnfachung dieser jährlichen Summe verständigt und diese wiederholt vorgetragen. Da sich der Bund ja ein stärkeres Engagement in den Seehäfen zur Aufgabe gemacht hatte, fand diese Forderung als Exempel für die Ernsthaftigkeit der Nationalen Hafenstrategie besondere Beachtung. Der ZDS unterstützt die Forderung der Länder, hält Bundesmittel von 380–400 Mio. Euro pro Jahr aber für völlig unzureichend, um die Bedarfe zu decken und den Zielen einer ehrgeizigen Hafenpolitik gerecht zu werden.

2 GLOBALE HERAUSFORDERUNGEN

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

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

Das Containerterminal Burchardkai in Hamburg

Weit größer waren die direkten und indirekten Auswirkungen des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine. War Russland 2021 nach Tonnen noch Deutschlands wichtigster Handelspartner in der Seefahrt, brach dieser Handel durch die vom ZDS unterstützten öffentlichen und privatwirtschaftlichen Sanktionen stark ein. Besonders intensiv waren die Auswirkungen beim Import fossiler Energieträger wie Kohle, Öl und Gas. Der bestehende Import aus Russland ging stark zurück. Gleichzeitig stieg der Import von fossilen Energieträgern über die Seehäfen insgesamt stark an, um die Ausfälle beim russischen Import zu kompensieren. Die schnelle Errichtung und Inbetriebnahme der LNG-Terminals in Brunsbüttel, Lubmin, Stade und Wilhelmshaven bedeutete für die Seehafenwirtschaft – im Zusammenspiel mit Regierungen und Bauwirtschaft – eine große Kraftanstrengung.

Die durch den russischen Angriffskrieg gestiegenen Energiepreise sind auch ein wesentlicher Grund für eine anhaltende Inflation, zurückhaltendes Konsumverhalten und schwaches bis negatives Wirtschaftswachstum, rund um den Globus, aber gerade auch in Deutschland. Steigende Preise und steigende Zinsen wirken sich auf die Nachfrage nach Konsumartikeln, Vorprodukten und Rohstoffen und deren Umschlagszahlen in den Seehäfen aus. So ging beispielsweise der Containerumschlag ebenso wie der Umschlag im Bereich Stückgut teils deutlich zurück. Eine leichte Trendwende für das zweite Halbjahr 2023 deutet sich zwar an, ist aber von einer allgemeinen konjunkturellen Erholung abhängig. Die Prognosen für 2024 sind verhalten.

FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT

116.628

Schiffsankünfte
(2022)

2,8

Mio. Umgeschlagene PKW (2022)

279.137

Mio. t Güterumschlag (2022)

13,9

Mio. Container in TEU (2022)

INFRASTRUKTUR UND RAHMENBEDINGUNGEN

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

BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN / GÜTERVERKEHRSPROGNOSE

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

Güterzug im Seehafen Stralsund

3

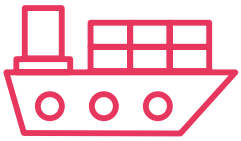
Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung wird in mehrjährigen Abständen eine strategische Langfristprognose der Verkehrsentwicklung für den Personen- und Güterverkehr in Deutschland erstellt („Verkehrsprognose 2040“). Die Arbeiten beruhen auf einer Verkehrsanalyse für das Jahr 2019. Als zentrale Grundlage wurde zunächst eine Definition der zu berechnenden Szenarien vorgenommen und Prognoseprämissen für das Basisszenario 2040 erstellt. Die Prognoseprämissen decken insbesondere die Bereiche wirtschaftliche und soziodemografische Rahmenbedingungen, Entwicklung der Verkehrsnetze und Verkehrsangebote sowie politische Rahmenbedingungen in Verkehrs-, Umwelt- und Energiepolitik ab. Mit der Festlegung dieser Prämissen ist jedoch keine Vorfestlegung auf spätere politische (eventuell abweichende) Entscheidungen erfolgt.

Hansaport in Hamburg

Erster Schritt auf dem Weg zur Erstellung der „Verkehrsprognose 2040“ ist die Erarbeitung einer Wirtschaftsprognose mit dem Fokus auf der regionalen und weltweiten Entwicklung von Warenströmen. Neben der Analyse und Prognose der Verkehrsverflechtungen im Personen- und Güterverkehr legt das Vorhaben auch ein großes Gewicht auf die Einbeziehung einer Seeverkehrsprognose. Parallel dazu wird in den weiteren Fachteilen einer Straßenverkehrs-, Eisenbahnverkehrs und Binnenschifffahrtsprognose 2040 eine Analyse der verkehrsmittelspezifischen Verkehrsnachfrage erarbeitet.

Die Arbeit an der Prognoseerstellung erfolgt unter Einbeziehung eines sogenannten „prognosebegleitenden Ausschusses aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung“ (PBA), dem auch der ZDS angehört.

Für den ZDS maßgeblich im Verfahren ist, dass Annahmen und Prämissen der Bundesregierung sich mit den Einschätzungen der Hafenwirtschaft decken und dass die Bundesregierung im Verfahren eine ganzheitliche Nachhaltigkeitsperspektive einnimmt, welche bestehende Wettbewerbsvorteile stärkt und die Vorteile aller Verkehrsträger nutzt.



WASSERSTRASSEN

Aufgrund des anhaltend gravierenden Personalmangels bei den zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämtern der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sind Projekte wie die Fahrrinnenanpassung der Elbe, die Ertüchtigung und Instandhaltung des Nord-Ostsee-Kanals oder der Erhalt der Wassertiefen in den Seehäfen an der Ostsee gefährdet. Fehl-

te dem Seeverkehr auf der Elbe in einem Teilabschnitt aufgrund von Eintreibungen bis zu 1,90 Meter Tiefgang, führen angekündigte Budgetkürzungen zu Lasten des Nord-Ostsee-Kanals dazu, dass einerseits aufgrund ausbleibender Instandhaltungsarbeiten an den Kanalböschungen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für Seeschiffe verringert werden muss und andererseits notwendige Investitionsmaßnahmen unkontrollierbar verlangsamt werden.

Im Interesse einer funktionierenden Wasserstraßeninfrastruktur hat sich der ZDS gemeinsam mit dem ZVDS an das Bundesverkehrsministerium gewandt und eingefordert, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in die Lage zu versetzen, sich der Problembewältigung rasch anzunehmen. Nach Auffassung der Verbände benötigt die Verwaltung zukünftig eine klare Entscheidungsstruktur und eine straffe Führung für schnelle Entscheidungen. Durch eine flexiblere Auslegung der Vergütungssystematik muss die Verwaltung sowohl für Fachkräfte, Ingenieure, Techniker als auch Nautiker attraktiver ausgestaltet, zunächst aber von den Plänen einer pauschalen Stellenreduzierung ausgenommen werden. Für eine angemessen hohe und langfristig gesicherte Finanzierungszusage zum Erhalt und Ausbau der Seeschifffahrtswasserstraßen sowie eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat sich der ZDS auch über das Netzwerk Initiative System Wasserstraße eingebracht.

LOTSWESEN

Im Rahmen des diesjährigen Lotstarifgespräches mit dem Bundesverkehrsministerium (BMDV) und der Bundeslotsenkammer konnten die maritimen Verbände VDR, ZDS und ZVDS beim Lotsgeld einen größeren Anstieg zum 1. Januar 2024 verhindern. Die Sollbetriebseinnahmen werden – unter Zugrundelegung des ermittelten Indexwertes von 1,03 % (Steigerung HTV See und Index der tariflichen Monatsverdienste) – um 4,00 % steigen.

Das BMDV hat nach Abwägung aller Umstände einen zusätzlichen Inflationsausgleich von 2,97 % gewährt. Dieser richtet sich nach der Regelung, die das BMDV im letztjährigen Tarifierungsschreiben festgelegt hat. Danach kann ein Inflationsausgleich gewährt werden, wenn ein “außergewöhnliches Inflationsgeschehen” vorliegt. Dieses liegt nach den vereinbarten Kriterien vor.

Die Lotsabgabe steigt mit Wirkung zum 1. Januar 2024 um 2,00 %. Diese Tarifanpassung ist notwendig, um den gesetzlichen Anforderungen des Seelotsgesetzes Rechnung zu tragen. Diese Vorgaben und die Auswirkungen auf die Tabellen in den einzelnen Seelotsrevieren werden nunmehr in den regionalen Arbeitskreisen erörtert und umgesetzt.

Lotsabgabe

+2,0 %

SCHIENE

Deutsche Seehäfen zählen zu Europas größten Güterbahnhöfen. Der effektive und umweltschonende Hinterlandtransport über die Schiene macht einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil der deutschen Seehäfen gegenüber der europäischen Konkurrenz aus. So blieb beispielsweise der Transport über die Schiene im größten deutschen Seehafen Hamburg trotz spürbarer Rückgänge im Gesamtumschlag nahezu stabil.

Zugleich bleibt die marode und überlastete Bahninfrastruktur in Deutschland eine der größten Herausforderungen für die deutschen Seehafenbetriebe. Absehbare wie kurzfristige Einschränkungen und Verspätungen durch den schlechten Zustand des Netzes und mangelhafte Resilienz gegenüber Störungen nehmen weiter zu. Verstärkt wird dieses Problem durch weitere Einschränkungen in Folge von nötigen Baustellen, die den Güterverkehr oft überproportional treffen. Dieses Problem wird sich sowohl mit zunehmendem Verschleiß des Netzes als auch mit dem Generalsanierungsprogramm weiter verschärfen. Die deutschen Seehafenbetriebe unterstützen grundsätzlich den vom Bundesverkehrsministerium gefassten Plan der Korridorsanierungen, auch wenn dies mit immensen Einschränkungen für die jeweiligen Standorte verbunden ist. Umso wichtiger ist eine verlässliche Planung zu zeitlichen Abläufen und der Verlässlichkeit von Ausweichstrecken. Eine Erreichbarkeit der Seehäfen muss ebenso gewährleistet sein, wie eine Abstimmung der Baumaßnahmen auf Schiene und parallel führenden Autobahnen und Bundesstraßen.

Schienengüterverkehr im Hafen Lübeck

Neben dem Zustand des Netzes bleiben die unzureichenden Kapazitäten ein großes Problem für den Schienengüterverkehr. Insbesondere auf den Hauptrelationen des Güterverkehrs werden Maßnahmen wie die Einführung von ETCS, Blockverdichtung oder Elektrifizierungen nicht ausreichen, um die steigenden Bedarfe bei Güter- und Personenverkehr abwickeln zu können. So müssen beispielsweise im Dreieck Hamburg-Bremen-Hannover ebenso zusätzliche Gleise gebaut werden, wie in Knotenpunkten wie Hamburg, Bremen oder Berlin. Insbesondere die Schienenwege zwischen Hamburg, Bremen und Hannover sind für die Verkehre aller Häfen zwischen Wilhelmshaven und Lübeck zentral und müssen, wie bereits beschlossen, konsequent und zügig ausgebaut werden. Gleichzeitig hat nicht zuletzt das Gutachten von ZDS und IHK Nord aufgezeigt, dass insbesondere auf der Relation Hamburg-Maschen-Uelzen (-Hannover) die bisherigen Planungen nicht ausreichend sind und dringend erweitert werden müssen. Die Potenziale avisierter oder in Umsetzung befindlicher Ausbauvorhaben wie die Zweigleisigkeit des Ostkorridors Uelzen-Stendal-Magdeburg oder die Elektrifizierung Richtung Cuxhaven können nur dann genutzt werden, wenn die aktuellen und absehbaren Engpässe zwischen Hamburg und Hannover nachhaltig aufgelöst werden. Bei der schrittweisen Umsetzung des Deutschlandtaktes gilt es, die Interessen aller Verkehrsarten zu berücksichtigen und einen Ausbau des Personenverkehrs auf Kosten des Gütertransports zu verhindern.

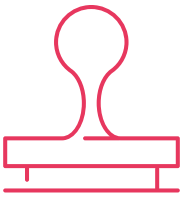
Der Ausbau des Gütertransports von und zu den Seehäfen über die Schiene ist nicht nur aus klima- und verkehrspolitischer Perspektive wünschenswert. Gerade mit Blick auf langläufige Verkehre von deutschen Küsten ins europäische Ausland ist eine gute und bedarfsgerecht ausgebaute Bahninfrastruktur zwingende Voraussetzung dafür, um Wertschöpfung und Arbeitsplätze bei Hafenumschlag und Hinterlandlogistik am deutschen Standort zu erhalten.

STRASSEN

Der nötige Ausbau der Bundesfernstraßen kommt weiter nur langsam voran. Zu nennen sind hierbei beispielhaft die A26 Ost im Hamburger Hafen, der Weiterbau der A 20 in Schleswig-Holstein und Niedersachsen oder die A14 in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt.

Große Probleme für die deutschen Seehäfen gab es durch massive Verzögerung bei der Genehmigung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) durch die bundeseigene Autobahn GmbH. Diese ist für die Genehmigung von GST auf Autobahnen und anderen Bundesfernstraßen zuständig. Bundesweit kam es zu Genehmigungszeiten von mehreren Monaten, was den Ruf des Hafen- und Industriestandortes Deutschland schadet. Betroffen waren vor allem der Transport von Stückgut wie Maschinenbauteilen oder Komponenten von Windenergieanlagen. Der Genehmigungsstau ist mutmaßlich auf eine

massive personelle Unterbesetzung bei der Autobahn GmbH zurückzuführen. Die Einführung eines automatischen Genehmigungstool „GST.Autobahn“ führte in vielen Fällen zu nicht nachvollziehbaren Ablehnungen von seit Jahren praktizierten GST und sorgte entsprechend nicht für eine Entspannung beim Antragsstau.



Der ZDS hat öffentlich auf die Problematik gerade im Zusammenhang mit der Energiewende hingewiesen und sich mit anderen Verbänden für nachhaltige Verbesserungen stark gemacht. Gleichwohl bleibt die Genehmigung von GST auch abseits des Antragstaus problematisch. Der ZDS setzt sich hier für eine Vereinfachung und Entbürokratisierung der Regelungen ein.

EINFÜHRUNG DES ENTRY-EXIT-SYSTEMS (EES)

Das Einreise-/Ausreisesystem EES (Entry-Exit-System) ist ein von der Europäischen Union vorgesehenes IT-System zur automatischen Überwachung der Reisebewegungen von Drittstaatsangehörigen an den Außengrenzen des Schengen-Raums und Bestandteil der Smart Borders-Agenda der EU-Kommission. Mit dem EES soll an der EU-Außengrenze ein zukunftsfähiges Grenzmanagement etabliert und das Abstempeln der Reisepässe abgelöst werden. Nach technischen Umsetzungsschwierigkeiten und kritischen Rückmeldungen aus den EU-Mitgliedstaaten soll das EES, wenn überhaupt, nicht vor Herbst 2023 in Betrieb genommen werden. Dabei sind in den deutschen Seehäfen erhebliche operative und organisatorische Auswirkungen auf die Kreuzschifffahrt zu erwarten. In der praktischen Umsetzung sollen für die elektronische Datenerfassung Grenzkontrollpunkte in allen Flug- und Seehäfen der EU-Mitgliedstaaten zur entsprechenden Datenerfassung und Überprüfung von Drittstaatsangehörigen eingerichtet werden.

Der ZDS hat ein Positionspapier zur Einführung des EES veröffentlicht und gegenüber dem Bundesinnenministerium und der Bundespolizei wiederholt die potenziellen Herausforderungen für die Seehäfen dargelegt. So sollte bei sogenannten Mixed Routings aus EU-Häfen mit Zwischenstopps in Drittstaaten auf eine Kontrolle verzichtet werden.

BEGASTE SCHÜTTGÜTER ALS GEFAHRGUT

In der gemeinsamen Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigefügten Verordnung (ADN-Sicherheitsausschuss) wird diskutiert, wie man das Gefahrgutrecht der Binnenschifffahrt Beförderungen mit begasten Schüttgütern regeln kann, um Schiffsbesatzungen vor Gesundheitsgefahren durch während der Fahrt vor freigesetzten Begasungsmitteln zu schützen. Die Besonderheit bei Binnenschiffen gegenüber anderen Verkehrsträgern liegt darin begründet, dass sich das Schiffspersonal über lange Zeit in unmittelbarer Nähe der begasten Schüttgutladung aufhält. Beförderungen sollten möglich bleiben, jedoch standardisierte Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden. Der ursprüngliche Vorschlag Deutschlands, die Vorschriften für begaste Container (CTU)

Massengut-Umschlag in Hamburg

modifiziert auf begaste Schüttgüter zu übertragen, hatte keine Zustimmung im Ausschuss gefunden. Daher wurde eine Korrespondenzgruppe eingerichtet, um andere geeignete Vorschriften zu entwickeln. Der ZDS hat sich gegenüber dem zuständigen Bundesverkehrsministerium dafür eingesetzt, bei Schüttgütern aus dem Agrarbereich die Versorgungssicherheit aufrechtzuerhalten und den Sektor nicht zusätzlich zu belasten. Der ZDS hat darauf hingewiesen, dass sich die Technischen Regeln für Gefahrstoffe TRGS 512 „Begasungen“ in der Praxis für den Umgang mit begasten Schüttgütern gerade unter Sicherheitsaspekten in Deutschland bewährt haben. Daher sollte eine Regelung in den ADN die Regelungen der TRGS 512 als „best practice“ miteinbeziehen. Es sei unverhältnismäßig, vor dem Start jedes einzelnen Binnenschiffstransportes eine Freimessung der Ladung zu verlangen. Zum einen stehe nur eine geringe Anzahl von für derartige Messungen qualifizierten Begasungsleitern zur Verfügung, zum anderen sei es im Fall der Beladung von Schiffen aus Silos, bei denen es eine Eingangskontrolle auf Begasungsmittel und während der Zwischenlagerung keine weitere Begasung der Güter gibt, offensichtlich, dass auch bei der Verladung in ein Binnenschiff keine Begasungsmittel zu erwarten sind.

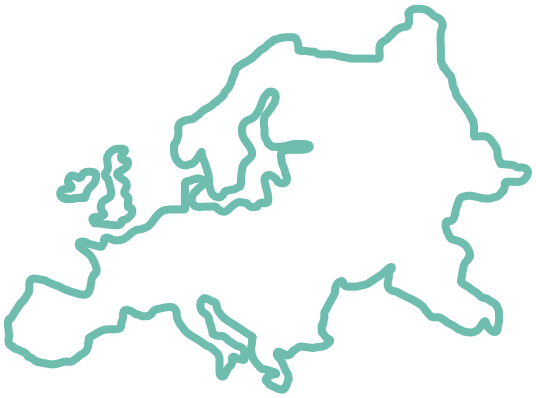
Aluminiumumschlag
in Brunsbüttel

HYSTER

DEUTSCHE SEEHÄFEN IM INTERNATIONALEN WETTBEWERB

Im intensiven europäischen Wettbewerb sehen sich die deutschen Seehafenbetriebe weiterhin in verschiedener Hinsicht mit nachteiligen Rahmenbedingungen konfrontiert. Kern und Ursprung dieser ungleichen Rahmenbedingungen ist die politische Aufmerksamkeit, die Regierungen der Hafenwirtschaft schenken. In Ländern wie den Niederlanden, Belgien, Dänemark, Polen oder auch in Südeuropa führt die Anerkennung der nationalen Bedeutung der Seehäfen zu einem politischen Gestaltungswillen, der die Hafenwirtschaft aktiv im Wettbewerb unterstützt und aktiv Wachstumsziele verfolgt. Die starken Maßnahmen zur Sicherung der Energieversorgung waren ein eindrucksvoller Beleg der Möglichkeiten proaktiver Politik, mit welchen auch die teils massiv verzerrten, politisch verursachten Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehafenbetriebe adressiert werden sollten, etwa was die Finanzierung und den Ausbau von Infrastrukturen in Häfen und Verkehrswegen angeht.

Dieses Ungleichgewicht zwischen hiesigen und konkurrierenden Standorten droht sich derzeit weiter zu verschärfen. So wurde die Steuerbefreiung von Kraftstoffen für Hafenfahrzeuge, wie sie in anderen europäischen Ländern und bislang auch in Deutschland Usus ist, von Teilen der Regierungskoalition wiederholt öffentlich in Frage gestellt. Ein solcher deutscher Sonderweg in der Hafenpolitik würde die hiesige Hafenwirtschaft hart treffen und im Wettbewerb massiv schwächen. Damit verbunden wären potenziell nicht nur Verluste von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen in den Seehafenbetrieben selbst. Auch in der nach- bzw. vorgelagerten Logistik würde dies zu einem Verlust von Umsätzen und Wirtschaftskraft führen sowie die Fähigkeit zu Investitionen in Fahrzeugen mit neuartigen Antrieben schwächen.



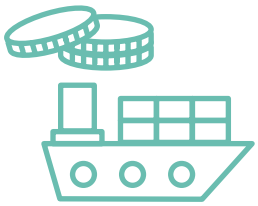
4

ERHEBUNGSVERFAHREN DER EINFUHRUMSATZSTEUER

Darüber hinaus gibt es auch bei der Einfuhrumsatzsteuer eine steuerpolitische Benachteiligung am deutschen Standort gegenüber den europäischen Wettbewerbern. Diese besteht allerdings nicht in der Höhe der Steuern, sondern in deren Erhebung. Während andere Staaten ein Verrechnungsmodell zur Erhebung anwenden, müssen in Deutschland Importeure die Einfuhrumsatzsteuer entrichten, um sie dann später zurückerstattet zu bekommen. Dieses umständliche Verfahren führt zu einem enormen Aufwand bei Unternehmen und Steuerverwaltung und entzieht den Importeuren wichtige Liquidität. Gerade in langläufigen Lieferketten stellt die deutsche Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer einen Anreiz dar, Waren über andere europäische Staaten zu importieren. Eine Studie des Deutschen Maritimen Zentrums hat in diesem Jahr dargelegt, dass auch in Deutschland mit seiner föderalen Struktur die Erhebung eines Verrechnungsmodells möglich wäre und positive, volkswirtschaftliche Effekte hätte. Gemeinsam mit anderen Verbänden und Unternehmen der Importwirtschaft hat der ZDS das Thema federführend gegenüber den Finanzressorts in Bund und Ländern adressiert. Der ZDS

Container Terminal Wilhelmshaven

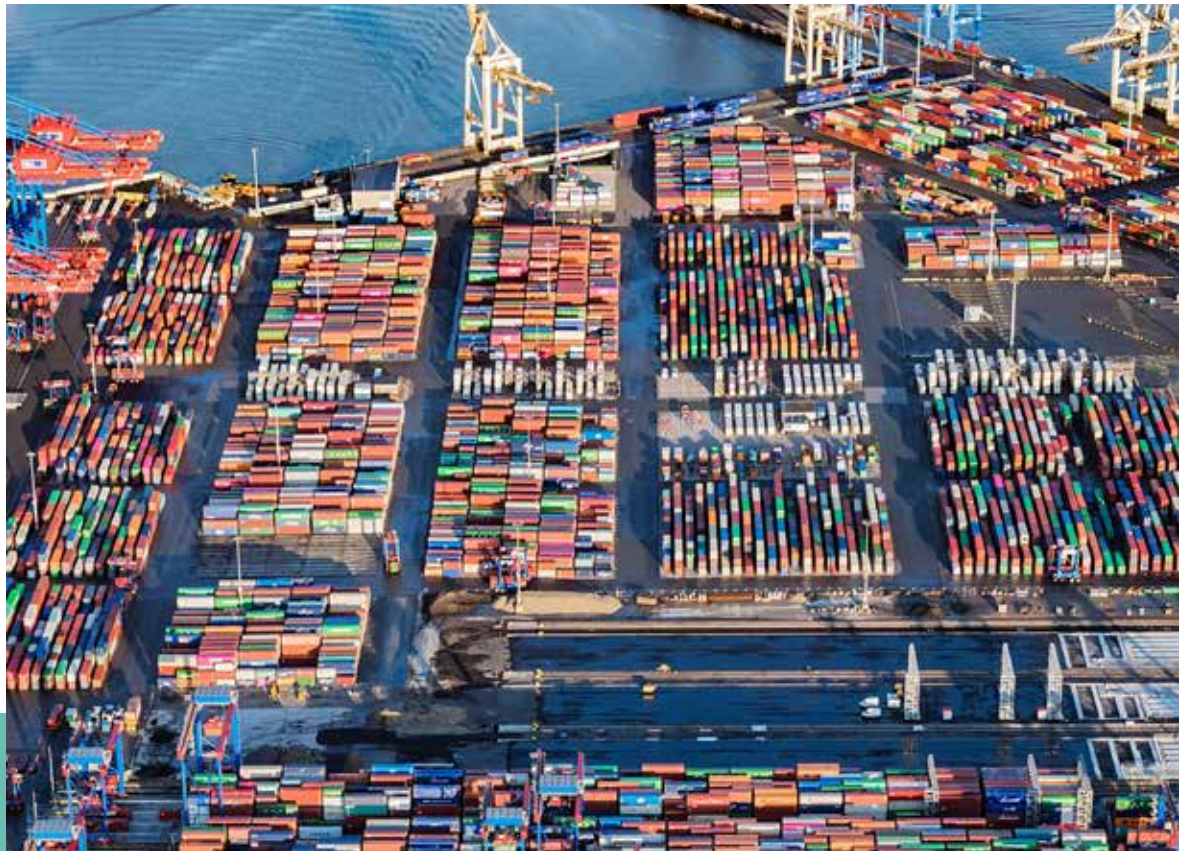
setzt auf die von der Finanzministerkonferenz (FMK) beschlossene Evaluation der Corona-Sonderregeln, mit denen bereits erste Ansätze eines Verrechnungsmodells in den vergangenen Jahren praktiziert wurden, die dem Vernehmen nach begonnen hat. Bis zum Frühjahr 2024 sollen die Ergebnisse vorliegen. Der ZDS wird sich hier weiter intensiv um die dauerhafte Einführung eines Verrechnungsmodells bemühen.



TONNAGESTEUER

Die unfairen Wettbewerbsbedingungen liegen aber nicht nur in ungleichen Regelungen in den Nationalstaaten vor. Auch gegenüber den großen Linienreedereien bestehen erhebliche Benachteiligungen. So drängen die Reedereien zunehmend in das Geschäft des Hafenumschlags und der Hinterlandlogistik, unterliegen dabei aber potenziell nur einem sehr geringen Steuersatz, der in keinem Verhältnis zur üblichen Körperschaftsbesteuerung steht, den auch die deutschen Seehafenbetriebe entrichten. Möglich wird dies durch die sogenannte Tonnagesteuer, die eine Beihilfe auf nationalstaatlicher Ebene darstellt.

Vor allem im europäischen Ausland herrscht weitgehende Intransparenz darüber, was die Ausgestaltung und Anwendung dieser für Reedereien äußert vorteilhaften Besteuerung angeht. Es ist davon auszugehen, dass Reedereien beispielsweise für den Betrieb von Hafenterminals einen Bruchteil der Steuern bezahlen, die deutsche Seehafenbetriebe abführen. Die EU-Kommission, die für die Genehmigung und Überwachung solcher Beihilfen zuständig ist, entzieht sich in diesem Bereich jedoch ihren Kontroll- und Durchsetzungspflichten. So kom-



Container im Hamburger Hafen

men zahlreiche EU-Mitgliedsstaaten nicht ihrer Pflicht nach, die Kommission zu den nationalen Tonnagesteuerentwicklungen zu informieren. Gleichzeitig fordert die EU-Kommission die Einhaltung dieser Berichtspflicht offenbar nicht ein, verschleppt laufende Beschwerdeverfahren und verweigert eine amtliche Nachprüfung ihrer Beihilfeleitlinien, obgleich diese seit 2004 trotz starker Marktveränderungen nicht angepasst worden sind. Der ZDS hat wiederholt Aufmerksamkeit auf die ungerechte Besteuerung von Reedereien gelenkt und dafür geworben, dass die Tonnagesteuer-Regelungen zumindest auf landseitige Aktivitäten wie Ladungsumschlag oder Spedition keine Anwendung finden dürfen.

KARTELLRECHT FÜR LINIENREEDEREIEN

Auch im Kartellrecht benachteiligt die EU die Seehäfen gegenüber den Reedereien. Die sogenannte Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien erlaubt es den großen Linienreedereien, Absprachen über Hafenanläufe und den gemeinsamen Betrieb von Hafenanlagen in Rahmen von Allianzen zu treffen. Daraus ergibt sich ein erhebliches Ungleichgewicht in den Verhandlungen zwischen Linienreedereien und den europäischen Seehäfen.

Bei der EU-Kommission läuft aktuell ein Verfahren über eine eventuelle Verlängerung bzw. Anpassung der Regelungen der Gruppenfreistellungsverordnung. Der ZDS hatte sich hier in der Beteiligung im vergangenen Jahr für eine Veränderung eingesetzt, die die Allianzaktivitäten rein auf den Seeverkehr begrenzt, also beispielsweise Absprachen zur Nutzung von Landdienstleistungen ausschließt.

Güterzug im Seehafen Lübeck

SEEHÄFEN ALS SCHLÜSSEL ZUR ENERGIEWENDE

Komponenten für Windenergieanlagen in Brunsbüttel

Nicht zuletzt in Folge des russischen Angriffs auf die Ukraine wurden viele vermeintliche Gewissheiten in der bisherigen Energieversorgung Deutschlands in Frage gestellt. So wie die deutschen Seehäfen von jeher die Energieversorgung gewährleistet haben, stehen deutsche Seehäfen hier als Knotenpunkte für neue Importwege zur Verfügung, sei es bei der Errichtung der LNG-Terminals oder dem verstärkten Import von Kohle und Öl über den Seeweg. Die deutschen Seehafenbetriebe bekennen sich allerdings klar zu den internationalen und nationalen Klimazielen und betrachten fossile Energieträger als Brückentechnologie zur Herstellung der Versorgungssicherheit. Ökologisch wie ökonomisch liegen die Potenziale im Ausbau der erneuerbaren Energien, bei dem den deutschen Seehäfen eine Schlüsselrolle zukommt.

WINDKRAFT

Mit den ambitionierten Ausbauzielen Deutschlands und anderer europäischer Länder in der Windkraft kommen große Aufgaben auf die Seehäfen zu. Der forcierte Hochlauf beim Ausbau der Windenergie an Land wird einen enormen Import-Bedarf bei Anlagen und -komponenten nach sich ziehen. Insbesondere in der Rotorblatt-Produktion gibt es nicht annähernd ausreichende hiesige Produktionskapazitäten, um den Bedarf in Europa zu decken. Die für den Import nötigen Schwerlastflächen sind in den deutschen Seehäfen nicht in ausreichenden Mengen verfügbar. Bislang sind auch insbesondere beim für die Energiepolitik zuständigen Bundeswirtschafts- und Klimaschutzministerium keine Anstrengungen erkennbar, die für die Hafeninfrastrukturen zuständigen Länder in dieser Frage gezielt zu unterstützen. Ähnliches gilt für den Ausbau der Offshore-Windenergie, bei der die Anlagen in der Regel deutlich größer sind als im Onshore-Bereich und der Bedarf an Schwerlastflächen entsprechend noch größer ist. Die mangelnde Bereitschaft der Bundesregierung, sich bei dieser nationalen Aufgabe zu engagieren, gefährdet konkrete Ausbauprojekte und die Energiewende insgesamt.

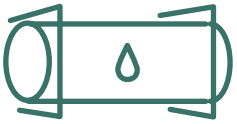
Umschlag von Windenergieanlagen in Cuxhaven

Gleichzeitig behindert die Infrastruktur im Hinterland den Transport von Windenergieanlagen. Die marode Straßeninfrastruktur, bürokratische Vorgaben und stark stockende Genehmigungsverfahren erschweren die Großraum- und Schwerlasttransporte erheblich. Gerade für Projekte in der Windenergie stellen diese Unsicherheiten ein erhebliches Risiko dar und schwächen den deutschen Standort. Eine Verlagerung der Transporte von Windenergieanlagen von der Straße auf die Binnenwasserstraßen, wie sie teilweise in der Bundespolitik gefordert wird, kann nur als Ergänzung eines für Großraum- und Schwerlastverkehre geeigneten Verkehrsnetzes gesehen werden.

Der ZDS hat wiederholt bekräftigt, dass der Bund gerade bei der nationalen Aufgabe der Energieversorgung gefordert ist. In der Nationalen Hafenstrategie müssen die für die Energiewende nötigen Rahmenbedingungen gesetzt werden. Es bedarf eines zügigen, konsequenten und flächendeckenden Ausbaus von Schwerlastflächen in den Häfen, schneller Verbesserungen bei den nötigen Großraum- und Schwerlasttransporten, eines verstärkten finanziellen Engagements des Bundes sowie passgenauer Finanzierungen für die Wirtschaft. Die nationalen Ausbauziele in der Windenergie werden ohne einen Ausbau der nötigen Seehafenflächen nicht zu erreichen sein.

WASSERSTOFF/AMMONIAK

Ein weiterer wichtiger Baustein der Energiewende ist der Ersatz bisheriger molekularer Energieträger durch grünen Wasserstoff bzw. dessen Derivaten. Vor allem in energieintensiven Unternehmen beispielsweise in der chemischen Industrie oder der Stahlproduktion ist eine solche Versorgung zwingende Voraussetzung für eine starke und klimaneutrale deutsche Industrie. Es ist absehbar, dass Deutschland hier Wasserstoff/-derivate im großen Stil vor allem über die Seehäfen importieren muss, um den hiesigen Bedarf zu decken. Es ist daher grundsätzlich begrüßenswert, dass die



Bundesregierung in diesem Jahr die Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie auf den Weg gebracht hat. Wesentliche Fragen des Importes wurden allerdings ausgeklammert und sollen erst in einer Wasserstoffimportstrategie behandelt werden. Aus Sicht des ZDS müssen hier sowie in der Nationalen Hafenstrategie schnell entscheidende Weichenstellungen für den zu erwartenden massiven Ausbaubedarf der nötigen Hafeninfrastrukturen getroffen werden, um die Versorgung Deutschlands sicherzustellen. Auch der in diesem Jahr vorgestellte erste Entwurf eines Kernnetzes für Wasserstoffpipelines erscheint aus inhaltlichen Gesichtspunkten unzureichend. So sind wesentliche Seehafenstandorte nicht an das Netz angeschlossen, obwohl absehbar ist, dass enorme Importkapazitäten benötigt werden. Vor diesem Hintergrund ist es absolut unverständlich, dass große Seehäfen wie etwa Bremerhaven nicht ins Kernnetz integriert werden sollen. Der ZDS wird sich insbesondere im Rahmen der Wasserstoffimportstrategie für einen entschlossenen und frühzeitigen Ausbau der Hafeninfrastrukturen für Wasserstoff(-derivate) einsetzen.

HAFENFAHRZEUGE

Auch im eigenen Betrieb bemühen sich die deutschen Seehafenbetriebe um eine Energiewende bei den Antriebsstoffen der Hafenfahrzeuge. Eine Studie der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie des Bundes (NOW) hat nun das erhebliche CO_2-Einsparungspotenzial aufgezeigt. So wurden erstmal systematisch die Emissionen von Umschlagsgeräten in den See- und Binnenhäfen erfasst und das Potenzial für Emissionseinsparungen mit den perspektivisch zur Verfügung stehenden Antriebstechnologien abgeschätzt. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass hier bis 2040 ein klimaneutraler Betrieb möglich wäre, vorausgesetzt die öffentliche Förderung gleicht wettbewerbliche Nachteile aus. Im Jahr 2040 könnten somit 167 Tsd. Tonnen CO_2 eingespart werden, sofern eine vollständige Substitution der derzeit dieselbetriebenen Geräte erfolge. Bereits im Jahr 2030 könne eine Einsparung von fast 80 % in den See- und Binnenhäfen erreicht werden. Der ZDS hat die Studie zum Anlass genommen, für eine Anpassung der Förderinstrumente für Hafenfahrzeuge zu werben und hat die NOW-Ergebnisse an verschiedene Stakeholder kommuniziert.

Hafenfahrzeug
in Hamburg

CCU/CCS

Gemeinsam mit anderen Verbänden hat der ZDS eine nationale Carbon-Management-Strategie gefordert. Ziel ist eine Umsetzung von Projekten des Carbon Capture and Utilization (CCU) sowie Carbon Capture and Storage (CCS) im industriellen Maßstab. Vor allem im Bereich der CO_2-Offshore-Speicherung in der Nordsee entstehen erhebliche Potenziale für die deutschen Seehafenbetriebe. In der Bundesregierung steigt das Bewusstsein für die Notwendigkeit von CCU und CCS zum Erreichen der Klimaziele. Entsprechend wird der ZDS seine Forderung nach einer nationalen Strategie und ersten Pilotprojekten Nachdruck verleihen, um die nötigen Erfahrungswerte zum Umgang mit CO_2-Speicherung in den Seehäfen zu sammeln. In einem Positionspapier hat der ZDS beschrieben, dass für Seehafenbetriebe Umschlag, Lagerung und Verteilung nicht nur von Wasserstoff und dessen Derivaten, sondern zukünftig auch von verflüssigtem CO_2 im Rahmen der CCU/CCS-Technologie innovative Geschäftsmodelle darstellen können.

SOZIALPARTNERSCHAFT

Auszubildende
im Hafen Brake

6

LOHNTARIFVERTRAG

Nach insgesamt zehn inhaltlich schwierigen und kontroversen Verhandlungen von Mai bis August 2022, die von mehreren, aus Sicht der Arbeitgeber zu leichtfertig ausgerufenen Warnstreiks unterbrochen wurden, haben sich die Gewerkschaft ver.di und der ZDS auf einen Lohntarifabschluss über eine Laufzeit von 24 Monaten bis zum 31. Mai 2024 verständigt.

Zum 1. Juli 2022 wurden

- die Grundstundenlöhne (Lohngruppen I-VIII) tabellenwirksam um 1,20 € angehoben, abweichend davon wurden die Grundstundenlöhne im Automobilumschlag (AMU 1 bis 4, Ia, Ib alt) tabellenwirksam um 0,90 € angehoben.
- die Zulage für Hafenarbeiter der Containerbetriebe um 1.500,00 € erhöht. Zusätzlich haben diese im Oktober 2022 eine nicht wiederkehrende Einmalzahlung (Inflationsgeld) in Höhe von 700,00 € erhalten.
- die Zulage für Hafenarbeiter der konventionellen Betriebe um 750,00 € erhöht. Zusätzlich haben diese im Oktober 2022 eine nicht wiederkehrende Einmalzahlung (Inflationsgeld) in Höhe von 700,00 € erhalten.

Zum 1. Juni 2023 wurden alle Grundstundenlöhne und Zuschläge tabellenwirksam um 3,1 %, zusätzlich alle Grundstundenlöhne tabellenwirksam um 0,30 € angehoben.
Liegt der Gesamtumschlag in den tarifgebundenen Seehäfen im Betrachtungszeitraum 1. Oktober 2022 bis 30. September 2023 (gemäß Destatis Seeschifffahrt) über dem des Jahres 2021 gilt folgende Regelung:
Bei einer durchschnittlichen Preissteigerungsrate im Betrachtungszeitraum vom 1. Juni – 30. November 2023 (gemäß Destatis) von mehr als 4,5 %, jedoch nicht über 5,5 %, wird der in Ziffer I.1. genannte Prozentsatz (3,1 %) um die Differenz zwischen der Preissteigerungsrate und 4,5 % erhöht. 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 wird die ab 1. Juni 2023 geltende Lohntabelle durch eine entsprechende

Erhöhung angepasst. Für Teilzeitbeschäftigte wird die Höhe der Einmalzahlung anteilig ermittelt nach ihrer arbeitsvertraglich festgelegten Normalarbeitszeit im Verhältnis zu der Normalarbeitszeit der Vollzeitbeschäftigten. Bei Befristung bzw. Begründung oder Beendigung des Arbeitsverhältnisses im Zeitraum 1.6.2023 bis 31.12.2023 wird die Höhe der Einmalzahlung anteilig ermittelt. Liegt die durchschnittliche Preissteigerungsrate im o. g. Betrachtungszeitraum über 5,5 %, 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 für beide Tarifparteien ein Sonderkündigungsrecht mit einer Kündigungsfrist von einem Monat zum Monatsende.

Die Zuführung in den Demografie-Fonds nach § 2 Ziffer 2 des Demografie-Tarifvertrages entfällt während der gesamten Laufzeit dieses Lohntarifvertrages.

Der Inflationsausgleich gemäß § 3 Ziffer II Beschäftigungssicherungstarifvertrag zum Rahmentarifvertrag für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wurde für den Zeitraum 1. Juli 2022 – 31. Mai 2023 auf einen Wert von 3,5 %, für den Zeitraum 1. Juni 2023 – 31. Mai 2024 auf 2,5 % 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. Juni 2023 ergibt sich aus den Tabellen auf den Seiten 38–39.

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

Autoterminal Bremerhaven

TARIFGESPRÄCH 2023

Anfang Juni hat die Gewerkschaft ver.di den ZDS dazu aufgefordert, die Zustimmung zur begehrten Kündigung der Hamburger Sonderbestimmungen zu erteilen. Sowohl diese Sonderbestimmungen als auch diejenigen in den Bremischen Häfen sind Bestandteil des zentralen Rahmentarifvertrages. Deshalb können diese Sonderbestimmungen nur gekündigt werden, indem der Rahmentarifvertrag in Gänze gekündigt wird oder beide zentralen Tarifparteien ihre Zustimmung zur Kündigung der Sonderbestimmungen erteilen. Diese Zustimmung hat der ZDS abgelehnt, so dass die seitens ver.di erfolgte Kündigung der Hamburger Sonderbestimmungen keine Wirkung entfaltet hat.

GRUNDSTUNDENLÖHNE DER HAFENBESCHÄFTIGTEN

Daher hat die Gewerkschaft den ZDS zu einem weiteren Tarifgespräch aufgefordert. Dieses Gespräch hat unter der Voraussetzung stattgefunden, dass ver.di sich dazu bereit erklärt hatte, eine Reform und Stärkung des Flächentarifvertrages entlang der Veränderungen der Branche (z. B. infolge der Transformationsprozesse) anzugehen. Der ZDS hat gegenüber ver.di noch einmal klargestellt, einer separaten Kündigung der Hamburger Sonderbestimmungen nicht zuzustimmen. Diese würde zu einer Zersplitterung des Flächentarifvertrages führen und eine regionale Abkopplung unterstützen, woran die zentralen Tarifparteien kein Interesse haben können.

	Ab 01.06.2023
Lohngruppe I	€ 20,45
Lohngruppe II	€ 22,57
Lohngruppe III	€ 23,70
Lohngruppe IV	€ 25,02
Lohngruppe V	€ 25,36
Lohngruppe V/1	€ 25,85
Lohngruppe VI	€ 26,28
Lohngruppe VI/1	€ 26,86
Lohngruppe VI/2	€ 27,38
Lohngruppe VII	€ 28,76
Lohngruppe VII/1	€ 29,55
Lohngruppe VIII	€ 30,89

Die Tarifvertragsparteien haben sich darauf verständigt, im Herbst 2023 ein weiteres Tarifgespräch zu führen, um sich über die wechselseitig identifizierten Anpassungsanforderungen des Rahmentarifvertrages auszutauschen. Die Parteien haben vereinbart, zunächst die benötigten Flexibilisierungsinstrumente in separaten Arbeitsgruppen zusammenzutragen.

IHATEC-PROJEKT PORTSKILL 4.0

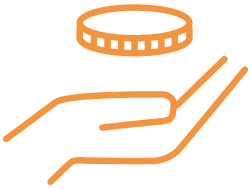
Im Rahmen des Fördergramms der Bundesregierung zu innovativen Hafentechnologien (IHATEC II) hat sich die Hafenwirtschaft mit den Auswirkungen der verschiedenen Veränderungsprozesse für die Arbeitswelt auseinandergesetzt. Die ma-co GmbH hat sich als Konsortialführerin gemeinsam mit dem ZDS und weiteren Partnern erfolgreich für eine IHATEC-Förderung des Projekts „PortSkill 4.0 – Bildungshub der deutschen Hafenbetriebe“ engagiert. Ziel ist die Analyse, Erforschung und Entwicklung der für die Hafenarbeit der Zukunft notwendigen Kompetenzen, Qualifikationen, Lernkonzepten und -methoden. Dabei sollen neue digitale Lernwelten entwickelt werden, die in einem digitalen Test- und Trainingscenter (Bildungshub) mit haptischen Elementen erprobt werden können. Flankierend dazu werden die sozioökonomischen Auswirkungen der digitalen Transformation in den deutschen Hafenbetrieben untersucht und Handlungsempfehlungen ermittelt. Das Projekt ist für einen Zeitraum von vier Jahren angesetzt. Es bezieht alle Hafenumschlagsunternehmen an der Nord- und Ostseeküste ein.

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 01.06.2023 in Euro
I	Hafenarbeiter, die manuelle Tätigkeiten in den ersten 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	20,45
II	Hafenarbeiter, die manuelle Tätigkeiten nach 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	22,57
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	23,70
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	25,02
V	Hafenfacharbeiter, die die Hafenfacharbeiterprüfung auf betriebliche Veranlassung absolviert haben	25,36
VI	Handwerker mit einem anerkannten Ausbildungsberuf und nach 3 Berufsjahren. Ewerführer, Maschinisten und Schiffer in der Hafenwirtschaft, Seegüterkontrolleure, Hafenfacharbeiter, die als Vancarrierfahrer, Container-brückenfahrer, 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	26,28

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2023 in Euro
VII	Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als Vorarbeiter oder Stauervize tätig sind, Vorhandwerker, Handwerker mit abgeschlossener und abverlangter Spezialausbildung, Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als Vancarrierfahrer, Containerbrückenfahrer, Reachstackerfahrer, Constackerfahrer tätig sind, und Fahrer von 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	28,76
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	30,89



T39

Holzverladung
in Brake

Im Jahr 2022 wurden in deutschen Seehäfen 279,1 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Das ist ein Rückgang um -3,2 % Prozent gegenüber dem Vorjahr (2021: 288,7 Millionen Tonnen).

Damit setzte im Jahr 2022 erneut ein leichter wirtschaftlicher Abschwung ein, nachdem das Jahr 2021 ein deutliches Wachstum (+ 4,7 % von 2020 auf 2021) brachte im Vergleich zu dem stark vom Corona geprägten Vorjahr. Weiterhin hielten Beschränkungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens aufgrund der Corona-Krise und ihrer Folgewirkungen auch im Jahr 2022 an. Restriktive Schutzmaßnahmen und Lockdowns hatten starke Auswirkungen auf die weltweiten Produktions- und Lieferketten insbesondere in China, wodurch es in den internationalen Lieferketten zu massiven und langanhaltenden Störungen kam. Weltweit nahmen andernorts die pandemische Entwicklung und die entsprechenden Schutzmaßnahmen aber bereits spürbar ab.

Alle Entwicklungen überschattend begann Russland im Februar 2022 einen Angriffskrieg auf die Ukraine, wodurch Millionen von Menschen in Gefahr gerieten und aus ihrem Heimatland flüchten mussten. Auch auf die wirtschaftliche Entwicklung und auf die Seehäfen hat dieser Krieg einschneidende Auswirkungen.

Die Ukraine und Russland gelten als zwei der wichtigsten Exporteure von Agrargütern weltweit. Die Blockade des Schwarzen Meeres aufgrund des russischen Angriffskriegs führte somit auch zu Versorgungsunsicherheiten auf dem Weltmarkt und zu starken Preisschwankungen für Agrargüter. Im Rahmen des Vorhabens der Getreidebrücke (Solidarity Lanes) haben deutsche Seehafenbetriebe maßgeblich daran mitgewirkt, ukrainische Agrargüter in die Welt zu exportieren.

7

Die wirtschaftlichen Sanktionen gegenüber der Russischen Föderation bedingten einen starken Rückgang des EU-Außenhandels mit Russland. Bis zum Beginn des Russischen Angriffskriegs bestand eine starke Außenhandelsbeziehung Deutschlands sowie der Seehäfen mit Russland, insbesondere hinsichtlich verschiedener Energieträger. Der Güterumschlag der Seehäfen mit Russland ging im Jahr 2022 um 49,8 Prozent zurück (von 26,7 Millionen Tonnen auf 13,4 Millionen Tonnen). Die Abhängigkeiten des deutschen und Europäischen Markts von russischen Energieträgern, insbesondere Gas, im Zusammenwirken mit den Sanktionen, führten zu massiven Preissteigerungen und ebenfalls zu starken Versorgungsunsicherheiten auf dem Energiemarkt. Um den Rückgang der Energieimporte aus Russland zu kompensieren, wurde verstärkt Kohle und Öl aus anderen Ländern importiert und über die Seehäfen umgeschlagen (Anstieg des Imports von Kohle, Erdöl und Erdgas über Seehäfen um + 13,9 %).

LNG-Terminal Wilhelmshaven

Die Menge der **aus dem Ausland empfangenen Güter** sank gegenüber dem Vorjahr um - 1,5 Prozent, auch der Versand in das Ausland um sank um - 7,0 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 148,8 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (- 9,3 Prozent), davon 95,9 Millionen Tonnen mit Ländern der Europäischen Union (- 3,4 Prozent).

Der Umschlag mit asiatischen Ländern betrug 48,3 Millionen Tonnen (- 1,4 Prozent), davon wurden 20,9 Millionen Tonnen mit China (- 3,6 Prozent) umgeschlagen. Mit Amerika betrug das Umschlagsvolumen 2022 insgesamt 47,8 Millionen Tonnen (+ 8,3 Prozent), davon 22 Millionen Tonnen mit den Vereinigten Staaten (+ 13,4 Prozent).

Die wichtigsten **Importe** nach Gütermenge waren im Jahr 2022 „nicht identifizierbare Güter“ (i. d. R. Container) mit 37,8 Millionen Tonnen empfangener Güter, gefolgt von der Kategorie Kohle, rohes Erdöl und Erdgas mit 36,1 Millionen Tonnen. Der drittwichtigste Import nach Gütermenge waren Erze, Steine und Erden (28,3 Millionen Tonnen).

Bei den **Exporten** waren, wie auch im Vorjahr, „nicht identifizierbare Güter“ (43,3 Millionen Tonnen), gefolgt von chemischen Erzeugnissen (12,2 Millionen Tonnen) und Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse (10,2 Millionen Tonnen) die nach Menge wichtigsten Güter.

Der Überseehafen
Rostock

Der Hafenstandort Hamburg schlug im Jahr 2022 103,3 Millionen Tonnen Güter um (- 7,2 Prozent), gefolgt von Bremen/Bremerhaven (55,1 Millionen Tonnen; - 7,6 Prozent), Wilhelmshaven (31,8 Millionen Tonnen; + 7,6 Prozent), Rostock (21,3 Millionen Tonnen; - 3,2 Prozent) und Lübeck (16,4 Millionen Tonnen; - 6,9 Prozent).

Der **Containerumschlag** lag 2022 bei 13,9 Millionen TEU (- 6,3 Prozent). Die wichtigsten Handelspartner beim Containerverkehr waren China mit 2,9 Millionen TEU (- 3,2 Prozent) vor den USA (1,4 Millionen TEU) und Singapur mit 0,58 Millionen TEU (- 19 Prozent). Im Jahr 2021 war Russland noch eines der wichtigsten Partnerländer im Containerumschlag, dieser Umschlag ist um - 74 Prozent zurückgegangen (Platz 24). Die meisten Container wurden 2022 in Hamburg umgeschlagen (8,3 Millionen TEU), gefolgt von den bremischen Häfen (4,6 Millionen Tonnen) und Wilhelmshaven mit 0,7 Millionen TEU.

Umschlag in Nordenham

Sowohl in den **Nord-** als auch in den **Ostseehäfen** sank der Güterumschlag im Jahr 2022. In den deutschen Ostseehäfen wurden 54,6 Millionen Tonnen umgeschlagen. Die Seehäfen Sassnitz, Stralsund und die übrigen Häfen in Mecklenburg-Vorpommern sowie Flensburg erhielten jeweils ein merkliches Wachstum, im Falle von Sassnitz und den übrigen Häfen in Mecklenburg-Vorpommern stiegen die Umschlagszahlen um 32,5, bzw. 32,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, in Stralsund betrug das Plus 6,1 Prozent. Die Häfen Kiel, Lübeck, Rostock, Rendsburg sowie die übrigen Ostseehäfen Schleswig-Holsteins verzeichneten jedoch einstellige Verluste, die übrigen Ostseehäfen in Schleswig-Holstein schrieben einen Verlust von - 10,5 Prozent. In den deutschen **Nordseehäfen** wurden 223,7 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Die Häfen Brake, Brunsbüttel, Wilhelmshaven und Nordenham sowie die übrigen Nordseehäfen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen erzielten ein starkes Wachstum, während die Häfen Leer, Bremen und Bremerhaven sowie Hamburg und Papenburg deutliche Rückgänge im Seegüterumschlag verzeichneten, in Leer ist der Rückgang mit - 81,1 Prozent besonders stark ausgeprägt.

Der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** über die deutschen Ostseehäfen wie Lübeck, Rostock oder Kiel sank 2022 um - 3,1 Prozent auf 39,3 Millionen Tonnen. Die Passagierzahlen stiegen um 67,7 Prozent (auf 8,9 Millionen Personen) im Vergleich zum Vorjahr. Der **Stückgutumschlag** lag bei 166,1 Millionen Tonnen, das ist ein Rückgang von 5,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der **Massengutumschlag** sank um - 0,1 Prozent auf 112,9 Millionen Tonnen. Beim flüssigen Massengut gab es ein Rückgang von - 0,6 Prozent auf 47,8 Millionen Tonnen. Der Umschlag von festem Massengut stieg um 0,1 Prozent auf 65,1 Millionen Tonnen.

HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE

Im Jahr 2022 vereinten der Hamburger Hafen und die bremischen Häfen beim Gesamtumschlag in der Hamburg-Antwerpen-Range einen Marktanteil von 19,6 Prozent auf sich. Das ist ein Minus von 4,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil Hamburgs lag bei 12,8 Prozent, der der bremischen Häfen bei 6,8 Prozent. Der Anteil des Rotterdamer Hafens am Gesamtumschlag ging leicht zurück (- 1,8 Prozent), der Anteil des Hafens Antwerpen stieg um 4,2 Prozent.

Beim Containerumschlag ging der Marktanteil von Hamburg und den bremischen Häfen zurück. Er lag im Jahr 2022 bei 31,2 Prozent, im Vorjahr waren es noch 33,4 Prozent. Beide Standorte verloren Marktanteile im Containersegment. Der Anteil des Hamburger Hafens lag mit 20,1 Prozent um - 1,1 Prozent unter dem Vorjahreswert. Bei den bremischen Häfen sank der Anteil am Containerumschlag ebenfalls um 1,1 Prozent auf nunmehr 11,1 Prozent. Während der Marktanteil von Rotterdam um 1,3 Prozent sank, steigerte Antwerpen seinen Marktanteil um 3,5 Prozent.

HAMBURG-ANTWERPEN-ROTTERDAM-DANZIG-RANGE

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 2012 noch 0,9 Millionen TEU um, waren es im Jahr 2021 bereits 1,8 Millionen TEU. Dies machte im Jahr 2021 einen Anteil von 4,5 Prozent im Vergleich zu den wichtigsten Nordrange-Häfen aus, während es im Jahr 2012 lediglich 2,6 Prozent waren.

Markante Zugewinne an Marktanteilen konnte ebenfalls der Hafen Antwerpen in den vergangenen Jahren erzielen. Mit einem Containerumschlag von 8,2 Millionen TEU im Jahr 2012 nahm der Hafen einen Anteil von 23,0 Prozent ein. Dieser Anteil stieg bis zum Jahr 2021 auf 29,2 Prozent mit einem Umschlag von 12 Millionen TEU an.

Der Hafen Rotterdam schwankt in den vergangenen Jahren regelmäßig auf einem sehr hohen Niveau von etwa 31 Prozent bis 33,7 Prozent. Der Containerumschlag ist seit 2012 merklich angestiegen, dennoch kann Rotterdam in der vorliegenden Betrachtung mit 32,6 Prozent die Position als Anteilsführer wahren.

Starke Verluste im Marktanteil verzeichnen jedoch die Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven in den vergangenen 10 Jahren. Waren es in Hamburg im Jahr 2012 noch 8,9 Millionen TEU Containerumschlag mit einem Anteil von 25 Prozent, schlug der Hamburger Hafen im Jahr 2021 zwar noch 8,8 Millionen TEU um, die jedoch lediglich einen Anteil von 21,4 Prozent im Vergleich zu den wichtigsten Nordrange-Häfen und Danzig ausmachten. In Bremerhaven zeichnet sich ein ähnliches Bild ab, da im Jahr 2012 noch 6,1 Millionen TEU umgeschlagen wurden, die einen Anteil von 17,2 Prozent ausmachten. Im Jahr 2021 hingegen wurden nur noch 5 Millionen TEU Container umschlagen und der Anteil auf 12,2 Prozent zurückging. Hervorzuheben ist jedoch, dass der Containerumschlag sowie die Marktanteile der Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr jeweils leicht angestiegen sind.

GÜTERUMSCHLAG

AUSGEWÄHLTER SEEHÄFEN 2022 (in 1.000 t)

	2020	2021	2022	Veränderung 2021:2022 in %
Ostseehäfen	**50.233**	**56.260**	**54.616**	**-2,9**
Rostock	19.777	22.047	21.335	-3,2
Lübeck	15.287	17.632	16.413	-6,9
Puttgarden	4.998	5.611	6.059	8,0
Kiel	4.799	5.377	4.887	-9,1
Wismar	2.258	2.659	2.566	-3,5
Sassnitz	1.119	1.022	1.354	32,5
Wolgast	257	202	192	-5,0
Stralsund	755	776	823	6,1
Flensburg	233	274	286	4,4
Rendsburg	326	339	331	-2,4
Übrige Ostseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	178	129	115	-10,5
Mecklenburg-Vorpom.	246	192	255	32,6
Nordseehäfen	**224.018**	**231.363**	**223.706**	**-3,3**
Hamburg	109.034	111.365	103.353	-7,2
Wilhelmshaven	27.005	29.518	31.775	7,6
Bremen/Bremerhaven	56.921	59.616	55.102	-7,6
Brunsbüttel	8.659	8.335	9.512	14,1
Brake	5.428	5.173	6.858	32,6
Stade (Bützfleth)	6.167	5.916	5.112	-13,6
Emden	4.069	4.072	4.340	6,6
Nordenham	1.694	2.326	2.439	4,9
Cuxhaven	2.199	2.413	2.432	0,8
Leer	17	37	7	-81,1
Papenburg	540	478	467	-2,3
Husum	401	226	284	25,7
Übrige Nordseehäfen in:				
Schleswig-Holstein	843	837	930	11,1
Niedersachsen	1.041	1.050	1.095	4,2
Seehäfen zusammen	**274.978**	**287.549**	**278.342**	**-3,2**
Seehäfen zusammen	**274.978**	**287.549**	**278.342**	**-3,2**
Binnenhäfen (Seeverkehr)	753	894	795	-11,1
darunter Duisburg	257	202	192	-5,0
Insgesamt	**275.731**	**288 443**	**279 137**	**-3,2**

Quelle: Destatis

GÜTERUMSCHLAG ÜBER SEE

(in Mio. t) FÜR DAS JAHR 2022

		2021	2022	Veränderung 2021:2022 in %
Verkehr innerhalb Deutschlands		**7,3**	**8,5**	**16,4**
Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands		**166,4**	**163,9**	**-1,5**
Europäische Häfen		102,9	94,4	-8,3
davon Häfen in:	der Europ. Union	52,9	52,5	-0,8
	übrigem Europa	50,0	41,9	-16,2
	dar.: Russland	23,8	12,5	-47,5
	Norwegen	16,9	19,6	16,0
Außereuropäische Häfen		63,5	69,5	9,4
darunter Häfen in:	Afrika	11,9	14,4	21,0
	Nordamerika	14,1	17,4	23,4
	Mittel- und Süd-amerika	10,4	10,8	3,8
	Asien	25,1	24,9	-0,8
	Australien und Neuseeland	1,4	1,7	21,4
Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands		**114,7**	**106,7**	**-7,0**
Europäische Häfen		61,2	54,5	-10,9
davon Häfen in:	der Europ. Union	46,3	43,4	-6,3
	übrigem Europa	14,9	11,0	-26,2
	dar.: Russland	2,9	0,9	-69,6
	Norwegen	3,2	3,1	-3,3
Außereuropäische Häfen		53,5	52,3	-2,2
darunter Häfen in:	Afrika	8,7	7,3	-16,6
	Nordamerika	11,8	12,3	4,2
	Mittel- und Süd-amerika	7,7	7,3	-5,5
	Asien	23,9	23,4	-2,1
	Australien und Neuseeland	0,2	0,3	49,0
Gesamtverkehr		**288,4**	**279,1**	**-3,2**

Quelle: Destatis

CONTAINERUMSCHLAG

CONTAINERUMSCHLAG IN DEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

Vergleich Entwicklung 2022/2021	Container	Beladene Container	
	insgesamt in 1.000 TEU	Anzahl in 1.000 TEU	Gewicht der Ladung in 1.000 t
2021 Alle Häfen	**14.778**	**12.778**	**120.753**
dar. Hamburg	8.820	7.814	70.628
Brem. Häfen	5.043	4.275	41.839
JadeWeserPort – Wilhelmshaven	611	461	5.704
2022 Alle Häfen	**13.853**	**11.927**	**111.027**
dar. Hamburg	8.350	7.346	65.994
Brem. Häfen	4.616	3.904	37.702
JadeWeserPort – Wilhelmshaven	659	512	5.383
Veränd. 2022/2021 %	**-6,3**	**-6,7**	**-8,1**
dar. Hamburg	-5,3	-6,0	-6,6
Brem. Häfen	-8,5	-8,7	-9,9
JadeWeserPort – Wilhelmshaven	8,0	10,9	-5,6

Quelle: Destatis

FÄHR- UND RO/RO-VERKEHR

IN DEUTSCHEN OSTSEEHÄFEN (in 1.000 t)

	2021	2022	Veränderung 2022:2021 in %
Lübeck	21.646	20.426	-5,6
Rostock	18.000	17.700	-1,7
Puttgarden	15.240	14.790	-3,0
Kiel	6.323	6.396	1,2
Zusammen	**61.209**	**59.312**	**-3,10**
Anzahl der Passagiere			
Puttgarden	2.685.870	4.519.250	68,3
Rostock	1.700.000	2.500.000	47,1
Kiel	633.118	1.482.181	134,1
Lübeck	339.198	484.284	42,8
Zusammen	**5.358.186**	**8.985.715**	**67,7**

RoRo-Verkehr
in Lübeck

ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE

IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE*

		Gesamtumschlag		Massengutumschlag		Stückgutumschlag		Containerumschlag	
		Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %
Hamburg	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	14,2	39,8	9,54	88,9	18,2	8,7	21,2
	2022	119,9	12,8	36,2	8,2	83,8	16,9	8,3	20,1
	1 HJ 2023	**58,2**	**13,0**	**-**	**-**	**-**	**-**	**3,8**	**20,1**
Brem. Häfen	2019	69,4	7,6	9,2	2,2	60,2	12,3	4,9	12,0
	2020	66,5	7,7	8,6	2,24	57,9	12,1	4,8	12,1
	2021	69,7	7,7	9,7	2,32	60,0	12,3	5,0	12,2
	2022	64,0	6,8	9,3	2,1	54,7	11,0	4,6	11,1
	1 HJ 2023	**28,1**	**6,3**	**-**	**-**	**-**	**-**	**2,0**	**10,6**
Rotterdam	2019	469,4	51,4	285,7	67,7	183,7	37,4	14,8	36,3
	2020	436,8	50,8	255,8	66,7	181,0	38,0	14,4	36,3
	2021	468,7	51,7	283,3	67,9	185,4	37,9	15,3	37,3
	2022	468,0	49,9	290,4	65,4	177,7	35,9	14,8	36,0
	1 HJ 2023	**220,7**	**49,5**	**-**	**-**	**-**	**-**	**6,7**	**35,4**
Antwerpen	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	26,4	84,6	20,27	155,2	31,7	12,0	29,3
	2022	286,9	30,6	107,8	24,3	179,1	36,2	13,5	32,8
	1 HJ 2023	**139,1**	**31,2**	**-**	**-**	**-**	**-**	**6,4**	**33,9**
Insgesamt	**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**	**26,4**	**84,6**	**20,27**	**155,2**	**31,7**	**12,0**	**29,3**
	2022	**286,9**	**30,6**	**107,8**	**24,3**	**179,1**	**36,2**	**13,5**	**32,8**
	1 HJ 2023	**139,1**	**31,2**	**-**	**-**	**-**	**-**	**6,4**	**33,9**

*Gewichtsangaben brutto (inkl. Container-Eigengewichte)

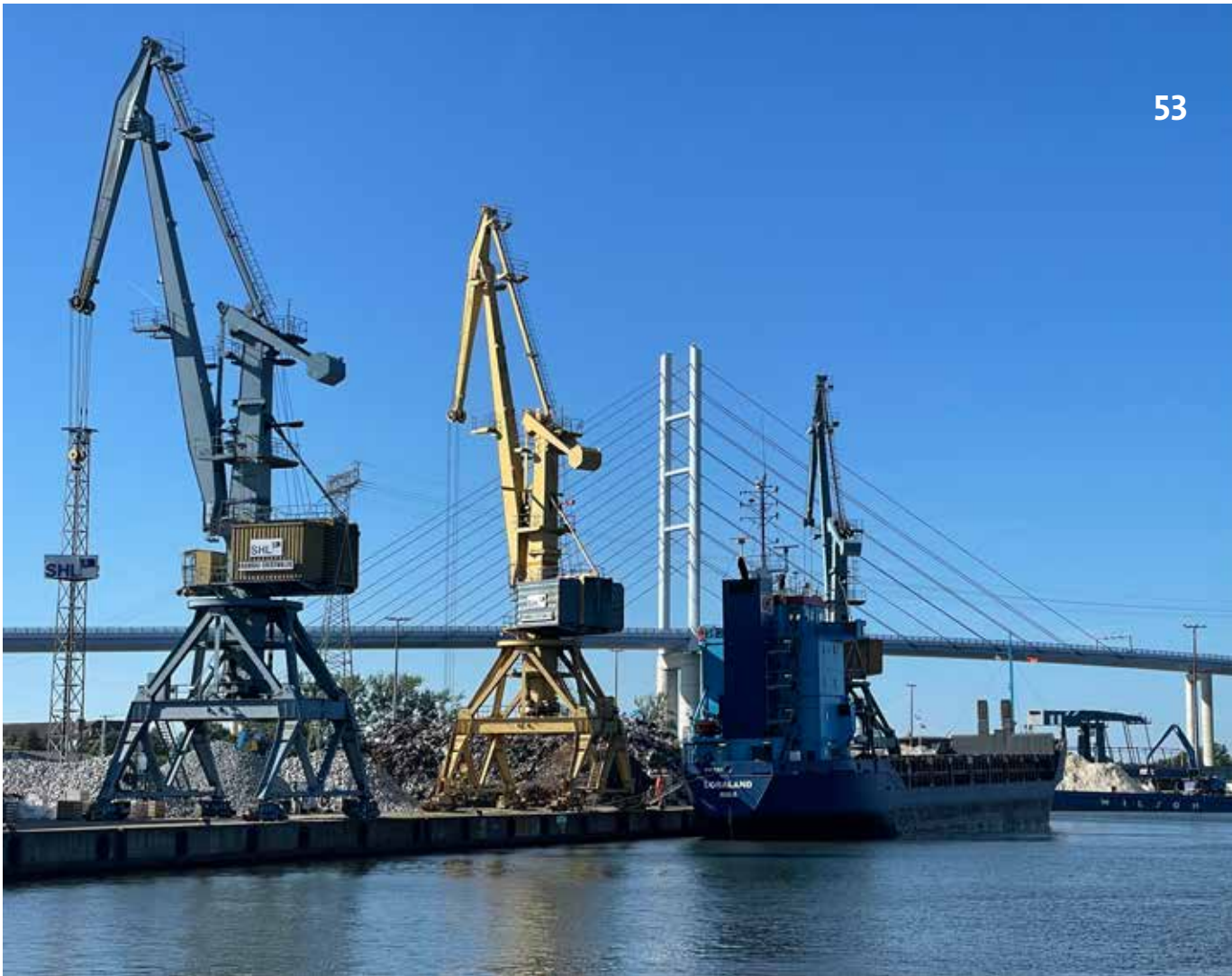
ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE

IM CONTAINERUMSCHLAG IN DER NORDRANGE UND DANZIG

	2012		2020		2021	
	in 1.000 TEU	Anteil in %	in 1.000 TEU	Anteil in %	in 1.000 TEU	Anteil in %
Antwerpen	8.174	23,01	11.970	29,75	12.007	29,23
Bremerhaven	6.111	17,20	4.767	11,85	5.014	12,21
Hamburg	9.302	25,03	8.578	21,32	8.799	21,42
Rotterdam	11.021	32,14	13.294	33,04	13.406	32,64
Danzig	1.189	2,63	1.623	4,03	1.846	4,49
Gesamt	**35.590**	**100,00**	**40.232**	**100,00**	**41.072**	**100,00**

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

Der Seehafen Stralsund



Der Hauptsitz des
ZDS in der Hamburger
Speicherstadt

Block 0

8

PRÄSIDIUM

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

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

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.

Frank Dreeke
Bremen
BLG LOGISTICS GROUP AG
& Co. KG

Jan Müller
Niedersachsen
J. MÜLLER AG

Jens Aurel Scharner
Mecklenburg-Vorpommern
ROSTOCK PORT GmbH

SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

Torben Seebold
(Vorsitzender)
Hamburg
Hamburger Hafen und
Logistik AG

VERWALTUNGSRAT

BREMEN

Ordentliches Mitglied

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

Stellv. Mitglied

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

HAMBURG

Ordentliches Mitglied

- Gunther Bonz
  Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.
- Angela Titzrath
  Hamburger Hafen und Logistik AG
- Ben David Thurnwald
  Hansaport Hafenbetriebsges. mbH
- Norman Zurke
  Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.
- N. N.

Stellv. Mitglied

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

Stand: Oktober 2023

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Ordentliches Mitglied

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

Stellv. Mitglied

- Jan Kelling
  Seehafen Wismar GmbH
- Götz Strahl
  ROSTOCK PORT GmbH
- Steffen Klar
  SWS Seehafen Stralsund GmbH

NIEDERSACHSEN

Ordentliches Mitglied

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

Stellv. Mitglied

- Uwe Oppitz
  Rhenus Midgard GmbH & Co. KG
- Manuela Drews
  J. MÜLLER AG
- Arne Ehlers
  Blue Water BREB GmbH
- Jörg Tuitjer
  EVAG 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
  BLG Logistics Group AG & Co. KG
- Hans-Peter Brüggemann
  Hermann Runge GmbH
- Heiko Bukowski
  NTB North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co.
- Christian Lankenau
  EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG
- Stefan Schultze
  Hafenstauerei Kpt. Wilhelm Schultze GmbH & Co.

Stellv. Mitglied

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

HAMBURG

Ordentliches Mitglied

- Torben Seebold
  Hamburger Hafen und Logistik AG
- Mathias Dylewitz
  HLG Hamburger Lasch GmbH & Co.KG
- Dr. Cornelius Polter
  EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH
- Arne Möller
  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
  ADM Hamburg AKTIENGESELLSCHAFT
- Martin Pieper
  Gesamthafenbetriebs-Ges. mbH Hamburg
- Michael Beyer (komm.)
  Paul Grimm Maritime Solutions GmbH
- Ben David Thurnwald
  Hansaport Hafenbetriebsges. mbH

NIEDERSACHSEN

Ordentliches Mitglied

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

Stellv. Mitglied

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

Stand: September 2023

GESCHÄFTSSTELLE

HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER
L. Daniel Hosseus

GESCHÄFTSFÜHRER
Lutz Könner

REFERENT FÜR POLITIK, ANALYSE UND KOMMUNIKATION
Leonard Kuntscher

ASSISTENTIN DER GESCHÄFTSFÜHRUNG
Doris Martens

IMPRESSUM

Herausgeber
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.

Gestaltung / Gesamtherstellung
ELBREKLAME Marketing & Kommunikation EMK GmbH
Mahler

Fotos
Titel: © PORT OF KIEL
S. 4: ©HHLA/Nele Martensen
S. 6/7: © Bremenports
S. 9: © BMDV/Jakob Tillmann
S. 10: © HHLA
S. 13: © HHLA/Thies Rätzke
S. 17: © Seehafen Stralsund
S. 18: © Hansaport/Daberkow
S. 20: © LHG/Olaf Malzahn
S. 23: © ADM Hamburg Aktiengesellschaft
S. 24/25: © Brunsbüttel Ports GmbH
S. 27: © Eurogate
S. 28: © HHLA/Martin Elsen
S. 29: © LHG/Olaf Malzahn
S. 30: © Brunsbüttel Ports GmbH
S. 32: © Cuxport GmbH
S. 33: © SACO Shipping GmbH
S. 34: © Jana Weber/J. MÜLLER
S. 36: © Jan Meier/BLG LOGISTIC
S. 41/42: © J. Müller
S. 43: © NPorts
S. 44: © ROSTOCK PORT/nordlicht
S. 46: © Soren Gayk/Rhenus Midgard
S. 51: © LHG/Olaf Malzahn
S. 53: © Seehafen Stralsund
S. 56: © HHLA/Thies Rätzke | LHG
S. 57: © BLG LOGISTICS / Oliver Lang
J.Müller/Jan Meier | ROSTOCK PORT / Nordlicht
HHLA/Thies Rätzke
S. 63: © ZDS / Hendrik Lüders
S. 64: © Maria Knuth (Karte)

Medienproduktion
Lehmann Offsetdruck und Verlag GmbH

ZDS ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

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

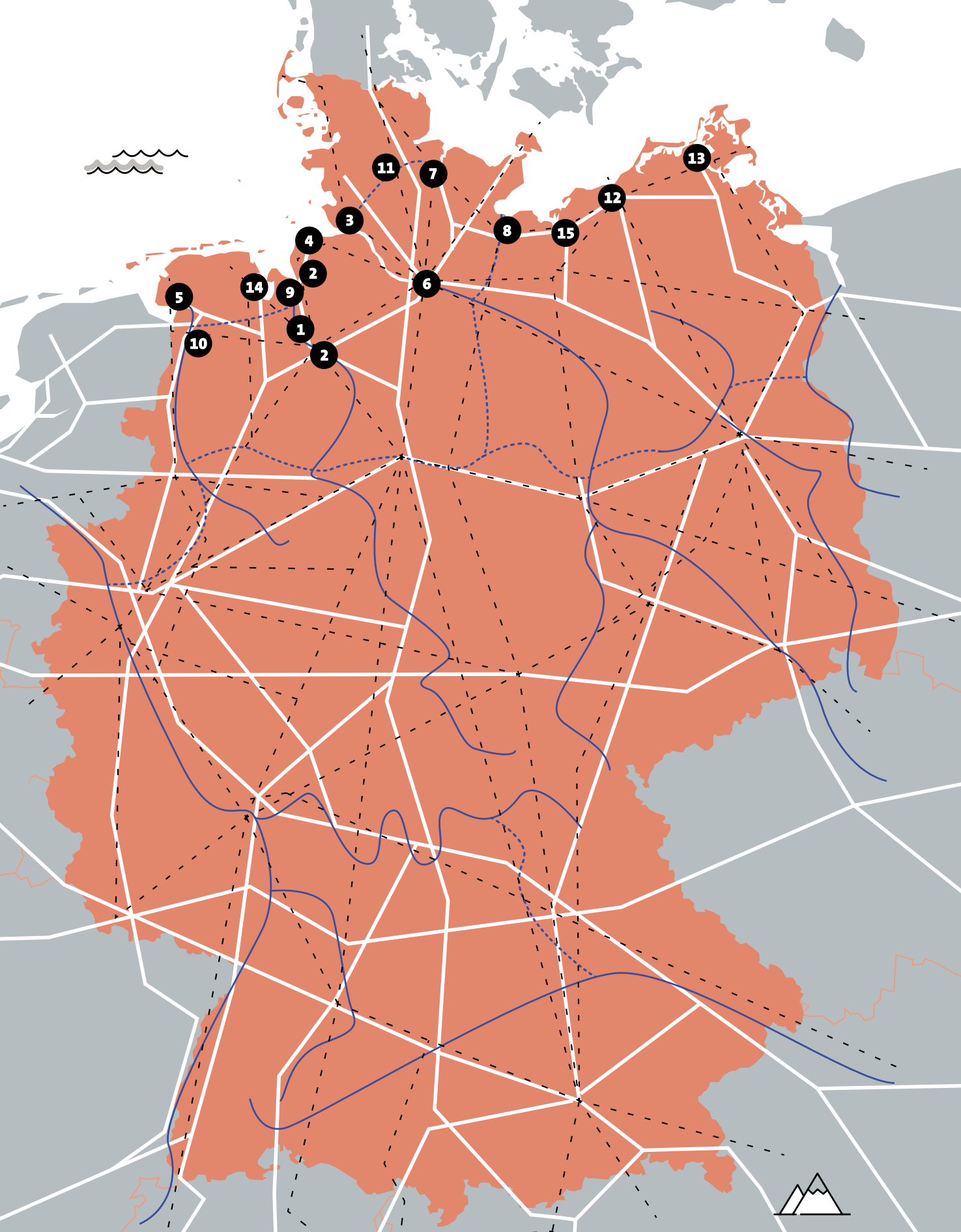
BERLIN
Leipziger Platz 8 | D–10117 Berlin
Tel. +49 30 22 01 25 69

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

RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC® C111004
FSC www.fsc.org

Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/12682-2309-1002

Verwendung zertifizierter Papiersorten für eine nachhaltige Forstwirtschaft und CO2-Ausgleich durch anerkannte Klimaschutzprojekte.


11
7
13
12
3
8
15
4
2
14
9
6
5
1
10
2

150
Hafenunternehmen

17
Seehafenstandorte

62 Mrd. €
Angestoßene Umsätze

521.000
Arbeitsplätze

Häfen	Anbindung			Leistungen		
	Schiene	Straße	Binnen-wasserstraße	Container	Nicht-cont. Stückgut	Trockenes Massengut
1 Brake	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2 Bremen/Bremerhaven	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3 Brunsbüttel	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4 Cuxhaven	✓	✓	✓	✓	✓	✓
5 Emden	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6 Hamburg	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7 Kiel	✓	✓	✓	✓	✓	✓
8 Lübeck	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9 Nordenham	✓	✓	✓	✓	✓	✓
10 Papenburg	✓	✓	✓		✓	✓
11 Rendsburg		✓	✓	✓	✓	✓
12 Rostock	✓	✓		✓	✓	✓
13 Stralsund	✓	✓	✓		✓	✓
14 Wilhelmshaven	✓	✓		✓	✓	✓
15 Wismar	✓	✓		✓	✓	✓

Flüssiges Massengut	Automobile	Ro/Ro (Ro/Pax) inkl. High & Heavy	Projektladung/Break Bulk/OOG	Onshore/Offshore	Internat. Passagierfährverkehr	Internat. Kreuzfahrten
✓		✓	✓	✓		
✓	✓	✓	✓	✓		✓
✓			✓	✓		
✓	✓	✓	✓	✓		✓
✓	✓	✓	✓	✓		
✓	✓	✓	✓	✓		✓
✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓	✓	✓	✓	✓		
			✓	✓		
✓		✓	✓	✓		✓
✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			✓	✓		✓
✓	✓	✓	✓	✓		✓
✓			✓	✓		✓

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