

An aerial photograph of a busy port. In the foreground, three large white cylindrical wind turbine components with orange ends are stacked on the pier. A long line of cars is parked nearby. Two large blue ships are docked at the pier, with various pieces of equipment and containers around them. The background shows the sea and a distant city skyline under a blue sky with light clouds.

ZDS

Zentralverband
der deutschen
Seehafenbetriebe

JAHRESBERICHT

2024/2025

An aerial photograph of a port terminal. In the foreground, several large white wind turbine nacelles are being transported on specialized trailers. The middle ground shows a vast area filled with shipping containers and more wind turbine parts. In the background, there are industrial buildings and a city skyline under a blue sky with scattered clouds.

116.742

Schiffsankünfte
(2024)

274,0 Mio.

Tonnen Güterumschlag
(2024)

13,3 Mio.

Container in TEU
(2024)

ZDS

Zentralverband
der deutschen
Seehafenbetriebe

JAHRESBERICHT

2024/2025





Seite 8
Wettbewerbs-
fähigkeit



Seite 12
Infrastruktur



Seite 20
Energiewende



Seite 26
Zeitenwende



Seite 30
Hafen der
Zukunft





INHALT

	EDITORIAL	6
01	WETTBEWERBSFÄHIGKEIT	8
02	INFRASTRUKTUR	12
03	ENERGIEWENDE	20
04	ZEITENWENDE	26
05	HAFEN DER ZUKUNFT	30
06	SOZIALPARTNERSCHAFT	34
07	KENNZAHLEN	40
08	ORGANE DES ZDS	50
	IMPRESSUM	56

Dieser Bericht wurde Anfang Oktober 2025 abgeschlossen.



EDITORIAL

Das zurückliegende Jahr war ein Jahr tiefer Umbrüche und weitreichender Veränderungen – nicht nur für die deutsche Hafenwirtschaft, sondern auch für den ZDS. Inmitten geopolitischer Spannungen, militärischer Konflikte und wirtschaftlicher Unsicherheiten haben unsere Seehäfen einmal mehr ihre unverzichtbare Funktion für die Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands unter Beweis gestellt. Sie sind nicht nur Umschlagplätze für Waren – sie sind Knotenpunkte für Fortschritt, Stabilität und Zukunft.

Trotz der Belastungen durch internationale Handelskonflikte, den Klimawandel und demografische Entwicklungen investieren die Hafenbetriebe entschlossen in ihre Anlagen, ihre Beschäftigten und ihre Innovationskraft. Diese Milliardeninvestitionen sind nicht nur betriebswirtschaftlich notwendig – sie sind auch politisch relevant. Denn ohne leistungsfähige Häfen sind weder eine starke Wirtschaft noch das Gelingen der Energie- und Zeitenwende denkbar.

Der ZDS hat in dieser dynamischen Zeit seine Rolle als strategischer Impulsgeber und verlässlicher Partner der Politik geschärft. Unsere Stimme wird gehört – sei es durch unser vielbeachtetes Positionspapier zum Investitionsbedarf für die öffentliche Infrastruktur oder unsere klare Haltung zur sicherheits- und energiepolitischen Bedeutung der Seehäfen. Es ist uns gelungen, die Relevanz unserer Branche wieder stärker in den Fokus zu rücken – in der Politik, in den Medien und in der Öffentlichkeit.

Diese Erfolge sind das Ergebnis einer klaren strategischen Ausrichtung und eines starken Teams aus Verbandsmitgliedern, Hamburger Geschäftsstelle und Berliner Repräsentanz. Dr. Florian Keisinger, seit Mai Nachfolger von Daniel Hosseus als Hauptgeschäftsführer, bringt dabei wertvolle Erfahrungen aus

Angela Titzrath,
Präsidentin des ZDS



der Verteidigungsbranche ein. Mit Dr. Reiner Brüning als erstem Energiereferenten und Lennart Albrecht als neuem Kommunikationsreferenten haben wir unsere Expertise zudem gezielt verstärkt.

Doch es bleibt viel zu tun, denn es gilt die Interessen der Hafenvirtschaft noch deutlicher und sichtbarer zu vertreten – in den Ministerien, im Parlament und in der Gesellschaft. Es braucht mehr als wohlwollende Worte der Bundesregierung für die Seehäfen, es braucht entschlossenes politisches Handeln.

Für mich persönlich geht mit der bevorstehenden Neuwahl des Präsidiums eine prägende Zeit zu Ende. Nach neun Jahren im Präsidium – drei davon als Präsidentin – übergebe ich im November die Leitung des Verbandes in neue Hände. Es war mir eine große Ehre und Freude, die deutsche Hafenvirtschaft in dieser Rolle zu vertreten und mit Ihnen, liebe Mitglieder, viel zu bewegen. Ich danke Ihnen herzlich für Ihr Vertrauen und die engagierte Zusammenarbeit.

Der ZDS wird auch unter neuer Führung kraftvoll für die Interessen unserer Häfen eintreten. Denn eines bleibt unverändert: Starke Seehäfen sind das Rückgrat einer starken Wirtschaft – und damit Fundament für Energiewende, Sicherheit und Wohlstand in Deutschland.

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

Angela Titzrath, Präsidentin des ZDS

01 WETTBEWERBS- FÄHIGKEIT

Wettbewerbsfähigkeit als Schlüssel – eine starke Wirtschaft gibt es nur mit starken Seehäfen

Die deutsche Industrie schwächelt seit geraumer Zeit. Nach zwei Rezensionsjahren in Folge wird auch für 2025 mit einem Nullwachstum gerechnet.

Die Ursachen dafür sind vielfältig: Globale Faktoren wie der fortgesetzte russische Angriffskrieg gegen die Ukraine haben die verhängnisvolle Energieabhängigkeit von Russland offengelegt und zu massiv gestiegenen Energiepreisen geführt. Hinzu kommen Unsicherheiten und Verwerfungen im Welthandel – ausgelöst durch die protektionistische Zollpolitik der USA.

Beides sind Entwicklungen, die man beklagen kann, die aber weitgehend außerhalb unseres unmittelbaren politischen Gestaltungsspielraums liegen.





Kraftprotz bei der Arbeit: Ein Schlepper assistiert einem großen Containerschiff im Hamburger Hafen.

Umso entscheidender ist es, dass wir in Deutschland das tun, was in unserer Hand liegt – und zwar entschlossen. Genau das hat sich Bundeskanzler Friedrich Merz im Wahlkampf auf die Fahnen geschrieben: die Stärkung der Wirtschaft und der industriellen Wettbewerbsfähigkeit sowie der Abbau überflüssiger Bürokratie und unverhältnismäßig langer Planungs- und Genehmigungsprozesse. Allerdings muss man nach den ersten Monaten der neuen schwarz-roten Regierung wohl eher von Trippelschritten sprechen als vom erhofften großen Wurf.

Seehäfen – Fundament von Wirtschaft, Sicherheit und Wohlstand

90 Prozent des Welthandels erfolgen über den Seeweg. Für die EU sind es 75 Prozent des Außenhandels, für Deutschland über 60 Prozent aller Im- und Exporte. Starke und effiziente Seehäfen sind damit unverzichtbar für eine leistungsfähige Industrie. Diese wiederum ist die Basis für unser Gesellschaftsmodell: von der Finanzierung des Sozialstaats bis zur Umsetzung strategischer Vorhaben wie der Zeiten- und Energiewende. Nur mit den nötigen wirtschaftlichen Ressourcen lassen sich die politischen Großprojekte umsetzen.

Leider spricht die Realität derzeit eine andere Sprache: Die Wirtschaft in Deutschland stagniert, und die Standortbedingungen – wie hohe Energiepreise und marode Infrastruktur – erweisen sich als Hemmschuh für Unternehmen.

Politische Hausaufgaben: Drei konkrete Handlungsfelder

Der ZDS hat die Bundesregierung und die sie tragenden Parteien in den vergangenen Monaten immer wieder daran erinnert, dass Wettbewerbsfähigkeit und Sicherheit zwei Seiten derselben Medaille sind. Sicherheit kostet Geld – und lässt sich nur finanzieren, wenn die Wirtschaft prosperiert; dasselbe gilt für unsere Sozialsysteme in einer alternden Gesellschaft. Wer aber Industrie und Wirtschaft stärken will, muss die Seehäfen stärken.

Drei konkrete Hebel sind dabei aus Sicht der Seehäfen von zentraler Bedeutung und ließen sich – bei entsprechendem politischem Willen – auch zügig umsetzen:



Verladung von Stückgütern in Brunsbüttel.



Reform der Einfuhrumsatzsteuer

2024 zog der Zoll rund 75 Milliarden Euro Einfuhrumsatzsteuer vorab von Unternehmen ein – Kapital, das der Wirtschaft für Investitionen entzogen wurde. Das zugesagte Verrechnungsmodell muss jetzt umgesetzt werden, um vor allem mittelständische Importeure zu entlasten. Hier braucht es dringend eine seitens der Wirtschaft seit Jahren geforderte europäische Vereinheitlichung, um deutsche Betriebe im internationalen Wettbewerb nicht weiterhin zu benachteiligen und den Hafenstandort gegenüber unseren europäischen Mitbewerbern zu stärken. Obwohl das Vorhaben im Koalitionsvertrag steht, sind bisher keine konkreten Schritte unternommen worden.

Hafenfinanzierung sichern

Der Investitionsbedarf der Seehäfen beläuft sich auf rund 15 Milliarden Euro – drei Prozent des Sondervermögens Infrastruktur. Nur so wird es uns gelingen, den über Jahrzehnte aufgelaufenen Sanierungsstau in den deutschen Seehäfen in den kommenden Jahren abzubauen – und so die Grundlage zu legen für auch künftig starke und wettbewerbsfähige Seehäfen! Notwendig ist weiterhin eine dauerhafte Grundfinanzierung von 500 Millionen Euro jährlich, um Modernisierungsbedarfe fortlaufend durchführen zu können und die Häfen nachhaltig zukunftsfest zu gestalten.



Zentimeterarbeit bei der Fahrzeugverladung.

Förderrahmen Stromsteuer anpassen

Weiterhin gilt es, die Seehafenbetriebe dringend in die geplante Absenkung auf den EU-Mindeststeuersatz für Strom einzubeziehen. Anders als für andere Branchen ist dies bislang jedoch nicht vorgesehen. Dabei sind Seehäfen zentrale Logistikknoten der Versorgungssicherheit und Teil der Wertschöpfungsketten der Industrie – ihre Gleichbehandlung ist zwingend erforderlich, um eine starke Wirtschaft über die Lieferketten hinweg zu gewährleisten!

Fazit: Starke Häfen sind Grundlage für eine starke Wirtschaft

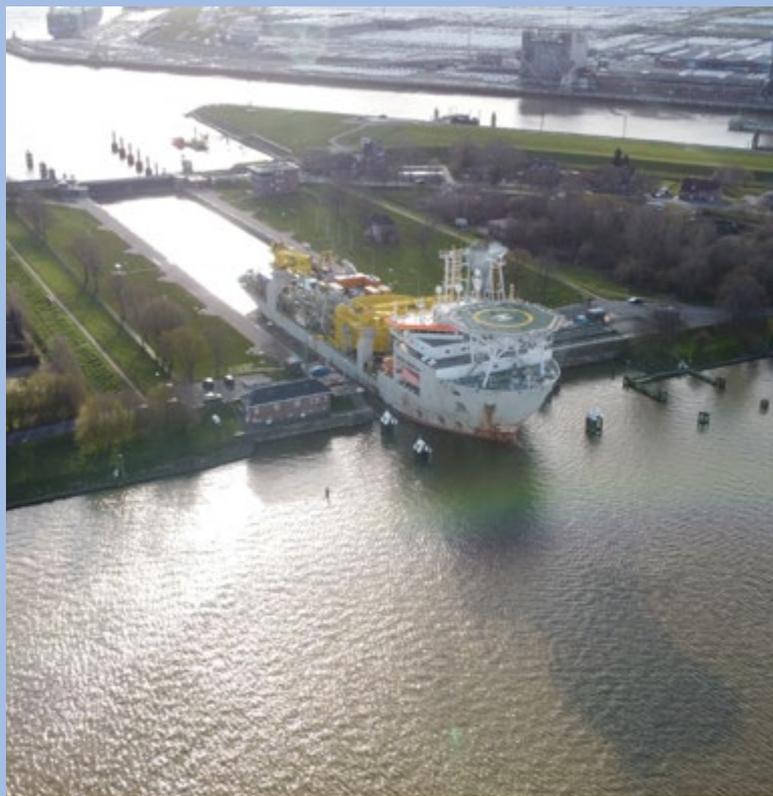
Die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands wird auch an den Kaikanten entschieden. Seehäfen sind unverzichtbare Drehscheiben für Handel, Energie und militärische Logistik.

Wer wirtschaftliche Stärke zur Priorität erklärt, darf sie nicht aus dem Blick verlieren: Nur mit starken Häfen gibt es eine starke Wirtschaft – und nur mit starker Wirtschaft lassen sich strategische Vorhaben wie Sicherheitspolitik, Energiewende oder ein stabiler Sozialstaat finanzieren.

02 INFRASTRUKTUR

Infrastrukturpolitik

Die deutschen Seehäfen blicken auf ein politisch bewegtes Jahr zurück. Das Auseinanderbrechen der Ampelkoalition und die vorgezogene Bundestagswahl, der erneute Wahlsieg Donald Trumps und eine unruhige Lage im Nahen Osten sind nur drei von vielen Faktoren, die das politische Umfeld und die globalen Warenströme geprägt haben.



Kabelleger in der Großen Seeschleuse in Emden.



Ob Schiene, Straße oder Wasserstraße: eine leistungsfähige Infrastruktur im Hinterland ist essentiell für starke Häfen.

Bundestagswahl 2025: Wahlprogramme und Koalitionsvertrag

Mit dem Ende der Ampelkoalition rückten für den ZDS der Wahlkampf und insbesondere die Wahlprogramme der Parteien in den Fokus. Der Verband hat sich mit einem Positionspapier in die Erarbeitungsprozesse eingebracht. Vor allem die Weiterentwicklung (und Ausfinanzierung) der Nationalen Hafenstrategie sowie die Rolle von Häfen in der Energiewende standen bei den meisten Parteien im Programm.

Exemplarisch sei im Programm der CDU/CSU der Abschnitt „Wettbewerbsfähigkeit von Häfen und Wasserstraßen stärken“ zitiert: „Wer seine Handelsbeziehungen ausbauen will, muss seine Häfen als Tore zur Welt mitdenken und ambitioniert voranbringen. Die maritime Wirtschaft – inklusive ihrer Marine-Bezüge – ist für uns ein wichtiger Wirtschaftszweig. Wir entwickeln die Nationale Hafenstrategie weiter und stärken die Wasserstraßen.“

Bereits im ersten Kapitel des Koalitionsvertrags von CDU, CSU und SPD findet sich ein eigener Abschnitt zur maritimen Wirtschaft mit einem klaren Bekenntnis zur zentralen Rolle der deutschen Häfen in Energiewende und Zeitenwende: „Wir setzen uns für eine europäische maritime Strategie ein, [...]. Wir sind auf eine wettbewerbsfähige Hafeninfrastruktur mit guter Hinterlandanbindung angewiesen, die auch militärische und energiepolitische Erfordernisse berücksichtigt.“

Häfen in Haushalt, Sondervermögen und KTF

Mit deutlicher Verspätung – bedingt durch das Ende der Ampel-Regierung, Bundestagswahl und Regierungsbildung – wurden die Bundeshaushalte 2025 und 2026 vorgelegt.



Containerumschlag an der Stromkaje in Bremerhaven.

Die Budgets bleiben deutlich hinter den Erwartungen der Hafenwirtschaft und den Ankündigungen aus Wahlprogrammen und Koalitionsvertrag zurück. Der befürchtete Verschiebepfahndhof zwischen Verkehrsretat und „Sondervermögen Infrastruktur“ ist Realität geworden. Die versprochene Zusätzlichkeit der Investitionen ist kaum gegeben. Eine Ausfinanzierung der Nationalen Hafenstrategie lässt weiter auf sich warten. Der Hafenlastenausgleich bleibt auf sehr niedrigem Niveau erhalten.

Bei den Ausgestaltungen des Sondervermögens Infrastruktur und der Aufstockung des Klima- und Transformationsfonds finden Häfen nur im Rahmen des Sonderprogramms „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ statt, welches ein Volumen von 400 Millionen Euro über eine Laufzeit von vier Jahren hat und die gesamte maritime Wirtschaft in Deutschland umfasst.

Das Förderprogramm ist ein positives Signal und zeigt, dass der Bund die strategische Bedeutung der Häfen für Klimaschutz, Versorgungssicherheit und industrielle Wertschöpfung anerkennt. Klar ist aber auch, dass diese Maßnahme lediglich ein erster Schritt sein kann. Denn der Investitionsstau bei der Hafeninfrastruktur beläuft sich auf 15 Milliarden Euro, was drei Prozent des Sondervermögens Infrastruktur entspricht. Die dringend erforderliche Modernisierung dieser kritischen Infrastruktur lässt sich nur durch eine langfristig tragfähige Finanzierungsstrategie bewältigen. Die deutschen Seehäfen fordern daher zusätzlich eine deutliche Aufstockung der jährlichen Mittel aus dem Bundeshaushalt auf 500 Millionen Euro, um einen erneuten Sanierungsstau zu verhindern.



Chancen bietet zudem die Ausnahme von der Schuldenbremse für den Verteidigungshaushalt. Das neue 5 Prozent-Ziel der NATO, zu dem sich auch prominente Mitglieder der Bundesregierung bekannt haben, umfasst neben 3,5 Prozent für die Ausstattung auch das Ziel 1,5 Prozent des BIP in verteidigungsrelevante Infrastruktur und Cybersicherheit zu investieren. Erste konkrete Effekte sind bereits zu beobachten, etwa die Beteiligung des Verteidigungshaushalts am Bau der Hinterlandanbindung für die Fehmarnbelt-Querung.



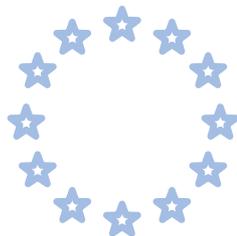
Exkurs: Häfen sind Ländersache?

In den jüngsten Diskussionen um die Aufstellung des Bundeshaushaltes und die Aufteilung des Sondervermögens Infrastruktur wurde gern darauf verwiesen, Häfen seien Ländersache. Entsprechend läge die Verantwortung für deren Ertüchtigung nicht beim Bund. Ihre zentrale Rolle für den Erfolg der Exportnation Deutschland, für das Gelingen von Energie- und Zeitenwende spielte keine Rolle mehr.

Dabei kommt das Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestags „Zur Frage der finanzverfassungsrechtlichen Zulässigkeit des Einsatzes von Bundesmitteln zur Ertüchtigung der Hafeninfrastuktur“ (WD 4 – 3000 – 017/24) aus dem Jahr 2024 zu dem Ergebnis, dass der Bund



Blick auf Deutschlands größten Seehafen, Hamburg.

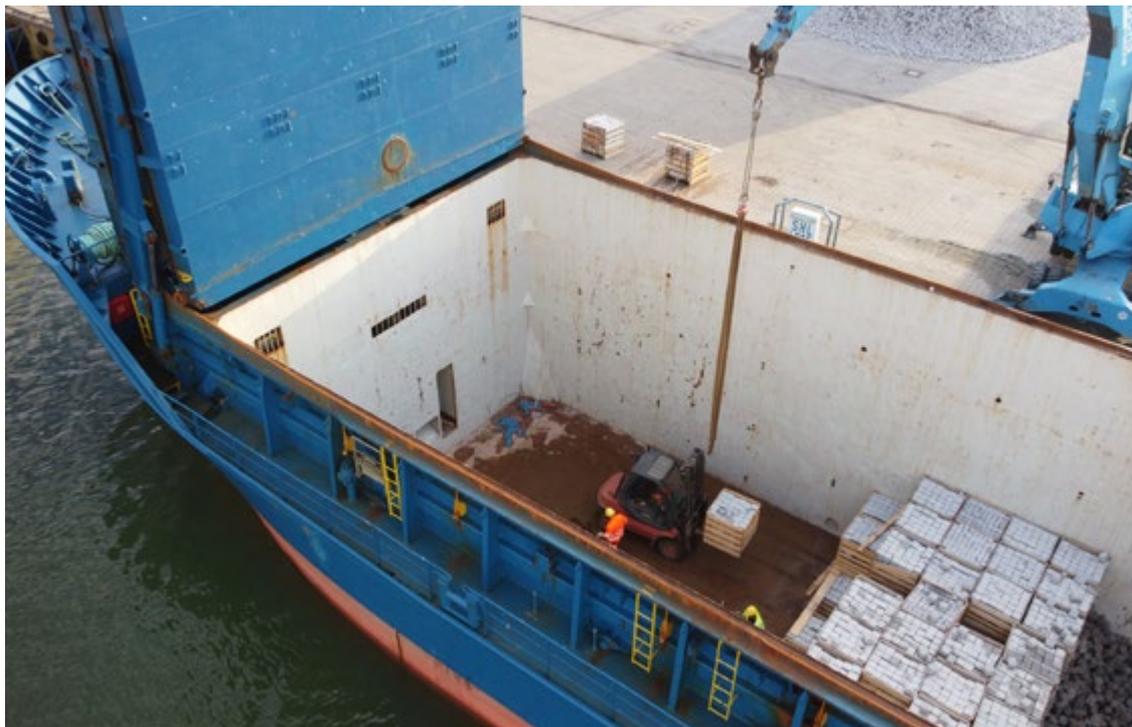


sich sehr wohl an der Hafenfinanzierung beteiligen kann. Wesentliche Voraussetzung ist, dass der Förderzweck in Bundeszuständigkeit liegt – was im Fall von Energie- und Verteidigungspolitik klar der Fall ist.

Sprich: Pauschal zu sagen, die Seehäfen seien Ländersache, ist nicht mehr zeitgemäß und verkennt, dass sich ihr Aufgabenportfolio in den vergangenen Jahren grundlegend erweitert hat. Gerade wenn man das Subsidiaritätsprinzip ernst nimmt, muss der Bund den Häfen für die Bewältigung dezidiert gesamtstaatlicher Aufgaben wie der Zeiten- und Energiewende die dafür nötigen Mittel an die Hand geben.

Europäische Hafenstrategie

Für 2026 wird ein Vorschlag der EU-Kommission zur Europäischen Hafenstrategie erwartet. Die EU-Hafenstrategie zielt darauf ab, aktuelle und zukünftige Herausforderungen für europäische Häfen zu strukturieren. Sie soll Definitionen der EU-Prioritäten für den Hafensektor festlegen, Vorschläge für gezielte Interventionsbereiche machen sowie Empfehlungen und Leitlinien für Interessengruppen enthalten. Schwerpunkte sind Wettbewerbsfähigkeit, Energiewende, Sicherheit, einschließlich Cybersicherheit und militärischer Mobilität, externe Dimensionen, Innovationen, soziale Fragen, Kompetenzen und Sicherheit sowie Investitionen und finanzielle Unterstützung.



Verladung von Stückgut im Frankenhafen, Stralsund.



Der ZDS bringt sich mit einer eigenen Positionierung in den Konsultationsprozess ein. Zentral ist, dass die Strategie klare Bedingungen für einen fairen Wettbewerb definiert und die Chancen Europas als maritimen Kontinent betont – und nicht defensiv auf die Abwehr außereuropäischer Investitionen fokussiert.

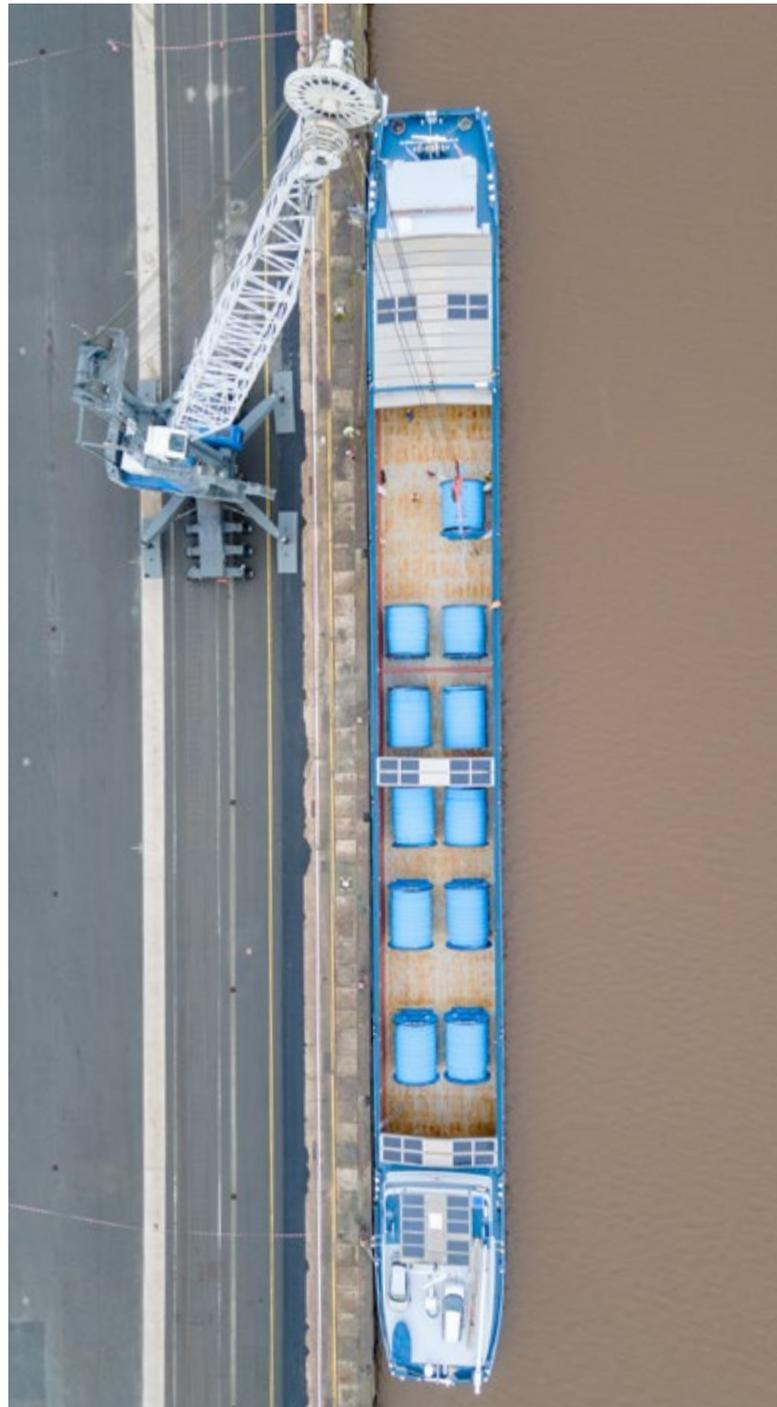
Generalsanierung Hamburg-Berlin

Die Korridorsanierungen der Deutschen Bahn haben nach dem Auftakt mit der Riedbahn nun auch Norddeutschland erreicht. Mit der Generalsanierung der Strecke Hamburg-Berlin ist ein Großprojekt mit Auswirkungen auf ganz Norddeutschland und bis nach Tschechien gestartet.

Auf rund 280 Kilometern werden Gleise und Weichen erneuert, Bahnhöfe saniert und weitere Maßnahmen für eine höhere Effizienz auf der stark befahrenen Strecke umgesetzt. Eine vertane Chance ist, dass die Strecke im Zuge der Generalsanierung nicht mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgestattet wird.

Mit den Erfahrungen aus der Riedbahn-Sanierung hat sich die Deutsche Bahn entschieden, den Zeitplan für die weiteren Generalsanierungen zu entzerren und so zu strecken. So wird die Strecke Lübeck-Hamburg voraussichtlich erst 2028 saniert.

Ob Bahn, Straße oder Wasserstraße, nur mit einer modernen und leistungsfähigen Infrastruktur lassen sich die politischen Ziele wie eine wettbewerbsfähige Industrie und eine erfolgreiche Energie- und Zeitenwende umsetzen.



Verladung von Kabeltrommeln in Emden.

FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT



”

Inmitten geopolitischer Spannungen, militärischer Konflikte und wirtschaftlicher Unsicherheiten haben unsere Seehäfen einmal mehr ihre unverzichtbare Funktion für die Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands unter Beweis gestellt. Sie sind nicht nur Umschlagplätze für Waren – sie sind Knotenpunkte für Fortschritt, Stabilität und Zukunft.

“

ZDS-Präsidentin Angela Titzrath



90 %

des Welt-
handels erfolgt über
den Seeweg.



75 %

des EU-Außenhandels
wird über den Seeweg
abgewickelt.



60 %

der Waren in Deutschland
werden mit Schiffen im-
und exportiert.

03 ENERGIEWENDE

Seehäfen als Schlüsselakteure der Transformation

Die deutschen Seehäfen nehmen als Umschlagplätze für Energieträger jeglicher Art eine Schlüsselrolle für die gesamte Wirtschaft ein. Rund 70 Prozent seines Energiebedarfs deckt Deutschland durch Importe ab – bisher gelangen hauptsächlich fossile Energieträger wie Kohle, Öl und Gas über die Seehäfen ins Land. Künftig wird die Versorgung mit erneuerbaren Energien entscheidend sein, um die Klimaziele zu erreichen und die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland zu sichern.

Dafür braucht es eine leistungsfähige Infrastruktur in den Seehäfen und einen regulatorischen Rahmen, der die Transformation fördert. Vor allem braucht es wirksame finanzielle Anreize, um den Wandel schnell umsetzen zu können.

Die strategische Bedeutung der Häfen für die Versorgungssicherheit des Landes mit Energie ist unbestritten. Nur mit leistungsfähigen Seehäfen kann die Energiewende gelingen.





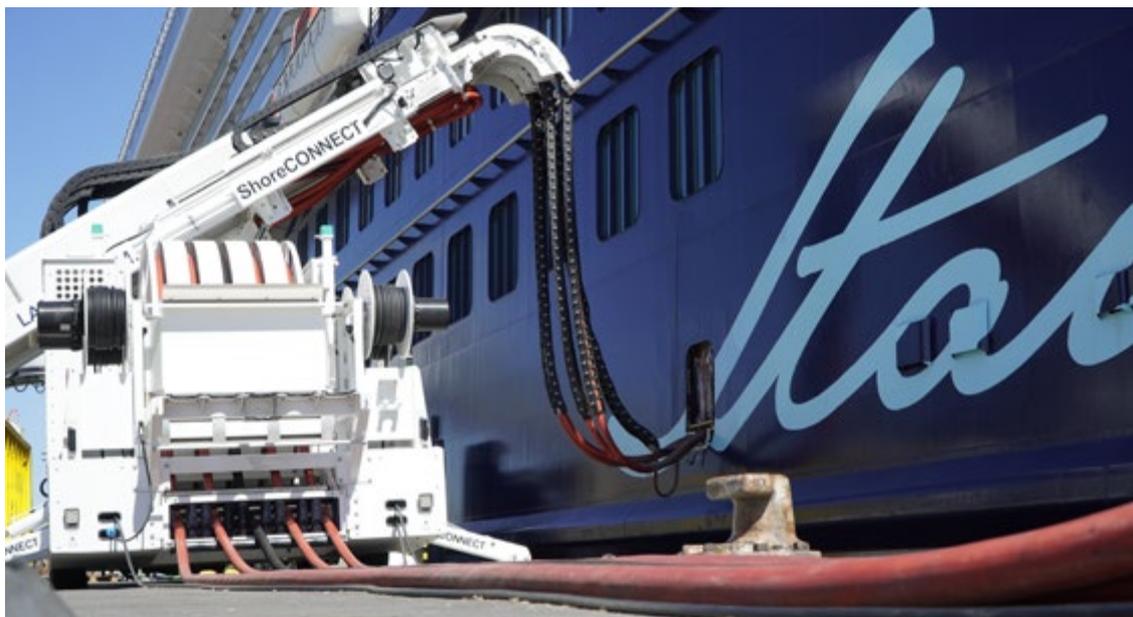
Verladung von Rotorblättern für Windenergieanlagen.

Wasserstoff und seine Derivate

Die neue Bundesregierung bleibt bei der Importstrategie für Wasserstoff und dessen Derivate. Demnach wird für das Jahr 2030 ein Wasserstoffbedarf von 95 bis 130 Terrawattstunden (TWh) erwartet, wobei 50 – 70 Prozent davon importiert werden sollen. In den folgenden Jahren soll der Importanteil noch weiter ansteigen.

Das kann nur mit starken Häfen gelingen. Sie sind und werden in der Zukunft die zentralen Umschlagplätze für grüne Energieträger wie Wasserstoff und seine Derivate sein sowie – in der Übergangsphase – für Alternativenergieträger wie LNG oder traditioneller Rohstoffe.

Neben Energiepartnerschaften mit Produktionsländern und dem Ausbau des deutschen Wasserstoff-Kernetzes, muss der Bund auch in die Häfen investieren. Zu den notwendigen Investitionen in schwerlastfähige Flächen und neuen Kaikanten müssen bestehende Anlagen modernisiert oder komplett neue Infrastrukturen geschaffen werden. Nur so können die Häfen die erforderlichen Voraussetzungen erfüllen, um die für die Energiewende notwendige Versorgung und Logistik sicherzustellen.



Versorgung eines Kreuzfahrtschiffes mit Landstrom in Kiel.

Exkurs: ZDS treibt Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft als Teil von „H2Deri@BSP“ mit voran

Der Seehafenverband ZDS ist seit März 2025 Projektpartner im EU-Interreg-Projekt „H2-Deri@BSP“ (H2-Derivates at Baltic Seaports) und setzt sich dabei für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft in Deutschland und Europa ein. Ziel ist es, den Einsatz von H2-Derivaten wie Ammoniak und Methanol in Häfen zu vereinfachen und somit für einen schnelleren Umstieg hin zu alternativen Treibstoffen zu sorgen.

Der ZDS ist dabei mit seinem Energiereferenten, Dr. Reiner Brüning, hauptverantwortlich für die Erstellung eines regulatorischen Rahmens für den Einsatz von H2-Derivaten in Häfen. Gemeinsam mit dem Projektpartner Gasum, einem finnischen Übertragungsnetzbetreiber für Erdgas, wird ein regulatorisches Rahmenwerk erarbeitet, das die Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie Sicherheits- und Umweltaspekte für die Lagerung, Transport und Bunkerung von Wasserstoffderivaten umfassend abdeckt.



In Zusammenarbeit mit den Partnerhäfen aus dem Ostseeraum soll schlussendlich ein Regelwerk vorliegen, welches Häfen in Deutschland, Europa und auch darüber hinaus den Umstieg hin zu alternativen Treibstoffen erleichtern soll.

Windkraft

Deutschland will bis Ende des Jahrzehnts 80 Prozent des Strombedarfs aus erneuerbaren Energiequellen decken. Besonders großes Potenzial bietet dabei die Windenergie auf dem Meer. Entsprechend wird die Offshore-Windenergie einen entscheidenden Beitrag dazu leisten, um dieses Ziel zu erreichen.



Dabei spielen die Seehäfen eine zentrale Rolle: Sie sind erster Anlaufpunkt für Bau, Betrieb und Wartung von Offshore-Windparks und damit ein idealer Standort für die Elektrifizierung mit grünem Strom. In den Häfen werden Windkraftbauteile vormontiert und anschließend mit Errichterschiffen auf hohe See transportiert. Zeitgleich fungieren sie als Import-Hubs für Onshore-Komponenten von wo aus Windkraftmodule per Binnenschiff, Lkw oder Bahn ins Hinterland weitertransportiert werden. Für beides braucht es große, schwerlastfähige Flächen, spezielle Suprastruktur und Know-How. Das erfordert erhebliche Investitionen, die nicht allein von den Bundesländern und der Hafenwirtschaft getragen werden können.

Klar ist: Nur mit starken Seehäfen werden die angestrebten Ausbauziele für Windkraft – sowohl auf See als auch an Land – erreicht werden können.

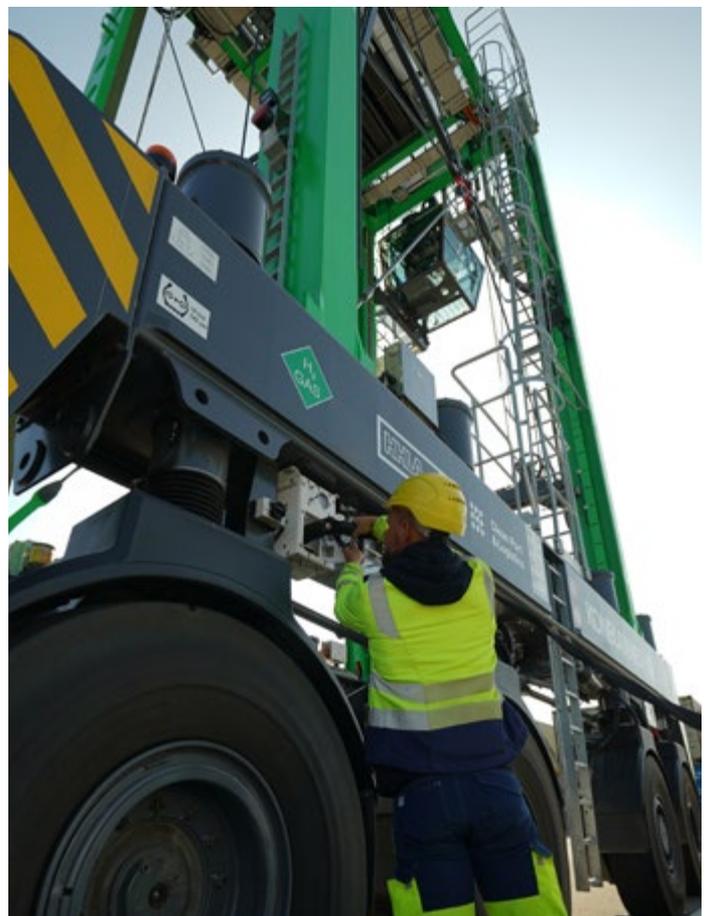
Carbon Management

Auch im Carbon Management von unvermeidbaren CO₂-Emissionen werden Seehäfen einen entscheidenden Beitrag zur Umsetzung leisten. Sowohl der Import als auch der Export von flüssigen oder gasförmigen CO₂ wird über Seehäfen realisiert, um das CO₂ entweder in geeignete Gesteinsschichten im Ausland oder in der benachbarten Nordsee einzulagern (Carbon Capture and Storage, CCS) oder es direkt im Hafen zu nutzen, um synthetische Kraftstoffe herzustellen (Carbon Capture and Utilization, CCU).

Der ZDS begrüßt, dass es mit dem Gesetzentwurf zum Kohlendioxid-Speicherungsgesetz (KSpG) erstmals einen rechtlichen Rahmen für die kommerzielle Abscheidung, den Transport und die Speicherung von CO₂

in Deutschland gibt. Allerdings ist die ausschließliche Fokussierung auf Pipelines zu kurz gedacht. Vielmehr ist eine flexible Gesetzgebung erforderlich, die alle Transportwege einbezieht – insbesondere auch den Transport über Schiff, Schiene und Lkw.

Die Seehäfen verfügen über multimodale Infrastrukturen und könnten somit CO₂-Hubs der Zukunft werden. Gerade Schiffs- und Bahntransporte ermöglichen kurzfristige Lösungen – und sichern Transportkapazitäten auch dann, wenn Pipelines noch nicht vorhanden oder ausgefallen sind.



Betankung eines Van Carriers mit Wasserstoff.

Diese Forderung wird durch eine Studie vom Joint Research Center, der gemeinsamen Forschungseinrichtung der EU, unterstützt. Darin heißt es, dass der Transport von CO₂ mit Schiff oder Pipeline gleichrangig zu bewerten sei. Die pauschale Aussage aus dem aktuellen Gesetzesentwurf der Bundesregierung, dass der Transport mit Schiff, Zug oder Lkw unwirtschaftlich sei, ist den Forschern zufolge falsch.

Das Gesetz muss im weiteren Verfahren so weiterentwickelt werden, dass es die vollen Potenziale der Häfen für Klimaschutz, Versorgungssicherheit und industriellen Fortschritt nutzt. Dazu gehört eine klare Öffnung für CO₂-Transporte über alle Verkehrsträger. Dafür wird sich der ZDS einsetzen.

Was jetzt zählt: Politik muss Hindernisse beseitigen

Damit die deutschen Seehäfen ihrer strategischen Bedeutung für die Versorgung der Industrie und das Gelingen der Energiewende gerecht werden können, braucht es entschlossenes politisches Handeln, um zentrale Hindernisse zu beseitigen:

- **Infrastrukturdefizite:** Der Ausbau von Offshore-Windkraftanlagen, Wasserstoffproduktionsinfrastruktur, Energiespeicher und Bunkieranlagen für alternative Kraftstoffe erfordert erhebliche Investitionen und ist mit langwierigen Genehmigungsverfahren verbunden
- **Regulatorischen Unsicherheiten:** Unterschiedliche Zuständigkeiten und fehlende rechtliche Rahmenbedingungen erschweren die Umsetzung neuer Projekte und die Nutzung alternativer Kraftstoffe.
- **Fehlende Koordination:** Die Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern, Hafenbetreibern und Energieunternehmen ist oft fragmentiert und erschwert eine schnelle Umsetzung.
- **Finanzierungsfragen:** Die Finanzierung von Infrastrukturprojekten ist für die erheblichen infrastrukturellen Veränderungen, die es benötigt, nicht ausreichend gestaltet.



Import von LNG in Brunsbüttel.



Unsere Forderungen: Leistungsfähige Infrastruktur und regulatorischer Rahmen

Das Themenspektrum Energiewende ist eines von fünf strategischen Bereichen des ZDS. Dazu zählt der Austausch mit den relevanten Ministerien und Behörden sowie anderen Verbänden. Zudem erarbeitet der ZDS als Teil des von der EU geförderten Interreg-Projekts „H2Deri@BSP“ (siehe Infokasten auf S. 22) mit seinem Energiereferenten hauptverantwortlich einen regulatorischen Rahmen für den Einsatz von Wasserstoff-Derivaten in europäischen Häfen.

Von der Bundespolitik fordern wir als Seehafenverband:

- **Anreize schaffen:** Es braucht Gesetze, die den Verzicht auf fossile Energiequellen und den Ausbau nachhaltiger Energieinfrastruktur wirklich belohnen.
- **Zuständigkeiten klären:** Es müssen klare Verantwortlichkeiten zwischen Bund, Ländern und Hafenbetreibern geschaffen werden, um Planung, Umsetzung und Entscheidungen zu beschleunigen.
- **Rechtssicherheit schaffen:** Es müssen regulatorische Rahmenbedingungen für den Einsatz alternativer Kraftstoffe geschaffen werden.



Stauen einer mehr als 40 Tonnen schweren Welle.

- **Carbon Management ausbauen:** Um auch für unvermeidbare CO₂-Emissionen eine Lösung zu haben, braucht es Infrastruktur zum Abscheiden, Speichern und Transport von CO₂, wobei die Wahl des Transportmittels nicht verengt werden darf auf Pipelines, sondern alle Transportmittel berücksichtigt werden müssen.
- **Effizienz durch Kooperation:** Der Austausch mit europäischen und internationalen Häfen sollte verstärkt werden, um bewährte Rahmenbedingungen schneller zu identifizieren und adaptieren zu können.

Fazit: Energiewende gelingt nur mit starken Häfen

Häfen müssen als zentraler Bestandteil der deutschen Energie- und Klimapolitik berücksichtigt werden. Aufgrund ihrer strategischen Bedeutung im Hinblick auf die Versorgungssicherheit Deutschlands, braucht es leistungsfähige Infrastruktur an der Küste und im Hinterland. Nur mit starken Häfen wird die Energiewende ein Erfolg!

04 ZEITENWENDE

Seehäfen in der Zeitenwende: ohne starke Häfen keine Sicherheit

Die sicherheitspolitische „Zeitenwende“, die Bundeskanzler Olaf Scholz im Februar 2022 ausgerufen hat, markiert nicht nur einen militärischen Kurswechsel – sie verlangt eine strategische Neuausrichtung staatlicher Strukturen und Investitionen auf allen Ebenen. Im Zentrum der Debatte stehen bislang Aufrüstung, Ausgaben für die Bundeswehr und die Beschaffung neuen Materials. Was hingegen bislang zu wenig diskutiert wird, ist die fundamentale Rolle der deutschen Seehäfen im sicherheitspolitischen Gesamtsystem.

Denn klar ist: Die Zeitenwende wird nur mit leistungsfähigen und resilient aufgestellten Seehäfen gelingen.

Seehäfen sind Schlüsselinfrastruktur für Sicherheit und Versorgung

Die deutschen Seehäfen sind weit mehr als wirtschaftliche Umschlagplätze für Container, Fahrzeuge oder Energie. Sie sind kritische Knotenpunkte für militärische Logistik, für die Versorgung mit Energie und Rohstoffen, für industrielle Lieferketten – und im Krisenfall potenzielle erste Ziele feindlicher Angriffe.





Ob bei NATO-Manövern, militärischen Aufmärschen an der Ostflanke des Bündnisses oder der logistischen Unterstützung unserer Verbündeten: Die Häfen spielen eine zentrale Rolle als Drehscheiben für schweres Gerät, Truppenverlegungen und militärische Versorgungsgüter. Das gilt insbesondere für die Nordseehäfen, aber auch für Standorte an Elbe, Weser oder Ostsee.

Gleichzeitig zeigt der Blick auf jüngste geopolitische Spannungen – etwa die Sabotage an der Nord Stream-Pipeline oder militärische Manöver im südchinesischen Meer – wie verwundbar Hafenstandorte im Ernstfall sind. Cyberangriffe, hybride Bedrohungen oder gezielte physische Sabotage sind keine theoretischen Szenarien mehr, sondern reale Risiken.

Sicherheitsarchitektur mit Lücken

Trotz dieser strategischen Bedeutung sind die deutschen Seehäfen bisher nicht angemessen in die sicherheitspolitische

Architektur des Bundes integriert. Das liegt nicht zuletzt an strukturellen Versäumnissen:

- Zersplitterte Zuständigkeiten: Häfen sind Ländersache, Zufahrtswege liegen beim Bund, militärische Logistik hängt an privaten Akteuren – ein Flickentepich ohne klare Verantwortungsketten.
- Rechtliche Grauzonen: Für zentrale Schutzfragen wie Drohnenabwehr oder Luftraumüberwachung gibt es keine einheitlichen Standards, die Rechtslage ist unübersichtlich.
- Infrastrukturelle Defizite: Es fehlen militärisch nutzbare Schwerlastflächen, redundante Energieversorgung, sichere Dateninfrastrukturen oder erweiterbare Flächen für logistische Großoperationen.
- Fehlende Koordination: Ein regelmäßiger Austausch zwischen Bundeswehr, Sicherheitsbehörden und Hafengewirtschaft findet nur punktuell statt. Strategische Szenarien für den Ernstfall werden kaum gemeinschaftlich geübt oder geplant.



Militärfahrzeuge im Hafen.



Blick auf Deutschlands größten Ostsee-Hafen, Rostock.

Was jetzt zählt: Fünf Handlungsfelder für resiliente Seehäfen

Damit die Seehäfen ihren sicherheitspolitischen Beitrag in der Zeitenwende leisten können, braucht es jetzt entschlossenes politisches Handeln auf fünf zentralen Feldern:

1. Zuständigkeiten klar regeln: Bund, Länder und Hafenbetreiber müssen sich auf abgestimmte Verantwortlichkeiten für physische und digitale Schutzmaßnahmen verständigen. Das umfasst auch Fragen wie Luftraumüberwachung oder Zugangskontrollen.
2. Duale Nutzung strategisch ausbauen: Hafeninfrastrukturen müssen gezielt ertüchtigt werden, um im Ernstfall militärisch mitgenutzt werden zu können – von Schwerlastflächen über gesicherte Zufahrten bis zu Kommunikationssystemen. Dual Use muss zur planerischen Grundannahme werden.
3. Rechtsgrundlagen schaffen: Für eine effektive Gefahrenabwehr braucht es modernisierte gesetzliche Grundlagen – etwa im Bereich von Drohnenabwehr, Cyberabwehr und Notfallinterventionen in Hafenarealen.
4. Finanzierung sichern – mit Bundesmitteln: Sicherheitspolitik ist Bundesaufgabe. Der Bund muss sich dauerhaft an der Finanzierung sicherheitsrelevanter Hafeninfrastruktur beteiligen – nicht über Einzelprogramme, sondern durch strukturelle Mitfinanzierung, etwa im Rahmen des Sondervermögens „Infrastruktur“.
5. Kritische Infrastruktur systematisch schützen: Resilienz bedeutet, auf Szenarien vorbereitet zu sein – von Sabotage über digitale Angriffe bis zu logistischen Spitzenlasten. Sicherheitsstandards müssen verbindlich definiert und regelmäßig überprüft werden.



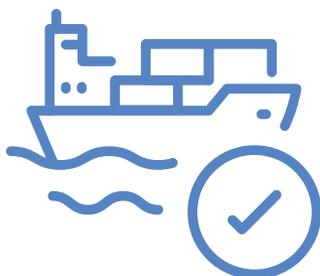
Unsere Forderung: Strategische Bundesbeteiligung an sicherheitsrelevanter Hafeninfrastruktur

Der ZDS hat sich das Thema Zeitenwende als eines von fünf strategischen Großthemen auf die Agenda geschrieben. Dazu gehört auch der intensive Austausch mit den zuständigen Ministerien und Behörden, allen voran dem Bundesverteidigungsministerium, dem Bundesnachrichtendienst sowie den Kommandierenden der Landeskommandos der fünf Küstenländer. Ebenso einzubeziehen sind das Bundesverkehrsministerium sowie der Maritime Koordinator der Bundesregierung, um eine bestmögliche Abstimmung zwischen den Ressorts und den Behörden sicherzustellen.

Als ZDS fordern wir eine konsequente sicherheitspolitische Integration der Seehäfen in die Zeitenwende-Strategie der Bundesregierung. Dazu gehört:

- Ein nationaler Koordinierungsmechanismus für militärische Logistik in Häfen,
- klare Schnittstellen zwischen Hafenwirtschaft, Bundeswehr und Behörden,
- und eine dauerhafte Beteiligung des Bundes an der Finanzierung militärisch nutzbarer Hafeninfrastruktur.

Denn: Verteidigung beginnt nicht erst an der Ostflanke der Nato oder am Hindukusch – sie beginnt in den deutschen Häfen!

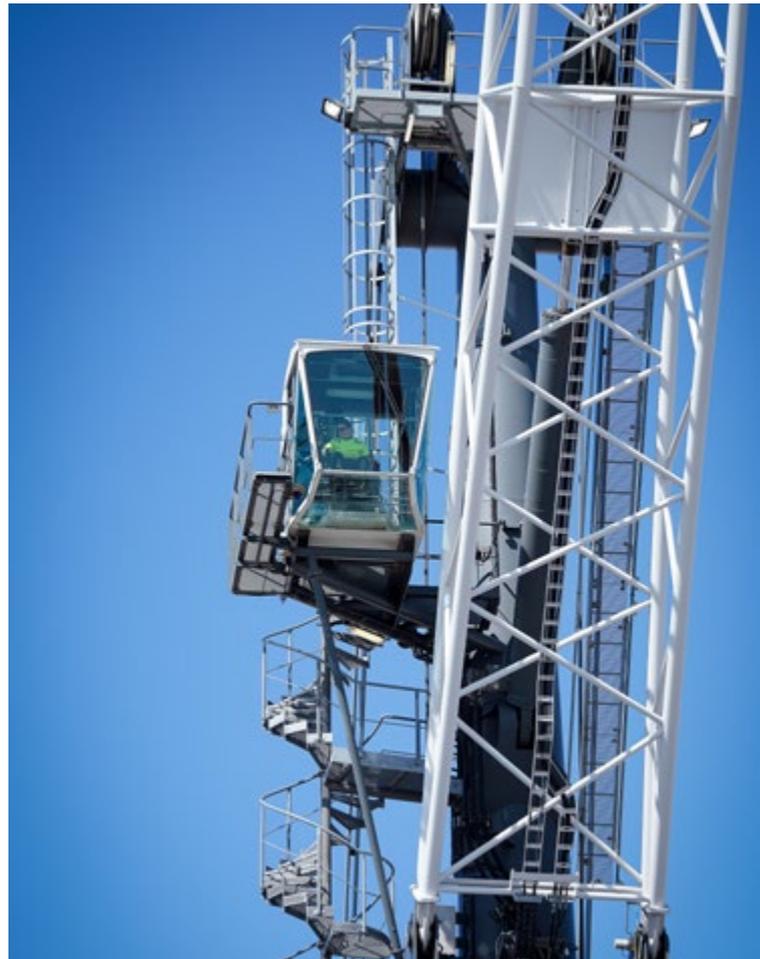


Fazit: Zeitenwende braucht starke Seehäfen

Die Zeitenwende endet nicht bei der Bundeswehr. Sie beginnt mit der Frage, ob unsere logistische und sicherheitspolitische Infrastruktur den neuen Herausforderungen standhält. Seehäfen sind dabei systemrelevant – als militärische Drehscheiben, als Energieumschlagplätze, als industrielle Lebensadern.

Eine glaubwürdige Sicherheitsarchitektur ist nur mit starken widerstandsfähigen Seehäfen möglich. Sie müssen daher als Teil der sicherheitspolitischen Infrastruktur des Bundes mitgedacht, mitfinanziert und systematisch ertüchtigt werden.

Oder mit anderen Worten: **Die Zeitenwende gelingt nur mit starken Häfen.**



Hafenmobilkran im Einsatz.

05 HAFEN DER ZUKUNFT

Hafen: Moderner Arbeitsplatz der Zukunft

Digitalisierung und Automatisierung der deutschen Hafenbetriebe sind von zentraler Bedeutung, um im internationalen Vergleich wettbewerbsfähig zu bleiben. Die deutschen Seehäfen mit ihren Unternehmen bieten ihre Beschäftigten schon heute moderne Arbeitsplätze und fungieren als Innovationstreiber für industrielle Anwendungen. Sie sind marktführend in der Nutzung von Automatisierungs- und Digitalisierungstechnologie zur Optimierung der logistischen und betrieblichen Abläufe sowie des Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Die Arbeitswelt im Hafen unterliegt einem kontinuierlichen Wandel, die Transformation ist nahezu permanent. Neue Technologien kommen zum Einsatz, und die Automatisierung schreitet mit hoher Dynamik voran. Das ist grundsätzlich positiv für die Beschäftigten, da die Arbeit dadurch erleichtert wird. Gleichzeitig führt dies in manchen Bereichen dazu, dass sich Tätigkeiten verändern oder wegfallen, während in anderen Segmenten neue entstehen. Dadurch entsteht eine gewisse Lücke, die überbrückt werden muss. Dafür braucht es zielgerichtete Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen.

Die Seehafenbetriebe haben gemeinsam mit ihren Beschäftigten und als Teil der Sozialpartnerschaft frühzeitig die Automatisierung und Digitalisierung vorangetrieben – durch die tarifliche Ausgestaltung oder die Zusammenarbeit an Forschungsprojekten.





Das digitale Test- und Trainingszentrum setzt Maßstäbe bei der Aus- und Weiterbildung von Beschäftigten.

IHATEC

Förderprogramme wie Innovative Hafentechnologien (IHATEC) unterstützen diesen Prozess maßgeblich. Das ist für die Häfen von großer Bedeutung – insbesondere, um ihre Wettbewerbsfähigkeit auf europäischer und globaler Ebene zu sichern.

Besonders bei innovativen Zukunftsthemen, wie etwa neuen Arbeitsformen oder dem Einsatz moderner Technologien in der Hafenwelt, entfaltet sich ein großer Multiplikationseffekt. Die Häfen fungieren dabei als Innovationstreiber für industrielle Anwendungen.

Zudem ist IHATEC auf der Kostenseite überschaubar, aber führt zu sehr positiven Effekten. Das wird daran deutlich, dass es regelmäßig überzeichnet ist.

Erfreulich ist, dass es gelungen ist, die Fördermittel für die Programm IHATEC II zu erhöhen und bis 2028 sichern. Gleichzeitig arbeitet der ZDS daran, das Nachfolgeprogramm IHATEC III auf den Weg zu bringen.

Digitales Test- und Trainingscenter / Port Skill 4.0

Das neue digitale Test- und Trainingscenter setzt Maßstäbe für die Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten. Als Teil des IHATEC-Forschungsprojekts „Port Skill 4.0“ ist es auf die Anforderungen der digitalisierten Hafenarbeit ausgerichtet.



Im Trainingszentrum werden die künftig benötigten Kompetenzen gezielt geschult. Durch die Kombination aus modernster Technik, vernetztem Lernen und der Analyse zukünftiger Jobanforderungen bietet das Trainingscenter eine zukunftsorientierte Plattform zur Qualifizierung der Fachkräfte der Hafenwirtschaft von morgen. Die Lerninhalte werden in einem ersten Schritt verprobt und nach Projektende öffentlich angeboten.

Die zielgenaue und moderne Qualifikation der Beschäftigten ist ein kritischer Erfolgsfaktor für den Erhalt und den Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Hafenwirtschaft.

Als Partner des Projekts fungieren neben dem ZDS auch dessen Mitglieder BLG Logistics sowie die HHLA und die Gewerkschaft ver.di – das macht es zu einem gelungenen Beispiel für geliebte Sozialpartnerschaft.

Die Erkenntnisse und Trainings aus dem Projekt PortSkill 4.0 sollen mit einem anknüpfenden IHATEC-Projekt „PortKI.Dialog+ 2030“ ergänzt und vertieft werden. Mit der von der ma-co maritimes kompetenzzentrum GmbH entwickelten Projektidee sollen Auswirkungen von Künstlicher Intelligenz (KI) auf wesentliche Planungs- und Organisationsprozesse untersucht sowie bisher nicht berücksichtigte Tätigkeiten in den Fokus gerückt werden. Standen bei PortSkill 4.0 die eher operativen und gewerblichen Jobprofile im Mittelpunkt, soll das Folgeprojekt die administrativen und planerischen Jobprofile in den Blick nehmen.



Schwerlastumschlag im Neustädter Hafen, Bremen.

Was nun zählt: Den demographischen Wandel stemmen – den Wandel der Arbeitswelt gestalten

Um der kritischen Systemrelevanz der Häfen gerecht zu werden, erwartet die Hafenwirtschaft eine Förderung bei der Transformation der Arbeitswelt.

Es gilt es, den volkswirtschaftlichen Nutzen der Digitalisierung zu maximieren und den beständigen Wandel zu unterstützen. Die Politik kann hier unterstützen, indem sie:

- das etablierte Förderprogramm Innovative Hafentechnologien (IHATEC) fortführt
- Aus- und Weiterbildungssysteme kontinuierlich anpasst sowie Forschung und Wissenstransfer fördert
- die Modernisierung von Infra- und Suprastruktur der Ausbildungsstätten in den Unternehmen sowie des maritimen kompetenzzentrum ma-co finanziell unterstützt



- den Rechtsrahmen in relevanten Bereichen beständig an die technischen Entwicklungen anpasst, dabei Versuche und Prototypen frühzeitig auch mit Ausnahmen und Übergangslösungen pragmatisch ermöglicht
- Innovationsanreize schafft und Hemmnisse ausräumt.

In bestimmten Bereichen sollte die Politik gleichzeitig eine passive Rolle spielen. Sie sollte nur in Ausnahmefällen in den Dialog zwischen den Sozialpartnern eingreifen. Ebenso sollte Politik die Vernetzung und Zusammenarbeit zwischen privaten Unternehmen diesen selbst überlassen. Aufgabe der öffentlichen Hand ist es vor allem, fortschrittsorientierte Rahmenbedingungen für die Digitalisierung zu schaffen.

Fazit:

Die Hafenbetriebe bieten ihre Beschäftigten gute Verdienstmöglichkeiten und interessante Betätigungsfelder in einem High-Tech-Umfeld. Das hilft, um Arbeits- und Facharbeitskräfte, insbesondere IT-Spezialistinnen- und Spezialisten, Ingenieurinnen und Ingenieure sowie Kaufleute zu gewinnen.

Gleichzeitig muss die Politik die kontinuierliche Transformation der Arbeitswelt gezielt unterstützen, um der kritischen Systemrelevanz der Häfen gerecht zu werden. Denn: Starke Seehäfen bieten gute Arbeitsplätze und sichern die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten deutschen Wirtschaft.



Am Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven werden mittlerweile zwei ferngesteuerte Containerbrücken eingesetzt.

06 SOZIAL- PARTNERSCHAFT

Lohntarifvertrag 2025

Die jüngste Lohnrunde kann als historisch bezeichnet werden. In nur zwei konstruktiven, aber in der Sache harten Verhandlungstagen haben sich die Vertragsparteien ZDS und die Gewerkschaft ver.di geeinigt:



Umschlag, Transport, Lagerung oder Veredelung: die Dienstleistungen der Hafetriebe sind vielfältig.



1. tabellenwirksame Erhöhung der Grundstundenlöhne / Zuschläge um 3,1 Prozent ab 1. August 2025,
2. Anhebung der Zulage für die Containerbetriebe um 600 Euro auf insgesamt 4.384 Euro ab 1. Januar 2026,
3. nicht wiederkehrenden Einmalzahlung in Höhe von 1.800 Euro für die A-Betriebe sowie 1.200 Euro für die B-Betriebe mit der August-Abrechnung 2025,
4. ein weiterer freier Tag für Hafentarbeiter, die Mitglied der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) sind, ab dem 1. Januar 2026,
5. bei einer Laufzeit von 12 Monaten bis zum 31. Juli 2026.
6. Die Tarifvertragsparteien werden auf zentraler Ebene ein Tarifgespräch zum Segment Automobilumschlag (AMU-Tarifvertrag) führen.

Nach jahrelangen Debatten über soziale Komponenten und überproportionale Anpassungen der unteren Lohngruppen konnte damit wieder ein Tarifergebnis erreicht werden, das die Kostenstrukturen der konventionellen Betriebe berücksichtigt.



Die Bundestarifkommission von ver.di hat dem Tarifergebnis mehrheitlich zugestimmt, der sozialpolitische Ausschuss hat das Ergebnis einstimmig unterstützt.

Der Lohntarifvertrag gilt für die rund 11.000 Beschäftigten in den tarifgebundenen Unternehmen in den Bremischen Häfen, im Hamburger Hafen und Niedersachsen. Die jeweilige Lohnhöhe der Lohngruppen ab dem 1. August 2025 ergibt sich aus den Tabellen auf den Seiten 40 bis 41.



Beim Schwerlastumschlag kommt es auf gute Absprachen an.

Modernisierung des Rahmentarifvertrages

Nachdem die Gewerkschaft ver.di vor rund zwei Jahren die Regelung in § 6 Rahmentarifvertrages (RTV) gekündigt hat, haben die tarifgebundenen Seehafenbetriebe Handlungsoptionen insbesondere zur Flexibilisierung der Arbeitszeit über Betriebsvereinbarungen oder Tarifabschlüsse vor Ort verloren. Daher gilt es, in den Betrieben möglichst schnell wieder handlungsfähig zu werden.

In einem gemeinsamen Workshop zur Modernisierung des Rahmentarifvertrages haben sich ZDS und ver.di deshalb auf die Einsetzung von zunächst zwei Arbeitsgruppen zu den Themen „Arbeitszeit, Gesundheitsschutz und Freizeit“ sowie „Geltungsbereich, Struktur, Konfliktlösung und Schlussbestimmungen“ verständigt. Insbesondere die mit dem Themenbereich Flexibilisierung von Arbeitszeit einhergehenden variablen Kostenstrukturen haben für die Hafenbetriebe Priorität.

Um den Rahmentarifvertrag zu modernisieren und weiterzuentwickeln, hat der ZDS vorgeschlagen, Leitplanken zu definieren. Diese sollten Regelungen zu den Themenbereichen Schichtbeginn/-ende, Schichtlängen im Zusammenspiel mit Pflicht-, Mehr- und sichergestellter Wochenendarbeit, Pausenkorridore, Verteilung von AZV-Tagen sowie Neujustierung der Tarifebenen enthalten. Die Gewerkschaft hat dagegen die Bedeutung der Gesamthafenbetriebe für die Flexi-



Beschäftigte des Containerterminalbetreibers Eurogate.



bilität der Unternehmen hervorgehoben, das Regel-Ausnahmeprinzip für Voll- und Teilzeit betont sowie die Themen Verkürzung der Arbeitszeit, Mehrarbeit, Überstunden und Feiertage angesprochen.

Im Lichte einer intensiven Diskussion hat die Arbeitsgruppe „Arbeitszeit“ verabredet, zunächst das Verhältnis zwischen Bruttojahres- und Nettojahresarbeitszeit zu ermitteln sowie das Verhältnis zwischen Regelarbeitszeit und Mehrarbeit einzuordnen.

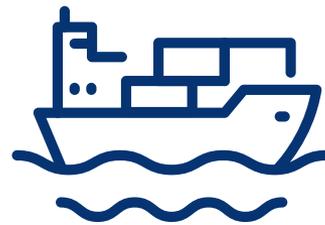
Trotz im Detail auseinanderliegender Positionen hat die Arbeitsgruppe „Struktur“ den Vorschlag entwickelt, dass der zukünftige Rahmentarifvertrag möglicherweise einen allgemeinen Teil für alle Unternehmen sowie einen besonderen Teil mit spezifischen und abweichenden Regelungen für die Bedürfnisse der Segmente Automobile, Container und Konventionell enthalten könnte.

Zudem wurde vereinbart, diesen Vorschlag in die Arbeitsgruppe „Arbeitszeit“ zu geben, um eine praxisnahe und konkrete Ausgestaltung als Teil eines Pilotprojekts zu entwickeln.



Umschlag von Agrargütern in Brake.

Das weitere Vorgehen sowie die Terminierung der Arbeitsgruppen wird zwischen den Verhandlungsführungsführungen von ZDS und ver.di abgestimmt.



GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER

(Nach Ziffer 1 des Lohntarifvertrages)

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

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.08.2025 in Euro
I	Hafendarbeiter, die manuelle Tätigkeiten in den ersten 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	22,80
II	Hafendarbeiter, die manuelle Tätigkeiten nach 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stauarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	24,98
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	26,15
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, Hafendarbeiter als Vorarbeiter Schwimmkran	27,51
V	Hafenfacharbeiter, die die Hafenfacharbeiterprüfung auf betriebliche Veranlassung absolviert haben	27,86
VI	Handwerker mit einem anerkanntem Ausbildungsberuf und nach 3 Berufsjahren. Ewerführer, Maschinisten und Schiffer in der Hafenwirtschaft, Seegüterkontrolleure, Hafenfacharbeiter, die als Vancarrierfahrer, Containerbrückenfahrer, Reachstackerfahrer, Constackerfahrer tätig sind, und Fahrer von Schwerveräten ab 15 Tonnen Tragfähigkeit, die alle Funktionen des Vancarriers ersetzen, in den ersten 3 Jahren nach der Funktionsausbildung. Tätigkeiten ab Lohngruppe VI sind grundsätzlich den Hafenfacharbeitern vorbehalten	28,81



Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2023 in Euro
VII	Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als Vorarbeiter oder Stauervize tätig sind, Vorhandwerker, Handwerker mit abgeschlossener und abverlangter Spezialausbildung, Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als Vancarrierfahrer, Containerbrückenfahrer, Reachstackerfahrer, Constackerfahrer tätig sind, und Fahrer von Schwerveräten ab 15 Tonnen Tragfähigkeit, die alle Funktionen des Vancarriers ersetzen, im 4. bis einschließlich 6. Jahr nach der Funktionsausbildung. Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als 2. Stauervize, Vormann II im Schiffsladungskontrollbetrieb oder Getreidekontrollbetrieb tätig sind	31,36
VIII	Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als Vancarrierfahrer, Containerbrückenfahrer, Reachstackerfahrer, Constackerfahrer tätig sind, und Fahrer von Schwerveräten ab 15 Tonnen Tragfähigkeit, die alle Funktionen des Vancarriers ersetzen, ab dem 7. Jahr nach Abschluss der Funktionsausbildung Hafenfacharbeiter und Fachkräfte für Hafenlogistik, die als 1. Stauervize, Vormann I im Schiffsladungskontrollbetrieb oder Getreidekontrollbetrieb tätig sind	33,56

07 KENNZAHLEN

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen ist im vergangenen Jahr gestiegen. 2024 wurden 274 Millionen Tonnen umgeschlagen. Das sind 2,3 Prozent mehr als im Vorjahr.

Die Menge der aus dem Ausland empfangenen Güter stieg gegenüber dem Vorjahr um 3,2 Prozent, auch der Versand in das Ausland um stieg um 4,1 Prozent. Das höchste Umschlagsvolumen erzielten die deutschen Seehäfen – wie auch im Vorjahr – mit den Märkten in Europa, Asien und Amerika.

Mit europäischen Ländern wurden rund 143 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (+4,9 Prozent), davon 96,2 Millionen Tonnen mit Ländern der Europäischen Union (+4,5 Prozent).

Der Umschlag mit asiatischen Ländern betrug 43,1 Millionen Tonnen (- 8,1 Prozent), davon wurden 19,1 Millionen Tonnen mit China (-4,9 Prozent) umgeschlagen. Mit Amerika betrug das Umschlagsvolumen 2024 55,2 Millionen Tonnen (+5,7 Prozent), davon 29,8 Millionen Tonnen mit den Vereinigten Staaten (+6,7 Prozent).

Der Güterumschlag nach Gewicht stieg im Jahr 2024 in deutschen Seehäfen leicht im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und lag bei 274 Millionen Tonnen (Vorjahr: 267,8 Millionen Tonnen).





Den höchsten Umschlag nach Gütermenge erzielte die Kategorie „nicht identifizierbare Güter“ (i. d. R. Container) mit 79,1 Millionen Tonnen (+7,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr), gefolgt von der Kategorie Kohle, rohes Erdöl und Erdgas mit 41,3 Millionen (+6,9 Prozent). Der drittichtigste Umschlag nach Gütermenge waren Erze, Steine und Erden (30,9 Millionen Tonnen, +1,1 Prozent). Der Umschlag von Fahrzeugen auf Autoterminals stieg ebenfalls, um 9,6 Prozent auf 10,6 Millionen Tonnen. Der Umschlag von Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen sank hingegen um 14,1 Prozent und lag nur noch bei 13,8 Millionen Tonnen, der Umschlag von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen lag bei 15,2 Millionen Tonnen (-11 Prozent).

Der Hafenstandort Hamburg schlug im vergangenen Jahr 97 Millionen Tonnen Güter um (-2,6 Prozent), gefolgt von Bremen/Bremerhaven (42,5 Millionen Tonnen; +8,6 Prozent), Wilhelmshaven (34,5 Millionen Tonnen; +15,7 Prozent), Rostock (23,2 Millionen Tonnen; -2,8 Prozent) und Lübeck (15,9 Millionen Tonnen; +2,4 Prozent).



Import von Ölsaaten bei ADM in Hamburg.



Der **Containerumschlag** lag 2024 bei 13,3 Millionen TEU (+4,9 Prozent). Die wichtigsten Handelspartner beim Containerverkehr waren China mit 2,63 Millionen TEU (+0,8 Prozent) vor den USA (1,3 Millionen TEU, -3 Prozent) und Schweden mit 0,56 Millionen TEU, was einer Steigerung von 20,2 Prozent entspricht.

Die meisten Container wurden 2024 in Hamburg umgeschlagen (7,8 Millionen TEU), gefolgt von den bremischen Häfen (4,5 Millionen Tonnen) und Wilhelmshaven mit 0,8 Millionen TEU.

In den Nordseehäfen stieg der Güterumschlag im Jahr 2024 um 3,4 Prozent, in den Ostseehäfen sank er hingegen um 2,9 Prozent. Hier wurden 55,1 Millionen Tonnen umgeschlagen.

Die Seehäfen Rostock und Wismar in Mecklenburg-Vorpommern verzeichneten einen Rückgang um 2,8 beziehungsweise 4,8 Prozent, in Stralsund sank der Umschlag um 23,8 Prozent, in den übrigen Häfen in Mecklenburg-Vorpommern stieg der Umschlag um 14,7 Prozent.

Der Hafen Lübeck verzeichneten ein Wachstum von 2,4 Prozent, Kiel verzeichnete ebenfalls Verluste (-3,8 Prozent), Flensburg verlor gar 40 Prozent, Rendsburg verzeichnete ein leichtes Plus von 0,7 Prozent, die übrigen Ostseehäfen in Schleswig-Holstein verzeichneten einen Anstieg um 13,8 Prozent.

In den deutschen Nordseehäfen wurden 217,4 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg von 3,4 Prozent. In Brake sank der Umschlag um 11,2 Prozent, Wilhelmshaven erzielte ein Plus von 15,7 Prozent, in den Bremischen Häfen stieg der Umschlag um 5,8 Prozent, in Leer um 73,8 Prozent.

Der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** über die deutschen Ostseehäfen wie Lübeck, Rostock oder Kiel sank 2024 um 3,12 Prozent auf 59,8 Millionen Tonnen. Die Passagierzahlen stiegen um 0,4 Prozent (auf 9,42 Millionen Personen) im Vergleich zum Vorjahr.

Der **Stückgutumschlag** in Deutschland lag im Jahr 2024 bei 19,4 Millionen Tonnen, das ist ein Rückgang von 10,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der Massengutumschlag stieg um 1,6 Prozent auf 115,8 Millionen Tonnen. Beim Containerumschlag gab es eine Steigerung von 6,2 Prozent auf 109 Mio. Tonnen (Vorjahr 102,6 Mio. Tonnen).



Ro/Ro-Umschlag am Skaninavienkai in Lübeck-Travemünde.

Hamburg-Antwerpen-Range

Im Jahr 2024 vereinten der Hamburger Hafen und die bremischen Häfen beim Gesamtumschlag in der Hamburg-Antwerpen-Range einen Marktanteil von 19,6 Prozent auf sich. Damit ist die Menge der umgeschlagenen Güter im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Der Anteil Hamburgs lag bei 12,6 Prozent, der der bremischen Häfen bei 7 Prozent. Der Anteil des Rotterdamer Hafens am Gesamtumschlag ging leicht zurück (-0,6 Prozent), der Anteil des Hafens Antwerpen stieg um 0,6 Prozent. Beim Containerumschlag ging der Marktanteil von Hamburg und den bremischen Häfen leicht zurück (-0,4 Prozent). Er lag im Jahr 2023 bei 31 Prozent. Der Anteil des Hamburger Hafens lag mit 19 Prozent um 0,9 Prozent unter dem Vorjahreswert. Bei den bremischen Häfen stieg der Anteil am Containerumschlag leicht auf 11,6 Prozent (im Vorjahr 11,1 Prozent). Während der Marktanteil von Rotterdam um 0,9 Prozent sank, steigerte Antwerpen seinen Marktanteil um 1,3 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: Danzig.

Der Ostsee-Hafen ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Schlug Danzig im Jahr 2014 noch 1,2 Millionen TEU um, waren es im Jahr 2022 bereits 1,8 Millionen TEU. Dies machte im Jahr 2022 einen Anteil von 4,5 Prozent im Vergleich mit den





Kreuzfahrtschiffe, Werften, Industrie und Umschlag verschiedener Güter im Seehafen Rostock.

wichtigsten Nordrange-Häfen aus, während es im Jahr 2014 lediglich 3,2 Prozent waren. Im Jahr 2023 stieg der Umschlag in Danzig anteilig und lag mit 2,1 Millionen TEU bei 5,6 Prozent. Eine Steigerung der Marktanteile konnte der Hafen Antwerpen in den vergangenen Jahren verzeichnen. Mit einem Containerumschlag von 9,7 Millionen TEU im Jahr 2014 nahm der Hafen einen Anteil von 25,5 Prozent ein. Dieser Anteil belief sich im Jahr 2023 auf 29,6 Prozent mit einem Umschlag von 11,4 Millionen TEU und bedeutet somit einen leichten Rückgang zum Vorjahr, in dem der Anteil 29,9 Prozent betrug und bei 12,2 Millionen TEU lag.

Der Containerumschlag in Rotterdam sank 2023 im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 13 Millionen TEU, dennoch kann Rotterdam in der vorliegenden Betrachtung mit 33,8 Prozent die Position als Anteilsführer wahren.

Die Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven verzeichnen in den vergangenen zehn Jahren starke Verluste des Marktanteils. 2014 entsprach der Umschlag von 9,8 Millionen TEU in Hamburg einem Marktanteil von 25,7 Prozent. Die Menge von 7,7 Millionen TEU aus dem Jahr 2023 entspricht einem Marktanteil von etwa 20 Prozent. In den Bremischen Häfen betrug der Marktanteil 2014 noch 15,1 Prozent bei einem Umschlag von 4,9 Millionen TEU. 2023 Jahr wurden 4,2 Millionen TEU umgeschlagen. Der Marktanteil beträgt damit 10,9 Prozent.



Die weite Welt zum Greifen nah: Tourismus und Güterumschlag liegen im Hamburger Hafen eng beieinander.



CONTAINERUMSCHLAG

Containerumschlag in deutschen Seehäfen

Vergleich Entwicklung 2023/2024	Container	Beladene Container	
	insgesamt in TEU	Anzahl in TEU	Gewicht der Ladung in Tonnen
2023 Alle Häfen	12.680.098	10.718.815	102.568.345
dar. Hamburg	7.743.178	6.736.616	62.136.029
Brem. Häfen	4.232.287	3.506.664	34.907.231
JadeWeserPort – Wilhelmshaven	511.064	343.427	3.936.705
2024 Alle Häfen	13.301.419	11.321.004	108.934.133
dar. Hamburg	7.828.363	6.832.303	62.775.912
Brem. Häfen	4.483.208	3.810.461	38.582.718
JadeWeserPort – Wilhelmshaven	783.586	538.324	5.884.763
Veränd. 2023/2024 in %	4,9%	5,6%	6,2%
dar. Hamburg	1,1%	1,4%	1,0%
Brem. Häfen	5,9%	8,7%	10,5%
JadeWeserPort – Wilhelmshaven	53,3%	56,8%	49,5%

Quelle: Destatis

FÄHR- UND RO/RO-VERKEHR

in deutschen Ostseehäfen

Güter in 1.000 t	2023	2024	Veränderung
	Kiel	7.890	
Lübeck	21.319	19.917	-6,6
Puttgarden	15.987	15.757	-1,4
Rostock	16.500	16.500	0,0
Zusammen	61.696	59.774	-3,12
Anzahl der Passagiere			
Kiel	1.640.000	1.630.000	-0,6
Lübeck	483.244	500.623	3,6
Puttgarden	4.721.730	4.723.294	0,0
Rostock	2.540.000	2.570.000	1,2
Zusammen	9.384.974	9.423.917	0,4

Quelle: Angaben der Mitgliedsunternehmen

GÜTERUMSCHLAG ÜBER SEE

in Millionen Tonnen

	2023	2024	Veränderung in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	9,1	8,3	-8,8
Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands	157,3	162,4	3,2
Europäische Häfen	84,8	86,8	2,4
davon Häfen in:			
der Europ. Union	51,3	51,9	1,2
übrigem Europa	33,5	34,9	4,2
dar.: Russland	1,7	1,1	-35,3
Norwegen	22,0	22,3	1,4
Außereuropäische Häfen	72,5	75,5	4,1
darunter Häfen in:			
Afrika	11,6	12,9	11,2
Nordamerika	24,0	26,1	8,8
Mittel- und Süd- amerika	9,5	10,2	7,4
Asien	24,3	23,8	-2,1
Australien und Neuseeland	2,4	2,1	-12,5
Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands	101,5	103,2	1,7%
Europäische Häfen	51,3	55,9	9,0
davon Häfen in:			
der Europ. Union	40,9	44,3	8,3
übrigem Europa	10,5	11,6	10,5
dar.: Russland	0,8	0,8	0,0
Norwegen	3,2	3,5	9,4
Außereuropäische Häfen	50,1	47,3	-5,6
darunter Häfen in:			
Afrika	7,7	7,9	2,6
Nordamerika	11,8	12,0	1,7
Mittel- und Süd- amerika	6,8	6,9	1,5
Asien	22,6	19,3	-14,6
Australien und Neuseeland	0,3	0,3	0,0
Gesamtverkehr	267,9	273,9	2,2

Quelle: Destatis

GÜTERUMSCHLAG

ausgewählter Seehäfen (in 1.000 t)

	2021	2022	2023	2024	Veränderung 2023 auf 2024 in %
Nordsee	247.271.472	238.859.641	210.304.044	217.393.726	3,4
Brake	5.173.426	6.858.221	6.088.892	5.404.592	-11,2
Bremen/Bremerhaven	59.616.072	55.102.305	50.233.414	53.100.616	5,7
Brunsbüttel	8.334.595	9.512.399	9.534.662	10.609.777	11,3
Bützfleth	5.916.112	5.111.979	3.713.811	5.469.770	47,3
Cuxhaven	2.413.118	2.432.369	2.386.914	2.585.868	8,3
Emden	4.071.850	4.339.923	4.463.548	4.542.634	1,8
Hamburg	111.365.117	103.353.070	99.602.901	96.984.386	-2,6
Husum	226.202	284.323	221.433	196.776	-11,1
Leer	36.941	6.626	9.301	16.166	73,8
Nordenham	2.325.963	2.439.252	1.789.971	1.377.719	-23,0
Papenburg	477.656	467.349	426.329	435.828	2,2
Wilhelmshaven	29.518.533	31.775.722	29.845.156	34.541.364	15,7
Übrige Nordseehäfen in:					
Niedersachsen	1.050.223	1.094.639	968.860	1.028.590	6,2
Schleswig-Holstein	837.337	930.035	1.018.852	1.099.640	7,9
Ostsee	56.327.355	54.715.574	56.601.354	55.634.220	-1,7
Flensburg	273.980	285.841	241.275	144.085	-40,3
Kiel	5.376.560	4.886.854	5.027.224	4.834.133	-3,8
Lübeck	17.632.409	16.412.943	15.508.584	15.876.243	2,4
Lubmin	67.745	100.538	841.015	203.733	-75,8
Puttgarden	5.610.981	6.058.927	5.698.617	5.342.228	-6,3
Rendsburg	339.055	330.706	352.600	355.162	0,7
Rostock	22.046.858	21.334.813	23.866.863	23.209.316	-2,8
Saßnitz	1.022.345	1.354.352	1.150.896	1.924.353	67,2
Stralsund	775.741	822.695	879.875	670.284	-23,8
Wismar	2.658.870	2.565.704	2.427.474	2.312.023	-4,8
Wolgast	201.735	192.014	193.623	289.612	49,6
Übrige Ostseehäfen in:					
Mecklenburg-Vorpommern	192.338	254.973	293.651	336.900	14,7
Schleswig-Holstein	128.738	115.214	119.657	136.148	13,8
Seehäfen zusammen	307.21.597	298.229.385	266.905.398	273.027.946	2,3
Binnenhäfen (Seeverkehr)	894	795	905	1457	61,0

ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE

In der Hamburg-Antwerpen-Range

		Gesamtumschlag		Massengutumschlag		Stückgutumschlag		Containerumschlag	
		Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil %	Mio. t	Anteil in %
Hamburg	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
	2023	114,3	12,9	36,2	8,5	78,1	17	76,9	19,9
	2024	111,8	12,6	33,1	8	78,7	16,5	77,5	19
Brem. Häfen	2021	69,7	7,7	9,7	2,32	60	12,3	5	12,2
	2022	64	6,8	9,3	2,1	54,7	11	4,6	11,1
	2023	58,5	6,6	8,8	2,1	49,7	10,9	42,9	11,1
	2024	61,9	7	8,2	2	53,8	11,3	47,2	11,6
Rotterdam	2021	468,7	51,7	283,3	67,9	185,4	37,9	15,3	37,3
	2022	468	49,9	290,4	65,4	177,7	35,9	14,8	36
	2023	438,8	49,7	276,3	65	162,5	35,5	130,2	33,7
	2024	435,8	49,1	271,2	66	164,6	34,6	133,4	32,8
Antwerpen	2021	239,8	26,4	84,6	20,27	155,2	31,7	12	29,3
	2022	286,9	30,6	107,8	24,3	179,1	36,2	13,5	32,8
	2023	271,4	30,7	103,6	24,4	167,8	36,6	136,7	35,3
	2024	277,7	31,3	98,5	24	179,2	3,6	148,9	36,6
Gesamt		882,9		424,9		458		386,7	

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

Datenquelle: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Marktforschung

Stand: Juli 2025



ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE

Im Containerumschlag in der Nordrange und Danzig

	2014		2022		2023	
	in 1.000 TEU	Anteil %	in 1.000 TEU	Anteil %	in 1.000 TEU	Anteil in %
Antwerpen-Brügge	8.812	23,2	12.256	29,9	11.438	29,6
Zeebrugge	880	2,3	–	–	–	–
Bremerhaven	5.731	15,1	4.604	11,2	4.228	10,9
Hamburg	9.775	25,7	8.350	20,4	7.743	20,0
Rotterdam	11.634	30,6	13.933	34,0	13.057	33,8
Danzig	1.232	3,2	1.824	4,5	2.156	5,6
Gesamt	38.064	100,0	40.967	100,0	38.622	100,0

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

Quelle: Eurostat / Eigenauswertung



Schütt- und Stückgutumschlag im Südhafen von Stralsund.

08 ORGANE DES ZDS

Präsidium

Das Präsidium des ZDS besteht aus der Präsidentin, einem Stellvertreter und drei weiteren Mitgliedern. Die Mitgliedsunternehmen eines jeden Küstenlandes sind mit jeweils einer Person im Präsidium vertreten. Das Präsidium wird durch die Mitgliederversammlung auf Vorschlag des Verwaltungsrates für die Dauer von 3 Jahren gewählt. [Die turnusgemäß nächste Wahl findet am 19. November 2025 statt.]

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat des ZDS besteht aus 25 Mitgliedern. Die Mitglieder eines jeden Küstenlandes entsenden je fünf Mitglieder und stellvertretende Mitglieder in den Verwaltungsrat.

Sozialpolitischer Ausschuss

Dem Sozialpolitischen Ausschuss des ZDS obliegt die Führung von Tarifvertragsverhandlungen und der Abschluss von Tarifverträgen.

Geschäftsstelle

Die Geschäftsstelle des Verbandes führt das Tagesgeschäft, hält Kontakt zu Politik, Verwaltung, Medien und weiteren relevanten Stakeholdern. In diesem Jahr gab es eine Reihe von personellen Veränderungen in der Geschäftsstelle.

Nach elf Jahren im Amt, hat Daniel Hosseus die Hauptgeschäftsführung im Mai an Dr. Florian Keisinger abgegeben. Hosseus hat den ZDS über ein Jahrzehnt hinweg mit großem Engagement geführt. Unter seiner Leitung wurde der Verband strategisch gestärkt und die politische Wahrnehmung der deutschen Seehäfen in Berlin und Brüssel gestärkt.

Sein Nachfolger – Florian Keisinger – bringt mit seinem fundierten Wissen aus der Luftfahrt- und Verteidigungsbranche wertvolle strategische Kompetenzen ein, um maßgeblich dazu beizutragen, für die deutschen Seehäfen zukunftssichere Rahmenbedingungen zu schaffen und ihre Wettbewerbsfähigkeit weiter zu steigern.

Seit April hat der ZDS zudem erstmals einen Energiereferenten im Team. Mit dem promovierten Physiker, Dr. Reiner Brüning, verstärkt sich der Verband in einem der zentralen Zukunftsfelder: Energiewende in den Seehäfen.

Seit August ist Lennart Albrecht als Referent für Kommunikation im Verband tätig. In dieser Rolle vertritt er die Themen und Positionen der Hafenvirtschaft gegenüber Medien, Multiplikatoren und weiteren Stakeholdern.



PRÄSIDIUM



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



Matthias Magnor
Präsidiumsmitglied
BLG LOGISTICS GROUP AG
& Co. KG



Jan Müller
Niedersachsen
J. Müller SE

SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS



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



Jens Aurel Scharner
Mecklenburg-Vorpommern
ROSTOCK PORT GmbH



Torben Seebold
(Vorsitzender)
Hamburg
Hamburger Hafen und
Logistik AG

VERWALTUNGSRAT

BREMEN

Ordentliches Mitglied

- Matthias Magnor (komm.)
BLG Logistics Group AG & Co. KG
- Jan-Dirk Brüggemann
Hermann Runge GmbH
- Michael Blach
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG
- Stefan Nusch
Atlantik Hafenbetriebe
Geuther und Schnitger
GmbH & Co.
- N.N.

Stellv. Mitglied

- Robert Howe
bremenports GmbH & Co. KG
- N.N.
- 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

- Rainer Fabian (komm.)
H.D. Cotterell GmbH & Co.KG
- Angela Titzrath
Hamburger Hafen und Logistik AG
- Ben David Thurnwald
Hansaport Hafenbetriebsges. mbH
- Norman Zurke
Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.
- Annette Walter
Hamburger Hafen und Logistik AG

Stellv. Mitglied

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

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

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

Stellv. Mitglied

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

NIEDERSACHSEN**Ordentliches Mitglied**

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

Stellv. Mitglied

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

SCHLESWIG-HOLSTEIN**Ordentliches Mitglied**

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

Stellv. Mitglied

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

SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS

BREMEN

Ordentliches Mitglied

- Ulrike Riedel
BLG Logistics Group AG & Co. KG
- Jan Dirk Brüggemann (komm.)
Hermann Runge GmbH
- Heiko Bukowski
NTB North Sea Terminal Bremerhaven
GmbH & Co.
- Christian Lankenau (stellvertr. Vorsitzender)
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG
- Stefan Schultze
Hafenstauerei Kpt. Wilhelm Schultze GmbH
& Co.

Stellv. Mitglied

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

HAMBURG

Ordentliches Mitglied

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

Stellv. Mitglied

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

NIEDERSACHSEN

Ordentliches Mitglied

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

Stellv. Mitglied

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



GESCHÄFTSSTELLE



HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER
Dr. Florian Keisinger



GESCHÄFTSFÜHRER
Lutz Könnner



**REFERENT
KOMMUNIKATION**
Lennart Albrecht



**REFERENT
ENERGIEPOLITIK**
Dr. Reiner Brüning



VERTRETER BERLIN
Andreas Schlüter



**ASSISTENTIN DER
GESCHÄFTSFÜHRUNG**
Doris Martens



**ASSISTENTIN DER
GESCHÄFTSFÜHRUNG**
Angela Tilgner

IMPRESSUM

Herausgeber

Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e. V.

Gestaltung / Gesamtherstellung

ELBREKLAME Marketing & Kommunikation
EMK GmbH
Mahler

Medienproduktion

Lehmann Offsetdruck und Verlag GmbH

Fotos

- Titel Rhenus Cuxport
Seite 2/3 s.o.
Seite 4 Petersen & Alpers, iStock / Bene_A; iStock / IvanSpasic,
Ems Port Agency and Stevedoring (epas), iStock / Ralf
Geithe, HHLA / Felix Kaethner
Seite 7 HHLA / Nele Martensen
Seite 9 Petersen & Alpers GmbH & Co. KG
Seite 10 Brunsbüttel Ports GmbH
Seite 11 Atlantik Hafenbetriebe Geuther & Schnitger GmbH
& Co. KG
Seite 12 Ems Ports Agency & Stevedoring Beteiligungs GmbH &
Co. KG
Seite 13 iStock / Bene_A; iStock / IvanSpasic
Seite 14 Eurogate / Christian Costa
Seite 15 HHLA / Martin Elsen
Seite 16 Seehafen Stralsund GmbH
Seite 17 Ems Ports Agency & Stevedoring Beteiligungs GmbH &
Co. KG
Seite 21 BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG
Seite 22 SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG
Seite 23 HHLA / Vincent Wolff
Seite 24 Brunsbüttel Ports GmbH
Seite 25 TCO Transcargo GmbH
Seite 27 iStock / Ralf Geithe
Seite 28 Rostock Port GmbH / nordlicht
Seite 29 Ems Ports Agency & Stevedoring Beteiligungs
GmbH & Co. KG
Seite 31 HHLA / Felix Kaethner
Seite 32 bremenports GmbH & Co. KG
Seite 33 Eurogate / Wolfhard Scheer
Seite 34 Eichholtz GmbH
Seite 35 bremenports GmbH & Co. KG
Seite 36 Eurogate
Seite 37 J. Müller SE
Seite 41 ADM Hamburg AG
Seite 42 Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH / O. Malzahn
Seite 43 Rostock Port GmbH / nordlicht
Seite 44 Rainer Abicht Elbreuderei GmbH & Co. KG
Seite 49 Seehafen Stralsund GmbH
Seite 51 HHLA / Thies Rätzke, BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG,
J. Müller SE / Jan Meier, Lübecker Hafen-Gesellschaft
mbH, Rostock Port GmbH / nordlicht, HHLA / Thies Rätzke
Seite 55 ZDS / Hendrik Lüders
Seite 57 links: Hendrik Lüders, rechts: ZDS

ZDS ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

HAMBURG

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



BERLIN

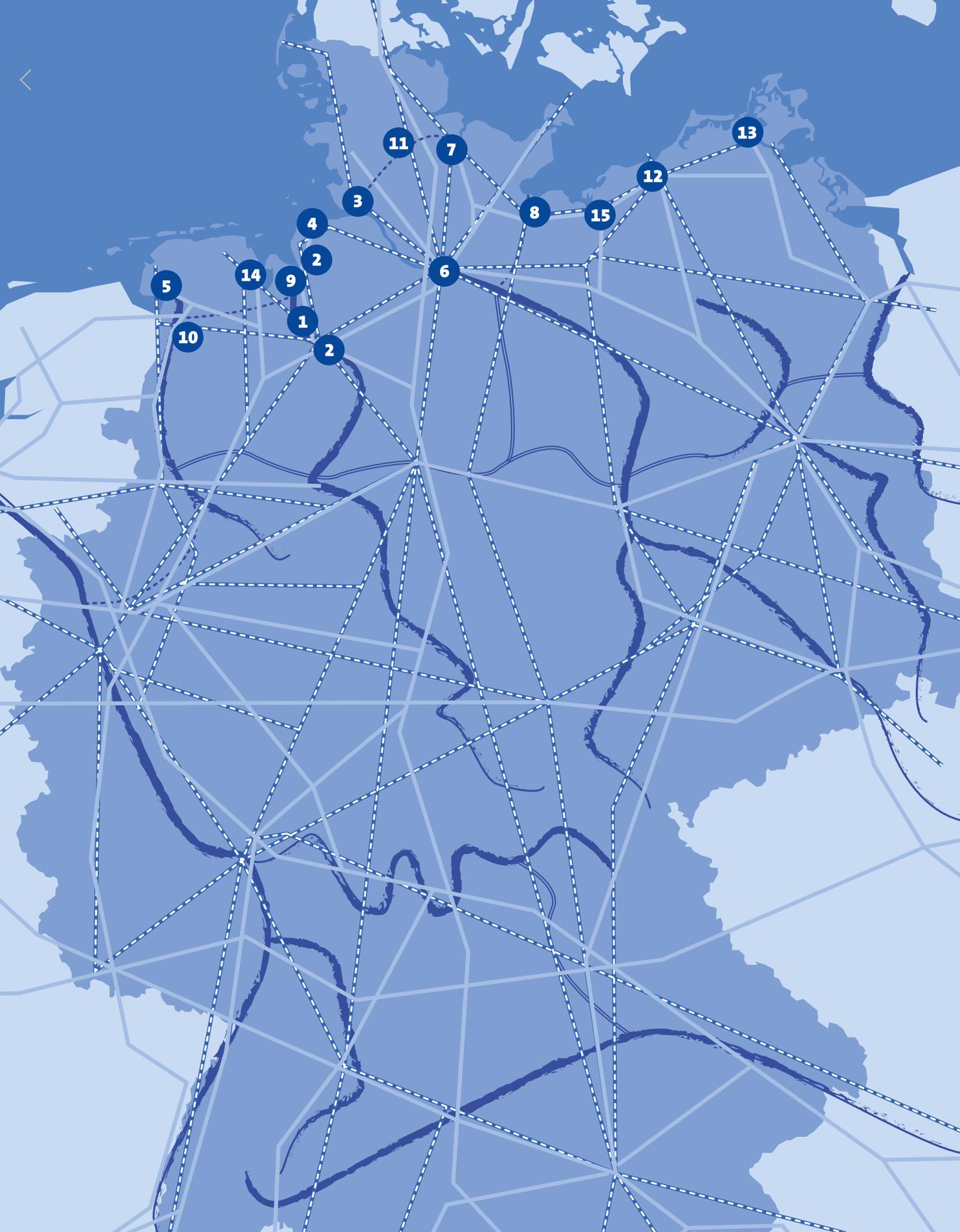
Leipziger Platz 8 | D-10117 Berlin
Tel. +49 30 22 01 25 69



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



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





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

