



Zentralverband
der deutschen
Seehafenbetriebe

2025

JAHRESBERICHT

2026



Inhalt

Editorial 04

**Rückblick – Das bewegt
die Häfen in 2026 08**

Wettbewerbsfähigkeit 14

Infrastruktur 20

Zeitenwende 26

Energiewende 32

Hafen der Zukunft 38



Sozialpartnerschaft 44

Gremien des ZDS 50

Impressum 60



Editorial





Prof. Dr. Sebastian Jürgens
Präsident Zentralverband
der deutschen Seehafenbetriebe

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder,

das zurückliegende Jahr hat erneut gezeigt, wie schnell sich politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen verändern können. Geopolitische Spannungen, Handelskonflikte und der wachsende Druck auf den Industriestandort Deutschland prägen unser Umfeld. Gerade in dieser Lage wird deutlich, welche strategische Bedeutung leistungsfähige Seehäfen haben: Als Herzkammern des globalen Handels sichern sie Versorgung und Außenhandel, ermöglichen die Energiewende und übernehmen wachsende Aufgaben für Sicherheit und militärische Mobilität.

Unsere Hafenunternehmen stellen sich dieser Verantwortung jeden Tag. Sie investieren in moderne Anlagen, digitale Prozesse und neue Technologien. Gleichzeitig brauchen sie verlässliche Rahmenbedingungen und eine öffentliche Infrastruktur, die mit den steigenden Anforderungen Schritt hält. Denn auf maroden Kaikanten lassen sich keine Kräne errichten. Und Anerkennung allein saniert keine Infrastruktur und schafft keine dringend benötigten zusätzlichen Kapazitäten im Hafenhinterlandverkehr.

Gerade deshalb ist die Arbeit des ZDS unverzichtbar, um diese Rahmenbedingungen

politisch zu gestalten und die Interessen der Seehäfen wirksam zu vertreten. Ich freue mich sehr, diese Aufgabe nun seit einem Jahr als Präsident gemeinsam mit unseren Mitgliedern mitgestalten zu können.

Seit meinem Amtsantritt habe ich viele Gespräche mit unseren Mitgliedsunternehmen, politischen Entscheidungsträgern und Partnern geführt. Dabei ist mir erneut sehr deutlich geworden, wie vielfältig unsere Hafenwirtschaft ist – und zugleich, wie viel uns verbindet. Ob Container-, Automobil- oder Stückgut, das Handling von Energie, Projektladung oder militärischem Gerät: Unsere Unternehmen stehen vor ganz unterschiedlichen operativen Herausforderungen. Gemeinsam ist ihnen jedoch der Anspruch, ihre Standorte weiterzuentwickeln und auch unter herausfordernden Rahmenbedingungen wettbewerbsfähig zu bleiben.

Diese Eindrücke habe ich auch in viele politische Gespräche mitgenommen. In Berlin, in den Ländern und auf europäischer Ebene wird heute stärker über die strategische Bedeutung der Seehäfen gesprochen. Daran haben wir als ZDS einen hohen Anteil. Gleichzeitig bleibt viel zu tun: Die Finanzierung unserer Hafeninfrastruktur muss endlich verlässlich aufgestellt,

Wettbewerbsnachteile und unnötige Bürokratie müssen abgebaut und Hinterlandanbindungen leistungsfähiger werden. Wer Deutschlands Wettbewerbs-, Energie- und Verteidigungsfähigkeit stärken will, muss auch seine Häfen stärken.

Für mich war es deshalb von Beginn an wichtig, den ZDS als starke Stimme unserer Branche weiterzuentwickeln. Dass uns dies gelungen ist, verdanken wir vor allem einem sehr guten Zusammenspiel im Verband. Im Präsidium arbeiten wir vertrauensvoll, offen und lösungsorientiert zusammen. Die unterschiedlichen Erfahrungen und Perspektiven helfen uns, Positionen zu entwickeln, die von der Breite unserer Mitgliedschaft getragen werden.

Ebenso wichtig ist unsere Geschäftsstelle, die diese Themen mit hoher Expertise, politischem Gespür und großem Engagement vorantreibt. Das Team des ZDS in Berlin und Hamburg ist dafür hervorragend aufgestellt. Es bereitet komplexe Themen auf, schafft Sichtbarkeit für unsere Positionen, organisiert den Austausch mit Politik und Öffentlichkeit und sorgt dafür, dass wir als Verband schnell und geschlossen reagieren können.

Auch nach außen haben wir neue Wege eingeschlagen. Wir haben unsere politische Positionierung in Berlin weiter verstärkt, neue Gesprächsformate geschaffen und den direkten Austausch mit Abgeordneten, Ministerien, Medien und Partnerverbänden intensiviert. Gleichzeitig ist der ZDS gewachsen und hat neue Mitglieder hinzugewonnen. Für mich sind das wichtige Zeichen dafür, dass unsere Arbeit wahrgenommen wird und der Verband an Stärke gewinnt.

Nach meinem ersten Jahr als Präsident bin ich deshalb vor allem dankbar – für die vielen offenen Gespräche, das Vertrauen unserer Mitglieder und die Zusammenarbeit in Präsidium und Geschäftsstelle. Zugleich bin ich überzeugt: Der ZDS ist fachlich, politisch und organisatorisch stark aufgestellt, um die vor uns liegenden Aufgaben gemeinsam anzugehen.

Mein herzlicher Dank gilt allen, die sich im vergangenen Jahr für unseren Verband und für die deutschen Seehäfen eingesetzt haben. Ich freue mich darauf, diesen Weg gemeinsam fortzusetzen.

Das bewegt die Häfen in 2026

Wir sind gewachsen, werden stärker wahrgenommen, haben neue Partnerschaften aufgebaut und zusätzliche Formate für den politischen Austausch geschaffen.



Das bewegt die Hafenwirtschaft.

Ein Verband ist dann erfolgreich, wenn er Menschen und Unternehmen zusammenbringt, gemeinsame Interessen bündelt und daraus politische Wirkung erzeugt. Im zurückliegenden Jahr ist der ZDS in allen drei Bereichen vorangekommen: Wir sind gewachsen, werden stärker wahrgenommen, haben neue Partnerschaften aufgebaut und zusätzliche Formate für den politischen Austausch geschaffen.

Der ZDS wächst.

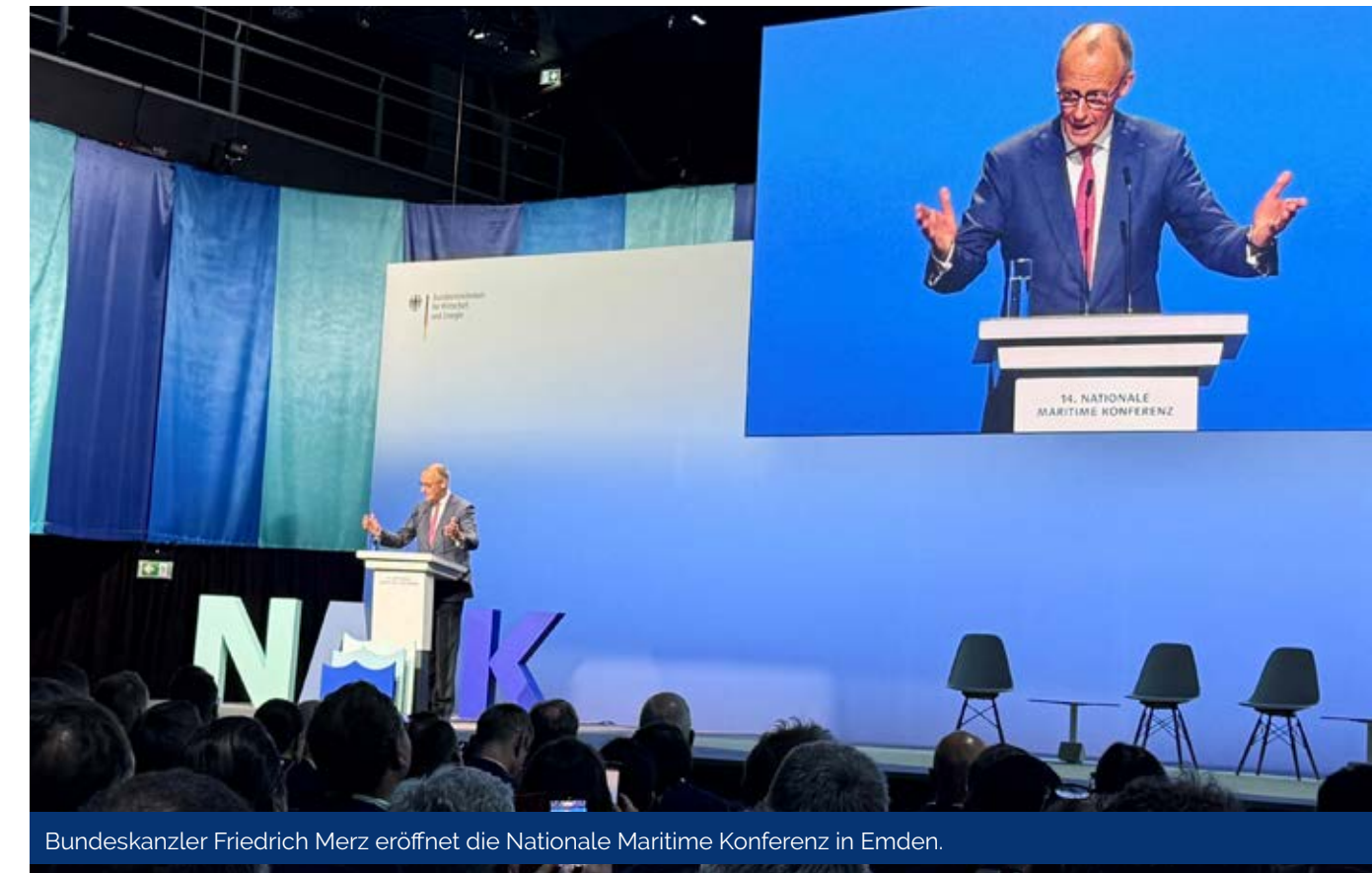
Mit MOSOLF Port Logistics & Services GmbH in Wilhelmshaven und der Anker Schifffahrtsgesellschaft mbH aus Emden konnten wir zwei neue Mitglieder im Verband begrüßen. Beide Unternehmen stehen für die Vielfalt und Leistungsfähigkeit der deutschen Hafenwirtschaft. Ihr Beitritt stärkt unsere gemeinsame Stimme und erweitert die fachliche Kompetenz innerhalb des Verbandes. Der Zuwachs zeigt

zugleich: In einer Zeit großer wirtschaftlicher und politischer Herausforderungen steigt der Wert einer starken Interessenvertretung, die gemeinsame Positionen entwickelt und diese geschlossen nach außen trägt. Auch die Fördermitgliedschaft der FAUN Viatic GmbH stärkt den ZDS.

Der ZDS wird stärker gehört.

Die mediale Sichtbarkeit des Verbandes ist deutlich gestiegen. Es ist uns gelungen, die Themen und Positionen der deutschen Seehäfen stärker in den überregionalen Medien sowie der Berliner Hauptstadtpresse zu verankern – in Interviews, Statements oder exklusiven Gastbeiträgen. Dort werden wir zunehmend als unverzichtbarer Ansprechpartner wahrgenommen, wenn es um Hafenfinanzierung, Wettbewerbsfähigkeit, Versorgungssicherheit, Energiewende oder militärische Mobilität geht. Die Positionen und Einschätzungen der Hafenwirtschaft werden dabei

regelmäßig von der Deutschen Presse-Agentur, verschiedenen Sendern der ARD, dem ZDF, der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, der Bild sowie in politischen und Branchen-Fachmedien wie Table.Briefings, Politico, Tagesspiegel Background oder der DVZ aufgegriffen.



Bundestkanzler Friedrich Merz eröffnet die Nationale Maritime Konferenz in Emden.



ZDS-Präsident Sebastian Jürgens während der NMK im Gespräch mit dem ARD-Hauptstadtstudio.

Bei der Nationalen Maritimen Konferenz – deren Start durch die Rede von Friedrich Merz aus Sicht der Hafenwirtschaft ernüchternd war – ist es dem ZDS im weiteren Verlauf dennoch gelungen, konstruktive Vorschläge für eine grundlegende Reform der Hafenfinanzierung zu unterbreiten. Dieser Vorschlag wurde seitdem von Regierungsvertretern auf Bundes- und Landesebene übernommen.

Auf der Social Media-Plattform LinkedIn haben wir unsere Reichweite in den vergangenen zwölf Monaten um über 200 Prozent erhöht. Damit dringen unsere Inhalte häufiger und gezielter zu politischen Entscheidungsträgern, Medien und einer breiteren Öffentlichkeit durch. Und das spiegelt sich auch in konkreter Politik wider, etwa, wenn die Seehäfen wie jüngst passiert – als Teil des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes – in das „überragende öffentliche Interesse“ aufgenommen werden.

Der ZDS schafft neue Bündnisse.

Bei übergeordneten Zukunftsfragen verbindet Arbeitgeber und Arbeitnehmer ein gemeinsames Interesse: Wir wollen leistungsfähige Standorte erhalten, Investitionen ermöglichen und qualifizierte Arbeitsplätze sichern. Auf dieser Grundlage arbeitet der ZDS verstärkt mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DBG) zusammen. Gerade bei der Finanzierung der Hafeninfrastruktur zeigt sich, dass Arbeitgeber und Gewerkschaften gemeinsam mehr erreichen können. Denn Investitionen in Kaikanten, Schleusen, Straßen und Schienen sichern nicht nur die Funktionsfähigkeit der Häfen, sondern auch industrielle Wertschöpfung und Beschäftigung weit über die Küstenregionen hinaus.

Den Zusammenschluss von Infrastrukturbetreibern in der Allianz „Deutsche Häfen“ unterstützt der ZDS. Alles, was die Anliegen der Seehäfen in Berlin stärker zur Geltung bringt, ist gut. Das gemeinsame Ziel ist, als Häfen perspektivisch mit einer Stimme die Interessen gegenüber der Politik in Berlin und darüber hinaus zu vertreten.



Teilnehmer der Maritimen Studienreise 2026 auf dem Eurogate-Terminal in Hamburg.



Klares Bekenntnis zu den Häfen auf dem Branchenforum während der NMK.

Der ZDS geht neue Wege.

Mit einem Pressegespräch zum Jahresauftakt in Berlin haben wir die strategische gesamtstaatliche Bedeutung der Häfen gezielt in die Hauptstadt getragen. Auch eine abendliche Spreefahrt mit Abgeordneten des Deutschen Bundestages war für den direkten politischen Dialog sehr zielführend. Abseits klassischer Formate konnten wir zentrale Herausforderungen der Hafenwirtschaft persönlich gegenüber Bundestagsabgeordneten, deren Mitarbeitern und Vertretern der Verwaltung erläutern, Kontakte vertiefen und konkrete Handlungsbedarfe sichtbar machen – etwa bei der IHATEC-Förderkulisse, der Reform der Einfuhrumsatzsteuer oder Fragen der Infrastrukturfinanzierung.

Erneut war der ZDS in diesem Jahr Mit-Ausrichter der maritimen Studienreise. Drei Tage begleitete der ZDS gut 30 Bundestagsabgeordnete beziehungsweise deren Teams durch

Hamburg, Cuxhaven und Bremerhaven. Bei Terminalbesichtigungen und Unternehmensbesuchen konnte den Reiseteilnehmern exklusiv und hautnah die Bedeutung der Seehäfen für den Industriestandort Deutschland vermittelt werden. Außerdem ist die Reise eine willkommene Gelegenheit, die Positionen der Hafenwirtschaft zu Finanzierung, Einfuhrumsatzsteuer, IHATEC und weiteren Themen zu betonen.

Diese Fortschritte sind kein Selbstzweck. Sie stärken die Fähigkeit des ZDS, die Interessen der Mitglieder wirksam zu vertreten. Ein wachsender Verband, eine größere öffentliche Reichweite, verlässliche Partner und neue politische Formate schaffen die Grundlage dafür, dass die deutschen Seehäfen in den entscheidenden Debatten unseres Landes den Stellenwert erhalten, der ihrer wirtschaftlichen und strategischen Bedeutung entspricht.

Wettbewerbs- fähigkeit

Die deutschen Seehäfen brauchen einen politischen Kurs, der Wettbewerbsfähigkeit nicht nur ankündigt, sondern spürbar macht.





Verladung von Fahrzeugen im Emden Außenhafen.

Ankündigungen müssen umgesetzt werden

Die Bundesregierung ist mit einem klaren Anspruch gestartet: den Wirtschaftsstandort Deutschland wieder auf Wachstumskurs zu bringen, Unternehmen zu entlasten und Bürokratie abzubauen. Im Koalitionsvertrag kündigt sie eine „wettbewerbsfähige und wachsende Volkswirtschaft“ an und will „Bürokratie umfassend zurückbauen“. Zugleich bekennt sie sich ausdrücklich zu einer wettbewerbsfähigen Hafeninfrastruktur mit guter Hinterlandanbindung. Diese Ziele sind richtig. Denn als Exportnation ist Deutschland auf Häfen angewiesen, die im europäischen und internationalen Wettbewerb bestehen können.

Eineinhalb Jahre nach Antritt der Koalition ist von diesem Aufbruch jedoch zu wenig in den Seehäfen angekommen. Die Unternehmen stehen weiterhin unter hohem Kosten- und Investitionsdruck. Zugleich müssen sie komplexe nationale und europäische Vorgaben umsetzen, während ihnen gleichzeitig im internationalen Wettbewerb nicht überall vergleichbare Bedingungen gegenüberstehen. Aus politischen Ankündigungen müssen deshalb messbare Entlastungen im betrieblichen Alltag werden.

Häfen stehen vor zusätzlicher Bürokratie

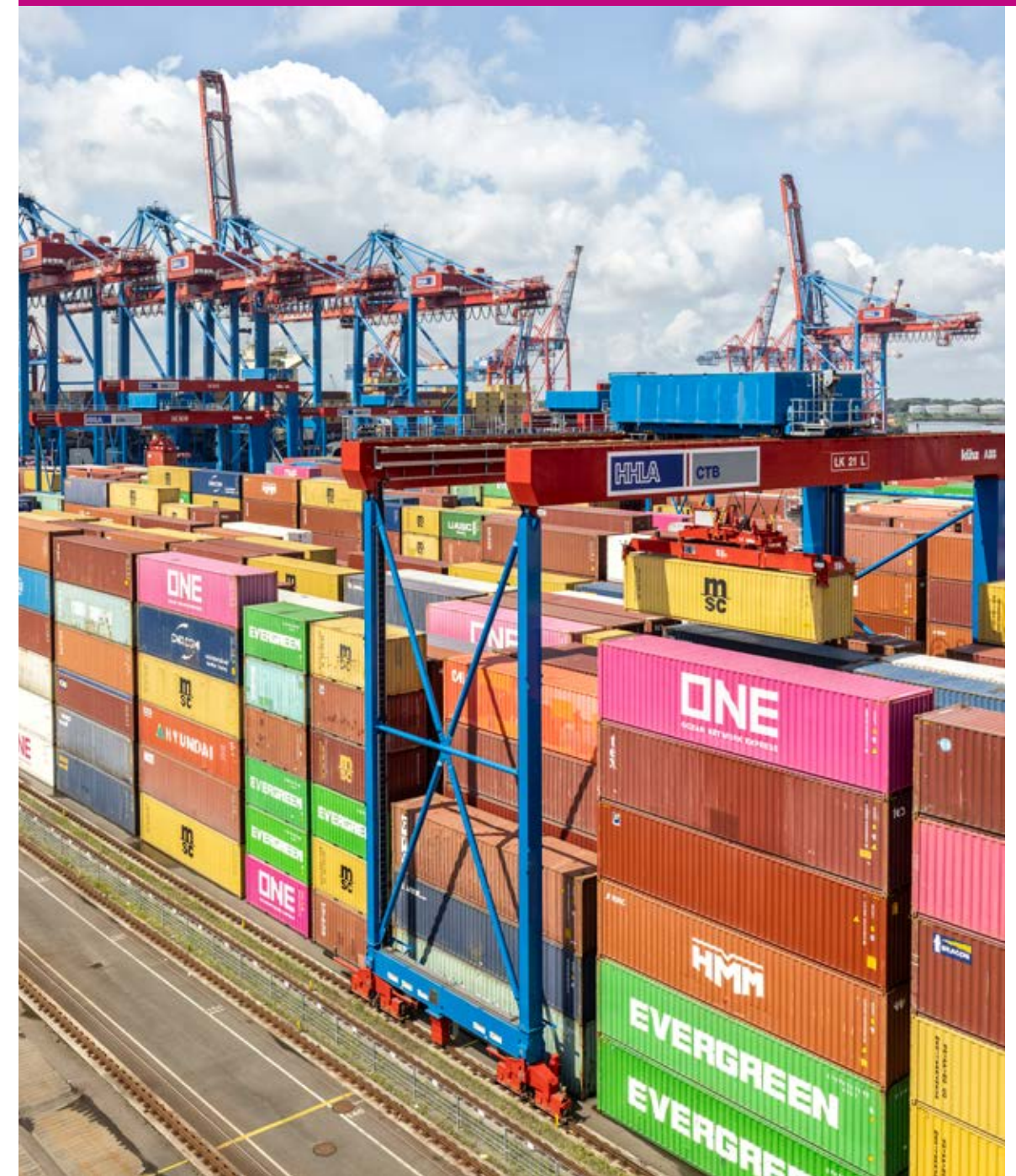
Wie groß die Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit ist, zeigt beispielhaft die HNS-Mitteilungsverordnung. Sie regelt den Umgang und Haftungsfragen beim Umschlag gefährlicher und schädlicher Stoffe (Hazardous and Noxious Substances). Demnach gelten Hafenunternehmen als „physische Empfänger“ der Stoffe und müssen dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle detaillierte Daten melden. Dabei sind die Umschlagbetriebe lediglich Dienstleister und haben kein eigenes wirtschaftliches Interesse an der Ware. Dennoch entstehen neue Prüf-, Dokumentations- und Meldeprozesse. In einzelnen Betrieben erfordert die Verordnung bis zu zwei zusätzliche Vollzeitstellen. Hinzu kommen schwer kalkulierbare finanzielle Risiken durch mögliche Beiträge zum HNS-Fonds. Andere europäische Staaten setzen das Abkommen bislang nicht oder anders um. So wird aus einer Sicherheitsregelung ein Wettbewerbsnachteil für deutsche Hafenstandorte.

Auch an anderer Stelle bleiben seit Jahren mögliche Entlastungen ungenutzt. Bestes Beispiel: Das deutsche Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer bindet Liquidität und erzeugt zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Die 2020 eingeführte Fristenlösung hat den grundlegenden Nachteil nicht beseitigt. 2025 zog der Zoll rund 74 Milliarden Euro Einfuhrumsatzsteuer vorab bei Unternehmen ein – Kapital, das zeitweise nicht für Investitionen, Beschäftigung oder Transformation zur Verfügung stand.

Obwohl das Verrechnungsmodell im Koalitionsvertrag vereinbart wurde und in europäischen Anrainerstaaten längst üblich ist, fehlen weiterhin belastbare Umsetzungsschritte.

Somit beeinflusst die Ausgestaltung der Einfuhrumsatzsteuer ganz konkret, über welche Häfen oder Flughäfen Waren nach Europa gelangen und wo Wertschöpfung entsteht.

Blick über das Containerterminal Burchardkai im Hamburger Hafen.



Das ist jetzt nötig

Wettbewerbsfähigkeit entscheidet sich nicht allein an Steuersätzen oder Förderprogrammen. Sie entscheidet sich auch daran, wie schnell Genehmigungen erteilt werden, wie verständlich Vorschriften sind und wie viel Personal Unternehmen für staatliche Berichtspflichten vorhalten müssen. Jede zusätzliche nationale Sonderregel, jeder Medienbruch und jede doppelte Meldung kostet Zeit und Geld. Besonders mittelständische Hafenunternehmen können diese Belastungen nicht beliebig auffangen. Die deutschen Seehäfen brauchen deshalb einen politischen Kurs, der Wettbewerbsfähigkeit nicht nur ankündigt, sondern im Betrieb spürbar macht:

1. Einfuhrumsatzsteuer reformieren

Das Verrechnungsmodell muss mit einem verbindlichen Zeitplan bundesweit einheitlich eingeführt werden. So wird Liquidität freigesetzt, Verfahren vereinfacht und Standortnachteile gegenüber europäischen Häfen abgebaut.

2. HNS-Verordnung korrigieren

Stellvertretend für weitere Vorhaben, die zusätzliche Bürokratie bedeuten, muss die HNS-Verordnung überarbeitet werden: Konkret müssen Melde- und mögliche Beitragspflichten beim tatsächlichen wirtschaftlichen Empfänger der Stoffe liegen – nicht beim Hafenunternehmen als Umschlagdienstleister. Die Umsetzung muss europäisch abgestimmt erfolgen.

3. Neue Belastungen verhindern

Neue Vorschriften brauchen vor ihrer Einführung einen verbindlichen Praxis- und Wettbewerbscheck. Nationale Alleingänge, zusätzliche Berichtspflichten und Regelungen über europäische Mindeststandards hinaus sind zu vermeiden; bestehende Verfahren müssen konsequent digitalisiert und vereinfacht werden.

Als weltweit führender Anbieter von Werkzeugmaschinen, Laser- und Fertigungstechnologien ist das baden-württembergische Unternehmen TRUMPF auf verlässliche globale Lieferketten angewiesen. Effiziente Seehäfen schaffen die Grundlage dafür, dass deutsche Spitzentechnologie zuverlässig und termingerecht ihren Weg zu Kunden auf der ganzen Welt findet. Till Küppers, Chief Operating Officer von TRUMPF Werkzeugmaschinen, bringt die Bedeutung von Häfen für den Konzern auf den Punkt:

Leistungsfähige Seehäfen sind ein zentraler Bestandteil integrierter Prozess- und Wertschöpfungsketten für unser Unternehmen.

Ein erheblicher Teil unserer Vorprodukte erreicht uns über den Seeweg, zugleich wird ein Großteil unserer Maschinen über Häfen in die ganze Welt exportiert.

Effiziente Häfen und freie Seewege sind deshalb ein entscheidender Faktor für unsere Wettbewerbsfähigkeit und für den Industriestandort Deutschland insgesamt.



TRUMPF



TILL KÜPPERS
CHIEF OPERATING OFFICER
TRUMPF WERKZEUGMASCHINEN



Verladung von TRUMPF-Maschinen im Hamburger Hafen.

Infrastruktur

Nur das Zusammenspiel von Förderung und Infrastruktur stärkt klimafreundliche Lieferketten und das Hafenhinterland.



Seehäfen sind kritische Infrastrukturen und zentrale Knotenpunkte für Deutschlands Versorgungssicherheit

Die deutschen Seehäfen sind Teil des nationalen Logistiksystems. Sie sichern den Import von Energie, Rohstoffen und Gütern des täglichen Bedarfs, ermöglichen industrielle Wertschöpfung und Außenhandel und sind für Energie- und Verteidigungsfähigkeit unverzichtbar. Daraus ergibt sich eine Mitverantwortung des Bundes.

Auf Bekenntnisse müssen Entscheidungen folgen

Der Koalitionsvertrag enthält klare Bekenntnisse zur maritimen Wirtschaft, zur Nationalen Hafenstrategie und zur Bedeutung der Häfen für Wettbewerbsfähigkeit, Energieversorgung und Sicherheit. Nun müssen Entscheidungen folgen.

Bislang sind Fortschritte nur in Ansätzen erkennbar. Bei fairen Wettbewerbsbedingungen

gegenüber anderen europäischen Hafenstandorten und beim Abbau regulatorischer Investitionshemmnisse bleiben Fragen offen. Die Maßnahmen zur Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben müssen auch für Hafenprojekte und ihre Hinterlandanbindungen genutzt werden.

Hafenpolitik ist eine gesamtstaatliche Aufgabe. Dabei muss Infrastruktur stärker als zusammenhängendes System gedacht werden. Häfen funktionieren nur, wenn Schiene, Straße und Wasserstraße leistungsfähig sind und im Störfall gegenseitig Kapazitäten übernehmen können.

Resilienz braucht Redundanzen

Extremwetterereignisse machen diesen Handlungsbedarf besonders deutlich. Niedrigwasserperioden können die Transportkapazitäten auf Flüssen und Kanälen kurzfristig erheblich einschränken. Gütermengen müssen dann auf andere Verkehrsträger verlagert werden – insbesondere auf die Schiene.



Der Autoterminal Bremerhaven gehört mit rund 1,3 Millionen umgeschlagenen Fahrzeugen pro Jahr zu den größten Autohäfen der Welt.

Das trifft auf ein System, dessen Kapazitäten vielerorts bereits im Regelbetrieb ausgeschöpft sind. Zusätzliche Verkehre lassen sich unter solchen Bedingungen kaum flexibel aufnehmen. Resiliente Lieferketten brauchen deshalb Redundanzen: ausreichend freie Kapazitäten, alternative Routen und leistungsfähige Übergänge zwischen den Verkehrsträgern.

Infrastrukturpolitik darf daher nicht einzelne Projekte isoliert betrachten. Notwendig ist eine ganzheitliche Verkehrsplanung, die Hafenstandorte, Hinterlandkorridore und Wasserstraßen gemeinsam denkt und ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber klimatischen, technischen oder geopolitischen Störungen erhöht.

Sondervermögen für Häfen öffnen

Es braucht eine angemessene Beteiligung des Bundes an der Finanzierung von Seehafeninfrastruktur. Das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität ist dafür eine große Chance, berücksichtigt die Häfen bislang jedoch nicht ausreichend.

Drei Prozent des Sondervermögens würden genügen, um den strukturellen Investitionsbe-

darf der Seehäfen von rund 15 Milliarden Euro zu decken. Für kurzfristig umsetzbare Projekte werden etwa 5,5 Milliarden Euro benötigt. Der Vorstoß des maritimen Koordinators Christoph Ploß, das Sondervermögen für Seehäfen zu öffnen, geht daher in die richtige Richtung. Gemeinsam mit dem DGB fordert der ZDS belastbare Entscheidungen.

Punktueller Förderprogramme reichen nicht aus. Neben der Projektfinanzierung braucht es eine dauerhafte Beteiligung des Bundes von mindestens 500 Millionen Euro jährlich.

Bahnstrecke Hamburg–Hannover: Schlüsselprojekt für das Hinterland

Leistungsfähige Hinterlandanbindungen sind ein Wettbewerbsvorteil der deutschen Seehäfen. Der Aus- und Neubau der Bahnstrecke Hamburg – Hannover ist deshalb kein regionales Einzelprojekt, sondern von nationaler und europäischer Bedeutung.

Die Strecke ist strukturell überlastet: Täglich treffen rund 245 Züge auf eine Infrastruktur, die nur für etwa 185 Züge ausgelegt ist.



Der Skandinavienkai der LHG in Lübeck-Travemünde.

Bis 2040 werden mehr Containerverkehre auf der Schiene erwartet. Ohne zusätzliche Kapazitäten drohen unzuverlässige Transportzeiten, höhere Logistikkosten und mehr Verkehr auf der Straße.

Kurzfristig müssen die Bestandsstrecke ertüchtigt und der Betrieb stabilisiert werden. Perspektivisch ist ein zweigleisiger Neubau erforderlich, um Personen- und Güterverkehr zu entkoppeln, Lieferketten zu sichern und die Häfen an die europäischen Kernnetzkorridore anzubinden.

Schienen Güterverkehr verlässlich fördern

Die Förderinstrumente für den Schienengüterverkehr müssen abgesichert werden. Kürzungen bei der Einzelwagenförderung würden besonders Verkehre treffen, die nicht in Ganzzügen gebündelt werden können, für viele Industrie- und Hafenstandorte aber unverzichtbar sind. Die Trassenpreisförderung muss verhindern, dass steigende Nutzungsentgelte die Schiene weiter schwächen. Zugleich braucht es Investitionen in Umschlaganlagen, Gleise und weitere Infrastruktur des Kombinierten Verkehrs. Nur das Zusammenspiel von Förderung und Infrastruktur stärkt klimafreundliche Lieferketten und das Hafenhinterland.

Das ist jetzt nötig

1. Hafenfinanzierung dauerhaft neu aufstellen

Das Sondervermögen muss für kurzfristig umsetzbare Hafenprojekte geöffnet werden. Zugleich braucht es eine strukturelle Bundes-Länder-Finanzierung von mindestens 500 Millionen Euro jährlich.

2. Verkehrsinfrastruktur ganzheitlich und resilient planen

Engpässe auf Schiene, Straße und Wasserstraße müssen gemeinsam betrachtet und Redundanzen gezielt aufgebaut werden. Für die Bahnstrecke Hamburg – Hannover sind Verbesserungen im Bestand und die verbindliche Planung eines zweigleisigen Neubaus erforderlich.

3. Schienengüterverkehr gezielt stärken

Einzelwagen- und Trassenpreisförderung müssen dauerhaft und verlässlich finanziert werden. Gleichzeitig sind Investitionen nötig, damit mehr Güter wirtschaftlich und klimafreundlich über die Schiene transportiert werden können.



Gleisanlagen „Am Haffeld“ im Seehafen Wismar.

Ein typischer Supermarkteinkauf ist ohne Seehäfen kaum denkbar. Viele Produkte des täglichen Bedarfs – oder die Rohstoffe für verarbeitete Produkte – erreichen Deutschland über den Seeweg: von Obst und Gemüse über Kaffee, Tee und Kakao bis hin zu Fisch, pflanzlichen Ölen, Hygieneartikeln und Aktionsware. Seehäfen sind für die weltweite Beschaffung für EDEKA daher von zentraler Bedeutung.

Das zeigt sich ganz konkret im Hamburger Hafen: Dort betreibt EDEKA das Fruchtkontor Nord: Ein Logistik-Drehkreuz, von dem aus die EDEKA-Großhandelslager – und damit auch tausende Supermärkte – in ganz Norddeutschland mit frischem Obst und Gemüse versorgt werden. Damit wird deutlich: Seehäfen sind mehr als reine Warenumschnlagplätze, sie sind zentrale Knotenpunkte für stabile Lieferketten und damit für die Versorgungssicherheit des Landes.

Seehäfen sind für EDEKA von zentraler Bedeutung.

Viele Produkte, die täglich in unseren Märkten nachgefragt werden, erreichen Deutschland über den Seeweg. Häfen sind ein entscheidender Teil für stabile Lieferketten und Versorgungssicherheit.

Gerade in Zeiten globaler Unsicherheiten brauchen wir starke Hafenstandorte in Deutschland.



MARIO SLUNITSCHEK
VORSTAND
EDEKA-ZENTRALE

Zeitenwende

Ob Energieimporte, Industrieprodukte oder militärische Transporte: Zahlreiche Aufgaben der Zeitenwende führen über die Seehäfen.



Resilienz braucht starke Seehäfen

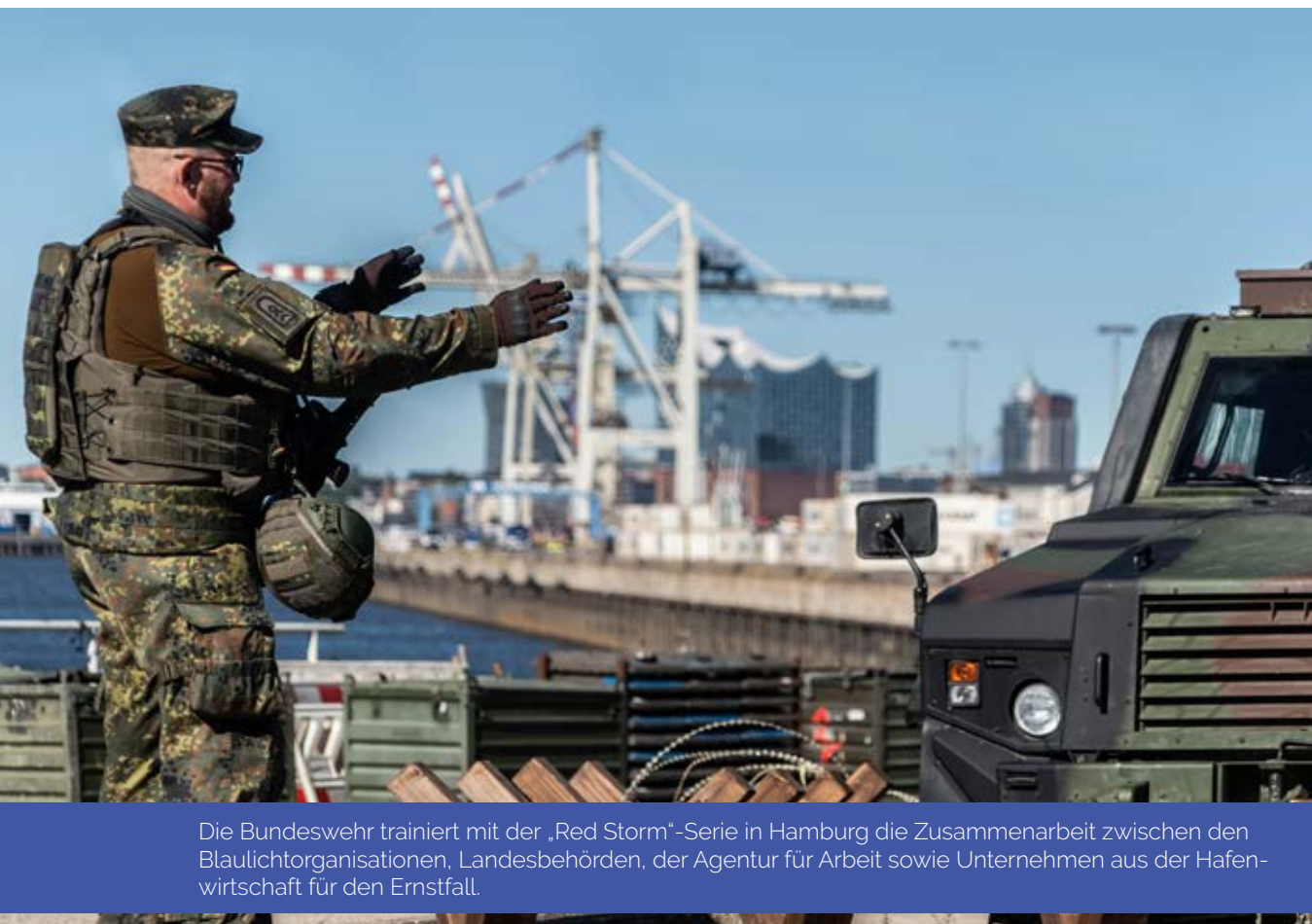
Die Zeitenwende ist mehr als ein sicherheitspolitischer Begriff. Sie verändert unser Verständnis von Staat, Wirtschaft und Infrastruktur. Spätestens seit dem russischen Angriff auf die Ukraine ist deutlich: Deutschland hat über Jahrzehnte zu wenig in seine Verteidigungsfähigkeit und in die Grundlagen wirtschaftlicher Stärke investiert.

Der Investitionsstau betrifft nicht nur die Bundeswehr, sondern auch Straßen, Schienen, Wasserstraßen, Energieinfrastruktur und öffentliche Hafenanlagen. Die Folgen sind Modernisierungsdefizite, sinkende Wettbewerbsfähigkeit und eine geringere Krisenfestigkeit. Das Sondervermögen für Infrastruk-

tur und Klimaneutralität sowie die erweiterten finanziellen Spielräume für Verteidigung bieten die Chance, Versäумtes nachzuholen. Entscheidend ist, die Mittel dort einzusetzen, wo sie die Widerstands- und Leistungsfähigkeit Deutschlands dauerhaft stärken.

Verteidigung ist weit mehr als Rüstung

Moderne Sicherheitspolitik braucht funktionierende Lieferketten, verlässliche Energieversorgung, leistungsfähige Verkehrswege, digitale Sicherheit und geschützte kritische Infrastrukturen. Wer Rüstungskapazitäten ausbaut, aber Transportwege und logistische Knotenpunkte vernachlässigt, schafft keine belastbare Verteidigungsfähigkeit.



Die Bundeswehr trainiert mit der „Red Storm“-Serie in Hamburg die Zusammenarbeit zwischen den Blaulichtorganisationen, Landesbehörden, der Agentur für Arbeit sowie Unternehmen aus der Hafenwirtschaft für den Ernstfall.



Der Umschlag militärischer Güter erfordert schwerlastfähige Flächen.

Genau an dieser Schnittstelle stehen die deutschen Seehäfen. Sie sichern die Versorgung mit Energie, Rohstoffen und Vorprodukten, verbinden die deutsche Industrie mit den Weltmärkten und übernehmen zugleich eine zentrale Rolle für die militärische Mobilität innerhalb der NATO. Ob Energieimporte, Industrieprodukte oder militärische Transporte: Zahlreiche Aufgaben der Zeitenwende führen über die Seehäfen.

Diese Bedeutung wird inzwischen stärker wahrgenommen. Der ZDS hat sie in Gesprächen mit Bundesregierung, Bundestag und Ländern, auf Konferenzen sowie in Medienbeiträgen immer wieder deutlich gemacht: Wer über Resilienz spricht, muss auch über Seehäfen sprechen. Erste Konsequenzen sind sichtbar. Mit der KRITIS-Gesetzgebung rückt ihr Schutz stärker in den Fokus. Auch die Finanzierung militärisch relevanter Hafeninfrastruktur aus dem Verteidigungsetat setzt ein wichtiges Signal: Hafeninfrastruktur ist nicht nur Wirtschafts-, sondern auch Sicherheitsinfrastruktur.

Kritische Infrastruktur wirksam schützen

Mit der wachsenden strategischen Bedeutung steigen zugleich die Anforderungen an ihren Schutz. Drohnen, Sabotage und Spionage zeigen, dass kritische Infrastruktur nicht nur physisch leistungsfähig, sondern auch gegenüber neuen Bedrohungen resilient sein muss.

Mit seinem 10-Punkte-Plan zur Drohnenabwehr hat der ZDS deshalb einen konkreten Beitrag zur Debatte um den Schutz kritischer Infrastruktur vorgelegt. Im Mittelpunkt stehen klare Zuständigkeiten, vernetzte Sensorik und gemeinsame Lagebilder, schnelle Reaktionsketten und eine sinnvoll geregelte Zusammenarbeit zwischen Staat und Betreibern. Drohnenabwehr muss dabei dreidimensional gedacht werden – in der Luft sowie auf und unter Wasser.

Der ZDS schlägt vor, Seehäfen als Modellregionen zu nutzen, in denen Technologien, Zuständigkeitsmodelle und Einsatzkonzepte unter realen Bedingungen erprobt werden. Was dort funktioniert, kann auch auf andere kritische Infrastrukturen übertragen werden.



Verladung von militärischem Gerät in Emden.

Dual Use konsequent denken

Die Anforderungen der Zeitenwende lassen sich nicht mit Einzelmaßnahmen erfüllen. Kaianlagen, Schienenanbindungen, Energieversorgung, Digitalisierung und Sicherheitsinfrastruktur müssen bundesweit und langfristig ertüchtigt werden. Dabei dürfen Infrastruktur und Verteidigungspolitik nicht gegeneinander ausgespielt werden. Eine moderne Bundeswehr braucht leistungsfähige Verkehrswege und Häfen; zugleich profitieren Wirtschaft und Gesellschaft von Investitionen, die auch militärisch nutzbar sind.

Diese Dual-Use-Perspektive muss zum Leitprinzip werden. Die deutschen Seehäfen sind nationale Infrastruktur. Ihre Bedeutung reicht weit über die Küstenländer hinaus: Sie sichern industrielle Wertschöpfung, Versorgung und Verteidigungsfähigkeit in Deutschland und Europa.

Das ist jetzt nötig

1. Häfen in die nationale Sicherheits- und Infrastrukturplanung integrieren

Nord- und Ostseehäfen müssen systematisch in Planungen für Landes- und Bündnisverteidigung einbezogen und notwendige Dual-Use-Investitionen dauerhaft finanziert werden.

2. KRITIS-Schutz handlungsfähig organisieren

Bund und Länder müssen klare Zuständigkeiten, gemeinsame Lagebilder und verbindliche Reaktionsketten schaffen und gemeinsam mit der Hafenwirtschaft Pilotregionen für integrierte Drohnenabwehr einrichten.

3. Sicherheitsinvestitionen mitfinanzieren

Zusätzliche staatliche Anforderungen an Sensorik, IT, Cybersecurity und physischen Schutz dürfen nicht allein bei den Betreibern verbleiben. Für besonders sicherheitsrelevante Hafeninfrastruktur braucht es ein gemeinsames Investitionsprogramm von Bund und Ländern.

Ob Automobilbau, Maschinenbau, Bauwirtschaft, Energieinfrastruktur oder Verteidigung: Stahl ist Grundlage industrieller Wertschöpfung in Deutschland. Damit aus Eisenerz und Kokskohle hochwertige Stahlprodukte werden, braucht es eine verlässliche Lieferkette. Die Seehäfen sind dabei entscheidend. Gunnar Groebler, der Vorstandsvorsitzende der Salzgitter AG bringt die Bedeutung der Seehäfen für den Konzern auf den Punkt:

Leistungsfähige Seehäfen sind zentraler Bestandteil unserer industriellen Lieferkette. Ohne Häfen wäre die Stahlproduktion in Deutschland nicht möglich.

Gerade in Zeiten geopolitischer Spannungen und industrieller Transformation zeigt sich: Häfen sind Voraussetzung für Versorgungssicherheit, Wertschöpfung und Resilienz.



GUNNAR GROEBLER
VORSTANDSVORSITZENDER
SALZGITTER AG



Energiewende

Für die deutschen Seehäfen ist und bleibt die Transformation des Energiesystems unverändert eine der zentralen Prioritäten der kommenden Jahrzehnte.





Verladung von Windrad-Komponenten in Cuxhaven.

Seehäfen – Drehscheiben für das Gelingen der Energiewende

Die bundespolitische Aufmerksamkeit für die Energiewende mag in jüngster Vergangenheit aufgrund anderer geopolitischer Themen nachgelassen haben. Für die deutschen Seehäfen ist und bleibt die Transformation des Energiesystems unverändert eine der zentralen Prioritäten der kommenden Jahrzehnte. Nicht zuletzt die jüngsten Hitzewellen mit ihren Auswirkungen auf Lieferketten zeigen deutlich: Klimaneutralität, Versorgungssicherheit und industrielle Wertschöpfung lassen sich nicht voneinander trennen. Nur mit leistungsfähigen Seehäfen kann die Energiewende gelingen.

Wasserstoff-Derivate, Windenergie-Komponenten, CCUS

Als Energiedrehscheiben verbinden die Häfen Deutschland mit internationalen Erzeugungs- und Absatzmärkten. Künftig werden über sie erneuerbare Energieträger wie Wasserstoff sowie Derivate wie Ammoniak und Methanol importiert, gespeichert und weiterverteilt. Gleichzeitig müssen die Häfen die Infrastruktur bereitstellen, damit alternative Kraftstoffe

sicher gelagert und Schiffe bebunkert werden können. Damit schaffen sie eine wichtige Voraussetzung für die Dekarbonisierung der Schifffahrt und der Industrie.

Auch beim Ausbau der Windenergie sind die Häfen unverzichtbar. Über ihre Kaikanten laufen Rotorblätter, Turmsegmente, Fundamente und andere Großkomponenten für Anlagen auf See und an Land. Häfen stellen Schwerlastflächen für Vormontage und Umschlag bereit, dienen als Ausgangspunkt für Errichtung, Wartung und Reparatur von Offshore-Windparks und werden künftig auch beim Repowering und Rückbau älterer Anlagen gebraucht. Wachsende Anlagengrößen und Stückgewichte stellen dabei immer höhere Anforderungen an Flächen, Kaianlagen und Hinterlandanbindungen.

Eine weitere strategische Aufgabe entsteht im Carbon Management. Trotz aller Anstrengungen zur Emissionsminderung werden etwa in der Zement-, Kalk- oder Abfallwirtschaft nur schwer oder nicht vermeidbare CO₂-Emissionen verbleiben. Seehäfen können diese Mengen bündeln, zwischenlagern und per Schiff zu Speicherstätten oder Standorten zur weiteren Nutzung transportieren.

Sie ermöglichen damit den Export von CO₂ und können sich zu zentralen Knotenpunkten einer europäischen Carbon-Management-Infrastruktur entwickeln.

Einen wichtigen rechtlichen Rahmen hat die Bundesregierung mit dem Kohlendioxid-Speicherung- und Transport-Gesetz (KSpTG) geschaffen. Entscheidend ist nun, dass neben Pipelines auch Schiene, Binnen- und Seeschiff in den weiteren Planungen berücksichtigt werden. Der ZDS bringt die Perspektive der Hafenwirtschaft deshalb in die politischen und fachlichen Prozesse ein. Im Carbon Management Forum des Bundeswirtschaftsministeriums beteiligt sich der Verband an der Erarbeitung von Handlungsempfehlungen und macht deutlich: Seehäfen sind zentrale Schnittstellen für Sammlung, Umschlag, Transport und Export.

H₂Deri@BSP: ZDS treibt Einsatz von Wasserstoffderivaten voran

Konkrete Fortschritte erzielt der ZDS zudem im EU-Interreg-Projekt „H₂-Derivatives@Baltic Sea Ports“ – kurz H₂Deri@BSP. Gemeinsam mit 21 weiteren Partnern aus dem Ostseeraum arbeitet der Verband daran, den sicheren und wirtschaftlichen Einsatz von Wasserstoffderivaten in Häfen voranzubringen.

Im ersten Projektjahr sind praxisnahe Handbücher, Bewertungsinstrumente und Strategien entstanden. Dazu gehören unter anderem ein Tool zur wirtschaftlichen Bewertung von Infrastrukturprojekten in Hafengebieten des Port of Ventspils in Lettland, die technische Modellierung eines Methanol-Bunkerschiffes durch die Klaipėda State Sea Port Authority in Litauen, die Erstellung eines Bunker-Mapping-Tools durch die Hamburg Port Authority sowie ein regulatorisches Rahmenwerk für die Bunkerung von Methanol und Ammoniak durch Gasum in Finnland.

Der ZDS ist für die Erstellung eines regulatorischen Rahmenwerks für die sichere Speicherung und Handhabung von Ammoniak und Methanol in Häfen verantwortlich. Hierfür wurde eine umfassende Recherche durchgeführt, um Best Practices und geeignete Normen zu identifizieren. Anschließend wurde sowohl für Ammoniak als auch für Methanol ein Maßnahmenkatalog erstellt, der Handlungsempfehlungen und Beispielwerte für den sicheren Umgang mit diesen Stoffen im Hafengebiet enthält. Die beiden Handbücher sollen den Einsatz alternativer Schiffskraftstoffe und den Umstieg auf diese erleichtern. Insbesondere sollen sie Häfen, die bislang über wenig Erfahrung mit diesen Stoffen verfügen, dabei unterstützen, den Umfang der erforderlichen Maßnahmen abzuschätzen.



Vorhandene Infrastruktur im Hafen von Brunsbüttel, auch für den Import von LNG. Perspektivisch ist diese Infrastruktur technisch umzurüsten, um sie auch für den Export von CO₂ nutzen zu können.

Im zweiten Projektjahr rückt die praktische Erprobung in den Mittelpunkt. Gemeinsam mit den europäischen Projektpartnern werden die entwickelten Ergebnisse vor Ort auf ihre Anwendbarkeit geprüft. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse fließen anschließend in die weitere Optimierung der bisherigen Ausarbeitungen ein.

Der ZDS hat dazu die Häfen Esbjerg, Helsinki, Rostock und Tallinn besucht, um vor Ort die Anwendbarkeit der Handbücher zu überprüfen und einschätzen zu können, wie weit die Standorte bereits auf eine mögliche Integration dieser Schiffskraftstoffe vorbereitet sind.

Die aktuellen Ausarbeitungen sind bereits frei auf der Projekt-Website (<https://interreg-baltic.eu/project-pilots/h2-derivative-port-regulatory-framework/>) zugänglich und bieten konkrete Orientierung für Investitionen, Genehmigungsverfahren und den sicheren Betrieb neuer Infrastruktur. Damit leistet das Projekt – und mit ihm der ZDS – einen greifbaren Beitrag dazu, die Häfen im Ostseeraum auf den Einsatz alternativer Schiffskraftstoffe vorzubereiten.

Ein Kreuzfahrtschiff wird mit Landstrom versorgt.



Das ist jetzt nötig

Die Aufgaben sind klar – nun müssen die politischen und finanziellen Voraussetzungen folgen. Die Häfen benötigen zusätzliche Schwerlast- und Montageflächen, neue Liegeplätze und Anbindungen für grüne Energieträger und CO₂, verlässliche Genehmigungsregeln sowie langfristige Investitionssicherheit. Wer die Energiewende beschleunigen will, muss ihre zentralen Knotenpunkte stärken.

1. Hafeninfrastruktur gezielt finanzieren

Bund und Länder müssen zusätzliche Schwerlastflächen, Kaianlagen, Lagerkapazitäten und Hinterlandanbindungen für Offshore-Wind, erneuerbare Energieträger und CO₂ verlässlich mitfinanzieren. Die Energiewende ist eine nationale Aufgabe – ihre Infrastruktur kann nicht allein von Hafenunternehmen und Küstenländern getragen werden.

2. Verlässliche Regeln für neue Energieträger und CO₂ schaffen

Für Import, Lagerung, Umschlag und Bunkerung von Wasserstoffderivaten sowie für den Transport und Export von CO₂ braucht es klare, praxistaugliche und europaweit abgestimmte Genehmigungs- und Sicherheitsstandards. Nationale Sonderwege und langwierige Verfahren müssen vermieden werden.

3. Seehäfen verbindlich in die Energie- und Infrastrukturplanung integrieren

Häfen müssen von Beginn an als zentrale Knotenpunkte in Wasserstoff-, Offshore-Wind- und Carbon-Management-Strategien berücksichtigt werden. Dazu gehören abgestimmte Leitungs-, Schienen- und Schiffsverbindungen, beschleunigte Genehmigungen sowie Instrumente zur Absicherung von First-Mover-Risiken.

Ob Transformatoren aus dem Werk in Nürnberg, Gasturbinen aus Berlin oder Komponenten für Windenergieanlagen aus Cuxhaven: Diese großformatigen und tonnenschweren Maschinen von Siemens Energy entstehen an Standorten in ganz Deutschland – ihren Weg zu Kunden rund um den Globus finden sie über die Häfen. CEO Christian Bruch bringt die Bedeutung der Häfen für den Marktführer im Bereich Energietechnologie auf den Punkt:

Häfen sind Lebensadern für Siemens Energy. Ohne sie funktioniert unser Geschäftsmodell in Deutschland nicht. Wir importieren relevante Mengen an Rohstoffen über die Häfen.

Mehr als 90 Prozent unserer Maschinen exportieren wir über Seehäfen in die Welt. Häfen stehen deshalb ganz oben auf unserer Prioritätenliste.

Wenn Unternehmen weiter in Deutschland investieren sollen, brauchen wir Investitionen in die Hafeninfrastruktur. Denn ohne Häfen exportieren wir nichts.



**SIEMENS
energy**

CHRISTIAN BRUCH
CHIEF EXECUTIVE OFFICER
SIEMENS ENERGY

Hafen der Zukunft

Wer Häfen als Reallabore für Digitalisierung, Automatisierung und industrielle Transformation nutzen will, muss ihnen dauerhaft die Möglichkeit geben, neue Technologien in die Praxis zu bringen.



Häfen als Reallabor für industrielle Anwendungen

Wer über den Hafen der Zukunft spricht, spricht über Automatisierung, Künstliche Intelligenz, vernetzte Logistik und moderne Arbeitswelten. Diese Technologien sind dabei kein Selbstzweck. Sie müssen als Teil eines menschenzentrierten Ansatzes dazu beitragen, Prozesse effizienter, verlässlicher und sicherer zu machen und vorhandene Ressourcen besser zu nutzen. Denn deutsche Seehäfen stehen im direkten Wettbewerb mit anderen europäischen und internationalen Hafenstandorten. Wer bei Digitalisierung, Automatisierung und Prozessoptimierung zurückfällt, riskiert langfristig Umschlag, Wertschöpfung und Beschäftigung. Entscheidend ist dabei nicht allein, ob neue Technologien verfügbar sind. Sie müssen unter realen Bedingungen funktionieren, sich in

bestehende Abläufe in Abstimmung mit den Beschäftigten integrieren lassen und einen konkreten Mehrwert schaffen. Genau hier haben Seehäfen eine besondere Stärke.

Häfen bringen auf engem Raum nahezu alles zusammen, was eine moderne Industriegesellschaft ausmacht: große Maschinen, komplexe Warenströme, Energieversorgung, digitale Systeme, Infrastruktur und viele unterschiedliche Akteure. Dadurch entstehen anspruchsvolle Bedingungen, unter denen sich neue Technologien unmittelbar in der Praxis bewähren müssen. Was im Hafen zuverlässig funktioniert, kann häufig auch in anderen industriellen Bereichen eingesetzt werden – etwa Robotik, autonome Systeme, digitale Zwillinge oder datenbasierte Prozesssteuerung. Der Hafen ist deshalb nicht nur Umschlagplatz. Er ist Reallabor der Industrie.



Auf dem HHLA-Containerterminal Altenwerder werden die ersten Containebrücken von einem Mitarbeiter ferngesteuert.

IHATEC bringt Innovation in die Anwendung

Mit den Förderprogrammen IHATEC I und II hat der Bund genau an dieser Stärke angesetzt. Die Projekte verbinden Hafenbetriebe, Technologieunternehmen, Wissenschaft, Bildungsanbieter und Sozialpartner miteinander. So werden aus Forschung anwendbare Lösungen. IHATEC hat wichtige Beiträge zu Digitalisierung, Automatisierung, Effizienzsteigerung, Mensch-Technik-Interaktion und Dekarbonisierung geleistet und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Hafenstandorte gestärkt.

Wie konkret diese Wirkung sein kann, zeigt **PortSkill 4.0**. Das inzwischen erfolgreich abgeschlossene Projekt hat untersucht, wie Digitalisierung und Automatisierung die Berufsbilder in den Seehäfen verändern und welche Kompetenzen künftig benötigt werden. Daraus entstanden Trainingsformate etwa zu Fernsteuerung, Robotik, Künstlicher Intelligenz und Augmented Reality. Mit dem digitalen Test- und Trainings Centrum in Hamburg bleibt eine Infrastruktur bestehen, in der neue Technologien vermittelt und Beschäftigte für neue Tätigkeiten qualifiziert werden.

Darauf baut **PortKIDialog+2035** auf. Das neue Projekt untersucht, wie Künstliche Intelligenz menschenzentriert in den Hafenbetrieb integriert werden kann. Geplant sind unter anderem ein KI-Impact-Analyse-Tool für veränderte Jobprofile und Qualifikationsanforderungen sowie immersive Lernformate und ein KI-gestützter Großgeräte-Simulator. Technologische Innovation und Qualifizierung werden damit von Beginn an zusammengedacht.



Die Ausbildung von Großgerätefahrern erfolgt beim ma-co maritimes kompetenzentrum zum Teil am Simulator.

Port Connect: Vernetzung schafft Effizienz

Auch **Port Connect** zeigt, wie unmittelbar Innovationsförderung den betrieblichen Alltag verbessern kann. Personalbedarfe werden in den Hafenbetrieben und über die Personaldienstleister des Hafens (Gesamthafenbetriebe) heute vielfach kurzfristig und getrennt voneinander geplant. Port Connect entwickelt deshalb eine übergreifende digitale Personaleinteilung: Machine Learning soll Bedarfe prognostizieren, ein digitaler Bestellprozess und ein Optimierungsmodul die Disposition verbessern. Hinzu kommen ein digitaler Marktplatz für Schichttausch sowie eine automatisierte Einsatzauswertung.

Um größere Schiffe und steigendes Containeraufkommen abfertigen zu können, wird in den nächsten Jahren die rund fünf Kilometer lange Stromkaje in Bremerhaven in Teilen saniert.



Der Nutzen reicht über die Personalplanung hinaus: Ein effizienterer Personaleinsatz kann Abläufe stabilisieren, Transparenz erhöhen und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie verbessern. Kürzere Warte- und Schiffsbetriebszeiten können zugleich Emissionen senken und die Servicequalität erhöhen. Genau darin liegt der Wert von IHATEC: Innovation wird an konkreten Herausforderungen des Hafenbetriebs erprobt.

Innovation ist Standortpolitik

Die Projekte zeigen, wie aus dem Reallabor Hafen Lösungen mit größerer Wirkung entstehen können. Erkenntnisse aus Automatisierung, KI oder digitaler Prozesssteuerung lassen sich weiterentwickeln und auch auf andere industrielle Anwendungen übertragen. Damit aus Pilotprojekten marktfähige Anwendungen werden, braucht Innovation jedoch Verlässlichkeit.

Das ist jetzt nötig

Der Entwurf für den Bundeshaushalt 2027 enthält bislang keine klare Zusage für ein eigenständiges Nachfolgeprogramm **IHATEC III**. Stattdessen sollen bestehende Ansätze mit anderen Programmen zusammengeführt werden – bei sinkenden Mitteln. Das schafft Unsicherheit und gefährdet neue Innovationsprojekte.

Der ZDS fordert deshalb eine Fortsetzung der IHATEC-Förderkulisse, möglichst in einem eigenständigen IHATEC III-Programm mit eigenem Haushaltstitel und verlässlicher finanzieller Ausstattung.

Wer Häfen als Reallabore für Digitalisierung, Automatisierung und industrielle Transformation nutzen will, muss ihnen dauerhaft die Möglichkeit geben, neue Technologien in die Praxis zu bringen.

K+S zählt zu den bedeutendsten Rohstoffunternehmen Deutschlands. Mit Düngemitteln, Salz-, Kali- und Magnesiumprodukten sowie Speziaalsalzen leistet das Unternehmen einen wichtigen Beitrag zur Rohstoffsouveränität in Deutschland und Europa.

Die Produkte von K+S werden in der Landwirtschaft ebenso gebraucht wie in der Chemie, der Lebensmittelindustrie, der Medizin und in vielen weiteren Lebensbereichen und Wertschöpfungsketten. Damit aus heimischen Lagerstätten und internationalen Produktionsstandorten eine verlässliche Versorgung gewährleistet werden kann, braucht es leistungsfähige Logistikketten – und starke Seehäfen.

Die strategische Relevanz von Häfen für K+S wird besonders im Hamburger Hafen deutlich, wo der Konzern mit dem Kalikai ein eigenes Terminal betreibt. Darüber hinaus werden auch große Mengen an Salzprodukten ab Wismar, vorzugsweise in die skandinavischen Länder verschifft.

Ohne Häfen sind globale Lieferketten nicht denkbar. Über sie bringen wir Düngemittel, Kali- und Salzprodukte zu unseren Kunden in aller Welt.

Unsere Produkte sichern Ernten, halten Industrien am Laufen und sorgen im Winter für sichere Straßen.

Damit diese Versorgung funktioniert, brauchen wir leistungsfähige Seehäfen.



CHRISTINA DASKE
MITGLIED DES VORSTANDS
K+S AKTIENGESELLSCHAFT

Sozialpartnerschaft

Sozialpartnerschaft lebt von der Überzeugung, dass Arbeitgeber und Arbeitnehmer auch dort gemeinsame Verantwortung tragen, wo die Zukunft der Hafenwirtschaft auf dem Spiel steht.





Containerumschlag im Hamburger Hafen.

Gemeinsam Verantwortung übernehmen

Sozialpartnerschaft ist für den ZDS weit mehr als die gemeinsame Gestaltung von Löhnen und Arbeitsbedingungen. Sie lebt von der Überzeugung, dass Arbeitgeber und Arbeitnehmer auch dort gemeinsame Verantwortung tragen, wo die Zukunft der Hafenwirtschaft auf dem Spiel steht. Gerade in einer Branche, die unter hohem internationalen Wettbewerbsdruck steht und zugleich zentrale Aufgaben für Versorgungssicherheit, Energiewende und Verteidigungsfähigkeit erfüllt, braucht es einen verlässlichen Dialog über betriebliche Interessen hinaus. Besonders deutlich wird das beim Thema Hafenfinanzierung: Der ZDS und der DGB haben gegenüber dem Bund gemeinsam auf die Notwendigkeit verlässlicher Rahmenbedingungen und einer stärkeren finanziellen Beteiligung des Bundes hingewiesen. Beide haben sich im Vorfeld der Landtagswahlen im September auch für Offenheit, Respekt, Rechtsstaatlichkeit und internationale Zusammenarbeit als Grundlage der Hafenwirtschaft stark gemacht.

Lohntarifverhandlungen 2026

Im Mittelpunkt der tarifpolitischen Arbeit des ZDS standen in diesem Jahr die Verhandlungen mit ver.di über die Entgelte der Hafenbeschäftigten. Die Gespräche fanden vor dem Hintergrund einer weiterhin angespannten wirtschaftlichen Lage vieler Hafenunternehmen und zugleich gestiegener Lebenshaltungskosten statt. Entsprechend anspruchsvoll war es, die Interessen der Beschäftigten mit der Wettbewerbs- und Investitionsfähigkeit der Betriebe in Einklang zu bringen.

Nach vier intensiven und phasenweise schwierigen Verhandlungsrunden, begleitet von einem 24-stündigen und einem 48-stündigen Warnstreik, hat die Bundestarifkommission von ver.di auf Basis einer Mitgliederbefragung und Berücksichtigung der Gesamtsituation die Annahme des vom ZDS unterbreiteten Angebots beschlossen.

Der Tarifabschluss enthält die folgenden wesentlichen Eckpunkte:

1. _____

Die **Stundenlöhne** werden rückwirkend zum 1. August 2026 um 3,4 Prozent erhöht.

2. _____

Die **jährliche Zulage** für Beschäftigte in Vollcontainerbetrieben steigt ab 1. Januar 2027 um 416 Euro auf 4.800 Euro.

3. _____

Das **Urlaubsgeld** wird ab 2027 in allen Stufen um jeweils 200 Euro erhöht.

4. _____

Der **Inflationsausgleich** gemäß I Ziffer 2 wird für den Zeitraum vom 1. August 2026 bis 31. Juli 2027 auf einen Wert von 2,1 Prozent festgelegt.

5. _____

Die **Laufzeit** des Tarifvertrags beträgt zwölf Monate bis zum 31. Juli 2027.

Ziel des ZDS war von Beginn an ein ausgewogener Abschluss, der die Leistung der Beschäftigten würdigt und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der Hafenunternehmen sichert. Mit dem Abschluss haben beide Tarifparteien Verantwortung übernommen und Verlässlichkeit für Beschäftigte und Unternehmen geschaffen. Zugleich setzt das Tarifiergebnis ein wichtiges Signal für Stabilität und Zuverlässigkeit der deutschen Seehäfen.

Der Lohntarifvertrag gilt für rund 11.000 Beschäftigte in den tarifgebundenen Hafenbetrieben in Brake, Bremen/Bremerhaven, Emden, Hamburg und Wilhelmshafen.

Die jeweiligen Lohnhöhen und weitere Details ergeben sich aus dem Lohntarifvertrag unter: www.zds-seehaefen.de/tarifvertraege



Der Umschlag von Projektladung ist Zentimeterarbeit und erfordert gute Kommunikation im Team.

Modernisierung des Rahmentarifvertrages

Parallel dazu haben die Tarifvertragsparteien ver.di und ZDS die Gespräche zur Modernisierung des Rahmentarifvertrages (RTV) fortgeführt. Prioritäres Ziel ist es, den seitens ver.di gekündigten § 6 RTV zur Flexibilisierung von

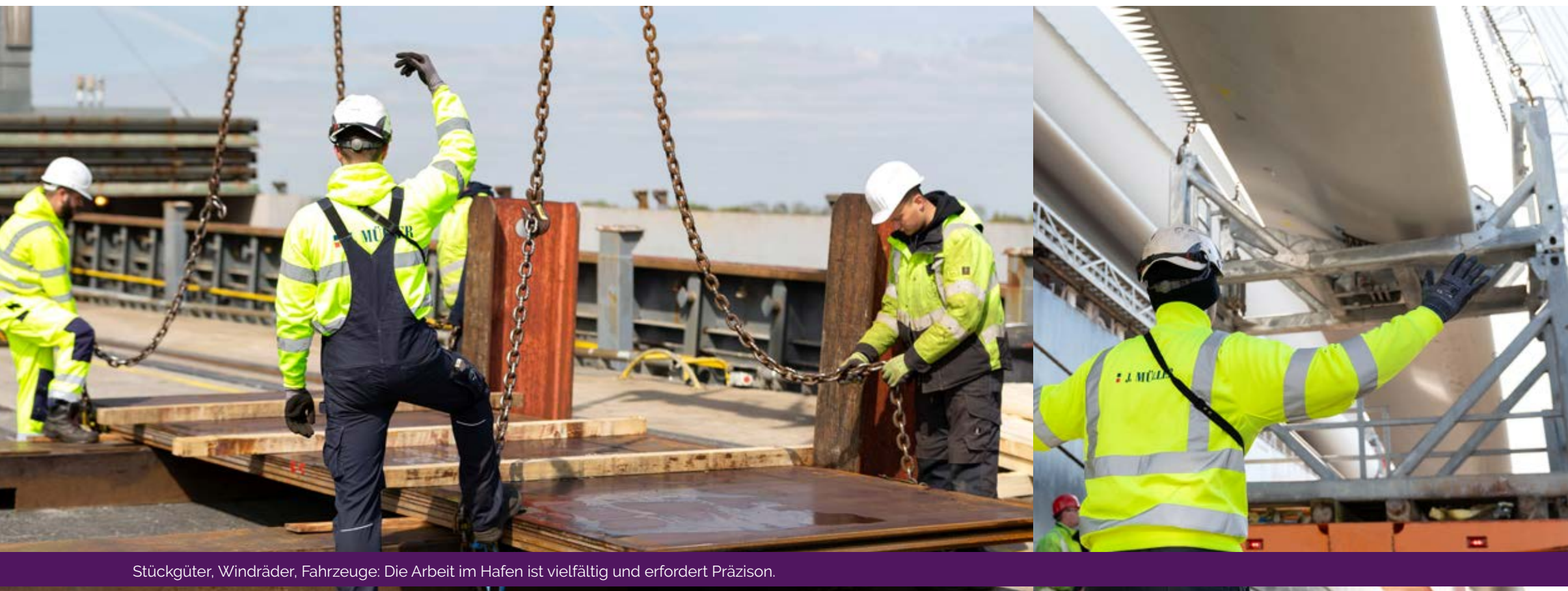
der Gewerkschaft werden im weiteren Verlauf in einer Arbeitsgruppe mit den Vorstellungen der Arbeitgeber zusammengeführt. Die darüber hinaus vorhandenen RTV-Modernisierungsbedarfe werden zwischen den Sozialpartnern im Nachgang diskutiert.

Tarifgespräche zum AMU-Tarifvertrag

Die Tarifvertragsparteien haben drei Gespräche zum Tarifbereich Automobilumschlag (AMU-TV) geführt. Die Tarifvertragsparteien haben sich dabei über das strukturelle Zusammenspiel von AMU-Tarifvertrag und örtlichen Regelungen,

chung zum AMU-Tarifvertrag – konkretisierte Vorschläge für ergänzende Tätigkeiten mit AMU-Funktionsbeschreibungen diskutieren.

Die Entwicklungen zeigen: Sozialpartnerschaft endet nicht am Verhandlungstisch. Sie bedeutet, Interessen fair auszuhandeln, Unterschiede



Stückgüter, Windräder, Fahrzeuge: Die Arbeit im Hafen ist vielfältig und erfordert Präzision.

Arbeitszeit kurzfristig wieder einzusetzen. Dazu haben sich ZDS und ver.di in zwei Arbeitsgruppensitzungen auf Leitplanken verständigt, um sicherzustellen, dass die Unternehmen vor Ort auf haustarifvertraglicher bzw. betrieblicher Ebene Flexibilisierungsmodalitäten (Arbeitszeiten, Schichtmodelle, Pausenregelungen, Arbeitszeitkonten etc.) vereinbaren können. Die daraufhin vom ZDS entwickelten und juristisch geprüften neuen Texte sind von ver.di überarbeitet worden. Die Änderungswünsche

den Umgang mit Tätigkeiten, die im Tarifvertrag beispielhaft, aber nicht abschließend genannt sind sowie das Thema Arbeitszeitangleichung an den Hafentarifvertrag intensiv ausgetauscht. Der ZDS hat darauf hingewiesen, dass der AMU-Tarifvertrag von dem Grundverständnis geprägt sei, vor Ort konkretisiert zu werden und die Tarifvertragsparteien den Prozess für eine mögliche Arbeitszeitverkürzung darin bereits vereinbart haben. Die Tarifparteien werden im weiteren Verlauf – im Lichte der Rechtspre-

auszuhalten und dort gemeinsam zu handeln, wo die Zukunft der Branche gemeinsame Antworten verlangt. Das gilt für Tarifforderungen ebenso wie für Investitionen, Infrastruktur und Beschäftigungssicherung. Gerade in Zeiten tiefgreifender Veränderungen in Organisationsstrukturen und Geschäftsmodellen bleibt eine belastbare Sozialpartnerschaft ein wichtiger Stabilitätsfaktor – für Unternehmen, Beschäftigte und den Hafenstandort Deutschland.

Gremien des ZDS



Präsidium

Das Präsidium des ZDS besteht aus dem Präsidenten, 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 drei Jahren gewählt.



Prof. Dr. Sebastian Jürgens
Präsident
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH



Jeroen Eijnsink
Präsidiumsmitglied
Hamburger Hafen und Logistik AG



Matthias Magnor
Vizepräsident
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG



Jan Müller
Präsidiumsmitglied
J. MÜLLER SE



Jens Aurel Scharner
Präsidiumsmitglied
ROSTOCK PORT GmbH

Verwaltungsrat

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

Er macht insbesondere Vorschläge an die Mitgliederversammlung für die Wahl des Präsidiums sowie die Genehmigung des Haushaltsplans.

Ordentliches Mitglied

Stellvertretendes Mitglied

Bremen

Matthias Magnor
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

Jan-Dirk Brüggemann
Hermann Runge GmbH

Michael Blach
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG

Stefan Nousch
Atlantik Hafenbetriebe Geuther & Schnitger GmbH

N.N.

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

Rainer Fabian
H.D. Cotterell GmbH & Co.KG

Jeroen Eijsink
Hamburger Hafen und Logistik AG

Ben David Thurnwald
Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH

Norman Zurke
Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.

Annette Geiß
Hamburger Hafen und Logistik AG

Peter Lindenau
Petersen & Alpers GmbH & Co. KG

Mathias Dylewitz
HLG Hamburger Lasch GmbH & Co. KG
und Carl Tiedemann GmbH & Co. KG

Susanne Neiro
K+S Minerals & Agriculture GmbH

Ina Illing
Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.

Arne Möller
C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG

Ordentliches Mitglied

Stellvertretendes Mitglied

Niedersachsen

Michael de Reese
Rhenus Midgard GmbH & Co. KG

Jan Müller
J. MÜLLER SE

Arne Ehlers
Blue Water BREB GmbH

Dirk Krauß
EVAG Emden Verkehrs und Automotive
Gesellschaft mbH

Hannah Ohorn (komm.)
EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven
GmbH & Co. KG

Uwe Oppitz
Rhenus Midgard GmbH & Co. KG

Manuela Drews
J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG

Claudius Schumacher
Rhenus Cuxport GmbH

Jörg Tuitjer
EVAG Emden Verkehrs und Automotive
Gesellschaft mbH

Holger Banik
JadeWeserPort Realisierungs-Gesellschaft
mbH & Co. KG

Mecklenburg-Vorpommern

Patrick Witt (komm.)
Seehafen Wismar GmbH

Götz Strahl
ROSTOCK PORT GmbH

Steffen Klar
SWS Seehafen Strahlsund GmbH

Torsten Nehls (komm.)
Seehafen Wismar GmbH

Dr. Gernot Tesch
Hermann Runge GmbH

Sören Jurrat
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG

Schleswig-Holstein

Timo Beyer
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.

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.

Sozialpolitischer Ausschuss

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



Torben Seebold
Vorsitzender
Hamburger Hafen und Logistik AG

Ordentliches Mitglied

Stellvertretendes Mitglied

Bremen

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

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

Hamburg

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.

Arno Schirmacher Hamburger Hafen und Logistik AG
Jaana Kleinschmit von Lengefeld ADM Hamburg Aktiengesellschaft
Martin Pieper Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m.b.H., Hamburg
Michael Beyer PG Maritime Solutions GmbH
Ben David Thurnwald Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH

Niedersachsen

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

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

Geschäftsstelle

Die Geschäftsstelle des Verbandes führt das Tagesgeschäft, hält Kontakt zu Politik, Verwaltung, Medien und weiteren relevanten Stakeholdern.



Dr. Florian Keisinger
Hauptgeschäftsführer



Lutz Köner
Geschäftsführer



Angela Tilgner
Assistentin der Geschäftsführung



Doris Martens
Assistentin der Geschäftsführung



Dr. Reiner Brüning
Referent Energiepolitik



Andre Lehmann
Repräsentant Berlin



Lennart Albrecht
Referent Kommunikation

Impressum



Herausgeber	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
Gestaltung/Gesamtherstellung	ADVERB – Agentur für NGO- und Verbandskommunikation Friedrichstraße 133 D-10117 Berlin Tel. +49 30 30 87 85 88 – 0 www.agentur-adverb.de info@agentur-adverb.de

Bildnachweise	
1	Brunsbüttel Ports GmbH
2	3 Thomas Fluegge iStock, monsitj iStock, StockStudio Aerials Shutterstock, Torsten Jaeger iStock, gorodenkoff iStock
4	5 SWS Seehafen Stralsund GmbH
6	7 G. Kollmeier Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
8	9 A. Rohde J. MÜLLER
10	11 Lennart Albrecht ZDS
12	13 Lennart Albrecht ZDS
14	15 Thomas Fluegge iStock
16	17 Thies Rätzke HHLA
18	19 TRUMPF
20	21 monsitj iStock
22	23 BLG Logistics Group AG & Co. KG
24	25 EDEKA ZENTRALE Stiftung & Co. KG
26	27 Torsten Jaeger iStock
28	29 Ralf Geithe iStock
30	31 Salzgitter AG
32	33 StockStudio Aerials Shutterstock
34	35 Brunsbüttel Ports GmbH
36	37 Siemens Energy
38	39 gorodenkoff iStock
40	41 ma-co maritimes kompetenzcentrum GmbH
42	43 K+S Aktiengesellschaft
44	45 BLG Logistics Group AG & Co. KG
46	47 BLG Logistics Group AG & Co. KG
48	49 V. Ahmadli J. MÜLLER, BLG Logistics Group AG & Co. KG
50	51 A. Rohde J. MÜLLER
52	53 Hendrik Lüders ZDS
54	55
56	57
58	59 Hendrik Lüders ZDS
60	61 C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG
62	63
64	

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

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