



# JAHRESBERICHT 2019/2020

ZDS

Zentralverband der deutschen  
Seehafenbetriebe e.V.





# JAHRESBERICHT 2019/2020

**ZDS** Zentralverband der deutschen  
Seehafenbetriebe e.V.

# INHALT

EDITORIAL .....	04
1. ERFOLGREICHER WIRTSCHAFTS- UND LOGISTIKSTANDORT DEUTSCHLAND .....	08
2. LEISTUNGSFÄHIGES VERKEHRSNETZ .....	12
3. OPTIMALE ORDNUNGSPOLITIK UND VERWALTUNG .....	20

**Zentralverband der  
deutschen Seehafenbetriebe e. V.**

HAMBURG Am Sandtorkai 2 | D-20457 Hamburg  
Tel. +49 40 366203 | Fax +49 40 366377  
BERLIN Leipziger Platz 8 | D-10117 Berlin  
Tel. +49 30 22012569

**[www.zds-seehafen.de](http://www.zds-seehafen.de)  
[info@zds-seehafen.de](mailto:info@zds-seehafen.de)**

<b>4. KONKURRENZFÄHIGE UMWELT- UND ENERGIEPOLITIK .....</b>	<b>26</b>
<b>5. SICHERE HÄFEN .....</b>	<b>36</b>
<b>6. ANGEMESSENE TARIF- UND SOZIALPOLITIK .....</b>	<b>42</b>
<b>7. LEISTUNGSSTARKE HAFENWIRTSCHAFT .....</b>	<b>54</b>
<b>8. ORGANE DES ZDS .....</b>	<b>64</b>

# EDITORIAL



Frank Dreeke,  
Präsident des ZDS

Die COVID-19-Pandemie hat das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben verändert. Viele Menschen hier in Europa und bei unseren Handelspartnern rund um den Globus haben starke Einschränkungen in vielen Bereichen und Feldern erfahren müssen. Auch in Teilen der Hafenwirtschaft kam das Geschäft zeitweise vollständig zum Erliegen, etwa bei der Abfertigung von Fährschiffpassagieren in der Ostsee. Beim Umschlag von Gütern kam es zu starken Einbußen. Und dennoch: In der Krise haben die Unternehmen und Mitarbeiter\*innen der Hafenwirtschaft ihre Resilienz bewiesen. Die deutschen Seehäfen haben sich schnell auf die schwierigen Umstände einstellen können, durchgängig die Lieferketten aufrechterhalten und so die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft sichergestellt. Auch Bund und Länder reagierten zügig und leiteten diverse Hilfsprogramme und Maßnahmen ein, um die Auswirkungen der Krise so gut wie möglich zu minimieren. In den nächsten Jahren wird die Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie sicherlich im Vordergrund des Handelns von Politik und Unternehmen stehen.

Mit ihrer in der Corona-Krise erneut sichtbar gewordenen Leistungsfähigkeit, Innovationskraft und Kreativität wird die Hafenwirtschaft auch die weiteren großen Herausforderungen meistern können. Dazu zählt zweifelsohne der Klimaschutz, den wir trotz aller Belastungen nicht aus den Augen verlieren dürfen. Viele unserer Unternehmen haben sich klare Nachhaltigkeitsziele gesteckt, die sie konsequent abarbeiten. Einige streben sogar Klimaneutralität an, und zwar nicht, wie die EU-Kommission, bis 2050, sondern schon 10 oder gar 20 Jahre früher. Der weltweit erste zertifiziert klimaneutrale Containerterminal jedenfalls steht bereits, hier bei uns in Deutschland. Die weitere Elektrifizierung der Abläufe auf den Terminals, die Erprobung neuer alternativer Kraftstoffe und klimaneutrale Transport-



konzepte gehören dazu, ebenso wie Investitionen in grüne Technologien. Alternativen wie Flüssiggas, Wasserstoff und Offshore-Wind sind für die Hafengebiete Energieträger und Umschlaggut zugleich. Mit einer passgenauen Investitionspolitik können die EU, Bund und Länder zu einer beschleunigten Nutzung solcher Energieträger beitragen. In einem neuen Positionspapier dokumentiert der ZDS die Rolle der Seehäfen bei der Energiewende.

Die neuen Konzepte und Investitionen der deutschen Hafenwirtschaft zeigen: Wir nehmen unsere Verantwortung an. Nachhaltigkeit ist ein integraler Teil unserer Geschäftsmodelle und unseres Handelns. Und auch Voraussetzung für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit unserer Branche. Im harten Wettbewerb der Seehäfen – in dem die Standorte an der Nordsee, der Ostsee und am Mittelmeer um dieselbe Kundschaft werben – machen wir das bestmögliche Angebot an unsere Kunden. Wir arbeiten höchst kosten- und energieeffizient.

Die öffentliche Hand kann uns dabei unterstützen: Der Ausbau von Verkehrswegen und der Kommunikationsinfrastruktur, die Ordnungspolitik – insbesondere das Wettbewerbsrecht – und der Umweltschutz müssen auf echte Nachhaltigkeit und fairen Wettbewerb getrimmt sein. Sie müssen effizient und robust ökonomischen, ökologischen und sozialen Anforderungen auf höchstem Niveau gerecht werden. Bund und Länder sollten mit Ehrgeiz, Tatkraft, Flexibilität und klaren Zielen das bestmögliche Angebot machen und umsetzen.

COVID-19 ist eine Zäsur und hat viele Annahmen und Vorgehensweisen infrage gestellt. Doch unser Ziel hat sich nicht grundlegend verändert: Die Seehäfen der Zukunft werden emissionsärmer, digitaler und leistungsfähiger sein. Seehafenbetriebe werden ihre Angebotspaletten verbreitern und vertiefen. Die Hafenwirtschaft wird neuartige Umschlags-, Transport- und Informationstechnologie einsetzen und zusätzliche Handelsrouten bedienen. Neue Berufsbilder werden entstehen. Mit Flankierung aus der Politik wird die Hafenlogistik Arbeitsplätze schaffen und es ermöglichen, dass Deutschland und Europa am langfristig wachsenden Welthandel, von dem trotz allem auszugehen ist, teilhaben können. Wir schauen optimistisch nach vorn.

**Frank Dreeke**, Präsident des ZDS

Projektladung in  
Rendsburg

6







# ERFOLGREICHER WIRTSCHAFTS- UND LOGISTIKSTANDORT DEUTSCHLAND



Containerumschlag  
in Hamburg





### Die Seehafenbetriebe Deutschlands sind führend beim Klimaschutz

schaftsstabilisierungsfonds, die Ermöglichung des Bezugs von Kurzarbeitergeld, Anpassungen im Insolvenzrecht und die Verabschiedung von zwei Nachtragshaushalten zur Finanzierung dieser Maßnahmen und zur Ankurbelung der Wirtschaft nach der Krise. Auch die Europäische Union hat Maßnahmen ergriffen, die von einer temporären Aussetzung einzelner Klauseln der EU-Hafenverordnung bis hin zum Corona-Aufbaufonds reichen.

#### COVID-19

Von Beginn des Ausbruchs der Infektionskrankheit Anfang März 2020 an befasste sich die Hafenwirtschaft intensiv mit den Entwicklungen im Hinblick auf den Schutz ihres Personals und auf die Auswirkungen auf den Umschlagbetrieb und die Lieferketten. Die Seehafenbetriebe haben durchgängig und störungsfrei gearbeitet und die Versorgung der Bevölkerung, des Handels und der europäischen Industrie sichergestellt. Zugleich waren herbe Verluste bei den Umschlagmengen verschiedener Gütergruppen zu verzeichnen, die sich in den Finanzergebnissen der Unternehmen stark niederschlugen.

Der ZDS stand in einem kontinuierlichen Dialog mit den zuständigen Stellen bei EU, Bund und Ländern, berichtete in den Lagebesprechungen der Verkehrsminister von Bund und Ländern aus den Häfen und adressierte verschiedenste betriebliche, wirtschaftliche und rechtliche Fragestellungen, etwa zu Hygienevorschriften und zu Ein- und Durchreisebestimmungen für Seeleute.

Als Reaktion auf die Corona-Krise und die durch die Ausbreitung des Virus notwendige Einschränkung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens in Deutschland brachte die Bundesregierung eine Reihe von Maßnahmen auf den Weg, um die Auswirkungen der Krise abzufedern. Hierzu gehörten u. a. die Einrichtung eines Wirt-

Der ZDS formulierte im Zusammenhang mit den legislativen Aktivitäten zur Krisenbewältigung die Petita der Hafenwirtschaft und trat für diese bei den relevanten Stakeholdern ein. Außerdem informierte der Verband regelmäßig seine Mitglieder zu neuen Vorschriften und Regelungen bezüglich des Virus.

#### EU-RATSPRÄSIDENTSCHAFT

Am 1. Juli 2020 hat Deutschland turnusgemäß für ein halbes Jahr die EU-Ratspräsidentschaft übernommen. Der ZDS hatte frühzeitig die zentralen Forderungen der deutschen Hafenwirtschaft bei der Politik hinterlegt. Jedoch hat die Corona-Pandemie auch die Planungen der Bundesregierung für die Präsidentschaft verändert. Gleichwohl fand im September 2020 eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) organisierte Konferenz in Hamburg mit dem Titel „Greening Shipping: Triggering greening and international competitiveness of shipping and ports“ statt. Die EU-Verkehrsminister und hochrangige Vertreter der Wirtschaft und der EU-Kommission diskutierten u. a. über die Umsetzung des Green Deals und über Klima- und Umweltschutz in Häfen. ZDS-Präsident Frank Dreeke betonte in seinen Ausführungen, dass die Seehafenbetriebe Europas insgesamt und die Unternehmen in Deutschland im Speziellen führend beim Klimaschutz seien. Durch die entsprechenden Rahmenbedingungen könnten die Nachhaltigkeitsbestrebungen der Häfen gestärkt werden – beispielsweise durch eine entsprechende europäische Innovationsförderung.





Holzumschlag in Rostock

# 100 Mio. €

von Bund & Unternehmen für  
Forschungs- und Entwicklungsprojekte  
im Bereich innovative Hafentechnologien

10

## BREXIT & INTERNATIONALER HANDEL

Der Erfolg der Seehäfen und der maritimen Logistik hängt unmittelbar vom internationalen und intraeuropäischen Handel ab. Für wachsende Umschlagszahlen ist ein stabiles Welthandelssystem unabdingbar. Störungen im Handelssystem und Konflikte zwischen wichtigen Handelspartnern wie den USA, China und der EU tragen zu Verunsicherung bei vielen Unternehmen bei. Dies gilt auch für die Verhandlungen über die zukünftigen Beziehungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich, das die EU am 31. Januar 2020 verlassen hat. Bis Ende 2020 ist Großbritannien noch Mitglied im europäischen Binnenmarkt und der Zollunion. Anfang Oktober herrschte große Unsicherheit bezüglich des Handelsabkommens, das zwischen dem Staatenverbund und Großbritannien angestrebt wird, um die künftigen Handelsbeziehungen zu regeln. Hafenunternehmen, wie auch deutsche Behörden, haben sich auf verschiedene Szenarien vorbereitet, aber es lassen sich weiterhin keine gesicherten Aussagen zu den betrieblichen Auswirkungen des Austritts treffen.

## IHATEC

Mit der Förderrichtlinie IHATEC fördert das Bundesverkehrsministerium Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Bereich innovative Hafentechnologien. Über den Zeitraum von Juli 2016 bis Ende 2020 hat der Bundestag dafür Mittel in Höhe von insgesamt bis zu 64 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Es wurden bisher insgesamt 34 Verbundprojekte und 125 Projektpartner unterstützt, und mit Abschluss des dritten Förderaufrufs haben der Bund und die Unternehmen insgesamt über 100 Millionen Euro F & E-Mittel eingesetzt.

Eine im August 2020 veröffentlichte Evaluation des IHATEC-Programms durch externe Gutachter zog eine sehr positive Bilanz. Der Studie zufolge erfülle es die zentrale Zielsetzung der Neu- und Weiterentwicklung innovativer Technologien in Häfen, der Erweiterung des Anwendungsspektrums digitaler Technologien und trage zudem zu einer Verbesserung der Marktposition von Häfen und Unternehmen bei. Für das Nachfolgeprogramm IHATEC II sind für den neuen Förderzeitraum von 2021 bis 2025 pro Jahr 11 Millionen Euro vorgesehen.



FEPORT – 5. STAKEHOLDER KONFERENZ, 28.11.2019



**1** Von links: Paris Sansoglou/EuDA, Laurent Daniel/OECD, Maya Schwiegershausen-Güth/ITF/ETF, Olaf Merk/OECD/ITF, Lamia Kerdjoudj-Belkaid/FEPORT, Barbara Bonvissuto/DG GROW, Bojana Dohms/DG COMP, L. Daniel Hosseus/ZDS, Dr. Reinhard Lüken/VSM **2** Konferenzteilnehmer in der Vertretung des Freistaates Bayern bei der Europäischen Union

# LEISTUNGSFÄHIGES VERKEHRSNETZ

➤ **18 Mrd. €**

für Investitionen in die  
Verkehrsinfrastruktur



### BUNDESHAUSHALT & INVESTITIONEN

Zentrales Anliegen des ZDS sind zukunftsfähige Verkehrs- und Kommunikationswege zwischen den deutschen Seehäfen und den europäischen Wirtschaftszentren. Der ZDS setzt sich dafür ein, dass der Bund mit Nachdruck in diesen Bereich investiert.

Sowohl der Bundeshaushalt für 2020 als auch der wegen Corona verzögerte, kurz vor Redaktionsschluss vorgelegte Entwurf für 2021 sehen Investitionen zwischen 18 und 19 Milliarden Euro in die Verkehrsinfrastruktur vor. Aus Sicht des ZDS sollten die Investitionen auch in den kommenden Jahren auf mindestens diesem Niveau gehalten werden. Zugleich muss der Mittelabfluss durch eine Verbesserung von Planungs- und Genehmigungsverfahren und eine Stärkung von Planungspersonal bei Bund und Ländern gesteigert

werden. Der Bundesverkehrswegeplan weist eine Vielzahl von prioritären Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Bereichen Straße, Schiene und Wasserstraßen aus. Ebenso muss der flächendeckende Breitbandausbau, bei dem Deutschland im Vergleich zu den Nachbarstaaten schlecht abschneidet, weiter gestärkt werden.

Der ZDS begrüßt zudem die im Nachtragshaushalt 2020 und im Haushaltsentwurf 2021 vorgesehenen Fördermittel für digitale Testfelder in Häfen, IHATEC II, den Kombinierten Verkehr und den Neu- und Ausbau bzw. die Reaktivierung von Gleisanschlüssen von Unternehmen. Zudem zu nennen sind die Hilfen für die Einführung von Alternativen bei der Energieversorgung von Schiffen, für den Nord-Ostsee-Kanal und die Sicherung des Lotswesens.



Pkw-Umschlag  
in Bremerhaven







14

Der Lübecker Hafen

### **PLANUNGS- UND BAUBESCHLEUNIGUNG**

Ende Januar 2020 beschloss der Bundestag das sogenannte „Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz“ (MGvG). Das Gesetz ermöglicht es, dass der Bundestag bei ausgewählten Infrastrukturprojekten per Gesetz die Genehmigung für diese Vorhaben erteilen kann. Damit sollen langwierige Verfahren verkürzt werden. In dem als Pilotprojekt angelegten Gesetzesvorschlag sind fünf Wasserstraßenprojekte für solche Maßnahmengesetze vorgesehen, darunter die Fahrrinnenanpassung der Außenweser und der Unterweser (Nord) sowie die Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals. Nachdem im Gesetzentwurf die Fahrrinnenanpassung der Außenweser genannt wurde, setzte sich der ZDS erfolgreich für die Aufnahme der Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) in die Projektliste ein.





Im August 2020 beschloss das Bundeskabinett außerdem den Entwurf des Investitionsbeschleunigungsgesetzes. Ziel des Gesetzes ist es, große Infrastrukturprojekte schneller zu realisieren. Hierfür sollen Planungs- und Genehmigungsverfahren verkürzt werden. Das Gesetz sieht u. a. vor, dass Oberverwaltungsgerichte oder Verwaltungsgerichtshöfe künftig in erster Instanz für bestimmte Hafenprojekte zuständig sind.

### **EU-WASSERRAHMENRICHTLINIE (WRRL)**

Die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ist das zentrale europarechtliche Rahmeninstrument für den Schutz von Oberflächenwasserkörpern sowie des Grundwassers. Die Komplexität der WRRL gerade bei Infrastrukturprojekten führt zu erheblicher Rechtsunsicherheit, bindet viel Personalkapazität der öffentlichen Hand und ist daher mit ursächlich für langwierige Planungsverfahren – nicht nur für Hafenprojekte, sondern für Verkehrsinfrastruktur- und Bauprojekte jeglicher Art. Im Rahmen der Konsultation zur WRRL auf EU-Ebene hatte der ZDS ein zuvor in Auftrag gegebenes Gutachten mit Optimierungsvorschlägen zur EU-Wasserrahmenrichtlinie vorgelegt.

Jedoch hat die EU-Kommission im Juni 2020 nach einer langwierigen Bewertung entschieden, dass die Wasserrahmenrichtlinie als zweckmäßig einzustufen sei und vorerst nicht verändert werde. Aus Sicht des ZDS ist diese Haltung nicht tragbar, weil es Mitgliedstaaten der EU im Hinblick auf den Umfang der Aufgabe und in Ermangelung rechtssicherer Vorgehensweisen vollkommen unmöglich ist, die in der WRRL vorgesehene Frist zum Erreichen des guten Zustands ihrer Gewässer bis 2027 zu erreichen. Falls die Frist nicht verlängert wird, werden sich ab 2027 zahlreiche EU-Mitgliedstaaten in einem Zustand der dauerhaften Vertragsverletzung befinden, mit erheblichen negativen Rechtsfolgen für Investitionsvorhaben aller Art.

Auf nationaler Ebene hat der ZDS im Rahmen eines Verbändedialoges sowie bei einem Industriegespräch mit der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA), die u. a. für die Bestandsaufnahme im Rahmen der nationalen Umsetzung der Richtlinie zuständig ist, und dem Bundesumweltministerium erneut auf die erforderlichen, gutachterlich aufgezeigten Verbesserungspotenziale hingewiesen. Einig waren sich die Experten der Arbeitsgemeinschaft in der Bewertung, im Ergebnis mehr Zeit für die Zielerreichung der WRRL zu benötigen. Im Lichte der von den Mitgliedstaaten bis 2022 eingereichten Bewirtschaftungspläne für die europäischen Gewässer werde man sich möglicherweise mit der Frage beschäftigen müssen, ob Änderungen und/oder Verlängerungszeiträume in der Richtlinie zu implementieren seien, um juristischen Folgeproblemen aus dem Weg zu gehen.



## Lotsgeld

# + 1,35 %

### LOTS- UND WEGEKOSTEN

Das Lotstarifgespräch im Mai 2020 stand bereits ganz unter dem Eindruck der Corona-Pandemie, die einen erheblichen Rückgang der Schiffsverkehre und dadurch bedingte Einkommensverluste der Lotsen zur Folge hatte. Nach dem bewährten Indexverfahren wurde beim Lotsgeld (Entgelt für Seelotsleistungen) im Rahmen der Fortschreibung der Sollbetriebseinnahmen eine Erhöhung um 1,35 Prozent ab 1. Januar 2021 festgesetzt. Parallel dazu hat der Deutsche Bundestag aufgrund der Corona-Krise beschlossen, zusätzliche Beihilfen zur Sicherung des Seelotswesens zu gewähren.

Um gestiegene Lohn- und Werftkosten sowie allgemeine Kostensteigerungen decken zu können, wäre grundsätzlich eine Anpassung der Tabellenwerte für die Lotsabgaben (öffentliche Abgaben für die vom Bund vorgehaltenen Lotseinrichtungen) um 7 Prozent zum 1. Januar 2021 notwendig gewesen. Die maritimen Verbände VDR, ZDS und ZVDS konnten bezogen auf die ausbleibenden Schiffsverkehre in den Revieren erreichen, dass

### LOTSGELD UND LOTSABGABEN

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

das Bundesverkehrsministerium eine Verschiebung der Anhebung der Lotsabgaben um ein halbes Jahr auf den 1. Juli 2021 prüft, um den Hafen- und Schifffahrtsstandort Deutschland zu stärken und konkurrenzfähig zu halten.

Darüber hinaus hat die Verbändekoalition mit dazu beigetragen, dass der Bund durch Anpassung der Kanalsteuerverordnung die Befahrensabgabe auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) bis Ende des Jahres 2020 ausgesetzt hat. Dadurch soll die Attraktivität des NOK wieder gesteigert werden, um den existenzbedrohenden Einnahmeverlusten für Lotsen und Kanalsteuer entgegenzuwirken sowie die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Hafenstandorte zu stärken.



Pkw-Verladung  
in Bremerhaven

Neben den Kosten für das Lotswesen beeinflussen Preise für Eisenbahntrassen, Stromsteuer für die Eisenbahn und auch die LKW-Maut die Kosten für Transporte zwischen den deutschen Seehäfen und z.B. den Wirtschaftszentren im östlichen und südöstlichen Europa. Diese Wegekosten liegen in Deutschland generell höher als in den Nachbarstaaten und beeinträchtigen so die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehäfen.

### **AUTONOMES FAHREN**

Beim 4. Treffen des Arbeitskreises Autonomes Fahren des ZDS wurden die aktuellen Entwicklungen bei den relevanten Förderprogrammen erörtert und ein IHATEC-Projekt zur Integration autonomer LKW in die Betriebsabläufe von Containerterminals („INTERACT“) sowie weitere Projekte des Arbeitskreises besprochen, so z.B. ein Ergänzungsprojekt für die Kategorien Autoumschlag und Fähr-/RoRo-/KV-Terminals.

# FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT





Der ZDS vertritt rund  
160 Hafenunternehmen an  
22 Seehafenstandorten.



**22**

Seehafenstandorte



**160+**

Hafenunternehmen

# OPTIMALE ORDNUNGSPOLITIK UND VERWALTUNG

# 3

## **EINFUHRUMSATZSTEUER**

Einen großen Schritt vorwärts haben Bund und Länder bei der Optimierung des Erhebungsverfahrens zur Einfuhrumsatzsteuer getan. Mit der Verschiebung der Fälligkeiten bei der Zahlung der Einfuhrumsatzsteuer ab 1. Dezember 2020 verschaffen sie Importeuren in ganz Deutschland zusätzliche Liquidität. Denn das im Zweiten Corona-Steuerhilfegesetz beschlossene Fristenmodell sieht vor, dass die Fälligkeit der Umsatzsteuer für Einfuhren aus EU-Drittstaaten auf den jeweils 26. Tag des zweiten Folgemonats der Einfuhr verschoben wird. Die Fristenverschiebung gilt für alle Importeure automatisch, das neue Vorgehen ist unbefristet und erfordert nicht die Bestellung eines Fiskalvertreters, wie etwa in den Niederlanden. Bund und Länder beseitigen damit kurzfristig eine Konjunkturbremse und nähern die deutsche Vorgehensweise dem europäischen Standard an.

Zusätzlich beabsichtigen Bund und Länder, das neue Verfahren nach zwei Jahren zu evaluieren. Der Weg hin zu dem von der Wirtschaft präferierten Verrechnungsmodell steht offen, und die Evaluationszeit kann genutzt werden, um die Einführung eines Verrechnungsmodells vorzubereiten. Das Verrechnungsmodell hat den Vorteil, dass es neben einem weiteren Liquiditätseffekt zusätzliche verfahrenstechnische Erleichterungen schafft, die sowohl den Unternehmen als auch den Finanzverwaltungen zugutekämen und die sich zum Teil ohnehin aus aktuellen Vorgaben der Europäischen Union ergeben. Der ZDS will gemeinsam mit einer Koalition von Verbänden und Kammern eng mit den Finanzverwaltungen von Bund und Ländern zusammenarbeiten, um die Optimierung des Erhebungsverfahrens zu vervollständigen.

## **ERHEBUNGSVERFAHREN ZUR EINFUHRUMSATZSTEUER**

Bei der Einfuhr von Waren aus Drittstaaten in die Europäische Union müssen Importeure Umsatzsteuer entrichten. In Deutschland zieht der Zoll die Einfuhrumsatzsteuer ein. Nach Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie 2006/112/EG können die Mitgliedstaaten Erleichterungen bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer dahingehend gewähren, dass die Einfuhrumsatzsteuer nicht bereits zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten ist, sondern erst im Zuge der Umsatzsteuer-Voranmeldung verrechnet wird. Von diesem sogenannten Verrechnungsmodell machen praktisch alle EU-Mitgliedstaaten Gebrauch. Der ZDS setzt sich dafür ein, dass Bund und Länder diese Methode auch in Deutschland einführen. Dadurch würden sich die Kosten für Importe über deutsche Häfen und Flughäfen und auch der Aufwand für die Verwaltung weiter verringern. Zudem bietet das Verrechnungsmodell bereits die Grundlage für die Umsetzung des von der EU angestrebten Prinzips der zentralen Zollabwicklung, wonach der Zoll am Zielort („Ort der Gestellung“), und nicht am Einfuhrort an der EU-Außengrenze zu entrichten wäre.

### EU-ENERGIESTEUERRICHTLINIE

Als Teil des europäischen Green Deals will die EU-Kommission die Energiesteuerrichtlinie überarbeiten. Die Energiesteuerrichtlinie beeinflusst maßgeblich, zu welchem Preis Benzin, Diesel, Elektrizität, LNG oder Wasserstoff im Verkehrswesen eingesetzt werden und wie sich Frachtmärkte für Energieträger wie Öl, Gas, Kohle und Windkraft entwickeln. Die Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie darf nicht zu einer kategorischen Ablehnung von Subventionen für fossile Brennstoffe führen. Sie muss sachlichen wirtschaftlichen, ökologischen und wettbewerblichen Anforderungen in der gebotenen Ausgewogenheit genügen. Eine kategorische Ablehnung von Subventionen für fossile Brennstoffe wäre aus Sicht des ZDS nicht zielführend, da ein Übergangszeitraum bei Investitionen für die Umstellung von Arbeitsmaschinen und Fahrzeugen auf andere Antriebsarten bzw. auf Brückentechnologien wie LNG gewährleistet sein muss.



### GROSS- UND SCHWERTRANSPORTE

Der Ladungsbereich der Großraum- und Schwerlastgüter (GST) gehört zu einem der wachsenden Märkte in der Logistikbranche. Für die deutschen Seehäfen sind Transport und Umschlag in diesem Segment ein wichtiges Geschäftsfeld, mit dem insbesondere auch die Energiewirtschaft und die Energiewende unterstützt werden. Groß- und Schwertransporte sind beispielsweise Voraussetzung für den Bau von Windenergieanlagen zu Land und zu See.

Anlässlich einer für Ende April 2020 geplanten – jedoch aufgrund der Corona-Pandemie abgesagten – Informationsveranstaltung zur Neustrukturierung des Verfahrens-Managementsystems für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) hat der ZDS ein Positionspapier vorgelegt. Der Verband hat eingefordert, dass das Genehmigungsverfahren durch eine Weiterentwicklung des VEMAGS vereinfacht, verkürzt, vereinheitlicht und mit einer ausreichenden Personalstruktur in den zuständigen Behörden unterlegt werden muss. Zusätzlich sollten länderübergreifende Schwerlastkorridore definiert sowie die Erreichbarkeit der Seehäfen durch Erhalt und Ausbau der seehafenauffinen Infrastruktur gewährleistet sein.







Projektladung in Kiel

**Alle Positionspapiere des ZDS unter  
[www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)**

#### **EU-WETTBEWERBSRECHT**

Die Europäische Kommission entschied im Frühjahr 2020, die Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) für Seeschiffahrtskonsortien um weitere vier Jahre zu verlängern. Aus Sicht des ZDS ist diese Entscheidung falsch. Sie räumt schiffszentrierten Logistikunternehmen ausdrücklich Sonderprivilegien gegenüber hafen- und speditionszentrierten Logistikunternehmen ein. Zwar verbietet das EU-Recht Absprachen zwischen Unternehmen, die den freien Wettbewerb einschränken könnten. Die GVO erlaubt es allerdings, dass Linienschiffahrtsdienste, also regelmäßige, fahrplangebundene Seeverkehrsdienste zur Beförderung von Gütern, von mehreren konkurrierenden Schiffahrtsunternehmen gemeinsam erbracht werden, auf der Grundlage sogenannter Konsortialvereinbarungen. Die in Konsortien (oder „Allianzen“) zusammengeschlossenen Liniereedereien – überwiegend Containerlinien – nutzen gemeinsam Schiffe und stimmen Fahrpläne untereinander ab. Die Regelung schließt dabei nicht explizit aus, dass die Möglichkeit zu Absprachen auch für Terminal- und Hinterlandtransportdienstleistungen und nicht nur für die Auslastung von Schiffen herangezogen werden kann. Eine entsprechende Anpassung der GVO wurde vom ZDS und einer breiten Mehrheit von europäischen Hafen-, Speditions- und Verladerverbänden gefordert, von der Kommission aber weitestgehend ignoriert. Der Beschluss der Kommission lässt die Marktentwicklungen der vergangenen zehn Jahre unberücksichtigt und verzerrt – ähnlich wie die Umsetzung des EU-Beihilferechts im Bereich der Schifffahrt – den Markt für Logistikdienstleistungen.

## ZDS-MITGLIEDERVERSAMMLUNG, 20.11.2019



**1** Von links: Ulrike Riedel, Angela Titzrath, L. Daniel Hosseus, Frank Dreeke, Jan Müller, Jens Aurel Scharner, Frank Schnabel **2** Teilnehmer in der Kaffeebörse des Ameron Hotel Speicherstadt in Hamburg **3** Kassenprüfer Rainer Fabian





4



5



6

**4** Von links: Claudia Müller, MdB, Helge Grammerstorf/CLIA Deutschland **5** Von links: Hagen Reinhold, MdB, Achim Wehrmann/BMWI **6** Von links: Uwe Schmidt, MdB, Dr. Iven Krämer/Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen Bremen, Klaus Bartels/bremenports **7** ZDS-Präsidium und Geschäftsführung mit den Festrednern Norbert Brackmann, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft (2. v. l.), und Wybcke Meier/TUI Cruises



7



# KONKURRENZFÄHIGE UMWELT- UND ENERGIEPOLITIK

## EUROPÄISCHER GREEN DEAL

Im Dezember 2019 stellte die Europäische Kommission ihren „Green Deal“ vor. Der Green Deal hat zum Ziel, die Wirtschaft der EU nachhaltiger zu gestalten, den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft zu fördern und Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt zu machen. Der Punkt der Klimaneutralität soll mit dem im März 2020 veröffentlichten europäischen Klimagesetz im EU-Recht verankert werden. Im Fahrplan der Kommission zum europäischen Green Deal werden weitere Maßnahmen genannt, um die Ziele zu erreichen. Geplant sind u.a. eine Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie, eine Strategie für Offshore-Windenergie, eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, die Überprüfung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und eine Überprüfung der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz. Der ZDS wird sich über den europäischen Verband FEPORT in die anstehenden Konsultationen einbringen.



Projektladung in Cuxhaven



# Landstrom verringert den Ausstoß von CO<sub>2</sub>, Schwefeldioxid, Stickoxid und Feinstaub

## LANDSTROM

Die Abnahme von Landstrom aus erneuerbaren Quellen durch Schiffe in Seehäfen als Alternative zum Betrieb der bordeigenen Hilfsmotoren verringert den Ausstoß von CO<sub>2</sub>, Schwefeldioxid, Stickoxid und Feinstaub. Voraussetzungen für die Nutzung von Landstrom sind das Vorhandensein von Landstromanlagen, die eine beträchtliche Investition seitens der Hafeninfrastruktur-eigner bzw. -betreiber bedeuten, landstromfähige Schiffe, was kostenintensive Umrüstungen für die Eigner beinhaltet, und die Attraktivität des Landstrombezugs für die Schiffsbetreiber. Der Bezug von Landstrom ist deutlich teurer als der Betrieb der schiffseigenen Motoren, sodass die Nutzung von Landstrom für Reedereien nicht wirtschaftlich ist. Um den Bezug von Landstrom wirtschaftlich attraktiver zu machen, haben das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) und die Küstenländer im Oktober 2019 eine Absichtserklärung über die Verbesserung der Rahmenbedingungen zur Nutzung von Landstrom in Häfen unterzeichnet. Diese enthält neben einer neuen Regelung zur Flexibilisierung von Netzentgelten auch ein Investitionsförderprogramm des Bundes zur Mitfinanzierung des Baus von Landstromanlagen. Der Ende August 2020 vom BMWi vorgelegte Entwurf einer Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG 2021) ist allerdings der wichtigste Baustein zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Landstromnutzung in Deutschland. Der Entwurf enthält einen neuen Regelungstatbestand, wonach die EEG-Umlage für den Strom, den die Landstromanlage an Seeschiffe liefert und der von diesen Seeschiffen zum Betrieb selbst verbraucht wird, auf 20 Prozent des ermittelten und den Strompreis maßgeblich bestimmenden EEG-Umlagebetrages begrenzt wird. Der ZDS begrüßt diese Regelung als wesentlichen Anreiz, Anläufe von Seeschiffen in deutschen Häfen umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten. Dies nicht zuletzt deshalb, da die EEG-Umlage einen im Laufe der letzten Jahre stetig gestiegenen Kostenbestandteil darstellt, den es bei der Landstromversorgung an anderen EU- bzw. internationalen Hafenstandorten nicht gibt. Der ZDS hatte sich bereits seit 2014 für eine Begrenzung der EEG-Um-

lage hinsichtlich der Landstromnutzung intensiv eingesetzt. Als Teil des europäischen Green Deals der EU will die Europäische Kommission eine Verpflichtung für Schiffe einführen, während der Liegezeiten im Hafen Landstrom zu nutzen. Aus Sicht des ZDS kann die Einführung einer allgemeinen europaweiten Landstrompflicht die Problemstellungen nur scheinbar lösen und verfehlt die eigentliche Zielsetzung. Mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Hafenwirtschaft fordert der ZDS, dass für eine liegeplatzspezifische Landstromverpflichtung von Bundesregierung und EU realistische Rahmenbedingungen im Hinblick auf Schiffstypen, Fahrtrouten, regionale und europäische Zielvorgaben, Bedarfe, Nachfrage, Harmonisierung des EU-Strommarktes sowie die Kosteneffizienz der Landstrominfrastruktur geschaffen werden.

27



## LNG-INFRASTRUKTUR

LNG (Liquefied Natural Gas) gilt als emissionsarme Alternative zu Schweröl und Schiffsdiesel, mit dessen Einsatz der Ausstoß von Schadstoffemissionen durch die Schifffahrt vermindert werden kann. Aufgrund ihrer Rolle als Logistik- und Wirtschaftszentren eignen sich Seehäfen besonders gut als Standorte für LNG-Importterminals. Die Bundesregierung hat finanzielle Förderung für die Schaffung solcher Terminals in Aussicht gestellt, was der ZDS begrüßt. Auch die Errichtung von weiterer LNG-Infrastruktur (Tankstellennetz) sollte von der öffentlichen Hand mit finanzieller Unterstützung gefördert werden.

Für die geplante Etablierung von Seehäfen als Standorte für LNG-Terminals muss auch das Thema LNG-Bunkervorschriften betrachtet werden. Ein besonderer Betrachtungsschwerpunkt liegt hierbei auf den Bedingungen für die simultane Durchführung des Bunkerns und Umschlagens. Durch den direkten Einfluss auf die Dauer der Liegezeiten stellt die Durchführung eines der

# Häfen als Standorte für LNG und Wasserstoff

28



LNG-Schiff-zu-Schiff-Bebunkerung  
in Brunsbüttel

ausschlaggebenden Kriterien für die Wirtschaftlichkeit des Betriebs von Schiffen mit LNG als Kraftstoff dar. Damit die Vorschriften für Bunkervorgänge möglichst einheitlich gestaltet werden, hat das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) 2020 eine Studie zu LNG-Bunkervorschriften in Auftrag gegeben. Der ZDS ist Mitglied des Projektbeirats und begleitet das Projekt.

### WASSERSTOFF

Der sogenannte „grüne“ Wasserstoff soll bei der Energiewende eine wichtige Rolle spielen. Er wird durch die Aufspaltung von Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff mithilfe von elektrischem Strom aus erneuerbaren Quellen gewonnen und kann in der industriellen Produktion und – mit Hilfe von Brennstoffzellen – in Pkw, Bussen und Lkw eingesetzt werden. Durch den Einsatz von grünem Wasserstoff könnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Industrie und Verkehr verringert werden.

Ende 2019 bzw. im Juni 2020 haben die Küstenbundesländer und die Bundesregierung ihre Wasserstoffstrategien beschlossen. Die norddeutschen Länder betonen die Rolle der Seehäfen als Logistik- und Wirtschaftszentren in einer zukünftigen grünen Wasserstoffwirtschaft. Die Häfen würden bei Import und Verteilung von grünem Wasserstoff und synthetischen Energieträgern, bei der Nutzung von Wasserstoff sowie beim Export von Wasserstofftechnologien und -komponenten eine wesentliche Rolle spielen. Laut der Nationalen Wasserstoffstrategie der Bundes-

regierung sollen bis zum Jahr 2030 Erzeugungsanlagen von bis zu 5 GW Gesamtleistung einschließlich der dafür erforderlichen Offshore- und Onshore-Energiegewinnung entstehen. Hierfür sollen die Rahmenbedingungen für Windenergie auf See weiterentwickelt werden. Gleichzeitig wird in der Strategie darauf hingewiesen, dass, um den zukünftigen Bedarf zu decken, der überwiegende Teil der Wasserstoffnachfrage importiert werden müsse. Um eine sichere Versorgung mit Wasserstoff zu gewährleisten, werde man die Potenziale bestehender Infrastrukturen nach Möglichkeit nutzen und, wenn nötig, den Aufbau neuer Versorgungsstrukturen anstoßen. Hierfür werde man ein besonderes Augenmerk auf den bedarfsgerechten Ausbau des Wasserstofftankstellennetzes, auch an geeigneten Stellen an den Wasserstraßen, legen. Aufgrund ihrer Rolle als Logistikzentren sind Seehäfen hervorragende Testfelder für Versuchsanlagen zur Wasserstoff-Elektrolyse und zur Ansiedelung von Importterminals.





Eisensilikat-Granulat-  
Umschlag in Hamburg

### KOHLEAUSSTIEG

Die Verabschiedung des „Kohleausstiegsgesetzes“, nachdem die Kohleverstromung in Deutschland beschleunigt bis zum Jahr 2038 beendet werden soll, bedeutet für die Seehäfen wegfallende Kohleverkehre, für deren Umschlag spezielle Gerätschaften angeschafft wurden. Im Jahr 2019 wurden in deutschen Seehäfen 12,6 Millionen Tonnen Kohle umgeschlagen. Um diese Umschlagsverluste durch alternative Umschlagsgüter zu kompensieren, werden beträchtliche Zusatz- und Neuinvestitionen durch die Seehafenbetriebe erforderlich, sowohl in neue Gerätschaften und Anlagen als auch in die Umschulung der Belegschaft. Der als Beitrag zum Klimaschutz notwendige Kohleausstieg bedeutet für die Seehafenbetriebe massive strukturelle Veränderungen. Daher sollte die Bundesregierung Ausgleichs- oder Fördermaßnahmen für die am Kohleumschlag beteiligte Seehafenwirtschaft in Betracht ziehen. Darüber hinaus sollte der Ausbau von Infrastruktur an Hafenstandorten für den Umschlag von alternativen Energieträgern wie LNG oder Wasserstoff ebenfalls unterstützt werden.





### **EU-RICHTLINIE ÜBER HAFENAUFFANG-EINRICHTUNGEN FÜR SCHIFFSABFÄLLE**

Ziel der EU-Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle ist es, die Meeresumwelt vor Abfällen von Schiffen zu schützen, die EU-Häfen anlaufen. Auf Initiative des ZDS tagte im Herbst 2019 die Bund-Länder-Koordinierungsrunde mit Vertretern der maritimen Wirtschaft zur nationalen Umsetzung der Richtlinie.

Die von der Richtlinie u. a. grundsätzlich vorgesehene mengenunabhängige Gebühr für Hafennutzer deckt die indirekten Kosten und einen Teil der direkten Betriebskosten der Hafeninfrastrukturbetreiber. Die Gebühr ist von allen Hafennutzern für die Abgabe von Schiffsabfällen zu zahlen. Damit diese indirekte Gebühr ermittelt werden kann, muss die Europäische Kommission einen Durchführungsrechtsakt mit Kriterien zur Bestimmung der ausreichend spezifischen Lagerkapazität vom Zeitpunkt der Abfahrt bis zum nächsten Anlaufhafen an Bord eines Schiffes vorlegen. Das Bundesverkehrsministerium arbeitet in einer Arbeitsgruppe auf EU-Ebene zur Erarbeitung dieser Kostendeckungssystematik mit. Die Hafenvirtschaft hat im Wege einer Beteiligung über die Küstenländer die vorgeschlagene Formelberechnung als zu komplex kritisiert und konnte Hinweise aus der Praxis zum Kalkulationsfaktor für die Berechnung einzelner zu erwartender Abfallmengen, einem vereinfachten Ansatz für die Abfallkategorien sowie zur Ladungsdatenverfügbarkeit geben.

### **VERORDNUNG ÜBER ANLAGEN ZUM UMGANG MIT WASSERGEFÄHRDENDEN STOFFEN**

Im Januar 2020 hat der ZDS gegenüber dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) eine Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) abgegeben. Die AwSV privilegiert den Hafenumschlag hinsichtlich des Umgangs mit diesen Stoffen, da in Umschlaganlagen solche Stoffe in der Regel zwar gelegentlich gelagert und bewegt, nicht jedoch verarbeitet werden.

Der ZDS hat sich dafür eingesetzt, dass entsprechend dem Sinn und Zweck dieser Privilegierung und unter Berücksichtigung der Umschlagspraxis die Definition des Umschlagsbegriffs sich auf alle Umschlagarten, insbesondere die Schüttgüter, erstreckt. Entsprechend den Erfordernissen muss in Umschlaganlagen auch das beförderungsbedingte kurzzeitige Vorhalten sowohl von verpackten als auch unverpackten wassergefährdenden Stoffen zulässig sein. Bei den Anforderungen an die Umschlaganlagen sollte bezogen auf die vorgesehene Streichung in der AwSV zumindest in der Begründung klargestellt werden, dass in jedem Fall eine Flächenausführung in Beton- oder Asphaltbauweise ausreichend ist. Zum Hochwasserschutz sollte geregelt werden, dass die besonderen Anforderungen für Umschlaganlagen auch in festgesetzten und vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten regelmäßig durch praxisorientierte betriebliche Maßnahmen gewahrt werden können. Zudem sollten die erweiterten Vorgaben zur Löschwasserrückhaltung auf neue Anlagen beschränkt werden und eine entsprechende Bestandsschutzregelung erfolgen. Schließlich bedarf es aus Sicht der Hafenvirtschaft innerhalb der Regelungen über die Betreiberpflichten einer Klarstellung zum rechtlich zugewiesenen Verantwortungsbereich für die Löschwasserrückhaltung.

# ABTEILUNG AGRARGÜTER

### EU-LEITFADEN ZUR CO<sub>2</sub>-BILANZERMITTLUNG VON MASSENGUTUMSCHLAGANLAGEN

Die europäischen Verbände der Seehafenbetriebe FEPORT sowie der Silobetreiber UNISTOCK haben im Rahmen einer gemeinsamen Expertengruppe einen konkreten Leitfaden zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Bilanz von Massengutumschlaganlagen erarbeitet. Der ZDS hat sich in dieser Arbeitsgruppe engagiert. Der Leitfaden berücksichtigt, dass die lokalen Bedingungen und Betriebsmodalitäten an jedem Terminal unterschiedlich sind (z. B. Größe und geografische Ausdehnung des Standorts, Alter des Ausrüstungsportfolios, Art der Aktivitäten, Klima, Tageslichtstunden und Modal Split). Das Ziel sollte darin bestehen, Effizienz und Umweltverträglichkeit eines Agrargüterterminals von Jahr zu Jahr zu verbessern und gleichzeitig die THG-Emissionen auf einer konsistenten Basis zu berechnen. Terminals können sich auch dafür entscheiden, ihre Emissionsberechnungen von Logistikdienstleistern nutzen zu lassen, damit diese einen vollständigen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck für die Logistikketten berechnen können. Die direkten Auswirkungen eines Terminals können relativ begrenzt sein, aber Standort und Anbindung können sich über die Wahl der Verkehrsmittel indirekt auf die Gesamtemissionen der Kette auswirken. Bei dem Leitfaden handelt es sich um eine Hilfestellung; es steht den Schüttgutterminals frei, ihre eigene Methodik zu entwickeln und anzuwenden.



### POSITIONIERUNG ZUR NACHHALTIGKEIT AUF EU-EBENE

Das UNISTOCK-Papier „Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Lagerung von Agrargütern im Hafen“ wurde im Hinblick auf die Umsetzung des sogenannten „Green Deal“ auf EU-Ebene entworfen. Das Papier fokussiert sich auf hafengebasierte finanzielle Anreize zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in der Schifffahrt. Ein mögliches Umweltgebührenrabattsystem sollte nicht zu einer Verringerung der hafengebundenen Infrastrukturausgaben führen, keine zusätzlichen legislativen Belastungen verursachen, freiwillig sein und die Entwicklung differenzierter Konzepte – entsprechend den Bedürfnissen in bestimmten Hafenregionen – ermöglichen. Das System sollte wirtschaftlich machbar sein und Rechtssicherheit bieten bzw. keine Wettbewerbsnachteile für Häfen zur Folge haben.

Ein weiterer Schwerpunkt der Betrachtung liegt auf den bestverfügbaren Techniken (BAT) zur Minimierung der Staubemissionen. Im Agrar- und Massengutlager- und Umschlagsektor zählen u. a. Staubemissionen zu den Faktoren der erhöhten Luftverschmutzung in europäischen Häfen. Die EU-Kommission hat daher ein Forum eingerichtet, um den Informationsaustausch über technisches Fachwissen zwischen den Mitgliedstaaten, den betroffenen Industrien und Organisationen zu fördern. Die UNISTOCK-Mitglieder werden die verfügbaren technischen Möglichkeiten anwenden, um die Verringerung der Staubemissionen bei Umschlag und Lagerung von Hülsenfrüchten und Ölsaaten zu erreichen. Die Unternehmen werden weiterhin nach spezifischen Lösungen suchen, die darauf abzielen, das Staubemissionsmanagement in ihren Anlagen in EU-Häfen zu verbessern.

# FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT







# 294,5 Mio.t

Güterumschlag (2019)



# 15 Mio.

Container (TEU)

# 5

## NOVELLIERUNG BUNDESPOLIZEIGESETZ

Nach dem Referentenentwurf zur Novelle des Bundespolizeigesetzes soll die bisherige Praxis, dass die Bundespolizei in Flug- und Seehäfen Räume und Flächen gegen Entgelt anmietet, verändert werden. Zukünftig wären Flug- und Seehäfen verpflichtet, die erforderlichen Einrichtungen, insbesondere Dienst- und Lagerräume gemäß den polizeilichen Anforderungen sowie Parkplätze für die Dienstkraftfahrzeuge der Bediensteten der Bundespolizei unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Der ZDS hat sich im Rahmen der Ressortabstimmung eingebracht und gegenüber dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) vorgetragen, dass die unentgeltliche Bereitstellung aus Sicht der Seehafenunternehmen – soweit sie Betreiber und Eigentümer öffentlicher Hafenanlagen sind – eine massive Verlagerung der Kosten und wirtschaftlichen Risiken zugunsten grenzschutzpolizeilicher hoheitlicher Aufgaben darstellt. Die vorgesehene Unentgeltlichkeit durchbricht die allgemeinen Kostentrags- und Kostenerstattungsregeln für Leistungen auf Grundlage von Unterstützungspflichten nach dem Bundespolizeigesetz. Die geplante Neuregelung ist damit erheblich und führt zur Verfassungswidrigkeit. Inzwischen sieht neben dem BMVI auch das Bundesjustizministerium die geplante Neuregelung kritisch und prüft deren Rechtmäßigkeit.





Massengutumschlag  
in Stralsund



### IT-SICHERHEITSGESETZ 2.0

Das IT-Sicherheitsgesetz soll die Sicherheit informationstechnischer Systeme erhöhen und zum Schutz von definierten kritischen Infrastrukturen beitragen. Im Mai 2020 hat das Bundesinnenministerium einen ersten Referentenentwurf für ein IT-Sicherheitsgesetz 2.0 vorgelegt. Dabei soll das Bundesamt für die Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) zur Gefahrenabwehr im digitalen Raum zusätzliche Befugnisse bekommen. Der Entwurf sieht zudem eine Kategorie von „Unternehmen im besonderen öffentlichen Interesse“ vor, für die abgesenkte Anforderungen gelten. Darüber hinaus sind Ansätze zur Verbesserung der Produktsicherheit und zur Verantwortung der IT-Hersteller enthalten. Schließlich sind zusätzliche Verpflichtungen auf Anbieterseite vorgesehen, die Sicherheitsbehörden bei der Cyberabwehr, der Abwehr laufender Angriffe oder der Beseitigung von Angriffsfolgen unterstützen.

Der ZDS hat sich dazu frühzeitig über die öffentlich-private Kooperationsplattform zwischen Betreibern kritischer Infrastrukturen, Verbänden und zuständigen Behörden (UP KRITIS) geäußert und sich insbesondere gegen Eingriffe in das betriebliche Krisenmanagement ausgesprochen. Die von den Unternehmen in der Regel geschaffenen Rückfallebenen und Zeiträume von Ausfällen oder Störungen müssten zwingend mitbetrachtet werden. Behördliche Angriffssimulationen auf IT-Systeme dürften lediglich in Absprache mit den Unternehmen und auf Schwachstellenanalysen beschränkt sein, damit Wirtschaftlichkeit und Verfügbarkeit der Unternehmensleistungen nicht beeinträchtigt werden. Schließlich sei nicht erkennbar, dass die im IT-Sicherheitsgesetz 1.0 verankerte Evaluierung stattgefunden habe, sodass die bisher eingeführten Cyber- und IT-Sicherheitsmaßnahmen auf ihre Wirksamkeit überprüft und darauf aufbauend weiterentwickelt werden sollten.



Containerumschlag  
in Wilhelmshaven

### HNS-ÜBEREINKOMMEN

Das internationale Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen) sieht u. a. die Errichtung eines sogenannten HNS-Fonds mit Beitragspflicht für die in den Vertragsstaaten ansässigen Empfänger vor. Als beitragspflichtiger Empfänger wird im Übereinkommen diejenige Person definiert, welche die beitragspflichtige Ladung, die in den Häfen und an den Umschlagsplätzen eines Vertragsstaates gelöscht wird, tatsächlich entgegennimmt.

Der vom Bundesjustizministerium (BMJ) vorgelegte Gesetzesentwurf zur nationalen Umsetzung des HNS-Übereinkommens enthält lediglich den Hinweis, dass es für die Verpflichtung zur Zahlung von Beiträgen an den HNS-Fonds auf den physischen Empfang der importierten Stoffe ankomme, zumal das HNS-Übereinkommen auf die tatsächliche Entgegennahme abstelle.

Der ZDS hat deshalb das BMJ darum gebeten, im Zuge der Umsetzung des Übereinkommens von der Möglichkeit einer eigenen Definition des beitragspflichtigen Empfängers Gebrauch zu machen oder in der Gesetzesbegründung eine Klarstellung vorzunehmen, um eine unverhältnismäßige Belastung der Umschlagsbetriebe in den deutschen Seehäfen durch die Beitragspflicht zu dem HNS-Fonds auszuschließen. Denn: Als selbstständige Dienstleistungsbetriebe innerhalb der Logistikkette haben Seehafenumschlagsbetriebe, die u. a. auch HNS-Güter verladen, kein spezifisches eigenes wirtschaftliches Interesse an dem Wert der umgeschlagenen HNS-Ladung. Schließlich ist auch in der Präambel des Ölhafungsübereinkommens vorgesehen, die Last der Beitragspflicht auf das beteiligte Ladungsinteresse, die Chemische Industrie bzw. die Importeure entsprechender Produkte, zu übertragen.





Doppellenker-Wippdrehkran  
in Brunsbüttel

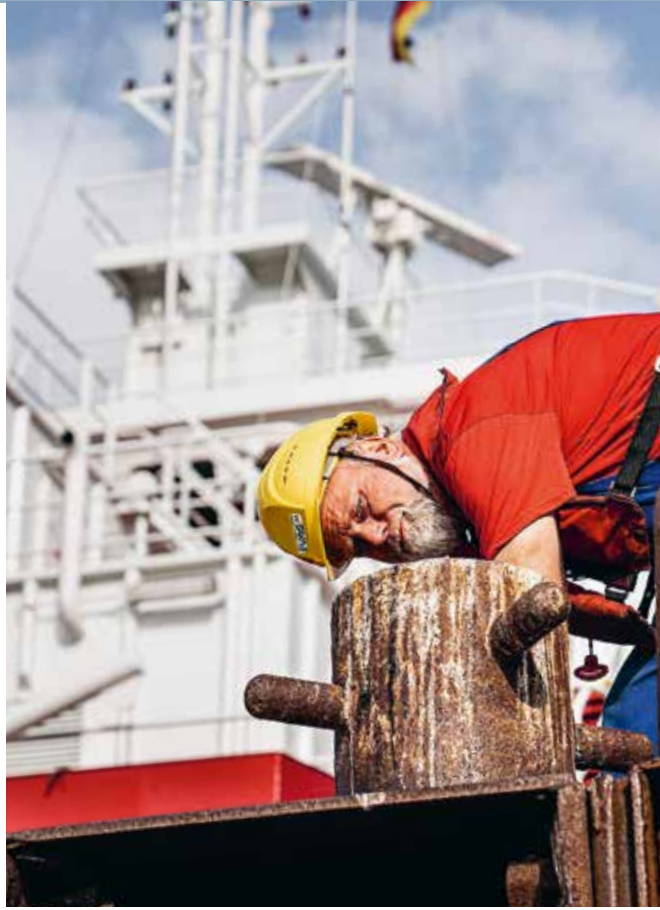






Projektladung  
in Sassnitz

# ANGEMESSENE TARIF- UND SOZIALPOLITIK



Hafenarbeiter in Emden

## **LOHNTARIFVERTRAG FÜR DIE HAFENARBEITER\*INNEN**

Im Vorfeld der Lohnrunde 2020 hatte die Gewerkschaft ver.di folgende Forderungen gestellt: bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von 12 Monaten eine Erhöhung sowohl der Einkommen der Hafenarbeiter\*innen zum 1. Juni 2020 um 6,0 Prozent als auch des Urlaubsgeldes auf jährlich 1.600 Euro (von 1.340 Euro), die Verfügung der Arbeitnehmer\*innen über den bezahlten freien Tag ab 1. Januar 2020 für ver.di-Mitglieder sowie ein jährliches Wahlrecht für ver.di-Mitglieder zwischen bezahlten freien Tagen oder Arbeitgeberzuschuss zur betrieblichen Altersvorsorge.





# 6

Bereits der Auftakt der diesjährigen Tarifrunde Mitte März fand unter dem Eindruck der Corona-Pandemie statt. Aufgrund der dynamischen und nicht vorhersehbaren Krisensituation haben sich die Tarifvertragsparteien nach ersten Beratungen darauf verständigt, einen aus den Mitgliedern der Sondierungskommission bestehenden Krisenstab zu gründen, der sich bis auf Weiteres laufend abstimmt.

Der Krisenstab hat sich in der Folge wöchentlich über die aktuelle Situation der Seehafenbetriebe ausgetauscht; dabei standen die Leistungsfähigkeit der Unternehmen, die Situation der Beschäftigten sowie die Wettbewerbssituation im Mittelpunkt der gemeinsamen Gespräche. Aufgrund der Schutzmaßnahmen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie konnten die zweite und dritte Verhandlungsrunde nicht wie geplant stattfinden.



Der gewerkschaftsseitige Versuch einer Verlängerung des geltenden Lohntarifvertrages bis zum 30. September ist jedoch im Juli von der Bundestarifkommission ver.di mit knapper Mehrheit abgelehnt worden. Die Tarifvertragsparteien haben die Lohnrunde 2020 im September fortgesetzt und sich nach intensiven und schwierigen Verhandlungen auf den folgenden Lohntarifabschluss für die Hafentarbeiter\*innen der deutschen Seehafenbetriebe geeinigt:



1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafentarbeiter\*innen in den deutschen Seehäfen werden zum 1. Oktober 2020 tabellenwirksam um 1,0 Prozent erhöht.
2. **a)** Hafentarbeiter\*innen erhalten eine Beihilfe zur Abmilderung der zusätzlichen Belastung durch die Corona-Krise im Sinne des § 3 Nr. 11a) EStG in Höhe von 240,00 Euro. Diese Beihilfe ist mit der November-Abrechnung auszus zahlen.
- b)** Für Teilzeitbeschäftigte ermittelt sich die Höhe der Beihilfe anteilig nach ihrer arbeitsvertraglich festgelegten Normalarbeitszeit zum 1. Oktober 2020 im Verhältnis zu der Normalarbeitszeit der Vollzeitbeschäftigten.
- c)** Bei Befristung bzw. Begründung oder Beendigung des Arbeitsverhältnisses während der Laufzeit dieses Tarifvertrages ermittelt sich die Höhe der Beihilfe anteilig.
- d)** Die Beihilfe erhalten Hafentarbeiter\*innen, die am 1. Oktober 2020 in einem festen Arbeitsverhältnis stehen.
- e)** Der Anspruch auf die Beihilfe bleibt bei der Ermittlung des durchschnittlichen Arbeitsentgelts für Leistungen aufgrund gesetzlicher oder tariflicher Bestimmungen außer Ansatz.
- f)** Die betrieblichen Tarifvertragsparteien können diese Beihilfe als Bestandteil der Regelungsmöglichkeiten nach §3 Beschäftigungssicherungstarifvertrag bis zum 15.11.2020 vereinbaren.
- g)** Die Gesamthafenbetriebe sind berechtigt, die Beihilfe bis zum 31. Mai 2021 auf die produktiven Schichten umzulegen.
3. Der Inflationsausgleich gemäß Ziffer 1.2 des Lohntarifvertrages wird auf einen Wert von 1,0 Prozent festgelegt.
4. Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt 12 Monate, beginnend mit dem 1. Juni 2020.
5. C. V. des Tarifvertrages für Hafentarbeiter\*innen der deutschen Seehafenbetriebe, die Mitglied der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di sind vom 3. Mai 2019, wird dergestalt abgeändert, dass das Dispositionsrecht bezüglich des freien Tages ab 1. Januar 2021 beim Arbeitnehmer liegt. Diese Regelung gilt nur für Hafentarbeiter\*innen, die 2019 das Wahlrecht nach C.I. des genannten Tarifvertrages zugunsten eines freien Tages ausgeübt haben.

Der Sozialpolitische Ausschuss des ZDS und die Bundestarifkommission der Gewerkschaft ver.di haben diesem Ergebnis am 24. September 2020 zugestimmt.

**TARIFVERTRAG ZUR KURZARBEIT  
FÜR HAFENARBEITER\*INNEN**

Angesichts erheblicher Umschlagsrückgänge und der flächendeckend schwierigen wirtschaftlichen Lage der Hafenunternehmen haben die Tarifvertragsparteien Anfang April 2020 einen Tarifvertrag zur Kurzarbeit abgeschlossen, um Arbeitsausfälle zu überbrücken, Arbeitsplätze zu sichern und betriebsbedingte Beendigungskündigungen auszuschließen. Als wesentliches Instrument sieht der Tarifvertrag eine arbeitgeberseitige Aufstockung auf insgesamt 80 bzw. 87 Prozent des ursprünglichen Netto-Sollentgelts vor.

Vor dem Hintergrund der im Mai gesetzlich veränderten Höhe des Kurzarbeitergeldes ab dem vierten (70/77 Prozent) und siebten Bezugsmonat (80/87 Prozent) hat die Bundestarifkommission ver.dis den ZDS zur Evaluation und Verhandlung hinsichtlich des Aufstockungsbetrags zum Kurzarbeitergeld aufgefordert. Die Verhandlungen zum Tarifvertrag Kurzarbeit finden im Herbst 2020 statt.

Stundenlohn Lohngruppe VIII  
(Containerbrückenfahrer\*in)

**27,64 €**

## STRUKTURELLE TARIFGESPRÄCHE

Im Rahmen der Lohntarifverhandlungen 2019 hatten die Tarifvertragsparteien vereinbart, Tarifgespräche insbesondere über die Themenbereiche „Arbeitszeit und Trends in der Hafenwirtschaft“ und „Branchenvielfalt“ aufzunehmen.

In einem Tarifgespräch „Branchenvielfalt“ haben ZDS und ver.di sich darauf verständigt, eine Arbeitsgruppe mit dem Zweck einer Identifizierung der unterschiedlichen Auffassungen zur Auslegung des Beschäftigungssicherungstarifvertrages einzusetzen. In Bezug auf dessen praktische Umsetzung werden Optimierungen im Hinblick auf Geschwindigkeit, Verbindlichkeit, Verstetigung und die übereinstimmende Auslegung als notwendig angesehen.

Als Ergebnis eines Tarifgesprächs „Arbeitszeit“ verfolgen die Tarifvertragsparteien die gemeinsame Sichtweise, ein erweitertes Kombinationsmodell der verschiedenen Arten von Arbeitszeitkonten (z.B. Gleitzeitkonto/Langzeitkonto) und Lebensarbeitszeitkonten mit zukunftsorientierten Komponenten zu entwickeln. ZDS und ver.di verfolgen mit dem Ziel einer Formalisierung und Steuerung der Gestaltungswirkung von zentralen Tarifverträgen (Tarifcontrolling) den Gedanken, für bestimmte definierte Fälle Schlichtungs- /Einigungsverfahren eine Deeskalationsstufe als zusätzliche tarifliche Instanz zu implementieren, um die Wahrscheinlichkeit einer Konfliktlösung im Wege einer gemeinsamen Auslegung/Interpretation oder Klärung streitiger Sachverhalte zu erhöhen.

Aufgrund der Corona-Pandemie und der erschwerten Rahmenbedingungen für Präsenztreffen ist eine Fortsetzung der Gespräche zunächst vertagt worden.

## PROJEKT DIGIPORTSKILL 2025 – DIGITALISIERUNG DER WEITERBILDUNG IN DER DEUTSCHEN SEEHAFENWIRTSCHAFT

Das mit Fördermitteln des Bundes und von den Sozialpartnern ZDS und den regionalen Hafenverbänden sowie der Gewerkschaft ver.di unterstützte Projekt „DigiPortSkill 2025“ wird seit Ende 2019 vom Bildungsträger der deutschen Seehafenwirtschaft, der maritimes kompetenzentrum GmbH (ma-co), gemeinsam mit der Sozialen Innovation GmbH (SI) vorbereitet.

Erste Formate digitaler Weiterbildung sind erstellt und werden erprobt. Dabei bildet die Lernplattform ILIAS die Infrastruktur für Online-Seminarangebote. Die Corona-bedingte Schließung hat ma-co genutzt, um erste reine Online-Veranstaltungen im Bereich Führung & Kommunikation durchzuführen. Schulungen zur Sensibilisierung im Bereich E-Learning sind entwickelt und werden in einem bereits veröffentlichten Seminar-katalog den am Projekt beteiligten Unternehmen zur kostenfreien Anmeldung angeboten. Ziel ist es, auch gewerblichen Mitarbeiter\*innen den Zugang zu E-Learning Tools zu erleichtern.



Die Auswertung der Online-Befragung zum Projektthema hat ergeben, dass viele Betriebe bereits begonnen haben, digitale Weiterbildung in Anspruch zu nehmen, aber derzeit noch unzufrieden mit den digitalen Lernformen sind. Zudem hat sich herausgestellt, dass sich E-Learning am besten für höher qualifizierte Beschäftigte eignet. Ziel bleibt dennoch, alle Beschäftigungsgruppen im kaufmännischen und gewerblichen Bereich miteinzubeziehen. Details zur Auswertung der Befragung, die der Projektarbeit als Grundlage dient, können unter [www.ma-co.de](http://www.ma-co.de) eingesehen werden.



Hafenarbeiter in Cuxhaven

### SOZIALER DIALOG IM EU-HAFENSEKTOR

Die Sozialpartner im EU-Hafenbereich (FEPORT/ESPO/ETF/IDC) haben sich für das Arbeitsprogramm 2020–2023 auf die folgenden Schwerpunktbereiche verständigt:

- Gesundheit und Arbeitssicherheit (Begasung von Containern, Arbeitsunfälle an Land, Sicherheit an Bord von Schiffen für Hafentarbeiter\*innen)
- Qualifizierung und Ausbildung
- Auswirkungen
  - der COVID-19-Pandemie
  - der technologischen Entwicklungen
  - der EU-Wettbewerbspolitik/Auslandsinvestitionen von Drittstaaten
 auf den EU-Hafensektor

Die Aufnahme des Themenschwerpunktes Automatisierung/Digitalisierung wird mit dem mehrheitlich beabsichtigten Ziel einer Implementierung derzeit noch diskutiert.



Die Sozialpartner haben sich im Februar 2020 auf einen Leitfaden für die Behandlung von Frachtcontainern mit Begasungsmitteln verständigt. Hintergrund ist, dass Chemikalien zur Begasung von Frachtcontainern schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit der Hafentarbeiter\*innen haben können. Das internationale Recht schreibt zwar die Kennzeichnung von begasteten Containern vor, doch leider kann man sich nicht immer auf Informationen über den Zustand des Containerinnenraums verlassen. Daher sollte auf EU-Ebene ein angemessener – in Deutschland bereits existierender – Schulungsrahmen vorhanden sein, um sicherzustellen, dass Gesundheitsrisiken durch begastete Container minimiert werden. Der Leitfaden konzentriert sich auf eine geeignete Einzelfallabwägung und Risikobewertung sowie praktikable Kontrollmaßnahmen. Ziel ist es, Hafentarbeiter\*innen bei der Schaffung eines Rahmens zur Identifizierung von Risiken und bei der Ausbildung in den Unternehmen Orientierungshilfen zu geben. Die Sozialpartner werden den Leitfaden gemeinsam mit der Kommission im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung in 2021 vorstellen.

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

**GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER**  
(NACH ZIFFER 1 DES LOHNTARIFVERTRAGES)

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2019 in Euro	Stundenlohn ab 01.06.2020 in Euro
I	Aushilfsarbeiter	17,63	17,81
II	Hafendarbeiter während der ersten sechs Monate der Beschäftigung im Hafen	19,61	19,81
III	Hafendarbeiter, die länger als sechs Monate im Besitz einer Hafendarbeitskarte sind	20,66	20,87
IV		21,90	22,12
V	Wunsch- und Decksleute	22,22	22,44
V/1	Hafendarbeiter bis zum 5. Beschäftigungsjahr	22,66	22,89
VI	Vorarbeiter, Handwerker, Seegüterkontrolleure, Tallyleute, Lascher, Gabelstaplerfahrer, Hafendarbeiter nach dem 5. Beschäftigungsjahr	23,07	23,30
VI/1	Kranführer, Bordkranführer	23,60	23,84
VI/2	Vorarbeiter in Landbetrieben mit Führungsaufgaben, Handwerker mit Spezialausbildung und selbständigen Arbeitsgebieten	24,10	24,34
VII	2. Stauervize	25,38	25,63
VII/1	Vorhandwerker	26,12	26,38
VIII	Containerbrückenfahrer, Vancarrierfahrer, Constackerfahrer, 1. Stauervize	27,37	27,64

# GRUNDSTUNDENLÖHNE FÜR HAFENARBEITER

(NACH ZIFFER 1 DES LOHNTARIFVERTRAGES)

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

Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2019 in Euro	Stundenlohn ab 01.06.2020 in Euro
I	Hafendarbeiter, die manuelle Tätigkeiten in den ersten 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stuarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	17,63	17,81
II	Hafendarbeiter, die manuelle Tätigkeiten nach 3 Beschäftigungsjahren ausüben, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stuarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons	19,61	19,81
III	Tätigkeiten, wie z. B. standardisiertes Laschen, Stuarbeiten, Kaiarbeiten, Anschlagtätigkeiten, Packen von Fruchtkartons nach 3 Jahren in der Lohngruppe II sowie Handwerker mit anerkanntem Ausbildungsberuf und ohne Berufserfahrung	20,66	20,87
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	21,90	22,12
V	Hafenfacharbeiter, die die Hafenfacharbeiterprüfung auf betriebliche Veranlassung absolviert haben	22,22	22,44



Lohngruppe	Kurzfassung der Funktion	Stundenlohn ab 01.06.2019 in Euro	Stundenlohn ab 01.06.2020 in Euro
<b>VI</b>	Handwerker mit einem anerkannten Ausbildungsberuf und nach 3 Berufsjahren. Ewerführer, Maschinisten und Schiffer in der Hafenvirtschaft, 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.	23,07	23,30
<b>VII</b>	Tätigkeiten ab Lohngruppe VI sind grundsätzlich den Hafenfacharbeitern vorbehalten	25,38	25,63
<b>VIII</b>	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	27,37	27,64

# FAKTEN ZUR HAFENWIRTSCHAFT



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



**62 Mrd. €**

Umsätze



**521.000**

Arbeitsplätze

# LEISTUNGSSTARKE HAFENWIRTSCHAFT



## ZUSAMMENFASSUNG UMSCHLAG 2019

Im Jahr 2019 wurden in den deutschen Seehäfen 294,5 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (2018: 295,3 Millionen Tonnen). Dies ist ein Rückgang von 0,3 Prozent. Der Umschlag ist somit seit dem Jahr 2017 leicht rückläufig.

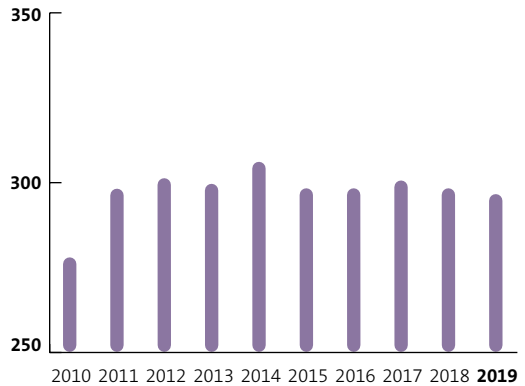
Die Menge der aus dem Ausland empfangenen Güter stieg gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Prozent, während der Versand in das Ausland um 0,8 Prozent fiel. Das höchste Umschlagsvolumen erzielten die deutschen Seehäfen mit den Märkten in Europa, Asien und Amerika. Mit europäischen Ländern wurden insgesamt 165,8 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, davon 109,9 Millionen Tonnen mit Ländern der Europäischen Union (– 6,8 Prozent). Mit asiatischen Ländern wurden 56,4 Millionen Tonnen umgeschlagen, davon 23,9 Millionen Tonnen mit China (+ 8,9 Prozent). Mit Amerika betrug das Umschlagsvolumen 2019 insgesamt 43,3 Millionen Tonnen (keine Veränderung zum Vorjahr), davon 18,4 Millionen Tonnen mit den Vereinigten Staaten.

Die wichtigsten **Importe** nach Gütermenge waren im Jahr 2019 „nicht identifizierbare Güter“ (i. d. R. Container) mit 39,3 Millionen Tonnen empfangener Güter, gefolgt von der Kategorie Kohle, rohes Erdöl und Erdgas mit 36,7 Millionen Tonnen. Der drittichtigste Import nach Gütermenge waren Erze, Steine und Erden (29,0 Millionen Tonnen).

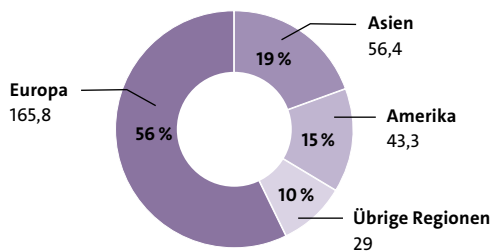
Bei den **Exporten** waren, wie bereits im Vorjahr, „nicht identifizierbare Güter“ (45,0 Millionen Tonnen), gefolgt von chemischen Erzeugnissen (13,9 Millionen Tonnen) und Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse (12,4 Millionen Tonnen) die wichtigsten Güter.

Der größte deutsche Seehafen Hamburg schlug 2019 117,1 Millionen Tonnen Güter um, gefolgt von Bremerhaven (47,5 Millionen Tonnen), Wilhelmshaven (28,9 Millionen Tonnen), Rostock (19,9 Millionen Tonnen) und Lübeck (16,0 Millionen Tonnen).

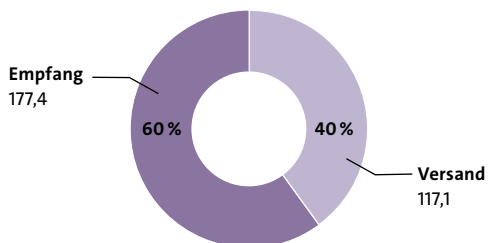
**GÜTERUMSCHLAG**  
IN MIO. TONNEN



**UMSCHLAG NACH REGIONEN**  
ANGABEN IN MIO. TONNEN



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

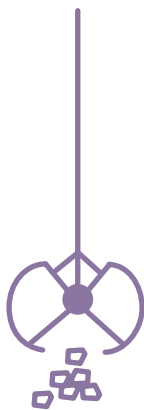




Der **Containerumschlag** lag 2019 wie auch schon 2018 bei knapp über 15 Millionen TEU. Die wichtigsten Handelspartner beim Containerverkehr sind China (3,1 Millionen TEU) vor den USA (1,4 Millionen TEU) und Russland (0,7 Millionen TEU). Die meisten Container wurden 2019 in Hamburg umgeschlagen (9,2 Millionen TEU), gefolgt von den bremischen Häfen (4,8 Millionen Tonnen) und Wilhelmshaven (640.000 TEU).

Sowohl in den Nord- als auch in den Ostseehäfen ging der Güterumschlag 2019 um 0,8 Prozent zurück. In den deutschen **Ostseehäfen** wurden 54,9 Millionen Tonnen umgeschlagen. Die Seehäfen Rostock, Kiel, Wolgast und Flensburg verzeichneten ein Wachstum im Vergleich zum Vorjahr. In den deutschen **Nordseehäfen** wurden 247,2 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. In Wilhelmshaven, Brunsbüttel, Brake, Stade, Cuxhaven und Papenburg wurden 2019 mehr Güter umgeschlagen, als 2018.

56

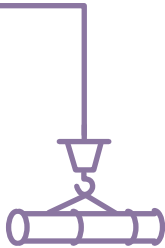


Der **Fähr- und Ro/Ro-Verkehr** über die deutschen Ostseehäfen Lübeck, Rostock, Puttgarden, Kiel und Sassnitz sank 2019 um 2,2 Prozent auf 59,8 Millionen Tonnen. Die Passagierzahlen sanken um 1,5 Prozent (10,4 Millionen) im Vergleich zum Vorjahr.

Der **Stückgutumschlag** lag bei 177,7 Millionen Tonnen, das ist ein Rückgang von 1,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Der **Massengutumschlag** stieg um 2,6 Prozent auf 116,8 Millionen Tonnen. Beim flüssigen Massengut gab es einen Anstieg von 12,3 Prozent auf 48,7 Millionen Tonnen. Der Umschlag von festem Massengut fiel um 3,4 Prozent auf 68,1 Millionen Tonnen.





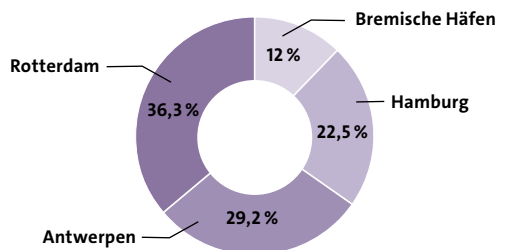
Containerumschlag  
in Hamburg

### HAMBURG–ANTWERPEN–RANGE

Im Jahr 2019 vereinten der Hamburger Hafen und die bremischen Häfen beim Gesamtumschlag in der Hamburg-Antwerpen-Range einen Marktanteil von 22,6 Prozent auf sich. Das ist ein leichter Rückgang (– 0,3 Prozent) im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil Hamburgs lag bei 15 Prozent, der der bremischen Häfen bei 7,6 Prozent. Der Anteil des Rotterdamer Hafens stieg nur sehr leicht, der Anteil des Hafens Antwerpen stieg um 0,3 Prozent.

Auch beim Containerumschlag ging der Marktanteil von Hamburg und den bremischen Häfen zurück: Er lag 2019 bei 34,5 Prozent, im Vorjahr waren es noch 35,7 Prozent. Während der Anteil des Hamburger Hafens auf 22,5 Prozent anstieg (+ 0,6 Prozent), fiel der Anteil der bremischen Häfen um 1,8 Prozent auf 12 Prozent. Während der Marktanteil von Rotterdam am Containerumschlag nahezu gleich blieb, nahm der Anteil von Antwerpen um 1,3 Prozent zu.

### MARKTANTEILE CONTAINERUMSCHLAG



# GÜTERUMSCHLAG

## IN AUSGEWÄHLTEN HÄFEN (IN 1.000 T)

	2017	2018	2019	Veränderung 2019:2018 in %
<b>Ostseehäfen</b>	<b>54.459</b>	<b>55.367</b>	<b>54.942</b>	<b>-0,8</b>
Rostock	20.427	19.635	19.928	1,5
Lübeck	16.201	16.476	16.026	-2,7
Puttgarden	5.545	5.562	5.434	-2,3
Kiel	5.062	4.283	4.821	12,6
Wismar	3.254	3.043	2.788	-8,4
Sassnitz	1.543	1.824	1.717	-5,9
Wolgast	155	164	172	4,9
Stralsund	970	1.340	1.038	-22,5
Flensburg	228	262	281	7,3
Rendsburg	278	297	248	-16,5
<b>Übrige Ostseehäfen in:</b>				
Schleswig-Holstein	95	88	120	36,4
Mecklenburg-Vorpom.	701	2.393	2.369	-1,0
<b>Nordseehäfen</b>	<b>249.920</b>	<b>249.219</b>	<b>247.298</b>	<b>-0,8</b>
Hamburg	118.758	117.621	117.152	-0,4
Wilhelmshaven	28.211	26.776	28.868	7,8
Bremen/Bremerhaven	62.464	63.372	59.711	-5,8
Brunsbüttel	9.881	9.312	10.132	8,8
Brake	5.575	6.260	6.599	5,4
Stade (Bützfleth)	5.796	5.655	6.507	15,1
Emden	5.039	4.772	4.429	-7,2
Nordenham	2.446	2.267	1.726	-23,9
Cuxhaven	2.510	2.691	3.413	26,8
Leer	59	48	29	-39,6
Papenburg	518	439	471	7,3
Husum	313	300	278	-7,3
<b>Übrige Nordseehäfen in:</b>				
Schleswig-Holstein	1.020	1.059	1.106	4,4
Niedersachsen	7.330	8.647	6.877	-20,5
<b>Seehäfen zusammen</b>	<b>297.532</b>	<b>294.561</b>	<b>293.626</b>	<b>-0,3</b>
<b>Binnenhäfen (Seeverkehr)</b>	<b>993</b>	<b>770</b>	<b>907</b>	<b>17,8</b>
darunter Duisburg	770	548	670	17,2
<b>Insgesamt</b>	<b>298.525</b>	<b>295.331</b>	<b>294.533</b>	<b>-0,3</b>
Außerdem: Eigengew. d. Ladungsträger	58.153	58.580	57.653	-1,6

Quelle: Destatis



# GÜTERUMSCHLAG ÜBER SEE

## NACH VERKEHRSBEZIEHUNGEN (IN MIO. T)

		2018	2019	Veränderung 2019:2018 in %
<b>Verkehr innerhalb Deutschlands</b>		<b>8,1</b>	<b>7,6</b>	<b>-6,2</b>
<b>Empfang aus Häfen außerhalb Deutschlands</b>		<b>173,6</b>	<b>174,2</b>	<b>0,3</b>
Europäische Häfen		110,3	109,0	-1,2
davon Häfen in:	der Europ. Union	67,1	62,3	-7,2
	übrigem Europa	43,2	46,8	8,3
	dar.: Russland	22,5	23,3	3,6
	Norwegen	18,1	19,9	9,9
Außereuropäische Häfen		63,3	65,1	2,8
darunter Häfen in:	Afrika	9,1	11,5	26,4
	Nordamerika	11,5	13,7	19,1
	Mittel- und Südamerika	12,6	10,9	-13,5
	Asien	27,6	27,0	-2,2
	Australien und Neuseeland	2,0	1,4	-30,0
<b>Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands</b>		<b>113,6</b>	<b>112,8</b>	<b>-0,7</b>
Europäische Häfen		60,0	56,9	-5,2
davon Häfen in:	der Europ. Union	50,9	47,6	-6,5
	übrigem Europa	9,2	9,2	0,0
	dar.: Russland	3,7	3,3	-10,8
	Norwegen	3,1	3,3	6,5
Außereuropäische Häfen		53,6	55,9	4,3
darunter Häfen in:	Afrika	5,2	6,0	15,4
	Nordamerika	11,8	11,9	0,8
	Mittel- und Südamerika	7,4	6,7	-9,5
	Asien	27,4	29,4	7,3
	Australien und Neuseeland	0,8	0,8	0,0
<b>Gesamtverkehr</b>		<b>295,3</b>	<b>294,5</b>	<b>-0,3</b>

Quelle: Destatis



## CONTAINERUMSCHLAG DER DEUTSCHEN SEEHÄFEN

		Container insgesamt		Beladene Container
		Anzahl in 1000 TEU	Anzahl in 1000 TEU	Gewicht der Ladung in 1000 t
<b>2018</b>	<b>Alle Häfen</b>	<b>15.135</b>	<b>13.905</b>	<b>127.350</b>
	Hamburg	8.741	7.633	72.013
	Bremische Häfen	5.449	4.716	45.798
	Wilhelmshaven	668	668	7.142
<b>2019</b>	<b>Alle Häfen</b>	<b>15.061</b>	<b>13.380</b>	<b>125.685</b>
	Hamburg	9.282	8.190	75.242
	Bremische Häfen	4.857	4.178	42.089
	Wilhelmshaven	640	407	5.765
<b>Veränd. 2019:2018 in %</b>		<b>-0,5</b>	<b>-3,8</b>	<b>-1,3</b>
	Hamburg	6,2	7,3	4,5
	Bremische Häfen	-10,9	-11,4	-8,1
	Wilhelmshaven	-4,2	-39,1	-19,3

Quelle: Destatis

60

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



	2018	2019	Veränderung 2019:2018 in %
Lübeck	22.984	22.995	0,0 %
Rostock	16.936	16.206	-4,3 %
Puttgarden	14.998	14.372	-4,2 %
Kiel	5.920	5.903	-0,3 %
Sassnitz	357	371	3,9 %
<b>ZUSAMMEN</b>	<b>61.195</b>	<b>59.847</b>	<b>-2,2 %</b>

### ANZAHL DER PASSAGIERE

Puttgarden	5.625.609	5.482.277	-2,5 %
Rostock	2.546.000	2.516.200	-1,2 %
Kiel	1.607.029	1.588.467	-1,2 %
Lübeck	429.000	449.000	4,7 %
Sassnitz	422.860	433.009	2,4 %
<b>ZUSAMMEN</b>	<b>10.630.498</b>	<b>10.468.953</b>	<b>-1,5 %</b>

\* einschließlich Eigengewichte.

Quelle: ZDS



## ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE\*

		Gesamtumschlag		Massengutumschlag		Stückgutumschlag		Containerumschlag	
		Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %	in Mio. TEU	Anteil in %
Hamburg	2016	138,2	15,6	45,0	10,17	93,3	21,0	8,9	24,2
	2017	136,5	15,1	44,7	10,24	91,8	19,7	8,8	22,9
	2018	135,1	14,8	44,2	10,24	90,9	18,9	8,7	21,9
	2019	136,6	15,0	41,3	9,78	95,3	19,4	9,2	22,5
	<b>2020 1. Hj</b>	<b>61,1</b>	<b>14,2</b>	<b>18,7</b>	<b>9,69</b>	<b>42,4</b>	<b>18,0</b>	<b>4,0</b>	<b>20,7</b>
Brem. Häfen	2016	74,2	8,4	10,1	2,3	64,1	14,4	5,5	14,9
	2017	73,1	8,1	9,5	2,2	63,6	13,7	5,5	14,3
	2018	74,0	8,1	8,7	2,0	65,4	13,6	5,5	13,8
	2019	69,4	7,6	9,2	2,2	60,2	12,3	4,9	12,0
	<b>2020 1. Hj</b>	<b>34,5</b>	<b>8,0</b>	<b>4,0</b>	<b>2,1</b>	<b>30,6</b>	<b>13,0</b>	<b>2,4</b>	<b>12,4</b>
Rotterdam	2016	461,2	52,0	305,8	69,1	155,4	34,9	12,4	33,7
	2017	468,9	52,0	296,9	68,0	172,0	36,9	13,6	35,4
	2018	469,0	51,3	289,5	67,1	179,5	37,2	14,5	36,4
	2019	469,4	51,4	285,7	67,7	183,7	37,4	14,8	36,3
	<b>2020 1. Hj</b>	<b>218,9</b>	<b>51,0</b>	<b>130,6</b>	<b>67,7</b>	<b>88,3</b>	<b>37,4</b>	<b>7,0</b>	<b>36,3</b>
Antwerpen	2016	214,1	24,1	81,8	18,5	132,3	29,7	10,0	27,2
	2017	223,6	24,8	85,3	19,5	138,3	29,7	10,5	27,3
	2018	235,3	25,8	88,9	20,6	146,3	30,4	11,1	27,9
	2019	238,3	26,1	86,1	20,4	152,2	31,0	11,9	29,2
	<b>2020 1. Hj</b>	<b>114,1</b>	<b>26,6</b>	<b>39,6</b>	<b>20,5</b>	<b>74,5</b>	<b>31,6</b>	<b>5,9</b>	<b>30,6</b>
Insgesamt	2016	887,6	100,0	442,6	100,0	445,0	100,0	36,8	100,0
	2017	902,1	100,0	436,5	100,0	465,6	100,0	38,4	100,0
	2018	913,4	100,0	431,2	100,0	482,2	100,0	39,8	100,0
	2019	913,7	100,0	422,3	100,0	491,4	100,0	40,8	100,0
	<b>2020 1. Hj</b>	<b>428,8</b>	<b>100,0</b>	<b>192,9</b>	<b>100,0</b>	<b>235,9</b>	<b>100,0</b>	<b>19,3</b>	<b>100,0</b>

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



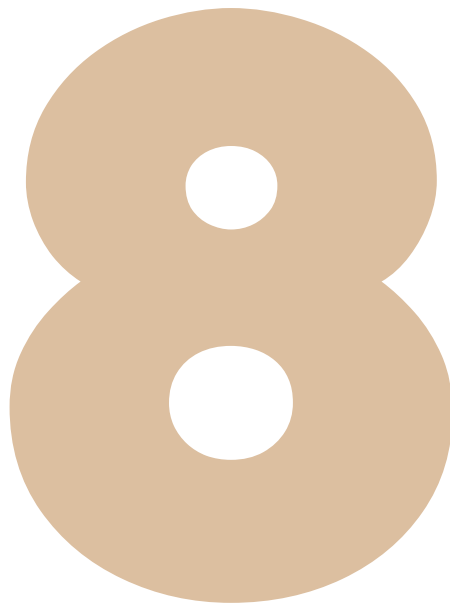




Der Hauptsitz des  
ZDS in der Hamburger  
Speicherstadt

**AUFGABEN**

Der Zweck des Zusammenschlusses ist die Wahrnehmung der gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der deutschen Seehafenunternehmen sowie die fachliche Beratung, Betreuung und Vertretung der gemeinschaftlichen Interessen. Zudem schließt der ZDS für seine tarifgebundenen Mitglieder Tarifverträge für die Hafentarbeiter\*innen der deutschen Seehafenbetriebe ab.

**PRÄSIDIUM**

**Frank Dreeke**  
Bremen (Präsident)



**Prof. Dr. Sebastian Jürgens**  
Schleswig-Holstein



**Jens Aurel Scharner**  
Mecklenburg-Vorpommern  
(Vizepräsident)



**Jan Müller**  
Niedersachsen



**Angela Titzrath**  
Hamburg

## SOZIALPOLITISCHER AUSSCHUSS



**Ulrike Riedel**  
Bremen (Vorsitzende)



# VERWALTUNGSRAT

## BREMEN

### Ordentliches Mitglied

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

### Stellv. Mitglied

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

## 66

## HAMBURG

### Ordentliches Mitglied

- **Gunther Bonz**  
EUROGATE Container  
Terminal Hamburg GmbH
- **Angela Titzrath**  
Hamburger Hafen und Logistik AG
- **Ben David Thurnwald**  
Hansaport Hafengebäude mbH
- **Norman Zurke**  
Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.
- **Dr. Roland Lappin**  
Hamburger Hafen und Logistik AG

### Stellv. Mitglied

- **Peter Lindenau**  
Petersen & Alpers GmbH & Co. KG
- **Mathias Dylewitz**  
HLG Hamburger Lasch GmbH & Co. KG und  
Carl Tiedemann GmbH & Co. KG
- **Susanne Neiro**  
K+S Minerals and Agriculture GmbH
- **Ina Luderer**  
Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.
- **Rainer Fabian**  
C. Steinweg (Süd-West-Terminal)  
GmbH & Co. KG

## MECKLENBURG-VORPOMMERN

### Ordentliches Mitglied

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

### Stellv. Mitglied

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

## NIEDERSACHSEN

### Ordentliches Mitglied

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

### Stellv. Mitglied

- Uwe Oppitz  
Rhenus Midgard GmbH & Co. KG
- N.N.
- Michael de Reese  
Cuxport 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 (Vorsitz)**  
BLG Logistics Group AG & Co. KG
- **Hans-Peter Brüggemann**  
Hermann Runge GmbH
- **N. N.**
- **Stefan Schultze**  
Hafenstauerei Kpt. Wilhelm Schultze GmbH & Co.
- **Udo Klöpping**  
BLG Logistics Group AG & Co. KG

### Stellv. Mitglied

- **Peter Marx**  
Unternehmensverband Bremische Häfen e. V.
- **Klaus Rommel**  
Gesamthafenbetriebsverein im Lande Bremen e. V.
- **Christian Lankenau**  
North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co.
- **Wolfgang Rose**  
Atlantik Hafenbetriebe Geuther und Schnitger GmbH & CO.
- **N. N.**

## HAMBURG

### Ordentliches Mitglied

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

### Stellv. Mitglied

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

## NIEDERSACHSEN

### Ordentliches Mitglied

- **Karsten Dirks**  
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH
- **N.N.**
- **Mikkel Egholm Andersen**  
EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG

### Stellv. Mitglied

- **Michael Nühsmann**  
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH
- **N.N.**
- **N.N.**

## GESCHÄFTSFÜHRUNG



**HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER**  
L. Daniel Hosseus, M. A.



**GESCHÄFTSFÜHRER**  
Lutz Könnner, Rechtsanwalt

**Herausgeber**

Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.

**Konzept, Gestaltung / Gesamtherstellung**

ELBE&FLUT, Hamburg

Natalie Gaspar, Andy Lindemann

Maria Knuth (Karte)

Jonas Wölk (Lithografie)

**Fotos**

BLG LOGISTICS (S. 64)

BLG LOGISTICS/Hauke Dressler (S. 4)

BLG LOGISTICS/Tristan Vankann (S. 12, S. 17)

BREB (S. 26)

Brunsbüttel Port (S. 28, S. 39)

Cuxport (S. 47)

ELBE&FLUT/Thomas Hampel (Titel)

ELBE&FLUT/Heinz-Joachim Hettchen (S. 62, S. 71)

EUROGATE (S. 65)

EVAG (S. 42)

FEPOR (S. 11)

HHLA (S. 65)

HHLA/Thies Rätzke (S. 8, S. 57)

J. Müller (S. 32, S. 65)

JadeWeserPort (S. 38)

LHG (S. 64)

LHG/Karl Erhard Vögele (S. 14)

Louis Hagel GmbH (S. 30)

Manuela Kupke (S. 71)

MUKRAN PORT (S. 40)

Port of Kiel/Peter Luehr (S. 23)

Rendsburg Port GmbH (S. 6)

Rostock Port (S. 65)

Rostocker Fracht- und Fischereihafen/Martin Moratz (S. 10)

Seehafen Stralsund (S. 37)

ZDS/Hendrik Lüders (S. 24, S. 25, S. 69)

**Medienproduktion**

Albert Bauer Companies, Hamburg



## ZDS ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

### HAMBURG

Am Sandtorkai 2 | D-20457 Hamburg  
Tel. +49 40 366203 | Fax +49 40 366377



### BERLIN

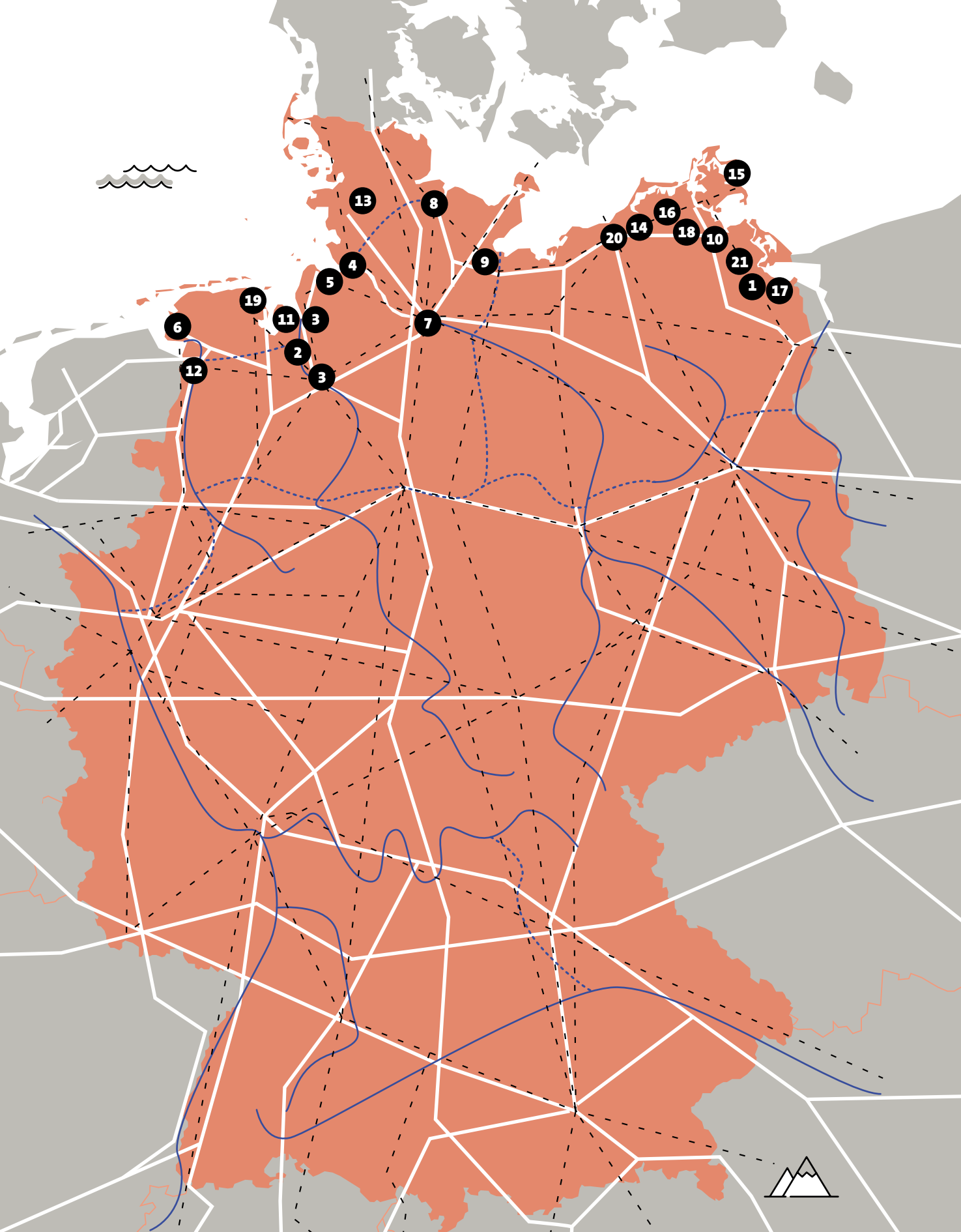
Leipziger Platz 8 | D-10117 Berlin  
Tel. +49 30 22012569



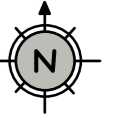
[www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)  
[info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)



Verwendung zertifizierter Papiersorten für eine nachhaltige Forstwirtschaft und CO<sub>2</sub>-Ausgleich durch anerkannte Klimaschutzprojekte.



# DEUTSCHE SEEHÄFEN – LOGISTIK FÜR EUROPA



73

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



**22**

Seehafenstandorte



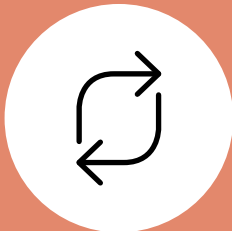
**160+**

Hafenunternehmen



**294,5 Mio.t**

Güterumschlag (2019)



**2/3**

des seewärtigen  
deutschen  
Außenhandels



**521.000**

Arbeitsplätze

**Zentralverband der  
deutschen Seehafenbetriebe e. V.**

HAMBURG Am Sandtorkai 2 | D-20457 Hamburg

Tel. +49 40 366203 | Fax +49 40 366377

BERLIN Leipziger Platz 8 | D-10117 Berlin

Tel. +49 30 22012569

[www.zds-seehafen.de](http://www.zds-seehafen.de)

[info@zds-seehafen.de](mailto:info@zds-seehafen.de)

