



KDS im DSLV e.V. · SPEDITIONSHAUS · Uhlandstraße 68 · 22087 Hamburg

An
die Mitglieder des Fachausschusses
Seehafen- und Seeschiffahrtsspedition

*nachrichtlich an die
Geschäftsführung der Mitgliedsverbände*

Rundschreiben

Nummer 004/2024
DSLVL Nr. 034/2024/a
Autor Thomas Schröder
E-Mail schroeder@kds-im-dslv.de
Telefon-DW 040 374764-34
Telefax-DW 040 374764-934
Anlage Nein
Datum 12. März 2024

Verschiedenes aus dem Bereich der deutschen Seehäfen und der Seeschiffahrt

- **Hafenstrategie am 20. März 2024 im Bundeskabinett**
- **„Nationale Hafenstrategie fertigstellen – Finanzierung verbindlich zugesagen“ – KDS im DSLV begrüßt Antrag der CDU/CSU-Bundestagsfraktion**
- **Seeverkehr 2023: Güterumschlag 4,1 % geringer als im Vorjahr**
- **Hamburger Hafen behauptet seine Position unter herausfordernden Bedingungen**
- **Schienengüterverkehr im Hinterland der deutschen Containerhäfen gewachsen**
- **CEF-Fazität stellt Förderkulisse für alternative Kraftstoffinfrastruktur (AFIF) in Häfen bereit**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend erhalten Sie verschiedene Meldungen aus dem Bereich der deutschen Seehäfen und der Seeschiffahrt zu Ihrer Information:

Hafenstrategie am 20. März 2024 im Bundeskabinett

Wie in zweiten Punkt dieses Rundschreiben erläutert, wird seit geraumer Zeit der Versuch unternommen, eine Nationale Hafenstrategie zu formulieren, die als politische Agenda zur Belebung der Hafenwirtschaft und verwandte Branchen dienen kann. Leider war der Erfolg aus unserer Sicht bislang überschaubar. Am schwierigsten waren allerdings die Debatten zwischen den Ländern, die eine Erhöhung der Bundesbeteiligungen am Hafenausbau erwarteten, und dem Bund, der hierfür im Gegenzug eine Mitsprache bei der lokalen Hafenpolitik wollte. Dieser entscheidende Punkt ist weiterhin ungelöst. Während die Länder mindestens 400 Mio. EUR p.a. vom Bund fordern, ist dieser im Augenblick nicht, bereit den bisher Budgetansatz im Hafenlastenausgleich von 38 Mio. EUR p.a. zu erhöhen. Dabei verweist der Bund auch auf die erhöhten Investitionsmittel für die Wasserstraßen im Haushalt 2024. Im Ergebnis soll nun am 20. März 2024 eine mehr oder weniger unverbindliche Nationale Hafenstrategie im

Bundeskabinetten beraten werden. Zudem stehen alle Maßnahmen mit Haushaltsbezug unter Finanzierungsvorbehalt.

„Nationale Hafenstrategie fertigstellen – Finanzierung verbindlich zusagen“ – KDS im DSLV begrüßt Antrag der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

Der Koalitionsvertrag der Ampelregierung enthält u.a. den Auftrag zur Entwicklung einer Nationalen Hafenstrategie. Diese sollte das „Nationale Hafenkonzept“, das aus dem Jahr 2015 stammt und der aktuelle strategische Leitfaden für die Hafenpolitik in Deutschland ist, ersetzen. Mitte 2022 gab es unter dem Motto „Auf dem Weg zum Zukunftshafen“ eine Auftaktveranstaltung, die der Startschuss für die Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie war. Im letzten Jahr hatten dann Bund, Ländern, Verbänden und Gewerkschaften unter Federführung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) intensiv an der Nationalen Hafenstrategie gearbeitet. Zum Abschluss dieses vorgeschalteten Arbeitsgruppenprozesses fand Anfang Juli 2023 eine Statuskonferenz zur Nationalen Hafenstrategie statt. In der Nationalen Maritimen Konferenz Mitte September 2023 in Bremen hob der Bundeskanzler die Bedeutung der Nationalen Hafenstrategie hervor und stellte eine Verabschiedung durch das Bundeskabinetten noch im laufenden Jahr in Aussicht. Leider hat die Bundesregierung bis heute die Nationale Hafenstrategie immer noch nicht vorgelegt. Nunmehr hat die CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Bundestag einen [Antrag](#) mit dem Titel „Nationale Hafenstrategie fertigstellen – Finanzierung verbindlich zusagen“ eingebracht. Darin wird die Bundesregierung aufgefordert den angekündigte Nationale Hafenstrategie endlich vorzulegen, um die deutschen Häfen weiterzuentwickeln und im internationalen Wettbewerb zu stärken. Dieser Forderung schließt sich das Komitee Deutscher Seehafenspediteure im DSLV (KDS im DSLV) an. Die deutschen Seehäfen müssen als nationale Aufgabe verstanden, weiterentwickelt und mit erheblich mehr finanziellen Mittel ausgestattet werden. Die deutschen Seehäfen sind zentraler Bestandteil einer, systemrelevanten Infrastruktur der Industrienation Deutschland.

Seeverkehr 2023: Güterumschlag 4,1 % geringer als im Vorjahr

Der Güterumschlag der deutschen Seehäfen ist im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr um 4,1 % gesunken. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) weiter mitteilt, wurden insgesamt 267,8 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Die schwierige geopolitische Lage und die schwache Dynamik des Welthandels im Jahr 2023 gingen somit nicht spurlos an den deutschen Seehäfen vorbei. So verzeichnete der [deutsche Außenhandel](#) im Jahr 2023 gegenüber dem Jahr 2022 einen Rückgang der Warenexporte (-2,0 %) und der Warenimporte (-10,1 %). Der umschlagstärkste deutsche Seehafen war wie im Vorjahr Hamburg mit einem Umschlag von 99,6 Millionen Tonnen (-3,6 % gegenüber dem Vorjahr), gefolgt von Bremerhaven (39,2 Millionen Tonnen, -8,4 %), Wilhelmshaven (29,8 Millionen Tonnen, -6,1 %) und Rostock (23,9 Millionen Tonnen, +11,9 %). Rostock profitierte dabei insbesondere vom stark gestiegenen Umschlag mit Erdöl (von 1,3 Millionen Tonnen in 2022 auf 5,2 Millionen Tonnen 2023, +300 %). Nähere Einzelheiten dazu können Sie der [Pressemitteilung](#) des Statistischen Bundesamtes entnehmen.

Hamburger Hafen behauptet seine Position unter herausfordernden Bedingungen

Die geopolitischen und wirtschaftlichen Herausforderungen beeinträchtigten im Jahr 2023 den Umschlag in allen Häfen der Nordrange. Auf das Geschäft des größten deutschen Universalhafens wirkten sich zudem die rückläufige Entwicklung der deutschen Wirtschaft und das verhaltene Konsumklima aus. Der Containerumschlag verzeichnete 2023 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang, wenngleich sich im zweiten Halbjahr eine leichte Erholung einstellte. Der Massengutumschlag blieb im Betrachtungszeitraum nahezu stabil und sicherte damit die Versorgung der Wirtschaft. Eine positive Entwicklung verzeichnete der Handel mit mehreren amerikanischen sowie südostasiatischen Staaten. Verglichen mit den nordeuropäischen Wettbewerbern ist in Hamburg ein geringerer Rückgang bei containerisierter Ladung zu verzeichnen, sodass der Hamburger Hafen seine Marktanteile hält. Den vollständigen Wortlaut der Pressemitteilung des Hafens Hamburg Marketing e.V. finden Sie [hier](#).

Schienengüterverkehr im Hinterland der deutschen Containerhäfen gewachsen

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) hat die Entwicklung der Containerverkehre auf Wasserstraße und Schiene über einen längeren Zeitraum analysiert. Danach stiegen im Zeitraum von 2005 bis 2022 die Containerbeförderungen im Schienengüterverkehr in Deutschland von knapp 4,2 Mio. TEU um rund 85,9 % auf rund 7,7 Mio. TEU, insbesondere aufgrund einer positiven Entwicklung im Hinterland des Seehafens Hamburg. Ein wesentlicher Grund hierfür waren Anteilsgewinne des Schienengüterverkehrs am Modal Split. Ähnlich wie in Hamburg verzeichnete der Schienengüterverkehr auch in Bremerhaven entsprechende Anteilsgewinne am Modal Split; die absoluten Zuwächse bei den Containerbeförderungen fielen auf der Schiene allerdings vergleichsweise geringer aus. In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen erhöhte sich das Containeraufkommen von rund 2,1 Mio. TEU im Jahr 2005 sukzessive bis auf knapp 2,6 Mio. TEU im Jahr 2017, bevor es in den Folgejahren bis auf knapp 2,0 Mio. TEU im Jahr 2022 zurückging. Kennzeichnend für das Jahr 2018, in dem der Abwärtstrend in der Binnenschifffahrt einsetzte, war eine außergewöhnlich langanhaltende Niedrigwasserphase in den deutschen Flüssen, infolge derer die Schifffahrt auf dem Rhein, insbesondere im Süden Deutschlands, stark eingeschränkt wurde. Letzteres bedingte in Verbindung mit einer deutlichen Verteuerung der Binnenschifftransporte Ausweichreaktionen auf andere Verkehrsträger. Die verlorenen Beförderungsvolumina im Hinterland der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen, die aufgrund ihrer geographischen Lage für die Containerbinnenschifffahrt von besonderer Bedeutung sind, konnten in der Folge seitens der Binnenschifffahrt nicht immer in vollem Umfang zurückgewonnen werden. Der vollständige Bericht steht zum [Download](#) bereit.

CEF-Fazilität stellt Förderkulisse für alternative Kraftstoffinfrastruktur (AFIF) in Häfen bereit

Wie der Zentralverband der deutschen Seehäfen (ZDS) berichtet, hat die EU-Kommission im Rahmen der Fazilität "Connecting Europe" (CEF) für den Verkehr – Fazilität für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIF) – eine [Aufforderung](#) zur Einreichung von Vorschlägen [veröffentlicht](#), mit der eine Milliarde Euro für den Aufbau der

Versorgungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe entlang des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) bereitgestellt werden. Diese zweite Phase des AFIF (2024-2025) unterstützt die Ziele, die in der neuen [Verordnung](#) für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) in Bezug auf öffentlich zugängliche elektrische Ladepools und Wasserstofftankstellen in den wichtigsten EU-Verkehrskorridoren und -knotenpunkten festgelegt sind sowie die in der [FuelEU-Seeverkehrsverordnung](#) enthaltenen Ziele. Diese Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen betrifft den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im Straßen-, See-, Binnenschiffs- und Luftverkehr. Neben der Förderung von Hochleistungs-Stromtankstellen und Wasserstofftankstellen stehen folgende neue Fördermöglichkeiten zur Verfügung:

Unterstützung von MW-Ladestationen für schwere Nutzfahrzeuge

Davon erfasst sind u. a. Maßnahmen zur Unterstützung des Aufbaus

- einer Stromladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, ausgestattet mit Ladepunkten mit einer Leistung von mindestens 150 kW, 350 kW bzw. 1 MW,
- einer Wasserstofftankinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge.

Unterstützung der Stromversorgung und der Ammoniak- und Methanol-Bunkeranlagen in Häfen

Davon erfasst sind u. a. Maßnahmen zur Unterstützung des Aufbaus

- einer Infrastruktur zum Betanken von Wasserstoff und zum Aufladen von Strom für Binnen- und Seeschiffe, Schiffe, Fahrzeuge und Ausrüstung für Hafenbetriebe, so z. B. Fahrzeuge und Ausrüstung, die für die Erbringung von Hafendiensten und -betrieben verwendet werden und emissionsfreies Umschlageliquidum. Die förderfähigen Kosten sind jedoch auf die Kostendifferenz zwischen einer Ausrüstung für fossile Brennstoffe und einer emissionsfreien Ausrüstung beschränkt.

Darüber hinaus: Landseitige Elektrizitätssysteme, einschließlich Landstromversorgung sowie Ladestationen, die Hafenschiffe und Ausrüstung von Hafendiensten und Hafenbetrieben versorgen, einschließlich mobiler oder stationärer emissionsfreier Umschlageliquidum. Die förderfähigen Kosten sind auf die Kostendifferenz zwischen einer Ausrüstung für fossile Brennstoffe und einer emissionsfreien Ausrüstung beschränkt. Schließlich werden zugehörige notwendige Stromnetzanschlüsse im Hafengebiet gefördert.

- einer Bunkerinfrastruktur für die Ammoniakversorgung von See- und Binnenschiffen sowie von Schiffen für den Hafenbetrieb in TEN-V-Seehäfen und Binnenhäfen,
- einer Bunkerinfrastruktur für die Methanolversorgung von See- und Binnenschiffen sowie von Schiffen für den Hafenbetrieb in TEN-V-Seehäfen und Binnenhäfen.

Kosten im Zusammenhang mit Fahrzeugen oder Schiffen sind nicht förderfähig, mit Ausnahme von Schiffen für den Hafenbetrieb oder im Binnenwasserstraßen- und Kurzstreckenseeverkehr, wenn eine anfängliche Anzahl von Schiffen erforderlich ist, um die Nutzung der geförderten Lade-/Betankungsinfrastruktur anzukurbeln. In diesem Fall sind die förderfähigen Kosten auf die Kostendifferenz zwischen einem mit fossilen Brennstoffen betriebenen Schiff und dem/den emissionsfreien Schiff(en) begrenzt.

Kosten im Zusammenhang mit der Produktion von grünem Wasserstoff für Transportzwecke sind unter den in [Abschnitt 10.6 des Arbeitsprogramms](#) genannten Bedingungen als Synergieelemente förderfähig.

Die Fazilität AFIF unterstützt ausgereifte Investitionsprojekte, die von einem Durchführungspartner oder von einem in der EU niedergelassenen öffentlichen oder privaten Finanzinstitut ein Genehmigungsschreiben zur Projektfinanzierung erhalten haben. Die Antragsteller*innen müssen ihre Vorschläge über das elektronische [Funding & Tenders Portal](#) vor einem der drei Stichtage

- Dienstag, 24. September 2024 um 17.00 Uhr (MEZ)
- Mittwoch, 11. Juni 2025 um 17.00 Uhr (MEZ)
- Mittwoch, 17. Dezember 2025 um 17.00 Uhr (MEZ) einreichen.

Die Vorschläge werden von der EU-Kommission und der Europäischen Exekutivagentur für Klima, Infrastruktur und Umwelt (CINEA) bewertet. Die Antragsteller erhalten die Bewertung ca. vier Monate nach Ablauf der Einreichungsfrist. Die Finanzhilfvereinbarungen werden innerhalb von 9 Monaten nach Ablauf der Einreichungsfrist unterzeichnet. Die Agentur CINEA wird in den kommenden Wochen einen virtuellen Informationstag zur Ausschreibung organisieren.

Mit freundlichen Grüßen
KDS IM DSLV E.V.

Stefan Saß

Thomas Schröder