



Gesellschaft für Strukturentwicklung  
und Beschäftigung mbH

# Häfen und Logistik in Norddeutschland

Branchenstudie im Rahmen des Projektes „Struktureller  
Wandel und nachhaltige Modernisierung – Perspektiven der  
Industriepolitik in Norddeutschland“

April 2014

Jan Ulatowski, Stefan Timm

Gefördert von der

Hans **Böckler**  
**Stiftung** 

Fakten für eine faire Arbeitswelt.

Unterstützt von



## Hintergrund der Studie

Die vorliegende Studie wurde im Rahmen des Projektes „Struktureller Wandel und nachhaltige Modernisierung – Perspektiven der Industriepolitik in Norddeutschland“ erstellt. Das Projekt sollte einen Forschungs- und Diskussionsbeitrag leisten zur Entwicklung und Umsetzung einer integrierten und abgestimmten Strategie einer an nachhaltiger Modernisierung ausgerichteten Industriepolitik in den fünf norddeutschen Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Ein wesentlicher Schwerpunkt war die Erarbeitung von Analysen ausgewählter Industriebranchen in Norddeutschland, hinsichtlich der Fragen von:

- Erhalt und Ausbau von Beschäftigung. Wo liegen Wachstumsbereiche und -chancen? Wo gibt es Herausforderungen bei Arbeitsbedingungen und „Guter Arbeit“?
- Ökologische Modernisierung. Welche Ansatzpunkte gibt es in den Unternehmen? Wo sind Fortschritte sichtbar? Wie kann die Idee einer Berücksichtigung ökologischer Ziele in der Industriepolitik realisiert werden?
- Branchenübergreifende Querschnittsthemen. Welche Bedeutung haben Themen der Verkehrsinfrastruktur, Energieversorgung, Innovation und Qualifizierung, Klima- und Umweltschutz, demografischer Wandel für die Perspektiven der Industrie in Norddeutschland?

Das zweijährige Projekt der Hans-Böckler-Stiftung wurde in enger Kooperation mit dem DGB Nord, IG Metall, IG BCE, NGG und ver.di durchgeführt und im Sommer 2014 abgeschlossen. Begleitet wurde das Projekt durch einen Beirat, in dem Vertreter/innen von Landesministerien der fünf Bundesländer, Unternehmen, Gewerkschaften und Wissenschaft mitgearbeitet haben.

Neben der vorliegenden Studie wurden Branchenanalysen für die Schiffbauindustrie, die Ernährungsindustrie, die Chemie-, Pharma-, Kunststoffindustrie, die Windenergieindustrie, die Automobilindustrie und die Luft- und Raumfahrtindustrie in Norddeutschland erarbeitet. Alle Ergebnisse und Branchenanalysen sind in einem Abschlussbericht des Projektes zusammengefasst.

Für weitere Informationen zum Projekt:

### Projektleitung

Wilke, Maack und Partner  
Schaarsteinwegsbrücke 2  
20459 Hamburg

Telefon: +49(0)40/43 27 87 43

Telefax: +49(0)40/43 27 87 44

Mail: [info@wilke-maack.de](mailto:info@wilke-maack.de)

## Inhalt

Branchenstudie Häfen und Logistik.....	5
1. Einleitung.....	5
1.1 Ausgangslage und Branchenprofil.....	5
1.2 Aktuelle Diskussion zu Erhalt und Ausbau der Hafen- und Verkehrsinfrastruktur .....	6
2. Beschäftigungssituation .....	7
2.1 Beschäftigungssituation in den deutschen Seehäfen .....	7
2.2 Beschäftigungsentwicklung in der Logistikbranche in Norddeutschland .....	9
3. Häfen und Hafenlogistik.....	11
4. Strukturwandel und nachhaltige Modernisierung .....	13
4.1 Zunahme der Schiffsgrößen in der Containerschifffahrt und wachsender Konkurrenzdruck zwischen den Häfen der Nordrange .....	13
4.2 Steigende Anforderungen an den Umweltschutz in der Schifffahrt und deren Auswirkungen auf die Häfen.....	18
4.3 Neue Anforderungen an die Häfen im Zuge der Entwicklung der Offshore-Windenergie...	20
5. Hafenkooperationen .....	22
6. Zusammenfassung.....	24
7. Ausblick – Anforderungen für eine positive Entwicklung der Häfen und der Verkehrslogistik ...	25

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zahl der sozialversicherungspflichtig Logistikbeschäftigten in Norddeutschland .....	9
Tabelle 2: Zahl der Auszubildenden mit Logistikberufen nach Bundesländern (jeweils am Stichtag 31.12.).....	10
Tabelle 3: Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken der Branche Häfen und Logistik in Norddeutschland .....	27

# Branchenstudie Häfen und Logistik

## 1. Einleitung

Logistik und eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur sind Voraussetzung und zugleich das Resultat des wirtschaftlichen Erfolgs Deutschlands. Nahezu jeder Wirtschaftszweig ist auf ein funktionierendes Logistiksystem und gut ausgebaute Infrastruktur angewiesen. Die besondere Bedeutung der Logistik in Deutschland resultiert in erster Linie aus der Import- und Exportabhängigkeit Deutschlands. Da der Warenaustausch zwischen den EU-Staaten und dem Rest der Welt zu 90 Prozent (gewichtsmäßig) und der innereuropäische Handel zu 40 Prozent auf dem Seeweg erfolgen,<sup>1</sup> bilden die norddeutschen Häfen mit ihren seewärtigen Zufahrten sowie den rückwärtigen Verkehren das Rückgrat der deutschen Import- und Exportwirtschaft. Dabei wird auch ein großer Teil des Außenhandels der Nachbarstaaten über die deutschen Seehäfen abgewickelt. Dies wirkt sich zusätzlich auf die Menge an Gütern aus, die die Seehäfen zu bewältigen haben. Der Norden stellt jedoch nicht nur Logistikdienstleistungen zur Verfügung, sondern er ist zugleich Wirtschaftsstandort mit Industrien, die ihrerseits auf ein funktionierendes Transportsystem angewiesen sind.<sup>2</sup>

### 1.1 Ausgangslage und Branchenprofil

Die Logistikbranche zählt zu den bedeutendsten Wirtschaftszweigen in Deutschland und erwirtschaftete im Jahr 2011 einen Umsatz in Höhe von 223 Milliarden Euro. In der Gesamtbetrachtung ist die Logistik nach der Automobilindustrie (2011: 355 Mrd. Euro Umsatz) der zweitstärkste Wirtschaftszweig und einer der größten Arbeitgeber in Deutschland.<sup>3</sup> Im europäischen Vergleich hat Deutschland gemessen am Umsatz den mit Abstand größten Logistiksektor. Insgesamt erzielten die Länder der EU zzgl. der Schweiz und Norwegen im Jahr 2011 einen Logistikumsatz von geschätzten 950 Milliarden Euro. Damit entfiel fast ein Viertel des europäischen Umsatzvolumens auf Deutschland.<sup>4</sup>

### Außenhandel

Die Seeschifffahrt gehört im Außenhandels der Bundesrepublik zu den wichtigsten Verkehrsträgern. Mit 178,5 Millionen t entfielen 41,3 Prozent aller Einfuhren im Jahr 2011 auf die Seeschifffahrt. Damit lag die Seeschifffahrt noch vor dem Straßenverkehr, der mit 39,2 Prozent am Import beteiligt war. Bei den Ausfuhren lag der Anteil der Seeschifffahrt mit 71,0 Millionen t bzw. 23,2 Prozent hinter dem Straßenverkehr (61,1 %) an zweiter Stelle.<sup>5</sup> Bei Betrachtung der grenzüberschreitenden Güterbeförderung wird die Bedeutung des Seeverkehrs und damit der Hafenvirtschaft besonders deutlich. Sowohl beim Versand, als auch beim Empfang war die Seeschifffahrt mit 116 Millionen t bzw. 175,6 Millionen t im Jahr 2012 führender Verkehrsträger.<sup>6</sup> Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen belief sich im Jahr 2011 auf insgesamt 296,1 Millionen t. Der überwiegende Teil

---

<sup>1</sup> Vgl. Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)(2013): Mobilitätsagenda der Deutschen Industrie, S. 6

<sup>2</sup> Vgl. Ebenda, S. 9.

<sup>3</sup> Vgl. Schwemmer, M. (2012): Logistik in Baden-Württemberg, Eine Kurzanalyse der Fraunhofer SCS im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg, S. 3-4.

<sup>4</sup> Vgl. Ebenda, S. 3.

<sup>5</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2012): Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 278-279.

<sup>6</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt (2014): Güterbeförderung, Webseite.

des Güterumschlags in den deutschen Seehäfen resultiert aus dem Güterverkehr mit Asien und anderen europäischen Häfen.<sup>7</sup>

Der Containerumschlag in den deutschen Seehäfen ist in den vergangenen Jahren – mit Ausnahme des Jahres 2009 – immer weiter gestiegen. Die Zahl der umgeschlagenen Container hat sich im Zeitraum 2000 bis 2008 von 7,2 Millionen TEU auf 15,7 Millionen TEU mehr als verdoppelt.<sup>8</sup> Die Betrachtung des Containerverkehrs nach regionaler Gliederung zeigt, dass Asien in diesem Bereich wichtigster Handelspartner Deutschlands ist. 6,9 Millionen TEU wurden im Jahr 2011 aus Asien eingeführt bzw. nach Asien ausgeführt – davon resultieren alleine 3,3 Millionen TEU aus dem Handel mit China. Zweitwichtigster Handelspartner ist Europa mit 5,1 Millionen umgeschlagenen Containern.<sup>9</sup>

Das Leistungsportfolio der norddeutschen Seehäfen hat sich allerdings in den letzten Jahren erweitert: Viele Häfen sind mittlerweile auch touristisch attraktiv und verfügen neben Terminals für den Güterumschlag über moderne Kreuzfahrterminals. Im globalen Vergleich wächst die Kreuzfahrtbranche derzeit in Deutschland am schnellsten.<sup>10</sup> In einigen Häfen haben sich darüber hinaus zahlreiche Industrieunternehmen angesiedelt, sodass sich Häfen auch zu Industriegebieten entwickelt haben. Zusätzlich haben die norddeutschen Seehäfen eine wichtige Funktion in der Energiewende. In den Häfen werden die Windenergieanlagen aber nicht nur umgeschlagen, sondern z. T. auch produziert und gelagert. Außerdem sind die Häfen Ausgangspunkt für Reparatur- und Wartungsarbeiten an den Windparks.

## 1.2 Aktuelle Diskussion zu Erhalt und Ausbau der Hafen- und Verkehrsinfrastruktur

Lange Zeit verfügte Deutschland über das weltweit beste Verkehrsinfrastrukturnetz. Dies war ein wichtiger Faktor für Deutschlands Position im internationalen Wettbewerb. Im aktuellen Global Competitiveness Report 2013-2014 des Weltwirtschaftsforums liegt Deutschland in Bezug auf den Indikator „Verkehrsinfrastruktur“ allerdings nur noch auf Rang 10. Bezogen auf den Indikator „Straßeninfrastruktur“ landete Deutschland nur noch auf dem 11. Platz. 2008 belegte Deutschland bei der Qualität der Straßen noch Platz 4. Bei den Indikatoren „Schieneninfrastruktur“ und „Hafeninfrastruktur“ belegt Deutschland aktuell Platz 7 bzw. Platz 9.

Zwar verfügt Deutschland weiterhin über ein im internationalen Vergleich gutes Infrastrukturnetz, dennoch wird deutlich, dass gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur notwendig sind, um die weitere wirtschaftliche Entwicklung nicht zu gefährden.<sup>11</sup> In Anbetracht des zu erwartenden Güterverkehrsanstiegs im Seehafenhinterland gilt dies in besonderem Maße für den norddeutschen Raum. So geht die 2007 veröffentlichte Studie „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) davon aus, dass der Verkehr in den Häfen und dem Seehafenhinterland bis 2025 stärker ansteigen wird als das Güterverkehrsaufkommen in Deutschland insgesamt. Der prognostizierte Anstieg des Verkehrsaufkommens im Hafenhinterland resultiert dabei in erster Linie aus der angenommenen Zunahme des Güter- und Containerverkehrs.

---

<sup>7</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt (2013): Seeschifffahrt 2012, Fachserie 8, Reihe 5, Tab. 2.1.

<sup>8</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2012): Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 75.

<sup>9</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt (2013): Seeschifffahrt 2012, Fachserie 8, Reihe 5, Tab. 4.1.

<sup>10</sup> Vgl. Schiff & Hafen (2012), Nr. 3, S. 6.

<sup>11</sup> Vgl. Bundesvereinigung Logistik (BVL) (2013): Infrastruktur in Deutschland, S. 1.

Angesichts der genannten Prognosen und Entwicklungen gibt es seit Jahren Diskussionen über den Umfang der Investitionen in die Infrastruktur und die diesbezügliche Prioritätensetzung. Auf der einen Seite steht die Forderung nach Investitionen in neue Infrastrukturprojekte, auf der anderen Seite der Ruf nach finanziellen Mitteln für den Erhalt vorhandener Verkehrsinfrastrukturen. Allein für die Instandhaltung der Verkehrswege fehlen nach Berechnungen der Daehre-Kommission, die Ende 2012 im Auftrag der Verkehrsministerkonferenz Empfehlungen zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur vorgelegt hat, 7,2 Milliarden Euro p. a. in den kommenden 15 Jahren.<sup>12,13</sup>

## 2. Beschäftigungssituation

### 2.1 Beschäftigungssituation in den deutschen Seehäfen

Die Hafenwirtschaft bildet aufgrund ihrer Querschnittsfunktion einen „weißen Fleck“ in der amtlichen Beschäftigungsstatistik. Schätzungen zur Gesamtzahl der direkt und indirekt hafenabhängigen Beschäftigten in Deutschland reichen von 300.000 bis 500.000. Eine Studie der PLANCO Consulting GmbH geht allein für den Hamburger Hafen von 261.600 hafenabhängigen Beschäftigten in ganz Deutschland aus, davon 78.900 direkt abhängig und 182.700 indirekt abhängig Beschäftigte. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) spricht in Bezug auf das Land Bremen von 74.000 hafenabhängigen Beschäftigten, davon 57.000 direkt und 17.000 indirekt hafenabhängig. Für die niedersächsischen Seehäfen ergab eine Befragung von 952 Unternehmen durch den Fachbereich Seefahrt der Jade Hochschule eine Gesamtzahl von 41.000 hafenabhängig Beschäftigten. Für den Lübecker Hafen hat die UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH eine Gesamtbeschäftigtenzahl von 10.600 im IHK-Bezirk Lübeck ermittelt. Von der Rostocker Hafenwirtschaft hängen nach einer Studie des Ostseeinstituts für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock etwa 12.500 Arbeitsplätze ab.

Die Zahl der direkt in den Seehafenbetrieben beschäftigten gewerblichen Hafentarbeiter ist gemessen an diesen Zahlen eher gering. So lag die Zahl der gewerblichen Hafentarbeiter in den Mitgliedsunternehmen des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) im Jahr 2011 bei 12.111.

### Berufliche Qualifikation und Herausforderung „Gute Arbeit“ in den Seehäfen

Ein wachsender Automatisierungsgrad, moderne Radar- und Navigationssysteme, striktere Umweltvorschriften, komplexe weltweite Logistikketten, die Internationalisierung von Schiffsbetrieben und Crews sowie Aufgaben in der Passagierschiffahrt stellen heute hohe Ansprüche an das technische Verständnis und die soziale Kompetenz von Hafentarbeitern, sodass insgesamt eine Verschiebung der Qualifikationsstruktur zugunsten qualifizierter Fachkräfte zu beobachten ist. Die Arbeitsbedingungen der Hafentarbeiter wurden in den vergangenen Jahren durch den technologischen Fortschritt und die geänderten Umschlagverfahren nachhaltig beeinflusst. So hat sich beispielsweise der Einsatz neuer Technologien in vielen Bereichen positiv auf den Gesundheitsschutz ausgewirkt. Starke Arbeitsaufwandsschwankungen wiederum stellen heute mehr denn je hohe Anforderungen an die Flexibilität der Mitarbeiter/innen. So ist die Arbeit in vielen Hafenbetrieben mit einer hohen Überstundenbelastung und Mehrarbeitsquote verbunden.

---

<sup>12</sup> Bezogen auf das Basisjahr 2012.

<sup>13</sup> Vgl. Daehre-Kommission (2012): Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, S. IV.

Eine Besonderheit, die aus den großen Arbeitsaufwandsschwankungen in den Häfen resultiert, sind die in Hamburg, Bremen, Rostock und Lübeck bestehenden Gesamthafenbetriebe (GHB), die eine besondere Form der Leiharbeit darstellen. Gesamthafenbetriebe sind Non-Profit-Personaldienstleister für Hafentarbeiter, die den Unternehmen in den Häfen Mitarbeiter/innen für alle im Hafen anfallenden Arbeiten zur Seite stellen. Die in den GHB beschäftigten Mitarbeiter/innen erhalten den gleichen Lohn wie die Kernbelegschaften in den Hafenunternehmen. Die Gefahr einer Zunahme prekärer Beschäftigungsverhältnisse oder Tendenzen zur Verlagerung von Arbeitsplätzen bzw. zur Ausgliederung von Beschäftigtengruppen schätzten die im Rahmen der Studie befragten Betriebsräte als eher gering ein.

Kritisch sind in einigen Hafenbetrieben hingegen die Qualifizierungsmöglichkeiten für die Mitarbeiter/innen zu sehen. Nach Angaben eines großen Teils der befragten Betriebsräte sind diese trotz steigender Anforderungen an die Belegschaften eher unzureichend.

### Port Package III

Bereits 2003 und 2006 gab es Versuche der EU-Kommission, eine Liberalisierung der Hafendienstleistungen durchzusetzen, die zu mehr Wettbewerb in und zwischen den großen europäischen Seehäfen führen sollten. Diese Versuche scheiterten u. a. an den Widerständen der Hafentarbeiter, Gewerkschaften und letztendlich an der Ablehnung durch das Europäische Parlament.<sup>14</sup> Die größten Kritikpunkte waren Planungen, die sog. Selbstabfertigung zu erlauben und Pachtverträge für Kaianlagen auf höchstens 46 Jahre zu befristen. Laut Richtlinienentwurf hätten die bestehenden Hafentarbeiter im Falle eines Konzessionswechsels nicht vom neuen Terminalbetreiber übernommen werden müssen, was nach Ansicht der Kritiker zu Entlassungen sowie der Verschlechterung von Entlohnungsbedingungen und Arbeitssicherheit hätte führen können.<sup>15</sup>

Der neue Vorschlag der EU zum Port Package III ist kein Richtlinienentwurf, sondern ein Verordnungsentwurf. Länder, Hafenwirtschaft und Gewerkschaften halten die gemachten Vorschläge weiterhin für überflüssig. In einer gemeinsamen Stellungnahme vom 5. Juli 2010 haben die Küstenländer auf der Basis eines Beschlusses der CdS-AG Nord<sup>16</sup> darauf hingewiesen, dass in den einschlägigen Richtlinien bereits rechtliche Vorgaben für die Hafenwirtschaft enthalten sind, die zusammen mit der europäischen und nationalen Rechtsprechung einen ausreichenden Rechtsrahmen für Gleichbehandlung, Transparenz und Nichtdiskriminierung böten.<sup>17</sup> Die Proteste gegen das Port Package III waren insofern erfolgreich, als dass die Konzessionsvergabe für Terminalbetreiber und die mögliche Selbstabfertigung durch Reeder in dem am 23. Mai 2013 von der Kommission vorgelegten Verordnungsvorschlag nicht mehr Regelungsgegenstand sind.<sup>18</sup> Nach wie vor Regelungsgegenstand ist jedoch die Öffnung anderer Hafendienste (Betankung und Ausbaggerung oder Lotsen- und Schleppdienste) für neue Anbieter. Außerdem will die Kommission

---

<sup>14</sup> Vgl. Pressestelle des Senats Freie Hansestadt Bremen; Pressemitteilung vom 20.09.2013: Böhnsen: Kein Port Package III auf Kosten von Arbeitsplätzen und Sicherheit.

<sup>15</sup> Vgl. Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Ver.di (2006): Rede des ver.di-Vorsitzenden Frank Bsirske zum "Port Package II" vor Hafentarbeitern in Hamburg am 11. Januar 2006, Webseite.

<sup>16</sup> Arbeitsgruppe der Chefs der Staats- und Senatskanzleien der norddeutschen Länder.

<sup>17</sup> Vgl. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Presseinformation zur Sitzung des Niedersächsischen Landtages am 21.01.2011.

<sup>18</sup> Vgl. Die Bevollmächtigte der Freien Hansestadt Bremen beim Bund und für Europa, Abteilung Europa und Entwicklungszusammenarbeit (2013) Vorlage für die 22. Sitzung des Ausschusses für Integration, Bundes- und Europaangelegenheiten, internationale Kontakte und Entwicklungszusammenarbeit der Bremischen Bürgerschaft am 11. Juni 2013.



Einfluss auf das Hafengeld nehmen. Diese Punkte werden seitens der Gewerkschaften weiterhin strikt abgelehnt.

## 2.2 Beschäftigungsentwicklung in der Logistikbranche in Norddeutschland

Die zunehmende Bedeutung der Logistik hat in den vergangenen Jahren zu einer positiven Entwicklung der Beschäftigung im Logistiksektor Norddeutschlands geführt. So stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Logistikbeschäftigten in Norddeutschland zwischen 2007 und 2011 von 433.000 auf 455.000, was einem Zuwachs von 5,1 Prozent entspricht. Damit lag das Beschäftigungswachstum im Logistiksektor Norddeutschlands über dem bundesweiten Vergleichswert (4,4 %).

**Tabelle 1: Zahl der sozialversicherungspflichtig Logistikbeschäftigten in Norddeutschland**

	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung in %	Anteil an allen SVB (2011) in %
<b>Schleswig-Holstein</b>	74.235	76.454	74.003	73.744	75.300	1,4	8,9
<b>Hamburg</b>	73.809	76.687	75.234	75.738	77.300	4,7	9,3
<b>Niedersachsen</b>	209.956	215.872	210.604	213.879	223.871	6,6	8,8
<b>Bremen</b>	35.363	37.262	35.284	34.981	37.285	5,4	12,8
<b>Mecklenburg- Vorpommern</b>	39.806	40.338	39.655	40.861	41.304	3,8	7,8
<b>Norddeutschland</b>	433.169	446.614	434.780	439.204	455.059	5,1	9,0
<b>Deutschland</b>	2.247.491	2.297.549	2.225.263	2.253.896	2.346.239	4,4	8,3

Quelle: Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen.

Mit 455.000 Logistikbeschäftigten lag der Anteil der Logistik an der Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Norddeutschland bei 9 Prozent. In Bremen war dieser Anteil mit 12,8 Prozent überdurchschnittlich hoch. Knapp die Hälfte (224.000) aller Logistikbeschäftigten Norddeutschlands war zum Untersuchungszeitpunkt in Niedersachsen registriert.

Die Darstellung der Beschäftigungsstruktur in der Logistikbranche Norddeutschlands ist mangels Datenbasis nur für knapp die Hälfte der in Norddeutschland erfassten Logistikbeschäftigten möglich. Dabei handelt es sich um jenen Teil der Beschäftigten, den die amtliche Statistik im Wirtschaftsabschnitt H „Verkehr und Lagerei“ (abzüglich der im Personenverkehr tätigen Beschäftigten) ausweist. Insgesamt waren das im Jahr 2011 249.468 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte.<sup>19</sup>

In Norddeutschland gehen 30.069 Personen bzw. 12,1 Prozent der im Wirtschaftsabschnitt H sozialversicherungspflichtig Beschäftigten einer Teilzeitbeschäftigung nach (bundesweit: 14,5 %). Ihr Anteil erhöhte sich seit 2007 trotz einer Zunahme der Teilzeitbeschäftigung in Höhe von 9,6 Prozent nur marginal um 0,4 Prozentpunkte.<sup>20</sup> Zusätzlich zu den 249.468 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten konnten im Wirtschaftsabschnitt H im Jahr 2011 insgesamt 40.424 ausschließlich geringfügig Beschäftigte registriert werden. Zwar ging ihre Zahl im Vergleich zu 2007 um 3,2 Prozent zurück, dennoch belief sich ihr Anteil an der Gesamtbeschäftigtenzahl auf 13,9 Prozent.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> Vgl. Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, Sonderauswertung.

<sup>20</sup> Vgl. ebenda, eigene Berechnungen.

<sup>21</sup> Vgl. ebenda, eigene Berechnungen.

Die Analyse der Altersstruktur der im Wirtschaftsabschnitt H „Verkehr und Lagerei“ erfassten sozialversicherungspflichtigen Logistikbeschäftigten Norddeutschlands zeigt für den betrachteten Zeitraum 2007 bis 2011 einen deutlichen Zuwachs in der Altersgruppe der 45- bis unter 55-Jährigen (+14,2 %) sowie in der Altersgruppe der über 55-Jährigen (+30,3 %). Der Anteil der Beschäftigten der genannten Altersgruppen an der Gesamtbeschäftigtenzahl stieg entsprechend von 39,3 Prozent im Jahr 2007 auf 44,2 Prozent im Jahr 2011. Zwar kann in der Gesamtbetrachtung nach wie vor von einer relativ ausbalancierten Altersstruktur im Wirtschaftsabschnitt H gesprochen werden, jedoch ist der Trend hin zu einer alterszentrierten Altersverteilung deutlich zu erkennen.

### Auszubildende in der Logistikbranche

Die Zahl der Auszubildenden mit Logistikberufen ist in Norddeutschland von 13.300 im Jahr 2007 auf 14.700 im Jahr 2011 gestiegen, was einen Zuwachs in Höhe von 10,8 Prozent bedeutete. Damit entsprach der Anstieg der Auszubildendenzahl mit Logistikberufen in Norddeutschland in etwa dem gesamtdeutschen Vergleichswert (10,0 %). Diese Entwicklung ist insofern als positiv zu bewerten, als dass die Gesamtzahl aller Auszubildenden in Norddeutschland im gleichen Zeitraum um 6,7 Prozent zurückging.

**Tabelle 2: Zahl der Auszubildenden mit Logistikberufen nach Bundesländern (jeweils am Stichtag 31.12.)**

	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung 2007-2011 in %	Anteil an allen Azubis in % (2011)
<b>Schleswig-Holstein</b>	1.749	1.956	1.977	1.947	2.016	15,3	3,8
<b>Hamburg</b>	3.228	3.645	3.390	3.330	3.261	1,0	9,5
<b>Niedersachsen</b>	5.037	5.592	5.823	5.994	6.624	31,5	4,3
<b>Bremen</b>	1.587	1.785	1.746	1.626	1.638	3,2	10,5
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>	1.665	1.710	1.512	1.359	1.158	-30,5	4,8
<b>Norddeutschland</b>	13.266	14.688	14.448	14.256	14.697	10,8	5,2
<b>Deutschland</b>	57.441	62.778	61.674	61.359	63.201	10,0	4,3

Quelle: BIBB Bundesinstitut für Berufsbildung, Sonderauswertung, eigene Berechnungen.

Zwischen den einzelnen norddeutschen Bundesländern gab es hinsichtlich der Entwicklung der Zahl der Logistikauszubildenden zum Teil deutliche Unterschiede. Während in den westlichen Ländern Zuwächse zwischen 1 Prozent in Hamburg und 31,5 Prozent in Niedersachsen registriert werden konnten, ging die Zahl der Auszubildenden mit Logistikberufen in Mecklenburg-Vorpommern um 30,5 Prozent zurück, was in erster Linie mit der demografischen Situation im Land Mecklenburg-Vorpommern zu begründen ist. Bezogen auf den gesamten Norden lag der Anteil der Logistikauszubildenden an der Gesamtzahl der Auszubildenden bei 5,2 Prozent und damit über dem gesamtdeutschen Vergleichswert (4,3 %). Besonders deutlich wird die Bedeutung des Logistiksektors für die berufliche Ausbildung junger Menschen in den Hafenstädten Bremen/Bremerhaven und Hamburg. Hier ließen sich im Jahr 2011 10,5 Prozent bzw. 9,5 Prozent aller Auszubildenden in Logistikberufen ausbilden.

Kritisch anzumerken sind die bei einzelnen Logistikberufen sehr hohen Auflösungsquoten von Ausbildungsverträgen. Bei Berufskraftfahrern, Fachkräften für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen, Fachkräften für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice und bei Fachlageristen lagen die

Lösungsquoten z.T. deutlich über dem jeweiligen Landesdurchschnitt und erreichten in Einzelfällen Werte von 60 Prozent und mehr.<sup>22</sup>

### Herausforderung „Gute Arbeit“ in der Logistik

Eine Analyse des Bundesamtes für Güterverkehr und die Ergebnisse einer Befragung von Logistikbeschäftigten für den DGB-Index „Gute Arbeit“ lassen darauf schließen, dass die hohen Vertragslösungsquoten einiger Ausbildungsberufe zumindest teilweise mit den Ausbildungs- bzw. Arbeitsbedingungen in der Logistikbranche begründet werden können. Charakteristisch für die Güterverkehrs- und Logistikbranche sind demnach v. a. unregelmäßige und - bedingt durch den konjunkturellen Aufschwung der letzten Jahre - lange Arbeitszeiten. Schicht- und Samstagsarbeit ist nicht selten. Durch die hohe körperliche und psychische Belastung gehören die Logistikberufe zu den Berufsgruppen mit den meisten Berufsunfähigkeitstagen pro Jahr. Wenngleich sich die konjunkturelle Entwicklung der letzten Jahre positiv auf das Verdienstniveau ausgewirkt hat, zeigen sich die Logistikbeschäftigten im Zuge der oben genannten DGB-Befragung größtenteils unzufrieden mit dem Einkommen und der Leistungsgerechtigkeit des Gehalts. Aus Sicht der Beschäftigten bestehen zudem nur geringe Aufstiegs- und Qualifikationsmöglichkeiten.<sup>23</sup>

## 3. Häfen und Hafenlogistik

An der deutschen Nord- und Ostseeküste gibt es eine Vielzahl von Seehäfen, die für Deutschland von großer regionaler und gesamtwirtschaftlicher Bedeutung sind. Die deutsche Nordseeküste ist v. a. durch die Universalhäfen Hamburg und Bremerhaven/Bremen geprägt. Hier können Güter jeglicher Art umgeschlagen werden. Darüber hinaus wickeln sie nahezu den gesamten Containerumschlag Deutschlands ab. Die wichtigsten Ostseehäfen sind Lübeck, Rostock, Kiel, Wismar und Saßnitz. Sie haben sich vorwiegend auf den ostseeinternen Verkehr spezialisiert und stellen Deutschlands Verbindung nach Skandinavien, Russland und ins Baltikum dar.

Neben den Universalhäfen ermöglichen die vielen Spezial- und Nischenhäfen, die sich auf den Umschlag bestimmter Güterarten fokussieren, an der gesamten deutschen Küste ein breites Spektrum an hafenbezogenen Dienstleistungen anzubieten. Die deutschen Nord- und Ostseehäfen übernehmen hierbei alleine aufgrund der geographischen Gegebenheiten ganz unterschiedliche Funktionen im nationalen und internationalen Waren- und Personenverkehr.

### Die wichtigsten deutschen Häfen an der Nordsee

Gemessen am Güterumschlag sind der Hamburger Hafen, die bremischen Häfen und die Wilhelmshavener Häfen die wichtigsten Häfen an der deutschen Nordseeküste und in Deutschland insgesamt. Diese Häfen liegen in der sogenannten Nordrange und stehen damit in direktem Wettbewerb zueinander, aber auch zu den großen Containerhäfen in den Niederlanden und Belgien.

Die Betrachtung des Güterumschlags in den wichtigsten Häfen an der deutschen Nordseeküste seit dem Jahr 2000 zeigt unterschiedliche Entwicklungen. In den Häfen Hamburg und Bremerhaven waren bis zum krisenbedingten Rückgang des Güterumschlags deutliche Wachstumsraten zu

---

<sup>22</sup> BIBB Bundesinstitut für Berufsbildung, Sonderauswertung.

<sup>23</sup> Vgl. Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di (2013): Die Arbeitsbedingungen im Post- und Logistiksektor: Ergebnisse einer DGB-Index-Gute-Arbeit-Befragung von ver.di-Mitgliedern des Fachbereiches Postdienste, Speditionen und Logistik, S. 52.

verzeichnen. So stieg der Güterumschlag in Hamburg zwischen 2000 und 2008 von 77,0 Mio. t auf 118,9 Mio. t (+54,4 %) und in Bremerhaven von 24,8 Mio. t auf 49,0 Mio. t (+97,6 %). Doch während sich der Güterumschlag in Bremerhaven schnell von der Krise erholte und im Jahr 2012 so hoch war wie nie zuvor (58,3 Mio. t.), konnte der Hamburger Hafen das Vorkrisenniveau nicht wieder erreichen. Im Jahr 2012 ist der Güterumschlag dort erneut leicht zurückgegangen (-0,8 %).

In den Häfen der Städte Bremen und Wilhelmshavens hat sich der Güterumschlag im Betrachtungszeitraum verringert. Die stadtbremischen Häfen schlugen im Jahr 2012 13,6 Mio. t Güter um, was im Vergleich zum Jahr 2000 (14,4 Mio. t) einem Minus von 5,3 % entspricht. Den bisherigen Höchststand erreichte der Güterumschlag in den stadtbremischen Häfen im Jahr 2007 mit 15,6 Mio. t. Deutlich stärker war der Rückgang in den Häfen Wilhelmshavens. Alleine zwischen 2005 und 2012 sank der Güterumschlag dort von 45,9 Mio. t auf 26,2 Mio. t. (-42,9 %). Seit 2007 ist Wilhelmshaven nach Hamburg und Bremerhaven nur noch drittstärkster Hafen in Deutschland. Durch die Inbetriebnahme des JWP sind für Wilhelmshaven in den kommenden Jahren jedoch wieder steigende Umschlagzahlen möglich.

Weitere wichtige Nordseehäfen sind geordnet nach der Güterumschlagsmenge: Brunsbüttel (8,8 Mio. t), Brake (6,1 Mio. t), Stade (5,6 Mio. t), Emden (4,5 Mio. t), Nordenham (3,1 Mio. t) und Cuxhaven (2,8 Mio. t).<sup>24</sup>

#### Die wichtigsten deutschen Häfen an der Ostsee

Die Häfen an der Ostsee haben sich aufgrund des Spezifikums, dass die Ostsee ein Binnenmeer ist, hauptsächlich auf den ostseeinternen Verkehr spezialisiert. Der Schwerpunkt liegt auf dem Fähr- und RoRo-Verkehr, während der Containerumschlag bei den Ostseehäfen keine bzw. eine nur untergeordnete Rolle spielt. Die wichtigsten deutschen Ostseehäfen sind Lübeck, Rostock, Kiel und Wismar. Hinsichtlich des Güterumschlags haben sich die Häfen Rostock und Lübeck in den vergangenen 12 Jahren ähnlich entwickelt. Nach einem deutlichen Anstieg des Güterumschlags vor der Krise, ist dieser krisenbedingt stark eingebrochen und auf das Niveau des Jahres 2005 (Rostock) bzw. 2003 (Lübeck) zurückgegangen. Seitdem erholt sich der Güterumschlag langsam und ist in den Jahren 2011 und 2012 in beiden Häfen erneut etwas gesunken. Im Jahr 2012 wurden in Rostock 16,9 Millionen t. und in Lübeck 17,1 Millionen t. Güter umgeschlagen. Damit hat Lübeck den Hafen Rostock als viertgrößten Hafen Deutschlands und umschlagsstärksten deutschen Ostseehafen abgelöst.

Im Kieler Hafen wurden im Jahr 2012 4,2 Millionen t. Güter umgeschlagen, was im Vergleich zum Jahr 2000 (3,3 Mio.t.) einem Anstieg um 1,0 Millionen t. bzw. 30,3 Prozent entspricht. Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich in Kiel nicht negativ auf den Güterumschlag ausgewirkt – er erhöhte sich zwischen 2007 und 2009 sogar leicht um 200.000 t. Auch in Wismar hat sich der Güterumschlag zwischen 2000 und 2012 positiv entwickelt. Nach dem krisenbedingten Rückgang der Umschlagszahlen war das Vorkrisenniveau von 3,8 Millionen t. Gütern im Jahr 2012 wieder erreicht. Dies ist auf einen besonders starken Anstieg des Güterumschlags zwischen 2011 und 2012 zurückzuführen (+500.000 t.). Grund dieses Anstiegs waren die Bauarbeiten an der Bahnstrecke Rostock - Berlin, die eine Vollsperrung der Strecke zur Folge hatten. Entsprechend liefen Seeschiffe mit Ladung für den Raum Berlin vermehrt den Hafen in Wismar an, während Rostock im gleichen Zeitraum 1,2 Millionen t. weniger Güter umgeschlagen hat.

<sup>24</sup> Vgl. DIW Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (2012): Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 70-71

Weitere wichtige Ostseehäfen sind die Fährhäfen in Sassnitz und Puttgarden. Der Fährhafen Sassnitz ist Deutschlands größter Eisenbahnfährt und Europas einziger Hafenstandort mit Möglichkeiten zum Umschlag finnischer und russischer Breitspur. Eine hohe Bedeutung für den Seehafen in Sassnitz hat die Offshore-Industrie. Für die EnBW Erneuerbare Energien GmbH ist Sassnitz der Basishafen zur Errichtung des Offshore-Windparks „EnBW Baltic 2“. Der Fährhafen Puttgarden bietet die kürzeste Verbindung von Deutschland nach Dänemark über die Ostsee. Mit der Öffnung der Großen Belt Brücke und der Einstellung des Eisenbahngüterfährverkehrs hat Puttgarden zuletzt jedoch an Bedeutung eingebüßt. Kleinere Häfen wie Stralsund und Wolgast sind spezialisiert auf Massengüter bzw. bestimmte Stückgüter und haben eher regionale oder lokale Bedeutung.<sup>25</sup>

## 4. Strukturwandel und nachhaltige Modernisierung

### 4.1 Zunahme der Schiffsgrößen in der Containerschiffahrt und wachsender Konkurrenzdruck zwischen den Häfen der Nordrange

#### Schiffsgrößenentwicklung und der Hafenwettbewerb in der Nordrange

Eine der zentralen Herausforderungen für die norddeutschen Seehäfen ist die Entwicklung der Schiffsgrößen. Im Containerverkehr haben sich die Transportkapazitäten und damit auch die Schiffsgrößen in den vergangenen Jahren stark erhöht. Inzwischen werden auf der für Deutschland wichtigen Asien-Europa-Route Schiffe mit einer Kapazität von über 18.000 TEU eingesetzt. Diese Schiffe sind rund 400 m lang, bis zu 59 m breit und weisen vollbeladen einen Tiefgang von 15,5 m bis zu 16,5 m auf. Die Fahrrinntiefe und -breite der seewärtigen Zufahrten, die Wassertiefe der Liegeplätze in den Häfen sowie die Transportkapazitäten der Hafenhinterlandverkehre sind damit zu wichtigen **Faktoren im Hafenwettbewerb in der Nordrange** geworden. Die Wahl, welcher Hafen der Nordrange angelaufen wird, hängt zwangsläufig auch von den infrastrukturellen Voraussetzungen ab. Häfen, die sich dieser Entwicklung nicht anpassen, laufen somit Gefahr, an Bedeutung zu verlieren.

In allen vier großen Nordrange-Häfen (Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Bremerhaven) wurden in den vergangenen Jahrzehnten entsprechende see- und landseitige Ausbaumaßnahmen vorgenommen. Eines der größten Hafenausbauprojekte wird derzeit in Rotterdam durchgeführt, wo der Hafen bis 2030 um 2.000 ha vergrößert (Maasvlakte II) wird. Durch die erneute Hafenerweiterung verdreifacht sich die Umschlagkapazität im Containersegment. Außerdem können an den neuen Hafenanlagen Containerschiffe mit 18.000 TEU und einem Tiefgang von bis zu 23 m anlegen. Damit ist Rotterdam in der Lage, die derzeit größten Containerschiffe tidenunabhängig abzufertigen. Auch die Hinterlandanbindungen wurden in den vergangenen Jahren ausgebaut. Mit der Betuweroute verfügt der Rotterdamer Hafen seit 2007 über eine neu gebaute Bahnstrecke, mit einer Kapazität zur Beförderung von jährlich 75 Millionen t Gütern in beide Richtungen<sup>26</sup>, die den Rotterdamer Hafen über die vorhandene Bahnstrecke Oberhausen–Arnheim mit Deutschland verbindet.

Für den Wettbewerb der Nordrangehäfen könnte dieses Ausbauprojekt weitreichende Folgen haben. Der Rotterdamer Hafen könnte seine bereits heute dominierende Stellung im europäischen Containerumschlag weiter ausbauen und so Marktanteile von den anderen Häfen gewinnen.

<sup>25</sup> Vgl. Forschungs-Informationssystem Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung (2003): Deutsche Ostseehäfen, Webseite.

<sup>26</sup> Vgl. Verkehrsrundschau (2007): Betuweroute wird Samstag eröffnet, Webseite.

## Geplante Fahrrinnenanpassungen an Elbe und Weser

In Deutschland können die Containerschiffe der neuesten Generation vollbeladen nur am neu gebauten JWP abgefertigt werden. Die beiden heute noch größten Containerhäfen in Deutschland, Hamburg und Bremerhaven, sind tideunabhängig hingegen nur für Schiffe mit 12,8 m Tiefgang erreichbar. Schiffe mit größerem Tiefgang können die beiden Häfen nur innerhalb kurzer Zeitfenster anlaufen bzw. verlassen. Da aber auf der für beide Häfen wichtigen Asien-Europa-Route zunehmend Schiffe mit Tiefgängen von mehr als 13,5 m eingesetzt werden, sind seit langem Ausbaumaßnahmen der seewärtigen Zufahrten zum Hamburger Hafen und zu den bremischen Häfen geplant.<sup>27</sup>

Nach der gegenwärtig beabsichtigten Elbvertiefung soll die Elbfahrrinne für Schiffe mit einem Tiefgang von 13,5 m (tideunabhängig) bis 14,5 m (tideabhängig) befahrbar sein. Einkommend können auf der Tidewelle dann sogar 15,6 m erreicht werden. Von großer Bedeutung für den Hamburger Hafen ist außerdem der geplante Bau einer Begegnungsbox für große Schiffe, damit diese dort einander passieren können. Denn neben dem Tiefgang der neuen Schiffsgeneration sind auch die Schiffsbreiten von bis zu 59 m für den Verkehr auf der Elbe ein Problem. Mit Hilfe der geplanten Begegnungsbox könnten in jeder Tideperiode drei Großschiffe in beide Richtungen fahren.

In Bremerhaven sollen nach dem geplanten Ausbau der Außenweser Schiffe mit Tiefgang von 13,5 m (tideunabhängig) bis 15,5 m (tideabhängig) anlegen können. Für die stadtbremischen Häfen, die im Containerverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielen, soll eine tideabhängige Zufahrt für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 11,1 m (bisher 10,7 m) gewährleistet werden.<sup>28</sup>

## Kritik an den Fahrrinnenanpassungen

Während in den Konkurrenzhäfen der Nordrange, so z. B. in Rotterdam, aktuell umfangreiche Ausbaumaßnahmen durchgeführt und die Hinterlandbindungen entsprechend angepasst werden, sind die geplanten Fahrrinnenanpassungen an Elbe und Weser nach Verbandsklagen derzeit ausgesetzt. 2006 wurde das Planstellungsverfahren für die neunte Elbvertiefung offiziell beantragt. Ende 2011 stimmte auch die Europäische Kommission der Vertiefung „aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses“ zu. Nach Klagen der Naturschutzorganisationen BUND, NABU und WWF verhängte das Bundesverwaltungsgericht Leipzig im Oktober 2012 dennoch einen vorläufigen Baustopp. Die Naturschutzorganisationen klagten aufgrund möglicher Verstöße gegen Vorschriften des europäischen Gewässer-, Gebiets- und Artenschutzrechts. Das Bundesverwaltungsgericht muss nun u. a. entscheiden, ob die geplanten Kompensationsmaßnahmen dem Verschlechterungsverbot der europäischen Wasserrahmenrichtlinie entsprechen.

Auch über die geplante Weservertiefung zwischen Bremen und der Mündung in die Nordsee muss nach einer Klage des Umweltverbands BUND vor dem Bundesverwaltungsgericht entschieden werden. Grund für die Klage sind auch hier befürchtete Verstöße gegen das Naturschutzrecht sowie der generelle Zweifel an der Notwendigkeit des Bauvorhabens.

## Seehafenkooperation als Alternative zu den Fahrrinnenanpassungen an Elbe und Weser?

Der JWP in Wilhelmshaven ist Deutschlands einziger Tiefwasserhafen. Im Gegensatz zum Hamburger Hafen und den bremischen Häfen kann er von den größten Containerschiffen auch vollbeladen

<sup>27</sup> Vgl. Bundesverband der deutschen Industrie (BDI) (2013): Gemeinsame Lösungen für die maritime Logistik, S. 8.

<sup>28</sup> Vgl. Projektgruppe Weseranpassung (2010): Außenweseranpassung, Webseite.

tideunabhängig angelaufen werden. Die Planungen für den JWP fanden zu einer Zeit statt, als der Containerumschlag in ganz Europa hohe Wachstumsraten zu verzeichnen hatte und Prognosen auf zukünftige Kapazitätsengpässe in den Häfen Hamburgs und Bremerhavens hinwiesen. Die Einbrüche im Containerumschlag infolge der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise führten jedoch dazu, dass sich die dem Bau zugrunde gelegten Prognosen zum Containerumschlag im Nachhinein als zu hoch erwiesen haben. Inzwischen hat sich der Containerumschlag in Hamburg und Bremerhaven zwar wieder erholt, an die Grenzen ihrer Kapazitäten stoßen die Häfen aber nicht. Diese Situation ist Ausgangspunkt einer Studie des WWF Deutschland, die in der Kooperation der Häfen Hamburg, Bremerhaven und des JWP eine Möglichkeit sieht, den Containerumschlag im JWP zu beleben und so eine Alternative zu den geplanten Vertiefungen von Elbe und Weser zu schaffen.

Laut Studie wären die Ausbaumaßnahmen an Weser und Elbe überflüssig, wenn Reeder zukünftig den JWP als ersten Hafen in Europa und als deutschen Transshipment-Hafen anliefen. Dem Szenario entsprechend würde der JWP zukünftig alle Transshipment-Container übernehmen, die derzeit noch in Hamburg und Bremerhaven umgeschlagen werden. Durch die Abgabe der Transshipment-Container im JWP könnten die Häfen in Hamburg und Bremerhaven anschließend auch ohne Fahrrinnenanpassungen von den großen Containerschiffen angefahren werden. Dort würden dann die übrigen Container umgeschlagen werden.<sup>29</sup>

Was die Realisierung des WWF-Modells einer Hafenkooperation allerdings schwierig erscheinen lässt, ist die dafür notwendige Änderung der Hafenanlaufreihenfolge. So setzt das Szenario voraus, dass Reedereien ihre Hafenanlaufreihenfolge zu Gunsten des JWP ändern und diesen als ersten Hafen in Europa anlaufen. Rotterdam bzw. Antwerpen, die auf den derzeitigen Asien-Europa-Routen in der Regel als erste Häfen in Europa angefahren werden, dienen in diesem Modell als Dritthäfen. Tatsächlich hängt die Hafenanlaufreihenfolge jedoch v. a. von den wirtschaftlichen Interessen der Reeder ab und ist – wenn überhaupt – in nur begrenztem Maße durch eine deutsche Seehafenkooperation oder politische Entscheidungen beeinflussbar. So hängt die Entscheidung, welchen Hafen die Schiffe anlaufen, vielmehr von folgenden Faktoren ab:

- Terminalbeteiligungen der Reeder (Bsp. Maersk): Maersk ist nicht nur die weltweit größte Reederei, sondern über die Tochterfirma APM-Terminals zugleich einer der größten Terminalbetreiber. In Deutschland ist APM-Terminals in zwei Häfen an Umschlagterminals beteiligt: am Bremerhavener North Sea Terminal (50 %) und am Container-Terminal Wilhelmshaven (30 %). An beiden Terminals ist Maersk größter Kunde. Die Beteiligung am Container-Terminal Wilhelmshaven erfolgte im Jahr 2006, als Prognosen von baldigen Kapazitätsengpässen in Hamburg und Bremerhaven ausgingen und der JWP als Ergänzungshafen geplant wurde. Angesichts der höheren Terminalbeteiligung in Bremerhaven würde in der jetzigen Situation jeder Container, den Maersk anstatt in Bremerhaven im JWP umschlägt, den Umsatz von Maersk schmälern.
- Schwierig ist aus demselben Grund die Etablierung des JWP als ersten Löschhafen Europas. Die Maersk-Tochter APM-Terminals betreibt in Rotterdam einen eigenen Containerterminal und errichtet auf der Hafenerweiterungsfläche Maasvlakte II aktuell einen weiteren. Eine Verlagerung der Verkehre von Rotterdam zum JWP ist für Maersk auch hier aus wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll. Vielmehr ist zu befürchten, dass sich der Containerverkehr zukünftig noch stärker in Richtung Niederlande und Belgien<sup>30</sup>verlagert, wenn die Fahrrinne der Weser nicht der

---

<sup>29</sup> Vgl. WWF Deutschland (2013): Szenario für eine Seehafenkooperation im Bereich des Containerverkehrs, Eine Alternative zur Vertiefung der Flussmündungen von Elbe und Weser, S. 60.

<sup>30</sup> APM-Terminals betreibt auch in Zeebrügge einen eigenen Terminal.

Schiffsgrößenentwicklung angepasst wird und große Containerschiffe Bremerhaven nicht vollbeladen oder nur innerhalb kurzer Zeitfenster anfahren bzw. verlassen können.

- **Hafenstruktur:** Die Häfen in Bremerhaven und Hamburg haben sich über Jahrzehnte hinweg als Umschlagplätze für Güter und Container etabliert und sind aufgrund der verkehrsgeografischen Lage sowie der jahrelangen Qualität und Zuverlässigkeit für Reeder attraktive Umschlagplätze. Viele Unternehmen, die hafenbezogene Dienstleistungen anbieten, haben sich in diesen Häfen angesiedelt. Zudem bestehen zahlreiche Feederanschlüsse nach Skandinavien, ins Baltikum und in andere Regionen. So hat sich der Hamburger Hafen mit der direkten Anbindung an den Nord-Ostsee-Kanal in den vergangenen Jahren zu einem der bedeutendsten Umschlagplätze für den Warenverkehr in die osteuropäischen Staaten entwickelt.<sup>31</sup> Derartige Strukturen kann der JWP noch nicht aufweisen.
- **Loco-Quote/Kosten für den Hinterlandtransport:** Der Hamburger Hafen verfügt über ein großes regionales Einzugsgebiet, das sich in der hohen Loco-Quote des Hafens widerspiegelt. Knapp 25 Prozent der Güter, die im Hamburger Hafen umgeschlagen werden, sind für die Region Hamburg bestimmt. Durch den weit im Inland und zugleich zentral in Norddeutschland liegenden Hamburger Hafen ergeben sich gegenüber dem JWP v. a. für die norddeutsche Wirtschaft zudem deutliche Kosten- und Zeitvorteile hinsichtlich der Hinterlandtransporte.<sup>32</sup>

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Seeverkehrsprognose 2030 – eine Studie, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt und deren Ergebnisse im Juli 2013 erstmals vorgestellt wurden. Die Autor/innen der Studie gehen davon aus, dass der JWP einen relativ großen Anteil des bis 2030 zu erwartenden Wachstums an Containerverkehren aufnehmen kann und auch ohne die Verlagerung von Transshipment-Containern ausgelastet sein wird.<sup>33</sup>

### Mögliche Folgen ausbleibender Fahrinnenanpassungen von Elbe und Weser

Angesichts des eindeutigen Trends hin zu immer größeren Containerschiffen und unter Berücksichtigung der genannten Faktoren ist bei Ausbleiben der Fahrinnenanpassungen von Elbe und Weser eine Verlagerung der Containerverkehre von den deutschen Häfen in Richtung Niederlande und Belgien nicht auszuschließen. Sinkende Umsätze der Hafenumschlagsunternehmen und daraus resultierende Beschäftigungsverluste (auch in den komplementären Wirtschaftszweigen) wären die zu erwartenden Konsequenzen.

Auch für jenen Teil der norddeutschen Wirtschaft, für den die geographische Nähe zu den deutschen Seehäfen einen wichtigen Standortvorteil darstellt, hätte die Verlagerung des Containerumschlags nach Belgien oder in die Niederlande Auswirkungen. Verlängern sich für die betreffenden Unternehmen die landseitigen Transportwege, hätte das Einfluss auf die Transportkosten und damit auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Neben den ökonomischen Konsequenzen ist eine Verlängerung der landseitigen Transportwege aber auch aus ökologischer Sicht problematisch, da die

---

<sup>31</sup> Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg Port Authority (2012): Hamburg hält Kurs. Der Hafenentwicklungsplan bis 2025, S. 42-43.

<sup>32</sup> Vgl. Unternehmensverband Hamburger Hafen (2013): Pressemitteilung: Statement der Hamburger Hafenwirtschaft zur Studie des WWF „Szenario für eine Seehafenkooperation im Bereich Containerverkehr“.

<sup>33</sup> Vgl. MWP GmbH; IHS; Uniconsult; Fraunhofer CML (2013): LOS 2 Seeverkehrsprognose 2030, Präsentation Eckwerte der Hafenumschlagsprognose, S. 20.



Verlagerung von Güterverkehren vom Wasser auf die Straße mit einer deutlichen Erhöhung der Umweltbelastung verbunden wäre.

Hinzu kommt, dass Deutschland für alle Güter, die nicht in den deutschen Seehäfen, sondern in den Niederlanden oder Belgien umgeschlagen werden und dann nach/über Deutschland weitertransportiert werden, die entsprechende Infrastruktur bereitstellen und v. a. instand halten muss, ohne auf der anderen Seite von den im Containerumschlag generierten Umsätzen profitieren zu können.

### Pläne zum Ausbau seewärtiger Zufahrten zu anderen deutschen Seehäfen

Da die Car Carrier-Schiffe immer größer werden, stößt man auch in Emden - Europas drittgrößtem Autoverladehafen - an die Grenzen der tideunabhängigen Schiffbarkeit. Große Schiffe können Emden nur noch tideabhängig anfahren. Um die seewärtige Zufahrt zum Hafen Emden für Massengutschiffe, v. a. jedoch für Autotransporte zu verbessern, gibt es Planungen, die Außenems zu vertiefen und eine Wendestelle in Höhe der Emspier einzurichten.<sup>34</sup> Kritik kommt von den Umweltverbänden, die neben den „schwerwiegenden Umweltrisiken“ eines solchen Eingriffs v. a. die Unverhältnismäßigkeit von Nutzen und Risiken kritisieren. Aus ihrer Sicht würde zugunsten eines tideunabhängigen Verkehrs mit nur wenigen tiefgehenden Schiffen (pro Jahr) eine dramatische Verschlechterung des ökologischen Zustands der Ems in Kauf genommen. Dem wiederum wird entgegen gehalten, dass sich die Zahl der tideabhängigen Fahrten von Autotransportschiffen laut gutachterlicher Prognose bis zum Jahr 2025 mehr als verdreifachen wird. Dadurch, so wird erwartet, werden sich die tidebedingten Wartezeiten für die tiefgehenden Schiffe deutlich verlängern. Daraus resultiert die Befürchtung, dass es bei Überschreitung einer „Wartezeit-Akzeptanzschwelle“ bei Reedern und Industrie zu Verlagerungen des Autoumschlags kommt.<sup>35</sup>

Planungen zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten gibt es ebenfalls in deutschen Ostseehäfen. Auch sie sind in erster Linie eine Reaktion auf die zunehmenden Schiffsgrößen, aber auch auf die Entwicklungen im Bereich der Offshore-Windenergie. Exemplarisch genannt seien hier die für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldeten Ausbauprojekte am Rostocker Seekanal sowie an der seewärtigen Zufahrt zum Hafen Wismar.

### Nachhaltige Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK)

Ein Infrastrukturprojekt von großer Bedeutung für Norddeutschland ist die Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals. Der knapp 100 km lange NOK ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt und eine der Hauptverkehrsadern Nordeuropas. Er trägt wesentlich dazu bei, dass ein Großteil des innereuropäischen Handels relativ umweltschonend über den Wasserweg abgewickelt werden kann. Jeder dritte Container, der im Hamburger Hafen umgeschlagen wird, passiert den NOK. Nach Schätzungen sichert der NOK allein in Schleswig-Holstein 3.500 Arbeitsplätze.<sup>36</sup> Die Bedeutung des NOK wurde besonders deutlich, als es aufgrund notwendiger Reparaturarbeiten im März 2013 zu einer teilweisen Sperrung kam.<sup>37</sup> Acht Tage lang wurden die großen Schleusen in Brunsbüttel außer Betrieb genommen, sodass 60 Prozent der Schiffe, die den Kanal gewöhnlich nutzen, einen 900 km

<sup>34</sup> Vgl. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (2012): Unterlage B: Erläuterungsbericht zum Plan für die Vertiefung der Außenems bis Emden, S. 2.

<sup>35</sup> Vgl. Laue, Matthias (2008): Machbarkeitsuntersuchung zur Vertiefung der Außenems bis Emden, in: Zwischen Weser und Ems, Heft 42, S. 24.

<sup>36</sup> Vgl. Initiative Kiel-Canal (2013): Wirtschaftsfaktor Nord-Ostsee-Kanal, S. 2.

<sup>37</sup> Weitere Sperrungen des NOK gab es im Jahr 2013 u. a. aufgrund von Streiks, der Havarie des Frachters Siderfly in Brunsbüttel und in Folge der Sturmtiefs „Christian“ und „Xaver“.

langen Weg um die Nordspitze Dänemarks fahren mussten. Schätzungen zufolge entstanden Reedern dadurch Mehrkosten in Höhe von bis zu 70.000 Euro pro Schiff.<sup>38</sup> Nachdem im Jahr 2012 mit 104 Millionen t wieder fast so viele Güter über den NOK transportiert wurden wie vor dem krisenbedingten Einbruch im Jahr 2008, sank die Gütermenge durch die Sperrungen im Folgejahr auf 94,8 Millionen t.<sup>39</sup> Die Zahl der Schiffsdurchfahrten sank im gleichen Zeitraum von 34.000 auf 31.100.

Der Ausfall der großen Schleusen war das Resultat einer jahrelangen Unterfinanzierung des sanierungsbedürftigen Kanals. Die großen Schleusen wurden seit der Inbetriebnahme Anfang des 20. Jahrhunderts nicht erneuert. Inzwischen stellen aber nicht nur die Schleusenkammern ein Problem für den Seeverkehr dar. Da die Schiffe auch im Bereich der Feederverkehre immer größer werden, stellen eine z. T. zu geringe Fahrrinnenbreite und zu enge Kurven zunehmend ein Hindernis dar. Ein Nadelöhr bildet v. a. die sogenannte Oststrecke.

Um die Funktionstüchtigkeit des NOK langfristig zu sichern, sind deshalb der Bau einer fünften großen Schleuse in Brunsbüttel, die Sanierung der bestehenden Schleusen sowie Ausbaumaßnahmen an der Oststrecke geplant. Auch eine Vertiefung des NOK um einen Meter auf ganzer Länge wird in Anbetracht der Schiffsgrößenentwicklung überlegt.

Inzwischen hat das Bundesverkehrsministerium den Bau der fünften Schleuse in Brunsbüttel europaweit ausgeschrieben.<sup>40,41</sup> Die Gesamtkosten der Maßnahmen, um den NOK wieder vollkommen funktionstüchtig zu machen und an die Schiffsgrößenentwicklung anzupassen, werden vom Bundesverkehrsministerium auf insgesamt 1,3 Milliarden Euro geschätzt. Um die Sanierung des NOK sicher zu stellen, haben die Ministerpräsidenten der fünf norddeutschen Bundesländer die Bundesregierung im Rahmen der 8. Maritimen Konferenz aufgefordert, zusätzlich zu den Mitteln, die jährlich vom Bund für den Kanal zur Verfügung gestellt werden, in den kommenden Jahren 1 Prozent p.a. des Verkehrsetats für den NOK bereitzustellen. Damit wären die Gesamtkosten zur Ertüchtigung der gesamten Wasserstraße bis spätestens 2025 gedeckt.<sup>42</sup>

Sollte der NOK zukünftig häufiger aufgrund defekter Schleusen für größere Schiffe unpassierbar sein, ist auf lange Sicht auch eine Änderung der Hafenanlaufreihenfolge zu Lasten der deutschen Seehäfen möglich. So könnten die Schiffe den Weg von Rotterdam über Kopenhagen in den Ostseeraum nehmen, ohne die Häfen in Hamburg, Bremerhaven oder Wilhelmshaven anzulaufen.<sup>43</sup>

#### 4.2 Steigende Anforderungen an den Umweltschutz in der Schifffahrt und deren Auswirkungen auf die Häfen

##### Regulierungen der International Maritime Organization (IMO) und der EU

Schweröl, das als Abfallprodukt aus Erdölraffinerien an Land als Sondermüll teuer entsorgt werden müsste, wird in der Schifffahrt als Treibstoff eingesetzt. Der weltweit durchschnittliche

<sup>38</sup> Vgl. Hamburger Abendblatt (2013): Nord-Ostsee-Kanal: Das Tor zur Welt sitzt fest, Webseite.

<sup>39</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2012): Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 67.

<sup>40</sup> Die Vergabe der Baumaßnahmen ist für April 2014 vorgesehen.

<sup>41</sup> Vgl. Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau (2014): Der Nord-Ostsee-Kanal, Webseite. Die Kosten werden auf 375 Millionen Euro veranschlagt und die Mittel vom Bund zur Verfügung gestellt. Anders als zunächst vorgesehen, sollen die anderen Bauvorhaben teilweise parallel zum Bau der fünften Schleuse in Brunsbüttel realisiert werden. So läuft für den geplanten Ausbau der Oststrecke derzeit das Planfeststellungsverfahren, der Beschluss soll noch 2013 vorliegen. Die bestehenden Schleusen in Brunsbüttel können erst nach Fertigstellung der fünften Schleuse saniert werden, um die Leistungsfähigkeit des Kanals zu gewährleisten. Die Vertiefung des Kanals wäre aus technischen Gründen erst nach Fertigstellung der Oststrecke möglich.

<sup>42</sup> Vgl. Täglicher Hafenbericht (2013): Länderchefs fordern mehr Geld für NOK, Ausgabe vom 11.04.2013.

<sup>43</sup> Vgl. Initiative Kiel-Canal (2013): Wirtschaftsfaktor Nord-Ostsee-Kanal, S. 2.

Schwefelgehalt des als Schiffstreibstoff eingesetzten Schweröls liegt bei 2,7 bis 3 Prozent und damit um ein tausendfaches über dem in Dieselsprit für Autos erlaubten Schwefelgehalts (0,001 %). Entsprechend gilt die Seeschifffahrt als Hauptverursacher der durch Verkehr verschuldeten Schwefeldioxidemissionen.<sup>44</sup>

Aus diesem Grund hat die International Maritime Organization (IMO), eine Sonderorganisation der UN, Vorschriften zur Vermeidung von Luftverunreinigungen, sogenannte Schwefelgrenzwerte für Schiffstreibstoffe erarbeitet. Hinsichtlich der Luftverschmutzung auf den Meeren wurden zum einen Schwefelgrenzwerte für die gesamte Schifffahrt festgelegt und zum anderen deutlich niedrigere Grenzwerte für sogenannte Sulphur Emission Control Areas (SECA, Schwefelüberwachungsgebiete) definiert.<sup>45</sup> Zu Schwefelüberwachungsgebieten erklärte die IMO die Nord- und Ostsee sowie den Ärmelkanal. Für die globale Schifffahrt gilt seit dem Jahr 2012 ein Schwefelgrenzwert für Schiffstreibstoffe in Höhe von 3,5 Prozent, der im Jahr 2020 auf 0,5 Prozent gesenkt wird. In Nord- und Ostsee gilt bereits seit Juli 2010 eine Schwefelhöchstgrenze von 1,0 Prozent, die Anfang 2015 auf 0,1 Prozent gesenkt wird. Darüber hinaus hat die EU festgelegt, dass Schiffe, die länger als zwei Stunden in einem Hafen der EU anliegen, nur Treibstoff mit einem Schwefelgehalt von 0,1 Prozent einsetzen dürfen (gültig seit 2010).<sup>46</sup>

#### Verkehrsverlagerungen als mögliche Folge unterschiedlicher Schwefelgrenzwerte

Die Festlegung unterschiedlicher Schwefelgrenzwerte für die europäischen Meere kann für die deutschen Seehäfen zu einer Benachteiligung im internationalen Hafenwettbewerb führen. So gilt auf dem Mittelmeer ein deutlich höherer Schwefelgrenzwert als auf der Nord- und Ostsee, der es ermöglicht, auf See zumindest bis 2020 bzw. 2025 weiterhin Schweröl als Schiffstreibstoff zu verwenden. Da dieses im Vergleich zu schwefelärmerem Treibstoff (z. B. Marinediesel mit 0,1 Prozent Schwefelgehalt) günstiger ist, besteht das Risiko, dass Schiffe zukünftig verstärkt Mittelmeerhäfen wie Triest, Koper, Rijeka oder Piräus anlaufen und die Häfen der Nord- und Ostsee meiden, um weiterhin Schweröl einsetzen und so Betriebskosten einsparen zu können.

Auch im Wettbewerb der Nordsee-Häfen sind die deutschen Seehäfen von den strengen Schwefelgrenzwerten am stärksten benachteiligt. Die Strecke, die auf der Nordsee und somit mit schwefelarmen Treibstoff zurückgelegt werden muss, ist zu den Häfen in Hamburg oder Bremerhaven deutlich länger als zu den Häfen in Belgien oder den Niederlanden. Auch dieser Streckenunterschied könnte aus Kostengründen zu Verkehrsverlagerungen und damit zu sinkenden Umschlagsmengen in den deutschen Häfen führen. Entsprechend gibt es Forderungen, die strengen in Nord- und Ostsee gültigen Schwefelgrenzwerte auf alle europäischen Gewässer (Mittelmeer, Schwarzes Meer, Nord-Ost-Atlantik) auszuweiten, um eine einheitliche Wettbewerbssituation in Europa zu gewährleisten. Neben den erwarteten Wettbewerbsnachteilen für die deutschen Seehäfen gibt es die Befürchtung, dass sich Verkehre aufgrund der strengen Schwefelgrenzwerte auf der Nord- und Ostsee und den damit verbundenen höheren Treibstoffkosten vom Wasser auf die Straße verlagern könnten. Betroffen davon wären v. a. die deutschen Ostseehäfen, da sich diese hauptsächlich auf den ostseeinternen und damit ausschließlich in einem SECA-Gebiet stattfindenden Verkehr spezialisiert haben. Hier stellt der Transport auf der Straße infolge steigender

<sup>44</sup> Vgl. NABU (2012): Luftverschmutzung durch Schiffe, S. 8.

<sup>45</sup> SECAs sind Seegebiete, in denen die geographischen und ökologischen Verhältnisse besonders strenge Vorschriften zur Vermeidung der Umweltverschmutzung erfordern.

<sup>46</sup> Vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (2010): Die weitere Reduzierung des Schwefelgehalts in Schiffsbrennstoffen auf 0,1 Prozent in Nord- und Ostsee im Jahr 2015, S. 1ff.

Treibstoffkosten auf See v. a. für die Fährschifffahrt und den Feederverkehr eine zunehmende Konkurrenz dar.

### Infrastrukturelle und technische Herausforderungen in Folge der Schwefelgrenzwerte

Durch die Festlegung neuer Schwefelgrenzwerte werden auch die Häfen vor neue technische und infrastrukturelle Herausforderungen gestellt. Die meist diskutierte Möglichkeiten, die Schwefelgrenzwerte langfristig einhalten zu können, sind der Einsatz von Flüssiggas (Liquefied Natural Gas, LNG) als schwefelarmer Treibstoff sowie die Reinigung der Abgase an Bord durch sogenannte Scrubber. Mit Scrubbern könnten Schiffe weiterhin Schweröl als Treibstoff verwenden.

Insbesondere im Kreuzfahrtbereich gibt es ferner die Überlegungen, Schiffe während der Liegezeiten im Hafen mit Landstrom zu versorgen. Für alle drei Möglichkeiten bedarf es technischer bzw. infrastruktureller Neuerungen und Anpassungen sowohl auf den Schiffen, als auch in den Häfen, die zum Teil mit hohen Kosten verbunden sind. Grundlegendes Problem bei der Realisierung der genannten Optionen sind die derzeit noch fehlenden internationalen Standards.

Ökologisch und ökonomisch interessant sind auch die Aktivitäten im Bereich der Brennstoffzellen-Technik. Im Auftrag der NOW Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie und gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung startete ein Konsortium um die Blohm + Voss Naval GmbH 2009 das Demonstrationsprojekt „SchIBZ - SchiffsIntegration BrennstoffZelle“. Ziel ist die Entwicklung, Fertigung und Erprobung eines hochseetauglichen Stromaggregats auf der Basis von Hochtemperaturbrennstoffzellen als Alternative zu motorbetriebenen Generatoren zur Bordstromversorgung von Schiffen.

#### 4.3 Neue Anforderungen an die Häfen im Zuge der Entwicklung der Offshore-Windenergie

Eine leistungsfähige Hafeninfrastruktur ist wesentliche Voraussetzung für die Errichtung von Offshore-Windenergieanlagen. Insbesondere Häfen werden durch den Transport von mehreren hundert Tonnen schweren und z. T. über 50 m großen Anlagenkomponenten vor enorme Herausforderungen gestellt. Sie sind der zentrale Knotenpunkt der Logistikkette bei der Errichtung von Offshore-Windparks, den alle Anlagenteile zwangsläufig passieren müssen. Notwendig sind u. a. große Rangierflächen, schwerlastfähige Plattformen, Kaianlagen, Lagerflächen und Hebevorrichtungen, ein großes Flächenangebot, z. B. für Lagerhallen oder Produzenten und eine tideunabhängige Erreichbarkeit für die Spezialschiffe. Diesen Anforderungen waren die Umschlagseinrichtungen an den Kaikanten und die Infrastruktur in den Häfen aufgrund der jahrzehntelangen Konzentration auf den Umschlag von Gütern und Containern oder den RoRo-Verkehr nicht überall gewachsen. In Anbetracht der Entwicklung der Offshore-Windenergie haben einige Häfen daher in den vergangenen Jahren verstärkt begonnen, ihre Infrastruktur den Anforderungen der Windenergieindustrie anzupassen. Die Stiftung Offshore-Windenergie geht jedoch davon aus, dass noch weitere Investitionen notwendig sind, um den zukünftigen Flächenbedarf der Windenergieindustrie in den Häfen decken zu können.<sup>47</sup>

Dem Bedarf nach umfangreichen Investitionen in den Hafenausbau stehen aber auch Unsicherheiten in Bezug auf die zukünftige Entwicklung der Windenergiebranche und der zu erwartenden

---

<sup>47</sup> Vgl. Stiftung Offshore-Windenergie (2013): Herausarbeitung von Chancen und Herausforderungen für die Hafen- und Werftwirtschaft im Zuge der Offshore-Windenergieentwicklung, S. 59.

Umschlagsmengen gegenüber, die ein Hemmnis für umfangreiche Investitionen in die Häfen darstellen.

Die Diskussion über eine mögliche Senkung von Vergütungssätzen hat zu einer tiefen Verunsicherung bei Investoren geführt. Zukünftige Investitionen in den Ausbau der Windenergie erscheinen angesichts einer möglichen nachträglichen Senkung von ursprünglich fest vereinbarten Vergütungssätzen aus Sicht der Investoren sehr risikoreich. Entsprechend gaben EnBW, aber auch RWE oder der Stromversorger EWE bekannt, vorerst keine weiteren Windparks in deutschen Gewässern zu errichten.<sup>48</sup>

Die Verunsicherung in der deutschen Offshore-Windenergieindustrie wirkt sich auf die gesamte Wertschöpfungskette und damit auch auf die Häfen aus. In den vergangenen Monaten ist verstärkt zu beobachten, dass in Häfen angesiedelte Hersteller von Komponenten ihre Fertigungsstätten aufgrund fehlender Aufträge schließen müssen. Der daraus resultierende Rückgang des Umschlagsvolumens führt in den betreffenden Häfen zu negativen Umsatz- und Beschäftigungseffekten. Cuxhaven und Emden als Fertigungsstätten für den Windpark „Bard Offshore 1“ stehen hier exemplarisch für die derzeitige Situation.

Der Windpark „Bard Offshore 1“ ist im August 2013 als erster kommerzieller Windpark in der Nordsee, der an das Stromnetz angeschlossen ist, offiziell in Betrieb genommen worden. Nachdem die Herstellung der Komponenten für diesen Windpark abgeschlossen war, fehlte es den Herstellerfirmen an Anschlussaufträgen. In der Folge musste Bard Emden Energy zunächst die Rotorblattfertigung in Emden einstellen. Inzwischen werden dort auch keine Maschinenhäuser mehr hergestellt. Das Bard-Tochterunternehmen CSC in Cuxhaven, das die Fundamente für „Bard Offshore 1“ produzierte, hat Ende April 2013 mangels Aufträgen die Produktion eingestellt. Für Emden ist im Zuge der Fertigstellung des Windparks mit weiteren Entlassungen zu rechnen. Dass letztendlich auch die Suche nach einem Investor für CSC erfolglos verlief, ist laut Bard ein Abbild der gegenwärtigen Situation in der Offshore-Windindustrie.<sup>49</sup>

Die derzeitige geringe Bereitschaft in die Offshore-Windenergieindustrie zu investieren, macht auch ein weiteres Beispiel in Cuxhaven deutlich. Strabag Offshore-Wind GmbH wollte auf einem rund 50 ha großen Gelände im Hafengebiet Schwerlastfundamente errichten. Im Januar 2013 gab Strabag bekannt, vorerst keine Investitionen im Hafen von Cuxhaven zu tätigen. Als Gründe verwies das Unternehmen u. a. auf die unklare rechtliche Situation und die generell unklare Zukunft der Energiepolitik in Deutschland.<sup>50</sup>

### Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Hafenausbaumaßnahmen

Die Finanzierung der Ausbaumaßnahmen in den Häfen entsprechend der Anforderungen der Offshore-Windenergieindustrie stellt ein weiteres Problem dar. Da die Häfen im Zuständigkeitsbereich der Länder liegen, sind diese auch für die Investitionen in den Ausbau der Häfen verantwortlich. Angesichts der enormen Kosten sind die Länder jedoch auf lange Sicht mit den notwendigen Hafeninvestitionen überfordert.

---

<sup>48</sup> Vgl. Die Zeit (2013): Flaute im Norden, Artikel von Daniela Schröder vom 08.05.2013.

<sup>49</sup> Vgl. Radio Bremen (2013a): Flaute in der Offshorebranche, Webseite.

<sup>50</sup> Vgl. Radio Bremen (2013b): Cuxhaven sucht neuen Investor für STRABAG-Flächen, Webseite.

Ein großes Problem bei der Finanzierung von Hafenausbauprojekten sind auch die Unsicherheiten bezüglich der tatsächlichen Auslastung der zu schaffenden Hafenbereiche. Eine Auslastung der Offshore-Terminals kann nur durch den Bau von Windparks gewährleistet werden. Solange es an Investoren für den Bau von Offshore-Windparks mangelt, werden auch Investitionen in den Hafenausbau nicht im gewünschten Maße erfolgen. Die unsichere Entwicklung der Offshore-Windenergieindustrie in Deutschland erschwert darüber hinaus die Realisierung alternativer Finanzierungsmodelle – die gescheiterte Suche nach privaten Investoren für den geplanten Bau des Offshore-Terminals in Bremerhaven zeigt dies deutlich.<sup>51</sup> Entsprechend haben die Küstenländer, die IG Metall Küste, die Stiftung Offshore-Windenergie und weitere Akteure der Windenergieindustrie im Cuxhavener Appell von August 2013 gefordert, den Ausbau der Häfen im Rahmen der Energiewende als nationale Aufgabe zu begreifen, an der sich der Bund in angemessener Weise finanziell beteiligt.

## 5. Hafenkooperationen

### Kooperationsbedarf und bestehende Kooperationen

Die europäische Nordrange hat eine der höchsten Hafendichten weltweit. Daraus resultiert der extreme Wettbewerb untereinander. Dieser Wettbewerb führt auf der einen Seite dazu, dass die Produktivität in den Häfen auf hohem Niveau gehalten und der Einsatz technischer Innovationen beschleunigt wird. So führen viele Experten/innen die starke Position der deutschen Häfen auf die Konkurrenzsituation und den damit verbundenen Innovationsdruck auf die Häfen zurück. Auf der anderen Seite stellt die beschriebene Konkurrenzsituation hohe und ständig neue Anforderungen an die Hafeninfrastruktur. Bei der Erfüllung dieser Anforderung kommen v. a. EU-/Landesmittel zum Einsatz. Gerade deshalb sollte insbesondere bei Häfen, die sich in räumlicher Nähe zueinander befinden, vermieden werden, dass Doppelstrukturen aufgebaut werden.

Aus diesem Grund werden immer häufiger Forderungen nach einer stärkeren Kooperation der Häfen in bestimmten Themenfeldern laut. Inzwischen gibt es zahlreiche Kooperationen auf verschiedenen Akteursebenen, die von einem reinen Informationsaustausch bis hin zur konkreten operativen Zusammenarbeit reichen. Positive Ansätze für eine Kooperation sind u. a. das Hafenkonzept Unterelbe, das maritime kompetenzzentrum (ma-co), der Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e. V., die Hafenmarketinggesellschaft „Seaports of Niedersachsen“, die Hafenkooperation Deutsche Bucht, die Initiative „German Ports“ und das Maritime Cluster Norddeutschland.

### Kooperationen von Häfen im Bereich Offshore-Hafenentwicklung

Die derzeitige Unsicherheit über die tatsächliche Auslastung der Offshore-Häfen lässt die Frage aufkommen, ob die diversen Aktivitäten verschiedener Häfen im Offshore-Sektor stärker aufeinander abgestimmt werden müssen, um eventuelle Überkapazitäten zu vermeiden. So wurde während verschiedener Expertengespräche bemängelt, dass derzeit jedes Bundesland in die eigenen Häfen investiert, ohne die Investitionen und Ausbaumaßnahmen der anderen Küstenländer zu berücksichtigen.<sup>52</sup> Entsprechend werden Meinungen laut, dass die Häfen ihre Aktivitäten stärker

<sup>51</sup> Vgl. Stiftung Offshore-Windenergie (2013): Herausarbeitung von Chancen und Herausforderungen für die Hafen- und Wertwirtschaft im Zuge der Offshore-Windenergieentwicklung S. 180-181.

<sup>52</sup> Auf der anderen Seite wurde aber auch geäußert, dass es bei Realisierung aller geplanten Offshore-Windparks (10.000 MW installierte Leistung bis zum Jahr 2020) keine Überkapazitäten in den Häfen zu befürchten wären. Ob diese Aussage auch nach der aktuell diskutierten Absenkung der Ausbauziele der installierten Leistung von 10.000 MW auf 6.500 MW noch Bestand hat, ist unklar.

aufeinander abstimmen müssten. Dies gilt insbesondere für Häfen, die in räumlicher Nähe zueinander liegen. In Schleswig-Holstein gibt es eine entsprechende Kooperation bereits. Die Hafenstandorte Büsum, Brunsbüttel, Dagebüll, Helgoland, Husum, Rendsburg-Osterrönnfeld, Wyk/Föhr, sowie Hörnum und List haben sich zur Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee Schleswig Holstein zusammengeschlossen und eine enge Zusammenarbeit mit dem Schwerpunkt „Offshore Windpark Logistik“ vereinbart.<sup>53</sup>

Zu welchen Irritationen nicht abgestimmte Vorhaben hinsichtlich der Nutzung von Häfen für die Offshore-Windenergieindustrie führen können, zeigte der Vorstoß des Hafenbetreibers Eurogate, infolge des schlecht anlaufenden Containergeschäfts über den JWP auch Bauteile für Offshore-Windkraftanlagen verschiffen zu wollen. Diese Ankündigung sorgte im Land Bremen, das den JWP zusammen mit dem Land Niedersachsen finanziert hat, aufgrund der eigenen Bestrebungen, einen Offshore-Terminal zu errichten, für Kritik. So äußerte z. B. die IHK Bremerhaven Bedenken, die Ankündigung würde den geplanten Offshore-Terminal in Bremerhaven in Frage stellen. Auch die Bremerhavener SPD kritisierte, dass in den Plänen für den Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven nie die Rede davon gewesen sei, dort auch Bauteile für die Offshore-Windparks zu verladen.<sup>54</sup>

Um solche Irritationen zukünftig zu vermeiden und die Vorhaben der einzelnen Hafenstandorte aufeinander abzustimmen, wäre ein verstärkter Informationsaustausch von Bund, Ländern und Wirtschaft notwendig. Zu prüfen ist, ob ein Gesprächsforum eingerichtet werden kann, in dem die Ausbaupläne der Häfen gemeinsam von Bund, Ländern und Wirtschaft abgestimmt und evtl. in Form eines Offshore-Hafenentwicklungsplanes festgehalten werden können.<sup>55</sup>

#### Kooperationen von Häfen hinsichtlich der Errichtung einer Versorgungsinfrastruktur für alternative Schiffsantriebe

Wie bereits erwähnt, stehen die Häfen infolge der strengen SECA-Grenzwerte in Nord- und Ostsee vor der Herausforderung, eine Versorgungsinfrastruktur für alternative Antriebe zur Verfügung stellen zu müssen. Grundlegendes Problem bei den diskutierten Möglichkeiten zur Einhaltung der Schwefelgrenzwerte sind die fehlenden einheitlichen Standards zur jeweiligen technischen Umsetzung und zu den Sicherheitsbestimmungen. Außerdem ist nicht klar, auf welche der diskutierten technischen Möglichkeiten die Reeder zukünftig setzen.

Ein gegenüber den Reedern koordiniertes und geschlossenes Auftreten der norddeutschen Seehäfen in Bezug auf die Abstimmung, welche alternativen Antriebstechniken auf den Schiffen zukünftig eingesetzt werden, welche Standards gelten und welche infrastrukturellen Anforderungen daraus für die Seehäfen resultieren, könnte dazu beitragen, hier schnellstmöglich Klarheit zu schaffen. Denn erst wenn diese Fragen geklärt sind, ist eine entsprechende Infrastruktur für die Häfen planbar und wirtschaftlich zu bewerten.

---

<sup>53</sup> Vgl. Hafenkooperation Offshore-Häfen SH (2009): Hafenkonzept Offshore-Häfen Nordsee SH, S. 36-40.

<sup>54</sup> Vgl. Radio Bremen (2013c): Windkraft-Industrie-Basis auch in Wilhelmshaven, Webseite.

<sup>55</sup> Vgl. Stiftung Offshore-Windenergie (2013): Herausarbeitung von Chancen und Herausforderungen für die Hafen- und Werftwirtschaft im Zuge der Offshore-Windenergieentwicklung, S. 185-186.

## 6. Zusammenfassung

Mit seinen Seehäfen hat der Logistikstandort Norddeutschland eine hervorgehobene Rolle in der deutschen Logistikstruktur. Als exportorientiertes und zugleich rohstoffarmes Land ist Deutschland auf den internationalen Warenaustausch angewiesen, der größtenteils über die Seehäfen stattfindet. An der deutschen Nord- und Ostseeküste haben sich etliche Spezial- und Nischenhäfen entwickelt, die im Zusammenspiel mit den großen Universalhäfen ein breites Spektrum an hafenbezogenen Dienstleistungen anbieten. Entsprechend der gesamtdeutschen Bedeutung des norddeutschen Logistikstandortes haben die Logistik im Allgemeinen und die Seehäfen als zentrale Logistikhubs im Speziellen eine starke Beschäftigungswirkung.

Ein Wandel, der sich speziell in den Häfen vollzogen hat, ist die Verschiebung der Qualifikationsstruktur zu Gunsten qualifizierter Fachkräfte. Dies ist v. a. auf zwei Faktoren zurückzuführen: Zum einen ist der Anteil körperlich schwerer Arbeit in den Häfen im Zuge der Containerisierung und eines steigenden Automatisierungsgrades in den vergangenen Jahren stark zurückgegangen, zum anderen führt die Automatisierung dazu, dass die Anforderungen an die Hafentarbeiter gestiegen sind. Auch die Erweiterung des Leistungsspektrums einiger Häfen um Dienstleistungen für Industriezweige, z. B. für die Automobilindustrie, hat das Anforderungsprofil an Beschäftigte im Hafen verändert.

### Schiffsgrößenentwicklung und internationaler Wettbewerb

Eine der größten Herausforderungen, der sich die Häfen gegenübersehen, ist die Entwicklung der Schiffsgrößen vor allem im Containerverkehr. Die Fahrrinnentiefe und -breite der seewärtigen Zufahrten zu den Häfen, die Wassertiefe der Liegeplätze in den Häfen aber auch die Hinterlandanbindungen werden mit zunehmenden Schiffsgrößen zu entscheidenden **Faktoren im Hafenwettbewerb in der Nordrange. An Europas größtem Hafen in Rotterdam finden derzeit Ausbaumaßnahmen statt, die zu einer Verdreifachung der Containerumschlagkapazitäten führen und auch Schiffen der neusten Generation das tideunabhängige Ein- und Auslaufen ermöglichen.**

Auch in den Häfen in Hamburg und Bremerhaven gibt es konkrete Planungen für Anpassung der Fahrrinnen von Elbe bzw. Weser. Nach Verbandsklagen (aufgrund ökologischer Bedenken) wurden die Baumaßnahmen jedoch vorerst ausgesetzt. Die in diesem Zusammenhang von WWF Deutschland geforderte Seehafenkooperation der deutschen Containerhäfen Hamburg, Bremerhaven und JWP (anstelle der Fahrrinnenanpassungen an Elbe und Weser) ist angesichts der ihr zugrunde liegenden Änderung der Hafenanlaufreihenfolge in der Nordrange als unrealistisch anzusehen.

Befürworter der Fahrrinnenanpassungen sehen bei Ausbleiben der Ausbaumaßnahmen viele Arbeitsplätze im gesamten Norden gefährdet, da sich die Containerverkehre dann verstärkt in Richtung Belgien und Niederlande verlagern könnten. Neben den negativen Umsatz- und Beschäftigungseffekten wäre dies aus ökologischer Sicht problematisch, da eine Verlängerung der landseitigen Transportwege mit deutlich höheren Umweltbelastungen verbunden wäre.

Ein Infrastrukturprojekt, das für (Nord-)Deutschland von großer Bedeutung ist, ist die Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals. Für die deutschen Containerhäfen in der Nordsee stellt der NOK als direkte Verbindung zu den Ostseehäfen einen Standortvorteil gegenüber den weiter westlich gelegenen Häfen in Belgien und den Niederlanden dar. Um diesen Wettbewerbsvorteil zu erhalten, müssen die Schleusen des NOK erneuert und der Kanal an die Schiffsgrößenentwicklung im Feederverkehr angepasst werden.



## Steigende Anforderungen an den Umweltschutz in der Schifffahrt und damit verbundene Wettbewerbsverzerrungen zwischen den europäischen Häfen

Die von der IMO festgelegten Schwefelgrenzwerte für Schiffstreibstoffe in Nord- und Ostsee haben für die deutschen Seehäfen weitreichende Folgen. Da die Richtlinie den Gebrauch schwefelarmer Schiffstreibstoffe nur für Nord- und Ostsee, nicht aber für das Mittelmeer oder die europäische Atlantikküste vorschreibt, entstehen den deutschen Seehäfen große Wettbewerbsnachteile, die schlimmstenfalls zu Verkehrsverlagerungen zu Lasten der deutschen Seehäfen führen.

Darüber hinaus stehen die Häfen infolge der strengen Schwefelgrenzwerte auf Nord- und Ostsee aber auch vor technischen und infrastrukturellen Herausforderungen, da die Lösungsansätze zur Verringerung der Schwefelemissionen auf Schiffen auch eine entsprechende Versorgungs- bzw. Entsorgungsinfrastruktur in den Häfen voraussetzen. Fehlende internationale Standards, hohe Investitionskosten und die Unsicherheit darüber, welche der diskutierten Technologien sich am Ende durchsetzen werden, stellen bislang die größten Hemmnisse bei der Realisierung der Infrastrukturmaßnahmen dar.

## Neue Anforderungen an Häfen im Zuge der Energiewende

Durch die Entwicklungen in der Offshore-Windenergie sind umfangreiche Ausbaumaßnahmen in den Häfen notwendig, da alle Anlagenteile, die für die Errichtung eines Windparks im Meer benötigt werden, zwangsläufig einen Hafen passieren müssen. Darüber hinaus sind die Häfen Produktionsstandort, Lagerungsstätte und Ausgangspunkt für Wartungs- und Reparaturarbeiten.

Da die Anforderungen der Offshore-Windenergieindustrie an die Häfen sehr hoch sind, haben einige Häfen früh begonnen, ihre Infrastruktur den spezifischen Anforderungen anzupassen. Die Stiftung Offshore-Windenergie geht aber davon aus, dass weitere Investitionen notwendig sind, um zusätzliche Flächen in den Häfen für die Offshore-Windenergieindustrie zur Verfügung stellen zu können. Angesichts der hohen Investitionskosten wird u. a. im Cuxhavener Appell gefordert, dass sich der Bund zukünftig an den Kosten für den Ausbau der Häfen im Zuge der Energiewende beteiligt.

Ein zentrales Problem resultiert aus den derzeitigen Unsicherheiten über die Wirtschaftlichkeit von Investitionen in den Bau von Offshore-Windparks. Infolge fehlender Aufträge für den Bau von Windparks mussten in den vergangenen Monaten mehrere in Häfen angesiedelte Hersteller von Komponenten für Offshore-Windparks ihre Fertigungsstätten schließen. Der daraus resultierende Rückgang des Umschlagsvolumens führt in den betreffenden Häfen zu negativen Umsatz- und Beschäftigungseffekten. Infolge der unsicheren Entwicklung der Offshore-Windenergie gibt es Forderungen nach einer stärkeren Kooperation der Häfen hinsichtlich geplanter Ausbauten. Dies soll vermeiden, dass in den Häfen Überkapazitäten entstehen.

## 7. Ausblick – Anforderungen für eine positive Entwicklung der Häfen und der Verkehrslogistik

### Positionierung des JadeWeserPorts als dritten deutschen Containerhafen an der Nordrange

Auch wenn der Containerumschlag im JWP seit der Eröffnung im September 2012 nur langsam ansteigt, sollte es Ziel sein, den JWP kurz- bis mittelfristig als dritten großen deutschen Containerhafen in der Nordrange zu positionieren. Dass dies auch ohne die vom WWF Deutschland

geforderte Umlenkung von Verkehren möglich ist, zeigt die Seeverkehrsprognose 2030, die für den JWP einen Containerumschlag von 3,4 Millionen TEU prognostiziert. Um kurzfristig Zuwächse im Containerverkehr verzeichnen zu können, ist der Ansatz der neuen Vermarktungsgesellschaft „Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing“, potenziellen Kunden individuelle Konzepte und Transportlösungen im JWP aufzuzeigen, sicherlich ein probates Mittel. Profitieren wird der JWP mittelfristig von der Entwicklung der Schiffsgrößen. Auch wenn aktuell Fahrrinnenanpassungen an Elbe und Weser geplant sind, so werden die Häfen in Hamburg und Bremerhaven vollbeladen nicht von den Containerschiffen der neusten Generation angelaufen werden können.

#### Kooperationspotenziale der Seehäfen ermitteln und verstärkt nutzen

Im Sinne einer norddeutschen Kooperation sollte es Ziel sein, Kooperationen zwischen Häfen und anderen Logistikakteuren zu fördern. In ausgewählten Themenfeldern können auch Kooperationen konkurrierender Häfen die jeweilige Wettbewerbsfähigkeit erhöhen. Eine Kooperation der norddeutschen Containerhäfen und ihrer Unternehmen sichert Arbeitsplätze und Wettbewerbsvorteile. In einer Kooperation lassen sich gemeinsame Interessen gegenüber einem konzentrierten und globalisierten Markt besser durchsetzen. Außerdem stärkt eine Kooperation von Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven das Auftreten gegenüber dem Bund.

Ein Bereich, in dem eine Kooperation aus ökonomischer Sicht zwingend notwendig ist, ist die Offshore-Windenergie. Hier finden in den Häfen derzeit umfangreiche Investitionen statt, die nach Angaben mehrerer Experte/innen einer stärkeren Abstimmung bedürfen. Hier ist zu prüfen, ob ein Gesprächsforum eingerichtet werden kann, in dem die Ausbaupläne der Häfen gemeinsam von Bund, Ländern und Wirtschaft abgestimmt und gegebenenfalls in Form eines Offshore-Hafenentwicklungsplanes festgehalten werden können.

#### Finanzierung der Hafenausbaumaßnahmen im Zuge der Energiewende neu regeln

Um die Länder von den Kosten für die Ausbaumaßnahmen der Häfen für die Offshore-Windenergieindustrie teilweise zu entlasten, muss die Energiewende als nationale Aufgabe verstanden werden, an der sich der Bund in angemessener Höhe finanziell beteiligt.

#### Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen

Von großer Bedeutung für die Konkurrenzfähigkeit der großen deutschen Containerhäfen ist der Ausbau der Hinterlandanbindungen. Schon heute gibt es auf wichtigen norddeutschen Verkehrsachsen regelmäßig Engpässe. Mit dem prognostizierten Anstieg der Umschlagszahlen in den Häfen ist davon auszugehen, dass sich diese Situation weiter verschärft. Überlastete Hinterlandverkehre auf allen Verkehrsträgern können für die großen deutschen Containerhäfen im Hafenwettbewerb innerhalb der Nordrange auf Dauer jedoch eine Schwächung bedeuten. Um die Engpässe in den Hafengebieten sowie dem Dreieck Hamburg-Bremen-Hannover aber auch Richtung Dänemark zu entspannen, müssen insbesondere die Infrastrukturprojekte mit Seehafenbezug weiter vorangebracht und finanziell abgesichert werden. Dies gilt gleichermaßen für die Straßen- und die Schienenverkehrsinfrastruktur.

## Gesamtdeutsche Bedeutung der Seehäfen verstärkt kommunizieren

Mit Blick auf die Verteilung finanzieller Mittel für Infrastrukturprojekte und die öffentliche Akzeptanz infrastruktureller Ausbaumaßnahmen muss es gelingen, deutschlandweit ein Verständnis für die gesamtdeutsche Bedeutung der Seehäfen und deren Hinterlandanbindungen zu schaffen. Hierfür ist es auch notwendig, die Öffentlichkeit frühzeitig in die Planungen entsprechender Infrastrukturprojekte mit einzubeziehen.

## Vereinheitlichung der Schwefelgrenzwerte auf den europäischen Meeren

Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den europäischen Häfen, sollten die strengen Schwefelgrenzwerte, die aktuell nur in der Nord- und Ostsee gelten, auf alle europäischen Gewässer ausgeweitet werden.

## Zollrechtliche Gleichstellung des Seeverkehrs im Binnenmarkt (Projekt „Blue Belt“)

Bislang unterliegen Schiffe bei Fahrten zwischen zwei EU-Häfen im Zielhafen den gleichen zollrechtlichen Kontrollen, als würden sie die EU aus einem Drittstaat heraus anlaufen. Schiffe, die Güter innerhalb des EU-Binnenmarktes transportieren, werden beim Anlaufen eines EU-Hafens also zollrechtlich behandelt wie Schiffe aus Übersee. Dies führt mitunter zu Zeitverlusten und verursacht Zusatzkosten, was den Schiffstransport im Short-Sea-Bereich gegenüber dem Landtransport schwächt.

Im Jahr 2010 beschloss die EU das Projekt „Blue Belt“, mit dem die zollrechtliche Gleichstellung des Seeverkehrs gegenüber dem Landverkehr gewährleistet werden soll. Die Schwierigkeit in der Umsetzung liegt darin, eine Methode zu finden, mit der Schiffe beobachtet werden können, um sicherzustellen, dass sie zwischenzeitlich keinen Hafen außerhalb der EU angelaufen haben. In einem Pilotprojekt, an dem alle EU-Häfen und 253 Schiffe teilnahmen, wurde genau dies erfolgreich mittels des europäischen, auf Satellitenortung beruhenden „SafeSeaNet“-Systems der European Maritime Safety Agency (EMSA) getestet. Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) fordert deshalb, das „SafeSeaNet“-System in den Regelbetrieb des „Blue Belt“ zu übernehmen und den Seeverkehr im Binnenmarkt so von bürokratischen Hemmnissen zu befreien.<sup>56</sup>

## Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken der Branche Häfen und Logistik in Norddeutschland

**Tabelle 3: Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken der Branche Häfen und Logistik in Norddeutschland**

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die norddeutschen Seehäfen sind das Rückgrat der exportorientierten und zugleich importabhängigen deutschen Wirtschaft</li> <li>• An der deutschen Küste können Güter jeglicher Art umgeschlagen werden</li> <li>• Vielzahl an Spezialhäfen, die sich auf den Umschlag einzelner Güterarten fokussieren</li> <li>• Sehr hohe direkte und indirekte Beschäftigungseffekte der Hafen- und Logistikwirtschaft Einsatz neuer, effizienter Technologien in den Häfen mit positiven Effekten für Arbeitsbedingungen, Qualifikationsstruktur und Umwelt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überlasteter Hinterlandverkehr in den Ballungsräumen Hamburg und Bremen und auf den Hauptverkehrsachsen Norddeutschlands</li> <li>• Unterfinanzierte, z. T. marode Verkehrsinfrastruktur</li> <li>• Fehlende Versorgungsinfrastruktur für Schiffe mit alternativen Schiffsantrieben</li> <li>• Fachkräftengpässe bei Berufskraftfahrern (Arbeitsbedingungen)</li> </ul>

<sup>56</sup> Vgl. Bundesverband der deutschen Industrie e.V. (BDI): Mobilitätsagenda der Deutschen Industrie.

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erwartetes Umsatz- und Beschäftigungswachstum im Logistiksektor</li> <li>• Positive Umsatz- und Beschäftigungseffekte in den Häfen im Zuge der Energiewende</li> <li>• Erwartete Zunahme des Güter- und Containerumschlags in den deutschen Seehäfen</li> <li>• Positionierung des JadeWeserPort als dritten deutschen Containerhafen in der Nordrange</li> <li>• In einigen Häfen stehen noch viele freie Flächen für Hafenerweiterungen zur Verfügung</li> <li>• Blue Belt: zollrechtliche Gleichstellung des Seeverkehrs im Binnenmarkt Nutzung von Kooperationspotenzialen der Seehäfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Starke Konjunkturabhängigkeit</li> <li>• Z. T. starke Abhängigkeit von einzelnen Handelspartnern</li> <li>• One-Port-Strategie Rotterdams</li> <li>• Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Schwefelgrenzwerte auf den europäischen Meeren (Verkehrsverlagerung zu Mittelmeerhäfen und Verkehrsverlagerung von Schiff auf Straße)</li> <li>• Verkehrsverlagerung im Containersegment zu anderen Häfen der Nordrange durch den Einsatz größerer Schiffstypen</li> <li>• Verkehrsverlagerungen im Seeverkehr bei weiteren Ausfällen des Nord-Ostsee-Kanals</li> <li>• Verkehrsengpässe im Hinterland als Hemmnis für das Ausschöpfen von Umschlagpotenzialen</li> <li>• Rückgang von Umschlagkapazitäten und neg. Umsatz- und Beschäftigungseffekte in Häfen durch Verunsicherung in der Offshore-Industrie</li> <li>• Fachkräftemangel infolge der demografischen Entwicklung und steigender Anforderungen an Beschäftigte</li> <li>• Port Package III</li> </ul>

Quelle: Eigene Darstellung.