



## Detailansicht des Registereintrags

### Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS)

Aktuell seit 18.05.2026 19:14:26

Eingetragener Verein (e. V.)

<b>Registernummer:</b>	R004160
<b>Ersteintrag:</b>	11.04.2022
<b>Letzte Änderung:</b>	18.05.2026
<b>Letzte Jahresaktualisierung:</b>	19.06.2025
<b>Tätigkeitskategorie:</b>	Wirtschaftsverband oder Gewerbeverband/ verein
<b>Kontaktdaten:</b>	Adresse: Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) Am Sandtorkai 2 20457 Hamburg Deutschland  Telefonnummer: +4940883657870 E-Mail-Adressen: info@zds-seehaefen.de Webseiten: <a href="http://www.zds-seehaefen.de">www.zds-seehaefen.de</a>
<b>Hauptstadtrepräsentanz:</b>	Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) Leipziger Platz 8 10117 Berlin  Telefonnummer: +493022012569 E-Mail-Adresse: info@zds-seehaefen.de

**Hauptfinanzierungsquellen** (in absteigender Reihenfolge):

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

Mitgliedsbeiträge

**Jährliche finanzielle Aufwendungen im Bereich der Interessenvertretung:**

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

270.001 bis 280.000 Euro

**Vollzeitäquivalent der im Bereich der Interessenvertretung beschäftigten Personen:**

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

5,00

**Vertretungsberechtigte Person(en):**

1. **Prof. Dr. Sebastian Jürgens**  
Funktion: Präsident
2. **Matthias Magnor**  
Funktion: Vizepräsident
3. **Jan Müller**  
Funktion: Mitglied des Präsidiums
4. **Jens Aurel Scharner**  
Funktion: Mitglied des Präsidiums
5. **Jeroen Eijsink**  
Funktion: Mitglied des Präsidiums

**Betraute Personen, die Interessenvertretung unmittelbar ausüben (9):**

1. **Florian Keisinger Dr.**
2. **Lutz Könner**
3. **Lennart Albrecht**
4. **Andre Lehmann**  
Tätigkeit bis 03/25:  
Büroleitung / Referent  
für ein Mitglied des Deutschen Bundestages
5. **Prof. Dr. Sebastian Jürgens**
6. **Matthias Magnor**
7. **Jan Müller**
8. **Jens Aurel Scharner**
9. **Jeroen Eijsink**

**Gesamtzahl der Mitglieder:**

21 Mitglieder am 30.12.2025, ausschließlich juristische Personen, Personengesellschaften oder sonstige Organisationen

**Mitgliedschaften (6):**

1. FEPORT (Federation of European Private Port Operators), Brüssel
2. UNISTOCK (Union des Stockeurs Professionnels de Cereales Dans La C.E.E.), Brüssel
3. DEUTSCHES VERKEHRSFORUM E.V. (DVF), Berlin
4. DEUTSCHES MARITIMES ZENTRUM (DMZ), Hamburg
5. Initiative System Wasserstraße (ISW), Berlin
6. Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V. (VBW), Duisburg

**Beschreibung der Tätigkeit sowie Benennung der Interessen- und Vorhabenbereiche**

---

**Interessen- und Vorhabenbereiche (32):**

Arbeitsrecht/Arbeitsbedingungen; Außenwirtschaft; Parlamentarisches Verfahren; Allgemeine Energiepolitik; Energienetze; Erneuerbare Energien; EU-Binnenmarkt; EU-Gesetzgebung; Cybersicherheit; Lebensmittelsicherheit; Öffentliche Finanzen, Steuern und Abgaben; Politisches Leben, Parteien; Stadtentwicklung; Sonstiges im Bereich "Raumordnung, Bau- und Wohnungswesen"; Öffentliches Recht; Öffentlicher Dienst und öffentliche Verwaltung; Verwaltungstransparenz/Open Government; Sonstiges im Bereich "Staat und Verwaltung"; Artenschutz/Biodiversität; Immissionsschutz; Klimaschutz; Nachhaltigkeit und Ressourcenschutz; Güterverkehr; Schienenverkehr; Schifffahrt; Verkehrsinfrastruktur; Verkehrspolitik; Handel und Dienstleistungen; Industriepolitik; Kleine und mittlere Unternehmen; Wettbewerbsrecht; Wissenschaft, Forschung und Technologie

**Die Interessenvertretung wird ausschließlich in eigenem Interesse selbst wahrgenommen.**

**Beschreibung der Tätigkeit:**

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) ist der Bundesverband der 150 am Seegüterumschlag in den Häfen beteiligten Betriebe in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Der ZDS vertritt die gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der Unternehmen und schließt für seine tarifgebundenen Mitglieder Tarifverträge für die Hafentarbeiter.

Der ZDS setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken und ihre Standortbedingungen zu sichern. Im Hinblick auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wirkt der ZDS darauf hin, dass die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen so ausgebaut werden, dass sie den Erfordernissen gerecht werden, die sich aus dem internationalen Wettbewerb ergeben. In der Ordnungspolitik setzt sich der ZDS dafür ein, dass faire Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen einschließlich ihrer Hinterlandverkehre in der EU und im Verhältnis zu Nachbarstaaten hergestellt und gesichert werden.

Der ZDS schließt für seine tarifgebundenen Mitglieder Tarifverträge für die Hafentarbeiter der

deutschen Seehafenbetriebe ab. Tarifpartner ist die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di.

Die wesentlichen Aufgaben des ZDS liegen dabei in der

- Interessenvertretung der deutschen Hafenwirtschaft gegenüber den Küstenländern, dem Bund und der Europäischen Union,
- Veröffentlichung von Positionspapieren, Stellungnahmen und Gutachten zu hafenauffinen Themenfeldern
- Organisation von Fachveranstaltungen und Parlamentarischen Abenden
- Wahrnehmung der Standpunkte der Unternehmen gegenüber der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und Abschluss von Tarifverträgen für die Hafentarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe,
- Zusammenarbeit mit anderen nationalen und internationalen Organisationen der Verkehrswirtschaft.

## Konkrete Regelungsvorhaben (9)

---

### 1. NIS-2-Umsetzungsgesetz - 1:1-Umsetzung des EU-Rechts

#### **Beschreibung:**

Einbindung und Beteiligung der Wirtschaft und damit die Prüfung auf Praxiseignung eines Gesetzesvorhabens für den geeigneten Weg, um das gesetzgeberische Ziel der Cybersicherheit für Deutschland zu erreichen (Beibehaltung von § 58 Abs. 4 BSIG). Um wettbewerbsfähig am Markt agieren zu können, darf die unternehmerische Freiheit nicht durch nationale Vorgaben zum Komponenten- und Produkteinsatz in den Unternehmen eingeschränkt, entschleunigt oder durch Widersprüche zur vorhandenen Gesetzeslage behindert werden. Die Übernahme der NIS2-Richtlinie in deutsches Recht sollte ohne wesentliche Verschärfungen oder Erweiterungen erfolgen.

#### **Bundesrats-Drucksachennummer:**

BR-Drs. 380/24 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der NIS-2-Richtlinie und zur Regelung wesentlicher Grundzüge des Informationssicherheitsmanagements in der Bundesverwaltung (NIS-2-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetz)

Zuständiges Ministerium: BMI (20. WP) [alle RV hierzu]

#### *Zuvor:*

Referentenentwurf (BMI) (20. WP): Entwurf eines NIS-2-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetzes (Vorgang)

#### **Bundestags-Drucksachennummer:**

BT-Drs. 20/13184 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der NIS-2-Richtlinie und zur Regelung wesentlicher Grundzüge des Informationssicherheitsmanagements in der Bundesverwaltung (NIS-2-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetz)

Zuständiges Ministerium: BMI (20. WP) [alle RV hierzu]

*Zuvor:*

Referentenentwurf (BMI) (20. WP): Entwurf eines NIS-2-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetzes (Vorgang)

**Betroffenes geltendes Recht:**

BSIG 2009 [alle RV hierzu]

**Interessenbereiche:**

Cybersicherheit [alle RV hierzu]

2. **Gesetz zur Umsetzung der CER-Richtlinie - Bestandsschutz zugunsten bereits erfüllter gesetzlicher Regelungen**

**Beschreibung:**

Im Hinblick auf zukünftig zu implementierende Maßnahmen wird auch auf den Stand der Technik verweisen, somit auf die zukünftigen branchenspezifischen Resilienzstandards. Hierbei ist zwingend ein Bestandsschutz der bereits etablierten bzw. gesetzlich festgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen (z. B. ISPS-Code) unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und Funktionalität zu berücksichtigen. Der Begriff "Resilienzplan" sollte daher konkreter definiert werden. Die Identifizierung und angemessene zeitliche Planung von notwendigen Maßnahmen (Berücksichtigung der betrieblichen Praxis, wie z. B. die Budgetplanung, Ausschreibungen, Genehmigungen, etc.) sollte in die Gesamtbetrachtung mit einbezogen werden.

**Bundesrats-Drucksachennummer:**

BR-Drs. 550/24 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen

Zuständiges Ministerium: BMI (20. WP) [alle RV hierzu]

*Zuvor:*

Referentenentwurf (BMI) (20. WP): Gesetz zur Umsetzung der CER-Richtlinie und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen (Vorgang)

**Bundestags-Drucksachennummer:**

BT-Drs. 20/13961 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen

Zuständiges Ministerium: BMI (20. WP) [alle RV hierzu]

*Zuvor:*

Referentenentwurf (BMI) (20. WP): Gesetz zur Umsetzung der CER-Richtlinie und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen (Vorgang)

**Interessenbereiche:**

Sonstiges im Bereich "Staat und Verwaltung" [alle RV hierzu]

### **3. Gesetzentwurf zur Änderung des Kohlendioxid Speichergesetzes (KSpG) - Erweiterung des Geltungsbereichs auf die gesamte Transportkette**

#### **Beschreibung:**

Aus der Sicht der Hafenwirtschaft erscheint nicht überzeugend, dass der Transport per Lkw, Schiff oder Schiene pauschal als unwirtschaftlich / nicht nachhaltig eingeordnet wird. Das Themenfeld "CO<sub>2</sub>-Transport" wird auf Pipeline-Transporte verengt. U. E. sollte dem CO<sub>2</sub>-Schiffs-/ Schienentransport größere Aufmerksamkeit gewidmet werden, da Transporte über diese Verkehrsträger schneller umgesetzt werden können als Transporte durch Pipelines, die erst geplant, planfestgestellt u. gebaut werden müssen. Eine CO<sub>2</sub>-Transportinfrastruktur wird zunächst auf dem Schiffs- u. Schienentransport, ergänzend auf Tankwagentransporten, basieren. Seehäfen bieten Infrastrukturen / Zwischenlager für die multimodalen Transportketten, denn sie sind Drehscheiben im Rahmen der Energiewende u. Logistikchnittstellen.

#### **Bundesrats-Drucksachenummer:**

BR-Drs. 266/24 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kohlendioxid-Speichergesetzes

Zuständiges Ministerium: BMWK (20. WP) [alle RV hierzu]

#### *Zuvor:*

Referentenentwurf (BMWK) (20. WP): Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Kohlendioxid Speichergesetzes

#### **Bundestags-Drucksachenummer:**

BT-Drs. 20/11900 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kohlendioxid-Speichergesetzes

Zuständiges Ministerium: BMWK (20. WP) [alle RV hierzu]

#### *Zuvor:*

Referentenentwurf (BMWK) (20. WP): Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Kohlendioxid Speichergesetzes

#### **Betroffenes geltendes Recht:**

KSpG [alle RV hierzu]

#### **Interessenbereiche:**

Allgemeine Energiepolitik [alle RV hierzu]

### **4. Entwurf einer Zweiten Verwaltungsvorschrift zur Änderung der TA Lärm - Ausnahme für die Erweiterung von Hafengebieten**

#### **Beschreibung:**

Der Entwurf zur Änderung der TA Lärm steht deutlich im Widerspruch zu der vom Bundeskabinett am 22. März 2024 verabschiedeten Nationalen Hafenstrategie. Das in der Strategie enthaltene und von allen beteiligten Bundesressorts abgestimmte und mitgetragene strategische Ziel „Förderung von Flächenvorsorge und -entwicklung“ sehen wir damit als potenziell gefährdet an.

Die inhaltliche Hervorhebung von Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr bedeutet

Auslegungsschwierigkeiten und Rechtsunsicherheiten – einerseits durch den unbestimmten Rechtsbegriff „öffentliches Interesse“ und andererseits durch die Aufzählung insbesondere ausnahmefähiger Anlagen oder Flächen. Diese beziehen jedoch relevante Bereiche von Hafengebieten, die nicht direkt diesen Anlagen zuordbar sind, nicht mit ein.

**Referentenentwurf:**

Referentenentwurf einer zweiten Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (20. WP) (Vorgang) [alle RV hierzu]

Datum der Veröffentlichung: 30.05.2024

Federführendes Ministerium: BMUV (20. WP) [alle RV hierzu]

**Interessenbereiche:**

Güterverkehr [alle RV hierzu]; Stadtentwicklung [alle RV hierzu]

5. **Einführung des Verrechnungsmodells beim Erhebungsverfahren für die Einfuhrumsatzsteuer - Einführung des Verrechnungsmodells**

**Beschreibung:**

Bei der Einfuhr von Gütern nach Deutschland verursacht das in Deutschland aktuell angewandte Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer eine unnötige Bindung von Liquidität und damit erhöhte Kosten für Importeure, die in den EU-Nachbarstaaten nicht anfallen. Zwar haben Bund und Länder mit dem Fristenmodell einen wichtigen Schritt zur Annäherung getan. Doch nur durch ein Verrechnungsmodell können Kosten für Wirtschaft und Verwaltung weiter gesenkt und der Anreiz für Importeure gestärkt werden, deutsche Flug- und Seehäfen zu nutzen. Logistikzentren sowie Niederlassungen von Dienstleistern und Unternehmen würde das Verrechnungsmodell neue Anreize bieten, sich hierzulande anzusiedeln. Mit dem Verrechnungsmodell können öffentl. Einnahmen und die Ökobilanz von Güterströmen optimiert werden.

**Betroffenes geltendes Recht:**

UStG 1980 [alle RV hierzu]

**Interessenbereiche:**

EU-Binnenmarkt [alle RV hierzu]; Handel und Dienstleistungen [alle RV hierzu]; Öffentliche Finanzen, Steuern und Abgaben [alle RV hierzu]; Wettbewerbsrecht [alle RV hierzu]

6. **Nachprüfung der Anwendung des EU-Beihilferechts auf maritime Transport- und Wertschöpfungsketten**

**Beschreibung:**

Deutsche Hafenbetriebe konkurrieren global mit internationalen Umschlag-, Schifffahrts- und Logistikunternehmen. Auf Grundlage der EU-Leitlinien für die Seeschifffahrt werden Schifffahrtsunternehmen im Gegensatz zu sonstigen Marktteilnehmern massiv und marktverzerrend subventioniert, insbesondere durch die Tonnagebesteuerung. Die Tonnagebesteuerung führt v. a. bei ertragsstarken Reedereien zu einer unverhältnismäßig niedrigen Steuerbelastung. Der ZDS bittet die Bundesregierung, auf eine zeitnahe Nachprüfung der EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr, die trotz einschneidender

Veränderungen der Schifffahrtsmärkte seit 2004 nicht angepasst worden sind, durch die EU-Kommission, sowie auf eine ausgewogene Anwendung des Beihilferechts in Deutschland hinzuwirken.

**Betroffenes geltendes Recht:**

ESTG [alle RV hierzu]

**Interessenbereiche:**

EU-Gesetzgebung [alle RV hierzu]; Wettbewerbsrecht [alle RV hierzu]

**Stellungnahmen/Gutachten (1):**

1. SG2407230016 (PDF - 3 Seiten)

**Adressatenkreis:**

Versendet am 18.07.2024 an:

**Bundesregierung**

Bundesministerium der Finanzen (BMF) [alle SG dorthin]

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (20. WP)

[alle SG dorthin]

7. Entwurf einer Verordnung über Mitteilungen zu beitragspflichtigen Ladungen nach dem HNS-Gesetz - Aussetzung des Gesetzgebungsverfahrens

**Beschreibung:**

Zur Umsetzung des HNS-Übereinkommens 2010 soll ein HNS-Fonds eingerichtet werden. Dieser speist sich aus von den Empfängern von HNS, das als Massengut auf See transportiert und in einem Hafen gelöscht worden ist, zu entrichtenden Beiträgen. Beitragspflichtig ist die Person, die das HNS-Massengut tatsächlich entgegengenommen hat („physischer Empfänger“). Physischer Empfänger ist danach die Person, welche die beitragspflichtige Ladung, die in Häfen und an Umschlagplätzen gelöscht wird, tatsächlich entgegennimmt, mithin Seehafenbetriebe in Vertragsstaaten. Der ZDS setzt sich für die Aussetzung der HNS-Gesetzgebung ein, denn Seehafenbetriebe sind lediglich mit dem Umschlag innerhalb der Lieferkette betraut und haben kein eigenes wirtschaftliches Interesse an den Ladungsgütern als Empfänger.

**Vom IV eingegebener Referentenentwurfstitel:**

Referentenentwurf einer Verordnung über Mitteilungen zu beitragspflichtigen Ladungen nach dem HNS Gesetz

Datum des Referentenentwurfs: 06.09.2024

Federführendes Ministerium: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (20. WP) [alle RV hierzu]

**Interessenbereiche:**

Güterverkehr [alle RV hierzu]; Schifffahrt [alle RV hierzu]; Wettbewerbsrecht [alle RV hierzu]

## **8. Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des nationalen Rechts an die Reform des Gemeinsamen EU-Asylsystems - Anpassung der Regelungen über Häfen**

### **Beschreibung:**

Der Entwurf sieht für § 65 Aufenthaltsgesetz folgenden Text vor: "Der Unternehmer eines Hafens (...) ist verpflichtet, auf dem Gelände des Hafens (...) geeignete Unterkünfte zur Unterbringung von Ausländern, die nicht die Einreisevoraussetzungen (...) erfüllen, bis zum Vollzug der grenzpolizeilichen Entscheidung über die Einreise bereitzustellen." Der ZDS bittet um Überarbeitung des Gesetzesentwurfes: Die wenigsten der 51 Häfen mit Grenzübergangsstellen bedienen Passagierverbindungen ins Nicht-EU-Ausland. Die Anzahl illegaler Einreisen an deutschen Seehäfen dürfte nur einen Bruchteil illegaler Einreisen darstellen. Der ZDS regt ferner an, den Begriff "Hafenunternehmer" genauer zu definieren. Hafenflächen sind knapp und eignen sich weder betrieblich noch rechtlich für die Unterbringung.

### **Bundestags-Drucksachenummer:**

BT-Drs. 20/13963 (Vorgang) [alle RV hierzu]

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des nationalen Rechts an die Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems (GEAS-Anpassungsgesetz)

Zuständiges Ministerium: BMI (20. WP) [alle RV hierzu]

### *Zuvor:*

Referentenentwurf (BMI) (20. WP): Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des nationalen Rechts an die Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems (20. WP) (Vorgang)

### **Betroffenes geltendes Recht:**

AufenthG 2004 [alle RV hierzu]

### **Interessenbereiche:**

Öffentliches Recht [alle RV hierzu]

## **9. Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung des Zollkodex der Union - Anpassung der Vorschriften über die vorübergehende Verwahrung**

### **Beschreibung:**

Der Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung des Zollkodex soll dazu dienen, die Zollverfahren für vertrauenswürdige Wirtschaftsbeteiligte zu vereinfachen, die Überwachung der Lieferketten zu verbessern und illegalen Handel zu bekämpfen. Der Verordnungsvorschlag sieht vor, die vorübergehende Verwahrung bei zugelassenen Empfängern von derzeit 90 Tagen auf 3 bis maximal 6 Tage zu verkürzen. Aus Sicht der Seehafenwirtschaft ist diese Verkürzung des Zeitrahmens jedoch weder praktikabel noch handhabbar. Die Hafenwirtschaft erwartet hier eine flexible Lösung, um negative Auswirkungen auf die Wirtschaft insgesamt zu vermeiden. Auch für den Warenverkehr zwischen Einrichtungen der vorübergehenden Verwahrung sollten wie im bisherigen UZK (Artikel 148 Abs. 5) Regelungen getroffen werden.

### **Interessenbereiche:**

EU-Binnenmarkt [alle RV hierzu]; EU-Gesetzgebung [alle RV hierzu]; Güterverkehr [alle RV hierzu]; Handel und Dienstleistungen [alle RV hierzu]

### **Stellungnahmen/Gutachten (1):**

1. SG2504290011 (PDF - 2 Seiten)

#### **Adressatenkreis:**

Versendet am 23.04.2025 an:

#### **Bundesregierung**

Bundesministerium der Finanzen (BMF) [alle SG dorthin]

## **Angaben zu Aufträgen (0)**

---

Die Interessenvertretung wird nicht im Auftrag ausgeübt.

## **Zuwendungen oder Zuschüsse der öffentlichen Hand**

---

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

Keine Zuwendungen oder Zuschüsse über 10.000 Euro erhalten.

## **Schenkungen und sonstige lebzeitige Zuwendungen**

---

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

#### **Gesamtsumme:**

0 Euro

## **Mitgliedsbeiträge**

---

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

#### **Gesamtsumme:**

1.050.001 bis 1.060.000 Euro

#### **Beitragszahler mit mehr als 10.000 Euro und mehr als 10% der Gesamtsumme (2):**

1. Unternehmensverband Bremische Häfen e. V.
2. Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

# Jahresabschluss/Rechenschaftsbericht

---

Geschäftsjahr: 01/24 bis 12/24

ZDS-Statusbericht-2024.pdf