



HAFEN HAMBURG

UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.

Jahresbericht 2020





HAFEN HAMBURG

**UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.**

Jahresbericht 2020

INHALT

VORWORT		4
EINS	Globale Rahmenbedingungen	6
ZWEI	Wirtschaftliche Kennzahlen des Hamburger Hafens	10
	<i>2.1 Umschlagsentwicklung</i>	11
	<i>2.2 Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung</i>	16
DREI	Ausbau der Verkehrsinfrastruktur	18
	<i>3.1 Seewärtige Zufahrt</i>	19
	<i>3.2 Straßeninfrastruktur</i>	21
	<i>3.3 Schieneninfrastruktur</i>	27
	<i>3.4 Binnenwasserstraßen</i>	28

VIER	HAFEN- UND VERKEHRSPOLITIK	32
	4.1 <i>Die Hafen- und Verkehrspolitik des Hamburger Senats</i>	33
	4.2 <i>Die Hafen- und Verkehrspolitik des Bundes</i>	40
	4.3 <i>Die Hafen- und Verkehrspolitik der Europäischen Union</i>	46
FÜNF	UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT	50
SECHS	HAFENSICHERHEIT	54
SIEBEN	TARIFPOLITIK	56
	GREMIEN UND GESCHÄFTSSTELLE	60

**Liebe Mitglieder,
liebe Leserinnen und Leser,**

die Menschheit befindet sich seit den weltweiten Pandemien der Pest mit über 100 Mio. Toten und der Spanischen Grippe mit bis zu 50 Mio. Toten erneut in einer Pandemie, die allerdings ökonomisch viel gravierendere Auswirkungen haben wird. Denn diese Pandemie trifft auf eine noch nie in der Menschheitsgeschichte dagewesene globalisierte und vernetzte Weltwirtschaft. Die ökonomischen, politischen und sozialen Auswirkungen können heute noch nicht im Einzelnen vorausgesehen werden. Sicher ist nur, dass die Auswirkungen sehr gravierend sein werden.

Das weltweite Wachstum wird in 2020 einbrechen, die Prognosen liegen bei bis zu acht Prozent. Für Deutschland wird mit einem Rückgang von über sechs Prozent gerechnet, für Europa mit bis zu acht Prozent. Dies wird auch die Unternehmen im Hamburger Hafen massiv treffen, denn weniger Wachstum bedeutet weniger Handel und auch weniger Warenumsatz. Seit Mai 2020 ist auch in einigen Hafenbetrieben Kurzarbeit eingeführt. Ob es – wie Optimisten prognostizieren – 2021 wieder richtig aufwärtsgehen wird, ist mehr als ungewiss.

Diese Krise trifft den Hamburger Hafen im Vergleich zu seinen nordeuropäischen Konkurrenten doppelt schwer:

- Nach fast 20 Jahren Vorlaufzeit ist die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe noch immer nicht realisiert. Die Bundeswasserstraßenverwaltung hat sehr schnell und vorbildlich nach Vorliegen des Baurechts große Teile zügig umgesetzt. Die für das Hamburger „Elb-Gebiet“ zuständige Hamburg Port Authority (HPA) hat Vergleichbares nicht geschafft. Hier liegt die Realisierung nicht nachvollziehbar weit hinter der des Bundes zurück. Kunden der Hamburger Hafenwirtschaft sind immer noch erheblichen Ein-



*Gunther Bonz,
Präsident des UVHH*

schränkungen in der Zufahrt zum Hafen ausgesetzt. Die Folgen sind weiterhin wesentlich geringere Umschlagsmengen.

- Die massive steuerliche Benachteiligung bei Importen über deutsche Seehäfen („Einfuhrumsatzsteuer“) ist immer noch nicht beseitigt. Auch hier kämpfen deutsche Logistik- und Hafenunternehmen seit über 17 Jahren um Anpassung des deutschen Rechts an europäische Standards. Es ist schon grotesk:

Zur Bekämpfung des Coronavirus (Sars-CoV-2) haben Bundestag und Bundesrat innerhalb weniger Stunden und Tage durch einfache Gesetze die Mehrzahl der Grundrechte und damit Teile unserer Verfassung außer Kraft gesetzt und den Bundesbürgern seit dem 2. Weltkrieg noch nie dagewesene Einschränkungen auferlegt. Ebenfalls innerhalb weniger Tage haben Bund und alle Bundesländer finanzielle Rettungsschirme aufgespannt,

die in der Summe schon jetzt über eine halbe Billion Euro umfassen. Die gleichen politischen Verfassungsorgane aber sind seit 17 Jahren nicht imstande (oder Willens?), das deutsche Einfuhrumsatzsteuerrecht zu reformieren. Obwohl sogar die jetzige Bundesregierung diese Reform im Koalitionsprogramm vor vier Jahren versprochen hat. Zu begrüßen ist die jüngste Entscheidung der Bundesregierung, die Einfuhrumsatzsteuer endlich zu reformieren. Leider werden nur Zahlungsziele verlängert und Verrechnungsmöglichkeiten für den Importeur eingeführt. Diese Reform ist besser als nichts – aber die Politik ist auf halbem Wege stehen geblieben.

Wenn diese Reform jetzt nicht kommt, warum sollte politischen Versprechungen vor der Bundestagswahl im nächsten Jahr (2021) noch Glauben geschenkt werden?

- Hamburger Hafenunternehmen haben in der Wettbewerbsregion die bei weitem höchsten staatlichen Hafenkosten zu schultern. Aufgrund der Corona-Krise sind in vielen Häfen Europas die Hafenverwaltungen (Port Authorities) auf die Hafenunternehmen zugegangen und haben die Mieten/Pachten bzw. Konzessionsgebühren für die Terminalflächen gesenkt (zum Beispiel in Bremerhaven, Antwerpen, Barcelona) sowie vorgesehene Erhöhungen der Mieten für 2020 zurückgenommen. Die Hamburger Port Authority hat keine entsprechende Initiative gestartet – obwohl der Hamburger Hafen wegen des großen Anteils von Ladung aus China unter der Krise auch nach Erkenntnis der HPA besonders betroffen ist. Seit mittlerweile acht Jahren hat der Hamburger Hafen massiv Marktanteile an Rotterdam und Antwerpen verloren – bei der HPA aber stößt die Hafenwirtschaft insoweit nur auf „taube Ohren“.

Im Vorwort zum Jahresbericht 2019 habe ich eine Reihe weiterer Punkte und Benachteiligungen der Hamburger Hafenwirtschaft aufgeführt. Sie sind leider unverändert aktuell.

Wenn im nächsten oder möglicherweise erst im übernächsten Jahr ein Impfstoff gegen das Virus gefunden und „normales“ Leben wieder eingekehrt ist, werden wir sicher eines auch rückblickend sagen können:

Logistik, Handel, Hafen und Industrie sind wirtschaftlich nachhaltige Wirtschaftszweige unserer Stadt. Ob diese Wirtschaftszweige auch vom neuen Senat entsprechend unterstützt werden, bleibt abzuwarten. Die Ergebnisse der Koalitionsverhandlungen sind für den Hafen ambivalent. Auf der einen Seite ist zu begrüßen, dass die für den Hafen wichtigsten Infrastrukturprojekte, wie zum Beispiel die A26-Ost und der künftige Tunnel unter dem Köhlbrand, im Koalitionsvertrag verankert wurden. Auf der anderen Seite ist zu befürchten, dass sich die geplante Mobilitätswende negativ auf den Wirtschaftsverkehr auswirken wird. Wir werden uns daher bei der konkreten Umsetzung der im Koalitionsvertrag vereinbarten hafen-, verkehrs- und umweltpolitischen Ziele intensiv in die politische Debatte einbringen.

Für die großen auf uns zukommenden Herausforderungen wünsche ich uns allen (coronafreie) Gesundheit und die richtigen unternehmerischen Entscheidungen.

Ihr



Gunther Bonz
– Präsident –

EINS

GLOBALE RAHMEN- BEDINGUNGEN

Globale Rahmenbedingungen

Die Entwicklung der Weltwirtschaft lässt sich scharf in die Zeit „vor Corona“ und „inmitten“ trennen. Während der Internationale Währungsfonds (IWF) im vergangenen Jahr noch mit einem stabilen globalen Wachstum für 2020 gerechnet hat, mussten die Prognosen im Zuge der Corona-Pandemie deutlich nach unten korrigiert werden. Nachdem das weltweite reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2019 noch um 2,9 Prozent zunahm, wird für das laufende Jahr mit einem deutlichen Rückgang von insgesamt 3,0 Prozent gerechnet. Für 2021 stellt sich die Frage, wie das gleichzeitige Auftreten von Angebots- und Nachfrageschocks durch das quarantänebedingte Stilllegen ganzer Volkswirtschaften überwunden werden kann. Je eher ein sukzessives Wieder-Anlaufen der Wirtschaft – auch unter gesundheitlichen Aspekten – möglich ist, desto schneller kann sich auch die Konjunktur erholen. Im globalen Mittel rechnet der IWF hier mit einem möglichen Wachstum von 5,8 Prozent.

Während China und Indien noch ein geringes Wachstum zugetraut wird, soll das Gesamtergebnis für alle Entwicklungs- und Schwellenländer leicht negativ ausfallen. Russland, Afrika sowie Mittel- und Südamerika werden sich den Abwärtstendenzen nicht entziehen können. Die Industrieländer trifft die Krise insgesamt härter als seinerzeit der Finanzmarktcrash. Die globale Dimension der Pandemie zeigt sich besonders in der Einschätzung, dass sich das Volumen des Welthandels überproportional um 11,0 Prozent verringern soll (Quelle: Internationaler Währungsfonds – World Economic Outlook, April 2020).

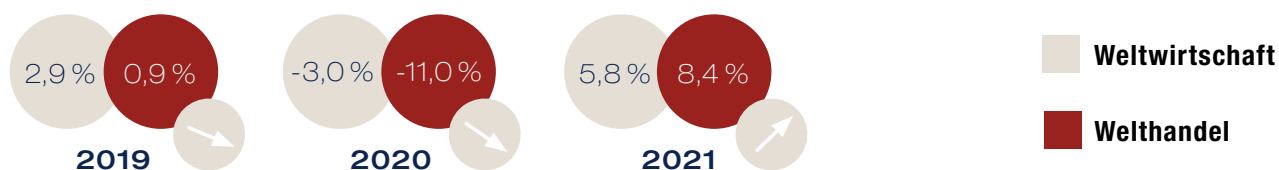
Deutschland ist nicht nur vom Gesundheitssystem her betrachtet, sondern auch fiskalpolitisch auf die Herausforderungen der Corona-Pandemie vergleichsweise gut

eingestellt. Die Rekordsteuereinnahmen der letzten Jahre ermöglichen nun eine starke finanzielle Unterstützung der deutschen Volkswirtschaft, die durch den Shutdown sehr stark beeinträchtigt ist. Das Bruttoinlandsprodukt ist 2019 zum zehnten Mal in Folge gewachsen. Dies ist der bisher längste Aufschwung im wiedervereinigten Deutschland. Die Hauptstützen des Wachstums waren die privaten und staatlichen Konsumausgaben sowie Bruttoanlageinvestitionen im Bausektor. Der Außenbeitrag war 2019 leicht negativ. Die hohe Beschäftigungsquote mit mehr als 45 Mio. Erwerbstätigen führte zu einem deutlichen Staatsüberschuss von knapp 50 Mrd. Euro oder 1,5 Prozent (Quelle: Statistisches Bundesamt, Januar 2020).

Die globalen Folgen der Corona-Pandemie sind noch nicht in vollem Umfang absehbar. Es ist aber schon jetzt klar, dass alle bisher angenommenen Prognosen für die weitere Entwicklung von Weltwirtschaft und Welthandel auf den Prüfstand gestellt werden müssen. Viele Experten sind sich einig, dass die Auswirkungen erheblicher als nach der Finanzkrise 2008/09 sein werden und weite Teile der Weltbevölkerung direkt und langfristig beeinflussen. Es ist zu vermuten, dass in vielen Ländern die soziale Frage in den Fokus rücken wird und Regierungen, die diesem Dialog ausweichen wollen, in verstärkte Bedrängnis geraten.

Für die Hafenwirtschaft und den Transportsektor sind indes mehrere Entwicklungen denkbar. Die Krise hat gezeigt, dass die globalen Lieferketten verwundbar sind. Es ist nicht nur in den betroffenen Gebieten Produktionskapazität stillgelegt, sondern auch durch Grenzschließungen der Warenverkehr behindert worden.

IWF-PROGNOSE FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTHANDEL

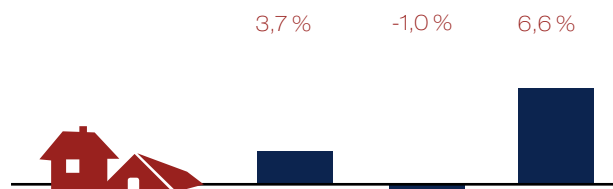


Ebenfalls wurde der Export von Gütergruppen kurzfristig untersagt, so dass Lieferungen nicht verschickt werden konnten. Es ist vor diesem Hintergrund durchaus denkbar, dass die betriebswirtschaftlichen Konzepte „global sourcing“ und „just in time“ einer Überprüfung unterzogen werden. Viele Länder werden künftig darüber nachdenken, bestimmte Produktionen nicht mehr auszulagern, sondern eine lokale Versorgung anstreben. Zumindest wird versucht werden, die Zulieferungen so zu diversifizieren, dass wichtige Waren nicht mehr nur aus einer Region beschafft werden können. Es wird ebenfalls zu einem verstärkten Aufbau von Lager- und Notfallbeständen kommen. Die damit einhergehende

Verkürzung der Produktions- und Lieferketten muss nicht zwingend negative Auswirkungen auf den Hafenstandort haben, da sich hier auch neue Dienstleistungsmöglichkeiten ergeben. Die Gestaltung von Wandel ist seit Jahrhunderten ein Kerngeschäft für Hafen- und Handelsstädte wie Hamburg. Der fest in die deutsche Volkswirtschaft eingebettete Universalhafen Hamburg wird daher auch diese Krise meistern und weiterhin das „Tor zur Welt“ bleiben.

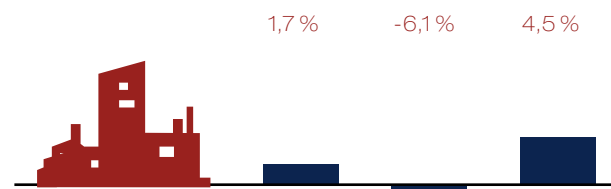


Entwicklungs- und Schwellenländer



	2019	2020	2021
Russland	1,3 %	-5,5 %	3,5 %
China	6,1 %	1,2 %	9,2 %
Indien	4,2 %	1,9 %	7,4 %
Brasilien	1,1 %	-5,3 %	2,9 %
Nordafrika und Mittlerer Osten	0,3 %	-3,3 %	4,2 %
Südafrika	0,2 %	-5,8 %	4,0 %

Industrienationen



	2019	2020	2021
USA	2,3 %	-5,9 %	4,7 %
Japan	0,7 %	-5,2 %	3,0 %
EU	1,7 %	-7,1 %	4,8 %
Deutschland	0,6 %	-7,0 %	5,2 %
Frankreich	1,3 %	-7,2 %	4,5 %
Italien	0,3 %	-9,1 %	4,8 %
Spanien	2,0 %	-8,0 %	4,3 %
Großbritannien	1,4 %	-6,5 %	4,0 %

Quelle: IWF, April 2020



Abfertigung von zwei
Großcontainerschiffen am
Eurogate Container Terminal
Hamburg (CTH)

ZWEI

WIRTSCHAFTLICHE
KENNZAHLEN DES
HAMBURGER HAFENS

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

2.1 Umschlagsentwicklung

Der Güterumschlag im Hamburger Hafen ist 2019 um 1,1 Prozent auf 136,6 Mio. t gestiegen.

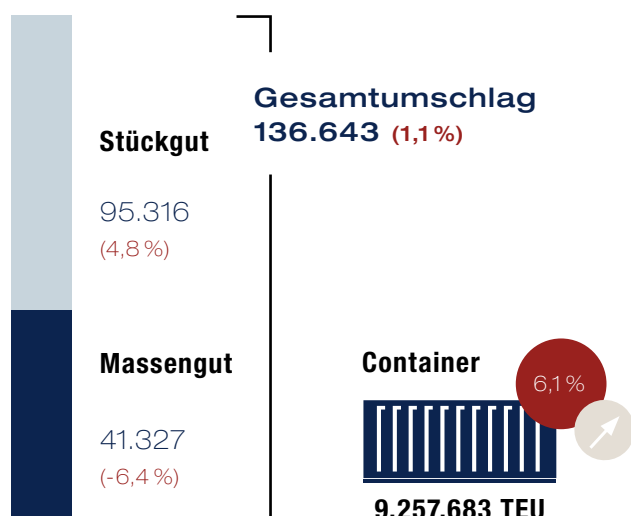
Der Containerumschlag stieg von 8,7 auf 9,3 Mio. TEU. Der Zuwachs ist ausschließlich auf beladene Container

zurückzuführen. Darüber hinaus sank die Zahl der Leercontainer noch einmal leicht um 0,9 Prozent. Diese stetige Entwicklung zeigt den Stellenwert der lokalen Industrie in der Metropolregion sowie die Stärken des Hamburger Hafens im Hinterlandverkehr.

Der Warenaustausch mit den USA stieg um bemerkenswerte 314 Prozent und beförderte die Vereinigten Staaten von Platz 18 auf Platz 2 der Top 10 der wichtigsten Handelspartner im Containerverkehr. Hier zeigen sich drastisch die Mengenauswirkungen von Änderungen in den Liniendiensten der Großreedereien.

GESAMTUMSCHLAG HAFEN HAMBURG 2019

Angaben in 1.000 t



Die Chinaverkehre – dazu zählen neben dem direkten Austausch mit der Volksrepublik China auch große Mengen des Umschlags mit Singapur sowie Waren aus Taiwan – haben sich nach einem leichten Einbruch im Vorjahr wieder erholt und stellen den Großteil aller umgeschlagenen Container im Hafen dar.

Auch das für Hamburg traditionell wichtige Fahrtgebiet Russland hat sich mit einem Umschlagsplus von über 14 Prozent erfreulich entwickelt. Die hiermit verbundenen Warenströme über Finnland sind dagegen zurückgegangen, da Russland eine Strategie der verstärkten Direktanläufe in seine Häfen fördert.

Quelle: Hamburg Port Authority

Polen und Schweden haben ihre relative Position gehalten, obwohl sie aufgrund der außergewöhnlichen Entwicklung der Amerikaverkehre jeweils einen Platz abgegeben haben.

Brasilien konnte nicht an das Rekordergebnis von 2018 anknüpfen und rutschte 2019 auf Platz 8. Der Warenaustausch mit Südkorea wächst seit dem Einbruch 2017 wieder das zweite Jahr in Folge. Indien musste die Top 10 verlassen und war 2019 auf dem 13. Rang der Handelspartner zu finden.

Im Hamburger Hafen verringerte sich der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut und RoRo-Ladung um 8,1 Prozent. Dabei entwickelten sich Im- und Export stark gegenläufig. Besonders Südfrüchte werden immer häufiger per Container importiert und fehlen somit in der Statistik des konventionellen Umschlags. Auch die Einfuhr

von Metallen war rückläufig. Dagegen konnte der Export von Eisen, Stahl, Kfz und Projektladung solide zulegen.

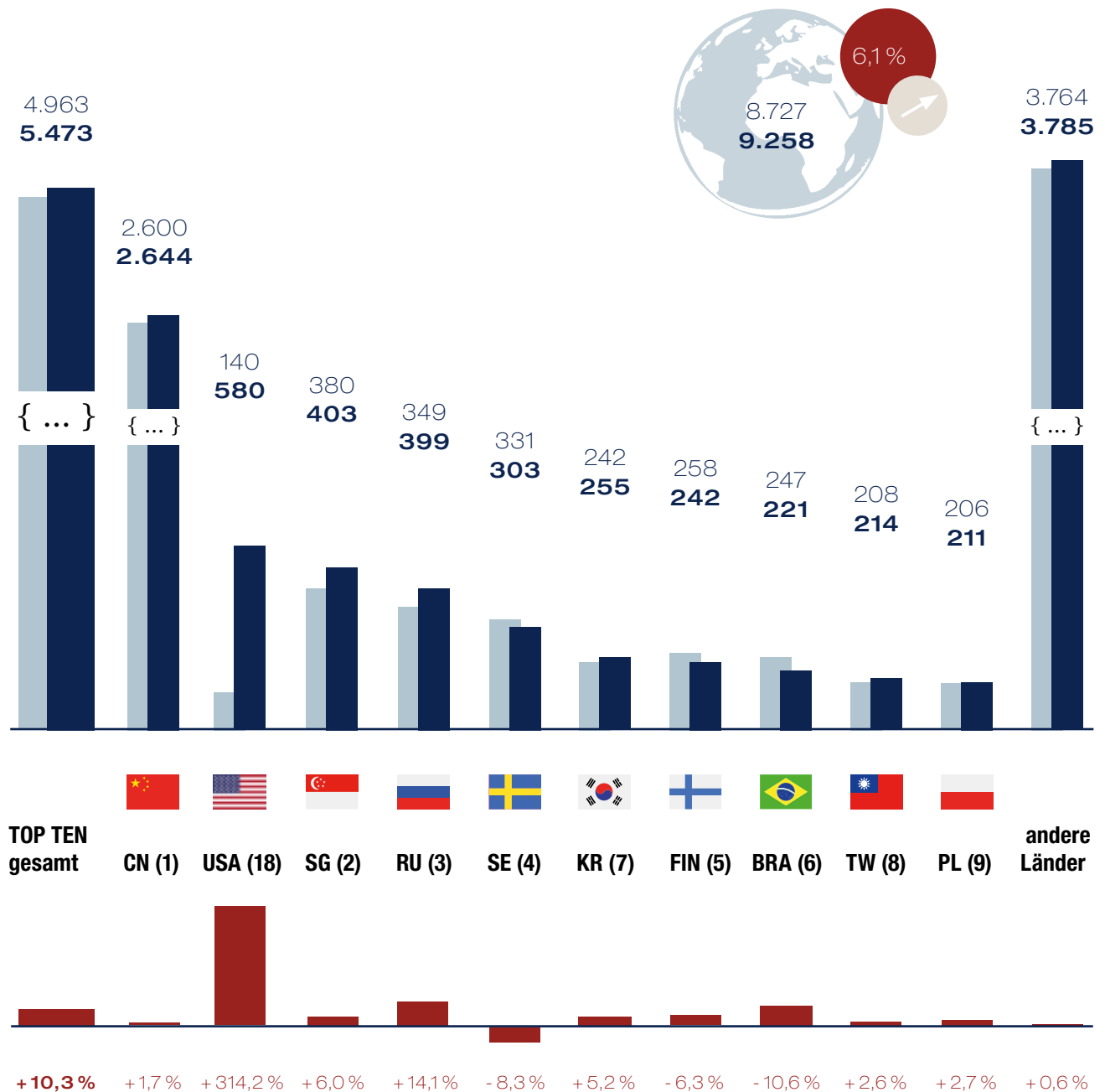
Die Mengen beim Massengutumschlag sind 2019 um 6,4 Prozent zurückgegangen. Bei den Sauggütern belasteten die geringen Getreideexporte aufgrund der schwankenden Ernteerträge die Umschlagszahlen. Bei Flüssiglading ist ein deutlicher Rückgang beim Import von Mineralölprodukten und Rohöl zu verzeichnen. Beim Greifergut ist gleichzeitig ein Rückgang der Kohleimporte zu beobachten. Beides sind Anzeichen für Änderungen im Energiemix sowie für vergleichsweise milde Winter mit kürzeren Heizperioden.

Das Terminal Unikai ist unter anderem spezialisiert auf die Verladung von Fahrzeugen.



DIE ZEHN WICHTIGSTEN HANDELSPARTNER IM CONTAINERVERKEHR

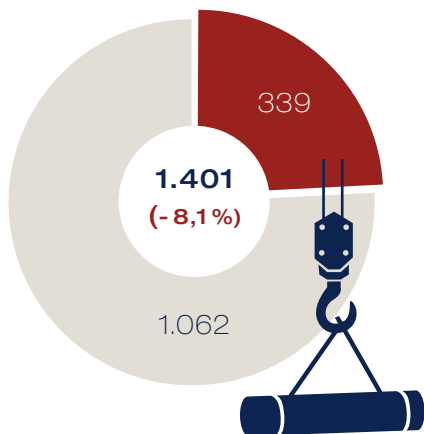
Container 2018 Container 2019 Angaben in 1.000 TEU



Quelle: Hafen Hamburg Marketing e.V. (in Klammern die Vorjahresplatzierung)

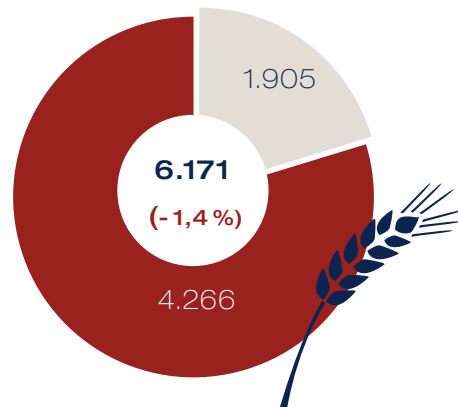
UNIVERSALHAFEN HAMBURG: WICHTIGE GÜTERGRUPPEN IM NICHT CONTAINERISIERTEN UMSCHLAG 2019

■ Import ■ Export Angaben in 1.000 t



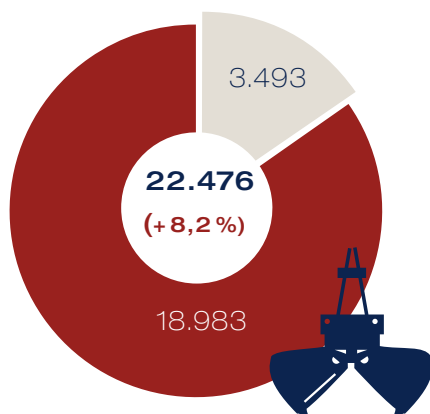
Konventionelles Stückgut:

u. a. Südfrüchte, Metalle, Papier, Fahrzeuge, Projektladung, Eisen/Stahl



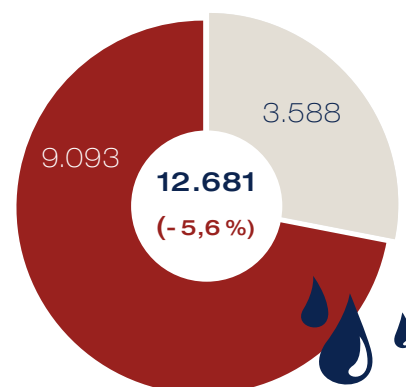
Sauggut:

u. a. Ölfrüchte, Getreide



Greifergut:

u. a. Erze/Abbrände, Kohle/Koks, Düngemittel, Baustoffe, Schrott



Flüssigladungen:

u. a. Mineralölprodukte, Rohöl

Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V.

Vorläufige Umschlagsentwicklung 2020

Im ersten Quartal 2020 wurden in Hamburg 31,9 Mio. t umgeschlagen. Dies entspricht einem Rückgang von 7,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Der Stückgutumschlag verringerte sich um 6,2 Prozent auf 22,5 Mio. t. Die Containermengen lagen mit 2,2 Millionen umgeschlagenen TEU um 6,6 Prozent unter dem Vorjahreszeitraum. Die sich bereits abzeichnende Konjunkturabkühlung verstärkte sich zum Ende des Quartals durch die spürbar werdenden Einschnitte durch die Corona-Krise.

Beim Massengut gingen die Mengen um 11,9 Prozent auf 9,4 Mio. t zurück. Erfreuliche Zuwächse beim Getreideumschlag konnten die Mindermengen in den Bereichen Flüssigladung und Greifergut nicht ausgleichen.

Anfang Juni 2020 wurde das weltgrößte Containerschiff HMM Algeciras mit einer Kapazität von 24.000 TEU am Container Terminal Burchardkai (CTB) abgefertigt.



2.2 Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung

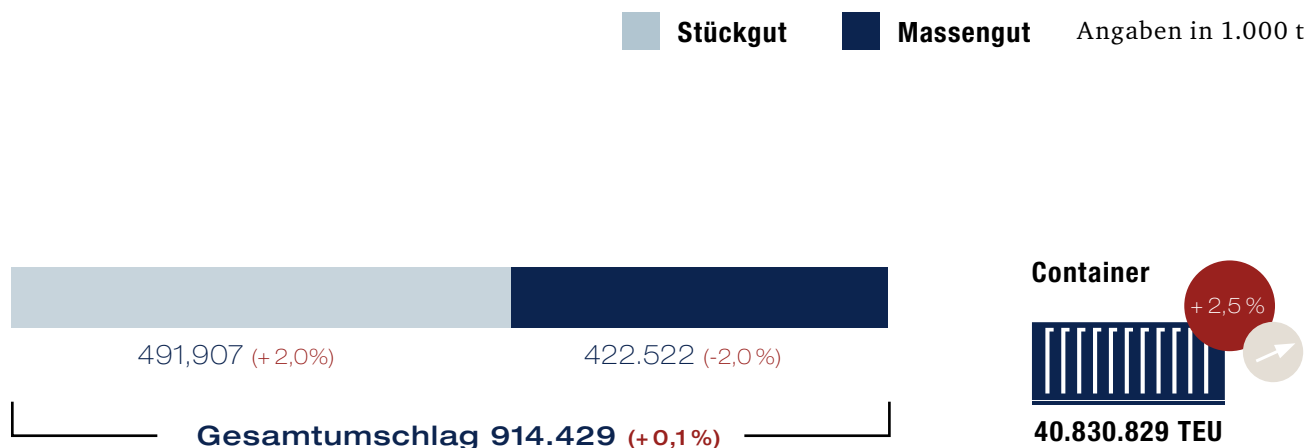
Die Umschlagsmengen der wichtigsten Nordrange-Häfen stagnierten in Summe im vergangenen Jahr, obwohl sich besonders die Containermengen deutlich positiv entwickelt haben. Das Wachstum der Stückgutverkehre wurde durch einen Rückgang beim Massengut ausgeglichen. Während der Umschlag von nachwachsenden Rohstoffen, wie zum Beispiel Getreide, regelmäßig mit den Erntezyklen schwankt, kann man bei Kohle und Mineralölprodukten einen Trend zur Verschiebung bei der Deckung des Energiebedarfs beobachten. Die Wende hin zu regenerativen Energien in Europa wird auch in den kommenden Jahren die Umschlagsergebnisse im

Massengutsegment beeinflussen. Einzig die Bremischen Häfen zeigen eine gegenläufige Entwicklung. Im Containerbereich wirkten sich die Abgänge von Transatlantikdiensten aus, während beim Massengut neue Flüssigladung akquiriert werden konnte.

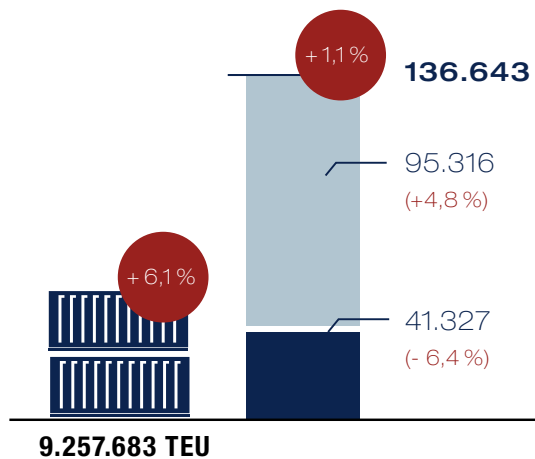
Hamburg konnte insgesamt Marktanteile in der Nordrange zurückerlangen. Mit dem Beginn der Arbeiten für die Fahrrinnenanpassung der Elbe, die für eine Verbesserung der Anbindung Hamburgs sorgen, ist ein weiteres Aufholen für die kommenden Jahre wahrscheinlich. Nichtsdestotrotz müssen auch andere Wettbewerbsnachteile und administrative Hindernisse, wie zum Beispiel bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer, beseitigt werden.

Die Umschlagsergebnisse der Haupthäfen in der Hamburg-Antwerpen-Range sind nachstehend zu entnehmen:

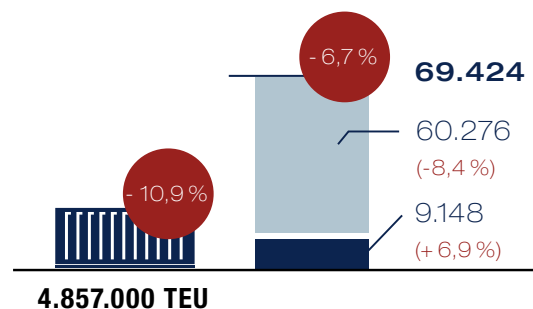
SEEGÜTERUMSCHLAG IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE 2019



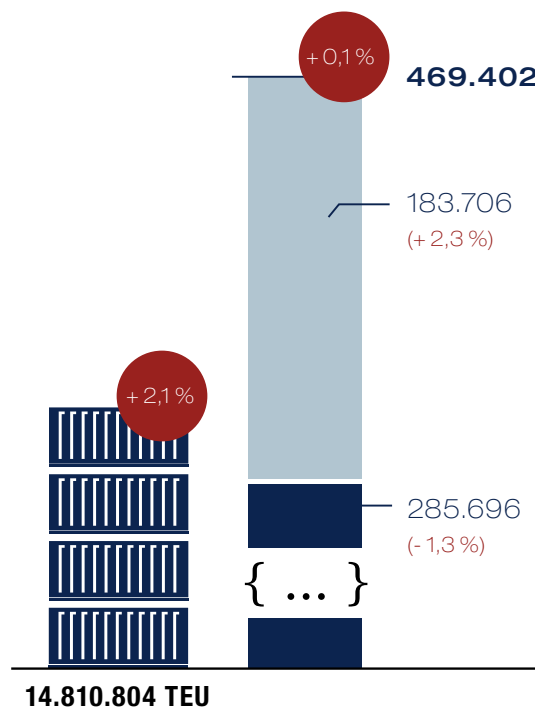
Umschlagsergebnisse im Vergleich



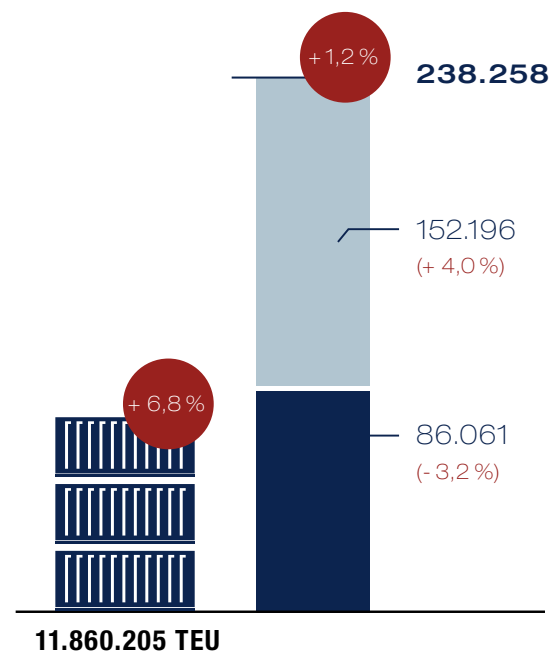
Hamburg



Brem. Häfen



Rotterdam



Antwerpen

Quelle: Hafenverwaltungen

DREI

AUSBAU DER VERKEHRS- INFRASTRUKTUR

AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

3.1 *Seewärtige Zufahrt*

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

Am 23. Juli 2019 starteten öffentlichkeitswirksam unter Begleitung des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer und weiterer hochrangiger Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Behörden die Arbeiten an der Verbreiterung und Vertiefung der Elbe auf der Bundesstrecke. Bereits ein halbes Jahr später vermeldet die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, dass der 36 km lange Elbabschnitt zwischen Wedel und Glücksstadt von 300 auf 320 m verbreitert wurde. Auf diesem Abschnitt

können Schiffe mit einer addierten Schiffsbreite von 92 m aneinander vorbeifahren.

Darüber hinaus wird im Bereich der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein die sieben Kilometer lange Begegnungsbox gebaut, in der sich künftig besonders breite Container- bzw. Massengutschiffe begegnen können. Der fünf Kilometer lange Bundes-Abschnitt der Begegnungsbox wurde ebenfalls bereits fertiggestellt. Damit steht der Schifffahrt in diesem Bereich eine Breite von 385 m zur Verfügung.

*Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer
gibt den offiziellen Startschuss
für den Beginn der Baggerarbeiten.*



Die Arbeiten auf Hamburger Gebiet vom Hafen bis zur Landesgrenze im Bereich von Schulau liegen in der Zuständigkeit der Hamburg Port Authority (HPA). Zu Beginn des Jahres hat die HPA die Baggararbeiten für dieses Teilstück der Elbe beauftragt und die Arbeiten haben begonnen. Nach aktuellem Plan soll der überwiegende Teil der Baggararbeiten im Zuständigkeitsbereich der HPA im Jahr 2020 abgeschlossen sein. Im Zuge der Fahrrinnenanpassung müssen auch zwei Leuchttürme der Richtfeuerlinie Blankenese durch neue Anlagen ersetzt sowie Maßnahmen zur Uferbefestigung am Köhlbrand durchgeführt werden. Hierfür laufen bereits die Arbeiten. Die ergänzenden technischen Bauwerke, wie der Neubau eines Dükers, wurden bereits abgeschlossen.

Während die Arbeiten an der Elbe in vollem Gange sind und teilweise schon abgeschlossen werden konnten, hat sich das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig Ende Mai 2020 mit den letzten Klagen gegen die Fahrrinnenanpassung befasst. Nach Einschätzung der Umweltverbände sind die genehmigten Ausgleichsmaßnahmen insbesondere für den Schierlings-Wasserfenchel unge-

nügend. Dieser Einschätzung folgte das BVerwG nicht und hat die Klage abgewiesen. Damit hat das Projekt nach 17 Jahren Planung und langwierigen juristischen Auseinandersetzungen mit Umweltschützern seine letzte Hürde genommen. Die gesamten Arbeiten sollen nach jetzigem Stand im Sommer 2021 abgeschlossen sein.

Im Jahr 2019 liefen insgesamt 1.005 außergewöhnlich große Fahrzeuge (AGFs) mit einer Länge von mehr als 330 m und/oder einer Breite von mehr als 45 m den Hamburger Hafen an, davon 934 Containerschiffe. Damit verzeichnet der Hamburger Hafen im Vergleich zum Vorjahr (1.050 AGFs, davon 964 Containerschiffe) einen konstanten Anlauf dieser Art von Schiffen. Besonders

*Ankunft von zwei neuen Großcontainerbrücken
für den Einsatz am CTB in Hamburg*



hervorzuheben ist, dass die Zahl der Ultra Large Container Vessels (ULCV) in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Im Jahr 2019 wurden in Hamburg allein 165 Anläufe im Größensegment größer als 18.000 TEU gezählt. Das ist ein Plus von 10 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Bereits heute erreichen den Hamburger Hafen Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 21.000 TEU. Die Hafenwirtschaft ist auf die sichere und zuverlässige Abfertigung dieser sehr großen Schiffe gut vorbereitet. Die Containerterminals von HHLA und Eurogate tauschen sukzessive ihre Containerbrücken. Mit den neuen Brücken können Schiffe mit einer Breite von 24 Containern beladen und gelöscht werden.

Nord-Ostsee-Kanal

In den kommenden Jahren investiert der Bund mehr als 1,85 Mrd. Euro in den Neu- und Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals (NOK). Allein 830 Mio. Euro kostet der Bau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel, deren Inbetriebnahme sich um fünf Jahre auf das Jahr 2026 verschiebt. Auch in Kiel-Holtenau werden die beiden kleinen Schleusenkammern ersetzt. Das Planfeststellungsverfahren hierfür läuft. Das Projekt ist mit aktuell 315 Mio. Euro veranschlagt. Neben den Schleusenerneuerungen wird zusätzlich seit Beginn des Jahres die insgesamt 20 km lange Engstelle des Kanals zwischen Großkönigsförde und Kiel-Holtenau auf eine Mindestsohlbreite von 70 m erweitert. Dazu wird auf einer Länge von rund 11 km die Kanalböschung ausgebaut und die engen Kurven werden abgeflacht. Damit wird der NOK auf die Nutzung größerer Feederschiffe vorbereitet, denn auch hier schreitet die Größenentwicklung weiter voran. Schiffe mit Breiten von mehr als 32,2 m können den NOK nicht mehr passieren.

Der Ausbau der Infrastruktur ist dringend erforderlich. Jahrzehntelang aufgeschobene Investitionen führen immer wieder zu Ausfällen der Schleusanlagen und machen den NOK zu einem unkalkulierbaren Nadelöhr. Dies wird auch an den rückläufigen Verkehrsmengen und Schiffsbewegungen deutlich. Im Jahr 2019 sank die Zahl der Schiffpassagen um 4,0 Prozent auf 28.797 Bewegun-

gen und somit auf den tiefsten Stand seit mehr als 70 Jahren. Auch die transportierte Ladung ging spürbar zurück. Es wurden 4,6 Prozent weniger Güter (83,5 Mio. t) auf dem NOK transportiert. Als Ursache für den Rückgang werden zum einen Konjunkturerinbrüche im Handel mit Schweden und Russland gesehen. Zum anderen stand in Kiel-Holtenau 16 Wochen lang nur eine von vier Schleusenkammern zur Verfügung.

Im ersten Quartal 2020 setzte sich die negative Entwicklung fort und die Zahl der Schiffe sank im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,6 Prozent. Die Ladungsmenge verringert sich um 3,6 Prozent und betrug knapp 22 Mio. t. Zurückzuführen ist dies einerseits auf die sehr günstigen Treibstoffpreise, die Fahrten um Skagen wirtschaftlich attraktiv machen. Andererseits sind wegen der Corona-Krise weniger Schiffe in Fahrt.

3.2 Straßeninfrastruktur

In Deutschland werden rund 72 Prozent aller Güter auf der Straße transportiert. Bei objektiver Betrachtung der Verkehrsleistung von Lkw und Bahn wird sich in den nächsten Jahren der Anteil des Lkw trotz aller Anstrengungen, Verkehre zu verlagern, nicht gravierend verändern, da der Güterverkehr insgesamt zunehmen wird. Dafür wird eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur gebraucht. Diese Entwicklung wird auch durch die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeitete Mittelfristprognose Winter 2019/2020 bestätigt. Es wird für das Berichtsjahr ein Wachstum von 1,1 Prozent im Aufkommen bzw. von 1,8 Prozent in der Leistung erwartet. In den Jahren 2021 bis 2023 prognostizieren die Gutachter für den Lkw-Verkehr ein höheres Plus als in diesem Jahr. Allerdings basieren die vorab aufgeführten Prognosewerte auf dem Stand Februar 2020. Zu diesem Zeitpunkt waren weder das Ausmaß noch die Auswirkungen der sich im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Coronavirus zeigenden Einschränkungen absehbar. Es ist davon auszugehen, dass die Produktionseinschränkungen oder

-stilllegungen sowie der Rückgang von Transporten insgesamt auch zu einer rückläufigen Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen geführt haben. Gleichwohl wird der Straßengütertransport auch weiterhin einen sehr hohen Anteil am Modal Split einnehmen.

Derzeit werden im Norden so viele Infrastrukturprojekte wie noch nie geplant bzw. umgesetzt. In den kommenden Jahren fließt knapp ein Drittel des Bundeshaushaltes für Infrastrukturvorhaben nach Norddeutschland. Neben der Sanierung und dem Ausbau der A7 und A1 sind das unter anderem Projekte wie der Neubau der A26 West und Ost, der Neubau der A20 mit Elbquerung, der Ausbau der A23, aber auch die Fahrinnenanpassung und der Ausbau und die Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals.

Die Freie und Hansestadt Hamburg investiert ebenfalls in großem Umfang in die Sanierung und den Erhalt der Straßen. Laut einer Forsa-Umfrage bewegen Verkehr und Mobilität in Hamburg den Großteil der Hamburgerinnen und Hamburger – noch vor den Themen Wohnen sowie Umwelt- und Klimaschutz. Dies verdeutlicht einmal mehr, wie wichtig Investitionen in die Infrastruktur sowie die hohe Bedeutung von koordinierten Baumaßnahmen in der Metropolregion Hamburg sind. Von Seiten der zuständigen Verkehrsbehörde werden seit einigen Jahren große Anstrengungen unternommen, um den Verkehrsfluss auf Hamburgs Straßen zu verbessern bei gleichzeitig hoher Baustellendichte auf den Stadtstraßen, Bundesstraßen und Autobahnen.

Mit dem Thema Stau befassen sich verschiedene Institutionen mit teilweise unterschiedlichen Ergebnissen. Der Navigationshersteller TomTom, der für das Jahr 2019 Daten von Smartphones und fest verbauten Navigationssystemen ausgewertet hat, kommt zu dem Ergebnis, dass Hamburg erneut deutsche Stau-Hauptstadt ist – noch vor Berlin und Wiesbaden. Der ADAC erhebt regelmäßig die Stausituation der einzelnen Bundesländer auf den Autobahnen. Wird die Staulänge ins Verhältnis zur Länge des jeweiligen Autobahnnetzes gesetzt, führen im Negativ-Ranking des ADAC die Stadtstaaten Berlin und Hamburg. Bei den Flächenländern stehen Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen an der Spitze. Insgesamt kommt

der ADAC zu dem Ergebnis, dass sich im Jahr 2019 auf deutschen Autobahnen rund 708.500 Staus – etwa 5 Prozent weniger als 2018 – mit einer Länge von insgesamt rund 1,4 Mio. km bildeten. Norddeutsche Stauabschnitte auf den Fernautobahnen sind nicht unter den Top 10 zu finden. Im Vergleich zum Jahr 2018 war die Staulänge auf Hamburgs Autobahnen sogar rückläufig. Zu dem Schluss, dass sich die Situation in Hamburg etwas verbessert, kommt auch der Verkehrsdaten-Anbieter Inrix in seiner aktuellsten Analyse, die sich auf alle Stadtstraßen bezieht. In Hamburg sank der durchschnittliche Zeitverlust von 59 auf 48 Stunden. Unter den Top 10 der Stau-Städte Deutschlands 2019 rutschte Hamburg von Platz 3 auf 4. Staustadthauptstadt ist München mit 87 Stunden Zeitverlust gefolgt von Berlin und Düsseldorf. Diese Entwicklung verdeutlicht, dass auch durch die Kritik des UVHH an der Baustellenkoordinierung und die regelmäßige Mitarbeit im Arbeitskreis Verkehr erste Verbesserungen erreicht werden konnten.

Ausbau der A7

Ende 2019 wurde nach fünf Jahren Bauzeit der Lärmschutzdeckel Hamburg-Schnelsen und der Hamburger ÖPP-Abschnitt (Öffentlich-Private Partnerschaft) zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest und der Anschlussstelle Hamburg-Schnelsen Nord fertiggestellt. Abschließende Arbeiten wie der Einbau von offenporigen Asphalt im Bereich Schnelsen sollen im zweiten Quartal 2020 erfolgen. Auf dem Schnelsener Deckel wird im Frühjahr 2020 Erde aufgebracht, damit dort Grünanlagen und Kleingärten entstehen können. Die erste der beiden Tunnelröhren in Stellingen ist bereits im April des letzten Jahres unter Verkehr genommen worden. In diesem Jahr ist die Fertigstellung der zweiten Röhre geplant. Für den Bau des Lärmschutzdeckels in Altona laufen aktuell einige vorbereitende Maßnahmen, wie zum Beispiel Baumfällarbeiten und Leitungsverlegungen. Aufgrund der innerstädtischen Lage ist dieser Bereich durch mehrere Brückenbauwerke mit hoher Frequentierung geprägt, und eine Vielzahl von Versorgungsleitungen queren die Autobahn. Dies stellt den Tunnelbau mit einer Länge von 2.230 m vor besondere Herausforderungen. Der Bau soll 2021 beginnen und voraussichtlich 2028 abgeschlossen werden.



*Feierliche Verkehrsfreigabe
des A7-Lärmschutzdeckels
in Hamburg-Schnelsen*

Bereits seit letztem Jahr laufen an der A7 südlich des Elb-tunnels die vorbereitenden Arbeiten für die Sanierung der 400 m langen Brücke, der K30, die direkt an den Elb-tunnel anschließt. Dieses Bauwerk muss komplett ersetzt werden. Damit während der Baumaßnahme alle Fahr-spuren erhalten bleiben können, wurde parallel zur A7 ein Damm aufgeschüttet, auf den ein Teil des Verkehrs ab Herbst 2020 umgeleitet wird. Die gesamte Baumaßnah-me soll 2023 beendet sein. Im Anschluss daran erstreckt sich mit 3,8 km Deutschlands längste Straßenbrücke, die Hochstraße Elbmarsch K20. Die Hochstraße Elbmarsch wird saniert und ausgebaut. Begonnen wird damit im dritten Quartal 2020. Es ist eine innenseitige Verbreite-rung des bestehenden Bauwerkes von sechs auf acht Fahr-spuren geplant. Die Erweiterung erfolgt im Zeitfenster 2020 bis 2026. Im Rahmen der Sanierung werden auch die Lamellen der Übergangskonstruktion getauscht. Die-se mussten in den letzten Jahren immer wieder repariert oder sogar getauscht werden. Dieser Stahlträger (Lamel-le) liegt über einem Spalt der insgesamt 109 Brückenfel-der und wird benötigt, damit sich die Brücke bei Wärme ausdehnen und bei Kälte zusammenziehen kann. Bricht eine Lamelle, kann sie durch darüberfahrende schwere Fahrzeuge aus ihrer Verankerung gerissen werden und erhebliche Schäden verursachen.

Trotz Erhalt aller Fahrspuren während der Bauzeit ist aufgrund der starken Verkehrsbelastung in Höhe von 123.000 Kfz pro Tag mit Staulagen aufgrund der verän-derten Verkehrsführung und mit Unfällen zu rechnen. Besonders kritisch sind die Zeitfenster zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 16 und 18 Uhr, da es hier zu einer Überlagerung der Pendler- und der Wirtschaftsverkehre auf der A7 kommt. Vor diesem Hintergrund wurde von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) ein Arbeitskreis ins Leben gerufen, um mit allen Beteiligten Lösungen zu finden, die zu einer Entlastung der A7 in den Spitzenzeiten führen könnten. Dafür sind alle Hafenunternehmen aufgerufen, im Rahmen ihrer betrieblichen Abläufe nach Möglichkeiten zu suchen, Straßenverkehre in die Randzeiten vor 6 Uhr und nach 18 Uhr zu verlagern.

Seit Oktober 2019 rollt der Verkehr über die neu gebaute Wilhelmsburger Reichsstraße.



Neubau der A26

Mitte Mai 2020 begann der Neubau des letzten Bauabschnittes der A26-West. Mit dem 8,7 km langen Autobahnteilstück wird die Lücke zwischen Neu Wulmstorf in Niedersachsen und der A7 in Hamburg geschlossen. Bis 2025 werden 17 Brückenbauwerke, ein 190 m langer Tunnel unter der Hafenbahn und das Autobahnkreuz Hamburg-Hafen an der A7 errichtet. Perspektivisch wird die A26 zu einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung für die Verkehre südlich der Elbe. Über das neu zu errichtende Autobahnkreuz Hamburg-Hafen verläuft die A26 weiter Richtung Osten bis zur A1.

Die A26-Ost ist eine seit Jahrzehnten diskutierte und dringend erforderliche Verbindung der Autobahnen A1 und A7. Trotz der Bezeichnung „Hafenpassage“ handelt es sich dabei nicht um ein reines Infrastrukturprojekt für den Hamburger Hafen, sondern vielmehr um eine südliche Umfahrungsmöglichkeit des Ballungsraums Hamburg. Damit würde Hamburg – wie alle anderen deutschen und europäischen Großstädte – endlich einen südlichen Autobahnring erhalten, um die Stadtstraßen vom Transitverkehr zu entlasten. Damit erfüllt die A26-Ost verkehrlich eine andere Funktion als die Köhlbrandbrücke. Die Köhlbrandbrücke bzw. die neue Köhlbrandquerung ist die kürzeste Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Hafengebiet und für eine effiziente Abwicklung der hafeninternen Verkehre und Prozesse erforderlich. Aus Sicht der Hafenwirtschaft brauchen die Stadt Hamburg und der Hafen die A26-Ost und eine neue Köhlbrandquerung.

Der 9,4 km lange Autobahn-Neubau ist in drei Abschnitte unterteilt, die in West-Ost-Richtung einzeln geplant und gebaut werden. Für den Abschnitt „Moorburg“ vom Kreuz Hamburg-Süderelbe A7/A26 bis zur Anschlussstelle Hamburg-Moorburg wird in diesem Jahr der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erwartet. Baubeginn ist für 2021 vorgesehen, Fertigstellung für das Jahr 2025. In Anbetracht der angekündigten Klagen gegen dieses Projekt ist offen, ob der Zeitplan gehalten werden kann.

Für den zweiten Bauabschnitt „Hafen“ von der Anschlussstelle Hamburg-Moorburg bis zur Anschlussstelle Hamburg-Hohe Schaar wurde das Planfeststellungsverfahren im Januar 2020 eingeleitet. Für den letzten Abschnitt „Wilhelmsburg“ von der Anschlussstelle Hamburg-Hohe Schaar bis zum Autobahndreieck Hamburg-Stillhorn (A26/A1) ist nach Durchführung einer frühzeitigen und umfangreichen Bürgerbeteiligung die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für Mitte 2020 geplant. Nach dem Vorbild der Lärmschutzdeckel an der A7 bekommt auch die A26-Ost in diesem Abschnitt einen umfassenden Lärmschutz. Der Hamburger Senat hat im Oktober 2019 die Finanzierung des 1.500 m langen Wilhelmsburger Deckels in Höhe von knapp 63 Mio. Euro beschlossen.

Ausbau A1 und Ersatzneubau der Norder- und Süderelbbrücke

Zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Südost und der Anschlussstelle Hamburg-Harburg wird die A1 auf acht Fahrstreifen ausgebaut. Im Zuge dessen wird auch das Autobahnkreuz Hamburg-Süd umgebaut und erhält nach Abschluss eine durchgehende Fahrtrichtung im Verlauf der A1. Auch die Brücken über die Norder- und Süderelbe haben bis zum Ende dieses Jahrzehntes ihre wirtschaftliche Restnutzungsdauer erreicht und müssen schnellstens ersetzt werden. Die sechsjährige Bauzeit soll im Jahr 2024 beginnen.

Wilhelmsburger Reichsstraße

Die neue an die Bahntrasse verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße wurde fertiggestellt und konnte Anfang Oktober 2019 dem Verkehr übergeben werden. Aktuell laufen noch die Arbeiten an der Kornweide, an der Anschlussstelle Wilhelmsburg-Süd sowie an einem zweiten Bahngleis in den Hafen. Alle Bauprojekte sollen im Laufe dieses Jahres abgeschlossen werden.



Straßen und Brücken im Hafen

Die Köhlbrandbrücke als Teil der Haupthafenroute ist die für den Hafen wichtigste Verkehrsachse, über die ein erheblicher Anteil des hafenbezogenen Fern- und Wirtschaftsverkehrs abgewickelt wird. Darüber hinaus verbindet sie die westlichen und östlichen Teile des Hafens miteinander. Das Ende der wirtschaftlichen Lebensdauer der Köhlbrandbrücke wird für das Jahr 2030 prognostiziert. Seit einigen Jahren werden verschiedene Varianten einer neuen möglichen Querung untersucht: Der Ersatzbau einer Brücke sowie der Neubau eines Tunnels. Die Hafenwirtschaft präferiert eine Tunnellösung aus mehreren Gründen: geringerer Flächenverbrauch, keine witterungsbedingten Verkehrseinschränkungen, keine Höhenbeschränkungen. Allerdings muss der Tunnel

baulich und technisch auch so ausgestattet werden, dass Gefahrguttransporte uneingeschränkt möglich sind. Die Hafenwirtschaft begrüßt, dass sich auch der neue Hamburger Senat für ein Tunnelbauwerk ausgesprochen hat.

Mit der Ausweisung der Köhlbrandbrücke als Bundesstraße wurde eine wichtige Voraussetzung geschaffen, um eine Kostenbeteiligung des Bundes an einer neuen Querung sicherzustellen. Der bauliche Zustand der Köhlbrandbrücke ist zunehmend besorgniserregend. Anfang 2019 musste ein Abstandsgebot von 50 m auf dem 520 m langen Mittelteil der Brücke für Fahrzeuge über 3,5 t eingeführt werden. Eine statische Nachberechnung des Bauwerks hatte ergeben, dass dies notwendig ist, bis entsprechende Verstärkungen an der Stahlbrücke vorgenommen werden. Diese Maßnahme soll 2020 umgesetzt werden.



*Blick in das Mittelteil der Köhlbrandbrücke
direkt unterhalb der Fahrbahn*

3.3 *Schieneninfrastruktur*

Der Schienengüterverkehr verzeichnet im Jahr 2019 einen Rückgang um 2 Prozent im Aufkommen und um 2,5 Prozent in der Leistung. Lediglich der Kombinierte Verkehr konnte ein leichtes Wachstum verbuchen. Damit lässt sich konstatieren, dass die Mauterhöhung im Straßengüterverkehr und die Trassenpreissenkung der Schiene durch negative gesamtwirtschaftliche Entwicklungen überlagert wurden. Für das laufende Jahr wurde ein leichtes Plus prognostiziert. Allerdings wurde die Mittelfristprognose Winter 2019/2020 des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) zu einem Zeitpunkt veröffentlicht, als die Auswirkungen der Corona-Krise auf den Güter-

verkehr noch nicht seriös abzuschätzen waren. Es ist davon auszugehen, dass es insgesamt zu einer rückläufigen Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen im Jahr 2020 kommt.

Die Deutsche Bahn (DB) AG erhält für ein umfassendes Modernisierungsprogramm im Schienennetz eine Rekordsumme in Höhe von 86 Mrd. Euro bis 2030. Damit sollen unter anderem Gleise, Brücken, Bahnhöfe und Stellwerke erneuert werden. Davon trägt der Bund 62 Mrd. Euro und die DB AG 24 Mrd. Euro Eigenmittel. Auch der Infrastruktur im Norden kommen Investitionen in Höhe von rund 1,1 Mrd. Euro allein im Jahr 2020 zugute. Für eine höhere Leistungsfähigkeit werden hier rund 280 km Gleise, über 300 Weichen und 24 Brücken saniert und gebaut. Auch personell verstärkt sich die DB AG 2020 im Norden und stellt über 600 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Bauprojektmanagement, -überwachung sowie Instandhaltung ein.

Grundsätzlich sind die geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu begrüßen, da diese die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Bahn deutlich verbessern. Allerdings wird allein eine Sanierung im Bestandsnetz nicht ausreichen, um signifikant Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dafür ist ein Aus- und Neubau von Schienenstrecken dringend erforderlich, um die Kapazitäten insbesondere in Nord-Süd-Richtung zu erhöhen. Die seit vielen Jahrzehnten diskutierte Y-Trasse wurde im Rahmen eines Bürgerdialoges Ende 2015 abgelehnt. Dafür wurden kleinere Maßnahmen am Bestandsnetz vereinbart, die als „Alpha-E“ bezeichnet wurden. Alle Einzelmaßnahmen, wie zum Beispiel Elektrifizierung und Bau zusätzlicher Gleise, befinden sich in der Grundlagenermittlung und Vorplanung. Angaben zum Baubeginn oder zur Fertigstellung werden von der DB AG nicht gemacht. Es ist davon auszugehen, dass auch eine Umsetzung der Kompromisslösungen in weiter Ferne liegt.

Wer eine Verkehrswende umsetzen will, muss auch dringend erforderliche Kapazitäten schaffen. Die Verkehrsleistung des Straßenverkehrs betrug 2019 rund 512 Mrd. Tonnenkilometer (tkm), die der Schiene 129 Mrd. tkm. Eine Verlagerung von 10 Prozent der Lkw-Güterverkehrsleistung auf die Schiene bedeutet rein rechnerisch eine Steigerung der Verkehrsleistung der Bahn um 39 Prozent.

Schienenhinterlandverkehr

Der Hamburger Hafen ist im Schienentransport europaweit führend und verzeichnete abermals neue Rekordwerte. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 48,2 Mio. t Güter mit der Bahn transportiert. Dies entspricht einer Steigerung von 3 Prozent. Mit rund 2,7 Mio. transportierten Containern auf der Schiene wurden die sehr guten Ergebnisse des Vorjahres nochmals um 10,4 Prozent überboten.

Die Rückgänge beim Seegüterumschlag im ersten Quartal 2020 – verursacht durch die Corona-Pandemie – führten auch zu Rückgängen bei der Hafenbahn. Im Zeitraum Januar bis März 2020 wurden auf der Schiene 11,9 Mio. t Güter transportiert und damit 4,3 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Im Containerverkehr wurden 663.000 TEU mit der Bahn bewegt. Dies entspricht einem Rückgang von 4,6 Prozent.

Seit 2014 wird das Projekt „Neue Bahnbrücke Kattwyk“ realisiert, um die Straßen- und Bahnverkehre, die bislang eine gemeinsame Brücke nutzen, zu entflechten. Im Sommer des letzten Jahres wurden die in Cuxhaven gefertigten Vorlandbrücken auf der Elbe nach Hamburg gebracht und eingebaut. Im Dezember 2019 wurde das bewegliche Brücken-Mittelteil zwischen den beiden Pylonen eingehoben und montiert. Im Anschluss daran wurden die Antriebe in Betrieb gesetzt und die Seile sowie die Gegengewichte angeschlossen. Bis Mitte 2020 werden Oberleitungen und Sensorik eingebaut. Danach wird die Brücke an die Gleise angeschlossen. Die offizi-

elle Freigabe für den Schienenverkehr ist für Dezember 2020 geplant. Die alte Hubbrücke wird dann ausschließlich dem Straßenverkehr zur Verfügung stehen.

Auch das Großprojekt „Erneuerung Waltershofer Brücken“ befindet sich auf der Zielgeraden. Seit einigen Jahren werden die einzelnen Brücken unter laufendem Verkehr sukzessive ersetzt. Es entsteht eine leistungsfähige Infrastruktur bestehend aus jeweils zwei östlichen und zwei westlichen Straßen- bzw. Bahnbrücken, die dem Verkehr im Hafen zugutekommen wird.

3.4 Binnenwasserstraßen

Entwicklung der Hafen- und Binnenschifffahrt

In Deutschland stieg nach Angaben des Statistischen Bundesamtes die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt 2019 um 3,6 Prozent auf 205 Mio. t. Der Containerverkehr per Binnenschiff nahm leicht um 1,2 Prozent auf 2,4 Mio. TEU ab.

Nach den Jahreszahlen des Statistikamtes Nord ist die Umschlagsmenge der Binnenschifffahrt in Hamburg trotz eines positiven ersten Halbjahres gesunken. Die Zahl der transportierten Container hat sich dagegen im gesamten Jahresverlauf erfreulich entwickelt und ist auf TEU-Basis um 13 Prozent gestiegen. Die niedrigen Wasserstände auf der Elbe sowie die Schleusenausfälle in Geesthacht des zweiten Halbjahres haben das Gesamtergebnis für 2019 negativ beeinflusst.

*Ein Schwimmkran hebt die letzte
der vier Waltershofer Brücken ein.*

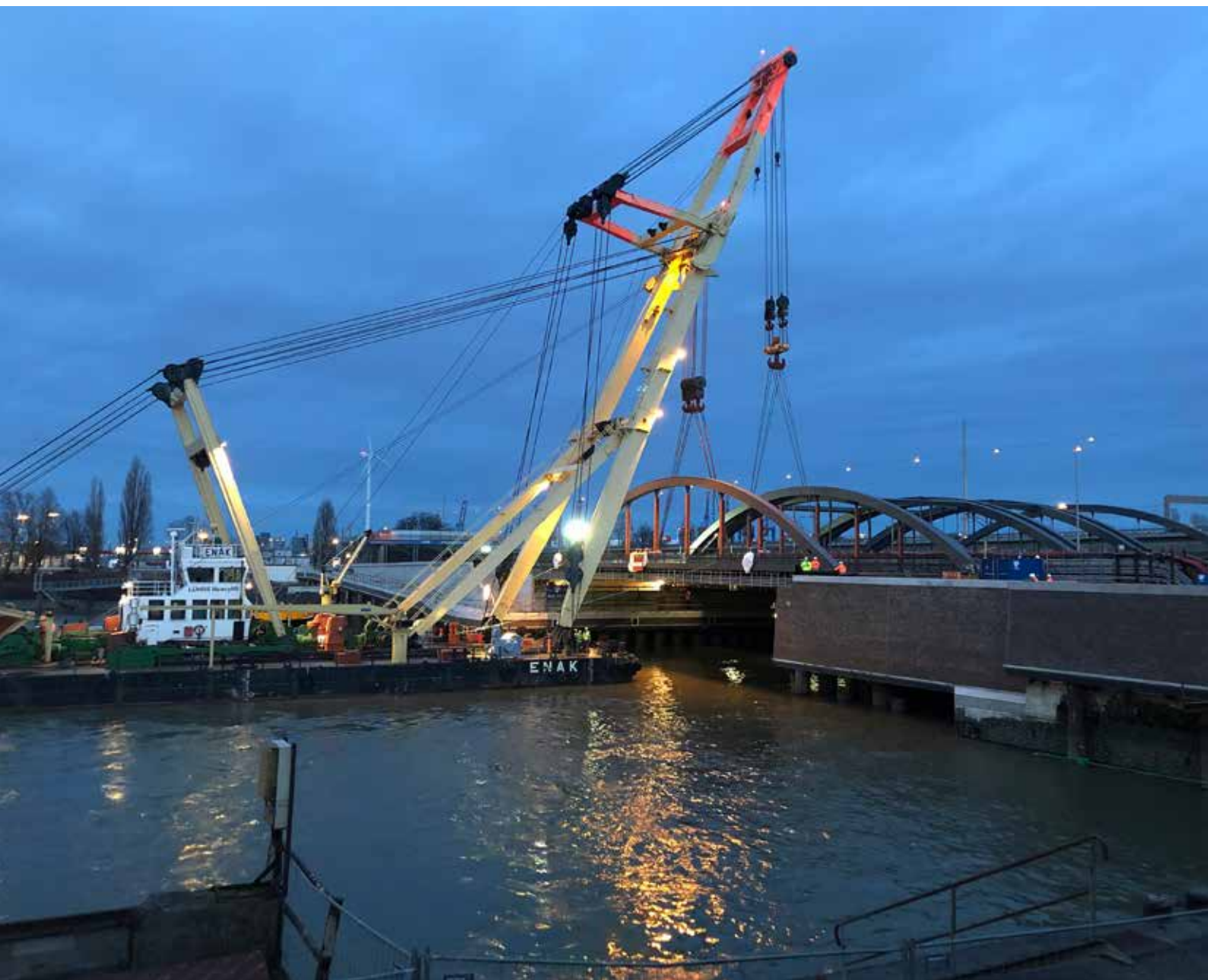
Dies zeigt, dass die Rahmenbedingungen für die Binnen- und Hafenschifffahrt immer noch verbessert werden müssen. Besonderer Nachholbedarf besteht dabei unter anderem bei den Wasserstraßen. Nur wenn diese Mängel konsequent beseitigt werden, kann das Binnenschiff seine ökologischen Vorteile ausspielen und zur Entlastung von Straße und Schiene beitragen.

Sanierung der Kaimauer an der Schlepperstation Neumühlen

Die Kaimauer in Neumühlen – speziell auf Höhe der Schlepperstation – ist sanierungsbedürftig. Mit der Planung und Durchführung der Arbeiten wurden der

Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) sowie die städtische Realisierungsgesellschaft ReGe beauftragt. Kurzfristig war eine Notierungsmaßnahme zur Stabilisierung der Kaimauer erforderlich. Langfristig muss das Bauwerk komplett ertüchtigt werden. Dies führt zu erheblichen Einschränkungen im Betrieb und an den Liegeplätzen der Schlepperstation.

Die Seeschiffsassistenten sind ein zentraler Teil der Infrastruktur des Hafens und sorgt durch die jederzeitige Bereitstellung von Schleppkapazitäten für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs. Die Fahrzeuge sind auf eine komplexe Versorgungsarchitektur im Hintergrund angewiesen, die die Ausrüstung von Schiff und Mannschaft sowie die technische Einsatzbereitschaft



sicherstellt. Auch die Einhaltung von Nachhaltigkeitsaspekten, wie zum Beispiel die schon seit Jahrzehnten genutzten Landstromanschlüsse sind zu beachten. Darüber hinaus muss auch eine schnelle Reaktionszeit mit kurzen Anfahrtswegen bei Einsätzen gewährleistet sein. Vor diesem Hintergrund war es bemerkenswert, wie schwierig sich die Suche nach Ersatzliegeplätzen gestaltet hat. Es zeigte sich, dass Ausweichkapazitäten im Hafen nur sehr unzureichend vorhanden sind und an vielen grundsätzlich geeigneten Liegeplätzen erheblicher Sanierungsbedarf besteht. Die Stadt ist aufgefordert, die Infrastruktur auch in diesen Bereichen zu ertüchtigen und die Hafenanlagen schiffbar zu halten. Nach mehreren Gesprächsrunden mit dem Hafenschiffsverkehrsverband und den Schleppreedereien wurde von der HPA ein für das Gewerbe akzeptables Verlegungskonzept für die Dauer der Notsicherungsmaßnahmen erstellt. Zur Erarbeitung eines Plans für die Hauptbaumaßnahme und des langfristigen Betriebes nach Abschluss der Sanierung richtet die HPA ein Projektteam ein. Der Hafenschiffsverkehrsverband wird sich hier in Abstimmung mit den Betroffenen einbringen.

Sanierung der Speicherstadt

Das Weltkulturerbe Speicherstadt ist ein touristisches Wahrzeichen der Stadt und verbindet die traditionelle Geschichte des Freihafens mit der modernen Nutzung als urbane Erlebniswelt. Die Rundfahrtbetriebe bieten in der Saison täglich etwa 140 Fahrten durch die Speicherstadt an. Jetzt ist eine umfangreiche Sanierung der Kaimauern erforderlich. Der LIG wurde von der Stadt Hamburg beauftragt, die Instandsetzung zu planen. Die komplizierten Rahmenbedingungen sowie der Status als Weltkulturerbe erschweren die Sanierung zusätzlich. Nach Abwägung und Prüfung mehrerer Sanierungsvarianten hat sich der LIG für eine Bauweise entschieden, bei der die alten Kaimauern verstärkt werden sollen. Dies erfordert unter anderem die Aufschüttung der Fleetsohlen um etwa einen Meter und führt damit zu einer Reduzierung der Wassertiefen. Das bereits heute zu beachtende Tidefenster, in dem eine Befahrung der Flotte durch Barkassen möglich ist, schränkt sich dann weiter ein. Die Stadt erkennt die gravierenden Auswirkungen auf das Rundfahrtgeschäft und den Tourismus und hat in vielen ge-

meinsamen Verhandlungsrunden mit dem Hafenschiffsverkehrsverband Maßnahmen erarbeitet, damit Hamburgs Gäste auch zukünftig das Weltkulturerbe historische Speicherstadt von der Wasserseite aus erleben können. Am 1. Dezember 2019 ist ein Hilfsprogramm in Kraft getreten, das Umbaumaßnahmen an den betroffenen Schiffen fördert. Es umfasst eine Förderquote mit einem maximalen Zuschuss von 60.000 Euro pro Fahrzeug.

*Sanierung der Kaimauern
in der Speicherstadt*



VIER

HAFEN- UND
VERKEHRSPOLITIK

4.1 *Die Hafen- und Verkehrspolitik des Hamburger Senats*

Am 23. Februar 2020 haben die Hamburgerinnen und Hamburger eine neue Bürgerschaft gewählt. Vor der Wahl und in den Wahlprogrammen der verschiedenen Parteien wurde – von wenigen Ausnahmen abgesehen – die große Bedeutung des Hamburger Hafens für die Freie und Hansestadt Hamburg betont. Diese (verbalen) Bekenntnisse reichen jedoch bei weitem nicht aus. Es müssen auch entsprechende Taten folgen.

Infolge der Corona-Pandemie begannen die Koalitionsverhandlungen zwischen der SPD und den Grünen erst Ende April 2020. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses lagen noch keine konkreten Ergebnisse vor. Es ist davon auszugehen, dass bei einigen Hafen-, Verkehrs- und Umweltthemen ein Dissens zwischen den Koalitionären besteht. Der UVHH hat in seinem Positionspapier, das auch allen in der Hamburgischen Bürgerschaft vertretenen Parteien zur Verfügung gestellt wurde, seine Positionen zu den wichtigsten Themen der Hafen-, Verkehrs- und Ordnungspolitik dargelegt. Der UVHH wird die Gespräche mit dem neuen Senat aufnehmen.

Bekanntermaßen steckt der Teufel im Detail: Der Hamburger Hafen wird durch eine große Bandbreite von kleinen und mittelständischen Unternehmen getragen, die wirtschaftlich voneinander abhängig sind. Der Erfolg jedes einzelnen Hafenunternehmens stärkt daher den Hamburger Hafen in seiner Gesamtheit. Wenn der Hafen sich künftig weiterhin positiv entwickeln soll, dann brauchen die Unternehmen wirtschaftsfreundlichere Rahmenbedingungen, das heißt eine intakte und leistungsfähige Infrastruktur, eine langfristig gesicherte und ausreichende Hafenfinanzierung sowie eine Ordnungspolitik, die den Hafen attraktiv für ansässige Unternehmen, aber auch für die Ansiedlung neuer Unternehmen macht. Bürokratismus und gesetzliche Alleingänge, die über bundes- oder europarechtliche Anforderungen hinausgehen, schaden den Hamburger Unternehmen und wirken sich am Ende auch negativ auf den Standort aus.

Alle Nordrange-Häfen sind denselben weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen ausgesetzt. Selbstverständlich gibt es regionale Unterschiede, wie zum Beispiel unterschiedliche Schwerpunkte bei den Fahrtgebieten und/oder bei den Umschlagssegmenten, die neben den konjunkturellen Aspekten zum Tragen kommen. Dennoch haben sich die nördlichen Häfen der EU sehr unterschiedlich entwickelt. Dies verdeutlicht, dass der Erfolg eines Hafens nicht nur von weltwirtschaftlichen Entwicklungen abhängig ist, sondern auch von der Hafen-, Verkehrs- und Ordnungspolitik vor Ort, und diese liegen in Hamburg in der Hand des Senates.

Hafenmanagement, Hafendialog und Hafenentwicklungsplan

Der Senat hat im Herbst des letzten Jahres die Drucksache für die Neustrukturierung des Hafenmanagements beschlossen. Hauptelement der Reform ist, dass sich die HPA künftig auf ihre Kernaufgaben konzentrieren soll. Vier maßgebliche Veränderungen sind geplant.

1. Die HPA soll die Unterhaltung von Straßen außerhalb des Hafens abgeben. Künftig sollen die Bezirke dafür zuständig sein, bei Hauptstraßen soll die Verantwortlichkeit auf die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) übergehen.
2. Die HPA soll die Reinigung der Strände und der dort angrenzenden Grünflächen am Nordufer der Elbe auf die Stadtreinigung Hamburg übertragen. Für die Beseitigung von Abfällen und Verschmutzungen auf dem Wasser – zum Beispiel bei Schiffsunfällen oder Ladungsverlust – soll hingegen weiterhin die HPA zuständig bleiben.
3. Künftig soll die HPA auch außerhalb des Hafengebiets wasserwirtschaftliche Aufgaben wahrnehmen. Bei für die Hafenwirtschaft nicht relevanten Gewässern zweiter Ordnung und Landflächen, die nicht direkt an der Elbe liegen, soll zusammen mit Bezirken und Behörden geprüft werden, ob eine Übertragung der Aufgaben auf die Bezirke möglich ist (zum Beispiel für die Insel Neuwerk).
4. Es sollen künftig auch öffentliche Nutzer von Wasserflächen, wie zum Beispiel die Wasserschutzpolizei und die Feuerwehr, Nutzungsentgelte bezahlen.

Auch im Bereich der Hafenstrategie und der Hafenpolitik soll es gravierende Veränderungen geben: Acht Personalstellen aus dem Bereich „Hafenstrategie“ sollen von der HPA in die Wirtschaftsbehörde übergehen, da die BWVI künftig die ministeriellen und hafenpolitischen Themen selbst bearbeiten wird.

Aus Sicht des UVHH sind die geplanten Veränderungen zu begrüßen. Ein Streitpunkt ist allerdings weiterhin die Zuordnung der Hafenbahn in den privatwirtschaftlichen Bereich der HPA. Auf unseren Druck hin hat der Senat jedoch zugesagt, diesbezüglich erneut Gespräche mit der EU führen zu wollen.

Des Weiteren fanden im vergangenen Jahr vier Workshops zur Vorbereitung eines neuen Hafenentwicklungsplanes statt. Der erste Workshop, der am 10. September 2019 stattfand, war dem Themenbereich „Flächen“, „Infrastruktur“ und Verkehr“ gewidmet. Im Rahmen des Workshops wurde unter anderem diskutiert, ob die Kapazitätsreserven für eine Weiterentwicklung des Hafens durch die Erweiterung bestehender Unternehmen und/oder die Ansiedlung neuer Unternehmen ausreichen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass dem Hafen sukzessive Flächen für Stadtentwicklungsprojekte (Hafen-City, Kleiner Grasbrook) entzogen wurden und durch eine heranrückende Wohnbebauung an den Hafen betriebliche Einschränkungen drohen, hat sich der UVHH dafür ausgesprochen, dass die Hafenerweiterungsgebiete auch weiterhin als potentielle Hafenfläche erhalten bleiben müssen. Für den Erhalt von Wertschöpfung und zur Stärkung des Universalhafens ist zudem die Ansiedlung von hafenaffinen (Industrie-)Unternehmen notwendig. Dafür bedarf es attraktiver Standortbedingungen und einer Benchmark zu den Wettbewerbern Rotterdam und Antwerpen insbesondere in Bezug auf die Hafenkosten. Neben der Ausweisung von Flächen für die Ansiedlung neuer Unternehmen sind auch die Qualität und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur von herausragender Bedeutung für den Hafenstandort. Dies umfasst auch die seewärtige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens. Aus Sicht des UVHH muss das Sedimentmanagement verbessert und auf Nachhaltigkeit und Kostenstabilität ausgerichtet werden. Der UVHH hat im Rahmen des Workshops unter anderem darauf hingewiesen, dass neben einer zukunftsgerichteten und ausreichenden Terminal- und Hafeninfrastruktur auch eine leistungsfähige und zuverlässige Hafenhinterland-Anbindung notwendig ist. Für den Ausbau und Neubau von Infrastruktur ist aus Sicht des UVHH eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren dringend erforderlich. Inwieweit die aktuellen Bemühungen der Bundesregierung durch den Erlass



Im Rahmen der UVHH Mitgliederversammlung 2019 hielt der Erste Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher das Gastreferat zum Thema „Vereinbarkeit von Hafen- und Stadtentwicklung“

neuer Gesetze zur Verfahrensbeschleunigung zum Erfolg führen, wird die Praxis zeigen. Auch die aktuelle Situation des Genehmigungsprozesses für Großraum- und Schwergut-Transporte sowie die Einschränkungen, die diesen genehmigungspflichtigen Verkehr betreffen, wurden diskutiert.

Schwerpunkt des zweiten Workshops am 23. September 2019 war das Thema „Digitalisierung“. Es bestand bei den Teilnehmern des Workshops Einvernehmen, dass die Digitalisierung im Hafen weiter vorangetrieben werden soll. Dabei müssen allerdings der Datenschutz und die Eigentümerschaft der Daten berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist ein flächendeckender Breitbandausbau auch im Hafen.

Am 4. November 2019 fand der dritte Workshop zum Thema „Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit“ des Hamburger Hafens statt. Der UVHH hat sich in dem Workshop dafür eingesetzt, dass die ökologischen Standortvorteile des Hamburger Hafens in der öffentlichen Diskussion und in der Strategieplanung des Hafens stärker hervorgehoben werden. Der UVHH hat zudem darauf aufmerksam gemacht, dass es zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele in den drei Bereichen Ökonomie, Ökologie und Soziales erforderlich ist, die im Hafen ansässigen Unternehmen am Standort Hamburg zu halten. Hierdurch werden nicht nur Arbeitsplätze gesichert, sondern es ist auch im Interesse des Umwelt- und Klimaschutzes, dass die Betriebe weiterhin nach hohen EU-Umweltstandards produzieren und nicht in das EU-Ausland abwandern, wo es diese Umweltstandards nicht gibt. Ferner haben

wir uns dafür eingesetzt, dass zukünftige Energieträger bzw. Schiffstreibstoffe – mittel- und langfristig vor allem Wasserstoff – stärker gefördert werden, zum Beispiel im Rahmen von Pilotprojekten. Im Bereich der Hafenschifffahrt können bereits heute lokale Emissionen durch den Einsatz synthetischer Kraftstoffe, wie zum Beispiel GTL (Gas-to-Liquids)-Diesel, in erheblichem Umfang gemindert werden. Auch in diesem Bereich sind Fördermaßnahmen durch die Stadt Hamburg angezeigt. Übergeordnete Aufgabe ist es dabei, nicht nur die Emissionen der Schiffsverkehre und die Emissionen am Liegeplatz zu mindern, sondern durch alle emissionsmindernden Maßnahmen insgesamt auch die Akzeptanz des Stadthafens Hamburg langfristig und dauerhaft zu sichern.

Ende November 2019 fand der vorerst letzte Workshop zur Vorbereitung eines neuen Hafenentwicklungsplanes statt. Schwerpunkt des Workshops war das Thema „Zukunft Gute Arbeit im Hafen“. Da die Tarifpolitik Aufgabe der Sozialpartner und die Arbeitsmarktpolitik Aufgabe des Bundes ist, bestand Einigkeit darin, dass die Handlungsoptionen der Stadt in diesem Feld begrenzt sind. Inhaltlich bestand unter anderem Konsens, dass die Mobilität im Hafen verbessert werden muss, zum Beispiel durch eine geeignete Anbindung des Hafens an den ÖPNV sowie eine bessere Abstimmung der HVV-Fahrpläne mit den Schichtzeiten im Hafen.

Die Ergebnisse aller vier Workshops wurden anschließend aufgearbeitet und im Rahmen eines Hafen-Gipfels am 17. Januar 2020 allen Beteiligten vorgestellt. Bei der Präsentation stellte sich heraus, dass sich wichtige Forderungen der Workshop-Teilnehmer in der Abschlusspräsentation nicht adäquat wiederfanden. Daher wurden die beauftragten Gutachter gebeten, die Präsentation und das Abschlusspapier zu überarbeiten. Anschließend sollen die überarbeiteten Fassungen noch einmal im Rahmen eines Hafen-Gipfels diskutiert werden. Die konkreten Arbeiten an einem neuen Hafenentwicklungsplan sollen noch in diesem Jahr beginnen.

Entwicklung von Hafenflächen

Der Hamburger Hafen liegt mitten in der Freien und Hansestadt Hamburg. Dies bedeutet, dass einer gewerblichen und städtebaulichen Entwicklung enge Grenzen eines Stadtstaates gesetzt sind und es zu Nutzungskonflikten kommt. Die enorme wirtschaftliche Bedeutung des Hafens als größter deutscher Universalhafen, als Drehscheibe des internationalen Handels und als Arbeitgeber für viele Tausende Beschäftigte in der Metropolregion Hamburg muss sich auch in der Hafenpolitik des Hamburger Senates widerspiegeln. Aus Sicht der Hafenwirtschaft gilt dem Erhalt der bestehenden Hafen- und Industrieflächen in Hamburg höchste Priorität.

Mittlerer Freihafen/Steinwerder Süd

Der Travehafen ist wie der Oderhafen ein Teil des Entwicklungsgebietes Steinwerder Süd. Er ist wichtig für die Funktion Hamburgs als Universalhafen, da er für die Hafenschifffahrt einen zentralen Zugang zu brückenfreien Liegeplätzen sichert. Bereits 2017 hat die Stadt der langjährigen Forderung des UVHH entsprochen und sich zum Erhalt des Travehafens bekannt. Eine komplette Verfüllung wurde ausgeschlossen, wobei eine Planungsbetroffenheit im Zuge des Ersatzes für die Köhlbrandbrücke für einen kleinen Teil des Hafens weiterhin besteht.

Für die Fläche im Mittleren Freihafen/Steinwerder Süd wurden bereits im Jahr 2009 ein Markterkundungsverfahren und im Jahr 2016 ein Ideenwettbewerb durchgeführt, bei dem unter anderem auch Konzepte von UVHH-Mitgliedsunternehmen prämiert wurden. Aktuell ist nach wie vor unklar, welche Nutzungen auf dieser attraktiven Hafenfläche künftig erfolgen sollen. Im November 2019 hat die HPA das Planfeststellungsverfahren für die Herrichtung der Fläche Steinwerder Süd eingeleitet. Der Oderhafen wird verfüllt und die komplette Fläche hochwassersicher aufgeschüttet. Die so entstehende Fläche kann dann in Parzellen unterteilt und im Rahmen einer weiteren separaten Planung der Hafennutzung zugeführt werden. Dies wird wahrscheinlich erst zum Ende dieses Jahrzehntes realisiert.

Der Travehafen mit den Liegeplätzen der Hafenschifffahrt ist durch die Baumaßnahme nicht betroffen. Die Erreichbarkeit für die Betriebe wird während der Bauzeit gewährleistet und die Versorgung der Baustelle erfolgt vorrangig auf dem Wasserwege. Damit wurden zwei seit langem bestehende Forderungen des Unternehmensverbandes umgesetzt. Darüber hinaus ist für die Bauphase ein schlüssiges Verkehrskonzept für die Landseite angemahnt worden, so dass die Behinderungen für die Betriebe im Bereich Roß und Tollerort minimiert werden.

Von der Hafenwirtschaft wird weiterhin die Vorgehensweise der HPA bei der Entwicklung dieses Gebietes kritisiert. Die Herrichtung der Fläche und die erst spätere Ausschreibung eines Nutzungskonzeptes sind entkoppelt. Deshalb besteht die Gefahr, dass die HPA die Kosten für die öffentliche Hafeninfrastruktur auf den zukünftigen Nutzer übertragen wird. Der UVHH fordert, dass eine Flächenherrichtung nach der bestehenden Systematik erfolgen muss, wonach die Stadt für die öffentliche Infrastruktur zuständig ist und anschließend die vorbereiteten Flächen an Unternehmen vermietet.

Kleiner Grasbrook

Der UVHH hat nach langwierigen Verhandlungen mit der BWVI im August 2017 einen Letter of Intent (LoI) bezüglich der künftigen Nutzung der bisher vom Überseezentrum genutzten Flächen unterzeichnet. Nachdem über viele Jahre der Kleine Grasbrook immer wieder für verschiedene städtebauliche Projekte zur Disposition stand, konnte mit dem LoI für die angrenzenden Hafen- und Industriebetriebe eine langfristige Planungssicherheit gewährleistet werden. Auf den bisherigen Flächen des Überseezentrums sollen Wohnungen gebaut werden, die durch einen nördlichen und südlichen Lärmriegel von Emissionen durch Verkehr und Hafen abgeschirmt werden. Ende 2019 haben Senat und Bürgerschaft die rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Kleinen Grasbrooks beschlossen. Ansässige und zukünftige Unternehmen erhalten eine langfristige Standort- und Zukunftsperspektive.

Der UVHH erwartet, dass die vereinbarten Rahmenbedingungen auch umgesetzt werden. Diese sehen neben einer Verlängerung der Mietverträge für die Unternehmen auch keinerlei betriebliche Einschränkungen aufgrund der auf den Flächen des Überseezentrums geplanten Wohnbebauung durch Lärm- und andere Emissionen vor.

Wilhelmsburg

In diesem Jahr sollen die ersten Bebauungspläne für mehrere Neubaugebiete wie das Wilhelmsburger Rathausviertel, das Spreehafenviertel sowie die Elbinselquartiere Nord und Süd öffentlich ausgelegt werden. Die Gebiete befinden sich in unmittelbarer Nähe des Hafens. Vor diesem Hintergrund fordert der UVHH, dass die heranrückende Wohnbebauung nicht zu Lasten der bereits seit vielen Jahrzehnten ansässigen Unternehmen gehen darf. Die Bestandsnutzungen müssen die Rahmenbedingungen gegenüber neuen städtebaulichen Planungen in unmittelbarer Nachbarschaft vorgeben. Für Investitionsentscheidungen brauchen Unternehmen attraktive Rahmenbedingungen und eine langfristige Standortgarantie.

Die Unternehmen im Hamburger Hafen arbeiten rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche. Lärm-, Geruchs- und Lichtemissionen, der Umschlag und die Lagerung von Gefahrgutstoffen gehören dabei zum Alltag. Aus diesem Grund und um bereits im Vorfeld Konflikte zu vermeiden, beabsichtigt die Stadt, einen Geruchsminderungsplan aufzustellen. Hierfür ließ die Stadt mehrere Gutachten erstellen, um feststellen zu lassen, welche Unternehmen für welche Geruchsemissionen verantwortlich sind. Der Geruchsminderungsplan, der ursprünglich bis September 2019 fertig sein sollte, liegt noch nicht vor. Es ist allerdings davon auszugehen, dass eine Geruchsminderung nur durch veränderte Produktionsprozesse oder durch neue technische Anlagen erreicht werden kann. Sollten technische oder bauliche Veränderungen zur Geruchsminderung erforderlich sein, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen, so sind diese Maßnahmen eng mit den Unternehmen abzustimmen und einvernehmlich umzusetzen. Die dafür erforderlichen Investitionen sind durch geeignete Förderprogramme zu flankieren.

Hafengeld

Das Hafengeld ist ein sichtbarer Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Universalhafens Hamburg und muss sich an den gültigen Rahmenbedingungen der wichtigsten Nachbarhäfen messen lassen. Über die umstrittene Einführung des Hafengeldes für Binnenschiffe haben wir in den vergangenen Jahren ausführlich berichtet. Auf gemeinsamen Druck der Hafenwirtschaft und der Reeder nimmt die HPA 2020 keine Preisanpassung für die Nutzung des Hamburger Hafens durch See-, Binnen- und Hafenschiffe vor.

Allerdings hat die HPA angekündigt, strukturelle Veränderungen bei den Hafenentgelten zur Förderung von mehr Nachhaltigkeit umzusetzen. Ab 2020 soll nach mehrjährigen Abstimmungen mit anderen Häfen erstmals das Lärmverhalten von Seeschiffen bewertet werden. Besonders leisen Schiffen wird zusätzlich zu bisherigen Umwelt-Boni ein weiterer Rabatt gewährt. Dieses erfolgt im Rahmen des Umwelt-Anreizsystems „Environmental Ship Index (ESI), hier als „ESI-Noise“.

Im Zuge der Corona-Krise hat die HPA Möglichkeiten geschaffen, die fälligen Hafengelder auf Antrag der Hafenschiffahrtsbetriebe bis zum Jahresende zu stunden. Unternehmen der Fahrgastschiffahrt, die zeitweise keine entgeltliche Personenbeförderung durchführen durften, werden die Kombientgelte für das 2. Quartal 2020 nicht in Rechnung gestellt. Der Jahrestarif wird damit um ein Viertel reduziert.

Sedimentmanagement

Die Rahmenbedingungen für die Wassertiefeninstandhaltung haben sich im Berichtsjahr leider nicht grundlegend verbessert. Nach Aussage der HPA führt die Elbe weiterhin zu wenig Oberwasser, um Sedimente aus dem Hafengebiet in die Nordsee zu transportieren. Aufgrund der schwierigen hydrologischen Situation gelangt mit der Flut mehr Sediment in den Hamburger Hafen und

lagert sich in Hafenbecken, Liegewannen und Zufahrten ab. Damit der Schiffsverkehr ohne größere Einschränkungen funktioniert, wird das ganze Jahr Sediment gebaggert und entweder bei Neßsand auf Hamburger Gebiet umgelagert oder nach Schleswig-Holstein zur Tonne E3 verbracht. Im Jahr 2019 wurden rund 7,77 Mio. m³ Laderaumvolumen gebaggert und rund 3,76 Mio. m³ in die Nordsee zur Tonne E3 verbracht.

Nach Aussage der HPA lag 2019 die Verfügbarkeit der Liegeplätze der 15 größten Seeschiffsterminals an 79 Prozent der Tage (288 Tage) bei einer Solltiefe von Plus 0,5 m und somit innerhalb der Toleranz. An rund 33 Tagen gab es Tiefenbeschränkungen von mehr als einem Meter. Die Unternehmen stellt dies vor große Herausforderungen, sobald an den Liegeplätzen die vertraglich vereinbarten Wassertiefen nicht vorliegen. Weniger Tiefgang bedeutet in der Konsequenz weniger Ladung und längerfristig geschlossene Verträge mit Kunden können somit nicht erfüllt werden. Bei den Zufahrten ist die Situation deutlich schlechter. Nur während der Hälfte des Jahres konnte im Bereich des Köhlbrands und der Unterelbe die Solltiefe voll ausgenutzt werden. Zur übrigen Zeit gab es schiffahrtspolizeiliche Einschränkungen.

Die Verbringung von Baggergut zur Tonne E3 war zeitlich und auch mengenmäßig begrenzt. Im Oktober des letzten Jahres hat Schleswig-Holstein einer Verlängerung der Baggergutunterbringung an der Tonne E3 zugestimmt. Demnach kann Hamburg für weitere fünf Jahre bis zu 1,5 Mio. m³ pro Jahr vor Helgoland verklappen. Schleswig-Holstein erhält dafür einen zweistelligen Millionenbetrag. Parallel wird seit einigen Jahren eine Verbringung von Baggergut in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) vorbereitet. Die für Hamburg dringend notwendige Alternative erfordert jedoch einen mehrjährigen und komplizierten Genehmigungsprozess.

Aus Sicht des UVHH ist es dringend geboten, alle Verfahren der aktuellen Wassertiefeninstandhaltung zu überprüfen, um die Schiffbarkeit im Hamburger Hafen und auf der Elbe auch längerfristig zu gewährleisten und um die Kosten für die Unterhaltungsbaggerung zu senken. Neben der antragsrechtlichen Vorbereitung einer pers-

pektivischen Verbringungsmöglichkeit von Baggergut in die AWZ sollte auch weiterhin geprüft werden, inwieweit Wassertiefen im Bereich des sogenannten „Fluid Mud“ von der Schifffahrt genutzt werden können. Des Weiteren ist die HPA aufgefordert, frühzeitig dafür Sorge zu tragen, dass unter den derzeitigen schwierigen hydrologischen Bedingungen die erweiterten Wassertiefen nach Abschluss der Fahrinnenanpassung auch durch die Schifffahrt genutzt werden können.

Großraum- und Schwerverkehr

An der Weiterentwicklung der bundeseinheitlichen Website zur Online-Abwicklung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens für Großraum- und Schwertransporte VEMAGS (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte) wird weiter gearbeitet. Dafür haben einzelne Bundesländer wie Bayern, Nordrhein-Westfalen und Hessen unter der Hamburger Gesamtprojektleitung die Projektverantwortung für einzelne Module von VEMAGS übernommen. Insbesondere die Entwicklung des Statik-Moduls zur automatisiert rechnerischen Tragfähigkeitsüberprüfung von Ingenieurbauwerken stellt alle Beteiligten vor große Herausforderungen. Eine wesentliche Änderung im Antragsverfahren war für Ende Februar 2020 geplant. Die bislang erforderliche Eingabe der beantragten Fahrtroute in Textform sollte nun auf Basis einer geografischen Karte erfolgen. Allerdings wurde dies ohne nähere Erläuterung auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Des Weiteren hat sich der UVHH einer Stellungnahme der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. angeschlossen und die zuständige Hamburger Verkehrsbehörde gebeten, sich im Bundesratsverfahren für die Verbesserungsvorschläge des Gewerbes im Rahmen einer Neufassung der Straßenverkehrsordnung einzusetzen.

Positiv lässt sich vermelden, dass Ende des letzten Jahres in Hamburg ein Pilotversuch gestartet wurde, dass bislang ausschließlich in der Nacht durchzuführende

Fahrten sehr großer Kranfahrzeuge nach einem positiven Antragsbescheid auch am Tag außerhalb der Hauptverkehrszeit möglich sind. Gleiches gilt für Transporte mit einer maximalen Breite von 3,70 m und einem maximalen Gesamtgewicht von 89,90 t. Damit folgte der Landesbetrieb Verkehr einer Empfehlung, die aktuelle Genehmigungspraxis für Kranfahrten in eine wirtschaftsfreundlichere umzuwandeln.

Landstrom

Im Hamburger Hafen sollen die Landstromanschlüsse mit Investitionskosten von rund 76 Mio. Euro ausgebaut werden. Der Burchard-, der Europa- und der Predöhlkai sollen bis zum Jahr 2022 Anschlüsse für Landstrom bekommen, außerdem alle Kreuzfahrtterminals. Ab 2022 soll ein Probetrieb anlaufen; der reguläre Betrieb ist ab 2023 geplant. Der Strom für alle acht Anschlusspunkte im Hamburger Hafen soll klimaneutral erzeugt werden.

Für die Nutzung der neuen Landstromanlagen wird es entscheidend darauf ankommen, dass die Kosten für den Bezug von Landstrom deutlich gesenkt werden. Zu diesem Zweck sollten möglichst viele Kostenkomponenten – und nicht nur die EEG-Umlage – reduziert werden.

Der UVHH begrüßt daher die am 10. Oktober 2019 vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und den Küstenländern unterzeichnete Absichtserklärung zur Begrenzung der EEG-Umlage auf 20 Prozent, zur Einführung gesonderter Netzentgelte auf Tagespreisbasis und zur Förderung von Landstromversorgungsanlagen in deutschen Häfen im Umfang von 140 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2020. Da die EEG-Umlage im Jahr 2020 von zur Zeit 6,405 ct/kWh auf 6,756 ct/kWh steigen wird, fordert der UVHH eine zügige Umsetzung der obigen Neuregelungen zur Förderung der Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen.

Nachhaltigkeitsbericht für den Hamburger Hafen

Der Nachhaltigkeitsbericht für den gesamten Hamburger Hafen für die Berichtsjahre 2017/2018 wurde im Jahr 2019 fertiggestellt und Anfang 2020 der Öffentlichkeit präsentiert. Der UVHH hat an den von der HPA veranstalteten Workshops zur Erstellung des Nachhaltigkeitsberichtes teilgenommen und sich dafür engagiert, dass unter anderem die innovativen Umweltschutzmaßnahmen der privaten Hafenunternehmen Eingang in den Nachhaltigkeitsbericht finden. Dies ist gelungen: Der Nachhaltigkeitsbericht hat Anerkennung und Lob aus der Politik, der Verwaltung und der Wirtschaft bekommen und kann zwischenzeitlich auch in einer englischen Fassung im Internet von allen Kunden des Hamburger Hafens online eingesehen werden. Das neue Format des Nachhaltigkeitsberichtes für den gesamten Hamburger Hafen beschränkt sich jedoch nicht nur auf ökologische Maßnahmen, sondern stellt das weite Spektrum der Maßnahmen zur Umsetzung der 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) der Vereinten Nationen dar, die weltweit der Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene dienen sollen.

4.2 *Die Hafen- und Verkehrspolitik des Bundes*

Nationale Maritime Konferenz

Am 22. und 23. Mai 2019 fand im baden-württembergischen Friedrichshafen die 11. Nationale Maritime Konferenz statt. Mit dem Austragungsort fernab der Küste sollte die hohe Bedeutung der maritimen Wirtschaft für ganz Deutschland hervorgehoben werden. Die Bundesregierung hat zur Nationalen Maritimen Konferenz unter anderem den Sechsten Bericht über die Entwicklungen

und Perspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland vorgelegt. Das Papier ist eine Art Sachstandsbericht, der alle zwei Jahre im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenzen vorgelegt wird. Speziell für den Hafenbereich wurden für die Konferenz zwei Papiere erarbeitet: Konkret ein Thesenpapier, das die Diskussion im Forum Häfen zusammenfasst, sowie ein Europa-Papier, das im Zuge der 11. Nationalen Maritimen Konferenz prioritäre Themen des deutschen maritimen Clusters für die derzeitige Amtszeit der EU-Kommission bzw. Legislaturperiode des Europäischen Parlaments formuliert.

Studie über die Wertschöpfung und Beschäftigungswirkung der deutschen Häfen

Das BMVI hat Ende Juli 2019 seine seit langem erwartete Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung veröffentlicht. Die Studie, die vom BMVI im Rahmen des Nationalen Hafenkonzeptes in Auftrag gegeben wurde, gibt nicht nur einen Überblick über die Wertschöpfung und Beschäftigungswirkung der deutschen Häfen, sondern liefert zugleich auch eine einheitliche Methodik, an der sich die einzelnen Häfen bei der Inauftraggabe von hafenspezifischen Untersuchungen orientieren können. Im Ergebnis kommt die Studie zu folgenden Kennzahlen: Die Hafenwirtschaft erwirtschaftete im Jahr 2016 einen Umsatz von 27,4 Mrd. Euro bei einer Wertschöpfung von 9,7 Mrd. Euro. In den Kategorien „Hafenumschlag, Hafendienstleistungen und hafenabhängige Transportkette“ sind rund 176.000 Personen beschäftigt. Erweitert man den Blickwinkel auf die gesamte hafenabhängige Wirtschaft in der Bundesrepublik, so werden durch die Häfen insgesamt rund 521.000 Arbeitsplätze gesichert. Zudem werden jährlich Umsätze in Höhe von 62 Mrd. Euro erzielt und eine gesamte Wertschöpfung in Höhe von 25,6 Mrd. Euro erbracht. In der hafenabhängigen Industrie werden im Bundesgebiet insgesamt 1,35 Mio. Personen beschäftigt. Addiert man die indirekten und induzierten Effekte hinzu, so liegt die beschäftigungssichernde Wirkung der Häfen bei 5,6 Mio. Beschäftigten in ganz Deutschland. Die Studie des BMVI zur Beschäftigungswirkung belegt



Die deutsche Hafenwirtschaft ist für die Funktionsfähigkeit der exportorientierten deutschen Volkswirtschaft systemrelevant.

einmal mehr, dass die deutsche Hafenwirtschaft für die Funktionsfähigkeit der exportorientierten deutschen Volkswirtschaft systemrelevant ist.

Einfuhrumsatzsteuer

Die Hafenwirtschaft bemängelt seit Jahren Wettbewerbsnachteile durch die Anwendung unterschiedlicher Erhebungsverfahren bei der Einfuhrumsatzsteuer in der EU. Nach Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie von 2006 obliegt es den Mitgliedstaaten, Vereinfachungen beim Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer zuzulassen. Dass das deutsche Erhebungs- und Erstattungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer einen gravierenden Wettbewerbsnachteil für die deutschen Industrie- und

Handelsunternehmen sowie für die deutschen Flug- und Seehäfen darstellt, haben CDU, CSU und SPD in ihrem Koalitionsvertrag bereits im März 2018 hervorgehoben und eine Optimierung des Verfahrens in Kooperation mit den Bundesländern in Aussicht gestellt.

Allerdings scheint sich eine Anpassung des Erhebungsverfahrens zur Einfuhrumsatzsteuer weiter zu verzögern. Die Finanzministerkonferenz hatte sich mit dem Bericht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe im Oktober 2019 befasst, jedoch noch zusätzliche Informationen zu den aufgezeigten Lösungsansätzen angefordert. Diese sollten ursprünglich bis Ende Mai 2020 vorliegen, und im Anschluss daran sollte eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen gefällt werden. Dieser Zeitplan wurde leider nicht eingehalten. Für ein verändertes Erhebungsverfahren ist die Zustimmung aller Bundesländer notwendig, deren Interessen –

je nach Betroffenheit – unterschiedlich ausfallen. Während vornehmlich die norddeutschen Länder sowie die Länder mit großen Flughäfen auf eine baldige Umsetzung drängen, gibt es bei anderen Vorbehalte aufgrund sich dadurch verändernder Geldflüsse und aufgrund des hohen Umstellungsaufwandes. Die nunmehr beschlossene verlängerte Erhebungsfrist für die Einfuhrumsatzsteuer reicht nicht aus.

Vor diesem Hintergrund appelliert der UVHH an Bund und Länder, schnellstmöglich die akuten Wettbewerbsnachteile der deutschen Wirtschaft bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer zu beseitigen. Die Einfuhrumsatzsteuer sollte nicht bereits zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten sein, sondern bei der Umsatzsteuer-Voranmeldung direkt verrechnet werden können.

Genehmigungs- und Planungsbeschleunigung

Der UVHH begrüßt die Anstrengungen des Bundes, die Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch neue rechtliche Rahmenbedingungen zu beschleunigen. Dies betrifft insbesondere das am 4. März 2020 in Kraft getretene „Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“, mit dem unter anderem die Genehmigungsverfahren für Ersatzneubauten im Straßen- und Schienenbereich verschlankt werden sowie das noch im Gesetzgebungsverfahren befindliche „Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich“, das vorsieht, dass ausgewählte Verkehrsinfrastrukturprojekte durch Maßnahmengesetz statt durch behördlichen Verwaltungsakt genehmigt werden können.

Der UVHH fordert, dass die Planungsbeschleunigung neben der rechtlichen Neuregelung auch durch eine gute personelle Ausstattung der Planungs- und Genehmigungsbehörden sowie der zuständigen Gerichte gefördert wird. Die pandemiebedingten Versammlungsrestriktionen des Jahres 2020 und die Schließung der Behörden für den Publikumsverkehr haben darüber

hinaus gezeigt, dass es mittelfristig erforderlich ist, die Rechtsgrundlagen für rein digitale Beteiligungs- und Verfahrensformen zu schaffen, damit zum Beispiel Erörterungstermine in Planfeststellungsverfahren auch in digitaler Form, beispielsweise als Internet-Stream, stattfinden können. Der UVHH setzt sich daher auch für eine konsequente Digitalisierung der Planungs- und Genehmigungsverfahren ein.

Reform der Fernstraßenverwaltung

Mit der Gründung einer Infrastrukturgesellschaft „Die Autobahn GmbH des Bundes“ im September 2018 wurde der Grundstein gelegt, damit ab 2021 der Bund für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der 13.000 km Bundesautobahnen zuständig wird. Die Bundesstraßen bleiben weiterhin in der Auftragsverwaltung der Länder. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass die Länder auch die Verwaltung der Bundesstraßen, die auf ihrem Landesgebiet liegen, wie bisher an den Bund übertragen können. Die Autobahn GmbH gliedert sich ab 2021 deutschlandweit in 10 Niederlassungen, 41 Außenstellen, 42 Verkehrsleitzentralen und 189 Autobahnmeistereien auf.

Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) wurde bereits mit der Autobahn GmbH verschmolzen. Die Autobahn GmbH des Bundes wird daher – wie bisher die VIFG – für das Finanzmanagement für alle Bundesautobahnen und Bundesstraßen gebündelt zuständig sein.

Im Einvernehmen zwischen Bund und dem jeweiligen Land kann bereits mit Beginn des Jahres 2020 die Autobahn GmbH des Bundes vorab die Planung und den Bau von Autobahnen übernehmen. Die beiden Länder Hamburg und Schleswig-Holstein haben dieses Angebot wahrgenommen und der Niederlassung Nord der Autobahn GmbH, die für das Gebiet von Hamburg, Schleswig-Holstein und Nordniedersachsen zuständig sein wird, ihre Projekte bereits zu Beginn dieses Jahres übergeben. Auch die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) wird mit der Autobahn GmbH des Bundes im



Laufe des Jahres 2020 verschmelzen, wodurch eine möglichst kontinuierliche Bearbeitung weiterhin gewährleistet wird. Damit laufen wichtige Großprojekte des aktuellen Bundesverkehrswegeplans, wie beispielsweise der Neubau der A26 oder der Ausbau der A1 in Hamburg sowie der Neubau der A20 in Schleswig-Holstein wie geplant weiter. Maßnahmen in Niedersachsen werden im Jahr 2021 an die Niederlassung Nord der Autobahn GmbH übergehen.

Grundsteuerreform

Der Bundesrat hat das Gesetzespaket zur Grundsteuerreform beschlossen. Damit tritt das Gesetz zum 1. Januar 2020 in Kraft. Die tatsächliche Grundsteuererhebung wird nach neuer Gesetzeslage ab dem Jahr 2025 erfolgen. Das verabschiedete Gesetzespaket enthält eine Öffnungsklausel, die es gestattet, dass die Länder eigene Regeln erlassen können. Die Hamburger Finanzbehörde

*Feierliche Eröffnung der Autobahn GmbH
Niederlassung Nord in Hamburg mit
Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und
Verkehrssenator Michael Westhagemann.*

prüft aktuell, ob ein eigenes Grundsteuermodell Anwendung finden kann und hat Unternehmen aufgefordert, sich an den Proberechnungen zur Ermittlung eines geeigneten Verfahrens für Hamburg zu beteiligen.

Der UVHH setzt sich gegenüber der Hamburger Finanzbehörde dafür ein, dass bei einer künftigen Berechnung der Grundsteuer die besondere Situation des Hamburger Hafens zu berücksichtigen ist. Für den Hafen darf die neue Grundsteuererhebung aufgrund der hohen Flächenbedarfe nicht zu einer finanziellen Mehrbelastung der Hafenunternehmen bzw. der HPA führen.



*Mit der Einführung von BOSS
können hafeninterne Umfahren
reduziert werden.*

Border one Stop Shop (BOSS)

Schon zum 1. Januar 2019 wurde mit dem Hauptzollamt Hamburg ein einheitlicher Zollamtsbezirk für die Stadt geschaffen und eine langjährige Forderung der Hafenwirtschaft erfüllt. Darüber hinaus wurde auch die Beseitigung der Personalengpässe beim Zoll angegangen. Die Qualität und Schnelligkeit der Abfertigung ist ein wichtiger Faktor im Standortwettbewerb. Der UVHH begrüßt daher jede Initiative, die die beteiligten Bundes- und Landesbehörden stärkt.

Bei einer effizienten Abfertigung müssen verschiedene Stellen Hand in Hand arbeiten. Die Hafenwirtschaft hat seit langem einen sogenannten Border one Stop Shop (BOSS) gefordert. Hierbei soll eine Sendung möglichst alle nötigen Abfertigungsschritte der Behörden an einem Ort („single window“) durchlaufen können. Das EU-Recht bietet die Möglichkeit, dies entsprechend zu organisieren und versucht, die einzelnen IT-Systeme miteinander kompatibel zu gestalten.

In Hamburg wird seit April 2019 an einem Pilotprojekt gearbeitet. Beteiligt sind die Zollverwaltung des Bundes, die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung sowie die Hamburger Behörden in Form der Pflanzengesundheitskontrolle der Wirtschafts- und das Veterinär- und Einfuhramt der Gesundheitsbehörde.

Mit der Einführung von BOSS sollen folgende Ziele zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes erreicht werden:

- ▶ *Intensivierung der Zusammenarbeit der Behörden*
- ▶ *Zusammenlegung der Kontrollorte*
- ▶ *Vereinfachung des logistischen Aufwandes*
- ▶ *CO₂-Einsparung durch weniger Umfuhren*
- ▶ *Integrierte Kontrollen / Datenaustausch*

Eine Machbarkeitsstudie soll herausfinden, wo die baulichen und räumlichen Voraussetzungen für einen Standort gegeben sind, der den Bedarfen der Nutzer am besten entspricht.

COVID-19-Pandemie

Die COVID-19-Pandemie hat die Hamburger Hafenwirtschaft stark beeinträchtigt. Die Unternehmen haben frühzeitig reagiert und operative Anpassungen vorgenommen, teilweise wurde Kurzarbeit angemeldet. Die Unterstützungsmaßnahmen des Bundes und der Freien und Hansestadt Hamburg sind sehr hilfreich gewesen, wenngleich sich die Hafenwirtschaft gewünscht hätte, dass es – ebenso wie für die Kulturbetriebe – ein auf die Bedürfnisse der Hafenunternehmen angepasstes Unterstützungsprogramm gegeben hätte. Unabhängig hiervon sind die Hamburger Maßnahmen auch für die Hafenbetriebe hilfreich. Insbesondere die Möglichkeit, die Mietzahlungen an die HPA stunden zu können, ist zu begrüßen. Dies alleine reicht jedoch nicht aus. Um die Hafenwirtschaft finanziell zu entlasten, ist es notwendig, die Hafenkosten in den nächsten Jahren konstant zu halten und nicht weiter zu erhöhen. Dies gilt insbesondere für die Mieten und Pachten.

Die Pandemie hat der Welt vor Augen geführt, dass alle Menschen, unabhängig von staatlichen Grenzen, persönlich und wirtschaftlich in einer einzigen vernetzten globalen Gemeinschaft leben. Dies gilt nicht nur für die weltweiten wirtschaftlichen Verflechtungen, sondern leider auch für die mit einer globalen Welt verbundenen Risiken. Der UVHH hält es daher für wichtig, dass es zur Stärkung der Wirtschaft zukünftig im Bund und in den Ländern unter anderem zu folgenden Entwicklungen kommt:

- ▶ *konsequente und vollständige Digitalisierung aller Verwaltungs- und Gerichtsverfahren und Modernisierung der IT-Ausstattung von Gerichten und Behörden, falls dies zur Umsetzung des Digitalisierungszieles erforderlich ist,*

- ▶ *signifikante personelle Aufstockung der Gerichte zur Bewältigung des mehrmonatigen pandemiebedingten Verfahrensstaos,*
- ▶ *Schaffung der Rechtsgrundlagen für digitale Beteiligungsformen im Verwaltungsverfahrenrecht, zum Beispiel digitale Erörterungstermine in Form eines interaktiven Internet-Live-Streams,*
- ▶ *Stärkung der Lagerei-Unternehmen und Aufbau einer Bundesvorratshaltung mit bundesweit verteilten Materiallagern für systemrelevante Güter gemäß der im März 2020 aufgestellten Forderung des Deutschen Roten Kreuzes,*
- ▶ *Stärkung der Unternehmen des Umschlag- und Transportsektors zur Festigung der von ihnen erbrachten systemrelevanten Dienstleistungen,*
- ▶ *Schaffung einer einheitlichen IT-Konferenzplattform für alle Bundes- und Landesbehörden, um innerbehördliche Verfahren, Gremiensitzungen, Arbeitskreise und Konferenzen mit externen Personen, Unternehmen und Verbänden im Bedarfsfall digital führen zu können.*

4.3 Die Hafen- und Verkehrspolitik der Europäischen Union

Die „Organisation for Economic Co-Operation and Development“ (OECD) hat im Rahmen einer Untersuchung über Subventionen im Maritimen Sektor im letzten Jahr einen bislang unbekannten Steuerskandal aufgedeckt. Durch Entscheidungen der EU-Kommission können seit 1996 einige Reeder für ihre Terminalgeschäfte die im Vergleich zu den normalen Steuersätzen äußerst günstige und eigentlich nur für Schiffe gedachte Tonnage Tax (Tonnagesteuer) anwenden. Dieser Steuervorteil wird unter anderem in Rotterdam und Antwerpen genutzt. In Deutschland oder Frankreich tätige Terminalunternehmen zahlen hingegen die normalen für jedes Unternehmen geltenden

Steuersätze. Rechtliche Grundlage für diese Steuervorteile ist die Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) für Konsortien. Warum die EU-Kommission diese Privilegien, die geradezu zum Missbrauch einladen, gewährt hat, ist in den entsprechenden und von der OECD aufgedeckten Entscheidungen der EU-Kommission nicht dargelegt. Da die GVO für Konsortien ursprünglich Ende März dieses Jahres auslaufen sollte, hat die Kommission im letzten Jahr ein Konsultationsverfahren durchgeführt.

Trotz vieler Proteste und Kritik von Seiten der Seehafenverkehrswirtschaft hat die EU-Kommission die GVO für Konsortien Ende März um weitere vier Jahre verlängert; und zwar ohne wesentliche inhaltliche Änderungen! Dies ist angesichts der zahlreichen Kritik überhaupt nicht nachvollziehbar. Damit werden schiffszentrierten Logistikunternehmen weiterhin Sonderprivilegien gegenüber hafen- und speditionszentrierten Logistikunternehmen eingeräumt.

Wenngleich das EU-Recht Absprachen zwischen Unternehmen, die den freien Wettbewerb einschränken könnten, verbietet, so ist gemäß der GVO jedoch erlaubt, dass Linienschiffahrtssdienste von mehreren konkurrierenden Schiffahrtsunternehmen in Form von Konsortien und/oder Allianzen gemeinsam erbracht werden können. Dabei wird völlig übersehen, dass dadurch auch die Möglichkeit für Absprachen über Terminaldienstleistungen ermöglicht wird. Die Verbände der Hafenwirtschaft sowie der Verlader und Spediteure haben dies explizit gegenüber der EU-Kommission kritisiert. Die Kommission hat diese Warnung jedoch ignoriert und die GVO weiter verlängert.

Die Kommission begründet ihre Entscheidung unter anderem damit, dass dies zu Effizienzgewinnen für Reedereien führen werde, die dadurch die Kapazität der Schiffe besser nutzen und mehr Verbindungen anbieten könnten. Dies trage zudem zu niedrigeren Preisen und einer besseren Qualität der Dienstleistungen für die Verbraucher bei. Diese positive Einschätzung der Kommission, die sich nur auf die Vorteile konzentriert und die Nachteile für die hafen- und speditionszentrierten Logistikunternehmen negiert, wird von uns ausdrücklich nicht geteilt.



Der Hamburger Hafen ist gut auf den Brexit vorbereitet.

Brexit

Der Brexit ist juristisch vollzogen. Nach Ratifizierung des Austrittsabkommens ist das Vereinigte Königreich zum 1. Februar 2020 aus der Europäischen Union ausgetreten. Das Abkommen sieht eine Übergangsphase vor, in der das EU-Recht grundsätzlich weiter gilt, jedoch ohne Beteiligung des Vereinigten Königreichs an EU-Institutionen. Die Übergangsphase endet am 31. Dezember 2020 und kann bis 30. Juni 2020 um maximal zwei Jahre verlängert werden. Momentan finden Verhandlungen statt, die die künftigen Beziehungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich regeln sollen.

Auch wenn noch nicht klar ist, wie „hart“ oder „weich“ der Brexit in Bezug auf die Wirtschaftsbeziehungen erfolgen wird, ist der Hamburger Hafen gut vorbereitet. Hamburg hat keine direkten Fährverbindungen nach England. Lange Lkw-Warteschlangen auf den Autobah-

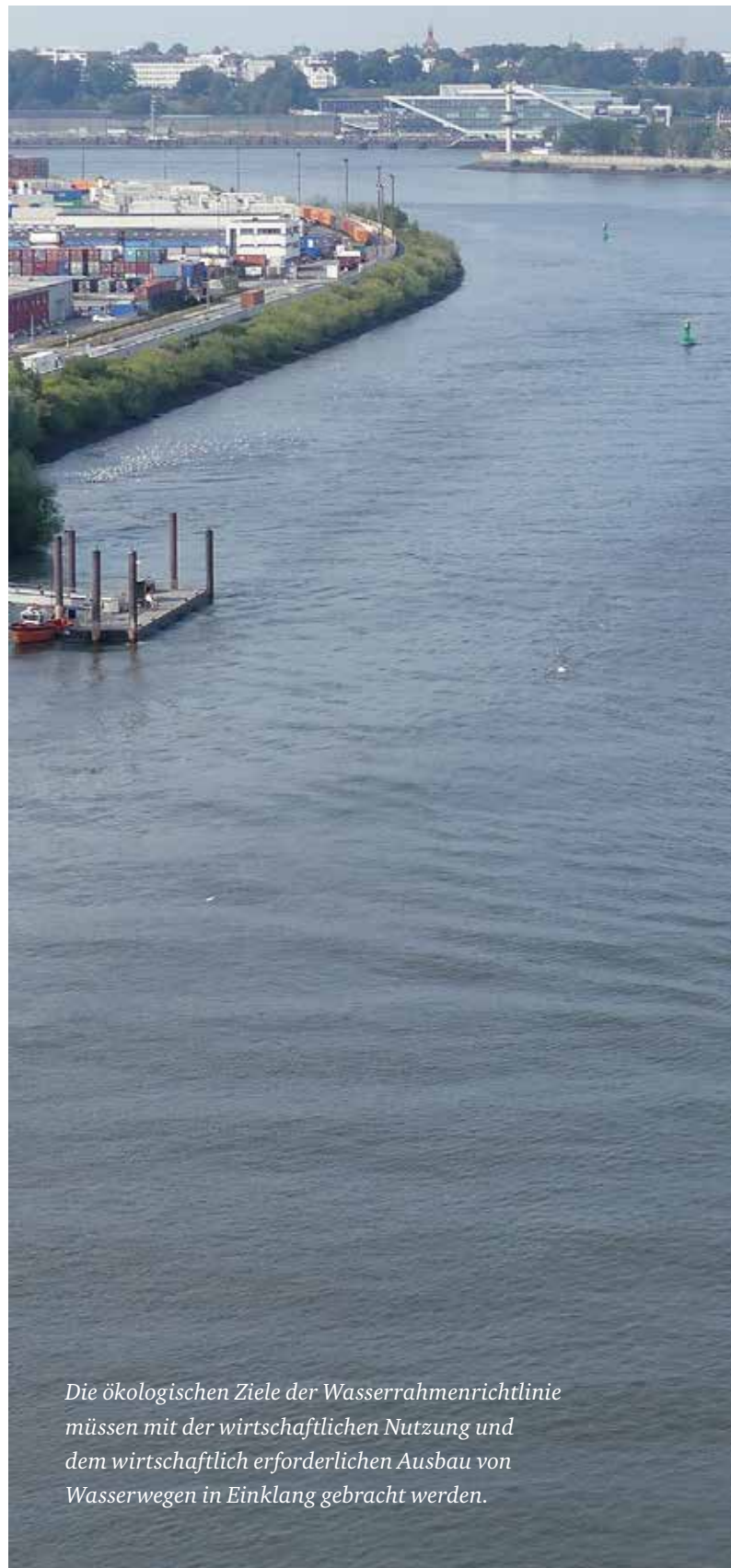
nen wird es daher nicht geben. Rein technisch gesehen, wird das Vereinigte Königreich auch bei einem harten Brexit „nur“ zu einem Drittland. Die Abfertigung von Drittlandsgüter ist tägliche Praxis bei Umschlagsbetrieben, Zoll, Veterinären und anderen Beteiligten. Probleme ergeben sich viel früher entlang der Transportkette, wenn die Versender am Abgangsort sich nicht rechtzeitig auf die neuen Gegebenheiten einstellen und die nötigen Nachweise, Lizenzen, Präferenznachweise oder sonstigen Formalien nicht erbringen.

EU-Wasserrahmenrichtlinie

Zum Jahreswechsel 2019/2020 hat die Europäische Kommission die Ergebnisse der Evaluierung der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) präsentiert. Vorangegangen war ein umfangreicher Konsultationsprozess mit

Interessengruppen und der Öffentlichkeit. Der UVHH hat sich zusammen mit dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) mit konstruktiven Verbesserungsvorschlägen in Form eines juristischen Gutachtens in den Konsultationsprozess eingebracht. Aus Sicht der Hafenwirtschaft sollte die Grundentscheidung einer Rahmenrichtlinie statt einer vollständigen Harmonisierung beibehalten werden. Jedoch sind unbestimmte Rechtsbegriffe und Vorgaben in der Richtlinie zu konkretisieren, um den Vollzug in den Mitgliedstaaten zu erleichtern. Erforderlich sind zudem realistische zeitliche Vorgaben zur Erreichung der Ziele der Richtlinie, die Aufnahme einer Definition des Begriffs der „Verschlechterung“ eines Gewässers in den Begriffsbestimmungen der Richtlinie und die Einführung einer Bagatellschwelle. Vorgeschlagen wurden außerdem eine Ausweitung und Präzisierung der Ausnahmebestimmungen bei der Vorhabenzulassung und die Verankerung einer Vorprüfung, bei der untersucht wird, ob ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot nicht von vorneherein ausgeschlossen ist. Ebenso ist aus Sicht des UVHH die Einführung eines vor der Zulassungsentscheidung liegenden Stichtages, der für die Beurteilung eines Vorhabens maßgeblich ist, zielführend, um zu verhindern, dass Antragsunterlagen kontinuierlich an eine sich verändernde Sach- und Rechtslage angepasst werden müssen.

Die Kommission kommt nach der Konsultation zu dem Ergebnis, dass die WRRL einerseits einen guten Steuerungsrahmen für die Wasserbewirtschaftung darstellt, andererseits bislang jedoch kein wesentlicher Fortschritt beim Gesamtzustand der Wasserkörper erzielt worden ist. Die Kommission geht trotzdem davon aus, dass bei einer rascheren Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten und bei Bereitstellung größerer Finanzmittel die Erreichung der Umweltziele bis 2027 möglich ist. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Folgen der Pandemie des Jahres 2020 für die Staatshaushalte aller EU-Mitgliedsstaaten dürfte die Forderung nach Bereitstellung größerer Finanzmittel in den Mitgliedsstaaten neu zu beurteilen sein. Der UVHH setzt sich dafür ein, dass die ökologischen Ziele der Wasserrahmenrichtlinie mit der wirtschaftlichen Nutzung und dem wirtschaftlich erforderlichen Ausbau von Wasserwegen in Einklang gebracht werden.



Die ökologischen Ziele der Wasserrahmenrichtlinie müssen mit der wirtschaftlichen Nutzung und dem wirtschaftlich erforderlichen Ausbau von Wasserwegen in Einklang gebracht werden.



FÜNF

UMWELTSCHUTZ UND
NACHHALTIGKEIT

UmweltPartnerschaft

Der UVHH engagiert sich als einer der Träger der UmweltPartnerschaft Hamburg für freiwilligen betrieblichen Umweltschutz. Gemeinsam mit dem Hamburger Senat, vertreten durch die Umweltbehörde, und den weiteren Trägern der UmweltPartnerschaft, namentlich der Handels- und Handwerkskammer sowie dem Industrieverband Hamburg, hat der UVHH seine Mitwirkung in der UmweltPartnerschaft Hamburg bis zum Jahr 2023 verlängert. Damit das Ziel, die Anzahl der UmweltPartner-Unternehmen bis zum Jahr 2023 von heute rund 1.100 auf 1.800 bis 2.000 zu erhöhen, erreicht werden kann, muss nach Auffassung des UVHH der Kreis der Träger auf zusätzliche Branchenverbände erweitert werden. Dies gilt umso mehr, weil im Jahr 2020 klar wurde, dass in den Jahren ab 2020 die Sicherung und der Neuaufbau vieler pandemiebetroffener Wirtschaftsbereiche im Mittelpunkt stehen werden und daher in den Unternehmen vielfach kein finanzieller Spielraum für freiwillige betriebliche Umweltschutzinvestitionen vorhanden sein wird. Umso wichtiger erscheint es dem UVHH, dass die UmweltPartnerschaft Hamburg in den Jahren 2020 bis 2023 den Fokus der Beratung auf kostensenkende betriebliche Maßnahmen mit positiven Umweltwirkungen legt.

Forum Tideelbe

Das Forum Tideelbe erarbeitet Empfehlungen für strombauliche Maßnahmen, mit denen die Dynamik der Tideelbe so verändert werden kann, dass sich der Sedimenteintrag in den Hamburger Hafen dauerhaft vermindert. Im

Forum haben sich unterschiedliche Interessengruppen aus der Region versammelt, namentlich Vertreter der Umweltbehörden der Länder, der Kommunen und Landkreise an der Unterelbe, der Wasserstraßenverwaltung des Bundes und der HPA, Naturschutz- und Umweltverbände sowie Vertreter von Tourismus und Wassersport, Wasser- und Bodenverbänden, Fischerei und Hafenwirtschaft.

Der UVHH vertritt im Forum Tideelbe die Interessen der Hamburger Hafenwirtschaft und setzt sich insbesondere für eine rasche Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Dämpfung der Tideenergie und zur Reduzierung des Sedimenttransportes in den Hamburger Hafen ein. Durch die pandemiebedingten Versammlungsrestriktionen des Jahres 2020 wurde der auf Präsenzveranstaltungen basierende Dialogprozess im Forum Tideelbe abrupt zum Erliegen gebracht. Daher war es im Laufe des Jahres 2020 zunächst vor allem Aufgabe der Organisatoren des Forums Tideelbe, die Voraussetzungen für Online-Videokonferenzen zu schaffen, damit die Termine der Gremien des Forums Tideelbe auch während der Geltung der Versammlungsrestriktionen stattfinden konnten.

Der UVHH hält es für erforderlich, in naher Zukunft neben den technischen Voraussetzungen auch die rechtlichen Voraussetzungen für rein digitale Beteiligungsformen zu schaffen, damit zum Beispiel Erörterungstermine im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz digital ermöglicht werden und Beteiligungsverfahren nicht mehr wegen einer fehlenden Rechtsgrundlage für eine rein digitale Erörterung rechtlich fehlerhaft werden können.



Durch die Schaffung von zusätzlichem Flutraum soll die Dynamik der Tideelbe reduziert und der Sedimenteintrag in den Hamburger Hafen dauerhaft vermindert werden.

Sulfuryldifluorid

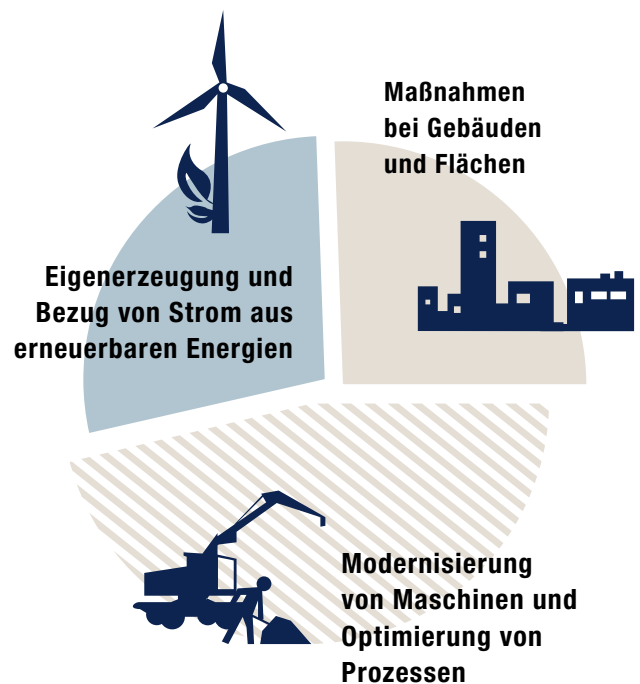
Container mit Holzladung müssen nach den Regularien vieler Importländer begast werden, um die Einschleppung von Schädlingen und invasiven Arten zu verhindern. In den Exportländern wird hierzu das Gas Sulfuryldifluorid benutzt. In einer Studie aus dem Jahr 2008 wurde festgestellt, dass das Gas mit einem Treibhauspotential von 4.780 im Vergleich zu CO₂ sehr viel klimaschädlicher ist. Im Jahr 2012 erfolgte gleichwohl die Zulassung des Stoffes zur Behandlung von Laub- und Nadelholz, Holzpaletten und Packholz durch das Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL). Alle Begasungsplätze im Hamburger Hafen wurden zudem von der Hamburger Umweltbehörde genehmigt, nach fachlicher Prüfung der HPA, der Feuerwehr, der Wasserschutzpolizei, des Amtes für Arbeitsschutz, der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz und dem Institut für Hygiene und Umwelt.

Die Umweltbehörde hat die sehr hohen Verbrauchsmengen an Sulfuryldifluorid im Hamburger Hafen kritisiert und ein Verbot des Gases in die politische Diskussion eingebracht. Da es jedoch derzeit keine zugelassenen Alternativstoffe gibt und das früher verwandte Gas Methylbromid aufgrund seiner Ozonschädlichkeit seit 2006 in der EU verboten ist, hat der UVHH die Behörde für Umwelt und Energie (BUE) gebeten, die im Hafen tatsächlich verbrauchten Mengen von Sulfuryldifluorid zu überprüfen. Außerdem setzt sich der UVHH dafür ein, dass die Neuzulassung von alternativen Begasungsstoffen, die weniger klimaschädlich sind, vorangetrieben wird.

UVHH-Aufstellung „Beispiele für Energieeffizienzmaßnahmen im Hamburger Hafen“

Der UVHH hat seine Umfrage zu Energieeffizienzmaßnahmen im Hamburger Hafen aktualisiert. Die aktualisierte Aufstellung stellt Best-Practice-Beispiele für Energieeffizienzmaßnahmen von Mitgliedsunternehmen des UVHH im Hamburger Hafen vor. Die neue Aufstellung zeigt, dass durch die beispielhaft genannten Best-Prac-

tice-Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz pro Jahr über 71 Mio. kWh Energie eingespart bzw. aus regenerativen Quellen oder mit emissionsarmen Technologien erzeugt und hierdurch jährlich über 97.000 t CO₂ vermieden werden. Die in der Aufstellung enthaltenen Beispiele für Energiesparmaßnahmen lassen die Innovationskraft und die große Bedeutung des Gesamtbeitrags der Hafenunternehmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Minderung von Emissionen in Hamburg erkennen. Die aktualisierte UVHH-Aufstellung „Beispiele für Energieeffizienzmaßnahmen im Hamburger Hafen“ wurde der Hamburger Politik und Verwaltung zur Kenntnis gegeben, um zu verdeutlichen, dass im Hamburger Hafen kontinuierlich Investitionen zur Steigerung der Energieeffizienz vorgenommen werden.



SECHS

HAFENSICHERHEIT

Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Ende November 2019 hat das Bundesumweltministerium die Anhörung zum Referentenentwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) eingeleitet. Zu Beginn des Jahres 2020 hat sich der UVHH mit einer umfangreichen Stellungnahme zum Referentenentwurf aktiv in das Rechtssetzungsverfahren

eingebraucht. Durch die Änderungsverordnung sollen Defizite bei der im Jahr 2017 in Kraft getretenen AwSV beseitigt werden sowie ein höheres Maß an Rechtsklarheit und damit ein bundeseinheitlicher Verwaltungsvollzug hergestellt werden. Für die AwSV in der Fassung des Jahres 2017 hatte der UVHH zusammen mit anderen Verbänden des Verkehrsgewerbes unter anderem Erleichterung bei der flüssigkeitsdichten Flächenausführung für Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs erreicht. Der UVHH setzt sich für eine Beibehaltung und Sicherung dieser Erleichterungen ein.



SIEBEN

TARIFPOLITIK

Lohntarifvertrag Hafenarbeiter

Für Mitte März 2020 war die erste Runde zu den Verhandlungen zum Lohntarifvertrag für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe auf Bundesebene anberaumt. In Vorbereitung dessen hatte ver.di folgende Forderungen erhoben:

1. *tabellenwirksame Lohnerhöhung um 6,0 Prozent,*
2. *Erhöhung des Urlaubsgeldes auf 1.600 Euro im Jahr (von 1.340 Euro),*
3. *Verfügung der Arbeitnehmer über den bezahlten freien Tag ab 1. Januar 2020 für ver.di-Mitglieder,*
4. *jährliches Wahlrecht für ver.di-Mitglieder zwischen bezahlten freien Tagen oder Arbeitgeberzuschuss zur betrieblichen Altersvorsorge,*
5. *bei einer Laufzeit von 12 Monaten.*

Der Auftakt der Tarifverhandlungen stand schon unter dem Einfluss der Corona-Pandemie. Nach einer ersten Sondierung haben sich die Tarifparteien aufgrund der besonderen Umstände dahingehend verständigt, einen gemeinsamen Krisenstab zu gründen, der sich bis auf weiteres laufend abstimmen wird. Der Krisenstab, durch Mitglieder der Sondierungskommissionen besetzt, hat sich wöchentlich über die aktuelle Lage ausgetauscht. Dabei standen die Leistungsfähigkeit der Unternehmen, die Situation der Beschäftigten sowie die Wettbewerbssituation im Mittelpunkt der gemeinsamen Gespräche.

Aufgrund enormer Umschlagsrückgänge und der daraus resultierenden schwierigen wirtschaftlichen Lage haben die Tarifvertragsparteien einen Tarifvertrag zur Kurzarbeit geschlossen, der im Wesentlichen eine Aufstockung auf insgesamt 80 bzw. 87 Prozent des ursprünglichen Netto-Sollentgelts vorsieht. Mit dieser Maßnahme sollen das wirtschaftliche Überleben der Betriebe sichergestellt und Arbeitsplätze geschützt werden.

Die zweite Verhandlungsrunde, in der traditionell die Arbeitgeberseite der Gewerkschaft ein Angebot unterbreitet, ist wegen der Corona-Pandemie ausgefallen. Auch die dritte Verhandlungsrunde konnte aus diesem Grund nicht stattfinden. Die Bundestarifkommission von ver.di hat daraufhin die Forderung beschlossen, die Verhandlungen zum Lohntarifvertrag wieder aufzunehmen.

Vor dem Hintergrund der Pandemie, die keine sichere Abschätzung der künftigen wirtschaftlichen Situation der Hafenbetriebe zulässt, hat die Arbeitgeberseite ver.di vorgeschlagen, die Verhandlungen auf Ende des Jahres zu verschieben, um die weitere Entwicklung des zweiten und dritten Quartals abzuwarten. Gleichzeitig sollte der am 31. Mai 2020 auslaufende Lohntarifvertrag bis zum 31. Dezember 2020 verlängert werden.

Die Bundestarifkommission Seehäfen (ver.di) hat am 28. Mai 2020 beschlossen, einer Verlängerung des zum 31. Mai 2020 gekündigten Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe bis zum 30. September 2020 unter den folgenden Bedingungen zuzustimmen:

1. *Ausschluss betriebsbedingter Beendigungskündigungen bis zum 30. September 2020,*
2. *Auszubildende, die bis zum 30. September 2020 ihre Ausbildung erfolgreich beenden, werden für mindestens ein Jahr übernommen.*

Die Arbeitgeberseite hat einer Verlängerung des Lohn-tarifvertrages für Hafenarbeiter bis zum 30. September 2020 zugestimmt. Die Verhandlungen sollen im September 2020 wieder aufgenommen werden.

Gehaltstarifvertrag für kaufmännische und technische Angestellte

Hinsichtlich der kaufmännischen und technischen Angestellten haben UVHH und ver.di 2012 vereinbart, dass die Ergebnisse der Tarifverhandlungen für die Hafenarbeiter zwischen dem ZDS und ver.di auf die kaufmännischen und technischen Angestellten und Auszubildenden in entsprechender Anwendung übertragen werden. Da bislang noch kein Tarifvertrag für die Hafenarbeiter vereinbart wurde, gibt es entsprechend auch noch keine neuen Tarifverträge für den Bereich der kaufmännischen und technischen Angestellten.

Lohntarifvertrag Logistik

Die für den 25. Mai 2020 zwischen dem UVHH und ver.di geplanten Tarifverhandlungen zum Lohntarifvertrag für gewerbliche Arbeitnehmer in Logistik-Unternehmen sind ebenfalls ausgefallen. Bis zum Redaktionsschluss lag noch kein Ergebnis über den weiteren Verlauf der Tarifverhandlungen vor.

Der UVHH dankt allen Vertretern der Hafenwirtschaft für die Arbeit im Sozialpolitischen Ausschuss und in den Tarifkommissionen.







DER UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V. VERTRITT SEINE
MITGLIEDER AUF WIRTSCHAFTLICHEM
UND AUF SOZIALPOLITISCHEM GEBIET.
ER LEISTET FÖRDERNDE UND BERATENDE
DIENSTE IM INTERESSE DER MITGLIEDER.

Präsidium

Präsident:

Gunther Bonz

Vizepräsidenten:

Ulfert Cornelius

Rainer Fabian

Jens Hansen

Holger Jungerberg

Jaana Kleinschmit von Lengefeld

Geschäftsführendes**Präsidiumsmitglied:**

Norman Zurke

Sozial- politischer Ausschuss

Vorsitzender:

Torben Seebold

Mitglieder:

Jörg Breyer

Thomas Brüggmann

Mathias Dylewicz

Rainer Fabian

Jaana Kleinschmit von Lengefeld

Matthias Reichel

Arno Schirmacher

Julian Sippel

Norman Zurke

Hafenrat

Vorsitzender:

Hubertus Ritzke

Mitglieder:

Thomas Brüggmann

Michael Bruhns

Hartmut Buß

Thomas D. Cotterell

Mathias Dylewicz

Klaus Ehlers

Thomas Friede

Sven Gura

Jens Gutsch

Horst Hagel

Jes-Christian Hansen

Jochen Kemme

Peter Lindenau

Torsten Nehls

Susanne Neiro

Hans Oestmann

Wolfgang Schiemann

Claudia Schmitt

Torben Seebold

Julian Sippel

Derek Stafford

Angela Titzrath

Hartmut Wolberg

Geschäftsstelle

Hauptgeschäftsführer:

Norman Zurke

Stellvertretende**Geschäftsführerin:**

Ina Luderer

Mitarbeiter:

Dr. Peter Hesse

Knut Heykena

Steffi Peltzer

Matthias Reichel

Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

Postfach 11 02 03, 20402 Hamburg
Mattentwiete 2 (Hafenhaus), 20457 Hamburg

Telefon (040) 37 89 09-0
Telefax (040) 37 89 09-70
info@uvhh.de
www.uvhh.de

Herausgeber

Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.
Postfach 11 02 03, 20402 Hamburg
Mattentwiete 2 (Hafenhaus), 20457 Hamburg

Fotos (alphabetisch)

Autobahn GmbH Niederlassung Nord – Seite 43
ELBE&FLUT/Heinz-Joachim Hettchen – Seite 44, 59
Eurogate – Seite 8
Hamburg Port Authority – Seite 29
HHLA/Dietmar Hasenpusch – Seite 15, 20
Miguel Perfectti – Seite 55
Holger Weitzel/UVHH – Seite 12, 52
Ina Luderer /UVHH – Seite 23, 26, 35, 41, 49
Knut Heykena/UVHH – Seite 31
Märtens Consult/UVHH – Seite 24, 47
UVHH – Seite 4
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) – Seite 19

Konzept und Design

ELBE&FLUT, Hamburg



Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

Postfach 11 02 03, 20402 Hamburg
Mattentwiete 2 (Hafenhaus), 20457 Hamburg

Telefon: (040) 37 89 09-0
Telefax: (040) 37 89 09-70
E-Mail: info@uvhh.de