



HAFEN HAMBURG

UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.

Jahresbericht 2017





HAFEN HAMBURG

**UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.**

Jahresbericht 2017

INHALT

VORWORT	4
EINS GLOBALE RAHMENBEDINGUNGEN	6
ZWEI WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS	9
2.1 <i>Umschlagsentwicklung</i>	10
2.2 <i>Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung</i>	14
DREI AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR	16
3.1 <i>Seewärtige Zufahrt</i>	17
3.2 <i>Straßeninfrastruktur</i>	19
3.3 <i>Schieneninfrastruktur</i>	22
3.4 <i>Binnenwasserstraßen</i>	24

VIER	HAFEN- UND VERKEHRSPOLITIK	26
	4.1 <i>Die Hafen- und Verkehrspolitik des Hamburger Senats</i>	27
	4.2 <i>Die Hafen- und Verkehrspolitik des Bundes</i>	30
	4.3 <i>Die Hafen- und Verkehrspolitik der Europäischen Union</i>	33
FÜNF	UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT	36
SECHS	HAFENSICHERHEIT	40
SIEBEN	TARIFPOLITIK	43
	ORGANE UND GESCHÄFTSSTELLE	46

VORWORT

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

der Universalhafen Hamburg beschäftigt allein in der Freien und Hansestadt Hamburg rund 130.000 Personen direkt oder indirekt. Damit sind rund 11 Prozent aller Beschäftigten in Hamburg vom Hafen abhängig. Diese hohe Beschäftigungswirkung ist maßgeblich auf die enge Verzahnung von Hafen und Industrie zurückzuführen. Der hohe Anteil an „local content“ beschert dem Hafen zudem eine hohe Grundauslastung. In der gesamten Metropolregion, die neben Hamburg auch die an Hamburg angrenzenden Landkreise von Schleswig-Holstein und Niedersachsen umfasst, sind rund 156.000 Personen hafenabhängig beschäftigt, bundesweit sogar mehr als 268.000 Beschäftigte. Der Hamburger Hafen ist damit der größte und wichtigste Beschäftigungsmotor für ganz Norddeutschland.

Dies hat auch der Bundesverkehrsminister erkannt und deshalb im Rahmen der Zehnten Nationalen Maritimen Konferenz, die am 3. und 4. April dieses Jahres in Hamburg abgehalten wurde, verkündet, dass er im Hamburger Hafen ein „digitales Testfeld Hafen“ einrichten möchte, mit dem die Digitalisierung des Verkehrs im Hafengebiet getestet und vorangetrieben werden soll. Ergänzend dazu gab es eine Zusage, dass sich der Bund mit 7,5 Mio. Euro aus dem „Sonderprogramm für den Glasfaseranschluss von Häfen und Gewerbegebieten“ am Glasfaserausbau im Hamburger Hafen beteiligen will. Außerdem hat Minister Dobrindt eine Verlängerung des außerordentlich erfolgreichen Förderprogramms „IHATEC“ über das Jahr 2020 hinaus in Aussicht gestellt. Zudem wurde im Vorfeld der Konferenz beschlossen, dass Hamburg Sitz des neu zu



*Gunther Bonz,
Präsident des UVHH*

gründenden „Deutschen Maritimen Zentrums“ werden soll. Inhaltlich war die Konferenz für den Hafen Hamburg daher außerordentlich erfolgreich.

Erfolgreich war auch die Umschlagsentwicklung im Jahr 2016. Mit einem Gesamtumschlagsvolumen von mehr als 138 Mio. t hat der Hafen um 0,3 Prozent zugelegt. Der Containerumschlag steigerte sich sogar um 1 Prozent auf 8,9 Mio. TEU. Lediglich der Umschlag von Massengütern und konventionellen Stückgütern blieb hinter den Vorjahresergebnissen zurück, dies ist jedoch auf die normalen Schwankungen in diesem Segment zurückzuführen. Der bisherige Verlauf seit Anfang des Jahres zeigt ein überaus positives Bild mit einer Umschlagszunahme von 1,6 Prozent – dem höchsten Zuwachs in der Nordrange!

Umweltschutz und Nachhaltigkeit spielen seit jeher eine zentrale Rolle für den Hafen und seine Betriebe. Der Hafen ermöglicht dabei allein aufgrund der rund 110 km von der Küste entfernten Lage mengeneffiziente Schiffs-transporte bis tief in das Binnenland. Hierdurch werden jeden Tag Tausende Lkw-Fahrten vermieden. Die geografischen, strukturellen und technischen Umweltvorteile des Hamburger Hafens werden von innovativen betrieblichen Umweltschutzmaßnahmen der Hafenunternehmen flankiert.

Anfang Mai 2017 hat der Hamburger Senat einen Entwurf für eine zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplanes vorgelegt, der unter anderem auch zahlreiche Maßnahmen im Hafen zur Reduzierung der Luftbelastung enthält. So sollen zum Beispiel an einigen Containerterminals sogenannte „LNG-Powerpacs“ beziehungsweise Landstromanlagen zur Energieversorgung der Schiffe während der Hafenliegezeiten eingesetzt werden. Die Hafenwirtschaft hat in den letzten Jahren bereits eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, um die Emissionen der eigenen Terminalanlagen zu reduzieren. Es ist daher grundsätzlich folgerichtig, dass der Senat mit seinen Vorschlägen vorzugsweise bei den Verkehrsträgern Schiff, Lkw und Bahn ansetzt. Gleichwohl müssen auch hier technische Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit sowie Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens berücksichtigt werden. To make a long story short: Wir machen beim Thema „Green Port“ gerne mit, wenn es technisch machbar und wirtschaftlich zu verantworten ist und der Staat seinerseits auch bereit ist, bisher noch nicht existierende oder technisch noch nicht voll ausgereifte Lösungen zu fördern. Wie die Geschichte zeigt, ist der Hafen seit jeher technologischer Vorreiter gewesen – und dies betrifft nicht nur die Einführung des Containers und die Automatisierung des Umschlags. Dies gilt auch für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, die dringend notwendig ist, um Güter möglichst umweltfreundlich auf der Elbe tief in das Binnenland hineinfahren zu können. Um es gleich vorwegzunehmen: Der Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe wird kommen; allen Unkenrufen zum Trotz! Das Gericht hat in seiner Urteilsbegründung klipp und klar dargestellt, dass „die Planfeststellungsbeschlüsse ... weder an beachtlichen Verfahrensmängeln noch an weiteren materiell-rechtlichen Fehlern (leiden)“. Die Kritik

des Gerichts beschränkt sich im Wesentlichen auf die Schutzmaßnahmen für den Schierlings-Wasserfenchel sowie die Kohärenzmaßnahmen. Beide reichen aus Sicht des Gerichts nicht aus. Für den Schierlings-Wasserfenchel muss der Schutz verbessert werden und es müssen zudem zusätzliche Ausgleichsflächen ausgewiesen werden. Das Gericht hat in diesem Zusammenhang allerdings selbst darauf hingewiesen, dass die beanstandeten Mängel heilbar seien. Jetzt geht es darum, das Verfahren so schnell als möglich zu ergänzen.

Selbstverständlich hätten wir uns eine klare Entscheidung zu unseren Gunsten mit einem sofortigen Vollzug gewünscht und natürlich stellt diese erneute zeitliche Verzögerung für den Hafen eine Herausforderung dar, aber es gibt keinen Grund, deswegen gleich den Untergang des Abendlandes oder in diesem Fall des Hamburger Hafens vorauszusagen. Der Hamburger Hafen hat in seiner mehr als 850-jährigen Geschichte zwei Weltkriege, Pest- und Choleraepidemien sowie zahlreiche Wirtschaftskrisen überstanden und wir werden auch die Herausforderungen, die sich aus der erneuten zeitlichen Verzögerung ergeben, bewältigen. Der Hamburger Hafen verfügt über eine hervorragende verkehrsgeografische Lage und über eine ausgesprochen gute Hinterlandanbindung, die Qualität unserer maritimen Dienstleistungen ist hoch und die Beschäftigten sind gut qualifiziert, motiviert und leistungsorientiert. Es gibt daher keinen Grund, unser Licht unter den Scheffel zu stellen. Eine Gefahr für den Hafen sehen wir jedoch in der zunehmenden Herausnahme von Hafenflächen beziehungsweise deren funktionale Beeinträchtigung durch heranrückende Stadtentwicklung. Dies führt nicht nur zu einem Verlust von Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen, sondern stellt generell den Wohlstand künftiger Generationen in Frage.

In diesem Sinne

Ihr



Gunther Bonz
– Präsident –

EINS

GLOBALE RAHMEN- BEDINGUNGEN

GLOBALE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Internationale Währungsfonds (IWF) sieht eine leichte Erholung der Weltwirtschaft, die hauptsächlich zyklisch bedingt ist. Es bestehen weiterhin Risiken durch protektionistische Tendenzen, geringe Produktivitätszunahmen und steigende Einkommensungleichheiten. Der IWF prognostiziert für das laufende Jahr eine Zunahme des weltweiten realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 3,5 Prozent. Für das kommende Jahr wird eine Steigerung der Wachstumsrate auf 3,6 Prozent erwartet.

In den Entwicklungs- und Schwellenländern zeichnet sich ein insgesamt stabiles Wirtschaftswachstum ab, wobei China und Indien traditionell die höchsten Zuwächse erzielen. Die steigenden Rohstoffpreise stützen die schwache russische Wirtschaft, da die politischen Rahmenbedingungen für anhaltende Unsicherheit sorgen. Es wird erwartet, dass Brasilien im kommenden Jahr seine tiefen Rezession beenden kann.

Das Wachstum der Industrienationen ist moderat und fast ausschließlich auf zyklische Faktoren zurückzuführen. Die Ankündigungen zur künftigen US-Fiskalpolitik können sich mittelfristig positiv auf die Konjunktur auswirken. Die Aussichten für Europa sind aufgrund der politischen Unsicherheiten in der EU eher verhalten. Der IWF geht daher von der Beibehaltung des schwachen Wachstumspfades aus (Quelle: Internationaler Währungsfonds – World Economic Outlook, April 2017).

Die deutsche Wirtschaft zeigte sich robust mit einer stabilen Wachstumsrate. Das hohe Beschäftigungsniveau sowie die gestiegenen Staatsausgaben unter anderem für Flüchtlingsintegration stützten den Konsum. Auf der

Investitionsseite war eine ausgeprägte Bautätigkeit zu beobachten. Der Außenbeitrag war leicht negativ, da die Importe stärker gewachsen sind als die Exporte (Quelle: Statistisches Bundesamt, Januar 2017).

Der Welthandel hat nicht wieder zu alter Stärke zurückgefunden und entwickelt sich nicht mehr überproportional zum Welt-BIP. Die Prognosen lassen erkennen, dass sich dieser Trend verfestigen wird.

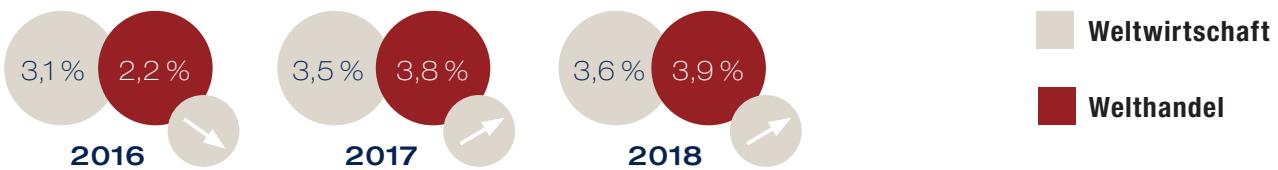
Globalisierung und Digitalisierung haben in den letzten Jahrzehnten gewaltige Entwicklungspotentiale auf der ganzen Welt freigesetzt. Dies hat entscheidend dazu beigetragen, dass international große Fortschritte in der Bekämpfung von Hunger und Armut gemacht wurden. Diese positiven Ergebnisse sind aber nicht selbstverständlich oder unumkehrbar. Den Industrienationen kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Die weltweite Arbeitsteilung und enge Vernetzung der Volkswirtschaften beeinflusst dort in besonderem Maße die politisch sehr einflussreiche bürgerliche Mittelschicht. Bisher hat diese von den durch Globalisierung günstiger gewordenen Konsumartikeln profitiert und sich gleichzeitig durch hohe Bildung und Produktivität gegen die Konkurrenz durch niedrigere Lohn- und Sozialstandards im Ausland behaupten können. Mit den Veränderungen, die für die „Wirtschaft 4.0“ prognostiziert werden, sind nun auch in großem Maße Arbeitsplätze von gut ausgebildeten Fachkräften betroffen.

Neue Techniken, wie autonomes Fahren, 3-D-Druck oder die Fortschritte bei der Anwendung von künstlicher Intelligenz, projizieren Anpassungsdruck weit in die

gesellschaftliche Mitte hinein. Dies macht die Bürger offen für vermeintlich einfache Lösungen zu komplexen Sachverhalten. Politiker, die Isolation als Schutz vor den Folgen der Globalisierung versprechen, haben in der jüngsten Vergangenheit ihre Machtbasis ausbauen können. Während die Industrienationen Protektionismus als Mittel zum Schutz sozialer Errungenschaften rechtfer-

tigen, ziehen sich autokratische Regime aus der Globalisierung zurück, um ungestört ihre Herrschaft festigen zu können. Zusammen bilden diese Reaktionen große Gefahren für die globale Wirtschaftsentwicklung. Die erwiesene Tatsache, dass offene Märkte und Handel nicht nur Wohlstand, sondern auch Frieden schaffen, muss wieder stärker in den Fokus gerückt werden.

IWF-ZAHLEN FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTHANDEL



Industrienationen

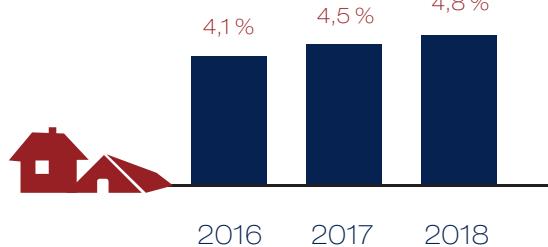
BIP in Prozent



	2016	2017	2018
USA	1,6	2,3	2,5
Japan	1,0	1,2	0,6
EU	2,0	2,0	1,8
Deutschland	1,8	1,6	1,5

Entwicklungs- und Schwellenländer

BIP in Prozent



	2016	2017	2018
Russland	-0,2	1,4	1,4
China	6,7	6,6	6,2
Indien	6,8	7,2	7,7
Brasilien	-3,6	0,2	1,7

Quelle: IWF, April 2017

ZWEI

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

2.1 *Umschlagsentwicklung*

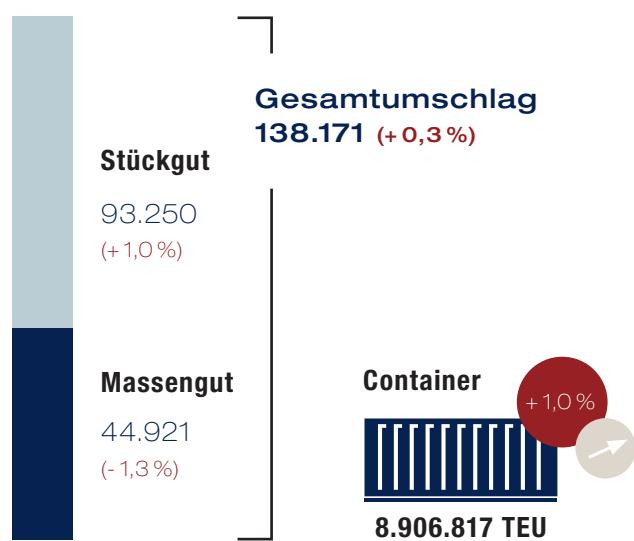
Die Umschlagsmengen im Hamburger Hafen konnten sich gegenüber dem Vorjahr leicht verbessern und legten um 0,3 Prozent auf 138,2 Mio. t zu. Während im Stückgutbereich insbesondere der Containerumschlag Zuwächse verzeichnen konnte, war das Geschäft mit Massengütern leicht rückläufig.

Der Containerumschlag konnte im Laufe des Jahres gesteigert werden und erreichte mit 8,9 Mio. TEU ein leichtes Plus.

Die asiatischen Staaten sind unverändert die stärksten Handelspartner des Hafens. Während die Chinaverkehre wieder leicht anziehen, gehen die Umschlagsmengen mit den anderen Destinationen zurück. Die Volkswirtschaften von Singapur, Malaysia und Südkorea haben mit konjunkturellen Problemen zu kämpfen. Da die Weltwirtschaft nur noch mit geringeren Raten wächst, müssen die exportgetriebenen Geschäftsmodelle der asiatischen Tigerstaaten angepasst werden. Der Handel mit dem indischen Subkontinent wächst dagegen stetig.

GESAMTUMSCHLAG HAFEN HAMBURG 2016

Angaben in 1.000 t



Der Warenaustausch mit Russland konnte trotz der Sanktionen stark zulegen, sodass das Land wieder den traditionellen zweiten Platz in der Umschlagsstatistik einnehmen konnte. Finnland profitierte hiervon ebenfalls. Auch der Handel mit Großbritannien entwickelte sich positiv und erreichte einen neuen Rekord. Die Ostseeregion verzeichnet seit einigen Jahren zunehmende Direktanläufe aus Fernost. Der Transitverkehr über den Hamburger Hafen von und nach Schweden ist deswegen rückläufig. Die gleiche Entwicklung gilt auch für Polen, das seit letztem Jahr nicht mehr in den Top Ten vertreten ist.

Im Gegensatz dazu nahmen die Amerikaverkehre deutlich zu. Seit 2011 haben sich die USA als Bestandteil der Top-Ten-Handelspartner des Hamburger Hafens fest etabliert.

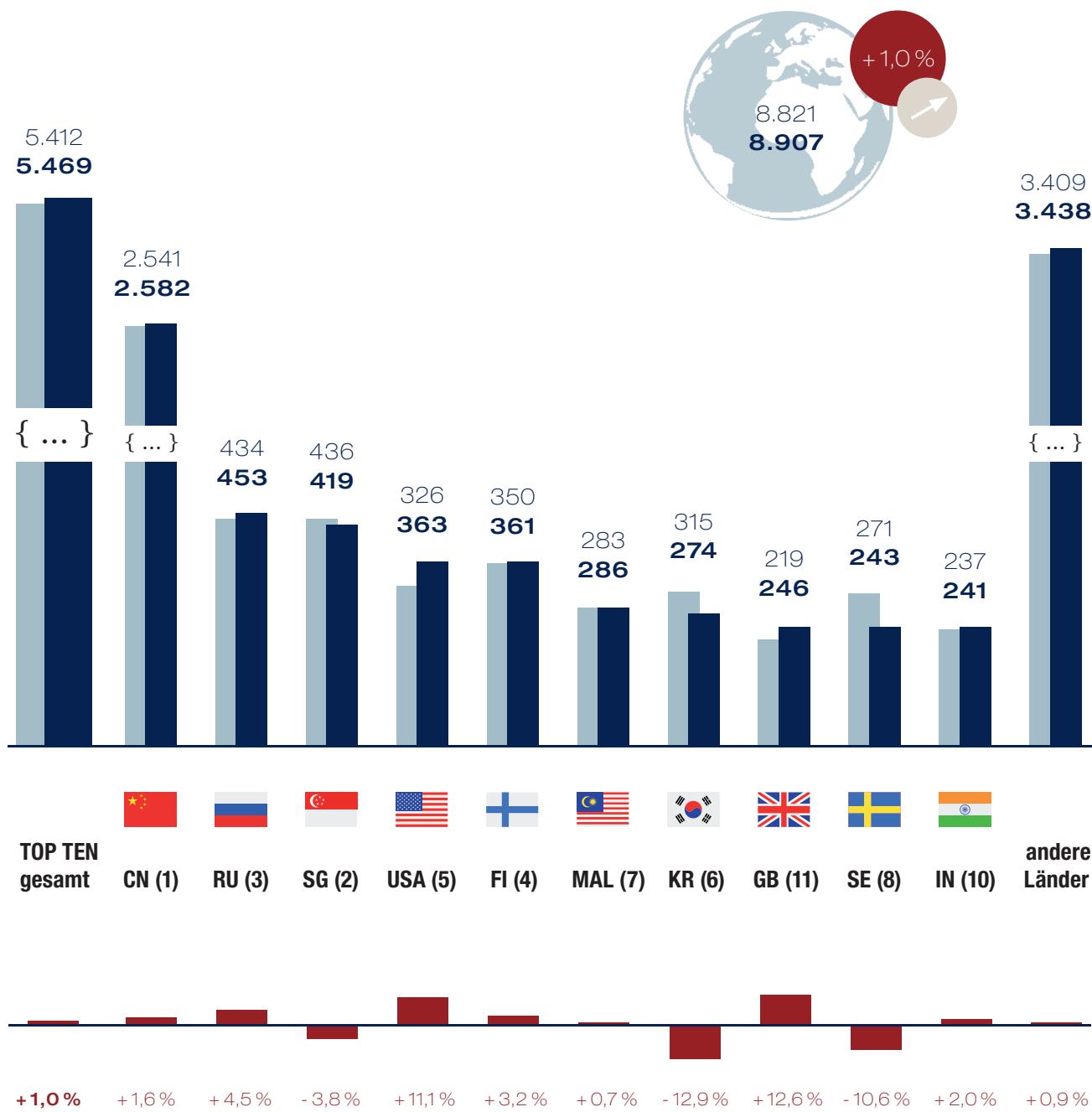
Quelle: Hamburg Port Authority

DIE ZEHN WICHTIGSTEN HANDELSPARTNER IM CONTAINERVERKEHR

Container 2015

Container 2016

Angaben in 1.000 TEU



Die Vorjahresplatzierungen werden in Klammern genannt (Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V.)



Der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut und RoRo-Ladung ist im Berichtsjahr stark zurückgegangen. Von dieser Entwicklung sind sowohl der Im- als auch der Export betroffen. Besonders die Umschlagsentwicklung von Kraftfahrzeugen steht für das derzeit schwierige Marktumfeld der Automobilindustrie. Ebenfalls vom Rückgang betroffen sind der Import von Metallen und der Export von Maschinen und Anlagen. Projektladung hat in der Regel einen mehrjährigen Vorlauf. Die aktuelle Schwäche ist darauf zurückzuführen, dass sich in der Wirtschaftskrise die Rahmenbedingungen für Projektfinanzierungen verschlechtert und sich die Abnehmer mit Investitionen zurückgehalten haben. Mit der Stabilisierung der Weltkonjunktur sollten diese Mengen langfristig wieder ansteigen.

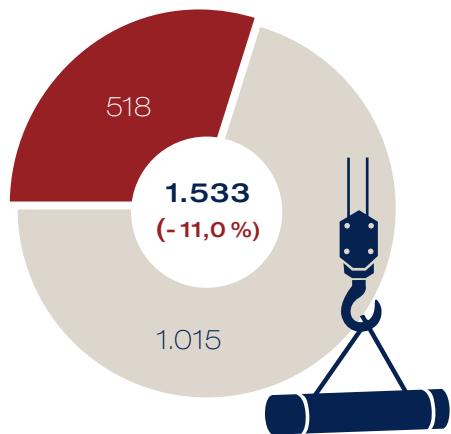
Der Massengutumschlag blieb 2016 unter den Vorjahren. Verantwortlich hierfür waren die schwachen Getreideexporte sowie ein Rückgang der Ausfuhren von Mineralölprodukten aufgrund einer teilweisen Raffinerieschließung. Steigende Importmengen bei Sauggütern und Flüssigladung konnten diese Entwicklung nicht ausgleichen.

Der Umschlag von RoRo-Ladung ist ein wichtiger Bestandteil des Universalhafens.

Hinter den aufaddierten Umschlagskategorien verbirgt sich eine Vielzahl von Warengruppen, die für den täglichen Bedarf eine große Bedeutung besitzen. Kaffee, Kakao, Tee, Trockenfrüchte, Nüsse oder Reis finden sich in beinahe jedem Haushalt. Importiert aus aller Welt, werden diese sogenannten soft commodities in den Hamburger Speichern und Lagerhallen unter anderem sortiert, beprobzt, entwest, veredelt, verpackt und eingelagert. Der Hafen ist aufgrund des Wissens und der Erfahrung der spezialisierten Quartiersleute einer der weltweit bedeutendsten Umschlagsplätze für diese Waren und genießt einen hervorragenden Ruf als Universalhafen.

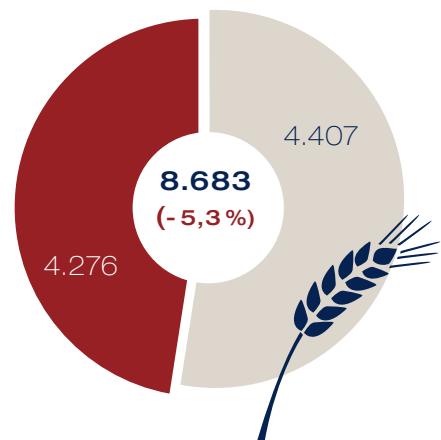
UNIVERSALHAFEN HAMBURG: WICHTIGE GÜTERGRUPPEN IM NICHT-CONTAINERISIERTEN UMSCHLAG

Import Export Angaben in 1.000 t



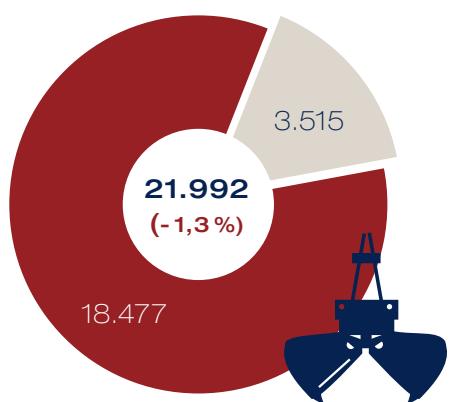
Konventionelles Stückgut:

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



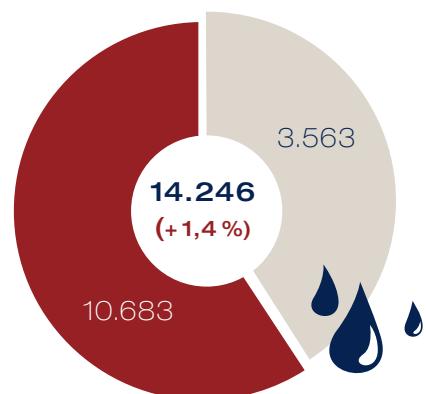
Sauggut:

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 2017

Die Umschlagsmengen des Hafens sind im ersten Quartal 2017 um 1,7 Prozent auf 35,4 Mio. t gestiegen. Der Massengutumschlag hat mit einem Plus von 6,7 Prozent auf 12,2 Mio. t entscheidend hierzu beigetragen. Das gute Ergebnis ist besonders auf die gestiegenen Kohleimporte zurückzuführen. Der Stückgutumschlag ging in der Summe leicht um 0,7 Prozent zurück. Der Containerumschlag blieb im ersten Quartal mit 2,2 Mio. TEU gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert. Eine Prognose über den weiteren Verlauf des Jahres ist anhand der Zahlen des ersten Quartals schwierig. Die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen lassen aber die Vermutung zu, dass sich der moderate Wachstumskurs fortsetzen wird.

Bei der Bewertung der Seegüterumschlagsstatistik ist zu berücksichtigen, dass in dieser Statistik ausschließlich das Löschen und Beladen von Seeschiffen und Feedern erfasst wird. Der Güterumschlag im Hafen ohne „Seebezug“, zum Beispiel zwischen Bahn, Lkw und/oder Binnenschiff, bleibt unberücksichtigt. Eine ausschließliche Betrachtung des Seegüterumschlags spiegelt deshalb nicht die gesamte Umschlagsleistung der Hamburger Häfenbetriebe wider und ist damit kein absoluter Indikator für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Branche.

2.2

Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung

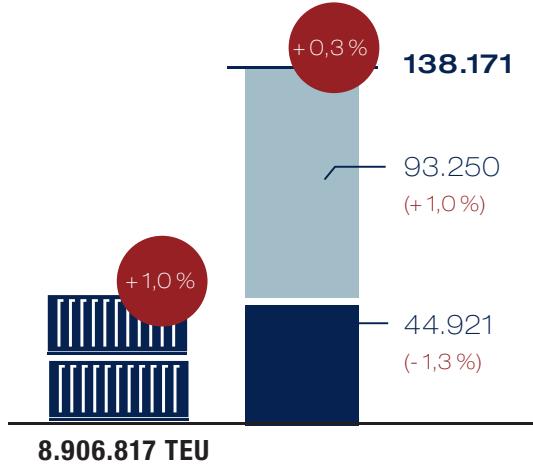
Das Umschlagsvolumen der Hamburg-Antwerpen-Ränge ist 2016 nahezu konstant geblieben. Während 2015 die Stückgutmengen rückläufig und der Massengutumschlag zunehmend waren, haben sich die Zahlen 2016 umgekehrt. In Rotterdam macht sich besonders der rückläufige Kohlenumschlag bemerkbar. Durch den europaweiten Ausbau der regenerativen Energien ist zu erwarten, dass der Trend zu weniger fossilen Brennstoffen auch in den kommenden Jahren anhalten wird. Von der Zunahme der Stückgutmengen konnten alle Häfen profitieren. Am stärksten ausgeprägt waren die Zuwächse in Antwerpen. Der belgische Hafen konnte seine Position in der Nordrange somit weiter ausbauen. Die Zahl der umgeschlagenen Container sank nur in Bremen gegen den Trend. Alle Hafenplätze berichten von einer deutlichen Zunahme der Schiffsgrößen im Containerverkehr. Die hierdurch entstehenden Abfertigungsspitzen stellen sowohl die Infrastruktur der Häfen und des Hinterlandes als auch die operative Abfertigung und Personaleinsatz überall vor große Herausforderungen.

SEEGÜTERUMSCHLAG IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE 2016

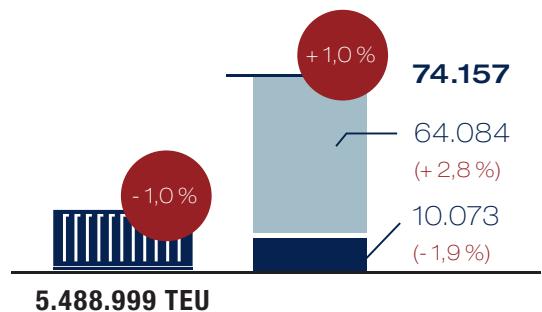
 **Stückgut**  **Massengut** Angaben in 1.000 t



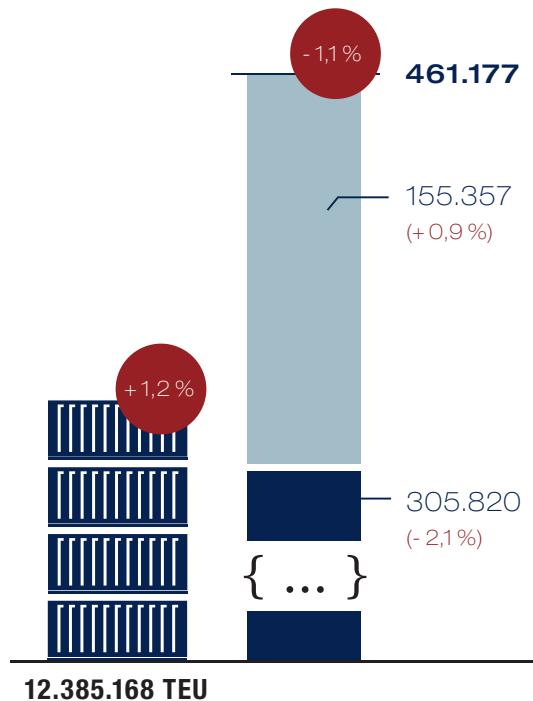
Umschlagsergebnisse im Vergleich



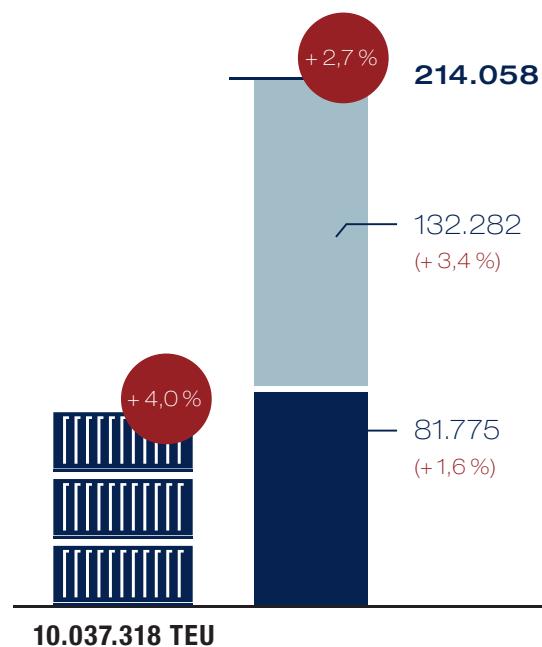
Hamburg



Brem. Häfen



Rotterdam



Antwerpen

Quelle: Hafenverwaltungen

DREI

AUSBAU DER VERKEHRS- INFRASTRUKTUR

AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

3.1 *Seewärtige Zufahrt*

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

Auch nach mehr als 16 Jahren Projektdauer und viereinhalb Jahren Rechtsstreit vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) gab es am 9. Februar 2017 keine Baufreigabe für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Nach Auffassung des Gerichts liegen zwar keine beachtlichen Verfahrensmängel vor, dennoch werden die Planungen der strengen Habitat-Schutzanforderung für den Schierlings-Wasserfenchel nicht gerecht, weil unter anderem die geplanten Ausgleichsflächen für diese Pflanze nicht ausreichen. Auch wenn ein sofortiger Baubeginn abgelehnt wurde, sind doch nahezu alle von den Klägern vorgebrachten Einwände vom Gericht abgewiesen worden. Unbeanstandet sind der wirtschaftliche Bedarf der Maßnahme und die mit dem Ausbau verbundenen Arbeitsmarkteffekte sowie die Prognosen der Bundesanstalt für Wasserbau zu den hydro- und morphodynamischen Auswirkungen des Vorhabens. Auch die hohen Anforderungen der Wasserrahmen-Richtlinie wurden erfüllt.

Es bleibt festzuhalten, dass die Fahrrinnenanpassung kommen wird! Aktuell sind die Vorhabensträger damit befasst, die bestehenden Mängel zu beheben, um das Ergänzungsverfahren noch im Jahr 2018 abschließen zu können. Diese erneute zeitliche Verzögerung kommt un-

gelegen, denn in einer Zeit, in der sich die Reedereien zu neuen Allianzen zusammengeschlossen haben und ihre Hafenanläufe unter Effizienzaspekten prüfen und umgestalten, wird es für den Hamburger Hafen immer schwieriger, sich im internationalen Wettbewerb zu behaupten. Deshalb ist es unabdingbar, das Ergänzungsverfahren so schnell als möglich abzuschließen, damit die Fahrrinnenanpassung umgesetzt werden kann.

Im Zusammenhang mit der Elbvertiefung wird seit vielen Jahren über eine norddeutsche Hafenkooperation diskutiert, obwohl das BVerwG dies bereits 2014 als nicht umsetzbare Alternative zum Fahrrinnenausbau bewertet hat. Vor Kurzem wurde dieser Ansatz vom Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML) im Auftrag der Fraktion Die Linke im Europaparlament untersucht. Im Ergebnis stellt das CML fest, dass Hafenkooperationen in verschiedenen Varianten bereits praktiziert werden, zum Beispiel in Feldern wie Marketing (German Ports, Logistics Alliance Germany) oder die überbetriebliche Koordinierungsstelle für Großschiffs-, Feeder- und Binnenschiffsverkehr auf der Elbe (HVCC). Allerdings stellt das CML auch fest, dass die norddeutschen Seehäfen nicht über den Hebel verfügen, Reedereien vorzuschreiben, welche Häfen sie anlaufen sollen und wo Container abgeladen werden. Damit ist auch noch einmal von wissenschaftlicher Seite bestätigt worden, dass die von den Umweltverbänden geforderte Hafenkooperation in der Praxis nicht umsetzbar ist.

Ungeachtet der langen Verfahrensdauer beim Fahrrinnenausbau schreiten die realen Entwicklungen im Schiffbau und in der Schifffahrt weiter fort: Im Jahr 2016 liefen insgesamt 1.037 außergewöhnlich große



Fahrzeuge (AGFs), davon 958 Containerschiffe mit einer Länge von mehr als 330 m und/oder einer Breite von mehr als 45 m, den Hamburger Hafen an – ein neuer Rekord.

Terminals und Hafenverwaltung bereiten sich weiterhin auf die zunehmende Anzahl von Mega-Carriern im Hamburger Hafen vor. In diesem Zusammenhang werden unter anderem sukzessive neue Containerbrücken angeschafft, mit denen Schiffe mit einer Ladekapazität von mehr als 20.000 TEU abgefertigt werden können. Parallel dazu wird seit vielen Jahren die Infrastruktur an die neuen Schiffsgrößen angepasst. So wurde zum Beispiel im ersten Quartal der neue Drehkreis im Vorhafen fertiggestellt. Dafür wurde die Spitze des Tollerorts abgetragen. Dadurch wird nicht nur die nautische Sicherheit im Bereich Tollerort erhöht, sondern auch der Manörierraum für die Großcontainerschiffe erweitert und eine flexiblere Liegeplatzvergabe ermöglicht.

Die Begegnungsproblematik – Begegnung von Schiffen mit einer addierten Breite von mehr als 90 m – betrifft nicht nur Container- und Massengutschiffe, sondern mittlerweile bereits Schiffe mit einer Breite von rund 30 m, wie zum Beispiel Bulker für den Getreide- und Futtermittelpeltransport.

Im Durchschnitt laufen fünf bis sechs AGFs pro Tag den Hamburger Hafen an.

Nord-Ostsee-Kanal

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist trotz eines Ladungsrückgangs im vergangenen Jahr in Höhe von 7,6 Prozent weiterhin die wichtigste künstliche Wasserstraße der Welt und für den Hafen Hamburg die bedeutendste Verbindung in den Ostseeraum. Insgesamt haben 2016 mehr als 29.000 Schiffe rund 84 Mio. t Ladung durch den Nord-Ostsee-Kanal transportiert.

Der Betreiber des Nord-Ostsee-Kanals, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, führt den Rückgang im Jahr 2016 auf den weltweit sinkenden Güterumschlag, niedrige Bunkerölpreise, rückläufige China-Verkehre und das Russland-Embargo zurück. Nicht zuletzt verliert der Kanal auch aufgrund von häufigen Wartungs- und Reparaturarbeiten an Tonnage.

Da die Bedeutung des NOK für die deutschen Häfen nach wie vor hoch ist, wird in die Sanierung und den Ausbau

des Kanals investiert: 2017 rund 114 Mio. Euro und im Jahr zuvor rund 130 Mio. Euro. Derzeit wird an einer fünften Schleuse in Brunsbüttel gearbeitet. Aber auch in Kiel-Holtenau sind Ersatzneubauten für alle vier Schleusenkammern geplant. Bis dahin müssen die zwei großen Schleusenkammern einer Grundsanierung unterzogen werden. Dafür wurde jeweils nacheinander eine Kammer für mehrere Wochen außer Betrieb genommen. Außerdem wird bis voraussichtlich 2026 die Oststrecke verbreitert und der Kanal vertieft. Die Kosten betragen rund 250 Mio. Euro und werden vom Bund übernommen.

3.2 *Straßeninfrastruktur*

In Deutschland wurden 2016 mehr Güter transportiert als je zuvor. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamts stieg das Transportaufkommen gegenüber 2016 um 1,1 Prozent auf 4,6 Mrd. t. Zugenommen hat – wie auch in den Jahren zuvor – der Straßentransport mit 3,6 Mrd. t (+ 1,5 Prozent). Die vom Bundesamt für Güterverkehr erstellte Prognose geht davon aus, dass der Güterverkehr in diesem Jahr und in den Folgejahren weiter anwachsen wird. Der Straßengüterverkehr wird gegenüber der Bahn und dem Binnenschiff auch bis Ende 2020 seine Marktposition weiter ausbauen.

Ausbau der A7

Seit 2014 läuft der Ausbau der Autobahn A7 zwischen dem Bordesholmer Dreieck und dem Elbtunnel. Auf dem Abschnitt in Schleswig-Holstein sind bereits im letzten Jahr einzelne Bauabschnitte fertiggestellt worden. Auf Hamburger Gebiet wurde im November 2016 der Ostteil der neuen Langenfelder Brücke dem Verkehr übergeben. Der Westteil soll bis Ende 2018 fertiggestellt werden. Darüber hinaus konnte bereits im letzten Jahr der Rohbau der ersten Lärmschutztunnelröhre in Schnelsen abgeschlossen werden. Rund 560 m lang wird der erste der drei Tunnel am Ende sein. Die westliche Röhre soll im dritten Quartal 2017 für den Verkehr

zur Verfügung stehen. Nach Angaben der Planer befindet sich das Gesamtprojekt im Zeitplan und soll 2025 zum Abschluss kommen.

Trotz Aufrechthaltung aller Fahrspuren, breiterer Fahrstreifen und verlängerter Beschleunigungsstreifen waren im letzten Jahr über 18.000 km Stau auf dem Hamburger Abschnitt der A7 zu verzeichnen. Als Ursache sind immer wieder Unfälle zu nennen. Aufgrund dringender Reparaturen wurde zeitweise auch parallel an der Autobahn A1 gearbeitet, die ursprünglich als Ausweichstrecke für die A7 angekündigt worden war. Dass während einer über zehnjährigen Bauphase auch an den Ausweichstrecken Baumaßnahmen durchgeführt werden müssen, ist verständlich. Allerdings ist es aus Sicht des UVHH nicht nachvollziehbar, dass bereits zwei Jahre nach dem Baubeginn an der A7 derart massive Schäden auf verschiedenen Abschnitten der A1 auf Hamburger Stadtgebiet und in Schleswig-Holstein festgestellt werden, deren Sanierung umgehend erforderlich ist. Hier ist eine bessere und vorausschauende Planung und Baustellenkoordinierung notwendig.

Ein erster Schritt in diese Richtung ist die seit Beginn des Jahres von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation geschaffene Koordinierungsstelle für Verkehr und Baustellen für den Großraum Hamburg. Hauptaufgabe der neuen Stabsstelle wird zwar im Wesentlichen die Koordination in Hamburg sein. Dabei einbezogen werden aber auch die Umleitungsstrecken im südlichen Schleswig-Holstein sowie im nördlichen Niedersachsen. Dadurch soll vermieden werden, dass die Baumaßnahmen untereinander noch für zusätzliche Beeinträchtigungen sorgen. Dies ist aus Sicht des UVHH auch dringend erforderlich, da die Stadt Hamburg in ihr Straßennetz investiert: Im Haushalt 2017/2018 sind rund 130 Mio. Euro für die Erneuerung von Straßen und Brücken vorgesehen. Die Bezirke investieren über 22 Mio. Euro pro Jahr.

Zur Erweiterung der A7 zwischen Othmarschen und Bordesholm kommen in den nächsten Jahren zwei Baumaßnahmen südlich des Elbtunnels hinzu: die Sanierung der 400 m langen Einfahrtrampe in den Elbtunnel

(K30) ab Anfang 2018 und ab Januar 2020 der Ausbau der Hochstraße Elbmarsch (K20) von sechs auf acht Fahrstreifen. Während der Baumaßnahmen sollen alle drei Fahrspuren pro Richtung mit einer Breite von mindestens 3,25 m erhalten bleiben.

mit dem für einige große Verkehrsprojekte, unter anderem auch die A26 Ost, der Instanzenweg verkürzt werden soll. Demnach soll das Bundesverwaltungsgericht erste und einzige Gerichtsinstanz für sämtliche Streitigkeiten über Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren werden. Nach derzeitiger Planung wird von einem Baubeginn im Jahr 2019 ausgegangen.

A26 Ost – Hafenpassage

Mit der Ausweisung der A26 Ost – Hafenpassage im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans und der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Abschnitt vom zukünftigen Autobahnkreuz A7/A26 bis zur ersten Anschlussstelle im Bereich Moorburg ist die Hafenpassage nach langer Planung der Realisierung ein Stück näher gerückt. Für die beiden weiteren Abschnitte Zentrales Hafengebiet und Südliches Wilhelmsburg erfolgt derzeit die Entwurfsplanung. Im letzten Abschnitt wurde zudem im Februar 2017 ein begleitendes Bürgerbeteiligungsverfahren gestartet.

Obwohl die Autobahn zu rund 80 Prozent im Industrie- und Gewerbegebiet verläuft, haben Gegner des Projektes bereits vor Veröffentlichung der Planungsunterlagen angekündigt, das Projekt in jedem Fall zu beklagen. In einem Dialogverfahren mit Umweltverbänden und Betroffenen soll eine Lösung im Sinne aller gefunden werden.

Die Verbindung der A1 und A7 durch eine Hafenpassage ist für den Hafen und die Stadt von großem Nutzen und nicht durch eine neue Köhlbrandbrücke ersetzbar. Neben dem wichtigen Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz bündelt die A26 Ost den weiträumigen Hafenverkehr. Durch drei Anschlussstellen werden die Erreichbarkeit sowie die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens deutlich verbessert. Gleichzeitig werden die innerstädtischen Quartiere von Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen entlastet.

Parallel zur Verabschiedung der Ausbaugesetze für Straße, Schiene und Wasserstraße hat der Bund einen Gesetzesentwurf zur Planungsbeschleunigung vorgelegt,

Wilhelmsburger Reichsstraße

Seit 2013 wird die Wilhelmsburger Reichsstraße B4/75 auf einer Länge von rund 4,6 km an der heutigen Bahntrasse neu gebaut. Die Verlegung der Bundesstraße soll Ende 2019 dem Verkehr übergeben werden. Aktuell kreuzt die Kornweide in einem Bogen südlich der Kornweidenbrücke die Wilhelmsburger Reichsstraße und der Verkehr wird über eine Lichtsignalanlage geregelt. Diese neue Verkehrsführung funktioniert gut und wirkt sich vorteilhaft auf den Schwerlastverkehr aus, da für diese Verkehrsführung keine Gewichtsbeschränkungen gelten.

Straßen und Brücken im Hamburger Hafen

Der Verkehr im Hafen ist zwangsläufig durch einen hohen Anteil an Schwerverkehr geprägt. Die Sanierung der Straßen und Brücken ist daher ein permanenter Prozess und wichtiger Bestandteil des Aufgabenbereichs der HPA. Mit dem Brückenersatzbauprogramm hat die HPA den Zustand der Straßenbrücken sukzessive verbessert. 2011 erhielten nur 18 Prozent der Straßenbrücken eine Zustandsnote von 1 oder 2, fünf Jahre später waren es bereits 61 Prozent. Bis zum Jahr 2020 soll sich die durchschnittliche Zustandsnote für die Straßenbrücken von 2,5 auf 2,3 verbessern.

So wurde in den vergangenen Jahren die Köhlbrandbrücke – wichtigstes Bauwerk im Hafen als Teil der Haupthafenroute – saniert. Nach acht Jahren Bauzeit konnte das Grundinstandsetzungsprogramm mit einer Investition in Höhe von 60 Mio. Euro abgeschlossen werden. Vor

dem Hintergrund, dass die Köhlbrandbrücke nur noch bis zum Jahr 2030 wirtschaftlich sinnvoll zu betreiben ist, wird das Projekt für den Neubau einer Köhlbrandquerung im Jahr 2017 starten. Aktuelle Schiffshöhenentwicklungen – basierend auf einem Gutachten des DNV GL – sind in die Planungen der neuen Querung eingeflossen. Danach ist es notwendig, die neue Brücke höher zu bauen, damit eine Durchfahrtshöhe von 73,50 m über NN gewährleistet werden kann.

Die Arbeiten an der neuen Bahnbrücke Kattwyk laufen weiter auf Hochtouren. Bereits im letzten Jahr konnte die 720 m lange Straßenbrücke Kattwykstraße für den Verkehr freigegeben werden. Im Jahr 2020 soll die Brücke dem Bahnverkehr übergeben werden. Auch an der bestehenden Kattwykbrücke sind Instandsetzungsarbeiten notwendig geworden, da sich die Pylone seit dem Neubau der Brücke 1973 voneinander entfernt haben.

Dadurch wird die Bewegung des Hubteils beeinträchtigt und eine dauerhafte Funktionsfähigkeit kann nicht mehr gewährleistet werden.

Die neue Rethebrücke konnte im letzten Jahr an den Straßenverkehr übergeben werden. Die Inbetriebnahme der Bahnbrücke wird sich aufgrund von baulichen Nacharbeiten und der Erfordernis spezieller Genehmigungen für Sonderbauteile noch bis zum Ende 2017 verzögern. Die Anlieger dieses Gebiets haben durch (Planungs-) Fehler der HPA seit Jahren erhebliche Beeinträchtigungen in der verkehrlichen Erreichbarkeit zu ertragen.

Die Köhlbrandbrücke ist die wichtigste Verkehrsader für den Straßenverkehr im Hafen.



Im Zusammenhang mit der Fertigstellung einer neuen Verkehrsanbindung für den Burchardkai ist der Neubau der Waltershofer Brücken erforderlich. Dies umfasst den Ersatzneubau von insgesamt zwei Bahn- und zwei Straßenbrücken. Die östliche Straßenbrücke wurde für den Verkehr freigegeben. Die Gesamt fertigstellung ist bis Ende 2019 geplant.

Auch die Veddelkanalbrücke muss ersetzt werden. Hierfür wird Ende 2017 mit dem Bau einer Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer begonnen. Während der Bauzeit mit Beginn im Jahr 2018 bleibt diese Verbindung für den Straßenverkehr gesperrt. Eine Gesamt fertigstellung ist für Mitte 2020 geplant.

Im Hamburger Hafen sind künftig auch die Wartung und Reparatur von Lokomotiven möglich.



3.3 Schieneninfrastruktur

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamts wurden im Jahr 2016 rund 364 Mio. t Güter auf dem deutschen Schienennetz transportiert. Im Vergleich zum Vorjahr mit einem Gütertransport von 367,3 Mio. t bedeutet dies einen leichten Rückgang der beförderten Gütermenge um 1 Prozent (Quelle: Statistisches Bundesamt).

Trotz leicht rückläufiger Entwicklung investiert die Deutsche Bahn von 2015 bis 2019 rund eine Mrd. Euro in die Erneuerung von Eisenbahnbrücken und Gleisanlagen in Hamburg und Schleswig-Holstein, denn mittel- bis langfristig ist von steigenden Gütermengen auszugehen. Allein für Maßnahmen in Bezug auf den Knoten Hamburg stehen bis 2020 rund 750 Mio. Euro zur Verfügung.

Schienenhinterlandanbindung

Die HPA investiert seit dem Jahr 2008 rund 450 Mio. Euro in die Sanierung der Hafenbahn, um das Hafenbahnnetz leistungsgerecht auszubauen. Unter anderem wird in unmittelbarer Nähe zum Hafenbahnhof Alte Süderelbe ein neuer und moderner Service-Komplex mit 34 Lok-Abstellplätzen, einer Tankstelle und einer Besandungsanlage entstehen. Damit werden Lokleerfahrten vermieden, wodurch das Schienennetz des Hamburger Hafens und auch die Umwelt entlastet werden. Darüber hinaus wird eine Lok-Werkstatt eingerichtet und es werden Büro- und Sozialräume für die rund 135 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die derzeit im Netz der Hafenbahn unterwegs sind, angeboten. Dieses Projekt war nicht Gegenstand gerichtlicher Auseinandersetzung und liegt dennoch weit hinter der ursprünglichen Planung der HPA zurück.

Der Hamburger Hafen fährt im Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene erneut ein Rekordergebnis ein und festigt seine Position als Europas größter Eisenbahnhafen. Insgesamt hat sich der Schienengüterverkehr Deutschlands im Jahr 2016 rückläufig entwickelt



und Marktanteile an den Straßengüterverkehr verloren. Nicht so im Hamburger Hafen: Im Modal Split des Hamburger Hafens baut die Eisenbahn ihren Anteil bei Containertransporten von 41,6 Prozent auf 42,3 Prozent weiter aus. Die mit der Bahn transportierte Gütermenge von 46,4 Mio. t erreichte gegen den Trend ein Plus von 1,5 Prozent. Die Anzahl der auf der Schiene transportierten Container steigerte sich um 2,4 Prozent auf 2,4 Mio. TEU.

Der seit einigen Jahren anhaltende Zuwachs der transportierten Güter auf der Schiene im Hafenhinterlandverkehr Hamburgs kann derzeit noch durch eine IT-gesteuerte Optimierung der Prozesse organisiert werden. Dadurch bleibt die Zahl der Züge annähernd gleich, aber die Zuglänge erhöht sich. Dieser Effizienzsteigerung sind aber infrastrukturelle Grenzen gesetzt.

Dem politischen Ziel, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, steht ein Bedarf an weiteren Kapazitäten gegenüber. Bereits heute gibt es auf der stark frequen-

Die Qualität der Hinterlandanbindung entscheidet zunehmend über die Wettbewerbsfähigkeit eines Hafens.

tierten Nord-Süd-Relation zwischen Hamburg und Hannover Engpässe, da der Personennah- und -fernverkehr sowie der Güterverkehr dieselben Gleise benutzen. Im Rahmen der Diskussion um die Y-Trasse haben selbst die Gutachter des Bundes bestätigt, dass die bestehenden Engpässe durch die erweiterte Alpha-Variante-E nicht gänzlich aufgelöst werden. Aus Sicht des größten deutschen Seehafens besteht neben der Umsetzung der erweiterten Alpha-Variante-E weiterhin der Bedarf an einer Kapazitätserweiterung für den Hinterlandverkehr zwischen Hamburg und Hannover.

Schon heute sind die Trassenpreise auf dem Hafenbahnnetz auch im europäischen Vergleich mit die höchsten. Weitere Preiserhöhungen werden vom Markt nicht mehr akzeptiert und würden dem politischen Ziel, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, zuwiderlaufen.

3.4 Binnenwasserstraßen

Entwicklung der Hafen- und Binnenschifffahrt

Im vergangenen Jahr blieb die beförderte Gütermenge der Binnenschifffahrt nahezu stabil. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts wurden 221,3 Mio. t auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. 2015 waren es noch 221,4 Mio. t. Grund für den Rückgang war die schlechte Wassersituation auf dem Rhein, die zu einem Abnehmen der Durchgangsverkehre geführt hat. Der Containertransport per Binnenschiff nahm um 2,5 Prozent auf 2,5 Mio. TEU zu und stieg erneut stärker als der Binnenschiffsverkehr insgesamt.

Auch in Hamburg konnte 2016 das sehr gute Vorjahresergebnis in der Hafen- und Binnenschifffahrt nicht gehalten werden. Der Umschlag ging um 5,1 Prozent auf 11,5 Mio. t zurück. Dies ist vor allem einem Rückgang von Massengütern geschuldet. So nahm zum Beispiel der Binnenschiffstransport von Getreide und Kohle ab. Allerdings ist im gleichen Zeitraum eine positive Entwicklung der wasserseitigen Containerverkehre im Hamburger Hafen zu verzeichnen, die weiterhin überproportional anhalten wird.

Die Schwankungen der Umschlagsergebnisse der letzten Jahre zeigen, dass der Verkehrsträger unter den Wetterbedingungen und dem Investitionsstau bei der Infrastruktur leidet. Das Binnenschiff verfügt als umweltfreundlicher Verkehrsträger über freie Kapazitäten, die Straße und Schiene nachhaltig entlasten können. Für die Hebung dieser Potentiale ist die zügige Ertüchtigung des Wasserstraßensystems und eine Intensivierung der gemeinsamen Anstrengungen von Hafenwirtschaft und Hamburger Wirtschaftspolitik, die Wasserwege im Hafen optimaler zu nutzen, unabdingbar.

Gesamtkonzept Elbe

Das im Januar 2017 verabschiedete Gesamtkonzept Elbe (GKE) gibt eine langfristige Perspektive, wie die verkehrliche Nutzung des Flusses mit den wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten und der Erhaltung des Naturraums in Einklang gebracht werden kann. Für die Binnenschifffahrt ist das Konzept ein wichtiger Meilenstein für die Beendigung des langjährigen Stillstands an der Elbe.

Der Travehafen bleibt für die Hafen- und Binnenschifffahrt erhalten.



Die Elbe wird künftig durchgängig von der tschechischen Grenze bis Geesthacht mit einem einheitlichen Unterhaltungsziel betrachtet. Dieses wurde mit 1,40 m unter GIW 2010 (gleichwertiger Wasserstand) festgelegt. Damit entspricht die angestrebte Flussohle der nach dem alten Unterhaltungsziel (1,60 m unter GIW 1989) geplanten Sohle. 1,60 m unter GIW 2010 hätte bedeutet, dass die Flussohle vertieft, das heißt die Erosion in bestimmten Bereichen erhöht werden müsste. Dies hätte im Konflikt zu den Umweltanforderungen gestanden. Das neue Ziel von 1,40 m unter GIW 2010 ist eine deutliche Verbesserung des Zustands der letzten Jahre. Mit der Umsetzung des GKE wird für die Elbschifffahrt eine höhere Zuverlässigkeit mit bis zu 20 cm mehr durchschnittlich nutzbarer Wassertiefe ermöglicht werden.

Das Gesamtkonzept ist ein Bekenntnis zur Elbe als Bundeswasserstraße und stärkt den Verkehrsträger Binnenschiff durch die bessere Anbindung des Hamburger Hafens an den exportorientierten Maschinen- und Anlagenbau unter anderem in Sachsen und Brandenburg.

Wasserliegeplätze im Hamburger Hafen

Der UVHH hat in den letzten Jahren immer wieder berichtet, dass die Binnen- und Hafenschifffahrt zwar in der politischen Rede als umweltfreundlicher Verkehrsträger gelobt, in der täglichen Verwaltungspraxis jedoch oft genug vernachlässigt wird. Die Aufgabe, Überplanung und Entwidmung von Hafenbecken, Durchfahrten und Kanälen sowie die Ausweitung administrativer und finanzieller Belastungen waren lange Zeit Alltag für das Gewerbe.

Besonders die Stadtplaner und -entwickler sehen in der Wasserfläche hauptsächlich nur eine pittoreske Kulisse für die Gebäude am Ufer. Die gewerbliche Schifffahrt wird als Störfaktor wahrgenommen und bestenfalls mit musealem oder Eventcharakter akzeptiert. Das Bild eines veralteten Gewerbes, das leider häufig in der Öffentlichkeit verbreitet wird, entspricht nicht den Tatsachen. Die Wasserflächen im Hafen bieten industrielle Arbeitsplätze

für moderne Tätigkeiten durch qualifizierte Fachkräfte, die für den Universalhafen essentielle Leistungen erbringen. Dass das Gewerbe dabei auf eine lange Tradition zurückblicken kann, ist kein Widerspruch, sondern die Voraussetzung für das weitere Wachstum der Hafenverkehre auf dem Wasser.

Der Hafenschiffahrtsverband begrüßt es ausdrücklich, dass die Zuschüttung des Travehafens nicht weiter verfolgt wird. Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung für die logistischen Abläufe bleibt das Hafenbecken als zentraler Hub für Wasserfahrzeuge erhalten. Weiterhin soll der Sanierungsstau der letzten Jahre bei der Infrastruktur beseitigt werden. Es ist wichtig, dass die ansässigen klein- und mittelständischen Betriebe nun Planungssicherheit erhalten haben und eine langfristige Zukunft für die weitere Gewerbeentwicklung am Standort gegeben ist.

Sicherheitsvorschriften für Traditionsschiffe

Mit der letzten Novellierung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung wurde das Sicherheitsniveau in der gewerblichen Fahrgastschifffahrt für Neubauten deutlich angehoben. Gleichzeitig wurden Bestandsschutzregelungen für Altfahrzeuge eingeschränkt und umfangreiche Nachrüstungen gefordert. Das Verkehrsministerium reguliert nun auch die Traditionsschifffahrt, bei der Fahrten gegen Entgelt angeboten werden. Der Leitgedanke ist dabei, dass der zahlende Fahrgast ein einheitliches Sicherheitsniveau – unabhängig vom Verkehrsmittel – vorfinden soll. Der Hafenschiffahrtsverband unterstützt diese Sichtweise. Gegen die Neuregelung haben sich Politiker in den Küstenländern ausgesprochen und Abweichungen vom Sicherheitsniveau gefordert. Der Hafenschiffahrtsverband hat seine Position mit Behörden und Politikvertretern erörtert. Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) lehnt weitere Zugeständnisse bei der neuen Sicherheitsverordnung für Traditionsschiffe ab. Zu begrüßen ist der von Bundesminister Dobrindt im Rahmen der Maritimen Konferenz 2017 in Hamburg aufgenommene Dialog zwischen BMVI und Vertretern der Traditionsschiffe, in dessen Verlauf bereits Verbesserungen erreicht werden konnten.

VIER

HAFEN- UND VERKEHRSPOLITIK

HAFEN- UND VERKEHRSPOLITIK

4.1 *Die Hafen- und Verkehrspolitik des Hamburger Senats*

HPA next

Mitte Februar dieses Jahres hat die EU-Kommission dem Senat mitgeteilt, dass das Vorprüfverfahren bezüglich der Finanzierung der HPA eingestellt wird. Die EU-Kommission hat die Freie und Hansestadt Hamburg jedoch aufgefordert, die Rechnungslegung der HPA anzupassen und diese transparenter zu gestalten. Gefordert wird in diesem Zusammenhang, nachvollziehbar darzulegen, welcher Teil der HPA-Tätigkeiten hoheitliche Aufgaben

sind und für welche Aufgaben staatliche Zuwendungsmitte verwendet werden. Unter dem Titel „HPA next“ ist daher eine Umorganisation der HPA geplant. Konkret soll dafür eine Spartenrechnung eingeführt werden, in der die Finanzierungskreisläufe für hoheitliche und privatwirtschaftliche Aufgaben getrennt werden. Die Hafenwirtschaft erwartet, dass es durch die Umorganisation nicht zu zusätzlichen finanziellen Belastungen der Hafenbetriebe kommt. Die Hafenwirtschaft hatte in der Vergangenheit immer wieder kritisiert, dass der HPA von der Politik Aufgaben und Projekte übertragen wurden, die in keinerlei Zusammenhang mit dem Hafen stehen, zum Beispiel die Sanierung des Alten Elbtunnels. Des Weiteren sollte die Umorganisation der HPA auch dazu genutzt werden, die Effizienz der HPA zu erhöhen.

Die Umorganisation der HPA darf nicht zu Nachteilen für die Hafenwirtschaft führen.



Hafenflächen versus Wohnbebauung

Der Hafen ist das größte, wirtschaftlich stärkste und beschäftigungspolitisch wichtigste zusammenhängende Gewerbegebiet der Metropolregion. Er ist Arbeitgeber für rund 130.000 Menschen und generiert jedes Jahr etwa 900 Mio. Euro Steuereinnahmen. Zu berücksichtigen ist weiterhin die Tatsache, dass ein wettbewerbsfähiger und prosperierender Hafen hohe regionalökonomische Effekte erzeugt. Ein expandierender Umschlag wirkt sich positiv auf andere Wirtschaftszweige und -branchen aus, und zwar weit über die maritime Wirtschaft hinaus. Dies gilt nicht nur regional, sondern auch überregional. Zusätzlich hat sich der Hafen in den letzten zehn Jahren zu einem herausragenden touristischen (Kreuzfahrt-) Highlight der Stadt entwickelt und damit einen wesentlichen Beitrag für die steigenden Tourismus- und Übernachtungszahlen geleistet.

Damit dies auch so bleibt, dürfen dem Hafen nicht sukzessive Flächen entzogen werden. Dazu sind ein klares Bekenntnis der Hamburger Politik zum Universalhafen Hamburg sowie Konzepte zum Erhalt und zur Verbesserung der bestehenden Hafen- und Industrieflächen dringend notwendig. Der 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. Aus Sicht der Hafenwirtschaft gilt dem Erhalt der Unternehmen am Standort höchste Priorität!

Für städtebauliche Projekte, wie zum Beispiel Olympia, Univerlagerung, Seilbahn und Wohnungsbau, stehen wertvolle Gewerbegebiete im Hafen immer wieder zur Disposition. Diese permanente Planungsbetroffenheit führt zu Unsicherheiten bei den Hafenbetrieben und ihren Kunden. Ähnlich verhält es sich mit den Flächen auf dem Kleinen Grasbrook, die ursprünglich für Olympia-Planungen vorgesehen waren. Seitdem klar ist, dass sich Hamburg nicht um die Ausrichtung der Olympischen Spiele bewerben wird, besteht von Seiten der Stadt als Eigentümerin der Hafenflächen weiterhin das Interesse, auf den Flächen des östlichen Kleinen Grasbrooks gemischte Nutzung für Wohnen und Arbeiten (Büro, Wis-

senschaft, Forschung) zu errichten. Der UVHH führt gemeinsam mit dem Industrieverband Hamburg (IVH) seit mehreren Monaten Gespräche mit der Stadt, in denen die Rahmenbedingungen für eine „friedliche“ Koexistenz von Wohnen, sonstigem Gewerbe und Hafennutzung verhandelt werden. Im Gegenzug sollen die Unternehmen auf dem Kleinen Grasbrook eine langfristige Standortperspektive erhalten.

Mit dieser in Aussicht gestellten Lösung wird eine Forderung des UVHH nach einer langfristigen und verbindlichen Planungsgarantie für alle im Hafen ansässigen Unternehmen erfüllt. Gleichermaßen gilt auch für die Mieten, Pachten und Gebühren für die angemieteten Land- und Wasserflächen im Hamburger Hafen. Auch hier brauchen die Unternehmen eine längerfristige Perspektive und dürfen nicht übermäßig belastet werden. Dies kann auch zum entscheidenden Kriterium für ein Unternehmen bei der Standortwahl im Hamburger Hafen werden. Durch planbare und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen gewinnt der Hamburger Universalhafen an Attraktivität für die ansässigen Unternehmen, aber auch für potentielle Neukunden.



Dass dies dringend notwendig ist, zeigt ein Blick auf die langfristige Umschlagsentwicklung des Hafens. Wenn man die derzeitige durch die Finanzmarktkrise und Schifffahrtskrise ausgelöste stagnierende Umschlagsentwicklung der letzten Jahre mal beiseitelässt und sich die Umschlagsentwicklung der letzten 20 bis 30 Jahre anschaut, so zeigt sich ein stetiger Aufwärtstrend. Das derzeitig moderate Wachstum darf deshalb nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Branche langfristig positiv entwickeln wird. Darauf muss der Hafen vorbereitet sein!

Hafengeld

Nachdem aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen der Schifffahrt 2016 auf die geplante Erhöhung verzichtet wurde, hat die HPA das Hafengeld zum 1. Januar 2017 um durchschnittlich 0,9 Prozent angehoben. Gleichzeitig wurden die Kappungsgrenzen nach oben angepasst und weitere Änderungen an den Tarifbedingungen vorgenommen. Der UVHH und die befreundeten maritimen

Verbände (VDR, Schiffsmakler, Handelskammer) haben die Erhöhung kritisiert, da die Verzögerungen im Infrastrukturausbau – besonders bei der Fahrrinnenanpassung – keine weiteren Belastungen rechtfertigen.

Die Hafenwirtschaft hat im Jahr 2016 zum wiederholten Male rund 2,6 Mio. Euro aus dem von ihr abgeführten Hafengeld für politisch gewollte Umweltkomponenten aufgebracht und abgeführt. In 2017 wird sich diese Zahlung aus der Hafenwirtschaft nochmals erhöhen, da sich der Wachstumskurs beim Umschlag fortsetzen wird. Die Hafenbetriebe und ihre Kunden leisten schon seit Jahren erhebliche Beiträge für politisch verordnete Hamburger Umweltkomponenten, die aus Sicht des UVHH eigentlich aus dem Haushalt der Umweltbehörde finanziert werden müssten. Zusätzliche Belastungen werden deshalb seitens der Hafenwirtschaft in Anbetracht der genannten bestehenden finanziellen Leistungen abgelehnt.

Die Neuordnung des Hafengeldes für Hafen- und Binnenfahrzeuge wurde um ein Jahr verschoben und soll nun zum 1. Januar 2018 eingeführt werden. Der erste Entwurf sah eine erhebliche Kostensteigerung für das Gewerbe vor und wurde vom Hafenschiffahrtsverband abgelehnt. Die neuen Erhebungsgrundlagen befinden sich noch in konstruktiven Verhandlungen mit der Hafengeldstelle. Wir sind zuversichtlich, im gemeinsamen Dialog eine Entgeltstruktur zu finden, die das Gewerbe nicht überfordert und eine Abwanderung der Verkehre auf die Straße verhindert.



Die bestehenden Gewerbe- und Industrieflächen im Hamburger Hafen müssen erhalten bleiben.

Internetanbindung im Hafen

Die schlechten Internetverbindungen über die konventionellen Kupferkabel ermöglichen im Hafengebiet nur sehr eingeschränkte Übertragungsraten, die für ausgelagerte Datensicherungen und intensiven Datenaustausch nicht ausreichen. Politik, HPA und Telekommunikationsanbieter haben die Defizite in der Breitbandversorgung des Hafens erkannt und planen hier durch einen verstärkten Ausbau gegenzusteuern. Aufgrund der Anforderungen für den Hochwasserschutz gestaltet sich der nötige Tiefbau zur Kabelverlegung aufwendig.

Der zum UVHH gehörende Verein Hamburgischer Quartiersleute hat zwei Informationsveranstaltungen zum Internetausbau im Hafen organisiert. Das Konzept eines Anbieters sieht vor, dass sich dieser auf die Senatsausschreibung zur Erschließung unversorgter Stadtgebiete bewirbt. Eigene Mittel und Pläne für den Ausbau im Hafen sind nicht vorhanden. Der Ausbau über das Förderprogramm des Senats wird etwa zwei Jahre in Anspruch nehmen. Erst danach steht eine flächendeckende Versorgung mit Glasfaserkabeln und einer Datenrate von 50Mbit zur Verfügung. Diese können dann zu den regulären Geschäftskundentarifen angemietet werden. Unternehmen, die in der Zwischenzeit eine Leistungsverbesserung benötigen, müssen die Vollkosten für die Herstellung der Leitungen und Anschlüsse ab dem letzten Verteilerkasten tragen. Als Fazit wird der Status quo in dieser Konstellation für mindestens zwei weitere Jahre festgeschrieben. Ein weiteres Telekommunikationsunternehmen präsentierte einen alternativen Ansatz und ist bereit, mit dem Ausbau des Glasfasernetzes sofort zu beginnen und den Hafenunternehmen konkrete Konditionen für schnelle Internetanschlüsse anzubieten. Dieses Unternehmen will die ersten Kunden noch in diesem Jahr anschließen. Durch die erfolgreiche Arbeit des UVHH ist es gelungen, perspektivisch für eine deutliche Verbesserung der Internetanbindungen zu sorgen.

4.2

Die Hafen- und Verkehrs-politik des Bundes

Zehnte Nationale Maritime Konferenz

Am 3. und 4. April 2017 fand in Hamburg die zehnte Nationale Maritime Konferenz statt. Im Mittelpunkt der Konferenz stand das Thema „Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft“. Im Rahmen der Konferenz wurde unter anderem ein gemeinsames Positionspapier zur Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft unterzeichnet, in dem Ziele und Handlungsfelder definiert werden. Aus Hamburger Sicht war die Konferenz ein Erfolg. Bundesverkehrsminister Dobrindt hat im Rahmen der Konferenz angeboten, in Hamburg ein sogenanntes „digitales Testfeld Hafen“ einzurichten, mit dem die Digitalisierung des Verkehrs im Hafengebiet getestet und vorangetrieben werden soll. Ergänzend hat der Bund zugesagt, sich mit 7,7 Mio. Euro aus dem „Sonderprogramm für den Glasfaseranschluss von Häfen und Gewerbegebieten“ am Glasfaserausbau im Hamburger Hafen zu beteiligen. Außerdem hat der Bund eine Verlängerung des außerordentlich erfolgreichen Förderprogrammes „IHATEC“ über das Jahr 2020 hinaus in Aussicht gestellt. Zudem wurde im Vorfeld der Konferenz beschlossen, dass Hamburg Sitz des neu zu gründenden „Deutschen Maritimen Zentrums“ werden soll.

Inhaltlich war die Konferenz für den Hafen Hamburg daher außerordentlich erfolgreich. Das Ziel, die Konferenzen dynamischer zu gestalten, wurde jedoch nicht erreicht. Sowohl die Branchenforen im Vorfeld der Konferenz als auch die Konferenz selbst wurden zeitlich auf einen Tag „eingedampft“. Auch wenn die Dauer allein kein Kriterium für einen gelungenen Austausch ist, so nimmt doch die zeitliche Verkürzung auf einen Tag den Akteuren die Möglichkeit, Themen ausführlicher diskutieren zu können. Die zehnte Nationale Maritime Konferenz war aus Sicht der Hafenwirtschaft ebenso wie die vorangegangene in Bremerhaven zu statisch – und dies obwohl der inhaltliche Schwerpunkt „Digitalisierung“



eigentlich kontroverse und dynamische Debatten hat erwarten lassen. Aus Sicht der Hafenwirtschaft sollten die Maritimen Konferenzen nicht nur zur Verkündung politischer Entscheidungen und Ergebnisse, sondern auch und vor allem zum Austausch zwischen Politik und maritimer Wirtschaft genutzt werden. Hier sehen wir noch Optimierungsbedarf. Wichtig ist es, dass die Ergebnisse der Konferenz im Nachgang evaluiert werden, um einen dauerhaften Fortentwicklungsprozess der maritimen Strategie des Bundes auch zwischen den Konferenzen zu gewährleisten. Die Hamburger Hafenwirtschaft wird die Nationalen Maritimen Konferenzen weiterhin konstruktiv begleiten und sich gerne an einer Diskussion über eine Modifikation der Konferenzen beteiligen.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Anfang Dezember 2016 wurde der Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) mit seinen drei Ausbaugesetzen für Straße, Schiene und Wasserstraße beschlossen. Damit

Der Bund fördert die Digitalisierung im Hamburger Hafen.

hat der Bund die Basis für die Umsetzung von mehr als 1.000 Verkehrsprojekten mit einem Gesamtvolumen von rund 270 Mrd. Euro in den nächsten 15 Jahren geschaffen.

Die Hamburger Hafenwirtschaft hat den Bundesverkehrswegeplan begrüßt, da mit der Aufnahme der für den Hamburger Hafen wichtigen Projekte in den „Vordringlichen Bedarf“ eine wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung erfüllt ist. Priorität hat unter anderem der Ausbau der Autobahnen A1 und A7, der Neubau der A26 Ost sowie der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals.

Jetzt sind die für Infrastrukturprojekte zuständigen Bundesländer aufgefordert, mit den Planfeststellungsverfahren zu beginnen, damit die zur Verfügung stehenden

Finanzmittel auch abgerufen werden. Hierfür ist eine Verkürzung der Verfahrensdauer von großen Infrastrukturprojekten dringend erforderlich. Nach Ansicht des UVHH bedarf es hier einer kritischen Überprüfung des derzeit geltenden Planungs- und Genehmigungsrechts.

Lang-Lkw

Seit Ende letzten Jahres dürfen verschiedene Lang-Lkw-Typen mit einer Gesamtlänge von maximal 25,25 m auf einem festgelegten Streckennetz (Positivnetz) genehmigungsfrei und unbefristet fahren. Insgesamt 14 Bundesländer haben Streckenabschnitte von Autobahnen und Bundesstraßen für den Lang-Lkw freigegeben.



Der Straßengüterverkehr hat für den Hamburger Hafen nach wie vor eine hohe Bedeutung.

Der UVHH unterstützt den dauerhaften Einsatz des Lang-Lkw, da die Vorteile des Lang-Lkw durch die Pilotphase bestätigt wurden. Der Abschlussbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen bestätigt, dass Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse von 15 bis 25 Prozent möglich sind. Eine intermodale Verlagerung von Bahn und Binnenschiff liegt unter 0,3 Promille und ließ sich somit kaum feststellen. Negative Auswirkungen auf die Beanspruchung von Brücken und Straßen sind nicht festzustellen, da das zulässige Gesamtgewicht von 40 t beziehungsweise 44 t (Kombinierter Verkehr) nicht überschritten wird. Auch Probleme im Verkehrsablauf oder bei der Verkehrssicherheit traten bisher nicht auf und sind auch bei einer steigenden Anzahl an Lang-Lkw zukünftig kaum zu erwarten.

Allerdings wollen drei Verbände – Allianz pro Schiene, die Deutsche Umwelthilfe und der Bund für Umwelt- und Naturschutz – die Regelzulassung für drei von fünf Lkw-Fahrzeugkombinationen durch eine Klage beim Verwaltungsgericht in Berlin stoppen, weil sie der Ansicht sind, dass dadurch EU-Recht verletzt wird.

Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV)

Mit der AwSV werden für die Planung, die Errichtung und den Betrieb von Anlagen bundeseinheitliche Regelungen im Bereich des Gewässerschutzes geschaffen. Nach einem langwierigen Rechtsetzungsverfahren ist die AwSV am 21. April 2017 im Bundesgesetzblatt verkündet worden. Der UVHH hatte sich zusammen mit dem ZDS bereits sehr früh in das parlamentarische Verfahren eingebrochen. Während des über mehrere Jahre laufenden Rechtsetzungsverfahrens hatte sich der UVHH in verschiedenen Stellungnahmen gemeinsam mit dem ZDS auf Bundesebene und auf Landesebene insbesondere gegen die ursprünglich beabsichtigte Anforderung einer flüssigkeitsundurchlässigen Ausführung von Umschlagflächen gewandt. Das Ziel angemessener Anforderungen an die Flächenausführung von Umschlaganlagen konnte erreicht werden: Die AwSV lässt bei Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs weiterhin eine Flächenaus-

führung in Beton- oder Asphaltbauweise ausreichen. Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs müssen dabei über eine flüssigkeitsundurchlässige Havariefläche oder -einrichtung verfügen. Außerdem konnte neben weiteren Verbesserungen auch erreicht werden, dass der Anlagenbetreiber bei Stoffen, die während der Durchführung einer Beförderung in Behältern oder Verpackungen umgeschlagen werden, von der Pflicht zur Einstufung in eine Wassergefährdungsklasse befreit ist. Im Ergebnis konnten die Interessen unserer Mitgliedsunternehmen erfolgreich gewahrt werden, da angemessene Anforderungen an Neuanlagen geschaffen wurden und gleichzeitig ein erheblicher finanzieller Aufwand für Nachrüstungen von Bestandsanlagen verhindert werden konnte.

Zollstrukturreform

Zum 1. Januar 2016 wurde die Generalzolldirektion (GZD) als neue Bundesoberbehörde des Bundesministerrates der Finanzen gegründet. Die bisherige Mittelbehördenebene der Bundesfinanzdirektionen ist gleichzeitig weggefallen. Entscheidungen sollen so schneller die Ortsebene erreichen und für besseren Service und mehr Sicherheit sorgen.

Hamburg konnte von der Strukturreform bisher noch nicht in vollem Umfang profitieren. Die Bundesfinanzdirektionen haben in der Vergangenheit die anfallende Arbeit bei Abfertigungsspitzen auf alle Hauptzollämter in ihrem Bereich verteilt und so eine schnelle Verzollung gewährleistet. Der GZD fehlt zurzeit noch ein effizienter Mechanismus zum Durchgriff auf die Hauptzollämter, sodass die Auftragsspitzen im Moment vor Ort verbleiben und so zu Verzögerungen führen. Neben diesen organisatorischen Hemmnissen ist in Hamburg eine Personalknappheit zu verzeichnen. Der Zoll musste nach Bundesvorgaben in den letzten Jahren Stellen abbauen, während er zusätzlich neue Aufgaben, wie zum Beispiel schärfere Kontrollen von Mindestlohn und Schwarzarbeit, übernommen hat. Gleichzeitig ist der Dienst in der Stadt gerade für junge Beamte wenig attraktiv. Andere Regionen bieten hier bessere Konditionen zu geringeren

Lebenshaltungskosten. Der Zoll nimmt in Hamburg etwa 30 Mrd. Euro pro Jahr ein und steht damit für knapp ein Viertel aller Einnahmen der gesamten Zollverwaltung. Diese muss nicht nur für den Kunden eine qualitativ hochwertige Dienstleistung erbringen, sondern auch für die Mitarbeiter ein attraktiver Arbeitgeber sein. Da die schnelle Abfertigung ein Kernelement für die Leistungsfähigkeit eines Hafens ist, muss hier dringend Abhilfe geschaffen werden.

4.3

Die Hafen- und Verkehrspolitik der Europäischen Union

Hafenverordnung

Nachdem sich Rat, Kommission und Parlament im letzten Jahr auf eine gemeinsame Textfassung geeinigt hatten und das formale Rechtsetzungsverfahren Anfang dieses Jahres abgeschlossen wurde, ist die „Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz in Häfen“ zum 24. März 2017 in Kraft getreten. Die Verordnung umfasst die Organisation von Häfen und deren finanzielle Transparenz. Dazu gehören unter anderem zulässige Mindestanforderungen an Dienstleister sowie die unter bestimmten Voraussetzungen erlaubte Beschränkung der Anzahl von Dienstleistern. Der Bereich der finanziellen Transparenz beinhaltet Artikel zur getrennten Ausweisung öffentlicher Gelder, zur Kostenorientierung bei Serviceentgelten sowie zur Strukturierung von Hafengeldern. Des Weiteren regelt die Verordnung Themen wie Beschwerdemechanismen, das Berufungsrecht, Berichts- und Informationspflichten sowie Übergangsmaßnahmen. Wenngleich der UVHH keine Notwendigkeit für eine Hafen-Regulierung sieht und kritisiert, dass die Beschlussfassung darüber vor einer endgültigen Entscheidung über das europäische Beihilferegime getroffen wurde, so ist die Hafenverordnung inhaltlich aus unserer Sicht gleichwohl akzeptabel.

Die jahrelangen Interventionen und Diskussionen der Hafenverbände FEPOR, ZDS und UVHH mit politischen Vertretern auf allen Ebenen haben letztendlich bewirkt, dass unsere gemeinsamen Forderungen nach einer Herausnahme des Ladungsumschlags und der Fahrgastdienste aus dem Anwendungsbereich der Hafenverordnung berücksichtigt wurden.

EU-Beihilfeleitlinien/Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung

Im Europäischen Beihilferecht ist die Neufassung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) in Kraft getreten. Die neue AGVO definiert nun erstmals, welche Investitionen in See- und Binnenhäfen nicht als staatliche Beihilfen gegenüber der Europäischen Kommission notifiziert werden müssen (Freistellungstatbestände).

Der Neufassung ging ein längeres EU-Konsultationsverfahren voraus, in dem sich auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene der UVHH, der ZDS und FEPOR für Änderungen

im ursprünglichen AGVO-Entwurf eingesetzt haben. Gefordert wurde unter anderem die Einbeziehung der Unterhaltungsbaggerung in die Freistellungstatbestände. Das Engagement hat zum Erfolg geführt: Nachdem sich die Hamburger Akteure Mitte März 2017 noch einmal an die EU-Kommission gewandt und eine Neuregelung der Unterhaltungsbaggerungen in der AGVO gefordert hatten, ist die Kommission der Bitte Hamburgs gefolgt. Die neue AGVO legt jetzt fest, dass auch die Unterhaltungsbaggerung unter bestimmten Voraussetzungen von der Anmeldepflicht freigestellt ist, soweit die Beihilfen nicht über einem bestimmten absoluten Schwellenwert (Anmeldeschwelle) liegen. Für Seehäfen, die Teil eines TEN-V-Kernnetzkorridors sind, liegt diese Anmeldeschwelle bei 150 Mio. Euro pro Vorhaben. In Bezug auf die Ausbaggerung ist ein Vorhaben in der AGVO definiert als die gesamte innerhalb eines Kalenderjahres durchgeführte Ausbaggerung.

Darüber hinaus hat die Europäische Kommission in einem Arbeitspapier klargestellt, dass die Ausbaggerung von Wasserstraßen, die durch Häfen hindurchführen, im Regelfall keine Beihilfe darstellt. Gleiches gilt für Investitionen in Autobahnen und Schienenwege durch Häfen, die öffentlich und für jedermann nutzbar sind.



Unions-Zollkodex

Mit Inkrafttreten des Unionszollkodex (UZK) zum 1. Mai 2016 sind die Voraussetzungen für zollrechtliche Bewilligungen angepasst worden. Sämtliche vor diesem Tag erteilten unbefristeten Bewilligungen müssen bis zum 1. Mai 2019 neu bewertet werden. Zunächst werden die unbefristet erteilten Bestandsbewilligungen neu bewertet, die nicht zu einem Nachteil (zum Beispiel Verpflichtung zur Sicherheitsleistung) führen. Bestandsbewilligungen, die nach Ablauf des Übergangszeitraumes ab 1. Mai 2019 strengeren Anforderungen nach dem UZK unterliegen (zum Beispiel Sicherheitsleistung für Verwahrungs- oder Zolllager), werden bundesweit einheitlich voraussichtlich zum Stichtag 1. Mai 2019 neu bewertet. Die Bewilligungsinhaber werden durch das zuständige Hauptzollamt über den Ablauf der Neubewertung sowie die Mitwirkungspflichten und einzureichenden Unterlagen informiert. Unbefristet erteilte Bestandsbewilligungen sind bis zum Abschluss ihrer Neubewertung gültig.

Weiterhin unklar ist, in welchem Umfang zukünftig Sicherheiten gemäß UZK zu stellen sind. Die Rahmenbedingungen sind weitgehend unbekannt und befinden

sich immer noch in der europaweiten Abstimmung. Besonders die Mitgliedsstaaten in Ost- und Südosteuropa sollen auf hohe Sicherheitsleistungen mit wenigen Ausnahmen bestehen. So ist zum Beispiel die Pflicht zur Absicherung der Einfuhrumsatzsteuer (EUSt) ebenfalls im EU-Recht verankert. Deutschland wird aber keine Sicherung der EUSt verlangen, wenn das Unternehmen vorsteuerabzugsberechtigt ist. Für Verwahrlager wird dagegen künftig eine Sicherheit verlangt werden. Eine Reduzierung der Sicherheitsleistungen ist dabei grundsätzlich möglich. Die Voraussetzungen hierfür orientieren sich an den Kriterien zur Erlangung des Status eines Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (AEO). Die vom UZK geforderte gesonderte Absicherung der Sicherheitsreduzierungen wird noch verhandelt. Der UVHH und die maritimen Verbände konnten die Bundesregierung überzeugen, diese Regelung abzulehnen. Nachdem diese Auffassung auch in den Benelux-Ländern Zuspruch gefunden hat, besteht Anlass zur Hoffnung, dass die zusätzliche Sicherung der Erleichterungen entfällt.

Die wirtschaftsfreundliche Ausgestaltung des Zollrechts ist ein wichtiger Wettbewerbsfaktor. Die Regeln müssen nicht nur verbindlich festgelegt, sondern auch in der EU einheitlich ausgelegt und angewendet werden. Hier zeigt sich ein deutlicher Interessenkonflikt zwischen den Anforderungen der Nordröhrenhäfen an eine schnelle Abfertigung und einem anderen Teil der EU-Staaten, die eine Maximierung der Abgabensicherheit – auch auf Kosten der Hafenwirtschaft – favorisieren.

Der UVHH ist in den Arbeitskreisen des ZDS und von FEPOR mit Experten vertreten und bringt sich in die europäische Diskussion ein. Auf Hamburger Ebene wird der gemeinsame Dialog mit den Zollbehörden im engen Schulterschluss mit den maritimen Verbänden und der Wirtschaftsbehörde geführt.



Eine schnelle Zollabfertigung ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafen unabdingbar.

FÜNF

Umweltschutz und Nachhaltigkeit

UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT



Ökonomie und Ökologie sind vereinbar.

UmweltPartnerschaft

Die UmweltPartnerschaft ist das Bündnis für freiwilligen betrieblichen Umweltschutz zwischen dem Hamburger Senat, vertreten durch die Behörde für Umwelt und Energie, und der Hamburger Wirtschaft, vertreten durch die Handelskammer, die Handwerkskammer, den Industrieverband Hamburg und den Unternehmensverband Hafen Hamburg. Der UVHH unterstützt dieses Bündnis seit 2007 als einer der Träger der UmweltPartnerschaft.

Das Arbeitsprogramm der UmweltPartnerschaft wird stets für fünf Jahre erstellt. Derzeit wird das Arbeitsprogramm für die Fortschreibungsperiode 2018 bis 2023 erarbeitet. Einer der Schwerpunkte des neuen Arbeitsprogramms soll der Bereich „Green Port“ werden.

Der UVHH bringt sich konstruktiv in die Diskussion ein, damit sinnvolle Umweltschutzmaßnahmen im Güterverkehrsbereich gefördert und freiwillige Maßnahmen umgesetzt werden.

Ein Ziel für die neue Arbeitsperiode der UmweltPartnerschaft Hamburg ist die Erhöhung der Zahl der UmweltPartner von derzeit etwa 1.000 Unternehmen auf rund 2.000 Betriebe im Jahr 2023. Aktuell sind circa 25 Prozent der UVHH-Mitgliedsunternehmen als UmweltPartner aktiv. Damit hat der UVHH von allen Trägern der UmweltPartnerschaft Hamburg den höchsten prozentualen Anteil unter seinen Mitgliedsunternehmen.

Forum Tideelbe

Anfang Dezember 2016 wurde das „Forum Tideelbe“ gegründet. Aufgabe des Forums ist es, strombauliche Maßnahmen zu ermitteln, mit denen die Tidedynamik der Elbe zwischen der Elbmündung und Hamburg so verändert werden kann, dass der Sedimenteneintrag in den Hamburger Hafen dauerhaft reduziert wird.

Um den Sedimenttransport zu verringern, soll die Tideelbe insbesondere wieder mehr Raum erhalten, zum Beispiel durch die Schaffung von Flachwassergebieten oder durch die Wiederanbindung von Nebenarmen der Elbe. Das „Forum Tideelbe“ wird hierzu eine Rangliste besonders geeigneter, ökologisch verträglicher und in der Region akzeptierter strombaulicher Maßnahmen als Entscheidungshilfe für die Politik und Verwaltung erarbeiten. Die strombaulichen Maßnahmen werden im Forum mit mehr als 50 Vertretern verschiedener Interessengruppen aus der Region erörtert. Unter ihnen befinden sich Vertreter der Umweltbehörden der Länder Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg, der Kommunen und Landkreise an der Unterelbe, der Wasserstraßenverwaltung des Bundes und der BWVI und HPA sowie Wasser- und Bodenverbände, Naturschutz- und Umweltverbände und Vertreter von Landwirtschaft, Wassersport, Fischerei und Wirtschaft.

Die Hamburger Hafenwirtschaft wird im Forum durch den UVHH vertreten. Der UVHH tritt im „Forum Tideelbe“ insbesondere für eine schnelle Umsetzung von ersten Strombaumaßnahmen zur Reduzierung des Sedimenteneintrags im Hamburger Hafen ein. Neben den

Sitzungen der Gremien wird sich das „Forum Tideelbe“ einmal jährlich mit seiner Arbeit an eine breitere Öffentlichkeit richten. An wechselnden Orten entlang der Unterelbe werden Symposien zu aktuellen Fragen rund um die Tideelbe stattfinden.

Emissionsminderung in der Hafenschifffahrt

Die Hafenschifffahrt steht aktuell besonders im Fokus der Umweltpolitik. Ein Großteil des Gewerbes hat bereits Effizienzprogramme umgesetzt. Zu den Einsparmaßnahmen gehören zum Beispiel die Landstromversorgung, Verbrauchsanzeigen, Energieaudits, Mitarbeiter Schulungen oder die Rumpfoptimierung. Eine weitere Umweltmaßnahme kann der Einsatz von synthetischen Kraftstoffen sein. Mit dem GTL-Verfahren (Gas-to-Liquids) wird Erdgas zu Kohlenwasserstoffen umgewandelt. Die gewonnene farb- und geruchlose Flüssigkeit ist schwefelfrei und enthält weder aromatische Verbindungen noch organischen Stickstoff. GTL hat eine geringere Wassergefährdungsklasse als herkömmlicher Diesel. Die höhere Zündwilligkeit sorgt für einen bis zu 5 db leiseren Motorlauf. Umbaukosten entstehen nicht, sodass die Emissionsvorteile durch einfaches Tanken realisiert werden können. Erste Messungen haben den Ausstoß von bis zu 70 Prozent weniger Ruß, bis zu 20 Prozent weniger Stickoxide und bis zu 9 Prozent weniger Kohlendioxid ergeben.

Unter der Federführung des UVHH und des unter dem Dach des UVHH arbeitenden Hafenschiffahrtsverbandes wurde ein Feldversuch mit GTL-Diesel initiiert, an dem 20 Hafenfahrzeuge teilnehmen. Parallel setzt sich der UVHH dafür ein, dass Fördermöglichkeiten zur Abfederung der Mehrkosten beim Einsatz von innovativen Kraftstoffen geschaffen werden.

Luftreinhalteplan

Anfang Mai 2017 hat der Hamburger Senat einen Entwurf für die zweite Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans vorgelegt. Der Entwurf enthält ein Maßnahmenbündel, mit dem die Belastung der Hamburger Luft mit Stickstoffdioxid (NO₂) reduziert werden soll. Vorausgegangen war ein Urteil des Hamburger Verwaltungsgerichts vom November 2014, in dem die Stadt zur Vorlage eines neuen Luftreinhalteplans spätestens bis zum 30. Juni 2017 verpflichtet worden war. Der neue Luftreinhalteplan enthält unter anderem auch Maßnahmen im Hafen zur Reduzierung der Luftbelastung in den benachbarten Stadtteilen am Nordufer der Elbe. So sollen vier sogenannte Powerpacs zur Stromversorgung von Schiffen in Betrieb gehen. Außerdem sind Landstromanlagen am Containerterminal Altenwerder und am Eurogate-Containerterminal vorgesehen. Zudem enthält der Luftreinhalteplan die Einführung einer emissionsabhängigen Entgeltkomponente beim Hafengeld, durch die Schiffe mit einer guten Umweltbilanz belohnt werden sollen. Weitere Komponenten des Luftreinhalteplans sind der Ausbau der Elektrifizierung der Hafenbahn, die Nachrüstung von Dieselloks mit Abgasreinigungssystemen, die Ausstattung der Hafenfähren mit Partikelfiltern und ihre sukzessive Umrüstung mit emissionsärmeren Antrieben, die emissionsarme Versorgung von Kreuz-

fahrtschiffen, die Verlagerung von Hafenumfuhren auf den Wasserweg sowie ein System zur Förderung von Lkw mit mindestens Euro-5-Abgasnorm.

Der UVVH hat im Juni 2017 eine umfangreiche Stellungnahme zum Luftreinhalteplan abgegeben und darin insbesondere darauf hingewiesen, dass die Hafenwirtschaft in den letzten Jahren bereits eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt hat, um die Emissionen der eigenen Terminalanlagen zu reduzieren. Es ist daher grundsätzlich folgerichtig, dass der Senat mit seinen Vorschlägen vorzugsweise bei den Verkehrsträgern Schiff, Lkw und Bahn ansetzt. Gleichwohl müssen auch hier technische Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit sowie Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens berücksichtigt werden. Hierbei ist Augenmaß gefragt. Nach seinem Inkrafttreten Ende Juni 2017 soll der Luftreinhalteplan schrittweise bis 2025 umgesetzt werden.

*Ausbau und Nutzung
alternativer Energiequellen schreiten
im Hafen weiter voran.*



SECHS

HAFENSICHERHEIT

IT-Sicherheitsgesetz und BSI-Kritisverordnung

Ende Februar 2017 hat das Bundesministerium des Internen (BMI) den Referentenentwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der sogenannten BSI-Kritisverordnung vorgelegt. Mit dem Verordnungsentwurf soll unter anderem festgelegt werden, welche Anlagen im Sektor Transport und Verkehr als Kritische Infrastrukturen gelten, die die Pflichten nach dem IT-Sicherheitsgesetz erfüllen müssen. Ob eine Anlage als Kritische Infrastruktur gilt, ist dabei zweistufig zu prüfen: In einem ersten Schritt ist zu ermitteln, ob eine als kritisch anzusehende Dienstleistung vorliegt (qualitatives Kriterium). Die BSI-Kritisverordnung sieht den öffentlichen Personen- und Güterverkehr sowie den Bereich Logistik als solche kritischen Versorgungsdienstleistungen an. In einem zweiten Schritt ist zu prüfen, ob die Einrichtung oder Anlage, mit der die Dienstleistung erbracht wird, einen als bedeutend anzusehenden Versorgungsgrad erreicht (quantitatives Kriterium). Hierzu werden in der BSI-Kritisverordnung Schwellenwerte für bestimmte Anlagenkategorien definiert, ab deren Erreichen eine Anlage als Kritische Infrastruktur gilt.

Der UVHH hat umfangreiche Kritik am Verordnungsentwurf geübt und diese über den für Bundesrecht zuständigen ZDS auf Bundesebene platziert. Die Kritikpunkte

Die Seehafenverkehrswirtschaft tauscht bereits seit mehr als 30 Jahren Transportdaten über den neutralen IT-Dienstleister DAKOSY aus.

sind unter anderem in ein gemeinsames Schreiben von Verbänden des Verkehrssektors eingeflossen, das Anfang März 2017 an Bundesverkehrsminister Dobrindt und an den nationalen Normenkontrollrat gesandt worden ist.

Die Erste Verordnung zur Änderung der BSI-Kritisverordnung ist am 30. Juni 2017 in Kraft getreten. Im Ergebnis konnte insbesondere erreicht werden, dass der zunächst für den Logistikbereich vorgesehene Schwellenwert einer jährlichen Gütermenge von 1,9 Mio. t nicht in die Verordnung gelangt ist. Vielmehr wurde der Schwellenwert der Gütermenge, ab der eine Anlage als Kritische Infrastruktur gilt, auf 17 Mio. t pro Jahr angehoben. Damit fallen deutlich weniger Anlagen als ursprünglich geplant in den Anwendungsbereich von BSI-Kritisverordnung und IT-Sicherheitsgesetz. Der UVHH wird sich weiterhin zusammen mit dem ZDS dafür einsetzen, dass durch die neuen rechtlichen Vorschriften zur IT-Sicherheit sinnvolle Sicherheitsfortschritte erzielt und unnötige Bürokratiekosten vermieden werden.



Seveso III und Sicherheitsabstände

Im Störfallrecht sieht das Gesetz zur Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie unter anderem vor, dass zukünftig eine Verwaltungsvorschrift „Technische Anleitung Abstand“ („TA Abstand“) geschaffen werden soll. Die „TA Abstand“ soll den Vollzug des Abstandsgebots zwischen Störfallbetrieben und schutzbedürftigen Nutzungen, wie zum Beispiel Wohnbebauung, erleichtern und zukünftig bundeseinheitliche Maßstäbe zur Bemessung des Sicherheitsabstands vorgeben. Die Bundesregierung hat ange-

kündigt, die „TA Abstand“ schnellstmöglich erlassen zu wollen. Laut Bundesregierung sollen in den Prozess alle betroffenen Bereiche – Umwelt, Bauen und Wirtschaft – einbezogen werden. Der UVHH wird sich dafür einsetzen, dass bei der Ausarbeitung der „TA Abstand“ auch die Interessen der Seehafenbetriebe angemessene Berücksichtigung finden.

Es muss auch in Zukunft gewährleistet sein, dass der Hafen alle Arten von Gütern umschlagen kann.



SIEBEN

TARIFPOLITIK

TARIFPOLITIK

Lohntarifvertrag Hafenarbeiter

Bei den Tarifverhandlungen auf Bundesebene über die Löhne der Hafenarbeiter forderte ver.di in diesem Jahr eine tabellenwirksame Lohnerhöhung von 5,7 Prozent, eine Erhöhung der A-Pauschale um 450 Euro und die Erhöhung des bisherigen Arbeitgeberzuschusses zur betrieblichen Altersvorsorge um 45 Euro bei einer Laufzeit von zwölf Monaten. Die Forderung war deutlich höher als jene aus dem Vorjahr.

Nach drei schwierigen Verhandlungsrunden haben sich der ZDS und ver.di am 4. Mai 2017 auf den folgenden Lohntarifabschluss geeinigt:

1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben werden

ab 1. Juni 2017 tabellenwirksam um 2,7 Prozent angehoben.

2. Die Laufzeit des Lohntarifvertrags beträgt zwölf Monate.
3. Für Betriebe der Kategorie A (insbesondere Vollcontainerbetriebe) wird die Zulage ab dem 1. Juni 2017 um 300 Euro erhöht. Die Zulagen hinsichtlich der Betriebe anderer Kategorien bleiben unverändert.
4. Der zweckgebundene Zuschlag zu versicherungsförmigen Altersvorsorgesystemen wird ab dem 1. Juni 2017 um 10 Euro brutto für jeden Kalendermonat erhöht.
5. Der Inflationsausgleich gemäß Ziffer I.2 des Lohntarifvertrags für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird auf einen Wert von 1,8 Prozent festgelegt.



Gehaltstarifvertrag für kaufmännische und technische Angestellte

Hinsichtlich der kaufmännischen und technischen Angestellten haben der UVHH und ver.di bereits 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.

Grundlegende redaktionelle Überarbeitung der Sonderbestimmungen für den Hamburger Hafen sowie der Tarifwerke für die technischen und kaufmännischen Angestellten

In diesem Jahr wurden sowohl die Sonderbestimmungen Hamburger Hafen (Hafenarbeiter), das Tarifwerk für die technischen Angestellten als auch das Tarifwerk für die kaufmännischen Angestellten grundlegend redaktionell überarbeitet.

Lohntarifvertrag Logistik

Am 23. Mai 2017 fanden zwischen dem UVHH und ver.di Tarifverhandlungen zum Lohntarifvertrag für gewerbliche Arbeitnehmer in Logistik-Unternehmen statt. Die Tarifvertragsparteien verständigten sich auf folgendes Ergebnis:

1. *Die Stundenlöhne der gewerblichen Arbeitnehmer in Logistik-Unternehmen des Hamburger Hafens erhöhen sich ab 1. Juni 2017 jeweils um 0,40 Euro.*
2. *Die Laufzeit des Tarifvertrags – beginnend mit dem 1. Juni 2017 – beträgt zwölf Monate.*

Es konnten dadurch Dutzende Tarifverträge, Sonderregelungen, Vereinbarungen und Protokollnotizen wegfallen. Die zahlreichen, zur Unübersichtlichkeit des Tarifwerks beitragenden Protokollnotizen und sonstigen Vereinbarungen wurden in die Rahmentarifverträge eingearbeitet. Diese Überarbeitung bewirkt eine deutliche Verbesserung der Lesbarkeit und Übersichtlichkeit der Tarifwerke.

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



In der Funktion als Arbeitgeberorganisation gehört der Abschluss von Tarifverträgen zu den wichtigen und laufenden Arbeiten des UVHH.

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.



UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E. V.



Präsidium

Präsident:

Gunther Bonz

Vizepräsidenten:

Heinz Brandt
Ulfert Cornelius
Robert M. Eckelmann
Rainer Fabian
Holger Jungerberg

Geschäftsführendes**Präsidiumsmitglied:**

Norman Zurke

Hafenrat

Vorsitzender:

Hubertus Ritzke

Mitglieder:

Michael Beyer
Dr. Georg Böttner
Thomas Brügmann
Michael Bruhns
Hartmut Buß
Thomas D. Cotterell
Mathias Dylewitz
Klaus Ehlers
Lars Freytag
Sven Gura
Horst Hagel
Jochen Kemme
Jaana Kleinschmit von Lengefeld
Peter Lindenau
Ralf Nörtemann
Tim Schaefer
Wolfgang Schiemann
Claudia Schmitt
Holger Seifart
Wolfgang Sippel
Derek Stafford
Angela Titzrath
Hartmut Wolberg

Geschäftsstelle

Hauptgeschäftsführer:

Norman Zurke

**Stellvertretende
Geschäftsführerin:**

Ina Luderer

Mitarbeiter:

Dr. Peter Hesse
Knut Heykena
Kerstin Lieb
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
E-Mail: info@uvhh.de
Webadresse: www.uvhh.de

Herausgeber: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.

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

Fotos: BMWi/Maurice Weiss (Seite 31), ELBE&FLUT/Jonas Bloss
(Seite 21), ELBE&FLUT/Thomas Hampel (Seite 12, 18, 27, 28/29,
34/35, 39, 42, 44), ELBE&FLUT/Heinz-Joachim Hettchen (Seite 23,
32, 41), Ina Luderer (Seite 22, 37, 45), UVHH (Seite 4), UVHH/
Märtns Consult (Seite 24)

Konzept und Design: ELBE&FLUT, Hamburg

Druck: Albert Bauer Companies, 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