



HAFEN HAMBURG

UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.

Jahresbericht 2019





HAFEN HAMBURG

**UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.**

Jahresbericht 2019

INHALT

VORWORT	4
EINS GLOBALE RAHMENBEDINGUNGEN	7
ZWEI WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS	10
2.1 <i>Umschlagsentwicklung</i>	11
2.2 <i>Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung</i>	16
DREI AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR	18
3.1 <i>Seewärtige Zufahrt</i>	19
3.2 <i>Straßeninfrastruktur</i>	21
3.3 <i>Schieneninfrastruktur</i>	25
3.4 <i>Binnenwasserstraßen</i>	27

VIER	HAFEN- UND VERKEHRSPOLITIK	30
4.1	<i>Die Hafen- und Verkehrspolitik des Hamburger Senats</i>	31
4.2	<i>Die Hafen- und Verkehrspolitik des Bundes</i>	37
4.3	<i>Die Hafen- und Verkehrspolitik der Europäischen Union</i>	41
FÜNF	UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT	42
SECHS	HAFENSICHERHEIT	46
SIEBEN	TARIFPOLITIK	48
	GREMIEN UND GESCHÄFTSSTELLE	52

VORWORT

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

endlich kann dieses Jahr mit dem Fahrriennenausbau von Unter- und Außenelbe begonnen werden. Über 17 Jahre Planungs- und Genehmigungsdauer haben dem Hamburger Hafen einen erheblichen Schaden zugefügt, und auch das Image des Logistikstandorts hat gelitten. Wie groß dieser Schaden ist, zeigt die Umschlagsentwicklung im Vergleich zu unseren wichtigsten Wettbewerbshäfen in den letzten zehn Jahren:

*2009–2018:
Hamburg: - 10 Prozent
Rotterdam: + 27 Prozent
Antwerpen: + 27 Prozent*



*Gunther Bonz,
Präsident des UVHH*

Es wird viele Jahre dauern, um diese Mengenverluste wieder ausgleichen zu können. Die Unternehmen im Hamburger Hafen sind im Wettbewerb zu unseren Konkurrenten in Rotterdam und Antwerpen aber noch weiteren politisch bedingten erheblichen Nachteilen ausgesetzt:

– Einfuhrumsatzsteuer: Seit über 17 Jahren versucht die deutsche Logistikbranche, die steuerliche Benachteiligung bei Importen über deutsche Seehäfen gegenüber ihren Wettbewerbern in Rotterdam und Antwerpen zu beseitigen. Einige Speditionen steuern Importe allein aus diesem Grunde nicht über deutsche Seehäfen, sondern über Antwerpen oder Rotterdam. Die neue Bundesregierung hat erklärt, diese Benachteiligung zu beseitigen. Die Finanzministerkonferenz hat im Dezember 2018 konkrete Maßnahmen dazu beschlossen. Die vollständige Beseitigung dieser Benachteiligung soll allerdings noch mehrere Jahre benötigen. Nicht nur die Mühlen des deutschen Planungsrechts, sondern auch die der Zollverwaltung mahlen im Schneckentempo, während unsere Wettbewerber im Schnellzug unterwegs sind.

– Steuerskandal „Tonnage Tax für ausgewählte Terminalbetriebe“: Die OECD hat im Rahmen einer Untersuchung über Subventionen im Maritimen Sektor einen unglaublichen Steuerskandal aufgedeckt. Durch Entscheidungen der EU-Kommission können seit 1996 einige Reeder für ihre Terminalgeschäfte unter anderem in Rotterdam und Antwerpen die im Vergleich zu den normalen Steuersätzen äußerst günstige und eigentlich nur für Schiffe gedachte Tonnage Tax anwenden. In Deutschland oder Frankreich tätige Terminalunternehmen zahlen hingegen die normalen für jedes Unternehmen gelgenden Steuersätze. Warum die EU-Kommission diese Privilegien unter anderem für bestimmte Hafenunternehmen in Rotterdam und Antwerpen erteilt hat, ist in den entsprechenden und von der OECD aufgedeckten Entscheidungen der EU-Kommission nicht dargelegt. Besonders grotesk wird die Situation noch dadurch, dass dieselbe EU-Kommission für die normale Unterhaltsbaggerung sowie den Ausbau der öffentlichen Infrastruktur (Stichwort: Erweiterung von Drehkreisen für große Schiffe) im Hamburger Hafen das Beihilferecht anwenden will. Wird „heimlich“ die Main-Port-Strategie Rotterdams gestützt? Hier gibt es Aufklärungs- und Anpassungsbedarf – das

am 26. Mai 2019 neu gewählte EU-Parlament ist ebenso gefordert wie Senat und Bundesregierung.

– Schwergutverkehr: Hamburg als Universalhafen leidet besonders unter der über Jahrzehnte vernachlässigten Infrastruktur. Viele Brücken sind so marode, dass Schwergutverkehre zum Hamburger Hafen diese nicht mehr nutzen können. Wenn dann auch noch die Genehmigungen für solche Verkehre mehrere Wochen beanspruchen, wandert entsprechender Umschlag vor allem nach Antwerpen ab. Hoffentlich führt eine Initiative der Hamburger Wirtschaftsbehörde, die entsprechenden Genehmigungsverfahren zu bündeln und zu straffen, schnell zu Erfolgen.

– EU-Umweltrecht (Seveso III): Die EU-Richtlinie für Gefahrgüter (Seveso III) gilt in allen EU-Mitgliedstaaten. Die gesetzgeberische Umsetzung und die Anwendung/Auslegung einzelner Vorschriften durch die nationalen und regionalen Behörden ist jedoch höchst unterschiedlich. Hamburger Hafenfirmen sollen zum Beispiel sehr große Abstandsregelungen einhalten. Wenn mit Tischtennisbällen gefüllte Container bereits „Gefahrgut“ in diesem Sinne sind, wandert wegen der damit verbundenen Schwierigkeiten entsprechende Ware an unsere Konkurrenten ab. In Antwerpen gelten andere Maßstäbe.

Hamburger Hafenunternehmen haben in Abstimmung mit ihren Kunden gegenüber dem Hamburger Senat erklärt, freiwillig künftig auf jeden Umschlag mit radioaktiven Stoffen aus Kernkraftanlagen zu verzichten.

Die Hamburger Hafenwirtschaft ist im Bereich Umwelt- und Ressourcenschutz europaweit führend. Die Deckung des Strombedarfs für den Güterumschlag aus eigener Windkraftanlage auf einem Terminal, batteriebetriebene Fahrzeuge für den Containerumschlag, Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von 2008 bis 2020 um über 20 Prozent sind nur einige Beispiele. Im Rahmen einer Vereinbarung mit dem Senat haben die Hamburger Hafenunternehmen freiwillig Maßnahmen zur Energieeinsparung durchgeführt und dadurch werden jedes Jahr rund 80.000 t CO₂ eingespart. Alles Beispiele, die in Europa ihresgleichen

suchen. Zusammen mit dem hohen Bahnanteil im Güterhinterlandverkehr ist der Hamburger Hafen der Green Port Europas.

Auch im Bereich der Digitalisierung („Industrie 4.0“) ist die Hamburger Hafenwirtschaft europa- und teilweise weltweit führend. Die digitale Informationssteuerung und Übermittlung von Zoll- sowie Ladungsdaten über DAKOSY ist im Hamburger Hafen schon seit Jahren State of the Art. Das von der Wirtschaft getragene Unternehmen DAKOSY hat sich im Wettbewerb jüngst erfolgreich durchsetzen können und ist vom Frankfurter Flughafen für die IT-Unterstützung des dortigen Frachtverkehrs ausgewählt worden.

Das vor zehn Jahren von Hamburger Hafenunternehmen gegründete Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) koordiniert und steuert die Schiffsanläufe mit modernsten technischen Methoden und Systemen. Eine nach Auskunft vieler Häfen und Hafenunternehmen aus aller Welt einzigartige Innovation.

Die Hamburger Hafenwirtschaft ist nachhaltig, hoch modern und innovativ. Sie stellt sich nicht nur neuen Herausforderungen, sondern ist auch bei neuen Technologien führend – trotz aller dargestellten Benachteiligungen.

Der Hafen war, ist und wird auch weiterhin einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren der Stadt sein.

**In diesem Sinne
Ihr**



**Gunther Bonz
– Präsident –**



EINS

GLOBALE RAHMEN- BEDINGUNGEN

GLOBALE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Internationale Währungsfonds (IWF) sieht Gefahren für die Weltkonjunktur und hat seine Prognosen aus dem Vorjahr revidieren müssen. Das weltweite reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) nahm 2018 um 3,6 Prozent zu. Für das laufende Jahr wird ein Zuwachs von 3,3 Prozent erwartet. 2020 wird wieder mit einem Wachstum von 3,6 Prozent gerechnet. Kritisch für die künftige Entwicklung der Weltwirtschaft ist der weitere Verlauf der Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und der VR China sowie der EU. Politische Risiken, wie ein ungeordneter Brexit, werden ebenfalls den konjunkturellen Rahmen bestimmen.

Die Entwicklungs- und Schwellenländer wachsen stabil, wobei sich die Lage in den Regionen unterschiedlich darstellt. Indien setzt sein hohes Wachstum fort, während sich in China Tendenzen zeigen, die auf ein künftiges Abflachen der Wachstumskurve hindeuten. Neben innenpolitischen Maßnahmen zur Wirtschaftssteuerung sind hier auch die latenten Gefahren des Handelsstreites mit den USA zu nennen. Russlands Konjunktur wird von den politischen Rahmenbedingungen sowie schwächeren Rohstoffmärkten belastet. Die Wachstumsaussichten im Mittleren Osten, Latein- und Südamerika sowie den Sub-Sahara-Staaten werden vom IWF pessimistischer eingeschätzt, als in den Entwicklungsregionen Asiens.

Das Wachstum der Industrienationen stabilisiert sich auf niedrigem Niveau, wobei die Aussichten in den USA weiterhin positiver erscheinen als in der Eurozone. Protektionistische Maßnahmen und expansive Fiskalpolitik können positive Effekte haben, die sich in der Regel jedoch als nicht dauerhaft erweisen. Entsprechend nimmt der IWF für die Vereinigten Staaten abnehmende Wachstumsraten im laufenden und kommenden Jahr an.

Die Aussichten für Europa werden durch die möglichen Verwerfungen eines ungeregelten Brexits belastet. (Quelle: Internationaler Währungsfonds – World Economic Outlook, April 2019).

Deutschlands BIP ist 2018 das neunte Mal in Folge gewachsen. Beschäftigung, Binnennachfrage, Wertschöpfung, Außenhandel und Haushaltsüberschuss befinden sich auf Rekordniveau, auch wenn die Zuwachsraten nicht mehr die Höhe der Vorjahre erreichen. Gegen diesen Trend haben die Vorratsbestände überproportional zugenommen. Der Außenbeitrag ist weiterhin leicht negativ, weil die Importe stärker gewachsen sind als die Exporte (Quelle: Statistisches Bundesamt, Januar 2019).

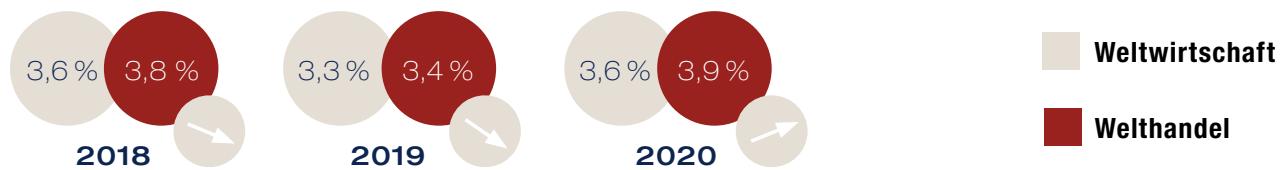
Die politischen Unsicherheiten mit der Gefahr einer Eskalation der Handelsstreitigkeiten wirken sich direkt auf den Welthandel aus. Der IWF nimmt daher an, dass sich dieser in etwa gleichlaufend mit dem Welt-BIP entwickeln wird.

Es ist leider festzustellen, dass die Kritik an der Globalisierung vielfach in der gesellschaftlichen Mitte angekommen ist. Dies fällt mit der Entwicklung neuer Technologien zusammen, deren Folgen für die zukünftige Arbeitsteilung noch nicht absehbar sind. Der 3-D-Druck verändert Fertigungsprozesse und löst diese tendenziell vom Fabrikgelände. Die Entwicklung von künstlicher Intelligenz und die damit verbundenen Automatisierungsprozesse beeinflussen viele angestammte Tätigkeiten in der Verwaltung und der Dienstleistungsbranche.

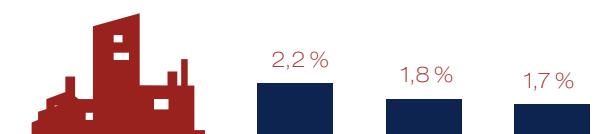
Diese Veränderungen treffen Facharbeiter in der Industrie ebenso wie kaufmännische Angestellte aller Qualifikationsstufen und Hierarchieebenen – also Berufsbilder, die allgemein der politisch relevanten bürgerlichen Mittelschicht zugerechnet werden. Der Wandlungsprozess wird vielfach nicht als Chance wahrgenommen, sondern als von außen auferlegte Erschwernis begriffen. Teile der Politik nehmen diese Abstiegsängste auf und argumentieren, dass die Bevölkerung „unfair“ behandelt wird und die „Kontrolle“ über das eigene Land zurückerlangt werden muss. Für dieses Ziel soll die Beschränkung des freien Verkehrs von Personen, Waren und Dienstleistungen ein adäquates Mittel sein.

Auch wenn die Ergebnisse von Protektionismus kurzfristig erfolgreich erscheinen, sind die Folgen eines Handelsstreits auf lange Sicht verheerend. Technischer und gesellschaftlicher Fortschritt haben langfristig immer zu steigendem Wohlstand geführt. Der Universalhafen Hamburg als „Tor zur Welt“ ist der Beweis dafür, dass eine nachhaltige Entwicklung nur in einem freien Wirtschaftssystem erfolgen kann.

IWF-ZAHLEN FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTHANDEL

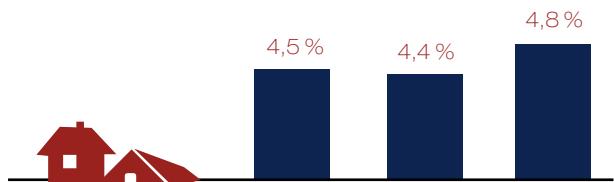


Industrienationen



	2018	2019	2020
USA	2,9 %	2,3 %	1,9 %
Japan	0,8 %	1,0 %	0,5 %
EU	2,1 %	1,6 %	1,7 %
Deutschland	1,5 %	0,8 %	1,4 %

Entwicklungs- und Schwellenländer



	2018	2019	2020
Russland	2,3 %	1,6 %	1,7 %
China	6,6 %	6,3 %	6,1 %
Indien	7,1 %	7,3 %	7,5 %
Brasilien	1,1 %	2,1 %	2,5 %

Quelle: IWF, April 2019

ZWEI

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

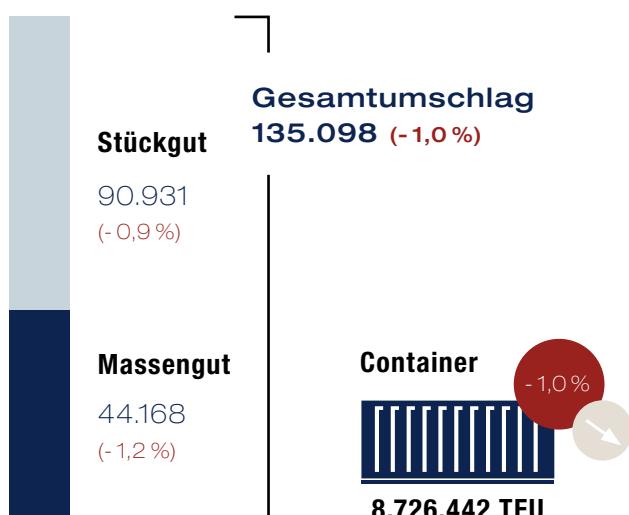
2.1 *Umschlagsentwicklung*

Der Güterumschlag im Hamburger Hafen hat sich 2018 um 1,0 Prozent auf 135,1 Mio. t. verringert.

Der Containerumschlag sank leicht von 8,8 auf 8,7 Mio. TEU, wobei der Rückgang ausschließlich auf eine sinkende Anzahl von Leercontainern zurückzuführen ist. Die seit Jahren stabile Menge der beladenen Container bestätigt die wichtige Stellung der lokalen Industrie in der Metropolregion sowie die Stärken des Hafens im Hinterlandverkehr.

GESAMTUMSCHLAG HAFEN HAMBURG 2018

Angaben in 1.000 t



China ist nach wie vor der stärkste Handelspartner der Hansestadt. Auch wenn die Mengen im Vergleich zum Vorjahr geringfügig abgenommen haben, steht die Volksrepublik immer noch für etwa ein Drittel des gesamten Warenaustausches im Containerverkehr. Singapur, als traditionelles Drehkreuz für asiatische Produkte, konnte sich dieser allgemeinen Entwicklung ebenfalls nicht entziehen und tendierte im Ranking der wichtigsten Handelspartner des Hamburger Hafens ebenfalls etwas schwächer.

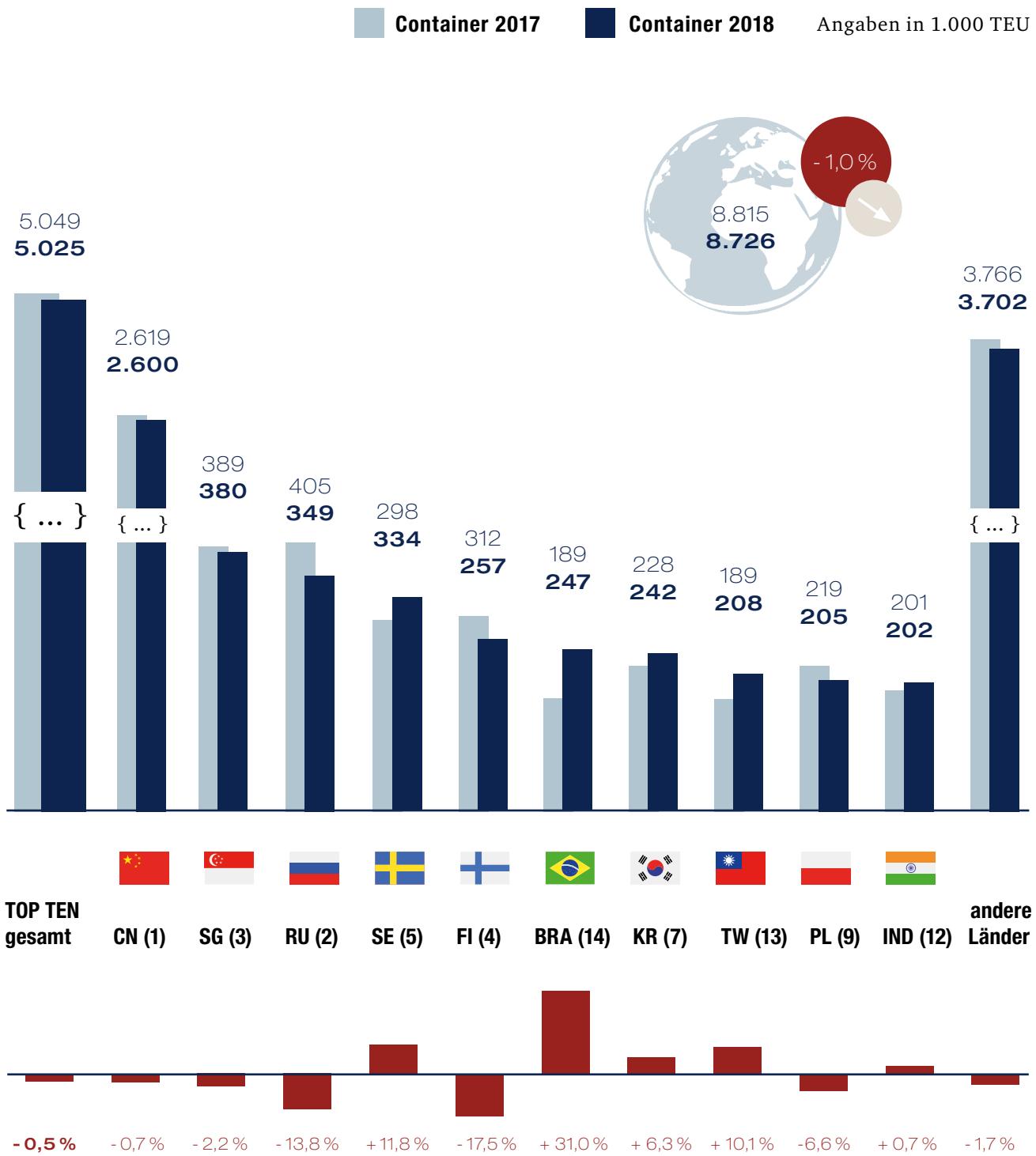
Die Russlandverkehre, zu denen auch die Gütermengen zählen, die von Hamburg via Finnland nach Russland transportiert werden, sind aufgrund der anhaltend schwierigen politischen Rahmenbedingungen weiter zurückgegangen, sodass beide Länder im Ranking je einen Platz nach unten gerutscht sind.

Polen und Südkorea haben ihre Vorjahrespositionen halten können.

2018 hat es drei Veränderungen unter den Top Ten der Handelspartner gegeben. Neu dabei sind Brasilien, Taiwan und Indien.

Quelle: Hamburg Port Authority

DIE ZEHN WICHTIGSTEN HANDELSPARTNER IM CONTAINERVERKEHR



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



Die CMA CGM NEVADA beim Anlegemanöver
im Waltershofer Hafen

Brasilien und Indien konnten sich aufgrund positiver wirtschaftlicher Rahmenbedingungen verbessern. Im Handel mit Taiwan spielt ein Wechsel in den Liniendiensten eine entscheidende Rolle. Die folgenden Destinationen sind nicht mehr in den Top Ten vertreten. Malaysia ist von Platz acht auf den elften Rang abgerutscht, die Vereinigten Arabischen Emirate von zehn auf zwölf und das Vereinigte Königreich von Platz sechs auf Platz 14.

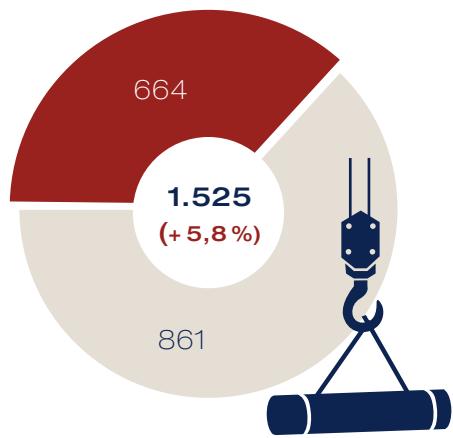
Der Umschlag von nicht containerisiertem Stückgut und RoRo-Ladung konnte 2018 deutlich zulegen. Der Import von Metallen sowie Projektladung und Kraftfahrzeugen stieg stark an. Der Export ist insgesamt aufgrund schwacher Zahlen bei der Verschiffung von Eisen- und Stahl zurückgegangen. Demgegenüber stand ein solides Wachstum bei Projektladung sowie dem Versand von Kraftfahrzeugen.

UNIVERSALHAFEN HAMBURG: WICHTIGE GÜTERGRUPPEN IM NICHT CONTAINERISIERTEN UMSCHLAG 2018

Import

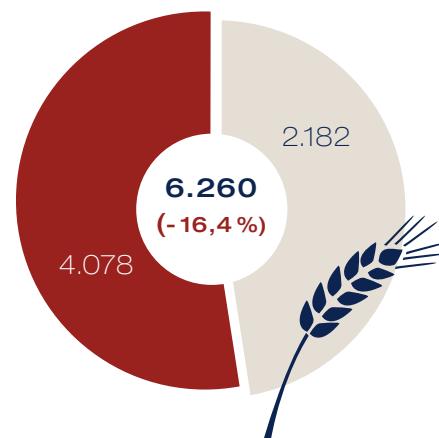
Export

Angaben in 1.000 t



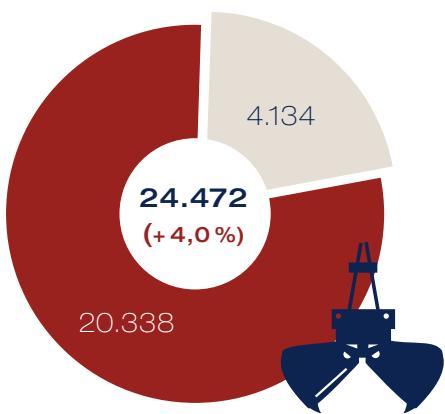
Konventionelles Stückgut:

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



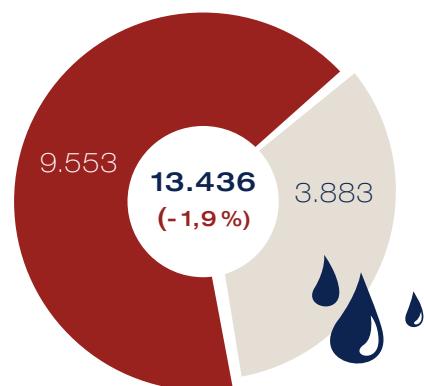
Sauggut:

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.

Die Mengen beim Massengutumschlag sind 2018 leicht gesunken. Bei den Sauggütern belasteten die geringen Getreideexporte aufgrund des trockenen Sommers die Umschlagszahlen. Im Segment Flüssigladung war ein besonderer Rückgang bei den Exporten von Mineralölprodukten zu beobachten. Der Bereich Greifergut hat sich dagegen erneut als stabilisierender Faktor in der Umschlagsstatistik erwiesen und konnte über alle Güterarten hinweg Zuwächse verzeichnen. Der Import von Eisenerz und Kohlen für die Stahlerzeugung spielt hier eine wichtige Rolle.

Vorläufige Umschlagsentwicklung 2019

Der Seegüterumschlag ist im ersten Quartal 2019 um 6 Prozent auf 34,6 Mio. t gestiegen. Der Zuwachs erstreckte sich über alle Güterarten. Der Containerumschlag wuchs vor allem wegen nach Hamburg verlegter Nordamerikadienste um 6,4 Prozent auf 2,3 Mio. TEU. Die gesamte Stückgutmenge stieg entsprechend um 5,4 Prozent auf 23,9 Mio. t. Noch erfreulicher entwickelte sich der Umschlag von Massengut. Aufgrund von gestiegenen Importmengen bei Mineralölprodukten, Ölfrüchten und Getreide konnte dieses Marktsegment um 7,5 Prozent auf 10,7 Mio. t zulegen.

Hansaport: Deutschlands größtes und hochautomatisiertes Terminal für den Umschlag von Kohle und Erzen



2.2 Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung

Die Umschlagsentwicklung der wichtigsten Nordranger Häfen weist im vergangenen Jahr deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Standorten auf. Die Gesamtmenge ist leicht angestiegen. Während die Stückgut- und TEU-Zahlen zugelegt haben, ging der Umschlag von Massengütern zurück. Die sinkende Nachfrage bei Mineralöl und Kohle sowie Ernteschwankungen machen sich an fast allen Standorten bemerkbar. Antwerpen konnte jedoch entgegen dem Trend in diesem Segment viel Ladung hinzu gewinnen und profitierte von den niedrigen Wasserständen auf dem Rhein.

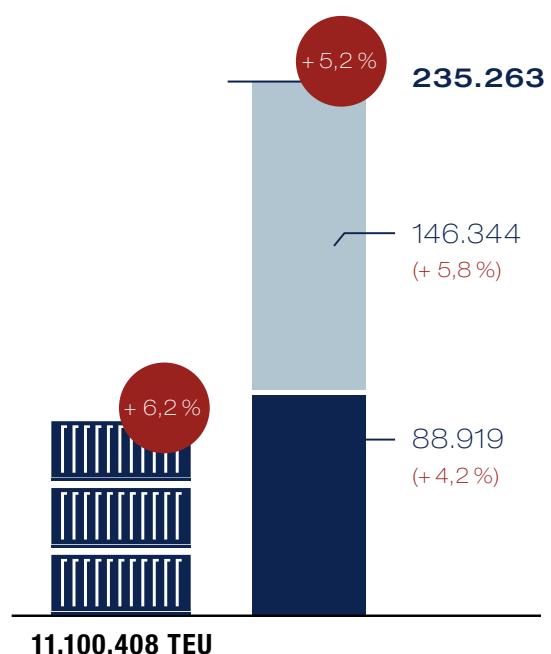
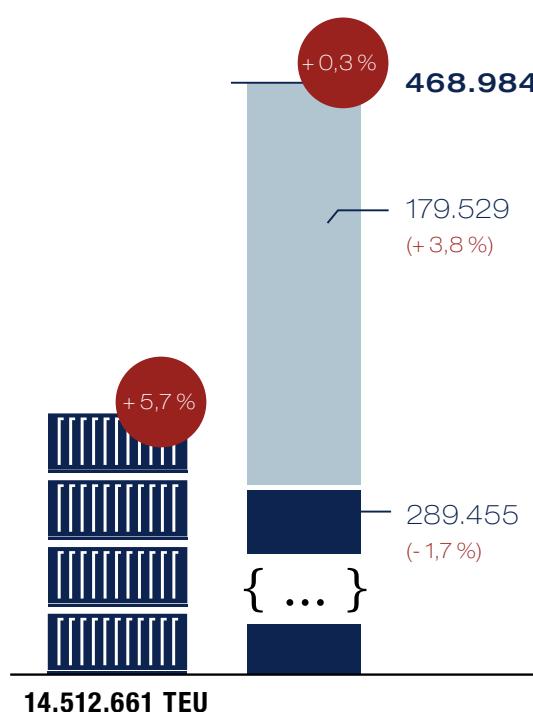
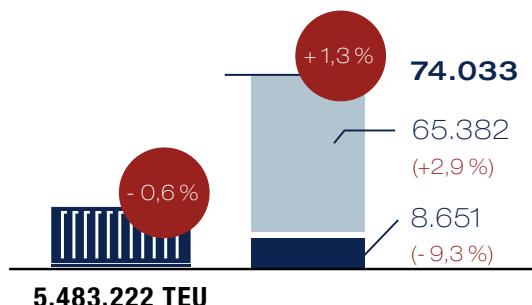
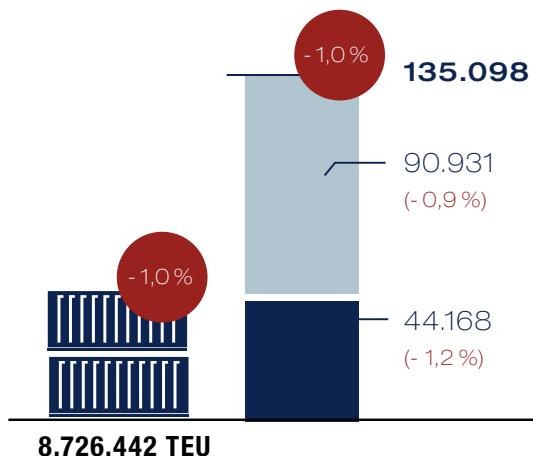
Im Container- und Stückgutbereich tendierten die deutschen Häfen erneut schwächer als die Westhäfen. Nachdem nun die Fahrrinnenanpassung der Elbe auf den Weg gebracht worden ist und für eine Verbesserung der Anbindung Hamburgs sorgt, müssen auch andere Wettbewerbsnachteile für die deutschen Hafenstandorte beseitigt werden. Besonders im Bereich der Einfuhrabfertigung sowie der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer sorgen administrative Hindernisse für einen Ladungsverlust.

SEEGÜTERUMSCHLAG IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE 2018

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



Umschlagsergebnisse im Vergleich



Quelle: Hafenverwaltungen

DREI

AUSBAU DER VERKEHRS- INFRASTRUKTUR

AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

3.1 *Seewärtige Zufahrt*

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

Im April 2019 ist mit der Vergabe der ersten Aufträge die vorerst letzte Hürde für die so dringend benötigte Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe genommen worden. Das Projekt erlangte damit vollziehbares Baurecht und kann umgesetzt werden.

Bevor die eigentlichen Baggerarbeiten beginnen können, müssen Unterwasserablagerungsflächen in der Elbe gebaut werden. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat die Aufträge hierfür bereits erteilt. Die Unterwasserbauwerke sollen rund 43 Mio. m³ Baggergut aufnehmen, welches bei den Vertiefungs- und Verbreiterungsarbeiten anfällt. Gleichzeitig sollen die Unterwasserbauwerke dazu beitragen, die Tideenergie zu dämpfen. In der zweiten Jahreshälfte wird mit der partiellen Verbreiterung der Fahrrinne begonnen. Von Glückstadt bis Hamburg soll die Fahrrinne um 20 m verbreitert werden. Damit besonders breite Schiffe einander passieren können, wird zusätzlich zwischen Wedel und Blankenese bis Ende 2019 eine rund 7 km lange Begegnungsbox gebaut, wodurch die Fahrrinne in diesem Bereich von 300 auf 385 m verbreitert wird.

Nach aktuellem Plan soll der überwiegende Teil der Baggerarbeiten im Jahr 2020 abgeschlossen sein. 2021 sind dann nur noch Restarbeiten am Köhlbrand erforderlich.

Bei aller Freude über den Ausbaubeginn darf nicht vergessen werden, dass dieses Projekt von den ersten Planungen bis zur endgültigen Realisierung mehr als 20 Jahre dauern wird. Durch die unverhältnismäßig lange Planungs- und Genehmigungsdauer der Fahrrinnenanpassung hat der Hamburger Hafen Marktanteile an Wettbewerber verloren. Unter weltwirtschaftlich schwierigen Rahmenbedingungen beginnt nun ein langer Aufholprozess, verlorene Marktanteile für den Hafen zurückzugewinnen.

Auch im vergangenen Jahr wurde eine große Anzahl von Großschiffen im Hamburger Hafen abgefertigt. Insgesamt liefen 1.050 außergewöhnlich große Fahrzeuge (AGF) mit einer Länge von mehr als 330 m und/oder einer Breite von mehr als 45 m den Hamburger Hafen an, davon 964 Containerschiffe. Dies ist im Vergleich zum Vorjahr (1.036 AGF) eine Steigerung von 1,4 Prozent. Insbesondere die Anläufe von Containerschiffen mit einer Kapazität von über 18.000 TEU nahmen zu. In 2018 waren es 150 Schiffe – ein Plus von über 47 Prozent zum Vorjahr. In diesem Jahr werden Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von bis zu 23.000 TEU erwartet.

Nord-Ostsee-Kanal

Im Jahr 2018 haben rund 30.000 Schiffe den Nord-Ostsee-Kanal befahren und insgesamt rund 87,5 Mio. t Güter transportiert. Trotz rückläufiger Schiffsbewegungen entspricht dies einem Plus von 1 Prozent in der Tonnage. Auch hier ist der Trend zu größeren Schiffen, die mehr Ladung durch den Nord-Ostsee-Kanal transportieren, erkennbar. Infolge des Russland-Embargos ist der Schiffsverkehr von und zu den russischen Häfen weiterhin rückläufig.

Aufgrund der hohen Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals für die deutschen Seehäfen hat der Bund 2018 insgesamt rund 155 Mio. Euro in die Sanierung des Kanals investiert, insbesondere in die Sanierung der Schleusenanlagen in Brunsbüttel und Kiel. Um mit der Sanierung der über 100 Jahre alten Schleusen in Brunsbüttel beginnen zu können, wird aktuell eine Ersatzschleuse, das heißt

eine fünfte Schleusenkammer, gebaut. Dafür wurden im ersten Schritt die Schleusenkammerwände eingebracht. Diese wurden in Spundwandbauweise mit einem auf Bohrpfählen gegründeten Stahlbetonüberbau errichtet. Derzeit erfolgt deren Rückverankerung. Im Anschluss daran erfolgt der Aushub der Schleusenkammer. Bis Ende 2022 soll der Neubau der fünften Schleusenkammer abgeschlossen sein. Die Gesamtkosten werden aller Voraussicht nach mehr als 500 Mio. Euro betragen. Ebenfalls gearbeitet wird an der Schleusenanlage Kiel-Holtenau. 2018 wurde der Bau des neuen Mitteldükers unter der Schleusenanlage abgeschlossen. In diesem Jahr soll das notwendige Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau der kleinen Schleuse eingeleitet werden. Auch der Ausbau der Oststrecke schreitet mit der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für die Lose 4 und 5 (Großkönigsförde bis Schinkel) weiter voran. Die Bauarbeiten werden in Kürze ausgeschrieben.

Feederschiff auf dem Nord-Ostsee-Kanal



3.2 Straßeninfrastruktur

In der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeiteten Kurzfristprognose Winter 2018/2019 wird davon ausgegangen, dass sich der Straßengüterverkehr trotz Anhebung der Mautsätze positiv entwickeln wird. Angeregt von der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung im grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr und der für den Lkw-Verkehr bedeutende Bauproduktion wird für das Jahr 2018 mit einem Wachstum um 2,2 Prozent im Aufkommen bzw. 3,4 Prozent in der Leistung gerechnet. Für die Jahre 2019 und 2020 werden ebenfalls keine gravierenden Änderungen in der Gesamtwirtschaft, im Außenhandel und in der Bauproduktion erwartet. Auch soll sich die Mautsatzerhöhung nicht gravierend auf die Transportnachfrage auswirken, sodass für den Straßengüterverkehr für 2019 und 2020 ein weiterer Anstieg prognostiziert wird, der auf 2,3 und 2,1 Prozent im Aufkommen bzw. 3,4 und 3,1 Prozent in der Leistung beziffert wird.

Die Sanierung und der Ausbau der Straßeninfrastruktur laufen weiterhin auf Hochtouren, was in der Folge zu vielen Baustellen führt. Nach Angaben des ADAC wurde 2018 an rund 30 Autobahnabschnitten gebaut. Dies schlägt sich auch in der Staubilanz nieder, die jedes Jahr vom ADAC veröffentlicht wird. Der größte Teil der Staus in Norddeutschland mit über 19.000 km entfiel auf die A7. In Hamburg war der Abschnitt zwischen Stellingen und dem Dreieck Hamburg-Nordwest am stärksten betroffen. Nachdem sich die Verkehrssituation in Hamburg im Frühjahr des letzten Jahres spürbar verschlechtert hatte, hat der UVHH gemeinsam mit zwei weiteren Verkehrsverbänden die Verkehrsbehörde zur Einrichtung eines „Runden Tisches Verkehr“ aufgefordert. Dieser ist mittlerweile eingerichtet und tagt seit einigen Monaten regelmäßig. Im Wesentlichen werden dort Bauabläufe und -zeitfester einzelner Maßnahmen auf den Bundesfernstraßen und wichtigen Stadtstraßen sowie Möglichkeiten eines verbesserten Verkehrsmanagements erörtert.

Mitte Dezember 2018 hat der Hamburger Senat ein Maßnahmenpaket zur Verkehrsflussoptimierung durch eine

verbesserte Koordinierung verabschiedet. Mit insgesamt 24 Einzelmaßnahmen, verteilt auf die Handlungsfelder Baustellenplanung und -ausführung, Störungsbeseitigung, Verkehrsmanagement, Kommunikation sowie Steuerung/Controlling, erhofft sich der Senat eine Verkehrsflussoptimierung. Dabei erfolgt eine Koordinierung der Baumaßnahmen nicht nur auf den Hauptverkehrsstraßen, sondern auch auf allen Bezirksstraßen, die von besonderer verkehrlicher Bedeutung sind. Zudem benennen die Bezirke jeweils zwei Verkehrskoordinatoren, damit Maßnahmen auf Bezirksebene eingebunden werden. Sämtliche Baumaßnahmen, Sondernutzungen, Veranstaltungen und Aufgrabungen auf verkehrlich wichtigen Straßen müssen der Baustellen-Koordinierungsstelle (KOST) angemeldet werden. Die KOST kann Maßnahmen verschieben oder aussetzen. Leitungsträger, wie zum Beispiel Hamburg Wasser, Stromnetz Hamburg, Gasnetz Hamburg, Hochbahn sowie die HPA, werden in die Koordinierung einbezogen. Dabei soll auch ein besonderes Augenmerk auf die spezifischen Anforderungen des Großraum- und Schwerverkehrs gelegt werden. Darüber hinaus wird mit Schleswig-Holstein, Niedersachsen und der neuen Autobahngesellschaft des Bundes eine gemeinsame Verkehrsmanagementzentrale für den Großraum Hamburg errichtet. Um entsprechende Kontrollen beispielsweise zur Einhaltung von Bauzeiten/Bauabsperrungen zu überprüfen und um auch bei kritischen Straßenabschnitten polizeiliche Maßnahmen durchführen zu können, werden die KOST und auch die Polizei personell verstärkt. Des Weiteren wird die Tätigkeit des Verkehrskoordinators dauerhaft fortgesetzt. Dieser erhält zudem mehr Kompetenzen, unter anderem das Recht bei den Staatsräten aller betroffenen Behörden sowie bei dem Präsidenten der Polizei und dem Leiter der Feuerwehr seine Position direkt vortragen zu können. Es wird außerdem eine monatlich tagende Steuerungsgruppe mit den Staatsräten für Verkehr, Bezirksaufsicht, Kultur und Medien, Umwelt und Energie sowie Inneres und allen sieben Bezirksamtsleitern eingerichtet.

Um den Zustand der Hauptverkehrsstraßen kontinuierlich zu verbessern, werden auch weiterhin zahlreiche Investitionen in das Straßennetz erforderlich sein. Hinzu kommen die geplanten Ausbau- und Neubaumaßnahmen an der A7, an der Wilhelmsburger Reichsstraße sowie an der A1.

Ausbau der A7

Der Ausbau der A7 schreitet weiter voran. Im Dezember 2018 konnte die auf 60 km Länge ausgebauten A7 auf schleswig-holsteinischem Gebiet für den Verkehr freigegeben werden. Neben der sechs- bzw. achtstreifigen Fahrbahnerweiterung wurden unter anderem auch 72 Brücken, der Lärmschutztunnel Schnelsen, 100.000 m² Lärmschutzwände, 70 Verkehrszeichenbrücken und zehn Rastanlagen erstellt. Der Auftragnehmer Via Solutions Nord wird die Autobahn bis 2044 betreiben.

Im Bereich Schnelsen läuft der Verkehr bereits durch einen 540 m langen Tunnel. Der Rohbau des zweiten Deckels ist bereits im Frühjahr 2019 fertiggestellt worden. Ende des Jahres werden die Tunnelbauarbeiten vollständig abgeschlossen sein.

Im April 2019 wurde die erste knapp 900 m lange Tunnelröhre in Stellingen in Betrieb genommen. 2020 soll auch diese Baumaßnahme abgeschlossen werden.

Ende 2018 hat die Hamburger Planfeststellungsbehörde die sechs- bzw. achtstreifige Erweiterung der Autobahn A7 im Planungsabschnitt Altona zwischen den Anschlussstellen HH-Othmarschen und HH-Volkspark genehmigt. Dies beinhaltet auch den Bau des über 2 km langen Lärmschutztunnels. Mit dem Bau des Deckels wird nach aktuellem Planungsstand 2020 begonnen.

Im Oktober des letzten Jahres wurde nach vier Jahren Bauzeit die neue Langenfelder Brücke vollständig dem Verkehr übergeben. Der Neubau erfolgte unter technisch anspruchsvollen Rahmenbedingungen bei laufendem Autobahnbetrieb und unterhalb der Brücke aufrechterhaltendem Schienen- und Straßenverkehr. Die neue Brücke überspannt mit rund 400 m 19 Bahngleise und zwei Stadtstraßen. Zusätzliche Fahrstreifen werden nach Fertigstellung des kompletten Bauabschnitts Stellingen die Kapazität der A7 deutlich erhöhen.

Seit Frühjahr 2019 laufen die ersten vorbereitenden Arbeiten an der Übergangskonstruktion südlich des Elbtunnels. Dieses Bauwerk muss komplett ersetzt werden. Damit während der Baumaßnahme alle Fahrspuren erhalten bleiben, wurde parallel zur A7 ein Damm aufgeschüttet, auf den ein Teil des Verkehrs umgeleitet wird. Zu verkehrlichen Einschränkungen auf der A7 wird es voraussichtlich ab dem vierten Quartal 2019 kommen. Die Hauptbauleistungen erfolgen im Zeitraum 2019 bis 2023.

Auch die Sanierung und Erweiterung der A7 im Bereich der Hochstraße Elbmarsch (K20) südlich des Elbtunnels laufen auf Hochtouren. Dabei ist eine innenseitige Verbreiterung des bestehenden Bauwerkes von sechs auf acht Fahrspuren geplant. Um die Risiken der Bauausführung zu minimieren, wurde ein Teilstück als Pilotmaßnahme vorab realisiert. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse fließen in die weitere Bauausführung und Ausschreibung der Maßnahme ein. Eine Fertigstellung ist für das Jahr 2024 vorgesehen.

A26-Ost – Hafenpassage

Die A26-Ost ist ein notwendiger Lückenschluss zwischen der A1 im Osten Hamburgs und der A7 im Westen. 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 Schadstoffimmissionen entlastet.

Der erste östliche gelegene Planungsabschnitt 6a (Moorburg) des Neubauprojektes ist bereits im Planfeststellungsverfahren. Hierfür wird 2019 die Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses erwartet. Für den Abschnitt 6b (Hafen) werden aktuell die Planunterlagen vorbereitet. Der letzte Planungsabschnitt der A26-Ost 6c (Wilhelmsburg) und die Planungen für den Bau des Autobahndreiecks A1/A26 sowie für die Erweiterung der A1 befinden sich in der Entwurfsplanung.

*Das Präsidium des UVHH
informiert sich über den Ausbau
der Bundesautobahn A7.*



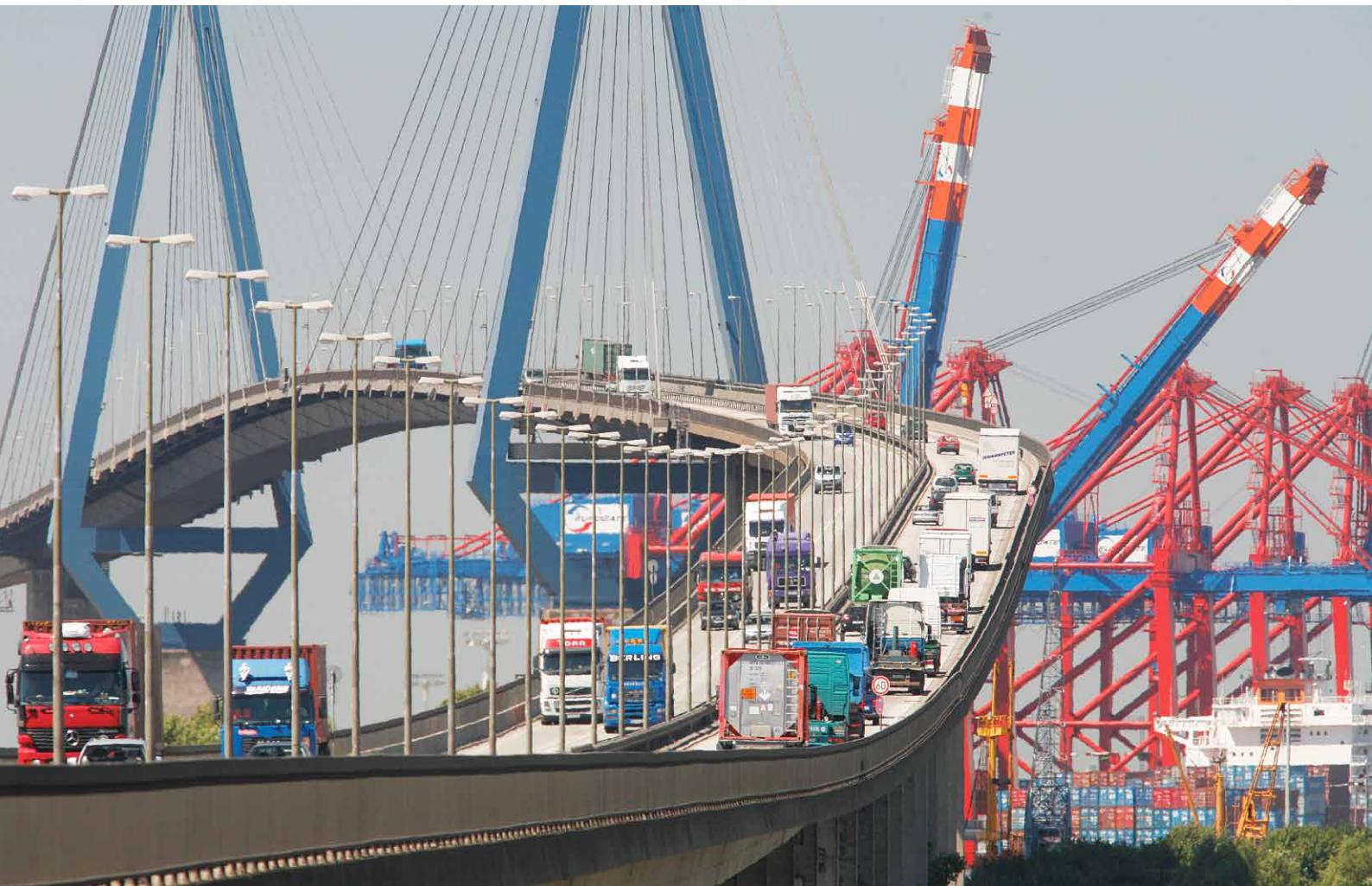
Straßen und Brücken im Hafen

Der bauliche Zustand der Köhlbrandbrücke als wichtige Querung im Hafen ist zunehmend besorgniserregend. Nachdem seit 2012 ein Überholverbot für Lkw gilt und im Jahr 2016 ein mehrjähriges Grundinstandsetzungsprogramm beendet wurde, musste zu Beginn dieses Jahres 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 hat ergeben, dass das neue Abstandsgebot notwendig ist, bis entsprechende Verstärkungen an der Stahlbrücke vorgenommen wurden. Dies soll 2020 umgesetzt werden.

Die Abstandsregelung hat bereits am Tag ihrer Einführung zu erheblichen Rückstaus geführt. Ein Lerneffekt, wie bei anderen Baumaßnahmen, hat sich nicht eingestellt. Um den Verkehrsfluss zu optimieren, wurde

daher ein neues Leitsystem, ein sogenannter Abstandstrichter, auf der Fahrbahn markiert. Damit die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auch effektiv ausgenutzt werden können, werden die Lkw-Fahrer mit speziellen Fahrbahnmarkierungen an den idealen Abstand im gesamten Brückenzug herangeführt. Damit sollen unnötige Bremsmanöver und zu große Abstände zwischen den Lkw verhindert werden. Die erneuten gravierenden Einschränkungen an der Köhlbrandbrücke verdeutlichen, dass die Politik über ein Ersatzbauwerk einer Köhlbrandquerung zügig entscheiden muss. Ein weiteres Abwarten führt letztendlich nur dazu, dass noch mehr Mittel in den Erhalt einer maroden Brücke investiert werden müssen. Der UVHH präferiert eine Tunnellösung aus mehreren Gründen: geringerer Flächenverbrauch, keine witterungsbedingten Verkehrseinschränkungen und keine Höhenbeschränkungen für die Schifffahrt. Allerdings muss der Tunnel baulich und technisch auch so ausgestattet werden, dass Gefahrguttransporte uneingeschränkt möglich sind.

Die 1974 eröffnete Köhlbrandbrücke ist die wichtigste Ost-West-Verbindung im Hafen.



Der Neubau der Bahnbrücke Kattwyk schreitet weiter voran. Die Gründung der Pylone wurde in einem Senkkastenverfahren in einer Tiefe von 30 m hergestellt. In diesem Jahr werden die Vorlandbrücken, die in Cuxhaven gefertigt wurden, eingeschwommen. Anschließend kann der Aufbau der Pylone erfolgen. Der Neubau der Brücke erfolgt unmittelbar neben der heute vom Straßen- und Bahnverkehr genutzten Kattwykbrücke. Nach Fertigstellung, voraussichtlich 2020, wird der Bahnverkehr auf die neue Brücke verlegt und die alte Kattwykbrücke steht dann ausschließlich dem Straßenverkehr zur Verfügung.

Aufgrund ihres schlechten Zustandes muss die über 80 Jahre alte Stabbogenbrücke über den Veddelkanal bestehend aus zwei Fahrspuren und einem Gleis ersetzt werden. Dabei werden beide Überbauten sowie beide Widerlager der Brücke neu gebaut. Im Zuge dessen wird auch die Straße auf beiden Seiten bis zur Einmündung Brandenburger Straße bzw. Klütjenfelder Straße saniert. Dafür müssen die Klütjenfelder Straße und der Veddelkanal voll gesperrt werden. Bereits 2018 begannen die vorbereitenden Arbeiten, wie zum Beispiel die Leitungerverlegung und das Einrichten einer Fußgänger-Behelfsbrücke. Seit Anfang dieses Jahres ist die Straße für rund 16 Monate, die Bahntrasse für rund neun bis zwölf Monate gesperrt. Die HPA investiert rund 35 Mio. Euro in den Neubau, dessen Fertigstellung Mitte 2020 geplant ist. Um zusätzliche Einschränkungen zu vermeiden, wird parallel die Ernst-August-Schleusenbrücke durch einen Damm ersetzt.

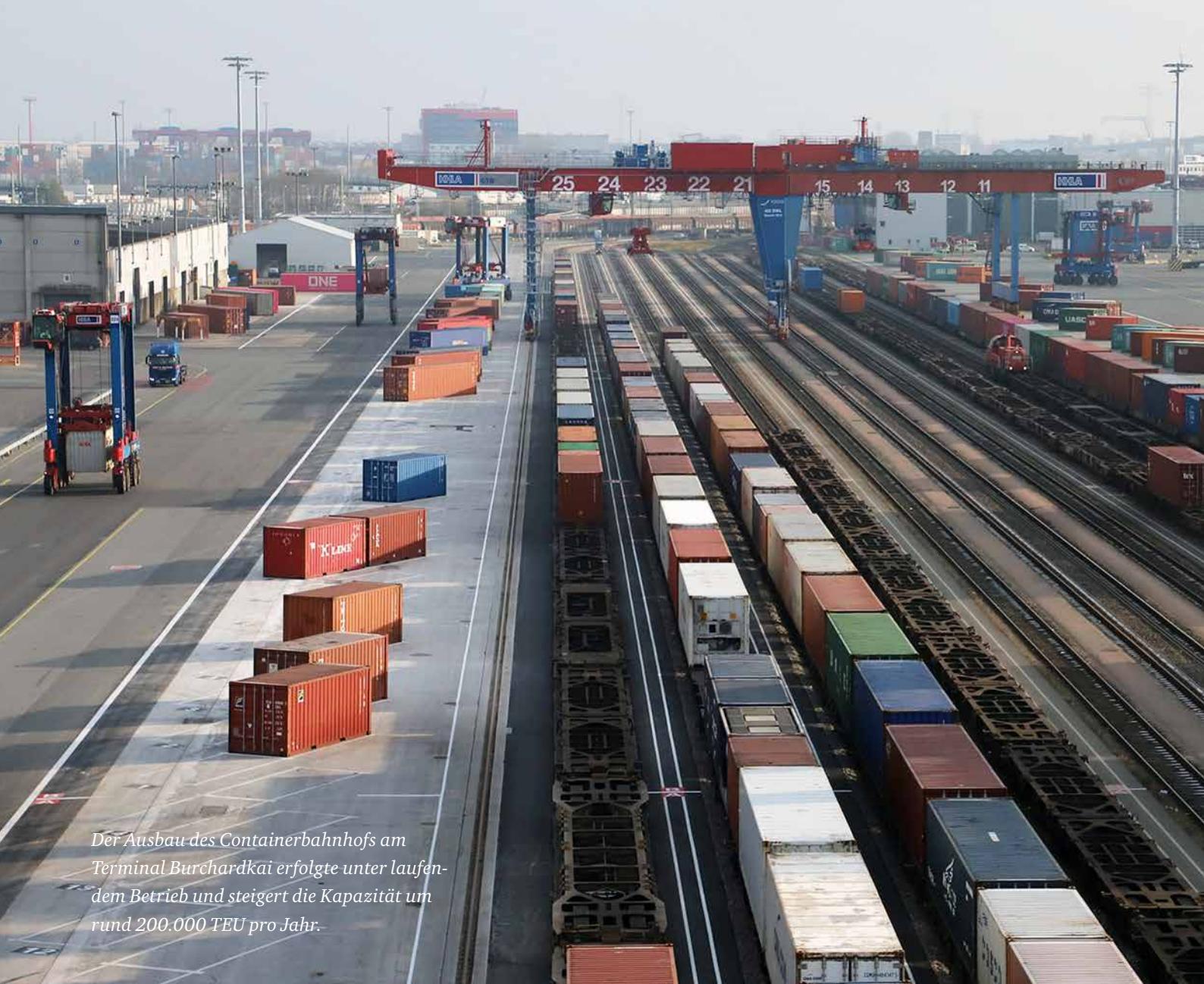
Nach der Freigabe der Rethedoppelklappbrücke für den Straßen- und Bahnverkehr wurde im Berichtsjahr mit dem Rückbau der alten Rethehubbrücke begonnen. Dafür wurde das rund 600 t schwere Hubteil auf einem Ponton ausgeschwommen und die Gegengewichte sowie die Hubtürme demontiert. Im Anschluss kann nun das Fahrwasser von derzeit 44 m auf 64 m verbreitert werden. Ebenfalls können erst nach dem vollständigen Rückbau der alten Brücke die Straßen Rethedamm und Eversseen entsprechend baulich angepasst werden.

3.3 *Schieneninfrastruktur*

Der Schienengüterverkehr konnte sein Ergebnis für 2018 mit 0,7 Prozent Zuwachs im Aufkommen und mit 1,6 Prozent in der Leistung zum Vorjahr leicht verbessern. Für das aktuelle Jahr wird mit einer deutlichen Beschleunigung des Wachstums gerechnet. Aufgrund einer höheren Maut im Lkw-Verkehr und durch eine Trassenpreisreduzierung sind positive Effekte zugunsten der Schiene zu erwarten. Insgesamt wird für 2019 mit einem Plus von 2,6 Prozent im Aufkommen und mit 3,4 Prozent in der Leistung gerechnet.

In den Jahren 2020 bis 2022 wird mit geringeren Wachstumsraten in Höhe von 1,6 Prozent im Aufkommen bzw. 2,5 Prozent in der Leistung pro Jahr gerechnet, da die Preiseinflüsse des laufenden Jahres entfallen. Diese Steigerung ist dem Kombinierten Verkehr zu verdanken, für den in allen Jahren ein deutlich überdurchschnittliches Wachstum von 4,5 bis 6 Prozent zu erwarten ist (Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Winter 2018/2019).

Im Jahr 2014 hatte die Deutsche Bahn das größte Modernisierungsprogramm der Schieneninfrastruktur mit einem Investitionsvolumen von 28 Mrd. Euro angekündigt. Gut vier Jahre nach dem Start zieht die DB eine positive Bilanz. In den letzten Jahren wurde fast die Hälfte der Gleise des 33.400 km langen Streckennetzes im deutschen Netz saniert. Darüber hinaus hat die Bahn seit 2015 über 770 Eisenbahnbrücken modernisiert. Bis Ende 2019 müssen insgesamt 875 dieser Bauwerke erneuert sein. Für das laufende Jahr plant die DB Investitionen von rund 10,7 Mrd. Euro in moderne Bahnhöfe und ein leistungsfähigeres Netz. Dafür werden 1.500 km Gleise und mehr als 1.500 Weichen und 300 Brücken erneuert.



Der Ausbau des Containerbahnhofs am Terminal Burchardkai erfolgte unter laufendem Betrieb und steigert die Kapazität um rund 200.000 TEU pro Jahr.

Schienen-Hinterland-anbindung

Der Hamburger Hafen ist über zahlreiche hochfrequenzierte Eisenbahnverbindungen mit dem europäischen Hinterland verbunden. Dies wurde einmal mehr durch die Transportzahlen im Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2018 bestätigt.

Insgesamt wurden 46,8 Mio. t (+2,7 Prozent) und 2,44 Mio. TEU (+4,7 Prozent) auf der Schiene transportiert. Damit konnte das sehr gute Ergebnis aus dem Jahr 2016 übertroffen werden. Der Anteil der Bahn im Container-Hinterlandverkehr liegt bei 45,2 Prozent, bei der

Tonnage bei 47,1 Prozent und damit über dem des Lkw (42,8 Prozent). Damit werden im Hamburger Hafen genauso viele Container auf der Schiene transportiert wie in den Häfen Rotterdam, Antwerpen und Bremerhaven zusammen.

Diese positive Entwicklung setzte sich auch im ersten Quartal 2019 fort: Insgesamt wurden 12,5 Mio. t Güter (+7,7 Prozent) auf der Schiene transportiert. Im Containerverkehr wurden 690.000 TEU mit der Bahn bewegt, dass entspricht einer Steigerung von 13,6 Prozent.

Zu Beginn des Jahres konnte auch der Ausbau des Containerbahnhofs Burchardkai abgeschlossen werden.



Durch eine Erweiterung der Infrastruktur von acht auf zehn Gleise steigt die Kapazität um etwa 200.000 auf rund 850.000 TEU pro Jahr. Auf allen Gleisen können die mit 740 m längsten zulässigen Züge abgefertigt werden. Die vier unabhängig voneinander agierenden Bahnkräne ermöglichen eine flexiblere Abfertigung und schnellere Reaktionsmöglichkeiten beim Umschlag auf der Schiene.

Im Bereich der Waltershofer Straßen- und Eisenbahnbrücken baut die HPA bis 2020 die Infrastruktur weiter aus, sodass künftig der Containerterminal zweigleisig an das Hafenbahnnetz angebunden ist und außerdem durch neue Weichen eine zusätzliche Zuführung zum CTB-Bahnhof zur Verfügung steht.

Weitere Investitionen in die Schieneninfrastruktur festigen die Standortvorteile Hamburgs als Europas führender Eisenbahnshafen. Neben der insgesamt positiven Entwicklung des Schienengüterverkehrs durch die Trassenpreisabsenkung der DB Netz bleibt positiv zu vermerken, dass auch die HPA die ursprünglich geplante Trassenentgeltanhebung bei der Hafenbahn ausgesetzt hat.

3.4 *Binnenwasserstraßen*

Entwicklung der Hafen- und Binnenschifffahrt

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt 2018 um 11,1 Prozent auf 198 Mio. t. Grund hierfür waren die Niedrigwasserstände auf vielen Flüssen während des zweiten Halbjahres. Der Containerverkehr per Binnenschiff nahm infolgedessen um 8,3 Prozent auf 2,4 Mio. TEU ab. Nach den bisher vorliegenden Halbjahreszahlen des Statistikamtes Nord ist auch für das Gesamtjahr 2018 eine Verringerung der Umschlagsmenge für die Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen zu erwarten.

Die Umschlagsergebnisse zeigen, dass die Rahmenbedingungen für die Binnen- und Hafenschifffahrt dringend verbessert werden müssen und Nachholbedarf bei der Infrastruktur besteht. Nur wenn diese Mängel konsequent beseitigt werden, kann das Binnenschiff seine ökologischen Vorteile ausspielen und zur Entlastung von Straße und Schiene beitragen.

Nutzungskonzept Travehafen

Der Travehafen ist ein wichtiger Baustein für die Funktion Hamburgs als Universalhafen, da er für die Hafenschifffahrt einen zentralen Zugang zu brückenfreien Liegeplätzen sichert. Bereits 2017 hat die Stadt sich zum

Erhalt des Travehafens bekannt und eine komplette Verfüllung ausgeschlossen. Die Planungsbetroffenheit im Zuge eines Ersatzes für die Köhlbrandbrücke bleibt allerdings für einen kleinen Teil des Travehafens erhalten. Mit den Anliegern sollten Nutzungsverträge auf Basis der gemeinsam mit dem Hafenschiffahrtsverband verhandelten Konditionen abgeschlossen werden. Die von der HPA angebotenen Verträge enthielten mehrere veränderte Klauseln und sollten den Mieter gegenüber dem gemeinsam beschlossenen Mustervertrag schlechter stellen als vereinbart. Die 2013 geschlossene Übereinkunft zur Einführung von Nutzungsentgelten für schwimmende Anlagen war der Endpunkt eines langjährigen und für beide Seiten langwierigen Verhandlungsprozesses und sollte als tragfähiger Kompromiss die vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen HPA und Hafenschiffahrt neu begründen. Vor diesem Hintergrund stieß die einseitige Abänderung der Nutzungsbedingungen im Gewerbe auf Unverständnis.

Der Hafenschiffahrtsverband konnte in mehreren Verhandlungsrunden Verbesserungen für die Nutzer erreichen und Fragen der technischen Ausstattung der Anlagen präzisieren. Ein wichtiges Ergebnis ist, dass die überwiegend inhabergeführten Familienunternehmen auch über die angedachte Vertragslaufzeit von 15 Jahren hinaus eine verbindliche Bleibeperspektive im Hafen erhalten haben. Diese Planungssicherheit stärkt die mittelständische Wirtschaft und fördert den Standort als Universalhafen.

Sanierung der Speicherstadt

Das Weltkulturerbe Speicherstadt ist ein touristisches Wahrzeichen der Stadt und verbindet die traditionelle Geschichte des Freihafens mit der neuen Nutzung als Erlebniswelt. Das Fahrgastgewerbe bietet in der Saison täglich etwa 140 Fahrten durch die Speicherstadt an. Jetzt ist eine umfangreiche Sanierung der Kaimauern erforderlich. Der Landesbetrieb Immobilien (LIG) wurde von der Stadt Hamburg beauftragt, die Instandsetzung zu planen. Die komplizierten Rahmenbedingungen sowie der Status als Weltkulturerbe erschweren die Sanie-

rung 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 1 m und führt damit zu einer Reduzierung der Wassertiefen. Das bereits heute zu beachtende Tidefenster, in dem eine Befahrung der Fleete durch Barkassen möglich ist, schränkt sich dann erheblich ein. Bei ungünstigen Witterungsverhältnissen kann es Tage geben, an denen keine Gästefahrten in die Speicherstadt angeboten werden können. Hamburg würde eine Touristenattraktion verlieren und das für die Fremdenverkehrswirtschaft wichtige Weltkulturerbe entwerten.

Aus Sicht des Hafenschiffahrtsverbandes ist deshalb sicherzustellen, dass

- *auf mindestens einer Rundfahrtroute eine ausreichende Wassertiefe vorhanden ist,*
- *die neue Wassertiefe dauerhaft unterhalten wird,*
- *ein Umbauprogramm zur Senkung der Fahrzeughöhe umgesetzt wird,*
- *die Bauvorschriften geändert werden, dass niedrigere Fixpunkthöhen möglich werden und*
- *in der Speicherstadt moderne Pegelanzeigen angebracht werden.*

Die Stadt hat die gravierenden Auswirkungen auf Gewerbe und Tourismus erkannt und erarbeitet gemeinsam mit dem Hafenschiffahrtsverband geeignete Maßnahmen, damit Hamburgs Gäste auch zukünftig das Weltkulturerbe historische Speicherstadt authentisch, das heißt von der Wasserseite aus, erleben können. Ausdrückliches Sanierungsziel ist dabei die Erhaltung der Befahrbarkeit der Fleete.

*Sanierung der Kaimauern
in der Speicherstadt*



VIER

HAFEN- UND VERKEHRSPOLITIK

HAFEN- UND VERKEHRSPOLITIK

4.1 *Die Hafen- und Verkehrspolitik des Hamburger Senats*

Entwicklung von Hafenflächen

Der Hafen Hamburg ist das größte und wichtigste Gewerbegebiet in der Metropolregion Hamburg. Der Hafen beschäftigt direkt und indirekt rund 130.000 Menschen und generiert für die Stadt rund 800 Mio. Euro Steuereinnahmen pro Jahr. Damit dies auch so bleibt, brauchen die Unternehmen stabile und planbare Rahmenbedingungen und es dürfen dem Hafen nicht sukzessive Flächen entzogen werden. Die heranrückende Wohnbebauung erschwert die Nutzung bestehender Hafen- und Industrieflächen. Eine Vereinbarkeit von Hafen und Wohnen ist nur schwer herzustellen. Die derzeitigen Diskussionen über eine Bebauung des ehemaligen Überseezentrums zeigen, welche vielfältigen Konsequenzen sich durch eine heranrückende Wohnbebauung für Hafenunternehmen ergeben können.

Kleiner Grasbrook

Im August 2017 haben der damalige Wirtschaftssenator Frank Horch, der damalige IVH-Präsident Michael Westhagemann und UVHH-Präsident Gunther Bonz einen Letter of Intent (LoI) bezüglich der künftigen Nutzung der bisher vom Hafen genutzten Fläche des Überseezen-

trums unterzeichnet. Darin wurden eine Umwidmung und Bebauung der Fläche vereinbart, wodurch ein Sperrriegel zwischen der Stadt, der dortigen Wohnbebauung und dem Hafengebiet entstehen soll. Durch den geplanten Sperrriegel dürfen den auf dem Kleinen Grasbrook ansässigen Unternehmen keinerlei betriebliche Einschränkungen entstehen.

Nach nunmehr fast zwei Jahren der Unterzeichnung bleibt festzuhalten, dass bis heute die Inhalte dieser Vereinbarung von Seiten der Stadt nicht umgesetzt wurden und die mit dem LoI verbundene langfristige und verbindliche Planungsgarantie für die auf dem Kleinen Grasbrook ansässigen Unternehmen bisher nicht gegeben ist. Der UVHH appelliert an den Hamburger Senat, den unterzeichneten LoI mit den vereinbarten Rahmenbedingungen zeitnah umzusetzen, da die Hafenunternehmen Planungssicherheit und verlässliche Standortbedingungen brauchen.

Mittleren Freihafen/ Steinwerder Süd

Für die Fläche Steinwerder Süd im mittleren Freihafen wurde von der HPA im vergangenen Jahr ein Hafenentwicklungskonzept veröffentlicht. In einem zweistufigen Verfahren soll die Fläche hergerichtet werden, das heißt die Höftspitzen Roßhöft und Oderhöft werden zurückgebaut und das dazwischenliegende Hafenbecken des Oderhafens verfüllt. Aus Gründen des Hochwasserschutzes wird die rund 33 ha große Fläche auf ein Niveau von 8 m Normalhöhennull (NHN) angehoben. In Abhängigkeit von einer zukünftigen Nutzung wird erst in einer zweiten Stufe die nutzerspezifische Infrastruktur mit Kaimauern und Liegeplätzen hergestellt.

Der UVHH fordert, dass auf der Fläche Steinwerder Süd hafennahe Logistik-Dienstleistungen beispielsweise für Short-Sea-Verkehre oder zukunftsweisende Industrie mit Nutzung des Wasseranschlusses angesiedelt werden. Es besteht kein Bedarf an einem weiteren Containerterminal. Auch die Flächenherrichtung muss nach der bestehenden Systematik erfolgen, wonach die Stadt für die öffentliche Infrastruktur, wie beispielsweise für die Errichtung von Liegenwannen und Kaimauer, zuständig ist und anschließend die vorbereiteten Flächen an Unternehmen verpachtet.

Wilhelmsburg

Als Projektentwickler plant die IBA Hamburg GmbH mehrere große Wohnbauprojekte in Hamburg-Wilhelmsburg: Spreehafenviertel, Elbinselquartier und Wilhelmsburger Rathausviertel. Im Rahmen der Planung müssen auch Geruchsimmissionen bei der Aufstellung von Bebauungsplänen berücksichtigt werden. Hierfür wurde bereits im Jahr 2016 eine Rasterbegehung durchgeführt und eine Geruchsbelastung ermittelt. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die Richtwerte nach der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) überschritten werden. Aus diesem Grund und um bereits im Vorfeld Konflikte zu vermeiden, will die Stadt einen Geruchsminderungsplan aufstellen, mit dem unter anderem auch der Bestands- und Entwicklungsschutz für die Unternehmen sichergestellt werden sollen. Hierfür hat die Stadt ein Gutachten beim TÜV Nord beauftragt, um feststellen zu lassen, welche Unternehmen für welche Geruchsemisionen verantwortlich sind. In die Untersuchung sollen auch nicht genehmigungspflichtige Unternehmen einbezogen werden. Der Geruchsminderungsplan soll bis September 2019 fertig sein, da ab Oktober 2019 die ersten Bebauungspläne im Bereich Wilhelmsburg zur Entscheidung anstehen. Die betroffenen Unternehmen werden vom UVHH im weiteren Verfahren zur Geruchsminderungsplanung unterstützt.

Hafenmanagement

Der Hamburger Senat will bis zur Mitte dieses Jahres das Hafenmanagement neu strukturieren und hat aus diesem Grund Ende des letzten Jahres einen Beteiligungsprozess mit Vertretern der Seehafenverkehrswirtschaft durchgeführt, in dem diese ihren Änderungsbedarf vortragen konnten. Aus Sicht der Hafenwirtschaft gibt es bei der zurzeit gültigen Struktur folgenden Änderungsbedarf bzw. werden die folgenden Aspekte kritisch gesehen:

Das EU-Recht fordert keine Aufspaltung der HPA in rechtlich getrennte Bereiche („öffentliche Infrastruktur“, „private Infrastruktur/Dienstleistungen“). Die Port Policy der EU fordert lediglich eine entsprechende Darstellung im Wirtschaftsplan und Jahresabschluss der HPA („Transparenz“). Alle Port Authorities der Konkurrenzhäfen – Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven und Le Havre – haben ihre bisherigen Strukturen beibehalten, nur die HPA hat eine organisatorische und finanzielle Aufspaltung der beiden Bereiche „öffentlich“, „privat“ vorgenommen.

Die Zuordnung der Hafenbahn in den Bereich „private Infrastruktur“ ist nicht nachvollziehbar.

Es werden aus Sicht der Hafenwirtschaft zum Teil falsche Prioritäten gesetzt und Kernaufgaben vernachlässigt.

Vereinbarungen werden zum Teil nicht eingehalten.

Die Hafenverwaltung versteht sich nicht als Dienstleister der Hafenunternehmen.

Die vertraglich zugesagten Wassertiefen werden zum Teil nicht adäquat unterhalten.

Es wird versucht, öffentliche Aufgaben/Kosten auf private Unternehmen abzuwälzen, zum Beispiel die Liegemanagementunterhaltung auf die Hafenbetriebe zu übertragen sowie die Infrastruktur beim Projekt Steinwerder-Süd vom künftigen Betreiber zahlen zu lassen.

Die Hafenverwaltung tritt in Teilbereichen in Konkurrenz zu privaten Unternehmen (Logistikhalle Peute, Betrieb Kreuzfahrtterminals, Flotte Hamburg GmbH).



Eine Anhebung der Entgelte für die Hafen- und Binnenschifffahrt schwächt den Gütertransport auf dem Wasser.

Neben den vorstehend aufgeführten inhaltlichen Kritikpunkten gab und gibt es auch Kritik am Beteiligungsverfahren für das künftige Hafenmanagement selbst. Wie im Nachhinein bekannt wurde, gab es bereits vor der Stakeholder-Beteiligung einen sehr konkreten Drucksachenentwurf, in dem die aus Sicht der Wirtschaftsbehörde gewünschten Änderungsbedarfe an der bestehenden Struktur bereits bis ins Detail ausformuliert waren. Der UVHH hat diese Vorgehensweise gegenüber der Wirtschaftsbehörde vehement kritisiert. Ungeachtet dessen wird sich die Hafenwirtschaft weiterhin intensiv in den Prozess einbringen.

Hafengeld

Die HPA hat das Hafengeld für Seeschiffe zum 1. Januar 2019 um durchschnittlich 1,6 Prozent angehoben und weitere Änderungen in der Tarifstruktur vorgenommen. Diese betreffen unter anderem die Kappungsgrenze und den Ausbau der Umwelt – zulasten der BRZ-Komponente von 15 auf 20 Prozent.

Der Unternehmensverband und die anderen maritimen Verbände haben die Erhöhung kritisiert, da die Verzögerungen im Infrastrukturausbau – besonders bei der Fahrrinnenanpassung – keine weiteren Belastungen rechtfertigen. Unter dem Eindruck stagnierender Um-

schlagszahlen muss auch auf der Ebene der staatlichen Hafenentgelte für attraktive Rahmenbedingungen gesorgt werden.

Das Entgeltsystem für Hafen- und Binnenfahrzeuge ist gegen die Bedenken des Gewerbes im vergangenen Jahr eingeführt worden. Während der Umsetzung hat es viele Fragestellungen aus dem Kreis der Anwender gegeben. Einige Sachverhalte sind noch nicht zur vollen Zufriedenheit der Hafenkunden gelöst. Zum 1. Januar 2019 wurde – analog zu den Bedingungen für Seeschiffe – eine Erhöhung der Entgelte umgesetzt. Angesichts der negativen Umschlagsentwicklung der Binnen- und Hafenschiffahrt kritisiert das Gewerbe dieses Vorgehen scharf. Der Binnenschiffsverkehr soll gemäß den Koalitionsvereinbarungen der Bundesregierung und des Hamburger Senats gestärkt und gefördert werden. Dass die Bundesregierung die Befahrensabgaben für die Binnenschiffahrt abgeschafft hat, ist hierbei nur folgerichtig. Hamburg hat hingegen die Entgelte für die Hafen- und Binnenschiffahrt erhöht. Dies ist ein falsches Signal für die politisch gewünschte stärkere Nutzung der Wasserwege. Die Annahme, dass Wasserstraßen nicht mehr zur allgemeinen öffentlichen Infrastruktur gehören, sondern vielmehr als monetarisierbare nutzerspezifische Einrichtungen aufgefasst werden, wird für grundlegend falsch gehalten und ist für die Entwicklungsperspektiven des Universalhafens außerordentlich schädlich.

Sedimentmanagement

Nachdem es in den Jahren 2014 und 2015 zu erheblichen Einschränkungen im Schiffsverkehr aufgrund einer außergewöhnlich starken Sedimentation im gesamten Hafen kam, hat sich die Situation verbessert. Die für die Unterhaltungsbaggerei zuständige HPA hat ihre operative Wassertiefeninstandhaltung besser an die schwierigen hydrologischen Rahmenbedingungen angepasst. Seit einigen Jahren fehlt es an ausreichendem Abfluss des Elbe-Oberwassers, um die Sedimente durch die Strömung auf natürlichem Weg in Richtung Mündung zu transportieren. Zudem stehen der HPA nur begrenzt zeitliche und räumliche Möglichkeiten zur

Baggergutunterbringung zur Verfügung. Eine Umlagerung von Baggergut ist bei Neßsand auf Hamburger Gebiet und nur im Zeitfenster November bis März möglich.

Eine weitere Verklappung an der Tonne E3 in der Nordsee ist mit dem Land Schleswig-Holstein vertraglich geregelt und in der Menge begrenzt. In diesem Jahr wird die vertraglich vereinbarte Kapazität ausgeschöpft. Die HPA geht davon aus, dass sich Hamburg und Schleswig-Holstein im Laufe des Jahres über eine Verlängerung des Vertrags einigen werden. Parallel läuft die Beantragung der Verbringung von Baggergut in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ), auch 200-Meilen-Zone genannt. Darin kann der angrenzende Küstenstaat in begrenztem Umfang souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse wahrnehmen. Um bereits frühzeitig die unterschiedlichen Belange in das sehr umfangreiche Genehmigungsverfahren für eine Baggergutunterbringung in der AWZ aufzunehmen, soll das Verfahren von einem Kreis betroffener Interessenvertreter aktiv begleitet werden. Dieser Kreis soll dazu dienen, transparent über die Verfahrensschritte zu informieren und den Stand der Planung kritisch im direkten Austausch miteinander zu diskutieren. In diesem Kreis vertritt der UVHH die Interessen der Hafenwirtschaft.

Aus Sicht des UVHH ist es dringend erforderlich, alle Verfahren der aktuellen Wassertiefeninstandhaltung und Baggergutunterbringung zu überprüfen, um die Schiffbarkeit im Hamburger Hafen auch über das Jahr 2025 hinaus zu gewährleisten und die Kosten für die Unterhaltungsbaggerungen mittel- und langfristig zu senken.

Nachhaltigkeitsbericht für den Hamburger Hafen

Der Hamburger Koalitionsvertrag sieht vor, dass der HPA-Nachhaltigkeitsbericht sukzessive zu einem Nachhaltigkeitsbericht für den gesamten Hamburger Hafen ausgeweitet werden soll. Hierzu soll der Nachhaltigkeitsbericht um einen Abschnitt ergänzt werden, in



Im Hamburger Hafen werden LNG-betriebene Lkw eingesetzt, die den CO₂-Ausstoß um 20 Prozent reduzieren.

dem Umweltschutzmaßnahmen der privaten Hafenvirtschaft beispielhaft dargestellt werden. Der UVHH nimmt an den von der HPA veranstalteten Workshops zur Erstellung des Nachhaltigkeitsberichtes teil und setzt sich dafür ein, dass die weitreichenden Umweltschutzmaßnahmen der privaten Hafenunternehmen im Nachhaltigkeitsbericht für den gesamten Hafen in angemessener Weise dargestellt werden, damit die Innovationskraft des Hamburger Hafens in Zukunft noch stärker öffentlich wahrgenommen wird. Die Beteiligung der privaten Hafenvirtschaft am HPA-Nachhaltigkeitsbericht beruht auf dem Prinzip der Freiwilligkeit. Der um Best-Practice-Beispiele von Hafenunternehmen ergänzte HPA-Nachhaltigkeitsbericht wird im Jahr 2019 für die Berichtsjahre 2017/2018 redaktionell abgeschlossen und veröffentlicht.

Großraum- und Schwerverkehr

Der Landesbetrieb Verkehr (LBV) stellt seit einigen Jahren eine deutliche Zunahme der genehmigten Großraum- und Schwertransporte fest, was den LBV als die in Hamburg zuständige Genehmigungsbehörde vor eine immer größere Herausforderung stellt. Allerdings spiegeln diese Steigerungsraten in keiner Weise die Umschlagsentwicklung im Bereich des konventionellen Stückgutes der letzten Jahre wider, denn diese war rückläufig. Die Zunahme der Anträge lässt sich durch den Wegfall von Dauergenehmigungen, Mehrfachbeantragung derselben Strecke oder durch erneute Beantragung abgelehrter Strecken erklären und bedeutet im Umkehrschluss keine Zunahme an real durchgeführten Transporten.

Es bleibt festzuhalten, dass sich eine grundlegende Verbesserung für die Großraum- und Schwertransporte noch nicht eingestellt hat. Die Substanz der Infrastruktur insbesondere die abgelasteten Brücken sowie eine Vielzahl von Baustellen gestalten die Genehmigung von Routen für diese Verkehre immer schwieriger und zeitlich aufwendiger, da Alternativen und Umwege geprüft werden müssen und diese letztlich in einen neuen Antrag münden.

Der UVHH ist einer bundesweiten Verbändeinitiative beigetreten, deren zentrale Forderung ein verlässliches und flexibles Genehmigungsverfahren sowie eine zeitnahe Erteilung von Transportgenehmigungen beinhaltet. Die Aktivitäten laufen gebündelt über die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten. Die Verbändeinitiative zeigt Wirkung. Die Dauer der Genehmigungsprozesse hat sich im letzten Jahr etwas verkürzt und liegt im Durchschnitt bei unter zwei Wochen. Darüber hinaus wurde auch eine Beschleunigung der Genehmigungspraxis im Koalitionsvertrag des Bundes festgeschrieben.

Dafür soll das bundesweit angewandte Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) weiterentwickelt werden. Das aktuell genutzte System wird um weitere Elemente, wie ein Karten-Modul sowie einen VEMAGS-Statik-Rechenkern erweitert. Der Bundesverkehrsminister und die Verkehrsminister der Länder haben im letzten Jahr eine neue Verwaltungsvereinbarung zum Genehmigungsverfahren unterzeichnet. Mittlerweile sind eine Steuerungs- und Lenkungsguppe, deren Sprecher ein Vertreter Hamburgs aus dem LBV ist, eingesetzt worden. Es ist geplant, zum März 2020 eine kartenbasierte Anwendung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für das gesamte Bundesgebiet bereitzustellen zu können.

Deutsches Hafenmuseum

Der Haushaltausschuss des Bundes hat im November 2015 beschlossen, für den Aufbau eines Deutschen Hafenmuseums insgesamt 120 Mio. Euro zur Verfügung zu stellen. Davon waren zunächst rund 26 Mio. Euro für die Sanierung und Instandsetzung der PEKING geplant, die verbleibenden 94 Mio. Euro sollten für den Bau des Museums und die Sammlung genutzt werden. Da sich die Kosten für die Sanierung und die Instandsetzung der PEKING aktuell auf rund 35 bis 40 Mio. Euro erhöht haben, werden nunmehr für den Bau des Museums und die Sammlung weniger Mittel, als ursprünglich geplant, zur Verfügung stehen. Die Personal- und Betriebskosten des Museums sollen durch die Freie und Hansestadt getragen werden. Der Standort des Museums ist zurzeit noch offen. Die zunächst angedachten Standorte im Bereich des Kleinen Grasbrooks sind wegen der Störfallproblematik nicht umsetzbar. Da diese Problematik bei nahezu allen Standorten besteht, die in der Nähe von Hafen- und Industrieunternehmen liegen, präferiert die Hafenwirtschaft einen Standort nördlich der Elbe. Die Eröffnung ist zwischen 2023 und 2025 geplant.

Die Hamburger Hafenwirtschaft begrüßt es außerordentlich, dass den deutschen Häfen mit dem Aufbau eines Deutschen Hafenmuseums ein eigenes Museum gewidmet werden soll. Vor dem Hintergrund der tragenden Rolle, die die deutschen Häfen für die Exportnation Deutschland spielen, ist der Aufbau eines solchen Museums nur folgerichtig, ebenso, dass Hamburg als größter deutscher Seehafen Standort dieses Museums sein soll. Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist es wichtig, dass das Museum die Entwicklung der deutschen Häfen nicht nur historisch betrachtet, sondern auch zukunftsweisend ausgerichtet wird und dass sich dort auch aktuelle Themen, wie zum Beispiel die Automatisierung und Digitalisierung in deutschen Häfen sowie das Zukunftsfeld Off-Shore-Energieversorgung, wiederfinden. Der UVHH bringt sich intensiv in die Ausgestaltung des Deutschen Hafenmuseums ein.

4.2

Die Hafen- und Verkehrspolitik des Bundes

Grundsteuerreform

Das Bundesverfassungsgericht hat im April des vergangenen Jahres die Grundsteuerberechnung, die derzeit auf der Grundlage der Einheitswerte von 1964 in den alten Bundesländern und 1935 in den neuen Bundesländern erfolgt, für verfassungswidrig erklärt. Das Gericht hat den Gesetzgeber aufgefordert, die Berechnung der Grundsteuer bis Ende 2019 neu zu gestalten. Die neue Berechnungssystematik soll ab 2025 angewandt werden.

Aktuell beraten Bund und Länder über eine bundeseinheitliche Lösung. Dabei müssen auch die Besonderheiten von Großstädten, wie beispielsweise Hamburg, in denen die Bodenpreise in den letzten Jahren deutlich angestiegen sind, berücksichtigt werden.

Der UVHH hat gegenüber den zuständigen städtischen Akteuren darauf hingewiesen, dass für Hafengrundstücke, die naturgemäß flächenintensiv sind, Sonderregelungen gefunden werden müssen, wenn und soweit die auf die Grundstücksfläche errechnete Grundsteuer vom Mieter des Grundstücks zu tragen ist. Der UVHH setzt sich dafür ein, dass durch die Neuregelung der Grundsteuer keine wettbewerbsrelevanten Kostennachteile für die Hafenwirtschaft entstehen.

Brexit

Am 23. Juni 2016 stimmten bei einem Referendum 51,89 Prozent der britischen Wähler für den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union (Brexit). Premierministerin May erklärte diesen

offiziell gemäß Artikel 50 des EU-Vertrags am 29. März 2017 durch eine entsprechende Mitteilung an den Europäischen Rat. Damit sollte der Austritt zum Ende der zweijährigen Übergangsfrist am 29. März 2019 um 23 Uhr britischer Zeit vollzogen werden. Das Vereinigte Königreich soll aus dem europäischen Binnenmarkt, der Zollunion und aus der Jurisdiktion des Europäischen Gerichtshofs ausscheiden.

Die Übergangszeit sollte für Verhandlungen zur Gestaltung der weiteren Beziehungen mit der EU genutzt werden. Ziel war ein „weicher“ Brexit, der Belastungen für Bürger und Unternehmen beider Seiten vermeiden sollte. Die britischen Verhandlungspositionen wurden hauptsächlich durch innenpolitischen Streit behindert. Dieser mündete im Januar 2017 in einen Zwölf-Punkte-Plan der britischen Regierung, der einen „harten“ Brexit ohne EU-Teilmitgliedschaft oder assoziierte Mitgliedschaft vor sieht. Seitdem konnte sich das britische Parlament auf keine Kompromisslösung oder einheitliche Handlungsweise zum Brexit einigen. Obwohl die EU einen Aufschub des Brexits bis Ende Oktober 2019 mitträgt, ist ein harter Brexit ohne einen innenpolitischen Konsens im Vereinigten Königreich immer noch nicht abgewendet.

Auch wenn noch nicht alle Details und Folgen absehbar sind, ist der Hamburger Hafen gut vorbereitet. Rein technisch gesehen, wird das Vereinigte Königreich „nur“ zu einem weiteren Drittland. Die Abfertigung von Drittlandware ist geübte Praxis der Umschlagsbetriebe, des Zolls, der Veterinäre und anderer Beteiligter. Probleme ergeben sich viel früher entlang der Transportkette, wenn die Versender am Abgangsort sich nicht auf die neuen Gegebenheiten eingestellt haben und die nötigen Nachweise, Lizzenzen, Präferenznachweise oder sonstigen Formalien nicht erfüllen.

Im Gegensatz zu anderen Häfen hat Hamburg keine direkte Fähr-Verbindung nach England. Lange Lkw-Warteschlangen auf den Autobahnen wird es daher nicht geben. Die Waren können bis zur endgültigen Abfertigung im Hafen zwischengelagert werden. Waren, die sich während des Austritts bereits auf dem Transportweg befinden, sollen nach den alten Regeln abgefertigt werden.

Fusion der Hauptzollämter

Zum 1. Januar 2019 wurde eine langjährige Forderung der Hafenwirtschaft nach einem einheitlichen Zollamtsbezirk erfüllt. Die Hauptzollämter Hamburg-Hafen und Hamburg-Stadt sowie die Zollämter HafenCity, Oberelbe und Waltershof sind zusammengelegt worden. Es entstand das Hauptzollamt Hamburg mit dem Zuständigkeitsbereich für das gesamte Hamburger Stadtgebiet – mit Ausnahme des Flughafens, der beim Hauptzollamt Itzehoe verbleibt. Damit sind die innerstädtischen „Grenzen“, die ein logistisches Hindernis waren, entfallen. Das neue Amt mit Hauptsitz in der HafenCity ist mit über 1.700 Beschäftigten das größte Hauptzollamt in Deutschland und generiert Einnahmen in Höhe von rund 30 Mrd. Euro pro Jahr. Das entspricht knapp einem Viertel der vom deutschen Zoll jährlich insgesamt erhobenen Steuern von rund 130 Mrd. Euro.

Der Prozess zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Zollabfertigung in Hamburg wird auch nach der Umsetzung der neuen Strukturen bis zum Ende der Übergangsfrist im September 2019 fortgeschrieben werden. In den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Single-Window-Abfertigungen sind noch Verbesserungspotentiale vorhanden, die für die Wirtschaftsbeteiligten realisiert werden müssen.

Einfuhrumsatzsteuer

Die Hafenwirtschaft bemängelt seit Jahren Wettbewerbsnachteile durch die national unterschiedlichen Erhebungsverfahren bei der Einfuhrumsatzsteuer. Nach Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie von 2006 obliegt es den Mitgliedstaaten, Vereinfachungen beim Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer zuzulassen. Neben Deutschland schöpfen lediglich Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien und Zypern die Möglichkeiten der Richtlinie nicht aus. Als Folge werden viele für Deutschland bestimmte Waren über Belgien

und die Niederlande eingeführt, da die Importeure so von erheblichen Liquiditätsvorteilen profitieren können. Eine Änderung der Rahmenbedingungen würde zudem Steuer- und Zolleinnahmen aus dem Ausland nach Deutschland verlagern.

Die Finanzminister der 16 Bundesländer haben im Rahmen der Finanzministerkonferenz am 29. November 2018 festgestellt, dass Handlungsbedarf zur Beseitigung der Standortnachteile besteht. Der Bundesfinanzminister wurde aufgefordert, kurzfristig die Umsetzung der sogenannten „Fristenlösung“, also die Verschiebung von Fälligkeiten, zu veranlassen und gleichlaufend Maßnahmen zur Einführung des von den Wirtschaftsbeteiligten favorisierten „Verrechnungsmodells“ zu ergreifen. Dabei wird das Recht so gestaltet, dass die eigentlich bei der Einfuhr zu entrichtende Einfuhrumsatzsteuer später in der periodischen Umsatzsteueranmeldung des Importeurs verrechnet werden kann. Der Unternehmensverband drängt auf eine schnelle Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

Eine Harmonisierung bei der Einfuhrumsatzsteuer ist dringend erforderlich.





Alle Schlepper im Hamburger Hafen nutzen seit vielen Jahren Landstrom.

Landstrom

Im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die konkrete Lösungsvorschläge erarbeiten soll, um die Landstromnutzung gegenüber der konventionellen bordseitigen Stromerzeugung durch Schiffsmotoren wettbewerbsfähig zu gestalten. Der UVHH hat darauf hingewiesen, dass EEG-Umlage, Landstrom-Netzentgelte und Stromsteuer auf ein Niveau abzusenken sind, durch das relevante Gesamtkostenvorteile in Cent pro kWh gegenüber dem mit Marinediesel erzeugten Bordstrom entstehen. Damit Landstrom auch ohne rechtliche Abnahmeverpflichtung von Schiffen genutzt wird, müssen nach Auffassung des UVHH Kostenvorteile für die Schifffahrt bereits durch einen wettbewerbsfähigen Strompreis entstehen und

nicht erst durch Landstromrabatte beim Hafengeld. Außerdem hält der UVHH eine internationale und EU-weite einheitliche Normierung der Anschluss-Spannungen in allen Seehäfen sowie ein Förderprogramm zur bordseitigen Herstellung der Landstromfähigkeit von Schiffen für zielführend.

Neuregelung der Stromsteuerbefreiung

Durch das Gesetz zur Neuregelung von Stromsteuerbefreiungen sowie zur Änderung energiesteuerrechtlicher Vorschriften sollen die Stromsteuer-Befreiungstatbestände im Stromsteuergesetz EU-beihilferechtskonform ausgestaltet werden. Eine der Stromsteuerbefreiungen ist

künftig für Strom möglich, der in Stromerzeugungsanlagen mit einer elektrischen Nennleistung von mehr als zwei MW aus erneuerbaren Energieträgern erzeugt und zum reinen Eigenverbrauch des Betreibers der Stromerzeugungsanlage verwendet wird. Der UVHH hat sich dafür eingesetzt, dass die Stromsteuerbefreiung bei Anlagen zum Eigenverbrauch über zwei MW in möglichst weitem Umfang und auch bei unterschiedlichen Investitionsformen erfolgen kann.

4.3

Die Hafen- und Verkehrspolitik der Europäischen Union

EU-Wasserrahmenrichtlinie

Die im Jahr 2000 in Kraft getretene Wasserrahmenrichtlinie sieht vor, dass die EU-Kommission die Richtlinie spätestens 19 Jahre nach ihrem Inkrafttreten überprüft und gegebenenfalls erforderliche Änderungen vorschlägt. ZDS und UVHH haben sich bei der hierzu von der Kommission gestarteten öffentlichen Konsultation mit konstruktiven Verbesserungsvorschlägen in Form eines juristischen Gutachtens eingebracht. Aus Sicht der Hafenwirtschaft sollte die Grundentscheidung einer Rahmenrichtlinie statt einer vollständigen Harmonisierung beibehalten werden. Jedoch sind unbestimmte Begriffe 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. Gutachterlich vorgeschlagen wurden zudem eine Ausweitung und Präzisierung der Ausnahmebestimmungen bei der Vorhabenzulassung, die Verankerung einer Vorprüfung, bei der untersucht wird, ob ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot nicht von vorneherein ausgeschlos-

sen ist, und die Einführung eines vor der Zulassungsscheidung liegenden Stichtages, der für die Beurteilung eines Vorhabens maßgeblich ist. Hierdurch soll verhindert werden, dass Antragsunterlagen kontinuierlich an eine sich verändernde Sach- und Rechtslage angepasst werden müssen.

Der UVHH setzt sich dafür ein, dass die ökologischen Ziele der Wasserrahmenrichtlinie mit der wirtschaftlichen Nutzung von Flüssen als wichtige Verkehrswege und mit dem wirtschaftlich erforderlichen Ausbau von Wasserwegen in Einklang gebracht werden.

EU-Hafenauffangrichtlinie

Mit der von der EU-Kommission vorgeschlagenen neuen Richtlinie über Hafenauffangeeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen sollen die geänderten MARPOL-Regeln zur Behandlung von Schiffsabfällen in EU-Recht umgesetzt und Anreize für Schiffe geschaffen werden, ihre Abfälle nicht illegal auf See, sondern in Hafenauffangeeinrichtungen zu entsorgen. In der Hamburger Umweltbehörde fand eine Besprechung zum Richtlinienentwurf mit Vertretern des Bundesumweltministeriums statt.

Der UVHH hat sich für eine offene Regelung auf EU-Ebene eingesetzt, die den Mitgliedstaaten sowie den Bundesländern und Häfen einen weitgehenden Gestaltungsspielraum lässt. Insgesamt haben sich die Teilnehmer der Besprechung insbesondere gegen einen Zwang zur Rabattierung umweltfreundlicher Schiffe auf EU-Ebene ausgesprochen, da dies der individuellen Kostenkalkulation der Häfen überlassen bleiben muss. Deutlichere Anforderungen an die Getrennhaltung von Abfällen auf Fracht- und Passagierschiffen wurden befürwortet, wobei zu beachten ist, dass eine Trennung von Abfallfraktionen nur sinnvoll ist, wenn anschließend auch eine stoffliche Verwertung an Land erfolgen kann. Das Bundesumweltministerium wird die Ergebnisse der Besprechung in die Trilog-Verhandlungen zum Richtlinienentwurf einbringen.

FÜNF

Umweltschutz und Nachhaltigkeit

UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT

UmweltPartnerschaft

Ein wesentliches Element der Verbandsarbeit im Bereich der Umweltpolitik ist die Beteiligung des UVHH an der UmweltPartnerschaft Hamburg. Die UmweltPartnerschaft ist die gemeinsame Initiative zwischen dem Senat und der Hamburger Wirtschaft zur Förderung des freiwilligen betrieblichen Umweltschutzes. Träger der UmweltPartnerschaft sind auf Seiten der Wirtschaft die Handels- und Handwerkskammer sowie der Industrie-

verband Hamburg und der UVHH. Um das Prinzip der Freiwilligkeit zu bewahren und zu stärken hat der UVHH seine Mitwirkung in der UmweltPartnerschaft bis zum Jahr 2023 verlängert.

Es sollte geprüft werden, ob durch eine Erweiterung des Trägerkreises um zusätzliche Branchenverbände das politische Ziel einer Steigerung der Anzahl der Umwelt-Partner-Unternehmen bis zum Jahr 2023 auf über 1.800 UmweltPartner erreicht werden kann.

Die Vereinbarkeit von Wirtschafts- und Naturschutzinteressen muss auch künftig sichergestellt sein.



Forum Tideelbe

Aufgabe des Forums Tideelbe ist es, der Politik und Verwaltung konkrete strombauliche Maßnahmen zu empfehlen, mit denen die Tidedynamik der Elbe zwischen der Elbmündung und Hamburg so verändert wird, dass der Sedimenteintrag in den Hamburger Hafen dauerhaft reduziert werden kann. Zu diesem Zweck treffen sich im Forum Tideelbe Vertreter verschiedener Interessengruppen aus der Region, unter ihnen 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 zügige Planung und Umsetzung von strombaulichen Maßnahmen zur Dämpfung der Tideenergie und des Sedimenttransports in den Hamburger Hafen ein.

Schiffe auf hoher See verbrennen, nur noch 0,5 statt bisher 3,5 Prozent betragen darf und alternativ die Abgase mit Scrubbern gereinigt werden müssen, wird derzeit ein Anstieg der Scrubber-Bestellungen registriert, weil die Reedereien vor dem Hintergrund der bald in Kraft tretenden Emissionsneuregelung unter Handlungsdruck geraten. Der UVHH hat daher angeregt, die Herausnahme von Scrubber-Abfällen aus der allgemeinen Schiffsabfallabgabe zu überprüfen.

Insgesamt setzt sich der UVHH dafür ein, dass die Entsorgungssicherheit für alle Schiffsabfallarten im Hamburger Hafen weiterhin dauerhaft gewährleistet bleibt und dass die Entsorgungsgesamtkosten für die Schiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen, im Vergleich zu den Entsorgungsgesamtkosten in den Konkurrenzhäfen in einer wettbewerbsverträglichen Höhe bleiben.

Schiffsabfallabgabenverordnung

In der Hamburger Schiffsabfallabgabenverordnung wird das Entsorgungs- und Abgabensystem für die unterschiedlichen Schiffsabfälle geregelt. Zum Entwurf der fünften Verordnung zur Änderung der Schiffsabfallabgabenverordnung hat der UVHH gegenüber der Hamburger Umweltbehörde eine Stellungnahme abgegeben.

Der UVHH begrüßt, dass in der Neuregelung die Abgabenbelastung für die Schifffahrt unverändert bleiben soll und dass Schiffe, die Gas wie zum Beispiel Flüssiggas oder Methanol anstelle von Öl als Kraftstoff verwenden, von der allgemeinen Abgabe für die Ölentsorgung in Zukunft vollständig befreit werden sollen. Kritisch hat sich der UVHH im Hinblick auf die beabsichtigte Streichung der Bezuschussung bei der Entsorgung von Abfällen aus der Abgasreinigung (Scrubber) geäußert. Da ab dem Jahr 2020 der Schwefelgehalt des Treibstoffes, den

Nachdem nunmehr Baurecht für die Drehkreiserweiterung im Waltershofer Hafen vorliegt, ist unverzüglich mit der Umsetzung zu beginnen.



SECHS

HAFENSICHERHEIT

HAFENSICHERHEIT

Neues Löschbootkonzept im Hafen

Nach der für Mitte 2019 geplanten Indienststellung des neuen Feuerlöschbootes BRANDDIREKTOR WESTPHAL (LB 40) verfügt der Hamburger Hafen über eines der modernsten und innovativsten Löschboote Europas. Der Wasserwerfer des 43,5 m langen Löschbootes erreicht eine Wurfweite von 180 m und eine Wurfhöhe von 110 m. Die Pumpleistung beträgt bis zu 120.000 l Wasser pro Minute. Zusätzlich besitzt das Schiff drei kleinere kombinierte Wasser- und Schaumstrahlrohre. Neben der Besatzung können weitere 32 Einsatzkräfte auf dem Löschboot mit bis zu zwölf Knoten im Einsatzgebiet manövrieren. Durch eine hochmoderne Motoranlage mit Rußpartikelfilter und Katalysator zur Abgasreinigung wird auch den Belangen des Umweltschutzes Rechnung getragen. Im Rahmen des neuen Löschbootkonzeptes für den Hamburger Hafen wurden Ende 2018 außerdem zwei weitere Löschbootneubauten bestellt. Die zwei zusätzlichen kleineren Feuerlöschboote sind unter der Be-

zeichnung „LB 30“ als multifunktionale Boote für eine Mehrfachnutzung durch die Feuerwehr, die HPA, die Polizei und den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer konzipiert. Neben ihrer Nutzung als Feuerlöschboote können sie beispielsweise auch für Brückenprüfungsarbeiten eingesetzt werden. Zusätzlich zu ihrer Besatzung können die beiden Löschboote jeweils bis zu 16 weitere Einsatzkräfte an Bord transportieren. Die Ablieferung der Feuerlöschboote vom Typ LB 30, die über umweltfreundliche Plug-in-Hybridantriebe verfügen werden, ist für 2020 und 2021 vorgesehen.

Der UVHH setzt sich dafür ein, dass die drei Feuerlöschboote strategisch optimal gelegene Liegeplätze erhalten, von denen aus, Einsatzorte im gesamten Hamburger Hafengebiet schnell erreicht werden können.

Der Hamburger Hafen verfügt jetzt über eines der modernsten Löschboote Europas.



SIEBEN

TARIFFPOLITIK

Lohntarifvertrag Hafenarbeiter

Bei den Tarifverhandlungen auf Bundesebene über die Löhne der Hafenarbeiter forderte ver.di in diesem Jahr eine tabellenwirksame Lohnerhöhung von 6,5 Prozent, eine Erhöhung der A-Pauschale um 400 Euro, zwei zusätzliche bezahlte freie Tage für ver.di-Mitglieder oder wahlweise für ver.di-Mitglieder eine Erhöhung des monatlichen Arbeitgeberzuschusses zur betrieblichen Altersvorsorge in entsprechender Höhe auf Basis der Lohngruppe VI bei einer Laufzeit von zwölf Monaten.

Nach drei schwierigen Verhandlungsrunden haben sich der ZDS und ver.di am 3. Mai 2019 auf den folgenden Lohntarifabschluss geeinigt:

1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben werden ab 1. Juni 2019 tabellenwirksam um 2,7 Prozent angehoben.
2. Für Betriebe der Kategorie A der Ziffer VI des Lohntarifvertrags für die Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen der deutschen Seehafenbetriebe wird die Zulage ab dem 1. Juni 2019 um 200 Euro erhöht.
3. Hafenarbeiter, die am 31. August 2019 Mitglied der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) sind, ihre Gewerkschaftszugehörigkeit glaubhaft nachgewiesen haben und in einem ungekündigten Arbeitsverhältnis stehen, erhalten ab dem 1. Januar 2020 wahlweise einen weiteren freien Tag pro Kalenderjahr, der mit dem Grundlohn der Frühschicht vergütet wird, oder eine Erhöhung des zweckgebundenen Zuschlages zu versicherungsförmigen Altersversorgungssystemen um 15 Euro brutto für jeden

Kalendermonat unter den Voraussetzungen der Ziffer VII des Lohntarifvertrags, wenn das einmalige Wahlrecht bis zum 30. September 2019 ausgeübt wird.

Ein Anspruch für Hafenarbeiter besteht ab 2020 für das jeweils laufende und das darauf folgende Kalenderjahr nur, wenn sie am 31. August des laufenden Kalenderjahres in einem ungekündigten Arbeitsverhältnis stehen, glaubhaft ihre Gewerkschaftszugehörigkeit nachgewiesen und ihr einmaliges Wahlrecht ausgeübt haben.

Für Teilzeitbeschäftigte gelten die Regelungen gemäß Ziffer 3 Absatz 1 f. anteilig nach ihrer arbeitsvertraglich festgelegten Normalarbeitszeit im Verhältnis zu der Normalarbeitszeit der Vollzeitbeschäftigten. Die weiteren Einzelheiten sind betrieblich zu regeln.

Hafenarbeiter in einem befristeten Arbeitsverhältnis, die keinen zweckgebundenen Zuschlag zu versicherungsförmigen Altersversorgungssystemen erhalten, haben die Möglichkeit, den freien Tag unter den Voraussetzungen der Ziffer 3 zu beantragen. Soweit das Arbeitsverhältnis entfristet wird, haben Hafenarbeiter die Wahlmöglichkeit nach Maßgabe der Ziffer 3.

Im Rahmen der bestehenden betrieblichen und tarifvertraglichen Regelungen zu den AZV-Tagen haben die Arbeitgeber das Dispositionsrecht bezüglich des freien Tages. Der freie Tag darf nicht mit Arbeit belegt werden.

4. Die Laufzeit des Lohntarifvertrags beträgt zwölf Monate.
5. Der Inflationsausgleich gemäß I Ziffer 2 des Lohntarifvertrags für die Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen der deutschen Seehafenbetriebe wird auf einen Wert von 2 Prozent festgelegt.

6. Die Tarifparteien vereinbaren, zeitnah Tarifgespräche aufzunehmen, insbesondere über die Themenbereiche Arbeitszeit, Branchenvielfalt und weitere Trends in der deutschen Seehafenwirtschaft.

Der Sozialpolitische Ausschuss des ZDS und die Bundes tarifkommission der Gewerkschaft ver.di haben diesem Ergebnis auf ihren Sitzungen am 3. Mai 2019 zugestimmt.

Gehaltstarifvertrag für kaufmännische und technische Angestellte

Hinsichtlich der kaufmännischen und technischen Angestellten haben 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.

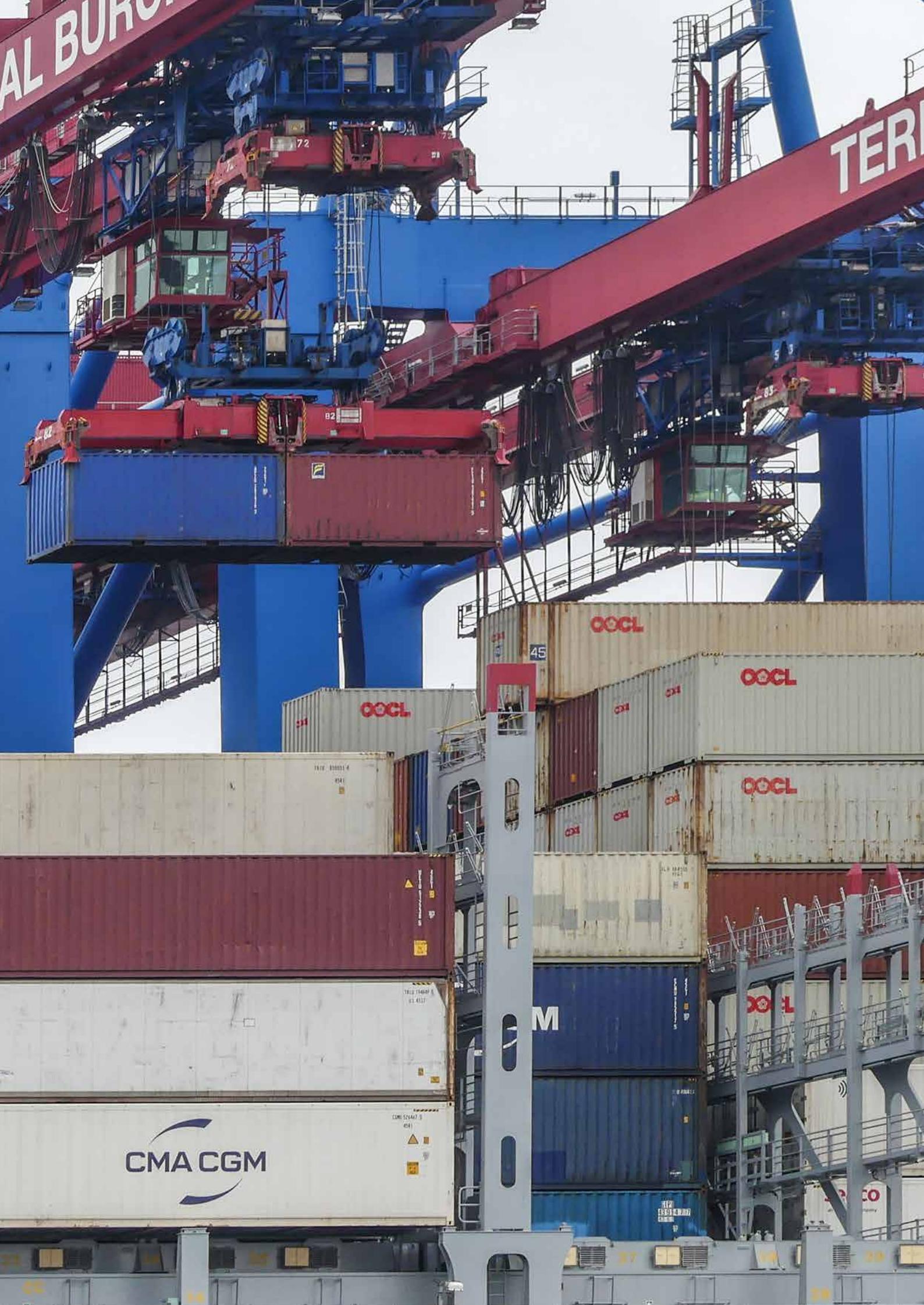
Lohntarifvertrag Logistik

Im Mai 2019 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 2019 jeweils um 2,7 Prozent.*
- 2. Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt beginnend mit dem 1. Juni 2019 zwölf Monate.*
- 3. Gewerbliche Arbeitnehmer in Logistik-Unternehmen des Hamburger Hafens erhalten in entsprechender Anwendung der Ziffer 3 des oben dargestellten Tarifergebnisses für Hafenarbeiter eine Erhöhung des zweckgebundenen Zuschlages zu versicherungsförmigen Altersversorgungssystemen um 10 Euro brutto für jeden Kalendermonat bzw. einen weiteren freien Tag pro Kalenderjahr.*

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

Im Hamburger Hafen wird eine Vielzahl von gut bezahlten Jobs unterschiedlichster Qualifikation angeboten.



**UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.**



DER UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN
HAMBURG IST WIRTSCHAFTS- UND
ARBEITGEBERVERBAND. WIR VERTREten
DIE GEMEINSAMEN WIRTSCHAFTS-,
HAFEN-, TARIF- UND SOZIALPOLITISCHEN
INTERESSEN UNSERER MITGLIEDER.

Präsidium

Präsident:

Gunther Bonz

Vizepräsidenten:

Heinz Brandt bis 03/19
 Ulfert Cornelius
 Rainer Fabian
 Jens Hansen ab 06/19
 Holger Jungerberg
 Jaana Kleinschmit von Lengefeld

Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied:

Norman Zurke

Sozial-politischer Ausschuss

Vorsitzender:

Torben Seibold

Mitglieder:

Jörg Breyer
 Thomas Brügmann
 Mathias Dylewitz
 Rainer Fabian
 Jaana Kleinschmit von Lengefeld
 Matthias Reichel
 Arno Schirmacher
 Julian Sippel
 Norman Zurke

Hafenrat

Vorsitzender:

Hubertus Ritzke

Mitglieder:

Dr. Georg Böttner
 Thomas Brügman
 Michael Bruhns
 Hartmut Buß
 Thomas D. Cotterell
 Mathias Dylewitz
 Klaus Ehlers
 Thomas Friede
 Sven Gura
 Horst Hagel
 Jens Hansen bis 05/19
 Jes-Christian Hansen
 Jochen Kemme
 Peter Lindenau
 Torsten Nehls
 Hans Oestmann
 Wolfgang Schiemann
 Claudia Schmitt
 Holger Seifart
 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
E-Mail: info@uvhh.de
Webadresse: www.uvhhs.de

Herausgeber

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

Fotos

Eurogate/Vielmo (Seite 6 und 39)
Kai Gerullis/Hamburg Port Authority (Seite 47)
HaBeMa (Seite 35)
Thomas Hampel/ELBE&FLUT (Seite 24)
HHLA (Seite 26)
Ina Luderer/UVHH (Seite 13, 15, 23, 29 und 51)
Märtens Consult/UVHH (Seite 20 und 33)
P&A/Kloet (Seite 40)
UVHH (Seite 4)
Holger Weitzel/Aufwind Luftbilder (Seite 43 und 45)

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