



HAFEN HAMBURG

**UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.**

Jahresbericht 2021





HAFEN HAMBURG

**UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.**

Jahresbericht 2021

INHALT

VORWORT		4
EINS	GLOBALE RAHMENBEDINGUNGEN	8
ZWEI	WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS	12
	2.1 <i>Umschlagsentwicklung</i>	13
	2.2 <i>Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung</i>	18
DREI	AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR	20
	3.1 <i>Seewärtige Zufahrt</i>	21
	3.2 <i>Straßeninfrastruktur</i>	23
	3.3 <i>Schieneninfrastruktur</i>	28
	3.4 <i>Binnenwasserstraßen</i>	31

VIER	HAFEN- UND VERKEHRSPOLITIK	34
	<i>4.1 Die Hafen- und Verkehrspolitik des Hamburger Senats</i>	35
	<i>4.2 Bundespolitik</i>	39
FÜNF	UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT	44
SECHS	HAFENSICHERHEIT	48
SIEBEN	TARIFPOLITIK	50
	GREMIEN UND GESCHÄFTSSTELLE	54

VORWORT

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

das Berichtsjahr 2020 und auch noch 2021 wird von der weltweiten COVID-19-Pandemie geprägt. Nach Auffassung des Epidemiologen Dr. Kekulé ist das COVID-19-Virus gekommen, um zu bleiben. Wie lange die Menschheit noch mit dem Virus zu kämpfen hat, lässt sich heute nicht absehen.

Die letzte große weltweite Pandemie war zwischen 1918 und 1920 die Spanische Grippe, die mit etwa 500 Mio. Infizierten und geschätzt weit über 25 Mio. Toten wahrscheinlich mehr als doppelt so viele Menschenleben gefordert hat wie der Erste Weltkrieg. Bis heute wurden weltweit über 150 Mio. COVID-19-Fälle und über 3,5 Mio. Tote durch das Coronavirus registriert.

Einige asiatische demokratisch regierte Länder wie Südkorea, Taiwan, aber auch Neuseeland und Australien haben die Pandemie bisher besser bewältigt als Europa und als Deutschland – trotz unserer wirtschaftlichen Kraft.

„Learn from abroad“ lautet ein Grundsatz, den wir mehr beherzigen sollten. Die genannten Länder, vor allem in Asien, haben frühzeitig die Maskenpflicht eingeführt, schon sehr früh strikte Kontrollen und Quarantänepflichten für Rückkehrer aus Risikogebieten angeordnet, eine wirksame „Corona-App“ und den digitalen Impfpass eingeführt (Gesundheits- vor Datenschutz), moderne digitalisierte Gesundheitsämter aufgebaut sowie frühzeitig umfangreiche Testpflichten für das Umfeld von



*Gunther Bonz,
Präsident des UVHH*

Risikopatienten angeordnet – um einige Beispiele zu nennen. Jüngst hat der niedersächsische Ministerpräsident bestätigt, dass in einigen dieser wichtigen Punkte das Management der Politik große Fehler gemacht hat. Diese Fehler wiegen umso schwerer, hatten doch Bundestag und Bundesregierung bereits 2013 (!) einen umfassenden Leitfaden zur Bekämpfung entsprechender Pandemien vorgelegt (Bundestagsdrucksache 17/12051 vom 3.1.2013).

Ich glaube, dass die COVID-19-Thematik nach der Bundestagswahl im September immer noch ganz oben auf der Agenda stehen wird, zumal nach neuesten Erkenntnissen die Impfungen offenbar nur eine Wirkdauer von circa einem Jahr haben. Müssen wir uns mit einer Impfpflicht befassen?

Wie schnell die verschiedenen Volkswirtschaften in der Welt aus der Coronakrise wieder herauskommen, wird über deren künftige Wettbewerbsfähigkeit mitbestimmen.

„Learn from abroad“ sollte auch ein Motto für die Hamburger Hafenpolitik sein. Im Mai 2021 konnte nach 20 Jahren (!) Verfahrensdauer endlich ein erster Teil der neuen Fahrrinnentiefe der Elbe für den Schiffsverkehr freigegeben werden. Ende 2021 soll dann der letzte Schritt erfolgen. In keinem Mitgliedstaat der Europäischen Union dauern entsprechende öffentliche Infrastrukturprojekte so lange und sind so komplex wie in Deutschland. Die politisch gewollte Transformation unserer Volkswirtschaft zu einer klimaneutralen Wirtschaft (Stichworte unter anderem: Ausbau regenerativer Energien, Stromtrassen, Windenergieanlagen, Wasserstofftechnik) ist mit unseren derzeitigen öffentlichen Genehmigungsstrukturen zeitlich weder bis 2030 noch bis 2045 zu realisieren. Sie bleibt solange blanke Ideologie bis ein grundlegender Umbau unseres Genehmigungsrechts erfolgt ist.

Mit der neuen Fahrrinnentiefe der Elbe können die großen Containerschiffe pro Anlauf über 1.000 Container mehr zum Umschlag an unsere Hafenanlagen bringen. Bei über 500 Großschiffsanläufen pro Jahr ist das ein Umschlagszuwachs von mindestens über 0,5 Mio. TEU pro Jahr. Dies zeigt, welche Umschlagspotentiale uns durch das überlange Genehmigungsverfahren von 20 Jahren verloren gegangen sind.

Das erste Großcontainerschiff, welches diese neue Fahrrinnentiefe ausnutzen konnte, war eines der neuesten Großcontainerschiffe der Reederei CMA CGM, das mit umweltfreundlichem LNG (Liquefied Natural Gas) betrieben wird.

Die tiefe Lage des Hamburger Hafens im Binnenland und die hervorragende Eisenbahnbindung machen ihn zu einem der ökologisch wertvollsten Häfen in Europa.

Denn pro Tonnenkilometer wird beim Transport über den Hamburger Hafen mit Weitertransport über die Bahn die günstigste CO₂-Bilanz erzielt. Mit fast 2.000 Zugverbindungen pro Woche, davon 1.100 in Deutschland, hat der Hamburger Hafen noch den größten Eisenbahnanteil aller europäischen Häfen.

Dieser gerade auch unter ökologischen und Nachhaltigkeitsaspekten wichtige Wettbewerbsvorteil ist aber gefährdet durch die Hochpreispolitik der Hamburger Hafenbahn, ein Unternehmensbereich der Hamburg Port Authority (HPA).

Bereits vor sechs Jahren haben wir Senatsbehörden und HPA auf das Vorgehen unserer Wettbewerber hingewiesen. Rotterdam und Antwerpen hatten bei der Universität Mannheim eine strategische Studie zu den Bahnverkehren in Auftrag gegeben. Die Studie bezweckte die Entwicklung eines Preismodells, mit dessen Hilfe unser Ladungsaufkommen in Südw- und Westdeutschland gezielt nach Rotterdam und Antwerpen umgeleitet werden sollte.

Die Bundesregierung hat mit Zustimmung der EU-Kommission die Trassenpreise für die Nutzung des Netzes der Deutschen Bahn (DB) abgesenkt, um mehr Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu lenken – ein ökologisch richtiger Schritt, der aber auch unseren Wettbewerbern in Rotterdam und Antwerpen bei Eisenbahnverkehren nach Deutschland zu Gute kommt. Demgegenüber sind die Trassenpreise für die Nutzung der Hamburger Hafenbahngleise von der HPA in den letzten Jahren immer wieder erhöht worden. Heute liegen die Netzentgelte für die Hamburger Hafenbahn um mehr als das Zehnfache höher als in Rotterdam – und die HPA hat weitere Preiserhöhungen angekündigt.

Diese Preispolitik schwächt uns im Wettbewerb, führt zu Verlagerungen von Verkehren weg von der Schiene und ist damit auch ökologisch unsinnig.

Die Bundesregierung hat Anfang dieses Jahres eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) auf den Weg gebracht, damit die öffentliche Hand einen höheren Kostenanteil für Gleisanschlüsse übernehmen muss. Auch dies erfolgte mit dem richtigen Ziel, mehr Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die HPA versuchte noch schnell vor Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung den Hafenunternehmen neue Gleisanschlussverträge aufzubürden, mit denen die Unternehmen hundert Prozent der Kosten zu übernehmen haben. Das ist ein Vorgang, der in Rotterdam oder Antwerpen undenkbar wäre.

Die Hamburger Hafenpolitik muss neu geordnet werden. Die HPA ist für die Pflege und Unterhaltung von circa zehn Prozent der Hamburger Staatsfläche einschließlich der entsprechenden Straßen und Brücken zuständig. Aus dem Hamburger Haushalt erhält die HPA etwas mehr als 150 Mio. Euro im Jahr (bei einem Gesamtetat der Freien und Hansestadt Hamburg von über 12 Mrd. Euro). Für die öffentlichen Aufgaben der HPA ist das viel zu wenig. Sie kann derzeit nur Mangelverwaltung zum Schaden des Hafens betreiben.

Die jüngste bundesweite Studie unterstreicht die regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hafens:

- ▶ 2019 hatten deutschlandweit über 600.000 Beschäftigte einen Bezug zum Hamburger Hafen, zum Beispiel über den Im- und Export von Waren und Gütern über unseren Hafen.
- ▶ Über 110.000 Arbeitsplätze sind unmittelbar vom Hamburger Hafen abhängig, rechnerisch sichert ein Beschäftigter im Hafen über 140 Arbeitsplätze deutschlandweit.
- ▶ Diese hafenabhängige Beschäftigung generiert deutschlandweit eine Bruttowertschöpfung in Höhe von über 50 Mrd. Euro, davon allein über 12 Mrd. Euro in der Hamburger Metropolregion.

- ▶ Der Hafen generiert Steuereinnahmen von insgesamt über 2,5 Mrd. Euro und über 1,5 Mrd. Euro in der Metropolregion.

Die Unternehmen wollen weiterhin zukunftsfähige Arbeitsplätze erhalten und neue schaffen. Dies wird nur gelingen, wenn wir im Wettbewerb bestehen können. Hafenunternehmen haben deshalb im letzten Jahr grundlegende Transformationsprozesse und Kostensenkungen eingeleitet. Erfolgreich können wir nur sein, wenn auch die Stadt Hamburg und die HPA eine Neuordnung der Hafenpolitik vornehmen. Dazu gehört vor allem wieder eine ausreichende finanzielle Ausstattung der HPA über den Haushalt der Stadt.

Unsere Konkurrenzhäfen in Europa machen es uns vor: In Rotterdam und Antwerpen sind die Häfen von nationalem Interesse und erhalten die notwendige finanzielle Unterstützung von den nationalen und regionalen Regierungen in diesen Ländern.

Learn from abroad!

Mit freundlichen Grüßen



Gunther Bonz
– Präsident –

EINS

GLOBALE RAHMEN- BEDINGUNGEN

GLOBALE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Internationale Währungsfonds (IWF) geht in seinem im April 2021 veröffentlichten Bericht von einem pandemiebedingten Rückgang des weltweiten realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 3,3 Prozent für 2020 aus. Für die Jahre 2021 und 2022 wird mit einer durchgehenden Erholung und damit einem Ende der Pandemie gerechnet. Bemerkenswert ist, dass die Schwellen- und Entwicklungsländer in der Regel weniger starke Rückgänge der Wirtschaftsleistung zu verzeichnen hatten als die Industrienationen und auch an der nachfolgenden Erholung stärker partizipieren sollen.

Der Welthandel mit Waren und Dienstleistungen wurde im vergangenen Jahr stark von der Pandemie beeinträchtigt. Einflussfaktoren waren nicht nur die zeitweise gestörten Transportketten, sondern auch das weltweite Einfrieren des Reiseverkehrs. In der Annahme, dass die Pandemie durch Impfanstrengungen im Laufe des Jahres überwunden werden kann, ist mit einem nachhaltigen Wiederanstieg des Handelsvolumens zu rechnen. (Quelle: Internationaler Währungsfonds – World Economic Outlook, April 2021)

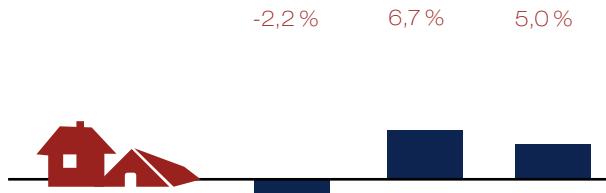
Deutschland verzeichnetet nach einer zehnjährigen Wachstumsphase 2020 erstmals wieder einen Rückgang des Bruttoinlandsproduktes. Dieser fällt mit -4,9 Prozent nur ungleich geringer aus als nach der Finanzkrise 2008/2009. Privater Konsum, Investitionen sowie Importe und Exporte sind in allen Wirtschaftsbereichen negativ betroffen. Einzige Ausnahme sind die pandemiebedingt gestiegenen Konsumausgaben des Staates. Corona hat den 14 Jahre andauernden Aufwärtstrend am Arbeitsmarkt beendet. 2020 ging die Zahl der Erwerbstätigen um 1,1 Prozent auf 44,8 Mio. Personen zurück. Der Staatshaushalt weist mit -4,8 Prozent oder 158 Mrd. Euro erstmals seit acht Jahren wieder ein Defizit aus. (Quelle: Statistisches Bundesamt, Januar 2021).

Die Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie fallen global äußerst unterschiedlich aus. Dabei wird häufig nationalen Lösungen vor einer weiteren internationalen Koordinierung der Vorrang eingeräumt. Auch innerhalb der Europäischen Union ist das Wiedererstarken des Nationalstaates erkennbar. Einseitige Grenzschließungen, Reiseverbote sowie Beschränkungen beim Export von

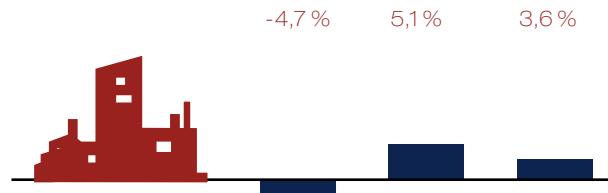
IWF-PROGNOSE FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTHANDEL



Entwicklungs- und Schwellenländer



Industrienationen



Krisenfaktoren

Schutzausrüstung und Impfstoffen seien hier als Schlagworte genannt. Die Coronakrise legt Schwachpunkte im Staatswesen schonungslos offen. Mängel in den Prozessen der politischen Willensbildung, unzureichende Infrastrukturen und unterfinanzierte Gesundheitssysteme sowie ineffiziente Verwaltungsorganisationen verhindern eine schnelle Implementierung von Eindämmungs- und Gegenmaßnahmen zum Schutz vor dem Virus. Gerade die Industrienationen in Europa werden diesbezüglich als ungeahnt schwerfällig angesehen und müssen ihre Strukturen umfassend reformieren.

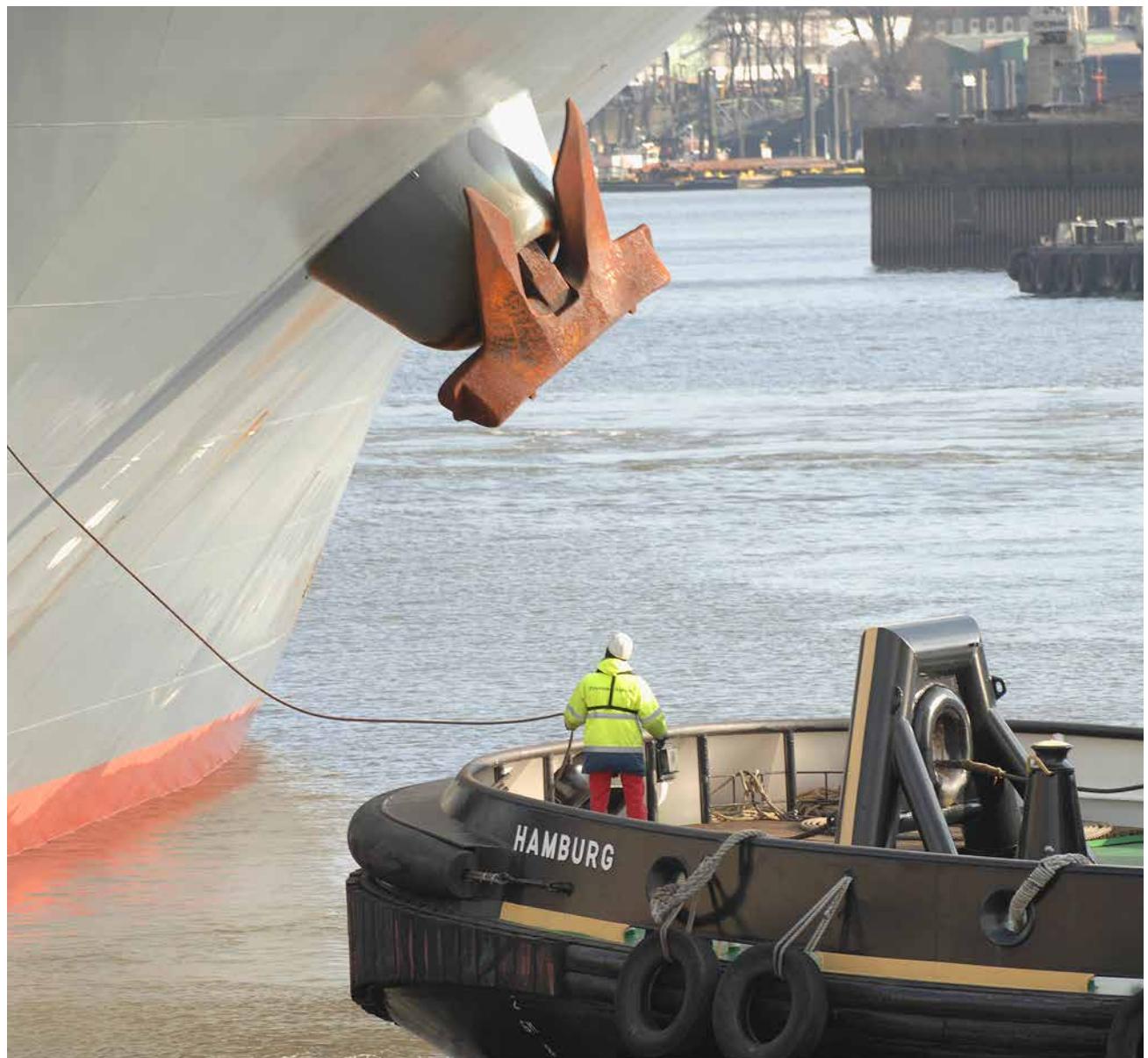
Die jetzige Krise trifft erstmals primär den Dienstleistungssektor. Während nach einer kurzen Periode der Unsicherheit im Frühjahr 2020 die Güterproduktion wieder angefahren wurde, blieben große Teile der Dienstleistungen für den Endverbraucher nur eingeschränkt verfügbar oder wurden ganz eingestellt. Die wirtschaftlichen Folgen sind somit gesellschaftlich ungleich verteilt. Die besonders betroffenen Branchen wie Gastronomie, Tourismus, Fitness/Lifestyle oder körpernahe Dienstleistungen, aber auch der Pflege- und Gesundheitssektor gelten einerseits als beschäftigungsintensiv, andererseits

aber auch als verbesserungswürdig in der Arbeitsplatzattraktivität. Es ist zu beobachten, dass die Frage nach Arbeitsbedingungen und Entlohnungsstrukturen stärker in den Fokus politischer Diskussionen rückt.

Die Hafenwirtschaft ist von den Auswirkungen der Pandemie ebenfalls betroffen, allerdings deutlich geringer als andere Branchen. Die Prognose des IWF, dass mit dem Fortschritt der globalen Impfkampagne auch eine Normalisierung der Weltwirtschaft eintritt, ist plausibel. Die Unternehmen des Hamburger Universalhafens sind auf das Wiedererstarken des Welthandels gut vorberei-

tet. Jetzt geht es darum, dass auch die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Zukunftspotentiale für den Standort heben zu können. Die Hafenwirtschaft erwartet hier verstärkte Anstrengungen der politisch Verantwortlichen.

*Festmachen im Universalhafen
Hamburg – für jede Ware, für jedes Schiff
die universelle Handelsdrehscheibe.*



ZWEI

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

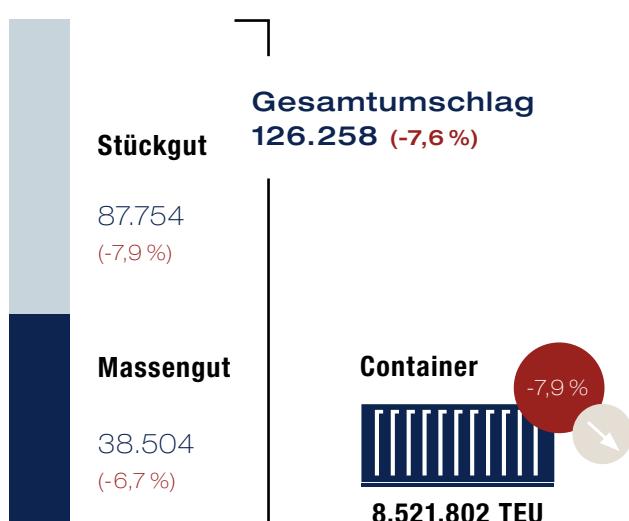
WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

2.1 *Umschlagsentwicklung*

Der Güterumschlag im Hamburger Hafen ist 2020 um 7,6 Prozent auf 126,3 Mio. t gesunken.

GESAMTUMSCHLAG HAFEN HAMBURG 2020

Angaben in 1.000 t



Der Containerumschlag sank von 9,3 auf 8,5 Mio. TEU. Hier zeigen sich die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Nach dem ersten Schock für den Welthandel Anfang 2020 war jedoch ab Sommer eine Stabilisierung der Transportketten und eine Zunahme des Seeverkehrs mit dem asiatischen Raum zu beobachten.

China ist trotz eines Rückgangs der Containermengen immer noch mit Abstand der wichtigste Handelspartner für den Hafen. Die asiatischen Transhipment-Hubs Singapur und Malaysia konnten zulegen, während Südkorea Einbußen verkraften musste.

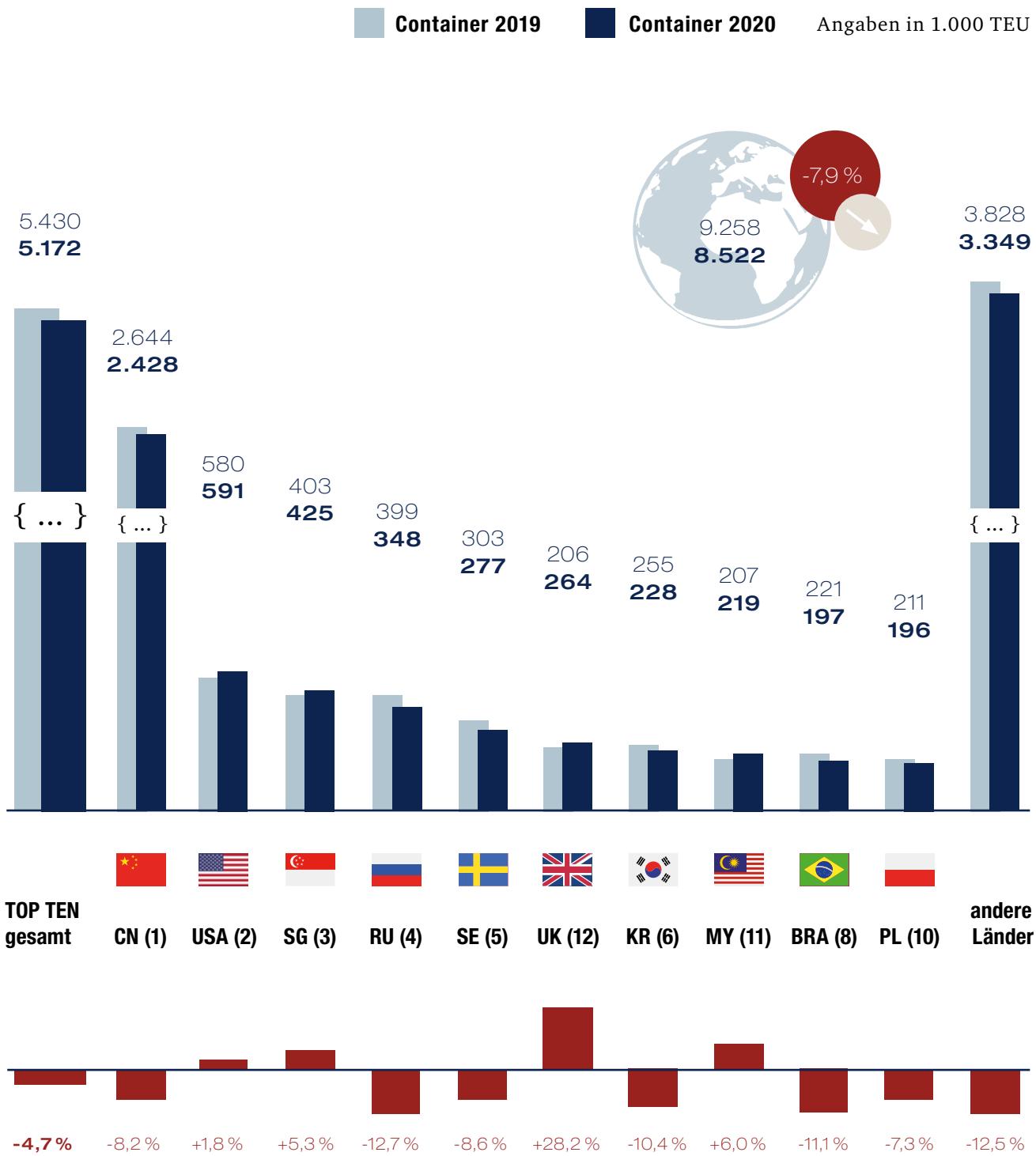
Die USA-Verkehre legten aufgrund von Änderungen in den Liniendiensten gegen den Trend zu.

Bemerkenswert ist die Zunahme des Warenaustausches mit dem Vereinigten Königreich um etwa ein Drittel. Aufgrund der Unsicherheiten im Vorfeld des vollzogenen Brexits wurden Lagerkapazitäten aufgebaut und gleichzeitig haben die Reedereien verstärkt Leercontainer von den britischen Inseln abgezogen. Die Handelsbeziehungen zu Russland, Schweden und Polen entwickelten sich dagegen schwächer als 2019.

Brasilien ist besonders von der Pandemie betroffen. Die Verkehre gingen um etwa 11 Prozent zurück. Finnland und Taiwan haben 2020 die Top 10 der wichtigsten Handelspartner im Containerverkehr verlassen.

Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V.

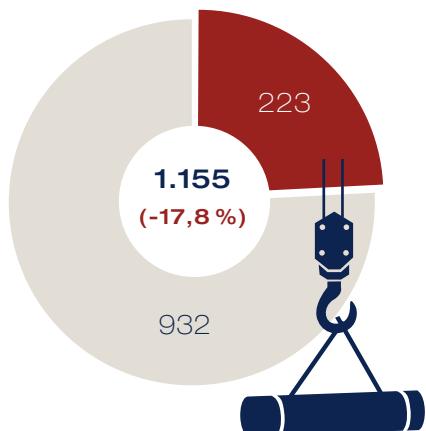
DIE ZEHN WICHTIGSTEN HANDELSPARTNER IM CONTAINERVERKEHR



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

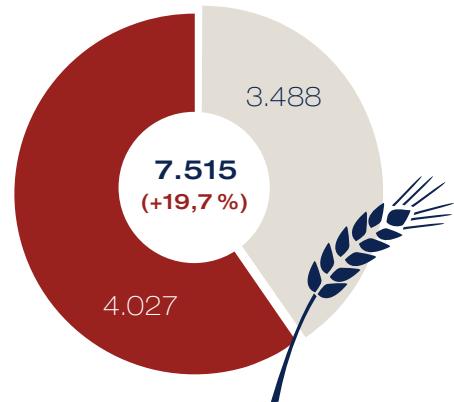
UNIVERSALHAFEN HAMBURG: WICHTIGE GÜTERGRUPPEN IM NICHT CONTAINERISIERTEN UMSCHLAG 2020

 Import  Export Angaben in 1.000 t



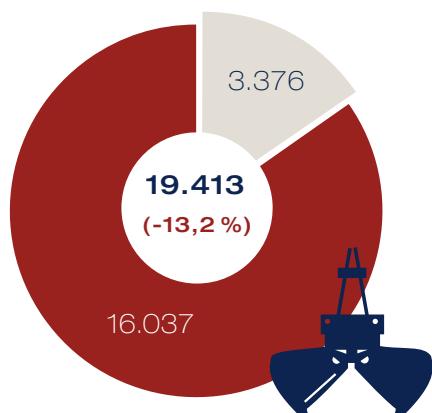
Konventionelles Stückgut:

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



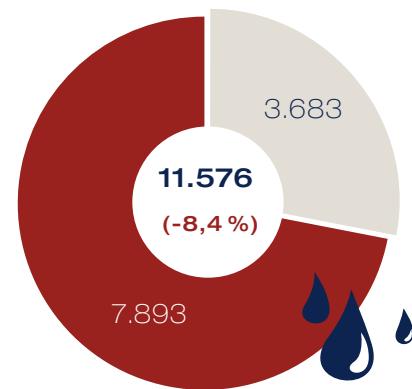
Sauggut:

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.

Der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut und RoRo-Ladung verringerte sich, wobei die Importe stärker zurückgingen als die Exporte. In der Krise ist die Nachfrage nach Investitionsgütern wie Projektladung oder Schwerlast verhalten. Mit Abklingen der Pandemie ist in diesen Segmenten wieder mit Zuwächsen zu rechnen, allerdings mit einem deutlichen zeitlichen Verzug im Vergleich zu anderen Güterarten.

Der Massengutumschlag ist 2020 insgesamt gesunken. Die einzelnen Segmente haben sich aber unterschiedlich entwickelt. Die Wirtschaftseinbußen der Pandemie machen sich in einer sinkenden Nachfrage nach primären Energieträgern bemerkbar. Kohle und Mineralölprodukte sind dementsprechend weniger importiert worden und führten zu sinkenden Umschlagszahlen bei Flüssigladung und Greifergut. Gute Zahlen beim Export von Düngemitteln oder dem Import von Rohöl konnten dies nicht kompensieren. Der Umschlag von Sauggütern entwickelte sich insgesamt durch starke Getreideexporte positiv.

Vorläufige Umschlagsentwicklung 2021

Im ersten Quartal 2021 wurden in Hamburg 32,1 Mio. t umgeschlagen. Dies entspricht einem Zuwachs von 0,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Der Stückgutumschlag verringerte sich nur leicht um 0,5 Prozent auf 22,4 Mio. t. Im Containerbereich lag die Zahl der umgeschlagenen TEU mit 2,2 Mio. um 1,8 Prozent höher als 2020. Die gestiegenen Chinaverkehre sowie ein allgemein freundlicheres Klima im Welthandel lassen die Prognose zu, dass der Aufwärtstrend das gesamte Jahr 2021 anhalten wird.

Beim Massengut legten die Mengen um 2,7 Prozent auf 9,8 Mio. t zu. Schwächere Zahlen beim Getreideumschlag konnten durch verstärkte Erzimporte ausgeglichen werden.



*Im Hamburger Hafen
werden jedes Jahr rund
40 Mio. t Massengut
umgeschlagen.*



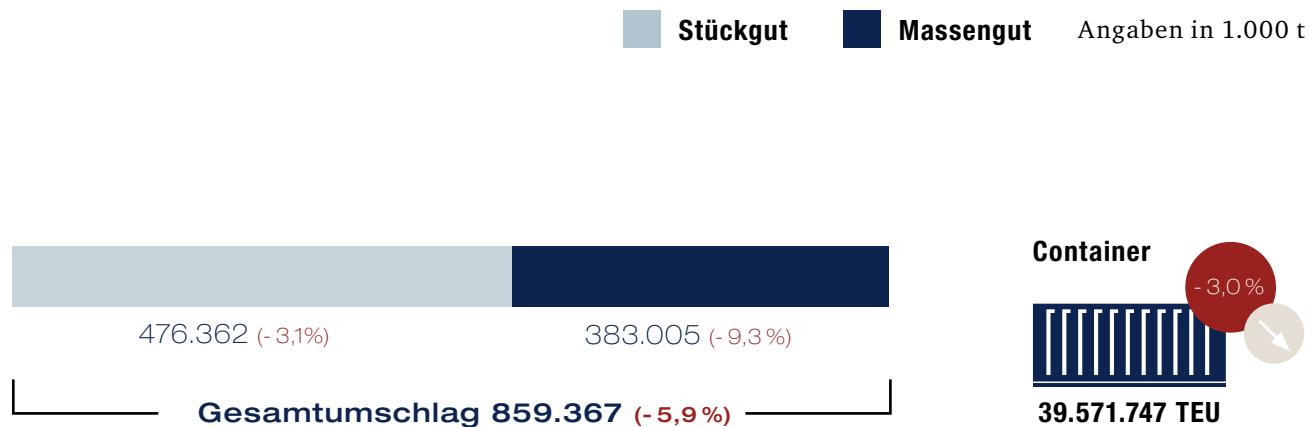
2.2 Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung

Der Gesamtumschlag der vier großen Nordrhein-Häfen ist 2020 um etwa 6 Prozent gesunken. Überproportional stark ist der Rückgang beim Massengut. Wie schon in den Vorjahren geht aufgrund der Energiewende die Nachfrage nach Kohle und Mineralöl strukturell zurück. Hinzu kommen noch pandemiebedingte Ausfälle der Nachfrage, zum Beispiel nach Erz oder Flugbenzin. Der Rückgang beim Stückgutumschlag ist mit einem Minus von 3 Prozent vergleichsweise niedrig. Dies zeigt, dass sich die Nachfrage nach Konsumgütern trotz Quarantänebedingungen im Laufe des Jahres stabiler entwickelt hat, als allgemein erwartet wurde.

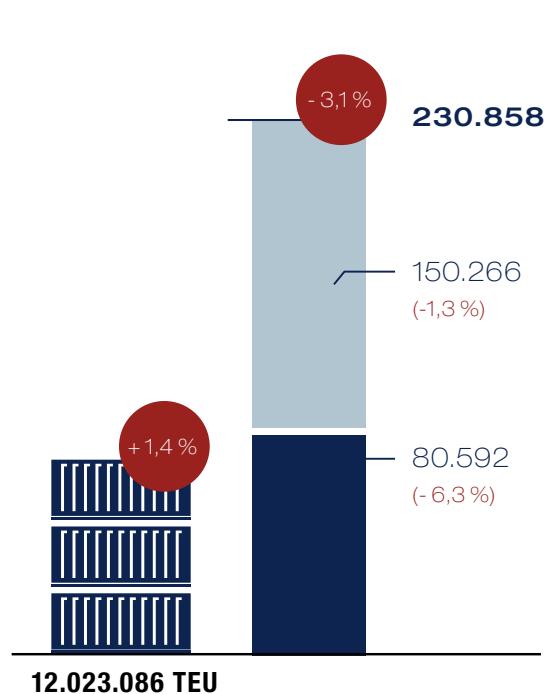
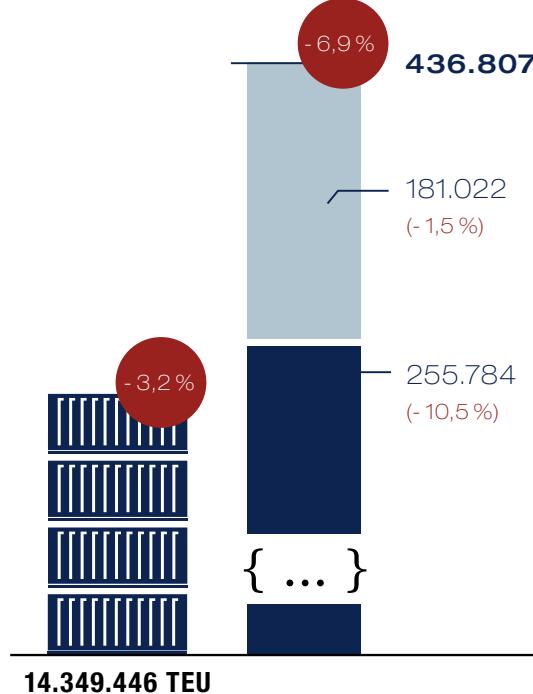
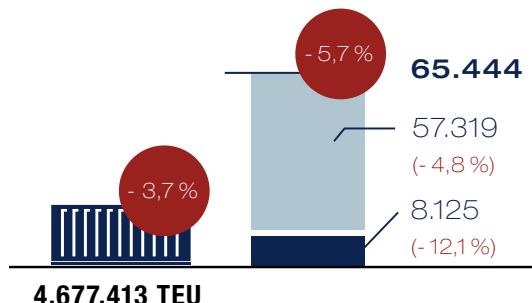
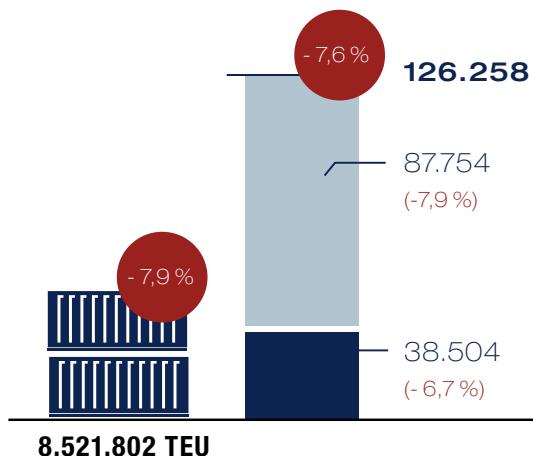
Die Statistik zeigt, dass Bremen und Hamburg stärker als die Westhafen von den Umschlagsrückgängen betroffen waren. Politik und Verwaltung in Deutschland müssen daher konsequenter Wettbewerbsnachteile beseitigen. Hierzu zählen vor allem die Anwendung von Spielräumen im Europarecht, zum Beispiel im Bereich der Einfuhrumsatzsteuer, und der Verzicht auf Anforderungen, die über die vorgeschriebenen EU-Standards hinausgehen. Nur eine einheitliche Auslegung sowie die harmonisierte Anwendung der europäischen Regeln führen zu der politisch gewollten Gleichbehandlung und einem fairen Wettbewerb um die beste Dienstleistung.

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

SEEGÜTERUMSCHLAG IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE 2020



Umschlagsergebnisse im Vergleich



Quelle: Hafenverwaltungen; *Schätzung Hamburg Hafen Marketing e. V.

DREI

AUSBAU DER VERKEHRS- INFRASTRUKTUR

AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

3.1 Seewärtige Zufahrt

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

Anfang Juni 2020 wurden die letzten Klagen gegen die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe vom Bundesverwaltungsgericht im Sinne des Projektes entschieden und damit ein fast zwei Jahrzehnte andauerndes Planungs- und Genehmigungsverfahren beendet. Unabhängig davon konnten die Vertiefungs- und Verbreiterungsarbeiten bereits Mitte 2019 begonnen wer-

den. Ende des letzten Jahres wurden zwei neue Richtfeuer in Betrieb genommen. Die neue Richtfeuerlinie in Blankenese weist den einlaufenden Schiffen den Kurs im Bereich der neuen Begegnungsbox. Anfang 2021 erfolgte die Freigabe der 385 Meter breiten und rund acht Kilometer langen Begegnungsbox, innerhalb der sich Seeschiffe mit einer addierten Breite von 104 Metern – statt vormals von 90 Metern – begegnen können. Dadurch ergeben sich eine bessere Planbarkeit und mehr zeitliche Flexibilität für den Schiffsverkehr auf der Elbe. Ab Mai 2021 standen den großen Container- und Massengutschiffen erste Verbesserungen im Tiefgang zur Verfügung. Nach der endgültigen Freigabe in der zweiten Jahreshälfte 2021 sind tideabhängig Maximaltiefgänge von 14,50 Metern in Frischwasser möglich. Die gesamte Fahrrinnenanpassung zwischen Nordsee und dem Hamburger Hafen wird in diesem Jahr abgeschlossen.



Die Vergrößerung des Drehkreises von heute 480 Metern auf zukünftig 600 Meter ist Teil der geplanten Westerweiterung.



Die Hamburger Containerterminals rüsten bereits seit vielen Jahren ihr Equipment zur Abfertigung von Ultra Large Container Vessels auf. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 189 Containerschiffe mit einer Kapazität von mehr als 18.000 TEU im Hamburger Hafen abgefertigt. Dies ist ein Plus von 14,5 Prozent zum Vorjahr. Seit letztem Jahr werden im Hamburger Hafen die größten Containerschiffe der Welt mit einer Kapazität von rund 24.000 TEU abgefertigt und die Zahl wird weiter zunehmen. Wie Ende 2020 bekannt wurde, hat die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd sechs Neubauten mit einer Kapazität von jeweils 23.500 TEU bestellt, die ab Mitte 2023 zwischen Fernost und Europa in Fahrt gehen werden.

Ein weiteres Highlight war im November 2020 am Eurogate-Terminal zu sehen. Dort hat das weltgrößte LNG-Containerschiff, die CMA CGM Jacques Saadé, mit einer Kapazität von 23.000 TEU festgemacht.

Die Fahrrinnenvertiefung und die neue Begegnungsbox bringen nicht nur Vorteile für die großen Containerschiffe, sondern kommen auch den Bulkcarriern zugute, die in

Das weltgrößte LNG-Containerschiff läuft Hamburg regelmäßig an.

der Regel deutlich breiter als 45 Meter sind. Der Universalhafen Hamburg wurde von 837 außergewöhnlich großen Fahrzeugen (AGF) mit einer Länge von mehr als 330 Metern und/oder einer Breite von mehr als 45 Metern im Jahr 2020 angelaufen. Dies waren im Vergleich zum Vorjahr zwar weniger AGF, allerdings ist dies auf deutlich weniger Schiffsanläufe insgesamt aufgrund der Corona-Pandemie zurückzuführen.

Nord-Ostsee-Kanal

Bedingt durch die Corona-Pandemie verzeichnete auch der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) eine rückläufige Entwicklung im Jahr 2020. Insgesamt haben 25.247 Schiffe den NOK befahren. Dies sind 12,3 Prozent weniger als im

Vorjahr. Auch die auf dem NOK transportierte Ladungsmenge verringerte sich um 11,6 Prozent. Die Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), in der zweiten Jahreshälfte 2020 auf die Befahrensabgaben für den NOK zu verzichten und diese Maßnahme bis Ende 2021 zu verlängern, wurde positiv vom Markt aufgenommen.

Auch im Berichtsjahr wurden die dringend notwendigen Ausbauarbeiten am NOK fortgesetzt. Es ist geplant, dass die fünfte Schleusenkammer in Brunsbüttel Ende 2026 in Betrieb genommen werden kann. Die Gesamtkosten betragen mittlerweile 1,2 Mrd. Euro. Auch die Arbeiten an der Verbreiterung des Kanals zwischen Großkönnigsförde und Schinkel laufen auf Hochtouren. Bevor diese beginnen können, waren vorbereitende Maßnahmen wie Rodungs- und Böschungsarbeiten durchzuführen sowie eine temporäre Lagerungsstelle für das Material in Betrieb zu nehmen. Die Kosten der Maßnahme wurden auf rund 500 Mio. Euro veranschlagt.

Immer wieder kommt es im Bereich der Schleusen in Brunsbüttel und Kiel zu Schiffsunfällen, wodurch die Schleusentore beschädigt werden. Damit die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt für die Schifffahrt uneingeschränkt zur Verfügung steht, müssen das BMVI und die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung dafür Sorge tragen, dass entsprechende Ersatztore im Falle einer Havarie für den Austausch jederzeit bereitstehen.

einen etwas schwächer ausgeprägten Rückgang auf. Dies ist auf eine Zunahme der Baustofftransporte zurückzuführen. Für dieses Jahr wird von einer Erholung des gesamten Güterverkehrs ausgegangen mit einem Wachstum von 3,1 Prozent (Aufkommen) beziehungsweise 3,9 Prozent (Leistung). Diese Entwicklung wird sich auch auf den Straßengüterverkehr übertragen lassen und sich zahlenmäßig in einem Anstieg von 3,0 Prozent im Aufkommen beziehungsweise von 3,8 Prozent in der Leistung widerspiegeln. In den Folgejahren wird der Straßengüterverkehr weiter wachsen und seinen Anteil am Modal Split gegenüber dem Schienenverkehr auf hohem Niveau festigen (Quelle: Mittelfristprognose Winter 2020/21 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur).

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie prägen auch die vom ADAC veröffentlichte Stabilanz. Demnach sank die Staulänge in Norddeutschland 2020 um rund 43 Prozent, in Hamburg um 15 Prozent. Ursache dafür ist ein corona bedingt deutlicher Rückgang im Verkehrsaufkommen, das laut Abschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen deutschlandweit um rund 12 Prozent unter dem Vorjahr liegt. Weniger Verkehr führte zu deutlich weniger Staus auf deutschen Autobahnen trotz einer weiterhin sehr hohen Baustellendichte. Zu diesem Ergebnis kommt auch der Verkehrsdatenanbieter Inrix. In Hamburg lag der stauverursachte Zeitverlust 2020 bei 33 Stunden – im Vorjahr waren es noch 48 Stunden. Damit belegt Hamburg wie im Jahr zuvor Platz vier hinter München, Berlin und Nürnberg.

3.2 *Straßeninfrastruktur*

Der deutsche Güterverkehr war im Jahr 2020 geprägt durch die Corona-Pandemie beziehungsweise durch deren Auswirkungen auf die verschiedenen Wirtschaftszweige. Insgesamt wird ein Rückgang im gesamten Güterverkehr in Höhe von 3,6 Prozent im Aufkommen und von 3,8 Prozent in der Transportleistung zum Vorjahr quantifiziert. Im Vergleich dazu weist der Straßengüterverkehr mit 2,9 Prozent beziehungsweise 2,6 Prozent

Das Investitionsvolumen in den Straßenerhalt wird weiterhin auf sehr hohem Niveau fortgesetzt. Infolgedessen ist auch die Baustellendichte in Hamburg besonders hoch. In vielen Bereichen wird gleichzeitig gebaut, weil es aufgrund der baulichen Substanz dringend erforderlich ist oder weil die Stadt den Radwegeausbau mit aller Macht vorantreiben will. Insbesondere der Ausbau und die Sanierung der A7 nördlich und südlich des Elbtunnels bringen größere verkehrliche Auswirkungen mit sich. Kritisch gesehen wird von der Hafenwirtschaft, dass parallel auch auf der A1 als offizielle Ausweichstrecke der A7 eine Vielzahl von Baumaßnahmen umgesetzt werden müssen. Leider hatte es der Hamburger Senat im

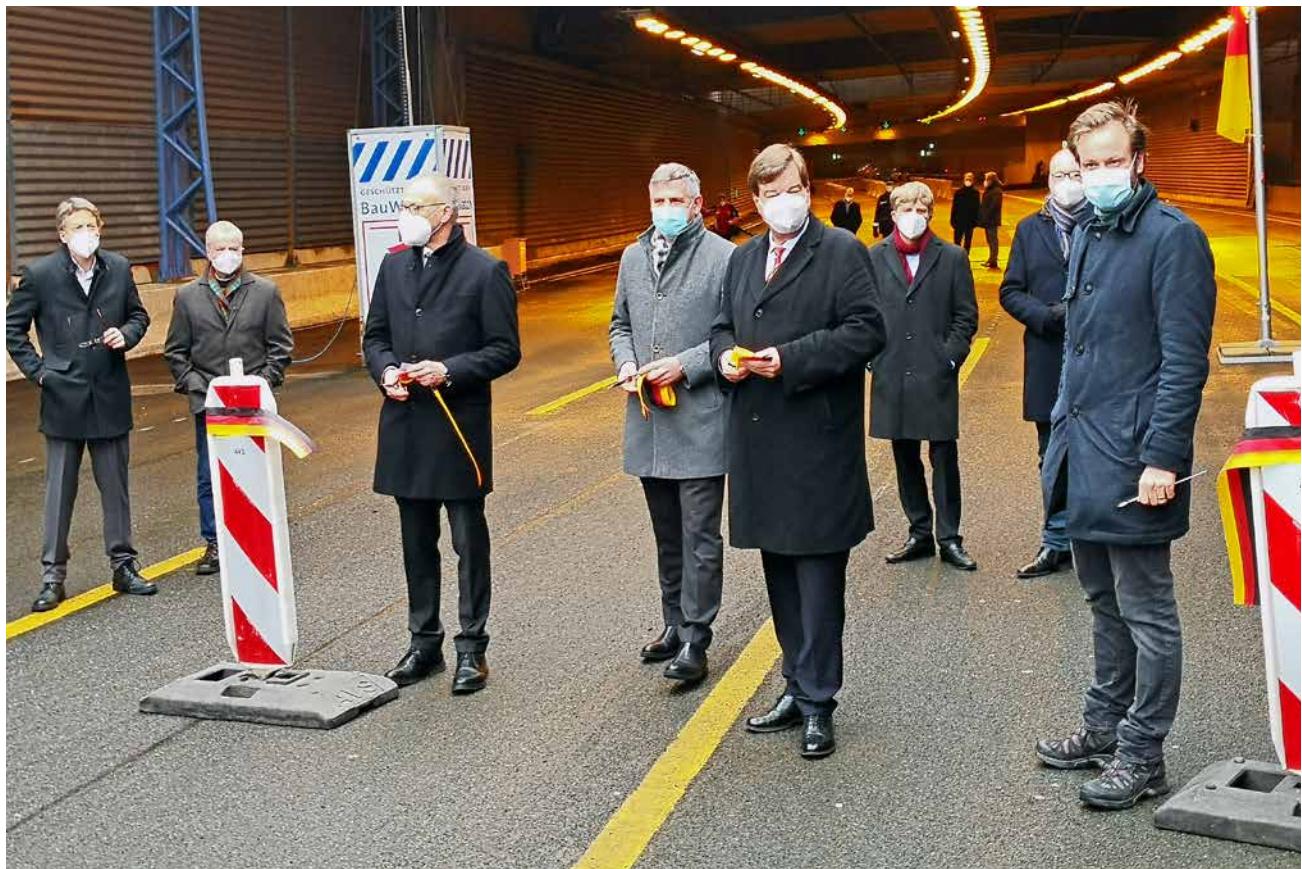
Vorfeld des Baubeginns der A7 versäumt, die A1 soweit instand zu setzen, dass grundlegende Sanierungsarbeiten auf längere Sicht nicht erforderlich werden.

Tunnelkategorie A erhalten. Des Weiteren wurde die A7 zwischen dem Autobahndreieck HH-Nordwest und der Anschlussstelle HH-Volkspark von sechs auf acht Fahrstreifen erweitert.

Ausbau der A7

Im Berichtsjahr ist die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) im Ausbau der A7 ein wesentliches Stück vorangekommen. Nach einer Bauzeit von fünf Jahren konnte Anfang Februar 2021 der rund 960 Meter lange Lärmschutzdeckel in Stellingen fertig gestellt werden. Auch wenn die Corona-Pandemie zu einer kleineren zeitlichen Verzögerung geführt hatte, so konnte der Tunnel jedoch noch in 2020 baulich fertiggestellt werden. Der Tunnel Stellingen wird – wie der Tunnel in Schnelsen – zukünftig die ADR-

Für die Ausbaumaßnahme im Bereich Altona laufen seit März 2020 die bauvorbereitenden Maßnahmen im nachgeordneten Stadtstraßennetz. Diese Maßnahmen wurden erforderlich, um den halbseitigen Abbruch von drei Brückenbauwerken über die A7 im März 2021 durchzuführen. Dafür musste die A7 für 79 Stunden vollgesperrt werden. Damit Altona nicht gänzlich von der Innenstadt abgeschnitten wird, wird der innerstädtische Verkehr auf den verbleibenden Brückenhälften geführt. Um auch diese Brückenteile abreißen zu können, werden erste Segmente des späteren 2.230 Meter langen Lärmschutzdeckels errichtet, auf denen der Verkehr nach Fertigstellung im Jahr 2028 über die A7 geführt wird.



Feier zur Fertigstellung des Stellinger Lärmschutzdeckels mit Staatssekretär Enak Ferlemann und Verkehrssenator Dr. Anjes Tjarks.

Ende November 2020 wurde mit dem Neu- und Ausbau der A7 südlich des Elbtunnels begonnen. Direkt im Anschluss an den Elbtunnel muss das 400 Meter lange Brückenbauwerk K 30 komplett zurückgebaut und als Dammkonstruktion neu errichtet werden. In Vorbereitung dessen wurde westlich der Autobahn ein Hilfsdamm für zwei Fahrspuren erbaut. So wird während der vierjährigen Bauzeit der Verkehr auf insgesamt sechs Fahrstreifen aufrechterhalten. Daran schließt sich die K 20 Hochstraße Elbmarsch an. Sie ist mit 3,8 Kilometern die längste Autobahnbrücke Deutschlands. Neben dringend notwendigen Sanierungsarbeiten wird die Brücke in den nächsten Jahren nach innen auf insgesamt acht Fahrspuren erweitert. Die Erweiterung soll 2026/27 abgeschlossen sein.

A1-Ersatzneubau der Norder- und Süderelbbrücke

An der Norder- und Süderelbbrücke sind bereits eklatante Ermüdungserscheinungen aufgrund der hohen Gewichtsbelastung erkennbar. Auf der Grundlage von Nachberechnungen wurde die Lebenszeit beider Brücken auf noch rund acht Jahre begrenzt. Vor diesem Hintergrund laufen die Voruntersuchungen und Planungen für den Ersatzneubau auf Hochtouren. Das jeweilige Planfeststellungsverfahren wird derzeit vorbereitet, um zeitnah mit dem Ersatzneubau beginnen zu können. Die Planungen sehen vor, jeweils eine Brückenhälfte neben der alten Brücke zu errichten, auf die nach Fertigstellung der Verkehr umgeleitet werden kann. Eine Brückenhälfte hat dabei dieselbe Dimension wie die heutige gesamte Brücke.

A26-Ost Hafenpassage

Die Diskussionen über die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Verbindung von A1 und A7 wird immer wieder auch von den Grünen in Frage gestellt, obwohl im rot-grünen Koalitionsvertrag vereinbart wurde, dass Hamburg „den Bund beim Bau der BAB A26 (Hafenpassage)“ unterstützt und „so zur Entlastung des Verkehrs im

Hamburger Stadtgebiet“ beiträgt. Die Hafenwirtschaft erwartet, dass sich die Grünen an die getroffenen Vereinbarungen halten und als Koalitionspartner verlässliche Politik betreiben. Dass auch die Umweltverbände einer verkehrsentlastenden Bedeutung dieser Querverbindung für das städtische Straßennetz widersprechen, ist nicht verwunderlich. Jedoch bei einem prognostizierten Lkw-Anteil von rund 30 Prozent mit Anschlussstellen für Hafenverkehre von einer „Pendler-Autobahn“ zu sprechen, entbehrt jeglicher Grundlage. Die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre und die Prognosen insbesondere für den Straßengüterverkehr veranschaulichen, dass eine radikale Verkehrswende im Gütertransport auf absehbare Zeit nicht umsetzbar sein wird. Zum einen, weil das Gütervolumen – mit Ausnahme von Sondereffekten durch die Corona-Pandemie – von Jahr zu Jahr zunimmt und keine Abschwächung im Warenverkehr erkennbar ist. Zum anderen fehlt es an Kapazitäten auf der Schiene, um eine beachtliche Menge an Gütertransporten vom Lkw auf die Bahn zu verlagern. Auch Hamburg als Metropoleregion und Hafenstadt kann sich von dieser allgemeinen Entwicklung nicht abkoppeln. Selbst im Klimaplan der Stadt Hamburg wurde ein Anstieg der Fahrleistung von schweren Lkw um 21,3 Prozent im Zeitfenster 2020 bis 2025 prognostiziert.

Mit der A26-Ost wird die Verbindung zwischen den in Nord-Süd-Richtung laufenden Autobahnen A1 und A7 realisiert und damit eine dringend erforderliche zusätzliche Ost-West-Verbindung in Norddeutschland geschaffen. Außerdem würde Hamburg – wie alle anderen deutschen und europäischen Großstädte – endlich einen südlichen Autobahnring umsetzen, um die Stadtstraßen vom Transitverkehr zu entlasten. Damit erfüllt die A26-Ost verkehrlich eine andere Funktion als die Köhlbrandbrücke. Die Köhlbrandbrücke beziehungsweise die neue Köhlbrandquerung ist die kürzeste Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Hafengebiet und ist für eine effiziente Abwicklung der hafeninternen Verkehre erforderlich. Aus Sicht der Hafenwirtschaft sind beide Neubauprojekte – die A26-Ost und ein neuer Köhlbrandtunnel – dringend erforderlich.

Wie bereits im letzten Jahresbericht erläutert, ist der 9,4 Kilometer lange Autobahn-Neubau in drei Abschnitte

unterteilt: Für den Abschnitt „Moorburg“ vom Kreuz Hamburg-Süderelbe A7/A26 bis zur Anschlussstelle Moorburg sollte bereits im letzten Jahr der Planfeststellungsbeschluss vorliegen. Nach Aussage des Senates wird dieser voraussichtlich erst im Frühjahr 2022 erwartet. Damit verzögert sich der Baubeginn bis 2023 und somit um mehr als ein Jahr – vorausgesetzt, dass trotz der zahlreichen Einwendungen gegen das Projekt, Baurecht vorliegt. Für den zweiten Bauabschnitt „Hafen“ von der Anschlussstelle Hamburg-Moorburg bis zur Anschlussstelle Hamburg-Hohe Schaar wurde das Planfeststellungsverfahren im Januar 2020 eingeleitet. Für den letzten Abschnitt „Wilhelmsburg“ von der Anschlussstelle Hamburg-Hohe Schaar bis zum Autobahndreieck HH-Stillhorn (A26/A1) wurden nach Durchführung einer frühzeitigen und umfangreichen Bürgerbeteiligung die Planfeststellungsunterlagen im März 2021 veröffentlicht. Der UVHH hat – wie bei den vorangegangenen Planfeststellungsverfahren auch – eine Stellungnahme abgegeben.

Mit der Reform der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen bestand die Möglichkeit, dass auch das Planfeststellungsverfahren für den Autobahn-Neubau an den Bund übertragen werden kann. Auf Grundlage eines Senatsbeschlusses hatte die Freie und Hansestadt Hamburg dies jedoch abgelehnt. Damit ist der Bund Auftraggeber der A26-Ost, die Planung und der Bau erfolgen durch die DEGES und Hamburg verantwortet das Planverfahren.

A26-West

Die Arbeiten für den vierstreifigen Neubau der A26-West zwischen der Anschlussstelle Neu Wulmstorf in Niedersachsen und der A7 schreiten weiter voran. Im Zuge dieses Projektes entsteht ein neues Autobahnkreuz HH-Hafen. In Vorbereitung dessen wurde mit ersten bauvorbereitenden Maßnahmen, wie zum Beispiel Umbau von Entwässerungseinrichtungen und Bau einer provisorischen Überfahrt im Bereich der Anschlussstelle Hamburg-Hausbruch, durch die DEGES begonnen.

Wilhelmsburger Reichsstraße

Nachdem im Oktober 2019 die neue Trasse der B 75 / Wilhelmsburger Reichsstraße für den Verkehr freigegeben wurde, wurden abschließend im letzten Jahr umfangreiche Umbauarbeiten an der Anschlussstelle Hamburg-Kornweide und im nachgeordneten Netz vorgenommen. Diese Arbeiten wurden bis zum Dezember 2020 fertiggestellt. Auch der Neubau eines zweiten Gleises zwischen dem Bahnhof Wilhelmsburg und dem Hafen – die sogenannte Nordkurve Kornweide – wurde zwischenzeitlich in Betrieb genommen. Damit konnte das Projekt „Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße“ nach sieben Jahren Bauzeit abgeschlossen werden.

Straßen und Brücken im Hafen

Seit vielen Jahren steht die Köhlbrandbrücke als Teil der Haupthafenroute für den Hafenverkehr nur eingeschränkt zur Verfügung. Dringend erforderliche Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen führten in den vergangenen Jahren immer wieder zu Verkehrseinschränkungen. Zudem gilt seit 2012 ein Lkw-Überholverbot sowie seit 2019 ein Lkw-Abstandsgebot von 50 Metern auf dem Mittelteil der Brücke. Das Ende der wirtschaftlichen Lebensdauer der Köhlbrandbrücke wird für das Jahr 2030 prognostiziert. Zwischenzeitlich sind die Planungen für einen Ersatz angelaufen. Die Hafenwirtschaft hat sich von Beginn an für eine Tunnellösung ausgesprochen. Mittlerweile haben sich der Bund und die Stadt ebenfalls für eine Tunnelquerung entschieden. Allerdings wurde bekannt, dass die Hamburger Wirtschaftsbehörde mit einer Fertigstellung des Tunnels nicht vor 2034 rechnet. Diese Nachricht, dass die wichtigste Verkehrsachse im Hafen mit einem erheblichen Anteil an hafenbezogenen Fern- und Wirtschaftsverkehren noch für mehr als 13 Jahre nur eingeschränkt zur Verfügung steht, hat für großes Unverständnis gesorgt. Aus Sicht der Hafenwirtschaft müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um weitere Verzögerungen über das Jahr 2030 hinaus zu verhindern. Auch muss der Hamburger Senat dafür Sorge tragen, dass sich der Bund



*Mit rund 40.000 Fahrzeugen pro Tag,
davon knapp 40 Prozent Lkw, ist
die Köhlbrandbrücke die am stärksten
frequentierte Querung im Hafen.*

an seine finanzielle Beteiligung am Neubau gebunden fühlt. Mit der Aufstufung der Strecke von der A7 über die Köhlbrandbrücke bis zum Beginn Roßdamm als Bundesstraße wurde eine wichtige Voraussetzung für eine finanzielle Beteiligung des Bundes geschaffen. Auf einer Strecke von rund 5,5 Kilometern gilt seit Februar 2021 die Lkw-Maut.

Seit über zehn Jahren wurde die neue Kattwyk-Bahnbrücke geplant und gebaut. Die ursprüngliche Fertigstellung war für das Jahr 2017 geplant. In Betrieb genommen wurde die neue Bahnbrücke aber erst Mitte Dezember 2020. Der Straßen- und Zugverkehr läuft mittlerweile über zwei getrennte Brücken. Der Rück- und Umbau der alten Kattwyk-Hubbrücke zu einer reinen Straßenbrücke ist in diesem Jahr mit erheblichen Verkehrseinschränkungen bis hin zu einer Vollsperrung über mehrere Monate verbunden. Aufgrund mehrerer Baustellen im Bereich Hamburg wird als Umleitungsstrecke die Köhlbrandbrücke ausgewiesen. Nach Aussage der HPA bestätigt eine beauftragte Verkehrsprognose die Leistungsfähigkeit dieser Umleitungsstrecke. Allerdings steht die Hafenwirtschaft einer Umleitung über die nur eingeschränkt zur Verfügung stehende Köhlbrandbrücke kritisch gegenüber. Des Weiteren führt die Umleitung in die A7-Großbaustelle südlich des Elbtunnels. Der Hafenverkehr ist von dieser Baumaßnahme stark betroffen, da innerhalb des Hafens die Strecke über die Kattwykbrücke eine bedeutsame Ausweichroute ist. Vor diesem Hintergrund muss eine volle Funktionsfähigkeit der Retheklappbrücke während der gesamten Bauphase zwingend gegeben sein.

Im Sommer 2020 kam es zu einem mehrmonatigen Totalausfall der 2016 in Betrieb genommenen Retheklappbrücke für den Straßenverkehr. Durch einen schweren Schaden an der Hydraulik verblieb die Brücke für vier Monate in geöffneter Stellung, damit der Schiffsverkehr diesen Bereich ungehindert passieren konnte. Der Straßenverkehr wurde weitläufig umgeleitet. Der Bahnverkehr war von dieser Brückensperrung nicht betroffen. Mit dem Ausfall der Straßenbrücke bereits nach vier Jahren Betrieb ist das Vertrauen in eine verlässliche Technik getrübt. Damit Ausfälle dieser Art künftig ausgeschlossen werden können, untersucht die HPA gemeinsam mit Fachleuten die Leistungsfähigkeit und dauerhafte Funk-

tionsfähigkeit der Brücke. Auch die für den Schiffsverkehr geplante 20 Meter breitere Durchfahrt wurde noch nicht umgesetzt, da von Seiten der HPA der vollständige Rückbau der alten Brückenfundamente erst Ende 2022 geplant ist. Dadurch lassen die für die Schifffahrt versprochene Verbesserungen noch auf sich warten.

3.3 Schieneninfrastruktur

Der Schienengüterverkehr stand im Jahr 2020 unter dem Einfluss der Corona-Pandemie beziehungsweise der durch die Maßnahmen zu ihrer Eindämmung ausgelösten schweren gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einbrüche. Die Verkehrsleistung im Jahr 2020 lag um 6,4 Prozent unter dem Wert des Jahres 2019, die Beförderungsmenge sank um 7,8 Prozent. Dazu trugen dramatische Einbrüche bei den Transporten von Kohle und Metallerzeugnissen entscheidend bei. Für das laufende Jahr wird ein Plus in Höhe von 4,2 Prozent im Aufkommen und 5,0 Prozent in der Leistung erwartet. (Quelle: Mittelfristprognose Winter 2020/21 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur).

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) investiert 2021 eine Rekordsumme von rund 12,7 Mrd. Euro in die Modernisierung, Instandhaltung sowie den Neu- und Ausbau des deutschen Schienennetzes. Auch in Hamburg laufen verschiedene Baumaßnahmen auf Hochtouren, wobei unter dem Begriff Eisenbahnknoten Hamburg mehrere Einzelprojekte zusammengefasst werden. Unter anderem begann die DB AG im Zuge der Planungen für das Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg ab April 2021 mit Baugrund- und Kampfmitteluntersuchungen. Zur Entlastung des Streckennetzes in Hamburg-Wilhelmsburg wird ein Kreuzungsbauwerk – eine Unterfahrung – geplant, so dass die Züge zukünftig flüssiger und konfliktärmer die Gleise wechseln können. Der Baubeginn ist für 2025 geplant. Des Weiteren wird der viergleisige Ausbau der Strecke Maschen – Hamburg-Wilhelmsburg vorbereitet. Dafür muss auch das vorhandene Überwerfungsbauwerk in Meckelfeld erweitert werden. Auch die Kapazität für



Die deutschen und österreichischen Stahlwerke werden vom Hansaport per Schiene mit Kohle und Erz beliefert.

Güterzüge aus Richtung Buchholz/Jesteburg soll erhöht werden. Dafür wird am Rangierbahnhof Maschen ein zweites östliches Umfahrungsgleis errichtet.

Das BMVI hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Bahnverkehrs bis 2030 von derzeit knapp 18 Prozent auf mindestens 25 Prozent zu erhöhen. Um dies zu erreichen, wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, wodurch der Zugang von Unternehmen zum Schienennetz deutlich erleichtert und verbessert werden soll. Unter anderem wurde ein bereits bestehendes Förderprogramm für Gleisanschlüsse dahingehend überarbeitet, dass seit dem 1. März 2021 der Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung und der Ersatz von Gleisanschlüssen einschließlich der Anschlussweiche mit 50 Prozent gefördert werden können. Des Weiteren hat das BMVI eine rechtliche Klarstellung im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) als Voraussetzung für eine faire Verteilung der Anschlusskosten initiiert. Die Anbindung privater Schienenanschlüsse an das

Schienennetz erfolgt über eine sogenannte Anschlussweiche. Deren Kosten etwa für Betrieb und Ersatzneubau wurden von den Infrastrukturunternehmen zunehmend allein auf die privaten Gleisanschließer übertragen, so auch im Hamburger Hafen. In den letzten Jahren haben sich die Konditionen für Unternehmen, die über einen oder mehrere Gleisanschlüsse an das Netz der Hamburger Hafenbahn verfügen und diesen auch nutzen, deutlich verschlechtert. Die Hamburg Port Authority (HPA) als Eisenbahninfrastrukturbetreiber hat alte Gleisanschlussverträge gekündigt und schließt neue Verträge ab, bei denen den Unternehmen deutlich mehr aufgebürdet wird. Diese sollen die Kosten für den Betrieb und die Instandsetzung der privaten Anschlüsse außerhalb des Betriebsgeländes einschließlich der Anschlussweiche zu 100 Prozent übernehmen. Die HPA beruft sich dabei auf §13 des AEG. Für viele unserer Mitgliedsunternehmen bedeutet dies eine zusätzliche finanzielle Belastung, die den Transport auf der Schiene im Vergleich zum Lkw verteuert und somit unattraktiver macht.

Mit dem im Mai 2021 verabschiedeten „Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich“ wird künftig eine hälftige Kostenaufteilung beim Bau, Ausbau, Ersatz- und Rückbau der entsprechenden Anschlussverbindungen erfolgen. Darüber hinaus werden die laufenden Kosten der Anschlusseinrichtung, insbesondere für Betrieb, Wartung und Instandhaltung der Anschlussweiche allein von der anschlussgewährenden Eisenbahn getragen. In Hamburg ist die HPA die anschlussgewährende Eisenbahn. Der UVHH begrüßt die Initiative des BMVI und die Gesetzesänderung ausdrücklich. Nur so kann der Schienenverkehr im Hamburger Hafen weiter gestärkt werden.

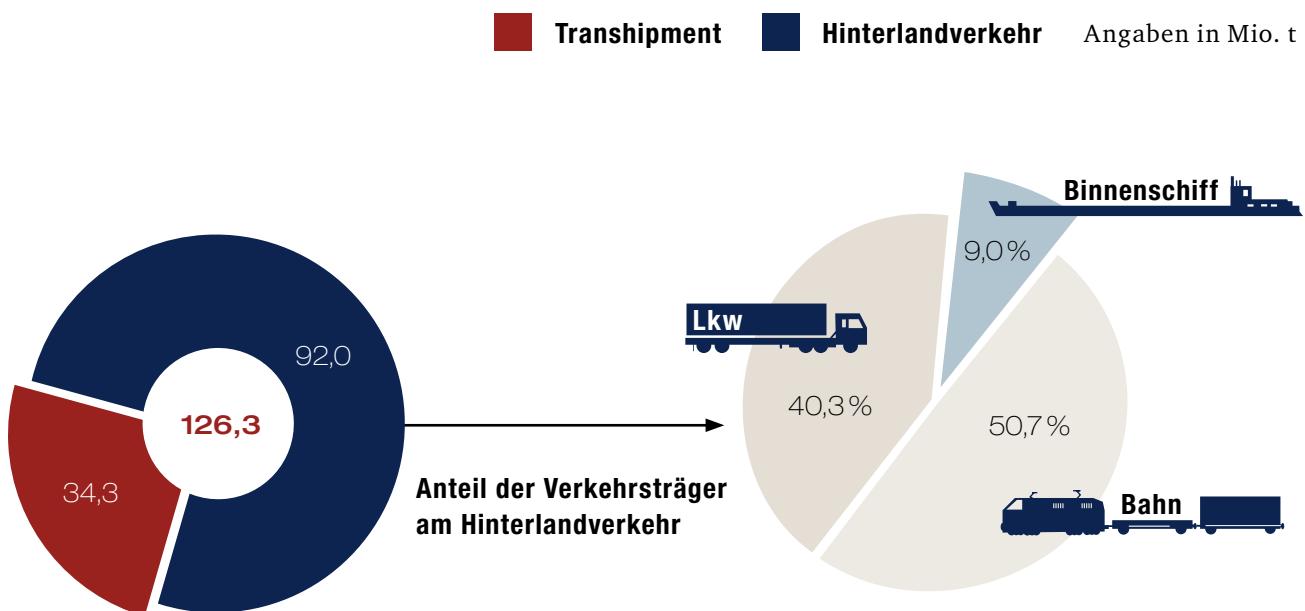
Als Teil der Coronahilfe beabsichtigt die Bundesregierung darüber hinaus, die Trassenpreise im Schienengüterverkehr um rund 600 Mio. Euro zu senken. Eine entsprechende Summe hat der Bundestag Ende April im Nachtragshaushalt 2021 beschlossen.

Schienenhinterlandverkehr

Der Hamburger Hafen ist im Schienentransport europaweit führend. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 46,6 Mio. t Güter mit der Bahn transportiert. Dieses Ergebnis lag damit leicht unter dem Rekordwert des Vorjahres. Mit rund 2,58 Mio. TEU wurden 4,4 Prozent weniger Container auf der Schiene transportiert als 2019. Äußerst positiv ist der gestiegene Modal-Split-Anteil der Bahn. Im Seehafenhinterlandverkehr stieg der Bahnanteil am Modal Split auf 50,7 Prozent und liegt mit mehr als zehn Prozentpunkten deutlich über dem Lkw-Anteil.

Bezogen auf den sehr hohen Bahnanteil ist der Hamburger Hafen in Europa, wenn nicht sogar weltweit, führend. Ziel sollte es sein, diesen Wettbewerbsvorteil gegenüber den Nordrange-Häfen weiter auszubauen.

MODAL SPLIT IM HINTERLANDVERKEHR 2020



Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V.

Dafür bedarf es weiterer Investitionen in die Infrastruktur und einer Senkung des Hafenbahnnutzungsentgeltes. Schon heute sind die Trassenpreise auf dem Hamburger Hafenbahnnetz im europäischen Vergleich am höchsten. Weitere Preiserhöhungen werden vom Markt nicht mehr akzeptiert und würden dem politischen Ziel, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, zuwiderlaufen.

In den Jahren 2020 und 2021 konnten im Hamburger Hafen einige wichtige Bahnprojekte abgeschlossen werden. Die neue Bahnbrücke Kattwyk ging im Dezember 2020 in Betrieb. Die alte Hubbrücke steht nach dem Umbau in diesem Jahr dann ausschließlich dem Straßenverkehr zur Verfügung. Auch die Verkehrsanbindung Burchardkai schreitet weiter voran. Seit Februar 2021 ist der Bahnhof Mühlenwerder wieder zweigleisig erreichbar. Des Weiteren sollen noch in diesem Jahr die Arbeiten am dritten Gleis nach Mühlenwerder und am zweiten Gleis zum Burchardkai fertiggestellt werden.

bewährt zu haben. Die Bundesmaßnahmen reichen nicht aus, um die Krise zu überwinden. Hier sind flankierende Maßnahmen durch die Landesregierungen und staatlichen Stellen vor Ort nötig. Der Hafenschiffahrtsverband konnte in mehreren Gesprächen mit Vertretern von Finanz- und Wirtschaftsbehörde sowie der HPA erreichen, dass das Hafengeld sowie auf Antrag die Nutzungsentgelte für schwimmende Anlagen für die betroffenen Unternehmen abgesenkt wurden.

Sanierung der Speicherstadt

Im vergangenen Jahr wurde ausgiebig über das Projekt informiert. Die Kaimauern der Speicherstadt sollen vom Landesbetrieb Immobilien grundlegend saniert werden. Dies erfordert unter anderem die Aufschüttung der Fleetsohlen um etwa einen Meter und führt damit zu einer Reduzierung der Wassertiefen und des Tidefensters, in dem die Fleete befahren werden können. Zurzeit laufen vorbereitende Maßnahmen wie eine umfangreiche Kampfmittelsondierung.

3.4 *Binnenwasserstraßen*

Entwicklung der Hafenschifffahrt

Die Corona-Pandemie hat im gesamten Berichtszeitraum die Entwicklung der Hafenschifffahrt beeinflusst. Neben den regulären Wirtschaftseinschränkungen ist aus dem Mitgliederkreis besonders die Personenschifffahrt betroffen, die sich mit weitreichenden Berufsverboten konfrontiert sieht. Durch die frühzeitige Absage des Hafen-geburttages ist auch im laufenden Jahr nicht mit einer vollständigen Rückkehr zur Normalität zu rechnen. Die Bundesregierung hat umfangreiche Hilfsmaßnahmen angekündigt, deren Beantragung und Auszahlung aber nicht so unbürokratisch und schnell umgesetzt wurden, wie von der Politik versprochen. Strukturell sind die Programme nicht auf die Besonderheiten von Saisonbetrieben ausgelegt, so dass weitere Härten entstanden sind. Das Instrument der Kurzarbeit scheint sich erneut

Das Programm zum Barkassenumbau, das die Arbeiten mit bis zu 60.000 Euro fördert, ist angelaufen und wurde 2020 einmal erfolgreich durchgeführt. Aufgrund der Umsatzausfälle durch Corona und dem damit verbundenen faktischen Umbaustopp hat der Hafenschiffahrtsverband angeregt, dass das auf zehn Jahre angelegte Programm aufgrund der Corona-Pandemie verlängert wird. Weiterhin hat der Verband die verbindliche Zusage eingefordert, dass die Fleetsohle maximal um einen Meter erhöht wird und digitale Pegel an den Brücken angebracht werden. Die neue Fleetsohle muss regelmäßig gepeilt und bei Sedimentierung oder Vertreibung des eingebrachten Füllmaterials zeitnah unterhalten werden. Der Verband hat betont, dass dies eindeutig zu regeln ist, da diese Bereiche in der Vergangenheit nur unzureichend gepflegt wurden. Diese Maßnahmen lösen indes nicht das grundsätzliche Problem, dass die Brückenhöhen für die Bauvorschriften für Fahrgastschiffe zu niedrig sind. Dies gilt nicht nur für die Speicherstadt, sondern verhindert auch Neubauten, die zum Beispiel für die Alster geeignet sind. Nach Ansicht des Hafenschiffahrtsverbandes muss die Hafenfahr-



zeugverordnung so angepasst werden, dass Neubauten für die Hamburger Gewässer wieder möglich sind. Ohne brückengängige Neubauten ist auch jede Initiative zur Umstellung der Flotte auf alternative Antriebe zum Scheitern verurteilt. Das Gewerbe erwartet hier eine eindeutige Willensbekundung durch Senat und Bürgerschaft.

Sanierung der Kaimauer an der Schlepperstation Neumühlen

Die Kaimauern in Neumühlen – speziell auf Höhe der Schlepperstation – sind sanierungsbedürftig. Die Not-sicherungsmaßnahme zur Stabilisierung der alten Kai-

mauer wurde 2020 abgeschlossen. Die Plangenehmigung zur Erneuerung des Bauwerks läuft. Die Bauzeit soll etwa zwei Jahre betragen. Seeschiffsassistenz-Reedereien und Hafenschiffahrtsverband haben fristgerecht Einwendungen zum Verfahren eingereicht und besonders auf ein tragfähiges Konzept für die Ersatzliegeplätze bestanden. Die Schwierigkeiten bei der Platzsuche während der Not-sicherungsmaßnahme haben gezeigt, dass Ausweichkapazitäten im Hafen nur sehr unzureichend vorhanden sind und an vielen grundsätzlich geeigneten Liegeplätzen erheblicher Sanierungsbedarf besteht.

Die Seeschiffsassistenz ist ein zentraler Teil der Infrastruktur des Hafens und sorgt durch die jederzeitige Bereitstellung von Kapazitäten für die Sicherheit und Leich-



Die entgleitliche Personenschiffahrt war durch die Corona-Pandemie besonders stark betroffen.

tigkeit des Schiffsverkehrs. Die Fahrzeuge sind auf eine komplexe Versorgungsarchitektur im Hintergrund angewiesen, die die Ausrüstung von Schiff und Mannschaft sowie die technische Einsatzbereitschaft sicherstellt. Auch die Einhaltung von Nachhaltigkeitsaspekten, wie zum Beispiel durch die schon seit Jahrzehnten genutzten Landstromanschlüsse, ist zu beachten. Darüber hinaus muss auch eine schnelle Reaktionszeit mit kurzen Anfahrtswegen bei Einsätzen gewährleistet sein.

Entwicklung Steinwerder Süd und Travehaven

Der Travehaven ist wichtig für die Funktion Hamburgs als Universalhafen, da er für die Hafenschiffahrt einen zen-

tralen Zugang zu brückenfreien Liegeplätzen sichert. Bereits 2017 hat die Stadt sich zum Erhalt des Travehafens bekannt und eine komplette Verfüllung ausgeschlossen, wobei teilweise weiterhin eine Planungsbetroffenheit im Zuge des Ersatzes für die Köhlbrandbrücke besteht. Der Travehaven ist wie der Oderhafen ein Teil des Entwicklungsgebietes Steinwerder Süd. Das 2019 begonnene Planfeststellungsverfahren „Vorbereitende Herrichtung von Flächen für Hafenzwecke in Steinwerder Süd“ wurde aufgrund von notwendigen Planänderungen eingestellt und die HPA als Vorhabensträger hat ihren Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen. Wann und in welchem Umfang ein neues Planfeststellungsverfahren für das Areal eingeleitet wird, ist momentan unklar. Der Unternehmensverband wird sich zu gegebener Zeit wieder in das Verfahren einbringen.

VIER

HAFEN- UND VERKEHRSPOLITIK

4.1 *Hafen- und Verkehrs- politik des Hamburger Senats*

Die Hafen- und Verkehrspolitik des Hamburger Hafens war und ist weiterhin maßgeblich davon geprägt, die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie für die Hafen- und Logistikwirtschaft zu minimieren. Die vom Senat im letzten Jahr beschlossenen Stundungsmöglichkeiten bei den Hafenmieten sowie die Verschiebung der für 2020 geplanten Mieterhöhung auf das Jahr 2021 haben zwar die Liquidität der Hafenbetriebe erhöht und zu kurzzeitigen Entlastungen geführt. Sie tragen jedoch nicht dazu bei, die Hafenkosten dauerhaft zu senken. Hierfür bedarf es einer grundsätzlich neu ausgerichteten Preispolitik bei allen staatlichen Gebühren, Abgaben und Entgelten, wie zum Beispiel den Mieten und Pachten, dem Hafengeld, den Trassenentgelten sowie den Nutzungsentgelten für schwimmende Anlagen. Eine wesentliche Möglichkeit, die staatlich bedingten Hafenkosten zu senken, besteht darin, die sachlich nicht gerechtfertigte Zuordnung der Hafenbahn zum kommerziellen Bereich der HPA rückgängig zu machen. Unseres Wissens werden in keinem anderen Hafen der Welt die Kosten der Schieneninfrastruktur den Nutzern vollständig aufgebürdet. Obwohl die Hamburgische Bürgerschaft im Zusammenhang mit der Drucksache zur Neuordnung der HPA den Senat aufgefordert hat, hier gegenüber der EU auf eine Änderung zu drängen, ist in dieser Angelegenheit bislang wenig bis nichts passiert. Es ist daher dringend notwendig, dass der Senat in dieser Angelegenheit endlich aktiv wird und hierzu das Gespräch mit der EU sucht.

Ein weiteres Kostenelement, mit dem sich die Hafenwirtschaft zurzeit auseinandersetzen muss, ist die geplante Reform der Grundsteuer. Wie bekannt, muss die Grundsteuererhebungssystematik bis 2025 geändert werden. Anders als der Vorschlag des Bundes, der stark auf den Bodenwert abstellt, sieht Hamburg ein Wohnlagemodell vor, das sich am bayerischen Flächenmodell orientiert. Die Bewertung soll künftig anhand von Äquivalenzzahlen multipliziert mit der Grundstücks- beziehungsweise Gebäudefläche erfolgen. Nach dem Vorschlag der Finanzbehörde sollen unabhängig von ihrer Nutzung Grundstücksflächen mit 0,02 Euro je Quadratmeter bewertet werden und Gebäudeflächen mit 0,40 Euro je Quadratmeter. Der UVHH hat die Finanzbehörde darauf hingewiesen, dass die Hafenunternehmen für ihren Gewerbebetrieb sehr große Flächen benötigen und dass diese aufgrund der Besonderheiten ihres Geschäftes durch die Grundsteuerreform nicht benachteiligt werden dürfen. Die Finanzbehörde will nunmehr zum 1. Januar 2022 eine neue Hauptfeststellung durchführen und anhand dieser prüfen, in welchen Bereichen das vorgeschlagene Reformmodell zu außerordentlich großen Ausreißern führen würde. Diese Fälle sollen gegebenenfalls durch eine Härtefallregelung abgemildert werden. Das neue Grundsteuermodell muss zum 1. Januar 2025 eingeführt werden.

Im Koalitionsvertrag ist eine Vielzahl von Zielen verankert, die den Hamburger Hafen mittelbar oder unmittelbar betreffen, unter anderem:

- ▶ *Die Erstellung eines neuen Hafenentwicklungsplanes,*
- ▶ *Die Fortführung der Projekte A26-Ost, neue Köhlbrandquerung, Westerweiterung und Steinwerder Süd,*

- ▶ Ausbau der Hafenbahn,
- ▶ Weitere Finanzierung des Hafens aus dem Haushalt,
- ▶ Fortführung des Verfahrens zur Baggergutunterbringung in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) und Entwicklung eines gemeinsamen Konzeptes mit den Nachbarländern und dem Bund zur Schlickunterbringung,
- ▶ Entwicklung eines Lärmaktionsplanes sowie Fortentwicklung des Luftreinhalteplanes,
- ▶ Hinwirken auf freiwillige Selbstverpflichtung der Terminalbetriebe, nur noch Lkw der EU-Schadstoffstufe (Euronorm) 5 zuzulassen.

Die vom rot-grünen Senat verankerten Ziele werden von der Hafenwirtschaft größtenteils ausdrücklich begrüßt. Allerdings wünscht sich die Hafenwirtschaft bei den für den Hafen relevanten Projekten eine höhere Geschwindigkeit. Dies gilt insbesondere für die neue Köhlbrandquerung und die Frage der Baggergutunterbringung. Da es sich bei diesen beiden Themenkomplexen um Projekte beziehungsweise Verfahren mit einem langen zeitlichen Vorlauf handelt, ist es umso wichtiger, diese so schnell wie möglich voranzutreiben. Das politische Ziel, den Resourceneinsatz und die Emissionen zu reduzieren, wird von der Hafenwirtschaft grundsätzlich geteilt und unter anderem auch im Rahmen der UmweltPartnerschaft vom UVHH und seinen Mitgliedsunternehmen umgesetzt. Der UVHH hat zudem die im Januar beim BMVI eingereichte Bewerbung Hamburgs als Standort für ein nationales Technologie- und Innovationszentrum der Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologie für die Bereiche Aviation und Maritime mit einem Letter of Intent unterstützt.

Neue Umschlagprognose für den Hafen

Ende des letzten Jahres hat die HPA die Ergebnisse einer neuen Umschlagprognose für den Hamburger Hafen veröffentlicht. Danach soll der Gesamtumschlag beim Basis-

szenario bis 2035 im Durchschnitt um 1,6 Prozent pro Jahr auf 177 Mio. t ansteigen. Grundlage der Prognose ist das Jahr 2019. Im oberen Szenario wird ein Anstieg um 2,1 Prozent auf 192 Mio. t vorhergesagt.

Für den Containerumschlag wird im Basisszenario ein Anstieg auf 13,1 Mio. TEU und im oberen Szenario ein Anstieg auf 14 Mio. TEU prognostiziert. Der Anteil des Containerumschlags am Gesamtumschlag von zurzeit etwa Zweidrittel soll bis 2035 auf Dreiviertel ansteigen. Dies entspricht einem Plus von etwa zehn Prozentpunkten.

Der konventionelle Stückgutumschlag soll im Durchschnitt um 0,5 Prozent pro Jahr ansteigen. Für den Massengutumschlag wird eine ambivalente Entwicklung vorhergesagt: Während der Umschlag von flüssigem Massengut (vorwiegend Rohöl und Mineralölprodukte) sowie von Greifergut (vorwiegend Kohle und Erze, aber auch Düngemittel und Auftausalze) aufgrund der Energiewende um 1,2 Prozent beziehungsweise 1,5 Prozent zurückgehen soll, wird für den Sauggutumschlag, unter anderem Getreide, Ölsaaten, Futtermittel, ein Anstieg um 2,1 Prozent prognostiziert.

Wenngleich die Zuwächse deutlich geringer ausfallen als bei vorangegangenen Gutachten, so zählt doch die Hafenwirtschaft zu den wenigen Branchen, für die überhaupt ein Wachstum vorhergesagt wird. Die Krisenresistenz des Hafens hat sich in der Corona-Pandemie erneut unter Beweis gestellt. Der UVHH geht davon aus, dass die Pandemie zu keinerlei Verkehrsverlagerungen zu Lasten des Hamburger Hafens führen und dass sich die Weltwirtschaft relativ schnell wieder erholen wird.

Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens

Im Auftrag der HPA hat das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik gemeinsam mit Economic Trends Research, dem Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen sowie der Beratungsfirma Ramboll

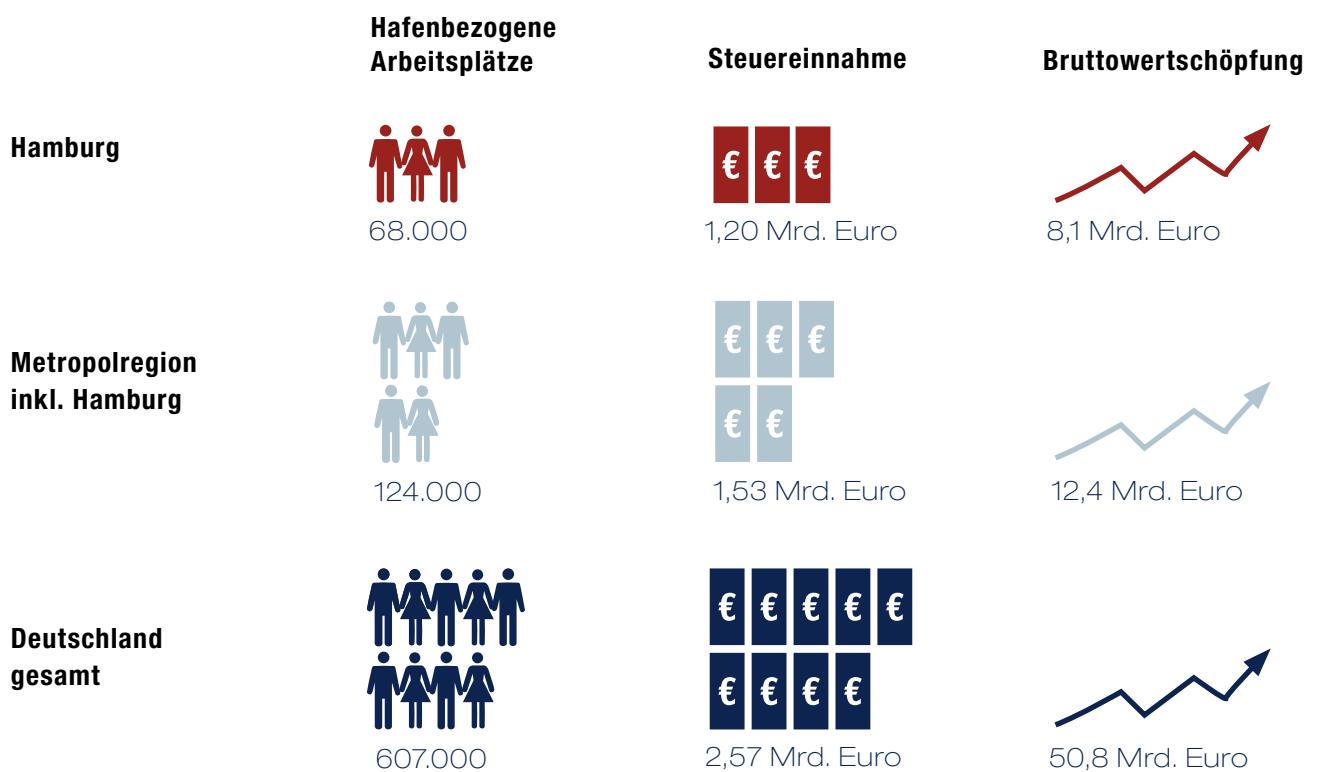
eine Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens zum Berichtsjahr 2019 durchgeführt. Die Mitte März dieses Jahres veröffentlichte Studie kommt zu folgenden Ergebnissen:

- ▶ Im Jahr 2019 hatten deutschlandweit rund 607.000 Beschäftigte einen Bezug zum Hafen Hamburg, zum Beispiel über den Export von Waren und Gütern über den Hafen Hamburg. Etwa 114.400 Arbeitsplätze davon waren unmittelbar vom Hamburger Hafen abhängig, sodass sie ohne den Hafen nicht fortbestehen würden.
- ▶ Rechnerisch sichert jede/r Beschäftigte der Hamburger Terminalbetriebe deutschlandweit durchschnittlich 141 Arbeitsplätze. Besonders hoch ist die beschäftigungssichernde Wirkung in der Industrie.

► Diese hafenabhängige Beschäftigung generierte deutschlandweit eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 50,8 Mrd. Euro, davon fallen 12,4 Mrd. Euro in der Metropolregion an. Der Hafen sichert zudem Steuereinnahmen in Höhe von rund 2,57 Mrd. Euro. Innerhalb der Metropolregion Hamburg werden Steuerzahlungen in Höhe von rund 1,53 Mrd. Euro ausgelöst.

Die Untersuchung setzt erstmals die Empfehlungen einer umfassenden Methodikstudie des BMVI aus dem Jahr 2019 für den Hamburger Hafen um. Dieser neue methodische Ansatz hat neben der Wertschöpfungskette die gesamte Transportkette im Blick. Aufgrund methodischer Unterschiede zu den vorangegangenen Untersuchungen sind keine vergleichenden Aussagen zu den Vorgänger-

ÖKONOMISCHE EFFEKTE



Quelle: Volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens, HPA 2019

untersuchungen – zuletzt aus dem Jahr 2014 – möglich. Systematisch bedingt ergeben sich niedrigere Kennzahlen zur regionalen Bedeutung des Hafens, während seine überregionalen Effekte deutlich höher als zuvor gesehen werden.

Sedimentmanagement

Ein Themenkomplex, der der Hafenwirtschaft zunehmend Sorgen bereitet, sind die Unterhaltungsbaggerung und die Baggergutunterbringung. Bis Redaktionsschluss lag noch kein langfristig gesichertes Konzept für die Baggergutunterbringung der HPA vor. Die Hafenwirtschaft begrüßt die Initiative des Wirtschaftssenators, Unterwasserablagerungsflächen vor Scharhörn als neue Ablagerungsstätte zu etablieren. Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist es jedoch wichtig, beim Thema „Baggergutunterbringung“ mehrgleisig zu fahren. Neben einer Verlängerung der Verklappung bei Tonne E3 und einer Genehmigung neuer Ablagerungsflächen, wie zum Beispiel Neuer Lüchtergrund und in der Hamburger Außenelbe vor Scharhörn, sowie langfristig einer Genehmigung von Ablagerungsflächen in der AWZ, sollten auch neue innovative Verfahren zur Sedimentkonditionierung eingesetzt werden. Diese Verfahren werden mittlerweile in einer Vielzahl von Häfen angewandt, unter anderem auch in Rotterdam. Zudem sollten bei den Unterhaltungsbaggerungen und bei der Baggergutunterbringung auch die technischen Abläufe effizienter gestaltet werden, um Kosten zu sparen. Konkret ist zu prüfen, ob das Baggern und der Transport zur Verbringungsstelle gegebenenfalls nicht mehr mit demselben Wasserfahrzeug erfolgen.

Hafengeld

Das Hafengeld ist ein sichtbarer Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Universalhafens Hamburg und muss sich an den gültigen Rahmenbedingungen der wichtigsten Nachbarhäfen messen lassen. Die HPA hat zum 1. April 2021 keine tabellenwirksame Anpassung des Hafengeldes vorgenommen. Die Tarifstruktur wurde bei

Seeschiffen leicht angepasst. Zu nennen ist hier unter anderem die Anhebung der Kappungsgrenze auf 170.000 BRZ (Bruttoraumzahl).

Die vom Gewerbe scharf kritisierten Hafengelder für Binnen- und Hafenschiffe werden ebenfalls nicht erhöht. Der Hafenschiffahrtsverband hat für die von der Pandemie besonders betroffene Hafenschiffahrt verstärkte Hilfsmaßnahmen der HPA gefordert. Die mit Fahrverboten belegte Personenschiffahrt muss für die eingeschränkten Zeiträume keine Entgelte entrichten.

Eine analoge Regelung wurde mit der Umweltbehörde getroffen, die die Gebühren für die Befahrung der nicht unter der Aufsicht der HPA stehenden sogenannten Seenatsgewässer (vor allem Alster und Fleeten) erhebt.

Hamburgische Klimaschutz-Umsetzungspflichtverordnung

Im November 2020 hat der UVHH eine Stellungnahme zum Entwurf für eine Hamburgische Klimaschutz-Umsetzungspflichtverordnung gegenüber der Hamburger Umweltbehörde abgegeben. Der Verordnungsentwurf konkretisiert die Pflichten, die sich aus dem Hamburgischen Klimaschutzgesetz ergeben. Letzteres sieht zum Beispiel eine Solaranlagenpflicht für Neubauten mit Baubeginn nach dem 1. Januar 2023 und bei vollständiger Erneuerung der Dachhaut, die nach dem 1. Januar 2025 begonnen wird, vor.

Der UVHH hat in einer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass ausgeschlossen werden muss, dass große – gesetzlich verpflichtende – Investitionen in die Gebäudetechnik mit kurzen Restlaufzeiten der HPA-Flächenmietverträge zusammentreffen, da sich solche Gebäudeinvestitionen gegebenenfalls in der Restlaufzeit des Flächenmietvertrages nicht mehr amortisieren. Aufgrund einer fehlenden Entschädigungsregelung in den Vermietungsbedingungen bei Auslaufen und Nichtverlängerung des Flächenmietvertrages würde dies zu



Dort, wo es möglich ist, werden bereits heute Photovoltaik-Anlagen installiert.

Lasten der Unternehmen gehen. Außerdem wurde die Umweltbehörde gebeten, Betriebe, die der Störfall-Verordnung unterliegen, generell von der Solaranlagenpflicht auszunehmen, ohne dass es hierzu eines Antrages des Betreibers bedarf. Hintergrund ist eine erhöhte Brandgefahr bei Solaranlagen, zum Beispiel verursacht durch Kurzschlüsse. Aus Sicht des UVHH sind Störfallbetriebe generell kein optimaler Standort für derartige Anlagen.

bundespolitischer Entscheidungen betroffen. Neben der Verkehrspolitik sind dies vor allem die Umwelt-, Energie- und Arbeitsmarktpolitik. Dabei erlangt insbesondere die Umwelt- und Energiepolitik eine zunehmende Bedeutung. Der Bereich der Arbeitsmarktpolitik war in den vergangenen Monaten vorwiegend von der Bewältigung der Corona-Pandemie geprägt. Als ausgesprochen positiv hat sich dabei erneut das Instrument des Kurzarbeitergeldes erwiesen, welches sich beschäftigungspolitisch abermals als Fels in der Brandung bewährt hat, wie bereits bei der Bewältigung der Wirtschafts- und Finanzkrise im Jahr 2008.

4.2 *Bundespolitik*

Für den Hamburger Hafen hat die Verkehrspolitik des Bundes eine ausgesprochen hohe Bedeutung, da die Hafenunternehmen auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Die Hafenwirtschaft ist jedoch nicht nur von einer guten und vorausschauenden Verkehrspolitik abhängig, sondern sie ist von einer Vielzahl

Wie im vorangegangenen Kapitel dargestellt, steht demgegenüber auch eine hohe gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens für die gesamte Bundesrepublik. Im Jahr 2019 hatten deutschlandweit rund 607.000 Beschäftigte einen Bezug zum Hamburger Hafen. Diese hafenabhängige Beschäftigung generierte eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 50,8 Mrd. Euro und Steuereinnahmen in Höhe von rund 2,57 Mrd. Euro für Deutschland.

Bundesfernstraßenreform

Verkehrspolitisch sind im Berichtsjahr insbesondere der gute Baufortschritt beim Ausbau der A7 sowie die Neustrukturierung der Autobahnverwaltung hervorzuheben. Dass die Baumaßnahmen an der A7 trotz Corona-Pandemie im Zeitplan fertiggestellt werden konnten, ist ein großes Verdienst, für das die Hafenwirtschaft der DEGES und der 2018 neu gegründeten Autobahn GmbH außerordentlich dankbar ist. Auch die Neustrukturierung der Zuständigkeiten für den Bau und Betrieb der Autobahnen wird von der Hafenwirtschaft ausdrücklich begrüßt:

Zum 1. Januar 2021 übernahm der Bund von den Bundesländern Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Verwaltung und Finanzierung der Autobahnen. Ziel der größten Reform in der Geschichte der Bundesfernstraßenverwaltung ist, die Aufgaben zentral in einer Hand zu bündeln und die Leistungsfähigkeit der Autobahnen zu stärken. Hierfür hat der Bund das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) als neue Bundesbehörde und die Autobahn GmbH des Bundes als hundertprozentige Bundesgesellschaft gegründet.

Das FBA mit Hauptsitz in Leipzig wird im Wesentlichen hoheitliche Aufgaben übernehmen und insbesondere die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau oder die Änderung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung sein. Die Autobahn GmbH mit Zentrale in Berlin übernimmt Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb sowie Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen.

Der Norden ging als Pilotregion bereits am 1. Januar 2020 mit den Geschäftsbereichen Planung und Bau an den Start. Die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg übertrugen bereits ausgewählte Aufgaben ihrer Auftragsverwaltungen an die Niederlassung Nord der Autobahn GmbH. Mit dem 1. Januar 2021 übernahm die Niederlassung Nord die komplette Verwaltung der Bundesautobahnen und den Betrieb und agiert voll umfänglich auch im nördlichen Bereich Niedersachsens mit den Standorten Stade und Lüneburg.

Der Hamburger Hafen hat einen direkten Anschluss an die Bundesautobahn A7.



Einfuhrumsatzsteuer

Das deutsche Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer wird von der Hafenwirtschaft seit vielen Jahren kritisiert, da dieses gegenüber Antwerpen und Rotterdam einen nicht zu unterschätzenden Wettbewerbsnachteil der deutschen Seehäfen darstellt. Im Rahmen des zweiten Corona-Steuerhilfegesetzes und als Konjunkturhilfe hat die Bundesregierung Ende Juni 2020 ein sogenanntes Fristenmodell beschlossen. Dies gewährt eine spätere Zahlung der Einfuhrumsatzsteuer zum jeweils 26. Tag des übernächsten Monats der Einfuhr. Die Einführung des Fristenmodells wurde bereits zum 1. Dezember 2020 umgesetzt.

Der UVHH hat diese Entscheidung begrüßt. Nach über 17 Jahren war dies ein erster wichtiger Schritt zur Reform der Einfuhrumsatzsteuer. Um eine volle Gleichstellung mit den Nachbarländern zu erzielen, ist jedoch eine umfassende Veränderung des Erhebungsverfahrens dringend erforderlich, so dass die Einfuhrumsatzsteuer nicht bei Einfuhr, sondern direkt bei der Umsatzsteuer-Voranmeldung verrechnet werden kann.

Häfen. Und schließlich findet sich auch eine gesetzliche Zusage, dass in Zukunft eine Regelung zur Befreiung grünen Wasserstoffs von der EEG-Umlage vorgelegt werden wird. Das novellierte EEG ist am 1. Januar 2021 in Kraft getreten.

Wenngleich die Novelle des EEG positiv für die Nutzung von Landstrom ist, so bereitet jedoch der Hafenwirtschaft die grundsätzliche Entwicklung der Energiepreise zunehmend Sorgen – insbesondere nach der unerwartet plötzlichen Stilllegung des Kraftwerks in Moorburg. Für eine standortgebundene Branche mit hohem Energieverbrauch, wie die Hafenwirtschaft, sind die Energiepreise – neben den Mieten und Pachten und den Personalaufwendungen – ein entscheidender Wettbewerbsfaktor. Erschwerend kommt noch hinzu, dass in diesem Jahr die erste Stufe der CO₂-Besteuerung in Kraft getreten ist, die die Energiekosten weiter in die Höhe treibt. Vor diesem Hintergrund wird die Wasserstoffstrategie der EU sowie des Bundes und Hamburgs ausdrücklich begrüßt. Der UVHH hat aus diesem Grund auch einen Letter of Intent mit der Behörde für Wirtschaft und Innovation zur Wasserstoffnutzung in Hamburg unterzeichnet.

Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG)

Im Dezember 2020 hat der Bundesrat die geplante Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) gebilligt, die am Vortag vom Bundestag beschlossen worden war. Ziel der Novelle ist die Treibhausneutralität des in Deutschland erzeugten und verbrauchten Stroms bis 2050. Außerdem gibt das Gesetz vor, dass bis zum Jahr 2030 ein Anteil von 65 Prozent erneuerbarer Energien am bundesweiten Strommix erreicht werden soll. Auf dem Weg dorthin soll eine Beteiligung der Kommunen an Windenergieanlagen in Höhe von 0,2 Cent pro Kilowattstunde für mehr Zustimmung zu Windenergieprojekten führen. Zudem sollen die Rahmenbedingungen für die Eigenstromerzeugung verbessert werden. Das Gesetz schafft ferner die Voraussetzungen für eine kostengünstige Versorgung von Seeschiffen mit Landstrom in den

Border One Stop Shop (BOSS)

Die Hafenwirtschaft hat seit langem einen sogenannten Border One Stop Shop (BOSS) gefordert. Hierbei soll eine Einfuhrsendung alle nötigen Abfertigungsschritte der Behörden an einem Ort („single window“) durchlaufen können. Seit April 2019 plant Hamburg die Umsetzung einer solchen Maßnahme, um die veterinar- und lebensmittelrechtlichen Einfuhrkontrollen, die Pflanzengesundheitskontrollen, die Konformitätskontrollen sowie die Zollkontrollen am Standort Waltershof/Finkenwerder Straße, zusammenzuführen. Koordiniert werden müssen die für die Wareneinfuhrkontrollen zuständige Behörde für Justiz und Verbraucherschutz, die Behörde für Wirtschaft und Innovation sowie die Generalzolldirektion und die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung.



Der Senat hat nun die Erstellung eines Realisierungskonzeptes beschlossen. Mit der Schaffung des gemeinsamen Zentrums gestaltet sich die Einfuhrabfertigung zukünftig wesentlich effizienter. Der Aufwand für die Wirtschaft wird reduziert und Synergieeffekte für die beteiligten Behörden werden realisiert. Der Hafen gewinnt so an Wettbewerbsfähigkeit und ist auch für kommende Anforderungen an die Einfuhrkontrollen gerüstet. Mit dem Umzug an den BOSS-Standort soll das Veterinär- und Einfuhramt Hamburg seine bisherigen Kontrollzentren am Reiherdamm und am Altenwerder Kirchtal aufgeben.

Gleisanschlussverträge

Da die HPA vermehrt den privaten Gleisanschließern an die Hamburger Hafenbahn neue Gleisanschlussverträge zur Unterzeichnung vorgelegt hat, hat der UVHH im Oktober 2020 für die betroffenen Mitgliedsunternehmen eine Videokonferenz veranstaltet, in der über die

Eine faire Verteilung der Anschlusskosten für private Gleisanschlüsse fördert den Schienenverkehr im Hamburger Hafen.

rechtlichen Rahmenbedingungen für Gleisanschlussverträge informiert wurde. Nach den einschlägigen Bestimmungen des AEG und des Eisenbahnregulierungsgesetzes muss den privaten Gleisanschließern der Zugang zur Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn zu angemessenen, nicht-diskriminierenden und transparenten Bedingungen sowie unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten gewährt werden. Gegenstand der Veranstaltung war insbesondere die Frage, was unter „billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten“ zu verstehen ist. Dies wird teilweise in einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, in dem es um eine behördliche Teilentscheidung über die Verteilung der Kosten von Anschlussweichen ging, konkretisiert. Wie bereits im Abschnitt Schieneninfrastruktur erläu-

tert, hat der Bund zur Förderung des Schienenverkehrs eine rechtliche Änderung des AEG, wodurch es auch zu einer veränderten Kostenverteilung zu Gunsten der privaten Gleisanschließer kommen soll, verabschiedet. Bei der Neuverhandlung von Gleisanschlussverträgen wird der UVHH den betroffenen Mitgliedsunternehmen auch weiterhin beratend zur Seite stehen.

Brexit

Zum 1. Januar 2021 hat das Vereinigte Königreich den EU-Binnenmarkt und die Zollunion verlassen. Das kurz vor Weihnachten 2020 verabschiedete Handels- und Kooperationsabkommen findet vorläufig Anwendung. Gibraltar ist dem Schengenraum beigetreten und zwischen der Provinz Nordirland und der Republik Irland konnte eine harte Außengrenze vermieden werden.

Großbritannien ist zu einem Drittland geworden. Es gibt keinen freien Warenverkehr zwischen den Handelspartnern mehr. Auch wenn keine Zölle erhoben werden, müssen die Regelungen zur Einfuhrumsatzsteuer, den pflanzen- und veterinarrechtlichen Bestimmungen sowie Nachweispflichten eingehalten werden. Dies erfordert gerade bei Produkten pflanzlichen oder tierischen Ursprungs sorgfältige Dokumentationen. Viele klein- und mittelständische Betriebe, die vor dem Brexit nur innerhalb des Binnenmarktes gehandelt haben, sind mit den Abläufen nicht vertraut, so dass die Warenabfertigung sich gerade zum Jahresanfang verzögert und Lieferketten zur Vermeidung von Wartezeiten an der Grenze eingeschränkt wurden.

Für haushaltsübliche Mengen steht der mit der Abfertigung verbundene Aufwand in keinem Verhältnis zum Warenwert, so dass Geschäfte mit privaten Endverbrauchern zunehmend unterbleiben. Dies bedeutet auf beiden Seiten weniger Angebot und höhere Preise. Der Verlust des gemeinsamen Binnenmarktes wird für viele Bürgerinnen und Bürger direkt erfahrbar und veranschaulicht so die meist eher abstrakten persönlichen Vorteile des europäischen Einigungsprozesses.

Gesetzesentwürfe zum autonomen Fahren

Nachdem der Bundesrat am 28. Mai 2021 seine Zustimmung erklärt hat, konnte das Gesetz zum autonomen Fahren in Kraft treten. Im Januar 2021 hatte der UVHH über den Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) zum Gesetzentwurf sowie zu einem begleitenden Verordnungsentwurf des BMVI Stellung genommen. Der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung strassenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Gesetz zum autonomen Fahren) schafft durch Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes die Rahmenbedingungen für den Betrieb von autonomen Fahrzeugen sowie für die Pflichten und die Haftung der Beteiligten. Neben dem Gesetz zum autonomen Fahren regelt eine Autonomie-Fahrzeuge-Genehmigungs- und Betriebs-Verordnung (AF-GBV) die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion, ihre Betriebserlaubnis, die Zulassung und die Genehmigung festgelegter Betriebsbereiche sowie die zugehörigen Pflichten der Beteiligten. Da es beim Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion keinen Fahrzeugführer mehr gibt, sehen die Regelungen die Einführung einer verantwortlichen Person vor, die im Einzelfall die Deaktivierung oder die Freigabe von Fahrmanövern vornehmen kann, die sogenannte „Technische Aufsicht“, die zwingend eine natürliche Person sein muss. Der UVHH hatte darauf hingewiesen, dass die Pflichten der Technischen Aufsicht im Entwurf nicht hinreichend gegenüber den Halterpflichten abgegrenzt sind. Außerdem vertritt der UVHH die Position, dass für alle Personen, die eine Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz oder nach anderen Vorschriften treffen kann, sowie für alle Unfallbeteiligten ein Recht auf Zugang zur künstlichen Intelligenz der autonomen Fahrsysteme geschaffen werden sollte, da ein solches Einsichtsrecht für die Prüfung der Hersteller-/Produkthaftung erforderlich ist. Außerdem sollte nach Auffassung des UVHH der Halter des autonomen Fahrzeugs stets Berechtigter hinsichtlich aller Daten sein, die bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs in der autonomen Fahrfunktion verarbeitet werden, denn ein Verlust der Datensouveränität des Halters wäre nicht mit der geplanten Fortgeltung der Halterhaftung vereinbar. Der UVHH wird die Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb von autonom fahrenden Fahrzeugen, aber auch andere zugehörige Aspekte, wie zum Beispiel den Fahrzeugumschlag und die RoRo-Verkehre solcher Fahrzeuge, weiterhin zusammen mit dem ZDS begleiten.

FÜNF

Umweltschutz und Nachhaltigkeit

UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT



Die Ansiedlung des Schierlings-Wasserfenchels auf der Billwerder Insel ist eine von zahlreichen Ausgleichsmaßnahmen des Projektes Fahrrinnenanpassung.

Forum Tideelbe

Seit dem Jahr 2016 hat der UVHH zusammen mit anderen Anrainern und Stakeholdern entlang der Elbe im Forum Tideelbe an der Entwicklung strombaulicher Maßnahmen zur Dämpfung der Tideenergie und Verminderung des Sedimenteintrags in den Hamburger

Hafen gearbeitet. Im September 2020 hat das Forum Tideelbe die Ergebnisse seiner Arbeit vorgestellt und an die Vertreter der Politik und Verwaltung aus Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen und des Bundes übergeben. Im Ergebnis empfiehlt das Forum Tideelbe, die Randbedingungen für drei präferierte strombauliche Maßnahmen zur Schaffung von zusätzlichem Flutraum detaillierter zu überprüfen:



HHLA Pro Umwelt
Zero CO₂ Emission

1. eine Wiederanbindung der Alten Süderelbe an den Hauptstrom,
2. den Wiederanschluss der Haseldorfer Marsch und
3. eine Wiederanbindung der Dove Elbe.

Alle drei vom Forum intensiv betrachteten strombaulichen Maßnahmen sind grundsätzlich machbar. Die hydrologischen und ökologischen Wirkungen der Maßnahmen sind jedoch unterschiedlich. Eine Wiederanbindung der Alten Süderelbe würde nach Einschätzung des Forums Tideelbe die größte hydrologische Wirksamkeit besitzen. Ein Wiederanschluss der Haseldorfer Marsch hätte demgegenüber das Potenzial, die Tideelbe ökologisch in besonderem Maße aufzuwerten. Eine Wiederanbindung der Dove Elbe würde schließlich eine positive lokale Wirkung auf die Tidedynamik primär im Bereich der Norderelbe entfalten. Nachdem das Forum Tideelbe seinen Abschlussbericht vorgelegt hat, ist nun die Politik gefordert, über die weitere Planung und Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen zu beraten und zu befinden. Der UVHH wird sich auch in Zukunft im Forum Tideelbe für die Interessen der Hafenwirtschaft einsetzen.

Naturschutzgebiet Auenlandschaft Obere Tideelbe

Im August 2020 hat der UVHH zur beabsichtigten Änderung der Verordnung über das Naturschutzgebiet Auenlandschaft Obere Tideelbe gegenüber der Hamburger Umweltbehörde Stellung genommen. In der Stellungnahme hat der UVHH es begrüßt, dass in der Verordnung eine Ausnahmeregelung eingefügt wurde, nach der die im Naturschutzgebiet geltenden Verbote nicht für die Umsetzung der planfestgestellten Kohärenzsicherungsmaßnahme „Anschluss der Billwerder Insel zur Ansiedlung des Schierlings-Wasserfenchel“ gelten. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Kohärenzmaßnahme im Naturschutzgebiet umgesetzt werden kann.

Energieeffizienzmaßnahmen im Hamburger Hafen

Seit 2013 führt der UVHH eine jährliche Umfrage zu betrieblichen Energieeffizienzmaßnahmen durch. Die Ergebnisse wurden zuletzt im Jahr 2019 in einer Aufstellung von Beispielen für Energieeffizienzmaßnahmen im Hamburger Hafen zusammengefasst. Die in 2020 aktualisierte Aufstellung zeigt erneut, dass die Hamburger Hafenunternehmen einen großen Beitrag für das Gelingen der Energiewende und für den Klimaschutz in Hamburg leisten. Allein durch die in der Aufstellung aufgeführten Best-Practice-Beispiele zur Steigerung der Energieeffizienz im Hamburger Hafen werden pro Jahr über 71,5 Mio. kWh Energie eingespart bzw. aus regenerativen Quellen oder mit emissionsarmen Technologien erzeugt und hierdurch jährlich über 98.000 t CO₂ vermieden.

*Die Umstellung der Fahrzeugflotte
auf E-Mobilität trägt zur CO₂-Einsparung
im Hamburger Hafen bei.*

SECHS

HAFENSICHERHEIT

HAFENSICHERHEIT

Hafensicherheitsgesetz und Gefahrgut- und Brandschutzverordnung Hafen Hamburg

Im Oktober 2020 hat die Hamburger Innenbehörde den UVHH im Gesetzgebungsverfahren zur Neufassung des Hamburgischen Hafensicherheitsgesetzes (HafenSG) und zur Änderung der Gefahrgut- und Brandschutzverordnung Hafen Hamburg (GGBVOHH) beteiligt. Der UVHH hat nach Abstimmung mit den im UVHH-Arbeitskreis Umweltschutz vertretenen Terminalbetreibern eine umfangreiche Stellungnahme zum Gesetzgebungs- und Verordnungsentwurf gegenüber der Innenbehörde abgegeben. Die von uns geltend gemachten Kritikpunkte wurden im Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt und es wurden insbesondere klarstellende Erläuterungen in die

amtliche Begründung zur neuen GGBVOHH eingefügt. Die von uns unterstützte Neufassung des HafenSG enthält neben einer Neustrukturierung und Aktualisierungen unter anderem eine Ermächtigungsgrundlage für die Wasserschutzpolizei zur Datenverarbeitung bestimmter Ladungsdaten zwecks Identifizierung von nicht deklarierten gefährlichen Gütern. Diese Neuregelung vermeidet unnötige Stichproben mit Containeröffnungen zugunsten einer EDV-Lösung, bei der die Ladungsdaten nach Suchbegriffen gescannt werden und eine Kontrolle des Containerinhaltes nur bei hinreichenden Anhaltspunkten für nicht deklarierte gefährliche Güter erfolgt. Hierdurch wird nach übereinstimmender Auffassung der Hamburger Innenbehörde und des UVHH das Renomée des Hamburger Hafens als moderner und sicherer Seehafen gestärkt.



Der sichere Umschlag von gefährlichen Gütern im Hamburger Hafen hat oberste Priorität.

SIEBEN

TARIFFPOLITIK

Lohntarifvertrag Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen

Die Arbeitgeberseite hat insgesamt im abgelaufenen Geschäftsjahr feststellen müssen, dass sich die Verhandlungskultur deutlich verändert hat. Dies ist sowohl angesichts der wirtschaftlichen Lage unserer Mitgliedsunternehmen und der für sie sehr herausfordernden Wettbewerbssituation als auch hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der Seehäfen besorgniserregend. Es ist über Jahrzehnte gelungen, im gemeinsamen Verständnis der Sozialpartnerschaft auch gemeinsame Lösungen zu finden, sowohl in wirtschaftlich erfolgreichen Jahren als auch in Krisenjahren.

Die Arbeitgeberseite steht auch weiterhin zu einer starken Sozial- und Tarifpartnerschaft. Gerade in diesen Zeiten der Transformation unserer Branche sollten die Tarifparteien in wechselseitiger Verantwortung für die Unternehmen und ihre Beschäftigten tragbare Lösungen für die Zukunft finden. Besonders in der Erholungsphase der deutschen Wirtschaft nach den erheblichen Einbrüchen aufgrund der Corona-Pandemie zählt dies umso mehr, um einen negativen Einfluss auf die Unternehmen, ihre Beschäftigten, die Standorte und damit auf die gesamte Wirtschaft zu vermeiden.

Nach fünf schwierigen Verhandlungsrunden haben sich der ZDS und ver.di am 9. Juni 2021 auf den folgenden Lohntarifabschluss für die Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen der deutschen Seehafenbetriebe geeinigt:

1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen in den deutschen Seehafenbetrieben werden ab dem 1. Juni 2021 tabellenwirksam um 3,0 Prozent angehoben.

2. Für Betriebe der Kategorie A der Ziffer VI.1. des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen der deutschen Seehafenbetriebe wird die Zulage ab dem 1. Januar 2022 um 80 Euro erhöht.
3. Die Beträge für das Urlaubsgeld nach Ziffer V. des Lohntarifvertrages werden ab 1. Januar 2022 für Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen in allen Stufen jeweils um 60 Euro erhöht.
4. Der Inflationsausgleich gemäß Ziffer I.2 des Lohntarifvertrages wird auf einen Wert von 2,2 Prozent festgelegt.
5. Die Laufzeit beträgt zwölf Monate.

Der Sozialpolitische Ausschuss des ZDS sowie die Bundestarifkommission der Gewerkschaft ver.di haben diesem Ergebnis auf ihren Sitzungen am 9. Juni 2021 mehrheitlich zugestimmt.

Gehaltstarifvertrag für kaufmännische und technische Angestellte

Bereits 2012 haben UVHH und ver.di vereinbart, dass die Ergebnisse der Tarifverhandlungen für die Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen zwischen dem ZDS und ver.di auf die kaufmännischen und technischen Angestellten und Auszubildenden in entsprechender Anwendung übertragen werden. Diese Vorgehensweise wird auch in diesem Jahr angewandt – vorbehaltlich einer endgültigen Zustimmung durch ver.di bis zum 30. Juni 2021.

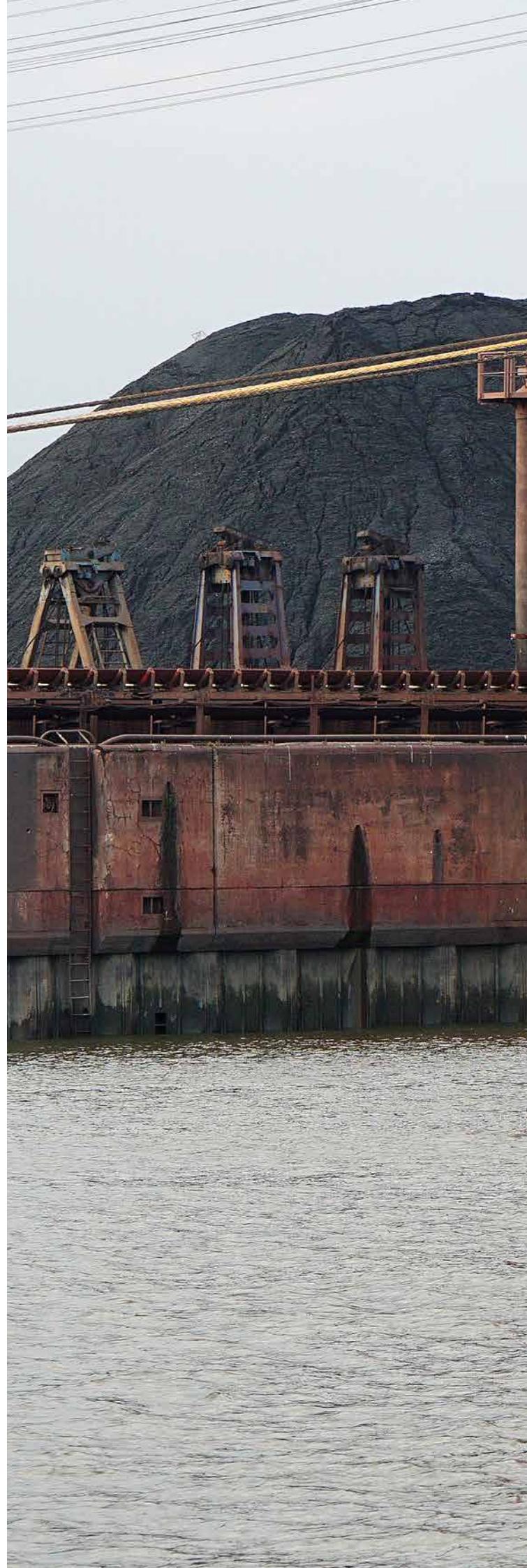
Lohntarifvertrag Logistik

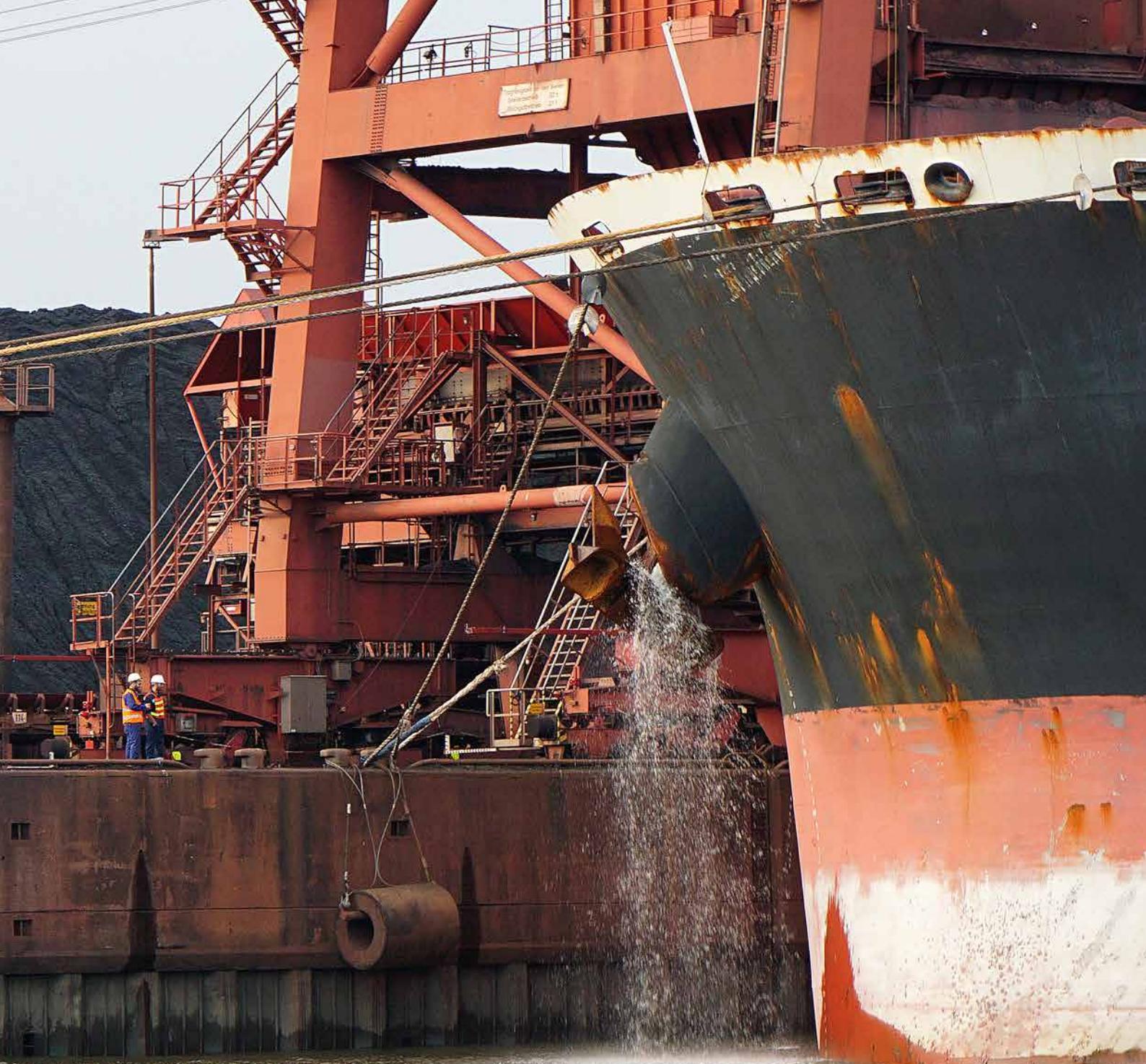
Am 15. Juni 2021 fanden zwischen dem UVHH und ver.di Tarifverhandlungen zum Lohntarifvertrag für gewerbliche Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen in Logistik-Unternehmen statt. Die Tarifvertragsparteien verständigten sich auf folgendes Ergebnis, wobei sich ver.di noch eine Erklärungsfrist bis zum 30. Juni 2021 vorbehalten hat:

- ▶ *Die Stundenlöhne gemäß § 2 des Lohntarifvertrags für gewerbliche Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen in Logistik-Unternehmen des Hamburger Hafens (Lohntarifvertrag) werden ab dem 1. Juni 2021 tabellenwirksam um 3,0 Prozent angehoben.*
- ▶ *Das Urlaubsgeld nach § 3 des Lohntarifvertrags wird ab 1. Januar 2022 um 60 Euro erhöht.*
- ▶ *Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt beginnend mit dem 1. Juni 2021 zwölf Monate.*

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

Die Hafenunternehmen sind attraktive Arbeitgeber mit einer großen Bandbreite an Beschäftigungsmöglichkeiten.





UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E. V.



Seit mehr als 60 Jahren nimmt der UVHH als Wirtschaftsverband die gemeinsamen wirtschafts- und hafenpolitischen Interessen der Mitglieder gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit wahr und vertritt in seiner zusätzlichen Funktion als Arbeitgeberverband die arbeitsrechtlichen, tarif- und sozialpolitischen Belange der tarifgebundenen Unternehmen.

Im UVHH sind zurzeit mehr als 100 Hamburger Hafenumschlagsunternehmen und Unternehmen, die hierzu vor- und nachgelagerte Tätigkeiten ausüben, zusammengeschlossen.

Präsidium

Präsident:

Gunther Bonz

Vizepräsidenten:

Ulfert Cornelius
Rainer Fabian
Holger Jungerberg
Jaana Kleinschmit von Lengefeld
Torben Seibold

Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied:

Norman Zurke

Sozial-politischer Ausschuss

Vorsitzender:

Torben Seibold

Mitglieder:

Thomas Brügmann
Mathias Dylewitz
Rainer Fabian
Jaana Kleinschmit von Lengefeld
Dr. Cornelius Polter
Matthias Reichel
Arno Schirmacher
Julian Sippel
Norman Zurke

Hafenrat

Vorsitzender:

Hubertus Ritzke

Mitglieder:

Thomas Brügmann
Thomas D. Cotterell
Mathias Dylewitz
Klaus Ehlers
Thomas Friede
Sven Gura
Jens Gutsch
Horst Hagel
Jens Hansen
Jes-Christian Hansen
Jochen Kemme
Peter Lindenau
Susanne Neiro
Hans Oestmann
Claudia Schmitt
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

Stand: Juni 2021

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.

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

Telefon (040) 37 89 09-0

Telefax (040) 37 89 09-70

info@uvhh.de

www.uvhh.de

Herausgeber

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

Fotos (alphabetisch)

Aufwind Luftbilder/UVHH	Seite 27, 45
ELBE&FLUT	Seite 11, 40, 42, 49, 52 f.
Eurogate/Vielmo	Seite 39
Fuhrmann/UVHH	Seite 16 f.
Hafen Hamburg Marketing	Seite 32 f.
Hasenpusch/UVHH	Seite 21
HHLA/Thies Rätzke	Seite 46
Luderer/UVHH	Seite 24
Märtens Consult/UVHH	Seite 29
Tiedemann/UVHH	Seite 22
UVHH	Seite 5

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