



HAFEN HAMBURG

**UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.**

Jahresbericht 2023





HAFEN HAMBURG

**UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.**

Jahresbericht 2023

INHALT

VORWORT		6
EINS	GLOBALE RAHMENBEDINGUNGEN	10
ZWEI	WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS	14
	2.1 <i>Umschlagsentwicklung</i>	15
	2.2 <i>Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung</i>	20
DREI	AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR	22
	3.1 <i>Wasserseitige Infrastruktur</i>	23
	3.2 <i>Straßen- und Brückeninfrastruktur</i>	27
	3.3 <i>Schieneninfrastruktur</i>	34

VIER	POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN	36
FÜNF	UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT	46
SECHS	TARIFPOLITIK	50
	GREMIEN UND GESCHÄFTSSTELLE	54

VORWORT

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

spätestens seit Februar letzten Jahres befinden wir uns in einer Zeitenwende, einem grundlegendem Umbruch unserer bisherigen wirtschafts-, energie- und geopolitischen Strukturen. Ausgelöst und verstärkt wurde dieser Umbruch durch den völkerrechtswidrigen Überfall Russlands auf die Ukraine. Unabhängig davon, wie lange dieser Konflikt andauert und in welcher Form er hoffentlich bald befriedet sein wird: die eingetretenen und eingeleiteten Strukturumbrüche werden nicht wieder zurückgedreht werden können.

Das bedeutet auch für den Hamburger Hafen, sich auf Neues einzustellen sowie auszurichten ohne bisherige Kernfelder und Stärken zu vernachlässigen oder aufzugeben.

Umschlags- und Lagerflächen für neue Energiearten und deren Speicherung wie Wasserstoff und Ammoniak müssen schnell entwickelt und gebaut werden. Erste Projekte privater Firmen sind bereits im Hafen begonnen worden. Der historische einmalige Umbau unserer gesamten Energieerzeugung, Lagerung und Verteilungsinfrastruktur erfordert ein völlig neues Denken und Handeln. Die Bundesregierung hat hier mit ihren Reformen zum Genehmigungsrecht in 40 Jahren aufgebaute, verkrustete sowie hemmende Vorschriften in nur vier Monaten beiseitegeschoben. Im Rekordtempo von weniger als einem Jahr wurden neue LNG-Terminals geplant, genehmigt und gebaut.



*Gunther Bonz,
Präsident des UVHH*

Dieser Vorgang zeigt: Wo ein (politischer) Wille ist, gibt es auch einen Weg nach vorn.

Dieses Tempo wünscht sich die Hafenwirtschaft auch bei der seit Jahren überfälligen Beseitigung gravierender Wettbewerbsnachteile des Hamburger Hafens wie beispielsweise:

- ▶ Seit über zehn Jahren steht die Reform der Einfuhrumsatzsteuer an. Die derzeitige deutsche Regelung benachteiligt Warenimporte über deutsche Überseehäfen.

- ▶ Beseitigung der Wettbewerbsnachteile durch Ausweitung der Tonnage Tax (Steuerprivileg) auf reedereieigene Terminals in unseren Wettbewerbshäfen (unter anderem in Rotterdam und Antwerpen).
- ▶ Beschleunigung der Genehmigungsverfahren unter anderem für sogenannte Genehmigungen nach dem Immissionsschutzrecht – Verkürzung der Genehmigungsdauer von derzeit ein bis zwei Jahre auf sechs Monate.
- ▶ Schnelle Wiederherstellung des genehmigten Ausbauzustandes der Elbe: Nach über 20 Jahren Verfahrensdauer wurde 2022 endlich die Fahrrinnenanpassung realisiert, Ende letzten Jahres aber teilweise wieder zurückgenommen, weil die Bundeswasserstraßenverwaltung nicht alle Herausforderungen des Baggergutmanagements bewältigt hat.
- ▶ Die Hamburger Hafenfirmen müssen für Flächen und Kaimauern die höchsten Mieten/Pachten in der Wettbewerbsregion zahlen – hier ist dringend eine Umkehr nötig.
- ▶ Die Trassenpreise für die Nutzung der Hafenbahn dürfen nicht weiter erhöht werden – sonst droht die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene zu scheitern.

Der Hafen Hamburg benötigt vor allem eine stärkere finanzielle Förderung durch die öffentliche Hand, um die großen Zukunftsaufgaben bewältigen zu können: Erhalt und Ausbau der Infrastruktur (Kaimauern, Schienen, Straßen und Brücken) – die Kernaufgaben einer öffentlichen

chen Hafenverwaltung. Hamburg hat in den letzten zehn Jahren zu wenig in den Hafen investiert. Versäumnisse, die sich jetzt durch einen großen Investitionsstau bemerkbar machen.

Unsere Wettbewerbshäfen in Rotterdam und Antwerpen zeigen wie es geht: Länder, Kommunen und Hafenstädte finanzieren dort gemeinsam die großen Infrastrukturen und Projekte der Häfen.

Auch Hamburg wird die Hafenaufgaben finanziell nicht allein bewältigen können. Die deutschen Überseehäfen sind als Bindeglied zwischen See- und Landtransport Teil der nationalen Verkehrsinfrastruktur, das Bindeglied der deutschen Exportnation zu den Weltmärkten. Der Bund muss sich deshalb stärker an den finanziellen Lasten der Häfen beteiligen. Die Hafeninfrastruktur liegt im nationalen Interesse.

In diesem Jahr wird die Bundesregierung erstmalig eine Nationale Hafenstrategie entwickeln. Eckpunkte sollen auf der Maritimen Konferenz im September dieses Jahres in Bremen vorgestellt werden. Wenn die vorgenannten Punkte aufgenommen und dann auch schnell realisiert werden, bin ich für die Zukunft des Hamburger Hafens sehr optimistisch. Wir werden wieder nach vorne kommen – aber auch nur dann.

Zugleich müssen wir gerade vor dem Hintergrund der Maßnahmen gegen den Klimawandel die Stärken des Hamburger Hafens noch deutlicher herausstellen:

Wir sind mit unserer tiefen Lage im Binnenland, der guten Eisenbahnbindung ins Hinterland und der vielen freiwilligen Umweltschutzmaßnahmen der Hafenunternehmen und seiner Kunden der grünste Hafen bezogen auf den CO₂-Verbrauch je Tonnenkilometer in der EU. Im Hamburger Hafen wird in diesem und im nächsten Jahr eine Vielzahl von Landstromanschlüssen auf Terminalanlagen in Betrieb gehen.

Transporte über Hamburg sind auch deshalb ein realer Beitrag zum Klimaschutz!

Wir haben mit dem Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) europaweit das beste IT-gestützte, private Schiffsteuerungssystem in Europa.

Für die Warensteuerung haben wir mit DAKOSY das technisch auch europaweit am weitesten entwickelte Datenkommunikationssystem, getragen von den Unternehmen der Hafenwirtschaft, seinen Kunden und der Hamburg Port Authority.

Ein großer Dank gilt unseren Mitgliedsunternehmen, die über die gesetzlichen Vorgaben hinaus weitreichende Beiträge zum Umwelt- und Klimaschutz leisten und dadurch Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Die entsprechende Umweltpartnerschaft mit dem Senat haben wir jüngst für weitere Jahre verlängert.

Wir stehen zu unserer Verantwortung für einen wirtschaftlich starken, sozial gerechten und nachhaltigen Hafen.

Ihr



Gunther Bonz
– Präsident –

EINS

GLOBALE RAHMEN- BEDINGUNGEN

GRAFISCHE ÜBERSICHT

GLOBALE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Internationale Währungsfonds (IWF) sieht die Weltwirtschaft beeinflusst von den Ausläufern der Corona-Pandemie, dem Krieg in der Ukraine und den anhaltend hohen Inflationsraten. Das Wachstum des weltweiten realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) wird daher von 3,4 Prozent in 2022 auf 2,9 Prozent im laufenden Jahr sinken. Für 2024 erwartet der IWF nur eine leichte Erholung. Dies betrifft sowohl die Schwellen- und Entwicklungsländer als auch die Industrienationen.

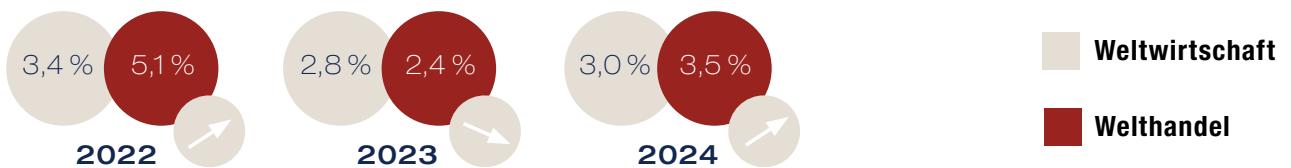
Das inflationsbedingte Abkühlen der Weltwirtschaft wird sich auch auf den globalen Handel mit Waren und Dienstleistungen auswirken. Neben der Möglichkeit einer weiteren Eskalation des Ukrainekrieges bestehen Risiken in anhaltenden Lieferkettenstörungen sowie der unsicheren wirtschaftlichen Entwicklung in China. (Quelle: Internationaler Währungsfonds – World Economic Outlook, April 2023)

Die deutsche Wirtschaft hat sich trotz schwieriger Rahmenbedingungen im vergangenen Jahr erholt und ist um 1,9 Prozent gewachsen. Die im Jahresverlauf aufgehobe-

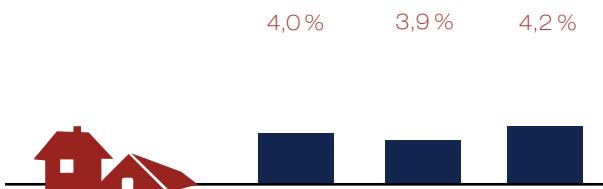
nen Corona-Beschränkungen haben Nachholeffekte in vielen Dienstleistungsbereichen induziert. Gestörte Lieferketten, Fachkräftemangel und besonders die gestiegenen Energiepreise treffen das verarbeitende Gewerbe. Der Außenbeitrag ist durch die wertmäßig gestiegenen Importe von Energieträgern negativ. Der Arbeitsmarkt entwickelte sich mit einem Plus von 1,3 Prozent auf 45,6 Mio. Erwerbstätige erstaunlich robust. Das Staatsdefizit betrug aufgrund vielfältiger von der Bundesregierung aufgelegter Hilfsprogramme 2,6 Prozent. (Quelle: Statistisches Bundesamt, Januar 2023)

Deutschland, Europa und die Welt befinden sich weiterhin im Krisenmodus. Für den Hamburger Universalhafen als ein Knotenpunkt der wirtschaftlichen Aktivität bedeutet dies einen permanenten Anpassungsprozess. Es ist zu erwarten, dass die Störungen der Lieferketten auch im laufenden Jahr nicht vollständig beseitigt werden können und die Warenströme global beeinflussen werden. Für Länder und Unternehmen ergeben sich hierdurch Herausforderungen bei der Versorgungssicherheit, die über die reine Bereitstellung von Energieträgern hinausreichen. In der vernetzten Welt müssen

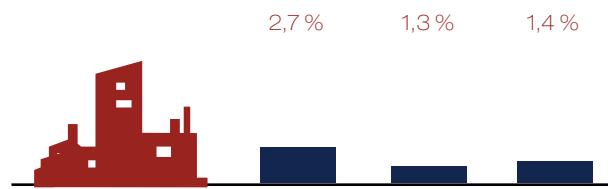
IWF-PROGNOSÉ FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTHANDEL



Entwicklungs- und Schwellenländer



Industrielande



Quelle: IWF, April 2023

Rohstoffe, Vorprodukte und Waren sicher den Weg vom Hersteller zum Endverbraucher finden. Unter unsicheren Rahmenbedingungen erfordert dies von allen eine neue Flexibilität. Für die Hafenunternehmen ist dieses „Changemanagement“ seit jeher Teil des gemeinsamen Selbstverständnisses.

Die Coronamaßnahmen, aber auch die Reaktionen auf die vom Krieg verursachte Energiekrise haben gezeigt, dass der Staat im Zweifelsfall willens und fähig ist, schnelle Entscheidungen zu treffen und diese auch – gesetzgeberisch abgesichert – unverzögert umzusetzen. So wäre zum Beispiel die Schaffung einer seeseitigen LNG-Terminalstruktur in normalen Zeiten jahrelang im

Genehmigungsprozess zerrieben worden, anstatt innerhalb weniger Wochen ans Netz zu gehen. Die Hafenwirtschaft wünscht sich von den politischen Akteuren, dass diese Tatkraft auch in anderen Bereichen Früchte trägt und die jahrelangen strukturellen Nachteile gegenüber den Wettbewerbshäfen, zum Beispiel in der Frage der Fiskalvertretung, nun endlich beseitigt werden.

CTT ist eines von vier Containerterminals im Hamburger Hafen.

HHLA

CTT



ZWEI

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

2.1 *Umschlagsentwicklung*

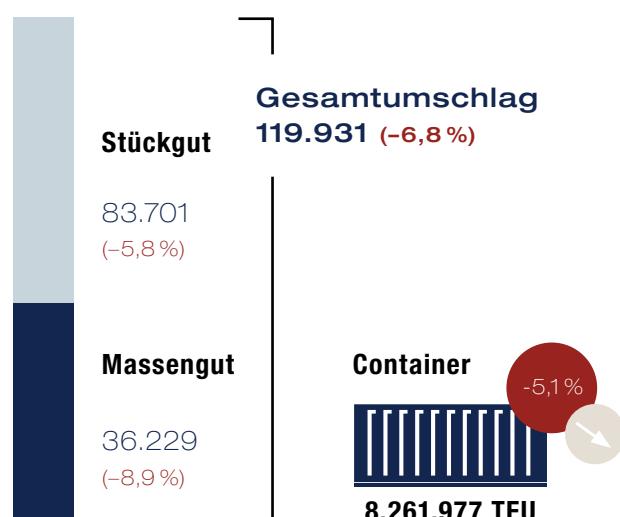
Der Güterumschlag im Hamburger Hafen ist 2022 um 6,8 Prozent auf 120 Mio. t. gesunken.

Die Umschlagsergebnisse im Einzelnen sind nachstehend dargestellt:

Der Containerumschlag sank von 8,7 auf 8,3 Mio. TEU. Dies spiegelt die schwierige Lage des Welthandels wider. Besondere Auswirkungen auf Hamburg hatten die gegen Russland im Zuge des Angriffs auf die Ukraine verhängten Sanktionen. Russland ist in Folge dessen nicht mehr unter den zehn wichtigsten Handelspartnern im Containerverkehr vertreten. Auch die Chinaverkehre tendierten hierdurch schwächer. Der Warenaustausch mit Singapur und Südkorea, als weitere asiatische Destinationen, blieb ebenfalls unter den Ergebnissen des Vorjahres.

GESAMTUMSCHLAG HAFEN HAMBURG 2022

Angaben in 1.000 t



Die USA konnten ihren zweiten Platz in der Liste trotz leichter Rückgänge behaupten. Neu in den Top 10 ist Kanada mit einem Zuwachs von 6,6 Prozent.

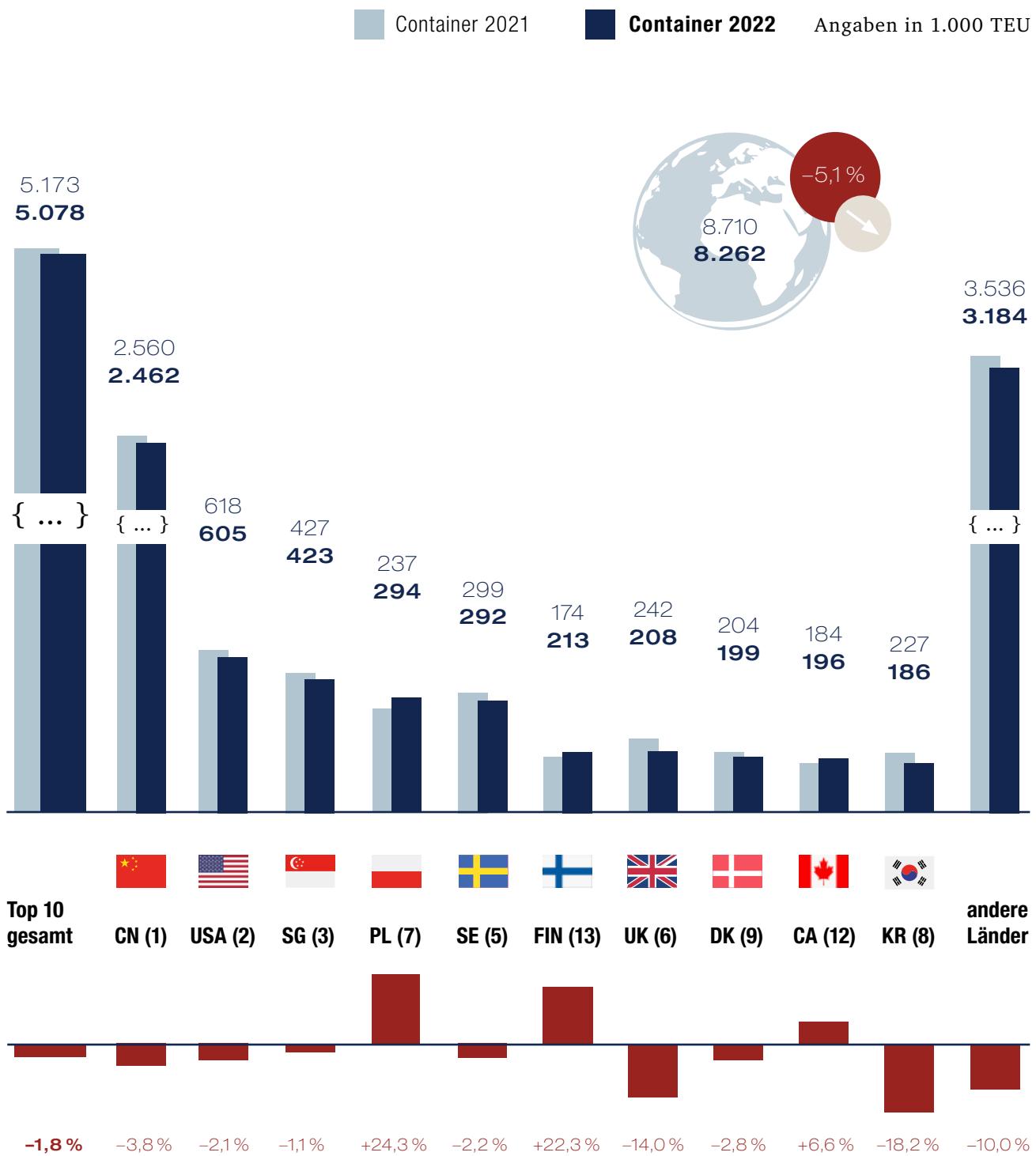
Bei den Europaverkehren zeigt sich, dass der Hamburger Hafen enge Verbindungen in den Ostseeraum unterhält. Die Umschlagszahlen für Polen und Finnland konnten jeweils um mehr als 20 Prozent gesteigert werden.

Der Handel mit Großbritannien leidet weiterhin unter den Folgen des Austritts des Vereinigten Königreichs aus dem gemeinsamen Binnenmarkt. Wenn es nicht gelingt, ein tragfähiges Handelsabkommen mit der EU zu vereinbaren, ist mit weiter sinkenden Mengen zu rechnen. Das kürzlich vereinbarte Windsor-Abkommen ist dabei als richtiger Schritt zur Normalisierung der Handelsbeziehungen zu werten.

Der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut und RoRo-Ladung hat sich 2022 mit einem Zuwachs von 11,2 Prozent positiv entwickelt. Ein Großteil der Steigerungen ist auf gestiegene Importmengen bei Eisen und Stahl sowie Projektladung und Kraftfahrzeugen zurückzuführen.

Quelle: Hamburg Port Authority

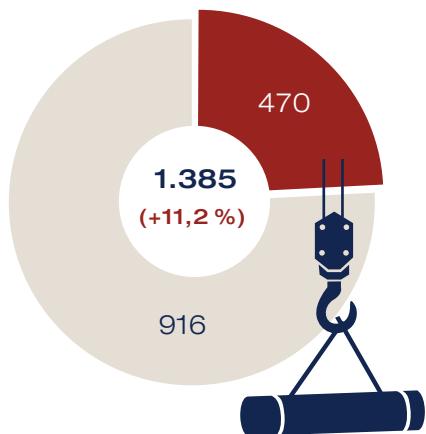
DIE ZEHN WICHTIGSTEN HANDELSPARTNER IM CONTAINERVERKEHR



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

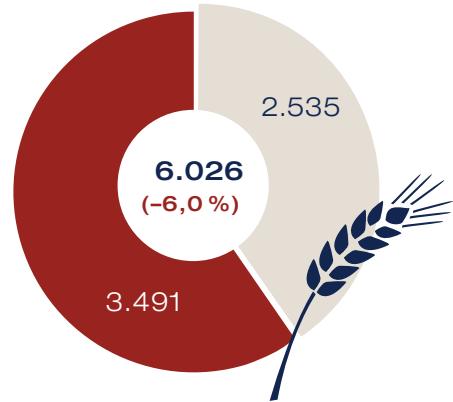
UNIVERSALHAFEN HAMBURG: WICHTIGE GÜTERGRUPPEN IM NICHT CONTAINERISIERTEN UMSCHLAG 2022

 Import  Export Angaben in 1.000 t



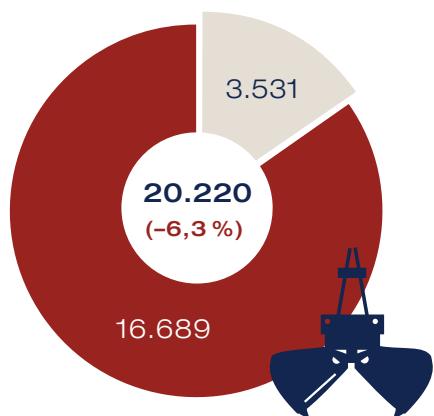
Konventionelles Stückgut:

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



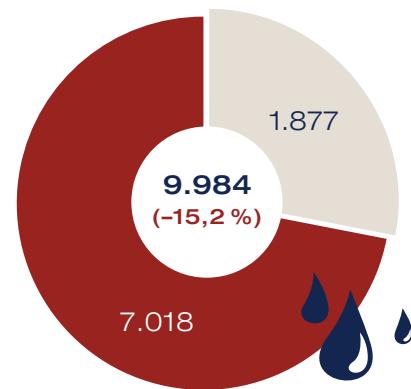
Sauggut:

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.





*Blick auf den
Waltershofer Hafen*

Der Massengutumschlag hat im vergangenen Jahr unter den globalen Verwerfungen gelitten und blieb unter den Zahlen von 2021. Besonders beim Umschlag von Flüssigladung wirkten sich schwächere Rohölimporte negativ auf die Statistik aus. Der Bereich Greifergut war von den Anpassungsprozessen beim Kohleumschlag im Zuge der Sanktionen gegen den russischen Angriffskrieg betroffen. Bei den Sauggütern konnten positive Ergebnisse beim Getreideexport die Rückgänge bei Ölsaaten und Futtermitteln nicht kompensieren.

2.2 Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung

Der Gesamtumschlag der vier großen Nordrange-Häfen ist 2022 leicht gesunken.

Im Massengutumschlag macht sich eine Verschiebung im europäischen Energiemix bemerkbar. Sanktionsbedingten die Transportmengen per Pipeline aus Russland zurück und wurden zum Beispiel durch LNG-Lieferun-

gen über den Seeweg ersetzt. Inwieweit sich hier dauerhafte Veränderungen der Marktanteile ergeben, ist noch nicht absehbar, da auch der Ausbau erneuerbarer Energien weiter vorangetrieben wird und tendenziell zu weniger Nachfrage nach fossilen Energieträgern führt.

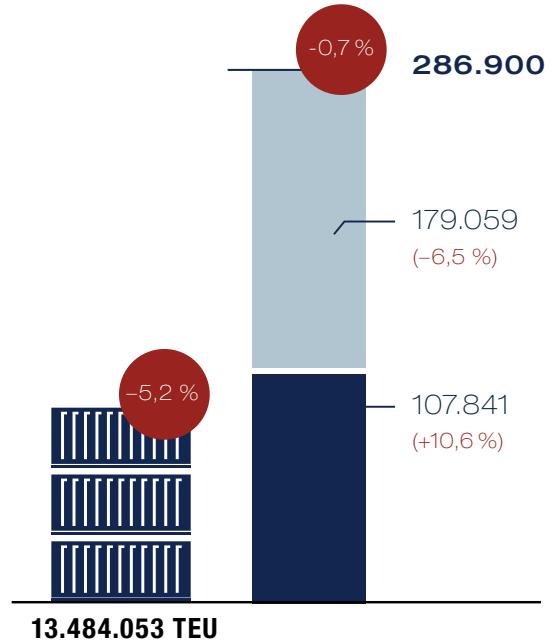
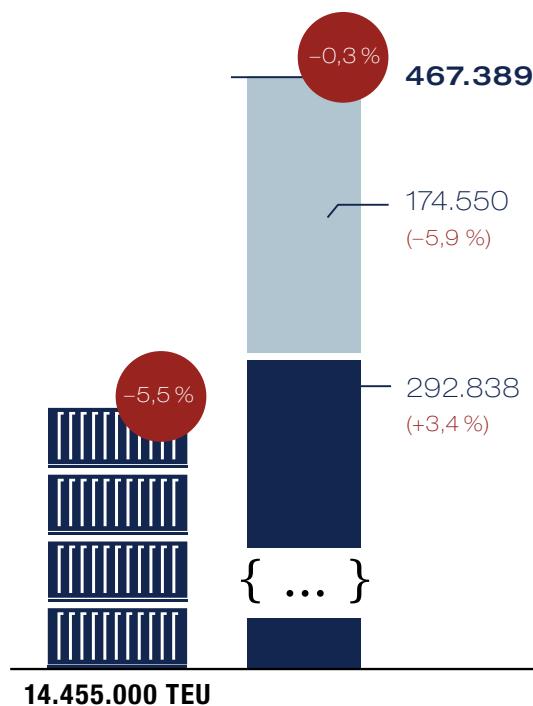
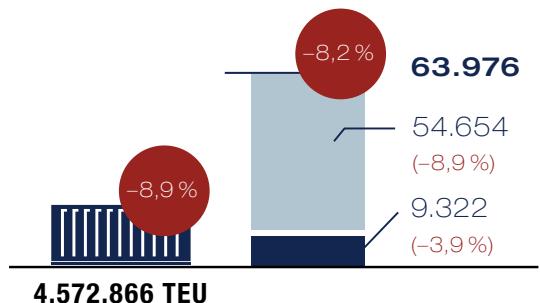
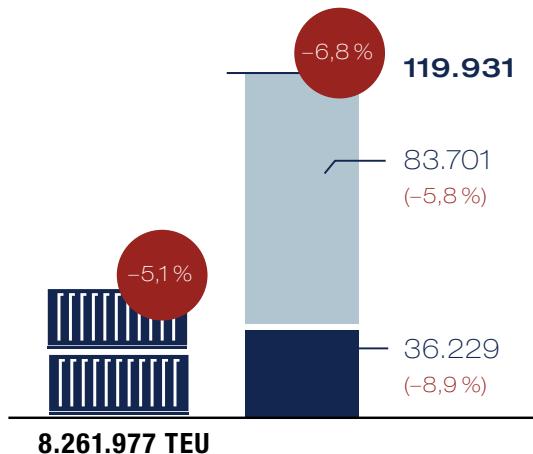
Der Stückgutumschlag war in allen Häfen schwächer als 2021, wobei sich der konventionelle Stückgutumschlag und der Containerumschlag gegenläufig entwickeln. Während der konventionelle Stückgutumschlag im vergangenen Jahr um 11,2 Prozent zunahm, ging der Boxenumschlag auf Gewichtbasis um 6,1 Prozent und auf TEU-Basis um 5,1 Prozent zurück. Neben den Ausliefern der Corona-Pandemie wirken sich auch die Russlandsanktionen auf die Transportmengen aus.

Obwohl die globalen wirtschaftlichen Voraussetzungen für alle Häfen gleich sind, zeigt sich, dass die Westhäfen tendenziell weniger unter den Folgen der multiplen Krise zu leiden haben als die deutschen Häfen. Wie schon in den Vorjahren, fordert der UVHH von der Politik die Beseitigung nationaler Hürden und ein wirkliches „level playing field“ für ein faires Wettbewerbsfeld in allen Hafenstandorten in der Nordrange. Die Umschlagsergebnisse der Haupthäfen in der Hamburg-Antwerpen-Rage sind nachstehend zu entnehmen:

SEEGÜTERUMSCHLAG IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE 2022



Umschlagsergebnisse im Vergleich



Quelle: Hafenverwaltungen, HHM

DREI

AUSBAU DER VERKEHRS- INFRASTRUKTUR

AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

3.1 *Wasserseitige Infrastruktur*

Seewärtige Zufahrt

Zum 1. Dezember 2022 mussten die erst kurze Zeit geltenden Tiefgänge der zweiten Stufe der Fahrrinnenanpassung wieder zurückgenommen werden. Je nach Schiffsklasse reduziert sich der verbleibende Vorteil der Fahrrinnenanpassung auf 20 bis 90 cm. Ursache dafür ist, dass in der Elbe verstärkt Sedimenteinträge in der Fahrrinne und insbesondere im Böschungsbereich festzustellen waren. Zusätzlich zu den prognostizierten, mehrjährigen Anpassungsreaktionen des Gewässerbettes nach dem Fahrrinnenausbau (sogenannter morphologischer Nachlauf), soll es im Frühjahr 2022 aufgrund von mehrfachen Sturmflutereignissen mit ungewöhnlich hohem Sedimenteintrag und durch den zu niedrigen Abfluss aus dem Einzugsgebiet der Elbe zu starken Neu-eintreibungen und Sedimentationen in der Tideelbe gekommen sein. Die beschriebenen geringeren nutzbaren nautischen Tiefen sollen für eine Übergangszeit von einigen Monaten bis zu zwei Jahren für die Strecke zwischen der Elbmündung und der Landesgrenze Hamburg gelten. Diese Ankündigung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Elbe-Nordsee stieß bei der Hamburger Hafenwirtschaft auf größte Sorge und Unverständnis. Nach Kenntnis der Problematik hat sich der UVHH Ende September 2022 mit einem Schreiben an den Bundesverkehrsminister und

den Ersten Bürgermeister gewandt und um schnelle und unbürokratische Unterstützung gebeten. Der Hamburger Hafen ist für die exportorientierte Volkswirtschaft systemrelevant und sichert die Versorgung Deutschlands mit wichtigen Gütern, allen voran Rohstoffen und alternative Energieträger. Dafür bedarf es einer norddeutschen Lösung für eine Umlagerung von Sedimenten aus dem Hafen und der Elbe.

Zum Jahreswechsel 2022/2023 wurde dieses Thema intensiv mit den Nachbarländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen diskutiert. Für die Unterbringung von Baggergut stehen unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung. Zum einen die Unterbringung auf Hamburger Stadtgebiet: Hierfür gibt es die Möglichkeit der Verklappung bei Neßsand, was aber die umstrittene und ökonomisch fragwürdige Kreislaufbaggerei fördert. Oder die Verklappung bei Scharhörn, was wiederum keine Zustimmung bei den Nachbarländern findet. Zum anderen ist die Unterbringung bei der Tonne E3 bei Helgoland eine Option, die aber nur mit Genehmigung Schleswig-Holsteins möglich ist und darüber hinaus mengenmäßig und zeitlich befristet ist. Des Weiteren hat die HPA im Juli 2022 beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie beantragt, die Sedimente künftig in der „Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)“ verklappen zu dürfen. Als AWZ wird nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen das Meeresgebiet jenseits des Küstenmeeres bezeichnet. Dem Antrag liegen umfangreiche Gutachten zu den Auswirkungen zugrunde. Allerdings wird derzeit davon ausgegangen, dass das Prüfverfahren mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird. Im Zuge der Diskussionen hat Niedersachsen einen weiteren Vorschlag ins Spiel gebracht, die Tiefwasserreede.



Bau der 5. Schleuse
in Brunsbüttel

Für eine langfristige Lösung müssen alle Möglichkeiten der Baggergutunterbringung ergebnisoffen geprüft, beantragt und genutzt werden. Die Unterhaltungsbaggerung und die Unterbringung des Baggergutes wird somit eine dauerhafte Herausforderung bleiben.

Nord-Ostsee-Kanal (NOK)

Im Jahr 2022 wurden 3,5 Prozent weniger Tonnage durch den NOK transportiert als im Jahr zuvor. Die Menge lag bei etwas über 82 Mio. t. Auch sind rund 1,5 Prozent weniger Schiffe (26.882 Schiffe) durch den NOK gefah-

ren. Positive Entwicklungen sind beim Teilstreckenverkehr zu verzeichnen. Hier stieg die Landungsmenge um 5,6 Prozent und die Zahl der Schiffe um 6,8 Prozent.

Der NOK gerät immer wieder in die Schlagzeilen – entweder, weil die Schleusen durch Schiffe beschädigt wurden oder weil sich die Sanierung und der Ausbau des NOK weiter verzögern. Nun wurden im Sommer 2022 Böschungsabgänge festgestellt, die Auswirkungen auf die Schifffahrt haben. Als Grund dafür wird die Befahrung des NOK durch größere Schiffe mit stärkeren Antrieben aufgeführt, die zu einem Fortschreiten der Erosionen führt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat daraufhin die Befahrungsabgabe für die

Nutzung des NOK ab 1. Juli 2023 um 50 Prozent abgesenkt, um die ab gleichem Zeitpunkt geltende reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h für alle Schiffe auf dem NOK und die damit verbundenen höheren Kosten zu kompensieren. Die Absenkung soll zunächst für drei Jahre gelten.

Die über 100 Jahre alte Verbindung zwischen Nord- und Ostsee muss in vielen Bereichen saniert und an die neuen Schiffsentwicklungen angepasst werden. Insbesondere die Schleusen auf beiden Seiten des Kanals müssen ersetzt werden. Der Neubau der fünften Schleusenkammer mit einem Investitionsvolumen von rund 1,2 Mrd. Euro soll Ende 2026 abgeschlossen werden. Für den Ersatzneubau der Kleinen Schleuse in Kiel laufen die vorbereitenden Maßnahmen. Auch der Ausbau der Oststrecke liegt nach Aussage des Wasserstraßen-Neubaumamtes Nord-Ostsee-Kanal im Plan. Dort ist eine Verbreiterung der Sohle auf 70 Meter geplant.

Viele aufwendige und technisch anspruchsvolle Projekte laufen am NOK und sind von erheblichen Baupreisseigerungen betroffen. Dass dann die Mittel für die Bundeswasserstraßen im Haushalt 2023 von rund 1,7 Mrd. Euro auf 1,3 Mrd. Euro gekürzt werden, passt nicht zur Realität. Der Etat für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen sinkt sogar um rund 35 Prozent auf 595 Mio. Euro. Politisch wird eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder auf das Binnenschiff gefordert. Allerdings verhindert der in die Jahre gekommene Zustand der Infrastruktur der Binnenwasserstraßen eine stärkere Nutzung. Wenn dazu noch die Finanzmittel für die Bundeswasserstraßen gekürzt werden, wird dies perspektivisch nicht zu einer Verkehrsverlagerung führen.

Die Hafenwirtschaft fordert daher vom Bund, ausreichend Finanzmittel für den NOK zur Verfügung zu stellen und den Ausbau dieser für die deutschen Häfen so wichtigen Wasserstraße zu beschleunigen.

Entwicklung der Binnen- und Hafenschifffahrt

Die Binnen- und Hafenschifffahrt konnte sich den allgemeinen Rahmenbedingungen für die Wirtschaft nicht entziehen. Die Mitglieder in der entgeltlichen Personenschifffahrt waren auch 2022 von den Ausläufern der Corona-Pandemie mit den Einschränkungen für den Geschäftsbetrieb betroffen. Tourismus, Events und andere Freizeitaktivitäten konnten sich erst im Laufe des Jahres wieder erholen.

In den letzten Jahren wurde an dieser Stelle berichtet, dass die Infrastruktur des Hafens großen Nachholbedarf bei der Instandhaltung aufweist. Die Anlagen und Wasserwege der Hafen- und Binnenschifffahrt zu ertüchtigen, braucht Zeit und ausreichende Mittel der Stadt Hamburg. Alle Baumaßnahmen sind mit Behinderungen und Einschränkungen verbunden. Der Hafenschiffahrtsverband setzt sich immer dafür ein, dass Vollsperrungen nach Möglichkeit vermieden werden und Ausweichstrecken von parallelen Einschränkungen verschont bleiben. Das Verständnis für die Bedarfe und Anforderungen der Hafenschifffahrt ist leider bei vielen an der Bauplanung Beteiligten nicht in ausreichendem Maße vorhanden.

Die seit mehreren Jahren laufende Sanierung der Speicherstadt schreitet weiter fort. Die Erneuerung der Bahnbrücke an der Müggenburger Durchfahrt bedingt eine jahrelange Vollsperrung derselben. Die Bauarbeiten an der Kaimauer Neumühlen beeinträchtigen die dort liegende Pontonanlage der Schlepperstation. Neben den Arbeiten an der Wasserseite entstehen Probleme beim Zugang zur Uferpromenade. Die Firmen der Seeschiffsassistenz sind darauf angewiesen, dass Besatzungen, Techniker, Zulieferer und andere Dienstleister jederzeit ungehinderten Zugang zur Pontonanlage erhalten. Dies ist für die Bereitstellung einer kritischen Dienstleistung zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs im Hamburger Hafen unerlässlich.

Der Bereich im „Mittleren Freihafen“ ist von zwei großen Bauprojekten betroffen. Der Oderhafen wird im Zuge der Entwicklung des Areals Steinwerder Süd in den



Die Sanierung der Kaimauern in der Speicherstadt ist technisch sehr anspruchsvoll und aufwendig.

kommenen Jahren verfüllt. Für die Neuplanung einer Köhlbrandquerung geht die HPA zurzeit von der Herstellung eines Tunnels nördlich der jetzigen Brücke aus. Die Trasse soll unter dem Roßkanal verlaufen und im südlichen Travehafen wieder an die Oberfläche gelangen. Es finden bereits erste Maßnahmen der Kampfmittelsondierung und -beseitigung im Bereich Roßkanal und Roßhafen statt. Mit den Anliegern im Travehafen befindet sich die HPA in ersten Gesprächen zu eventuellen Betroffenheiten im Zuge der Bauarbeiten.

Bei der Diskussion um die Verkehrswende rückt auch die Hafen- und Binnenschifffahrt in den Fokus der Politik. Das Binnenschiff ist der ökologisch vorteilhafteste Verkehrsträger und die Unternehmen der Hafenschifffahrt

haben bereits viele, über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Maßnahmen zu Umwelt- und Ressourcenschutz umgesetzt. Im Bereich der Ver- und Entsorgung ist der Staat in der Pflicht, Investitionen in die nötige Infrastruktur zu tätigen. Die Umstellung, zum Beispiel der Fahrgastschifffahrt auf elektrische Antriebe, erfordert einen erheblichen Ausbau hochwassergeschützter Ladekapazitäten an den Liegeplätzen.

3.2 Straßen- und Brückeninfrastruktur

Gegenwärtig ist die kurzfristige Entwicklung sowohl der Wirtschaft als auch des Verkehrs mit gravierenden Unsicherheiten behaftet, die sich letztlich auch in den Prognosen für den Güterverkehr widerspiegeln. Nachdem 2021 im Straßengüterverkehr das Verkehrsaufkommen leicht und die Verkehrsleistung spürbar stärker angestiegen waren, wurde die Entwicklung des Straßengüterverkehrs vor allem von der starken konjunkturellen Abschwächung gebremst. Insgesamt wird für 2022 ein leichter Rückgang des Aufkommens um 0,4 Prozent und der Leistung um 0,2 Prozent erwartet. 2023 wird aller Voraussicht nach die konjunkturelle Entwicklung unter dem Wert des Vorjahres liegen. Auch der Straßengüterverkehr wird von diesen Leitdaten insgesamt ähnlich beeinflusst wie der gesamtmodale Güterverkehr. Vor diesem Hintergrund dürfte das Aufkommen im Straßen-güterverkehr stagnieren (-0,2 Prozent) und die Leistung geringfügig steigen (0,4 Prozent). Nach gegenwärtiger Einschätzung wird die deutsche Wirtschaft 2024 wieder auf den Wachstumspfad zurückkehren. Dadurch wird der Güterverkehr insgesamt nach zwei Jahren Stagnation wieder ein stärkeres Wachstum verbuchen können. Für den Straßengüterverkehr wird ein Aufkommensplus von 1,6 Prozent prognostiziert, gegenüber 2019 ein Minus von einem Prozent. Für die Leistung wird eine Erhöhung von 2,3 Prozent erwartet, womit der Abstand zu 2019 auf gut vier Prozent steigt. Der Straßengüterverkehr ist in den letzten Jahren konstant gestiegen und gewinnt weiterhin sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Leistung Marktanteile. 2024 soll der Modal-Split beim Aufkommen bei 84,9 Prozent (Schiene bei 8,8 Prozent) und bei der Transportleistung bei 72,1 Prozent (Schiene bei 18,9 Prozent) liegen (*Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Sommer 2022*).

Im März 2023 veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium eine neue Langfrist-Prognose, wonach der Güterverkehr in Deutschland bis 2051 im Vergleich zu

2019 um fast die Hälfte zunimmt. Das Gutachten bestätigt auch, dass der Lkw mit einem Zuwachs um 54 Prozent das dominierende Verkehrsmittel im Güterbereich bleibt. Der Güterverkehr auf der Schiene wird um rund ein Drittel zunehmen. Vor diesem Hintergrund bleiben weiterhin die Straßen in Deutschland die Lebensadern zur Versorgung der Wirtschaft und der Bevölkerung mit Rohstoffen und Waren. Die Sanierung und der Ausbau von Straßeninfrastruktur müssen weiterhin oberste Priorität haben und dürfen bei einer Beschleunigung von Planungsverfahren nicht außen vor bleiben. Das politische Augenmerk sollte vielmehr auf klimafreundlichen Antrieben und Kraftstoffen liegen.

Dass wieder mehr Verkehr auf deutschen Straßen unterwegs ist, ist der aktuellen INRIX-Studie zu entnehmen. Hamburg ist nach München und Berlin Nummer drei der staureichsten Städte Deutschlands. Im Vergleich 2022 zu 2019 lag der Zeitverlust in Hamburg um 17 Prozent höher als im Vorkrisenjahr. Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt auch eine Auswertung des Navigationsunternehmens TomTom. Hamburgs Autofahrer und Autofahrerinnen haben auf dem Weg zur Arbeit im vergangenen Jahr erneut deutlich länger im Stau gestanden als Berufstätige in vergleichbaren deutschen Großstädten.

Eine etwas andere Entwicklung hat der ADAC in seiner jährlich veröffentlichten Staubilanz festgestellt. Hamburg belegt zwar dort hinter Berlin Platz zwei der staureichsten Städte. Allerdings ist die Zahl der Staustunden im Vergleich zum Vorjahr um 25 Prozent gesunken. Auch im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 fällt die Hamburger Staubilanz für 2022 deutlich besser aus. Als Ursache für den Rückgang benennt der ADAC unter anderem eine Abnahme des innerdeutschen Reiseverkehrs, eine stärkere Nutzung des ÖPNV und Homeoffice.

Die Bauaktivitäten auf Hamburgs Autobahnen und Stadtstraßen liefen auch in den vergangenen Monaten auf Hochtouren. In die Sanierung und den Ausbau der Straßen wird von Seiten der Freien und Hansestadt Hamburg und auch des Bundes sehr viel Geld investiert. Viele Baumaßnahmen sind allerdings mit Verkehrseinschränkungen verbunden, die nur durch eine koor-



Der Lkw wird mit einem Zuwachs von 54 Prozent bis 2051 das dominierende Verkehrsmittel im Güterbereich bleiben.

dinierte Abstimmung und Analyse von verkehrlichen Auswirkungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren sind. Diese Baustellenkoordinierung klappt in vielen Fällen bereits gut, aber es gibt auch immer wieder Negativ-Beispiele. Diese werden in dem vom UVHH initiierten Arbeitskreis Verkehr mit den beteiligten Verkehrsverbänden und Institutionen diskutiert. Alle Beteiligten suchen Lösungen, um die Behinderungen weitestgehend zu minimieren.

Aktuell erfolgt eine Umstrukturierung innerhalb der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Die KOST (Koordinierungsstelle für Baumaßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen), zuletzt dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) zugeordnet, ging zurück in die Verkehrsbehörde. Dort wird eine neue Abteilung

„Verkehrsoptimierung“ aufgebaut, in der alle Maßnahmen und Aktivitäten gebündelt und koordiniert werden sollen. Neben Baustellen führen zum Beispiel auch Veranstaltungen, Schienenersatzverkehre und Hochbaumaßnahmen, die Verkehrsflächen in Anspruch nehmen, ebenfalls zu Beeinträchtigungen auf Hamburger Straßen. Im Frühjahr 2023 nahm diese neue Abteilung die Arbeit auf. Die Umstrukturierung der Baustellenkoordinierung wird von unserer Seite sehr begrüßt. Allerdings wird es nicht möglich sein, alle Maßnahmen und Aktivitäten auf Hamburgs Straßen zur Zufriedenheit aller zu koordinieren. Es müssen Prioritäten gesetzt werden. Aus unserer Sicht muss dem Wirtschaftsverkehr oberste Priorität eingeräumt werden, da dieser das Rückgrat für die Ver- und Entsorgung in der Metropolregion und auch für Hamburg als Hafen- und Logistikstandort von immenser Bedeutung ist.

Effizienzsteigerung im Straßengüterverkehr

Seit vielen Jahren nimmt der Gütertransport stetig zu und wird auch in Zukunft weiter wachsen. Dies wird durch die aktuelle Langfristprognose des Bundes bestätigt. Dabei wird laut Gutachter der zusätzliche Transportbedarf zu 54 Prozent durch den Straßengüterverkehr abgewickelt, zu 33 Prozent durch die Bahn.

Dieses Ergebnis überrascht nicht. Vor dem Hintergrund, dass die Deutsche Bahn AG (DB) bis zum Jahr 2030 ihre Hochleistungsstrecken grundsaniert und erst bis 2040 einzelne Ausbaumaßnahmen für die Umsetzung des Deutschlandtaktes geplant sind, bleibt die Frage unbeantwortet, wie viel freie Kapazität die Bahn hat, um perspektivisch nicht nur das Güterverkehrswachstum insgesamt, sondern auch zusätzliche Straßengütertransporte abzuwickeln. Eine substanzelle Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene erfordert umfangreiche Ausbaumaßnahmen des Eisenbahnnetzes und wird mehrere Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Aufgrund fehlender Alternativen wird bis dahin der Lkw die Hauptlast des Güterverkehrs in Deutschland tragen müssen, um die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft sicherzustellen. Darüber hinaus sollten die vorhandenen Transportkapazitäten aller Verkehrsträger möglichst effizient genutzt werden.

Lang-Lkw

Eine Ausweitung des Einsatzes von Lang-Lkw könnte einen solchen Beitrag leisten. Seit vielen Jahren kommen diese Fahrzeuge bereits auf gesetzlich definierten Strecken in Deutschland (Positivnetz) zum Einsatz. Die Praxisbeispiele bestätigten die Vorteile: Zwei Lang-Lkw können bis zu drei konventionelle Lkw-Einheiten ersetzen. Durch konsequenter Einsatz dieser Fahrzeuge lässt sich der Energie- und Personaleinsatz existierender Fahrzeugflotten bei konstantem Transportvolumen vermindern und deren CO₂-Ausstoß um bis zu 25 Prozent reduzieren. Wenn perspektivisch diese Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen verfügbar sind, wird der heutige bestehende Umweltvorteil der Lang-Lkw zusätzlich

verstärkt. Der UVHH unterstützt weiterhin den Einsatz von Lang-Lkw und eine Ausweitung des Positivnetzes.

Anpassung des zulässigen Lkw-Gesamtgewichts

Eine weitere Einsparung von jährlich mehreren Millionen Transporten und damit verbunden eine erhebliche Einsparung von CO₂ könnte die Anhebung des zulässigen Lkw-Gesamtgewichts auf das heute im Kombinierten Verkehr erlaubte Niveau von 44 Tonnen leisten. Nach Experten-Meinung könnte der CO₂-Ausstoß in Deutschland um rund ein bis zwei Mio. Tonnen pro Jahr reduziert werden. Durch die Verringerung der Zahl der Fahrten wird das deutsche Straßennetz entlastet. Durch die niedrigere Zahl an Transporten könnte ebenfalls der bereits heute spürbare, demografisch bedingte Mangel an Lkw-Fahrern abgemildert werden.

Um dem Argument der Kritiker entgegenzutreten, dass dadurch der Verschleiß der Infrastruktur verstärkt werden würde, sollten die heute maximal zulässigen Achslasten nicht verändert werden, da diese ausschlaggebend für die Straßenbelastung ist. Analog zum Lang-Lkw könnte ein entsprechendes Positivnetz für einen 44-Tonnen-Regelbetrieb übernommen werden. In vielen anderen europäischen Ländern gelten bereits Lkw-Gewichte von mehr als 40 Tonnen. Die Erfahrungen dort zeigen, dass höhere Gewichte weder die Verkehrssicherheit noch die Infrastruktur negativ beeinflussen.

Großraum- und Schwertransporte

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat im Sommer 2022 den Aufbau einer digitalen Datengrundlage mit dem Ziel gestartet, mehr Großraum- und Schwertransporte (GST) auf die Schiene und die Wasserstraßen zu verlagern. Bislang fehlt es an Daten, in welchen Häfen, an welchen Terminals und KV-Anlagen ein Umschlag von der Straße auf die Schiene oder auf das Binnenschiff möglich wäre. Darauf aufbauend soll stufenweise eine Web-Applikation für einen GST-fähigen

Routenplaner „Wasserstraße-Straße“ und einen multimodalen Routenplaner, der den Verkehrsträger Schiene einschließt, aufgesetzt und Mikrokorridore für den Vor- und Nachlauf auf der Straße definiert werden. Eine stärkere Einbeziehung der Wasserstraßen und der Schiene kann zur Entlastung der Straßeninfrastruktur führen.

Nachdem die Zuständigkeit für die Autobahnen an den Bund übergegangen ist, ist nunmehr auch die Autobahn GmbH für die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten auf Autobahnen zuständig. Zum Schutz der alternden Brücken wurden die Auflagen für die genehmigungspflichtigen Transporte verschärft. Zusammen mit der Einführung einer neuen bundeseinheitlichen Software durch die Autobahn GmbH kam es im Sommer 2022 in der Niederlassung Nord zu extrem langen Bearbeitungszeiten im Rahmen des Antragverfahrens. Mit verschiedenen Maßnahmen hat es die Niederlassung Nord der Autobahn GmbH geschafft, dem entgegenzuwirken. Allerdings dauerte es mehrere Monate, bis wieder deutlich kürzere Bearbeitungszeiträume erreicht wurden. Zeitverzögert traten Anfang 2023 dieselben Probleme auch in den anderen Niederlassungen der Autobahn GmbH auf. Da der Großteil der Transportrouten von GST über das Autobahnnetz verläuft, wirken sich die langen Genehmigungszeiträume negativ auf die gesamte Transportkette aus. Darüber hinaus gibt es von Bundesland zu Bundesland deutliche Unterschiede in der Berechnung der Gebührensätze, obwohl dies mit der Reform der Gebührenordnung verhindert werden sollte.

Die Rahmenbedingungen bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Großraum- und Schwertransporte stehen bereits seit Jahren in der Kritik. Leider hat sich die Situation insgesamt eher verschlechtert als verbessert, obwohl mit der fortschreitenden Digitalisierung des Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) und einer vereinheitlichten Gebührenordnung Besserung angekündigt wurde.

Bereits 2018 wurde im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD eine Beschleunigung und Verbesserung der Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraum-

transporte in Aussicht gestellt. Im Koalitionsvertrag der aktuellen Regierung wurde dieses Ziel wiederholt aufgenommen und formuliert, dass die Genehmigungspraxis von Schwerlast- und Großraumtransporten erleichtert werden soll. In der Praxis werden die Genehmigungsabläufe immer komplizierter, aufwendiger und langwieriger aufgrund des schlechten Infrastrukturzustandes, insbesondere der Brücken, und der vielen Baustellen im Straßennetz. Diese Entwicklung wird seit geraumer Zeit durch Verbände und Interessenvertreter in Hamburg aber auch auf Bundesebene kritisiert und Verbesserungsmöglichkeiten unterbreitet.

Der UVHH engagiert sich in diesem Themenfeld seit vielen Jahren, da die auf den Umschlag von konventionellem Stückgut spezialisierten Unternehmen im Hamburger Hafen davon abhängig sind, dass dieser auch für GST-Verkehre erreichbar ist. Es besteht daher weiterhin dringender Handlungsbedarf, die Rahmenbedingungen für Großraum- und Schwertransporte zu verbessern.

Ausbau A7

Die Erweiterung der A7 ist in den Bereichen Schnelsen und Stellingen abgeschlossen. Die Bauaktivitäten der DEGES rücken näher an den Elbtunnel und liegen jetzt im Bereich Altona. Dort soll ein 2,3 km langer Lärmschutzdeckel gebaut werden. Nachdem unter Vollsperrung der A7 Brückenteile abgerissen und einzelne Tunnelsegmente aufgebaut wurden, standen in diesem Jahr wieder Vollsperrungen an, um die verbleibenden Brückenteile abzureißen und neue Segmente des Lärmschutzdeckels aufzubauen. Parallel dazu befindet sich die Tunnelleitzentrale im Umbau, damit perspektivisch die Verkehrssteuerung aller Tunnel bzw. Deckel von dort erfolgen kann. Nach derzeitigem Planungsstand ist mit einem Abschluss der Baumaßnahme im Jahr 2028 zu rechnen.

Südlich des Elbtunnels wurde das Brückenbauwerk K30 unter Aufrechterhaltung aller sechs Fahrstreifen vollständig ersetzt. Diese Baumaßnahme konnte bereits früher als geplant im Mai 2023 abgeschlossen werden.



Die Norderelbbrücke muss in wenigen Jahren ersetzt werden.

Im weiteren Verlauf der A7 wird die Hochstraße Elbmarsch K20 saniert und auf insgesamt acht Fahrspuren erweitert. Insbesondere der vollständige Ersatz der Megastützen machte eine Umfahrung der darunterliegenden Köhlbrandrampe erforderlich. Die im Jahr 2020 begonnenen Bauarbeiten sollen aller Voraussicht nach im Jahr 2026 abgeschlossen sein.

A7 im Jahr 2009 saniert. Im Bereich Hamburgs weist die Autobahn erhebliche Schäden auf, die nicht nur in der Deckschicht, sondern vielmehr bis in den Aufbau der Fahrbahnen reichen. Von daher muss der Streckenabschnitt grundhaft erneuert werden. Im Zuge der Instandsetzung wird im Bereich Hamburgs auch lärmindernder Asphalt eingebaut. Dafür muss auch die gesamte Entwässerung neu hergestellt werden.

Sanierung A23

Die Autobahn GmbH Niederlassung Nord setzt 2022 und 2023 eine grundhafte Erneuerung der A23 vom Autobahndreieck HH-Nordwest bis zur Landesgrenze um. Grund hierfür ist der schlechte Zustand der Autobahn. Zuletzt wurde die A23 mit Rücksicht auf den Ausbau der

Erweiterung der A1 inklusive Ersatzneubau der Norder- und Süderelbbrücke

Das Autobahndreieck (AD) HH-Norderelbe, das künftige Autobahndreieck HH-Süderelbe für die Verbindung der künftigen A26-Ost und A1, die Norderelbbrücke sowie

die Süderelbbrücke werden im Zuge der geplanten Erweiterung neu errichtet. Beide im Ausbaubereich befindlichen Elbquerungen müssen aufgrund der vorhandenen Brückenschäden und mittlerweile zu geringen Kapazitäten innerhalb der kommenden Jahre durch Neubauten ersetzt werden.

In Vorbereitung auf die geplanten Baumaßnahmen wurden bereits Sondierungsbohrungen durchgeführt, die Aufschluss über den vorherrschenden Baugrund geben. Die Ergebnisse sind für die weitere Planung des Ausbaus der Strecke, für die neuen Brückenbauwerke, den Neubau des AD HH-Norderelbe und des künftigen AD HH-Süderelbe zwingend erforderlich. Der Baubeginn ist im Jahr 2024 und die Fertigstellung ist für das Jahr 2031 geplant.

A26-West und -Ost

Anfang Februar 2023 wurde ein weiteres Teilstück der Autobahn A26-West zwischen den Anschlussstellen Jork und Neu Wulmstorf für den Verkehr freigegeben. Die Baumaßnahme umfasst neben dem Neubau von vier Fahrstreifen auch den Neubau von zwei Anschlussstellen und von acht Brückenbauwerken zur Über- bzw. Unterführung von querenden Straßen und Wegen sowie 14 Brückenbauwerke zur Unterführung von Gewässern. Zudem wurden zwischen den Anschlussstellen Jork und Neu Wulmstorf insgesamt rund 8,5 km Lärmschutzwände errichtet und rund 86.000 m² offenporiger Asphalt eingebaut. Die Baukosten für diesen Autobahnabschnitt belaufen sich in Summe auf 223 Mio. Euro. Die Fertigstellung der A26-West mit Anschluss an die A7 wird für 2026 prognostiziert.

Östlich der A7 laufen seit Jahren die Planungen an der Weiterführung der A26 bis an die A1. Für den ersten Bauabschnitt Moorburg läuft das Planfeststellungsverfahren seit 2017. Aufgrund von Planänderungen verzögerte sich das Verfahren. Der Planfeststellungsbeschluss wird nun für Mitte 2023 erwartet. Ob sofort mit der Baumaßnahme begonnen werden kann, ist derzeit nicht absehbar, da

mit Klagen gegen das Projekt gerechnet wird. Im zweiten Abschnitt Hafen läuft ebenfalls das Verfahren zur Planfeststellung seit 2020 und für den dritten Abschnitt Wilhelmsburg mit Anschluss an die A1 wurden die Planfeststellungsunterlagen 2021 veröffentlicht.

Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist die A26-Ost eine dringend erforderliche zusätzliche Ost-West-Verbindung für ganz Norddeutschland, um den Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz vorzunehmen. Durch die Bündelung von Verkehr auf der A26-Ost sowie Zuführung auf die A1 und A7 wird das untergeordnete Straßennetz von Durchgangsverkehr entlastet. Dies wird für den Stadtteil Harburg zu einer erheblichen Verkehrsberuhigung führen. Auch der Hafen profitiert durch zwei Anschlussstellen von der A26-Ost. Allerdings ist die A26-Ost keine Autobahn, die ausschließlich für den Hafen gebaut wird. Die A26-Ost erfüllt verkehrlich eine andere Funktion als die heutige Köhlbrandbrücke. Deshalb ist eine Umsetzung beider Projekte – A26-Ost und neue Köhlbrandquerung – dringend erforderlich. Wir appellieren daher an den Bund und den Hamburger Senat, das Projekt A26-Ost, das in den Planungen bereits weit fortgeschritten ist, nicht in Frage zu stellen.

Hafenrelevante Straßen und Brücken

Köhlbrandquerung

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität hat in seinem „Report: Mautnetz und Lkw-Verkehr“ über die Entwicklungen des Lkw-Verkehrs im 2. Halbjahr 2022 informiert. Unter den Bundesstraßen belegt der Hamburger Abschnitt der B3 (Köhlbrandbrücke) mit 4.300 bis 4.600 Lkw-Befahrungen pro Tag den Spitzenplatz bei der Nutzung der deutschen Bundesstraßen. Die Ergebnisse bestätigen einmal mehr die hohe Bedeutung der Köhlbrandbrücke für den Lkw-Verkehr und die Notwendigkeit für einen zeitnahen Ersatz der Brücke. Der Bund muss das Projekt aufgrund der hohen nationalen Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland



Die Freihafenelbbrücke muss saniert und erweitert werden.

daher prioritär behandeln und rechtzeitig ausreichend Mittel für den Bau einer neuen Querung zur Verfügung stellen.

Aktuell befindet sich das Projekt in der Vorplanung. Im Anschluss daran sollte die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erfolgen. Aufgrund einer deutlich gestiegenen Kostenschätzung wurde von der Hamburger Wirtschaftsbehörde jedoch ein weiteres Gutachten in Auftrag gegeben, mit dem die Verlässlichkeit und Nachvollziehbarkeit der derzeitigen Planungen überprüft werden soll. Es ist allerdings ein Wettkampf gegen die Zeit, da ab dem Jahr 2030 die Köhlbrandbrücke ihr wirtschaftliches Lebensende erreicht hat und die Gefahr besteht, dass die für den Hafen wichtigste Brücke nur noch mit einem sehr

hohen Aufwand betrieben werden kann und schlimmstenfalls weitere Verkehrseinschränkungen notwendig werden. Deshalb ist ein Ersatz der Köhlbrandbrücke so schnell wie möglich umzusetzen.

Freihafenelbbrücke

Wie zuletzt berichtet, hat Hamburg die für 2022 geplante Sanierung der Freihafenelbbrücke zurückgestellt, um eine Kapazitätserweiterung von vier auf nun sechs Gleise über die Norderelbe zu prüfen. Dazu wird eine Machbarkeitsstudie von der DB erarbeitet, deren Ergebnisse entgegen des ursprünglichen Zeitplans noch nicht vorliegen.

Retheklapplücke

Im Berichtsjahr wird an der Herstellung der 20 Meter breiteren Durchfahrt für die Schifffahrt gearbeitet. Dafür müssen die Brückenfundamente der alten Hubbrücke gezogen werden. Damit wurde Ende Januar 2023 begonnen. Die HPA hat in diesem Zusammenhang zugesichert, dass der Betrieb der Retheklapplücke trotz der Bauarbeiten grundsätzlich unvermindert erfolgen kann und es zu keinen größeren Einschränkungen für die Schifffahrt, die Bahn oder den Straßenverkehr kommen wird. Nach aktuellem Stand ist eine Freigabe der vollständigen Durchfahrtsbreite von derzeit 44 auf 64 Meter spätestens Ende 2025 vorgesehen – mehr als zehn Jahre später als geplant.

2022). Die DB plant, ihre hochbelasteten Abschnitte im Schienennetz einer Generalsanierung bis 2030 zu unterziehen. Identifiziert wurden bundesweit 43 Streckenabschnitte mit insgesamt rund 4.200 Kilometern, die kurz-, mittel- oder langfristig sanierungsbedürftig sind. Dabei verfolgt die DB einen neuen Ansatz, in dem die Baumaßnahmen künftig wesentlich stärker als bisher gebündelt und Abschnitte komplett erneuert werden. Dafür wird die Strecke einmal für rund fünf Monate gesperrt, anschließend sind für mehrere Jahre keine größeren Bauarbeiten mehr erforderlich. Die Generalsanierung beginnt im Sommer 2024 mit einem Abschnitt zwischen Frankfurt/Main und Mannheim, im 2. Halbjahr 2025 folgt der Korridor Hamburg–Berlin, im 1. Halbjahr 2026 Hamburg–Hannover, 2028 die Abschnitte Hamburg–Lübeck und Hamburg–Bremen.

3.3 Schieneninfrastruktur

Der Schienengüterverkehr wurde im Jahr 2022 von der spürbaren Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven gebremst und stagniert annähernd auf dem Vorjahresniveau. Nach aktuellem Stand wird der BIP im Berichtsjahr unter dem Wert des Jahres 2022 liegen, allerdings dürfte sich der Eisenbahnverkehr etwas positiver entwickeln und bei der Transportleistung ein Prozent betragen. Dies ist erneut auf die Fahrzeugtransporte und den Kombinierten Verkehr zurückzuführen. Im Jahr 2024 wird die deutsche Wirtschaft nach gegenwärtiger Einschätzung wieder wachsen. Von diesem Aufschwung werden nahezu alle Verkehrsträger profitieren. Aufgrund erneut überdurchschnittlicher Zuwächse im Kombinierten Verkehr und bei den Fahrzeugtransporten wird der Eisenbahnverkehr noch etwas stärker zunehmen. Für den gesamten Schienengüterverkehr wird ein Anstieg um 2,0 Prozent (Aufkommen) bzw. 2,6 Prozent (Leistung) erwartet. Damit wird in der Leistung das Vorkrisenniveau um fünf Prozent übertroffen, beim Aufkommen dagegen noch um ein Prozent verfehlt (Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Sommer

Eine Generalsanierung des Schienennetzes ist für einen störungsfreien und zuverlässigen Bahnbetrieb unerlässlich und wird von der Hafenwirtschaft ausdrücklich begrüßt. Allerdings werden die fünfmonatigen Vollsperrungen der Strecken Hamburg–Berlin und Hamburg–Hannover zu einer starken Beeinträchtigung des Schienengüterverkehrs und des Hamburger Hafens führen. Um die Auswirkungen abzumildern, müssen in den verbleibenden zwei Jahren relevante Umleitungsstrecken für den Hamburger Hafen ertüchtigt werden. Während der Sperrzeiten ist dem Güterverkehr auf den Umleitungsstrecken Vorrang gegenüber dem Personenverkehr einzuräumen, da der Hamburger Hafen auf eine leistungsfähige Schienen-Hinterlandanbindung angewiesen ist. Es ist davon auszugehen, dass es auch zu einer temporären Verlagerung des Gütertransports von der Schiene auf die Straße kommen wird. Dies ist bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen in Hamburg und in der Metropolregion zu berücksichtigen.

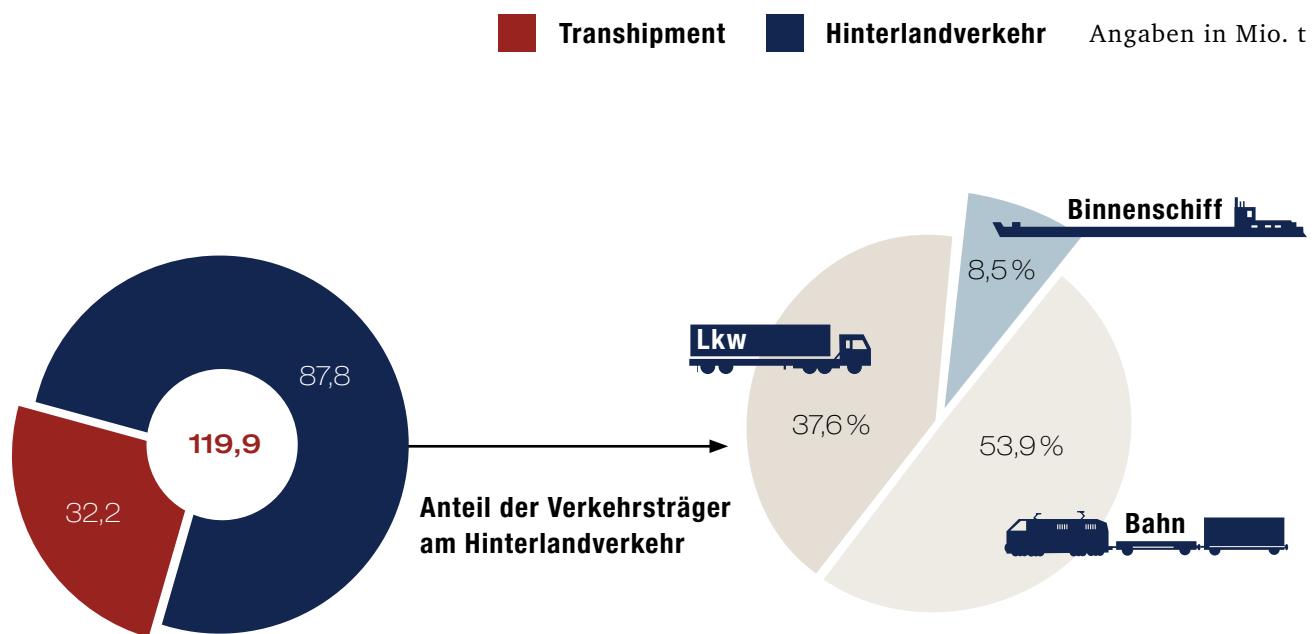
Darüber hinaus müssen in Hamburg die Eisenbahnüberführungen über den Zollkanal und die Harburger Chaussee sowie über die Süderelbe erneuert werden. Die Bauarbeiten für die neuen Veddeler Brücken laufen bereits seit 2021 und sollen Ende 2024 abgeschlossen sein.

2022 hat die DB ihre Vorplanung für die Süderelbbrücke abgeschlossen. Insgesamt sind acht Gleise betroffen: zwei S-Bahn-Trassen, zwei Schienenstränge für den Regional- und Fernverkehr sowie vier Gleise für den Güterverkehr. Ende 2023 soll das Planfeststellungsverfahren beginnen und könnte nach den Plänen der DB bis Ende 2026 abgeschlossen sein. Nach gut einjährigen vorbereitenden Arbeiten ist dann für Anfang 2028 der Baustart anvisiert. In diesem Zusammenhang ist bei einem Neubau von Brücken über die Süderelbe eine Durchfahrts Höhe für die Binnenschiffahrt sicherzustellen, die auch klimawandelbedingte Veränderungen des Pegelstandes berücksichtigt.

Hafenbahn

2022 wurden etwas mehr als 47,3 Mio. t Güter auf der Schiene ins Hinterland transportiert. Der Modal Split des Hinterlandverkehrs stieg um 1,1 Prozentpunkte. Somit werden 53,9 Prozent der Güter per Schiene und nur 37,6 Prozent mit dem Lkw ins Hinterland transportiert. Die Hafenbahn erreichte trotz eines Rückgangs um 2,8 Prozent im Containertransport das zweitbeste Jahresergebnis ihrer Geschichte. Mit 2,7 Mio. TEU werden mehr als die Hälfte aller Container auf der Schiene ins Hinterland transportiert.

MODAL SPLIT IM HINTERLANDVERKEHR 2022



Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V.

VIER

POLITISCHE RAHMEN- BEDINGUNGEN

POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Nationale Hafenstrategie

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung ist verankert, dass eine Nationale Hafenstrategie entwickelt und die „enge Zusammenarbeit unserer Häfen“ gefördert werden. Der Bund will in diesem Zusammenhang weiterhin seiner Verantwortung für die Infrastruktur (einschließlich Hinterlandanbindung) der Häfen gerecht werden. Außerdem soll künftig eine Koordinierung zwischen Bund und Ländern beim Sedimentmanagement stattfinden. Im Juni des vergangenen Jahres wurden erste Leitlinien zur Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie vorgestellt. Diese reichen von der Entwicklung der Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten der Energiewende über die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen bis hin zu Fragen der Steuerung und Förderung von Digitalisierung und Beschäftigung. Zudem soll die Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur der Häfen be-

darfsgerecht erhalten und ausgebaut werden. Im Herbst des vergangenen Jahres sind für die Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie eine Organisationsstruktur und Arbeitsgruppen eingerichtet worden, in denen der ZDS die Interessen der deutschen Seehafenbetriebe vertritt. Für die Hamburger Hafenwirtschaft ist es von immenser Bedeutung, dass der Bund nicht nur eine stärkere Verantwortung übernimmt; und zwar nicht nur bei der Finanzierung und beim Infrastrukturausbau, sondern auch bei der Baggergutunterbringung. Die Ergebnisse der Nationalen Hafenstrategie sollen bereits bei der 13. Nationalen Maritimen Konferenz, die Mitte September dieses Jahres in Bremen stattfinden wird, vorgestellt werden.

Auftaktveranstaltung zur
Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie im Juni 2022 in Berlin



Hafenentwicklungsplan (HEP)

Der Hamburger Hafen ist als Teil der Kritischen Infrastruktur systemrelevant und damit existentiell für die exportorientierte deutsche Volkswirtschaft. Die Pandemie und der Ukraine-Krieg haben zudem die wichtige Versorgungsfunktion des Hafens für die Wirtschaft und die Bevölkerung mit Gütern, Rohstoffen und Nahrungsmitteln deutlich aufgezeigt. Perspektivisch wird die Bedeutung des Hafens insbesondere für den Import von alternativen Energieträgern stark zunehmen. Dafür braucht Hamburg einen HEP, der diese Entwicklungen und alle Facetten berücksichtigt, und der einen Rahmen vorgibt, damit der Hafen und allen voran die Hafenunternehmen dieser wichtigen Funktion gerecht werden können. Zudem ist der Hafen mehr als „nur“ ein Umschlagsort und Verteilzentrum für Güter – die ansässigen Unternehmen schaffen Wertschöpfung in Höhe von 12,4 Mrd. Euro und rund 124.000 hafenbezogene Arbeitsplätze in der Metropolregion Hamburg. Die positiven externen Effekte, die die im Hafen ansässigen Unternehmen für den Bund und die Metropolregion Hamburg in Form von Steuereinnahmen und Beschäftigung erbringen, sollten aus Sicht des UVHH noch deutlicher als bisher hervorgehoben werden. Dies ist auch im Hinblick auf die derzeitige Erarbeitung einer Nationalen Hafenstrategie notwendig.

Die im HEP formulierten vier Leitmotive setzen zwar den richtigen Rahmen für eine weitere erfolgreiche Hafenentwicklung, wobei den Leitmotiven „Kundenorientierung und Wettbewerbsfähigkeit“ eine besonders hohe Bedeutung zukommt. Deshalb ist es dringend erforderlich, dass die nach wie vor bestehenden Wettbewerbsnachteile für die Hamburger Hafenunternehmen, wie zum Beispiel hohe Kosten, lange Genehmigungsprozesse sowie Infrastrukturengpässe, beseitigt werden. Zudem fehlt aus Sicht des UVHH im HEP eine umfassende und vor allem ehrliche Analyse, warum der Hamburger Hafen den Anschluss an die Nordrange-Häfen Rotterdam und Antwerpen verloren hat. Demzufolge fehlt es auch im zweiten Teil an konkreten Schlussfolgerungen und Handlungsschritten, damit Hamburg im internationalen Vergleich wieder an Wettbewerbsfähigkeit gewinnt. Dem HEP fehlt es an konkreten Maßnahmen und Ideen, wie sich die ansässigen Unternehmen, die über viele Jahr-

zehnte zur Wertschöpfung und Beschäftigung in Hamburg beigetragen haben, am Standort weiterentwickeln können. Dies gilt auch für das sehr ehrgeizige Ziel, dass der Hafen 2040 bilanziell klimaneutral sein soll. Hier fehlt es an konkreten Hinweisen und Maßnahmen, wie die Unternehmen diese technischen und finanziellen Anforderungen leisten sollen.

Nachstehend die Position der Hafenwirtschaft zu den einzelnen im HEP aufgeführten Handlungsfeldern:

Digitalisierung

Der Ausbau von digitalen und autonomen Systemen und eine stärkere digitale Vernetzung im Hamburger Hafen wird ausdrücklich befürwortet. Hierbei sollte allerdings auf bestehende Strukturen und Institutionen, wie zum Beispiel der DAKOSY AG, dem HVCC und der Autobahn GmbH, aufgebaut werden. Eine weitere Voraussetzung für eine erfolgreiche Digitalisierung ist zudem, dass in allen Bereichen des Hafens auch leistungsfähige Internet-Anbindungen sowie die aktuellen Mobilfunkstandards zur Verfügung stehen. Dies gilt insbesondere für die Elbe bis zur deutschen Bucht.

Klimaschutz, Kreislaufwirtschaft, Ökologie

Bereits seit 2007 ist der UVHH einer der Träger der Hamburger UmweltPartnerschaft. Die UmweltPartnerschaft als gemeinsame Initiative zwischen dem Senat und der Hamburger Wirtschaft zur Förderung des freiwilligen betrieblichen Umweltschutzes ist ein wesentliches Element der Verbandsarbeit des UVHH im Bereich der Umweltpolitik. Dabei wurde bislang von allen Trägern der UmweltPartnerschaft darauf Wert gelegt, dass Umweltziele und wirtschaftliche Belange Synergien bilden, indem zum Beispiel Effizienzgewinne sowohl einen wirtschaftlichen als auch einen ökologischen Nutzen erzielen. Dieses Prinzip sollte auch in Zukunft beibehalten werden, denn nur wirtschaftlich erfolgreiche Unternehmen können weiter in den Umwelt- und Klimaschutz investieren.

Grundsätzlich sollte im HEP zudem darauf hingewiesen werden, dass der Seetransport pro Tonnenkilometer die geringsten CO₂-Emissionen aller Verkehrsträger aufweist. Dieser Umstand gerät bei der derzeitigen Diskussion über die CO₂-Neutralität des Hafens zunehmend aus dem Blickfeld. Jede Tonne, die mit dem Seeschiff transportiert wird, führt zu einer deutlich geringeren CO₂-Bilanz, als wenn diese Güter mit einem anderen Verkehrsträger transportiert worden wären. Dies sollte im HEP erwähnt werden.

Die Erhöhung des Modal-Split-Anteils im Hamburger Hafen von Bahn und Binnenschiff wird uneingeschränkt unterstützt. Aufgrund der geplanten langjährigen Baumaßnahmen am deutschen Schienennetz wird das Ziel, den Marktanteil im Schienengüterverkehr noch weiter zu steigern, in weite Ferne gerückt. Neben einer Stärkung der Hafenbahn muss sich daher Hamburg vehement für eine zügige Sanierung und den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung einsetzen. Gleiches gilt für die Binnenschifffahrt. Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen auf den Wasserstraßen führen derzeit nicht zu einer stärkeren Nutzung der Wasserstraßen.

Als eine weitere Maßnahme zur CO₂-Reduzierung wird der Bau von Landstromanlagen genannt, wobei dadurch ausschließlich eine CO₂-Reduzierung der Schifffahrt erreicht werden kann. Wenn eine verpflichtende Abnahme von Landstrom angestrebt wird, so muss dies aus Wettbewerbsgründen in allen europäischen Häfen gleichermaßen gelten.

Der UVHH unterstützt ausdrücklich den Aufbau von Terminalinfrastruktur für den Import von Wasserstoff beziehungsweise von Wasserstoffderivaten. Ziel sollte es sein, im Hamburger Hafen eine große Bandbreite an Energieträgern vorzuhalten. Grundsätzlich wird auch eine noch stärkere Erzeugung erneuerbarer Energien im Hafen unterstützt. Bei der Standortermittlung müssen jedoch die betrieblichen Anforderungen beim Bau und Betrieb von Wind- und Solarenergieanlagen Berücksichtigung finden. Darüber hinaus muss bei einer Investition auch eine Anpassung der Mietvertragslaufzeit auf mindestens der festgelegten Abschreibungszeit-

räume zu vertretbaren Konditionen und Rahmenbedingungen erfolgen.

Infrastrukturerhalt und -ausbau

Für die Funktionalität des Hafens ist die uneingeschränkte und leistungsfähige see- und landseitige Erreichbarkeit eine conditio sine qua non. Dass die mit Abschluss des Projekts Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe erst seit wenigen Monaten geltenden höheren Tiefgänge für die Schifffahrt seitens des Wasser- und Schifffahrtsamtes Elbe-Nordsee zum 1. Dezember 2022 wieder zurückgenommen werden mussten, schadet dem Hamburger Hafen und dem Wirtschaftsstandort Deutschland. Auch wenn dieser Abschnitt der Elbe in der Zuständigkeit des Bundes liegt, so muss sich der Hamburger Senat für eine schnellstmögliche, aber auch dauerhafte Lösung des Problems einsetzen. Ziel muss einerseits sein, die bisherige Kreislaufbaggerei zu beenden und andererseits die Abhängigkeit von den Nachbarländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen bei der Baggergutunterbringung zu minimieren.

Beim Ausbau der Hinterlandanbindungen unterstützt der UVHH den Ausbau des Eisenbahnknotens Hamburg sowie den Bau weiterer Gleise in Richtung Süden. Neben einer Stärkung der Hafenbahn muss sich Hamburg jedoch zugleich auch für eine zügige Sanierung und den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung einsetzen.

Der UVHH begrüßt zudem ausdrücklich, dass der HEP 2040 die besondere Bedeutung des Baus eines Köhlbrandtunnels sowie des Neubaus der A26-Ost hervorhebt. HPA, Wirtschaftsbehörde und Hamburger Senat müssen alles daran setzen, dass eine Inbetriebnahme der neuen Querung soll schnell wie möglich erfolgt. Eine weitere Verzögerung würde dem Hafen erheblich schaden. Darüber hinaus ist eine einheitliche, öffentliche Positionierung des Hamburger Senats zugunsten des Projekts A26-Ost unerlässlich.

Neben dem Erhalt wichtiger Infrastrukturen der angrenzenden Bundeswasserstraßen sollte sich Hamburg auch



Hamburg hat den höchsten Eisenbahnanteil aller europäischer Häfen.

für den zügigen Ausbau und die Sanierung des NOK einzusetzen. Aufgrund der großen Bedeutung für den Hafen muss Hamburg auf eine Einhaltung der Bauzeitpläne beim Bund drängen.

Ansiedlungs- und Flächenstrategie

In den letzten Jahren wurden dem Hafen sukzessive immer mehr Flächen entzogen, wie zum Beispiel die Bereiche des Kleinen Grasbrooks, oder neuen Nutzungen zugeführt, wie etwa die Ausweisung des Areals Vollhöfner Weiden als Naturschutzgebiet. Aus Sicht der Hafenwirtschaft sollten bei der Entwicklung neuer Wohnquartiere in unmittelbarer Nähe des Hafens die Belange der Hafenbetriebe stärker berücksichtigt werden, da sich hafenbedingte Lärm-, Licht- und Geruchsemissionen nur bedingt vermeiden lassen.

Äußerst kritisch wird die große Bandbreite an Unternehmen bewertet, die künftig im Hafen ansiedelt werden sollen. Diese reicht von e-commerce über Kreislaufwirtschaft

und Recycling bis hin zu Forschungsunternehmen. Ziel muss es vielmehr sein, dass auf den knappen Hafenflächen hafenaffine Unternehmen angesiedelt werden. Im Übrigen wird die Einschätzung im HEP geteilt, dass das Hafenerweiterungsgebiet Moorburg mit direktem Anschluss an die Straßen-, Wasser- und Schienenwege für die Hafenentwicklung von grundlegender Bedeutung ist. Es ist die einzige noch verbleibende große und zusammenhängende Fläche, die perspektivisch dem Hafen zur Verfügung steht. Eine Nutzung sollte daher an den Bedarfen des Hafens ausgerichtet sein und aufgrund des Flächenmangels in eine aktive, hafenbezogene Nutzung überführt werden.

Finanzierung

Der erfolgreiche Betrieb eines Welthafens steht und fällt mit einer adäquaten finanziellen Ausstattung. In diesem Zusammenhang ist es dringend erforderlich, dass die HPA eine langfristig gesicherte und ausreichende Finanzierung aus dem öffentlichen Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg erhält und dass sich auch der Bund stärker als bisher an der Finanzierung beteiligt.

Die Kernaufgabe der HPA liegt in der Unterhaltung und Sanierung sowie im Aus- und Neubau öffentlicher Infrastruktur im Hafen. Dies ist, als Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge, aus dem öffentlichen Haushalt zu finanzieren. Es ist daher die Aufgabe des Bundes und der Freien und Hansestadt Hamburg, den Hafen finanziell so auszustatten, dass er seine wichtigen Funktionen für Deutschland erfüllen kann.

Transformation der Arbeit

Der UVHH begrüßt es außerordentlich, dass der Senat die Hafenwirtschaft beim Transformationsprozess unterstützen will und ist gerne bereit, bei der Erarbeitung von Konzepten für den künftigen Arbeitskräftebedarf und die künftigen Qualifikationsbedarfe mitzuwirken. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass sich der Senat dabei auf unterstützende Maßnahmen konzentriert und nicht in Bereiche eingreift, die Aufgabe der Unternehmen und/oder Tarifpartner sind.

Da es für den Bereich der maritimen Weiterbildung bereits eine von der norddeutschen Hafenwirtschaft getragene Weiterbildungseinrichtung gibt – das maritime competenzcentrum (ma-co) –, bedarf es aus Sicht des UVHH in diesem Bereich daher keiner weiteren Institution.

Sedimentmanagement

Die Elbe weist, wie alle offenen Tidegewässer, eine natürliche Sedimentation auf. Die Sedimente stammen dabei sowohl vom Oberlauf der Elbe als auch aus dem Bereich der Außenelbe. Der Haupteintrag erfolgt jedoch aufgrund der Tidedynamik aus dem Bereich der Außenelbe. Um den Hafen und die Fahrrinne schiffbar zu halten, sind daher regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen notwendig. Oberstes Ziel muss es dabei sein, die bisherige Kreislaufbaggerei, bei der Sedimente aus dem Hamburger Hafen in der Nähe von Neßsand verbracht werden,



*Belastete Sedimente aus den Hafengewässern werden
aufbereitet und an Land fachgerecht gelagert.*

zu minimieren und die Sedimente stattdessen sowohl im vom Elbstrom dominierten Bereich der Außenelbe als auch im Bereich der Deutschen Bucht zu verbringen. Nur so können die ineffektive und umweltschädliche Kreislaufbaggerei vermieden und die Sedimente dauerhaft aus dem System ausgetragen werden. Die Kapazitäten der bereits genehmigten und zurzeit genutzten Verbringstellen sind limitiert. Hamburg benötigt daher zwingend weitere Optionen für die Baggergutunterbringung. Aus diesem Grund hat die HPA zwei zusätzliche Verbringstellen geprüft und für fachlich geeignet befunden. Eine davon befindet sich in der sog. Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), die andere in der Hamburger Außenelbe in der Nähe der Insel Scharhörn.

Ein weiterer Ansatz ist die Verbringung im Bereich der Tiefwasserreede. Bei den Verbringungsoptionen in der AWZ und im Bereich der Tiefwasserreede handelt es sich aufgrund der zeitaufwendigen Genehmigungsverfahren um perspektivische Lösungen. Aufgrund des hohen Sedimenteneintrags benötigt Hamburg jedoch kurzfristig umzusetzende Lösungen. Für eine weitere Nutzung der Verbringstelle bei Tonne E3 hat Schleswig-Holstein Anfang April 2023 sein Einverständnis erklärt. Die jetzt vereinbarten Eckpunkte sehen eine Regelung zunächst für rund zehn Jahre vor. Die erwartete Jahresmenge liegt bei rund 2 Mio. t Trockensubstanz. Die Genehmigung soll im Laufe der nächsten Monate erfolgen. Eine vergleichsweise kurzfristig realisierbare Lösung wäre eine Mitnutzung der Verklappungsstellen des Bundes, zum Beispiel im Bereich des Neuen Lüchtergrunds oder bei St. Margarethen, sowie die Nutzung der Verbringstelle im Bereich der Hamburger Außenelbe (Scharhörn), die jedoch politisch höchst umstritten ist, obwohl es aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen eine Verbringung in der Hamburger Außenelbe gibt.

Langfristig sollten die von Hamburg beantragten Verbringstellen in der AWZ und im Bereich der Tiefwasserreede vorangetrieben werden. Die dafür notwendige Prüfung und Genehmigung werden jedoch noch einige Jahre in Anspruch nehmen, sodass es sich hierbei um eine langfristige Lösung handelt. Grundsätzlich sollte die Wahl adäquater Verbringungsstellen ausschließlich nach fachlichen und nicht nach politischen Aspekten erfolgen. Da die Elbe eine Bundeswasserstraße ist und der Fahrinnenausbau von Unter- und Außenelbe im nationalen

Interesse liegt, ist die Unterbringung des Baggergutes eine nationale Aufgabe. Daher setzen sich der ZDS und der UVHH im Rahmen der zurzeit laufenden Erarbeitung einer nationalen Hafenstrategie für ein stärkeres Engagement des Bundes bei der Baggergutunterbringung ein.

Flächenentwicklungsplan für die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ)

Für die deutsche AWZ plant die Bundesregierung einen naturverträglichen Ausbau zur Nutzung von Offshore-Windenergie mit 20 GW Leistung bis 2030. Im Flächenentwicklungsplan für die AWZ werden die fachplanerischen Festlegungen für den Ausbau der Offshore-Windenergie getroffen. Der UVHH hat über den ZDS eine Stellungnahme zum Entwurf des Flächenentwicklungsplans für die AWZ abgegeben. Der Entwurf beinhaltet unter anderem die Erweiterung des sonstigen Energiegewinnungsbereiches, das der UVHH positiv beurteilt hat, da dies zum Aufbau von Offshore-Wasserstoff-Gewinnungsanlagen von großer Bedeutung ist. Aus Hamburger Sicht ist im Flächenentwicklungsplan auch sicherzustellen, dass eine Verbringung von Baggergut in die AWZ möglich ist.

Entwicklung von Hafenflächen

Flächenherrichtung „Steinwerder-Süd“

Die HPA hat im Sommer des letzten Jahres bei der Behörde für Wirtschaft und Innovation die Planfeststellung für die Flächenherrichtung „Steinwerder-Süd“ beantragt. Danach sollen „die neu entstehenden Hafenflächen so konzipiert (werden), dass sie für verschiedene und nach gegenwärtigem Stand zu erwartende Hafennutzungen entwickelt werden können. Die Errichtung einer nutzer-spezifischen Suprastruktur ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.“ Das heißt konkret, dass für die zu errichtende Fläche zunächst keine bestimmte Nutzung vorgesehen ist. Vielmehr ist von einer „Nutzungs-offenheit“ die Rede, sodass keine Festlegung auf einen bestimmten Endausbau vorgenommen wurde. Zwar

werden gewisse Nutzungsarten als realistische Optionen angedacht. Eine notwendige Priorisierung einzelner Optionen wird jedoch nicht vorgenommen.

Die Hafenwirtschaft begrüßt ausdrücklich eine vorausschauende Flächenpolitik. Allerdings erscheint es nicht sinnvoll, Flächen herzurichten, ohne dass zum Herrichtungszeitpunkt bekannt ist, für welche Nutzung diese Flächen konkret gedacht sind. Den Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass die HPA parallel zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ein bedarfs- und marktgerechtes Konzept erstellen und die Fläche international ausschreiben will. Gemäß der Planunterlagen ist es beabsichtigt, die konkrete Nutzung der Fläche erst im Rahmen eines Wettbewerbs potenzieller Nutzer festzulegen. Damit macht sich die HPA als Eigentümerin der Fläche vom Markt abhängig und lässt die Möglichkeit verstreichen, aktiv Einfluss auf die Flächen-

ausgestaltung zu nehmen. Die hoheitliche Aufgabe der effektiven Nutzung von Hafenflächen droht auf diese Weise auf die Hafenwirtschaft übertragen zu werden mit der Gefahr, dass notwendige Bedarfe gerade nicht umgesetzt werden. Dadurch wird außerdem die Möglichkeit vergeben, Anreize für die Ansiedlung bestimmter Geschäftszweige zu setzen. Aus diesem Grund lehnt die Hafenwirtschaft das geplante zweistufige Verfahren ab. Unabhängig davon sollte grundsätzlich bei der Auswahl des künftigen Betreibers darauf geachtet werden, dass auf der Fläche kein Vollcontainerterminal entsteht, da es dafür im Hamburger Hafen auf absehbare Zeit keinen Bedarf gibt. Außerdem ist es für die angrenzenden Betriebe unabdingbar, dass die Erreichbarkeit der jeweiligen Anlagen auch während der Herrichtungsphase gewährleistet ist.

Der Mittlere Freihafen – eines der wenigen Flächenpotentiale des Hamburger Hafens.



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. Zum 1. Februar 2023 wurde das Hafengeld pauschal um fünf Prozent angehoben. Alle Rabatte sowie die Kappungsgrenze bleiben gegenüber dem Vorjahr unverändert. Ausgenommen hiervon sind nur Binnenfahrzeuge der entgeltlichen Personenschifffahrt, die wegen der Berufsverbote durch die Corona-Auflagen in 2022 besonderen wirtschaftlichen Härten ausgesetzt waren. Die Anpassung des Hafengeldes wurde ohne Verbändebeeteiligung auf ausdrückliche Anweisung der Wirtschaftsbehörde beschlossen. Der Unternehmensverband hat diese Umsetzung, gemeinsam mit den befreundeten Verbänden, kritisiert. Daraufhin hat die HPA zugesagt, in diesem Jahr wieder zum bewährten Beteiligungsverfahren zurückzukehren.

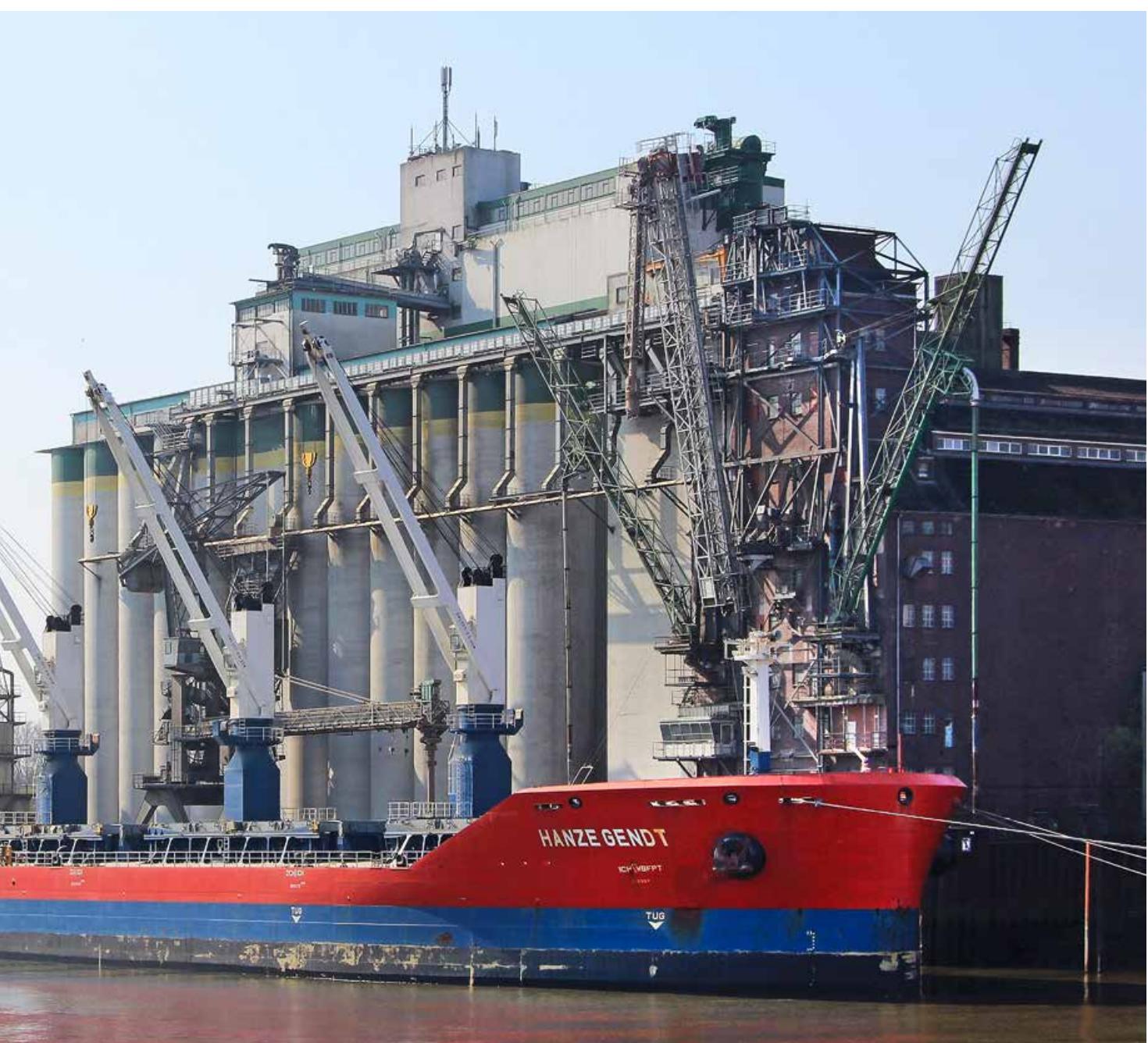
Zoll

Eine schnelle und einfache Warenabfertigung ist ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für einen Hafenstandort. Der Unternehmensverband ist hierzu schon seit Jahren mit dem Zoll, der Stadt Hamburg und den befreundeten Verkehrsverbänden in enger Abstimmung. In der näheren Vergangenheit wurde unter anderem darauf gedrängt, dass alle an der Abfertigung beteiligten staatlichen Stellen mit ausreichenden Personalkapazitäten ausgestattet werden. Die Hafenwirtschaft begrüßt besonders die Schaffung des Border One Stop Shop (BOSS). Hierbei soll eine Einfuhrsendung alle nötigen Abfertigungsschritte der Behörden an einem Ort („single window“) durchlaufen können. Das Projekt ist im Zeitplan und soll ab 2027 für die Wirtschaftsbeteiligten zur Verfügung stehen.

Im vergangenen Jahr wurden die Beziehungen zur Russischen Föderation grundlegend verändert. Nach dem Überfall auf die Ukraine wurden ab Februar 2022 Sanktionen gegen Russland erlassen. Diese betreffen auch die



Krim als völkerrechtlich ukrainischen Landesteil, der von Russland annektiert wurde, sowie die zwei nur von Russland als unabhängig anerkannten selbsternannten Volksrepubliken Lugansk und Donezk. Mit Stand März 2023 sind zehn Sanktionspakete mit über 10.000 Einzelmaßnahmen verabschiedet worden. Ziel der Sanktionen ist es, die wirtschaftlichen Kosten des Krieges für den Aggressor zu erhöhen. Dazu gehören Maßnahmen, die Russland vom internationalen Finanzsystem abschneien.



den, sowie das Aussetzen großer Teile des Außenhandels. Da auch viele Firmen den Handel mit Russland eingestellt haben, die nicht direkt den Sanktionspaketen unterliegen, ist auch der Hafen betroffen. Auch die Hafenbetriebe müssen die ihnen anvertrauten Umschlagsgüter sorgfältig prüfen, da Sanktionsverstöße hart geahndet werden. Die zuständigen Behörden von Bund und Land wurden aufgefordert, hierzu umfangreiche Hilfestellungen und Informationsangebote vorzuhalten.

*Getreideumschlag
am Reiherstieg*

FÜNF

Umweltschutz und Nachhaltigkeit

UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT

Klimaschutz im Hamburger Hafen

Von der verladenden Wirtschaft werden klimaschonende Logistikketten nachgefragt. Daher wird die ökologische Transformation in den Häfen bereits seit längerer Zeit vorangetrieben. Der Hamburger Hafen nimmt dabei eine der führenden Positionen ein. Er besitzt im europäischen Vergleich einen sehr hohen Bahnanteil bei den Hinterlandverkehren. Außerdem wird schon heute im Hamburger Hafen ein zertifiziert klimaneutraler Containerumschlag und Containertransport angeboten (HHLA Pure). Der Container Terminal Altenwerder ist zudem der erste klimaneutrale Containerterminal weltweit. Ferner ist Eurogate in Hamburg bereits seit 2013 der erste Terminalbetreiber, der seinen Strom direkt aus eigener Windkraft bezieht. Hamburg wird überdies als erster Hafen in Europa sowohl für Kreuzfahrt- als auch für große Containerschiffe eine Landstromversorgung anbieten. Und schließlich soll im Hamburger Hafen Deutschlands erstes großes Importterminal für grüne Energie (Ammoniak/Wasserstoff) gebaut werden mit dem Ziel, Deutschland ab 2026 mit Wasserstoff zu versorgen. Der UVHH begleitet seine Mitglieder bei der ökologischen Transformation und setzt sich gegenüber Politik und Verwaltung für die Interessen der Hafenwirtschaft ein.

Hamburger Klimaplan

Im Hamburger Klimaplan werden die Klimaziele für Hamburg festgelegt und aufgezeigt, mit welchen Maßnahmen der Senat diese Ziele erreichen will. 2023 wurde der Hamburger Klimaplan zum zweiten Mal aktualisiert und angepasst. Der UVHH hat an der Stakeholder-Beteiligung zu dieser zweiten Fortschreibung des Hamburger Klimaplans teilgenommen und die Interessen der Hafenwirtschaft in der Arbeitsgruppe Verkehr vertreten. Der UVHH setzt sich im Rahmen des Klimaplans im Hafen- und Verkehrsbereich für ökologisch und wirtschaftlich verantwortungsvolle Klimaschutzmaßnahmen ein.

Hamburger Klimaschutzgesetz

Durch das zweite Gesetz zur Änderung des Hamburger Klimaschutzgesetzes sollen die neuen Hamburger Klimaschutzziele gesetzlich verankert und neue Vorgaben zu Solar- und Gründächern sowie zum Heizungstausch eingeführt werden. Im Rahmen der Verbandebeteiligung hat der UVHH eine Stellungnahme

zum Hamburger Klimaschutzgesetz abgeben und darin die Auffassung vertreten, dass bei den Klimazielen ein gemeinsames einheitliches Vorgehen von Bund und Ländern vorzugswürdig ist, weil unterschiedlich strenge Vorgaben in den einzelnen Bundesländern zu unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen für die aufgrund der Landesklimaschutzgesetze investitionsverpflichteten Unternehmen führen. Außerdem hat der UVHH ange regt, dass die Stadt Hamburg bei Flächenmietverträgen im Hafen, die eine geringe Restlaufzeit aufweisen, innerhalb der sich die Investitionen in die ökologische Transformation, wie zum Beispiel die Installation einer großflächigen Photovoltaik-Anlage, nicht amortisieren können, ein Recht auf Verlängerung des Flächenmietvertrages gewährt wird.

Umweltpartnerschaft Hamburg

Das neue Arbeitsprogramm der Umweltpartnerschaft Hamburg für die Jahre 2023-2028 wurde am 5. April 2023 bei einer feierlichen Veranstaltung im Hamburger Rathaus unterzeichnet. Im Jahr 2023 feiert die Umweltpartnerschaft Hamburg, das Bündnis zwischen Senat und Hamburger Wirtschaft für freiwilligen betrieblichen Umweltschutz, ihr 20-jähriges Bestehen. Der UVHH ist seit 2007 einer der Träger der Umweltpartnerschaft Hamburg. Gemeinsam mit dem übrigen Trägerkreis setzt sich der UVHH angesichts der aktuellen Energiekrise und zum Zwecke des Klimaschutzes dafür ein, die Beratungskapazitäten der Umweltpartnerschaft weiter aufzustocken, um Unternehmen noch mehr Beratungsangebote zu Energieeffizienz und alternativer Energieerzeugung anbieten zu können.

*Unterzeichnung des neuen Arbeitsprogramms:
Seit 2007 ist der UVHH einer der Träger
der Umweltpartnerschaft Hamburg.*





SECHS

TARIFFPOLITIK

Lohntarifvertrag Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen

Nach zehn schwierigen Verhandlungsrunden und zwischenzeitlichen Streikmaßnahmen durch die Gewerkschaft ver.di haben sich der ZDS und ver.di am 23. August des vergangenen Jahres auf den folgenden Lohntarifabschluss für die Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen der deutschen Seehafenbetriebe geeinigt:

Für die Monate 1 bis 12:

1. Die Grundstundenlöhne der Hafenarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben (Lohngruppen I-VIII) werden ab dem 1. Juli 2022 tabellenwirksam um 1,20 Euro angehoben.

Abweichend hiervon werden die Grundstundenlöhne der Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen, die den Tarifverträgen im Autoumschlag der Autoterminals in den deutschen Seehäfen unterliegen (AMU 1 bis 4, I, Ib neu, Ia, Ib alt), zum 1. Juli 2022 tabellenwirksam um 0,90 Euro angehoben.

2. Für Betriebe der Kategorie A der Ziffer VI des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen der deutschen Seehafenbetriebe wird die Zulage ab dem 1. Juli 2022 um 1500 Euro erhöht.

3. Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen der Betriebe der Kategorie A der Ziffer VI des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen erhalten mit der Oktober-Abrechnung 2022 eine nicht wiederkehrende Einmalzahlung (Inflationsgeld) in Höhe von 700 Euro.

4. Für Betriebe der Kategorie B der Ziffer VI des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen wird die Zulage ab dem 1. Juli 2022 um 750 Euro erhöht.

5. Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen der Betriebe der Kategorie B der Ziffer VI des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter erhalten mit der Oktober-Abrechnung 2022 eine nicht wiederkehrende Einmalzahlung (Inflationsgeld) in Höhe von 700 Euro.

Für die Monate 13 bis 24:

6. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen in den deutschen Seehafenbetrieben werden zunächst ab dem 1. Juni 2023 tabellenwirksam um 3,1 Prozent angehoben.

Zusätzlich werden sodann die Grundstundenlöhne der Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen in den deutschen Seehafenbetrieben ab dem 1. Juni 2023 tabellenwirksam um 0,30 Euro angehoben.

7. Liegt der Gesamtumschlag in den tarifgebundenen Seehäfen im Betrachtungszeitraum 1. Oktober 2022 bis 30. September 2023 (gemäß Destatis Seeschiffahrt – Fachserie 8 Reihe 5) über dem des Jahres 2021, gilt Folgendes:

Bei einer durchschnittlichen Preissteigerungsrate im Betrachtungszeitraum 1. Juni – 30. November 2023 (gemäß Destatis) von mehr als 4,5 Prozent, jedoch nicht über 5,5 Prozent, erhöht sich der in Ziffer 6 genannte Prozentsatz um die Differenz zwischen der Preissteigerungsrate und 4,5 Prozent.
Die mögliche Erhöhung erfolgt für den Zeitraum 1. Juni bis 31. Dezember 2023 als Einmalzahlung spätestens mit der Januar-Abrechnung 2024, ab dem 1. Januar 2024 als tabellenwirksame Erhöhung.
Liegt die durchschnittliche Preissteigerungsrate im oben genannten Betrachtungszeitraum über 5,5 Prozent, sind die Tarifvertragsparteien verpflichtet, sich über zwei Verhandlungstermine innerhalb von 14 Tagen zu verständigen. Die Tarifverhandlungen sind mit dem Ziel einer Einigung zu führen; deren tatsächlicher Verlauf ist zu protokollieren. Kommt eine Einigung nicht zustande, besteht ein Sonderkündigungsrecht mit einer Kündigungsfrist von einem Monat zum Monatsende.

Für die Gesamtaufzeit gilt:

8. Für Teilzeitbeschäftigte ermittelt sich die Höhe der Einmalzahlungen anteilig nach ihrer arbeitsvertraglich festgelegten Normalarbeitszeit im Verhältnis zu der Normalarbeitszeit der Vollzeitbeschäftigten. Unterjährig ein- oder austretende Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen erhalten Einmalzahlungen pro rata temporis.
9. Die Gesamthafenbetriebe sind berechtigt, die Einmalzahlungen bis zum 31. Mai 2024 auf die produktiven Schichten entsprechend umzulegen. Die Gesamthafenbetriebe sind berechtigt, die tariflichen Auswirkungen rückwirkend zum 1. Juli 2022 sowie aus der möglichen inflationsbedingten Erhöhung

zum 1. Januar 2024 rückwirkend zum 1. Juni 2023 gegenüber den Hafeneinzelbetrieben nachzubelasten.

10. Die Zuführung in den Demografie-Fonds nach § 2 Ziffer 2 des Demografie-Tarifvertrages entfällt während der Laufzeit dieses Lohntarifvertrages. Gleiches gilt für II. der Protokollnotiz zum Demografie-Tarifvertrag vom 26. Mai 2016.
11. Der Inflationsausgleich gemäß I Ziffer 2 des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen der deutschen Seehafenbetriebe wird für den Zeitraum 1. Juli 2022 bis 31. Mai 2023 auf einen Wert von 3,5 Prozent, für den Zeitraum 1. Juni 2023 bis 31. Mai 2024 auf einen Wert von 2,5 Prozent festgelegt.
12. Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt 24 Monate, die Laufzeit endet am 31. Mai 2024.

Der Sozialpolitische Ausschuss des ZDS sowie die Bundesarifkommission der Gewerkschaft ver.di haben diesem Ergebnis auf ihren Sitzungen am 23. August 2022 und am 5. September 2022 mehrheitlich zugestimmt.

Gehaltstarifvertrag für kaufmännische und technische Angestellte

2012 hatten der Hamburger Landesbezirk von ver.di und der UVHH 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. Entsprechend wurde auch diesmal verfahren.



Der Export von Düngemitteln spielt angesichts einer wachsenden Weltbevölkerung eine große Rolle für die Lebensmittelproduktion.

Lohntarifvertrag Logistik

Am 25. Oktober 2022 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:

1. Tabellenwirksame Erhöhung der Löhne um 1,20 Euro ab dem 1. Juni 2022.
2. Die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen erhalten eine Inflationsausgleichsprämie in Höhe von 1.200 Euro mit der nächsten Lohnabrechnung.
3. Die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen erhalten am 1. März 2023 eine Inflationsausgleichsprämie in Höhe von 500 Euro.

4. Die Laufzeit beträgt zwölf Monate, beginnend mit dem 1. Juni 2022.

Die Lohntarifverhandlungen 2023 für die Logistik-Beschäftigten waren zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch nicht abgeschlossen.

Ende März 2023 wurde der Personalvorstand der HHLA und Vizepräsident des UVHH, Torben Seibold, zum Vorsitzenden des Sozialpolitischen Ausschusses und Verhandlungsführer der ZDS-Tarifkommission gewählt.

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

**UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.**



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

Präsidium

Präsident:

Gunther Bonz

Vizepräsidenten/in:

Ulfert Cornelius
Rainer Fabian
Jaana Kleinschmit von Lengefeld
Susanne Neiro
Torben Seibold

Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied:

Norman Zurke

Sozial-politischer Ausschuss

Vorsitzender:

Torben Seibold

Mitglieder:

Mathias Dylewitz
Jaana Kleinschmit von Lengefeld
Arne Möller
Martin Pieper
Dr. Cornelius Polter
Matthias Reichel
Arno Schirmacher
Julian Sippel
Norman Zurke

Hafenrat

Vorsitzender:

Thomas Friede

Mitglieder:

Helge Behrend
Thomas Brügmann
Thomas D. Cotterell
Mathias Dylewitz
Tom Eckelmann
Klaus Ehlers
Sven Gura
Jens Gutsch
Horst Hagel
Jens Hansen
Jes-Christian Hansen
Jochen Kemme
Marco Leopold
Peter Lindenau
Hans Oestmann
Claudia Schmitt
Julian Sippel
Sven Sörensen
Derek Stafford
Ben Thurnwald
Angela Titzrath
Hartmut Wolberg

Geschäftsstelle

Hauptgeschäftsführer:

Norman Zurke

Stellvertretende Geschäftsführerin:

Ina Illing

Mitarbeiter/in:

Dr. Peter Hesse
Knut Heykena
Matthias Reichel
Carola Witt

Stand: April 2023

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
www.uvhh.de

Herausgeber

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

Design

Andy Lindemann, Straub & Straub GmbH

Fotos (alphabetisch)

Florian Besser/Umweltpartnerschaft Hamburg – Seite 49
Holger Weitzel/UVHH – Seite 18/19, 28 31, 33, 41, 43
Ina Illing/UVHH – Seite 13, 26, 37, 40
K+S Minerals and Agriculture GmbH – Seite 53
Märtens Consult/UVHH – Seite 45
UVHH – Seite 7
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) – Seite 24

Irrtümer und Druckfehler vorbehalten.



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