



**HAFEN HAMBURG**

UNTERNEHMENSVERBAND  
HAFEN HAMBURG E. V.

*Jahresbericht 2024*







# HAFEN HAMBURG

**UNTERNEHMENSVERBAND  
HAFEN HAMBURG E. V.**

*Jahresbericht 2024*



# INHALT

VORWORT		6
EINS	Globale Rahmenbedingungen	10
ZWEI	Wirtschaftliche Kennzahlen des Hamburger Hafens	14
	2.1 Umschlagsentwicklung	15
	2.2 Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung	18
DREI	Ausbau der Verkehrsinfrastruktur	22
	3.1 Wasserseitige Infrastruktur	23
	3.2 Straßen- und Brückeninfrastruktur	26
	3.3 Schieneninfrastruktur	31
VIER	Politische Rahmenbedingungen	34
FÜNF	Umweltschutz und Nachhaltigkeit	40
SECHS	Tarifpolitik	44
GREMIEN UND GESCHÄFTSSTELLE		48



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

das laufende Jahr stellt die Hamburger Hafenwirtschaft erneut vor große Herausforderungen: Die Kriege in der Ukraine und in Israel, Angriffe auf Seeschiffe im Roten Meer, Streiks im Bahn- und Straßenverkehr sowie Niedrigwasserstände sowohl im Panama-Kanal als auch in den deutschen Flüssen beeinträchtigen den internationalen Handel und mit ihm den Seeverkehr.

Die Hamburger Hafenwirtschaft hat bei vielen Krisen gezeigt, dass sie Störungen und Unsicherheiten jeglicher Art sowie hohe Schwankungsbreiten im Güterumschlag bewältigen kann. Die Hafenwirtschaft konnte nicht nur während der Corona-Pandemie und den daraus resultierenden Lieferkettenstörungen erfolgreich beweisen, dass sie selbst unter schwierigsten Bedingungen in der Lage ist, die Versorgungssicherheit der Bundesrepublik Deutschland sowie Zentraleuropas zu gewährleisten. Gerade aktuell kommt den deutschen Seehäfen im Zuge der geänderten Warenströme aufgrund der Umsetzung der im Zusammenhang mit dem Russland – Ukraine Krieges verhängten EU-Sanktionspakete eine zentrale Bedeutung zu. Ohne leistungsfähige Seehäfen ist eine resiliente Versorgung Deutschlands nicht möglich.

Um diese Funktion auch in Zukunft erfüllen zu können, ist es unabdingbar, dass die Infrastruktur im Hafen leistungsfähig erhalten und verbessert wird. Die gilt nicht nur für Kaimauern sowie für Straßen- und Schieneninfrastruktur, sondern auch und vor allem für die Wasserwege – konkret die Liegewannen und Hafenbecken sowie die seewärtige Zufahrt.



*Ulfert Cornelius,  
Präsident des UVHH*

Wir alle stellen fest, dass die Welt einem immer schnelleren Veränderungsprozess unterliegt. Die Hafenunternehmen passen sich diesem Prozess an. Darüber hinaus ist es unerlässlich, Genehmigungsprozesse zu beschleunigen und Bürokratie abzubauen. So wird Hamburg im Zuge der erfolgreichen Umsetzung der Energiewende bei der Energieversorgung einen noch größeren Beitrag als bisher leisten. Die im Hafen Hamburg geplanten Energiehafenprojekte stellen auch genehmigungsrechtlich eine große Herausforderung dar. Dies gilt sowohl für den Umfang als auch für die zum Teil technisch neuen Detailplanungen. Hierauf müssen sich nicht nur die Unternehmen, sondern auch die öffentliche Verwaltung einstellen.







*Der Universalhafen Hamburg gewährleistet  
die Versorgungssicherheit Deutschlands sowie  
Zentraleuropas*

Um das Deutschland-Tempo auch im Hamburger Hafen umzusetzen, ist es notwendig, dass die Genehmigungsbehörden auch personell in die Lage versetzt werden, Anträge so schnell als möglich zu prüfen und zu bescheiden.

Dies gilt auch für die Prüfung von Ausnahmegenehmigungen für den Großraum- und Schwerlastverkehr. Der Umschlag von Großraum- und Schwergütern hat für den Hafen eine hohe Bedeutung, da dieses Segment viele Arbeitsplätze sichert, und zwar nicht nur auf den Terminals, sondern auch bei den vor- und nachgelagerten Dienstleistern.

Die hohe beschäftigungspolitische Wirkung gilt für den Umschlag insgesamt. Unabhängig davon, ob Container, konventionelle Stückgüter oder Massengüter umgeschlagen werden; es ist immer eine Vielzahl weiterer Dienstleister notwendig, um die Gesamtleistung entlang der Lieferkette für den Kunden zu erbringen. Vor diesem Hintergrund hat sich über die Jahrhunderte ein natürliches – und dadurch besonders krisenresistentes – maritimes Cluster gebildet.

Trotz der hohen Bedeutung aller Umschlagdienstleistungen ist und bleibt der Containerverkehr auch in Zukunft das mit Abstand wichtigste Standbein des Hamburger Hafens. Davon unbenommen liegt die Stärke des Universalhafens Hamburg vor allem in der großen Bandbreite an unterschiedlichsten maritimen Dienstleistungen. Diese zu stärken und weiter auszubauen muss daher in unser aller Interesse liegen. Daran wollen und werden wir als Verband mitwirken.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre und freuen uns auf den Austausch mit Ihnen!

In diesem Sinne

**Ihr**



**Ulfert Cornelius**  
– Präsident –

# EINS

---

GLOBALE  
RAHMEN-  
BEDINGUNGEN

# Globale Rahmenbedingungen

Der Internationale Währungsfonds (IWF) sieht die Weltwirtschaft trotz der Auswirkungen der Corona-Pandemie, den Kriegen in der Ukraine und in Nahost sowie den gestiegenen Lebenshaltungskosten auf einem robusten Pfad. Das Wachstum des weltweiten realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) soll 2023 und 2024 jeweils 3,2 Prozent betragen. Die leichte Anhebung der Prognose ist vor allem auf die stärker als erwartet sinkenden Inflationsraten zurückzuführen.

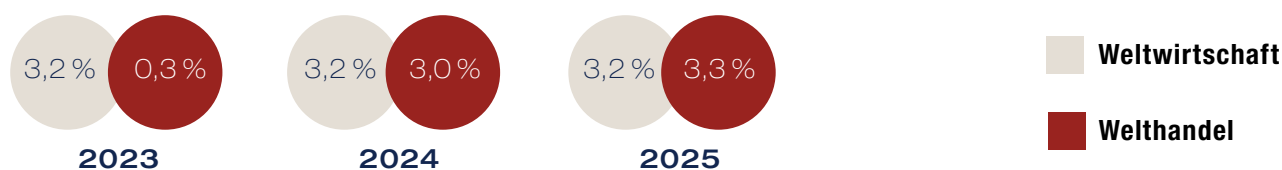
Die Rahmenbedingungen für den Welthandel waren 2023 schwierig. Kriege, Sanktionen und durch Inflation eingeschränkte Konsumspielräume haben negative Auswirkungen auf die internationalen Lieferketten. Auch wenn mit einer Erholung für das laufende und kommende Jahr gerechnet wird, bleiben die Zuwächse unter dem langjährigen Mittel der Vergangenheit. (Quelle: Internationaler Währungsfonds – World Economic Outlook, April 2024)

Die deutsche Wirtschaft ist 2023 geschrumpft. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war um 0,3 Prozent niedriger als im Vorjahr. Insbesondere die hohe Inflation im Zusammenspiel mit steigenden Zinsen dämpfte die Konjunktur. Die privaten Haushalte, die

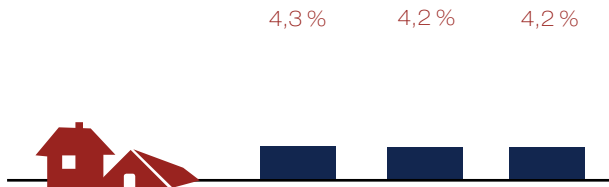
Unternehmen und auch der Staat haben ihren Konsum und ihre Investitionen deutlich zurückgefahren. Die Importe sanken unter diesen Rahmenbedingungen stärker als die Exporte, so dass ein positiver Außenbeitrag das BIP gestützt hat. Das Staatsdefizit ging auch aufgrund auslaufender Corona-Hilfsprogramme auf 2,0 Prozent zurück. Der Arbeitsmarkt blieb von der Krise vorerst unberührt. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg um 0,7 Prozent auf 45,9 Mio. Personen. (Quelle: Statistisches Bundesamt, Januar 2024)

Die multiplen globalen Krisen haben Auswirkungen auf die Abwicklung des Welthandels und beeinflussen die Handelswege. Das Rote Meer und der Suez-Kanal sind von den Kampfhandlungen in Nahost betroffen. Sie zwingen die Schifffahrt zur Umfahrung von Afrika. Dies zeigt, wie verwundbar Meerengen, Kanäle und andere Transportknotenpunkte für den Welthandel sind. Um das Risiko zu streuen und die Abhängigkeit von einzelnen Zulieferern bzw. Regionen zu verringern, sollen Lieferketten wieder kürzer werden. De-Risking, de-coupling und friendshoring werden als Schlagworte genannt. Ob damit wirklich eine „Rückabwicklung der Globalisierung“ einhergeht, ist zu bezweifeln. Die Vorstellung, dass die Industrienationen sich künftig autark

## IWF-PROGNOSE FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTHANDEL

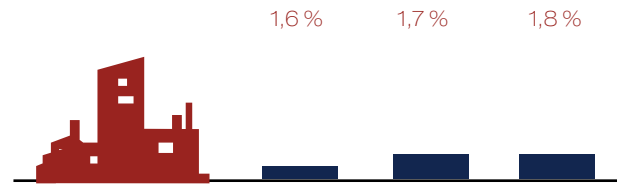


## Entwicklungs- und Schwellenländer



	2023	2024	2025
<b>Russland</b>	3,6 %	3,2 %	1,8 %
<b>China</b>	5,2 %	4,6 %	4,1 %
<b>Indien</b>	7,8 %	6,8 %	6,5 %
<b>Brasilien</b>	2,9 %	2,2 %	2,1 %
<b>Mittlerer Osten</b>	2,0 %	2,8 %	4,2 %
<b>Südafrika</b>	0,6 %	0,9 %	1,2 %

## Industrienationen



	2023	2024	2025
<b>USA</b>	2,5 %	2,7 %	1,9 %
<b>Japan</b>	1,9 %	0,9 %	1,0 %
<b>Eurozone</b>	0,4 %	0,8 %	1,5 %
<b>Deutschland</b>	-0,3 %	0,2 %	1,3 %
<b>Frankreich</b>	0,9 %	0,7 %	1,4 %
<b>Italien</b>	0,9 %	0,7 %	0,7 %
<b>Spanien</b>	2,5 %	1,9 %	2,1 %
<b>Großbritannien</b>	0,1 %	0,5 %	1,5 %

Quelle: IWF, April 2024

versorgen werden, ist wenig wahrscheinlich. Dies gilt auch, wenn man die großen zusammenhängenden Wirtschaftsräume in Nordamerika oder Europa insgesamt betrachtet. Der Seetransport wird weiterhin die Hauptlast aller internationalen Verkehre tragen. Hamburg ist als Universalhafen und Wirtschaftszentrum geografisch günstig gelegen, hat als Metropolregion strukturell gute

Chancen, von den globalen Herausforderungen zu profitieren. Wichtig ist, dass Landes- und Bundespolitik die Rahmenbedingungen zur Hebung der Potentiale schaffen und Hindernisse in den Bereichen Infrastrukturausbau und Bürokratie konsequent ausräumen.

*Eine erfolgreiche Energiewende wird nur mit dem Hamburger Hafen gelingen*



# ZWEI

---

## WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS



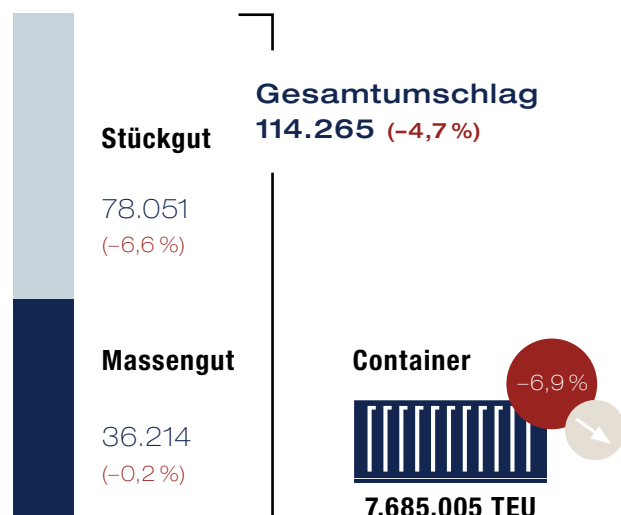
# WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

## 2.1 Umschlagsentwicklung

Der Güterumschlag im Hamburger Hafen ist 2023 um 4,7 Prozent auf 114 Mio. t gesunken. Die Umschlags-ergebnisse im Einzelnen sind nachstehend dargestellt:

### GESAMTUMSCHLAG HAFEN HAMBURG 2023

Angaben in 1.000 t



Quelle: Hamburg Port Authority

Der Containerumschlag sank von 8,3 auf 7,7 Mio. TEU. Verantwortlich hierfür ist der schwache Welthandel aufgrund der multiplen Krisensituationen.

Die globale Konjunktur hat alle Destinationen gleichzeitig getroffen, sodass sich die Liste der zehn wichtigsten Handelspartner im Containerverkehr gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig verändert hat.

Hervorzuheben ist das ungebrochene Wachstum der Wirtschaftsbeziehungen mit den USA. Trotz widriger Rahmenbedingungen konnte der zweite Platz in der Rangliste ausgebaut werden.

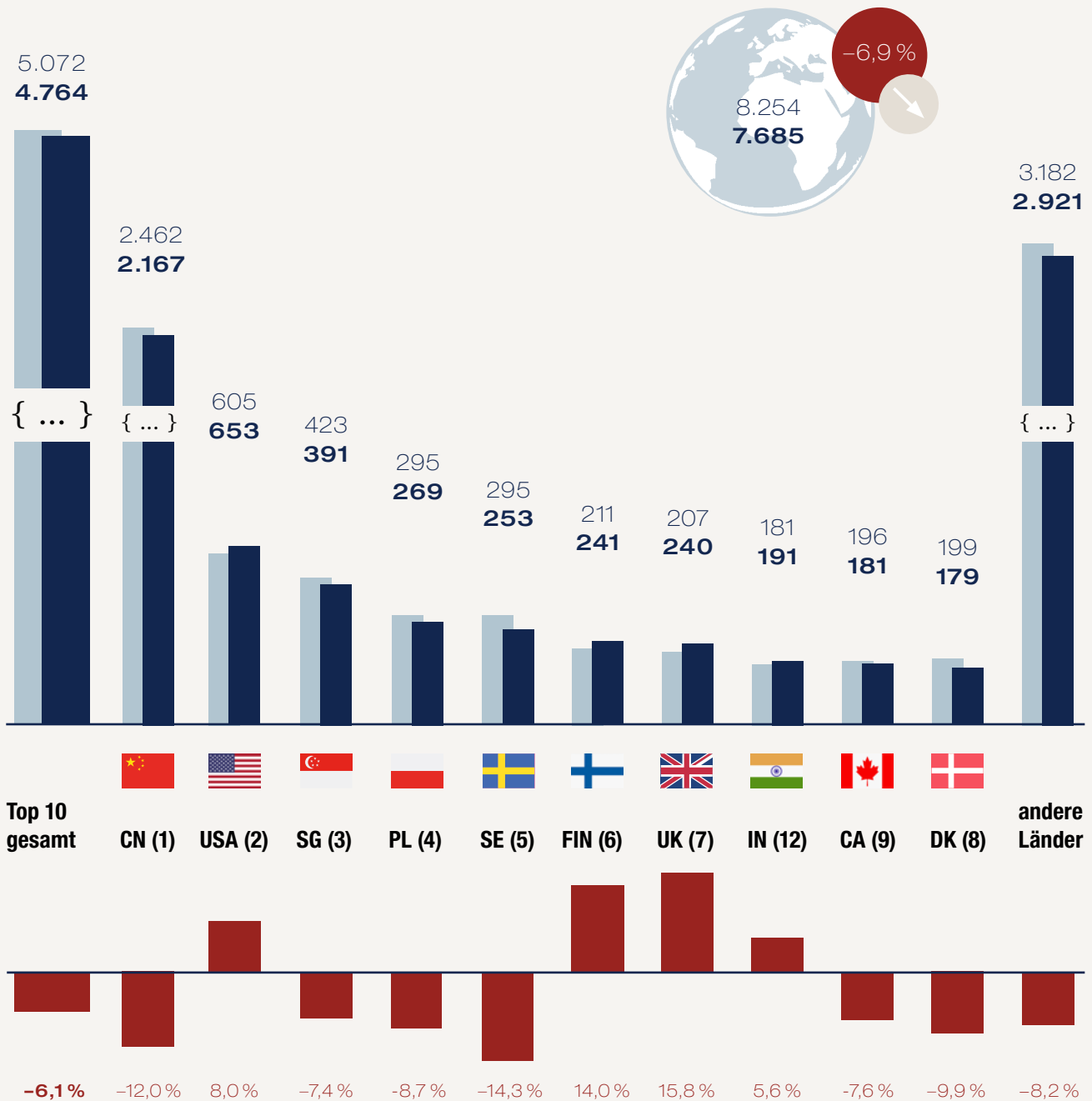
Der Zuwachs der Containerverkehre mit dem Vereinigten Königreich ist durch einen hohen Anteil an Leercontainern geprägt. Dies könnte ein Indikator sein, dass noch nicht alle Verwerfungen durch den Brexit überstanden sind.

Die Handelsbeziehungen mit Indien rücken auch politisch immer mehr in das Blickfeld der europäischen Politik. Der Subkontinent ist mit einem soliden Zuwachs auf dem achten Platz in den Top 10 vertreten.

Der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut und RoRo-Ladung hat sich 2023, mit einem Minus von 16,9 Prozent, nicht erfreulich entwickelt. Nach einem starken Umschlagsplus in 2022 sind z.B. sanktionsbedingt Russlandtransporte weggefallen. Darüber hinaus ist das Geschäft mit Projektladung volatil und von der globalen Konjunktur abhängig. Letztlich spielt auch die gesunkene Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Exportindustrie durch gestiegene Energiepreise eine Rolle.

# DIE ZEHN WICHTIGSTEN HANDELSPARTNER IM CONTAINERVERKEHR

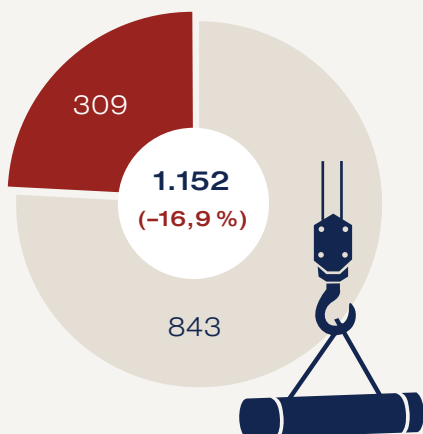
■ Container 2022   
 ■ Container 2023   
 Angaben in 1.000 TEU



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

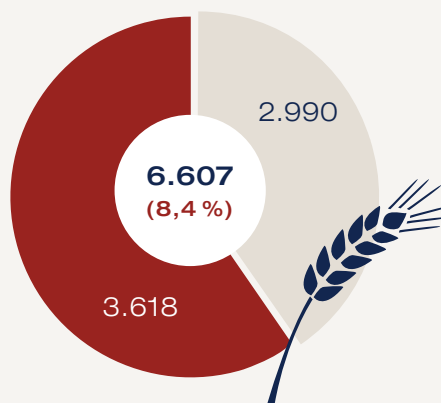
# UNIVERSALHAFEN HAMBURG: WICHTIGE GÜTERGRUPPEN IM NICHT CONTAINERISIERTEN UMSCHLAG 2023

■ Import ■ Export Angaben in 1.000 t



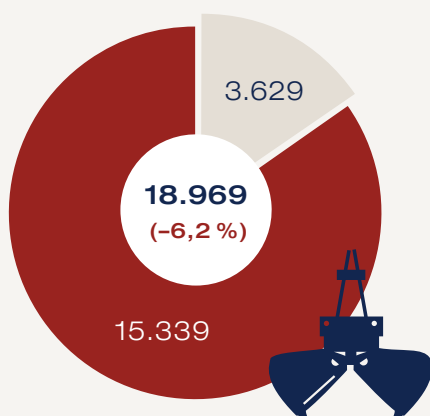
## Konventionelles Stückgut:

- Schwergut, Fahrzeuge, Papier
- Fahrzeuge, Projektladung, Eisen/Stahl



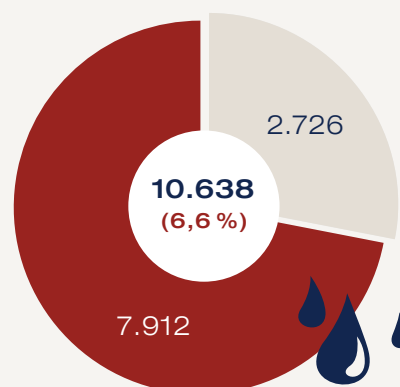
## Sauggut:

- Ölfrüchte, Getreide
- Getreide



## Greifergut:

- Erze/Abbrände, Kohle/Koks
- Düngemittel, Baustoffe, Schrott



## Flüssigladungen:

- Mineralölprodukte / Rohöl
- Mineralölprodukte

Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V.

Der Massengutumschlag hat sich trotz der schwierigen Rahmenbedingungen stabil gehalten. Beim Umschlag von Flüssiglading sorgten gestiegene Importmengen bei den Mineralölprodukten für ein insgesamt positives Ergebnis. Aufgrund der schwachen Wirtschaftsleistung und der Energiewende entwickelten sich dagegen die Kohleimporte schwächer, so dass der Bereich Greifergut (festes Massengut) in Summe ein negatives Umschlagsergebnis verzeichnete. Die umgeschlagene Menge Sauggüter profitierte von gestiegenen Getreide- und Futtermittlexporten. Letztere waren die Folge gesteigener Importe und der Weiterverarbeitung von Ölfrüchten.

Die schwache Konjunktur, die Energiewende und der kriegsbedingte Wegfall Russlands als Handelspartner haben alle drei Umschlagsarten gleichermaßen belastet. Die Ladungsverluste des Hamburger Hafens fallen vergleichsweise geringer aus als bei den Mitbewerbern. Ein Grund hierfür könnte in der Stärke des Industriestandortes und der hohen Loco-Quote der Metropolregion liegen.

Die Forderung an die Politik muss daher lauten, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, die vorhandene Entwicklungspotentiale bei Industrie- und Dienstleistungsunternehmen in der Hansestadt heben. Darüber hinaus muss weiterhin die Beseitigung nationaler Nachteile für ein faires Wettbewerbsumfeld in allen EU-Hafenstandorten im Fokus der Bundespolitik stehen.

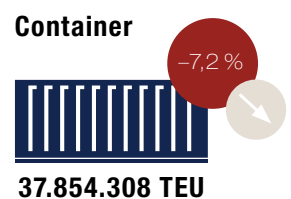
Die Umschlagsergebnisse der Haupthäfen in der Hamburg-Antwerpen-Range sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

## 2.2 Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung

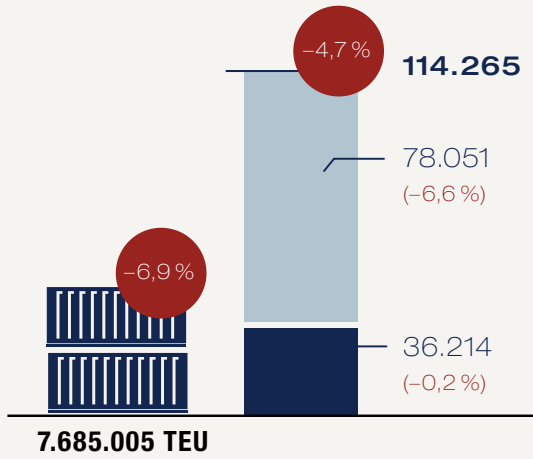
Der Gesamtumschlag der vier großen Nordrange-Häfen ist 2023 spürbar gesunken.

# SEEGÜTERUMSCHLAG IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE 2023

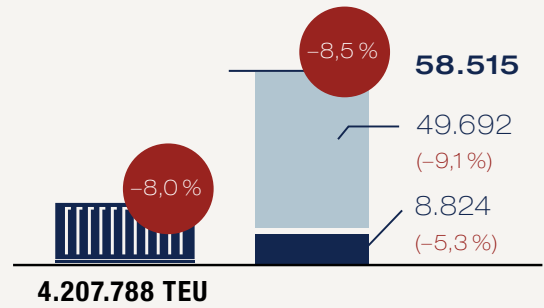
■ Stückgut ■ Massengut Angaben in 1.000 t



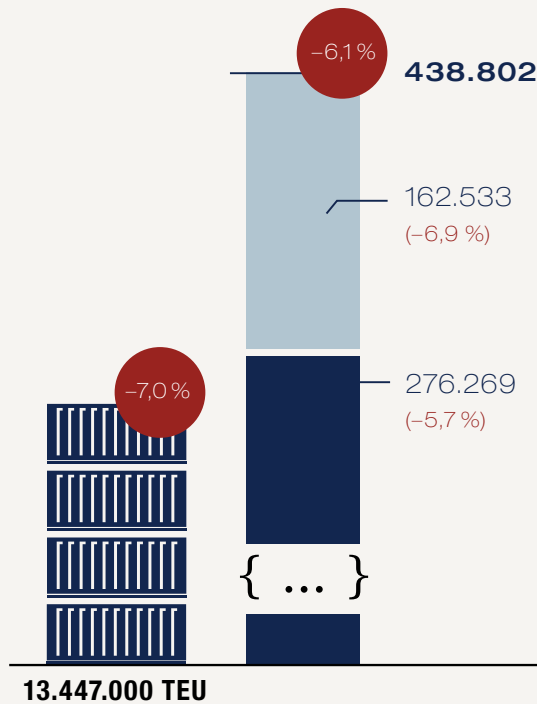
# Umschlagsergebnisse im Vergleich



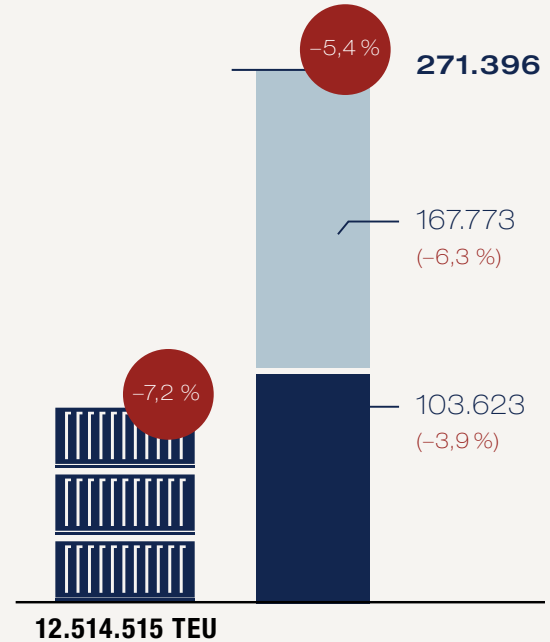
**Hamburg**



**Brem. Häfen\***



**Rotterdam**



**Antwerpen-Brügge**

Quelle: Hafenverwaltungen, HHM \*geschätzt





*Der Containerumschlag bleibt  
auch in Zukunft wichtigstes  
Standbein des Hamburger Hafens*







---

**DREI**

AUSBAU DER  
VERKEHRS-  
INFRASTRUKTUR

## 3.1 Wasserseitige Infrastruktur

### Seewärtige Zufahrt

Die Freude über die nach 20 Jahren abgeschlossene Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe währte nur kurz. Nachdem im Januar 2022 das Projekt als vollständig umgesetzt galt, mussten zum Ende des selben Jahres die geltenden Tiefgänge der zweiten Stufe der Fahrrinnenanpassung wieder zurückgenommen werden, da es nicht möglich war, die neuen Wassertiefen zu halten. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) hatte daraufhin umgehend und mit Unterstützung der HPA mit der Ausbaggerung begonnen und Mitte des Jahres 2023 mitgeteilt, dass die Fahrrinnenbreiten weitgehend wiederhergestellt werden konnten. Erfreulich ist zudem, dass die Baggermengen insgesamt langsam zurückgehen. Allerdings traten aufgrund des seinerzeit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens prognostizierten morphologischen Nachlaufs weitere Probleme zutage. Im Mündungsbereich der Elbe sind bislang noch nicht bekannte Verdachtspunkte aufgetaucht, bei denen es sich um Kampfmittel handeln könnte. Die Baggerarbeiten mussten deshalb vorerst ausgesetzt werden. Die betroffenen Abschnitte werden jetzt auf Kampfmittel sondiert. Sollte die Überprüfung das Vorhandensein von Kampfmitteln bestätigen, müssten diese zunächst geräumt werden, bevor die Baggerarbeiten fortgeführt werden können. Die Sondierung läuft bereits. Da aktuell noch nicht abzusehen ist, ob und um wie viele

Munitionsfunde es sich handelt, kann noch kein konkreter Zeitplan für den Abschluss der Baggerarbeiten mitgeteilt werden.

Die Hafenwirtschaft appelliert an die zuständigen Behörden und Verwaltungen, die notwendigen Arbeiten zügig fortzusetzen, um die planfestgestellten und bereits umgesetzten Tiefen und Breiten der Elbe schnellstmöglich und dauerhaft wieder herzustellen.

Nicht nur an der Elbe wird gebaggert, sondern europaweit fallen pro Jahr Baggermengen in Höhe von rund 128 Mio. t Trockensubstanz an. Hamburg hat daran einen Anteil von 2,7 Prozent. Dies entspricht 3,4 Mio. t Trockensubstanz. Hamburg konnte sich in Bezug auf die Baggergutunterbringung vorerst mit Schleswig-Holstein und dem Bund einigen, sodass Sedimente aus dem Hamburger Bereich zur Tonne E3 bei Helgoland und zu Ablagerungsstellen des Bundes verbracht werden können. Dadurch wurde eine Verbringung im Bereich Scharhörn vorerst nicht notwendig. Allerdings sind dies keine Lösungen auf Dauer. Die Unterhaltungsbaggerung und die Unterbringung des Baggergutes werden somit eine permanente Herausforderung bleiben. Neben einer perspektivischen Verbringung in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ), deren Antrag im Sommer 2022 gestellt wurde, bedarf es einer norddeutschen Lösung für eine Umlagerung von Sedimenten aus dem Hafen und aus der Elbe. Denn eine zuverlässige seewärtige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens ist für die gesamte norddeutsche Region und für die exportorientierte Volkswirtschaft Deutschlands systemrelevant. Rund 60 Prozent aller Container, die per Schiff nach Deutschland kommen, werden über den Hamburger Hafen umgeschlagen. Im Gesamtumschlag kommen noch knapp 40 Prozent im Hamburger Hafen an. Der Hafen ist kein



*Eine adäquate seewärtige Erreichbarkeit für große Containerschiffe und Bulker ist eine zwingende Voraussetzung*

Selbstzweck, sondern er erfüllt eine Funktion. Er sichert die Versorgung Deutschlands mit allen wichtigen Gütern, allen voran mit Rohstoffen und alternativen Energieträgern.

### **Nord-Ostsee-Kanal**

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt und von großer Bedeutung für die deutschen Seehäfen, allen voran für den Hamburger Hafen. Fast ein Drittel des Hamburger Gesamtumschlages geht in den Transshipment und zu großen Teilen durch den NOK. Obwohl der Kanal eine große Bedeutung für die maritime Wirtschaft hat, spiegelt sich dies nicht in der Unterhaltung und Sanierung der

Wasserstraße wider. Seit vielen Jahren gerät er immer wieder in die Schlagzeilen – entweder, weil die Schleusen durch Schiffe beschädigt wurden, weil sich die dringend notwendige Sanierung und der Ausbau des NOK immer weiter verzögern, weil die Probleme an der Infrastruktur zunehmen oder es an Personal zur Bedienung der Schleusen fehlt. Daher ist es dringend erforderlich, dass kontinuierlich und auf hohem Niveau in den NOK investiert wird, damit zügig alle notwendigen Sanierungs-, Wartungs- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Darüber hinaus muss die für den Kanal zuständige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch personell in die Lage versetzt werden, effektiv und zuverlässig zu arbeiten. Dafür besteht ein hoher Bedarf an qualifiziertem Personal, um allen Aufgaben und Anforderungen gerecht zu werden.

Dem Problem beschädigter Schleusentore begegnet die GDWS mit dem Bau eines Instandsetzungsdocks für Schleusentore in Brunsbüttel. Defekte oder beschädigte Schleusentore sollen perspektivisch schwimmend zum Dock geschleppt und dort durch einen Auftragnehmer repariert werden. Die Bauarbeiten begannen bereits im letzten Jahr und sollen Ende 2026 beendet sein. Hierfür werden rund 100 Mio. Euro investiert.

Zwischenzeitlich schreitet der im Jahr 2015 begonnene Bau der 5. Schleuse in Brunsbüttel weiter voran. Die zusätzliche Schleuse ist erforderlich, um perspektivisch die alten Schleusen sanieren zu können. Investiert werden 1,2 Mrd. Euro in den Neubau. Ende 2026 soll die neue Schleuse ihren Betrieb aufnehmen. Auch die Arbeiten an der Oststrecke werden fortgesetzt. Ziel ist es, bis Mitte 2024 die Arbeiten am neuen Deckwerk im Ausbaubereich Großkönigsförde abzuschließen. Auch in Kiel schreiten die vorbereitenden Arbeiten am Ersatzneubau einer Kleinen Schleuse voran.

Die Gesamtheit der infrastrukturellen und personellen Restriktionen am NOK führt zu sinkenden Ladungsmengen. Im Jahr 2023 wurde 6,2 Prozent weniger Ladung durch den NOK transportiert. Dies entspricht einer Ladungsmenge von rund 77 Mio. t. Auch sind 0,8 Prozent weniger Schiffe (26.659 Schiffe) durch den NOK gefahren. Der Kanal hat in den letzten Jahren deutlich an Attraktivität für die Schifffahrt verloren. Dieser Entwicklung muss umgehend entgegengesteuert werden. Der NOK muss dauerhaft zuverlässiger und leistungsfähiger werden. Nur so stellt dieser für die Schifffahrt eine attraktive Alternative zur Skagenroute dar.

## **Entwicklung der Binnen- und Hafenschifffahrt**

Umweltschutz, Nachhaltigkeit und alternative Antriebsformen werden schon seit Jahren als Zukunftsthemen für die Binnenschifffahrt gehandelt. Viele Mitglieder haben sich bereits Gedanken hierzu gemacht und Pläne für die Umsetzung erstellt. Die politischen Rahmenbedingungen werden jetzt konkreter, d.h. die Liegeplätze im Hafen sollen mittelfristig eine Versorgungsinfrastruktur erhalten. Besonderer Fokus liegt hierbei auf den Anlagen zur entgeltlichen Personenbeförderung von den Landungsbrücken bis zum Binnenhafen. Die Hamburg

Port Authority (HPA) hat eine Bedarfsumfrage durchgeführt und weitergehende Gespräche geführt. Im Gegensatz zur Situation vor einigen Jahren ist die Politik jetzt bereit, der HPA ausreichende Mittel zum Ausbau der Stromversorgung zu gewähren. Der Verband unterstützt die Pläne, möchte aber auch darauf hinweisen, dass eine Landstromversorgung keine neue politische Innovation ist, sondern z.B. an der Schlepperstation Neumühlen bereits seit Jahrzehnten praktiziert wird.

Die umfangreiche Sanierung der Kaimauer an der Schlepperstation Neumühlen geht im Frühjahr in die Bauphase und ist mit Rammarbeiten für die neue Spundwand verbunden. Während dieser Zeit sind die Liegeplätze nicht für die gesetzlichen Ruhezeiten der Schiffsbesatzungen verfügbar. Die Schlepper der Seeschiffsassistenten erbringen 24/7 eine kritische Dienstleistung für den Hafen. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie die Erreichbarkeit des Hafens hängen davon ab, ob einsatzbereite und ausgeruhte Besatzungen bzw. Fahrzeuge verfügbar sind. In Gesprächen mit der HPA wurden Ausweichliegeplätze u. a. in den Bereichen Landungsbrücken/Überseebrücke, Finkenwerder und am Kaiser-Wilhelm-Hafen identifiziert. Diese müssen nun teilweise ertüchtigt werden und verbindlich für die Einsatzplanungen zur Verfügung stehen.

Eng mit den Bauarbeiten verbunden ist die Zuwegung zum Ponton über die Uferpromenade. Anwohner/-innen haben die Versorgung der Anlage in Frage gestellt und über das Bezirksamt Altona eine Sperrung der Ladezone beantragt. Zurzeit werden mitunter jahrzehntealte Unterlagen gesichtet, um zu prüfen, welche Eigentumsverhältnisse, Wege- und Zugangsrechte oder Gewohnheitsregeln existieren. Hafenschiffsverkehrsverband, BWI und HPA streben eine Auflösung der Konfliktsituation – spätestens zum Abschluss der Bauarbeiten – an.

Im Bereich Hafenrecht hat es eine Überarbeitung gegeben. Die EU-Richtlinie 2017/2397 regelt die Mindestanforderungen für Besatzungsmitglieder in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrtzeiten. Nachdem die Vorgaben schon im Vorjahr in die Bundesgesetzgebung überführt wurden, musste das Hamburger Landesrecht nachziehen. Es ist gelungen, in Gesprächen mit BWI und HPA eine mit dem Bund gleichlaufende Übergangsfrist auszuhandeln.

Den neuen Anforderungen an die Qualifikation der Besatzung steht noch kein ausreichendes Schulungsangebot in Hamburg gegenüber. Der Gesetzgeber hat hier leider keine ausreichende Vorsorge vor Inkrafttreten der neuen Verpflichtungen getroffen. Oberhafenamt und Hafenschiffahrtsverband haben sich daher bemüht, lokale Partner für die nötigen Ausbildungen zu verpflichten und den Kontakt zum maritimen kompetenz-centrum ma-co sowie zur Schulungseinrichtung der Hafenslotsen HPS gesucht.

## 3.2 Straßen- und Brückeninfrastruktur

Die Entwicklungen des Güterverkehrs unterliegen weiterhin hohen Unsicherheiten. Eine stagnierende Weltwirtschaft, allen voran in China, der Ukraine-Krieg und eine abflauende Wirtschaftsdynamik in Deutschland beeinflussen maßgeblich den Güterverkehr. Die Prognosen für 2023 haben sich im Laufe des Jahres deutlich verschlechtert. Für das gesamtmodale Aufkommen wird daher ein Minus in Höhe von 5,9 Prozent und für die Leistung von 4,3 Prozent erwartet. Dies ist der zweitstärkste Rückgang im Aufkommen seit dem Jahr 1990. Die sehr hohe Abweichung im Vergleich zur Winterprognose 2022/2023 verdeutlicht, wie stark sich die Aussichten für transportintensive Branchen wie zum Beispiel Chemieindustrie, Rohstahlproduktion und Bauwirtschaft verschlechtert haben. Die Aussichten für das laufende Jahr werden etwas besser bewertet, so dass von einem Wiederanstieg des Güterverkehrs um 1,6 Prozent im Aufkommen und in der Leistung um 2,1 Prozent ausgegangen wird. Für das Jahr 2025 wird für das gesamtmodale Transportaufkommen ein ebenfalls moderates Wachstum von 1,3 Prozent und in der Leistung von 1,6 Prozent prognostiziert.

Die starken Rückgänge im gesamtmodalen Güterverkehr spiegeln sich aufgrund des hohen Marktanteils auch in der Entwicklung des Straßengüterverkehrs wider. Im Jahr 2023 sinkt das Güterverkehrsaufkommen um 6,0 Prozent, in der Leistung um 4,2 Prozent. Für 2024 wird eine leicht positive Entwicklung in Höhe von

1,7 Prozent (Aufkommen) bzw. 2,3 Prozent (Leistung) prognostiziert. Aufgrund einer erwarteten positiven Entwicklung der Bauproduktion wird auch im Jahr 2025 mit einer leichten Steigerung im Aufkommen um 1,5 Prozent und bei der Leistung um 1,9 Prozent gerechnet. (Quelle: *Gleitende Mittelfristprognose Sommer 2023*)

Die Hamburger Verkehrsbehörde teilte mit, dass im Jahr 2023 rund 175 Straßenkilometer saniert wurden, kumuliert für die Jahre 2020 bis 2023 sind es insgesamt 744 Kilometer. Das bedeutet, dass im Durchschnitt 186 Kilometer pro Jahr saniert wurden. Im Vergleich zum Zeitraum 2015 bis 2019 ist dies eine Steigerung von rund 24 Prozent.

Wie jedes Jahr wurden auch zu Beginn des Jahres 2024 verschiedene Auswertungen über die Verkehrssituation in deutschen Großstädten und auf deutschen Autobahnen veröffentlicht. Das Navigationsunternehmen kürt in seinem „TomTom Traffic Index 2024“ Hamburg zur Stauhauptstadt Deutschlands. Nirgendwo anders in Deutschland braucht man mit dem Auto länger für eine 10 Kilometer lange Strecke, als in Hamburg. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Fahrzeit um 30 Sekunden. Mit 23 Minuten und 50 Sekunden rangiert Hamburg sogar weltweit auf Platz 26. Auch der ADAC bestätigt Hamburg als eine der staureichsten Städte Deutschlands. Mit 158 Staustunden pro Autobahnkilometer rangiert Hamburg auf Platz zwei nach Berlin. Damit stieg die Staulänge gegenüber dem Vorjahr deutlich um fast fünf Prozent an. Auch die Einführung des 49-Euro-Tickets führte nicht zu einer verringerten Stauzahl, sondern die Entwicklung nähert sich dem Vor-Corona-Niveau an.

Greenpeace hat im Januar 2024 eine Studie „Alternatives Verkehrsszenario für Deutschland“, die von Prognos Schweiz erarbeitet wurde, veröffentlicht. Darin kommt Prognos im Vergleich zur im März 2023 veröffentlichten „Prognose 2022“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zu deutlich anderen Ergebnissen. Beide Gutachten gehen zwar von einer steigenden Entwicklung des Güterverkehrs im Aufkommen und in der Leistung bis 2051 aus, allerdings mit unterschiedlichen Wachstumsraten. Während die BMDV-Prognose 2022 unter anderem eine erhebliche Steigerung des Straßengüterverkehrs um 54 Prozent



bis zum Jahr 2051 prognostiziert, erwartet die Greenpeace-Studie ein langfristiges Wachstum von lediglich knapp 20 Prozent. Dies beruht auf der Annahme, dass der Güterverkehr auf deutschen Straßen deutlich abnimmt. In der Konsequenz – so die Schlussfolgerung von Greenpeace – wird ein Bau weiterer Bundesfernstraßen nicht erforderlich.

Prognos Schweiz geht davon aus, dass das Güterverkehrswachstum überwiegend und bis 2030 ausschließlich auf der Schiene stattfindet. Dies könnte durch ambitionierte politische Maßnahmen wie eine hohe CO<sub>2</sub>-Bepreisung fossiler Kraftstoffe und die Abschaffung des Dieselprievs forciert werden, wodurch die Kosten pro Lkw-Kilometer deutlich ansteigen. Dies führt zu einem Rückgang der Nachfrage im Straßengüterverkehr – zumindest bis 2030 – und zu einer Verlagerung auf die Schiene. Der Marktanteil der Schiene bezogen auf die Verkehrsleistung im Güterverkehr soll auf rund 25 Prozent ab dem Jahr 2040 steigen.

Gegenstand der Untersuchung war nicht, ob das deutsche Schienennetz auch das Potenzial hat, zusätzliche Gütermengen aufzunehmen. Die aktuelle Planung der Deutschen Bahn AG (DB AG) sieht vor, dass bis 2030 rund 4.200 Kilometer der Hochleistungsstrecken des deutschen Schienennetzes abschnittsweise unter mehrmonatiger Vollsperrung grundsaniert werden (siehe auch Kapitel Schieneninfrastruktur). Vor diesem Hintergrund scheint es mehr als fraglich, dass die Bahn bis 2030 Marktanteile gewinnt. Es ist eher zu erwarten, dass eine höhere Bepreisung von Lkw-Verkehren aufgrund fehlender Alternativen dazu führen wird, dass die Kostensteigerungen an den Kunden/-innen bzw. Endverbraucher/-innen durchgereicht werden.

Das Bundes- und Fernstraßennetz in Deutschland ist die Lebensader zur Versorgung der Wirtschaft und der Bevölkerung mit Rohstoffen und Waren. Pro Jahr werden mehr als 4,0 Mrd. t Güter in Deutschland bewegt. Zu mehr als 70 Prozent erfolgt der Transport auf der Straße, die Bahn hat einen Anteil von rund 18 Prozent, die Binnenschiffahrt 6 bis 7 Prozent. Die Hamburger Hafenwirtschaft unterstützt und begrüßt die Forderung, mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Allerdings wird dies nur möglich sein, wenn die Bahn auch in der Lage ist, mehr

Verkehr aufzunehmen. Neben dem Güterverkehr auf der Schiene soll auch die Personenbeförderung unter dem Leitbild des Deutschlandtaktes massiv gesteigert werden. Seit vielen Jahren sind sich die Fachleute darüber einig, dass eine Steigerung des Bahnanteils nur möglich ist, wenn auch das Schienennetz adäquat ausgebaut wird.

Bereits heute stößt die Bahn an ihre Kapazitätsgrenze. Nach aktuellem Stand ist kein Ausbau des Schienennetzes in den nächsten Jahren vorgesehen. Die Digitalisierung der Schiene allein wird nicht die Lösung bringen. Es müssen neue Schienenstrecken gebaut und Eisenbahnknoten ausgebaut werden, um mehr Güter und Personen auf der Schiene bewegen zu können. Sofern dies nicht zeitnah passiert, ist es schlichtweg illusorisch, mehr Güter und Personen auf die Schiene zu verlagern.

Vor diesem Hintergrund müssen die Sanierung und der Ausbau von Straßeninfrastruktur weiterhin Priorität haben. Augenmerk sollte vielmehr auf klimafreundliche Antriebe und Kraftstoffe gelegt werden.

Die Autobahn GmbH Nord hat zum Jahreswechsel eine eigene Verkehrszentrale in Betrieb genommen, wodurch ein leistungsfähiges Verkehrsmanagement für die Metropolregion Hamburg im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsleitzentralen sichergestellt wird. Parallel laufen die Vorbereitungen für den Neubau einer Tunnelbetriebszentrale. Ein Neubau wird erforderlich, da mit den neu gebauten Deckeln an der A7 und perspektivisch an der A26-Ost die bisherige Leitzentrale an ihre Grenzen stößt. Ende 2023 wurde eine neue temporäre Tunnelleitzentrale in Betrieb genommen.

## **Sanierung und Erweiterung der A7**

Nördlich und südlich des Elbtunnels schreiten die Bauvorhaben an der A7 weiter voran und erste Bauprojekte konnten abgeschlossen werden. Nördlich des Elbtunnels werden in diesem Jahr die ersten Tunnelzellen fertiggestellt, sodass drei A7-Querungen auf den neuen Tunnelzellen wieder unter Verkehr genommen werden können. Das Überführungsbauwerk der Baurstraße wird im Juni 2024 unter Vollsperrung der A7 abgerissen.

Das Brückenbauwerk K30 südlich des Elbtunnels wurde in den letzten Jahren unter laufendem Verkehr komplett abgerissen und bereits im letzten Jahr früher als geplant als Dammkonstruktion neu errichtet und unter Verkehr genommen. Die offizielle Verkehrsfreigabe erfolgt Mitte 2024.

Im weiteren Verlauf der A7 wird die Hochstraße Elbmarsch K20 saniert und auf insgesamt acht Fahrspuren erweitert. Der vollständige Ersatz aller Brückenpfeiler konnte im letzten Jahr abgeschlossen werden. In diesem Jahr wird die Erweiterung der Richtungsfahrbahn Nord fertiggestellt. Im Anschluss daran starten die Baumaßnahmen in Richtung Süden. Die im Jahr 2020 begonnenen Bauarbeiten sollen aller Voraussicht nach im Jahr 2026 abgeschlossen werden.

### **Erweiterung der A1 inklusive Ersatzneubau der Norder- und Süderelbbrücke**

Die achtstreifige Erweiterung der A1 zwischen dem Autobahndreieck HH-Südost und der Anschlussstelle HH-Harburg sowie der Ersatzneubau von zwei Brücken über die Elbe sind im Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf eingeordnet worden. Mit Hochdruck wird von Seiten der DEGES an diesem Projekt gearbeitet. Grund hierfür ist der schlechte bauliche Zustand der Norder- und Süderelbbrücke mit einer Restnutzungsdauer von nur noch rund sechs Jahren.

Die Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau der Norder- und Süderelbbrücke laufen seit 2023. Zu Beginn des Jahres wurde im Rahmen des Verfahrens ein erster Änderungsantrag für die Planungen der Süderelbbrücke eingebracht. Nach derzeitigem Stand soll mit dem Bau der Süderelbbrücke 2025 begonnen werden. Es wird von einer Bauzeit von sechs Jahren ausgegangen. Der Beginn des Ersatzneubaus der Norderelbbrücke soll voraussichtlich 2026 starten und im Jahr 2032 fertig sein.

### **A26-West und A26-Ost**

Für den Anschluss der A26-West an die A7 im neuen Autobahnkreuz HH-Hafen wurde Anfang des Jahres ein

wichtiger Meilenstein umgesetzt. Für die zukünftige Anbindung wird eine Verbindungsrampe zwischen den beiden Autobahnen über der A7 hergestellt. Der sogenannte „Überflieger“ hat eine Länge von 49 Metern, bei einem Gewicht von mehr als 220 Tonnen. Dieser wurde mit Unterstützung von zwei Großkränen über der A7 Anfang des Jahres eingehoben. Am zukünftigen Autobahnkreuz HH-Hafen quert die A26 die A7 und soll zukünftig als A26-Ost weiter bis zur A1 geführt werden.

Die Hamburger Planfeststellungsbehörde hat Ende 2023 den Planfeststellungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt der A26-Ost vom Autobahnkreuz A7/A26 HH-Hafen bis zu der Anschlussstelle HH-Moorburg erlassen.

Das Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt läuft seit 2017. Damit liegt das Projekt rund sechs Jahre hinter dem ursprünglichen Zeitplan. Für die Ausführungsplanung und das Vergabeverfahren ist rund ein Jahr eingeplant, sodass theoretisch 2025 mit dem Bau des ersten Abschnittes begonnen werden könnte. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die von den Naturschutzverbänden eingereichte Klage keine aufschiebende Wirkung hat und mit dem Bau begonnen werden kann. Zuständig für das Klageverfahren ist das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Die geplante Bauzeit beträgt rund vier Jahre. Für den zweiten Abschnitt AS HH-Moorburg bis AS HH-Hohe Schaar läuft das Planfeststellungsverfahren seit 2019 und ein erster Änderungsantrag wurde Anfang dieses Jahres ausgelegt. Unter anderem wurde entschieden, die Hohe-Schaar-Straße in Richtung Retheklappbrücke zweispurig auszubauen, damit auch bei geöffneter Retheklappbrücke ein Rückstau von der Hohe-Schaar-Straße auf die A26 verhindert wird. Der UVHH hatte auf diese Problematik bereits während der Planungen immer wieder hingewiesen.

Der UVHH unterstützt das Projekt A26-Ost. Auch wenn die dringend erforderliche zusätzliche Ost-West-Verbindung in Norddeutschland zu einer deutlichen verkehrlichen Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes in Harburg führt, so wird der Hafen gleichwohl davon profitieren. Beispielsweise wird die B73 im Bereich Heimfeld um rund 40 Prozent vom Kfz- und um rund 60 Prozent vom Lkw-Verkehr entlastet. Auch die Kornweide und Neuenfelder Straße profitieren von einem deutlich reduzierten Lkw-Aufkommen.



*Mit der neuen Verkehrsleitzentrale der Autobahn GmbH Nord wird das Verkehrsmanagement in der Metropolregion Hamburg leistungsfähiger*

Beide Neubauvorhaben – A26-Ost und neue Köhlbrandbrücke – sind dringend erforderlich. Auch wenn beide Straßenverbindungen räumlich nah beieinanderliegen, so haben sie verkehrlich gesehen völlig unterschiedliche Funktionen.

## **Hafenrelevante Straßen und Brücken**

### ***Köhlbrandquerung***

Die Köhlbrandbrücke als Teil der Haupthafenroute ist die mit Abstand wichtigste Verbindung im größten deutschen Seehafen. Allerdings erfordert der bauliche Zustand der Köhlbrandbrücke zeitnah einen Ersatz, bevor weitere verkehrliche Nutzungseinschränkungen ergriffen werden müssen. Daher braucht der Hamburger

Hafen eine leistungsfähige Köhlbrandquerung, die den verkehrlichen Anforderungen des größten Hafen- und Gewerbegebiets Deutschlands auch in Zukunft gerecht wird.

Der Hamburger Senat hat Anfang April 2024 eine Neubewertung der Alternativen einer Köhlbrandquerung vorgenommen und den Ersatzneubau einer Brücke über den Köhlbrand beschlossen. Dem vorangegangen war eine von der Wirtschaftsministerin Dr. Leonhard in Auftrag gegebene erneute Untersuchung verschiedener Varianten wie ein Bohrtunnel, für den bereits eine Vorplanung vorliegt, ein kostenoptimierter Tunnel sowie eine Brücke. In Abwägung aller Kriterien überwiegen laut Senat die Vorteile einer neuen Köhlbrandbrücke. Hierfür wurden Gründe wie geringere Kosten, weniger Auswirkungen auf Klima und Umwelt sowie eine stadt-





*Die Hafenvirtschaft fordert eine zügige Realisierung eines Ersatzbauwerkes über den Köhlbrand*

prägende Eigenschaft als ausschlaggebend aufgeführt. Der Ersatzneubau soll nördlich der jetzigen Brücke erfolgen und eine Höhe von 73,5 m erhalten. Vom Hamburger Senat wird eine Verkehrsfreigabe bis zum Jahr 2040 angestrebt. Bis dahin soll die bestehende Köhlbrandbrücke genutzt und unterhalten werden.

Auch wenn aus Sicht der Hafenvirtschaft ein Tunnel gegenüber einer Brücke einige Vorteile aufweist, so kann selbstverständlich die Finanzierbarkeit des Vorhabens nicht außer Acht gelassen werden. Aus Sicht der Hafenvirtschaft muss eine neue Brücke über den Köhlbrand zukunftsweisend gebaut werden, damit sie den logistischen Ansprüchen des Hamburger Hafens zur Versorgung von Zentraleuropa und als Tor zur Welt auch in den nächsten Jahrzehnten gerecht wird. Mit einer Höhe von 73,5 Meter hätte die Brücke eine lichte Höhe vergleichbarer Schrägseilbrücken – wie etwa der für die Asienverkehre besonders relevanten Suezkanal-Brücke.

Nachdem nun der Hamburger Senat eine Entscheidung zugunsten einer Brücke gefällt hat, muss nunmehr eine schnelle Realisierung erfolgen. Aus Sicht der Hafenvirtschaft muss eine Inbetriebnahme des Ersatzbauwerkes deutlich vor 2040 angestrebt werden. Analog zu anderen Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland sollte durch die Aufnahme des Projektes in ein Maßnahmen-gesetz eine Beschleunigung erfolgen.

### ***Finkenwerder Brücke***

Die Finkenwerder Brücke muss aufgrund des schlechten baulichen Zustandes ersetzt werden. Im Sommer des letzten Jahres wurde der südliche Überbau der neuen Finkenwerder Brücke eingeschoben und der erste Bauabschnitt der Finkenwerder Brücke im März 2024 fertiggestellt. Mit einer Länge von rund 60 Metern, einer Breite von 18 Metern und einem Einschubgewicht von 621 Tonnen überführt die neue Stabbogenbrücke drei

Fahrspuren der Finkenwerder Straße über die Gleise der Hafenbahn.

Im Anschluss daran erfolgen der Rückbau des alten nördlichen Brückenbauwerks und dessen Neubau. Die Arbeiten laufen seit Anfang 2022 und kommen voraussichtlich Ende 2025 zum Abschluss.

### ***Veddelkanal- und Spreehafenbrücke***

Die Veddelkanalbrücke muss aufgrund ihres schlechten Zustandes komplett erneuert werden. Baubeginn war ursprünglich für 2018 vorgesehen, musste aber zurückgestellt werden, da es zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens gekommen ist. Seitdem ist die Brücke auf 30 t abgelastet und seit 2022 nur noch einspurig befahrbar.

Parallel dazu musste eine Grundinstandsetzung der Spreehafenbrücke über mehrere Monate durchgeführt werden, so dass die südliche Einfahrt in den Spreehafen für die gesamte Bauzeit gesperrt blieb.

Der Wegfall der südlichen Anbindung führt dazu, dass die Unternehmen an der Brandenburger Straße nur über die einzig verbleibende nördliche Zufahrt über die Veddelkanalbrücke erreichbar sind. Die geplante Sperrung der südlichen Zufahrt für die Sanierung der Spreehafenbrücke bis zum Jahresende bei gleichzeitiger eingeschränkter Nutzung der Veddelkanalbrücke schränkt die Anlieger in ihren operativen Abläufen massiv ein.

Da aufgrund der Brückenvollsperrung kein Durchgangsverkehr möglich ist, beschränkt sich die Zahl der Lkw, die die Veddelkanalbrücken nutzen, lediglich auf die Anlieger. Im Austausch mit den betroffenen Unternehmen und der HPA konnte der UVHH erreichen, dass für die Zeit der Baumaßnahme an der Spreehafenbrücke die Ablastung der Veddelkanalbrücken temporär aufgehoben wurde. Somit wurde für alle eine gute Lösung gefunden.

### ***Rethebrücke***

Der Rückbau der Widerlager der alten Rethe-Hubbrücke läuft bereits seit letztem Jahr. Darüber hinaus erfolgen

der Bau von drei neuen Leit- und Sicherungsdalben sowie der Rückbau von sechs Bestandsdalben in der Rethedurchfahrt. Es folgt der Ausbau der Fahrrinne um 20 Meter auf eine Breite von insgesamt 64 Meter. Die planmäßige Fertigstellung der ausgebauten Fahrrinne soll bis Ende 2025 erfolgen.

### ***Freihafenelbbrücke***

Die ursprünglich für 2022 geplante Sanierung der Freihafenelbbrücke wurde verschoben, um eine bahnseitige Kapazitätserweiterung von vier auf nun sechs Gleise über die Norderelbe zu prüfen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden noch nicht veröffentlicht, sodass auch noch nicht absehbar ist, wie es mit der dringend notwendigen Sanierung der Freihafenelbbrücke weitergeht.

## **3.3 Schieneninfrastruktur**

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hat sich spürbar auf den Schienengüterverkehr ausgewirkt. Für das Jahr 2023 wurde für den Schienengüterverkehr eine Abnahme um 4,5 Prozent im Aufkommen und um 4,6 Prozent in der Leistung prognostiziert. Als Ursache hierfür werden die rückläufige Chemie- und Stahlproduktion gesehen. Auch der Kombinierte Verkehr kann sich dieser Entwicklung nicht entziehen und schrumpft um 6,2 Prozent (Aufkommen) bzw. um 5,5 Prozent (Leistung).

Die Auswirkungen der Mautanhebung auf den Eisenbahnverkehr werden als gering eingestuft. Für das Jahr 2024 rechnen deshalb die Gutachter mit einem nur leichten Anstieg um 1,8 Prozent (Aufkommen) bzw. um 2,1 Prozent (Leistung) im gesamten Schienengüterverkehr. Aufgrund besserer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen im nächsten Jahr gehen die Gutachter von einem leichten Wachstum aus. Insgesamt werden 2025 Zuwachsraten von 0,9 Prozent im Aufkommen und 1,5 Prozent in der Leistung erwartet. Für den Kombinierten Verkehr werden mit einem Plus von 2,5 Prozent (Aufkommen) und 3,0 Prozent (Leistung) deutlich höhere





*Der Hamburger Hafen verfügt über sehr gute Schienenanbindungen bis ins europäische Hinterland*

Wachstumsraten erwartet. (Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Sommer 2023)

Es bleibt abzuwarten, ob die prognostizierte positive Entwicklung des Schienengüterverkehrs auch eintreten wird, da die DB AG mit der Generalsanierung ihrer Hochleistungsstrecken im Sommer 2024 startet. Bis 2030 sollen bundesweit 43 Streckenabschnitte mit insgesamt rund 4.200 Kilometern unter mehrmonatiger Vollsperrung saniert werden. In den ursprünglichen Planungen ging die DB AG noch davon aus, dass bei allen Strecken eine fünfmonatige Vollsperrung ausreichend ist. Ende des Jahres 2023 teilte jedoch die DB AG mit, dass die Sanierung der Strecke Hamburg–Berlin im Zeitraum von August 2025 bis April 2026 stattfinden wird. Ur-

sprünglich war geplant, die Sanierungsmaßnahmen im Zeitraum von Juni bis Dezember 2025 durchzuführen. Begründet wurde die verlängerte Bauzeit damit, dass im Zuge der konkreten Planung festgestellt wurde, dass die erforderlichen Bau-Volumina aufgrund personeller und materieller Ressourcen nicht vollständig im geplanten Zeitraum umgesetzt werden können. Der aktualisierte Zeitplan wirkt sich auch auf die geplante Generalsanierung der Strecke Hamburg–Hannover aus. Diese wird von 2026 in das erste Halbjahr 2029 verschoben. Davor wird voraussichtlich zwischen April bis Juli 2026 die Erneuerung des Stellwerkes Uelzen durchgeführt.

Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist eine Generalsanierung des Schienennetzes längst überfällig, da die Zuverlässigkeit des Netzes zunehmend schlechter wird. Zugleich



hat die Hafenwirtschaft ein existenzielles Interesse daran, dass die schienenseitige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens trotz der Baumaßnahmen gewährleistet bleibt. Der hohe Bahnanteil im Hamburger Hafen ist eine besondere Stärke, die erhalten und weiter ausgebaut werden muss. Dies hat der UVHH gegenüber der DB AG mehrfach deutlich gemacht und eingefordert.

Vor diesem Hintergrund wird eine verlängerte Vollsperrung auf nunmehr neun Monate kritisch gesehen, da davon auszugehen ist, dass dies nicht ohne Beeinträchtigung des Schienenverkehrs mit negativen Folgen für den Hafen ablaufen wird. Bereits in diesem Jahr sind auf der Strecke Hamburg–Berlin von August bis Dezember 2024 Baumaßnahmen geplant, die zu einer Vollsperrung führen. Laut DB AG sind diese Maßnahmen dringend erforderlich und nicht mit den Bauarbeiten ein Jahr später kombinierbar. Die DB AG setzt auf ein Konzept, das sich bereits im Rahmen vorheriger Sperrungen auf dem Korridor Hamburg–Berlin bewährt hat. Die Umleitung der Verkehre soll über Stendal und Uelzen sowie ergänzend über Hannover erfolgen. Die DB AG gibt auf Nachfrage des UVHH an, dass die Anbindung der Häfen eine Priorität der Planungen ist und die Belastungen für den Güterverkehr während der Bauzeit so gering wie möglich gehalten werden.

Allerdings wurde durch eine parallel dazu veröffentlichte Mitteilung der DB AG an ihre Kunden über eine „Temporäre Überlastungserklärung“ für mehrere Umleitungsstrecken in den Jahren 2025 und 2026 die Sorge vor größeren Einschränkungen im Bahnverkehr während der Vollsperrung verstärkt. Dass diese nicht ganz unberechtigt ist, bestätigt auch der Verband DIE GÜTERBAHNEN/Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. Dieser kritisiert, dass es an Kapazität für Umleitungen fehlt, sich Terminzusagen verschieben und es zu einer deutlichen Verlängerung der Sperrungen kommt.

Der UVHH wird die Sanierung der Hochleistungsstrecken kritisch begleiten und die DB AG an ihre Zusage erinnern, dass dem Güterverkehr Vorrang eingeräumt wird.

Der Bund finanziert in einem hohen Umfang die im Dezember 2023 gegründete DB InfraGO AG bei der Sanierung und Modernisierung des Schienennetzes und

der Bahnhöfe. Zudem will sich der Bund zukünftig auch an den Kosten der Unterhaltung und Instandhaltung des Schienennetzes beteiligen. Ein entsprechender Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Bundes schienewegeausbaugesetzes wurde auf den Weg gebracht. Dies verdeutlicht, dass der Erhalt und Ausbau von Schieneninfrastruktur hohe Investitionen erfordert, die allein durch die Trassenentgelte nicht finanzierbar sind. Gleiches trifft auch auf die Hamburger Hafenbahn zu. Diese ist dem Commercial-Bereich der Hamburg Port Authority (HPA) zugeordnet und soll sich durch Einnahmen selbst tragen. Hier ist ein stärkeres finanzielles Engagement der Stadt Hamburg und des Bundes dringend erforderlich, um entsprechende Voraussetzungen zu schaffen, damit mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden kann.

## **Hafenbahn**

Der im Jahr 2023 insgesamt rückläufige Umschlag im Hamburger Hafen wirkt sich auch auf den schienen gebundenen Hinterlandtransport aus. Es wurden rund 45,6 Mio. t Güter auf der Schiene transportiert. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang um 3,6 Prozent. Der Anteil des Bahnverkehrs am Hinterlandverkehr liegt bei 53,5 Prozent und nur 38,1 Prozent der Güter werden mit dem Lkw transportiert. Mit 2,5 Mio. TEU (-6,4 Prozent) wird auch die Hälfte aller Container auf der Schiene ins Hinterland transportiert.

# VIER

---

## POLITISCHE RAHMEN- BEDINGUNGEN

## **Nationale Maritime Konferenz und Nationale Hafenstrategie**

Die 13. Nationale Maritime Konferenz (NMK), die am 14. und 15. September 2023 in Bremen stattgefunden hat, war aus Sicht der Hafenwirtschaft enttäuschend. Es gab weder vonseiten des Bundes eine Zusage bezüglich einer finanziellen Aufstockung der Bundesmittel für die Häfen (sog. Hafenlastenabgeltung) noch lag die Nationale Hafenstrategie, die bereits im Koalitionsvertrag 2021 verankert ist, zur Konferenz vor. Die Strategie, die eigentlich bis Ende 2023 fertiggestellt werden sollte, wurde erst im März 2024 veröffentlicht.

Die Zeitverzögerungen bei der Veröffentlichung der Nationalen Hafenstrategie sind leider symptomatisch für viele politische und administrative Prozesse. Vom „neuen Deutschlandpakt“ ist zumindest bei der maritimen Wirtschaft nichts zu bemerken. Politische Entscheidungen dauern zu lange, die Genehmigung von wichtigen Infrastrukturprojekten dauert zu lange und die Beschaffung wichtiger Betriebsmittel – wie zum Beispiel neuer Lotsenversetzschiffe – dauert ebenfalls viel zu lange.

Inhaltlich sind bei der Nationalen Hafenstrategie für die Hamburger Hafenwirtschaft insbesondere zwei Punkte wichtig. Erstens: Der Bund muss eine stärkere Verantwortung für die Häfen übernehmen. Diese erfüllen wichtige Funktionen für ganz Deutschland und sind deshalb auch eine Aufgabe, bei der sich der Bund stärker als bisher engagieren muss, nicht nur finanziell, sondern auch politisch – zum Beispiel bei der Baggergutunterbringung. Die regelmäßigen Diskussionen über die Unterbringung von „Hamburger Baggergut“ sind ein Zeichen von Kleinstaaterei. Es geht bei der Wassertiefenunterhaltung um die Zufahrt zum größten deutschen

Seehafen. Dass diese dauerhaft gesichert bleibt, muss nicht nur im Interesse aller Länder, sondern auch und vor allem im Interesse des Bundes liegen. Deshalb darf sich der Bund bei dieser wichtigen Frage auch nicht zurückhalten, nach dem Motto „Macht das mal unter Euch aus“, sondern muss stattdessen aktiv bei den beteiligten Ländern einen positiven Beitrag zur Lösung dieser wichtigen Frage einfordern. Der zweite für die Hamburger Hafenwirtschaft wichtige Punkt ist, dass die in der Nationalen Hafenstrategie aufgeführten Projekte auch tatsächlich umgesetzt werden. In der Vergangenheit wurde zwar viel geschrieben, aber zu wenig getan. Dies muss umgekehrt werden.

Mitte März hat die Bundesregierung die Nationale Hafenstrategie beschlossen. Die Hamburger Hafenwirtschaft begrüßt die Verabschiedung der Nationalen Hafenstrategie, in der sich die Bundesregierung zu den deutschen Häfen bekennt und Strategien für die Zukunft entwickelt. Kritisch sehen wir jedoch, dass das Konzept nicht mit entsprechenden Finanzierungszusagen für den Erhalt und den Ausbau der Häfen und der Hafenhinterlandanbindungen hinterlegt ist. Hier muss dringend nachgebessert werden. Der Hamburger Hafen wird seine wichtige Funktion für die Versorgungssicherheit Deutschlands nur erfüllen können, wenn die Hafen- und Verkehrsinfrastruktur entsprechend erhalten und ausgebaut wird.

## **Hafenentwicklungsplan (HEP)**

Der Hafenentwicklungsplan orientiert sich sehr stark an der Hafenentwicklung in Antwerpen. Dies ist in Teilbereichen sinnvoll, weil Antwerpen aufgrund der Stadtnähe ähnliche Herausforderungen hat wie Hamburg; im

Bereich der Flächenpolitik ist eine Orientierung hingegen nicht zielführend, weil Antwerpen flächenmäßig eine sehr viel größere Ausdehnung aufweist als Hamburg.

Im Hafententwicklungsplan sind zwei neue Schwerpunkte verankert: Zum einen die geplante Ansiedlung von E-Commerce-Unternehmen im Hafen, zum anderen die Transformation von Teilen des Hafens zu einem Energiehafen. Beide Schwerpunkte benötigen für ihre Umsetzung Flächen. Hafentflächen sind ein knappes Gut. Deshalb sollte aus Sicht des UVHH genau geprüft werden, ob es für den Hafen wirklich einen Mehrwert bringt, Gewerbe im Hafen anzusiedeln, das sich auch außerhalb niederlassen könnte. E-Commerce-Unternehmen benötigen keine unmittelbare Nähe zum Wasser, sie benötigen noch nicht einmal eine unmittelbare Nähe zum Hafen. Auch aus beschäftigungspolitischer Sicht macht eine Ansiedlung von E-Commerce-Unternehmen im Hafen wenig Sinn, da die Löhne der Beschäftigten in der Regel knapp über dem Mindestlohn liegen und damit weit von den Löhnen von Hafentunternehmen und hafentnaher Industrie entfernt sind. Zudem ist die Standortbindung von E-Commerce-Unternehmen gering, wie derzeit am Beispiel von Amazons Luftfrachtzentrum in Leipzig erkennbar ist. Vor diesem Hintergrund sollte genau geprüft werden, ob die Ansiedlung von E-Commerce-Unternehmen im Hafen langfristig zu großen wirtschaftlichen Impulsen führt. Der Hafen sollte seinen Fokus stattdessen weiterhin auf den Seegüterumschlag, die Ansiedlung von Industrie mit Hafentbezug sowie Energieunternehmen richten.

Gemäß des neuen Hafententwicklungsplanes sollen in Hamburg künftig anstelle fossiler Energieträger vor allem Wasserstoffderivate importiert und Wasserstoff produziert werden. Die Zielsetzung, den Hafen stärker zu einem Energiehafen weiterentwickeln zu wollen, ist ausdrücklich zu begrüßen. Der Hamburger Hafen wird künftig eine noch größere Rolle als bisher für die Versorgungssicherheit der Bundesrepublik Deutschland spielen. Deshalb ist es wichtig, bei der Energieversorgung krisenresistente und resiliente Systeme auf- und auszubauen.

Die geplanten Energiehafenprojekte bieten für unsere Branche eine Vielzahl von Chancen, da nicht nur hohe Investitionen in den Hafen erfolgen werden, sondern

der Hafen zudem auch durch neue Technologien und neue Geschäftsmodelle gestärkt wird. Damit der Energiehafen zu einem Erfolg wird, müssen jedoch noch eine Vielzahl von Detailfragen geklärt werden. Im Wesentlichen geht es dabei darum, geeignete Flächen zu finden, bei denen die erforderlichen Sicherheitsabstände eingehalten werden können. Für die Energiehafenprojekte sind insbesondere Flächen in den Hafenteilen Neuhoof, Hohe Schaar, Moorburg und Harburg vorgesehen. Dabei handelt es sich in der Regel um Flächen, die in der Vergangenheit für die Mineralölindustrie genutzt wurden oder die gegenwärtig für diesen Bereich genutzt werden.

Mit Brunsbüttel, Stade und Hamburg werden künftig gleich drei Energie-Häfen entlang der Elbe ihren Betrieb aufnehmen, die per Schiff mit LNG und Wasserstoffderivaten beliefert werden. Der Anblick von Gastankern auf der Elbe wird daher künftig keine Ausnahme mehr bilden, sondern normaler Alltag im Schiffsverkehr werden. Dafür muss ein Konzept erarbeitet werden, das alle Energiehäfen entlang der Elbe und auch alle schiffsbezogenen Dienstleister insbesondere die Seeschiffsassistentzreedereien mit einbezieht.

Darüber hinaus ist es notwendig, dass die Genehmigungsbehörden personell adäquat ausgestattet werden, da durch die Energiehafenprojekte neuartige sowie technologisch und rechtlich komplexe Genehmigungsverfahren hinzugekommen sind.

Wenn all diese Fragen frühzeitig und konstruktiv geklärt werden, dann wird der Energiehafen zu einem großen Erfolg für den Standort Hamburg und darüber hinaus.

## **Hafentgeld**

Die HPA hat das Hafentgeld für Binnen- und Seeschiffe zum 1. Januar 2024 um pauschal 7,0 Prozent und die Nebentgelte um 8,0 Prozent erhöht. Im Bereich Binnenschiffahrt wurden darüber hinaus einige strukturelle Anpassungen, z. B. bei Tankschiffen, Anlagen mit Landzugang und der Kappungsgrenze für Motorleistung vorgenommen. Bei dem Hafentgeld für die Seeschiffahrt setzte die HPA eine größere Reform mit dem Ziel einer Straffung des Tarifwerkes um. Hierzu wurden die ein-

zelenen Größenkategorien der Schiffstypen zusammengefasst und die Unterscheidung zwischen Tramp- und Linienreedereien abgeschafft.

Die Bonus-/Malus-Regelungen der Umweltkategorien wurden neu ausgerichtet und der Umweltrabatt „Blauer Engel“ wegen eingestellter Neuzertifizierungen gestrichen. Aufgrund zahlreicher Probleme bei der Abrechnung der Umschlagskomponente des Hafengeldes sowohl aufseiten der HPA als auch der Reeder ist diese ersatzlos gestrichen worden. Bisher wurden viele Rabatte und Bonuszahlungen als sog. „Kick-backs“ ex-post zum Jahresende ausgeschüttet. Dies ist von mehreren Hafenkunden als schwierig für die buchhalterische Zuordnung kritisiert worden. Das System wurde daher so umgestellt, dass die Anlaufrate des Vorjahres zu einer direkten dreistufigen Ermäßigung jeder aktuellen Hafengeldabrechnung führt. Darüber hinaus musste die Vorgabe des Koalitionsvertrages nach mittelfristiger Abschaffung der Kappungsgrenze umgesetzt werden, so dass diese von 175.000 auf 200.000 Bruttoreaumzahl stieg.

Obwohl die HPA betonte, dass die reine Tarifierhöhung unter der prognostizierten Inflationsrate lag, bedeuten die realen Anpassungen in Summe für viele Hafenkunden eine Verteuerung der Anlaufkosten. Dies ist vor dem Hintergrund einer sich abkühlenden Weltwirtschaft als hinderlich für die Wettbewerbsposition in der Nordrange anzusehen. Der UVHH hat im Zuge des Anhörungsverfahrens eine kritische Stellungnahme abgegeben.

## **Zoll**

Die EU plant einen neuen Unionszollkodex (UZK), der 2032 eingeführt und ab 2037 verbindlich werden soll. Die Zollbehörden stehen vor der Herausforderung, die wachsenden Sendungsmengen des E-Commerce an private EU-Bürger/-innen zu verwalten. In 2022 wurden 890 Mio. dieser Sendungen angemeldet. Das entspricht 73 Prozent aller Importsendungen aber nur 0,5 Prozent des Importwertes. Mit dem neuen Kodex sollen Datenverarbeitung und Risikobewertung über einen einzigen Data Hub europaweit zentralisiert werden. Welche Daten erfasst und welche Vorteile der Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte in dieser Konstellation haben soll, ist

noch offen. Ebenso war die Verkürzung der vorübergehenden Verwahrung von 90 Tagen auf 3–6 Tage geplant. An die Stelle sollte ein vollwertiges Zolllagerverfahren treten. Es handelt sich zunächst nur um einen Vorschlag der Kommission. Die Wirtschaftsbeteiligten bekommen die Gelegenheit, zu den geplanten Änderungen Stellung zu nehmen. Die Erfahrungen bei der Einführung des letzten UZK haben gezeigt, dass die Kommission viele Fragestellungen im Vorfeld nicht zufriedenstellend abschätzt und eine enge Begleitung des Themas durch die Verbände nötig ist.

Auf lokaler Ebene ist eine schnelle und einfache Warenabfertigung ein entscheidender Wettbewerbsfaktor. Der Unternehmensverband ist hierzu schon seit Jahren mit dem Zoll, der Stadt Hamburg und weiteren Verkehrsverbänden in enger Abstimmung. In der näheren Vergangenheit hat der UVHH unter anderem darauf gedrängt, dass alle an der Abfertigung beteiligten staatlichen Stellen mit ausreichenden Personalkapazitäten ausgestattet werden. Die Hafengewirtschaft 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. Der Standort in der Finkenwerder Straße wurde beschlossen. Das Planfeststellungsverfahren beginnt voraussichtlich im kommenden Jahr. Das Projekt liegt derzeit im Zeitplan und soll ab 2027 für die Wirtschaftsbeteiligten zur Verfügung stehen.

Im vergangenen Jahr wurden in Hamburg größere Mengen Drogen gefunden. Da die Westhäfen den Fahndungsdruck erhöht haben, kommt es zu Verlagerungseffekten hin zu den deutschen Seehäfen. Es wurde festgestellt, dass auch verstärkt versucht wird, in den Hafenebetrieben „Innentäter“ zu rekrutieren. Dies geschieht nicht nur mit Geld, sondern auch durch Drohungen. Zoll und Landeskriminalamt haben eine gemeinsame Arbeitsgruppe gegründet, die die Strukturen der organisierten Kriminalität verstehen und bekämpfen soll.

## **Großraum- und Schwertransporte (GST)**

Die Genehmigungsbehörde der Polizei Hamburg, durch die die Transportgenehmigungen bearbeitet werden, hatte Mitte des letzten Jahres aufgrund von personellen





*Das UVHH-Präsidium führt viele Gespräche mit politisch verantwortlichen Akteuren*

Engpässen erhebliche Probleme bei der Bearbeitung von Anträgen. Bei einer gleichbleibend hohen Zahl an Anträgen führte dies zu einer deutlich längeren und inakzeptablen Bearbeitungszeit von mehreren Wochen. Von dieser Thematik waren nicht nur Transporte in den Hafen betroffen, sondern auch Unternehmen, die Kräne und schweres Baugerät innerhalb Hamburgs transportieren mussten. Durch eine schnelle Nachbesetzung der offenen Stellen und mit Unterstützung eines externen Unternehmens hat sich die Situation wieder deutlich verbessert.

Die langen Bearbeitungszeiträume für GST-Verkehr beschäftigen den UVHH bereits seit vielen Jahren in unterschiedlicher Intensität, weil dadurch der Hamburger Hafen für den Umschlag von schwerer und großvolumi-

ger Stückgutladung an Attraktivität verliert. Der UVHH engagiert sich bei diesem Thema auch in den verschiedenen Arbeitsgruppen auf Landes- aber auch Bundesebene, um gemeinsam mit den anderen Verkehrsverbänden und Behörden eine nachhaltige Lösung zu finden. Für Hamburg wird derzeit an einem System zur Priorisierung von GST-Verkehren innerhalb der Stadt und des Hafens gearbeitet. Auch wird gemeinsam mit der Hamburg Port Authority (HPA) und dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) an einem Positivnetz gearbeitet, auf dem „Standard-GST“ möglich ist und somit schneller genehmigt werden könnte. Dies gab es bereits vor rund zehn Jahren. Aufgrund von Baustellen und maroder Infrastruktur ist eine Überarbeitung des Positivnetzes für GST im Hafen und in der Stadt erforderlich.

Die Autobahn GmbH des Bundes testet seit März 2024 den Einsatz digitaler Beifahrer. Dabei werden die Fahrpläne digital anstelle einer zusätzlichen Begleitperson bereitgestellt. Auch die Bearbeitung von Genehmigungen erfolgt inzwischen tagesaktuell mit einem eigenen Prüftool zur automatisierten Fahrwegprüfung hinsichtlich Statik, Geometrie und Baustellen. Auch sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen überarbeitet werden. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) prüft, ob größere Toleranzen bei der Unterschreitung von Abmessungen und Gewichten als bisher möglich sind.

### **Einfuhrumsatzsteuer (EUST)**

Der UVHH setzt sich seit vielen Jahren dafür ein, dass auch in Deutschland – wie in vielen EU-Mitgliedstaaten bereits praktiziert – das Verrechnungsmodell (Direktsaldierung von EUST und Vorsteuer) bei der EUST-Erhebung angewendet wird. Seit mittlerweile fast 20 Jahren wird vonseiten der maritimen Verbände auf diesen eklatanten Wettbewerbsnachteil gegenüber den europäischen Häfen hingewiesen.

Auch mit der Einführung des Fristenmodells in Deutschland im Jahr 2020 wurden weder die bestehenden Wettbewerbsnachteile abgebaut noch hat sich die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Deutschland verbessert. Im Rahmen der Evaluierung hat der UVHH in einer Stellungnahme dargelegt, dass die Einführung des Fristenmodells nicht zu einer spürbaren Veränderung im Importverhalten geführt hat. Vor diesem Hintergrund hat sich der UVHH für eine schnelle Einführung des Verrechnungsmodells ausgesprochen, damit die Importbedingungen aller deutschen Seehäfen mit denen in den europäischen Nachbarländern vergleichbar sind. Die Steigerung der deutschen Importmengen durch das in anderen EU-Mitgliedstaaten bewährte Verrechnungsmodell führt zu mehr Wertschöpfung, Beschäftigung und Steuereinnahmen für die Bundesrepublik und wäre darüber hinaus ein Beitrag zum politisch geforderten Bürokratieabbau.

Im April 2024 haben die Finanzminister der Länder einstimmig beschlossen, die Einführung des Verrechnungsmodells bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer

weiter voranzutreiben. Im nächsten Schritt werden das Bundesfinanzministerium sowie eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe alle erforderlichen Maßnahmen und Gesetzesanpassungen benennen, die für eine Einführung notwendig sind.

Die Hamburger Hafenwirtschaft begrüßt, dass sich die Finanzminister aller Bundesländer auf einen gemeinsamen Weg zur Optimierung des Verfahrens der Einfuhrumsatzsteuer verständigt haben. Gleichwohl ist es erforderlich, dass auch die nächsten Schritte bis zur endgültigen Einführung des Verrechnungsmodells zügig gegangen werden.

### **Allianz Sicherer Hafen Hamburg**

Im Rahmen der „Allianz Sicherer Hafen Hamburg“ zwischen Behörden, Transportunternehmen, Hafenwirtschaft und Verbänden werden Maßnahmen gegen den Drogeneinfuhrschmuggel im Hamburger Hafen fortgesetzt, vertieft und weiterentwickelt. Die Gründung der „Allianz Sicherer Hafen Hamburg“ geht auf eine Initiative des Hamburger Hafensicherheitsgipfels zurück und soll wichtige Beiträge für mehr Hafensicherheit leisten. Die Hafenbetriebe und der UVHH bringen sich aktiv in diese neue Allianz ein.



**FÜNF**

---

UMWELTSCHUTZ UND  
NACHHALTIGKEIT

## **Energiewende und Klimaschutz**

Eine vom UVHH aktualisierte Aufstellung zu betrieblichen Energieeffizienzmaßnahmen im Hamburger Hafen zeigt, dass die Hamburger Hafenunternehmen weiterhin 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 rund 73 Mio. kWh Energie eingespart bzw. aus regenerativen Quellen oder mit emissionsarmen Technologien erzeugt und hierdurch jährlich rund 100.000 t CO<sub>2</sub> vermieden. Neben den Energieeffizienzmaßnahmen in der betrieblichen Praxis kommt dem Hamburger Hafen auch insgesamt strategisch eine Schlüsselrolle bei der Energiewende zu, da über die Häfen die für die ökologische Transformation zwingend erforderlichen nicht-fossilen Energieträger, Fahrzeuge und Energiespeicher importiert und exportiert werden und die Häfen als Logistik-Hubs für den Ausbau der Offshore-Windenergie dienen.

## **Umweltrechtliche Anforderungen an Hafenbetriebe**

Der UVHH steht zusammen mit Terminalvertretern in ständigem Austausch mit der Hamburger Umweltbehörde und der dortigen Abteilung für betrieblichen Umweltschutz. Der UVHH setzt sich für Erleichterungen bei umweltrechtlichen Anforderungen ein, die von den Hafenunternehmen entweder nicht oder nur schwer erbracht werden können, wenn diese nachweisbar keinen zusätzlichen Sicherheitsgewinn für Mensch und Umwelt bewirken.

## **Umweltpartnerschaft Hamburg**

Die Hamburger Umweltpartnerschaft ist das Bündnis zwischen dem Senat und der Hamburger Wirtschaft für freiwilligen betrieblichen Umweltschutz. Als einer der Träger der Umweltpartnerschaft setzt sich der UVHH insbesondere dafür ein, dass betriebliche Klimaschutzmaßnahmen im Hamburger Hafen umfangreicher gefördert werden. Außerdem engagiert sich der UVHH dafür, dass private Investitionen in die Energiewende und den Klimaschutz problemloser genehmigt werden. Zu diesem Zweck hat der UVHH angeregt, in der Hamburger Bauordnung festzuschreiben, dass die Errichtung und der Betrieb von Solaranlagen auf oder an Gebäuden im überragenden öffentlichen Interesse liegen, damit der Grundsatz des § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG 2023) auch im einschlägigen Fachgesetz steht und dadurch im Baugenehmigungsverfahren die Interessenabwägung in der Regel zugunsten der Solaranlage ausfällt.

## **Hamburger Energie-Scouts**

Als einer der Träger der Umweltpartnerschaft ist der UVHH Mitglied der Jury für die Wahl der Hamburger „Energie-Scouts“. Bei dem von der Handelskammer Hamburg moderierten Wettbewerb, der inzwischen auch bundesweit von allen IHKs jährlich durchgeführt wird, stellen Auszubildende aus verschiedenen Unternehmen ihre Projekte zur betrieblichen Energie- und Kosteneinsparung vor. Die Gewinner des Hamburger Wettbewerbs qualifizieren sich für den Bundeswettbewerb der Energie-Scouts in Berlin.

## Klimaschutzstärkungsverordnung

In der Hamburger Klimaschutzstärkungsverordnung werden die Photovoltaik-Pflichten von Gebäudeeigentümern und Betreibern von Kfz-Stellplätzen konkretisiert. Der UVHH hat an der mündlichen Verbändeanhörung zum Verordnungsentwurf teilgenommen und zudem eine schriftliche Stellungnahme abgegeben. Der UVHH hat insbesondere eine Gleichbehandlung von Erbbauberechtigten und Grundstücksmietern bei den Ausnahmeregelungen gefordert und eine einfachere Ausnahmeregelung für Störfallbetriebe vorgeschlagen. Außerdem wurde eine Klarstellung angeregt, dass Bereitstellungsflächen für den Fahrzeugumschlag im Hamburger Hafen nicht als Stellplatzanlagen im Sinne der Verordnung anzusehen sind. Die Inhalte unserer Stellungnahme wurden im Rechtssetzungsverfahren berücksichtigt.

## Photovoltaik im Hamburger Hafen

Hafenunternehmen, die ganz überwiegend nach dem Modell „eigenes Gebäude auf gemieteter Grundstücksfläche“ arbeiten, benötigen für Investitionen in großflächige Solaranlagen auf ihren Gebäuden langfristige Planungssicherheit in Form eines Flächenmietvertrages mit einer festen Laufzeit, die länger ist als die Abschreibungsdauer bzw. die Amortisationszeit der Solaranlage. Der UVHH hat mit der HPA ein Einvernehmen darüber erzielt, dass in Fällen kürzerer mietvertraglicher Restlaufzeiten eine Verlängerung des Flächenmietvertrages mindestens über den Zeitraum der HGB-Abschreibungsfristen für die geplante Solaranlage zu verhandeln ist. Auf diese Weise soll Planungssicherheit für die Installation von Solaranlagen auf oder an privaten Gebäuden im Hamburger Hafen hergestellt werden

*Im März 2024 lief erstmals ein großes methanolfähiges Containerschiff den Hamburger Hafen an*







---

# SECHS

## TARIFPOLITIK



## **Lohntarifvertrag Hafenarbeiter/-innen**

Der im Jahr 2022 zwischen ver.di und ZDS abgeschlossene Lohntarifvertrag hat eine Laufzeit von zwei Jahren und ist zum 31. Mai 2024 kündbar. Für das zweite Jahr der Laufzeit ab dem 1. Juni 2023 galt folgendes:

Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiter/-innen in den deutschen Seehafenbetrieben wurden tabellenwirksam um 3,1 Prozent angehoben. Zusätzlich wurden die Grundstundenlöhne tabellenwirksam um 0,30 Euro angehoben.

Eine darüber hinausgehende Lohnerhöhung erfolgte nicht, da der Gesamtumschlag nicht die Werte erreichte, die der Lohntarifvertrag für eine zusätzliche Erhöhung vorsah.

## **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/-innen zwischen dem ZDS und ver.di auf die kaufmännischen und technischen Angestellten und Auszubildenden in entsprechender Anwendung übertragen werden. Entsprechend wurde auch diesmal verfahren.

Eine vom UVHH angestrebte Vergütungsregelung für technische Angestellte im 27/40-Arbeitszeitmodell scheiterte am Widerstand ver.dis.

## **Lohntarifvertrag Logistik**

Am 17. und 19. Oktober 2023 fanden zwischen dem UVHH und ver.di Tarifverhandlungen zum Lohntarifvertrag für gewerbliche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Logistik-Unternehmen statt. Die Tarifvertragsparteien verständigten sich auf folgendes Ergebnis:

- ▶ 1. Die Stundenlöhne erhöhen sich jeweils um 1,00 Euro ab dem 1. Juni 2023.
- ▶ 2. Die Arbeitnehmer/-innen erhalten eine Inflationsausgleichsprämie in Höhe von 500 Euro.
- ▶ 3. Die Laufzeit beträgt 12 Monate, beginnend mit dem 1. Juni 2023.

## **Tarifvertrag für die Lasch- und Stauereiunternehmen**

Die Tarifvertragsparteien verhandelten am 17. und 19. Oktober 2023 außerdem über den Tarifvertrag für die Lasch- und Stauereiunternehmen. Ver.di hatte diesen Tarifvertrag am 25. Mai 2023 gekündigt und eine vollständige Aufhebung des Tarifvertrags gefordert.

Die Tarifvertragsparteien sind sich zwischenzeitlich einig, dass der Tarifvertrag nachwirkt und haben für das Jahr 2024 weitere Verhandlungen über die Inhalte und Struktur des Tarifvertrags vereinbart, um den Tarifvertrag gemeinsam zu modernisieren und weiterzuentwickeln.

## Rahmentarifvertrag für die Hafendarbeiter/-innen der deutschen Seehafenbetriebe

Auf ZDS-Ebene wurde vereinbart, dass die zentralen Tarifvertragsparteien Inhalte für mögliche Änderungen/Anpassungen des Rahmentarifvertrags und der örtlichen Sonderbestimmungen erarbeiten. Es gab Tarifgespräche über die wechselseitig identifizierten Änderungs- und Anpassungsinhalte.

Ver.di hat § 6 des Rahmentarifvertrags separat zum 30. April 2024 gekündigt. Eine Nachwirkung ist tariflich nicht vorgesehen. § 6 eröffnet die Möglichkeit, die Arbeitszeit zu flexibilisieren. Der Rahmentarifvertrag sieht vor, dass bei Beendigung des § 6 gleichzeitig die aufgrund des § 6 geschlossenen Sonderbestimmungen und die daran gebundenen betrieblichen Vereinbarungen außer Kraft treten. Auf Hamburger Ebene sind die Sonderbestimmungen über die Einführung eines Arbeitszeitkontos für Hafendarbeiter/-innen im Hamburger Hafen hiervon betroffen.

Auf Ebene des ZDS gab es Gespräche über die Möglichkeit einer Verlängerung des § 6.

Der UVHH dankt allen Vertreter/-innen der Hafengewirtschaft für die Arbeit im Sozialpolitischen Ausschuss und in den Tarifkommissionen.

*Der Umschlag von Stückgut  
ist beschäftigungsintensiv*







LIEBHERR

seaco

seaco

3/4

WYDAR

BWS BW7S





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:**

Ulfert Cornelius

**Vizepräsidenten/in:**

Michael Blach

Rainer Fabian

Jaana Kleinschmit von Lengefeld

Susanne Neiro

Torben Seebold

**Geschäftsführendes**

**Präsidiumsmitglied:**

Norman Zurke

## Sozial- politischer Ausschuss

**Vorsitzender:**

Torben Seebold

**Mitglieder:**

Michael Beyer

Mathias Dylewicz

Jaana Kleinschmit von Lengefeld

Martin Pieper

Dr. Cornelius Polter

Matthias Reichel

Arno Schirmacher

Sven Gura

Norman Zurke

## Hafenrat

**Vorsitzender:**

Thomas Friede

**Mitglieder:**

Helge Behrend

Michael Beyer

Gunther Bonz

Thomas D. Cotterell

Mathias Dylewicz

Tom Eckelmann

Klaus Ehlers

Sven Gura

Jens Gutsch

Horst Hagel

Jens Hansen

Jes-Christian Hansen

Jochen Kemme

Marco Leopold

Peter Lindenau

Hans Oestmann

Martin Pieper

Marco Schmitt

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: März 2024

## **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](mailto:info@uvhh.de)  
[www.uvhh.de](http://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)**

Dietmar Hasenpusch / UVHH Seite 43  
EVOS GmbH Seite 7  
Holger Weitzel / UVHH Seite 8, 20/21  
Ina Illing / UVHH Seite 13, 24, 29, 30, 38, 47  
Märtens Consult / UVHH Seite 32

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](mailto:info@uvhh.de)