



HAFEN HAMBURG

UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.

Jahresbericht 2018





HAFEN HAMBURG

**UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.**

Jahresbericht 2018

INHALT

VORWORT		4
EINS	Globale Rahmenbedingungen	7
ZWEI	Wirtschaftliche Kennzahlen des Hamburger Hafens	10
	<i>2.1 Umschlagsentwicklung</i>	11
	<i>2.2 Vorläufige Umschlagsentwicklung 2018</i>	15
	<i>2.3 Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung</i>	16
DREI	Ausbau der Verkehrsinfrastruktur	18
	<i>3.1 Seewärtige Zufahrt</i>	19
	<i>3.2 Straßeninfrastruktur</i>	21
	<i>3.3 Schieneninfrastruktur</i>	25
	<i>3.4 Binnenwasserstraßen</i>	26

VIER	HAFEN- UND VERKEHRSPOLITIK	28
	<i>4.1 Die Hafen- und Verkehrspolitik des Hamburger Senats</i>	29
	<i>4.2 Die Hafen- und Verkehrspolitik des Bundes</i>	33
FÜNF	UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT	36
SECHS	HAFENSICHERHEIT	40
SIEBEN	TARIFPOLITIK	42
	ORGANE UND GESCHÄFTSSTELLE	46

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

die weltweiten Rahmenbedingungen für den Handel und die Wirtschaftsentwicklung in Asien, Amerika und Europa waren 2017 sehr erfreulich. Unsere Wettbewerber insbesondere in Rotterdam und Antwerpen konnten hier von überproportional profitieren und Wachstumsraten mit allen Warenarten (Commodities) verzeichnen. Der Hamburger Hafen hat demgegenüber in 2017 erneut Umschlag an seine Wettbewerber verloren. Auch im ersten Quartal 2018 ist der Güterumschlag gegenüber dem Vergleichszeitraum 2017 nochmals um 7,5 Prozent zurückgegangen, im Containerumschlag erneut um 1,9 Prozent.

Zwar haben die Neuordnung der internationalen Reederlandschaft, das Russland-Embargo und Veränderungen der Transportstruktur in der Ostseeregion negative Auswirkungen auf den Hamburger Hafen. Diese Aspekte sind aber für die ungünstige Entwicklung des Hamburger Hafens nicht allein maßgeblich.

Auch wenn man im Hamburger Rathaus und den zuständigen Behörden dies offiziell nicht gern hört: Der Hamburger Hafen befindet sich in einer sehr schwierigen Situation, die auch „hausgemacht“ ist.

Eine wesentliche Ursache für den schwächelnden Containerumschlag ist die so dringend benötigte Fahrrinnenanpassung, mit deren Planungen in 2001 – also vor 17 Jahren! – begonnen worden ist. Ein Ende dieses Verfahrens ist immer noch nicht verlässlich absehbar. Das deut-



*Gunther Bonz,
Präsident des UVHH*

sche Planungs-, Prozess- und Verbandsklagerecht ist ein gravierendes Standorthindernis wie in keinem anderen europäischen Mitgliedstaat. Leider ist nicht zu erkennen, dass die sogenannten etablierten politischen Kräfte hier kurzfristig grundlegende Änderungen vorzunehmen bereit sind – trotz aller öffentlichen „Sonntagsreden“, in denen das Verbandsklagerecht mit seinen negativen Auswirkungen beklagt wird. Für die Rettung von Banken hat der Deutsche Bundestag Gesetze mit Milliarden-Volumen binnen 48 Stunden durch die parlamentarischen Hürden gebracht, weil der politische Wille da gewesen ist. Ein

vergleichbarer Wille fehlt leider den Politikern der großen Volksparteien hinsichtlich der dringend notwendigen Reform des deutschen Planungsrechts.

So ist in der Koalitionsvereinbarung für die neue Bundesregierung insoweit nur ein „Prüfauftrag“ vereinbart, obwohl es fundierte und EU-konforme Vorschläge von Fachkommissionen gibt, die bei entsprechendem Willen sehr schnell und einfach umgesetzt werden könnten: Einführung einer gesetzlichen Missbrauchsregelung für verspätetes Vorbringen von naturfachlichen Einwendungen, Beschränkung der richterlichen Überprüfungstiefe von Verbandsklagen durch Ergänzung von § 42 Absatz 2 VwGO sowie gesetzgeberische Klarstellung, welche Normen umweltrechtlicher Art sind, auf die sich Verbandsklagen beziehen können.

Seit über 17 Jahren fordert die deutsche Logistikwirtschaft eine Anpassung der deutschen Einfuhrumsatzsteuerregelung entsprechend möglicher EU-Standards, so wie Belgien und die Niederlande es realisiert haben. Einige Spediteure auch aus Hamburg steuern ihr Importgeschäft wegen dieser Benachteiligung mittlerweile nur noch über Rotterdam und Antwerpen mit erheblichen Ladungsverlusten für den Hamburger Hafen. Immerhin enthält die Koalitionsvereinbarung von CDU/CSU und SPD von Anfang 2018 hier endlich einen klaren Auftrag, diesen Nachteil abzuschaffen – hoffentlich wird die Änderung schnell und noch in diesem Jahr umgesetzt.

Ursachen für die unbefriedigende Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen sind unter anderem:

– Verkehrspolitik: Durch die zeitgleiche Erhöhung und Verteilung von Baustellen auf das gesamte örtliche und überregionale Straßenverkehrsnetz ist eine Koordinierung der Baumaßnahmen mit dem Ziel der Wahrung des Verkehrsflusses unmöglich. Hamburg ist Staumetropole Deutschlands, viele Spediteure und Trucker sind schon aus diesem Grunde nicht mehr bereit, Waren über den Hamburger Hafen zu leiten. Die immer aufwendigeren Genehmigungsprozeduren für Schwergutverkehre verschlimmern die Situation zusätzlich.

– Ganze Teile des Hafengebiets wie die Hohe Schaar sind teilweise von einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur über einen längeren Zeitraum abgeschnitten worden: gravierende technische Probleme beim Neubau der Rethebrücke, Baustellen im Rahmen der Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße und auf möglichen Ausweichtrassen.

– Genehmigungsverhalten der öffentlichen Verwaltung in Hamburg: In keinem deutschen – und schon gar nicht europäischen Wettbewerbshafen – wird das Immissionschutzrecht so restriktiv angewendet wie in Hamburg. So unterfallen zum Beispiel schon mit Tischtennisbällen beladene Container dem Gefahrgutrecht. Außer in Hamburg wird von keinem Terminalbetreiber in Deutschland für den Umschlag von Containern eine Löschanlage, große Abstandsregelungen oder vergleichbare Restriktionen gefordert. Ist hier das eigentliche Ziel, sogenannte Stadtentwicklung und Wohnungsbau zulasten des Hafens an und in den Hafen hinein zu entwickeln?

– Bei Verlängerung von Mietverträgen hat die HPA in den vergangenen Jahren zum Teil auf die Änderung von Vertragsinhalten zum Nachteil der Hafenunternehmen gedrängt (zum Beispiel Entschädigungsregelungen). Langwierige Verhandlungen mit entsprechenden Unsicherheiten für Unternehmen und deren Kunden sind die negativen Folgen. Mit der Stadt hat der UVHH im August 2017 eine Vereinbarung zur künftigen Entwicklung des Überseezentrums geschlossen. Gegenstand dieser Vereinbarung ist auch, dass der Mietvertrag mit der Firma Unikai auf dem Grasbrook verlängert wird. Die HPA hat bisher keine Eins-zu-eins-Verlängerung des Mietvertrages vorgenommen, stattdessen unendliche Verhandlungen. Sieht so Vertragstreue aus?

Diese Liste ließe sich fortsetzen mit Stichworten wie Probleme bei der Unterhaltsbaggerung/Entsorgungskonzept der HPA, mangelnde moderne öffentliche IT-Infrastruktur im Hafengebiet, zusätzliche Kosten durch die HPA, wie zum Beispiel die Entgelte für Hafen- und Binnenschiffe.

Wir müssen den Blick nach vorn richten, uns darauf konzentrieren, was wir hier vor Ort in Hamburg verändern können:

Es bedarf eines politischen Schulterschlusses zwischen Senat, Bürgerschaft, Hafenwirtschaft und Gewerkschaften mit dem Ziel, dem Hafen wieder den erforderlichen Stellenwert in der Landespolitik einzuräumen, den er als einer der größten Beschäftigungsträger und Steueraufkommensbereiche der Stadt erfordert. Große Hoffnungen setzen wir hier auf den neuen Bürgermeister Dr. Tschentscher und den neuen Finanzsenator Dr. Dressel. Hierzu gehört dann zwingend, dass auch das finanzielle Ausbluten der HPA beendet und ihr für die öffentlichen Aufgaben wieder die erforderlichen Haushaltsmittel dauerhaft zur Verfügung gestellt werden. Im Hamburger Hafen sind die Flächen- und Kaimauermieten schon heute die höchsten in der gesamten Wettbewerbsregion. In diesem kommerziellen Bereich erwirtschaftet die HPA Überschüsse, mit denen sie allgemeine öffentliche Infrastrukturkosten decken soll.

Wir müssen unsere Stärken weiter ausbauen, insbesondere den Eisenbahnhinterlandverkehr. Dazu gehört dann aber auch, dass die Hamburger Hafenbahn die Trassenentgelte nicht weiter erhöht, sondern gezielt Anreize vereinbart werden, um das Ladungsaufkommen zu erhöhen.

Es bedarf auch einer besseren Abstimmung für die Strategie von weiteren Maßnahmen im Bereich des Umweltschutzes. Hamburger Hafenunternehmen sind hier auch im weltweiten Vergleich führend. Der aufwendige und teure Bau von einzelnen sogenannten Landstromanlagen, die im Betrieb zudem sehr unflexibel sind, kann nicht der Weisheit letzter Schluss sein. Schon ab 2019 werden große Reedereien Containerschiffe mit 20.000 TEU einsetzen, die zu 100 Prozent mit LNG betrieben werden. Hier benötigen wir schnell Sicherheit, wie mit diesen Schiffen unserer großen Kunden auch sicherheitstechnisch verfahren werden kann.

Wir wissen nicht, ob das Bundesverwaltungsgericht noch in diesem Jahr eine Baufreigabe für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe erteilen kann oder wird. Selbst wenn dies der Fall sein sollte, haben wir noch einen längeren Weg vor uns. Umso wichtiger ist, dass wir hier in Hamburg alle Kräfte bündeln, um jetzt die erforderlichen Schritte für eine gute Zukunft des Hafens gemeinsam zu gehen.

**In diesem Sinne
Ihr**



Gunther Bonz
– Präsident –

EINS

GLOBALE RAHMEN- BEDINGUNGEN

Globale Rahmenbedingungen

Der Internationale Währungsfonds (IWF) prognostiziert eine Stabilisierung der globalen Wachstumsrate. Das weltweite reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) nahm 2017 um 3,8 Prozent zu. Für das laufende und kommende Jahr wird jeweils ein Zuwachs von 3,9 Prozent erwartet. Während die finanzpolitischen Rahmenbedingungen noch als günstig gelten, ergeben sich langfristige Risiken aus der geopolitischen Entwicklung, den protektionistischen Tendenzen und abnehmenden Produktivitätssteigerungen.

In den Entwicklungs- und Schwellenländern zeichnet sich ein insgesamt stabiles Wirtschaftswachstum ab, wobei China und Indien traditionell die höchsten Zuwächse erzielen. Die steigenden Rohstoffpreise sichern die aufgrund der politischen Rahmenbedingungen schwache russische Wirtschaft nach unten ab. Brasilien soll seine tiefe Rezession im laufenden Jahr beenden und 2019 auf den Wachstumspfad zurückkehren. Das Wachstum der Industrienationen tendiert etwas fester, wobei die Aussichten in den USA etwas positiver erscheinen als in Europa. Die Gründe hierfür liegen in der angekündigten expansiven Fiskalpolitik der Vereinigten Staaten, während viele europäische Volkswirtschaften noch mit den finanziellen Verwerfungen der letzten Wirtschaftskrise zu kämpfen haben (Quelle: Internationaler Währungsfonds – World Economic Outlook, April 2018).

Deutschlands Bruttoinlandsprodukt ist 2017 erneut überproportional gewachsen und hebt sich so vom allgemeinen Trend ab. Beschäftigung, Binnennachfrage, Wertschöpfung, Außenhandel und Haushaltsüberschuss befinden sich auf Rekordniveau. Der Außenbeitrag ist leicht negativ, weil die Importe erneut stärker gewachsen sind als die Exporte (Quelle: Statistisches Bundesamt, Januar 2018).

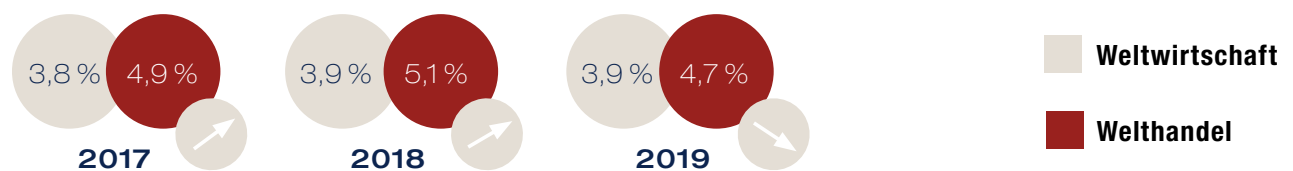
Der Welthandel konnte sich nach einigen Jahren der Schwäche erholen und wächst wieder stärker als das Welt-BIP. Der IWF schreibt diesen Trend aufgrund positiver Investitionsvorhersagen und steigenden Rohstoffpreisen auch bis 2019 fort. Trotz dieser überall guten Rahmendaten konnte der Hamburger Hafen in 2017 kein Wachstum erreichen, während die Mitbewerber vor allem in Antwerpen und Rotterdam positive Wachstumsraten verzeichnen konnten.

Während die wirtschaftlichen Kennzahlen ein insgesamt positives globales Bild zeichnen, liegen Risiken in den weltweiten politischen Rahmenbedingungen. Die Industrienationen sind intern gespalten. In den USA stehen sich Republikaner und Demokraten unversöhnlich gegenüber, während gleichzeitig die Rhetorik des Präsidenten oft eher provoziert als ausgleicht. Europa streitet erbittert über eine gemeinsame Migrationspolitik, bei der tiefe Gräben zwischen den „alten“ westlichen Ländern und den „neuen“ mittel- und osteuropäischen Mitgliedern entstanden sind. Mit dem Volksentscheid zum Brexit verliert die EU ein wichtiges Mitglied, welches durch das knappe Votum in eine innenpolitische Krise gestürzt ist. In vielen Ländern und Regionen erhalten Bewegungen und Parteien Einfluss, die sich von der Idee einer offenen Gesellschaft abwenden möchten und einen Rückzug auf den Nationalstaat oder die Volksgruppe als vermeintlichen Schutz vor den angenommenen Mühen der Globalisierung propagieren. Selbst bei den eigentlich stabilen Rahmenbedingungen in der Bundesrepublik hat es mehr als ein halbes Jahr gedauert, bis nach der Wahl eine neue Regierungskoalition vereidigt werden konnte. Obwohl gerade die Industrienationen in besonderem Maße von der Globalisierung der letzten Jahrzehnte profitiert haben, ist bis weit in die bürgerliche Mitte der

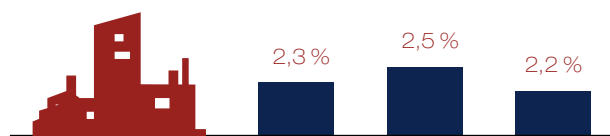
Gesellschaften die verstärkte Skepsis gegenüber einer offenen Wirtschaftsordnung festzustellen. Freihandel und offene Märkte werden zunehmend als Bedrohung aufgefasst. Es wird befürchtet, dass Migration zu niedrigeren Lohn- und Sozialstandards, Handelsabkommen zu weniger Produkt- und Verbraucherschutz und ausländische Direktinvestitionen zum Abschöpfen von Know-how führen. Der Politik fällt die schwierige Aufgabe zu, die vorhandenen Bedenken der Bevölkerung aufzunehmen, ohne dabei die populistischen Strömungen an den politischen Rändern zu stärken. Hier rächt sich, dass häufig

versucht wurde, die Globalisierung als alternativlosen Sachzwang darzustellen. Autokratische Herrscher haben traditionell freie Wirtschaftsordnungen abgelehnt, da diese zwangsläufig mit erhöhter Transparenz und kulturellem Austausch verbunden sind. In Summe ergeben sich so Hindernisse für die künftige Entwicklung von Weltwirtschaft und -handel. Den Akteuren der Hafenstadt Hamburg kommt daher die Aufgabe zu, immer wieder die positiven Effekte der Globalisierung mit ihren Chancen auf Wohlstand, Bildung und wirtschaftliche Teilhabe für alle in den Fokus zu rücken.

IWF-ZAHLEN FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTHANDEL

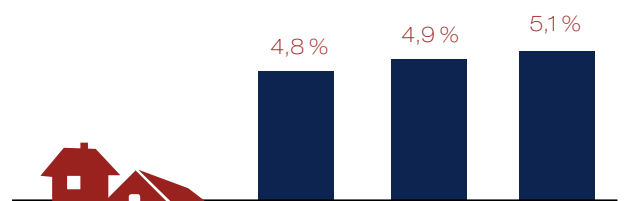


Industrienationen



	2017	2018	2019
USA	2,3 %	2,9 %	2,7 %
Japan	1,7 %	1,2 %	0,9 %
EU	2,7 %	2,5 %	2,1 %
Deutschland	2,5 %	2,5 %	2,0 %

Entwicklungs- und Schwellenländer



	2017	2018	2019
Russland	1,5 %	1,7 %	1,5 %
China	6,9 %	6,6 %	6,4 %
Indien	6,7 %	7,4 %	7,8 %
Brasilien	1,0 %	2,3 %	2,5 %

Quelle: IWF, April 2018

ZWEI

WIRTSCHAFTLICHE
KENNZAHLEN DES
HAMBURGER HAFENS

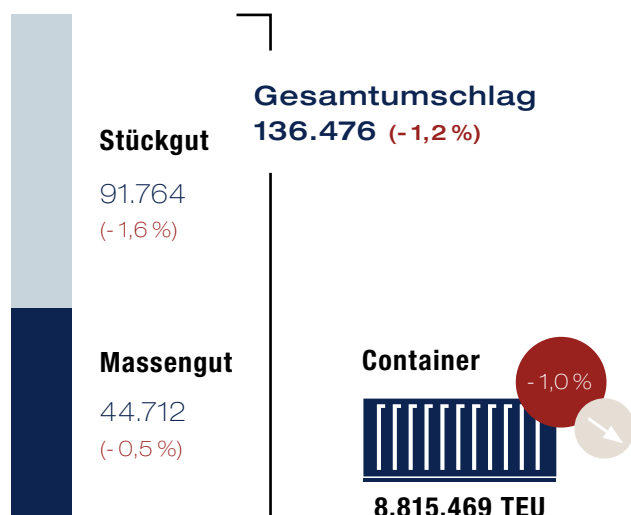
WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

2.1 Umschlagsentwicklung

Der Güterumschlag im Hamburger Hafen hat sich 2017 um 1,2 Prozent auf 136,5 Mio. t verringert. Der Containerumschlag sank leicht von 8,9 auf 8,8 Mio. TEU.

GESAMTUMSCHLAG HAFEN HAMBURG 2017

Angaben in 1.000 t



Quelle: Hamburg Port Authority

Der Handel mit China wächst moderat und steht weiterhin für rund ein Drittel des Hamburger Containerumschlags. Die anderen asiatischen Handelspartner tendierten 2017 erneut schwächer. Singapur, Malaysia und Südkorea stehen unter dem Einfluss von konjunkturellen Problemen und veränderten Strukturen bei den Routen für Transshipment-Verkehre. Auch Indien – 2016 noch auf Platz zehn der Handelspartner – leidet unter einer Wirtschaftsschwäche und ist nunmehr auf den zwölften Platz gerutscht.

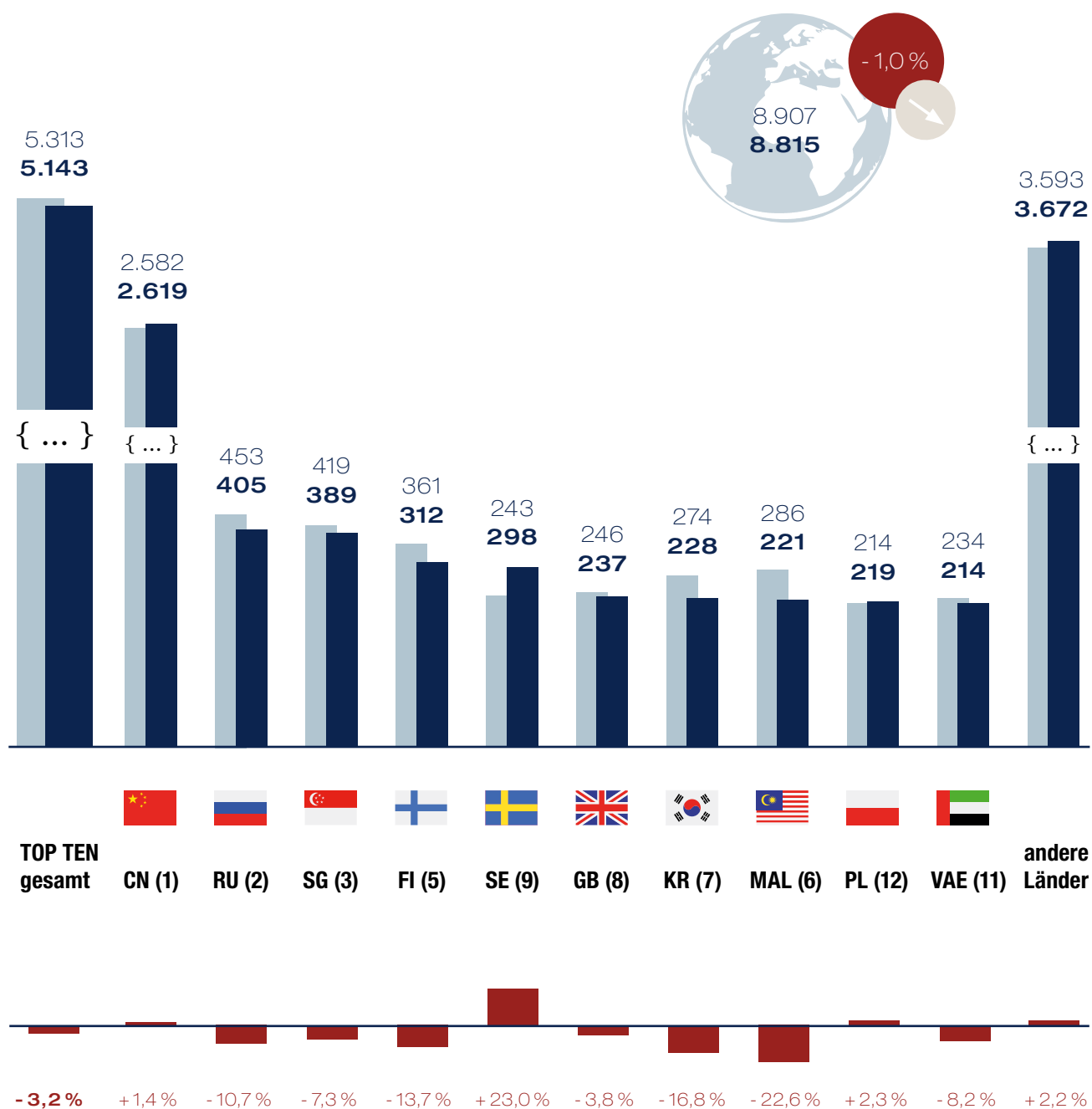
Die Bilanz für die europäischen Destinationen fällt gemischt aus. Die Verkehre mit Russland und Finnland gingen aufgrund der Sanktionen und einer veränderten Struktur der Feederrouuten sowie Direktanläufen deutlich zurück. Der Handel mit Schweden und Polen profitierte dagegen von einer Umstellung der Fahrpläne. Auch Großbritannien konnte sich so um zwei Plätze gegenüber 2016 verbessern. Dies verdeutlicht den Einfluss, den der harte Wettbewerb in der Nordrange auf die Feeder Mengen hat.

Veränderungen in den Liniendiensten der Allianzen haben auch zu einem Einbruch der Verkehre mit der Ostküste der USA geführt. Die Vereinigten Staaten sind dadurch auf Platz elf abgerutscht und erstmals seit 2011 nicht mehr in den Top Ten vertreten. Den zehnten Platz nehmen nun die Vereinigten Arabischen Emirate ein.

Der Vergleich mit den Zahlen der Vorjahre zeigt die erhöhte Schwankungsbreite bei vielen Destinationen sowie die Bereitschaft der Reeder, Fahrpläne und damit Mengen kurzfristig anzupassen. Das hohe Loco-Aufkommen der Metropolregion Hamburg erweist sich als stabilisierender Faktor im Containerumschlag.

DIE ZEHN WICHTIGSTEN HANDELSPARTNER IM CONTAINERVERKEHR

Container 2016 Container 2017 Angaben in 1.000 TEU



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



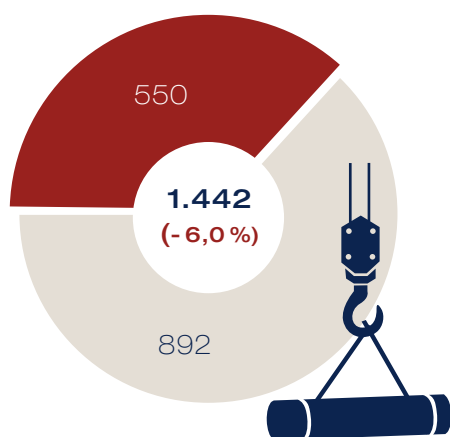
*Seit mehr als 50 Jahren prägt
der Container den globalen Handel.*

Der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut und RoRo-Ladung hat 2017 abgenommen. Hierbei spielt auch die Schließung eines Stückgutterminals zum Jahresanfang eine Rolle, die durch die HPA nicht hinreichend koordiniert wurde. Auch deshalb ist ein Teil der von diesem Terminal bisher umgeschlagenen Ladung nach Bremerhaven abgewandert. Auf der Wareenseite zeichnet sich eine erhöhte Ungleichheit ab. Die Importe von Papier und Projektladung haben deutlich zugenommen. Gleichzeitig sind die Exportmengen bei Stahl, Maschinen und Anlagen sowie Kraftfahrzeugen spürbar zurückgegangen.

Die Mengen beim Massengutumschlag sind 2017 nahezu stabil geblieben. Bei den Sauggütern waren Rückgänge beim Import von Ölfrüchten und dem Getreideexport zu verzeichnen. Im Segment Flüssigladung entwickelten sich die Versand- und Empfangsmengen der Mineralölprodukte gegenläufig. Der Bereich Greifergut konnte aufgrund starker Importe von Kohle und Erzen sowie gesteigener Ausfuhren von Düngemitteln zulegen.

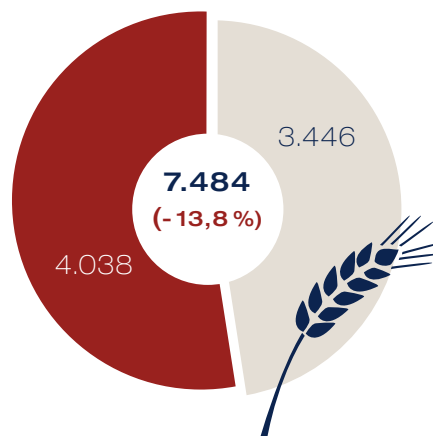
UNIVERSALHAFEN HAMBURG: WICHTIGE GÜTERGRUPPEN IM NICHT-CONTAINERISIERTEN UMSCHLAG

■ Import ■ Export Angaben in 1.000 t



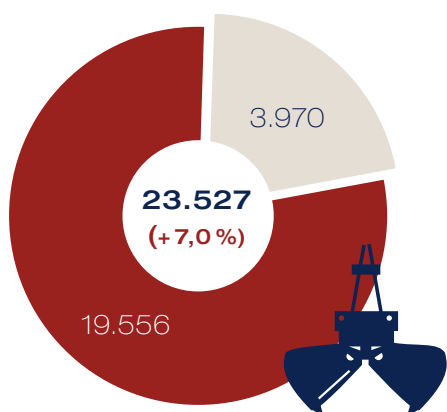
Konventionelles Stückgut:

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



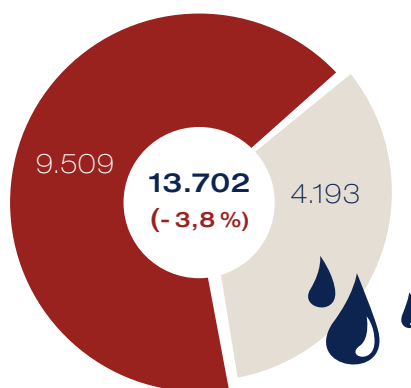
Sauggut:

u. a. Ölfrüchte, Getreide



Greifergut:

u. a. Erze/Abbrände, Kohle/Koks, Düngemittel, Baustoffe, Schrott



Flüssigladungen:

u. a. Mineralölprodukte, Rohöl

Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V.

2.2

Vorläufige Umschlagsentwicklung 2018

Der Gesamtumschlag ging im ersten Quartal 2018 um 7,5 Prozent auf 32,7 Mio. t zurück. Besonders betroffen waren die Umschlagsmengen in allen Massengutsegmenten, die sich insgesamt um 18,2 Prozent auf zehn Mio. t verringert haben. Der Stückgutumschlag ging leicht auf 22,7 Mio. t zurück, wobei das für den Universalhafen wichtige konventionelle Stückgut um 14,3 Prozent auf 370.000 t zulegte. Im Containerverkehr wurden 2,2 Mio. TEU umgeschlagen. Dies sind 1,9 Prozent weniger, als im Vorjahreszeitraum.

Die Einflussfaktoren für die Umschlagsentwicklung sind vielfältig. Der Massengutumschlag ist abhängig von Ern-

tezyklen, Rohstoffpreisen und die Energiewende von fossilen Brennstoffen zu regenerativen Energien. Die Stückgutzahlen sind abhängig vom Infrastrukturzustand besonders von Elbe und Nord-Ostsee-Kanal. Alle Umschlagsarten werden durch das Niveau der Weltwirtschaft und der politischen Weltlage mit Sanktionen und Handelskonflikten mitbestimmt.

Der Blick auf das erste Quartal 2018 lässt keine seriöse Prognose für das Gesamtjahr zu, da nicht absehbar ist, wie sich die internationalen Rahmenbedingungen in Politik und Welthandel entwickeln werden.

Der Umschlag von Ölfrüchten und Getreide hat für den Universalhafen Hamburg eine große Bedeutung.



2.3

Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung

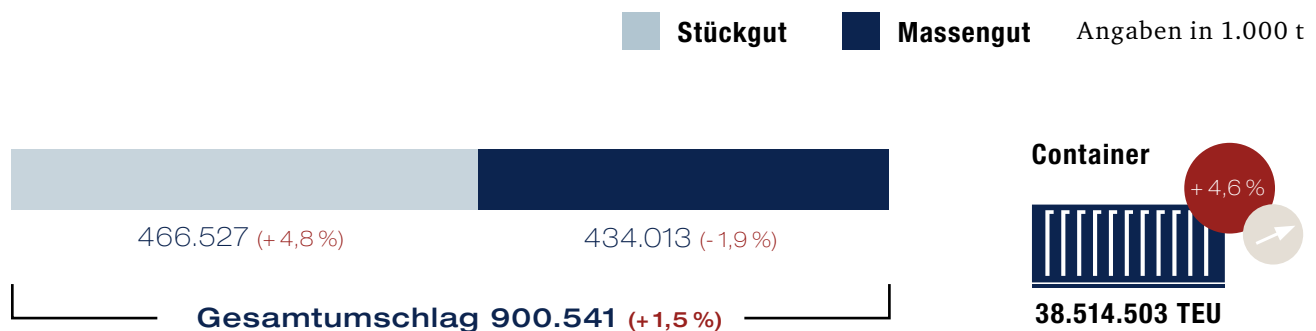
Die Häfen der Nordrange haben im vergangenen Jahr unterschiedlich von der Erholung der Umschlagszahlen profitiert. Der Massengutbereich ist erneut durch insgesamt rückläufige Mengen gekennzeichnet. Der europaweite Ausbau regenerativer Energien dämpft die Nachfrage nach fossilen Brennstoffen, während der Umschlag von Agrarrohstoffen mit den Erntezyklen periodisch schwankt. Von den Zuwächsen im Stückgutumschlag konnten vor allem Antwerpen und Rotterdam profitieren. Besonders deutlich ist der Anstieg der Containermengen durch die verstärkte Nutzung neuer Terminalkapazitäten, sodass Rotterdam seine Position als Marktführer in der Nordrange weiter ausbauen konnte.

In der Zahlenentwicklung spiegeln sich auch Ungleichgewichte in den nationalen Politikmustern wider. Die Niederlande und Belgien fördern den Infrastrukturausbau stärker und haben weniger schwerfällige Planungs- und Genehmigungsverfahren. Auch die Umweltschutz-

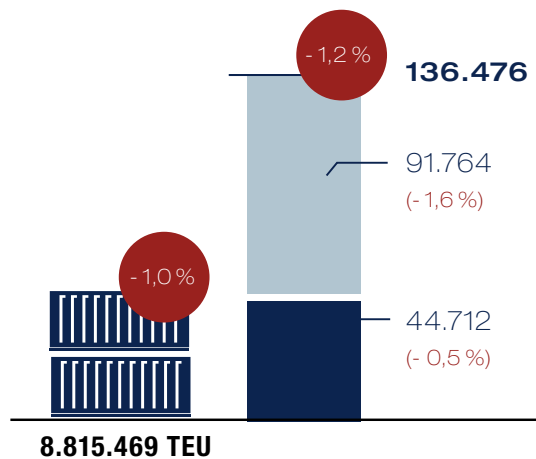
organisationen nehmen eine gesamtgesellschaftlich verantwortungsvollere Haltung ein und ermöglichen so einen konfliktärmeren Interessenausgleich. Weiterhin wird die Logistik konsequent als Schlüsselindustrie aufgefasst und alle Möglichkeiten des Bürokratieabbaus genutzt. Während zum Beispiel die Bundesbehörden seit Jahren intern abstimmen, ob die EU-Erleichterungen der Vorverauslagung bei der Einfuhrumsatzsteuererhebung möglich sind, wirbt Rotterdam in Deutschland sehr erfolgreich mit den Liquiditätsvorteilen der Fiskalvertretung und konnte so signifikante Warenströme an sich binden. Die Politik ist dringend aufgefordert, die verkehrlichen und ordnungspolitischen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass den deutschen Seehäfen ein unverzerrter Wettbewerb um die Transportmengen der Nordrange ermöglicht wird.

Zudem muss die Hamburger Hafenpolitik neu ausgerichtet werden. Kundenorientierung, Senkung der HPA-bedingten Kosten, Verkehrsfluss- statt Staupolitik, die schnellstmögliche Realisierung der Fahrrinnenanpassung und keine Verdrängung von Umschlagsaktivitäten durch heranrückende Wohnbebauung – dies sind nur einige der zu lösenden Herausforderungen.

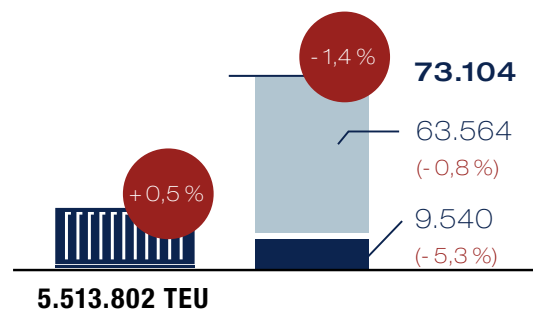
SEEGÜTERUMSCHLAG IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE 2017



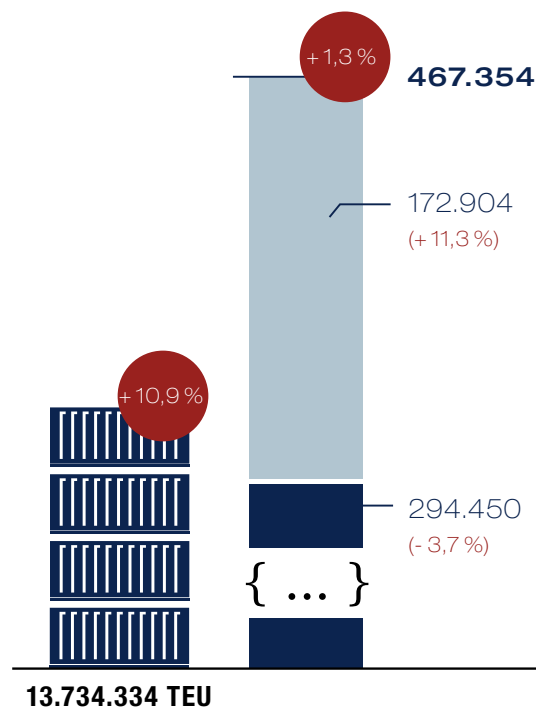
Umschlagsergebnisse im Vergleich



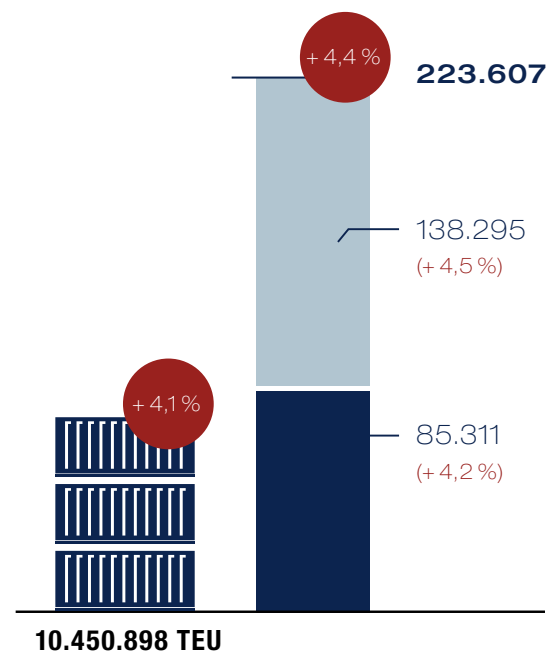
Hamburg



Brem. Häfen



Rotterdam



Antwerpen

Quelle: Hafenverwaltungen

DREI

AUSBAU DER VERKEHRS- INFRASTRUKTUR

3.1 *Seewärtige Zufahrt*

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

Im Jahr 2017 liefen insgesamt 1.036 außergewöhnlich große Fahrzeuge (AGFs) mit einer Länge von mehr als 330 Metern und/oder einer Breite von mehr als 45 Metern den Hamburger Hafen an, davon 951 Containerschiffe. Damit verzeichnet der Hamburger Hafen im Vergleich zum Vorjahr (1.035 AGFs) einen konstanten Anlauf dieser Art von Schiffen. Besonders hervorzuheben ist, dass die Zahl der Ultra Large Container Vessels (ULCV) in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Im Jahr 2017 wurden in Hamburg allein 102 Anläufe im Größensegment größer als 18.000 TEU gezählt. Das ist ein Plus von über 52 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (67 Schiffe).

Mitte März 2018 hat mit der „CMA CGM Antoine de Saint Exupéry“ das bisher größte Containerschiff in Hamburg festgemacht. Das neue Flaggschiff der Reederei CMA CGM hat eine Länge von 400 Metern, eine Breite von 59 Metern und eine Ladekapazität von 20.776 TEU. Bei diesem Erstanlauf wurden rund 7.000 TEU gelöscht und 4.000 TEU geladen. Dies unterstreicht erneut die rasanten Größenentwicklung der Schiffe und die dringende Notwendigkeit der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe.

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat im November und Dezember 2017 die noch verbleibenden Klagen gegen die Planfeststellungsbeschlüsse für die Fahrrinnenanpassung in Unter- und Außenelbe verhandelt. Die Klagen der Städte Cuxhaven und Otterndorf, der Elb- und Küstenfischer sowie von Privatpersonen wurden abgewiesen. Die Klagen der Jagdverbände konnten durch einen Vergleich erledigt werden.

Parallel haben die Vorhabensträger die vom BVerwG am 9. Februar 2017 dargelegten Mängel am Planungsverfahren bearbeitet. In der mündlichen Verhandlung im Dezember 2016 hinterfragte das Gericht, inwieweit ein Anstieg des Salzgehaltes Einfluss auf den Schierlingswasserfenchel haben wird. Des Weiteren wurde die „Doppelverwertung“ der geplanten Kohärenzmaßnahme „Kreetsand“ als „Standard- und als Kohärenzmaßnahme“ kritisiert.

Eine von den Vorhabensträgern beauftragte erneute Untersuchung bestätigt noch einmal, dass eine moderate Verschiebung der Salzwassergrenze keine Auswirkungen auf die Entwicklung des Schierlingswasserfenchels hat. Außerdem haben die Vorhabensträger ein Gutachten für eine Abgrenzung von Standard- und Kohärenzmaßnahmen in Auftrag gegeben. Parallel wurde eine neue Ausgleichsfläche auf der „Billwerder Insel“ für den Schierlingswasserfenchel als Kohärenzmaßnahme gefunden. Die Ergebnisse sind in ein drittes Planergänzungsverfahren eingeflossen, deren Unterlagen Anfang März 2018 für einen Monat öffentlich ausgelegt wurden. Die Träger öffentlicher Belange, zu denen auch die Naturschutzverbände gehören, haben ihre Einwendungen abgegeben.

Auf großes Unverständnis in Hamburg stieß ein im August 2017 vorgelegter Verordnungsentwurf für ein neues Naturschutzgebiet „Niedersächsischer Mündungstrichter der Elbe“ durch den niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN). Durch das geplante Naturschutzgebiet verläuft die Fahrrinne der Elbe. Eine Umsetzung des Vorhabens hätte sich nachteilig sowohl auf das Projekt Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe als auch auf die Unterhaltungsbaggerung auswirken können. Die wirtschaftlichen Folgen für den Hafenstandort Hamburg wären erheblich.

Auf Initiative des UVVH haben die Hamburger Verkehrs- und Wirtschaftsverbände sowie die Handelskammer Hamburg in einem gemeinsamen Positionspapier an die niedersächsischen Umwelt- und Wirtschaftsminister appelliert, die Planungen zur Ausweisung eines Naturschutzgebietes im Mündungsbereich der Elbe auszusetzen und gemeinsam mit den Anrainerländern Schleswig-Holstein und Hamburg nach einer einvernehmlichen Lösung zur Vereinbarkeit von Wirtschafts- und Naturschutzinteressen zu suchen. Die gemeinsame Intervention war erfolgreich und das laufende Verfahren wurde durch ein Moratorium ausgesetzt.

Nord-Ostsee-Kanal

Positiv hat sich im Jahr 2017 die Schifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) entwickelt. Mit 30.269 Passagen und einem Plus von 3,4 Prozent konnte der Negativtrend der letzten beiden Jahre gestoppt werden. Auch wurde mit rund 87 Mio. t deutlich mehr Tonnage als im Vorjahr transportiert.

Nachdem beide Schleusenammern in Kiel nach einer Bauwerksüberprüfung wieder dem Schiffsverkehr uneingeschränkt zur Verfügung gestellt wurden, war der Kanal im zweiten Halbjahr 2017 eine verlässliche Alternative zur Skagen-Route. Ein störungsfreier und verlässlicher Betrieb des NOK führt automatisch zu steigenden Verkehrszahlen und stellt einen nicht zu unterschätzenden Wettbewerbsvorteil für den Hamburger Hafen dar.

Ein leistungsfähiger Nord-Ostsee-Kanal ist eine wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen.



Leider kam es im Februar 2018 aufgrund eines technischen Defektes zu einem Unfall, bei dem ein Containerschiff mit hoher Geschwindigkeit gegen das Schleusentor bei Kiel-Holtenau prallte und es schwer beschädigte. Die Große Schleuse Süd in Kiel-Holtenau musste für mehrere Wochen gesperrt werden. Der Kanal blieb über die Nordkammer noch befahrbar.

Vor dem Hintergrund häufiger Unfälle sollten alle Möglichkeiten ausgelotet werden, um die Umsetzung aller am NOK geplanten Baumaßnahmen, wie zum Beispiel Schleusenneubau sowie die Verbreiterung und Vertiefung, zu beschleunigen und noch vor 2028 fertigzustellen.

Allerdings zeichnen sich beim Bau der fünften Schleuse in Brunsbüttel Probleme mit dem Verankerungssystem und Kampfmittelverdachtsflächen ab. Zudem gibt es Vertragsstreitigkeiten. Dies wird zu Verzögerungen führen, die sich auf den Fertigstellungstermin auswirken werden. Die ursprünglich kommunizierte Inbetriebnahme der Schleuse Ende 2020 und die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme in 2021 werden nicht mehr realisierbar sein.

3.2 *Straßeninfrastruktur*

Der Straßengüterverkehr ist 2017 wieder gestiegen und wird auch in den folgenden Jahren von den insgesamt positiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen profitieren. In der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeiteten Mittelfristprognose 2017/2018 wird erwartet, dass der Straßengütertransport im Jahresdurchschnitt von 2019 bis 2021 voraussichtlich um 0,2 Prozent pro Jahr im Aufkommen und 0,4 Prozent pro Jahr in der Leistung steigen wird. Damit wird auch in den nächsten Jahren der Straßengüterverkehr seine Marktposition weiter ausbauen.

Zeitgleich wird überall in die Sanierung und den Ausbau der Straßeninfrastruktur investiert, um die Versäum-

nisse der Vergangenheit aufzuholen. Wie in den vergangenen Jahren auch, entfielen zwei Drittel aller Staus auf Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg. Gemessen an der Länge des Autobahnnetzes sind die Stadtstaaten Hamburg und Berlin erwartungsgemäß Spitzenreiter (ADAC Staubilanz, 2017). Steigende Einwohnerzahlen in der Metropolregion Hamburg, mehr Mobilität durch steigende Kfz-Zulassungszahlen und hohe Baustellendichte führen zu Staus. Diese haben nicht nur hohe wirtschaftliche Kosten zur Folge – in Hamburg sind es etwa 3,5 Mrd. Euro pro Jahr –, sondern führen auch zu vermeidbaren Emissionen (INRIX Traffic Scorecard, 2018).

Grundsätzlich begrüßt der UVHH jegliche Investitionen, die der Instandsetzung und dem Ausbau der Straßeninfrastruktur dienen. Jedoch hat sich in den letzten Jahren die Zahl der auf das gesamte Straßennetz verteilten Baustellen so stark erhöht, dass eine Koordinierung aller geplanten und ungeplanten Baumaßnahmen mit dem Ziel der Wahrung eines Verkehrsflusses gar nicht mehr möglich ist. Dadurch hat sich die Verkehrssituation in Hamburg spürbar verschlechtert und ist für die Logistikunternehmen nicht länger wirtschaftlich tragbar. Ein paralleles Bauen an allen wichtigen Verkehrsachsen in Hamburg führt zum Verkehrschaos. Jeweils nur eine der drei Nord-Süd-Achsen baustellenfrei zu halten, reicht bei dem heutigen Verkehrsaufkommen als einzige Redundanz nicht mehr aus. Gemeinsam mit zwei weiteren Hamburger Verbänden hat der UVHH die Einrichtung eines „Runden Tisches Verkehr“ vorgeschlagen, an dem BWVI, LSBG, HPA, Polizei sowie die Hamburger Verkehrsverbände mitwirken, um über Maßnahmen in einem zeitlich deutlich früheren Stadium zu diskutieren. Der Hafen- und Logistikstandort Hamburg ist auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen.

Ausbau der A7

Die Arbeiten an der A7 nördlich des Elbtunnels verlaufen größtenteils planmäßig. Der Abschnitt von der Landesgrenze bis Bordesholm wird bis Ende 2018 fer-

tiggestellt. Verzögerungen gibt es beim Deckelbau in Schnelsen. Die Gesamtfertigstellung ist bis voraussichtlich Mitte 2019 vorgesehen. Der erste Teil des Deckels in Stellingen soll aktuell zum Jahreswechsel 2018/2019 in Betrieb genommen werden. Für den Deckel Altona läuft das Planfeststellungsverfahren. Der Ersatzneubau der Langenfelder Brücke wird Ende 2018 fertig sein. Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Erweiterung der A7 nördlich des Elbtunnels bis 2025 abgeschlossen ist. Zukünftig sollen alle drei Deckel von der Leitzentrale des Elbtunnels gesteuert werden. Für diese neue Aufgabe wird die Betriebszentrale baulich erweitert. Inwieweit dieser Abschnitt auch von Gefahrguttransporten befahren werden kann, wird derzeit noch untersucht. Der UVHH hält dies für zwingend erforderlich, um eine Führung dieser Transporte durch das Stadtgebiet zu verhindern.

Mit der achstreifigen Erweiterung der A7 südlich des Elbtunnels im Bereich der Hochstraße Elbmarsch (K20) wird voraussichtlich 2019 begonnen. Bereits in diesem

Jahr hat die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH DEGES mit vorbereitenden Maßnahmen, wie die Sanierung der Megastützen, begonnen. Die Gesamtfertigstellung ist für das Jahr 2024 geplant.

An der K30 – die Einfahrtsrampe in den südlichen Elbtunnel – haben Untersuchungen große Schäden am Bauwerk mit dringendem Handlungsbedarf ergeben, sodass dieses komplett ersetzt werden muss. Mitte 2018 wird mit den vorbereitenden Baumaßnahmen gestartet, sodass mit dem eigentlichen Ersatzneubau Ende 2018/Anfang 2019 begonnen werden kann. Während der Bauzeit bleibt der Betrieb von sechs Fahrspuren erhalten, um den Verkehr so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Im Jahr 2023 soll die Erneuerung abgeschlossen sein.

*Brückenhochzeit der neuen
Langenfelder Brücke (A7).*



A26 Ost – Hafenpassage

Die A26 Ost soll die Autobahnen A1 und A7 verbinden und weitgehend durch Industrie- und Hafengebiete und in der + 1-Ebene oberhalb der Hafenstraßen verlaufen. Im Bereich östlich des Reiherstieges soll die Autobahn abtauchen und die Gleise des Fern-, Nah- und Güterverkehrs und die B4/75 sowie angrenzende Siedlungsbereiche unterqueren. Es ist vorgesehen, dass der ursprünglich geplante Deckel Finkenriek mit einer Länge von 390 Metern im Sinne der dortigen Bewohner auf eine Länge von knapp 1.500 Metern als Wilhelmsburger Deckel verlängert wird. Allerdings steht noch die notwendige Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums aus.

Im Bereich Hamburg-Stillhorn wird die A26 Ost über ein neues Autobahndreieck an die A1 angebunden. Dafür soll die bisherige Anschlussstelle (AS) Stillhorn an die A26 verlegt werden. Von Seiten der Planer wird der Bau einer Anschlussstelle Otto-Brenner-Straße favorisiert. Aus Sicht der dort ansässigen Hafenwirtschaft ist es dringend erforderlich, dass zwischen der Anschlussstelle Hohe Schaar (A26) und der A1 eine weitere Möglichkeit zur Auf- und Abfahrt auf die A26 geschaffen wird. Auch wird eine Sperrung der Kornweide für den Lkw-Verkehr abgelehnt.

Die Realisierung der Autobahn erfolgt in drei Abschnitten von der A7 in Richtung Osten. Für den ersten Abschnitt Moorburg läuft das Planfeststellungsverfahren bereits seit 2017. Für den Abschnitt Hafen soll das Verfahren noch in diesem Jahr beginnen. Daran anschließend wird für den letzten Abschnitt Wilhelmsburg das Planfeststellungsverfahren voraussichtlich 2019 beginnen.

Straßen und Brücken im Hafen

Die HPA hat Ende 2017 in ihrem Straßenverkehrsbericht die Entwicklung des Verkehrs im Hauptstraßennetz des Hamburger Hafens der Jahre 2012 bis 2016 ausgewertet. Der Straßenverkehr im Hafen ist erwartungsgemäß durch einen hohen Lkw-Anteil von über 20 Prozent ge-

prägt, allerdings bestimmt der Pkw-Verkehr die Peaks. Die Fahrleistung im Hafen ist von 2012 bis 2016 um neun Prozent gestiegen. Rund 97 Prozent des Lkw-Verkehrs im Hamburger Hafen fand von montags bis freitags statt. Seit 2013 sind stetige Rückgänge des CO₂-Ausstoßes erkennbar, da der Anteil emissionsärmerer Fahrzeuge steigt. Dies deckt sich auch mit der bundesweiten Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr. Der Anteil der Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 6 und EEV lag 2017 bei rund 67 Prozent. Etwa 28 Prozent der Fahrleistung wird mit Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro 5 und nur noch 4,5 Prozent in den Schadstoffklassen Euro 1 bis Euro 4 zurückgelegt.

Auch auf dem Hauptstraßennetz des Hamburger Hafens kam es vorwiegend baustellenbedingt zu Staus. Gemessen wurden rund 1.700 Staustunden im Jahr 2016, was in etwa dem Wert des Vorjahres entspricht. Die Dauer der Vollsperrungen (inklusive Sperrung beweglicher Brücken) betrug insgesamt circa 2.100 Stunden und stieg somit um etwa 13,1 Prozent an. Bei den Teilsperren lag die Summe aller Einzelsperren bei insgesamt 9.800 Stunden.

Rund eineinhalb Jahre nach Inbetriebnahme der Rethelklappbrücke für den Straßenverkehr wurde Ende 2017 die neue Bahnklappbrücke offiziell für den Verkehr freigegeben. Die Bahnklappbrücke verbindet den Hafenbahnhof Hohe Schaar mit den Hafenbetrieben in Neuhof sowie dem Containerterminal Tollerort. Mit der Freigabe ist der Bau der Doppelklappbrücke über die Rethel abgeschlossen. Jetzt erfolgen die Verbreiterung der Fahrtrinne um 20 Meter auf 64 Meter und der Rückbau der alten Hubbrücke. Die HPA investierte rund 200 Mio. Euro in die Doppelklappbrücke. Mit der Trennung von Straßen- und Bahnverkehr sollen lange Wartezeiten an der Brücke der Vergangenheit angehören. Allerdings wird sich dies erst in der Praxis beweisen müssen.

Mit dem Neubau der Bahnbrücke-Kattwyk wird die bestehende Kattwykbrücke, die derzeit von der Bahn und dem Straßenverkehr gleichzeitig befahren wird, künftig nur noch vom Straßenverkehr genutzt. Dadurch verbessert sich der Verkehrsfluss im Hafen und hilft gleichzeitig, die



aus den 70er Jahren stammende Kattwykbrücke zu erhalten. Die Kattwykbrücke verbindet den westlichen und östlichen Hafen und ist eine Alternative zur Haupthafenroute über die Köhlbrandbrücke. Die neue Bahnbrücke wird nördlich der alten Brücke ebenfalls als Hubbrücke gebaut. Neben dem eigentlichen Brückenbau ist auch ein Umbau des Verkehrsknotenpunktes Kattwykstraße/Kattwykdamm mit Straßen- und Bahnüberführungen erforderlich. Die Fertigstellung ist im Jahr 2020 geplant.

Die aus dem Jahr 1933/1934 stammende genietete Stabbogenbrücke über den Veddelkanal bestehend aus zwei Fahrspuren und einem Gleis muss aufgrund ihres schlechten Zustandes komplett erneuert werden. Aktuell ist die Veddelkanalbrücke bereits abgelastet und darf nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden. Geplant ist ein vollständiger Ersatzneubau beider Überbauten inklusive der Widerlager, beginnend Ende 2018. Die HPA investiert rund 35 Mio. Euro in den Neubau, dessen Fertigstellung Mitte 2020 geplant ist.

Hamburg ist Europas Eisenbahnhafen Nummer eins.

Seit vielen Jahren wird über einen Ersatzneubau der Köhlbrandbrücke diskutiert, da ein wirtschaftlicher Betrieb der Brücke über das Jahr 2030 hinaus nicht mehr gegeben ist. Trotz einer umfangreichen Sanierungsmaßnahme in den letzten Jahren ist die Brücke den aktuellen und künftigen verkehrlichen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Sogar die Anordnung eines Überholverbotes für Lkw wurde 2012 erforderlich. Vor diesem Hintergrund hat die HPA eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die verschiedene Varianten einer Köhlbrandquerung untersuchen soll. Dabei ist ein Tunnel als Ersatz ebenfalls Gegenstand der Untersuchung. Erste Ergebnisse sollen voraussichtlich im Jahr 2018 vorliegen und als Grundlage für die Auswahl der Vorzugsvariante dienen. Eine darauf aufbauende Machbarkeitsstudie wird dann weitere Parameter der Vorzugsvariante untersuchen. Eine Kosten-Nutzen-Bewertung wird im Anschluss und auf Basis der Ergebnisse dieser zweiten Machbarkeits-

studie erstellt. Erste in diesem Zusammenhang geäußerte Ideen über die Erhebung einer Maut für die Köhlbrandquerung lehnt der UVHH ab. Eine neue Köhlbrandquerung ist Teil der öffentlichen Infrastruktur und muss auch von der öffentlichen Hand finanziert werden. Darüber hinaus hat der UVHH bereits frühzeitig darauf aufmerksam gemacht, dass bei einer Tunnelquerung die Nutzung auch von Gefahrguttransporten sichergestellt werden muss.

3.3 *Schieneninfrastruktur*

Nach den Mengenrückgängen im Jahr 2016 musste der Schienengüterverkehr auch im Jahr 2017 leichte Verluste von 0,4 Prozent hinnehmen. Insgesamt wurden rund 362 Mio. t Güter auf dem deutschen Schienennetz transportiert (Quelle: BWVI, Mittelfristprognose, 2017/2018). Der Rückgang ist zum Teil auf unwetterbedingte Ausfälle im Schienenverkehr und auf die für mehrere Wochen gesperrte Rheintalbahn bei Rastatt zurückzuführen. Infolgedessen mussten Güterzüge weiträumig umgeleitet werden oder fielen aus. Durch diese Sperrung sind zudem Transporte auf den Lkw und zum Teil auf das Binnenschiff verlagert worden.

Für dieses Jahr wird bei der Bahn von einer positiven Entwicklung ausgegangen, da einer erwarteten zunehmenden Transportnachfrage nur begrenzte Kapazitäten bei den Verkehrsträgern Straße und Binnenwasserstraße gegenüberstehen. Im Jahr 2018 wird ein Zuwachs von 1,1 Prozent im Aufkommen und 1,5 Prozent in der Leistung erwartet. Für 2019 bis 2021 sind Zuwächse in Höhe von jährlich 0,2 Prozent im Aufkommen und 0,4 Prozent in der Leistung prognostiziert.

Wie sich die von der Bundesregierung angekündigte Halbierung der Trassenpreise auf die künftige Entwicklung im Schienengüterverkehr auswirkt, ist derzeit nicht absehbar. Eine Umsetzung ist erst für das Jahr 2019 vorgesehen, da dann auch erst die Mittel in Höhe von rund 350 Mio. Euro im Haushalt bereitgestellt sind.

In keinem Fall darf quasi im „Gegenzug“ die HPA die Trassenentgelte für das Hafenbahnnetz erhöhen. Um den Bahnanteil im Hinterlandverkehr stabil zu halten und möglichst noch zu steigern, wären Senkungen der Trassenentgelte für das Hafenbahnnetz vordringlich.

Schienenhinterlandanbindung

Im Jahr 2017 wurden im Hamburger Hafen rund 45,5 Mio. t Güter auf der Schiene transportiert. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem leichten Rückgang von 2,0 Prozent. Im Containerverkehr wurden 2,3 Mio. Boxen mit der Hafenbahn befördert (-4,1 Prozent). In den letzten Jahren wurden mehr Container mit der Bahn ins Hinterland transportiert als auf der Straße. Im Berichtszeitraum wendete sich das Blatt, die Bahn (41,5 Prozent) hat Marktanteile an den Lkw (56,3 Prozent) verloren.

Die Deutsche Bahn AG investiert trotz der leicht rückläufigen Entwicklung in ihr bundesweites Modernisierungsprogramm noch einmal rund 9,3 Mrd. Euro und damit 800 Mio. Euro mehr als im Jahr 2017. Der größte Anteil in Höhe von 5,5 Mrd. Euro fließt in die Erneuerung von Gleisen, Brücken, Tunnel und Technik. Weitere 2,6 Mrd. Euro werden in den Neu- und Ausbau von Strecken gesteckt. Auch im Norden wird massiv in Instandsetzung und Ausbau investiert. Im Jahr 2018 werden Maßnahmen in Höhe von rund 270 Mio. Euro, davon 180 Mio. Euro für das Bestandsnetz und 90 Mio. Euro für Bahnhöfe, umgesetzt. Insgesamt steht in Hamburg und Schleswig-Holstein im laufenden Jahr die Erneuerung von knapp 70 Kilometern Gleisen über 60 Weichen sowie fünf Brücken an.

Des Weiteren wurde noch in der letzten Legislaturperiode der Masterplan Schienengüterverkehr vorgestellt. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu stärken, sollen die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr bereits in diesem Jahr deutlich gesenkt werden. Dafür stehen rund 350 Mio. Euro zur Verfügung. Der Gütertransport auf der Schiene wird dadurch billiger. Darüber hinaus wird in den Ausbau der Infrastruktur sowie in die Digitalisierung

und Automatisierung von Transport- und Verladeprozessen investiert.

3.4 *Binnenwasserstraßen*

Entwicklung der Hafen- und Binnenschifffahrt

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt 2017 um 0,6 Prozent auf 222,7 Mio. t an. Der Containerverkehr per Binnenschiff nahm bundesweit um 5,3 Prozent auf 2,6 Mio. TEU zu und stieg damit zum achten Mal in Folge gegenüber dem Vorjahreszeitraum an.

Die von der Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen beförderte Menge ist laut dem Statistikamt Nord um 6,7 Prozent auf 10,7 Mio. t gesunken. Während die Zahl der umgeschlagenen Container um 1,7 Prozent auf 121.000 TEU gestiegen ist, sank der Massengutumschlag überproportional. Wie schon beim Seegüterumschlag waren auch bei der Binnenschifffahrt die Mengen bei landwirtschaftlichen Produkten und Mineralölerzeugnissen rückläufig.

Die Umschlagsentwicklung zeigt, dass die Rahmenbedingungen für die Binnen- und Hafenschifffahrt dringend verbessert und deutlicher auf die Agenda der Politik gesetzt werden müssen. Das Binnenschiff verfügt als umweltfreundlicher Verkehrsträger über freie Kapazitäten, die Straße und Schiene nachhaltig entlasten können.

Der UVHH setzt sich auch dafür ein, dass Rechtsvorschriften klar strukturiert und in der Praxis gut umzusetzen sind, damit der Verwaltungs- und Bürokratieaufwand für die Hafenunternehmen in einem angemessenen Umfang bleibt. Verbesserungspotential besteht hier beispielsweise bei der Komplexität der CDNI-Richtlinie in Bezug auf Ladungsabfälle und Waschwasser im Bereich des Massengutumschlags.

Sicherheitsvorschriften für Traditionsschiffe

Mit der Novellierung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung 2005–2010 wurde das Sicherheitsniveau in der gewerblichen Fahrgastschifffahrt für Neubauten angehoben. Gleichzeitig wurden Bestandsschutzregelungen für Altfahrzeuge eingeschränkt und umfangreiche Nachrüstungen gefordert. Das Verkehrsministerium reguliert jetzt auch die Traditionsschifffahrt. Der Leitgedanke ist dabei, dass in der entgeltlichen Personenschifffahrt – unabhängig vom Fahrzeug – ein einheitliches Sicherheitsniveau gelten soll. Der Hafenschifffahrtsverband unterstützt diese Sichtweise und hat dies mit Behörden und Politikvertretern erörtert. Im März 2018 wurde die Sicherheitsverordnung umgesetzt. Der Kompromiss zum Erhalt der Traditionsschiffe sieht Bestandsschutzregeln, ein Förderprogramm des Bundes sowie die Einrichtung einer Ombudsstelle zur Klärung von Konflikten vor.

Hafen- und Binnenschifffahrt brauchen wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen.



VIER

HAFEN- UND VERKEHRSPOLITIK

4.1 Die Hafen- und Verkehrspolitik des Hamburger Senats

HPA next

Im Berichtszeitraum wurde die HPA unter dem Titel „HPA next“ intern umstrukturiert. Es wurden unter anderem eine Spartenrechnung eingeführt, indem die Finanzierungskreisläufe für hoheitliche und privatwirtschaftliche Aufgaben getrennt wurden, und Business Units für die einzelnen Bereiche gebildet. Die Bildung von Business Units darf nach Auffassung der Hafenwirtschaft nicht zu „Inseldenzen“ innerhalb der HPA führen. Aufgabe der HPA ist und bleibt es, die Zukunfts- und Leistungsfähigkeit des Hafens zu steigern. Daran muss sich auch in Zukunft das Handeln der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Gesamtorganisation HPA orientieren. Zudem wurde mit der Flotte Hamburg GmbH & Co. KG eine neue Tochtergesellschaft gegründet, in der neben der HPA-eigenen Flotte auch die Wasserfahrzeuge von Wasserschutzpolizei und Feuerwehr sowie des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer verwaltet werden. Die Hafenwirtschaft begrüßt, dass mit dem „Pooling“ der verschiedenen stadt eigenen Flotten Synergieeffekte erzielt werden sollen, sie erwartet jedoch von der neuen Flotten GmbH, dass durch die Neuorganisation nicht in den Wettbewerb der privaten Anbieter des Hafen- und Binnenschiffahrtsgewerbes eingegriffen wird. Die Hafenwirtschaft erwartet zudem, dass durch

die Umorganisation keine zusätzlichen finanziellen Belastungen der Hafenbetriebe erfolgen. Die Hafenwirtschaft hatte in der Vergangenheit immer wieder kritisiert, dass der HPA von der Politik Aufgaben und Projekte übertragen wurden, die in keinerlei Zusammenhang mit dem Hafen stehen (zum Beispiel die Sanierung des Alten Elbtunnels). Des Weiteren sollte die Umorganisation der HPA auch dazu genutzt werden, die Effizienz der HPA zu erhöhen. Die HPA erzielt im sogenannten kommerziellen Bereich (Vermietung etc.) erhebliche Überschüsse. Hier besteht Spielraum, die Mieten künftig jedenfalls nicht weiter zu steigern. Denn im Hamburger Hafen sind die Flächen- und Kaimauermieten schon heute die bei Weitem höchsten in der ganzen Wettbewerbsregion („North Range“).

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





Entwicklung von Hafenflächen

Der Hafen braucht ausreichende Flächenreserve für seine Weiterentwicklung.

Mittlerer Freihafen/Steinwerder Süd

Für die Fläche im Mittleren Freihafen/Steinwerder Süd wurden bereits im Jahr 2009 ein Markterkundungsverfahren und im letzten Jahr ein Ideenwettbewerb durchgeführt, bei dem unter anderem auch Konzepte von UVHH-Mitgliedsunternehmen prämiert wurden.

Zurzeit ist nach wie vor unklar, was mit dieser attraktiven Hafenfläche künftig passieren soll.

Die HPA erarbeitet derzeit die Ausschreibung der Fläche ohne konkrete Nutzungsvorgabe. Im Nachgang des Ideenwettbewerbes gab es von mehreren Seiten erhebliche Kritik sowohl an dem Verfahren als auch an der Prämierung des Sieger-Konzeptes, das unter anderem auch einen Containerterminal vorsieht, für den es im Hamburger Hafen mittel- und langfristig keinen Bedarf gibt. Die Hamburger Wirtschaftsbehörde hat klarge-

stellt, dass im Rahmen dieser Flächenentwicklung kein Vollcontainerterminal entstehen und zudem der Travehafen nicht verfüllt werden soll.

In diesem Zusammenhang fordert die Hafenwirtschaft, dass eine Flächenherrichtung nach der bestehenden Systematik erfolgen muss, wonach die Stadt für die öffentliche Infrastruktur zuständig ist und anschließend die vorbereiteten Flächen an Unternehmen verpachtet.

Kleiner Grasbrook

Der UVHH hat nach schwierigen Verhandlungen mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) im letzten Jahr einen Letter of Intent (LoI) bezüglich der künftigen Nutzung der bisher vom Überseezentrum genutzten Flächen unterzeichnet. Nachdem über viele

Jahre der Kleine Grasbrook immer wieder für verschiedene städtebauliche Projekte zur Disposition stand, konnte mit dem LoI für die angrenzenden Hafen- und Industriebetriebe langfristige Planungssicherheit gewährleistet werden.

Auf den bisherigen Flächen des Überseezentrums sollen Wohnungen gebaut werden, die durch einen nördlichen und südlichen Lärmriegel von Emissionen durch den Güterverkehr und durch den Hafen abgeschirmt werden. Nach Auffassung des UVHH wurde mit dem LoI eine Lösung gefunden, die eine langfristige und verbindliche Planungsgarantie für alle im Hafen ansässigen Unternehmen bietet.

Allerdings scheint es, dass die Vereinbarung nicht von allen staatlichen Stellen zur Kenntnis genommen wurde. Senatsvertreter haben deshalb noch einmal gegenüber dem UVHH zugesichert, dass dafür Sorge getragen werde, dass alle Behörden und nachgeordnete Dienststellen der Stadt Hamburg dem Inhalt dieses LoI verpflichtet sind. Dazu gehört, dass der bestehende Mietvertrag mit dem Terminalbetreiber – so wie im LOI vereinbart – unverzüglich verlängert wird. Auch dieses Umschlagsunternehmen und seine Kunden sind auf Planungs- und Investitionssicherheit angewiesen.

Grundsteuerreform

Nach einem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 10. April 2018 ist die Grundsteuerberechnung, die derzeit in den alten Bundesländern auf der Grundlage der Einheitswerte von 1964 erfolgt, verfassungswidrig und muss daher neu geregelt werden. Das Gericht hat hierfür dem Gesetzgeber eine Umsetzungsfrist bis Ende 2019 gesetzt. Hamburg setzt sich auf Bundesebene dafür ein, dass die Grundsteuer zukünftig an der Größe der Grundstücks- und Gebäudefläche bemessen wird. Der UVHH hat gegenüber den zuständigen städtischen Akteuren darauf hingewiesen, dass für Hafengrundstücke, die naturgemäß flächenintensiv sind, Sonderregelungen gefunden werden müssen, wenn und soweit die auf die Grundstücksfläche

berechnete Grundsteuer vom Mieter des Grundstücks zu tragen ist. Der UVHH setzt sich dafür ein, dass durch die Neuregelung der Grundsteuer keine wettbewerbsrelevanten Kostennachteile für die Hafenwirtschaft entstehen.

Großraum- und Schwerverkehr

Seit vielen Jahren mahnt der UVHH Verbesserungen im Großraum- und Schwerverkehr an, die für den Hamburger Hafen von großer Bedeutung sind. Eine Verbändeinitiative hat sich bereits 2015 an die zuständigen Hamburger Behörden gewandt und auf den dringenden Handlungsbedarf mit Lösungsvorschlägen aufmerksam gemacht. Besonders problematisch erweisen sich die abgelasteten Brücken und die Vielzahl von Baustellen, die von diesen speziellen Transporten nicht passiert werden können. Dadurch wird die Genehmigung von Routen für diese Verkehre immer schwieriger und zeitlich aufwendiger, da Alternativen und Umwege geprüft werden müssen. Bearbeitungszeiten für Transportgenehmigungen von fünf bis sechs Wochen – ohne Aussicht auf Besserung – sind nicht hinnehmbar. Dies ist keineswegs ein Hamburger Problem, dennoch sind die Auswirkungen deutlich spürbar. Seit Jahren ist das Umschlagsvolumen im konventionellen Stückgut rückläufig.

Im Sommer letzten Jahres ist der UVHH einer bundesweiten Verbändeinitiative beigetreten, deren zentrale Forderung ein verlässliches und flexibles Genehmigungsverfahren sowie eine zeitnahe Erteilung von Transportgenehmigungen beinhaltet. Adressiert an alle Verkehrsminister der Länder sollte somit auf die Dringlichkeit aufmerksam gemacht und im Interesse der deutschen Wirtschaft nach Lösungen gesucht werden. Im Wesentlichen wurde von den Ministern und Senatoren eine Unterstützung zugesagt. Dem folgte ein Katalog an Handlungsvorschlägen, der sowohl Instrumente für den schnellen Abbau der aufgelaufenen Anträge als auch weitere Maßnahmen, die auf mittlere und längerfristige Sicht einem Genehmigungsstau entgegenwirken können, beinhaltete. Für Hamburg teilte der Verkehrs-senator mit, dass das hierfür zuständige Personal weiter geschult und aufgestockt werde. Allerdings ist aufgrund

der Bauwerkszustände die Erteilung von Dauergenehmigungen in Hamburg nicht möglich. Aber auch hier investiert die Stadt Geld, um die Infrastruktur zu sanieren und zu ersetzen.

Darüber hinaus wurde im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung diese Thematik aufgegriffen. Dort heißt es: „Die Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraumtransporte werden wir beschleunigen und verbessern.“

Hafengeld

Die HPA hat das Hafengeld für Seeschiffe zum 1. Januar 2018 um durchschnittlich 1,4 Prozent angehoben. Als Neuerung wird eine Umweltkomponente auf Basis des IAPP-Zertifikats (International Air Pollution Prevention Certificate) als Bemessungsgröße für die Entgelte eingeführt. Der Anteil der BRZ-Komponente sinkt dadurch entsprechend. Die bereits vorhandenen fünf umweltspezifischen Rabattarten bleiben bestehen. Die Rabatte für außergewöhnlich große Schiffe und Transshipment sowie die Kappungsgrenze bleiben unverändert.

Der Unternehmensverband und weitere maritimen Organisationen haben die Erhöhung kritisiert, da die Verzögerungen im Infrastrukturausbau – besonders bei der Fahrinnenanpassung – keine weiteren Belastungen rechtfertigen. Unter dem Eindruck stagnierender Umschlagszahlen muss auch auf der Ebene der staatlichen Hafenentgelte für attraktive Rahmenbedingungen gesorgt werden.

Bezüglich der Reform und Ausweitung des Entgeltsystems für Hafen- und Binnenfahrzeuge innerhalb des Hafengeldes steht der Hafenschiffsverband seit etwa zwei Jahren in Gesprächen mit der HPA. Diese hat überraschend am 9. März 2018 die Einführung eines Entgeltsystems beschlossen, welches erhebliche Preissteigerungen vorsieht und schon im Einführungsjahr das Hafengeldaufkommen verdoppeln soll. Der Hafen-

schiffsverband ist von dem Vorgehen überrascht, da dieses Prozedere nicht der vertrauensvollen Zusammenarbeit der Vergangenheit entspricht. Bisher wurde die Einführung von neuen Entgelten erst nach ausführlichen Konsultationen mit dem betroffenen Gewerbe und der Suche nach einem tragfähigen Kompromiss für beide Seiten beschlossen. Inhaltlich haben wir mehrfach gegenüber den Behörden ausführlich Stellung genommen und viele kritische Punkte aufgeworfen, die in dem beschlossenen Hafengeld nicht berücksichtigt wurden. Ohne eine Akzeptanz der gewerbespezifischen Anmerkungen wird keine marktneutrale Einführung des Hafengeldes gelingen und sich auch keine finanzielle Entlastung der HPA einstellen können. Der Hafen ist schon jetzt mit einem intensiven Wettbewerbsumfeld konfrontiert, sodass der interne Konsens aller Akteure in Hamburg selbstverständlich sein sollte.

Der Binnenschiffsverkehr soll nach dem Wortlaut beider Koalitionsverträge von Bund und der Hansestadt Hamburg gestärkt und gefördert werden. Gerade vor dem Hintergrund, dass die Bundesregierung die Befahrensabgaben für die Binnenschifffahrt ganz abschaffen will, ist die Preispolitik der HPA nicht akzeptabel und widerspricht auch den politischen Zielen des Hamburger Senats und der Bundesregierung.

Internetanbindung im Hafen

Die Internetverbindungen über die konventionellen Kupferkabel sind im Hafengebiet schlecht und ermöglichen nur sehr eingeschränkte Übertragungsraten, die für ausgelagerte Datensicherungen und intensiven Datenaustausch nicht ausreichen. Politik, HPA und Telekommunikationsanbieter haben die Defizite in der Breitbandversorgung des Hafens erkannt und planen hier durch einen verstärkten Ausbau gegenzusteuern. Aufgrund der Anforderungen für den Hochwasserschutz gestaltet sich der nötige Tiefbau zur Kabelverlegung aufwendig. Allerdings haben offenbar bis heute die zuständigen Senatsdienststellen keinen umfassenden Überblick über die technischen Details der im Hafen vorhandenen „öffentlichen“ Datenkommunikationsinfrastruktur und damit



auch nicht darüber, wo besonderer Handlungsbedarf besteht. Der von den Netzbetreibern im vergangenen Jahr versprochene Ausbau der Leitungen soll nun in diesem Jahr verstärkt erfolgen. Durch die erfolgreiche Verbandsarbeit konnten alle Akteure zusammengeführt und Verbesserungen in Angeboten und Verfügbarkeiten für die mittelständischen Quartiersmanns- und Lagerhaltungsbetriebe erreicht werden.

Weiterhin ist der Hamburger Hafen Pilotregion für 5G. Dies ist ein neues Netzkonzept, das Festnetz und Mobilfunk integriert, über das neue Anwendungen laufen sollen, die durch das Internet der Dinge und Industrie 4.0 entstehen. Der Test läuft zunächst ohne die Einbeziehung der Hafenunternehmen nur mit der HPA.

4.2 *Die Hafen- und Verkehrspolitik des Bundes*

Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD

Mit der Zustimmung der SPD-Mitglieder zum Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD konnte Ende März die Regierungsbildung abgeschlossen werden. Im Arbeitsprogramm der neuen Regierung sind eine Reihe von teils

Der Breitbandausbau ist eine grundlegende Voraussetzung für die Digitalisierung im Hafen.

langjährigen Forderungen der Hamburger Hafenwirtschaft aufgegriffen worden.

In der Vergangenheit wurde zu wenig in die Infrastruktur investiert. In der Folge hat sich die Qualität der Straßen, Brücken, Schieneninfrastruktur und Wasserwege deutlich verschlechtert. Um dem Sanierungsstau entgegenzuwirken, fordert der UVHH bereits seit vielen Jahren eine Verstärkung der Infrastrukturinvestitionen auf hohem Niveau. Im Koalitionsvertrag ist nunmehr verankert, dass die in der letzten Legislaturperiode stark aufgestockten Investitionsmittel mindestens auf diesem Niveau fortgeführt werden sollen. Damit wird ein Infrastrukturausbau oder eine -erneuerung nicht an der Finanzierbarkeit scheitern. Große Sorge bereiten der Hafenwirtschaft jedoch die langen Planungs- und Genehmigungsprozesse, durch die zunehmend der Logistikstandort Deutschland gefährdet wird. Bestes Beispiel hierfür ist der seit über 16 Jahren andauernde Planungs- und Genehmigungsprozess der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir es, dass sich die Koalitionspartner darüber verständigt haben, dass deutsche Planungs- und Genehmigungsrecht auf Beschleunigungs- und Entbürokratisierungsmöglichkeiten zu überprüfen. Zudem sollen das derzeit bestehende Verbandsklagerecht in seiner Reichweite untersucht und auf EU-Ebene die Präklusion wieder eingeführt werden.

Seit einigen Jahren wird von der Hafenwirtschaft immer wieder das deutsche Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer als Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Nordrange-Häfen kritisiert. In Deutschland muss bei der Einfuhr von Waren die Steuer durch den Importeur ausgelegt werden, der diese erst später mit der Vorsteueranmeldung zurückerhält. Führt der Importeur die Ladung hingegen über einen belgischen oder niederländischen Hafen ein, so kann er die Einfuhrumsatzsteuer direkt verrechnen und die Liquidität anderweitig nutzen. Die EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie aus dem Jahr 2006 ermöglicht diese Erleichterung beim Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer. Im Gegensatz zu den Westhäfen macht Deutschland von dieser Erleichterung jedoch keinen Gebrauch. Mittlerweile hat sich ein großes Bündnis aus Hafenwirtschaft, Luftverkehrswirtschaft, Paket- und Expresslogistik und Spediteuren formiert, um gemeinsam eine Verfahrensänderung zu erreichen. Die neue Regierung hat sich zur Aufgabe gemacht, das Verfahren in Kooperation mit den Bundesländern zu optimieren. Auch soll perspektivisch der Zoll in allen Aufgabenbereichen, also auch bei der Abfertigung internationaler Handelsströme, insbesondere personell gestärkt werden. Im letzten Jahr kam es beim Hauptzollamt Hafen Hamburg aufgrund der Personalsituation zu Engpässen.

Im Rahmen der von der Bundesregierung betriebenen Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) im Jahr 2014 hat der Unternehmensverband zusammen mit dem ZDS eine Sonderregelung zur Förderung der umweltschonenden land- und wasserseitigen Stromversorgung von Schiffen gefordert. Unsere Forderung wurde vom Bundesrat unterstützt, allerdings hatte die damalige Bundesregierung die von den Ländern vorgeschlagenen Reduzierungen abgelehnt. Diese „alte“ Forderung findet sich nun im Koalitionsvertrag wieder. Dort heißt es, dass zur Förderung von alternativen Antrieben und Energiequellen in den Häfen die EEG-Umlage abgesenkt und flächendeckend Landstrom in deutschen Häfen zur Verfügung gestellt werden.

Neben diesen Themen enthält der Vertrag des Weiteren klare Bekenntnisse zum Aufbau einer LNG-Infrastruktur, zum beschleunigten Genehmigungsverfahren für Schwerlast- und Großraumtransporte und zu abgesenk-

ten Trassenpreisen. Vor diesem Hintergrund kann die maritime Wirtschaft mit dem Vertragswerk zufrieden sein. Allerdings bleibt abzuwarten, ob und wie zügig die neue Regierung ihr selbst gesetztes Programm realisiert oder ob es sich am Ende nur um Lippenbekenntnisse handelt.

Unionszollkodex

Der Unionszollkodex (UZK) gilt bereits seit dem 1. Mai 2016. Wichtige Fragen, zum Beispiel zur Anwendung, Auslegung und elektronischen Datenverarbeitung, sind aber weiterhin ungeklärt beziehungsweise umstritten. Die wirtschaftsfreundliche Ausgestaltung des Zollrechts ist ein wichtiger Wettbewerbsfaktor. Die Regeln müssen nicht nur verbindlich festgelegt, sondern auch in der gesamten Gemeinschaft gleichmäßig angewendet werden. Ein Grundproblem zeigt sich im aufwendigen Abstimmungsbedarf durch die unterschiedlichen Interessenlagen und Rechtstraditionen der Mitgliedstaaten. Die effiziente Warenabfertigung berührt einen der Grundpfeiler der EU und ist für den Erfolg des Wirtschaftsraums unerlässlich. Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass funktionierende Systeme außer Kraft gesetzt wurden, um politische Kompromisse vorweisen zu können, ohne gleichzeitig eine ausreichende Definition der Nachfolgeregelungen ausgearbeitet zu haben. Die Folge sind jahrelange Reparaturarbeiten und weitreichende Unsicherheit bei den Wirtschaftsbeteiligten sowie bei den mit der Umsetzung betrauten Zollstellen.

Ein Beispiel hierfür ist die anhaltende Diskussion um die zu erbringenden Sicherheitsleistungen. Ursprünglich sollten die Unternehmen den Nachweis erbringen, dass diese auch über ausreichende Mittel zur Absicherung der Absenkung der Sicherheitsleistungen verfügen. Auch eine zusätzliche Besicherung eventuell anfallender Einfuhrumsatzsteuern (EUST) stand im Raum. Der UVHH ist in den Arbeitskreisen von ZDS und FEPORT mit Experten vertreten und hat sich in den europäischen Abstimmungsprozess eingebracht. Durch den engen Schulterschluss mit den maritimen Verbänden und der Wirtschaftsbehörde konnte zunächst die Bundesregierung von der Notwendigkeit zur Streichung dieser Forderungen überzeugt

werden. In der aktuellen Diskussion zeichnet sich ab, dass unsere Vorschläge eine Mehrheit im EU-Abstimmungsprozess finden werden. Die Zollbehörden erhalten darüber hinaus einen Ermessensspielraum in der Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Antragstellen in Verbindung mit dem Risiko der Entstehung von möglichen Zollverbindlichkeiten.

Zollabfertigung im Hafen

In Bezug auf die Zollabfertigung im Hafen zeigt sich die Schwierigkeit, eine große Bundesbehörde organisatorisch neu aufzustellen. Für den Außenstehenden entsteht der Eindruck, dass funktionierende Abläufe ausgesetzt werden, ohne dass Klarheit über einen gleichwertigen Ersatz besteht. Bereits zum 1. Januar 2016 wurde die Generalzolldirektion (GZD) als neue Bundesoberbehörde des Bundesministeriums der Finanzen gegründet. Die bisherige Mittelbehördenebene der Bundesfinanzdirektionen ist gleichzeitig weggefallen. Entscheidungen sollen so schneller die Ortsebene erreichen und für besseren Service und mehr Sicherheit sorgen. Für Hamburg sind die versprochenen Effizienzgewinne bisher nicht realisiert worden.

Die spürbaren Verzögerungen in der Abfertigung konnten zwar im Laufe des Jahres abgebaut werden, das Gesamtsystem ist aber immer noch anfällig für Störungen. Ein großes Problem ist die dünne Personaldecke des Zolls, die neben Hamburg auch Bremerhaven und die großen Luftfrachtstandorte trifft. Auch wenn hier bereits mit erhöhten Ausbildungszahlen und der Versetzung von Beamten reagiert wurde, wird der ausreichende Personalaufbau noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Gleichzeitig muss der Zoll als Dienstherr für attraktive Arbeitsbedingungen am Standort sorgen. Die schnelle Abfertigung ist ein Kernelement für die Leistungsfähigkeit des Hafens und kann nur mit modernen Abläufen und motivierten Mitarbeitern geschaffen werden. Der UVHH fordert daher auch, dass die unzeitgemäße Aufteilung der Stadt in drei Hauptzollämter angegangen und ein einheitlicher Zollamtsbezirk geschaffen werden müssen. Ebenso ist die Digitalisierung und damit der Verzicht auf Papierdokumente weiter zu forcieren.

Eine schnelle Zollabwicklung ist ein wichtiger Baustein für die Leistungsfähigkeit des Hafens.



FÜNF

UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT

UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT

Luftreinhalteplan

Anfang Oktober 2017 hat der UVHH an der öffentlichen Anhörung zum Hamburger Luftreinhalteplan teilgenommen und dort die Hauptkritikpunkte aus der bereits im Juni 2017 eingereichten UVHH-Stellungnahme erneuert. Der UVHH hat insbesondere die im Luftreinhalteplan enthaltene Maßnahme einer freiwilligen Selbstbeschränkung der Hafenunternehmen kritisiert. Die Maßnahme sieht vor, dass die Umschlagunternehmen auf freiwilliger Basis nur noch solche Lkw abfertigen sollen, die mindestens die EU-Abgasnorm Euro 5 einhalten. Der UVHH hat darauf hingewiesen, dass diese Maßnahme in der Praxis nicht umsetzbar ist, da die Terminals mangels vertraglicher Beziehungen zu den Fuhrunternehmen kei-

nen Einfluss darauf nehmen können, mit welchem Lkw die Güter bewegt werden. Zweifelhaft ist auch, ob mit der Maßnahme überhaupt erhebliche Immissionsminderungen erzielt werden können. Statistiken zeigen, dass der Anteil der Mautkilometer mit Lkw der Abgasklassen Euro 4 oder schlechter zwischenzeitlich auf weniger als zehn Prozent gesunken ist und ständig weiter abnimmt. Aus diesem Grund werden allein durch die voranschreitende Flottenmodernisierung innerhalb des zeitlichen Zielkorridors, der dem Luftreinhalteplan zugrunde liegt (2020/2025), erhebliche Fortschritte bei der Emissionsvermeidung erzielt. Der UVHH wird die Umsetzung des

Im Hafengebiet werden überwiegend Lkw der Abgasklassen Euro 5 und 6 eingesetzt.





Umweltschutz und die Nutzung der Elbe als Transportweg schließen einander nicht aus.

Luftreinhalteplanes weiterhin kritisch begleiten und sich dafür einsetzen, dass im Hafenbereich angemessene Maßnahmen, die im Einklang mit den betrieblichen Abläufen stehen, gefördert werden.

Nachhaltigkeitsbericht für den gesamten Hafen

Anfang des Jahres hat die HPA ihren Nachhaltigkeitsbericht für die Berichtsjahre 2015/2016 veröffentlicht. Erstmals wurden im Nachhaltigkeitsbericht der HPA auch beispielhafte Maßnahmen der Hafenunternehmen auf dem Gebiet des Umweltschutzes beschrieben. Im nächsten HPA-Nachhaltigkeitsbericht für die Berichtsjahre 2017/2018 soll die Beschreibung der Umweltschutzmaßnahmen privater Unternehmen ausgeweitet werden. Der Koalitionsvertrag der Hamburger Landesregierung sieht in diesem Zusammenhang vor, dass der HPA-Nachhaltigkeitsbericht sukzessive zu einem Nachhaltigkeitsbericht für den gesamten Hafen werden soll. Der UVHH hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass aus rechtlichen Gründen keine neuen Berichtspflichten eingeführt werden dürfen. Nach dieser Klarstellung seitens unseres Verbandes steht nunmehr fest, dass die Einbeziehung privater Hafenunternehmen im Nachhaltigkeitsbericht der HPA auf freiwilliger Basis erfolgen soll. Der UVHH befindet sich zurzeit im Gespräch mit allen Beteiligten, um eine konstruktive Lösung dafür zu finden, dass die Umweltschutzmaßnahmen der ohnehin berichtspflichtigen Hafenunternehmen Eingang in den Nachhaltigkeitsbericht für den gesamten Hafen finden. Dies könnte in Form von Best-Practice-Beispielen erfolgen.

Forum Tideelbe

Das von der HPA ins Leben gerufene Forum Tideelbe hat die Aufgabe, strombauliche Maßnahmen zur Dämpfung der Tideenergie und des Sedimenteintrags in den Hamburger Hafen zu identifizieren und der Politik zur Umsetzung zu empfehlen. Die Hamburger Hafenwirtschaft wird im Forum vom UVHH vertreten. Im Januar 2018 wurden die strombaulichen Maßnahmen vorgestellt, die

das Forum für am geeignetsten hält, um die Tideenergie und den Sedimenttransport dauerhaft zu reduzieren. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Maßnahmen, die der Tideelbe mehr Flutraum geben, um den Tidehub und den Sedimenttransport zu senken, namentlich um den Anschluss der Alten Süderelbe sowie um strombauliche Maßnahmen in den Bereichen Kiesteich/Tidekanal und Doveelbe (HH), Haseldorfer Marsch (SH), Borsteler Binnenelbe (Nds) sowie um Maßnahmen in den Nebengelben (WSV). Um diese strombaulichen Maßnahmen weiter zu konkretisieren, wurden vier Arbeitsgruppen nach der örtlichen Lage der Maßnahmen gebildet. In der Arbeitsgruppe Hamburg, in der die Maßnahmen Alte Süderelbe, Kiesteich/Tidekanal und Doveelbe behandelt werden, vertritt der UVHH die Interessen der Hafenwirtschaft.

UmweltPartnerschaft

Die UmweltPartnerschaft Hamburg ist das Bündnis für freiwilligen betrieblichen Umweltschutz zwischen dem Senat und der Hamburger Wirtschaft. Im März 2018 feierte die UmweltPartnerschaft ihr 15-jähriges Jubiläum und wurde um weitere fünf Jahre verlängert. In dem bis 2023 geltenden Arbeitsprogramm werden zusätzliche Schwerpunkte in den Bereichen Wärmewende, Green Port, nachhaltige Beschaffung und Digitalisierung gesetzt. Der UVHH ist einer der langjährigen Träger der UmweltPartnerschaft und besitzt von allen Wirtschaftsverbänden mit rund 20 Prozent den höchsten Anteil an Mitgliedsunternehmen, die neben der UVHH-Mitgliedschaft auch Mitglied in der UmweltPartnerschaft Hamburg sind. Neue Umweltschutzmaßnahmen aus dem Hamburger Hafen fließen regelmäßig in die Arbeit der UmweltPartnerschaft ein. So wurde auf Initiative des UVHH von den Trägern der UmweltPartnerschaft beschlossen, die Verwendung emissionsarmer Schiffs-kraftstoffe wie Gas-to-Liquid-Diesel (GtL-Diesel) als Umweltschutzmaßnahme anzuerkennen, durch die sich Unternehmen als UmweltPartner qualifizieren können. Durch die kostenfreie Mitgliedschaft profitieren die teilnehmenden Unternehmen von den umfangreichen Informations-, Förder- und Netzwerkangeboten der UmweltPartnerschaft Hamburg.

SECHS

HAFENSICHERHEIT

IT-Sicherheitsgesetz und BSI-KRITIS-Verordnung

Seit Ende Oktober 2017 hat der UVHH gemeinsam mit dem ZDS und Vertretern der Containerterminals Gespräche zu den sogenannten KRITIS-Betreiberpflichten geführt. Seehafenbetriebe, die einen Schwellenwert von 17 Mio. t jährlicher Gütermenge erreichen, müssen dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) unter anderem bis zum 1. Juli 2019 ihre organisatorischen und technischen IT-Sicherheitsvorkehrungen auf den aktuellen Stand der Technik bringen und dies dem BSI alle zwei Jahre nachweisen. Um die Nachweisführung für die unter die Regelung fallenden Seehafenbetriebe zu vereinfachen und wettbewerbsneutral zu vereinheitlichen, wurde ein Orientierungsrahmen erarbeitet, in dem geregelt ist, wie der Nachweis der IT-Sicherheit von den Unternehmen gegenüber dem BSI geleistet werden kann. In dem Orientierungsrahmen wird auch festgelegt, wie die Gütermengenschwelle von 17 Mio. t pro Jahr, ab der ein Umschlagunternehmen als kritische Infrastruktur gilt, berechnet wird. Auf diese Weise wird auch der Anwendungsbereich der Regel zur IT-Sicherheit bundesweit einheitlich definiert werden. Der UVHH wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass für Hafenbetriebe, die KRITIS-Betreiberpflichten erfüllen müssen, klare und einfache Lösungen und Nachweise möglich sind.

Seveso III und Sicherheitsabstände

Mitte Oktober 2017 hat der UVHH zu einem Eckpunktepapier des Bundesumweltministeriums Stellung genommen, in dem die grundsätzlichen Vorgaben für die Technische Anleitung (TA) Abstand enthalten sind. Die TA Abstand wird derzeit im Bundesumweltministerium erarbeitet und soll zukünftig regeln, welche Sicherheitsabstände zwischen Störfallbetrieben und schutzbedürftigen baulichen Nutzungen und Gebieten eingehalten werden müssen. Über den für Bundesrecht zuständigen ZDS hat der UVHH darauf hingewiesen, dass im Eckpunktepapier zur geplanten TA Abstand insbesondere drei wichtige Grundsätze verankert werden müssen: Erstens ist ein umfassender Bestandsschutz für bestehende Betriebsbereiche zu schaffen. Rücken neue Schutzobjekte an bestehende Betriebsbereiche heran, so ist zweitens vorrangig in dem für diese Schutzobjekte durchzuführenden Bauplanungsverfahren das Abstandsgebot einzuhalten. Und drittens sind Häfen notwendigerweise von (schutzwürdigen) „wichtigen Hauptverkehrsrouten“ durchzogen, sodass diese Sondersituation durch geeignete Ausnahmeregelungen in der TA Abstand gelöst werden muss. Der UVHH engagiert sich weiterhin dafür, dass die Interessen der Hafenunternehmen in der TA Abstand angemessen berücksichtigt werden.

SIEBEN

TARIFPOLITIK

Lohntarifvertrag Hafenarbeiter

Bei den Tarifverhandlungen auf Bundesebene über die Löhne der Hafenarbeiter forderte ver.di in diesem Jahr eine tabellenwirksame Lohnerhöhung von 6,0 Prozent, eine Erhöhung der A-Pauschale um 600 Euro, die Erhöhung des bisherigen monatlichen Arbeitgeberzuschusses zur betrieblichen Altersvorsorge um 45 Euro auf 100 Euro und drei zusätzliche bezahlte Urlaubstage für ver.di-Mitglieder bei einer Laufzeit von zwölf Monaten. Die Forderung war – vor allem in Summe aller Komponenten – deutlich höher als jene aus dem Vorjahr.

Nach drei schwierigen Verhandlungsrunden haben sich der ZDS und ver.di am 4. Mai 2018 auf den folgenden Lohntarifabschluss geeinigt:

1. Die Grundstundenlöhne und Zuschläge der Hafenarbeiterinnen und Hafenarbeiter in den deutschen Seehafenbetrieben werden ab 1. Juni 2018 tabellenwirksam um 3,0 Prozent angehoben.
2. Für Betriebe der Kategorie A der Ziffer VI des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiterinnen und Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird die Zulage ab dem 1. Juni 2018 um 250 Euro erhöht.
3. Hafenarbeiterinnen und Hafenarbeiter, die am 31. August 2018 Mitglied der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) sind, ihre Gewerkschaftszugehörigkeit glaubhaft nachgewiesen haben und in einem ungekündigten Arbeitsverhältnis stehen, erhalten für das Jahr 2018 einen Einmalbetrag in Höhe von 130 Euro brutto. Dies gilt auch für Teilzeit-

beschäftigte. Der Betrag ist fällig mit der September-Abrechnung.

Diese Hafenarbeiterinnen und Hafenarbeiter erhalten ab dem 1. Januar 2019 wahlweise einen freien Tag pro Kalenderjahr, der mit dem Grundlohn der Frühschicht vergütet wird, oder eine Erhöhung des zweckgebundenen Zuschlages zu versicherungsförmigen Altersversorgungssystemen um 15 Euro brutto für jeden Kalendermonat unter den Voraussetzungen der Ziffer VII. des Lohntarifvertrages, wenn das einmalige Wahlrecht bis zum 30. September 2018 ausgeübt wird.

Ein Anspruch für Hafenarbeiterinnen und Hafenarbeiter besteht ab 2019 für das jeweils laufende und das darauf folgende Kalenderjahr nur, wenn sie am 31. August des laufenden Kalenderjahres in einem ungekündigten Arbeitsverhältnis stehen, glaubhaft ihre Gewerkschaftszugehörigkeit nachgewiesen und ihr einmaliges Wahlrecht ausgeübt haben.

Für Teilzeitbeschäftigte gelten die Regelungen gemäß Ziffer 3 Absatz 2 ff anteilig nach ihrer arbeitsvertraglich festgelegten Normalarbeitszeit im Verhältnis zu der Normalarbeitszeit der Vollzeitbeschäftigten. Die weiteren Einzelheiten sind betrieblich zu regeln.

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

Im Rahmen der bestehenden betrieblichen und tarifvertraglichen Regelungen zu den AZV-Tagen haben Hafenarbeiterinnen und Hafenarbeiter ein Dispositionsrecht bezüglich des freien Tages. Die betrieblichen Belange müssen berücksichtigt werden.

4. *Die Laufzeit des Lohntarifvertrages beträgt zwölf Monate.*

5. *Der Inflationsausgleich gemäß I Ziffer 2 des Lohntarifvertrages für die Hafenarbeiterinnen und Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe wird auf einen Wert von 1,6 Prozent festgelegt.*

2. *Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt beginnend mit dem 1. Juni 2018 zwölf Monate.*

3. *Die im Lohntarifvertrag für Hafenarbeiterinnen und Hafenarbeiter unter Ziffer 3 getroffenen Regelungen für ver.di-Mitglieder wurden mit einigen Modifikationen übernommen.*

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

Der Sozialpolitische Ausschuss des ZDS und die Bundestarifkommission der Gewerkschaft ver.di haben diesem Ergebnis auf ihren Sitzungen am 4. Mai 2018 zugestimmt.

Gehaltstarifvertrag für kaufmännische und technische Angestellte

Hinsichtlich der kaufmännischen und technischen Angestellten haben UVHH und ver.di bereits 2012 vereinbart, dass die Ergebnisse der Tarifverhandlungen für die Hafenarbeiter zwischen dem ZDS und ver.di auf die kaufmännischen und technischen Angestellten und Auszubildenden in entsprechender Anwendung übertragen werden.

Lohntarifvertrag Logistik

Am 16. Mai 2018 fanden zwischen dem UVHH und ver.di Tarifverhandlungen zum Lohntarifvertrag für gewerbliche Arbeitnehmer in Logistik-Unternehmen statt. Die Tarifvertragsparteien verständigten sich auf folgendes Ergebnis:

1. *Die Stundenlöhne der gewerblichen Arbeitnehmer in Logistik-Unternehmen des Hamburger Hafens erhöhen sich ab 1. Juni 2018 jeweils um 3,0 Prozent.*

Der Hafen schafft gut bezahlte und hochqualifizierte Arbeitsplätze.



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:

Heinz Brandt

Ulfert Cornelius

Rainer Fabian

Holger Jungerberg

Jaana Kleinschmit von Lengefeld

**Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied:**

Norman Zurke

Hafenrat

Vorsitzender:

Hubertus Ritzke

Mitglieder:

Michael Beyer

Dr. Georg Böttner

Thomas Brüggemann

Michael Bruhns

Hartmut Buß

Thomas D. Cotterell

Mathias Dylewitz

Klaus Ehlers

Lars Freytag

Sven Gura

Horst Hagel

Jens Hansen

Jochen Kemme

Peter Lindenau

Ralf Nörtemann

Wolfgang Schiemann

Claudia Schmitt

Holger Seifart

Wolfgang Sippel

Derek Stafford

Angela Titzrath

Hartmut Wolberg

Geschäftsstelle

Hauptgeschäftsführer:

Norman Zurke

**Stellvertretende
Geschäftsführerin:**

Ina Luderer

Mitarbeiter:

Dr. Peter Hesse

Knut Heykena

Steffi Peltzer

Matthias Reichel

Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

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

Telefon: (040) 37 89 09-0
Telefax: (040) 37 89 09-70
E-Mail: info@uvhh.de
Webadresse: www.uvhh.de

Herausgeber: Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

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

Fotos: DEGES (Seite 22), ELBE&FLUT/Thomas Hampel (Seite 29),
ELBE&FLUT/Jonas Wölk (Seite 13, 45), Ina Luderer (Seite 20, 24,
27, 33), UVHH (Seite 4), UVHH/Märtens Consult (Seite 15, 35, 37),
Holger Weitzel/Aufwind Luftbilder (Seite 30, 38)

Konzept und Design: ELBE&FLUT, Hamburg



Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

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

Telefon: (040) 37 89 09-0

Telefax: (040) 37 89 09-70

E-Mail: info@uvhh.de