



HAFEN HAMBURG

UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.

Jahresbericht 2026





HAFEN HAMBURG

**UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.**

Jahresbericht 2026

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	20
	3.1 Wasserseitige Infrastruktur	22
	3.2 Straßen- und Brückeninfrastruktur	24
	3.3 Schieneninfrastruktur	32
VIER	Politische Rahmenbedingungen	34
FÜNF	Umweltschutz und Nachhaltigkeit	42
SECHS	Tarifpolitik	44
GREMIEN UND GESCHÄFTSSTELLE		48

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

der Hamburger Hafen bereitet sich angesichts der unsicheren geopolitischen Lage seit geraumer Zeit auf unterschiedlichste Krisenszenarien vor. Die Hafenwirtschaft ist sich ihrer Verantwortung bewusst, die Versorgungssicherheit der Bundesrepublik Deutschland mit Energie, Gütern und Rohstoffen auch im Krisenfall gewährleisten zu müssen, und arbeitet entschlossen daran, die Resilienz des Hafens insgesamt sowie der einzelnen Hafenbetriebe gezielt zu stärken.

Auch der Bund hat inzwischen die zentrale Bedeutung der Häfen für die Versorgungssicherheit unseres Landes erkannt und das Thema „Sicherheit“ auf der 14. Nationalen Maritimen Konferenz in den Mittelpunkt gestellt. Das ist gut, richtig und wichtig. Dennoch muss der Bund seine Anstrengungen deutlich intensivieren und die Küstenländer finanziell in die Lage versetzen, die Hafen- und Verkehrsinfrastruktur umfassend zu modernisieren. Mit wohlmeinenden Worten allein werden die Häfen ihre Aufgaben im Krisenfall nicht erfüllen können. Ein resilienter Hafen braucht vor allem eine leistungsfähige Hafen- und Verkehrsinfrastruktur. Ohne sie bleiben alle weiteren Maßnahmen Stückwerk.

Zur Stärkung der Resilienz gehört neben der Instandhaltung und dem Ausbau der Hafen- und Verkehrsinfrastruktur auch die Sicherstellung ausreichender Arbeitskräfte im Krisenfall – konkret die praktische Umsetzung des Arbeitssicherstellungsgesetzes. Die Agentur für Arbeit Hamburg hat diese Umsetzung im Rahmen der „Red Storm Bravo“-Übung bereits vorbildlich getestet. Trotz



*Rainer Fabian,
Präsident des UVHH*

der angespannten geopolitischen Lage gibt es jedoch auch zahlreiche positive Entwicklungen: Der Umschlag im Hafen steigt, und große Ausbauprojekte wie Steinwerder-Süd, die West-Erweiterung oder die Vergrößerung des Drehkreises vor dem Waltershofer Hafen sind beschlossen oder bereits in der Umsetzung.

Allerdings bereitet der Zustand der Verkehrsinfrastruktur erhebliche Sorgen. Insbesondere die seit dem 1. Mai dieses Jahres geltenden Verkehrsbeschränkungen für den Schwergutverkehr auf der Köhlbrandbrücke führen für den Hafen zu erheblichen Problemen. Da der Schwergutverkehr für den Hafen ein wichtiges Segment ist, das



tex

3

17m
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0
197

zudem zahlreiche weitere Dienstleistungen generiert, ist es unabdingbar, dass die Politik die Alternativstrecken so ertüchtigt, dass diese bis zur Fertigstellung einer neuen Köhlbrandbrücke für den Schwergutverkehr nutzbar sind. Parallel muss die Planung und Umsetzung des Ersatzbauwerkes deutlich beschleunigt werden.

Auch im Bereich des Bürokratieabbaus tut sich etwas: Wir stellen fest, dass sowohl der Bund als auch Hamburg ernsthafte Anstrengungen unternehmen, Bürokratie, wo immer möglich, abzubauen. Leider handelt es sich dabei um das sprichwörtliche Bohren dicker Bretter, sodass hier nicht kurzfristig mit Ergebnissen gerechnet werden kann. Gleichwohl gibt es viele gute Ansätze, wie zum Beispiel das Infrastruktur-Zukunftsgesetz, die mittelfristig maßgeblich dazu beitragen werden, Infrastrukturprojekte künftig schneller als bisher umsetzen zu können.

Vor diesem Hintergrund blickt die Hamburger Hafenvirtschaft – trotz vieler globaler Unsicherheiten – zuversichtlich in die Zukunft.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Freude bei der Lektüre unseres Jahresberichts.

Ihr



Rainer Fabian
– Präsident –

EINS

GLOBALE
RAHMEN-
BEDINGUNGEN

Globale Rahmenbedingungen

Der Internationale Währungsfonds (IWF) prognostiziert ein globales Wachstum des weltweiten realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 3,1 Prozent für 2026 und 3,2 Prozent für 2027. Die Vorhersage ergibt sich aus einem Gleichgewicht zwischen positiven und negativen Einflüssen. Nicht erfüllte Erwartungen beim technologischen Produktivitätszuwachs, anhaltende Handels- und geopolitische Spannungen sowie hohe öffentliche Schulden gefährden das Wachstum. Andererseits bestehen positive Chancen durch die Weiterentwicklung von KI und Fortschritte bei internationalen Handelsabkommen.

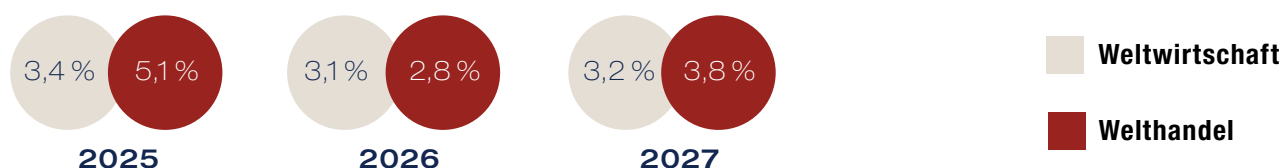
Das Wachstum des Welthandelsvolumens soll im laufenden Jahr 2,8 Prozent betragen und 2027 auf 3,8 Prozent ansteigen. Diese Entwicklung spiegelt eine Anpassung der Handelsströme an den neuen politischen Rahmen wider. Technologiebezogene Exporte bleiben robust und gleichen die nachlassende Dynamik in anderen Produktkategorien teilweise aus. Fortschritte bei Handelsgesprächen könnten dazu beitragen, Zölle zu senken, die politische Unsicherheit zu verringern und globale Effizienzgewinne zu fördern. Investitionen in Technologie und die Reduzierung von politischen Einflüssen werden als entscheidend für nachhaltiges Wachstum

und wirtschaftliche Stabilität angesehen. (Quelle: Internationaler Währungsfonds – World Economic Outlook, April 2026)

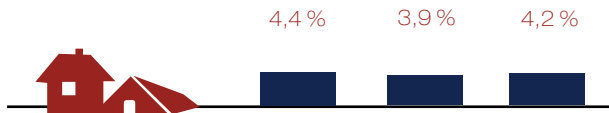
Nach zwei Rezessionsjahren ist das deutsche preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2025 leicht um 0,2 Prozent gestiegen. Der private Konsum sowie die Staatsausgaben, besonders im Gesundheits- und Pflegebereich, stützten die Konjunktur, während Bruttoanlage- und Ausrüstungsinvestitionen erneut sanken. Der Außenbeitrag war durch gesunkene Exporte bei steigenden Warenimporten wie 2024 negativ. Die Zahl der Erwerbstätigen ist mit 46 Mio. Personen praktisch stabil geblieben, wobei für das laufende Jahr von einer weiteren sinkenden Dynamik ausgegangen wird. Während die Beschäftigung im Dienstleistungssektor zunahm, sank sie beim Bau und im verarbeitenden Gewerbe. (Quelle: Statistisches Bundesamt, Januar 2026)

Die neue Bundesregierung hat die in sie gesetzten Erwartungen bisher nicht erfüllt. Infrastruktur, Verteidigungsfähigkeit, die Qualität staatlicher Leistungen und die Lage der Sozialversicherungen sind weiterhin ungenügend. Über allem liegen lähmende Bürokratie, Partei-

IWF-PROGNOSE FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTHANDEL

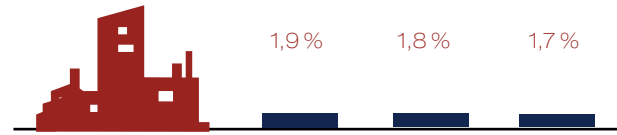


Entwicklungs- und Schwellenländer



	2025	2026	2027
Russland	1,0 %	1,1 %	1,1 %
China	5,0 %	4,4 %	4,0 %
Indien	7,6 %	6,5 %	6,5 %
Brasilien	2,3 %	1,9 %	2,0 %
Mittlerer Osten / Zentralasien	3,6 %	1,9 %	4,6 %
Südafrika	1,1 %	1,0 %	1,3 %

Industrienationen



	2025	2026	2027
USA	2,1 %	2,3 %	2,1 %
Japan	1,2 %	0,7 %	0,6 %
Eurozone	1,4 %	1,1 %	1,2 %
Deutschland	0,2 %	0,8 %	1,2 %
Frankreich	0,9 %	0,9 %	0,9 %
Italien	0,5 %	0,5 %	0,5 %
Spanien	2,8 %	2,1 %	1,8 %
Großbritannien	1,3 %	0,8 %	1,3 %

Quelle: IWF, April 2026

enstreit und politische Unentschlossenheit. Der medial angekündigte „Herbst der Reformen“ ist ausgeblieben. Politisch konsensfähig war dagegen die Ausweitung der Staatsverschuldung unter Umgehung der Schuldenbremse. Die große Herausforderung besteht jetzt darin, diese zusätzlichen Mittel auch für die langfristige Reformierung des Staates einzusetzen und zu verhindern, dass letztlich nur minimale Fortschritte für höhere Schulden und Inflationsraten erkaufte werden. Die weltpolitischen Rahmenbedingungen, gepaart mit den 2026 anstehenden Landtagswahlen stellen das Land auf die Probe. Es bleibt zu hoffen, dass die politische Mitte in Deutschland die Kraft hat, sich dieser Verantwortung zu stellen und durch gutes Regieren die Zukunftschancen der Bürgerinnen und Bürger sichert.

Die internationalen Beziehungen waren im vergangenen Jahr durch den Rückzug der regelbasierten Weltordnung gekennzeichnet. Das erste Amtsjahr von Prä-

sident Trump lässt den Beobachter ratlos zurück. In der US-Administration herrscht der Gedanke vor, dass sich der Rest der Welt lange Zeit auf Kosten der USA unfaire Vorteile verschafft habe, indem er von der Sicherheit oder dem US-Konsum profitiert habe. Nun soll diese angenommene Fehlentwicklung mit Macht korrigiert werden. Die relative militärische, wirtschaftliche und auch die angenommene moralische Stärke bilden dabei das ideologische Fundament. Das Ergebnis ist eine erratische Politik in nahezu allen Handlungsfeldern. Rechtliche Rahmenbedingungen sowie die Beziehungen zu Alliierten oder auch der eigenen Bevölkerung spielen hierbei eine untergeordnete Rolle.

Internationale Institutionen, Regeln und eine allgemeine Berechenbarkeit der Außenpolitik haben die Welt nach dem 2. Weltkrieg geprägt und besonders seit dem Fall der Berliner Mauer global für Sicherheit, Warenaustausch und Wohlstandszuwächse gesorgt. Eine einseitige

Aufkündigung dieses Modells erscheint auch für die größte Volkswirtschaft mit den konsumfreudigsten Verbraucherinnen und Verbrauchern der Welt ein unkalkulierbares Risiko. Zölle sind Teil der Gesamtkosten einer Ware und werden immer vom Endverbraucher getragen. Die Verlagerung von Produktionskapazitäten in die USA erscheint bei fehlender politischer Berechenbarkeit als zu risikoreich und bestenfalls langfristig umsetzbar. Industrielle Produktionsketten sind zu komplex, um ganz ohne Außenhandel auskommen zu können. Im Hafen sagt man: „Die Ware sucht sich ihren Weg“ – und der könnte künftig immer öfter an den USA vorbeigehen.

Die US-Politik des vergangenen Jahres spricht von „America First“, sorgt bisher jedoch nur für „America Alone“. Die USA waren immer dann am stärksten, wenn das Land ein globaler Sehnsuchtsort, Schmelztiegel der Ideen und freier Marktplatz gewesen ist. Es bleibt zu hoffen, dass sich diese Erkenntnis bei den Entscheidungsträgern zukünftig wieder verfängt.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Jahresberichts waren die globalen Folgen des Kriegs gegen den Iran noch nicht absehbar und bleiben dementsprechend unberücksichtigt.



Der Umschlag von Getreide und Futtermittel spielt am Reiherstieg im östlichen Hafen eine wichtige Rolle.

ZWEI

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

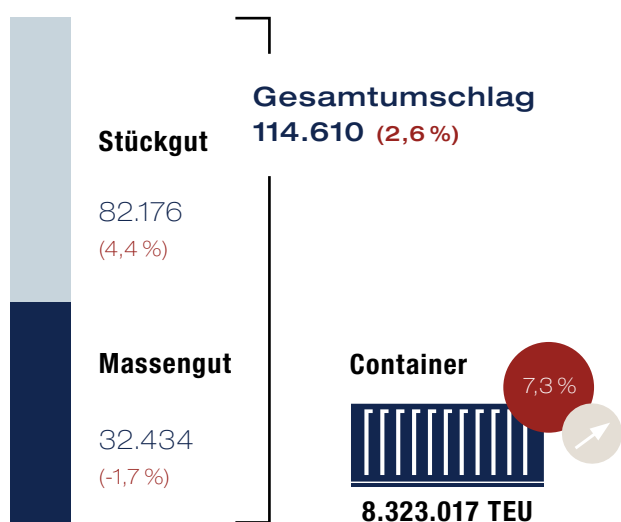
WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

2.1 Umschlagsentwicklung

Der Hamburger Hafen verzeichnete im Jahr 2025 eine positive Entwicklung und konnte den Seegüterumschlag um 2,6 Prozent auf insgesamt 114,6 Mio. t steigern.

GESAMTUMSCHLAG HAFEN HAMBURG 2025

Angaben in 1.000 t



Quelle: Hamburg Port Authority

Maßgeblich für das Ergebnis war insbesondere der Containerumschlag, der auf 8,3 Mio. TEU anstieg und mit einem Plus von 7,3 Prozent eine deutliche Dynamik aufwies.

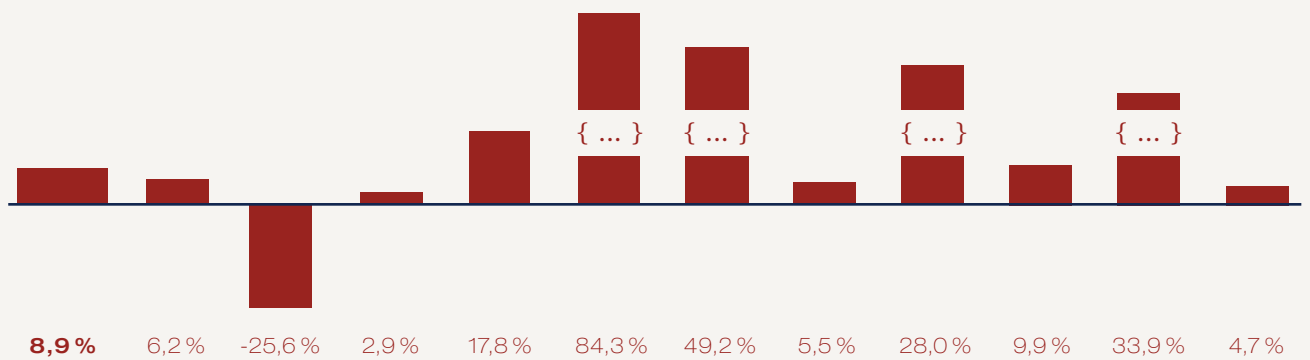
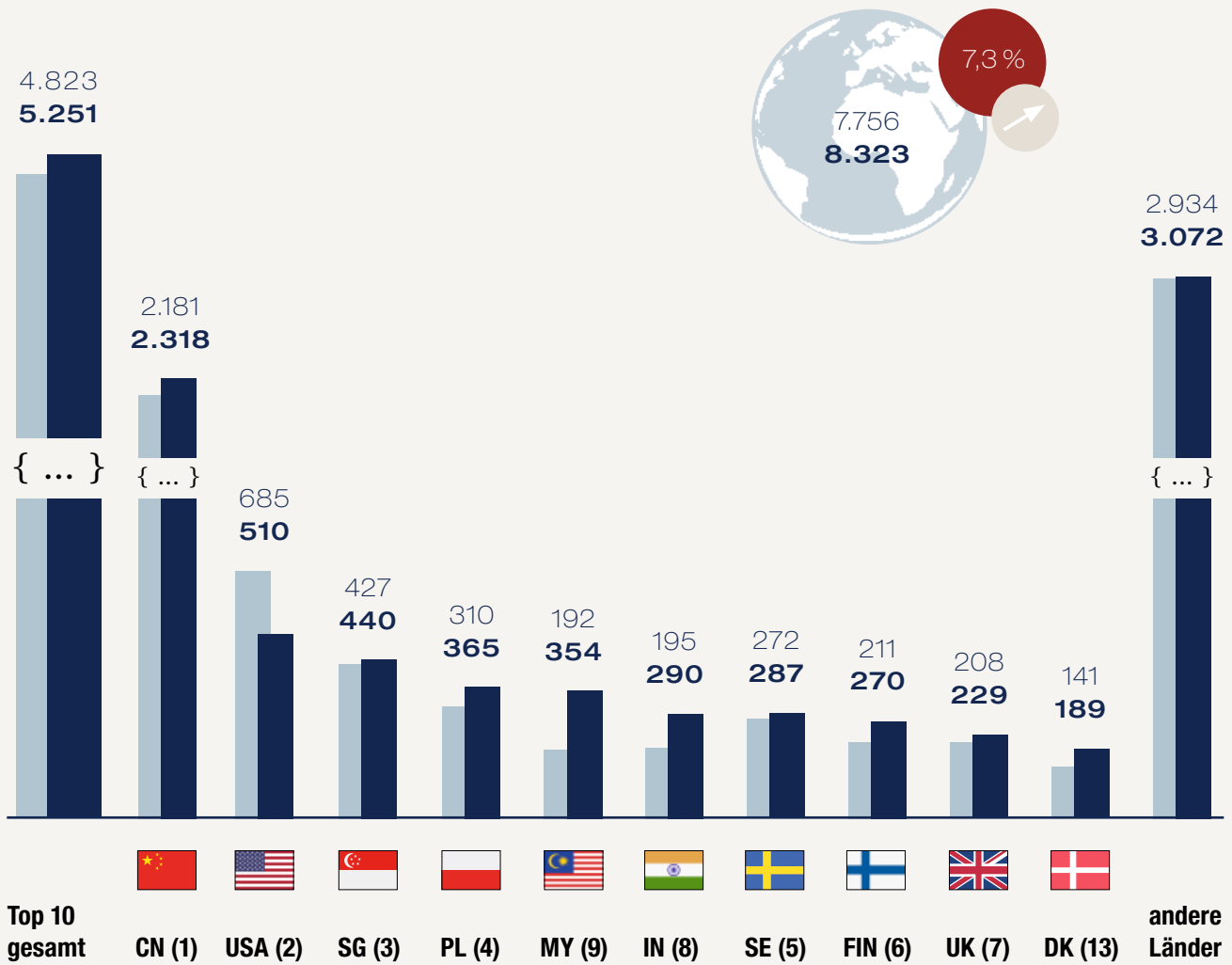
Die Liste der zehn wichtigsten Handelspartner im Containerverkehr hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert, obwohl es innerhalb der Gruppe Verschiebungen gegeben hat. China festigte seine Position als wichtigster Handelspartner und steuerte knapp 30 Prozent zum gesamten Containeraufkommen bei. Die Verkehre in die USA sind aufgrund der erratischen Wirtschaftspolitik der Trump-Administration um ein Viertel eingebrochen. Der Umstand, dass sich viele Importeure vor dem Stichtag der Zollerhebung mit Ware eingedeckt haben, hat unter Umständen stärkere Verluste verhindert. Bei anhaltender Unsicherheit über den handelspolitischen Kurs der US-Regierung ist mit weiteren Rückgängen im laufenden Jahr zu rechnen.

Die starke Zunahme der Umschlagszahlen für Malaysia und Indien ist nicht nur auf stabile Wirtschaftsdaten, sondern auch auf die Veränderung in den Liniendiensten der Reedereiallianzen zurückzuführen. Singapur konnte mit Zuwächsen den dritten Platz in der Tabelle verteidigen.

Der Warenaustausch mit den skandinavischen Ländern und Polen entwickelte sich im vergangenen Jahr positiv. Der Hamburger Hafen kann damit die weggefallenen Russlandverkehre kompensieren. Dänemark ist dadurch wieder in den TOP 10 vertreten und hat Kanada trotz ebenfalls steigender Handelszahlen verdrängt. Die Umschlagszahlen mit dem Vereinigten Königreich sind um

DIE ZEHN WICHTIGSTEN HANDELSPARTNER IM CONTAINERVERKEHR

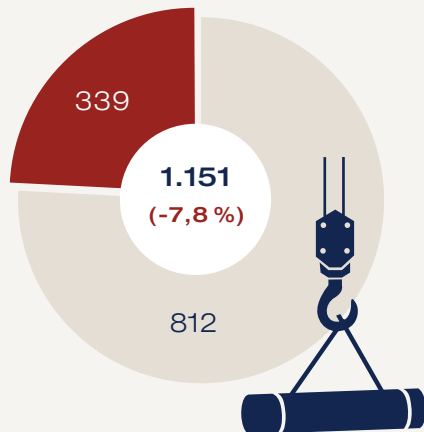
Container 2024 Container 2025 Angaben in 1.000 TEU



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

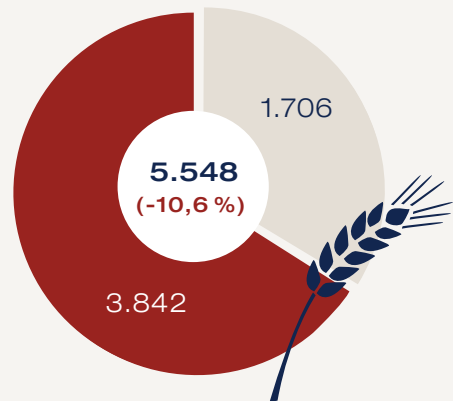
UNIVERSALHAFEN HAMBURG: WICHTIGE GÜTERGRUPPEN IM NICHT CONTAINERISIERTEN UMSCHLAG 2025

■ Import
 ■ Export
 Angaben in 1.000 t



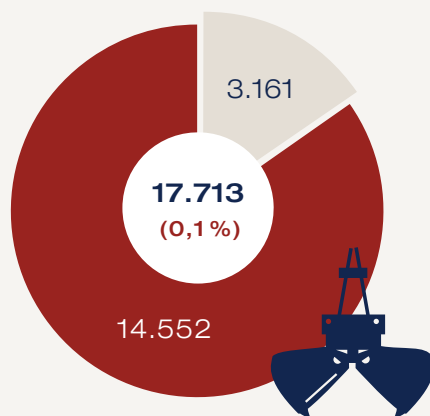
Konventionelles Stückgut:

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



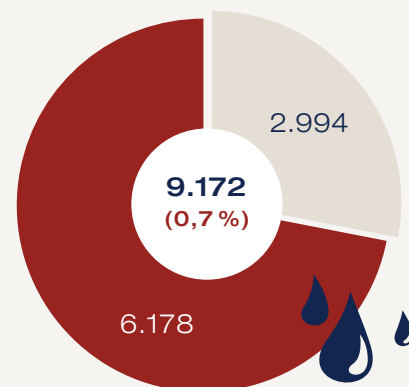
Sauggut:

- Ölfrüchte, Getreide
- Getreide



Greifergut:

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



Flüssiglادungen:

- Mineralölprodukte/Rohöl
- Mineralölprodukte

Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V.

fast 10 Prozent gestiegen, wobei die beladenen Container eine wichtige Rolle gespielt haben. Es bleibt zu hoffen, dass Großbritannien nach dem vollzogenen Brexit seine Rolle als Handelspartner der EU dauerhaft wiederfindet.

Der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut und RoRo-Ladung ist 2025 um 7,8 Prozent gesunken. Dieses Umschlagsegment ist konjunktursensibel und schwankte in den vergangenen Jahren in ähnlichem Umfang. Im Ergebnis spiegelt sich die schwache Wirtschaftsleistung Deutschlands wider.

Der Massengutumschlag ist in den Segmenten Greifergut und Flüssiglادung weitgehend stabil geblieben. Rückgänge gab es vor allem beim zum Sauggut gehörenden Getreide. Agrargüter unterliegen Ernteschwankungen und Spekulationsphasen, so dass sich der Hamburger Hafen in diesem Marktsegment den schwachen Vorgaben nicht entziehen konnte.

2.2

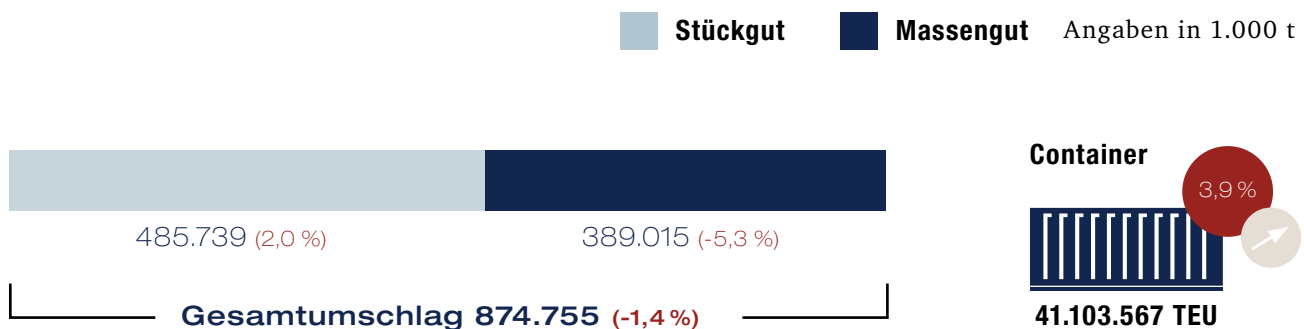
Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung

Der Gesamtumschlag der vier großen Nordrange-Häfen ist 2025 leicht um 1,4 Prozent auf 874,8 Mio. t. gesunken.

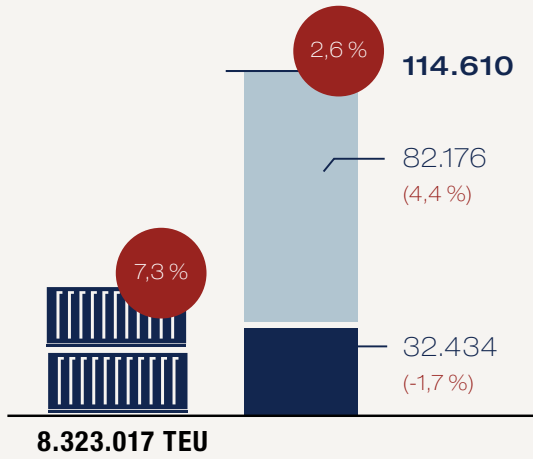
Alle Häfen haben Rückgänge im Massengutumschlag verzeichnet. Kohle, Erz und Mineralöl finden immer seltener den Weg über die Kaikanten. Neben der schwachen europäischen Konjunktur spielt zunehmend die Energiewende eine Rolle, bei der fossile Brennstoffe strukturell durch regenerative Quellen wie Sonne und Wind ersetzt werden.

Die Zuwächse im Containerverkehr sind in den Westhäfen schwächer ausgefallen als in Hamburg und den Bremischen Häfen. Dies ist sowohl auf lokale Gegebenheiten wie Arbeitskämpfe, Terminalkapazitäten oder Änderungen von Liniendiensten als auch auf konjunkturelle Faktoren zurückzuführen.

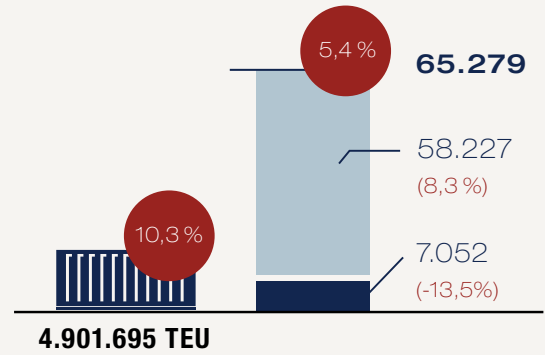
SEEGÜTERUMSCHLAG IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE 2025



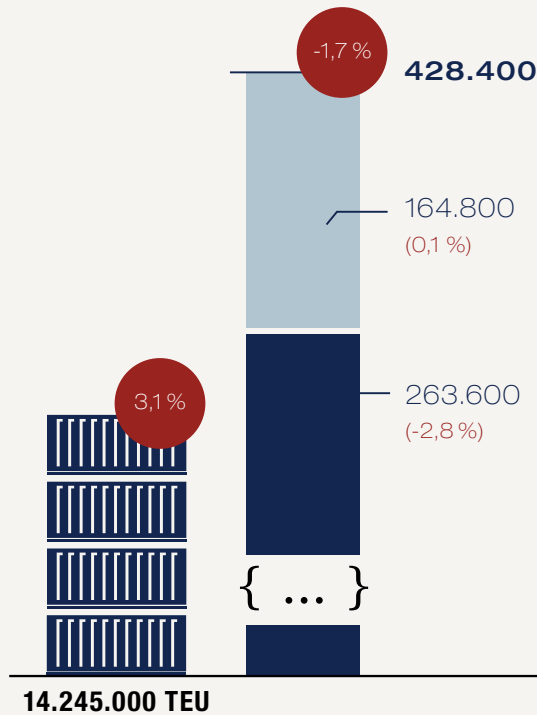
Umschlagsergebnisse im Vergleich



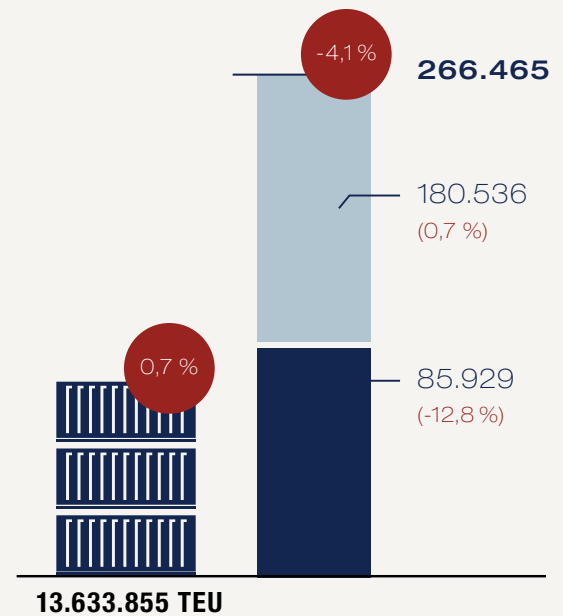
Hamburg



Brem. Häfen



Rotterdam



Antwerpen-Brügge

Quelle: Hafenverwaltungen

DREI

AUSBAU DER
VERKEHRS-
INFRASTRUKTUR

AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

In Deutschland wurde über viele Jahrzehnte hinweg wenig in den Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur investiert. Davon sind die Schienen- und Straßeninfrastruktur sowie die Wasserstraßen gleichermaßen betroffen.

Auf der Wirtschafts- und Verkehrsministerkonferenz der norddeutschen Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein wurde im letzten Jahr die sogenannte Büsser Liste verabschiedet. Dabei handelt es sich um ein gemeinsames Infrastrukturprogramm, um norddeutsche Interessen frühzeitig in die Verkehrsplanung von Bund

und EU einzubringen. Sie bündelt die wichtigsten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte, die für die überregionale Verkehrsanbindung des Nordens entscheidend sind. Damit ersetzt sie die seit 2008 bestehende Ahrensburger Liste. Für Hamburg sind der Ersatzneubau Köhlbrandbrücke, der Ausbau A1, insbesondere Neubau der Autobahnbrücken Norder- und Süderelbe, der Ausbau der A7, Abschnitt Altona sowie Maßnahmen zur Entlastung des Schienenknotens Hamburg enthalten.

Mit dem 500 Mrd. Euro schweren Sondervermögen für Investitionen soll laut Bundesregierung die Infrastruktur modernisiert und die Klimaneutralität bis 2045 erreicht



Eine leistungsfähige und verlässliche Verkehrsinfrastruktur bildet das Rückgrat von Wirtschaft und Gesellschaft.

werden. Inwieweit die Mittel auch dafür verwendet werden, wird von mehreren Seiten kritisch betrachtet. Verschiedene Institute kommen zu dem Schluss, dass damit Ausgaben aus dem Kernhaushalt finanziert werden, anstatt wie geplant in Brücken, Schienen und andere Infrastrukturprojekte zu investieren. Damit das Geld zügig in die Infrastruktur fließen kann, wurde außerdem das Infrastruktur-Zukunftsgesetz vom Bundeskabinett beschlossen, das sich derzeit im parlamentarischen Abstimmungsprozess befindet. Eine Vereinfachung der Verfahren soll die Planung und Genehmigung von Infrastrukturprojekten deutlich beschleunigen. Damit wurden wichtige Rahmenbedingungen geschaffen, um die Infrastruktur in Deutschland zu modernisieren. Bis dies soweit ist, wird die Logistikwirtschaft von den baulichen Maßnahmen und Einschränkungen negativ beeinflusst werden. Das Institut der deutschen Wirtschaft hat im Rahmen einer Studie im Oktober 2025 untersucht, wie stark der Zustand der Infrastruktur die Unternehmen in Deutschland beeinträchtigt. Gut 84 Prozent der befragten Unternehmen gaben an, dass sie sich regelmäßig durch Infrastrukturmängel in ihrer Geschäftstätigkeit beeinträchtigt sehen. Gegenüber 2022 ist dies eine Verschlechterung um fünf Prozent. Dabei verursachen die Straße und die Schiene die größten Probleme.

Die deutschen Seehäfen werden bis 2040 eine noch größere Rolle im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland spielen. Zu diesem Ergebnis kommt die IHK Nord e. V. in einer Sonderauswertung zur Seeverkehrsprognose 2040. Über zwei Drittel des seewärtigen Außenhandels laufen über deutsche Häfen, der Warenwert wird bis 2040 voraussichtlich um rund 50 Prozent auf 764 Mrd. Euro steigen. Auch andere Bundesländer sind stark abhängig von den Seehäfen. Trotz sinkender Tonnagen durch den Rückgang fossiler Energieimporte wächst die Bedeutung hochwertiger Exportgüter. Die IHK Nord e. V. fordert deshalb – wie auch der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) – massive Investitionen in moderne und belastbare Verkehrswege zwischen Häfen und Hinterland sowie eine langfristig gesicherte Finanzierung. Der Bund soll seinen Beitrag zu den Hafencosten auf 500 Mio. Euro jährlich erhöhen.

Zum Ende des vergangenen Jahres hat das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) die Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Win-

ter 2025/2026 veröffentlicht. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2026 bis 2029. Die Prognose ist allerdings mit großen Unsicherheiten behaftet. Ursachen hierfür sind die weltweiten geopolitischen Krisen sowie die Außenhandelspolitik der US-Regierung.

Die negative Entwicklung der deutschen Wirtschaft hat auch Auswirkungen auf die gesamtmodale Güterverkehrsleistung, die in den Jahren 2023, 2024 und 2025 ebenfalls einen Rückgang zu verzeichnen hatte. Für das laufende Jahr sind die Aussichten etwas günstiger, sofern sich der Iran-Krieg nicht über einen längeren Zeitraum ausdehnt oder weiter eskaliert. Für 2026 wird ein Plus beim Aufkommen in Höhe von 0,7 Prozent und bei der Leistung von 0,2 Prozent prognostiziert. Im Zeitraum bis 2029 werden aller Voraussicht nach die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten auf einem ähnlichem Niveau verbleiben wie für das laufende Jahr. Insbesondere in der Baubranche ist mit einem deutlichen Plus zu rechnen, die Industrieproduktion soll ab 2027 leicht steigen. Unter diesen Voraussetzungen wird für das gesamtmodale Transportaufkommen und die Leistung für die Jahre 2027 bis 2029 mit einem Wachstum von jeweils 0,9 Prozent pro Jahr gerechnet.

Der Seegüterumschlag wird 2026 aufgrund des Nahost-Konflikts nur leicht um 0,5 Prozent wachsen. In den Jahren 2027 bis 2029 wird eine höhere Dynamik erwartet und insgesamt ein Anstieg in Höhe von 1,6 Prozent pro Jahr prognostiziert. Damit könnte das Vorkrisenniveau des Jahres 2019 im Jahr 2029 erstmals wieder erreicht werden.

3.1 Wasserseitige Infrastruktur

Seewärtige Zufahrt

Ende Januar 2022 wurde das Projekt Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe abgeschlossen und der Hamburger Hafen für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,50 Meter freigegeben. Allerdings musste dies



Für einen verlässlichen Schiffsverkehr ist es unerlässlich, dass alle Arbeiten am NOK konsequent und ohne weitere Verzögerung abgeschlossen werden.

nach zehn Monaten wieder zurückgenommen werden, da es im Mündungsbereich zu einem morphologischen Nachlauf sowie zu unerwartet erhöhten Sedimenteinträgen kam. Nach Angaben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) erfolgt die vollständige Freigabe der planfestgestellten Tiefgänge voraussichtlich erst im Sommer 2026 und nicht, wie angekündigt, Ende 2025. Der UVHH hat dies kritisiert, da die Hafenvirtschaft nach nunmehr vier Jahren nach Beendigung der Baggerarbeiten weiterhin auf die vollständigen Nutzungsvorteile der Maßnahme wartet. Eine nochmalige Verschiebung der Freigabe schadet dem Hafenstandort. Die Hamburger Hafenvirtschaft erwartet von der Was-

ser- und Schifffahrtsverwaltung, dass sie den Abschluss dieses für den Hafen existenziellen Projekts mit Hochdruck vorantreibt und bis Mitte des Jahres abschließt.

Nord-Ostsee-Kanal

Die Zahl der Schiffe und die Menge der transportierten Ladung ist im Jahr 2025 weiter zurückgegangen. Von Januar bis Dezember befuhren insgesamt 22.262 Schiffe den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) und transportierten ein Volumen von 69,4 Mio. t. Dies entspricht einem Rückgang in Höhe von 10,5 Prozent beziehungsweise

8,1 Prozent weniger Volumen. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt begründet dies mit den schwierigen geopolitischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Allerdings verliert der NOK aufgrund von Schleusensperrzeiten und Geschwindigkeitsbegrenzungen an Attraktivität und Zuverlässigkeit. Von Anfang Mai bis Ende Juli stand in Brunsbüttel nur eine große Schleusenkammer für die größeren Schiffe zur Verfügung. Seit Juli 2023 gilt eine auf 12 km/h begrenzte Geschwindigkeit für Schiffe, um die Unterwasserböschung des Kanals in einigen Bereichen vor weiteren Schäden zu schützen.

Bereits seit mehreren Jahren investiert der Bund in die Sanierung und den Ausbau des Kanals. 2025 waren es insgesamt 246 Mio. Euro. Zu den wichtigsten Projekten zählen der Neubau der fünften Schleusenkammer sowie der Neubau eines Torinstandsetzungsdocks in Brunsbüttel, der Ersatzneubau der Levensauer Hochbrücke und der Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals. Der erste Streckenabschnitt der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals wurde bereits 2024 fertiggestellt, die Planungen für den zweiten und dritten Abschnitt laufen noch. Des Weiteren soll noch in diesem Jahr die Inbetriebnahme der fünften Schleuse sowie des Torinstandsetzungsdocks erfolgen.

Entwicklung der Binnen- und Hafenschifffahrt

Für die Hafen- und Binnenschifffahrt in Hamburg werden Umweltschutz, Nachhaltigkeit und alternative Antriebsformen immer wichtiger. Viele Mitgliedsunternehmen haben sich bereits mit dem Thema befasst und verfolgen konkrete Planungen und Projekte. Für eine erfolgreiche Wende zur Elektromobilität muss es verlässliche Antriebssysteme auf dem Markt geben und ausreichend Strom aus erneuerbaren Energien produziert werden. Weiterhin braucht es eine leistungsfähige Leitungsinfrastruktur, um Stromproduzenten mit den Abnehmern zu verbinden. Während die beiden ersten Bedingungen auf einem guten Weg sind, ist der hochwassergeschützte Ausbau des Stromnetzes bis an die Liegeplätze eine unterschätzte Herausforderung. Der Verband ist hierzu in engem Austausch mit der Hamburg Port Authority (HPA). In den Bereichen Landungsbrücken, Vorsetzen und Binnenhafen sind die Gegeben-

heiten aufgrund der Innenstadtlage sehr komplex und können nicht allein von der Hafenverwaltung aufgefangen werden. Die Forderung nach einer Mobilitätswende und die Implikationen des Klimaentscheids werden die Fahrzeugstruktur im Hafen verändern. Im Kern ist eine umfangreiche Modernisierung der Flotte notwendig. Die Infrastruktur bei Liegeplätzen und Versorgungseinrichtungen muss hierzu grundlegend ertüchtigt werden. Viele der Auflagen und Vorschriften sind historisch gewachsen und verhindern zum Beispiel durch Längen- und Breitenbegrenzungen den Neubau von Elektrofahrzeugen, da diese unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht wirtschaftlich betrieben werden können. Hier ist eine Gesamtanstrengung von Politik, Behörden und Versorgern nötig, um eine erfolgreiche Verkehrswende herbeizuführen.

Die Hafenschifffahrt unterliegt neben den Vorschriften der Hansestadt auch den Vorgaben von EU- und Bundesrecht. Sowohl die Arbeit der Bundesbehörden als auch der nationale Rechtsrahmen haben in der Vergangenheit oft zu Kritik aus dem Gewerbe geführt. Der Hafenschifffahrtsverband hat deswegen im Januar ein Gespräch mit dem Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Dr. Christoph Ploß, geführt. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Personalsituation bei den Zulassungsbehörden unzureichend ist und dadurch lange Wartezeiten auf Termine und Papiere entstehen. Gefordert wird ein Moratorium für den Rechtsrahmen, sodass zunächst keine neuen Vorschriften, Auflagen und Nachweispflichten mehr in Kraft treten, bis die Personalengpässe in den Behörden beseitigt sind. In einem zweiten Schritt sollen alle Möglichkeiten des Bürokratieabbaus beim Rechtsrahmen berücksichtigt werden. Dr. Ploß hat zugesagt, die Themen in die zuständigen Behörden zu transportieren. Im Laufe dieses Jahres sind weitere Konsultationen geplant.

3.2 *Straßen- und Brückeninfrastruktur*

In der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2025/2026 hat das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) die Entwicklung des



Auch in der Hafen- und Binnenschifffahrt besteht ein dringender Bedarf an Entbürokratisierung.

Straßengüterverkehrs prognostiziert. Aufgrund der Dominanz mit einem Anteil von über 70 Prozent gegenüber anderen Verkehrsträgern wird auch der Straßengüterverkehr von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung stark beeinflusst. Allerdings wird trotz der stark gestiegenen Dieselpreise davon ausgegangen, dass der Straßengüterverkehr 2026 im Aufkommen und bei der Leistung um jeweils ein Prozent steigt. Treiber ist die positive Entwicklung in der Bauwirtschaft. Auch für die Folgejahre 2027 bis 2029 gehen die Gutachter von einer positiven Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Höhe von jeweils 1,1 Prozent pro Jahr aus.

Der allgemeine Wiederanstieg des Straßengüterverkehrs stößt auf eine sanierungsbedürftige Infrastruk-

tur. Baustellen auf Straßen und Einschränkungen zum Erhalt von Brücken schränken die Leistungsfähigkeit ein und führen häufig zu Stau. In seiner jährlichen Stauanalyse kommt der ADAC zu dem Ergebnis, dass Dauer und Länge der Staus in Hamburg im Jahr 2025 deutlich zugenommen haben. Hamburg belegt mit 236 Staustunden pro Autobahnkilometer den ersten Platz im bundesweiten Vergleich. Damit verschlechterte sich die Verkehrssituation in Hamburg deutlich gegenüber dem Vorjahr mit 180 Stunden. Ursache dafür sind die umfangreichen Baumaßnahmen an der A7 sowie die verkehrlichen Einschränkungen im Bereich der A1-Norderelbbrücken. Aufgrund des schlechten Zustands der Norderelbbrücken ist eine Sperrung zur Entlastung erforderlich. Während sich die Zahlen des ADAC auf die




Autobahn beziehen, wertet INRIX Verkehrsdaten der gesamten Stadt aus. Im Jahr 2025 standen Fahrzeuge 46 Stunden im Stau und damit zwei Stunden länger als im Vorjahr. Damit landet Hamburg im Ranking deutscher Städte auf dem achten Platz.

In den kommenden Jahren investiert Hamburg massiv in Sanierungs- und Ausbauarbeiten an Straßen und Leitungsnetzen sowie am U- und S-Bahnnetz. Dafür hat der Hamburger Senat im vergangenen Jahr eine neue Tiefbau-Strategie beschlossen, um trotz wachsender Bauaktivitäten die verkehrlichen Belastungen so gering wie möglich zu halten. Die neue Strategie soll den gesamten

Tiefbauprozess – von der Planung über die Genehmigung bis zur Ausführung – vereinfachen, beschleunigen und effizienter machen. Dazu gehören unter anderem verschlankte Genehmigungsverfahren, mehr gemeinsame Bauvorhaben im gleichen Straßenraum, eine mögliche Genehmigungsfiktion, ein Anzeigeverfahren für kleinere Aufgrabungen, vereinfachte Gebührenordnungen und verbindliche digitale Datenlieferungen.

Der UVHH begrüßt jede Investition in die Infrastruktur, weist allerdings stets darauf hin, dass der Hamburger Hafen zu jeder Zeit zuverlässig erreichbar bleiben muss. Daher wird zukünftig eine gut abgestimmte Bau-



*Schlechter Zustand der A1-Elbquerungen
erfordert permanentes Monitoring und
schnellen Ersatzneubau.*

stellenkoordination zwischen allen Bauträgern immer entscheidender, um bei der Vielzahl von Eingriffen in den Straßenraum den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten. Aber auch bei ungeplanten Vorkommnissen muss seitens der Behörden schnell und flexibel reagiert werden.

Erweiterung der A1 inklusive Ersatzneubau der Norder- und Süderelbbrücke

Die A1-Brücken über die Norder- und Süderelbe sind in einem kritischen Zustand und müssen zeitnah durch Neubauten ersetzt werden. Im Rahmen der Erweite-

rung der A1 ist der Brückenersatzbau bereits Teil der seit einigen Jahren laufenden Planung. Der sogenannte Vorgriffsfall ermöglicht es, mit dem Ersatzneubau vor der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses beginnen zu können. Somit konnte Ende 2025 das entsprechende Vergabeverfahren für den Neubau des ersten Brückenbauwerks über die Norderelbe nördlich des bestehenden Bauwerks veröffentlicht werden. Ein besonderer Fokus bei der Vergabe der Bauleistungen wird auf die Bauzeit gelegt. Das Planfeststellungsverfahren wird währenddessen parallel und unverändert fortgeführt. Der Beschluss wird 2027 erwartet. Mit dem Bau des ersten Brückenbauwerks könnte nach derzeitigem Stand im vierten

Quartal 2026 begonnen werden. Eine Fertigstellung ist für 2029/2030 geplant. Das Planfeststellungsverfahren für den Ersatz der Süderelbbrücke läuft parallel. Auch hier wird der Beschluss im kommenden Jahr erwartet.

In einer Untersuchung hat der ADAC die volkswirtschaftlichen Folgen einer Vollsperrung von fünf wichtigen Brücken in Deutschland simulieren lassen. Hintergrund ist der schlechte Zustand vieler Brücken, die saniert oder neu gebaut werden müssen. Die Simulationen zeigen massive Auswirkungen auf Verkehr, Anwohner, Umwelt und Wirtschaft. Besonders deutlich wird dies an der A1-Norderelbbrücke, die täglich von rund 125.000 Fahrzeugen genutzt wird. Eine Vollsperrung würde zu großräumigen Umleitungen führen, vor allem über die ohnehin belastete und im Ausbau befindliche A7. Für Pkw entständen dadurch jährlich mehr als 150 Mio. zusätzliche Kilometer und fast 14 Mio. Stunden mehr Fahrzeit; für Lkw kämen rund 3,2 Mio. Stunden hinzu. Das würde CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch deutlich erhöhen. Der volkswirtschaftliche Schaden einer solchen Sperrung wird auf 334 Mio. Euro pro Jahr geschätzt.

Sanierung und Erweiterung der A7

Zum Ende des Jahres 2026 wird die Erweiterung der A7 von sechs auf acht Fahrspuren südlich des Elbtunnels fertiggestellt. Damit sind alle Baumaßnahmen zur Sanierung und Erweiterung der K20 (Hochstraße Elbmarsch) abgeschlossen, sodass dieser Abschnitt dem Verkehr dann mit höherer Kapazität uneingeschränkt zur Verfügung steht.

Die Erweiterung der A7 nördlich des Elbtunnels und der Bau des Lärmschutzdeckels in Altona schreiten gut voran. Der Rohbau des Deckels in südlicher Fahrtrichtung wird demnächst fertiggestellt. Im Anschluss erfolgt die Installation und Vorbereitung der Tunnelbetriebs- und Verkehrstechnik. Aller Voraussicht nach wird der Verkehr im Sommer 2027 in den Tunnel verlegt. Dann startet der Bau des Tunnels in Fahrtrichtung Nord. Die gesamte Baumaßnahme wird voraussichtlich 2029/2030 fertiggestellt.

Auch der Bau der neuen Tunnelleitzentrale läuft planmäßig und soll Mitte dieses Jahres in Betrieb genommen

werden. Von dort wird zukünftig die Überwachung von bis zu 15 Tunnelanlagen erfolgen.

Neubau der A26-West und -Ost

Die Arbeiten an der A26-West laufen auf Hochtouren. Im vergangenen Jahr wurden der Hafentunnel annähernd fertiggestellt und die Hafentahngleise verlegt. Die Anbindung der A26-West an die A7 ist baulich vorbereitet, die Anschlüsse der A26-West an das nachgeordnete Netz werden noch in diesem Jahr umgesetzt.

Die Umweltverbände haben den Planfeststellungsbeschluss für den ersten Abschnitt der A26-Ost beklagt. Anfang Oktober 2025 erklärte das Bundesverwaltungsgericht den Beschluss zwar für rechtswidrig, aber grundsätzlich heilbar. Hauptkritikpunkt war die fehlende Globalanalyse alternativer Trassen und deren Auswirkungen auf die Klimaschutzziele. Laut Gericht entbindet die positive Klimabilanz der gewählten Strecke nicht von der Pflicht, auch Alternativen zu bewerten. Alle weiteren Einwände zu Naturschutz, Wasserrecht oder Verkehrsbedarf hatten keinen Erfolg. Die DEGES arbeitet derzeit an der Nachbesserung der Planungsunterlagen und strebt einen vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss noch im Laufe des Jahres 2026 an. Aufgrund der Verzögerung sind für die A26-Ost derzeit keine Bundesmittel eingeplant, sodass über die Finanzierung des Projektes neu entschieden werden muss. Für die verbleibenden zwei Abschnitte 6b und 6c laufen die Arbeiten an den Planfeststellungsunterlagen. Für den zweiten Abschnitt ist ein Erörterungstermin im Jahr 2026 sowie die Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses in 2027 geplant.

Hafenrelevante Straßen und Brücken

Neue Elbbrücken / B75

Mehrere Hamburger Elbbrücken sind in einem schlechten baulichen Zustand, sodass diese zeitnah ersetzt beziehungsweise saniert werden müssen. Durch engmaschige Brückenprüfungen wird die Tragfähigkeit und Verkehrssicherheit permanent überwacht. Vor dem Hintergrund dieser regelmäßigen Prüfungen müssen die Neuen Elbbrücken saniert werden. Insbesondere die

Fahrbahnübergänge an den Enden der Brückenüberbauten der Neuen Elbbrücken weisen erhebliche Schäden auf. Mit der Sanierung unter fließendem Verkehr wurde bereits im Jahr 2025 begonnen. Sie dauert bis zum Jahresende an. Während der gesamten Bauzeit stehen pro Fahrtrichtung regelhaft mindestens drei Fahrstreifen zur Verfügung. Die vielbefahrenen Neuen Elbbrücken sind neben dem A7-Elbtunnel und den A1-Brücken die dritte wichtige Elbquerung in die Hamburger Innenstadt. Da parallel Baumaßnahmen an der A7 stattfinden und Verkehrsbeschränkungen an den maroden A1-Norderelbbrücken vorliegen, führte die zusätzliche Baumaßnahme an dieser Nord-Süd-Achse erwartungs-

gemäß zu Verkehrsbehinderungen. Erschwerend kam die ungeplante Vollsperrung der parallel verlaufenden Freihafenelbbrücke hinzu.

Freihafenelbbrücke

Nach einer Havarie mit einem Binnenschiff musste die Freihafenelbbrücke im Oktober 2025 vollgesperrt werden. Die Schäden an der Brücke waren so massiv, dass diese nicht mehr zu reparieren war. Aufgrund der bereits laufenden Sanierung an den Neuen Elbbrücken hatte sich die Verkehrssituation im östlichen Hafengebiet weiter verschärft. Gemeinsam mit Speditions- und Logistikver-



Nach dem Zusammenstoß mit einem Binnenschiff wurde die Freihafenelbbrücke komplett gesperrt.

bänden, HPA und Verkehrsbehörde wurden diverse Entlastungsmaßnahmen diskutiert und umgesetzt. Mit dem Start der zweiten Bauphase an den Neuen Elbbrücken im März 2026 hat sich die Verkehrssituation verbessert.

Die ursprünglich für 2022 geplante Sanierung der Freihafenelbbrücke wurde verschoben, da die in unmittelbarer Nähe befindlichen 100 Jahre alten Bahnbrücken über die Norderelbe erneuert und erweitert werden sollen. Die Bahn ersetzt die bestehenden Brücken und ergänzt sie um eine dritte, sodass künftig sechs statt vier Gleise über die Elbe führen. Der Bau soll frühestens 2031 beginnen und rund sieben Jahre dauern. Der Zugverkehr wird über provisorische Umfahrungen weiterlaufen. Dort, wo aktuell die beschädigte Freiha-

fenelbrücke steht, werden temporär Eisenbahnbrücken gebaut. Daher wird die Freihafenelbbrücke abgebaut und steht voraussichtlich bis mindestens 2038 nicht zur Verfügung. Auch wenn die Freihafenelbbrücke zuletzt nicht mehr für den Lkw-Verkehr freigegeben war, so belegen die Auswirkungen der Sperrung, dass diese zusätzliche Elbquerung in der Vergangenheit zur Verkehrs-entlastung beigetragen hat. Da diese Brücke frühestens 2038 wieder zur Verfügung steht, ist der Bau einer Ersatzbrücke an anderer Stelle zu prüfen.

Köhlbrandquerung

Seit Mai 2026 gelten weitere Restriktionen auf der Köhlbrandbrücke, da sich der bauliche Zustand weiter deut-



Die Köhlbrandbrücke bildet die zentrale Achse zwischen dem östlichen und westlichen Hafen.

lich verschlechtert hat. Nach einer Bauwerksprüfung wurde die Brücke auf 44 t abgelastet. Damit steht die wichtigste und kürzeste Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Hafen nicht mehr für den genehmigungspflichtigen Schwerlastverkehr zur Verfügung, was die Erreichbarkeit des Hafens für dieses wichtige Segment massiv einschränkt. Größere Umwege erhöhen den administrativen und personellen Aufwand sowie die Kosten dieser Transporte erheblich. Die erneuten gravierenden Einschränkungen an der Köhlbrandbrücke sind für den Hafen dramatisch und machen deutlich, wie schlecht es um die für den Hamburger Hafen bedeutendste Brücke steht.

Daher muss aus Sicht der Hamburger Hafenwirtschaft neben dem Schutz der Brücke die Beschleunigung des Ersatzneubaus höchste Priorität bekommen. Die Planungen für den Ersatzneubau der Köhlbrandbrücke laufen bereits. Um die Planung zu beschleunigen, wurden Vergaben schneller durchgeführt und Planungsprozesse besser verzahnt. Die Vorplanung soll bis Ende 2027 abgeschlossen sein, die Entwurfsplanung bis 2030. Laut Hamburger Senat werden weitere Beschleunigungspotenziale geprüft, um die neue Brücke bis zum Ende der 2030er-Jahre für den Verkehr freizugeben.

Aus Sicht des UVHH ist eine Fertigstellung des Ersatzbauwerkes deutlich vor Ende der 2030er-Jahre notwendig. Weitere Einschränkungen des Straßengüterverkehrs zum Schutz der Köhlbrandbrücke wären für den Hafen und den Wirtschaftsverkehr dramatisch. Darüber hinaus ist es jetzt auch wichtig, dass der Bau der A26-Ost als parallele und alternative Ost-West-Verbindung zwischen A1 und A7 zügig begonnen und schnellstmöglich abgeschlossen wird. Für beide Infrastrukturprojekte müssen ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen sowohl von der Stadt Hamburg als auch vom Bund bereitgestellt werden.

Der UVHH hat im Rahmen eines wettbewerblichen Dialogs in einem Auswahlgremium für den Realisierungswettbewerb zum Bau einer neuen Köhlbrandbrücke mitgewirkt. Aus Hafensicht stehen vor allem die erforderliche Funktionalität der Brücke und eine möglichst kurze Bauzeit im Fokus. Die neue Querung soll nördlich der bestehenden Brücke gebaut und zudem deutlich höher werden, damit der Hafen perspektivisch sein volles

Potential ausschöpfen kann und für alle Schiffsgrößen erreichbar ist.

Finkenwerder Brücke

Seit Anfang 2022 wird an der Finkenwerder Brücke gearbeitet. Aufgrund des schlechten baulichen Zustands musste diese ersetzt werden. Der erste südliche Bauabschnitt der Finkenwerder Brücke ist bereits fertiggestellt. Ende März 2026 konnte nun auch der nördliche Abschnitt der Finkenwerder Brücke für den Verkehr freigegeben und das Projekt abgeschlossen werden. Dafür investierte die HPA rund 50 Mio. Euro.

Retheklappbrücken

Im Laufe des Jahres 2025 wurden der Rückbau der Widerlager der alten Rethe-Hubbrücke sowie die geplante Fahrinnenverbreiterung auf insgesamt 64 Meter abgeschlossen. In diesem Jahr sind noch kleinere Restarbeiten auf den Landflächen erforderlich, die allerdings keine verkehrlichen Auswirkungen haben werden. Seitens der Unternehmen am südlichen Reiherstieg bestand die Hoffnung, dass in den kommenden Jahren keinerlei Einschränkungen für die Seeschifffahrt auftreten werden.

Zeitgleich mit der Mitteilung, dass das Projekt Neubau Retheklappbrücken nach einer rund 15-jährigen Bauzeit endlich abgeschlossen ist, wurde den Anliegern des südlichen Reiherstiegs mitgeteilt, dass auch im Jahr 2026 weitere Sperrungen für die Schifffahrt erforderlich sind. Nach zehn Jahren Betrieb müssen die Hydraulikzylinder der Bahnbrücke getauscht sowie die Fahrbahn der Straßen-Klappbrücke instandgesetzt werden. Dafür wird die Durchfahrt der Brücke über mehrere Wochen tagsüber gesperrt. Lediglich in den Nachtstunden können Seeschiffe die Klappbrücken passieren.

Eine erneute massive Einschränkung stößt bei den Unternehmen auf wenig Verständnis, da den Terminals bereits in der Vergangenheit sehr viel Flexibilität abverlangt wurde. Die Baumaßnahmen führten zu deutlich höheren operativen Kosten bei den Unternehmen. Aus Sicht der Anlieger wäre es wünschenswert gewesen, wenn die durchgeführten Sperrungen der letzten Monate gleichzeitig für Wartungs- und Instandsetzungsmaßnahmen genutzt worden wären.



3.3 *Schieneinfrastruktur*

In der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2025/2026 wird prognostiziert, dass die schwierige infrastrukturelle Situation aufgrund von Baumaßnahmen und Vollsperrungen negative Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr mit sich bringt. Demnach sinkt der Güterverkehr auf der Schiene 2026 um 0,9 Prozent im Aufkommen und um 2,2 Prozent bei der Leistung. Für die Folgejahre 2027 bis 2029 wird mit einer leichten Erholung gerechnet und einem Anstieg von 0,5 Prozent im Aufkommen und bei der Leistung um 1,1 Prozent pro Jahr.

Die DB InfraGO AG hat im Jahr 2024 mit dem umfangreichen Sanierungsprogramm ihrer Hochleistungstrassen begonnen. In den ersten Informationsveranstaltungen über die Generalsanierung hat die DB eine maximale Sperrzeit von fünf Monaten und eine angestrebte zehnjährige Baustellenfreiheit verkündet. Zwischenzeitlich haben sich diese Versprechungen als nicht haltbar erwiesen. Einzelne Strecken müssen deutlich länger gesperrt werden und die angestrebte Baustellenfreiheit wurde auf fünf Jahre reduziert.

Für die rund 280 Kilometer lange Strecke zwischen Hamburg und Berlin wurde ein Bauzeitfenster von August 2025 bis April 2026 angekündigt. Aufgrund der Witterungsverhältnisse im Januar und Februar 2026 teilt die DB mit, dass sich die Sanierung der Strecke bis

Um mehr Güter klimafreundlich per Bahn zu transportieren, muss das Schienennetz deutlich ausgebaut werden.

Mitte Juni 2026 verzögern wird. Das bedeutet, dass die folgenden Baumaßnahmen, unter anderem auf der Strecke Hamburg-Hannover von Mai 2026 bis Anfang Juli 2026, ebenfalls nicht planmäßig durchgeführt werden können.

Die Umleitung der Züge, insbesondere des Personenfernverkehrs, erfolgt über die bereits belasteten Strecken Celle/Hannover und Uelzen/Stendal. Der Schienengüterverkehr muss teilweise weiträumige Streckenumleitungen in Kauf nehmen, wodurch den Unternehmen höhere Personal- und Energiekosten entstehen sowie höhere Trassenentgelte gezahlt werden müssen. Laut Bundesnetzagentur lag der Anteil der Belastungen der Eisenbahn-Unternehmen aus Baumaßnahmen bereits im Jahr 2024 mit vier Prozent ihres Gesamtumsatzes auf einem Rekordhoch. Der Wert hat sich gegenüber 2021 verdoppelt. Dies dürfte sich aufgrund der Generalsanierung der Hochleistungsstrecken in den Folgejahren weiter erhöhen. Wenn es nach DB InfraGO AG geht, sollen zum Ende des Jahres die Trassenpreise erneut ansteigen, wodurch das Ziel, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, konterkariert wird. Der Bundesverkehrsminister hat angekündigt, im kommenden Jahr ein reformiertes Trassenpreissystem starten zu wollen.

Neu aufgeflammt ist die Diskussion über eine Schienenneubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover, nachdem DB InfraGO AG im Sommer 2025 über das Ergebnis der Vorplanung für eine Neubaustrecke informiert hat. Es wurde erneut bestätigt, dass angesichts wachsender Nachfrage im Güter- und Personenverkehr nur mit einer Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover die prognostizierten Verkehrsbedarfe erfüllt werden können. Bereits im Dialogforum Schiene Nord 2015 kamen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Umsetzung der

von den Neubauegegnern bevorzugten Alpha-E-Variante – also der Ausbau von Bestandsstrecken – zu keiner nennenswerten Kapazitätserweiterung führen wird. Auch aus Sicht des Hamburger Hafens ist der Neubau der Bahnstrecke unverzichtbar, wenn noch mehr Güter aus dem Hafen umweltfreundlich per Bahn ins Hinterland transportiert werden sollen. Im Zuge der Diskussion haben sich die Städte Hamburg, Hannover und Lüneburg gemeinsam für den Neubau der Bahnstrecke ausgesprochen. Ende des vergangenen Jahres hat das Bundesministerium für Verkehr den Bericht an den Bundestag übermittelt, die parlamentarische Befassung ist für dieses Jahr vorgesehen. Die endgültige Entscheidung über den Bau der Strecke liegt beim Deutschen Bundestag.

Hafenbahn

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 44,4 Mio. t Güter beziehungsweise knapp 2,6 Mio. TEU auf der Hafenbahn transportiert. Dies entspricht einem Rückgang von 3,9 Prozent beziehungsweise von 0,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Trotz positiver Umschlagsentwicklung kam es sowohl beim Schienengütertransport von Massengütern als auch von Containern zu einem leichten Rückgang. Als Ursache werden die zum Fahrplanwechsel 2024/25 angestiegenen Trassenpreise sowie die mit den zahlreichen Baumaßnahmen im Schienennetz verbundene Unzuverlässigkeit und höheren Aufwendungen genannt.

VIER

POLITISCHE RAHMEN- BEDINGUNGEN

POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

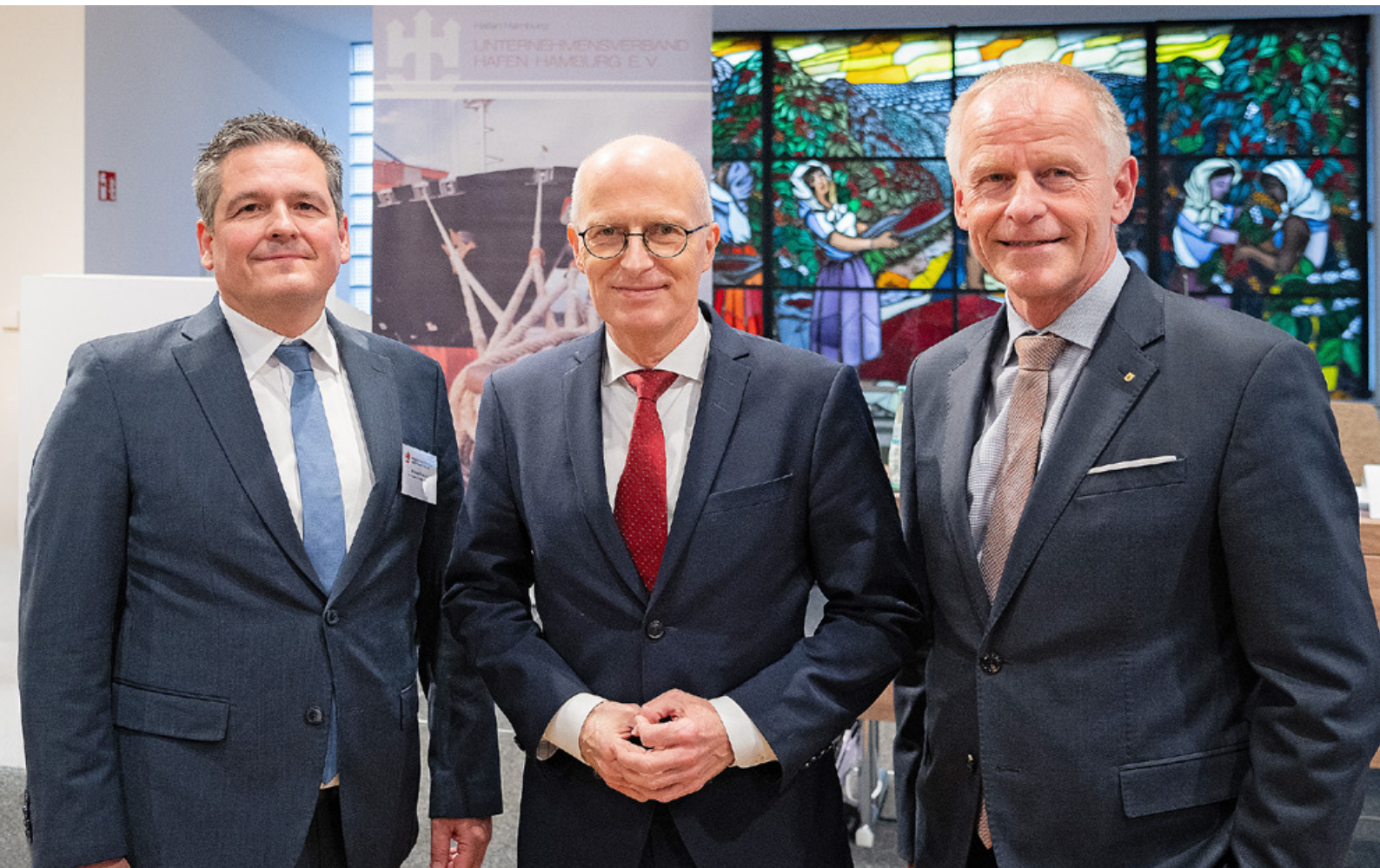
Ende April wird in Emden die 14. Nationale Maritime Konferenz (NMK) stattfinden. Im Mittelpunkt soll das Thema „Sicherheit“ stehen. Wenngleich die Schwerpunktsetzung aufgrund der geopolitischen Unsicherheiten und Risiken nachvollziehbar ist, so geraten jedoch die dringend notwendige Sanierung und der dringend notwendige Ausbau der Verkehrs- und Hafeninfrastruktur ein Stück weit ins Hintertreffen. Trotz der vom Bund beschlossenen Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität sowie für die Bundeswehr, ist bislang für den größten deutschen Seehafen wenig Konkretes herausgekommen. Die Hamburger Hafenwirtschaft erwartet daher vom Bund, dass bei der NMK auch konkrete Ergebnisse zur künftigen Hafenfinanzierung verkündet werden.

Der ZDS hatte ermittelt, dass einmalig rund 15 Mrd. Euro an Investitionen notwendig sind, um den Sanierungsstau in den deutschen Häfen zu beseitigen. Darüber hinaus bedarf es seitens des Bundes zusätzlich rund 500 Mio. Euro jährlich für die Unterhaltung der deutschen Häfen. Diese Summen sind angesichts der überragenden Bedeutung der deutschen Seehäfen für die Versorgungssicherheit Deutschlands sowie Nord-, Ost- und Mitteleuropas mit Nahrungsmitteln, Rohstoffen, Gütern und Energie eine gute Investition zur Ertüchtigung des Standortes Deutschland. Neben Sanierung und Ausbau von Infrastruktur ist es angesichts der unsicheren geopolitischen Situation dringend notwendig, die Häfen auch organisatorisch auf etwaige Krisenfälle vorzubereiten. Dazu gehört unter anderem auch die Sicherstellung ausreichender Arbeitskräfte im Krisenfall, konkret die Umsetzung des Arbeitssicherungsgesetzes in der Praxis. Aufgrund des im gewerblichen Bereich hohen Anteils von Männern, die im Spannungs- und Verteidigungsfall bis zu ihrem 60. Lebensjahr der Wehrpflicht

unterliegen, besteht die ernsthafte Gefahr, dass nicht genügend Arbeitskräfte zur Verfügung stehen, um die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens aufrechtzuerhalten. Deshalb ist es notwendig, die Anwendung des Arbeitssicherungsgesetzes in der Praxis zu üben. Die Agentur für Arbeit Hamburg hat die Umsetzung des Arbeitssicherungsgesetzes im Rahmen der „Red Storm Bravo“-Übung von militärischen und zivilen Kräften vorbildlich getestet. Diese einmalige Übung reicht jedoch nicht aus. Es ist vielmehr notwendig, die dabei gewonnenen Erkenntnisse umzusetzen und vorsorglich und rechtssicher Informationen darüber zu sammeln, welche Funktionen im Hafen im Krisenfall in welcher Personalstärke ersetzt werden müssten und wie dies bewerkstelligt werden kann.

Aber auch auf Hamburger Ebene besteht Handlungsbedarf. Wenngleich sich die Rahmenbedingungen für die Hafenbetriebe aufgrund der Berücksichtigung der Aufwendungen für den privaten Hochwasserschutz bei der Grundsteuer sowie aufgrund von Änderungen des Miet- und Pachtregimes deutlich verbessert haben, so stellen Erbbaurechtslösungen, die den Betrieben eine langfristige Planungssicherheit geben würden, bislang eine Ausnahme dar. Die Hafenwirtschaft fordert diesbezüglich bereits seit langem, bei der Investitionshürde für Erbbaurechtsverträge nicht auf die absoluten Investitionssummen abzielen, sondern die Investitionen vielmehr im Verhältnis zum Betriebsumsatz zu betrachten, sodass auch kleinere Betriebe bei ihrer Umsatzgröße verhältnismäßig hohe Investitionen Erbbaurechtsverträge erhalten können.

Mit dem Vorziehen der Klimaneutralität Hamburgs auf das Jahr 2040 sind auch Auswirkungen auf den Hamburger Hafen nicht auszuschließen, die erheblichen



Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher und HPA-Geschäftsführer Jens Meier halten Grußworte zum 75-jährigen Jubiläum des UVHH.

Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts mit sich bringen werden. Im Hafenentwicklungsplan wird bereits eine Klimaneutralität bis 2040 angestrebt, allerdings unterscheidet sich der Weg zur Zielerreichung eklatant von dem des Volksentscheides.

Viele Hafenunternehmen sind Mitglied der UmweltPartnerschaft Hamburg und investieren bereits seit Jahren in den Klima- und Umweltschutz, im Einklang mit einer wirtschaftlichen Weiterentwicklung. Allerdings ist der Hamburger Hafen geprägt von Unternehmen verschiedener Branchen und Unternehmensgrößen, vom kleinen Familienunternehmen bis hin zum großen Konzern, so-

dass eine Umsetzung der Klimaneutralität auch unterschiedliche Realisierungsstände aufweist. Nach Aussage des Hamburger Senats sind derzeit keine Änderungen bis 2030 vorgesehen, allerdings wird davon ausgegangen, dass der Verkehrssektor aller Voraussicht nach die CO₂-Reduzierung nicht erreichen wird. Die vor diesem Hintergrund angestrebte Ausweitung der E-Mobilität lässt sich aber nicht in allen Bereichen des Hafens technologisch umsetzen. Hilfreich wäre, bei der Suche nach Lösungen technologieoffen zu bleiben, ein ausreichend langer zeitlicher Vorlauf sowie Förderprogramme, damit die Unternehmen Prozesse anstoßen, finanzieren und umsetzen können.

In den vergangenen Monaten haben die Gremienvertreterinnen und -vertreter und die Geschäftsstelle des UVHH zahlreiche Gespräche mit hochrangigen Vertreterinnen und Vertretern des Hamburger Senats, mit den Fraktionsvorsitzenden und den hafenpolitischen Sprechern der etablierten Hamburger Parteien sowie mit dem Maritimen Koordinator des Bundes geführt. Nach den Bürgerschafts- und Bundestagswahlen im Jahr 2025 hat es einige personelle Veränderungen gegeben, sodass erste Gespräche mit den neuen politischen Vertreterinnen und Vertretern geführt wurden. Gesprächsgegenstand waren die aktuellen Herausforderungen der Hafenunternehmen in Bezug auf Hafeninfrastruktur, verkehrliche Situation und Erreichbarkeit des Hafens, Genehmigungsverfahren und wirtschaftliche Situation der Unternehmen.

Europäische Hafenstrategie

Die EU-Kommission hat Anfang des Frühjahres eine Mitteilung über eine Europäische Hafenstrategie veröffentlicht. Diese umfasst eine Vielzahl von Handlungsfeldern: Von der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und der Stärkung von Investitionen über Sicherheitsfragen, die sowohl die Bekämpfung des Drogenschmuggels als auch die militärische Sicherheit und Nutzbarkeit der Häfen beinhaltet, bis hin zur Rolle der Häfen bei der Energiewende, der Stärkung des sozialen Zusammenhalts und der Sicherstellung hochwertiger Arbeitsplätze. In der Mitteilung der EU-Kommission werden unter anderem auch konkrete Änderungen in der Beihilfe-, Mieten-/Konzessions- und Förderpolitik angekündigt. Aus Sicht der Hamburger Hafenwirtschaft ist dabei vor allem die Sichtweise der Kommission bezüglich der Miet- und Pachtverträge problematisch. Die Kommission konstatiert, dass „... very long contract and land lease durations with renewal options limit potential new market entries (and) promote market concentrations ...“. Diese Sichtweise teilt die Hafenwirtschaft nicht. Bereits in der Vergangenheit wurde in zahlreichen Diskussionen im Zusammenhang mit den insgesamt drei Port Packages dargelegt, dass der Kommissionsansatz zu einem Investitionsstopp der Hafenbetriebe führen würde. An dieser Position hat sich nichts geändert. Vor diesem Hintergrund verwundert es, dass die Kommission dieses Thema erneut auf die Agenda bringt. Auch die beabsichtigte

Koppelung öffentlicher Fördermittel an die Einhaltung bestimmter Voraussetzungen in Bezug auf Hafenkonzessionen und Grundstückspachtverträge ist problematisch. Die Kommission führt dazu aus „... public funding to entities in EU ports should be conditional on the timely implementation of relevant EU legislation, such as maritime security or environmental legislation, and respect of best practices as regards port concession and land-lease agreements ...“. Die öffentliche Förderung von Infrastruktur sollte sich aus Sicht des UVHH vielmehr an der Notwendigkeit und am Nutzen der Infrastruktur anstelle eines One-Size-fits-it-all-Ansatzes orientieren.

Unions-Zollkodex

Die Reform des Unionszollkodex (UZK) befindet sich derzeit in der politischen Umsetzung und technischen Vorbereitung. Im Juni 2025 hat der Rat der EU sein Verhandlungsmandat für die Reform verabschiedet und damit den Weg für die Trilog-Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament und der Kommission geebnet. Ziel dieser Verhandlungen ist es, im Laufe des Jahres 2026 eine politische Einigung zu erzielen. Ein zentrales Element der Reform ist die Schaffung einer neuen EU-Zollbehörde (EUCA) sowie eines zentralen EU Customs Data Hub, der die bisherigen 27 nationalen IT-Systeme ablösen oder ergänzen soll. Während erste operative Funktionen dieses Datenzentrums bereits für 2026 geplant sind, wird die vollständige Umsetzung und der reguläre Betrieb der EU-Zollbehörde bis spätestens 2028 angestrebt. Es laufen die Vorbereitungen für das neue „Trust & Check“-Händlerschema, das vertrauenswürdigen Unternehmen ab 2026 deutliche Erleichterungen bei der Zollabwicklung durch Eigenüberwachung ermöglichen soll.

Ein bereits konkret beschlossener Teilaspekt ist die Abschaffung der 150-Euro-Zollfreigrenze für E-Commerce-Sendungen, die durch eine pauschale Zollabgabe von drei Euro ersetzt wird und zum 1. Juli 2026 wirksam werden soll. Die Zollbehörden stehen vor der Herausforderung, die wachsenden Sendungsmengen des E-Commerce zu verwalten. Pro Tag erreichen Deutschland durchschnittlich etwa 400.000 Pakete für Privatkunden, wobei ein Großteil der Sendungen den Ursprungs-ort China hat.

Verrechnungsmodell Einfuhrumsatzsteuer

In Deutschland ist die Einführung eines echten Verrechnungsmodells für die Einfuhrumsatzsteuer (EUST) immer noch ein zentrales politisches und wirtschaftliches Vorhaben, dessen vollständige Umsetzung noch aussteht. Die Bundesregierung hat sich im Rahmen von Modernisierungsvorhaben grundsätzlich zur Einführung bekannt, um Wettbewerbsnachteile gegenüber den Westhäfen abzubauen. Es gibt Bestrebungen, die Erhebung der EUST durch Änderungen im Umsatzsteuergesetz auf ein Verrechnungsmodell umzustellen. Aktuell scheint dieses wichtige Vorhaben ins Stocken zu geraten. Gemeinsam drängt der UVHH mit anderen maritimen Verbänden massiv auf eine zeitnahe Umsetzung, um die Liquidität der Unternehmen zu schonen und den Logistikstandort zu stärken.

Sanktionen

Die Europäische Kommission hat am 6. Februar 2026 den Vorschlag für das 20. Sanktionspaket gegen Russland vorgelegt. Ein zentraler Fokus liegt dabei auf der Bekämpfung der sogenannten Schattenflotte: Es ist ein vollständiges Verbot von Maritimen Dienstleistungen, einschließlich Versicherungen für Tanker mit russischem Rohöl geplant. Zudem sieht das Paket umfassende Wartungs- und Dienstleistungsverbote für LNG-Tanker und Eisbrecher vor, um Russlands Gasexportprojekte weiter zu schwächen. Dies ergänzt das bereits im 19. Sanktionspaket beschlossene Importverbot für Flüssigerdgas, welches für kurzfristige Verträge am 25. April 2026 in Kraft getreten ist.

Im Finanzsektor zielen die neuen Maßnahmen darauf ab, alternative Zahlungskonzepte zu kappen, indem 20 weitere Regionalbanken gelistet und strenge Maßnahmen gegen Kryptowährungs-Plattformen ergriffen werden, die zur Umgehung von Sanktionen genutzt werden könnten. Im Bereich des Warenhandels wurden die Exportbeschränkungen um Güter wie Gummi, Traktoren und Cybersicherheitsdienste im Wert von über 360 Mio. Euro erweitert, während neue Importverbote für Metalle und Chemikalien im Wert von 570 Mio. Euro vorgeschlagen wurden. Parallel dazu hat der Rat

der EU die bestehenden Wirtschaftssanktionen regulär bis zum 31. Juli 2026 verlängert und die Visabestimmungen für russische Staatsangehörige so verschärft, dass für jede Einreise ein neues Visum beantragt werden muss, um Sicherheitsrisiken engmaschiger prüfen zu können.

Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Die langen Planungs- und Genehmigungszeiträume für große Infrastrukturprojekte werden bereits seit vielen Jahren kritisiert. Für den Hafen wichtige Bauvorhaben verzögern sich, werden immer umfangreicher und am Ende teurer als ursprünglich geplant. Beispielsweise hat die Umsetzung der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe mehr als 20 Jahre gedauert. Aufgrund zusätzlicher Gutachten, Untersuchungen und Ausgleichsmaßnahmen durch geänderte rechtliche Rahmenbedingungen sowie erhöhter Baupreise stiegen die geplanten Kosten für das Projekt von rund 310 Mio. Euro auf rund 800 Mio. Euro.

CDU/CSU und SPD haben im Mai 2025 den Koalitionsvertrag unterzeichnet, in dem unter anderem vereinbart worden war, die Planungs- und Genehmigungsverfahren von Infrastrukturprojekten zu vereinfachen, zu digitalisieren und deutlich zu beschleunigen. Mitte Dezember 2025 hat das Bundeskabinett das Infrastruktur-Zukunftsgesetz beschlossen, das seit Jahresbeginn den parlamentarischen Prozess durchläuft. Im Rahmen dessen konnte der UVHH seine Anmerkungen zum Gesetzentwurf über den ZDS in das Verfahren einbringen. Unter anderem fehlt aus Sicht des UVHH die wichtige Stichtagsregelung. Diese soll sicherstellen, dass während eines Planungs- und Genehmigungsprozesses sich ändernde rechtliche Rahmenbedingungen nur bis zu einem festgelegten Stichtag zu berücksichtigen sind. Auch ist es erforderlich, dass die Planungs- und Genehmigungsbehörden sowie das Bundesverwaltungsgericht finanziell und vor allem personell entsprechend ausgestattet werden, damit eine tatsächliche Beschleunigung der Verfahren erreicht wird. Des Weiteren ist ebenfalls sicherzustellen, dass sich alle Vereinfachungen konsequent in allen Gesetzen, die im Rahmen eines Vorhabens anzuwenden sind, wiederfinden, zum Beispiel auch im Wasserhaushaltsgesetz.



Der Umschlag und Transport von großen und schweren Stückgütern im Hamburger Hafen ist für den deutschen Maschinen- und Anlagenbau, die Bau- und Energiebranche sowie für Militärtransporte unverzichtbar.

Großraum- und Schwertransporte

Im Hamburger Hafen sind mehrere Unternehmen auf den Umschlag von großvolumigen und schweren Stückgütern spezialisiert. Die Erreichbarkeit des Hafens für diese Art Ladung wird aufgrund des schlechten Zustands der Infrastruktur – insbesondere der Brücken – immer schwieriger. Die Hafenwirtschaft blickt mit wachsender Sorge nicht nur auf die stark beschädigte Köhlbrandbrücke, sondern auch auf den zunehmend problematischen Zustand der A1-Norder- und Süderelbbrücken. Die Brü-

cken sind in einem sehr schlechten Zustand und werden engmaschig kontrolliert, damit sie bis zur Verkehrsfreigabe eines Ersatzbauwerkes – voraussichtlich 2029/2030 – nutzbar bleiben. Wenn diese Route wegfällt, steht die A1 als wichtigste Nord-Süd-Verbindung für den genehmigungspflichtigen Schwerlastverkehr nicht mehr zur Verfügung. Alternativen über die A7 sind aufgrund der begrenzten Schwerlasttauglichkeit und der Höhenbegrenzung des Elbtunnels nur bedingt möglich. Eine weitere Elbquerung führt über die Neuen Elbbrücken, die seit 2025 aufwendig saniert werden.

Die Beantragung und Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten (GST) in Hamburg laufen derzeit zufriedenstellend, jedoch wird die Beantragung durch die marode Infrastruktur komplizierter, da es an leistungsfähigen Alternativrouten fehlt. Kritikpunkt bleibt weiterhin die unterschiedliche Auslegung der Gebührenordnung, je nachdem, wo der Antrag gestellt wird. Im Dezember 2025 wurde daher eine neue Gebührenordnung eingeführt, um Interpretationsspielräume der Genehmigungsbehörden zu minimieren. Perspektivisch soll das bundesweite Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) die Gebührenberechnung übernehmen. Ebenfalls ist geplant, dass in Hamburg zukünftig der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer die Anhörung bei VEMAGS für die HPA übernehmen wird. Damit fällt eine Anhörungsbehörde weg und vereinfacht somit den Prozess. Weiterhin soll als Alternative zur Straße eine verstärkte Nutzung der Binnenwasserstraßen für GST beworben werden. Hierfür müssen aber auch alle GST-fähigen Umschlagstellen im Hamburger Hafen in der Datenbank des Bundesverkehrsministeriums (elwis.de) hinterlegt sein. Diese GST-Übergabepunkte sollen perspektivisch in VEMAGS als Alternative angeboten werden.

Hafengeld

Die HPA hat die Hafennutzungsentgelte zum 1. Januar 2026 im Mittel um drei Prozent angehoben. Gleichzeitig sind Änderungen an der Tarifstruktur in Kraft getreten. Um Betreiber von Containerschiffen weiterhin zum Bezug von Landstrom anzuregen, wird auch in 2026 ein Rabatt für die Nutzung von Landstrom gewährt. Der Rabatt „Kappungsgrenze“ wird angepasst. Zur Reduzierung der Komplexität wird zudem die Unterscheidung von Revierfahrt und Liegeplatz innerhalb der Umweltkomponente aufgehoben. Darüber hinaus entfällt die bisherige Unterscheidung in Nah- und Seeverkehr und wird durch gestaffelte Stufenpreise ersetzt.

Die entgeltliche Personenschiffahrt ist abweichend mit einer vierprozentigen Erhöhung der Entgelte belastet worden. Auch wenn die Tourismuszahlen in Hamburg eine positive Entwicklung verzeichnen, haben die

Rundfahrtanbieter die Einschränkungen der Corona-Pandemie nicht vollständig verkraftet und verfügen noch nicht wieder über die finanzielle Leistungsfähigkeit von 2019. Darüber hinaus hat Hamburg eine neue Regulierung bei den Besatzungsvorschriften umgesetzt, die mit hohen dauerhaften finanziellen Belastungen des Gewerbes verbunden sind. Die überproportionale Anhebung des Hafengeldes hat der Hafenschiffahrtsverband Hamburg e. V. aus diesen Gründen kritisiert.

Weiterhin sollte die Kappungsgrenze der Motorleistung bei „sonstigen motorisierten Fahrzeugen“ steigen. In dieser Kategorie werden auch die Seeschiffsassistentenschlepper eingeordnet. Diese Fahrzeuge sind Seeschiffe und verfügen über eine vielfach höhere Motorleistung als Binnenfahrzeuge. Eine Anhebung der Kappungsgrenze belastet die Seeschiffsassistenten immer überproportional. Die Dienstleistungen der Seeschiffsassistenten sind Teil der kritischen Infrastruktur Hamburgs und werden 24/7 an 365 Tagen im Jahr erbracht. Die Mehrbelastung beim Hafengeld wäre aufgrund des regulatorischen und operativen Rahmens nicht angemessen gewesen. Nach eingehendem Dialog hat die HPA auf die Ausweitung der Kappungsgrenze verzichtet. Der Hafenschiffahrtsverband Hamburg e. V. wird sich weiterhin für Änderungen an der Eingruppierung der Fahrzeuge der Seeschiffsassistenten einsetzen.

Allianz Sicherer Hafen Hamburg

Im Rahmen der Allianz Sicherer Hafen Hamburg arbeiten Behörden, Transportunternehmen, die Hafenwirtschaft und Verbände kontinuierlich an der Bekämpfung des Drogenschmuggels im Hamburger Hafen sowie am Schutz der Hafenbeschäftigten vor kriminellen Anwerberversuchen. Das institutionsübergreifende Hafensicherheitszentrum (HSZ) ist seit 2024 die feste Kooperationsform aller Beteiligten, in der sich auch der UVHH engagiert. Die Arbeit des HSZ zeigt inzwischen maßgebliche Erfolge, durch die der Hamburger Hafen als sicherer und verlässlicher Wirtschaftsstandort gestärkt wird. Der UVHH setzt sich im Rahmen der Allianz Sicherer Hafen Hamburg weiterhin für den Schutz der Hafenbeschäftigten und für eine stetige Optimierung der Sicherheit bei Transport-, Umschlag- und Logistikprozessen ein.



Für das sichere und präzise Manövrieren von Seeschiffen im Hamburger Hafen sind Schlepper unverzichtbar.

Digitale Containerfreistellung

Die Hamburger Verordnung über Vorgaben für ein sicheres und digitales Container-Freistellungsverfahren regelt ergänzend zum geänderten Hafensicherheitsgesetz weitere Details zum neuen digitalen Freistellungsverfahren. Nachdem der UVHH bereits an der Änderung des Hamburgischen Hafensicherheitsgesetzes mitgearbeitet hatte, wurden im Rahmen der Verbändebeteiligung zusammen mit der Innenbehörde nun auch der Inhalt der Verordnung mitgestaltet. Auf Vorschlag des UVHH wurden in

der Verordnung unter anderem die Datenspeicherfristen verlängert, um sicherzustellen, dass die bei Abholung des Containers erfassten Daten über einen längeren Zeitraum als Beweismittel in strafrechtlichen Ermittlungsverfahren zur Verfügung stehen. Der UVHH setzt sich weiterhin dafür ein, dass mit der digitalen Containerfreistellung die Hafensicherheit erhöht und die Effizienz der Containerfreistellungsprozesse optimiert wird. Da diese Maßnahme der öffentlichen Sicherheit dient, sollte sich der Staat auch an den Kosten beteiligen, so wie dies in anderen europäischen Häfen der Fall ist.

FÜNF

UMWELTSCHUTZ UND
NACHHALTIGKEIT

Umweltpartnerschaft Hamburg

Seit 2007 ist der UVHH einer der Träger der Umweltpartnerschaft Hamburg (UPHH). Die UPHH hat sich als wichtiges Netzwerk für den freiwilligen betrieblichen Umweltschutz in Hamburg etabliert. Zu den Aufgaben der UPHH gehören die Förderung umweltfreundlicher und ressourceneffizienter Unternehmensprozesse sowie die Beratung und Vernetzung der in der Umweltpartnerschaft zusammengeschlossenen Unternehmen (Umweltpartnern). Darüber hinaus informiert die UPHH über aktuelle Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen und unterstützt Unternehmen bei der Umsetzung ihrer Nachhaltigkeitsprojekte. Der UVHH setzt sich in der UPHH dafür ein, dass private Investitionen in die Energiewende, den Klimaschutz und die Klimaanpassung erleichtert, schneller genehmigt und öffentlich besser sichtbar gemacht werden, um Hamburg als nachhaltigen Wirtschaftsstandort weiter zu stärken.

Umweltfreundliche Hafenumschlaggeräte

Mit der Richtlinie zur Förderung umweltfreundlicher Hafenumschlaggeräte will das Bundesverkehrsministerium Investitionsmehrausgaben für die Anschaffung emissionsfreier Hafenumschlaggeräte fördern. Unter die Förderung sollen auch die Kosten für die Umrüstung von Hafenumschlaggeräten auf emissionsfreie Antriebe fallen. Und schließlich sollen auch die Investitionsausgaben für die erforderliche Tank- und Ladeinfrastruktur für den Betrieb der umweltfreundlichen Hafenumschlaggeräte förderfähig sein. Zusammen mit dem ZDS hat sich der UVHH im Rahmen der Verbändeanhörung –

teilweise bereits erfolgreich – für eine Erweiterung des förderfähigen Gerätekatalogs und des Anwendungsbereichs der Förderrichtlinie eingesetzt.

Ship-to-ship-Bebunkerung mit LNG und Methanol

Die Hamburg Port Authority hat seit Ende August 2025 die Ship-to-ship-Bebunkerung mit Liquefied Natural Gas (LNG) und Methanol im Waltershofer Hafen freigegeben. Damit können nun an den zentralen Containerterminals Burchardkai und Predöhlkai Schiffe mit diesen beiden alternativen Kraftstoffen versorgt werden. Mit dieser Maßnahme wird ein weiterer wichtiger Schritt hin zu einer klimafreundlicheren Schifffahrt und zur Umsetzung der Energie- und Klimaziele im Hamburger Hafen unternommen. Zudem stärkt die Erweiterung der Bebunkerungsmöglichkeiten die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Der UVHH setzt sich zusammen mit dem ZDS für den weiteren Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ein und hat sich in diesem Zusammenhang gemeinsam mit dem ZDS an der Verbändeanhörung des Bundesverkehrsministeriums zur Förderrichtlinie zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Seehäfen beteiligt.

SECHS

TARIFPOLITIK

Lohntarifvertrag Hafenarbeiter/-innen

Nach zwei Verhandlungstagen haben sich die Vereinte Dienstleistungsgesellschaft (ver.di) und ZDS am 10. Juli 2025 auf einen Lohntarifvertrag über zwölf Monate geeinigt, der zum 31. Juli 2026 kündbar ist. Es wurde insbesondere Folgendes vereinbart:

- ▶ Tabellenwirksame Erhöhung der Grundstundenlöhne und festen Zuschläge um 3,1 Prozent (ab 1. August 2025)
- ▶ Erhöhung der Zulage für die A-Betriebe (A-Pauschale) um 600 Euro auf 4.384 Euro (ab 1. Januar 2026)
- ▶ Zahlung einer nicht wiederkehrenden Einmalzahlung in Höhe von 1.800 Euro für A-Betriebe
- ▶ Zahlung einer nicht wiederkehrenden Einmalzahlung in Höhe von 1.200 Euro für B-Betriebe
- ▶ Ab 2026 erhalten Hafenarbeiter/-innen, die Mitglieder bei ver.di sind, ihre Gewerkschaftszugehörigkeit glaubhaft nachweisen und in einem ungekündigten Arbeitsverhältnis stehen, einen zusätzlichen freien Tag pro Kalenderjahr, der mit dem Grundlohn der Frühschicht vergütet wird.
- ▶ Die Gesamthafenbetriebe sind berechtigt, die Einmalzahlungen bis zum 31. Juli 2026 auf die produktiven Schichten entsprechend umzulegen.
- ▶ Der Inflationsausgleich wird für den Zeitraum vom 1. August 2025 bis 31. Juli 2026 auf einen Wert von 2,1 Prozent festgelegt.

Rahmentarifvertrag Hafenarbeiter/-innen

Nach der Kündigung der Regelungen zur Arbeitszeitflexibilisierung (§ 6 RTV) zum 30. April 2024 durch ver.di, wurden zwischenzeitlich Arbeitsgruppen zur Fortentwicklung des Rahmentarifvertrags gebildet.

Die Modernisierung des RTV wurde in vier Arbeitspakete unterteilt:

- ▶ Arbeitspaket 1: Geltungsbereich / Struktur (einschließlich Schlussbestimmungen, wie etwa Friedenspflicht, Streitbeilegung)
- ▶ Arbeitspaket 2: Arbeitszeit / Freizeit / Gesundheitsschutz (sowie Übergangslösung)
- ▶ Arbeitspaket 3: Entlohnung
- ▶ Arbeitspaket 4: Soziale Regelungen / Versorgungsleistungen / individuelle Rechtsansprüche

Derzeit verhandeln zwei Arbeitsgruppen zu den Arbeitspaketen 1 und 2.

Gehaltstarifvertrag für kaufmännische und technische Angestellte, Lohntarifvertrag Logistik

Der Hamburger Landesbezirk von ver.di und der UVHH haben im Juni 2025 vereinbart, dass die Ergebnisse der Tarifverhandlungen für die Hafenarbeiter/-innen zwischen dem ZDS und ver.di auf die kaufmännischen (einschließlich Auszubildende) und technischen Angestell-

ten sowie auf den Bereich Logistik übertragen werden. Für die verschiedenen Tarifbereiche wurden entsprechende Tarifverträge vereinbart.

Tarifvertrag für die Lasch- und Stauereiunternehmen

2023 kündigte ver.di den Tarifvertrag für die Lasch- und Stauereiunternehmen und forderte die vollständige Aufhebung des Tarifvertrags ohne Nachwirkung. In mehreren Gesprächsrunden verständigten sich ver.di Hamburg und der UVHH darüber, den Tarifvertrag anzupassen. Zuletzt fanden hierzu am 1. Oktober 2025 Tarifverhandlungen statt. ver.di stellte ein Konzept einer Weiterentwicklung des Tarifvertrags vor. Die Arbeitgeberseite signalisiert Bereitschaft, über eine Anpassung der Regelungen zu sprechen. Allerdings müssten dabei die Besonderheiten der Unternehmen berücksichtigt werden. Die Verhandlungen wurden vertagt.

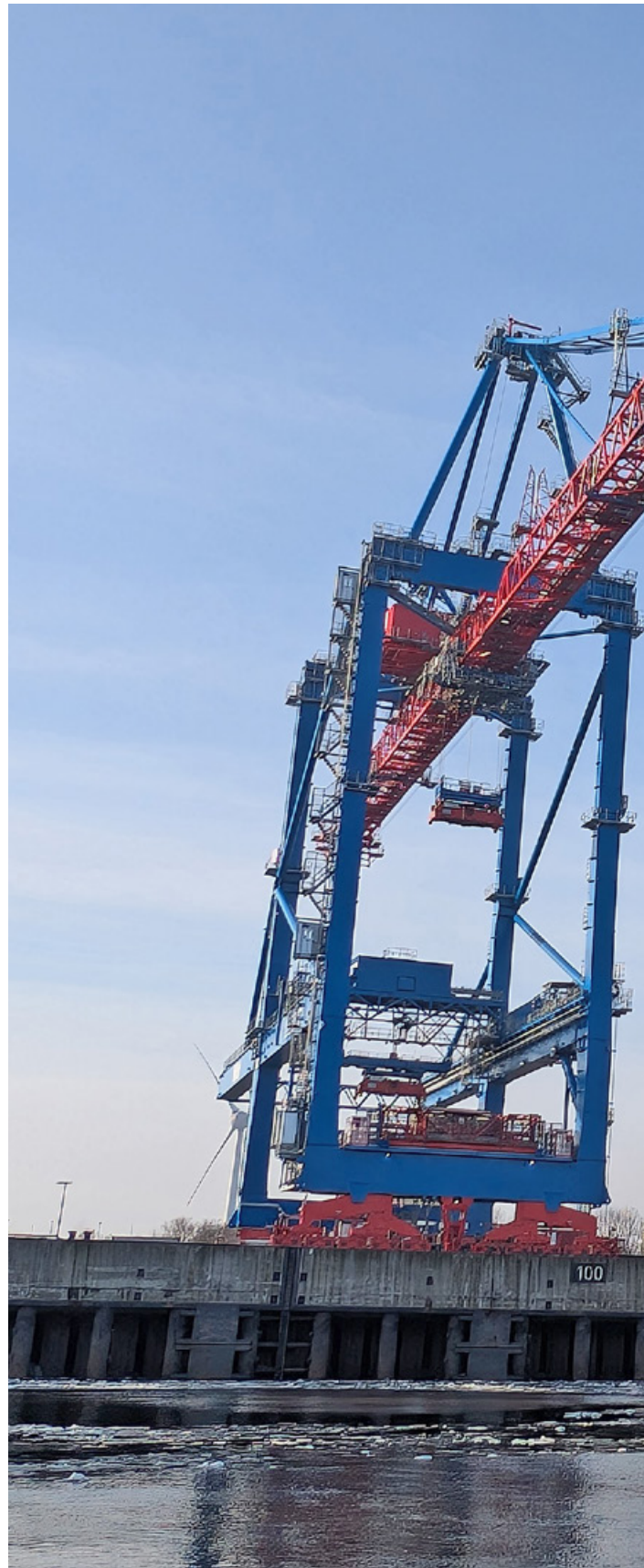
Eingruppierungsvertrag für die technischen Angestellten in den Stückgut-Kaibetrieben

ver.di forderte zum Eingruppierungsvertrag für die technischen Angestellten in den Stückgut-Kaibetrieben die Tarifierung von Regelungen, die bei Hafeneinzelbetrieben bestehen sowie die Entwicklung weiterer Entgeltgruppen im Tarifbereich (TA IV, V, VI).

Die Tarifvertragsparteien führten hierzu am 1. Oktober 2025 ein Tarifgespräch.

Die Arbeitgeberseite signalisierte die Bereitschaft, über eine Regelung zu sprechen. Die Verhandlungen wurden vertagt.

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





*Ferngesteuerte
Containerbrücken
verändern die
Arbeit im Hafen
und erfordern
eine fortlaufende
Qualifizierung der
Beschäftigten.*



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

Präsidium

Präsident:

Rainer Fabian

Vizepräsidenten/in:

Michael Blach

Jaana Kleinschmit von Lengefeld

Susanne Neiro

Hans Oestmann

Torben Seebold

Geschäftsführendes

Präsidiumsmitglied:

Norman Zurke

Sozial- politischer Ausschuss

Vorsitzender:

Torben Seebold

Mitglieder:

Michael Beyer

Mathias Dylewicz

Sven Gura

Jaana Kleinschmit von Lengefeld

Martin Pieper

Dr. Cornelius Polter

Matthias Reichel

Arno Schirmacher

Norman Zurke

Hafenrat

Vorsitzender:

Thomas Friede

Mitglieder:

Helge Behrend

Michael Beyer

Thomas D. Cotterell

Mathias Dylewicz

Tom Eckelmann

Klaus Ehlers

Sven Gura

Jens Gutsch

Horst Hagel

Jens Hansen

Jes-Christian Hansen

Jochen Kemme

Jan Heiko Köhlbrandt

Marco Leopold

Peter Lindenau

Martin Pieper

Marco Schmitt

Sven Sörensen

Derek Stafford

Ben Thurnwald

Hartmut Wolberg

Thomas Wolnewitsch

Geschäftsstelle

Hauptgeschäftsführer:

Norman Zurke

Stellvertretende

Geschäftsführerin:

Ina Illing

Mitarbeiter/in:

Dr. Peter Hesse

Knut Heykena

Matthias Reichel

Carola Witt

Stand: März 2025

Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

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

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

Herausgeber

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

Design

Andy Lindemann, Straub&Straub GmbH

Fotos (alphabetisch)

DamenSW-Kloet/Petersen&Alpers GmbH & Co. KG – Seite 41
Die Autobahn – Seite 26/27
Carlos Kella – Seite 7
Ina Illing/UVHH – Seite 8, 13, 25, 29, 32, 46/47
Märtens Consult/UVHH – Seite 23
Stange Transport GmbH – Seite 39
Senatskanzlei Hamburg – Seite 36
Holger Weitzel/UVHH – Seite 21, 30

Irrtümer 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