



HAFEN HAMBURG

UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.

Jahresbericht 2022





HAFEN HAMBURG

**UNTERNEHMENSVERBAND
HAFEN HAMBURG E. V.**

Jahresbericht 2022

INHALT

VORWORT		4
EINS	Globale Rahmenbedingungen	8
ZWEI	Wirtschaftliche Kennzahlen des Hamburger Hafens	12
	2.1 Umschlagsentwicklung	13
	2.2 Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung	18
DREI	Ausbau der Verkehrsinfrastruktur	20
	3.1 Wasserseitige Infrastruktur	21
	3.2 Straßen- und Brückeninfrastruktur	24
	3.3 Schieneninfrastruktur	30

VIER	POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN	34
FÜNF	UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT	42
SECHS	TARIFPOLITIK	46
	GREMIEN UND GESCHÄFTSSTELLE	48

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

die Welt befindet sich im Umbruch. Durch die Corona-Pandemie sind unter anderem auch die weltweiten Lieferketten massiv gestört. Der völkerrechtswidrige und grauenhafte kriegерische Überfall Russlands auf die Ukraine wird auf Jahrzehnte Auswirkungen auf die weltweiten (Handels-)Beziehungen Europas haben. Die energiepolitischen Grundlagen Europas und die bisher vor allem ideologisch geprägte Energiewende in Deutschland stehen ebenso vor einer grundlegenden Neuausrichtung wie die deutsche Sicherheits- und Außenpolitik. Bundeskanzler Olaf Scholz hat daher am 27. Februar 2022 richtigerweise von einer „Zeitenwende“ gesprochen.

Gravierende Auswirkungen auf den Handels- und Hafenstandort Hamburg sind zu erwarten. Bestehende Wettbewerbsnachteile und Versäumnisse in der Hamburger Hafenpolitik werden mögliche negative Auswirkungen auf den Hafen noch verstärken. Eine Neuausrichtung der Hafenpolitik ist dringlicher denn je, da die gegenwärtige Situation von allen Beteiligten ein hohes Maß an Flexibilität erfordert.

Die Unternehmen im Hafen haben zusammen mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unter den schwierigen Umständen Außerordentliches geleistet. Trotz massiver Störungen in den Lieferketten und den logistischen Abläufen wurde flexibel auf geänderte Anforderungen von allen Seiten reagiert, um die Auswirkungen auf Handel, Industrie und damit auch auf die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten.



*Gunther Bonz,
Präsident des UVHH*

Wettbewerbsnachteile: Einfuhrumsatz- und Tonnagesteuer

Die deutschen Überseehäfen haben erhebliche Wettbewerbsnachteile insbesondere gegenüber Rotterdam und Antwerpen: vor allem die Einfuhrumsatzsteuer und die steuerrechtliche Privilegierung reedereigener Terminals in Belgien und den Niederlanden.

Anders als in unseren Konkurrenzhäfen hat die deutsche Bundespolitik das System der deutschen Einfuhrumsatzsteuer nicht an die besseren EU-rechtlichen Regelungen angepasst. Während in Rotterdam oder Antwerpen der Importeur nicht Schuldner der Einfuhrumsatzsteuer wird, haftet bei Importen über deutsche Seehäfen hier der Importeur. Es gibt einige in Hamburg ansässige Importeure,

die allein aus diesem Grunde seit Jahren keinerlei Importe aus Übersee mehr über den Hamburger Hafen steuern. Seit Jahrzehnten ist die deutsche Bundespolitik nicht in der Lage, diesen Wettbewerbsnachteil durch Änderung der deutschen Rechtslage zu beseitigen.

Die EU-Kommission billigt bereits seit 1996, dass unter anderem in den Niederlanden und Belgien die sogenannte Tonnagesteuer (Steuerprivileg für den Schiffsbetrieb) auch auf reedereigene Terminals ausgeweitet worden ist.

Allein in den letzten zehn Jahren hat der Hamburger Hafen auch aufgrund dieser Wettbewerbsnachteile erhebliche Marktanteile in der Größenordnung von über 15 Prozent an Rotterdam und Antwerpen verloren.

Hafenentwicklungsplan

Seit Jahren wird von der Hamburger Politik ein neuer Hafenentwicklungsplan angekündigt. Unzählige Workshops, Foren und Beteiligungsprozesse auch mit Gegnern einer auf Wachstum ausgerichteten Hafenpolitik wurden von Hamburg Port Authority (HPA) und Wirtschaftsbehörde durchgeführt. Dabei wurde wichtige Zeit für Entscheidungen hin zu neuen Entwicklungen versäumt.

Exemplarisch sei das Thema Energiepolitik/LNG-Terminal erwähnt. Vor über acht Jahren haben wir als Hafenwirtschaft die Schaffung einer LNG-Infrastruktur

im Hamburger Hafen für Lagerung und Umschlag von LNG gefordert. Im rot-grünen Koalitionsvertrag von 2015 war der Bau eines LNG-Terminals im Hafen vereinbart. Während in den Niederlanden und Belgien rechtzeitig Terminals und Infrastrukturen aufgebaut worden sind, ist in Deutschland und Hamburg nichts passiert. Diese Energieform passte offenbar nicht in die vor allem ideologisch geprägten technischen Elemente der sogenannten Energiewende.

Durch die fürchterlichen Ereignisse des Krieges in der Ukraine vollzieht die Politik jetzt ein Umdenken, leider zu spät und zu zaghaft. Hamburg hat noch immer keinen Rechtsrahmen für Lagerung und Umschlag von LNG im Hafen.

Viel zu spät haben Regierungsvertreterinnen und -vertreter erklärt, dass es zur Verringerung der Abhängigkeit von Russland hilfreich wäre, das eine oder andere Kohlekraftwerk etwas später abzuschalten als geplant. Spätestens jetzt zeigt sich, dass die politisch gewollte Abschaltung des modernsten Kohlekraftwerks Europas in Moorburg unnötig früh erfolgt ist und Hamburg Gefahr läuft, keinen günstigen Strom im Grundlastbereich bis zur Realisierung der Energiewende zur Verfügung zu haben – mit der Gefahr des Verlustes der Grundstoffindustrie.

Neuausrichtung der HPA

Die negativen Folgen der Unterfinanzierung der HPA durch den Hamburger Haushalt werden immer deutlicher.

Jüngst wurde allein ein Instandhaltungs- und Sanierungsrückstau für die circa 40 Kilometer „HPA-Kaimauern“ in Höhe von über 2,5 Mrd. Euro bekannt. Zu der sanierungsbedürftigen Infrastruktur kommen noch fachliche Fehlentscheidungen hinzu.

So wurde es beim Bau der neuen Retheklappbrücke offenbar versäumt, vor Baubeginn eine im Untergrund befindliche Leitung („Düker“) zu verlegen. Dies hat zur Folge, dass die Pfeiler der neuen Brücke sehr dicht an die Fundamente der alten, abzureißenden Rethelhubbrücke gebaut werden mussten. Die Fundamente der alten Brücke stehen heute immer noch und engen den Schifffahrtsweg zu den Terminals am Reiherstieg ein. Größere und vor allem breitere Schiffe, für die die neue und über 250 Mio. Euro teure Brücke geplant war, können diesen Hafenbereich immer noch nicht erreichen. Dies hat auch negative Auswirkungen auf die dort ansässigen Unternehmen. Auf eine jüngst erfolgte EU-weite Ausschreibung der HPA zum Rückbau der alten Fundamente hat kein Unternehmen ein Angebot abgegeben; offensichtlich auch, weil wegen der unmittelbaren Nähe zu den Fundamenten der neuen Brücke das Haftungsrisiko beim Rückbau der Fundamente der alten Brücke zu groß ist.

Lange hat die Hafenwirtschaft auf diesen Tag gewartet: Anfang dieses Jahres konnten die neuen nutzbaren Tiefgänge auf der Elbe von bis zu 14,50 Meter freigegeben werden. Mit Abschluss der Vertiefung und Verbreiterung der Fahrrinne ergeben sich für die Schifffahrt zwischen Nordsee und Hamburg eine bessere Planbarkeit und mehr zeitliche Flexibilität sowie eine bessere Auslastung für große Container- und Massengutschiffe.

Neue Hafenpolitik

Die Entwicklung einer neuen Hamburger Hafenpolitik muss ideologiefrei und sachlich fundiert sein. Die von Hamburger Hafenunternehmen entwickelten und betriebenen Einrichtungen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Hafens müssen weiter gestärkt werden. Mit dem System DAKOSY sind wir in der Digitalisierung der Im- und Exportprozesse europaweit ebenso an der Spitze wie mit der großräumigen Steuerung ein- und auslaufender Schiffe, Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC). Die Stärkung der Bahnhinterlandverkehre muss hierbei ebenfalls im Mittelpunkt stehen.

Die Störungen in der Supply Chain seit Beginn der Corona-Pandemie haben uns deutlich vor Augen geführt, wie wichtig Investitionen in den kontinuierlichen Ausbau der Infrastruktur für die Volkswirtschaft sind. Gerade den Seehäfen kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu. Es bedarf daher einer grundlegend neuen und an den internationalen Markterfordernissen ausgerichteten Hafen-, Industrie- und damit Wirtschaftspolitik, bei der die Klimaneutralität zweifellos eine wichtige Rolle spielt, jedoch nicht das alleinige und einzige Ziel ist.

Mit freundlichen Grüßen



Gunther Bonz
– Präsident –

EINS

GLOBALE RAHMEN- BEDINGUNGEN

Globale Rahmenbedingungen

Die nachfolgenden Prognosen zur Entwicklung der Weltwirtschaft berücksichtigen noch nicht die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine. Seriöse Aussagen sind aufgrund der unvorhersehbaren und dynamischen Entwicklung zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Jahresberichtes noch nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die nachstehend aufgeführte Prognose des Internationalen Währungsfonds (IWF) zur weltweiten Wirtschaftsentwicklung nach unten korrigiert werden muss.

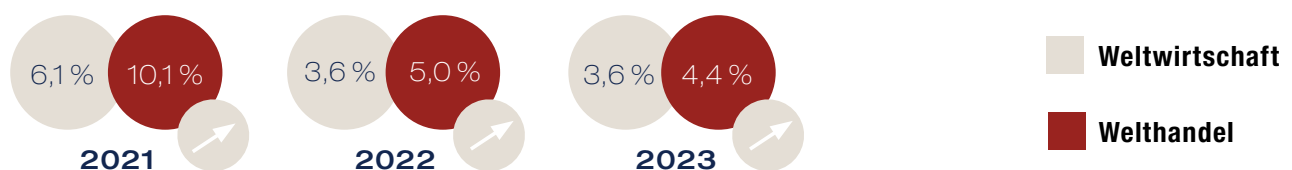
In seinem Aprilbericht geht der IWF von einem Zuwachs des weltweiten realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 6,1 Prozent für das vergangene Jahr aus. Der Wachstumstrend soll sich, in abgeschwächter Form, auch 2022 und 2023 fortsetzen, wobei die Erholung der Schwellen- und Entwicklungsländer etwas stärker ausfallen soll als bei den Industrienationen.

Der Welthandel mit Waren und Dienstleistungen hat sich nach dem coronabedingten Rückgang in 2021 wie-

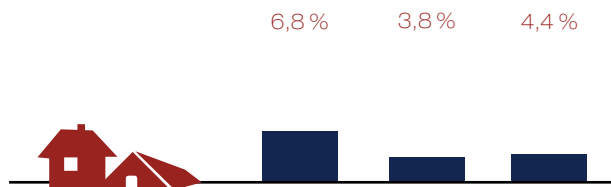
der erholt. Es wird damit gerechnet, dass sich diese Entwicklung, trotz weiterhin möglicher Störungen der Lieferketten, auch dieses und nächstes Jahr fortsetzen wird. (Quelle: Internationaler Währungsfonds – World Economic Outlook, April 2022)

Die andauernde Corona-Pandemie hat Deutschland 2021 wirtschaftlich weniger stark getroffen als erwartet. Nachdem die Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 noch um 4,9 Prozent zurückgegangen war, konnte im vergangenen Jahr ein Zuwachs von 2,7 Prozent verbucht werden. Neben dem sich stabilisierenden privaten Konsum wirken hauptsächlich die stark gestiegenen Staatsausgaben stützend auf die Konjunktur. Als Folge lag das Haushaltsdefizit bei 4,3 Prozent des nominalen BIP. Investitionen und Außenbeitrag sind nach den Rückgängen 2020 wieder leicht positiv. Der Arbeitsmarkt zeigte sich robust mit rund 44,9 Mio. Erwerbstätigen. Es ist allerdings festzustellen, dass es eine Verschiebung der Beschäftigung zu Lasten von Handel, Verkehr und Gastgewerbe gegeben hat. (Quelle: Statistisches Bundesamt, Januar 2022)

IWF-PROGNOSE FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTHANDEL

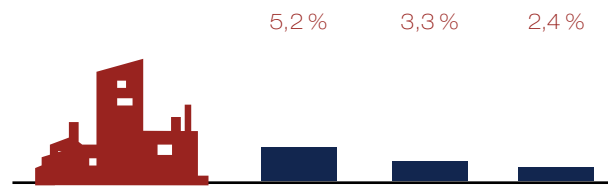


Entwicklungs- und Schwellenländer



	2021	2022	2023
Russland	4,7 %	-8,5 %	-2,3 %
China	8,1 %	4,4 %	5,1 %
Indien	8,9 %	8,2 %	6,9 %
Brasilien	4,6 %	0,8 %	1,4 %
Mittlerer Osten	5,7 %	4,6 %	3,7 %
Südafrika	4,9 %	1,9 %	1,4 %

Industrienationen



	2021	2022	2023
USA	5,7 %	3,7 %	2,3 %
Japan	1,6 %	2,4 %	2,3 %
Eurozone	5,3 %	2,8 %	2,3 %
Deutschland	2,8 %	2,1 %	2,7 %
Frankreich	7,0 %	2,9 %	1,4 %
Italien	6,6 %	2,3 %	1,7 %
Spanien	5,1 %	4,8 %	3,3 %
Großbritannien	7,4 %	3,7 %	1,2 %

Quelle: IWF, April 2022

Die Bekämpfung der Corona-Pandemie hat im vergangenen Jahr nachhaltige Fortschritte gemacht, da die globale Impfkampagne mit der Massenproduktion geeigneter Impfstoffe Fahrt aufnehmen konnte. Eine Koordination der Eindämmungsmaßnahmen erfolgte aber nicht, so dass jedes Land eine eigene Strategie und einen eigenen Zeitplan entwickelt hat. Am häufigsten wurden jedoch Maßnahmen an den Außengrenzen vorgenommen, die den freien Verkehr von Personen und Waren beschränkt haben. Hinzu kam noch die Havarie des Containerschiffes „Ever Given“ im Suezkanal. Gestörte Lieferketten haben in optimierten Produktionsprozessen sofort Auswirkungen auf viele Güter des täglichen Bedarfs. Ein Beispiel hierfür ist die anhaltende Knappheit von Mikrochips, nicht nur für Computer und Unterhaltungselektronik,

sondern auch für Fahrzeuge oder Haushaltsgeräte, die viele Hersteller zu Produktionskürzungen zwingt. Die Diversifizierung des Einkaufs von Vorprodukten und Transportdienstleistungen ist aktuell eine große Herausforderung für die Industrie.

Die Pandemie hat gezeigt, dass die Logistik zu Recht als kritischer Faktor der Infrastruktur angesehen wird. Die Häfen als internationale Knotenpunkte für den Warenumschlag tragen hierbei eine besondere Verantwortung. Die Unternehmen des Hamburger Universalhafens haben ihren Teil zur Bewältigung der Krisenfolgen geleistet und sehen sich für die Zukunft nach Corona gut aufgestellt.



*Der Hafen ist ein verlässlicher
Wirtschaftsmotor auch in der Krise.*

ZWEI

WIRTSCHAFTLICHE
KENNZAHLEN DES
HAMBURGER HAFENS

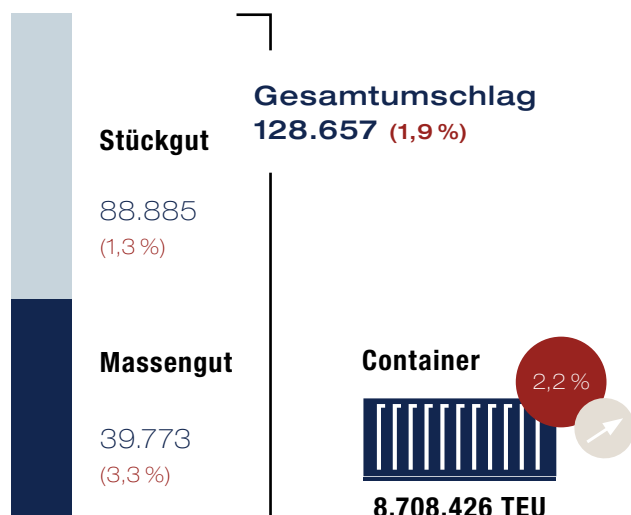
WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

2.1 Umschlagsentwicklung

Der Güterumschlag im Hamburger Hafen ist 2021 um 1,9 Prozent auf 128,7 Mio. t gestiegen. Vor dem Hintergrund der schwierigen Rahmenbedingungen ist dies ein durchaus erfreuliches Ergebnis. Die Umschlagsergebnisse im Einzelnen sind nachstehend dargestellt:

GESAMTUMSCHLAG HAFEN HAMBURG 2021

Angaben in 1.000 t



Quelle: Hamburg Port Authority

Der Containerumschlag legte von 8,5 auf 8,7 Mio. TEU zu. Auch wenn die globalen Rahmenbedingungen bei den Umschlagszahlen noch nicht wieder die Erreichung des Vorkrisenniveaus erlauben, besteht Hoffnung zur baldigen Überwindung der coronabedingten Einbrüche.

Die zehn wichtigsten Handelspartner im Containerverkehr haben sich nur wenig verändert. Die Chinaverkehre konnten nach einem Rückgang 2020 im vergangenen Jahr wieder zulegen. Singapur und Südkorea als weitere asiatische Destinationen blieben nahezu unverändert. Die USA festigten ihren zweiten Platz in der Liste mit einem Rekordergebnis.

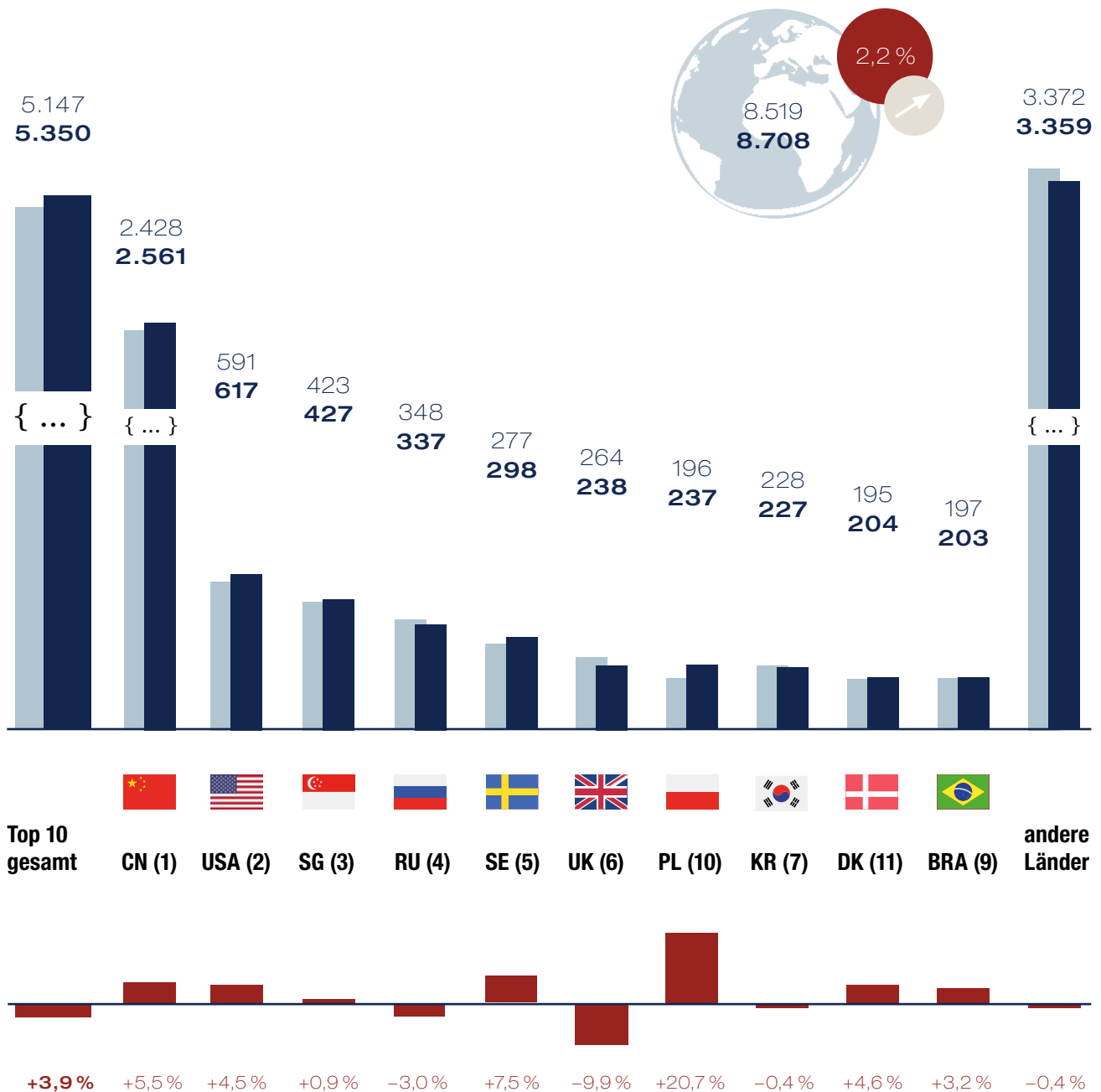
Die Umschlagsmengen nach Polen entwickelten sich mit einem Zuwachs von 20 Prozent erfreulich und auch der Warenaustausch mit Skandinavien konnte zulegen, sodass Dänemark Malaysia in den Top 10 ersetzt hat. Die Verkehre nach Großbritannien waren rückläufig. Da viele Handelspartner ihre Bestände im Vorfeld des Brexit 2020 aufgestockt haben, war dies erwartet worden. Wie sich der Handel mit dem Vereinigten Königreich nach dem vollzogenen Austritt aus der EU in den kommenden Jahren weiter entwickelt, ist im Moment noch nicht absehbar.

Die Umschlagsmengen mit der Russischen Föderation sind leicht zurückgegangen. Aufgrund der aktuellen Ereignisse ist keine seriöse Aussage zur weiteren Entwicklung der Umschlagsmengen möglich.

Brasilien, als einzige südamerikanische Destination, konnte nach deutlichen Verlusten 2020 im vergangenen Jahr wieder etwas zulegen.

DIE ZEHN WICHTIGSTEN HANDELSPARTNER IM CONTAINERVERKEHR

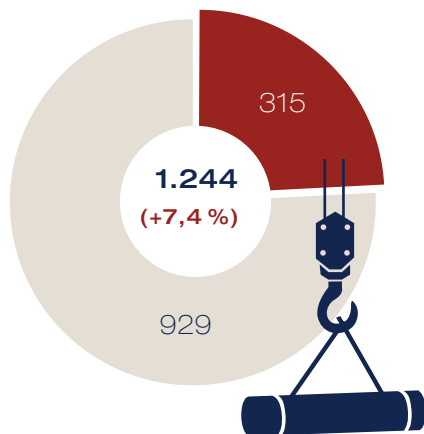
Container 2020 Container 2021 Angaben in 1.000 TEU



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

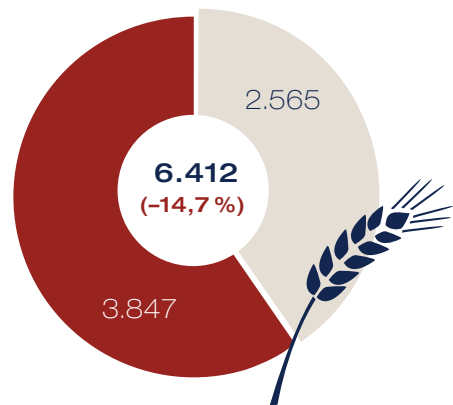
UNIVERSALHAFEN HAMBURG: WICHTIGE GÜTERGRUPPEN IM NICHT CONTAINERISIERTEN UMSCHLAG 2021

■ Import ■ Export Angaben in 1.000 t



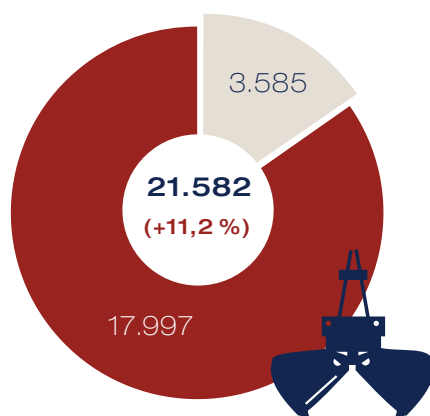
Konventionelles Stückgut:

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



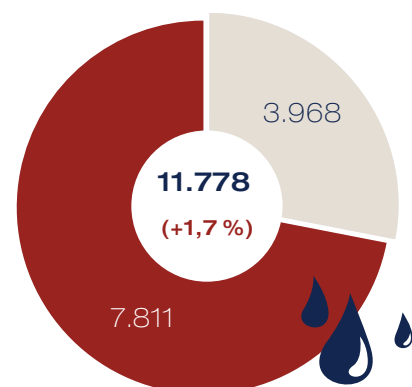
Sauggut:

u. a. Ölfrüchte, Getreide



Greifergut:

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



Flüssigladungen:

u. a. Mineralölprodukte, Rohöl

Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V.

Der Abwärtstrend beim Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut und RoRo-Ladung konnte gestoppt werden, was hauptsächlich auf gestiegene Importmengen bei Eisen und Stahl sowie Projektladung zurückzuführen war. Auf der Exportseite hat die Verschiffung von Kraftfahrzeugen zur Stabilisierung der Ergebnisse beigetragen.

Der Massengutumschlag war 2021 positiv. Der Zuwachs beim Greifergut, insbesondere beim Kohleimport sowie beim Düngemittelexport, konnte Rückgänge bei den Sauggütern kompensieren. Hier entwickelte sich der in den Vorjahren stark gewachsene Getreideexport schwächer. Der Umschlag von Flüssigladung, das heißt hauptsächlich Mineralölprodukte, war leicht positiv.



Der Hamburger Hafen ist ein wichtiger Umschlagsplatz für den Export von Düngemitteln.



2.2 Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung

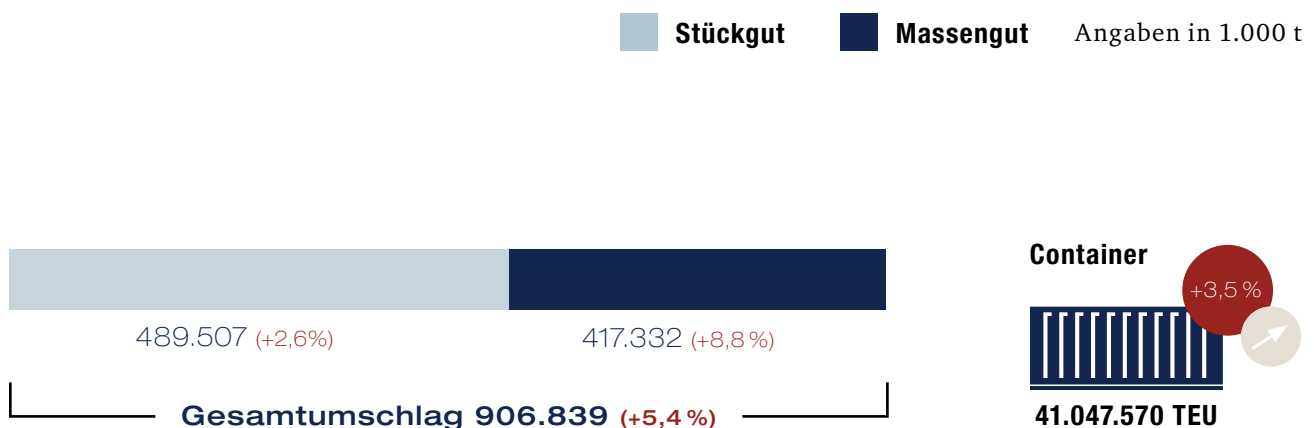
Der Gesamtumschlag der vier großen Nordrange-Häfen ist im Jahr 2021 um 5,4 Prozent gestiegen.

Die Massengutmengen sind nach mehrjährigen Rückgängen um 8,8 Prozent angestiegen. Die Belastungen durch Corona haben im Laufe des vergangenen Jahres nachgelassen und mit dem allgemeinen Wirtschaftswachstum zu mehr Nachfrage geführt. Der europaweite Trend zu erneuerbaren Energien wird den Umschlag fossiler Energieträger jedoch auch in den kommenden Jahren beeinflussen.

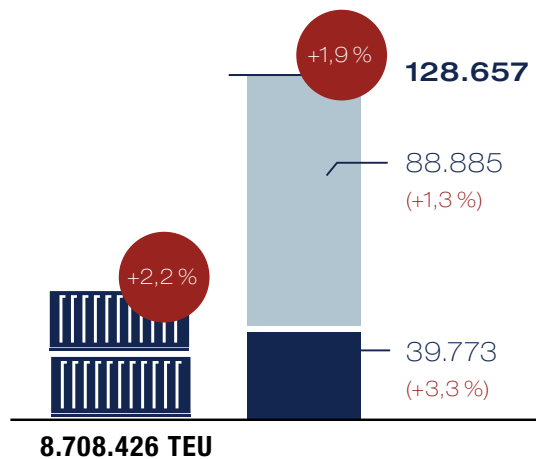
Beim Stückgutumschlag fällt auf, dass die Tonnage weniger stark als die Anzahl der umgeschlagenen TEU steigt. Dies wird zum einen auf erhöhte Repositionierungen von Leercontainern und zum anderen auf geringere Durchschnittsgewichte zurückgeführt. Die gestiegenen Frachtraten im Seeverkehr könnten dazu geführt haben, dass verstärkt höherwertige und in der Regel leichtere Produkte verschifft wurden.

Die Statistik zeigt, dass die Westhäfen stärker von der Erholung der Umschlagszahlen profitiert haben als Hamburg. Die deutsche Politik tut sich mitunter schwer, Wettbewerbsungleichheiten zu beseitigen, wie zum Beispiel im Bereich der Einfuhrumsatzsteuer oder des Verzichts auf Anforderungen, die über die vorgeschriebenen EU-Standards hinausgehen. Nur eine einheitliche Auslegung und harmonisierte Anwendung der europäischen Regeln führt zu dem politisch gewollten „Level Playing Field“ und fairem Wettbewerb der Hafenplätze.

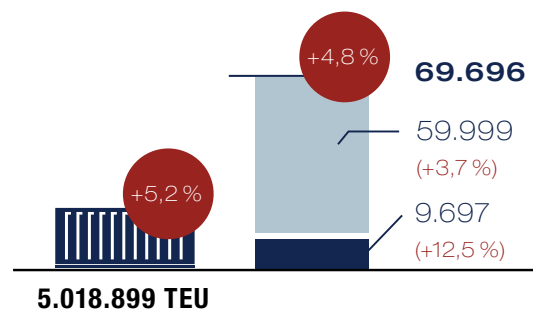
SEEGÜTERUMSCHLAG IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE 2021



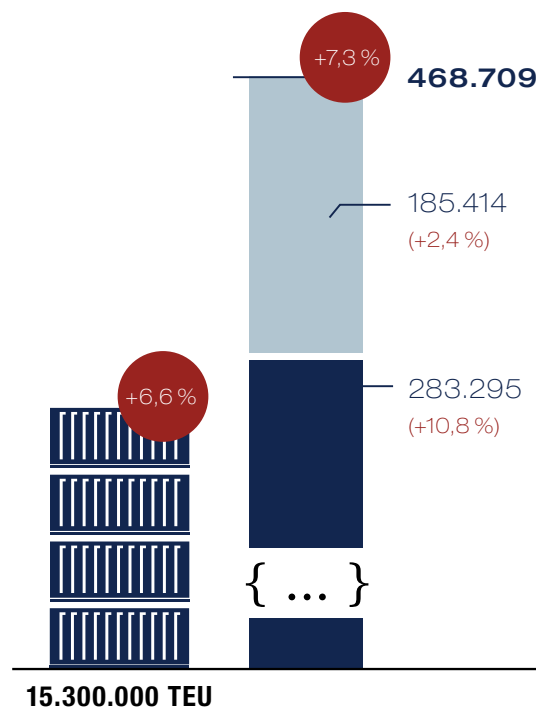
Umschlagsergebnisse im Vergleich



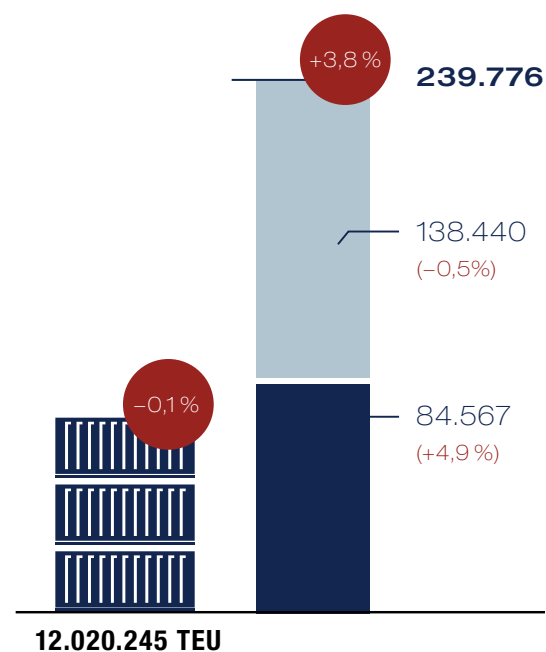
Hamburg



Brem. Häfen



Rotterdam



Antwerpen

Quelle: Hafenverwaltungen, HHM

DREI

AUSBAU DER
VERKEHRS-
INFRASTRUKTUR

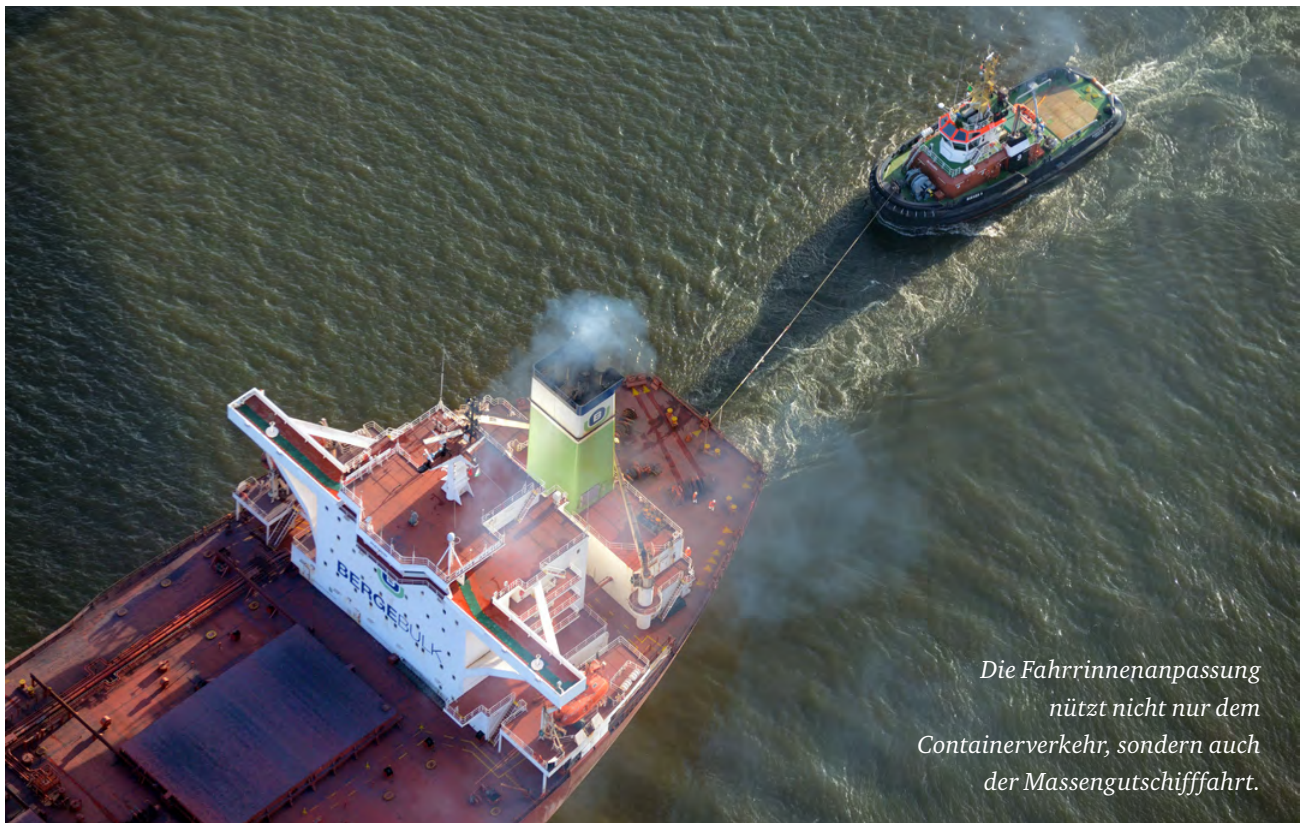
AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

3.1 Wasserseitige Infrastruktur

Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe

Nach fast 20 Jahren Planungs-, Genehmigungs und Umsetzungszeit konnte die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe Anfang dieses Jahres abgeschlossen

werden. Mit der im vergangenen Jahr fertiggestellten Begegnungsbox und den nun nutzbaren Tiefgängen von bis zu 14,50 Meter ergeben sich eine bessere Planbarkeit und mehr zeitliche Flexibilität für den Schiffsverkehr zwischen Nordsee und Hamburger Hafen. Die Fahrrinnenanpassung bringt nicht nur Vorteile für die großen Containerschiffe, sondern kommt auch den Bulkcarriern zugute, die i. d. R. deutlich breiter als 45 Meter sind. Erste Auswertungen lassen erkennen, dass Schiffe nach der ersten Teilfreigabe im Mai 2021 den Hamburger Hafen im Durchschnitt mit einem um 0,5 Meter höheren Tiefgang verlassen bzw. mit einem um 0,3 Meter höheren Tiefgang erreicht haben. Mit der Freigabe der zweiten Stufe der Fahrrinnenanpassung Ende Januar 2022 ergeben sich neue Höchsttiefgänge je nach Schiff zwischen



*Die Fahrrinnenanpassung
nützt nicht nur dem
Containerverkehr, sondern auch
der Massengutschifffahrt.*



Der Nord-Ostsee-Kanal hat eine große volkswirtschaftliche Bedeutung für alle deutschen Seehäfen.

0,6 und 1,0 Meter. Mit Abschluss des Projektes werden sich die positiven Effekte erst im Laufe der kommenden Monate zeigen, da der Einsatz von Schiffen und ihrer Ladung langfristig geplant wird.

Damit ist der Hamburger Hafen auch elbseitig für den Anlauf großer Schiffe vorbereitet. Im Jahr 2021 kamen insgesamt wieder mehr Schiffe in den Hamburger Hafen als coronabedingt im Jahr zuvor. Deutlich positiv entwickelte sich dabei der Anlauf von besonders großen Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von 18.000 bis 24.000 TEU. Der Zuwachs zum Vorjahr betrug 16,9 Prozent, gegenüber 2019 waren es sogar fast 34 Prozent.

Das Entscheidende ist und bleibt, die Wassertiefen bei der seewärtigen Zufahrt sowie in den Hafenbecken und

an den Liegeplätzen so zu unterhalten, dass keinerlei verkehrliche Einschränkungen entstehen und die neuen Tiefgänge auch nutzbar sind. Dabei wird die Unterhaltungsbaggerung und die Unterbringung des Baggergutes eine dauerhafte Herausforderung bleiben. Eine ausschließliche Abhängigkeit vom Nachbarland Schleswig-Holstein wird zunehmend schwieriger und finanziell aufwendiger. Für eine langfristige Lösung müssen alle Möglichkeiten der Baggergutunterbringung ergebnisoffen geprüft, beantragt und genutzt werden.

Vor diesem Hintergrund unterstützt die Hafenwirtschaft die zeitlich befristete Baggergutunterbringung im Bereich der Hamburger Außenelbe. Dort sollen ausschließlich geringbelastete Sedimente aus dem Bereich der Bundeswasserstraße – analog zur Tonne E3 – verbracht werden. Alle im Vorfeld durchgeführten umweltfachli-

chen Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der Verbringstelle ökologisch unbedenklich ist.

Nord-Ostsee-Kanal

Positiv hat sich im Jahr 2021 die Schifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) entwickelt. Der NOK wurde von insgesamt 27.293 Schiffen genutzt. Dies entspricht einem Plus von 8,1 Prozent. Trotz der Corona-Pandemie wurde mit rund 85 Mio. t (+15,4 Prozent) deutlich mehr Tonnage als im Vorjahr transportiert und der Negativtrend des Vorjahres konnte somit gestoppt werden. Zurückzuführen ist die positive Entwicklung auf gestiegene Bunkerpreise sowie auf eine erhöhte Frachtraumnachfrage.

In den vergangenen Jahren kam es immer wieder zu Schiffsunfällen, wodurch oftmals auch die Schleusentore in Brunsbüttel und Kiel beschädigt wurden, mit teilweise erheblichen Auswirkungen auf den Schiffsverkehr. Um perspektivisch das Risiko eines Unfalls zu minimieren, gelten seit dem 1. April 2022 neue Regeln: In Abhängigkeit von der Windstärke und der Größe des Schiffes wird vor dem Einlaufen eine erweiterte Schlepperannahmepflicht angeordnet. Des Weiteren muss vor dem Einlaufen und während der Passage fachkundiges Personal im Maschinenraum der Schiffe anwesend sein. Zudem wird die Geschwindigkeit beim Einlauf in die Schleuse regelmäßig überprüft.

Eine Studie des Institutes für Weltwirtschaft in Kiel über den volkswirtschaftlichen Nutzen des NOK unterstreicht die positiven Effekte des Kanals für den Hamburger Hafen und für Deutschland. Die Verfasser kommen zu dem Ergebnis, dass eine Passage des NOK das Anlaufen des Hamburger Hafens und deutscher Häfen gegenüber den ZARA-Häfen wahrscheinlicher macht. Für Reedereien wird die Nutzung des NOK umso attraktiver, je niedriger die Transitkosten und je höher die Bunkerkosten sind. Vor allem durch eine Reduktion der Handelskosten schafft der NOK jährlich einen positiven Wohlfahrtseffekt von 570 Mio. Euro für Deutschland. Empfohlen wird

von den Gutachtern eine flexible Gestaltung der Befahrungsabgaben und eine Koppelung der Abgaben an die Bunkerpreise.

Derweilen laufen die Bauarbeiten in den verschiedenen Teilbereichen des NOK weiter. Für die großen Aus- und Neubauprojekte am Kanal wurden im Jahr 2021 insgesamt rund 250 Mio. Euro investiert. Ein Großteil davon ist in den Bau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel geflossen. Im letzten Jahr konnte unter anderem die neue Schleusenkammer ausgehoben werden. Der aktuelle Zeitplan sieht weiterhin eine Inbetriebnahme der 5. Kammer bis Ende 2026 vor. Sobald die neue Schleusenkammer nutzbar ist, können die beiden großen Kammern aus dem Jahr 1914 umfassend instandgesetzt werden. Auch für die Bauarbeiten an der Oststrecke zieht die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ein positives Zwischenfazit. Für den Ersatzneubau der Kleinen Schleuse in Kiel liegt seit Mai 2021 der Planfeststellungsbeschluss vor.

Entwicklung der Hafenschifffahrt

Die Binnen- und Hafenschifffahrt konnte sich den allgemeinen Rahmenbedingungen für die Wirtschaft nicht entziehen. Als zum Sommer 2021 viele Coronamaßnahmen gelockert wurden, bestand die Hoffnung, dass bis Jahresende wieder Normalität im täglichen Leben herrschen würde. Dieser Wunsch hat sich leider nicht erfüllt. Die Pandemie wird die Hafenschifffahrt auch über das laufende Jahr hinaus begleiten. Einschränkungen, Auflagen, aber auch Lockerungen und Sonderregeln werden regelmäßig von der Politik vorgegeben. Der Gesetzgeber ändert die Rahmenbedingungen überwiegend mit wenig Vorlauf zum Reagieren für die Unternehmen. Gleichzeitig wird eine sofortige Umsetzung von der Wirtschaft gefordert. Die Gesetze und Verordnungen sind darüber hinaus oft missverständlich geschrieben und bedürfen der Auslegung durch die örtlichen Behörden. Hier ist viel Beratungsbedarf bei den Hafenschifffahrtsbetrieben entstanden.

Besonders betroffen waren unsere Mitglieder in der entgeltlichen Personenschifffahrt von den Einschränkungen

und Berufsverboten in der ersten Jahreshälfte 2021. Auch danach ist der gesamte Tourismus-, Event- und Freizeitsektor hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Die Lage bleibt für 2022 angespannt. Es muss jetzt darauf geachtet werden, dass die Unterstützungsmaßnahmen von Bund und Ländern nicht vorschnell zurückgefahren werden.

Sanierung der Kaimauer an der Schlepperstation Neumühlen

Die Kaimauern in Neumühlen – speziell auf Höhe der Schlepperstation – sind sanierungsbedürftig. Nach Abschluss der Notsicherungsmaßnahmen zur Stabilisierung der alten Kaimauer wurde das Plangenehmigungsverfahren durchgeführt und vor Weihnachten mit den Arbeiten begonnen. Die im Zuge der Notsicherungsmaßnahmen gefundenen Ersatzliegeplätze für die Innenkante können während der Bauarbeiten weiter genutzt werden. Die Einsatzbereitschaft der Seeschiffsassistenten als wichtiger Sicherheitsbaustein der Hafeninfrastruktur muss uneingeschränkt gewährleistet sein. Der Hafenschiffverkehrsverband hält Kontakt zu den Beteiligten, um bei Problemen im Bauablauf zu vermitteln.

3.2 Straßen- und Brückeninfrastruktur

Nachdem 2020 coronabedingt ein Rückgang im gesamtmodalen Güterverkehr zu verzeichnen war, sagen Gutachter für die Jahre 2021 bis 2023 wieder eine spürbare Aufholbewegung voraus. Im Jahr 2023 soll das Vorkrisenniveau sogar um 3,5 Prozent im Aufkommen und um knapp 7 Prozent in der Leistung übertroffen werden. Die gesamtwirtschaftliche Belebung spiegelt sich auch im Straßengüterverkehr wider. Für 2021 wird insgesamt ein deutlicher Wiederanstieg um 1,7 Prozent im Aufkommen bzw. 4,5 Prozent in der Leistung erwartet. Dies soll sich auch im laufenden Jahr fortsetzen. Für 2022 wird

eine Steigerung im Aufkommen um 3 Prozent und in der Leistung um 3,5 Prozent vorhergesagt. (*Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2021*)

Inwieweit diese positive Entwicklung aufgrund des Krieges in der Ukraine und der damit verbundenen Auswirkungen auf den Güterverkehr auch eintritt, ist momentan noch nicht absehbar. Auch wie die Entwicklung des Straßengüterverkehrs in den Folgejahren aussieht, ist zu diesem Zeitpunkt schwer zu prognostizieren.

Eine Zunahme der Verkehrsmengen im Jahr 2021 vermeldet auch der ADAC in seiner jährlich veröffentlichten Staubilanz. Demnach stand der Verkehr in Norddeutschland 2021 länger als im Jahr zuvor. Auch in Hamburg war eine Zunahme des Verkehrs wieder deutlich spürbar. Im Vergleich zu den benachbarten Bundesländern übertraf die Staulänge auf den Autobahnen in Hamburg sogar das Vorkrisenjahr 2019 um 5 Prozent. Auch auf den städtischen Straßen lag der Verkehr fast wieder auf Vor-Corona-Niveau. Der Navigationshersteller TomTom kürte Hamburg zur Stauhauptstadt Deutschlands 2021. Damit lag Hamburg vor Wiesbaden und Berlin.

Besonders problematisch war die Verkehrssituation im Sommer 2021. Eine Notfall-Maßnahme auf der A255 führte in Kombination mit dem achtstreifigen Ausbau der A7 sowie weiteren geplanten Baumaßnahmen im Hafen und in Harburg zum Verkehrskollaps im südlichen Hamburg. Nach mehreren Krisengesprächen unter Beteiligung des UVHH konnte die Autobahn GmbH ihren Bauablauf ändern, was eine Entspannung der Verkehrslage zur Folge hatte. Dies machte aber deutlich, dass das Hamburger Straßennetz im Hafen und im näheren Umfeld an verschiedenen Stellen Kapazitätsengpässe aufweist und dass insbesondere ungeplante Baumaßnahmen den Verkehr völlig zum Erliegen bringen können. Davon betroffen ist nicht nur der Individualverkehr, sondern vielmehr der für Hamburg wichtige Hafen- und Wirtschaftsverkehr. Ein Szenario, das für den Wirtschafts- und Logistikstandort Hamburg einen erheblichen Qualitäts- und Imageverlust nach sich zieht.

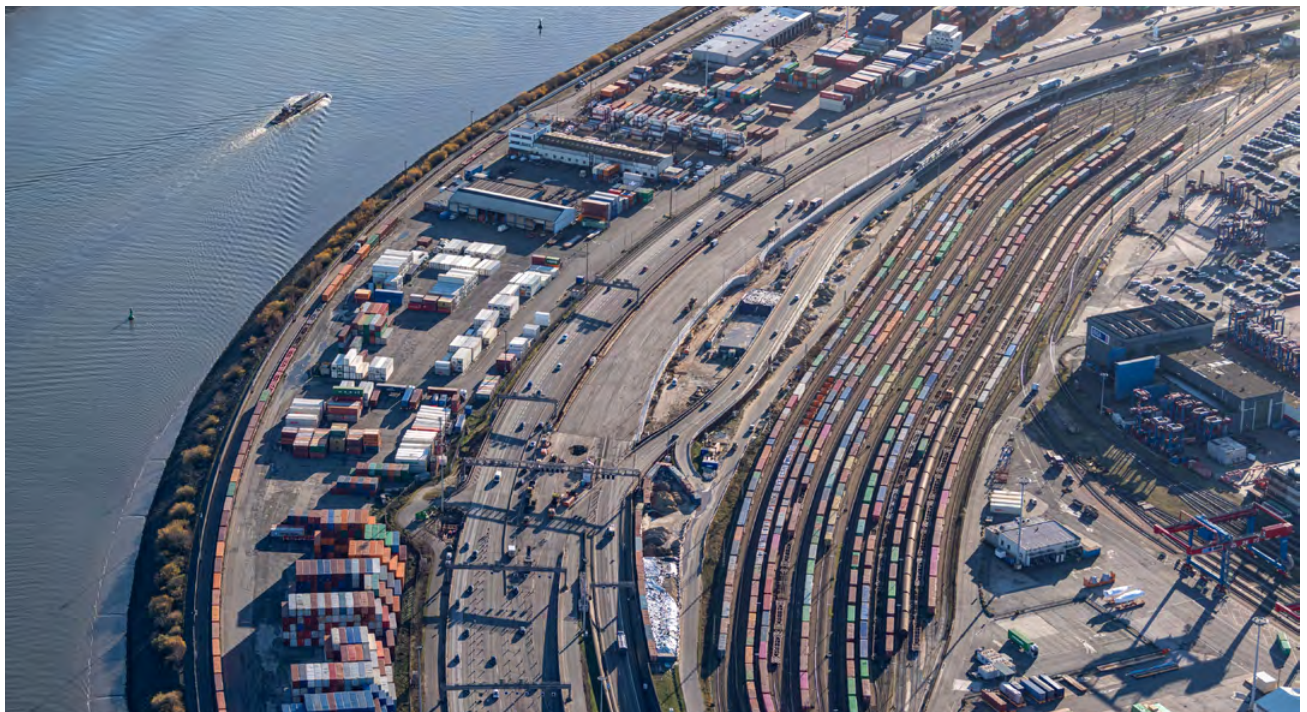
Perspektivisch fließen auch in den nächsten Jahren sehr hohe Beträge in die Hamburger Infrastruktur. Allein die von der DEGES GmbH verantworteten Projekte umfassen für Hamburg ein Bauvolumen in Höhe von rund 6 Mrd. Euro. Wenn voraussichtlich Anfang der 2030er-Jahre alle Projekte umgesetzt sind, wird Hamburg über eine modernisierte und leistungsfähige Straßeninfrastruktur verfügen. Bis dahin ist allerdings noch etwas Geduld erforderlich. Auch wenn die Baustellenkoordinierung an der einen oder anderen Stelle noch optimiert werden kann und muss, so wird diese umfangreiche Bauaktivität nicht ohne Auswirkungen auf den fließenden Verkehr umsetzbar sein.

Ausbau der A7

Die Baumaßnahmen auf der A7 schreiten zügig voran. Nachdem die Lärmschutzdeckel in Schnelsen und Stellingen für den Verkehr freigegeben werden konnten,

erfolgen in diesem Jahr noch Restarbeiten, wie der Einbau des offenporigen Asphalts im Bereich Stellingen. In Schnelsen soll der auf dem Deckel angelegte Freizeitpark Mitte 2022 fertiggestellt werden. Auf dem Deckel Stellingen erfolgt in diesem Jahr der Bodeneinbau. Der dritte und letzte Lärmschutzdeckel entsteht in Altona. Ein Teilabbruch von drei Brücken erfolgte im März des vergangenen Jahres. Als Ersatz dafür werden in diesem Jahr erste Tunnelsegmente eingehoben, auf denen dann der städtische Verkehr laufen soll. Im Anschluss daran müssen die drei alten Brückenhälften ebenfalls abgerissen werden.

Südlich der Elbe direkt im Anschluss an das Tunnelportal muss das Brückenbauwerk K30 unter Aufrechterhaltung aller sechs Fahrstreifen vollständig ersetzt werden. Eine Fertigstellung ist für das Jahr 2023 vorgesehen und somit ein Jahr früher als geplant. In der Fortführung der A7 wird Deutschlands längste Autobahnbrücke, die Hochstraße Elbmarsch K20, saniert und auf insgesamt acht Fahrspuren erweitert. Insbesondere



Die Bauarbeiten an der Hochbrücke K30/A7 südlich des Elbtunnels schreiten planmäßig voran.



der vollständige Ersatz der Megastützen machte eine Umfahrung der darunterliegenden Köhlbrandrampen erforderlich. Die im Jahr 2020 begonnen Bauarbeiten sollen aller Voraussicht nach im Jahr 2026 abgeschlossen sein.

Erweiterung der A1 inklusive Ersatzneubau der Norder- und der Süderelbbrücke

Wie bereits im letzten Bericht dargestellt, ist die wirtschaftliche Restnutzungsdauer der Norder- und der Süderelbbrücke nur noch auf wenige Jahre begrenzt. Beide Brückenbauwerke stehen unter einem engen Monitoring und müssen schnellstens ersetzt werden. Dies erfolgt im Zuge einer achtstreifigen Erweiterung der A1 zwischen der Anschlussstelle HH-Harburg und dem Autobahndreieck HH-Südost inklusive des Umbaus des Autobahnkreuzes HH-Süd. Im Bundesverkehrswegeplan wurde diese Maßnahme in den vordringlichen Bedarf eingeordnet. Noch in diesem Jahr sollen die Planfeststellungsverfahren für beide Brückenneubauten eingeleitet werden. Nach derzeitigem Plan wird ein Baubeginn sowohl für die Norder- als auch für die Süderelbbrücke im Jahr 2025 angestrebt und die Fertigstellung der ersten Teilbauwerke ist für 2027 geplant.

A26-West und -Ost

Der Neubau der A26-West von der Anschlussstelle Neu Wulmstorf bis zur A7 schreitet weiter voran. In diesem Jahr starten die Arbeiten am neuen Autobahndreieck A7/A26. Des Weiteren erfolgt der achtstreifige Ausbau der A7 vom Süden der Hochstraße K20 in Moorbург bis zur Anschlussstelle HH-Heimfeld. Eine Fertigstellung ist für 2025/2026 geplant. Die Baukosten liegen bei rund 690 Mio. Euro.

Die Fortführung der A26-West in Richtung Osten zur A1 hat nicht nur für den Hafen, sondern auch für den gesamten Transitverkehr eine große Bedeutung.

Östlich davon schließt sich das Bauvorhaben A26-Ost (Hafenpassage) an. Die Planfeststellungsverfahren für alle drei Bauabschnitte laufen. Für den ersten Abschnitt Moorburg wurden die Planänderungen zu Beginn des Jahres 2022 öffentlich ausgelegt. Ebenfalls sind für dieses Jahr die Erörterungsgespräche geplant. In Abhängigkeit vom Baurecht ist der Baubeginn für 2024 vorgesehen. Für den mittleren Abschnitt 6b ist ebenfalls eine Auslegung von Planänderungen noch in diesem Jahr geplant, sodass im Idealfall mit dem Bau ebenfalls 2024 begonnen werden könnte. Für den letzten Abschnitt Wilhelmsburg sind für das zweite Halbjahr 2022 Erörterungsgespräche geplant. Als Bauzeit wird ein Zeitfenster von 2024 bis 2031 angegeben. Die aktuellen Baukosten werden derzeit auf 1,85 Mrd. Euro geschätzt.

Aus verkehrlicher und hafenwirtschaftlicher Sicht ist der Neubau der A26-Ost weiterhin zwingend erforderlich. Hamburg als größter deutscher Seehafen und Logistikstandort ist auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen. Eine phrasenhafte und immer wiederkehrende Ablehnung der A26-Ost ist sehr einfach, löst aber nicht die grundsätzliche Problematik des Güterverkehrs. Vielmehr wäre es hilfreich, wenn sachlich und auf Fakten basierend aufgezeigt würde, wie die Güter und Waren zukünftig transportiert werden sollen. Die Logistikbranche ist davon überzeugt, dass der Lkw noch auf absehbare Zeit das dominierende Transportmittel im Güterverkehr bleiben wird. Eine Verlagerung des Güterverkehrs vom Lkw auf die Schiene ist mengenmäßig limitiert. Rund 56 Prozent der deutschen Lkw-Transporte sind kürzer als 50 Kilometer, 24 Prozent der Transporte finden in einem Radius von 50 bis 150 Kilometern statt. Nur 8 Prozent der auf der Straße transportierten Güter legen eine Strecke von mehr als 300 Kilometern zurück – eine Wegstrecke, die unter Umständen für eine Beförderung auf der Schiene geeignet erscheint. Gleichzeitig bestehen nachweislich Kapazitätsengpässe auf der Schiene. Bau-liche Verbesserungen werden sich aufgrund sehr langer Verfahren nicht kurz- und auch nicht mittelfristig umsetzen lassen. (Quelle: iw Köln, Faktencheck Güterverkehr in Deutschland)

Eine Versorgungssicherheit von Wirtschaft und Bevölkerung wird ohne den Lkw nicht möglich sein. Dafür bedarf es weiterhin einer leistungsfähigen Straßen-Infrastruktur. Der Fokus sollte daher auf eine Dekarbonisierung der Lkw-Flotte und einen klimaneutralen Güterverkehr gerichtet werden.

Straßen und Brücken im Hafen und angrenzend

Kattwykbrücke

Nach zwölfjähriger Projektlaufzeit wurde die Neue Bahnbrücke Kattwyk Ende 2020 für den Bahnverkehr freigegeben. Damit die alte Kattwykhubbrücke ausschließlich als Straßenbrücke genutzt werden kann, waren umfangreiche Instandsetzungs- und Umbauarbeiten erforderlich. Dafür wurde im letzten Jahr der Verkehr über die Brücke von Anfang April bis Mitte Juli einspurig als Einbahnstraße von Ost nach West geführt. Von Mitte Juli bis Anfang November war die Kattwykbrücke voll gesperrt. Die Sperrung wurde vom UVHH kritisch begleitet, da aufgrund einer Vielzahl von Bauprojekten eine Umleitung nicht – wie sonst üblich – über Harburg, sondern nur über die Köhlbrandbrücke und über die Großbaustelle auf der A7 möglich war. Ein Teil des Verkehrs verlagerte sich auch auf die A1 und führte durch die Vollsperrung der Neuländer Straße zu einer Überlastung der Kreuzung Kornweide/Georg-Wilhelm-Straße und einer damit verbundenen angespannten Verkehrssituation über mehrere Monate. Dies machte einmal mehr deutlich, dass das Straßennetz keinerlei Kapazitätsreserven aufweist und bei einer Überlastung der Wirtschaftsverkehr im Stau steht.

Köhlbrandquerung

Als Ersatz für die in die Jahre gekommene Köhlbrandbrücke sollen perspektivisch der östliche und westliche Hafen durch einen Tunnel verbunden werden. Aktuell befindet sich das Projekt in der Vorplanung, die noch im Berichtsjahr abgeschlossen werden soll. Im Anschluss daran erfolgt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Für die Planfeststellung sind zwei Jahre einge-

plant, sodass im Idealfall die Hamburger Wirtschaftsbehörde derzeit von einem Baubeginn 2026 ausgeht. Mit Blick auf andere Hamburger Infrastrukturprojekte erscheint dieser Zeitplan mehr als optimistisch. Aufgrund der dringlichen Notwendigkeit eines Ersatzneubaus müssen aus Sicht der Hafenwirtschaft alle Maßnahmen ergriffen werden, um diesen Zeitplan auch einzuhalten. Der Zustand der Köhlbrandbrücke erfordert schnelle Handlungen. Wie im vergangenen Jahr an dieser Stelle berichtet, wurde mit der Aufstufung der Brücke als Bundesstraße eine wichtige Voraussetzung für eine finanzielle Beteiligung des Bundes geschaffen. Im ersten Schritt wird sich der Bund mit 3,5 Mio. Euro an den Planungskosten beteiligen. Der Hamburger Senat muss dafür Sorge tragen, dass die Planungen zügig beginnen, um eine schnelle Realisierung des Projektes zu gewährleisten.

Retheklappbrücke

Der Neubau der Retheklappbrücke war unter anderem auch mit einer 20 Meter größeren Durchfahrtsbreite für die Schifffahrt verbunden. Obwohl die Inbetriebnahme der Retheklappbrücke bereits einige Jahre zurückliegt, steht der Schifffahrt nach wie vor keine breitere Durchfahrt zur Verfügung. Hierfür müssen noch die Brückenfundamente der alten Hubbrücke gezogen werden. Aufgrund der räumlichen Nähe von alten und neuen Fundamenten muss der Rückbau sehr kleinteilig und vorsichtig erfolgen, um Schäden und damit verbundene Ausfälle der Brücke zu vermeiden. Nach intensiver Prüfung wurden der Bauablauf und das Verfahren für den Rückbau angepasst, um die Funktionsfähigkeit der neuen Brücke nicht zu gefährden. Die aktuelle Planung der HPA sieht nun eine Freigabe der vollständigen Durchfahrtsbreite in den südlichen Reiherstieg von derzeit 44 auf 64 Meter spätestens Ende 2025 vor.

Freihafenelbbrücke

Die Stadt Hamburg hat im September 2021 beschlossen, die ursprünglich für 2022 geplante Sanierung der Freihafenelbbrücke zu verschieben, um eine bahnseitige Kapazitätserweiterung von vier auf nun sechs Gleise über die Norderelbe zu prüfen. Das Bundesministerium



Die für den Hafen wichtige Freihafenelbbrücke war aufgrund einer Schiffskollision über mehrere Monate voll gesperrt.

für Verkehr und digitale Infrastruktur wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie neben einer weiteren westlichen Elbquerung in Hamburg auch die Variante eines Kapazitätsausbaus der Bestandsstrecke, insbesondere der Elbbrücken, betrachten. Bis die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorliegen, voraussichtlich noch in diesem Jahr, wird die geplante Sanierung der Freihafenelbbrücke zurückgestellt. Die Kollision eines Binnenschiffes mit der Freihafenelbbrücke zu Beginn dieses Jahres führte zu einer erheblichen Beschädigung der Brücke, sodass diese bis auf Weiteres für den Straßenverkehr gesperrt werden musste.

Veddelkanalbrücke

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. Baubeginn war ursprünglich für Ende 2018 vorgesehen und die Fertigstellung für Mitte 2020 geplant. Diese Baumaßnahme musste zurückgestellt werden, da es zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens gekommen ist. Aufgrund des schlechten Zustandes ist die Brücke seit Ende Februar 2022 nur noch einspurig befahrbar. Der wechselnde Richtungsverkehr wird über eine Ampel zunächst bis Ende des Jahres geregelt.

3.3 Schieneninfrastruktur

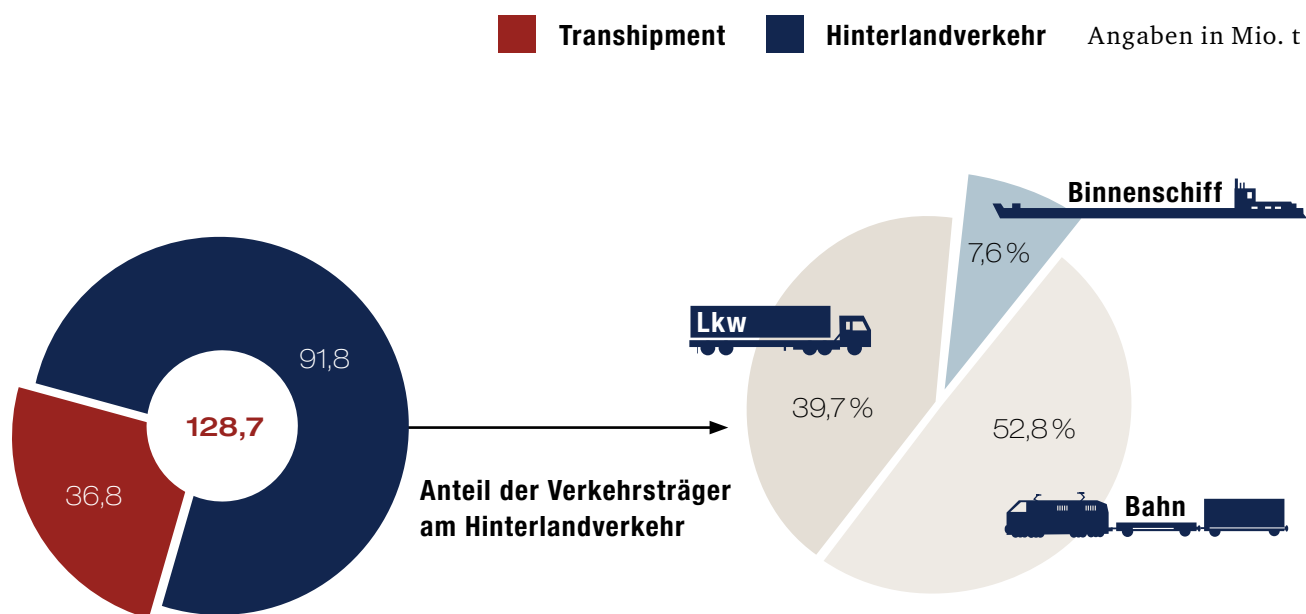
Im Eisenbahnverkehr wird für das Jahr 2021, insbesondere für den Kombinierten Verkehr, ein deutliches Plus erwartet. Vor allem im Bereich des Massengutumschlags – insbesondere bei Erzen sowie Eisen und Stahl – wird ein Zuwachs erwartet. Hier waren in den letzten Jahren noch deutliche Rückgänge zu verzeichnen. Aufgrund von Lieferengpässen wird dagegen bei den Fahrzeugtransporten von stärkeren Rückgängen ausgegangen. Insgesamt wird für den Transport auf der Schiene 2021 ein Plus von 6,3 Prozent im Aufkommen beziehungsweise 7,1 Prozent in der Leistung erwartet. Für das laufende Jahr wurde prognostiziert, dass sich die gesamtwirtschaftliche Belegung grundsätzlich fortsetzen wird. Allerdings soll sich der deutliche Anstieg der Massenguttransporte nicht wiederholen. Insgesamt ergeben sich daraus für das Jahr 2022 Zuwachsraten für

den Schienenverkehr von 4,2 Prozent im Aufkommen beziehungsweise 4,8 Prozent in der Leistung. Für 2023 wird ein moderates Wachstum in Höhe von 2,3 Prozent (Aufkommen) und von 2,7 Prozent (Leistung) prognostiziert. Damit wird der Eisenbahnverkehr um 4 Prozent beziehungsweise um 7 Prozent über dem Jahr 2019 liegen (Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2021)

Inwieweit diese Prognosen für die Jahre 2022 und 2023 auch eintreten, sind aufgrund des Ukraine-Konfliktes zum jetzigen Zeitpunkt mit großen Unsicherheiten behaftet.

Zu Beginn des Jahres teilte die Deutsche Bahn AG (DB) mit, dass im Jahr 2022 rund 890 Mio. Euro in Hamburg und Schleswig-Holstein investiert werden. Neben dem Gleisneubau sowie der Sanierung und Modernisierung von Schieneninfrastruktur wird schwerpunktmäßig in

MODAL SPLIT IM HINTERLANDVERKEHR 2021



Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V.

die Digitalisierung investiert. Darüber hinaus haben Anfang des Jahres 2022 die vier norddeutschen Bundesländer und die DB das Bündnis „Zukunft Schiene Nord“ gegründet und vereinbart, dass bis 2030 insgesamt mehr als 30 Mrd. Euro in die Schieneninfrastruktur des Nordens fließen sollen.

Unter anderem sollen durch die Schaffung von mehr Kapazität und durch ein besseres Baustellenmanagement mehr Güter auf die Schiene gebracht sowie mehr Fahrgäste gewonnen werden. Aus Sicht des UVHH sollte der Fokus auf der Beseitigung von bereits heute bekannten Engpässen im Schienenverkehr liegen. Mit der Einführung eines Deutschland-Taktes für den Personen- und Güterverkehr bis Ende der 2030er-Jahre wird der Bedarf an Infrastruktur weiter wachsen. Nach Einschätzung der Gutachter des Bundesverkehrsministeriums lässt die sich in Bearbeitung befindende neue Seeverkehrsprognose des Bundes eine deutliche Steigerung der Nachfrage aus den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven erwarten. Eine leistungsgerechte Schienenanbindung des Hamburger Hafens an das Hinterland wird ohne Neubau einer Schienentrasse in Richtung Süden nicht zu bewältigen sein.

In der Vergangenheit nahmen Planung, Genehmigung und Bau einer neuen Schienenstrecke von mindestens 30 Kilometern Länge im Schnitt etwa 23 Jahre in Anspruch. Davon entfielen etwa 14 Jahre auf Planung und Genehmigung des Projektes. *(Quelle: iw Köln, Faktencheck Güterverkehr in Deutschland)*

Schaut man sich den Umsetzungsstand des sogenannten erweiterten Alpha-E-Projektes an – eine Ersatzplanung für die von Niedersachsen abgelehnte Y-Trasse – dann lässt sich leider konstatieren, dass seit 2016 zwar viel geplant und untersucht wurde, aber baulich nicht viel passiert ist. Es bleibt also abzuwarten, ab welchem Zeitpunkt mehr Kapazität für den Schienengüterverkehr zur Verfügung steht.

Um den Gütertransport auf der Schiene attraktiver zu gestalten, sollten auch weiterhin die Trassengebühren erlassen werden. Eine entsprechende Genehmigung hatte die EU-Kommission erteilt. Die EU-Mitgliedstaaten dürfen Eisenbahnunternehmen aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie Trassenpreise vorerst bis zum 30. Juni 2022 erlassen. Die bisherige Regelung endete 2021. Aus Sicht des UVHH sollte eine über das Jahr 2022 hinaus geltende Ermäßigung oder Stundung in Betracht gezogen werden.

Hamburger Hafenbahn

Das Jahr 2021 war für den Hamburger Hafen wieder ein Rekordjahr. Noch nie wurden so viele Güter auf der Schiene transportiert wie im Jahr 2021. Insgesamt beförderte die Hafenbahn rund 48,5 Mio. t. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine Steigerung von 4,0 Prozent. Beim Containertransport wurde mit 2,79 Mio. TEU sogar ein Plus von 8,0 Prozent erreicht. Hier liegt der Modal-Split-Anteil der Eisenbahn inzwischen bei 51,5 Prozent. Der Lkw-Anteil beträgt 46,1 Prozent, das Binnenschiff erreicht beim Containertransport einen Anteil von 2,4 Prozent.

Der hohe Anteil des Eisenbahnverkehrs im Hafenhinterlandverkehr ist ein Alleinstellungsmerkmal des Hamburger Hafens im Vergleich zu den anderen europäischen Häfen. Dieser Standortvorteil muss perspektivisch weiter ausgebaut und gefördert werden. Daher spricht sich der UVHH weiterhin für die Zuordnung der Hafenbahn zum öffentlichen Bereich der HPA aus. Die Hamburger Hafenbahn als Betreiber einer Serviceeinrichtung gehört per Gesetz zur öffentlichen Infrastruktur. Dies muss sich auch in der finanziellen Ausstattung und Förderung von Infrastrukturmaßnahmen sowie in den Trassen- und Anlagenpreisen widerspiegeln.





*Der Hamburger Hafen weist den mit Abstand höchsten
Schienenanteil aller europäischen Häfen auf.*

VIER

POLITISCHE RAHMEN- BEDINGUNGEN

POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Regierungswechsel auf Bundesebene hat nicht nur eine Vielzahl „neuer Köpfe“ mit sich gebracht, sondern auch grundlegende Veränderungen der politischen Zielsetzungen in den für uns wichtigen Politikbereichen. Eine der für die Seehafenverkehrswirtschaft sicherlich wichtigsten Änderungen ist die geplante Überprüfung aller Verkehrsinfrastrukturprojekte. Vor dem Hintergrund, dass die für den Hafen wichtigen Verkehrsprojekte, insbesondere die A26-Ost, planrechtlich bereits weit fortgeschritten sind, würde eine erneute Überprüfung das Projekt lediglich verzögern. Dies wäre aus Sicht der Seehafenverkehrswirtschaft, die bereits seit Jahrzehnten auf den dringend notwendigen Lückenschluss zwischen A1 und A7 wartet, nicht akzeptabel. Positiv zu vermerken ist hingegen, dass die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur weiterhin erhöht und auf hohem Niveau fortgeführt werden sollen. Die für den Hafen Hamburg wichtigen Schieneninfrastrukturprojekte Alpha-E+ und Ausbau des Schienenknotens Hamburg sollen ebenfalls abgesichert werden und vordringlich erfolgen. Zudem will der Bund die Trassenpreise senken, falls der Bundeshaushalt dies zulässt.

Positiv zu bewerten ist ferner, dass die neue Bundesregierung die Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen will. Die Bundesregierung plant dafür umfangreiche Rechtsänderungen mit dem Ziel, die Verfahrensdauer mindestens zu halbieren. Auch Klagemöglichkeiten sollen eingeschränkt und missbräuchliches Klägerverhalten sanktioniert werden. Bei Planänderungen sollen künftig nur noch durch die Planänderung „neubetroffene“ Kläger klagebefugt sein. Die Fristen für den Erlass von Planfeststellungsbeschlüssen sollen verkürzt und die „Legalplanung“ (Projektentscheidungen in

Form von Planungsgesetzen des Parlaments) ausgeweitet werden. Ebenso zu begrüßen ist es, dass die Genehmigungspraxis von Schwerlast- und Großraumtransporten erleichtert werden soll.

Wir begrüßen außerdem, dass künftig eine Koordinierung des Sedimentmanagements zwischen Bund und Ländern erfolgen soll. Mit Abschluss der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe kommt dem Erhalt der neuen Tiefgänge eine besondere Bedeutung zu. Hamburg braucht dafür die Unterstützung des Bundes und der Nachbarländer, damit der Hafen seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung für die gesamte Bundesrepublik gerecht werden kann.

Des Weiteren hat sich die neue Bundesregierung für die Erarbeitung einer nationalen Hafenstrategie ausgesprochen, mit dem Ziel, die Zusammenarbeit der Häfen zu fördern. Dies wird vom UVHH ausdrücklich unterstützt. Aufgrund der besonderen Rolle, die den Häfen im Im- und Export von Gütern zugeschrieben wird, muss der Bund auch weiterhin seiner Verantwortung für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur in den Häfen, aber auch der Hinterlandanbindungen gerecht werden.

Zu begrüßen ist außerdem, dass der Bund gemeinsam mit den Ländern die Einfuhrumsatzsteuer weiterentwickeln will, um auf europäischer Ebene Wettbewerbsgleichheit herzustellen. Wir setzen uns als Verband weiterhin für die Einführung eines Verrechnungsmodells ein. Die seit 1. Dezember 2020 in Kraft getretene Fristenlösung, mit der die Fälligkeit der Einfuhrumsatzsteuer auf den 26. des

Folgemonats – also um ca. 40 Tage – nach hinten verschoben wurde, ist ein Schritt in die richtige Richtung, dieser allein reicht jedoch nicht aus, um die Wettbewerbsverzerrungen zu den Westhäfen zu beseitigen.

Hafenentwicklungsplan

Nachdem der UVHH über viele Jahre einen neuen Hafenentwicklungsplan (HEP) eingefordert hatte, fand am 22. Oktober 2021 die Auftaktveranstaltung zur Erarbeitung eines neuen Hafenentwicklungsplanes statt. Zur weiteren Erarbeitung des HEP wurden vier Fokusgruppen eingerichtet, die Ende Oktober/Anfang November 2021 virtuell getagt haben. Konkret wurden zu den folgenden vier Handlungsfeldern Fokusgruppen eingerichtet:

- ▶ „Digitalisierung, Zukunft der Arbeit, E-Commerce Enablement“
- ▶ „Infrastrukturertalt und -weiterentwicklung, Klimaschutz und Nachhaltigkeit“
- ▶ „Ansiedlungs- und Flächenstrategie, Stadt-Hafen-Beziehung“
- ▶ „Internationalität: Blick über Hamburg hinaus“

Parallel dazu wurde Mitte Oktober eine einmonatige Öffentlichkeitsbeteiligung gestartet. Der UVHH hat sich sowohl über die Fokusgruppen als auch über die Öffentlichkeitsbeteiligung in die Diskussion über einen neuen Hafenentwicklungsplan eingebracht. Aus Sicht des UVHH kam in den Fokusgruppen die Diskussion über eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit sowie über Hafenkosten zu kurz. Zudem hätten wir uns eine intensivere und ergebnisoffenere Diskussion über die Energieträger der Zukunft gewünscht. Die Gespräche in den Fokusgruppen waren zu sehr auf das Thema Wasserstoff konzentriert. Andere Energieträger, wie zum Beispiel Ammoniak, Methanol und LNG, kamen in der Diskussion zu kurz. Da gerade die Schifffahrt diese Energieträger bereits nutzt beziehungsweise plant, diese in naher Zukunft einzusetzen,

ist es wichtig, dass sich der Hafen Hamburg hierzu positioniert. Noch vor der Sommerpause soll ein erster schriftlicher Entwurf des neuen Hafenentwicklungsplanes vorliegen. Der UVHH wird diesen Prozess weiter konstruktiv begleiten.

Entwicklung von Hafenflächen

Der Hafen Hamburg ist das größte und auch wichtigste Gewerbegebiet in der Metropolregion Hamburg. Er ist Arbeitgeber für rund 124.000 Menschen. Durch seine Wirtschaftskraft generiert der Hafen Steuer- und Zolleinnahmen für Hamburg und für die gesamte Bundesrepublik in Höhe von rund 12 Mrd. Euro pro Jahr.

Große Sorge bereiten den Unternehmen die verschiedenen städtebaulichen Entwicklungen am Rand des Hafens mit Auswirkungen bis in den Hafen hinein. Eine heranrückende Wohnbebauung beeinflusst die Nutzung bestehender Hafen- und Industrieflächen. Lärm-, Licht- und Geruchsemissionen lassen sich nur bedingt vermeiden. Aktuell sehen sich einige Hafenunternehmen mit immer neuen Auflagen und sich verändernden Bedingungen konfrontiert. Diese Unsicherheit erschwert Investitionsentscheidungen in den Standort und hemmt die Weiterentwicklung der Unternehmen. Sie schwächt damit den gesamten Hafen im internationalen Wettbewerb.

Kleiner Grasbrook

Im Februar 2022 hat die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) die formelle Öffentlichkeitsbeteiligung für den Entwurf des Bebauungsplans Kleiner Grasbrook 1 (Moldauhafenquartier) gestartet. Im Vorfeld hatte der UVHH bereits gegenüber BSW und Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) die Planung mehrerer neuer Brücken zur Anbindung des neuen Wohnquartiers über die Norderelbe sowie über den Moldau- und den Saalehafen aufgrund zu niedriger Durchfahrtshöhen kritisiert. Hintergrund ist, dass für die Schifffahrt ausreichende Durchfahrtshöhen und -breiten notwendig

sind, da ansonsten die Wasserwege nicht mehr genutzt werden können. Dies gilt nicht nur für den Güterverkehr auf dem Wasser, sondern auch für die entgeltliche Personenschiffahrt. Das Hafenmuseum und der neue Stadtteil sollten daher unbedingt mit Fähren und Barkassen erreichbar bleiben. Ein weiterer wichtiger Aspekt für den Hafen und die Schifffahrt ist der Erhalt der Schiffsliegeplätze im Bereich der Norderelbe. Dies wurde im Übrigen auch in dem zwischen der BWI, dem Industrieverband Hamburg (IVH) und dem UVHH am 1. August 2017 geschlossenen Letter of Intent (LOI) den Unternehmen schriftlich zugesichert. Darüber hinaus sollten ansässige und zukünftige Unternehmen am Kleinen Grasbrook eine langfristige Standortperspektive erhalten. Aus der Wohnbebauung dürfen keinerlei betriebliche Einschränkungen resultieren. Nur unter dieser Prämisse hatte die Hafenwirtschaft einer städtebaulichen Nutzung des östlichen Teils des Kleinen Grasbrooks zugestimmt. Zwischenzeitlich sind mit einzelnen Unternehmen bereits entsprechende Vereinbarungen getroffen worden, die aus Sicht der Unternehmen zufriedenstellend sind. Die Einhaltung dieser mit der BWI abgestimmten Voraussetzungen ist für die Hafenwirtschaft eine *Conditio sine qua non* für die Bauleitplanung und die weitere Umsetzung des Stadtentwicklungsprojektes Kleiner Grasbrook.

Wilhelmsburg

Mit der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse konnte die Stadt die freigewordene Fläche zwischen den Anschlussstellen Wilhelmsburg und Georgswerder vom Bund für 6,4 Mio. Euro kaufen. Auf dem Areal ist der Bau von rund 4.800 Wohneinheiten sowie Büro- und Gewerbeflächen in Ergänzung zu den bereits geplanten Wohnquartieren Wilhelmsburger Rathausviertel, Elbinselquartier und Spreehafenviertel geplant.

Neue rechtliche Rahmenbedingungen, wie die am 1. Dezember 2021 in Kraft getretene neue Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft), definieren neue Emissionsgrenzwerte und neue bauliche sowie betriebliche Anforderungen für Industrieanlagen. Insbesondere durch die Integration der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) in die TA Luft sehen sich Hafenunternehmen mit

Geruchsemissionen mit neuen Herausforderungen konfrontiert. Das von der Politik oft gepriesene gleichzeitig gewachsene Miteinander von Gewerbe und Wohnvierteln erhält nun harte Grenzwertvorgaben, unter anderem zu Geruchsemissionen. Wie bereits in den vergangenen Jahren berichtet, wurden für Wilhelmsburg mehrere Geruchsgutachten erstellt. Im Ergebnis bedeutet dies für die betroffenen Unternehmen höhere und teilweise technisch oder baulich sehr aufwendige Auflagen bis hin zu Produktionsbeschränkungen.

Die seit vielen Jahrzehnten ansässigen Unternehmen werden sich gegenüber technischen Neuerungen oder operativen Anpassungen, durch die eine Emissionsreduzierung erreicht werden kann, nicht verschließen. Aber diese dürfen nur unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit durchgesetzt werden. Aus Sicht der Hafenwirtschaft sollten bei der Entwicklung neuer Wohnquartiere in unmittelbarer Nähe des Hafens die Belange der Hafenbetriebe stärker berücksichtigt werden. Aktuell werden von Seiten der Stadtentwicklung Fakten zum Nachteil der Unternehmen geschaffen.

Hafenerweiterungsgebiet Moorburg

Das Hafenerweiterungsgebiet Moorburg ist die einzig noch verbleibende große und zusammenhängende Fläche, die perspektivisch dem Hafen zur Verfügung steht. Daher muss aus Sicht der Hafenwirtschaft die Option einer Hafenerweiterung im Bereich Moorburg weiterhin gesichert bleiben. Planungsrechtlich hat die Zuordnung als Hafenfläche zudem den Vorteil, dass eine Inanspruchnahme relativ schnell möglich ist, da keine komplexen Flächennutzungs- und Bebauungs-Planverfahren durchgeführt werden müssen. Dem Hafen werden im östlichen Teil sukzessive Flächen entzogen, um diese städtebaulich weiterzuentwickeln. Darüber hinaus ergeben sich durch die heranrückende Wohnbebauung zunehmend Konflikte zwischen Gewerbe und Wohnen, die letztlich nur durch ausreichend Abstand voneinander gelöst werden können. Das Hafenerweiterungsgebiet Moorburg mit Zugang zum seeschiffstiefen Wasser und Anschlüssen an das Bahn- sowie Autobahnnetz ist eine unverzichtbare Hafenfläche für zukünftig entstehende Bedarfe.

Baggergutunterbringung

Die BWI hat nach einer intensiven technischen und rechtlichen Prüfung einer Baggergutunterbringung im Bereich der Hamburger Außenelbe entschieden, künftig bis zu 1 Mio. t Trockensubstanz auf Hamburger Gebiet nördlich vor der Insel Scharhörn verbringen zu wollen. Die Maßnahme ist zunächst auf zwei Jahre befristet und wird jährlich evaluiert. Zudem ist die Unterbringung vor Scharhörn lediglich als saisonale Ergänzung zur Unterbringung vor Tonne E3 in den Wintermonaten geplant. Es sollen dort geringbelastete Sedimente verbracht werden (von der Qualität vergleichbar mit den Sedimenten, die vor Tonne E3 verbracht werden); und zwar ausschließlich aus dem Bereich der Bundeswasserstraße und nicht aus den Hafenbecken. Die Unterbringungsmöglichkeit vor Scharhörn stellt aus Sicht der Hafenwirtschaft eine wichtige Ergänzung zur Tonne E3 dar, da die Sedimente dauerhaft aus der Tideelbe ausgetragen werden. Damit wird die bisherige Kreislaufbaggerei, die aus einer Unterbringung vor Neßsand resultiert, vermieden. Die im Vorfeld durchgeführten umfangreichen umweltfachlichen und rechtlichen Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der Verbringestelle sinnvoll und ökologisch unbedenklich ist. Alle Prüfungen zeigen, dass erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter, die Nationalparke Wattenmeer – aber auch auf Fischerei und Tourismus – sicher ausgeschlossen werden können. Spürbare Auswirkungen auf die Wattflächen und die Zugewegungen zur Insel Neuwerk sind nicht zu erwarten. Die Verbringung von Sedimenten aus der Bundeswasserstraße ist gemäß § 7 Abs. 3 Bundeswasserstraßengesetz privilegiert und bedarf keiner Genehmigung. Die Hafenwirtschaft begrüßt die zusätzliche Unterbringungsstelle, mit der zudem die bisherige Kreislaufbaggerei unterbunden wird, und appelliert an Nachbarländer und Umweltverbände, das Vorhaben konstruktiv zu begleiten. Auf Druck der Nachbarländer hat Hamburg eine Verbringung vor Scharhörn vorerst ausgesetzt. Alternativ wird Hamburg eine neue Verbringestelle des Bundes im Bereich der Tiefwasserreele westlich von Helgoland nutzen können.

Hafengeld

Das Hafengeld ist ein sichtbarer Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Universalhafens Hamburg und muss sich an den gültigen Rahmenbedingungen der wichtigsten Nachbarhäfen messen lassen. Die HPA hat zum 1. Januar 2022 eine tabellenwirksame Anpassung des Hafengeldes um durchschnittlich 2,3 Prozent vorgenommen. Darüber hinaus wurde die Struktur bei Seeschiffen leicht angepasst und die Kappungsgrenze auf 180.000 BRZ angehoben. Umweltkomponenten nehmen mittlerweile viel Raum im Hafengeldtarif ein. Steigende Ausschüttungen an die Hafenkunden sind ein Zeichen, dass die Seeverkehrswirtschaft ihren Beitrag zum Klimaschutz leistet – und dies weit über die gesetzlich geforderten Standards hinaus.

Im Bereich Binnen- und Hafenschifffahrt veränderten sich die Modalitäten für die Liegezeiten an den HPA-Anlagen unter anderem durch eine Verkürzung der freien Tage. Weiterhin werden die Entgeltstrukturen, analog zu den Seeschiffen, mit Umweltkomponenten versehen. Aufgrund von Besonderheiten in den Zulassungsbestimmungen der Binnenschiffsuntersuchungsordnung ist Umwelttechnik nicht immer problemlos in der Bestandsflotte nachzurüsten. Das Hafengeld berücksichtigt dies unserer Auffassung nach nicht ausreichend. Hier muss eine bessere Abstimmung erfolgen. Wir setzen uns dafür ein, dass auch nicht fest einbaubare Umweltmaßnahmen, wie zum Beispiel die Verwendung von synthetischen Kraftstoffen, berücksichtigt werden.



Die Hafen- und Binnenschifffahrt kann zur Entlastung der Straßen bei der Ver- und Entsorgung von Bauprojekten beitragen.

Grundsteuer

Wie bereits im letzten Jahresbericht informiert, erfolgt ab dem 1. Januar 2025 die Bemessung der Grundsteuer auf Basis eines neuen Berechnungsmodells. Die Bundesländer hatten die Möglichkeit, eine vom Bundesrecht abweichende Regelung zu treffen. Hamburg hat sich für das sogenannte „Wohnlagemodell“ entschieden. Die Bewertung der Grundstücke erfolgt ausschließlich anhand der Grundstücks- und Gebäudeflächen.

Der UVHH hat sich im Vorfeld des Gesetzgebungsverfahrens mehrfach mit Finanzsenator Dr. Andreas Dressel ausgetauscht, mit dem Ergebnis, dass die Steuerpflicht weiterhin bei der HPA liegen wird und die Hafenbetriebe nur – wie heute auch bereits üblich – die Grundsteuer für die bebauten Flächen entrichten müssen. Des Weiteren wurde die Verankerung einer Härtefallklausel durchgesetzt. Über die Härtefall-Anträge werden nicht die Finanzämter, sondern wird die Finanzbehörde selbst entscheiden. Die Bescheide über den jeweiligen Grundsteuermessbetrag und die Grundsteuer ergehen erstmalig ab Herbst 2024.



Border One Stop Shop (BOSS)

Die Hafenwirtschaft begrüßt die Schaffung des sogenannten „Border One Stop Shop (BOSS)“. Hierbei soll eine Einfuhrsendung alle nötigen Abfertigungsschritte der Behörden „an einem Ort“ durchlaufen können.

Seit April 2019 plant Hamburg die Umsetzung einer solchen Maßnahme, um die veterinär- und lebensmittelrechtlichen Einfuhrkontrollen, die Pflanzengesund-

heitskontrollen, die Konformitätskontrollen sowie die Zollkontrollen am Standort Waltershof/Finkenwerder Straße zusammenzuführen. Koordiniert werden müssen die für die Wareneinfuhrkontrollen zuständige Behörde für Justiz und Verbraucherschutz, die Behörde für Wirtschaft und Innovation sowie die Generalzolldirektion und die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung.

Der Senat hat die Vorplanungen abgeschlossen und beginnt mit der Vorbereitung der Kampfmittelsondierung



Der Hamburger Hafen benötigt eine langfristige Strategie zur Unterbringung von Sedimenten.

sowie des weiteren Planverfahrens. Die Wirtschaftsbe- teiligten und die Verbände können sich hierbei einbringen. Wichtig ist die Koordinierung der Baumaßnahmen mit der räumlich angrenzenden neuen Köhlbrandque- rung. Mit BOSS gestaltet sich die Einfuhrabfertigung zukünftig wesentlich effizienter. Der Aufwand für die Wirtschaft wird reduziert und Synergieeffekte für die beteiligten Behörden werden gehoben. Der Hafen ge- winnt an Wettbewerbsfähigkeit und ist für die tenden- ziell steigende Anzahl der Einfuhrkontrollen gerüstet.

Fortschreibung des Flächenentwicklungsplans in der deutschen AWZ

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrogra- phie hat Ende 2021 das Verfahren zur Fortschreibung des Flächenentwicklungsplans in der deutschen Aus- schließlichlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nord- und Ostsee eingeleitet. In einem Vorentwurf werden Flä- chen für den weiteren Ausbau der Offshore-Windener- gie vorgeschlagen. Der UVHH hat über den Zentral- verband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) darauf hingewiesen, dass die Sicherung und der ungestörte Betrieb der Schifffahrtsrouten in der AWZ von zentraler Bedeutung sind. Gleichzeitig wurde darauf aufmerk- sam gemacht, dass auch der weitere Ausbau der Wind- energieerzeugung in der AWZ mittelbar eine sehr gro- ße Bedeutung für die Hafen- und Transportwirtschaft besitzt. Die Offshore-Windenergie wird eine zentrale Rolle bei der lokalen Produktion von grünem Wasser- stoff aus erneuerbaren Energien spielen. Wasserstoff wiederum wird von zentraler Bedeutung für den Trans- formationsprozess im Verkehrsbereich und den Umstieg auf Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien sein. Inse- gesamt hat sich der UVHH daher dafür ausgesprochen, die Interessen der Nutzer von Schifffahrtslinien mit den Interessen der gewerblichen Abnehmer von Strom und grünem Wasserstoff (Industrie, Verkehr, Wärme) sowie die Notwendigkeit, Baggergut in der AWZ verbringen zu müssen, in einen wettbewerbsverträglichen Ausgleich zu bringen.

FÜNF

UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit im Hamburger Hafen

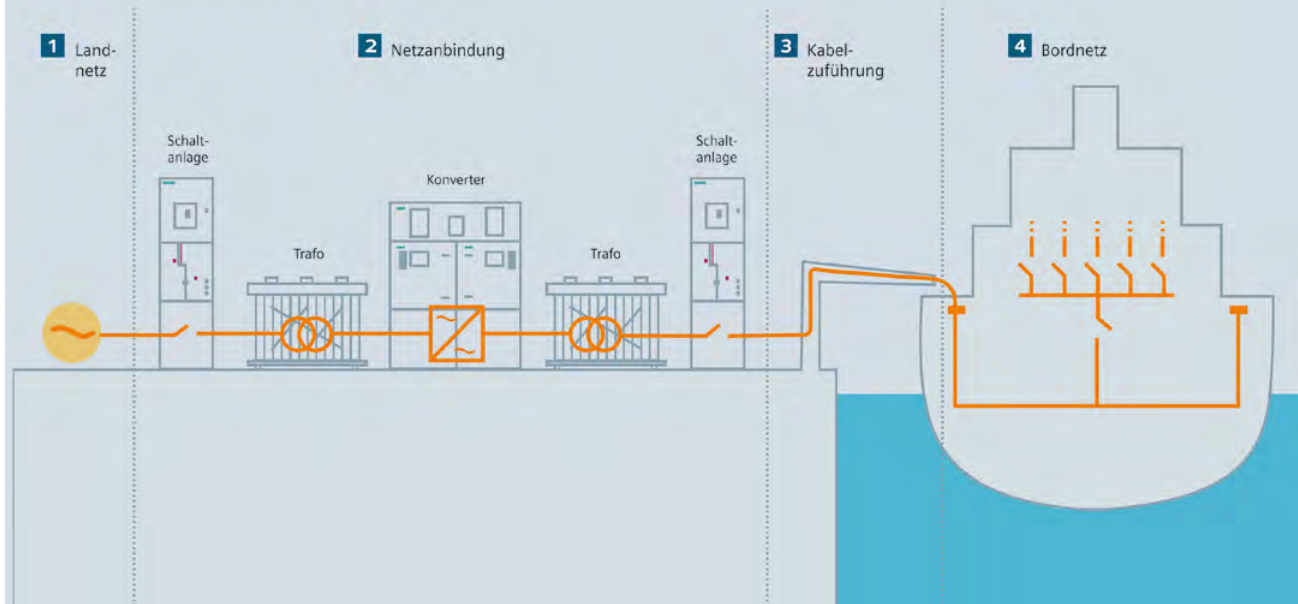
Als größter Hafen der größten europäischen Exportnation hat der Hamburger Hafen eine zentrale Funktion für den internationalen Warenhandel. Auch die Versorgung der norddeutschen Metropolregion läuft zu einem wesentlichen Teil über den Hamburger Hafen. Seine Nachhaltigkeit erlangt der Hamburger Hafen vor allem durch seine tiefe Binnenlandlage, durch die es ermöglicht wird, Waren mit einem im Verkehrsträgervergleich günstigen Emissionswert pro Tonnenkilometer per Schiff bis in das Herz der Metropolregion zu befördern. Aber auch beim Weitertransport der Waren aus der Metropolregion besitzt der Hamburger Hafen strategische Vorteile und großes zukünftiges Potenzial bei der Klimabilanz. Strategische Vorteile ergeben sich gegenüber anderen Häfen durch den sehr hohen Bahnanteil bei den Hinterlandverkehren.

Weitere Chancen bestehen im Bereich der Lkw-Transporte: Schwerlastverkehr per Lkw benötigt Antriebsarten, die rein elektrisch nur schwer realisierbar sind. Klimaschonende Alternativen zu den fossilen Antriebsstoffen werden jedoch entwickelt. Dies sind in erster Linie aus erneuerbaren Energien erzeugte synthetische Kraftstoffe und in der mittel- und langfristigen Perspektive grüner Wasserstoff. Für die lokale Herstellung von grünem Wasserstoff investiert Hamburg vor Ort im Hafen in einen Elektrolyseur, der mit dazu beitragen soll, den Hamburger Hafen vollständig in das postfos-

sile Zeitalter zu überführen. Neben Wasserstoff sollten aber auch andere Energieträger, wie zum Beispiel Ammoniak, Methanol und (Bio-)LNG, in der praktischen Anwendung berücksichtigt werden. Eine ausschließliche Fokussierung auf Wasserstoff spiegelt derzeit nicht die Entwicklungen in der maritimen Branche wider. In der Schifffahrt kommen bereits LNG, Ammoniak und Methanol zum Einsatz. Aus Sicht des UVHH wäre es daher wichtig, dass sich der Hafen Hamburg auch hierzu positioniert.

Darüber hinaus setzt sich der UVHH für den raschen Auf- und Ausbau des Wasserstoffnetzes und für eine Förderung von grünem Wasserstoff ein. Ziel muss es sein, dass der Preis von grünem Wasserstoff zusammen mit finanziellen Förderungen für wasserstoffangetriebene Transportmittel allen Unternehmen einen möglichst schnellen Umstieg von fossilen Antriebsarten und Brückentechnologien auf vollständig klimaneutrale Transportarten ermöglicht. Neben den Straßen- und Schienentransporten kann auch der rein elektrisch betriebene Containerumschlag zwischen Schiff und Containerterminal klimaneutral mit Grünstrom erfolgen. Ein klimaneutraler Containerumschlag wird bereits seit Jahren erfolgreich am Hamburger Containerterminal Altenwerder (CTA) praktiziert. Um mehr Grünstrom zu wettbewerbsfähigen Preisen in den Markt zu bringen, hält der UVHH einen umfangreichen Ausbau der Windenergie für erforderlich und setzt sich zudem für eine Förderung von Wind- und Solarenergieanlagen zur unterstützenden Selbstversorgung der Hafenunternehmen ein.

SIHARBOR Landstromlösung



Der Ausbau der Landstromanlagen auf den Hamburger Containerterminals hat in diesem Jahr begonnen.

Umweltpartnerschaft

Der Umweltwirtschaftsgipfel ist die Jahreshauptveranstaltung der Hamburger Umweltpartnerschaft, dem Bündnis zwischen Senat und Hamburger Wirtschaft für freiwilligen betrieblichen Umweltschutz. Der zurückliegende Umweltwirtschaftsgipfel fand unter dem Titel „Klimaneutrales Hamburg – was muss die Wirtschaft leisten?“ statt. Auf der Veranstaltung wurde deutlich, dass die Hamburger Hafenwirtschaft bereits eine Vielzahl von innovativen Projekten zum Klimaschutz umsetzt. Der UVHH ist einer der Träger der Hamburger Umweltpartnerschaft und setzt sich dafür ein, dass bereits umgesetzte Klimaschutzmaßnahmen im Hamburger Hafen von der Öffentlichkeit besser wahrgenommen und geplante neue Klimaschutzmaßnahmen im Hafen umfangreicher gefördert werden.

Aufbau der Landstrominfrastruktur in Häfen

In der Debatte um den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe wird insbesondere diskutiert, ab welcher Anzahl von Schiffsanläufen eine Pflicht zum Aufbau einer Landstrominfrastruktur greift. Der UVHH hat in der Arbeitsgemeinschaft „Fit for 55“ über den für EU-Recht zuständigen ZDS vorgeschlagen, eine Kombination aus hafenbasierter und terminalbasierter Sicht zur Anwendung zu bringen, bei der die Gesamtzahl der Hafenanläufe in einem ersten Schritt kleine Häfen von der Landstrompflicht ausnimmt und in einem zweiten Schritt bei größeren Häfen, in denen aufgrund der Gesamtzahl der Schiffsanläufe der Schwellenwert erreicht wird, kleinere Terminals, die nur einen geringen prozentualen Anteil an der Gesamtzahl der Hafenanläufe abfertigen, von der Landstrompflicht ausgenommen werden. Der UVHH setzt sich zusammen mit dem ZDS dafür ein, dass die Investitionsmittel für den Aufbau der Landstrominfrastruktur in Häfen dorthin fließen, wo eine hohe Landstromnachfrage zu erwarten ist und wo aufgrund der Schiffsgrößen durch den Einsatz von Landstrom die größten Umwelt- und Klimaschutzeffekte zu erzielen sind.

Schiffsentsorgungsgesetz

Durch das Hamburgische Schiffsentsorgungsgesetz (HmbSchEG) soll die Entsorgung von Abfällen von Schiffen auf See verhindert werden, indem in der Freien und Hansestadt Hamburg Hafenauffangeinrichtungen für Abfälle von Schiffen bereitgehalten und wirksame Anreize für ihre Inanspruchnahme geschaffen werden. Der UVHH hat gegenüber der Hamburger Wirtschaftsbehörde zur Neufassung des HmbSchEG Stellung genommen und setzt sich dafür ein, dass die Entsorgungssicherheit für alle Schiffsabfallarten im Hamburger Hafen gewährleistet bleibt und hierdurch der maritime Umweltschutz verbessert wird.

Genehmigungspraxis Störfallrecht

Der UVHH organisiert eine Besprechungsreihe zwischen Terminal-Vertretern und der Hamburger Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) zur Umsetzung des Störfallrechts im Hamburger Hafen. Ziel der Besprechungsreihe ist es, in einem aktualisierten Anforderungskonzept hafeneinheitliche und wettbewerbsneutrale Regeln für den Vollzug des Störfallrechts festzulegen. Durch das aktualisierte Anforderungskonzept sollen die Sicherheit des Hamburger Hafens, die Rechtssicherheit für die Hafenunternehmen, die unter die Störfallverordnung fallen, sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens weiter gestärkt werden.

Novellierung der TA Luft

Anfang Dezember 2021 ist die neue Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) in Kraft getreten, die den Stand der Technik für genehmigungsbedürftige Anlagen festschreibt. Neben neuen Emissionsgrenzwerten und baulichen sowie betrieblichen Anforderungen an Anlagen wurden durch die Integration der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) Regelungen zu Geruchsemissionen in der neuen TA Luft geschaffen. In Hamburg hat die neue TA Luft unter anderem Bedeutung für die Geruchsemissionen von Unternehmen im Umfeld der in Wilhelmsburg geplanten Wohnbauprojekte. Der UVHH vertritt die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen im Bereich des Immissionsschutzrechts durch konstruktive Gespräche mit der BUKEA und der BWL.

SECHS

TARIFPOLITIK

Die diesjährigen Lohn- und Gehaltstarifverhandlungen auf ZDS- und UVHH-Ebene waren zum Redaktionsschluss dieses Berichtes noch nicht abgeschlossen. Gleichwohl stellt sich die Arbeitgeberseite aufgrund der hohen Inflationsrate und der weltweiten Unsicherheiten auf schwierige Verhandlungen ein.

Lohntarifvertrag Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen

Die für die Lohntarifverhandlungen in den deutschen Seehäfen zuständige ver.di-Bundestarifkommission hat am 28. April 2022 die nachfolgenden Forderungen für die Tarifrunde 2022 beschlossen.

- ▶ 1,20 Euro Erhöhung der Stundenlöhne
- ▶ tatsächlicher Inflationsausgleich
- ▶ Erhöhung der A-Pauschale um 1.200 Euro
- ▶ Laufzeit 12 Monate

Die Verhandlungen dauerten bei Redaktionsschluss noch an.

Gehaltstarifvertrag für kaufmännische und technische Angestellte

Im Jahr 2012 hatten der ver.di-Landesbezirk Hamburg und der UVHH vereinbart, dass die Ergebnisse der Tarifverhandlungen für die Hafenarbeiter und Hafenarbeiterinnen in den deutschen Seehäfen vom Grundsatz her auf die kaufmännischen und technischen Angestellten sowie die Auszubildenden in den Hamburger Hafenbetrieben übertragen werden. Da die zentralen Tarifverhandlungen zwischen der ver.di-Bundesverwaltung und dem ZDS bislang noch nicht abgeschlossen wurden, gibt es für den Bereich der kaufmännischen und technischen Angestellten zurzeit noch keine Einigung.

Lohntarifvertrag Logistik

Für die zwischen dem UVHH und ver.di geführten Tarifverhandlungen zum Lohntarifvertrag für die Logistikbeschäftigten in den Hamburger Hafenbetrieben lagen bis zum Redaktionsschluss noch keine Forderungen seitens des ver.di-Landesbezirkes Hamburg vor.

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



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

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

Präsidium

Präsident:

Gunther Bonz

Vizepräsidenten/in:

Ulfert Cornelius

Rainer Fabian

Holger Jungerberg

Jaana Kleinschmit von Lengefeld

Torben Seebold

Geschäftsführendes**Präsidiumsmitglied:**

Norman Zurke

Sozial- politischer Ausschuss

Vorsitzender:

Torben Seebold

Mitglieder:

Thomas Brüggmann

Mathias Dylewicz

Thomas Friede

Jaana Kleinschmit von Lengefeld

Dr. Cornelius Polter

Matthias Reichel

Arno Schirmacher

Julian Sippel

Norman Zurke

Hafenrat

Vorsitzender:

Thomas Friede

Mitglieder:

Helge Behrend

Thomas Brüggmann

Thomas D. Cotterell

Mathias Dylewicz

Tom Eckelmann

Klaus Ehlers

Sven Gura

Jens Gutsch

Horst Hagel

Jens Hansen

Jes-Christian Hansen

Jochen Kemme

Peter Lindenau

Susanne Neiro

Hans Oestmann

Hubertus Ritzke

Claudia Schmitt

Julian Sippel

Sven Sörensen

Derek Stafford

Sven Thiessen

Ben Thurnwald

Angela Titzrath

Hartmut Wolberg

Geschäftsstelle

Hauptgeschäftsführer:

Norman Zurke

Stellvertretende**Geschäftsführerin:**

Ina Luderer

Mitarbeiter/in:

Dr. Peter Hesse

Knut Heykena

Steffi Peltzer

Matthias Reichel

Stand: Mai 2022

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

Fotos (alphabetisch)

Autobahn GmbH	Seite 25
Hasenpusch/UVHH	Seite 11
Holger Weitzel/UVHH	Seite 21, 26, 40
K+S Minerals and Agriculture GmbH	Seite 17
Märtens Consult/UVHH	Seite 29, 32, 39
Siemens AG	Seite 44
UVHH	Seite 5
Wasserstraßen- und Schifffahrts- verwaltung des Bundes (WSV)	Seite 22

Konzept und Design

ELBE&FLUT, Hamburg

Irrtümer und Druckfehler vorbehalten.



Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

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

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