



POSITIONSPAPIER

Anforderungen der Hamburger Hafenwirtschaft an einen leistungs- und wettbewerbsfähigen Hafenstandort

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (UVHH)

Mattentwiete 2, 20457 Hamburg

Postfach 11 02 03, 20402 Hamburg

Telefon: (040) - 37 89 09 - 65

Fax: (040) - 37 89 09 - 70

E-Mail: geschaeftsleitung@uvhh.de

Website: www.uvhhs.de

Vereinsvorstand (Präsidium)

Präsident: Ulfert Cornelius

Vize-Präsident/-innen: Michael Blach, Rainer Fabian,

Jaana Kleinschmit v. Lengefeld, Susanne Neiro und Torben Seibold

Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied: Norman Zurke

Vereinsregister-Nr.: 4676

Lobbyregister des Deutschen Bundestages: R000358

Stand: September 2024

INHALTSVERZEICHNIS

Über den UVHH	4
Stärken des Hamburger Hafens	5
Zusammenfassung	7
Preisliche Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens	8
Aus-, Neubau und Erhalt von Infrastruktur	9
Seewärtige Erreichbarkeit	9
Sedimentmanagement	9
Der Hafen braucht eine A26-Ost und den Ersatzneubau Köhlbrandbrücke	10
Baustellenkoordinierung	11
Ausbau der Bahnbindung	12
Entwicklung und Erhalt von Hafenflächen	13
Hafenerweiterungsfläche Moorburg	13
Mittlerer Freihafen/Steinwerder Süd	13
Wilhelmsburg	14
Ordnungspolitik	15
Umschlag von Schwergut und Projektladung	15
Nachhaltigkeit im Hafen	16
Bürokratie, Gebühren und Entgelte	16
Grundsteuer	17
Stärkung der Hafen- und Binnenschifffahrt	17
Bundespolitische Themen	19
Einfuhrumsatzsteuer	19
Planungsbeschleunigung	19
Nationale Hafenstrategie	20
Impressum	21

Über den UVHH

Seit mehr als 70 Jahren nimmt der Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (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.

Der UVHH setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken und seine Standortbedingungen zu sichern. Darüber hinaus tritt der UVHH für faire und europaweit einheitliche Wettbewerbsbedingungen für den Hamburger Hafen - einschließlich seiner Hinterlandverkehre und im Verhältnis zu den Nachbarstaaten - ein.

Im UVHH sind zurzeit rund 90 Hamburger Hafenumschlagsunternehmen und Unternehmen, die hierzu vor- und nachgelagerte Tätigkeiten ausüben, zusammengeschlossen. Unter dem Dach des Unternehmensverbandes sind der Verein Hamburger Stauer von 1886 e.V., der Verein Hamburgischer Quartiersleute von 1886 e.V. und der Hafenschiffahrtsverband Hamburg e.V. sowie zahlreiche gewerbespezifische Fachparten vereint.

Stärken des Hamburger Hafens

Der Hamburger Hafen ist der größte deutsche und der drittgrößte Universalhafen in Europa, der für jede Güterart die geeigneten Umschlagsanlagen bietet - von Stückgütern in Containern bis Massengut, von Projekt- bis Flüssigladung.

Der Hafen ist aber kein Selbstzweck, sondern er erfüllt eine wichtige Funktion: Er stellt die Versorgung der Industrie und der Bevölkerung mit Rohstoffen, Vorprodukten und Gütern sicher. Eine erfolgreiche Energiewende geht nur mit dem Hamburger Hafen als größter deutscher Seehafen! Produkte, die hier hergestellt und in den weltweiten Außenhandel gehen, werden ebenfalls über den Hamburger Hafen exportiert.

- ✓ Der Hamburger Hafen ist ein über mehr als 830 Jahre gewachsener, etablierter und gut vernetzter **Universalhafen für Container, Massen-, Flüssig- und Stückgut** mit leistungsfähigen, zuverlässigen Unternehmen und bietet ein breites know-how.
- ✓ Der Hafen Hamburg hat eine **hohe regionale- und volkswirtschaftliche Bedeutung** und ist der mit Abstand **größte überregionale Arbeitgeber für ganz Norddeutschland**. Er bietet ein breites Spektrum an Beschäftigungsverhältnissen von einfachen bis zu hochqualifizierten Tätigkeiten. Die Hafenunternehmen sind **attraktive Arbeitsgeber** und bieten sehr gut bezahlte Beschäftigung an.

Hafenbezogene Arbeitsplätze (Quelle: ISL 2021):

68.000 Hamburg / 124.000 Metropolregion HH / 607.000 Deutschland

Bruttowertschöpfung:

8,1 Mrd. € Hamburg / 12,4 Mrd. € Metropolregion HH / 51 Mrd. € Deutschland

Steuereinnahmen:

1,2 Mrd. € Hamburg / 1,53 Mrd. € Metropolregion HH / 2,57 Mrd. € Deutschland

- ✓ Die **gute verkehrs- und wirtschaftsgeographische Lage** ermöglicht mengeneffiziente und damit umweltfreundliche Schiffstransporte bis tief in das Binnenland. Der Hamburger Hafen knüpft **umweltverträgliche Transportketten**: Vernetzung verschiedener Verkehrsträger auf engstem Raum (Schiff, Eisenbahn, LKW, Binnenschiff)
- ✓ Der Hamburger Hafen ist **Europas größter Eisenbahnhafen** mit einem **Bahn-Anteil** am Gütertransport von **über 53 Prozent**. Es werden mehr Güter mit der Bahn transportiert als in Rotterdam, Antwerpen und Bremen zusammen.

- ✓ Der Hafen hat eine **gute überregionale Anbindung an den Bundesfernstraßennetz** BAB 1 und BAB 7.
- ✓ Die Hamburger Metropolregion weist einen **hohen Anteil an „local content“** auf mit einer guten Balance zwischen Im- und Export.
- ✓ Im Hafen sind **agile Unternehmen mit hoher Innovationskraft** ansässig. Es gibt einen **hohen Digitalisierungsgrad** (95%) beim Austausch von Ladungsdaten, einen **hohen Automatisierungsgrad** sowie **modernste technische Systeme**, u.a. die Nutzung des 5G-Netzes für Logistikprozesse. Hamburg ist europaweit führend bei der Schiffssteuerung.

Die Hamburger Hafenwirtschaft hat während der vielen Krisen gezeigt, dass sie Störungen und Unsicherheiten jeglicher Art sowie hohe Schwankungsbreiten im Güterumschlag bewältigen kann. Die Hafenwirtschaft konnte nicht nur während der Corona-Pandemie erfolgreich beweisen, dass sie selbst unter schwierigsten Bedingungen in der Lage ist, die Versorgungssicherheit der Bundesrepublik Deutschland sowie Zentraleuropas zu gewährleisten. Ohne leistungsfähigen Hamburger Hafen ist eine resiliente Versorgung Deutschlands nicht möglich. Um diese Funktion auch in Zukunft erfüllen zu können, ist es unabdingbar, dass

- die Infrastruktur im Hafen leistungsfähig erhalten und verbessert wird,
- die bestehenden strukturellen Probleme (Genehmigungsdauer, hohe Kosten, Bürokratie) behoben werden,
- die im Vergleich zu den Westhäfen bestehenden Wettbewerbsnachteile abgebaut werden.

Zusammenfassung

Der Hamburger Hafen ist für die exportorientierte deutsche Volkswirtschaft die wichtigste Transport- und Logistikdrehscheibe für die Erreichung der internationalen Märkte. Im Import stellt er die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung mit Gütern und Rohstoffen sicher. Hamburg, wie auch alle anderen deutschen Seehäfen, erfüllen somit eine nationale Aufgabe und sind systemrelevant für die deutsche Volkswirtschaft.

Ein erfolgreicher Hafen ist maßgeblich abhängig von einem wettbewerbsfreundlichen Umfeld und leistungsfähiger Infrastruktur. Aus Sicht der Hamburger Hafenwirtschaft sind folgende hafenwirtschaftliche Anforderungen zu erfüllen:

Entwicklung und Erhalt von Hafenflächen

Erhalt und Schutz von Hafenflächen, keine Kannibalisierung zwischen Neu- u. Bestandsmietern

Preisliche Wettbewerbsfähigkeit des Hafens verbessern

bedarfsgerechte Finanzierung der HPA / wettbewerbsfähige Mieten, Pachten, Entgelte, Gebühren

Aus-, Neubau und Erhalt von Infrastruktur

Ausbau Hinterlandanbindungen + hafenrelevanter Verkehrsprojekte (u.a. Köhlbrandbrücke, A26-Ost, A1, Ausbau Eisenbahnknoten Hamburg, neue Nord/Süd-Trasse), Sedimentmanagement, Baustellenmanagement

Ordnungspolitik

Bundes- und EU-Gesetze pragmatisch und wirtschaftsfreundlich umsetzen

Entbürokratisierung

Hafenbahn: Zuordnung zur öffentlichen Infrastruktur und Entlastung des commercial-Bereiches der HPA

Hamburg als Vorreiter für alternative Antriebe und Treibstoffe

technologieoffene Förderung von Infrastruktur

ausreichend Fachpersonal für die Bearbeitung von Anträgen

Digitalisierung

flächendeckende Versorgung mit Breitband und konsequente Umsetzung der Digitalisierung in den Behörden und nachgeordneten Dienststellen

Preisliche Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens

Die Kernaufgabe der Hamburg Port Authority (HPA) muss in der Unterhaltung und im Ausbau der Hafeninfrastruktur liegen. Dabei ist die allgemeine öffentliche Verkehrsinfrastruktur im Hafen (Straße, Schiene, Wasserstraßen) als Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge auch aus dem öffentlichen Haushalt zu finanzieren; und zwar sowohl die laufende Unterhaltung als auch die Reparatur und Instandhaltung sowie der Aus- und Neubau. Die im Zusammenhang von der EU-Kommission geforderte Transparenz für die öffentliche Finanzierung von Infrastruktur sollte an diesem Grundsatz auch nichts ändern, denn es handelt sich hier um öffentliche Infrastruktur, die jedem Nutzer diskriminierungsfrei zur Verfügung steht.

Die im Rahmen der Umstrukturierung des Hafenmanagements durchgeführte Aufgliederung der HPA in einen public- und in einen commercial-Bereich darf nicht dazu führen, dass Infrastrukturstarkosten auf die im Hafen ansässigen Unternehmen über höhere Mieten und Pachten sowie Gebühren und Entgelte abgewälzt werden. Insbesondere die Zuordnung der Hafenbahn in den commercial-Bereich verpflichtet die HPA zu einem betriebswirtschaftlichen Umgang mit der Folge, dass die Erlöse (Mieteinnahmen, Entgelte, Gebühren etc.) in diesem Bereich maximiert und die Ausgaben (Infrastrukturinvestitionen) begrenzt werden. Dies schwächt den Hafen als Europas größten Eisenbahnhafen und macht den Hamburger Hafen im internationalen Vergleich zu einem der teuersten Hafenstandorte in Europa. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens ist daher eine Orientierung an den Rahmenbedingungen in den Wettbewerbshäfen dringend erforderlich.

Der UVHH spricht sich für eine Zuordnung der Hafenbahn in den public-Bereich der HPA aus. Die Port Authorities der Wettbewerbshäfen (Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven und Le Havre) haben ihre bisherigen Strukturen beibehalten, da die Port Policy der EU lediglich eine transparente Darstellung der Investitionen in Infrastrukturprojekte fordert.

Die Sanierung und der Aus-/Neubau öffentlicher Infrastruktur im Hafen wie Straßen, Brücken, Schienen und Wasserstraßen sind aus dem öffentlichen Haushalt zu finanzieren. Es ist die Aufgabe der Stadt, die HPA in die finanzielle Lage zu versetzen, den Hafen nicht betriebswirtschaftlich, sondern volkswirtschaftlich zu betrachten. Nur so kann der Hamburger Hafen im europäischen Wettbewerb in der Zukunft bestehen und seiner Funktion als systemrelevante Infrastruktur auch gerecht werden.

Aus-, Neubau und Erhalt von Infrastruktur

Seewärtige Erreichbarkeit

Die Freude über die nach 20 Jahren abgeschlossene Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe währte nur kurz. Nachdem im Januar 2022 das Projekt als vollständig umgesetzt galt, mussten zum Ende des selben Jahres die geltenden Tiefgänge der weiten Stufe der Fahrrinnenanpassung wieder zurückgenommen werden, da es nicht möglich war, die neuen Wassertiefen zu halten. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) hatte daraufhin umgehend und mit Unterstützung der HPA mit der Ausbaggerung begonnen und Mitte des Jahres 2023 mitgeteilt, dass die Fahrrinnenbreiten weitgehend wiederhergestellt werden konnten. Allerdings mussten die Arbeiten im Mündungsbereich der Elbe unterbrochen werden, da rund 900 Verdachtspunkte aufgetaucht sind, bei denen es sich um Kampfmittel handeln könnte. Aktuell wird wieder in Teilbereichen gebaggert, so dass die Arbeiten voraussichtlich im nächsten Jahr abgeschlossen werden können.

Die Hafenwirtschaft appelliert an die zuständigen Behörden und Verwaltungen, die notwendigen Arbeiten zügig fortzusetzen, um die planfestgestellten und bereits umgesetzten Tiefen und Breiten der Elbe schnellstmöglich und dauerhaft wieder herzustellen. Für die im internationalen Wettbewerb stehende Hamburger Hafenwirtschaft ist die aktuelle Situation inakzeptabel. Es schadet nicht nur dem Standort, sondern wird der Bedeutung und der Funktion des größten deutschen Seehafens nicht gerecht.

Sedimentmanagement

Die planfestgestellten Wassertiefen der seewärtigen Zufahrt sowie die zum Teil vertraglich vereinbarten Wassertiefen in den Hafenbecken und an den Liegeplätzen im Hamburger Hafen sind so zu unterhalten, dass keinerlei verkehrliche Einschränkungen entstehen und die Tiefgänge auch nutzbar sind.

Die Unterhaltungsbaggerung und die Unterbringung des Baggergutes werden somit eine permanente 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. Neben einer perspektivischen Verbringung in die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ), deren Antrag im Sommer 2022 gestellt wurde, bedarf es einer norddeutschen Lösung für eine Umlage-

rung von Sedimenten aus dem Hafen und aus der Elbe. Denn eine zuverlässige seewärtige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens ist für die gesamte norddeutsche Region und für die exportorientierte Volkswirtschaft Deutschlands systemrelevant.

Der Hafen braucht eine A26-Ost und den Ersatzneubau Köhlbrandbrücke

Die A26-Ost ist eine seit Jahrzehnten diskutierte und dringend erforderliche Verbindung der Autobahnen A1 und A7. Es handelt sich dabei um ein nicht ausschließlich für den Hamburger Hafen wichtiges Infrastrukturprojekt, sondern durch den Lückenschluss um eine dringend erforderliche zusätzliche Ost-West-Verbindung in Norddeutschland. Außerdem würde Hamburg – wie alle anderen deutschen und europäischen Großstädte – endlich einen südlichen Autobahnring umsetzen, um die Stadtstraßen vom Transitverkehr zu entlasten.

In Deutschland werden rund 72 Prozent aller Güter auf der Straße transportiert. Bei objektiver Betrachtung der Verkehrsleistung von Lkw und Bahn wird sich in den nächsten Jahren der Anteil des Lkw trotz aller Anstrengungen, Verkehre zu verlagern, nicht gravierend verändern, da der Güterverkehr insgesamt zunehmen wird. Dies wurde durch die aktuell vorliegende Verkehrsprognose des Bundes als Grundlage für die Überprüfung der Bedarfspläne bestätigt. Bis 2040 wird der Güterverkehr um rund 31 Prozent steigen, der Straßengüterverkehr um 34 Prozent und der Güterverkehr auf der Schiene um 35 Prozent. Hinzu kommt das über viele Jahre angesetzte Sanierungsprogramm an den Hochleistungstrassen der Deutschen Bahn. Durch mehrmonatige Streckenvollsperrungen und fehlender Alternativen fehlt es im Schienennetz zusätzlich an Kapazität. Allerdings wird die Sanierung des bestehenden Streckennetzes allein nicht ausreichen, um mehr Güter auf der Schiene zu transportieren und um mehr Fahrgäste zu befördern. Um den Bahn-Anteil zu erhöhen, muss das Schienennetz in Deutschland massiv ausgebaut werden. Bis dahin ist für eine zuverlässige Abwicklung des Güterverkehrs eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur dringend erforderlich.

Die Köhlbrandbrücke ist die kürzeste Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Hafengebiet und für eine effiziente Abwicklung der hafeninternen Verkehre und Prozesse erforderlich. Damit erfüllt sie verkehrlich eine andere Funktion als die A26-Ost. Als Teil der Haupthafenroute ist sie die mit Abstand wichtigste Verbindung im größten deutschen Seehafen. Allerdings erfordert der bauliche Zustand der Köhlbrandbrücke zeitnah einen Ersatz, denn bereits heute sind zum Schutz der Brücke verkehrliche Einschränkungen erforderlich (Lkw-Überholverbot, Lkw-Abstandsgebot). Der Hamburger Hafen braucht eine leistungsfähige Köhlbrandquerung, die den verkehrlichen

Anforderungen des größten Hafen- und Gewerbegebiets Deutschlands auch in Zukunft gerecht wird.

Der Hamburger Senat und die Hamburgische Bürgerschaft haben den Ersatzneubau einer Brücke beschlossen. Aus Sicht der Hafenwirtschaft muss eine neue Brücke über den Köhlbrand zukunftsweisend gebaut werden, damit sie den logistischen Ansprüchen des Hamburger Hafens zur Versorgung von Zentraleuropa und als Tor zur Welt auch in den nächsten Jahrzehnten gerecht wird. Mit einer Höhe von 73,5 Meter hätte die Brücke eine lichte Höhe vergleichbarer Schrägseilbrücken – wie etwa der für die Asienverkehre besonders relevanten Suezkanal-Brücke.

Nachdem eine Entscheidung zugunsten einer Brücke gefällt wurde, muss nunmehr eine schnelle Realisierung erfolgen. Aufgrund des baulichen Zustandes der Köhlbrandbrücke ist eine Inbetriebnahme des Ersatzbauwerkes deutlich vor 2040 umzusetzen, bevor weitere verkehrliche Nutzungseinschränkungen zum Schutz der Brücken ergriffen werden müssen. Analog zu anderen Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland sollte durch die Aufnahme des Projektes in ein Maßnahmengesetz eine Beschleunigung erfolgen.

Baustellenkoordinierung

Der Zustand der öffentlichen Infrastruktur hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verschlechtert. Zum einen haben die Belastungen durch den Schwerverkehr zugenommen, zum anderen fehlte in der Vergangenheit das Geld, um die notwendigen Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen durchzuführen.

Seit einigen Jahren wird daran gearbeitet, den Sanierungsstau aufzulösen. Insbesondere Hamburg investiert in die Sanierung und den Ausbau der Infrastruktur. Dies ist naturgemäß mit Verkehrsbeeinträchtigungen verbunden. Die landseitige Erreichbarkeit des Universalhafens Hamburg ist in den letzten Jahren durch zahlreiche geplante aber auch durch ungeplante Baumaßnahmen schwieriger geworden. Insbesondere wenn im Hafen Brücken, wie die Köhlbrandbrücke, oder wichtige Verkehrsachsen, wie die Bundesautobahn BAB 7, nur eingeschränkt zur Verfügung stehen, wird die Abwicklung des Straßengüterverkehrs im Hafen vor große Herausforderungen gestellt.

Der UVHH begrüßt die Einrichtung einer neuen Abteilung „Verkehrsoptimierung“ innerhalb der Verkehrsbehörde, in der alle Maßnahmen und Aktivitäten gebündelt und koordiniert werden sollen. Allerdings wird es nicht möglich sein, alle Maßnahmen und Aktivitäten auf Hamburgs Straßen zur Zufriedenheit aller zu koordinieren. Es müssen Prioritäten gesetzt werden. Aus unserer Sicht muss dem Wirtschaftsverkehr oberste Priorität eingeräumt werden, da dieser das Rückgrat für die Ver- und Entsorgung in der

Metropolregion und auch für Hamburg als Hafen- und Logistikstandort von immenser Bedeutung ist.

In diesem Zusammenhang erinnern wir an eine vom Hamburger Senat im Dezember 2018 verabschiedeten Drucksache 21/15573 „Verkehrsflussoptimierung durch verbesserte Koordinierung“, in der unserer Ansicht nach alle Problemfelder erkannt und 24 konkrete Einzelmaßnahmen benannt wurden. Diese Drucksache sollte weiterhin die Arbeitsgrundlage für die Koordinierung von Baumaßnahmen und zur Verbesserung des Verkehrsflusses bilden.

Ausbau der Bahnbindung

Der Hamburger Hafen ist Europas größter Eisenbahnhafen. Die sehr gute Schienen-Anbindung des Hamburger Hafens an sein Hinterland mit einem Bahnanteil von über 50 Prozent ist eine besondere Stärke, die nicht nur erhalten sondern weiter ausgebaut werden muss.

Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist eine Generalsanierung des Schienennetzes längst überfällig, da die Zuverlässigkeit des Netzes zunehmend schlechter wird. Zugleich hat die Hafenwirtschaft ein existenzielles Interesse daran, dass die schienenseitige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens trotz der Baumaßnahmen gewährleistet bleibt. Dies hat der UVHH gegenüber der Deutschen Bahn mehrfach deutlich gemacht und eingefordert. Die aktuelle Situation verdeutlicht einmal mehr, dass es an Resilienz und ausreichender Kapazität im deutschen Schienennetz fehlt. Daher sollte sich auch der Hamburger Senat weiterhin für eine Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover einsetzen.

Der Bund finanziert in einem hohen Umfang die im Dezember 2023 gegründete DB InfraGO AG bei der Sanierung und Modernisierung des Schienennetzes und der Bahnhöfe. Zudem will sich der Bund zukünftig auch an den Kosten der Unterhaltung und Instandhaltung des Schienennetzes beteiligen. Dies verdeutlicht, dass der Erhalt und Ausbau von Schieneninfrastruktur hohe Investitionen erfordert, die allein durch die Trassenentgelte nicht finanzierbar sind. Gleichermaßen trifft dies auf die Hamburger Hafenbahn zu. Auch hier sind permanent große Investitionen in den Erhalt und den Ausbau der Hafenbahn erforderlich. Allerdings ist die Hafenbahn dem commercial-Bereich der HPA zugeordnet und soll sich vorrangig durch Mieteinnahmen selbst tragen. Hier ist ein stärkeres finanzielles Engagement der Stadt Hamburg und des Bundes dringend erforderlich, um entsprechende Voraussetzungen zu schaffen, damit mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden kann.

Entwicklung und Erhalt von Hafenflächen

Der Hamburger Hafen ist das größte und auch das wichtigste Gewerbegebiet in Hamburg. Er ist Arbeitgeber für rund 68.000 Hamburgerinnen und Hamburger und generiert rund 1,2 Mrd. Euro Steuereinnahmen pro Jahr (Quelle ISL 2021). Damit dies auch so bleibt, dürfen dem Hafen nicht sukzessive Flächen entzogen werden. Dazu braucht es ein klares Bekenntnis der Politik zum Universalhafen Hamburg sowie Konzepte zum Erhalt und zur Verbesserung der bestehenden Hafen- und Industrieflächen mit einer Abgrenzung zur Wohnbebauung in den Randbereichen.

Hafenerweiterungsfläche Moorburg

Die Hafenerweiterungsfläche Moorburg ist für die Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens von existenzieller Bedeutung, da es sich um die einzige verbleibende Erweiterungsfläche des Hafens handelt. Nachdem der Hafen bereits im östlichen Bereich große Flächenareale an die Stadtentwicklung abgegeben hat, fehlen nunmehr für die Zukunft Flächen. Die Nachfrage nach Flächen im Hafen übersteigt bereits heute das Angebot an verfügbaren Flächen.

Das Hafen-Erweiterungsgebiet Moorburg ist die noch einzige 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. Das Hafen-Erweiterungsgebiet Moorburg mit Zugang zum seeschiffstiefen Wasser und Anschlüssen an das Bahn- sowie Autobahnnetz ist eine unverzichtbare Hafenfläche für zukünftig entstehende Bedarfe.

Mittlerer Freihafen/Steinwerder Süd

Für die Fläche im Mittleren Freihafen/Steinwerder Süd wurden bereits im Jahr 2009 ein Markterkundungsverfahren und im Jahr 2017 ein Ideenwettbewerb durchgeführt, bei dem unter anderem auch Konzepte von UVHH-Mitgliedsunternehmen prämiert wurden. Hier bietet sich die einmalige Chance zur Umsetzung von zukunftsgerichteten Terminal-, Multi-Purpose- oder Energiehafenprojekten. Aktuell ist allerdings noch wie vor unklar, welche Nutzungen auf dieser attraktiven Hafenfläche künftig erfolgen sollen.

Zur Herrichtung der Fläche wird der Oderhafen verfüllt und die komplette Fläche hochwassersicher aufgeschüttet. Die Stadt hat der langjährigen Forderung des UVHH entsprochen und den Travehafen aus den Planungen herausgenommen, so dass dieses für

den Universalhafen wichtige Hafenbecken dauerhaft für die Hafenschifffahrt erhalten bleibt. Erst nach dem Abschluss der Arbeiten soll ein weiteres Planverfahren über die künftige Nutzung des Areals Steinwerder Süd durchgeführt werden. Diese Entkopplung von Herrichtung der Fläche und Ausschreibung eines Nutzungskonzeptes wird von der Hafenwirtschaft kritisiert, da die Gefahr besteht, dass die HPA aufgrund fehlender Finanzmittel die Kosten für die öffentliche Hafeninfrastruktur auf den Nutzer übertragen wird. Die Hafenflächen müssen nach dem bewährten Modell (HPA stellt die Infrastruktur inklusive Kaimauern zur Verfügung und der künftige Mieter ist für die Suprastruktur verantwortlich) hergestellt und verpachtet werden, damit im Hafen ein einheitliches Level-Playing-Field sichergestellt ist.

Wilhelmsburg

Die Unternehmen im Hamburger Hafen arbeiten rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche. Lärm- und Lichtemissionen, Geruch sowie der Umschlag und die Lagerung von Gefahrgutstoffen gehören zum Alltag im Hafen. Diese Gegebenheiten müssen bei einer städtebaulichen Entwicklung von hafennahen Flächen akzeptiert und berücksichtigt werden. Für Investitionsentscheidungen brauchen Unternehmen attraktive Rahmenbedingungen und eine langfristige Standortgarantie.

Als Projektentwickler planen und bauen die IBA Hamburg GmbH und die HafenCity GmbH mehrere große Wohnbauprojekte in Hafennähe, wie u.a. Spreehafenviertel, Elbinselquartier, Wilhelmsburger Rathausviertel, Georg-Wilhelm-Höfe, Inselparkquartier und Kleiner Grasbrook. Im Rahmen der Planung müssen auch Emissionen, wie z.B. Licht, Lärm und Geruch sowie die besonderen Anforderungen von Störfallbetrieben bei der Aufstellung von Bebauungsplänen berücksichtigt werden. Konflikte zwischen Gewerbe und Wohnen müssen bereits im Vorfeld vermieden werden.

Die heranrückende Wohnbebauung darf nicht zu Lasten der bereits seit vielen Jahrzehnten ansässigen Unternehmen gehen. Dabei muss ein Bestands- und Entwicklungsschutz für die Unternehmen sichergestellt werden. Bestandsnutzungen müssen die Rahmenbedingungen gegenüber neuen städtebaulichen Planungen in unmittelbarer Nachbarschaft vorgeben. Sollten technische oder bauliche Veränderungen zur Emissionsminderung erforderlich sein, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen, sind diese Maßnahmen eng mit den Unternehmen abzustimmen und einvernehmlich umzusetzen. Die dafür erforderlichen Investitionen sind durch geeignete Förderprogramme zu unterstützen.

Ordnungspolitik

Umschlag von Schwergut und Projektladung

Für den Universalhafen Hamburg ist der Umschlag von Schwergut und Projektladung von hoher Bedeutung, da es sich dabei um ein sehr wertschöpfungsintensives Geschäft handelt. In Hamburg sind mehrere Terminals auf den Umschlag von Schwergüter, überdimensionierte Kolli oder rollende Ladung spezialisiert, um alle Arten von Schwergut und Projektladung umzuschlagen. Meist sind mit der Verladung besonders großer Güter auch Folgeaufträge verbunden. Allerdings ist hierfür die Erreichbarkeit der auf diesen Umschlag spezialisierten Hafenunternehmen eine unabdingbare Voraussetzung. Da die Unternehmen des deutschen Maschinen- und Anlagenbaus vornehmlich in Mittel- und Süddeutschland ansässig sind und diese nicht immer über einen Wasseranschluss verfügen, gestaltet sich der Straßentransport von Großraum- und Schwergütern zum Hamburger Hafen aufgrund gegenwärtiger Verkehrs- und Gewichtsbeschränkungen zunehmend schwieriger.

Damit mehr Projektladung über Hamburg verladen werden kann, bedarf es zum einen einer leistungsfähigen Infrastruktur, d.h. Straßen und Kurvenradien sowie Brücken müssen den speziellen Anforderungen für Großraum- und Schwertransporte entsprechen. Das ist aber kein rein Hamburger Problem, sondern betrifft die Verkehrswege bundesweit. Zum anderen gibt es seit vielen Jahren Gesprächsrunden mit den Verantwortlichen über eine Vereinfachung und Beschleunigung der Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten. Diese Thematik wird bereits seit vielen Jahren auf Bundesebene diskutiert und ist Bestandteil der letzten beiden Koalitionsverträge. Passiert ist bislang nicht viel.

Der UVHH fordert, dass bundesweit spezielle Schwerlast-Hauptrouten, die bei der Erhaltung und dem Ausbau bevorzugt behandelt werden sollten, definiert werden. Darüber hinaus müssen Baumaßnahmen gut koordiniert durchgeführt werden, damit Hamburg für diese Ladung erreichbar bleibt. Das bundesweite Genehmigungsverfahren VEMAGS ist deutlich zu beschleunigen und kundenorientiert weiterzuentwickeln. Auch die Themen wie Clusterung von Fahrzeugen und Ladung, Zulassung unterschiedlicher Sattelzugmaschinen und Anhörungsfreigrenzen sind weiter anzugehen.

Nachhaltigkeit im Hafen

Die Unternehmen stehen vor der großen Herausforderung, ihren Beitrag zum Klima- und Umweltschutz zu leisten bei gleichzeitig zunehmenden internationalen Wettbewerb. Aufgrund der innerstädtischen Lage des Hafens ist sich die Hafenwirtschaft ihrer gesamtgesellschaftlichen Verantwortung sehr bewusst. Klima- und Umweltschutzmaßnahmen gibt es allerdings nicht zum Nulltarif. Um die ökologische Transformation in den Hafenbetrieben voranzutreiben, müssen diese finanziell auch in der Lage sein, die notwendigen Investitionen zu stemmen. Dafür brauchen die Unternehmen Planungssicherheit und wirtschaftliche Entwicklungserspektiven am Standort Hamburg. Dies betrifft insbesondere die vertraglichen Rahmenbedingungen bei der Anmietung von Hafenflächen und bei der Ausstellung von Genehmigungen. Die Umsetzung und Anwendung von Bundes- und EU-Gesetzen müssen pragmatisch und wirtschaftsfreundlich erfolgen. Es ist auch ein Wandel in Behörden und Verwaltung erforderlich, mit dem Anspruch mehr zu fördern als zu verhindern. Um die ökologische Transformation in den Unternehmen zu unterstützen, ist eine Förderkulisse auf Bundes- und EU-Ebene zu schaffen.

Bürokratie, Gebühren und Entgelte

Der Staat greift in Deutschland in vielfältiger Weise in die Geschäftsabläufe ein und hat dabei eine Regulierungsdichte geschaffen, die weltweit eine Spitzenposition einnimmt. Die Bürokratie verursacht nicht nur indirekte Kosten durch den entstehenden Verwaltungsaufwand bei den Unternehmen, sondern fordert für viele vorgeschriebenen Amtshandlungen Gebühren, Entgelte und Abgaben. Im Seeverkehrs- und Hafengeschäft machen diese Belastungen einen erheblichen Anteil der gesamten Prozesskosten aus.

Die Erhöhungsverlangen aller Behörden werden zurzeit nicht koordiniert, sondern ohne interne Abstimmungsprozesse einzeln eingefordert. Die staatlichen Stellen verfügen häufig über wenig Erfahrung im Umgang mit unternehmerischen Belangen und unterschätzen regelmäßig die Preisempfindlichkeit des Transportmarktes. Dies sorgt für eine vermeidbare Veränderung der Ladungsströme, da eine Analyse über die Summe der Belastungen in der Regel nicht vorgenommen wird.

Der UVHH fordert die konsequente Hebung von Einsparpotentialen und eine bessere Effizienz in der Verwaltung. Besonders die Erhöhung von Abgaben oder die Einführung neuer Entgelte und Auflagen muss einer strengeren Folgenabschätzung unterzogen werden. Die Belastung der maritimen Wirtschaft mit Gebühren, Entgelten und Abgaben muss auf den Prüfstand gestellt werden. Der Staat muss seine Gebühren-, Entgelt und

Abgabenpolitik mit Augenmaß betreiben, um so einen Beitrag für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes zu leisten.

Grundsteuer

Der Bundesrat hat das Gesetzespaket zur Grundsteuerreform beschlossen. Damit erfolgt ab dem Jahr 2025 eine neue Berechnung der Grundsteuer.

Bei einer künftigen Berechnung der Grundsteuer ist die besondere Situation des Hamburger Hafens zu berücksichtigen. Für den Hafen darf die neue Grundsteuererhebung aufgrund der hohen Flächenbedarfe nicht zu einer finanziellen Mehrbelastung der Hafenunternehmen bzw. der Hamburg Port Authority führen. Aus ersten Rückmeldung aus der UVHH-Mitgliedschaft ist zu erkennen, dass sich die neuen Grundsteuerbeträge um ein Vielfaches erhöhen werden. Auch ist davon auszugehen, dass die HPA die neuen Grundsteuerbeträge über die Nebenkosten an die Mieter durchreicht. Dies führt insgesamt zu einer weiteren Kostensteigerung im Hafen und ist aus Sicht der Hafenwirtschaft nicht akzeptabel. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Stärkung der Hafen- und Binnenschifffahrt

Die Voraussetzungen für die Binnen- und Hafenschifffahrt in Hamburg sind nicht zufriedenstellend. Obwohl der umweltfreundliche Verkehrsträger seit Jahren besonders gefördert werden soll, haben sich die Rahmenbedingungen nicht grundlegend verbessert. Das Gewerbe wurde zum Ziel einer Vielzahl von Eingriffen mit finanziellen Belastungen durch Vorschriften, der Einführung neuer Nutzungsentgelte und der Aufgabe wichtiger Wasserflächen für Durchfahrten und Liegeplätze.

Viele zentrale Wasserflächen sind durch Wohnbebauung und andere Nutzungsänderungen nicht mehr uneingeschränkt für das Gewerbe geeignet. Die noch vorhandenen Flächen weisen vielfach Instandsetzungsbedarfe auf. Schon temporäre, baustellenbedingte Verlegungen von Liegeplätzen stellen die Behörden vor große Herausforderungen, da nutzbare Alternativen oft nicht vorhanden sind. Für die kurzfristige Ertüchtigung von maroden Hafenteilen sind in der Regel weder die Mittel, das Material oder der bürokratische Wille gegeben.

Die HPA hat in der Vergangenheit immer wieder Leistungen mit Entgelten belegt, die jahrzehntelang integraler Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge und Infrastruktur waren. Gleichzeitig ist das Hafengeld für Binnenschiffe neu strukturiert und stark

erhöht worden. Darüber hinaus wurden technische und umweltpolitische Vorgaben erlassen, die dazu geführt haben, dass z.B. regelkonforme neue Motoren nicht mehr am Markt angeboten werden.

Die Summe der einzelnen Belastungen erreicht dabei Ausmaße, die von den Hafenkunden nicht getragen werden und zu einer Verlagerung der Transporte auf die Straße führen können. All dies ist kontraproduktiv zur politisch gewollten Förderung von Wassertransporten.

Der UVHH fordert eine ganzheitliche Zukunftsplanung für die weitere Entwicklung der Binnenschiffs- und Hafenverkehre. Dabei müssen Wasserflächen erhalten bleiben und die öffentlichen Gebühren- und Entgeltforderungen dürfen nicht zu einer Ausweitung des Modal-Splits zugunsten der Straße führen.

Bundespolitische Themen

Einfuhrumsatzsteuer

Die Hafenwirtschaft bemängelt seit Jahren Wettbewerbsnachteile durch die national unterschiedlichen Erhebungsverfahren bei der Einfuhrumsatzsteuer. Nach Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie von 2006 obliegt es den Mitgliedstaaten, Vereinfachungen beim Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer zuzulassen. Neben Deutschland schöpfen lediglich Griechenland, Irland, Italien und Zypern die Möglichkeiten der Richtlinie nicht aus. Als Folge werden viele für Deutschland bestimmte Waren über Belgien und die Niederlande eingeführt, da die Importeure so von erheblichen Liquiditätsvorteilen profitieren können. Eine Änderung der Rahmenbedingungen würde zudem Steuer- und Zolleinnahmen aus dem Ausland nach Deutschland verlagern. Auch für den Hamburger Hafen bedeutet dies einen nicht unerheblichen Wettbewerbsnachteil gegenüber den Mitbewerbern in den Niederlanden und Belgien.

Bund und Länder haben sich nunmehr bereit erklärt, das von der Wirtschaft nach wie vor favorisierte Verrechnungsmodell zu entwickeln. Das Bundesministerium der Finanzen bzw. die Bundesregierung wird nun in Zusammenarbeit mit den Ländern alle erforderlichen Schritte und Gesetzesanpassungen vorbereiten, um mit den eigentlichen Arbeiten zur Einführung des Verrechnungsmodells konkret beginnen zu können.

Aus Sicht der Hamburger Hafenwirtschaft muss dieser Prozess deutlich beschleunigt werden, um schnellstmöglich die akuten Wettbewerbsnachteile der deutschen Wirtschaft bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer zu beseitigen, damit die Einfuhrumsatzsteuer nicht bereits zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten ist, sondern erst bei der Umsatzsteuer-Voranmeldung.

Planungsbeschleunigung

Der UVVH begrüßt die Anstrengungen des Bundes, die Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch neue rechtliche Rahmenbedingungen zu beschleunigen. Der UVHH fordert, dass die Planungsbeschleunigung neben der rechtlichen Neuregelung auch durch eine gute personelle Ausstattung der Planungs- und Genehmigungsbehörden sowie der zuständigen Gerichte gefördert wird.

Eine Verankerung von Projekten, die im übergeordneten gesellschaftlichen Interesse sind, in Form von Maßnahmengesetzen wie beispielsweise in Dänemark, ist zu prüfen.

Nationale Hafenstrategie

Im März 2024 hat die Bundesregierung die Nationale Hafenstrategie beschlossen. Die Hamburger Hafenwirtschaft begrüßt die Verabschiedung der Nationalen Hafenstrategie, in der sich die Bundesregierung zu den deutschen Häfen bekennt und Strategien für die Zukunft entwickelt. Kritisch sehen wir jedoch, dass das Konzept nicht mit entsprechenden Finanzierungszusagen für den Erhalt und den Ausbau der Häfen sowie der Hafen-Hinterlandanbindungen hinterlegt sind. Die deutschen Häfen erfüllen eine nationale Aufgabe. Sie verbinden die deutsche Wirtschaft und Industrie mit den internationalen Märkten und stellen die Versorgung der Bevölkerung sicher. Insbesondere die Transformation der Energiewirtschaft wird ohne die deutschen Seehäfen nicht möglich sein, wenn der Energiebedarf zu rund 70 Prozent über Importe abgedeckt werden soll. Die dafür erforderlichen Investitionen können die Bundesländer nicht allein tragen. Aktuell stellt der Bund rund 38 Mio. Euro für alle deutschen Häfen (sog. Hafenlastenabgeltung) zur Verfügung. Diese Summe ist angesichts der wichtigen Funktion, die alle Häfen zu erfüllen haben, bei weitem nicht ausreichend. Flankierend zur Nationalen Hafenstrategie ist von der Bundesregierung eine deutlich stärkere finanzielle Beteiligung zur Entwicklung der Seehäfen dringend erforderlich.

Inhaltlich sind bei der Nationalen Hafenstrategie für die Hamburger Hafenwirtschaft neben der Finanzierung zwei weitere Punkte wichtig. Erstens: Der Bund muss eine stärkere Verantwortung für die Häfen übernehmen. Diese erfüllen wichtige Funktionen für ganz Deutschland und sind deshalb auch eine Aufgabe, bei der sich der Bund stärker als bisher engagieren muss, nicht nur finanziell, sondern auch politisch – zum Beispiel bei der Baggergutunterbringung. Die regelmäßigen Diskussionen über die Unterbringung von „Hamburger Baggergut“ sind ein Zeichen von Kleinstaaterei. Es geht bei der Wassertiefenunterhaltung um die Zufahrt zum größten deutschen Seehafen. Dass diese dauerhaft gesichert bleibt, muss nicht nur im Interesse aller Länder, sondern auch und vor allem im Interesse des Bundes liegen. Deshalb darf sich der Bund bei dieser wichtigen Frage auch nicht zurückhalten, sondern muss stattdessen aktiv bei den beteiligten Ländern einen positiven Beitrag zur Lösung dieser wichtigen Frage einfordern. Der zweite für die Hamburger Hafenwirtschaft wichtige Punkt ist, dass die in der Nationalen Hafenstrategie aufgeführten Projekte auch tatsächlich umgesetzt werden. In der Vergangenheit wurde zwar viel geschrieben, aber zu wenig getan. Dies muss umgekehrt werden.

Impressum

UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V.

Geschäftsstelle

Norman Zurke

Ina Illing

Dr. Peter Hesse

Knut Heykena

Matthias Reichel

Carola Witt

Kontakt

Mattentwiete 2

20457 Hamburg

Telefon 040 / 37 89 09-0

Telefax 040 / 37 89 09-70

E-Mail info@uvhh.de

Internet www.uvhv.de