



---

**HAFEN HAMBURG**

UNTERNEHMENSVERBAND  
HAFEN HAMBURG E. V.

*Jahresbericht 2025*







# HAFEN HAMBURG

**UNTERNEHMENSVERBAND  
HAFEN HAMBURG E. V.**

*Jahresbericht 2025*



# INHALT

VORWORT		6
EINS	GLOBALE RAHMENBEDINGUNGEN	10
ZWEI	WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS	14
	2.1 Umschlagsentwicklung	15
	2.2 Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung	18
DREI	AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR	20
	3.1 Wasserseitige Infrastruktur	22
	3.2 Straßen- und Brückeninfrastruktur	27
	3.3 Schieneninfrastruktur	32
VIER	POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN	34
FÜNF	UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT	40
SECHS	TARIFPOLITIK	44
75-JÄHRIGES JUBILÄUM: MEILENSTEINE UND BESONDERE EREIGNISSE		48
GREMIEN UND GESCHÄFTSSTELLE		50



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

der Hamburger Hafen befindet sich zurzeit im größten Transformationsprozess seit Einführung des Containers. Die Welt hat sich in den letzten Jahren in vielen Bereichen gravierend geändert, sodass ein großer Anpassungsdruck besteht. Mit dem Überfall Russlands auf die Ukraine und der Sprengung der Gaspipeline „Nord Stream 2“ ist das Thema „Versorgungssicherheit“ ad hoc in den Fokus gerückt. Die geplante Erweiterung des Hamburger Hafens zu einem Energiehafen ist durch diese Entwicklungen wichtiger denn je geworden. Darüber hinaus ist es notwendig, den Hafen und seine Anlagen noch besser als in der Vergangenheit vor Angriffen von außen, zum Beispiel durch Cyberangriffe oder Sabotage, zu schützen. Zudem muss im Krisenfall auch eine militärische Nutzung von Hafenbereichen ermöglicht werden. Die Voraussetzungen dafür sind gut. Der Hafen ist bereits seit geraumer Zeit dabei, sich technologisch fit für die Zukunft zu machen. Die Digitalisierung und Automatisierung des Hafens schreiten in vielen Bereichen sehr schnell voran.

Die Veränderungsprozesse erfolgen dabei „unter laufendem Rad“, da parallel zu den Veränderungen und Neuerungen auch die Instandsetzung und Sanierung sowie der Ausbau der bestehenden Infrastruktur vorgenommen werden. Dies ist insgesamt eine große Herausforderung, für die alle Beteiligten an einem Strang ziehen müssen. Glücklicherweise haben sowohl die Bundestags- als auch die Bürgerschaftswahl stabile politische Verhältnisse hervorgebracht, die künftig eine schnellere politische Entscheidungsfindung ermöglichen. Eine sol-



*Rainer Fabian,  
Präsident des UVHH*

che brauchen wir vor allem auf Bundesebene, da viele Hamburger Projekte einen Bundesbezug haben. Dies gilt zum einen für konkrete Projekte, wie zum Beispiel den Bau einer neuen Köhlbrandbrücke, aber auch für hafenpolitische Grundsatzfragen, wie die dringend notwendige stärkere finanzielle Beteiligung des Bundes an den Aufwendungen für die Häfen. Die Häfen übernehmen nationale Aufgaben, deshalb muss sich der Bund auch deutlich stärker als bisher – d. h. über die bisherigen Zuwendungen in Höhe von rund 38 Mio. Euro pro Jahr für alle deutschen Häfen zusammen – an den Hafenlasten beteiligen. Aus Sicht der Küstenländer und der Hafenwirtschaft sind mindestens 500 Mio. Euro pro Jahr





*Der Hamburger Hafen gewährleistet die Versorgungssicherheit Deutschlands mit Gütern und Rohstoffen aller Art.*

notwendig, um die Infrastruktur zu erhalten und auszubauen. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir es, dass der Bund mithilfe eines Sondervermögens erheblich mehr Mittel als bisher für die Infrastruktur zur Verfügung stellen will. Es ist jedoch von gleichermaßen hoher Relevanz, dass auch Hamburg seine Aufwendungen für den Hafen deutlich erhöht. Die Rahmenbedingungen dafür sind gut. Die Steuereinnahmen Hamburgs befinden sich zurzeit noch auf einem sehr hohen Niveau und die Ergebnisse der Bürgerschaftswahl ermöglichen eine stabile Regierung aus zwei Parteien, was die Konsensfindung deutlich erleichtert. Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist es eine der wichtigsten Aufgaben des neuen Senates, die Rahmenbedingungen für die Unternehmen im Hamburger Hafen zu verbessern, die Infrastruktur zu sanieren und weiter auszubauen. Dazu zählen insbesondere eine schnelle Umsetzung der für den Hafen wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekte, wie zum Beispiel die zeitnahe Realisierung der A26-Ost, der Ersatz der Autobahnbrücken über die Norder- und Süderelbe, der Bau einer neuen Brücke über den Köhlbrand, die West-erweiterung sowie der Bau des Drehkreises vor dem Waltershofer Hafen. Für einen attraktiven Hafen- und Wirtschaftsstandort brauchen wir zudem eine investitionsfördernde Hafenpolitik und einen deutlich spürbaren Bürokratieabbau.

Der Unternehmensverband begeht in diesem Jahr sein 75-jähriges Jubiläum, welches wir im Herbst feiern werden. Die Vorgängerorganisationen unseres Verbandes reichen in die 1870er-Jahre zurück, der Verband in seiner heutigen Struktur wurde jedoch erst 1950 gegründet. Auch wenn sich die Themen über die Jahrzehnte

verändert haben, so ist die Grundaufgabe unseres Verbandes, die Rahmenbedingungen für unsere Branche zu verbessern, die gleiche geblieben. Den Hamburger Hafen zu stärken und weiter auszubauen, ist unser Ziel. Daran wollen und werden wir als Verband auch in Zukunft weiter mitwirken.

Wie Sie unserem Newsletter und der Presse entnehmen konnten, bin ich Anfang des Jahres vom Hafenrat unseres Verbandes zum Präsidenten gewählt worden. Ich danke unseren Mitgliedsunternehmen für das mir entgegengebrachte Vertrauen und freue mich auf die Zusammenarbeit mit Ihnen allen zum Wohl des Hamburger Hafens.

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

Ihr



**Rainer Fabian**  
– Präsident –

# EINS

---

## GLOBALE RAHMEN- BEDINGUNGEN

# GLOBALE RAHMENBEDINGUNGEN

Der internationale Währungsfonds (IWF) hat die Wachstumsaussichten des weltweiten realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) zwischen Januar und April deutlich nach unten korrigiert. Neben den Auswirkungen der Schocks der letzten Jahre, belastet vor allem die erratische Zoll- und Wirtschaftspolitik der neuen US-Regierung die globalen Aussichten für Wirtschaft und Welthandel.

*(Quelle: Internationaler Währungsfonds – World Economic Outlook, April 2025)*

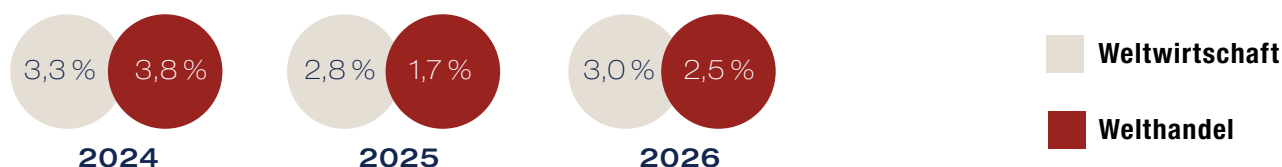
Die deutsche Wirtschaft ist 2024 erneut geschrumpft. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war um 0,2 Prozent niedriger als im Vorjahr. Die Unternehmen, hier insbesondere die Automobil- und Chemieindustrie sowie die Baubranche, leiden unter hohen Energiekosten und Zinsen sowie den schlechten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Auch die privaten Haushalte konnten aufgrund der unsicheren Aussichten nur wenig zum BIP beitragen – allein die erhöhten Staatsausgaben, u. a. für Sozialleistungen und Renten, stützten den inländischen Konsum. Die Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit der Exportindustrie ließ die Ausfuhren sinken. Der Arbeitsmarkt blieb von der Krise vorerst unberührt, auch wenn der Beschäftigungsaufbau zum Jahresende

2024 zum Erliegen gekommen ist. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg um 0,2 Prozent auf 46,1 Mio. Personen.  
*(Quelle: Statistisches Bundesamt, Januar 2025)*

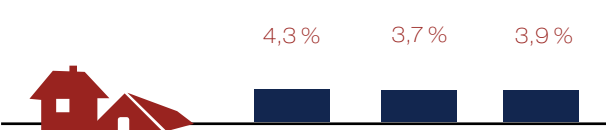
Die Wirtschaftslage in Deutschland kann nur zu einem Teil den globalen Rahmenbedingungen angelastet werden. Vielmehr hat es die Politik in den vergangenen Jahren nicht geschafft, im Inland für zukunftsfähige Rahmenbedingungen zu sorgen. Die Erwartung an die neue Bundesregierung ist, dass umfassende Reformen zur Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit umgesetzt werden. Besonders beim Bürokratieabbau, den Sozialversicherungen und den Energiepreisen sind greifbare Fortschritte nötig. Alle demokratischen Kräfte sind aufgerufen, wieder zu einem gemeinsamen Grundkonsens zu gelangen, der die Zukunftschancen der Bürgerinnen und Bürger in den Mittelpunkt stellt. Dies muss sich vor allem in handwerklich besserer Regierungsarbeit niederschlagen.

In den USA hat die neue Administration ein ehrgeiziges Maßnahmenprogramm vorgestellt. Den positiven Impulsen durch Deregulierung und Steuersenkungen stehen inflationstreibende Faktoren wie Zölle, Handelsschranken

## IWF-PROGNOSE FÜR WELTWIRTSCHAFT UND WELTHANDEL

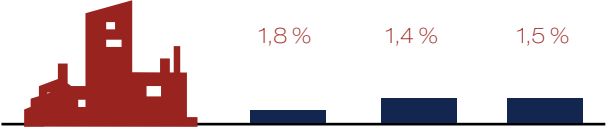


# Entwicklungs- und Schwellenländer



	2024	2025	2026
Russland	4,1 %	1,5 %	0,9 %
China	5,0 %	4,0 %	4,0 %
Indien	6,5 %	6,2 %	6,3 %
Brasilien	3,4 %	2,0 %	2,0 %
Mittlerer Osten / Zentralasien	2,4 %	3,0 %	3,5 %
Südafrika	0,6 %	1,0 %	1,3 %

# Industrienationen



	2024	2025	2026
USA	2,8 %	1,8 %	1,7 %
Japan	0,1 %	0,6 %	0,6 %
Eurozone	0,9 %	0,8 %	1,2 %
Deutschland	-0,2 %	0,0 %	0,9 %
Frankreich	1,1 %	0,6 %	1,0 %
Italien	0,7 %	0,4 %	0,8 %
Spanien	3,2 %	2,5 %	1,8 %
Großbritannien	1,1 %	1,1 %	1,4 %

Quelle: IWF, April 2025

und die Verkleinerung des Arbeitskräfteangebots durch eingeschränkte Zuwanderung entgegen. In welcher Form und wie nachhaltig die vielfältigen Ankündigungen umgesetzt werden, ist zu diesem Zeitpunkt noch unsicher. Eine nachhaltige Erholung der Weltwirtschaft ist nur mit stabilen und verlässlichen Rahmenbedingungen möglich. Die Strategie, mit Handelskriegen zu drohen, um Zugeständnisse zu erzwingen, ist auch aus einer Position der vermeintlichen Stärke heraus nicht ohne Risiken, da staatliche Akteure ökonomische Handelsvorteile gegen Eingriffe in ihre Souveränität abwägen und auch Gegenmaßnahmen in Betracht ziehen werden.

Die Globalisierung ist kein Nullsummenspiel, bei dem der Gewinn des einen automatisch der Verlust des anderen ist. Vielmehr haben sich in den letzten 30 Jahren die klassischen Handelstheorien bestätigt und der Freihandel die Welt insgesamt auf einen höheren Entwicklungspfad geführt. Die Rückabwicklung der globalen Arbeitsteilung und die Einfriedung einer nationalen Volkswirtschaft durch protektionistische Maßnahmen werden keinen nachhaltigen Wohlstand generieren können. Die Geschichte des Universalhafens Hamburg mit seinem Ruf als „Tor zu Welt“ zeigt dies schon seit Jahrhunderten eindrücklich.

Seehäfen sind wichtige Knotenpunkte für den internationalen Warenhandel.



**ZWEI**

---

WIRTSCHAFTLICHE  
KENNZAHLEN DES  
HAMBURGER HAFENS



# WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DES HAMBURGER HAFENS

## 2.1 Umschlagsentwicklung

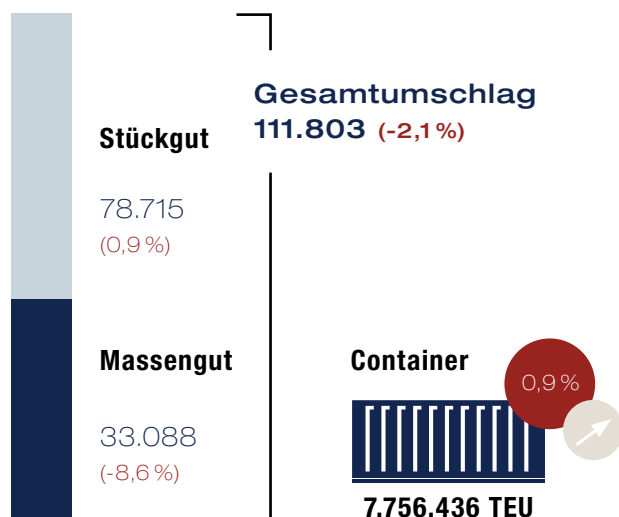
Der Güterumschlag im Hamburger Hafen ist 2024 um 2,1 Prozent auf knapp 112 Mio. t gesunken. Der Containerumschlag stieg wegen der schwierigen globalen Rahmenbedingungen nur leicht von 7,7 auf 7,8 Mio. TEU an. Der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut und RoRo-Ladung ist 2024 um 8,7 Prozent gestie-

gen. Dies ist hauptsächlich auf verstärkte Importe von Schwergut und Projektladung zurückzuführen. Der Warenexport wird durch die gesunkene Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands belastet. Nur der Versand von Eisen und Stahl konnte das Vorjahresergebnis übertreffen.

Der Massengutumschlag ist sowohl von der anhaltenden wirtschaftlichen Schwäche als auch von dem Trend zu erneuerbaren Energien betroffen. Der Import von Energieträgern wie Kohle und Öl sowie Erzen für die Industrieproduktion ist deswegen rückläufig. Auf der Exportseite waren die Verschiffungen von Getreide und Düngemitteln niedriger als im Vorjahr.

## GESAMTUMSCHLAG HAFEN HAMBURG 2024

Angaben in 1.000 t



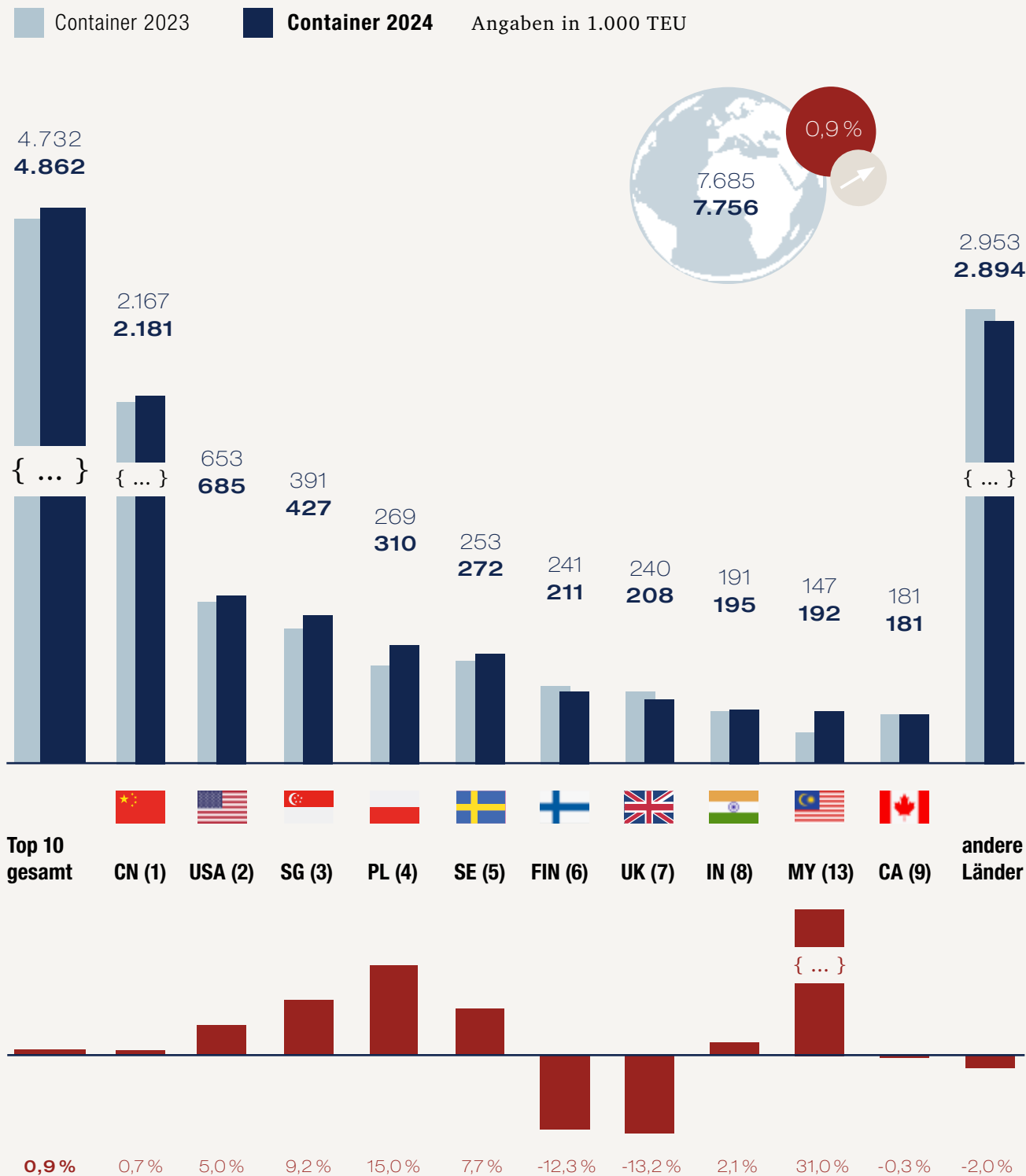
Quelle: Hamburg Port Authority

Die Liste der 10 wichtigsten Handelspartner im Containerverkehr ist gegenüber dem Vorjahr weitgehend stabil geblieben. China und die USA sind weiterhin die größten Hafenkunden.

Malaysias Aufstieg in die Top 10 sowie das gute Umschlagsergebnis Singapurs sind getragen von einer Verschiebung in den Reedereidiensten zwischen Hamburg und Südostasien. Der Zuwachs der Polenverkehre ist eine Folge des intensiven Hafenausbaus in unserem östlichen Nachbarland. Die Handelsbeziehungen zu Schweden schwanken zwar von Jahr zu Jahr, bewegen sich aber schon länger in einem stabilen Korridor.

Veränderungen in den Handelsbeziehungen haben ihren Ursprung auch in politischen Entscheidungen. Der Rückgang der Verkehre mit dem Vereinigten Königreich ist eine wirtschaftliche Folge des Brexits, und der geringere Warenaustausch mit Finnland ist bedingt durch die Russlandsanktionen im Zuge des Angriffskrieges gegen die Ukraine.

# DIE ZEHN WICHTIGSTEN HANDELSPARTNER IM CONTAINERVERKEHR

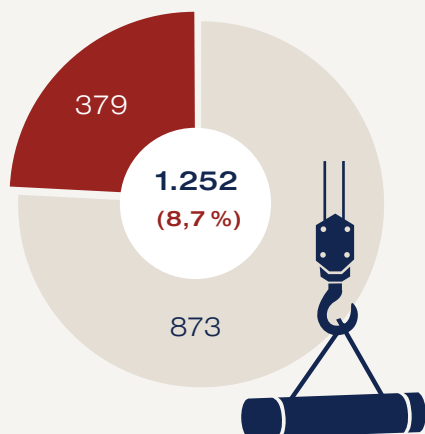


Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V. (in Klammern die Vorjahresplatzierung)



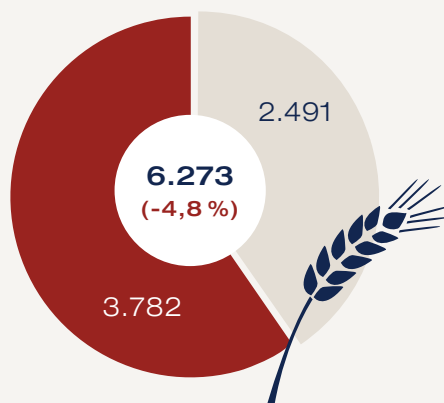
# UNIVERSALHAFEN HAMBURG: WICHTIGE GÜTERGRUPPEN IM NICHT CONTAINERISIERTEN UMSCHLAG 2024

■ Import ■ Export Angaben in 1.000 t



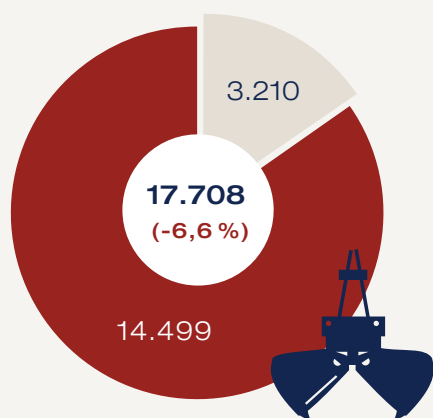
## Konventionelles Stückgut:

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



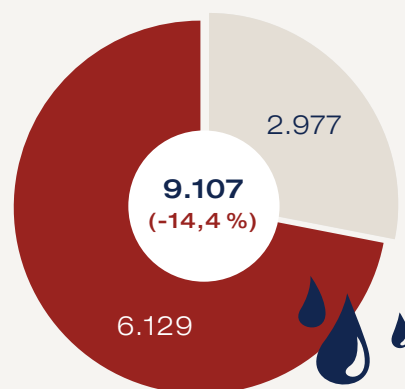
## Sauggut:

■ Ölfrüchte, Getreide  
■ Getreide



## Greifergut:

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



## Flüssigladungen:

■ Mineralölprodukte/Rohöl  
■ Mineralölprodukte

Quelle: Hafen Hamburg Marketing e. V.

## 2.2

### Wettbewerb und Marktanteilsentwicklung

Der Gesamtumschlag der vier großen Nordrange-Häfen ist 2024 nur leicht um 0,5 Prozent auf 887,5 Mio. t gestiegen.

Die Rückgänge im Massengutumschlag sind nicht nur auf die schwache Konjunktur in Europa zurückzuführen. Sie spiegeln auch die Energiewende wider, bei der fossile Brennstoffe wie Kohle und Öl immer mehr durch regenerative Quellen wie Sonne und Wind ersetzt werden.

Für Hamburg kommt erschwerend hinzu, dass alternative Kraftstoffe, wie z. B. LNG, noch nicht in größeren

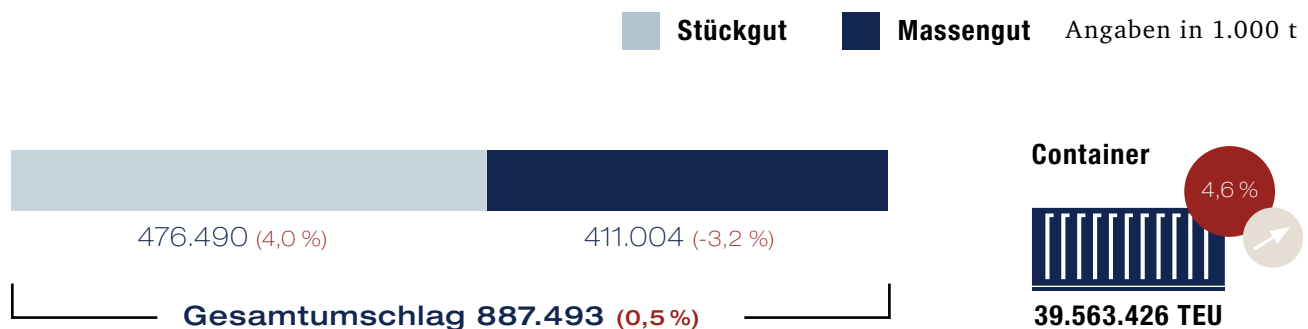
Mengen umgeschlagen werden, sodass die Ladungsverluste nicht wie in den Westhäfen abgemildert werden können.

Die Zuwächse im Containerverkehr sind mit verstärkten Transshipments in den Westhäfen zu erklären.

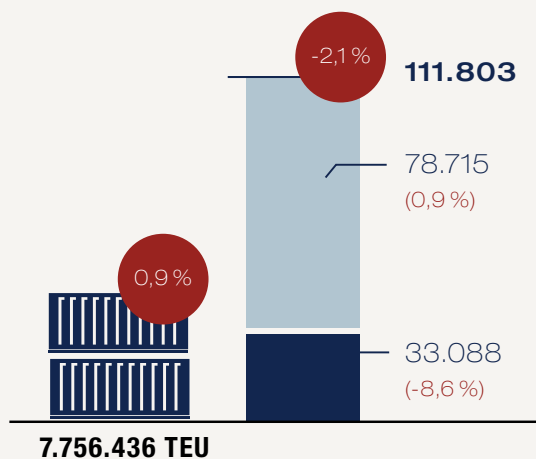
Neben den globalen Krisen wird der Hafenumschlag in Hamburg durch deutschlandspezifische Rahmenbedingungen negativ beeinflusst. Das Investitionsklima und die Standortbedingungen haben sich stark verschlechtert. Die Erwartung an die neugewählte Bundesregierung sowie an den Senat und die Bürgerschaft in Hamburg ist, dass nun schnellstmöglich die Infrastruktur ertüchtigt, Genehmigungsprozesse beschleunigt und die ausufernde Bürokratie reduziert werden.

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

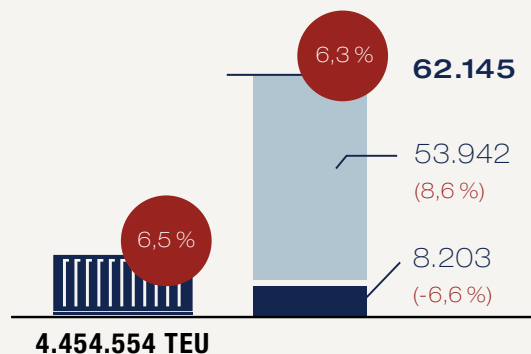
## SEEGÜTERUMSCHLAG IN DER HAMBURG-ANTWERPEN-RANGE 2024



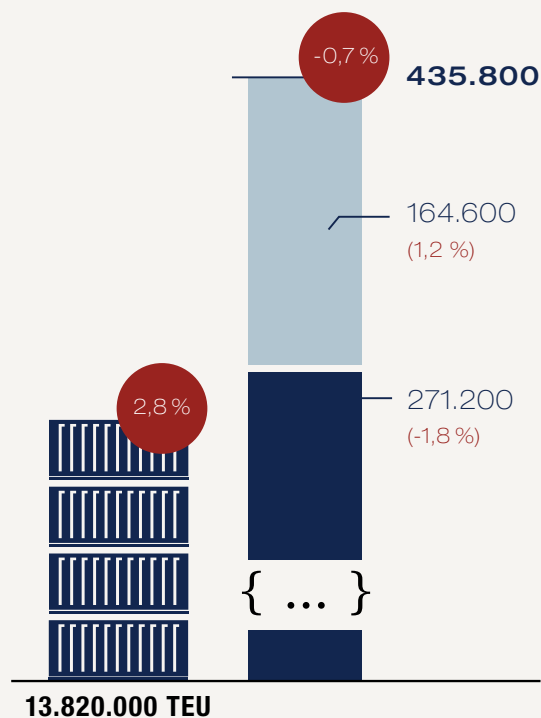
# Umschlagsergebnisse im Vergleich



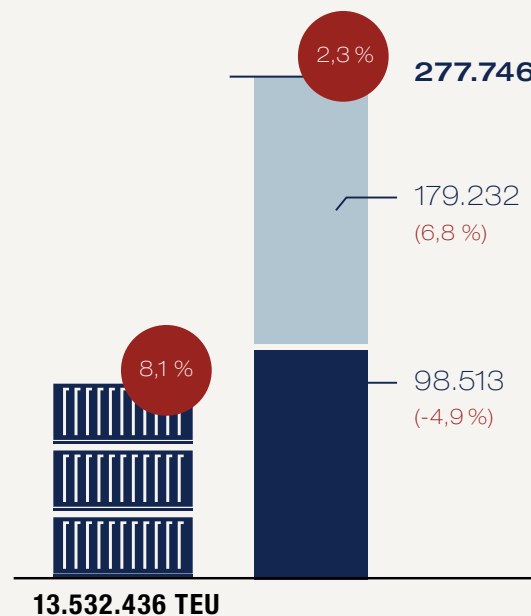
**Hamburg**



**Brem. Häfen\***



**Rotterdam**



**Antwerpen-Brügge**

Quelle: Hafenverwaltungen, HHM \* geschätzt

---

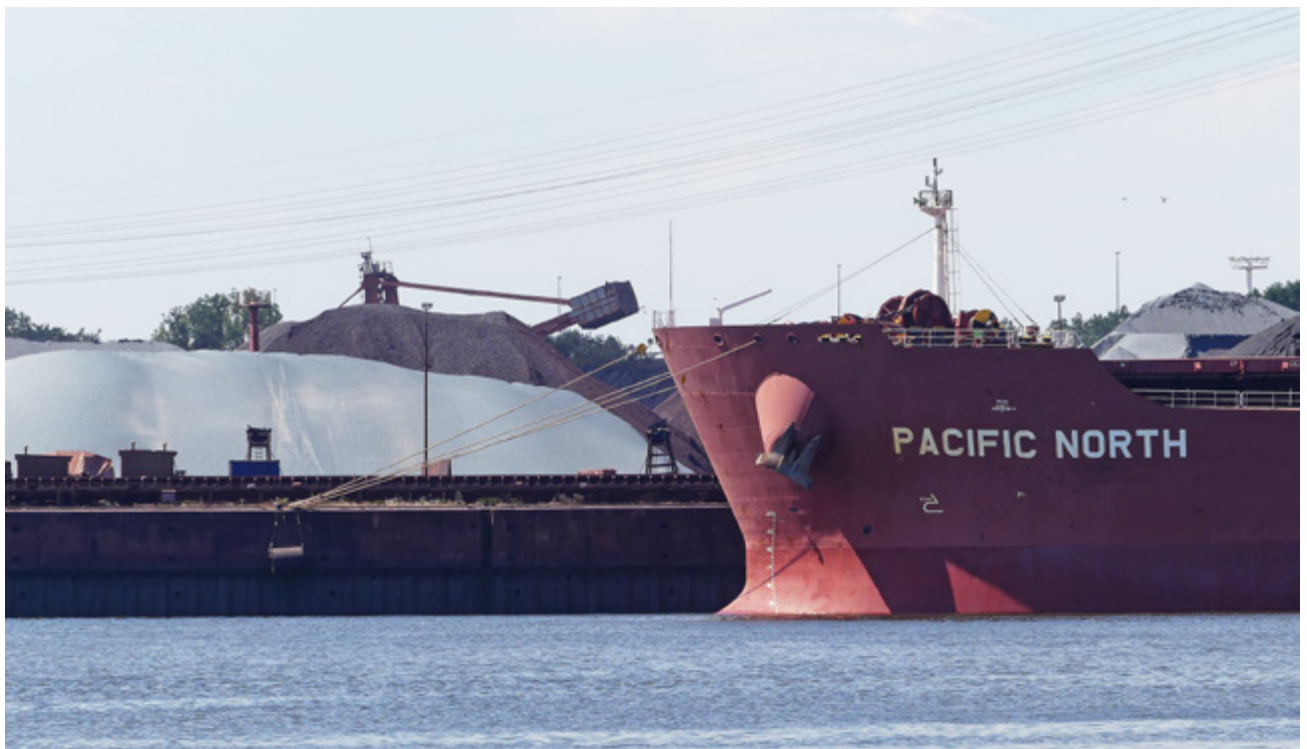
# DREI

## AUSBAU DER VERKEHRS- INFRASTRUKTUR

# AUSBAU DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Ende Oktober 2024 hat das Bundesverkehrsministerium die Ergebnisse der neuen Verkehrsprognose vorgestellt. Sie reicht bis ins Jahr 2040 und löst die bisherige Prognose 2030 ab. Darin werden die jüngsten Entwicklungen in den Bereichen Mobilität und Logistik, aber auch veränderte Rahmenbedingungen wie Bevölkerungswachstum, Auswirkungen der Energiewende und Folgen des Ukraine-Krieges berücksichtigt. Die Verkehrsprognose 2040 dient als Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung und damit für die Neuausrichtung der Verkehrsinvestitionen.

Für die deutschen Seehäfen ist mit einem Anstieg des Umschlagsvolumens um 2,4 Prozent insgesamt bzw. 0,1 Prozent p. a. von 305,1 Mio. t im Jahr 2019 auf 312,5 Mio. t bis 2040 zu rechnen. Diese Abschwächung im Vergleich zu den bisher prognostizierten Wachstumsraten ist im Wesentlichen auf den Rückgang von Massengutimporten im Energiebereich wie Kohle und Mineralölprodukte zurückzuführen, der voraussichtlich auch nicht durch Gasimporte in Verbindung mit Wasserstoff bzw. von Derivaten, wie z. B. Ammoniak oder Methan, kompensiert werden kann. Für den Container-



*Der Massengutumschlag wird auch in  
Zukunft eine wichtige Rolle spielen.*

umschlag der deutschen Seehäfen wird ein Wachstum von 1,7 Prozent p. a. von 14,8 Mio. TEU im Jahr 2019 auf 20,9 Mio. TEU im Jahr 2040 prognostiziert. Für den Hamburger Hafen gehen die Gutachter von einem Anstieg im Gesamtumschlag auf 133,4 Mio. t und im Containerumschlag auf 12,9 Mio. TEU bis 2040 aus. Basisjahr ist jeweils 2019.

Im selben Zeitraum wird der Verkehr in Deutschland insgesamt und besonders stark im Güterbereich zunehmen. Im Vergleich zu 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, steigt die Verkehrsleistung um rund ein Drittel – von 689 auf 905 Mrd. Tonnenkilometer. Auf der Schiene legt der Güterverkehr mit 35 Prozent am stärksten zu. Der Lkw folgt mit einem Plus von 34 Prozent und bleibt mit einem Modal Split von knapp 74 Prozent weiterhin das dominierende Transportmittel. Die Bahn steigert ihren Anteil auf knapp 21 Prozent, während Transporte auf den Wasserstraßen abnehmen werden. Grund hierfür ist der Rückgang an transportierten Massengütern wie Kohle und Mineralöle.

Die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2024/25“ des Bundes betrachtet die kurzfristige Entwicklung sowohl der Wirtschaft als auch des Verkehrs bis 2028. Vor dem Hintergrund der aktuellen weltweiten geopolitischen Krisen, durchgesetzter bzw. angekündigter protektionistischer Maßnahmen sowie der wirtschaftlichen Abschwächung in der Welt und in Deutschland sind Prognosen nach wie vor mit großen Unsicherheiten behaftet.

Die für den Güterverkehr wichtigen gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten haben sich im Verlauf des Jahres 2024 deutlich verschlechtert. Vor diesem Hintergrund prognostizieren die Gutachter für die gesamtmodale Güterverkehrsleistung 2024 eine Stagnation in Höhe von 0,1 Prozent und für das Aufkommen ein Minus um 1,6 Prozent.

Die wirtschaftlichen Aussichten für das Jahr 2025 werden etwas besser bewertet als die des abgelaufenen Jahres. Aus diesen Gründen wird davon ausgegangen, dass der gesamtmodale Güterverkehr stagnieren wird. Konkret wird ein leichtes Minus von 0,4 Prozent (Aufkommen) bzw. ein geringes Plus von 0,3 Prozent (Leis-

tung) prognostiziert. Auch das Transportaufkommen im Seeverkehr unterliegt einer Stagnation in Höhe von Minus 0,1 Prozent. Für die Jahre 2026 bis 2028 wird sowohl für das BIP als auch für den Außenhandel ein etwas höheres Wachstum erwartet. Dies soll sich positiv sowohl auf die Baubranche als auch auf die Industrieproduktion auswirken. Unter diesen Voraussetzungen ist für den gesamtmodalen Güterverkehr 2026–2028 von einem Wachstum in Höhe von 1,2 Prozent p. a. im Aufkommen bzw. 1,8 Prozent p. a. in der Leistung auszugehen. Im Seeverkehr wird insbesondere für den Containerverkehr eine höhere Dynamik erwartet, allerdings bremst der rückläufige Massengutumschlag die Gesamtentwicklung aus, sodass der Gesamtumschlag um 0,5 Prozent p. a. steigen könnte.

## 3.1 Wasserseitige Infrastruktur

### Seewärtige Zufahrt

Im letzten Jahresbericht wurde darüber berichtet, dass im Zuge notwendig gewordener Baggerarbeiten zur Erhaltung der im Rahmen der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe planfestgestellten Wassertiefen im Mündungsbereich der Elbe bislang noch nicht bekannte Kampfmittel aufgetaucht sind. Dadurch mussten die Baggerarbeiten ausgesetzt werden. Ende September 2024 informierte die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, dass die Datenauswertung durch Kampfmittelexperten rund 900 zu untersuchende Objekte identifiziert hat. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden bereits 30 Kampfmittel gefunden und geborgen. In diesen Bereich konnte bereits gebaggert werden, um die planfestgestellten Tiefen wieder herzustellen. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt geht davon aus, dass die Arbeiten bis Mitte 2025 abgeschlossen werden können und die planfestgestellten Fahrwassertiefen für die Schifffahrt wieder nutzbar sind.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und die Hamburg Port Authority (HPA)



*Die Fahrrinnenanpassung verbessert die Anlaufbedingungen großer Schiffe deutlich.*

haben im April 2025 angekündigt, in einem stufenweisen Praxistest zu prüfen, ob größere addierte Schiffsbreiten auf der Begegnungsstrecke der Elbe zugelassen werden können. Aktuell dürfen sich auf dem 6,5 Kilometer langen Elbeabschnitt bei Wedel zwei Schiffe mit einer addierten Breite von bis zu 104 Metern begegnen. Durch die Freigabe größerer Begegnungsbreiten kann die Verkehrsablaufsteuerung erleichtert sowie deren Effizienz schrittweise erhöht werden. Unter der Maßgabe, dass die Tests erfolgreich verlaufen, könnten die addierten Begegnungsbreiten stufenweise zunächst auf 110 Meter und dann über mehrere Zwischenschritte bis auf 123 Meter erhöht werden.

Die Schlussfolgerung in dem vom „World Wide Fund for Nature“ (WWF) beauftragten Gutachten über „Die Volkswirtschaftliche Bilanz von Flussvertiefungen“, dass die Elbvertiefung keinen volkswirtschaftlichen Nutzen hat, ist falsch, da im Jahr 2024 die planfestgestellten Wassertiefen nicht zur Verfügung standen. Daher ist eine Bewertung, wie viele ein- und auslaufende Schiffe die Tiefgänge tatsächlich ausgenutzt haben, zum jetzigen Zeitpunkt nicht fundiert. Zudem lag der Sinn der Fahrrinnenanpassung nicht primär darin, einzelne Schiffe mit möglichst viel Tiefgang nach Hamburg herein- und wieder herauszubekommen, sondern darin, das sogenannte Tidefenster zu erweitern. Durch die Vertie-



fung und Verbreiterung der Elbe hat sich das Zeitfenster, in dem die besonders großen und breiten Schiffe die Elbe befahren können, deutlich vergrößert. Vor der Fahrrinnenanpassung war die Elbe quasi eine Einbahnstraße. Jetzt können sich auch große Schiffe auf der Elbe begegnen, und tatsächlich konnte die Anzahl der Schiffe pro Tide erhöht werden. Nutznießer sind daher nicht nur Containerschiffe, sondern auch Bulk-Carrier.

Des Weiteren räumt die Studie des Centrums für Europäische Politik (cep) ein, dass eine volkswirtschaftliche Bewertung der Elbvertiefung aufgrund mangelnder Informationen gar nicht möglich ist: "Eine Effizienzbewertung der Vertiefungsmaßnahme muss diese Zusatzkosten dem volkswirtschaftlichen Mehrwert gegenüberstellen. Die direkte Berechnung eines Wohlfahrtsgewinns in Form von regionaler Wertschöpfung oder Beschäftigung ist angesichts mangelnder Informationen über die genaue Destination von zusätzlich am Hamburger Hafen umgeschlagener Ware nicht möglich."

## **Sedimentmanagement**

Im vergangenen Jahr war die Wassertiefensituation im Hafen insgesamt deutlich entspannter als in den Vorjahren. Als Gründe dafür nennt die Hamburg Port Authority (HPA), dass die Elbe mehr Oberwasser geführt hat, wodurch die Sedimentation im Hafen bedeutend verringert wurde. Über das Jahr gab es mehrere Phasen mit hohen Abflüssen, was insgesamt zu einer erheblich besseren Wassertiefensituation im Hafen geführt hat. Darüber hinaus war es der HPA nach Verhandlungen mit Schleswig-Holstein möglich, eine deutlich größere Menge an Baggergut bei Tonne E3 in der Nordsee zu verbringen. Auch die Nutzung einer Verbringstelle des Bundes in der Elbmündung hat dazu beigetragen, Sediment aus dem System herauszubringen, so dass dieses bei der nächsten Flut nicht wieder in den Hafen zurückgespült wird.

Das Entscheidende ist und bleibt, die Wassertiefen der seewärtigen Zufahrt sowie in den Hafenbecken und an den Liegeplätzen so zu unterhalten, dass keinerlei verkehrliche Einschränkungen entstehen und die planfestgestellten Tiefgänge der Elbe auch über lange Zeiträume nutzbar sind. Dabei wird die Unterhaltungsbaggerung und die Unterbringung des Baggergutes eine dauer-

hafte Herausforderung bleiben. Eine ausschließliche Abhängigkeit von Schleswig-Holstein wird zunehmend schwieriger und finanziell aufwendiger. Für eine langfristige Lösung müssen alle Möglichkeiten der Baggergutunterbringung ergebnisoffen geprüft, beantragt und genutzt werden.

## **Nord-Ostsee-Kanal**

Im Jahr 2024 wurden 75,5 Mio. t Landung durch den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) transportiert. Dies entspricht einem Rückgang von 2,1 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich auch die Zahl der Schiffe, die den NOK passiert haben, um 6,7 Prozent auf 24.866 Schiffe verringert. Diese Entwicklung wird maßgeblich durch die veränderten europäischen und internationalen Rahmenbedingungen in Bezug auf Handelswege und Warenströme sowie insbesondere durch die Sanktionen gegen Russland geprägt.

Bereits seit einigen Jahren investiert der Bund in die Sanierung und den Ausbau des Kanals, 2024 waren es insgesamt 297 Mio. Euro. Zu den wichtigsten Projekten zählen der Neubau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel, der Ersatzbau der Levensauer Hochbrücke, der Neubau eines Torinstandsetzungs docks und der Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals.

Die Arbeiten an der 5. Schleusenkammer liegen im aktualisierten Zeitplan, nach heutigem Stand soll die Verkehrsfreigabe Ende 2026 erfolgen. Bei Planungsbeginn wurde noch von einer Inbetriebnahme im Jahr 2020 ausgegangen. Auch die Projektkosten haben sich im Laufe der Jahre weiter erhöht und belaufen sich aktuell auf 1,2 Mrd. Euro.

Das zweite große Bauprojekt am NOK ist der Ausbau der Oststrecke. Auf dem 4 km langen ersten Bauabschnitt zwischen den Weichen Königsförde und Groß Nordsee wird die Verbreiterung des Kanals auf 70 m bis voraussichtlich Mitte 2025 fertiggestellt.

Für den Ersatzneubau der ersten Levensauer Hochbrücke hat der Bau der neuen Widerlager begonnen. Beim Ersatzneubau der Kleinen Schleuse Kiel gehen die vorbereitenden Arbeiten und Planungen intensiv voran.





*Es wurden bereits die drei neuen Schleusentore fertiggestellt. Jedes Tor ist 21 m hoch, 47 m lang, 9 m breit und wiegt 2,4 t.*

## Entwicklung der Hafen- und Binnenschifffahrt

Für die Hafen- und Binnenschifffahrt in Hamburg werden Umweltschutz, Nachhaltigkeit und alternative Antriebsformen immer wichtiger. Viele Mitglieder haben sich bereits mit dem Thema befasst und in konkrete Planungen und Projekte investiert. Für eine erfolgreiche Wende zur Elektromobilität müssen drei Voraussetzungen erfüllt sein: Es muss verlässliche Antriebssysteme geben und ausreichend Strom aus erneuerbaren Energien produziert werden. Zudem braucht es eine leistungsfähige Leitungsinfrastruktur, um Stromproduzenten mit den Abnehmern zu verbinden. Während die beiden ersten Bedingungen auf gutem Wege sind, ist der Ausbau des Stromnetzes bis an die Liegeplätze eine unterschätzte Herausforderung. Nur unter der Voraussetzung, dass die richtige Infrastruktur flächendeckend vorhanden ist, kann eine erfolgreiche Umstellung der Flotte gelingen.

Der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) plant die weitere Sanierung der Kaimauern in der Speicherstadt. Nachdem im Bereich des Speichers P die Vorabmaßnahmen abgeschlossen sind, soll es im 2. Quartal 2025 weitergehen. Zunächst wird im Bereich der Speicher S, T und U im Wandrahmsfleet der Schlick entfernt und in der Sohle eine Deckschicht aus Sanden aufgebracht. Die Arbeiten sollen bis zum Jahresende abgeschlossen sein. Mit der Sanierung wird die Befahrung der Speicherstadt über die Strecke Zollkanal, Kleines Fleet und Wandrahmsfleet gesichert. Im Anschluss wird das Brooksfleet/St. Annenfleet im Gebiet der Kaffeebörse für ca. ein Jahr bis Ende 2026 gesperrt. Auch hier erfolgen eine Schlickräumung und die Einbringung einer Deckschicht sowie die Sanierung der Kaimauer selbst. Nach Freigabe dieses Abschnitts wird die Durchfahrt des Wandrahmsfleet gesperrt und mit der Sanierung der dortigen Kaimauern begonnen.



*Die HADAG betreibt mittlerweile drei Hafenfähren mit Plug-In-Hybrid-Antrieb.*

Die effektiv nutzbare Fahrrinnentiefe verringert sich durch die Bauarbeiten ab dem Jahresende 2025 dauerhaft um den im Planfeststellungsbeschluss genehmigten einen Meter. Zwischen HPA und LIG wurde eine Finanzierungsvereinbarung über die Mehrkosten der Schlickbaggerung geschlossen, so dass die neue Sohlentiefe in der Speicherstadt nach Abschluss der Arbeiten dauerhaft unterhalten werden kann. Mit der Anpassung der Fleetsohle gehen für die Schiffsführer Erfahrungswerte für die Befahrung der Speicherstadt verloren. Zum Ausgleich soll eine Pegelanzeige installiert werden. Die praktische Ausgestaltung wird noch abgestimmt.

Über die Herausforderungen der umfangreichen Sanierung der Kaimauer an der Schlepperstation Neumühlen wurde in den letzten Jahresberichten ausführlich berichtet. Die Arbeiten gehen mittlerweile planmäßig voran. Die

intensiven Gespräche des Hafenschiffsverkehrsverbandes zu dem Zeitmanagement der Rammarbeiten und der Einrichtung von Ausweichliegeplätzen haben dazu geführt, dass die Einschränkungen für die Seeschiffsassistenz bisher innerhalb des angekündigten Rahmens geblieben sind.

Zum Mai laufen die Übergangsfristen aus der Umsetzung der EU-Richtlinie 2017/2397 in das Hafenrecht aus. Es ist dem Hafenschiffsverkehrsverband gelungen, das hafen-eigene maritime kompetenzzentrum ma-co sowie die Schulungseinrichtung der Hafenlotsen, HPS Hamburg Port Services GmbH, für ein Angebot lokaler Kursangebote zu gewinnen. Grundsätzlich werden die neu eingeführten Qualifikationsnachweise als Doppelungen zu bereits bestehenden Ausbildungsinhalten gesehen. Im Zuge der angekündigten Offensive zum Abbau von Bürokratie sollte hierzu eine Nachsteuerung erfolgen.



*Der Straßenverkehr ist weiterhin ein wichtiger Verkehrsträger für den Hamburger Hafen.*

## 3.2 Straßen- und Brückeninfrastruktur

Die ursprünglich angenommenen Wachstumsprognosen der wirtschaftlichen Kennzahlen für das Jahr 2024 sind leider nicht eingetreten, so dass die gesamtmale Güterverkehrsleistung annähernd stagnierte (0,1 Prozent) und im Aufkommen sogar ein Minus von 1,6 Prozent zu verzeichnen ist. Mit Blick auf den Straßengüterverkehr ist das Aufkommen im dritten Jahr in Folge gesunken (-2,3 Prozent), die Leistung hat sich ebenfalls um 0,9 Prozent reduziert. Für das laufende Jahr werden die wirtschaftlichen Eckdaten etwas besser bewertet, dennoch wird das Aufkommen im Straßengüterverkehr um

0,3 Prozent sinken. Die Leistung wächst wie der gesamtmale Verkehr um 0,4 Prozent. Die Gutachter gehen davon aus, dass aufgrund einer positiven Entwicklung der Industrie- und Bauproduktion im mittelfristigen Prognosezeitraum 2026–2028 das BIP und auch der Außenhandel zunehmen werden. Sollten diese Rahmenbedingungen eintreten, wird davon größtenteils der Straßengüterverkehr profitieren und mit einem Plus von 1,4 Prozent p. a. im Aufkommen bzw. mit 2,1 Prozent p. a. in der Leistung etwas stärker steigen als der gesamtmale Verkehr.

*(Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2024/25)*

Wie auch in den Jahren zuvor wird das deutsche Autobahnnetz vielerorts erneuert und erweitert. Das steigende Verkehrsaufkommen und viele Baustellen schlagen



sich auch in den Stauzahlen des ADAC nieder. Bei der Ermittlung der Stau-Kennzahl – Stautunden im Verhältnis zu den vorhandenen Autobahn-Kilometern – hat der ADAC für das Jahr 2024 festgestellt, dass Hamburg als Stadtstaat hinter Berlin Platz zwei einnimmt. Insgesamt hat sich die Zahl der Stautunden auf den deutschen Autobahnen im Vergleich zum Jahr 2023 um fünf Prozent erhöht, lag aber immer noch unter dem Stauaufkommen von 2019 (Vor-Corona).

INRIX Inc., ein weltweit führender Anbieter von Verkehrsdaten und -analysen, hat ebenfalls Verkehrsdaten für das Jahr 2024 ausgewertet und festgestellt, dass die Anzahl der Fahrten in die deutschen Innenstädte gegenüber 2023 sprunghaft angestiegen ist. Den größten Zuwachs verzeichnete Hamburg mit einem Plus von 31 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Das spricht dafür, dass die Arbeitnehmer wieder ins Büro zurückkehren und die Verkehrsdichte von Innenstädten fast wieder das Niveau von vor der COVID-19-Pandemie erreicht haben. 2024 haben Autofahrer in Deutschland im Durchschnitt 43 Stunden im Stau verbracht, drei Stunden mehr als 2023. Auch die Situation innerhalb der Stadt hat sich nicht verbessert, auch wenn Hamburg im Ranking nur noch Platz neun einnimmt – mit einem vergleichsweise geringen Zuwachs von zwei Prozent. Die durch Staus verursachten Kosten belaufen sich in Hamburg auf 310 Mio. Euro (Platz 2).

Auch der Kartendienst TomTom hat die Verkehrsentwicklung für 500 Städte in 62 Ländern für das Jahr 2024 vorgestellt. Hamburg rangiert in Deutschland auf Platz vier. Für eine 10 km lange Strecke braucht man in Hamburg durchschnittlich 25 Minuten und 24 Sekunden.

Viele Autobahnbrücken in Deutschland sind in einem bedenklichen Zustand. Insgesamt 43 Autobahnbrücken mit einer Länge von mehr als 50 Metern haben nach Einschätzung von Bauexperten einen „ungenügenden“ Zustand. Dies gilt auch für drei wichtige Brücken in Hamburg: Norder- und Süderelbbrücke sowie die Köhlbrandbrücke. Insgesamt beschränken sich in Hamburg die leistungsfähigen Straßenquerungen der Elbe für den Autoverkehr auf die A1 mit Norder- und Süderelbbrücke sowie die A7 mit dem Elbtunnel und A255/B75 Neue Elbbrücken.

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

Wie fragil der Zustand der Elbbrücken ist, machte eine einwöchige Sperrung der Norderelbbrücke für alle Schwerlasttransporte aufgrund von festgestellten Schädstellen im Tragwerk der Brücke im September 2024 deutlich. Aufgrund der Sperrung mussten die bis zu 20 Großraum- und Schwerlasttransporte, die die Brücke pro Tag nutzen, auf die Hamburger Innenstadt ausweichen oder die Stadt sogar weiträumig umfahren. Nach Berechnungen und Auswertung der Prüfergebnisse haben die Statiker und unabhängigen Experten entschieden, die Brücke für den Schwerlastverkehr vorerst wieder freizugeben. An der Norderelbbrücke werden Instandsetzungsarbeiten notwendig, um die Funktionalität der Brücke weiterhin aufrecht zu erhalten. U. a. sind Schweißarbeiten durchzuführen, für die eine Vollsperrung der Brücke erforderlich wird. Darüber hinaus gelten seit Mitte März 2025 weitere Restriktionen auf der Brücke, wie eine reduzierte Geschwindigkeit auf 60 km/h, ein Lkw-Überholverbot sowie ein Lkw-Abstandsgebot von 50 Metern. Ziel ist es, bei einer Aufrechterhaltung von jeweils drei Fahrspuren pro Richtung das Bauwerk nicht weiter zu belasten, bis ein Ersatz fertiggestellt wurde.

Im Zuge der Erweiterung der A1 wird auch die Norderelbbrücke durch einen Neubau ersetzt. Das Planfeststellungsverfahren dafür läuft seit September 2023. Der Planfeststellungsbeschluss wird voraussichtlich Mitte 2026 erwartet, so dass mit dem Bau noch im selben Jahr begonnen werden könnte. Die Fertigstellung des ersten Teilbauwerks erfolgt voraussichtlich 2029/30. Die Gesamtfertigstellung wird für 2033 avisiert.

Auch der Zustand der Süderelbbrücke der A1 erfordert einen schnellen Ersatzneubau. Das erforderliche Planfeststellungsverfahren wurde bereits im September 2022 eingereicht. Trotz des einjährigen Vorsprungs gegenüber der Norderelbbrücke wird auch bei diesem Ersatzneubau der Planfeststellungsbeschluss Mitte des nächsten Jahres erwartet. Insbesondere das direkt angrenzende Flora-Fauna-Habitat-Gebiet hat die ohnehin komplexen Verfahrensabläufe komplizierter gestaltet. Eine Fertigstellung des ersten Teilbauwerkes ist ebenfalls für 2029/30 geplant.

Die Autobahn A1 ist eine der bedeutendsten Fernstraßenverbindungen im Norden und Westen Deutschlands. Mit dem in Bau befindlichen Fehmarnbelt-Tunnel und der damit entstehenden festen Verbindung nach Skandinavien nimmt die Bedeutung noch weiter zu. Eine leistungsfähige A1 ist somit nicht nur für die Stadt Hamburg und für den Hamburger Hafen von enormer Bedeutung, sondern auch für die gesamte Bundesrepublik Deutschland. Daher richtet die Hamburger Hafenwirtschaft den dringenden Appell an die neue Bundesregierung und an den Hamburger Senat, schnellstmöglich die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen, dass mit dem Ersatzneubau der Norder- und Süderelbbrücken sowie mit der Erweiterung der A1 insgesamt begonnen werden kann.

### Sanierung und Erweiterung der A7

Die Erweiterung der A7 nördlich des Elbtunnels und der Bau des Lärmschutzdeckels in Altona laufen planmäßig. Im letzten Jahr konnten erste vorgezogene Tunnelzellen fertiggestellt und die Verbindung zwischen Altona und der Hamburger Innenstadt wieder hergestellt werden. Mit der Herstellung der Tunnelmittelwand kann der Verkehr an der AS HH-Bahrenfeld nicht mehr direkt auf die A7 geführt werden. Dafür wurde eine provisorische Rampenführung erforderlich. Ende September 2024 wurden unter Vollsperrung der A7 die Behelfsbrücken eingehoben. Der Fokus der Arbeiten in 2025 richtet sich auf die Herstellung der Tunnelwände und -decken auf der Fahrbahn Richtung Hannover sowie auf die Herstel-



*Einige wichtige Brücken in Hamburg müssen durch einen Neubau ersetzt werden.*

lung der Fahrbahnschichten. Daran wird sich die Installation der Tunneltechnik in der zweiten Jahreshälfte anschließen. Die Fertigstellung des Lärmschutzdeckels Altona soll nach aktuellem Zeitplan Ende 2029 erfolgen.

Südlich des Elbtunnels schließen sich die Sanierung sowie die achtspurige Erweiterung der K20/Hochstraße Elbmarsch an. Der vollständige Ersatz aller Brückenpfeiler ist bereits abgeschlossen. Im Jahr 2024 konnte die Erweiterung der Fahrtrichtung Nord fertiggestellt werden. Aktuell läuft die Verbreiterung der Richtungsfahrbahn Süd. Dies soll bis voraussichtlich Mitte 2025 abgeschlossen sein. Des Weiteren sind sehr aufwendige Entwässerungsmaßnahmen erforderlich, wie der Bau von Pump- und Regenklärbecken sowie Entwässerungsrohren. Die im Jahr 2020 begonnenen Bauarbeiten sollen aller Voraussicht nach im Jahr 2026 abgeschlossen sein.

## **Neubau der A26-Ost**

Die Hamburger Planfeststellungsbehörde hat im Dezember 2023 den Planfeststellungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt der A26-Ost vom Autobahnkreuz A7/A26 HH-Hafen bis zur Anschlussstelle HH-Moorburg erlassen. Die Naturschutzverbände haben dagegen eine Klage eingereicht. Zuständig für das Klageverfahren ist das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig, das im Mai 2024 den Eilantrag der Umweltverbände auf Baustopp abgelehnt hatte. Die erste Anhörung vor dem Bundesverwaltungsgericht war ursprünglich für Mai 2025 vorgesehen. Dieser Termin wurde zwischenzeitlich auf September 2025 verschoben.

Der UVHH unterstützt das Projekt A26-Ost, auch wenn es keine Autobahn ist, die ausschließlich für den Hafen gebaut wird. Beide Neubauvorhaben A26-Ost und neue Köhlbrandquerung sind dringend erforderlich. Beide Straßenverbindungen liegen zwar räumlich nah beieinander, jedoch haben sie verkehrlich gesehen völlig unterschiedliche Funktionen. Auch hier mahnt die Hafenwirtschaft, dass die neue Bundesregierung schnellstmöglich die finanziellen Mittel bereitstellen muss, damit die Arbeiten fortgesetzt werden können. Auch zeigt sich, dass die im Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren verankerte erstinstanzliche Zu-

ständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts nur bedingt Verfahren beschleunigt. Vielmehr muss das Bundesverwaltungsgericht personell in die Lage versetzt werden, Klagen schnell zu bearbeiten. Ebenfalls sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu überprüfen und auch die Verwaltung mit Planungsexperten zu verstärken.

## **Hafenrelevante Straßen und Brücken**

### ***Neue Elbbrücken / B75***

Die Nachrechnungen bei allen fünf Brückenbauwerken sind noch nicht abgeschlossen. Derzeit wird aber davon ausgegangen, dass auch an diesen Bauwerken Verstärkungen erforderlich werden und Restriktionen in Form von Ablastung nicht auszuschließen sind. Allerdings besteht die Gefahr, dass bei Ausfall einer Elbquerung die verbleibenden Brücken stärker belastet werden und dies zu einer beschleunigten Schädigung und Verkürzung der Lebensdauer führt.

Zum Schutz der Brücken hat der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) Mitte Oktober 2024 mitgeteilt, dass zur Erhaltung mehrerer Brücken die Befahrung u. a. der Neuen Elbbrücken, Veddeler Brückenstraße und Zweibrückenstraße auf ein Gesamtgewicht von max. 120 t begrenzt werden. Auch wenn der Schutz der Brücken nachvollziehbar und erforderlich ist, so wirken sich diese Restriktionen negativ auf die Erreichbarkeit des Universalhafens Hamburg für besonders schwere Ladung aus.

### ***Köhlbrandquerung***

Die Köhlbrandbrücke als Teil der Haupthafenroute ist die wichtigste Verbindung im größten deutschen Seehafen. Allerdings erfordert der bauliche Zustand der Köhlbrandbrücke zeitnah einen Ersatz. Aktuell wurde eine weitere Restriktion angeordnet. Neben dem seit vielen Jahren geltenden Lkw-Überholverbot und dem Lkw-Abstandsgebot von 50 Metern gilt nun auch eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h.

Nachdem der Hamburger Senat und die Hamburgische Bürgerschaft den Ersatzneubau einer Brücke über den Köhlbrand im letzten Jahr beschlossen haben, wird jetzt



*Die Retheklappbrücken wurden 2016/2017 für den Straßen- und Schienenverkehr freigegeben.*

an einem zügigen Planungs- und Realisierungsprozess gearbeitet. Die HPA ist Auftraggeberin für die Brücke und die städtische Realisierungsgesellschaft ReGe wird die Planung und Realisierung verantworten. Gemäß Beschluss der Hamburgischen Bürgerschaft ist der Bau einer Brücke mit einer lichten Durchfahrtshöhe von 73,5 m und eine Verkehrsfreigabe vor dem Jahr 2040 das Ziel.

Wie die neue Brücke aussehen und geplant werden soll, ist Gegenstand eines in diesem Jahr begonnenen sogenannten Wettbewerblichen Dialogs. Die Auswahl eines Siegerentwurfs erfolgt aufgrund zuvor festgelegter Kriterien durch ein Fachgremium. Der UVHH ist Teil des Auswahlgremiums und wird besonderes Augenmerk auf die aus Hafensicht erforderliche Funktionalität der Brücke und einer möglichst kurzen Bauzeit richten. Nach derzeitigem Plan soll der Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2030 vorliegen, um mit dem Bau im Jahr 2032 beginnen zu können.

### **Finkenwerder Brücke**

Die Finkenwerder Brücke musste aufgrund des schlechten baulichen Zustandes ersetzt werden. Im letzten Jahr wurde der erste südliche Bauabschnitt der Finkenwerder Brücke fertiggestellt. Aktuell wird am nördlichen Brückenteil gearbeitet. Die Arbeiten laufen seit Anfang 2022 und kommen voraussichtlich Ende 2025 zum Abschluss.

### **Rethebrücke**

Der Rückbau der Widerlager der alten Rethe-Hubbrücke sowie von alten Dalben und der Neubau von drei neuen Leit- und Sicherungsdalben sind erfolgt. Die planmäßige Fertigstellung der ausgebauten Fahrrinne auf insgesamt 64 m soll bis Ende 2025 erfolgen. Über die zuverlässige Arbeitsweise der Klappbrücke gibt es immer wieder einen regen Austausch zwischen den Anliegern der Rethe und der HPA. Kritisiert wurde, dass insbesondere die



Bahnbrücke aufgrund einer wiederholt aufgetretenen Störung nicht für eine Öffnung durch den Brückensteuerer freigegeben werden konnte. Dies führte zu Verzögerungen bei der Abfertigung von Schiffen, die nur bei geöffneten Klappbrücken die Terminals am Reiherstieg erreichen bzw. verlassen können. Die HPA hat zugesagt, hierfür eine Lösung zu finden.

### ***Freihafenelbbrücke***

Die ursprünglich für 2022 geplante Sanierung der Freihafenelbbrücke wurde verschoben, um eine bahnseitige Kapazitätserweiterung von vier auf nun sechs Gleise über die Norderelbe zu prüfen. Nach derzeitigen Erkenntnissen soll die bahnseitige Erweiterung erfolgen. Nach aktuellem Kenntnisstand soll ab 2027 die Grundinstandsetzung und der Teilneubau der Freihafenelbbrücke begonnen werden. Aufgrund des schlechten Zustandes der Brücke dürfen seit September 2024 Fahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 7,5 t die Brücke nicht mehr befahren. Diese Maßnahme wurde ergriffen, um die Belastung durch den Straßenverkehr zu reduzieren.

## **3.3**

### ***Schieneninfrastruktur***

Die Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2024/25 – geht für das Jahr 2024 von einer Stagnation des Schienengüterverkehrs im Aufkommen (0,1 Prozent) aus. Der starke Anstieg des Kombinierten Verkehrs (1,2 Prozent im Aufkommen, 6,4 Prozent in der Leistung) führt zu einer positiven Entwicklung der Leistung im gesamten Schienengüterverkehr um 1,3 Prozent. Für die Entwicklung im laufenden Jahr werden sich die Gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitgrößen deutlich stärker auswirken. Sinkende Kohletransporte per Bahn und geringeres Wachstum im Kombinierten Verkehr ergeben eine annähernde Stagnation um Minus 0,2 Prozent (Aufkommen) bzw. ein leichtes Plus mit 0,4 Prozent (Leistung). Für den Prognosezeitraum 2026–2028 wird beim Eisenbahnverkehr ein moderates Wachstum um 0,8 Prozent p.a. (t) bzw. um 1,9 Prozent (tkm) erwartet.

Die DB InfraGo ist mit dem umfangreichen Sanierungsprogramm ihrer Hochleistungsstrassen im letzten Jahr gestartet. Begonnen und abgeschlossen wurde die Grundinstandsetzung der Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim. In diesem Jahr wird die rund 280 Kilometer lange Strecke zwischen Hamburg und Berlin von August 2025 bis zum April 2026 saniert. Dies ist der längste Abschnitt der insgesamt mehr als 40 geplanten Generalsanierungen und daher nicht – wie ursprünglich geplant – in fünf Monaten umsetzbar. Die Umleitung der Züge erfolgt über Celle/Hannover und Uelzen/Stendal.

Die Generalsanierung der für den Hamburger Hafen sehr wichtigen Nord-Süd-Anbindung zwischen Hamburg und Hannover erfolgt in zwei Bauabschnitten. Von Mai 2026 bis Anfang Juli 2026 werden im Rahmen einer zehnwöchigen Vollsperrung bereits verschiedenen Erneuerungen am Streckennetz sowie Arbeiten am Elektronischen Stellwerk Uelzen durchgeführt. Die zweite Bauphase beginnt im Februar 2029 und endet Anfang Juli 2029. Des Weiteren erfolgt die Generalsanierung der Strecke Hamburg – Lübeck von Juli 2027 bis Mitte Dezember 2027 und der Strecke Hamburg – Bremen von Februar 2028 bis Anfang Juli 2028.

Im Rahmen der Ausbaumaßnahme „optimiertes Alpha-E“ läuft aktuell für den Ausbau der Strecke Rotenburg – Verden die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Der Baubeginn ist für die erste Hälfte der 2030er-Jahre geplant. Die Vorplanung der Strecke Verden – Nienburg – Wunstorf/Minden wurde bereits 2021 abgeschlossen. Allerdings sind im Rahmen der Bürgerbeteiligung Forderungen in Höhe von 1,6 Mrd. Euro aufgerufen worden, so dass die Planung derzeit ruht. Die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke zwischen Langwedel – Uelzen soll bis Mitte der 2030er-Jahre erfolgen. Derzeit werden die Planungen den Bürgern vorgestellt. Bereits seit Beendigung des Dialogforums 2015/2016, in dem das „optimierte Alpha-E“ beschlossen wurde, war bekannt, dass der Ausbau von Bestandsstrecken nicht ausreichen wird und eine Neubaustrecke weiterhin zwingend erforderlich ist. Die bestehende Bahnstrecke Hamburg – Hannover ist bereits heute mit 147 Prozent mehr als ausgelastet. Mit der Generalssanierung der Strecke im Jahr 2029 wird sich die Kapazität lediglich um maximal um fünf Prozent erhöhen. Daher ist wei-





*Jeder zweite Container wird mit dem Zug aus dem Hamburger Hafen ins Hinterland transportiert.*

terhin eine Realisierung einer Neubaustrecke entlang der A7 notwendig.

Grundsätzlich wird für die Verkehrs- und Transportwende mehr Kapazität im deutschen Schienennetz gebraucht. Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. hat ermittelt, dass im Jahr 2024 lediglich 48,2 km neu- oder ausgebauten Schienenstrecke in Betrieb genommen wurden. Der Fokus von DB InfraGo liegt derzeit und für die kommenden Jahre vornehmlich auf der Sanierung der Hochleistungsstrassen. Allerdings wird nur durch den Neu- und Ausbau Kapazität für mehr Züge geschaffen. Darum muss parallel zur Sanierung auch dringend ein Neubau erfolgen.

## **Hafenbahn**

Im Jahr 2024 wurden insgesamt 46,2 Mio. t Güter bzw. 2,6 Mio. TEU auf der Hafenbahn transportiert. Dies entspricht einer Zunahme von 1,3 Prozent bzw. 2,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Dabei ist der Anteil der Güter, die mit der Bahn ins Hinterland transportiert werden, wieder angestiegen. Erstmals wird jeder zweite Container im Hinterlandverkehr per Bahn transportiert. Auch beim tonnenbasierten Modal Split gewann die Bahn hinzu. Mit 55,6 Prozent lag der Anteil der Bahn um 2,1 Prozentpunkte höher als im Jahr 2023. Das Ergebnis unterstreicht die Position Hamburgs als größter Eisenbahnhafen Europas.

# VIER

---

## POLITISCHE RAHMEN- BEDINGUNGEN

# POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

## Bürgerschaftswahl

Am 2. März 2025 hat Hamburg eine neue Bürgerschaft gewählt. Der Erste Bürgermeister Dr. Tschentscher konnte entgegen dem Trend auf Bundesebene die SPD erneut zum Wahlsieg führen. Allerdings reichte es nicht zur absoluten Mehrheit, sodass die SPD mit mindestens einer Partei koalieren muss und es sieht so aus, als ob man sich für die GRÜNEN entscheidet.

Die Koalitionsverhandlungen waren zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch nicht abgeschlossen. Der UVHH hatte begleitend zum Wahlkampf ein Positionspapier erarbeitet und veröffentlicht, in dem auf mehr als 20 Seiten die Anforderungen an einen leistungs- und wettbewerbsfähigen Hafenstandort aus Sicht der Hafenwirtschaft formuliert wurden. Der UVHH hat einmal mehr verdeutlicht, dass sich die Hafenbetriebe in einem digitalen, sozialen und ökologischen Transfor-



*Diskussionsrunde mit den Fraktionen der Hamburgischen  
Bürgerschaft über hafenpolitische Themen.*

mationsprozess befinden, der den Unternehmen viel abverlangt. Die Politik ist aufgefordert Rahmenbedingungen zu schaffen, um diesen Prozess zu unterstützen. Dafür sind allerdings grundlegende Verbesserungen am Wirtschaftsstandort dringend erforderlich. Im Wesentlichen geht es unter anderen um

- ▶ den Aus- und Neubau von Hafen-Hinterlandanbindungen und hafenrelevanter Verkehrsinfrastruktur (siehe auch Kapitel 3),
- ▶ schnelle und schlanke Planungs- und Genehmigungsverfahren sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene,
- ▶ die Verbesserung der preislichen Wettbewerbsfähigkeit des Hafens durch eine bedarfsgerechte Finanzierung der HPA,
- ▶ die Entwicklung und den Erhalt von Hafenflächen wie die Herrichtung von Steinwerder Süd und den Erhalt von Moorburg als Hafenerweiterungsgebiet sowie
- ▶ eine pragmatische und wirtschaftsfreundliche Umsetzung von Bundes- und EU-Gesetzen sowie eine tiefgreifende Entbürokratisierung.

## Hafengeld

Die HPA hat das Hafengeld für Binnen- und Seeschiffe zum 1. Januar 2025 im Mittel um vier Prozent erhöht. Begründet wurde dieser Schritt mit den immer noch erhöhten Inflationsraten. Zudem wurde die Kapungsgrenze auf 215.000 BRZ erhöht und die Ab- oder Zuschläge in den Tier-Levels der Umweltkomponente angepasst. Ein bisher noch nachgelagerter Rabatt bei Kreuzfahrtschiffen wird künftig zu einem Sofortrabatt. Dies soll den Administrationsaufwand auf beiden Seiten reduzieren und zu Mehrverkehren führen.

Der UVHH hat im Zuge des Anhörungsverfahrens eine kritische Stellungnahme abgegeben. Das Grundverständnis der Hafenkunden ist, dass Erhöhungen der staatlichen Hafenanlaufkosten nur Zug um Zug mit Verbesserungen der seewärtigen Erreichbarkeit umgesetzt werden. Bei

der Festsetzung der Entgelte wird die HPA mit immer weitreichenderen Erwartungshaltungen von Seiten der Politik konfrontiert. Bürgerschaft und Senat sind aufgefordert, die Wettbewerbssituation in der Nordrange in der kommenden Legislaturperiode bei der Festlegung der Erhöhungsverlangen stärker zu berücksichtigen.

## Zoll

Die EU plant einen neuen Unionszollkodex (UZK), der 2032 eingeführt und ab 2037 verbindlich werden soll. Die Zollbehörden stehen vor der Herausforderung, die wachsenden Sendungsmengen des E-Commerce an private EU-Bürger zu verwalten. In 2022 wurden 890 Millionen dieser Sendungen angemeldet. Das entspricht 73 Prozent aller Importsendungen, aber nur 0,5 Prozent des Importwertes. Mit dem neuen Kodex sollen Datenverarbeitung und Risikobewertung über einen einzigen Data Hub europaweit zentralisiert werden. Welche Daten erfasst und welche Vorteile der Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte in dieser Konstellation haben soll, ist noch offen. Der neue Unionszollkodex wurde durch das Ende der Amtszeit der Kommission und die Europawahlen im Juni 2024 verzögert. Mit dem neuen EU-Parlament müssen sich die Ausschüsse und Zuständigkeiten neu regeln. Der UVHH begleitet zusammen mit der BWI und den befreundeten maritimen Verbänden diesen Prozess.

Beim Thema Einfuhrumsatzsteuer zeigt sich, dass die Problematik nun auch von einer größeren Anzahl von Bundesländern wahrgenommen wird, da das steigende E-Commerce Aufkommen im Konsumentenbereich in der Fläche ankommt. Mit dem Ende der „Ampel“ ist bei der Einführung des „Rotterdamer Modells“ mit weiteren Verzögerungen zu rechnen, bis eine neue Regierung Zeit findet, sich mit diesem Thema zu befassen und sich mit den Ländern abzustimmen.

## Einfuhrumsatzsteuer

Im Juni 2024 haben sich zum Abschluss der Wirtschaftsministerkonferenz die Länder auf Hamburgs Beschlussvorschlag zu einer Vereinfachung der Einfuhrumsatzsteuer verständigt. Das deutsche Verfahren muss verschlankt und verbessert werden, damit die Häfen im



europäischen Vergleich nicht länger hinter den Nachbarländern und -häfen zurückbleiben.

Eine Reform der Einfuhrumsatzsteuer und die Einführung des Verrechnungsmodells („Rotterdam Modell“) werden bereits seit mehr als 20 Jahren von den Verbänden gefordert. Nach Aussage des Bundes werden trotz Einigkeit aller Bundesfinanz- und Wirtschaftsminister einige Jahre gebraucht, bevor mit den endgültigen Arbeiten zur Einführung des Verrechnungsmodells begonnen werden kann. Als Gründe hierfür werden die Komplexität des Verfahrens durch umfangreiche Bund-Länder-Abstimmungen und die begrenzten IT-Ressourcen in den Verwaltungen herangeführt.

Auch die im letzten Jahr verabschiedete Nationale Hafenstrategie der Bundesregierung für die See- und Binnenhäfen enthält u. a. das formulierte Ziel, „einheitliche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene zu schaffen und zu erhalten, insbesondere im Hinblick auf steuerliche Regelungen“. Die Notwendigkeit einer Reformierung der Einfuhrumsatzsteuer ist erkannt und muss von der neuen Bundesregierung in dieser Legislatur in die Umsetzung kommen. Der Wirtschaftsstandort Deutschland ist mehr denn je auf gute Wettbewerbsbedingungen angewiesen. Dazu gehört auch das klare Bekenntnis zur schnellen Umsetzung eines Verrechnungsmodells.

## **Grundsteuer**

Der UVHH beschäftigt sich seit nunmehr rund fünf Jahren mit der Reform der Grundsteuer und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Unternehmen im Hafen. Seit dem 1. Januar 2025 erfolgt die Bemessung der Grundsteuer auf Basis eines neuen Berechnungsmodells. Hamburg hatte sich für das sogenannte Wohnlagemodell entschieden. Die Bewertung der Grundstücke erfolgt ausschließlich anhand der Grundstücks- und Gebäudeflächen. Im Zuge der Neuberechnung hat sich der UVHH intensiv mit dem Hamburger Senat ausgetauscht. Im Ergebnis fanden die spezifischen Besonderheiten im Hafen Berücksichtigung, wie zum Beispiel der im Hafen über Poldergemeinschaften umzusetzende private Hochwasserschutz sowie eine Härtefallregelung bei nachweislichen Nutzungseinschränkungen am Ge-

bäude. Ist der Härtefallantrag einmal positiv beschieden worden, so gilt dieser so lange, bis sich am Sachverhalt etwas ändert. Eine jährliche Überprüfung mit einer Antragswiederholung ist somit nicht nötig. Die Grundsteuerbescheide sind im März 2025 zugestellt worden.

## **Großraum- und Schwertransporte**

Die Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) stehen bereits seit vielen Jahren immer wieder auf der Agenda des UVHH. Eine der Forderungen ist, dass die Hafenunternehmen, die sich auf den Umschlag in diesem Segment spezialisiert haben, auch für diese Stückgüter erreichbar sein müssen. Durch die Vielzahl an Baustellen und sanierungsbedürftiger Brückeninfrastruktur wird dies immer schwieriger. Darüber hinaus stand die Dauer der Antragsbearbeitung immer wieder in der Kritik. Gemeinsam mit anderen Verbänden in Hamburg und auch bundesweit werden diese Themen immer wieder an die Bundes- und Landesregierungen adressiert. Seit Jahrzehnten setzt sich der UVHH für bessere Rahmenbedingungen ein. Einen ersten Schritt zur Vereinfachung des Verfahrens hat die Bundesregierung noch im letzten Jahr beschlossen. Ab Frühjahr 2025 treten folgende Veränderungen in Kraft:

- ▶ Ermöglichung der Mitnahme von teilbarer Ladung bis zu maximal 40 t Gewicht bei GST-Leerfahrten. Damit werden vorhandene Lkw-Kapazitäten besser ausgenutzt und unnötige Leerfahrten eingespart.
- ▶ Einführung eines Richtwerts von zwei Wochen für die Dauer der Antragsbearbeitung durch die zuständigen Behörden bei Bund und Ländern.
- ▶ Flexiblere Regelungen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung. Dadurch soll eine mehrfache Antragstellung bei Ungewissheit über die genauen Maße und Gewichte der Ladung seltener nötig werden.
- ▶ Streichung der Anhörung der Autobahn GmbH des Bundes bei Unterfahrung von Autobahnbrücken. Durch den entfallenden Verfahrensschritt wird die Genehmigungserteilung beschleunigt und die beteiligten Behörden werden entlastet.

- ▶ Vorverlegung des Beginns der Nachtfahrt auf 20 Uhr. Bisher ist für Nachtfahrten der Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr vorgesehen. Durch das größere Zeitfenster sind die Transportunternehmen künftig flexibler in der Durchführung der Transporte.
- ▶ Lockerung der Sprachauflage bei anhörpflichtigen GST. Bisher ist vorgeschrieben, dass entweder der Fahrer oder der Beifahrer des GST sich auf Deutsch verständigen kann. Neben Deutsch wird nun auch Englisch zugelassen.

Der Straßentransport von besonders schweren und großvolumigen Gütern wird aufgrund von Baustellen und abgelasteter Brücken immer schwieriger. Es ist bereits seit längerem formuliertes Ziel, GST im Hauptlauf nach Möglichkeit auf die Wasserstraße oder die Schiene zu verlagern. Damit dies möglich wird, werden konkrete Informationen über jede einzelne GST-Umschlagstelle benötigt. Diese Informationen werden in einer bundesweiten Datenbank hinterlegt. Bislang wurden mehr als 230 GST-Umschlagstellen an Bundeswasserstraßen und in See- und Binnenhäfen identifiziert. Seit Oktober 2024 werden die GST-Umschlagstellen auch in VEMAGS, dem internetbasierten Online-Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte der 16 Bundesländer und des Bundes, dargestellt.

## HNS-Übereinkommen

Das Internationale Übereinkommen von 2010 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen) schafft ein Haftungs- und Entschädigungssystem für Schäden, die durch den Transport gefährlicher und schädlicher Substanzen (Hazardous and Noxious Substances = HNS) auf See entstehen. Primär haftet der Schiffseigentümer. Für den Fall, dass dessen Haftung nicht ausreicht oder der Betrag nicht vom Schiffseigentümer beigestrichen werden kann, wird ein Internationaler HNS-Fonds eingerichtet, der Entschädigungszahlungen leistet. Der Fonds wird durch Beitragszahlungen der Ladungsempfänger finanziert. Die Höhe der Beiträge hängt von der Menge und Art der empfangenen Ladung ab.

In Deutschland sind die beitragspflichtigen Ladungsempfänger nach dem HNS-Gesetz, das an dem Tag in Kraft treten wird, an dem das HNS-Übereinkommen für Deutschland in Kraft tritt, verpflichtet, Art und Menge der empfangenen beitragspflichtigen Ladung dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zu melden, wenn bestimmte Mengenschwellen überschritten werden. Aus den in den Vertragsstaaten gemeldeten Mengen wird der HNS-Fonds dann die einzelnen Beitragspflichten der Ladungsempfänger zum HNS-Fonds errechnen. Im Vorfeld der erwarteten Ratifikation des HNS-Übereinkommens durch Deutschland haben sich ZDS und UVHH gemeinsam gegenüber dem Bundeswirtschaftsministerium dafür eingesetzt, dass Umschlagbetriebe keiner Melde- und Beitragspflicht zum HNS-Fonds unterliegen, weil sie als erste physische „Empfänger“ von HNS-Gut gelten. Der UVHH hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass bei korrekter Auslegung des HNS-Übereinkommens Melde- und Beitragspflichten für die Empfänger laut Frachtvertrag und deren Bevollmächtigte bestehen, nicht aber für Umschlagunternehmen, die als Bevollmächtigte des Verfrachters (Reederei) im Rahmen des Umschlagvertrages handeln und dass dies bei einer korrekten Umwandlung in innerstaatliches Recht zu beachten ist.

## Allianz Sicherer Hafen Hamburg

Im Rahmen der „Allianz Sicherer Hafen Hamburg“ arbeiten Behörden, Transportunternehmen, die Hafenwirtschaft und Verbände weiterhin an der Bekämpfung des Drogenschmuggels im Hamburger Hafen. Dabei werden bestehende Maßnahmen intensiviert und neue Strategien entwickelt. Die Initiative zur Gründung der „Allianz Sicherer Hafen Hamburg“ entstand aus dem Hamburger Hafensicherheitsgipfel und verfolgt das Ziel, einen bedeutenden Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit im Hafen zu leisten. Hierzu hat das neue Hafensicherheitszentrum (HSZ) seine Arbeit aufgenommen. Zu den Aufgaben des HSZ zählen unter anderem eine tagesaktuelle Lagefortschreibung, die Funktion als zentraler Ansprechpartner für die Hafenwirtschaft, die Koordinierung von Informationen und Hinweisen z. B. aus dem anonymen Hinweisportal sowie die Unterstützung der Ermittlungs- und Strafverfolgungsbehörden. Ferner nimmt das HSZ eine ständige Schwachstellenanalyse



*Bei der Bekämpfung des Drogenschmuggels ziehen alle am Transport Beteiligten an einem Strang.*

vor, um erkannte Sicherheitslücken in Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft abzustellen, und führt Präventionsmaßnahmen und Awareness-Kampagnen durch. Der UVHH setzt sich im Rahmen der Allianz insbesondere für den Schutz der Hafenbeschäftigten und für eine weitere Steigerung der Sicherheit bei Transport-, Umschlag- und Logistikprozessen ein.

### **Digitale Containerfreistellung**

Um die Sicherheit im Hafen weiter zu stärken, hat der Hamburger Senat ein Gesetz zur Änderung des Hamburgischen Hafensicherheitsgesetzes vorgelegt, an dessen Inhalt auch der UVHH im Rahmen der Verbändebeteiligung zusammen mit der Innenbehörde gearbeitet hat. Mit dem Gesetzesentwurf wird im Hafensicherheitsgesetz eine Pflicht zur Nutzung der digitalen Containerfrei-

stellung eingeführt, die das PIN-Verfahren ablöst. Durch die Digitalisierung des Freistellungsverfahrens wird die Importabfertigung sicherer gemacht und gleichzeitig ein wirksamer Schutz gegen den Drogenschmuggel aufgebaut. Die Hamburger Innenbehörde hat im Gesetzgebungsverfahren unseren Vorschlag zur gesetzlichen Definition der Anforderungen an den künftigen Betreiber des Systems zur digitalen Containerfreistellung in das Hafensicherheitsgesetz aufgenommen. Ergänzend zum Hafensicherheitsgesetz wird eine Verordnung weitere Details zum neuen digitalen Freistellungsverfahren regeln. Der UVHH setzt sich dafür ein, dass durch die Einführung der digitalen Containerfreistellung die Hafensicherheit erhöht und gleichzeitig die Effizienz der Containerfreistellungsprozesse optimiert wird. Da diese Maßnahme der öffentlichen Sicherheit dient, sollte sich der Staat auch an den Kosten beteiligen, so wie dies in anderen europäischen Häfen der Fall ist.

**FÜNF**

---

# UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT



# UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT

## Umweltpartnerschaft Hamburg

Die Umweltpartnerschaft Hamburg ist ein Kooperationsbündnis zwischen dem Senat der Stadt Hamburg und der Hamburger Wirtschaft. Sie fördert freiwillige Maßnahmen zum Umweltschutz in den Hamburger Betrieben. Als einer der Träger der Umweltpartnerschaft setzt sich der Unternehmensverband Hafen Hamburg insbesondere dafür ein, dass im Hamburger Hafen umfassende Maßnahmen zum betrieblichen Umweltschutz und zur Klimafolgenanpassung entwickelt und umgesetzt werden. Darüber hinaus tritt der UVHH dafür ein, dass private Investitionen, die zur Energiewende, zum

Klimaschutz oder zur Klimaanpassung beitragen, deutlich erleichtert und schneller genehmigt werden. Das gemeinsame Ziel ist es, wirtschaftliche und ökologische Effekte besser miteinander zu vereinen und den Hamburger Hafen als Vorreiter im Bereich der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes weiter zu stärken.

## Hamburger Energie Scouts

Als einer der Träger der Hamburger Umweltpartnerschaft ist der UVHH auch als Mitglied der Jury für die Wahl der Hamburger „Energie-Scouts“ tätig. Bei der von



*Übergabe eines vollelektrischen  
Reachstackers im Hamburger Hafen.*

der Handelskammer Hamburg moderierten Wettbewerb, der inzwischen auch bundesweit von allen Industrie- und Handelskammern jährlich durchgeführt wird, stellen Auszubildende aus verschiedenen Unternehmen ihre Projekte zur betrieblichen Energie- und Kosteneinsparung vor. Die Gewinner des Hamburger Wettbewerbs qualifizieren sich für den Bundeswettbewerb der Energie-Scouts in Berlin.

## Grüne Hafengespräche

In der Veranstaltungsreihe „Grüne Hafengespräche“ haben sich die Vertreter der Hafen- und Transportwirtschaft

mit der Grünen Bürgerschaftsfraktion über Zukunftsthemen des Hamburger Hafens ausgetauscht. So wurde z. B. unter dem Titel „Innovationshafen 2040“ mit den Mitgliedern der Hamburger Bürgerschaft und dem Maritimen Koordinator der Bundesregierung die wichtige Rolle der Seehäfen für die Energiewende erörtert. Mit der Veranstaltung zum Thema Energiehäfen der Zukunft endeten für die Wahlperiode 2020-2025 die Grünen Hafengespräche. Der UVHH hat in insgesamt neun Diskussionsrunden die Interessen der Hamburger Hafenwirtschaft in die Gespräche eingebracht und sich insbesondere für Genehmigungserleichterungen und Investitionssicherheit durch vorfristig verlängerte Mietverträge eingesetzt.





## Naturschutzgebiet Vollhöfner Weiden

Anfang 2025 hat der UVHH im Rahmen der Verbändebeteiligung eine Stellungnahme zum Entwurf der Verordnung über das Naturschutzgebiet Vollhöfner Weiden gegenüber der Hamburger Umweltbehörde abgegeben. Der Koalitionsvertrag der 22. Legislatur sieht vor, dass die Flächen der Vollhöfner Weiden in Altenwerder-West nicht für eine Hafennutzung in Anspruch genommen werden. Stattdessen sollen andere Flächen in entsprechender Größe für die Hafennutzung aktiviert werden, z. B. die bislang hafenwirtschaftlich nicht genutzten Flächen nördlich und westlich des Containerterminals

Altenwerder (nördlich bis zum Altenwerder Hauptdeich, westlich bis zur A7). Unberührt bleiben die Flächen der Kirche St. Gertrud und des angrenzenden Friedhofs. Laut Koalitionsvertrag sollen die Flächen der Vollhöfner Weiden aus dem Hafengebiet herausgenommen und unter Naturschutz gestellt werden, sobald Flächen in entsprechender Größe im Bereich des Containerterminals Altenwerder oder an anderer Stelle für eine hafenwirtschaftliche Nutzung aktiviert wurden. Der UVHH hat die Einhaltung dieser Zusage aus dem Koalitionsvertrag eingefordert und setzt sich dafür ein, dass die Nichtnutzung der Vollhöfner Weiden durch andere entsprechend große Flächen angemessen kompensiert wird.



*Seeschiffe sind aufgrund ihrer Transportkapazität ein umweltfreundliches Transportmittel.*

---

# SECHS

## TARIFPOLITIK

## Lohntarifvertrag Hafenarbeiter/-innen

Nach fünf von Streiks begleiteten Lohnrunden schlossen ver.di und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) am 6. September 2024 einen Lohntarifvertrag über 14 Monate ab, der zum 31. Juli 2025 kündbar ist.

- ▶ Die Grundstundenlöhne wurden ab dem 1. Oktober 2024 tabellenwirksam um 1,66 Euro angehoben.
- ▶ Für die Beschäftigten in den A- und B-Betrieben wurde eine Inflationsausgleichsprämie von 1.700 Euro vereinbart, für die Beschäftigten in den C-Betrieben von 1.000 Euro.
- ▶ Die Zuschläge wurden ab 1. Oktober 2024 angehoben.
- ▶ Das Urlaubsgeld wurde ab 1. Januar 2025 in allen Stufen um 430 Euro erhöht.
- ▶ Die A-Zulage wurde ab dem 1. Oktober 2024 um 1.054 Euro auf 3.784 Euro abgesenkt, die B-Zulage entfiel. Die Absenkung ging anteilig in der Lohn-erhöhung auf.
- ▶ Der Inflationsausgleich für beschäftigungsgesicherte C-Betriebe wurde auf einen Wert von 2,4 Prozent festgelegt.

## Rahmentarifvertrag Hafenarbeiter/-innen

Ver.di hat § 6 des Rahmentarifvertrags, der die Flexibilisierung der Arbeitszeit regelt, gesondert zum 30. April 2024 ohne Nachwirkung gekündigt. Am 23. Januar 2025 haben ver.di und ZDS ein Tarifgespräch zur weiteren

Prozessgestaltung, möglichen tariflichen Inhalten sowie einer anzustrebenden Übergangsregelung geführt.

Die Tarifparteien haben sich auf einen zweitägigen Auftaktworkshop im April 2025 verständigt, auf dem eine Standortbestimmung zu Anforderungen und Bedarfen der einzelnen Umschlagsegmente vorgenommen werden soll. Darüber hinaus soll in diesem Rahmen festgelegt werden, für welche konkreten Themen die Tarifparteien anschließende Verhandlungen vorbereiten.

Auf dieser Grundlage hat der ZDS zunächst drei Arbeitsgruppen (Container, Automobile, konventioneller Bereich) gebildet, die im Hinblick auf die thematische Einbindung, notwendige Differenzierung unter dem Dach des Flächentarifvertrages sowie konkrete Informationsgewinnung auf die Mitglieder des sozialpolitischen Ausschusses zugekommen sind.

Schließlich hat die Verhandlungskommission angesichts der gebotenen Weiterentwicklung der Unternehmen gegenüber ver.di eine verlässliche Übergangsregelung eingefordert.

Die Bundestarifkommission ver.dis hat beschlossen, dass sich die Tarifparteien mit der Fortentwicklung des Rahmentarifvertrags befassen können.

## Sonderbestimmungen über die Einführung eines Arbeitszeitkontos für Hafenarbeiter/-innen

Die Kündigung des § 6 des Rahmentarifvertrags betrifft auch die Sonderbestimmungen über die Einführung eines Arbeitszeitkontos für Hafenarbeiter/-innen, die mit der Kündigung entfallen sind.



*Hafenbesichtigung mit der Vorsitzenden der Bundesagentur für Arbeit, der Hamburger Wirtschaftssenatorin und dem UVHH-Präsidium*

### **Gehaltstarifvertrag für kaufmännische und technische Angestellte, Lohnstarifvertrag Logistik**

Der Hamburger Landesbezirk von ver.di und der UVHH haben im Juni 2024 vereinbart, dass die Ergebnisse der Tarifverhandlungen für die Hafenarbeiter zwischen dem ZDS und ver.di auf die kaufmännischen (einschließlich Auszubildende) und technischen Angestellten sowie auf den Bereich Logistik übertragen werden. Für die verschiedenen Tarifbereiche wurden entsprechende Tarifverträge vereinbart.

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

2023 kündigte ver.di den Tarifvertrag für die Lasch- und Stauereiunternehmen und forderte die vollständige Aufhebung des Tarifvertrags ohne Nachwirkung.

Im Juni 2024 fanden Tarifverhandlungen statt. Die Tarifvertragsparteien waren sich einig, dass der Tarifvertrag

nachwirkt. Ver.di hat einen Tarifvertrag vorgeschlagen, der inhaltsgleich mit den allgemeinen Sonderbestimmungen war und vom UVHH abgelehnt wurde. Der UVHH hat Arbeitsgruppen zur Frage der Ausgestaltung der Berichtspflicht sowie zur inhaltlichen Fortentwicklung des Tarifvertrags vorgeschlagen und hierfür Terminvorschläge unterbreitet. Hierauf ist ver.di bisher nicht eingegangen. Anfang September 2024 wurden die Hamburger Lasch- und Stauereiunternehmen mit einem Streik überzogen. Die Tarifparteien beabsichtigen weiterhin, den Tarifvertrag für die Lasch- und Stauereiunternehmen zu überarbeiten.

### **27/40 Arbeitszeitmodell bei technischen Angestellten**

Der Versuch des UVHH, eine Vergütungsregelung für technische Angestellte im 27/40-Arbeitszeitmodell zu entwickeln, ist an der Weigerung ver.dis gescheitert.

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





*In der Funktion als Arbeitgeberorganisation gehört der Abschluss von Tarifverträgen zu den wichtigen und laufenden Arbeiten des UVHH.*



# MEILENSTEINE UND BESONDERE EREIGNISSE



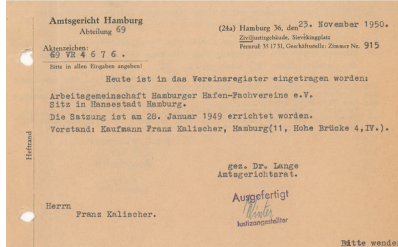
## 75-jähriges Jubiläum

### Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

Der Grundstein für den Unternehmensverband Hafen Hamburg wurde bereits 1874 gelegt. In diesem Jahr wurde die erste namentlich erwähnte hafenspezifische Organisation, der Verein Hamburg-Altonaer Ewerführerbaase e. V., ins Leben gerufen. Weitere Fachvereine folgten, wie z. B. die bis heute noch aktiven Vereine „Verein Hamburgischer Quartiersleute von 1886“ oder der „Verein Hamburger Stauer von 1886“.

Während des Dritten Reiches wurden alle Wirtschaftsorganisationen in Deutschland zwangsvereinigt. Die bis dahin zahlreich nebeneinander existierenden hafenspezifischen Organisationen wurden im Jahr 1935 per Verordnung unter dem Namen „Arbeitsgemeinschaft Hamburger Hafen-Fachvereine“ zusammengeführt.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die „Arbeitsgemeinschaft der Hamburger Hafen-Fachvereine“ neu gegründet, dieses Mal auf Wunsch der Einzelvereine. Die Eintragung der wiedergegründeten Arbeitsgemeinschaft in das Vereinsregister erfolgte am 23. November 1950.



**1950**  
Eintragung ins  
Vereinsregister



**1968**  
Anlauf des ersten  
Containerschiffs



**1970–1974**  
Bau der  
Köhlbrandbrücke



**1975**  
Gründung eines  
Fortbildungszentrums  
im Hafen



**2002**  
Inbetriebnahme des  
Containerterminals  
Altenwerder



**2005**  
Gründung der  
Hamburg Port  
Authority



**2013**  
Freizonenaufhebung



**2022**  
Abschluss der 9. Fahr-  
rinnenanpassung

## 1950–1970

---

- ▶ **23.11.1950** Eintragung Vereinsregister
- ▶ **1959** Einweihung Hafenhaus Mattentwiete 2
- ▶ **1961** Senat erlässt Gesetz über die Erweiterung des Hamburger Hafens
- ▶ **1968** Am 31. Mai 1968 wurde am Burchardkai mit der „American Lancer“ das erste Vollcontainerschiff in Hamburg abgefertigt.
- ▶ **1968** erhielt die Arbeitsgemeinschaft der Hamburger Hafen-Fachvereine seine bis heute bestehende Struktur und gleichzeitig den Namen „Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V. (UVHH)“
- ▶ **1970** Verabschiedung einer neuen Hafenordnung, um den Wettbewerb zwischen den Unternehmen im Hafen zu fördern

## 1991–2010

---

- ▶ **1997** Pläne für HafenCity veröffentlicht „Der Hafen nimmt, der Hafen gibt“: Speicherstadt für Altenwerder
- ▶ **8. Elbvertiefung 1999** fertiggestellt
- ▶ **2002** Inbetriebnahme Container Terminal Altenwerder (CTA)
- ▶ **2003** Speicherstadt und das Gebiet der HafenCity werden aus dem Hafengebiet entlassen
- ▶ **2005** Gründung der Hamburg Port Authority AöR (HPA)
- ▶ **2009** Gründung des Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC)

## 1971–1990

---

- ▶ **1973** Verkehrsfreigabe Kattwyk-Hubbrücke für den Straßen- und Bahnverkehr
- ▶ **1974** Eröffnung Köhlbrandbrücke
- ▶ **1975** UVHH gründet zusammen mit weiteren Stakeholdern das Fortbildungszentrum Hafen Hamburg e. V.
- ▶ **1982** Hafenerweiterungsgesetz wird beschlossen
- ▶ **1985** Ausgliederung Verkaufsförderung aus dem UVHH (Hafen Hamburg Verkaufsförderung und Werbung e. V.)
- ▶ **1989** Öffnung der Mauer, Zitat UVHH-Präsident Helmut Kern: „Der Hafen wird seine historische Position als Zentralhafen für Mitteleuropa zurückgewinnen.“

## 2011–heute

---

- ▶ **2013** Aufhebung der Freizone im Hamburger Hafen
- ▶ **2016/2017** Verkehrsfreigabe der Retheklappbrücken für den Straßen- und Bahnverkehr
- ▶ **2017** LOI zwischen FHH, UVHH und IVH zur Vereinbarkeit von Wohnen und Hafenwirtschaft auf dem Kleinen Grasbrook
- ▶ **2020** Inbetriebnahme der neuen Kattwyk-Bahnbrücke
- ▶ **2022** vorläufiger Abschluss der 9. Fahrrinnenanpassung
- ▶ **2024** Senatsbeschluss über den Bau einer neuen Köhlbrandbrücke
- ▶ **2025** 75 Jahre UVHH, 75 Jahre GHB-Gesetz, 90 Jahre Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m.b.H. (GHB)



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

## *Präsidium*

**Präsident:**

Rainer Fabian

**Vizepräsidenten/in:**

Michael Blach

Jaana Kleinschmit von Lengefeld

Susanne Neiro

Torben Seebold

**Geschäftsführendes****Präsidiumsmitglied:**

Norman Zurke

## *Sozial- politischer Ausschuss*

**Vorsitzender:**

Torben Seebold

**Mitglieder:**

Michael Beyer

Mathias Dylewicz

Jaana Kleinschmit von Lengefeld

Martin Pieper

Dr. Cornelius Polter

Matthias Reichel

Arno Schirmacher

Sven Gura

Norman Zurke

## *Hafenrat*

**Vorsitzender:**

Thomas Friede

**Mitglieder:**

Helge Behrend

Michael Beyer

Thomas D. Cotterell

Mathias Dylewicz

Tom Eckelmann

Klaus Ehlers

Sven Gura

Jens Gutsch

Horst Hagel

Jens Hansen

Jes-Christian Hansen

Jochen Kemme

Jan Heiko Köhlbrandt

Marco Leopold

Peter Lindenau

Hans Oestmann

Martin Pieper

Marco Schmitt

Sven Sörensen

Derek Stafford

Ben Thurnwald

Angela Titzrath

Hartmut Wolberg

Thomas Wolnewitsch

## *Geschäftsstelle*

**Hauptgeschäftsführer:**

Norman Zurke

**Stellvertretende****Geschäftsführerin:**

Ina Illing

**Mitarbeiter/in:**

Dr. Peter Hesse

Knut Heykena

Matthias Reichel

Carola Witt

*Stand: März 2025*

## **Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.**

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

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

### **Herausgeber**

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

### **Design**

Andy Lindemann, Straub&Straub GmbH

### **Fotos (alphabetisch)**

Boatmen®/Neumann, MMS Marine Marketing Service GmbH /  
YPS – Yacht Photo Service – Seite 47  
Carlos Kella – Seite 7  
C. Steinweg – Seite 41  
HADAG – Seite 26  
Ina Illing/UVHH – Seite 8, 13, 21, 23, 31, 35, 39, 42/43  
Märtens Consult /UVHH – Seite 27, 29, 33  
WSV – Seite 25

Seite 48 in Reihenfolge der Bilder: UVHH, HHLA/Gustav Werbeck,  
dpa Picture Alliance GmbH, ma-co, HHLA, UVHH,  
Hauptzollamt Hafen Hamburg, WSV

Irrtümer vorbehalten.







**Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.**

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

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