

UVHH-Positionspapier
zur
Hamburger
Hafen- und Verkehrspolitik

Z
U
K
U
N
F
T

H
A
F
E
N

INHALTSVERZEICHNIS

Über den UVHH	3
Faktenblatt HAFEN HAMBURG	4
Erhalt von wichtigen Gewerbe- und Hafenumflächen	5
Rolle und Aufgaben der Hamburg Port Authority	8
Bessere Baustellen-Koordinierung ist notwendig	9
Der Hafen braucht A26-Ost und Köhlbrandquerung!	10
Stückgutumschlag sichert Arbeitsplätze	11
Der Hafen verknüpft umweltfreundliche Transportkette	12
LNG als Alternativkraftstoff	13
Stärkung der Hafen- und Binnenschifffahrt	15
Der Hafen ist keine Eventfläche	16
Bundespolitische Themen	17
Impressum	20



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 100 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 Hafenschiffsverkehrsverband Hamburg e.V. sowie zahlreiche gewerbespezifische Fachsparten vereint.



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 Flüssiglادung. **Mehr als 100 Liniendienste** verbinden Hamburg mit **über 1.000 Seehäfen** in 178 Ländern weltweit. Der Hamburger Hafen ist **Europas größter Eisenbahn-Hafen** mit mehr als **2.000 Verbindungen pro Woche**. Täglich verlassen über 200 Züge mit rund 5.000 Waggons den Hafen.

Umschlagsresultate 2019



Containerumschlag

9.258.000 TEU + 6,1 %

Der Gütertransport ins Hafenhinterland erfolgt zu **49,4 % mit der Bahn**, 41,4 % mit dem Lkw und 9,2 % mit dem Binnenschiff.

Eine aktuelle Studie des Bundesverkehrsministeriums bestätigt die hohe gesamtwirtschaftliche Bedeutung der deutschen Häfen für die Bundesrepublik Deutschland.

Auswirkungen der erweiterten hafenabhängigen Wirtschaft: 521.000 Beschäftigte / 62 Mrd. Euro Umsatz / 25,6 Mrd. Euro Wertschöpfung

Rund die **Hälfte aller** in den deutschen Seehäfen **umgeschlagenen Güter** laufen über den **Hamburger Hafen**. Somit ist die Beschäftigungswirkung und die volkswirtschaftliche **Bedeutung des Hamburger Hafens** für Hamburg, die Metropolregion und für die gesamte deutsche Volkswirtschaft als **besonders groß** zu bewerten.



Der Hafen Hamburg ist das größte und auch das wichtigste Gewerbegebiet in Hamburg. Der Hafen ist Arbeitgeber für rund 130.000 Menschen und generiert rund 900 Mio. Euro Steuereinnahmen pro Jahr. 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.

Mittlerer Freihafen/Steinwerder Süd

Für die Fläche im Mittleren Freihafen/Steinwerder Süd wurden bereits im Jahr 2009 ein Markterkundungsverfahren und im Jahr 2016 ein Ideenwettbewerb durchgeführt, bei dem unter anderem auch Konzepte von UVHH-Mitgliedsunternehmen prämiert wurden. Aktuell ist nach wie vor unklar, welche Nutzungen auf dieser attraktiven Hafefläche 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 Entkoppelung von Herrichtung der Fläche und Ausschreibung eines Nutzungskonzeptes wird von der Hafenwirtschaft kritisiert, da die Gefahr besteht, dass die Hamburg Port Authority (HPA) die Kosten für die öffentliche Hafinfrastruktur auf den Nutzer übertragen wird. Die Hafeflächen müssen nach dem bewährten Modell hergestellt und verpachtet werden, damit im Hafen ein einheitliches Level-Playing-Field sichergestellt ist.

Position: Der UVHH fordert, dass eine Flächenherrichtung nach der bestehenden Systematik erfolgen muss, wonach die Stadt für die öffentliche Infrastruktur zuständig ist und anschließend die vorbereiteten Flächen an Unternehmen vermietet.

Kleiner Grasbrook

Der UVHH hat nach langwierigen Verhandlungen mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) im August 2017 einen Letter of Intent (LoI) bezüglich der künftigen Nutzung der bisher vom Überseezentrum genutzten Flächen unterzeichnet.

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

Auf den bisherigen Flächen des Überseezentrums sollen Wohnungen gebaut werden, die durch einen nördlichen und südlichen Lärmriegel von Emissionen durch den Verkehr und durch den Hafen abgeschirmt werden. Ende 2019 haben Senat und Bürgerschaft die rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Kleinen Grasbrooks beschlossen. Ansässige und zukünftige Unternehmen erhalten am Kleinen Grasbrook eine langfristige Standort- und Zukunftsperspektive.

Position: Der UVHH erwartet, dass die vereinbarten Rahmenbedingungen sowohl für die Unikafläche (HHLA) als auch für die weiteren umliegenden Betriebe umgesetzt werden. Diese sehen neben einer Verlängerung der Mietverträge für die Unternehmen auch keinerlei betriebliche Einschränkungen aufgrund der auf dem Überseezentrum geplanten Wohnbebauung durch Lärm- und andere Emissionen vor.

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 plant die IBA Hamburg GmbH mehrere große Wohnbauprojekte in Hamburg-Wilhelmsburg: Spreehafenviertel, Elbinselquartier und Wilhelmsburger Rathausviertel und weiter südlich der Mengestraße die Neubauprojekte Georg-Wilhelm-Höfe und Inselparkquartier. Im Rahmen der Planung müssen auch Geruchsmissionen bei der Aufstellung von Bebauungsplänen berücksichtigt werden. Bereits ein im Jahr 2008 erstelltes TÜV-Gutachten kommt für den Bereich westlich der B4/75 zu dem Schluss: „Nach GIRL wäre damit die Ansiedlung von neuer Wohnbebauung auf keiner der begangenen Flächen möglich.“ Eine weitere Rasterbegehung im Jahr 2016 bestätigt das Ergebnis, dass die Richtwerte nach der Geruchsmissionsrichtlinie (GIRL) überschritten werden.

Allerdings hält die Stadt weiterhin an den Wohnbauprojekten fest. Aus diesem Grund und um bereits im Vorfeld Konflikte zu vermeiden, beabsichtigt die Stadt, einen Geruchsminderungsplan aufzustellen, durch den nach Aussage der Behörde für Umwelt

und Energie auch der Bestands- und Entwicklungsschutz für die Unternehmen sichergestellt werden soll. Hierfür ließ die Stadt weitere Gutachten erstellen, um feststellen zu lassen, welche Unternehmen für welche Geruchsemissionen verantwortlich sind. Der Geruchsminderungsplan - der ursprünglich bis September 2019 fertig sein sollte - liegt noch nicht vor. Es ist allerdings davon auszugehen, dass eine Geruchsminderung nur durch veränderte Produktionsprozesse oder durch neue technische Anlagen erreicht werden kann.

Position: Der UVHH fordert, dass die heranrückende Wohnbebauung nicht zu Lasten der bereits seit vielen Jahrzehnten ansässigen Unternehmen gehen darf. Die Bestandsnutzungen müssen die Rahmenbedingungen gegenüber neuen städtebaulichen Planungen in unmittelbarer Nachbarschaft vorgeben. Sollten technische oder bauliche Veränderungen zur Geruchsminderung 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.



Der Kernaufgabe der Hamburg Port Authority (HPA) muss in der Unterhaltung und im Ausbau der Hafeninfrastuktur 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. Insbesondere die geplante Zuordnung der Hafenbahn zum kommerziellen Bereich der HPA schwächt aus Sicht der Hafenwirtschaft den Hafen als Europas größten Eisenbahnhafen.

Eine Erweiterung des Aufgabenspektrums der HPA sollte nur unter der Maßgabe erfolgen, dass die HPA sich nicht in den Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Unternehmen begibt und nicht marktsteuernd in verschiedene Prozesse eingreift.

Die im Rahmen der Umstrukturierung des Hafenmanagements durchgeführten Anpassungen bei den bestehenden Finanzierungsmodalitäten dürfen nicht dazu führen, dass Infrastrukturkosten auf die im Hafen ansässigen Unternehmen über höhere Mieten und Pachten sowie Gebühren und Entgelte abgewälzt werden. Bereits heute zählt der Hamburger Hafen im internationalen Vergleich zu einem der teuersten Hafenstandorte in Europa. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens ist ein permanentes Benchmarking dringend erforderlich.

Position: 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.



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 Verkehrsknoten, wie der Finckenwerder Knoten, nur eingeschränkt zur Verfügung stehen, wird die Abwicklung des Straßengüterverkehrs vor große Herausforderungen gestellt.

Deshalb weist der UVHH immer wieder darauf hin, dass aufgrund fehlender Ausweichstrecken eine Koordinierung von Baumaßnahmen zwischen der HPA, dem LSBG, den Bezirken, der Autobahn GmbH Nord, Leitungsträgern und der Polizei dringend notwendig ist, um die Situation insbesondere für den Hafenverkehr nicht zusätzlich zu verschärfen. Mit der Einrichtung einer Stabsstelle für eine Verkehrs- und Baustellenkoordination in Hamburg und der Gründung der Autobahn GmbH Nord für Autobahn-Bauprojekte in Hamburg und Schleswig-Holstein sowie später für das nördliche Niedersachsen ist ein erster Schritt getan, um die zuständigkeitsübergreifende Koordinierung zu verbessern. Die mit der Gründung der Autobahn GmbH Nord veränderten Zuständigkeiten in Hamburg dürfen nicht zu Lasten der Baustellen-Koordinierung gehen.

In der vom Hamburger Senat im Dezember 2018 verabschiedeten Drucksache 21/15573 „Verkehrsflussoptimierung durch verbesserte Koordinierung“ wurden alle Problemfelder erkannt. Nun gilt es die 24 konkreten Einzelmaßnahmen auch umzusetzen.

Position: Der UVHH setzt sich seit vielen Jahren für eine bessere Koordinierung der geplanten Baumaßnahmen und eine Bauzeitverkürzung ein. Einbezogen werden müssen neben Bundesautobahnen und Bundesstraßen auch wichtige und stark frequentierte Bezirksstraßen. Die Umsetzung der Drucksache 21/15573 „Verkehrsflussoptimierung durch verbesserte Koordinierung“ ist aus Sicht der Hafenwirtschaft der richtige Weg, der aber auch konsequent gegangen werden muss.

Der Hafen braucht A26-Ost und Köhlbrandquerung!



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.

Neben dem wichtigen Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz bündelt die A26-Ost den weiträumigen Hafenverkehr. Durch drei Anschlussstellen werden die Erreichbarkeit sowie die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens deutlich verbessert. Gleichzeitig werden die innerstädtischen Quartiere von Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen entlastet.

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. Dafür wird eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur gebraucht. Die DEGES prognostiziert für die A26-Ost eine Auslastung in Höhe von bis zu 60.000 Fahrzeugen pro Tag mit einem LKW-Anteil von über 25 Prozent.

Die Köhlbrandbrücke bzw. die neue Köhlbrandquerung ist die kürzeste Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Hafengebiet und ist für eine effiziente Abwicklung der hafeninternen Verkehre und Prozesse erforderlich. Damit erfüllt sie verkehrlich eine andere Funktion als die A26-Ost.

Position: Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist mit der A26-Ost eine weitere Querung neben der Haupthafenroute über den Köhlbrand dringend erforderlich. Neben der Schiene und Wasserstraße leistet das Bundesfernstraßennetz einen wesentlichen Beitrag zur bedarfsgerechten und leistungsfähigen Abwicklung der Güterverkehre.



Für den Universalhafen Hamburg ist der Umschlag von Schwergut und Projektladung von hoher Bedeutung, da es sich dabei um ein sehr wertschöpfungsintensives Geschäft handelt. Dieses Segment weist mit mehr als sechs Arbeitsplätzen pro 1.000 Tonnen die höchste direkte Beschäftigungswirkung im Hamburger Hafen auf. 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 Schwertgütern zum Hafen Hamburg 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.

Position: Es ist Aufgabe des Staates die Verkehrsinfrastruktur derart instand zu setzen, dass auf den deutschen Straßen und Flüssen Großraum- und Schwertransporte möglich sind. Der UVHH fordert, dass bundesweit spezielle Schwerlast-Haupttrouten, 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 Korridor-Lösungen im Autobahnnetz ohne Einschränkungen, Clustierung von Fahrzeugen und Ladung, Zulassung unterschiedlicher Sattelzugmaschinen, Anhörungsfreigrenzen und Einsatz von Verwaltungshelfern sind weiter anzugehen.



Die Umweltbilanz des Seetransportes ist wesentlich günstiger als die des Luft-, Straßen- und Schienenverkehrs. Mit 3 Gramm CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer ist das Seeschiff das umweltfreundlichste Transportmittel. Vorteilhaft wirkt sich zudem die rund 110 km tiefe zentraleuropäische Binnenlage des Hamburger Hafens aus, wodurch tausende Lkw-Fahrten vermieden werden.

Da die Umweltverträglichkeit des Gütertransports jedoch nicht von einem Verkehrsträger, sondern von der Gesamtbilanz der Transportkette abhängt, ist es ein wesentliches umweltpolitisches Ziel der Hamburger Hafenbetriebe, die gesamte Transportkette ökologisch zu gestalten. Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) koordiniert und steuert die Schiffsanläufe. Durch eine effiziente Zulaufsteuerung werden der Treibstoffverbrauch und damit letztlich auch Emissionen weiter reduziert.

In Europas größtem Eisenbahn-Hafen werden seit 2015 mehr Transporte auf der Schiene durchgeführt als mit dem Lkw. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 49,4 Prozent der Güter per Bahn, 41,4 Prozent per Lkw und 9,2 Prozent per Binnenschiff abgefertigt. Im Container-Fernverkehr entfallen mehr als 70 Prozent der Transportmenge auf die umweltfreundliche Schiene.

Die Hamburger Hafenwirtschaft ist nachhaltig, modern und innovativ. Sie stellt sich nicht nur neuen Herausforderungen, sondern ist auch bei neuen Technologien führend. Die Hafenbetriebe leisten durch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen einen entscheidenden Beitrag zur Reduzierung des Energie-, Flächen- und Ressourcenverbrauches. Dies führt zu einer Einsparung von mehr als 71 Mio. kWh Energie pro Jahr und zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von knapp 100.000 t pro Jahr. Nicht zuletzt ist der UVHH seit 2007 Träger der UmweltPartnerschaft Hamburg und viele Unternehmen im Hafen sind UmweltPartner.

Position: Aufgrund der innerstädtischen Lage des Hafens ist sich die Hafenwirtschaft ihrer gesamtgesellschaftlichen Verantwortung sehr bewusst. Die Unternehmen stehen vor der großen Herausforderung, ihren Beitrag zum Klima- und Umweltschutz zu leisten bei gleichzeitig zunehmendem internationalen Wettbewerb. Klima- und Umweltschutzmaßnahmen gibt es nicht zum Nulltarif. Dafür brauchen die Unternehmen Planungssicherheit und wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven am Standort Hamburg.



In der Schifffahrt nimmt die Nutzung von Liquefied Natural Gas (LNG) als schadstoffärmere Alternative zum herkömmlichen Kraftstoff wie Schweröl und Schiffsdiesel sukzessive zu. Auch Hamburg wird in zunehmenden Maße von Schiffen angelaufen, die diesen Kraftstoff nutzen. Hierfür muss jedoch sichergestellt werden, dass auch im Hamburger Hafen Schiffe mit diesem Kraftstoff betankt werden können.

In Deutschland gibt es aktuell noch kein LNG-Terminal, sondern die Versorgung erfolgt über benachbarte Staaten – wie Belgien, Niederlande oder andere europäische Staaten. An mehreren Standorten in Deutschland wird derzeit die Errichtung eines LNG-Terminals geprüft. Am weitesten fortgeschritten sind die Planungen im schleswig-holsteinischen Hafen Brunsbüttel. Dort könnte das erste LNG-Terminal in Deutschland im Jahr 2022/2023 in Betrieb gehen. Damit wäre eine LNG-Versorgung des Hamburger Hafens per Schiff sichergestellt.

Position: Seit diesem Jahr setzen Reedereien Containerschiffe ein, die zu 100 Prozent mit LNG betrieben werden. Auch der Hamburger Hafen muss sich auf die zunehmende Nachfrage nach LNG vorbereiten. Damit eine ship-to-ship Betankung mit LNG erfolgen kann, ist hierfür eine behördliche Genehmigung erforderlich.

Der UVHH empfiehlt, dass HPA und die zuständige Behörde für Umwelt und Energie, frühzeitig die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für eine ship-to-ship-Betankung schaffen.



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 Preissensibilität des Transportmarktes. Dies sorgt für eine vermeidbare Veränderung der Ladungsströme, da eine Analyse über die Summe der Belastungen in der Regel nicht vorgenommen wird.

Position: 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.



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.

Position: 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.



Für die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens ist die Erreichbarkeit aller Hafenbetriebe eine unabdingbare Voraussetzung. Diese ist bereits heute durch diverse Baustellen eingeschränkt. Die schwierige verkehrliche Situation wird mit der Durchführung von Großveranstaltungen im Hafen noch verschärft. Aus unserem Mitgliederkreis erreichen uns zunehmend Beschwerden, dass diese zu Problemen im Betriebsablauf führen. Durch die zeitweise Sperrung von Straßen der Haupthafenroute kommt es zu Behinderungen im Hafenzu- und -ablauf. Zudem erreichen die Beschäftigten ihren Arbeitsplatz nur über Umwege, da die Sperrungen zeitgleich zum Schichtwechsel bei den Unternehmen erfolgen.

Vor diesem Hintergrund wird die Durchführung von Großveranstaltungen im Hamburger Hafen, wie beispielsweise Fahrradsternfahrten, die Cycloclassics und den Köhlbrandbrückenlauf kritisch gesehen. Aus unserer Sicht ist der Hafen, in dem rund um die Uhr Güter umgeschlagen und transportiert werden, für Veranstaltungen jeglicher Art denkbar ungeeignet. Dies gilt insbesondere für die Haupthafenroute, die mit ihrem direkten Anschluss an die A7 für den reibungslosen Zu- und Abfluss des Hafenverkehrs unentbehrlich ist.

Position: Der UVHH fordert, dass bei der Genehmigung von Großveranstaltungen mit Auswirkungen auf die Verkehrsabläufe die Interessen des Wirtschaftsverkehrs stärker berücksichtigt werden. Grundsätzlich ist zu prüfen, ob diese Veranstaltungen nicht außerhalb des Hafengebietes stattfinden können.



Grundsteuer

Der Bundesrat hat das Gesetzespaket zur Grundsteuerreform beschlossen. Damit tritt das Gesetz zum 1. Januar 2020 in Kraft. Die tatsächliche Grundsteuererhebung nach neuer Gesetzeslage wird ab dem Jahr 2025 erfolgen. Hamburg wird in diesem Zusammenhang prüfen, ob ein eigenes Grundsteuermodell Anwendung finden kann und soll. Grundlage dafür ist die mit dem Gesetzespaket verabschiedete und im Grundgesetz verankerte Öffnungsklausel, mit der die Länder eigene Regeln erlassen können.

Position: 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 Hafenumunternehmen bzw. der Hamburg Port Authority führen.

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.

Position: Bund und Länder müssen schnellstmöglich die akuten Wettbewerbsnachteile der deutschen Wirtschaft bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer beseitigen. Die Einfuhrumsatzsteuer sollte nicht bereits zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten sein, sondern – wie in Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie 2006/112/EG ausdrücklich vorgesehen – bei der Umsatzsteuer-Voranmeldung direkt verrechnet werden können.

EEG-Umlage

Der Bezug von Landstrom durch See- und Binnenschiffe muss wirtschaftlicher werden, damit er sich in der Praxis gegen die fossile Bordstromerzeugung durchsetzen kann. Hierzu müssen möglichst viele Kostenkomponenten des Landstrompreises nachhaltig reduziert werden. Die EEG-Umlage zur Deckung der Kosten des nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz vergüteten Stroms und die Netzentgelte sind die Kostenbestandteile am Strompreis, bei denen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit von Landstrom angesetzt werden kann.

Position: Der UVHH begrüßt daher die am 10. Oktober 2019 vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und den Küstenländern unterzeichnete Absichtserklärung zur Begrenzung der EEG-Umlage auf 20 Prozent, zur Einführung gesonderter Netzentgelte auf Tagespreisbasis und zur Förderung von Landstromversorgungsanlagen in deutschen Häfen im Umfang von 140 Mio. EUR im Haushaltsjahr 2020. Da die EEG-Umlage im Jahr 2020 von zurzeit 6,405 ct/kWh auf 6,756 ct/kWh steigen wird, fordert der UVHH eine zügige Umsetzung der obigen Neuregelungen zur Förderung der Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen.

Planungsbeschleunigung

Die Bundesregierung hat den Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich erarbeitet, mit dem unter anderem eine neue materielle Präklusionsregelung eingeführt und die Genehmigungsverfahren für Ersatzneubauten im Straßen- und Schienenbereich verschlankt werden sollen. Des Weiteren wurde ein Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich vorgelegt, der vorsieht, dass ausgewählte Verkehrsinfrastrukturprojekte durch Maßnahmengesetze statt durch behördlichen Verwaltungsakt genehmigt werden können.

Position: 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. Außerhalb des Verkehrsbereiches hält der UVHH eine Beschleunigung von Infrastrukturprojekten vor allem bei Windkraftanlagen für dringend erforderlich. Hier muss im Blick behalten werden, dass der weitere Ausbau der Windkraft für das Erreichen der dritten Phase der Energiewende (100%-Anteil erneuerbare Energien im nationalen Bruttostrommix) unverzichtbar ist.

Der UVHH fordert in diesem Zusammenhang, die Bürgerakzeptanz von Windkraftanlagen nicht durch pauschale Abstandsregelungen, sondern durch obligatorische finanzielle Beteiligungsmodelle für Anwohner im Nahbereich von Windkraftanlagen zu fördern.

GIRL/TA Luft

Die Geruchsimmisions-Richtlinie (GIRL) gibt Immissionswerte bei der Geruchsbelastung vor, die nicht überschritten werden sollen, was unter anderem im Rahmen der Bauleitplanung für neue Wohngebiete geprüft wird. Bei bereits bestehender Wohnbebauung schützt die GIRL die Anwohner vor zu hohen Geruchsbelastungen, bei geplanter Wohnbebauung soll sie verhindern, dass die Wohnbebauung zu nah an einen Geruchsemittenten heranrückt. In beiden Fällen verfolgt die GIRL mit ihrem einheitlichen Beurteilungssystem den Zweck, eventuelle Konfliktsituationen erst gar nicht entstehen zu lassen. Die GIRL soll zukünftig Bestandteil der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) werden, um die Übersichtlichkeit und Rechtssicherheit bei Genehmigungsverfahren zu verbessern. In Hamburg erlangt die GIRL insbesondere Bedeutung für die Bebauungspläne der neuen Wilhelmsburger Wohngebiete, bei denen auch die von Hafenunternehmen ausgehenden Geruchsemissionen geprüft werden. Der UVHH begleitet diesen Prozess im Rahmen der von der Stadt Hamburg beabsichtigten Geruchsminderungsplanung und unterstützt die von der Geruchsminderungsplanung betroffenen Unternehmen.

Position: Der UVHH fordert, dass neben der Behörde für Umwelt und Energie auch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation den Prozess in allen Phasen begleitet, dass die rechtlichen Vorgaben der GIRL in Hamburg in bundeseinheitlicher Weise Anwendung finden und dass die betroffenen Unternehmen von der Stadt bei betrieblichen Maßnahmen zur Geruchsminderung aktiv unterstützt und gefördert werden.



UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V.

Geschäftsstelle

Norman Zurke

Ina Luderer

Knut Heykena

Matthias Reichel

Dr. Peter Hesse

Steffi Peltzer

Kontakt

Mattentwiete 2

20457 Hamburg

Telefon 040 / 37 89 09-0

Telefax 040 / 37 89 09-70

E-Mail info@uvhh.de

Internet www.uvhh.de

Präsidium

Gunther Bonz (Präsident)

Ulfert Cornelius

Rainer Fabian

Jens Hansen

Holger Jungerberg

Jaana Kleinschmit v. Lengefeld

Norman Zurke (Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied)