

STANDPUNKTE

# HAMBURG 2040

## ZUKUNFTSPLAN HAFEN

## Inhaltsverzeichnis

<b>Executive Summary</b>	<b>3</b>
<b>Vorwort</b>	<b>6</b>
<b>I. Bedeutung des Hamburger Hafens</b>	<b>7</b>
<b>II. Externe Rahmenbedingungen</b>	<b>8</b>
<b>III. Der Hamburger Hafen im Wettbewerb: SWOT-Analyse</b>	<b>9</b>
<b>IV. Forderungen zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens</b>	<b>14</b>
<b>V. Anhang</b>	<b>20</b>
Anhang 1: Flächenentwicklung	20
Anhang 2: Checkliste relevanter Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Metropolregion Hamburg	40
Anhang 3: Übersicht der Wasserstoffprojekte in Norddeutschland	40

## Executive Summary

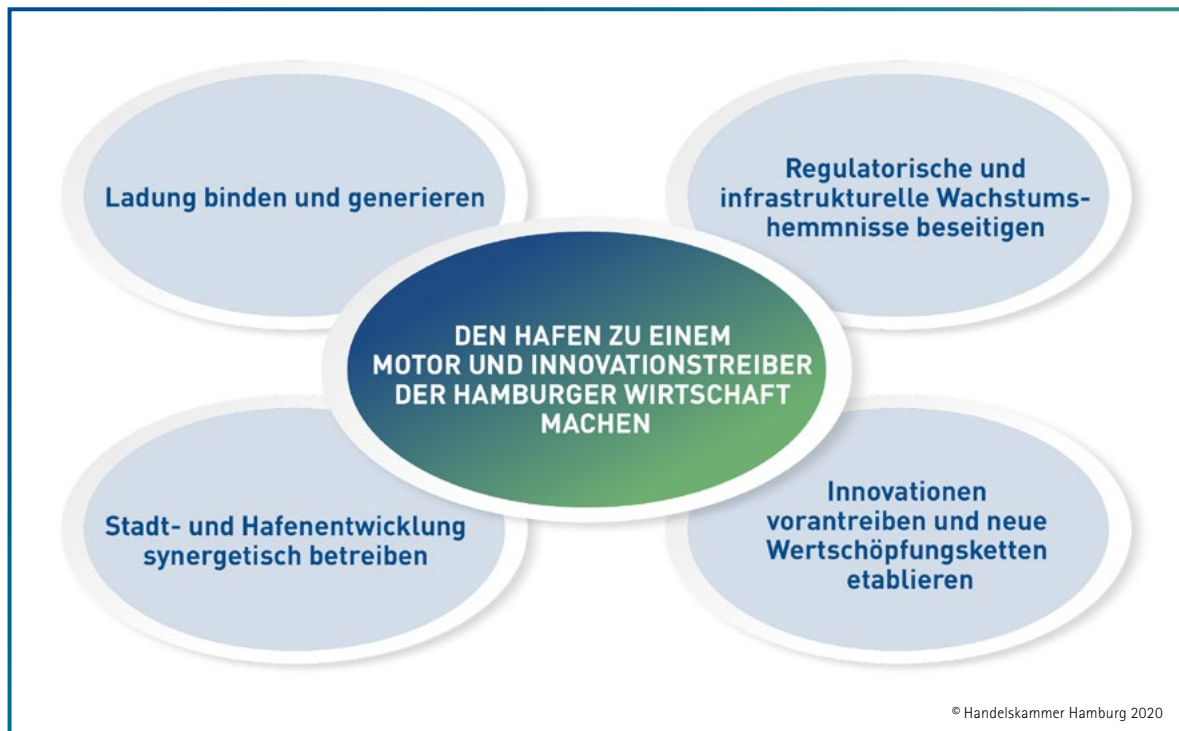
Der Hamburger Hafen ist Knotenpunkt eines weltweiten Transportnetzes, das interkontinentale Bewegungen von Gütern und Zwischengütern und damit einen Teil der Globalisierung erst möglich macht. Dabei ist auch der Hafen selbst ständig in Bewegung und muss sich kontinuierlich den sich ändernden Rahmenbedingungen anpassen. Die fortschreitende weltweite Arbeitsteilung, der sich daraus ergebende Wandel der Wirtschaftsbeziehungen, die Digitalisierung und die wachsenden Herausforderungen angesichts endlicher Ressourcen und des Klimawandels: Das sind die Transmissionsriemen dieser rasanten Entwicklung in den letzten beiden Dekaden. Die lange Zeit enormen Steigerungsraten des Welthandels, insbesondere nach dem Fall des Eisernen Vorhangs sowie der Öffnung Chinas, haben für den Hamburger Hafen eine Komfortzone geschaffen. Dabei sind die notwendigen Weichenstellungen für die Zukunft zu sehr aus dem Fokus der Politik geraten. Das Ergebnis: Hamburg hat bei der Umschlagentwicklung in den letzten zehn Jahren im Vergleich zu den großen Konkurrenten Antwerpen und Rotterdam deutlich verloren.

Das Netz der weltweiten Handelsströme wird aufgrund aktueller Handelsvereinbarungen, zum Beispiel durch das neue Handelsabkommen im asiatisch-pazifischen Raum RCEP, und aufgrund globaler Handelsstreitigkeiten weiterhin einem permanenten Wandel unterworfen sein. Für Hamburg und den Hafen gibt es eine zusätzliche Herausforderung: Mit dem Bau neuer transalpiner Bahnverbindungen wird seine traditionell starke Stellung als Bahnhofen für Südosteuropa künftig immer stärker herausgefordert. Zudem gerät der Hafen durch die Veränderung der Schiffgrößen in der Containerschifffahrt und das infrastrukturelle Aufrüsten einiger Ostseehäfen als Transshipment-Hafen für die Ostsee zunehmend unter Druck.

Auf der Habenseite steht, dass Hamburg mit der festen Fehmarnbeltquerung ab 2030 zur südlichsten Stadt Skandinaviens wird. Ein weiterer Pluspunkt ist Hamburgs geografische Nähe zu den Windkraftanlagen in der Nordsee, die durch den Klimawandel und den Fokus auf erneuerbare Energien immer mehr an Bedeutung gewinnen. Wenn Hamburg schließlich die Chancen nutzt, innovative und nachhaltige Industrien im Hafengebiet anzusiedeln, und die Möglichkeiten der Digitalisierung, zum Beispiel im Bereich autonomer Systeme und Mobilität konsequent ausschöpft, dann wird der Hamburger Hafen auch in Zukunft seine Rolle als tragende Säule der wirtschaftlichen Entwicklung Hamburgs behaupten können. Denn neben seiner Funktion als Warenumsschlagplatz ist der Hafen vor allem der entscheidende Standortfaktor für einen großen Teil der Hamburger Wirtschaft.

Auf der Grundlage einer SWOT-Analyse soll dieses Papier aufzeigen, wie der Hamburger Hafen zum Motor und Innovationstreiber für die wirtschaftliche Entwicklung Hamburgs und für ganz Norddeutschland ausgebaut werden kann. Um dieses Ziel zu erreichen, werden vier zentrale Handlungsfelder definiert, die jeweils mit konkreten Forderungen unterlegt sind. Für eine erfolgreiche Zukunft des Hafens müssen diese Punkte in den neuen Hafenentwicklungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg einfließen. Über die jüngst veröffentlichte Umschlagprognose der Hamburg Port Authority hinaus sollte diesem Plan eine umfassende, von einem international ansässigen Institut zeitnah erstellte Potenzialanalyse zugrunde liegen, die auch ein Benchmarking der Erfolgsfaktoren anderer Häfen enthält.

Abbildung 1: Ziele für den Hafen Hamburg 2021–2040



## 1. Regulatorische und infrastrukturelle Wachstumshemmnisse beseitigen

Regulatorische und infrastrukturelle Standortfaktoren sind die Kernfaktoren für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Sie bestimmen maßgeblich seine Stellung im internationalen Standortwettbewerb. Notwendige Maßnahmen zur Stärkung sind:

- Umfassenden Ausbau der Infrastruktur im und um den Hafen vorantreiben
- Kerngeschäft der Hamburg Port Authority (HPA) bedarfsgerecht finanzieren
- Wassertiefen im gesamten Hafengebiet und im Zulauf dauerhaft sicherstellen
- Hinterlandanbindungen konsequent ausbauen und Trassenpreise wettbewerbsfähig halten
- Verwaltungsprozesse vereinfachen und digitalisieren; Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie Bauphasen beschleunigen; Investitionsmittel verstetigen
- EU-Vorgaben pragmatisch und wirtschaftsfreundlich umsetzen
- Verrechnungsmodell bei der Einfuhrumsatzsteuer zeitnah einführen

## 2. Ladung binden und generieren

Die Lage des Hamburger Hafens im Herzen einer fünf Millionen Einwohner zählenden Metropolregion mit einer starken industriellen Basis ist ein großer Standortvorteil. Generieren und Sichern von Umschlag darf aber kein Selbstzweck sein, sondern muss der Steigerung von Wertschöpfung in Hamburg, der Metropolregion und ganz Norddeutschland dienen. Notwendige Maßnahmen dafür sind:

- Ansiedlungskampagne für hafenauffine Industrie- und Logistikunternehmen in Hamburg sowie für die Unterelberegion durchführen; Hafenkooperation entlang der Unterelbe intensivieren
- Industrielle Nutzung im Hafen durch entsprechende Flächenentwicklung und Projekte gezielt stärken
- Weitere Terminalbeteiligungen („Dedicated Terminals“) ermöglichen, wo dies unter Berücksichtigung knapper Liegeplatzkapazitäten dem Ziel der Ladungsbindung und -generierung dient
- Norddeutsche Seehäfen gemeinsam vermarkten; Marketingbudgets im Vergleich zu den Westhäfen wettbewerbsfähig gestalten
- Preisliche Wettbewerbsfähigkeit verbessern; privaten Wettbewerb stärken

### 3. Innovationen vorantreiben und neue Wertschöpfungsketten etablieren

Der Hamburger Hafen muss als Innovationstreiber für die Industrieentwicklung positioniert werden. Dabei müssen die relevanten Trends des 21. Jahrhunderts und die Herausforderungen des Klimawandels angemessen berücksichtigt werden. Es muss Raum für entsprechende unternehmerische Aktivitäten (z. B. 3-D-Druck, Biotechnologie oder Wasserstoff) geschaffen werden. Notwendige Maßnahmen sind:

- Projekte für Träger und Antriebe erneuerbarer Energien in norddeutscher Kooperation initiieren und vorantreiben
- Digitalisierung von Hafenunternehmen insbesondere über den Breitband- und 5-G-Ausbau fördern und dabei Cybersicherheit gewährleisten
- Unternehmen und Start-ups aus neuen Branchen, beispielsweise aus dem Bereich neue Materialien auf Basis nachwachsender Rohstoffe und Nanotechnologie, im Hafen oder am Hafenrand ansiedeln
- Hamburger Netzwerk für autonome Systeme und autonome Mobilität aufbauen; Hamburg zur Modellstadt für autonome Systeme machen
- Kreuzschifffahrtsstandort als Impulsgeber für alternative Schiffsantriebe und Landstrom sowie als Wertschöpfungsquelle in Hamburg erhalten und stärken
- Erfolg des Hafens anhand eines Hafen-Wertschöpfungsindex messen

### 4. Stadt- und Hafenentwicklung synergetisch betreiben

Die Lage des Hafens inmitten einer Metropole hat zahlreiche Vorteile, birgt allerdings auch Herausforderungen – insbesondere durch Nutzungskonflikte mit der unmittelbar angrenzenden Wohnbevölkerung. Eine Weiterentwicklung des Hafens muss jedoch nicht im Gegensatz zu einer erfolgreichen Stadtentwicklung stehen. Notwendige Maßnahmen sind:

- Den neuen, von der Stadt Hamburg geplanten Stadtteil Grasbrook konsequent zum Innovationsquartier mit internationaler Magnetwirkung für hochinnovative Unternehmen und qualifizierte Fachkräfte entwickeln
- Immissionsschutzrechtliche Einschränkungen angrenzender Hafenbetriebe verhindern
- Hafенbetriebe, die trotz bestmöglicher Maßnahmen nicht geschützt werden können, müssen alternative Flächen ohne wirtschaftliche Nachteile bekommen
- Neue Industriequartiere auch entlang der Unterelbe entwickeln
- Hafenerweiterungsgebiet Moorburg zu einem Energie- und Klimahafen entwickeln

## Vorwort

Häfen sind die Dreh- und Angelpunkte der Welthandelsströme und damit der Globalisierung. Der Hamburger Hafen als großer Seehafen ist dabei tragender Teil dieses Transportnetzes, das globale Bewegungen von Gütern und Vorprodukten ermöglicht. Gleichzeitig befindet sich der Hamburger Hafen selbst ständig im Wandel. Die fortschreitende weltweite Arbeitsteilung, die daraus resultierenden Effekte auf Handels- und Wirtschaftsbeziehungen, technologische Entwicklungen und Innovationen sowie wachsenden Herausforderungen angesichts endlicher Ressourcen und des Klimawandels – das sind zentrale Transmissionsriemen dieser Entwicklung. Die lange Zeit rasante Steigerung des Welthandels hat für den Hamburger Hafen allerdings eine Komfortzone geschaffen. Dadurch sind die notwendigen Weichenstellungen für die Zukunft zum Teil aus dem Blick der Politiker geraten. Die Folge: Im Vergleich zu den großen Konkurrenzhäfen Antwerpen und Rotterdam hat Hamburg seit der Finanzkrise 2008/2009 spürbar Marktanteile verloren.

Die Weltwirtschaft unterliegt derzeit einem neuen, gravierenden Umwälzungsprozess: Der weiterhin schwellende Handelsstreit zwischen China und den USA, der Austritt Großbritanniens aus der EU, das neue Handelsabkommen im asiatisch-pazifischen Raum RCEP, die Bemühungen Chinas um die Neue Seidenstraße – all dies wird dazu führen, dass sich das Netz der weltweiten Handelsströme weiter verändert. Durch das Wachstum der Schiffgrößen in der Containerschifffahrt und das infrastrukturelle Aufrüsten einiger Ostseehäfen steht Hamburg als Transshipment-Hafen für die Ostsee zusätzlich unter Druck. Schließlich wird mit den neuen transalpinen Bahnverbindungen Hamburgs starke Stellung als Bahnhafen für Südosteuropa zukünftig nachhaltig herausgefordert. Was Mut macht: Die Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe ist auf der Zielgeraden. Die feste Fehmarnbeltquerung kommt, ab 2030 wird Hamburg zur südlichsten Stadt Skandinaviens mit attraktiver Hinterlandanbindung bis nach Schweden. Mit der durch den Klimawandel getriebenen Fokussierung auf die erneuerbaren Energien kann Hamburg seine geografische Nähe zu den Windkraftanlagen der Nordsee als Trumpf ausspielen. Außerdem hat die Stadt die Möglichkeit, auch innovative und

nachhaltige Industrien im Hafengebiet anzusiedeln und die Digitalisierung zum Beispiel im Bereich autonomer Systeme und Mobilität zu nutzen. Der Hafen könnte Innovationsmotor und Treiber der industriellen Entwicklung Hamburgs werden. Mit dem vorliegenden Papier wollen wir aufzeigen, wie der Hamburger Hafen im Sinne der von der Handelskammer initiierten „Hamburg 2040“-Strategie in die Zukunft geführt und zum Impulsgeber für die Entwicklung von Zukunftsindustrien in Hamburg und ganz Norddeutschland werden kann. Hierfür sind herausragende Konzepte und gezielte Investitionen in die Infrastruktur notwendig. Zugleich müssen Räume und Impulse für Innovationen geschaffen werden. Das unmittelbare Hafengebiet, aber auch die umliegenden Quartiere bieten den geeigneten Nährboden dafür. Projekte der Stadtentwicklung und der Ausbau des Hafens müssen dabei kein Gegensatz sein. Wichtig ist es, dass die Wachstumsbedingungen aller Unternehmen deutlich verbessert werden und zahlreiche neue Arbeitsplätze für die wachsende Bevölkerung entstehen. Wenn die genannten Herausforderungen angenommen werden, sind wir überzeugt: Der Hafen bleibt ein Herzstück der Hamburger Wirtschaft.

Um die Handlungsstrategie in diesem Standpunkt Papier erfolgreich umzusetzen, bedarf es der engen Kooperation mit dem Hamburger Senat. Dessen neuem Hafenentwicklungsplan 2040 sollte eine unabhängige Potenzialanalyse vorangestellt werden, die auch als Einstieg für eine Diskussion mit den Stakeholdern des Hafens dient. Die Handelskammer bietet sich hierbei gern als Impulsgeber und fachlicher Sparringspartner an.

Handelskammer Hamburg



Prof. Norbert Aust  
Präses



Dr. Malte Heyne  
Hauptgeschäftsführer

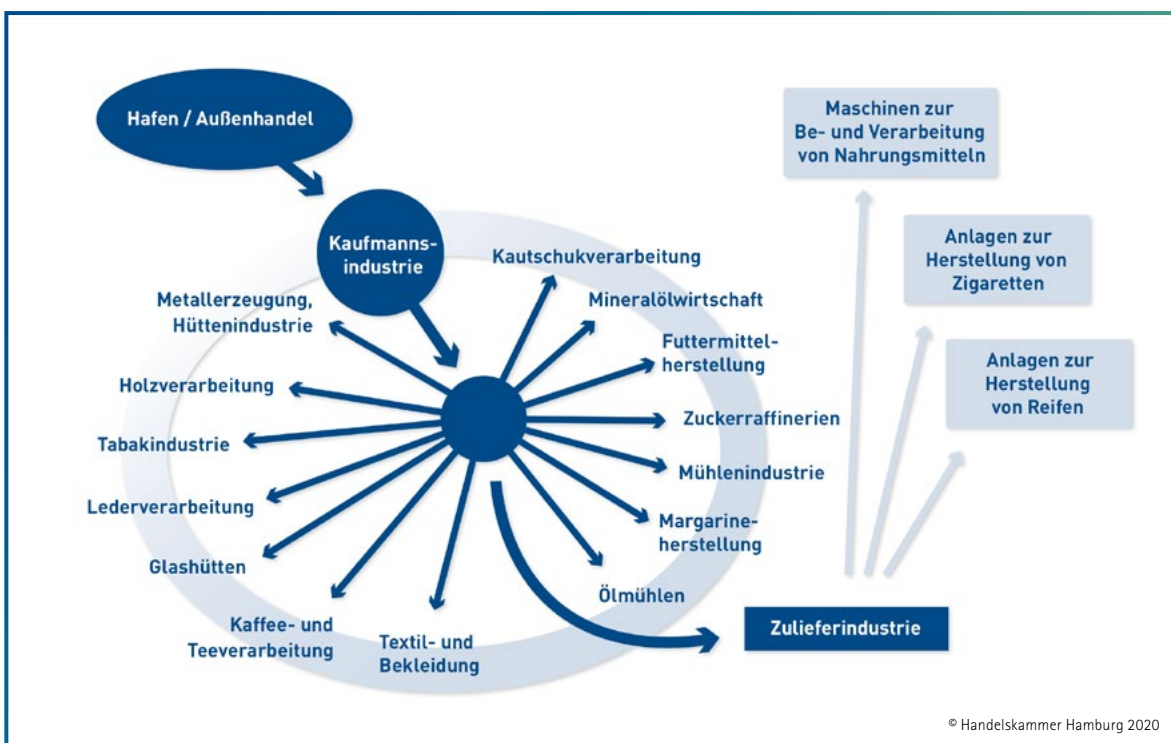
## I. Bedeutung des Hamburger Hafens

Der Hafen war im 19. Jahrhundert eine entscheidende Ursache für den Aufstieg der Stadt und ist bis heute tragende Säule für den gesamten Wirtschaftsstandort. Als Tor zur Welt prägt er Hamburg zudem seit Jahrhunderten als weltoffene und multikulturelle Hansestadt. Neben seiner Funktion als Warenumschlagplatz ist der Hafen vor allem der entscheidende Standortfaktor für einen großen Teil der Hamburger Wirtschaft – von der Industrie über die Logistikbranche bis hin zum Tourismus. So finden sich im Hafengebiet und weit darüber hinaus zahlreiche hafenaffine Industriebetriebe. Zu nennen sind hier zum Beispiel die Grundstoff- und Schwer-

industrie, deren Rohstoffe, Vor- und Endprodukte per Schiff transportiert werden. Auch die Chemie- und Energiebranche ist im Hafengebiet ansässig, das in seiner Heterogenität und gegenseitigen Abhängigkeit einem Ökosystem gleicht (s. Abbildung 2).

Darüber hinaus kommt dem Hamburger Hafen auch für die Exportnation Deutschland eine Schlüsselrolle zu: Denn mehr als 90 Prozent der weltweit gehandelten Güter werden über den Seeweg transportiert. Welche Leistungen die deutschen Seehäfen hierbei für die gesamte deutsche Volkswirtschaft erbringen, hat die IHK Nord in

**Abbildung 2: Impulsgeber für die Industrie in Hamburg**

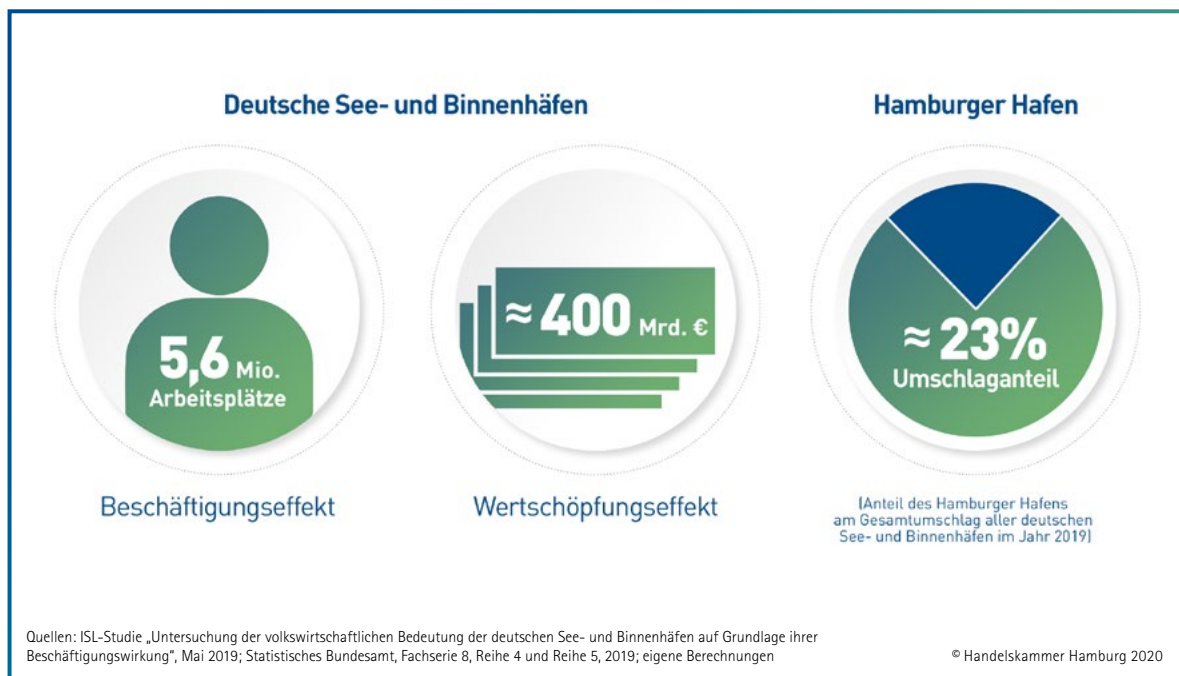


In Anlehnung an P. Cordes/Dr. M. Kuckartz, „Hamburgs Industrie im Wandel“, Handelskammer Hamburg (Hrsg.), 2000, S. 42

einer Sonderauswertung der Seeverkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Oktober 2015 ermittelt. So werden rund zwei Drittel des deutschen seewärtigen Außenhandels über die deutschen Seehäfen abgewickelt. In der Studie wurde dabei ein wertmäßiges Volumen von 359 Milliarden Euro ermittelt sowie eine deutliche Steigerung bis 2030 vorausgesagt. Wie stark die Abhängigkeit der außenhandelsorientierten Industrie von den deutschen Häfen ist, zeigt auch eine im Auftrag des BMVI federführend durch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erstellte Studie, deren Hauptergebnisse in Abbildung 3 dargestellt sind (linke Box). Die ISL-Studie gibt einen Überblick über wirtschaftliche Effekte der deutschen Häfen und kommt zu dem Schluss, dass die

Hafenwirtschaft Arbeitsplätze in der hafenabhängigen Industrie auch weit über die Hafenstandorte hinaus sichert. Zusammen mit den direkt umschlagabhängig Beschäftigten und jenen der erweiterten Hafenwirtschaft sowie weiteren indirekten Beschäftigungseffekten werden insgesamt bis zu 5,6 Millionen Arbeitsplätze und ein Wertschöpfungseffekt von bis zu 400 Milliarden Euro ermittelt. Ein nicht unerheblicher Teil davon geht auf das Konto von Deutschlands größtem Seehafen Hamburg. So beläuft sich der Anteil Hamburgs am gesamten deutschen Seegüterumschlag auf rund 40 Prozent. Bezieht man zusätzlich den Umschlag der deutschen Binnenhäfen mit ein, beläuft sich der Anteil Hamburgs immer noch auf rund 23 Prozent.

**Abbildung 3: Hafenabhängige Beschäftigung und Wertschöpfung / Umschlaganteil Hafen Hamburg**



## II. Externe Rahmenbedingungen

Der Transport von Gütern und Vorprodukten ist die Grundlage für die internationale Arbeitsteilung, von der Deutschland und ganz besonders Hamburg enorm profitieren. Globale Handelskonflikte und protektionistische Tendenzen wirken sich daher sowohl auf die wirtschaftliche Entwicklung als auch auf das Transportwachstum negativ aus. Der Handelsstreit zwischen China und den USA, der Austritt Großbritanniens aus der EU, das neue Handelsabkommen im asiatisch-pazifischen Raum (RCEP), die Bemühungen Chinas um die Neue Seidenstraße – all dies wird dazu führen, dass die weltweiten Handelsströme weiterhin regelmäßigen Veränderungen

unterliegen. Derzeit überlagern die Auswirkungen der Coronapandemie jedoch alle anderen globalen Entwicklungen. Die in Deutschland und bei den meisten Handelspartnern notwendig gewordenen Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung – vor allem die Lockdowns in China und Deutschland – ließen den Containerumschlag im Hamburger Hafen in den drei ersten Quartalen 2020 um minus 9,9 Prozent einbrechen, wobei besonders die eingeschränkte Industrieproduktion im Frühjahr tiefe Spuren hinterließ. Weniger hart wurden die Westhäfen getroffen (Rotterdam -4,7 %, Antwerpen -0,1 %), was zu einer weiteren Verschiebung der Marktanteile führt.



Insgesamt haben sich die internationalen Logistikketten aber trotz widrigster Bedingungen als relativ robust erwiesen. Dank einer vergleichsweise guten Entwicklung zum Jahresende 2020 erweisen sich Hafen und Logistik mithin als Stütze der Hamburger Wirtschaft.

Mit Blick auf die protektionistischen Tendenzen großer Volkswirtschaften zeigt die Coronakrise sehr deutlich, wie wichtig ein reibungsloser Welthandel für die Versorgung mit Gütern des Alltagsbedarfs sowie aktuell vor allem mit lebenswichtigen Medikamenten und medizinischer Schutzausrüstung ist. Insbesondere bei Letzteren gibt es Überlegungen, durch eine teilweise Rückverlagerung der Produktion ins Inland internationale Abhängigkeiten zu reduzieren. Die Diskussion um damit einhergehende Kostensteigerungen veranschaulicht jedoch sehr gut, warum sich eine internationale Arbeitsteilung – mit der Konzentration einzelner Länder auf ihre jeweiligen komparativen Vorteile – so sehr etabliert hat. Ein generelles Zurückschrauben der Globalisierung hätte erhebliche negative Wohlfahrtseffekte. Dies gilt besonders für Deutschland, dessen hoher Lebensstandard zu einem großen Teil auf seiner starken internationalen Verflechtung („Exportweltmeister“) basiert. In einzelnen Bereichen könnte sich allerdings durch technologische Entwicklungen wie den 3-D-Druck eine Regionalisierung von Lieferketten ergeben. Eine politisch motivierte Deglobalisierung – zum Beispiel durch die beschriebenen Handelskonflikte – muss allerdings in Hinblick auf die damit verbundenen Wohlfahrtseinbußen verhindert werden.

Die digitale Disruption hat zusammen mit Industrie 4.0, 3-D-Druck und Dekarbonisierung das Potenzial, die Lieferketten der Zukunft nachhaltig zu verändern. Diese Entwicklungen stellen für Hafen- und Industriestandorte eine enorme Herausforderung dar, bieten zugleich aber auch große Chancen, um durch geeignete Weichenstellungen zukunftsfähige Wachstumspfade einzuschlagen.

### III. Der Hamburger Hafen im Wettbewerb: SWOT-Analyse

#### a) Stärken

Der Hamburger Hafen punktet mit seinen gut ausgebauten Hinterlandanbindungen und einem hohen Bahnanteil im Modal Split von rund 50 Prozent. Mit mehr als 1 300 wöchentlichen Güterzug-Verbindungen ist Hamburg der größte Bahnhof Europas. Die Hamburger Hafenbahn bietet mit ihrem rund 300 Kilometer umfassenden Gleisnetz Zugang zu allen Terminals und

Industriebetrieben im Hafen. Im Jahr 2019 wurden mit der Hafenbahn insgesamt rund 48 Millionen Tonnen Güter transportiert. Im abgestimmten Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsträgern Straße und Binnenschiff wird eine flexible und effiziente Abwicklung der Hinterlandverkehre gewährleistet. Die Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist im Vergleich zu den Westhäfen im Transshipment-Bereich ein strategischer Vorteil – der im Zuge der erfolgten Elbvertiefung noch stärker genutzt werden kann. Digitale Lösungen wie das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) gewährleisten eine optimierte Verkehrssteuerung der Schifffahrt im Zu- und Ablauf des Hafens. Darüber hinaus hat Hamburg relativ wenige Streiktage und damit verbundene Einschränkungen im Betrieb zu verzeichnen.

Die geografische Lage des Hamburger Hafens ermöglicht den Transport per Seeschiff ohne zusätzlichen Umschlag bis tief ins Binnenland. In der Kombination des energieeffizientesten Verkehrsmittels Seeschiff (bezogen auf das Transportvolumen) mit dem hohen Anteil des besonders umweltfreundlichen Verkehrsträgers Bahn im Hinterlandverkehr ist der Hamburger Hafen schon heute sehr klimaschonend aufgestellt. Zugleich treiben innovative mittelständische Unternehmen die Energiewende durch konkrete Maßnahmen, wie den Einsatz von Bio-CNG oder Lkw-Umrüstungen auf Wasserstoffantrieb, auch im Straßengütertransport voran.

Die Lage des Hamburger Hafens im Zentrum einer prosperierenden, 1,9 Millionen Einwohner zählenden Großstadt sowie einer 5 Millionen Einwohner umfassenden Metropolregion führt zu einem relativ hohen Anteil lokaler Ladung (LoCo-Quote) von rund 30 Prozent. Dies stellt einen stabilisierenden Faktor für den Gesamtumschlag dar.

#### b) Schwächen

Trotz der großen Vorzüge krankt der Hamburger Hafen bereits seit einem Jahrzehnt an einer Wachstumsschwäche bei der Umschlagentwicklung. Gemäß einer aktuellen Prognose im Auftrag der Hamburg Port Authority wird der Containerumschlag bis Mitte der 2030er-Jahre maximal auf rund 14 Millionen TEU – und damit deutlich weniger als noch vor wenigen Jahren vorhergesagt – steigen. Die Wettbewerbshäfen Antwerpen und Rotterdam, aber auch andere Konkurrenzhäfen etwa im Mittelmeerraum entwickeln sich deutlich dynamischer. Hervorzuheben ist der Hafen Piräus, dessen Containerumschlag sich nach dem Einstieg der China Ocean Shipping Company (Cosco) von 667 000 TEU im Jahr 2009 auf 5,6 Millionen TEU in 2019 vervielfachte. Mit dem

Ziel, Piräus als Brückenkopf im Asien-Europa-Verkehr zu etablieren, hat Cosco dort Hunderte Millionen Euro in Ausbau und Modernisierung des Hafens investiert und die Ladung im gleichen Zuge mitgebracht. Abbildung 4 stellt die Entwicklung des Containerumschlags im Hamburger Hafen im Vergleich zu den restlichen Top-20-EU-Häfen dar – darunter auch Mittelmeer- und Ostseehäfen.

Die wachsenden Schiffgrößen in der Containerschifffahrt und das infrastrukturelle Aufrüsten einiger Ostseehäfen (Danzig, St. Petersburg) führen dazu, dass Hamburg als Transshipment-Hafen für die Ostsee auf erstarkende Wettbewerber trifft. Heute fahren nicht mehr nur von Hamburg und anderen Häfen der Nordrange beladene Feederschiffe in die Ostsee, sondern auch große Containerschiffe direkt von den weltweiten Haupttrouten. Wegen der langen Revierfahrt auf der tideabhängigen Elbe und dem für diese Schiffe zu kleinen Nord-Ostsee-Kanal geht Hamburg beim weiteren Ausbau dieser Verbindungen teilweise leer aus. Auch bei der Wassertiefeninstandhaltung spielt die Besonderheit des tideabhängigen Flusses eine große Rolle. Während die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe planmäßig bis Ende 2021 abgeschlossen sein wird, sind in den letzten Jahren die Klagen über Mindertiefen in den Hafenbecken lauter geworden. Für die Schlickentsorgung gibt es mit der Ablagerungsstelle vor Neßsand („Kreislaufbagger“) und der in ihrer Kapazität beschränkten Tonne E3 in der Nordsee aktuell nur wenig nachhaltige und sehr teure Lösungen.

Im Vergleich zu den konkurrierenden Häfen sind weitere Schwächen Hamburgs zu konstatieren: Dazu zählt eine unübersichtliche und teils ungünstige Kostenstruktur für Hafenanläufe. So fällt etwa gegenüber dem beim Containerumschlag führenden europäischen Hafen Rotterdam auf, dass die lange Revierfahrt auf der Elbe mit höheren Lotskosten verbunden ist, auch wenn dies auf der anderen Seite mit deutlich niedrigeren Kosten für den Landtransport einhergeht. Zum anderen macht sich eine im Schnitt geringere Produktivität angesichts relativ hoher Arbeitskosten bei den Umschlagkosten bemerkbar. Je Move fallen unabhängigen Erhebungen zufolge mehr als 30 Prozent höhere Umschlagkosten als in Rotterdam oder Antwerpen an. Eine Hamburger Besonderheit stellen zudem die sogenannten Tonnage Dues als Abgabe für die Liegeplatznutzung am Terminal dar, welche direkt an die Terminalbetreiber entrichtet werden müssen. In Antwerpen und Rotterdam wird diese Gebühr nicht explizit erhoben, sondern ist Teil des von den jeweiligen Hafenverwaltungen für die Nutzung der Hafeninfrastruktur erhobenen Hafengelds.

Hinzu kommen lediglich langsame Fortschritte bei der Optimierung von Verwaltungsprozessen im Hafen. Das betrifft unter anderem die Einrichtung eines One-Stop-Shops für Zoll, Veterinär- und Einfuhramt sowie gegebenenfalls weitere Behörden, die nach aktuellen Aussagen nicht vor 2025 umgesetzt sein wird. Bremsende Wirkung haben überdies unklare Behördenzuständigkeiten, lange Genehmigungsverfahren, ein hoher Investiti-

**Abbildung 4: Umschlagentwicklung Hamburgs im Vergleich zu den restlichen Top-20-EU-Häfen**



onsbedarf bei wichtigen Infrastrukturen sowie eine geringe Offenheit für Terminalbeteiligungen. In den Westhäfen konnten sich nicht nur mehrere Linienreedereien, sondern auch große, weltweit agierende Terminalkonzerne beteiligen und aktiv werden. Dies trug dort zur Ladungsbindung und -generierung bei und war damit ein nicht unerheblicher Faktor für die deutlich dynamischere Umschlagentwicklung. Die Westhäfen hatten in den letzten Jahren auch deshalb eine günstigere Kosten- und Produktivitätsentwicklung, weil sie eine wettbewerbsorientierte Struktur mit einer Konzentration der öffentlichen Hand auf die Hafenverwaltung sowie mit einer großen Offenheit für private Investoren etabliert haben.

Schließlich führt die eigentlich positiv zu bewertende Lage des Hamburger Hafens inmitten eines Ballungszentrums – insbesondere in Verbindung mit einem über die

Jahre aufgelaufenen Investitionsstau – zu einer hohen Anfälligkeit für Störungen und Staus im bestehenden Infrastrukturnetz. So ist das Schienennetz auf den Zulaufstrecken von und nach Hamburg oft überlastet, es fehlen weitere Elbquerungen für Schiene und Straße sowie stadtnahe Autobahnbybässe. Hinzu kommt, dass die föderale Zusammenarbeit mit benachbarten Bundesländern bezüglich Infrastrukturplanungen und politischen Priorisierungen oft als Bremsklotz wirkt (Anhang 2 enthält eine Checkliste über den Status quo relevanter Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Metropolregion Hamburg).

Die nachfolgende SWOT-Analyse in Abbildung 5 fasst die oben ausgeführten Stärken und Schwächen – ebenso wie die im Weiteren erläuterten Chancen und Risiken – zusammen.

**Abbildung 5: SWOT-Analyse für den Universalhafen Hamburg**



c) Chancen

Die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens hängt von zahlreichen Faktoren und Rahmenbedingungen ab, die auf unterschiedlichen regionalen Ebenen und mit unterschiedlichem zeitlichen Vorlauf verändert werden können. Ein zentraler Faktor ist konkret die seeseitige Erreichbarkeit. Mit der baldigen Fertigstellung der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe bietet sich die Chance, Ladung und damit Marktanteile zurückzugewinnen. Elementare Verkehrsprojekte wie die A26 Ost (Hafenpassage) sowie eine neue Köhlbrandquerung werden die Hinterlandanbindungen optimieren und Hamburgs Standortvorteile stärken. Mit der festen Fehmarnbeltquerung ab 2030 wird Hamburg zur südlichsten Stadt Skandinaviens (s. Abbildung 6). Der Hamburger Hafen kann hierdurch seine Stellung als größter Bahnhafen Europas bis nach Schweden weiter stärken. Es ergibt sich damit die Chance, verloren gegangene Transshipment-Ladung zu kompensieren und seine Bedeutung als Seehafen für Skandinavien zu stärken. Im Verbund mit den norddeutschen Seehäfen kann auch durch das gemeinsame Hafenmarketing die internationale Wahrnehmung der Vorteile der deutschen Seehäfen in den ausländischen Zielmärkten deutlich geschärft werden.

Eine große Chance bietet zudem die Fokussierung auf erneuerbare Energien und CO<sub>2</sub>-neutrale Produktionspro-

zesse, Treibstoffe und alternative Antriebe (z. B. Brennstoffzellen). Denn dafür ist Hamburg als leistungsfähiger Hafen- und Industriestandort in der Nähe zu Offshore-Windparks prädestiniert. Die ehrgeizigen Ziele im Rahmen des „Green Deals“ der EU, der mit Investitionsmitteln von insgesamt rund einer Billion Euro verbunden ist, erfordern eine konsequente Dekarbonisierung der Sektoren Chemie, Energie, Verkehr und Wärme. Die konjunkturellen Effekte durch diese umfassenden Programme müssen dafür genutzt werden. Auf dem Weg zur Klimaneutralität dieser Sektoren wird grüner Wasserstoff eine Schlüsselrolle spielen. Er macht aus erneuerbaren Quellen erzeugte Energie speicherbar und für die Produktionsprozesse in der Grundstoff- und Chemieindustrie nutzbar. Im Verkehrsbereich sind potenzielle Einsatzgebiete vor allem im Schwerlast-, Schiffs- und Luftverkehr gegeben – ob als Bestandteil synthetischer Treibstoffe oder als Hauptenergiequelle. Die Entwicklung und Herstellung von alternativen Antrieben, insbesondere für Lkw, Züge, Schiffe und Flugzeuge, bietet zusätzliche Chancen, die industrielle Wertschöpfung am Standort zu stärken.

Weitere Potenziale bietet die Entwicklung neuer Materialien aus nachwachsenden Rohstoffen. Zusammen mit dem am Standort bereits vorhandenen 3-D-Druck-Netzwerk und dem Know-how im Bereich Nanotechnologie

Abbildung 6: Fehmarnbelt-Region



Quelle: Femern A/S

## d) Risiken

(u.a. Fraunhofer-Zentrum für Angewandte Nanotechnologie CAN) können hierdurch in verschiedensten Anwendungsfeldern leichte und nachhaltige Rohstoffe genutzt und somit zum Beispiel die Klimabilanz im Bausektor deutlich verbessert werden. Auch im Fahrzeugbau und sonstigen industriellen Bereichen bieten sich vielfältige Einsatzmöglichkeiten. Schon heute sind die im Hafen ansässigen Grundstoffindustrien bei effizienten und klimaschonenden Produktionsprozessen international führend. Mit der Ansiedlung der Produktion neuer Materialien auf Basis nachwachsender Rohstoffe kann der Hamburger Hafen seine Rolle als Zentrum nachhaltiger Industrien weiter ausbauen. Durch die Anbindung dieser neuen Produktionsstätten an seeschifftiefes Wasser können Rohstoffe, Zwischen- und Endprodukte direkt importiert und exportiert werden.

Ein weiteres Feld, das künftig enorme Chancen bietet, sind autonome Systeme und autonome Mobilität. Der Hamburger Hafen war in diesem Bereich mit dem Container-Terminal Altenwerder (CTA) Vorreiter und lange Zeit führend und ist bis heute beispielgebend. Auch angesprochen durch den ITS-Weltkongress für Intelligente Transportsysteme 2021 bietet sich Hamburg die Chance, Wirtschaft und Wissenschaft am Standort, beispielsweise das Fraunhofer CML, noch stärker zu verknüpfen. Gerade für den Hafen sind damit große Potenziale zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit verbunden. So könnte die Produktivität an den Terminals gesteigert und die Infrastruktur durch intelligente Verkehrssteuerung sowie perspektivisch völlig autonome Personen- und Gütertransporte wesentlich effizienter genutzt werden.

Ein großes Risiko bilden Effekte der aktuellen Coronapandemie. Sie könnte bleibende Auswirkungen auf Welthandel, Lieferketten und Handelsströme haben, wie etwa durch eine mögliche Regionalisierung der Lieferketten. Technologisch könnte dies beispielsweise dazu führen, dass die 3-D-Druck-Technik in der Produktion noch breiter angewandt wird. All dies würde den Bedarf an Gütertransporten – zumindest auf der Langstrecke – reduzieren. Im Zuge der coronabedingt stark steigenden Verschuldung könnten die Finanzmittel für Investitionen in die Infrastruktur künftig reduziert werden. Auch der Bedarf an Instandhaltung und Modernisierung könnte durch die knapper werdenden Mittel nicht schnell genug behoben werden. Als Konsequenz würde es möglicherweise zu Sperrungen einzelner Brücken, Schienen- oder Straßenabschnitte mit schwerwiegenden Folgen für den Hamburger Hafen kommen. Diese Gefahr besteht insbesondere dann, wenn die bisherigen Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren nicht durch zusätzliche Maßnahmen wie die Wiedereinführung einer europarechtskonformen materiellen Präklusion flankiert werden.

Ein weiteres Risiko ist, dass die notwendigen Weichenstellungen, um den Hafen für die globalen Megatrends aufzustellen, zu zaghafte erfolgen. So gibt es beispielsweise in Rotterdam schon weit fortgeschrittene Planungen, um die Dekarbonisierung zum eigenen Vorteil zu nutzen. Wenn Hamburg hier nicht zeitnah ambitionierte Projekte initiiert, wird der Hafen in aussichtsreichen Zukunftsfeldern den Anschluss verlieren. Diese und weitere Herausforderungen kann Hamburg jedoch zunehmend nicht mehr im Alleingang stemmen, sondern sie erfordern ein Ende der bestehenden politischen Fragmentierung durch eine verstärkte Kooperation in Norddeutschland. Sollten die notwendigen Weichenstellungen nicht erfolgen, könnte dies auch dazu führen, dass der Hafen mit seinen Emissionen die Akzeptanz der breiten Bevölkerung verliert.

## IV. Forderungen zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens

### a) Ziele für den Hafen Hamburg 2021–2040

Grundlegendes Ziel der Hamburger Wirtschaft für den Hafen Hamburg 2040 ist es, den Hafen zu einem Motor und Innovationstreiber der Hamburger Wirtschaft zu machen. Um dieses Hauptziel herum wurden über eine breite Diskussion in den Gremien der Handelskammer vier Unterziele identifiziert, die zugleich die Handlungsfelder für die konkret notwendigen Maßnahmen benennen (Abbildung 7).

### b) Handlungsfelder

#### 1. Regulatorische und infrastrukturelle Wachstumshemmnisse beseitigen

Die Beseitigung regulatorischer und infrastruktureller Wachstumshemmnisse sind für den Hafen Hamburg wie für alle deutschen Seehäfen von besonderer Relevanz. Neben langwierigen Planungs- und Genehmigungsverfahren für wichtige Infrastrukturprojekte ist auch die deutsche Regelung zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer ein echter Wettbewerbsnachteil. Obwohl erste gesetzgeberische Maßnahmen, vor allem auf Druck der IHK-Organisation, umgesetzt wurden, stehen wichtige Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung wie die

(Wieder-)Einführung einer europarechtskonformen materiellen Präklusion beziehungsweise einer Stichtagsregelung für Einwendungen weiterhin aus. Bei der Einfuhrumsatzsteuer wurde mit dem zweiten Corona-Steuerhilfegesetz die Fälligkeit der Einfuhrumsatzsteuer (sog. Fristenlösung) verschoben. Dies ist eine begrüßenswerte Zwischenlösung, deren Vorteile beim Import von Waren über deutsche Häfen nun auf breiter Front vermarktet werden müssen. Parallel sollten jedoch möglichst schnell weitere Schritte hin zur Einführung eines Verrechnungsmodells unternommen werden, um weiterhin bestehende Nachteile wie die unnötige Bindung von Liquidität importierender Unternehmen aufzulösen sowie einen erhöhten Bürokratieaufwand zu minimieren.

Um die seewärtigen Zufahrten und Hafenbecken verlässlich vom Schlick zu befreien, sollte die Schlickablage in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) ermöglicht werden. Davon würden die deutschen Hafenstandorte an Nord- und Ostsee gleichermaßen profitieren. Auch bei alternativen Ablagerungsflächen entlang der Unterelbe muss der Kooperationsgedanke der beteiligten Bundesländer im Sinne der Stärkung des gemeinsamen norddeutschen Wirtschaftsraums im Vordergrund stehen. Um die Wachstumspotenziale des Hamburger Hafens bestmöglich auszuschöpfen, sollte

Abbildung 7: Ziele für den Hafen Hamburg 2021–2040



die see- und landseitige Erreichbarkeit weiter konsequent optimiert werden. Folgende Maßnahmen gilt es umzusetzen und über den neuen „Hafenentwicklungsplan 2040“ langfristig abzusichern (s. auch Anhang 2):

- Infrastruktur im Hafen auf Basis eines systematischen Instandhaltungsmanagements umfassend erneuern und als permanente Aufgabe absichern (insb. Verkehrswege und Brückenbauwerke, Kaikanten sowie digitale Infrastruktur und flächendeckende Verkehrssteuerung)
- Bedarfsgerechte Finanzierung der Hamburg Port Authority (HPA) sicherstellen; Fokus auf das Kerngeschäft Ausbau und Unterhaltung der Hafinfrastruktur legen
- Schlickproblematik im norddeutschen Verbund lösen und vertraglich zugesicherte Wassertiefen im gesamten Hafengebiet sicherstellen
- Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe im Zeitplan abschließen
- Ausbau der Hinterlandanbindungen und weiterer hafentreffender Verkehrsprojekte konsequent vorantreiben; A26 Ost und eine neue Köhlbrandquerung bis 2030 fertigstellen
- Vorteil der guten Schienenanbindung des Hamburger Hafens und in Richtung der osteuropäischen und skandinavischen Märkte weiter ausbauen; zur Förderung des klimafreundlichen Transports die Finanzierbarkeit einer spürbaren und dauerhaften Trassenpreissenkung prüfen
- Verknüpfung der Schienennetze von Hafenbahn und Deutscher Bahn verbessern, um Flaschenhälse aufzulösen; insbesondere Gleisanbindung von Altenwerder Ost in Richtung Kattwykbrücke bis 2025 realisieren
- Anliegen der norddeutschen Häfen auf Bundes- und EU-Ebene im norddeutschen Schulterschluss (u. a. Schlickverbringung in die AWZ) deutlich intensiver vermitteln
- Verwaltungsprozesse vereinfachen und weiter digitalisieren sowie Behördenzuständigkeiten für hafentreffende Themen bündeln (z. B. Genehmigungen für LNG-Versorgung); Entscheidungsprozesse spürbar straffen und beschleunigen
- Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie Bauphasen für bedeutende Infrastrukturprojekte dringend weiter beschleunigen; Investitionsmittel auf hohem Niveau verstetigen und Personalkapazitäten bei Vorhabenträgern und Genehmigungsbehörden ausbauen
- EU-Vorgaben pragmatisch und wirtschaftsfreundlich umsetzen und auf „Goldplating“ verzichten
- Verrechnungsmodell bei der Einfuhrumsatzsteuer zeitnah einführen

## 2. Ladung binden und generieren

Die Lage des Hamburger Hafens im Herzen einer fünf Millionen Einwohner großen Metropolregion und einer starken industriellen Basis im Hafengebiet korrespon-

diert mit einem relativ hohen Anteil lokaler Ladung („Lo-Co-Quote“) von rund 30 Prozent. Diese wirkt wiederum als stabilisierender Faktor für den Hafenumschlag und sollte daher durch geeignete Maßnahmen weiter gefördert werden. Schärfer ist der Wettbewerb der Hafestandorte vor allem im Segment der Hinterland- und Transshipment-Verkehre geworden. Durch seine ausgezeichneten Schienenverbindungen und die Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal (NOK) sind die Ausgangsvoraussetzungen des Hamburger Hafens dabei sehr gut. Dazu hat auch beigetragen, dass der Investitionsstau auf dem NOK sukzessive aufgelöst wird. Allerdings wird die Größenbeschränkung des NOK zu einem gewissen Grad weiter zu einer Bevorteilung der Westhäfen führen. Über die niederländischen und belgischen Häfen werden die Dienste von Großschiffen über den Seeweg um Skagen direkt in die Ostsee geroutet. Dem könnte man vor allem mit einer Stärkung der Hafenumfuhr und mit Effizienzsteigerungen des Umschlags entgegenwirken.

Die auf der Zielgeraden befindliche Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sowie die Neuregelung des Verfahrens zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer zum 1. Dezember 2020 bauen weitere zentrale Wettbewerbsnachteile im Vergleich zu den Westhäfen ab. Sie sind aber nur ein erster Zwischenschritt hin zu einem Verrechnungsmodell. Folgende Maßnahmen sind umzusetzen und über den neuen „Hafenentwicklungsplan 2040“ langfristig abzusichern:

- Ansiedlungskampagne für hafennahe Industrie- und Logistikunternehmen in und um Hamburg sowie im Unterelberaum aufsetzen, um die lokale Ladung weiter zu erhöhen und zusätzliche Ladung für den Hamburger Hafen zu generieren
- Vorhandene Wertschöpfungsketten vertiefen; industrielle Nutzung im Hafen über entsprechende Flächenentwicklung und Projekte gezielt stärken
- Weitere Terminalbeteiligungen („Dedicated Terminals“) ermöglichen, wo dies unter Berücksichtigung knapper Liegeplatzkapazitäten dem Ziel der Ladungsbindung und -generierung nachhaltig dient
- Norddeutsche Kooperation der Seehafenstandorte über ein gemeinsames Vermarktungsprogramm weiter intensivieren, um im Wettbewerb mit anderen europäischen Hafenstandorten mehr Ladung nach Deutschland und damit auch nach Hamburg zu lenken
- Marketingbudgets im Vergleich zu den Westhäfen wettbewerbsfähig gestalten und an aktuellen Themen orientieren
- Preisliche Wettbewerbsfähigkeit des Hafens durch gezielte Bemühungen aller privaten und institutionellen Hafenakteure sowie seitens der Politik verbessern; Interessenkonflikte der öffentlichen Hand auflösen und privaten Wettbewerb stärken

### 3. Innovationen vorantreiben und neue Wertschöpfungsketten etablieren

Innovationen bilden die Triebfeder der wirtschaftlichen Entwicklung, die der Hafen stets ausgelöst und vorangetrieben hat. Angesichts der Bemühungen um eine Dekarbonisierung muss er stärker als bisher als Standort für Forschung und Entwicklung sowie den Umschlag und die Nutzung von Wasserstoff ausgestattet werden. Aufgrund seiner Rolle als Logistikzentrum und Seehafenstandort ist Hamburg prädestiniert für Anlagen zur Wasserstoffelektrolyse, zur Ansiedlung von Importterminals und von Unternehmen, die in ihren industriellen Prozessen grünen Wasserstoff einsetzen. Durch die Ansiedlung von Importterminals kann die Hansestadt in einer zukünftigen grünen Wasserstoffwirtschaft eine tragende Rolle spielen, zum Beispiel beim Import und der Verteilung von Wasserstoff aus dem Bereich der Sahara, wo die Bundesregierung Solar- und Elektrolyseanlagen für die Energiegewinnung und den Transport nach Europa massiv fördern will (s. „Nationale Wasserstoffstrategie“ der Bundesregierung, 2020). Gleiches gilt für die Nutzung sowie den Export von Wasserstofftechnologien und -komponenten. Darüber hinaus sollte der Ausbau von Infrastruktur für weitere alternative Energieträger unterstützt werden. Hamburg kann hier nur im Verbund mit seinen norddeutschen Nachbarn zu einem international führenden Standort werden. Über die IHK Nord hat die Kammerorganisation bereits das grüne Wasserstoffprojekt HY-5 initiiert. Es belegt eindrucksvoll, wie dieses Thema im norddeutschen Verbund vorangetrieben werden kann (s. Abbildung 11, Anhang 3).

Bei der Nutzung von alternativen Schiffsantrieben und Landstrom kann die Kreuzschifffahrt wichtige Impulse geben. An der Schnittstelle zwischen Hafen und Tourismus hat sich in diesem Bereich in den letzten Jahren eine für Hamburg wichtige Wertschöpfungskette etabliert, die es angesichts des coronabedingt schwierigen Marktumfelds zu sichern gilt.

Durch die Schaffung eines Hamburger Netzwerks für autonome Systeme und autonome Mobilität kann Hamburg diese Technologien in vielfältigen Anwendungsfeldern etablieren und zur Modellstadt für autonome Systeme werden. Angefangen von Hafen und

Logistik über den Personennahverkehr bis hin zu Kurier-, Express- und Postdiensten oder im Gesundheitssektor zur Unterstützung in der Pflege, bietet Hamburg vielfältige Anwendungsmöglichkeiten. In allen diesen Bereichen könnten so erhebliche Produktivitätsfortschritte erzielt werden. Der Hafen kann für dieses Thema gleichsam Innovationstreiber als auch Testfeld sein und so die Nutzung seiner Infrastruktur effizienter gestalten. Hamburg muss in der Anwendung von autonomen Systemen mit einer starken Vernetzung und hoher wissenschaftlicher Kompetenz punkten. Auf diese Weise erhöht die Stadt auch ihre Standortattraktivität für Ansiedlungen von Entwicklern, Start-ups, Anbietern und Herstellern von autonomen Systemen (s. Abbildung 8).

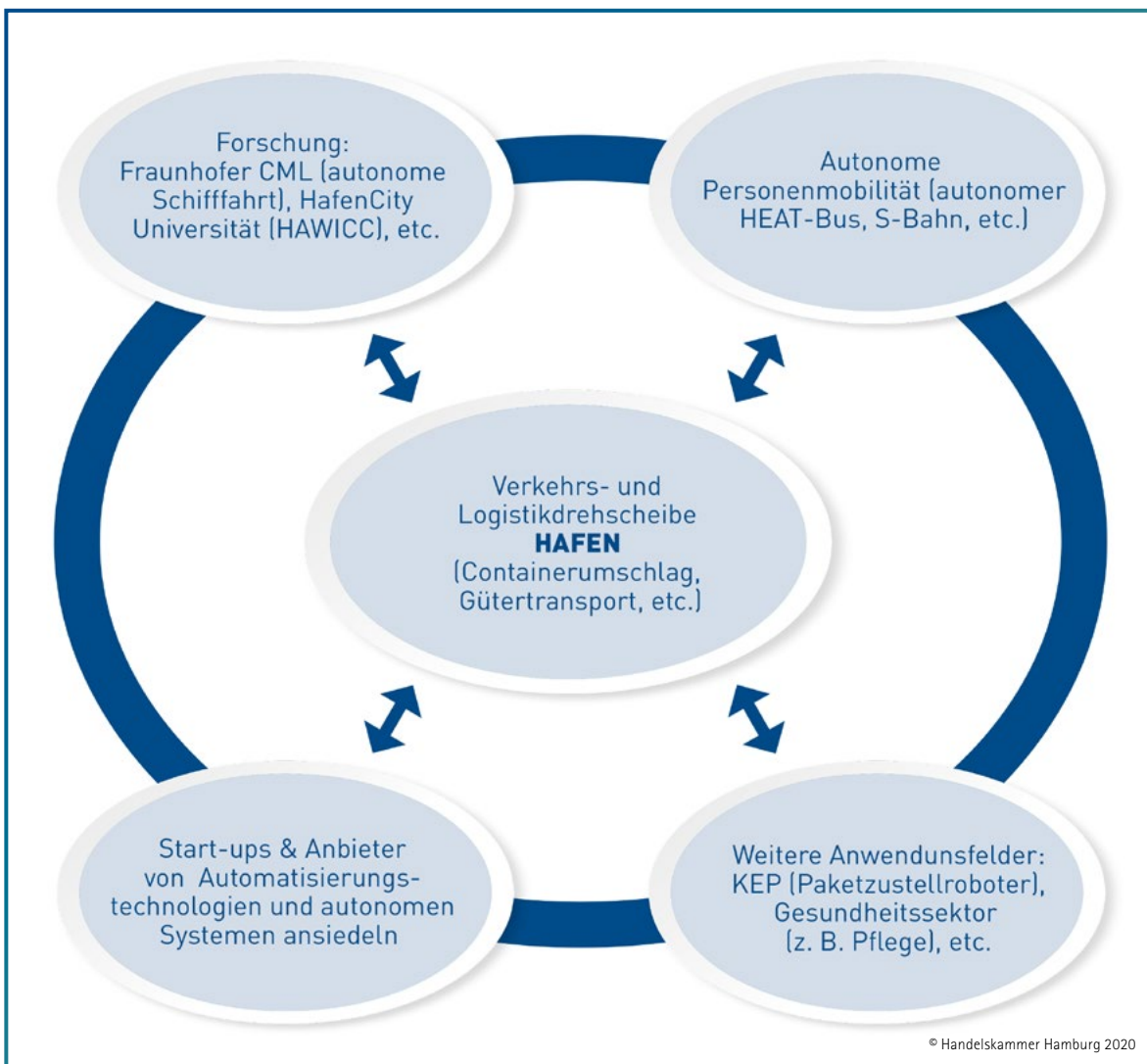
Ein weiteres Zukunftsfeld, das in einem engen Schulterschluss zwischen dem Umschlag von Rohstoffen und Vorprodukten sowie entsprechenden Innovationsbemühungen zu bespielen wäre, ist die industrielle Entwicklung von Materialien und Produkten auf Basis nachwachsender Rohstoffe. Dafür kann das am Standort vorhandene Know-how im Bereich der Nanotechnologie erfolgreich genutzt werden. Der Hafen würde zum Kristallisationspunkt für neue Ideen, Anwendungen und Geschäftsmodelle und würde gleichzeitig neue Ladung generieren. Dafür sind folgende Maßnahmen erforderlich, die Teil des neuen „Hafenentwicklungsplans 2040“ werden sollten:

- Hamburg als Vorreiter für alternative Antriebe und Treibstoffe über entsprechende Projekte positionieren und den Zukunftsmarkt alternative Energien durch norddeutsche Kooperation erschließen
- Strom aus erneuerbaren Energien, der für die Wasserstoffelektrolyse und Erzeugung wasserstoffbasierter synthetischer Treibstoffe verwendet wird, vollständig von EEG-Umlagen befreien; weitere Abgaben wie Netzentgelte möglichst absenken
- Digitalisierung der Hafener Unternehmen durch flächendeckende Versorgung mit Breitband und schnellem Mobilfunk zügig ermöglichen; dabei die Cybersicherheit gewährleisten
- Innovative Unternehmen und Start-ups aus neuen Branchen im Hafen und am Rand ansiedeln, um bestehende Branchen zu befruchten und den Hafen weiter zu diversifizieren



- Unternehmen im Bereich Entwicklung und Produktion neuer Materialien auch auf Basis von nachwachsenden Rohstoffen und Nanotechnologie in Hafennähe ansiedeln, um weitere Ladung an den Hafen zu binden und ihn als Zentrum nachhaltiger Industrien zu stärken
- Ein Hamburger Netzwerk für autonome Systeme und autonome Mobilität mit dem Hamburger Hafen als Nukleus aufbauen und Hamburg zur Modellstadt für autonome Systeme entwickeln (z. B. den „Smart City Loop“ als intelligente Transportalternative und die jüngst angekündigte Magnetschwebebahn im Hafen zum schnellen, autonomen Transport von Containern)
- Kreuzschiffahrtstandort als Impulsgeber für alternative Schiffsantriebe und Landstrom sowie als bedeutende Wertschöpfungsquelle an der Schnittstelle von Hafen und Tourismus erhalten und stärken
- Erfolg der Hafenentwicklung künftig stärker anhand eines wertschöpfungsorientierten Ansatzes messen und Einführung eines Hafen-Wertschöpfungsindex prüfen

**Abbildung 8: Vorschlag für ein Hamburger Netzwerk für autonome Systeme und autonome Mobilität**



#### 4. Stadt- und Hafententwicklung synergetisch betreiben

Aus der Lage des Hamburger Hafens in unmittelbarer Nähe zur Wohnbevölkerung und Büroarbeitsplätzen in einer wachsenden Metropole ergeben sich potenzielle Nutzungskonflikte. Die Diskussion um eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung führt zumindest an den Hafenträndern zu unterschiedlichen Begehrlichkeiten und Nutzungsideen. Dass sich der Zuschnitt des Hafens im Lauf der Jahrzehnte ändert, zeigt die von der Stadt Hamburg beschlossene Umwidmung der Hafenfläche überseezentrum auf dem östlichen Kleinen Grasbrooks und von Teilflächen des südlich davon gelegenen mittleren Kleinen Grasbrook zum neuen Stadtteil Grasbrook. Die insgesamt immer näher an den Hafen heranrückende Wohnbebauung kann jedoch aufgrund von immissionschutzrechtlichen Vorgaben zu Einschränkungen bei angrenzenden Hafenbetrieben führen, die durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden sind. Wo Hafenbetriebe zum Beispiel im Umschlag von Gefahrgütern trotz bestmöglicher Maßnahmen vor Einschränkungen nicht geschützt werden können, müssen alternative Flächen in mindestens gleichwertiger Qualität an anderer Stelle zur Verfügung gestellt werden. Den betroffenen Unternehmen dürfen durch einen eventuell notwendigen Umzug keine wirtschaftlichen Nachteile entstehen – weder durch den Umzug selbst noch durch die Weiterführung des Betriebs an neuer Stelle. Im Gegenteil: Eine gegebenenfalls notwendige Verlagerung muss immer dazu genutzt werden, dass das jeweilige Unternehmen an seinem neuen Standort gestärkt dasteht.

Die zunehmende Flächenkonkurrenz wirft zudem immer wieder die Frage auf, wie eine möglichst hohe Flächeneffizienz im Hafen erreicht werden kann. Grundlage hierfür ist eine möglichst hohe Wertschöpfung bezogen auf die zur Verfügung stehende Fläche. Dies macht in der Regel jedoch umfangreiche Investitionen notwendig, für welche die Unternehmen Planungssicherheit benötigen. Eine hohe Flächeneffizienz im Hafen ist grundsätzlich erstrebenswert. Sie sollte aber unter Be-

rücksichtigung der Bedürfnisse der Hafenwirtschaft erfolgen, die unter anderem auf seeschifftiefes Wasser sowie angeschlossene Umschlags-, Lager- und Logistikflächen angewiesen ist. Für die Ansiedlung neuer Industrien und Wertschöpfungsketten müssen außerdem passende Flächenentwicklungskonzepte erstellt werden. Die Überlegungen zum Bau einer Wasserstoffelektrolyseanlage in Moorburg sowie die aktuellen Entwicklungen rund um das dortige Kohlekraftwerk könnten dabei als Ausgangspunkt dienen. Ziel muss es sein, auch die bestehenden Hafenerweiterungsflächen zu einem Energie- und Klimahafen mit vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen zu entwickeln. Folgende Maßnahmen sind dafür notwendig und sollten in den neuen Hafententwicklungsplan 2040 langfristig einfließen:

- Den neuen, von der Stadt Hamburg geplanten Stadtteil Grasbrook konsequent zum Innovationsquartier entwickeln und zum Magneten für hochinnovative Unternehmen und qualifizierte Fachkräfte aus den Bereichen erneuerbare Energien, neue Materialien und autonome Systeme und Mobilität machen
- Immissionsschutzrechtliche Einschränkungen angrenzender Hafenbetriebe durch heranrückende Wohnbebauung unbedingt vermeiden
- Den betroffenen Unternehmen, die durch heranrückende Wohnbebauung vor immissionsschutzrechtlichen Einschränkungen nicht ausreichend geschützt werden können, alternative Flächen in mindestens gleichwertiger Qualität an anderer Stelle im Hafen anbieten; wirtschaftliche Nachteile für Hafenbetriebe, die umziehen müssen, unbedingt vermeiden
- Neue Industriequartiere auf hafennahen Flächen sowie entlang der Unterelbe entwickeln und damit sowohl hafenauffine Industrieansiedlung und industrielle Wertschöpfung als auch lokale Ladung für den Hamburger Hafen stärken
- Hafenerweiterungsgebiet Moorburg für die Entwicklung eines Energie- und Klimahafens vorsehen, der Möglichkeiten zur Erzeugung von umweltfreundlicher Energie und Energieträgern einschließlich vor- und nachgelagerter Wertschöpfungsstufen bietet

### c) Eckpunkte der Hafententwicklung: regionale und zeitliche Dimension

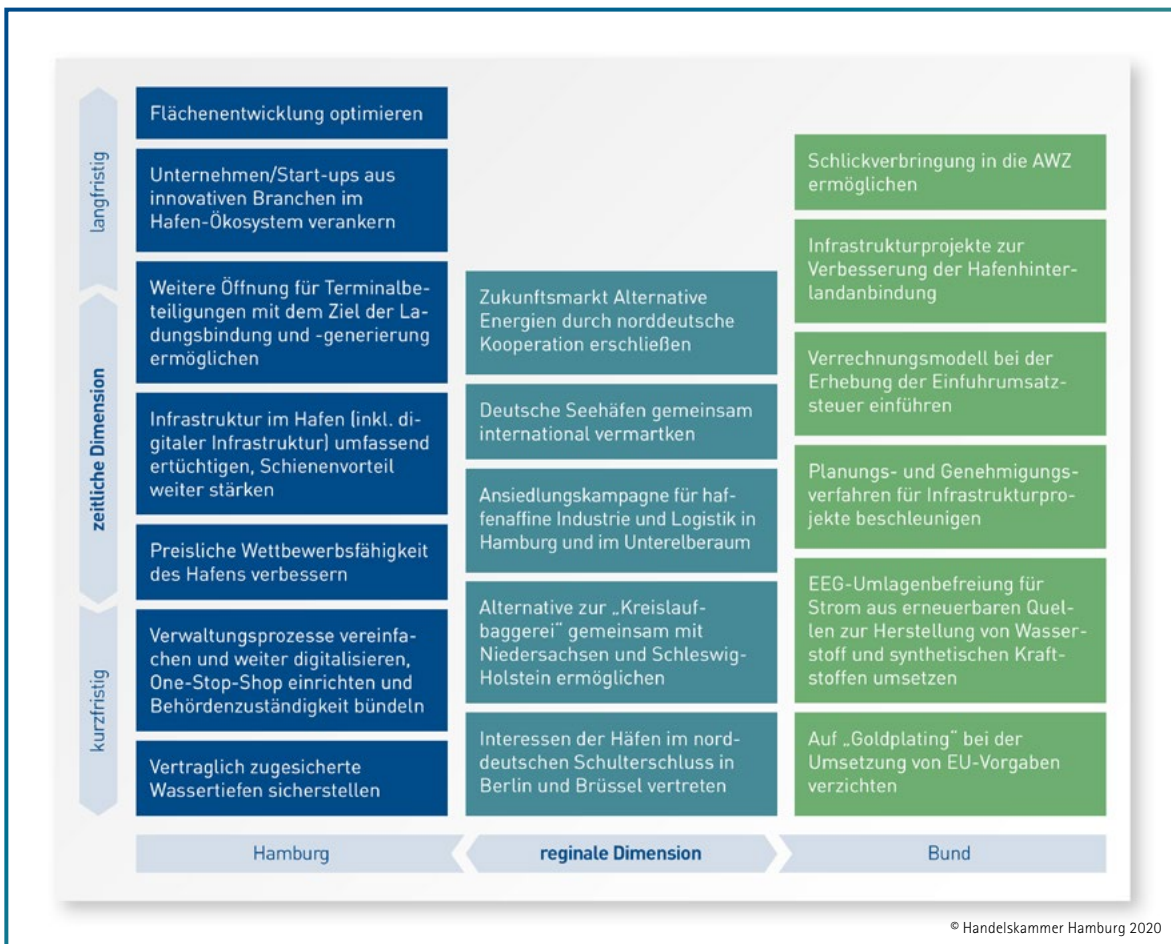
Der Hamburger Senat und insbesondere die Wirtschaftsbehörde sind aufgerufen, die obigen Handlungsempfehlungen im Rahmen der angeschobenen Neuaufstellung des Hafententwicklungsplans 2040 (HEP 2040) als zentrale Leitplanken zu berücksichtigen. Fundierte Grundlage für die weitere Ausarbeitung des HEP 2040 muss eine umfassende Potenzialanalyse des Hamburger Hafens sein, die von einem international ansässigen Institut erstellt wird. Diese muss auch ein Benchmarking der Erfolgsfaktoren anderer Häfen enthalten. Diese möglichst kurzfristig in Auftrag zu gebende Studie sollte die Basis für die weitere Ausgestaltung der identifizierten Handlungsfelder bilden.

Zentrales Element eines neuen HEP 2040 muss überdies ein Planwerk sein, aus dem eine angestrebte zukunftsfähige Flächenneuordnung beziehungsweise -entwicklung hervorgeht. Zudem sollte dieser Plan die bedeutenden Infrastrukturmaßnahmen räumlich verzeichnen. Anhang 1 benennt die Herausforderungen und möglichen Entwicklungspfade für die Teilbereiche des neuen HEP 2040.

Insbesondere muss das neue Planwerk mit der Leitlinie gestaltet sein, dass Konzepte und Investitionen für eine erfolgreiche Hafen- und Stadtentwicklung nicht im Gegensatz zueinander stehen müssen. Vielmehr können Synergien aus diesen scheinbar konkurrierenden Feldern gehoben werden.

Der HEP 2040 sollte gemeinsam mit den Stakeholdern des Hafens entwickelt werden und mit einem klaren und zeitlich ambitionierten Maßnahmenkatalog unterlegt sein, der die erforderlichen Weichenstellungen vorsieht. Mithilfe eines zu implementierenden Monitorings müssen schließlich die Fortschritte laufend geprüft und – sobald ein Zieldatum absehbar nicht eingehalten wird –, entsprechende Rückkopplungsmechanismen greifen. Angesichts der immer schnelleren Umwälzungen muss der neue Hafententwicklungsplan zudem als eine Art „Living Document“ konzipiert sein, um auf unerwartete neue Rahmenbedingungen adäquat reagieren zu können. Abbildung 9 verortet die wichtigsten Maßnahmen sowohl in regionaler als auch in zeitlicher Hinsicht.

Abbildung 9: Eckpunkte der Hafententwicklung



## V. Anhang

### Anhang 1: Flächenentwicklung

Zentrales Element eines neuen Hafenentwicklungsplans (HEP) muss ein Planwerk sein, aus dem die angestrebte zukunftsfähige Flächenentwicklung hervorgeht. Zudem sollte dieser Plan die bedeutenden Infrastrukturmaßnahmen räumlich verzeichnen. Mit diesem Standpunktetpapier legt die Handelskammer einen ersten Vorschlag vor, der wesentliche Elemente für die Teilräume des Hafens 2040 aufzeigt (s. Abbildung 10). Insbesondere muss das Planwerk des HEP 2040 unter der Leitlinie gestaltet sein, dass Konzepte und Investitionen für eine erfolgreiche Hafenentwicklung und eine erfolgreiche Stadtentwicklung nicht im Gegensatz stehen müssen. Vielmehr können Synergien aus diesen scheinbar konkurrierenden Feldern gehoben werden.

#### Kleiner Grasbrook

Mit dem neuen Stadtteil Grasbrook wird ein Teil des Kleinen Grasbrooks aus der Hafennutzung herausgeschält und zu einem gemischten Wohn- und Büroquartier entwickelt. So wurde am 1. August 2017 zwischen dem damaligen Hamburger Senat und dem Unternehmensverband Hafen Hamburg sowie dem Industrieverband Hamburg eine Vereinbarung getroffen, wie eine Erweiterung der HafenCity um die Flächen des Überseezentrums

zwischen Norderelbe und Moldauhafen und die angrenzenden Flächen auf dem Grasbrook aussehen könne. Und das alles unter Berücksichtigung der Interessen der dort ansässigen Umschlagbetriebe Unikai, HHLA Frucht und C. Steinweg Süd-West Terminal. Weitere Unternehmen in diesem Areal sind zum Beispiel im Nordwesten die Firmen Sasol Wax und Shell Deutschland.

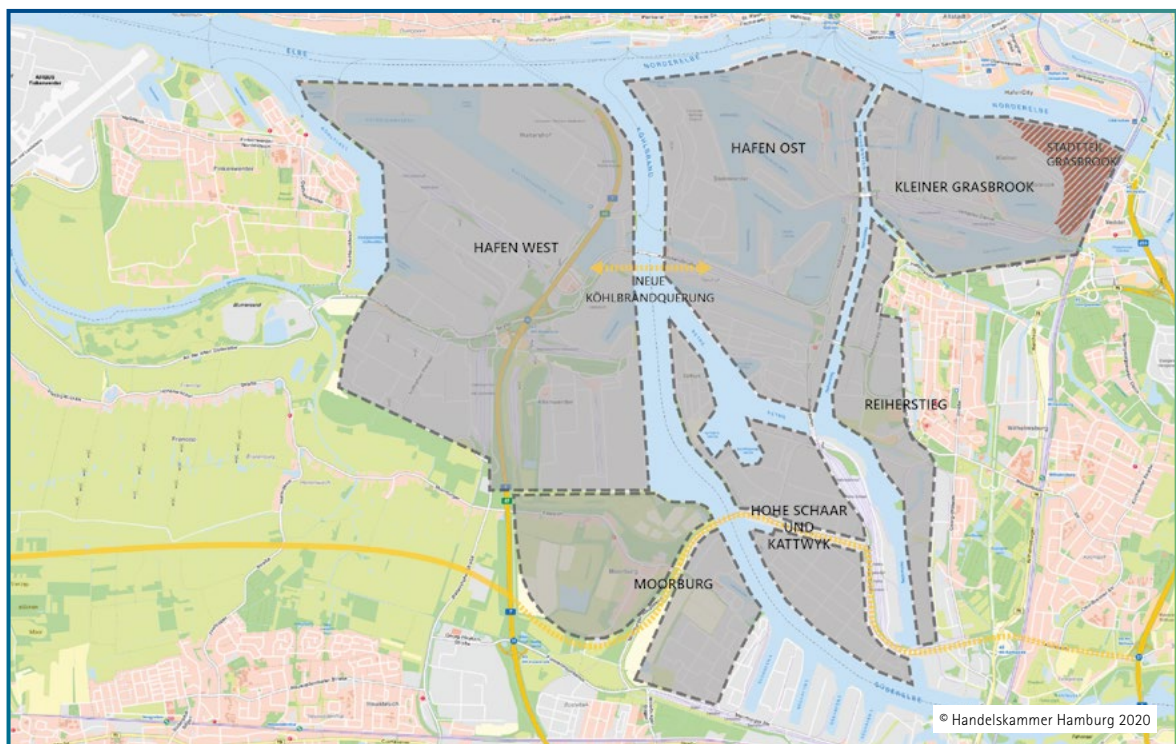
#### Herausforderungen

Der neue Stadtteil Grasbrook liegt in unmittelbarer Nähe zu Hafennutzungen. Deshalb ist zu befürchten, dass die angrenzenden Betriebe perspektivisch besonders beim Umschlag von Gefahrgut, aber auch hinsichtlich sonstiger mit dem Betrieb verbundener Emissionen in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden – und dies trotz intensiver planungsrechtlicher Bemühungen, das enge Nebeneinander von Stadt und Hafen zu organisieren. So wurden etwa verschiedene immissionsschutzrechtliche Bewertungen vorgenommen, die befürchten lassen, dass ein weiterhin vollumfänglicher Betrieb der dort unverändert ansässigen Unternehmen mit einigen Herausforderungen verbunden ist.

#### Implikationen für den HEP 2040

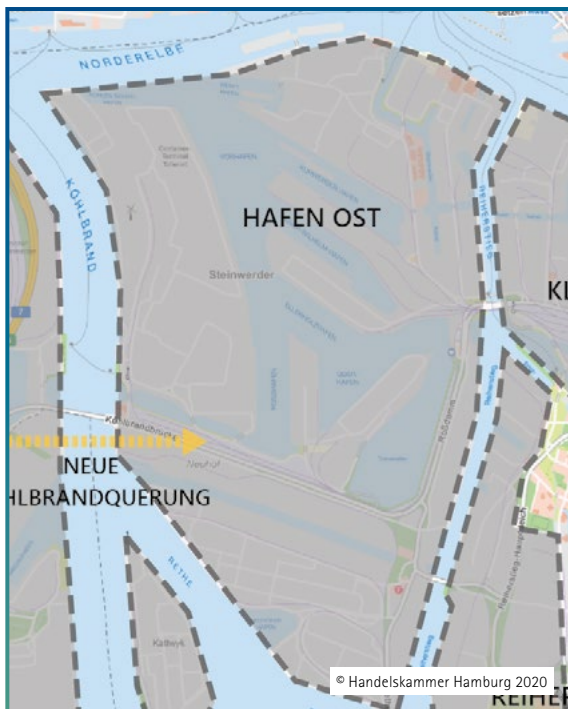
Sollten die in der Nähe des neuen Stadtteils Grasbrook ansässigen Unternehmen aufgrund immissionsschutzrechtlicher Regelungen in ihrem Betrieb eingeschränkt

**Abbildung 10: Flächenentwicklung im Hamburger Hafen**



werden beziehungsweise eine Weiterentwicklung dieser Unternehmen mit der neuen Gemengelage kaum zu vereinbaren sein, gibt es aus unserer Sicht nur eine Lösung: Der neue HEP muss alternative Flächen vorsehen, auf denen die betroffenen Unternehmen ihren Betrieb vollumfänglich weiterführen können. Mögliche Verlagerungen könnten dabei nur freiwillig erfolgen und dürfen nicht zum Nachteil der betroffenen Unternehmen sein. Eine gegebenenfalls notwendige Verlagerung muss immer dazu genutzt werden, dass das jeweilige Unternehmen an seinem neuen Standort gestärkt hervorgeht.

## Hafen Ost



Der rund 700 Hektar umfassende Hafen Ost bietet als Universalhafenbereich Flächen für Werften, Containerumschlag und Massengut. Neben dem HHLA Container-Terminal Tollerort (CTT) im Westen und Blohm + Voss im Norden ist auf diesem Areal beispielsweise mit ADM Getreideumschlag sowie mit H&R Ölwerke Schindler oder Evos Hamburg auch Flüssiggutumschlag vertreten. Zudem gibt es mit dem Cruise Center Steinwerder auch ein Kreuzschiffahrtsterminal. Im Bereich Steinwerder Süd ist auf der Fläche des ehemaligen Buss-Hansa-Terminals nach wie vor genügend Freiraum für neue Nutzungen.

### Herausforderungen

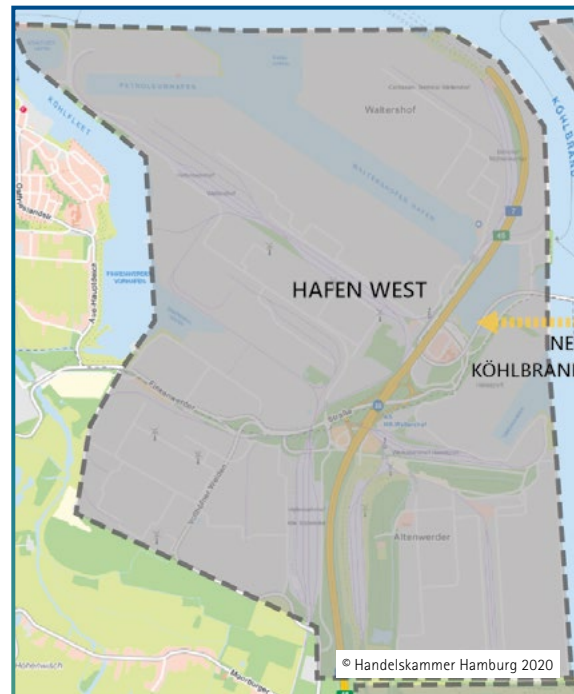
In diesem Bereich besteht insbesondere die Herausforderung, eine sinnvolle und wertschöpfungsintensive Nutzung auf der Fläche Steinwerder Süd zu erreichen, die angesichts der guten wasserseitigen Zugänglichkeit

zusätzliche Ladung für den Hamburger Hafen generieren und den Hafen so als Industrie- und Universalhafen stärken würde. Im Bereich der Flüssiggüter und Tanklager könnte der angestrebte Ausstieg aus fossilen Energieträgern einen gewissen Einfluss auf die ansässigen Betriebe haben. Das Ausmaß hängt aber im Einzelnen von den konkreten Nutzungen ab. So könnte fossiles Öl zum Beispiel in der Herstellung von bestimmten Gebrauchsgütern wie Wachs oder Paraffin etc. auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen.

### Implikationen für den HEP 2040

Der neue HEP muss im Bereich Hafen Ost vor allem Antworten darauf geben, wie aktuell und zukünftig freie Flächen (insb. Steinwerder Süd) einer sinnvollen Nutzung mit hoher Wertschöpfung und Ladungsgenerierung für den Hamburger Hafen zugeführt werden. Damit könnte ein starker Impuls für den Industrie- und Universalhafen gesetzt werden. Einhergehend mit dem Ausbau der Umschlagkapazitäten und der Intensivierung weiterer Nutzungen muss sukzessive auch die Infrastruktur von Schiene und Straße insbesondere an den anfälligen Knotenpunkten modernisiert und ausgebaut werden.

## Hafen West



Nutzungsschwerpunkt des rund 1 400 Hektar umfassenden Hafen West ist der Containerumschlag. Hier haben die HHLA Container-Terminals Burchardkai (CTB) und Altenwerder (CTA) ebenso ihren Standort wie das Eurogate Container-Terminal Hamburg Waltersdorf (CTH).

Südlich davon betreibt die Rhenus Midgard GmbH am Terminal Dradenau eine Multipurpose-Anlage. Der Fokus liegt dabei auf Projektgütern, RoRo-Ladungen und Containerabfertigung. Nördlich vom Terminal Altenwerder liegt das Massengut-Terminal der Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH, das auf den Umschlag von Greifergut wie Kohle und Erz spezialisiert ist. Der Transport der Massengüter in das Binnenland wird mit Eisenbahn und Binnenschiff durchgeführt. Hansaports Bahn-Beladestation fertigt täglich mehr als ein Dutzend Erzzüge für die Stahlwerke in Salzgitter und Eisenhüttenstadt ab. Westlich davon sind mit dem Stahlhersteller Arcelor-Mittal und dem Aluminiumproduzenten Trimet bedeutende Unternehmen der Grundstoffindustrie in diesem Hafeneareal ansässig.

### Herausforderungen

Bei den ansässigen Containerterminals ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Das hoch automatisierte CTA ist Hamburgs modernstes Terminal, das aber aufgrund der Höhenbeschränkung der Köhlbrandquerung nicht von den größten Containerschiffen (Ultra Large Container Ships, ULCV) angefahren werden kann. Hier kommt es darauf an, mit dem Ende der Lebensdauer der Köhlbrandbrücke 2030 ein Ersatzbauwerk in Dienst zu stellen, das für ULCV keine Behinderung mehr darstellt. Überdies ist in jedem Fall die Brückenfahrbahn der alten Brücke schnellstmöglich zurückzubauen. Auf den anderen beiden Containerterminals besteht bezüglich des Automatisierungsgrads ein deutlich größeres Entwicklungspotenzial, das am CTB derzeit bereits schrittweise umgesetzt wird. Am CTH werden die beschriebenen Potenziale aller drei Terminals ausgenutzt, es bestehen mengenmäßig über Jahrzehnte hinaus genügend Kapazitäten für weiteres Umschlagwachstum.

Größte Herausforderung für die Industrieansiedlungen und das Hansaport-Terminal dürfte die politisch forcierte Dekarbonisierung sein. Die Umstellung der Produktion auf CO<sub>2</sub>-arme Verfahren sowie der damit verbundene Ausstieg aus der Kohlenutzung erfordern umfangreiche Anpassungen.

### Implikationen für den HEP 2040

Der neue Hafenentwicklungsplan muss dazu beitragen, die Potenziale der bestehenden Containerterminals vor allem durch eine bis 2030 zu realisierende neue Köhlbrandquerung zu heben. Zugleich muss das Planwerk die durch die Dekarbonisierung veränderten Flächennutzungsanforderungen antizipieren und geeignete Entwicklungswege aufzeigen. Parallel mit dem Ausbau der Umschlagkapazitäten müsste sukzessive auch die Infrastruktur von Schiene und Straße insbesondere an den anfälligen Knotenpunkten auf den neuesten Stand gesetzt werden.

## Moorburg und westlicher Harburger Seehafen



Das Hafenerweiterungsgebiet Moorburg ist seit 1982 im Geltungsbereich des Hafenentwicklungsplans. Nach Paragraph 3 des Hafenentwicklungsgesetzes dürfen die dortigen Grundstücke nicht wesentlich verändert, insbesondere nicht bebaut werden. Ebenso dürfen weder bauliche Anlagen verändert noch Betriebe errichtet oder verändert werden. Soweit nicht neue Bauanlagen errichtet werden sollen, bleiben lediglich zwei Optionen zulässig: Maßnahmen zur Erhaltung bestehender Anlagen und Maßnahmen, die sich im Rahmen einer bisher ausgeübten landwirtschaftlichen Bewirtschaftung halten (das Gesetz regelt weitere Details und Ausnahmen). Das Statistische Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein weist für die Stadtteile Moorburg und Altenwerder zusammen 721 Einwohner aus (Stand 31. Dezember 2019).

Anstatt das letzte große, knapp 210 Hektar umfassende Erweiterungsgebiet des Hamburger Hafens für seine Zukunftsfähigkeit zu gestalten, haben SPD und Grüne allerdings im Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2020 bis 2024 vereinbart: „Wir wollen im Rahmen der bisherigen Beschlussfassung des Senats die aktuelle Wohnnutzung in Moorburg fortführen sowie die Lebensbedingungen dort verbessern und werden das Gebiet in dieser Legislaturperiode nicht für die Hafennutzung in Anspruch nehmen.“

Im Bereich des westlichen Harburger Seehafens dominieren wiederum Erdöllagerung und Raffinerie. Dort tätige Unternehmen sind insbesondere Esso, ExxonMobil und Holborn. An der nördlichen Spitze gelegen ist das Kohlekraftwerk Moorburg.

### Herausforderungen

Angesichts der vorgegebenen rechtlichen Grundlagen durch das Hafenentwicklungsgesetz besteht in diesem Gebiet vor allem eine große Herausforderung: den politischen Willen zu entwickeln, dieses Gebiet einer Hafennutzung zuzuführen, wenn diese mit erheblicher wirt-

schaftlicher Impulswirkung umgesetzt werden kann. Ursprünglich für den wachsenden Containerumschlag vorgesehen, hat Hamburg jetzt die Chance, dieses Gebiet als Standort für die Erzeugung klimafreundlicher Energie und alternativer Energieträger wie Wasserstoff zu positionieren. Die Überlegungen zum Bau einer Wasserstoffelektrolyseanlage in Moorburg und die aktuellen Entwicklungen rund um das Kohlekraftwerk könnten dabei als Ausgangspunkt dienen, um die Fläche zu einem Energie- und Klimahafen mit vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen zu entwickeln. Moorburg würde damit einen bedeutenden Beitrag für Hamburg als eine Metropole leisten, die eine klimaneutrale, langfristig nachhaltige Stadtentwicklung nicht nur predigt, sondern als leuchtendes Vorbild für andere Metropolen auch tatsächlich umsetzt.

### Implikationen für den HEP 2040

Die aktuellen Überlegungen zum Bau einer Wasserstoffelektrolyseanlage sollten in einem neuen HEP aufgegriffen und konsequent weitergedacht werden. Dazu sollte das Gebiet zur Hafennutzung freigegeben werden. Die vorhandenen Strukturen rund um das Kohlekraftwerk mit der Anbindung an Leitungen und Transportwege bilden gute Voraussetzungen, das Gebiet zu einem Energiehafen und damit zu einem Innovationszentrum zu machen. Zudem könnten dort Areale auch als Ersatzflächen für Unternehmen angeboten werden, die beispielsweise vom Kleinen Grasbrook aus umziehen, um hier wirtschaftlich günstigere Bedingungen vorzufinden. Dies muss freiwillig erfolgen und darf für die Unternehmen mit keinen Nachteilen verbunden sein, sondern muss diese am Ende deutlich stärken.

### Hohe Schaar und Kattwyk



Die Fläche Hohe Schaar ist geprägt durch die Lagerung und Verarbeitung von Erdöl. So finden sich dort vor allem Tanklager und Raffinerien, insbesondere von Shell Deutschland. Im Bereich Kattwyk hat das BLG AutoTerminal Hamburg seinen Standort. Östlich des Blumenland-Hafens liegt außerdem der Terminal Kalikai der K+S Transport GmbH, an dem vor allem Kalidüngemittel und Salz umgeschlagen werden. Entlang des Reiherstiegs sind darüber hinaus mehrere Logistikunternehmen wie TCO und Schenker beheimatet. Die TCO Transcargo GmbH betreibt dort ein multifunktionales Terminal.

### Herausforderungen

Dieser Hafenbereich ist überwiegend durch die Lagerung und Verarbeitung des fossilen Rohstoffs Erdöl geprägt. Mit den ambitionierten Klimazielen von Bundesregierung und EU („Green Deal“) dürfte perspektivisch der Flächenbedarf für diese Nutzung sinken. Potenzielle zukünftige Alternativnutzungen sollten angesichts der guten wasserseitigen Anbindung eine starke Hafenaaffinität aufweisen und idealerweise zusätzlichen Umschlag generieren. Denkbar wären hier zum Beispiel Speicher für Wasserstoff oder weitere alternative Treibstoffe, die über den Seeweg importiert werden. Im nördlichen Teil könnte aber auch die Weiterentwicklung zu einem Quartier stattfinden, in dem Hamburg seine gezielten Aktivitäten auf dem Weg zur ersten Adresse für das Thema Wasserstoff als Energieträger der Zukunft bündelt. Um die deutsche Automobilindustrie beschleunigt zur führenden Nation für die Fertigung wasserstoffbetriebener Fahrzeuge zu machen, könnte hier ein Forschungszentrum und darauf aufbauend eine bedarfsgemäß skalierbare Fertigung von Brennstoffzellen entstehen. Aufgrund der erheblichen Investitionen, die von einem Unternehmen allein kaum zu bewältigen sind, sollte dieses Werk als ein Joint Venture der deutschen Automobilhersteller gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg nach dem Vorbild des Aufbaus des Flugzeugkonzerns Airbus in den 1970er-Jahren entstehen. Zudem könnte hier das Thema der Entwicklung brennstoffzellenbetriebener Flugzeuge eine Heimat finden.

### Implikationen für den HEP 2040

Der neue HEP sollte eine klare Zielvorstellung enthalten, wie die Nutzung der Hohen Schaar vor dem Hintergrund des Megatrends Dekarbonisierung bis 2040 weiterentwickelt werden kann. Das heißt: Welche neuen Nutzungsmöglichkeiten ergeben an dieser exponierten Stelle zukünftig Sinn, um den Hamburger Hafen als einen innovativen Industrie- und Universalhafen zu stärken?

## Reiherstieg



Das westlich entlang des Reiherstiegs gelegene, mehr als 220 Hektar große Areal ist größtenteils Hafengebiet. Im nordöstlichen Bereich zwischen Reiherstieg-Hauptdeich und Industriestraße liegen zudem Flächen, die im Baustufenplan Wilhelmsburg als Industriegebiet ausgewiesen sind. Die Flächen werden industriell-gewerblich beziehungsweise vorwiegend für Logistikzwecke genutzt. Im nordwestlichen Teil befindet sich unter anderem die auf Stahlbau spezialisierte Altenwerder Schiffswerft sowie Rolls Royce Marine. Im südlichen Teil liegt das Mul-

tipurpose-Terminal der Firma Wallmann & Co. sowie der Standort der HaBeMa Futtermittel GmbH & Co. KG, einem Service- und Logistikpartner für den Agrarhandel Norddeutschlands. Zudem befinden sich innerhalb der Fläche drei Störfallbetriebe.

### Herausforderungen

Entlang des östlichen Ufers des Reiherstiegs befinden sich Flächen, die im Geltungsbereich des Hafenenwicklungsgesetzes liegen. Diese Flächen sind mit Blick auf ihre besondere Lagegunst heute teilweise untergenutzt und befinden sich größtenteils auch außerhalb der Deichlinie. Der Hochwasserschutz wird teilweise sehr umständlich und nur eingeschränkt über Polder sichergestellt. Mit Blick auf die östlich gelegene Wohnbebauung fehlt bislang eine Art Puffer, der die angrenzenden Haf- und Industrieareale vor immissionsschutzrechtlichen Einschränkungen schützen könnte.

### Implikationen für den HEP 2040

Angesichts der weiteren Aufwertung Wilhelmsburgs als attraktivem Wohnquartier könnten mögliche immissionsschutzrechtliche Einschränkungen im Hafenbetrieb perspektivisch zum Problem werden. Vor diesem Hintergrund sollte der neue HEP festschreiben, dass durch eine geeignete Flächenentwicklung zukünftig von Einschränkungen betroffene Hafengebiete bei Bedarf einen alternativen und mindestens gleichwertigen Standort angeboten bekommen. Eine Entwicklung hin zu einem Gewerbegebiet könnte an dieser Stelle für weiter westlich gelegene Haf- und Industrieareale einen wirksamen Puffer darstellen.



## Anhang 2: Übersicht relevanter Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Metropolregion Hamburg

Projekt	Beschreibung	Fertigstellung
<b>Straße</b>		
Bau einer neuen Köhlbrandquerung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubau eines Ersatzbauwerks für die abgängige Köhlbrandbrücke</li> <li>• Präferenz vonseiten der Politik und der Wirtschaft für eine Tunnelösung inklusive automatisiertem Containertransport</li> </ul>	Fertigstellung bis 2030
Realisierung der Hafenpassage (A26 Ost)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisierung der Hafenpassage zwischen der A7 und der A1 zur Optimierung der Anbindung des Hamburger Hafens auf 10 Kilometern Länge im RQ26</li> <li>• Abschnitt ist in drei Teilabschnitte unterteilt (6a, 6b, 6c); Planfeststellungsverfahren läuft für Abschnitt 6a seit 2017, Entwurfsplanung für Abschnitte 6b und 6c</li> <li>• Bau beinhaltet eine neue 550 Meter lange Süderelbbrücke und einen Lärmschutztunnel im Bereich HH-Stillhorn</li> <li>• Prognostizierte Kosten ca. 900 Mio. Euro</li> </ul>	Fertigstellung bis 2030
Fertigstellung der A26 West	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfung Küstenautobahn A20 mit dem Großraum Hamburg</li> <li>• Umfahrung Stade inklusive Anbindung Industriehafen Stade</li> <li>• Abschnitt Stade-Süd – AK Kehdingen (Teilabschnitt 5a, 5b; 16 Kilometer) in Planfeststellungsverfahren, Planung durch LStBV Niedersachsen (Bereich Stade) mit prognostizierten Kosten in Höhe von 238 Mio. Euro</li> <li>• Teilabschnitte 2b/2c/3 (Jork – Neu-Wulmstorf) im Bau</li> <li>• Planfeststellungsbeschluss für Teilabschnitt 4 Neu-Wulmstorf – A7 (8 Kilometer) seit Dezember 2018; Baubeginn erfolgte im Frühjahr 2020, Bau erfolgt durch DEGES</li> <li>• Prognostizierte Kosten: 228 Mio. Euro</li> </ul>	Teilabschnitte 2b/2c/3: Fertigstellung bis 2022  Teilabschnitt 4: Fertigstellung bis 2025
Westliche Fortführung der A20	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahnneubau zwischen Bad Segeberg und dem AK Kehdingen (sowie weiter Richtung Bremerhaven &amp; Bremen) als Verlängerung der A20 (Stettin – Lübeck) inklusive Bau eines neuen Elbtunnels (ca. 6,5 Kilometer Länge) zwischen Glückstadt (SH) und Drochtersen (NDS)</li> <li>• Planung und Baudurchführung durch DEGES (in Schleswig-Holstein), durch LStBV Niedersachsen (Bereich Stade) in Niedersachsen (ab 2021: Autobahn GmbH)</li> <li>• Verzögerungen aufgrund von Mängeln im Umwelt- und Artenschutzrecht</li> <li>• Planfeststellungsbeschlüsse voraussichtlich ab 2022</li> <li>• 7 Planungsabschnitte in Niedersachsen (Planfeststellungsverfahren/bzw. Entwurfsplanung)</li> </ul>	Schleswig-Holstein: Abschnitte 1 und 2 fertiggestellt; Abschnitte 3 bis 8 im Planfeststellungs- oder Fehlerheilungsverfahren  Niedersachsen: Baubeginn gegebenenfalls 2021/ 2022
Aus-/ Neubau der A21 Kiel – Lüneburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubau der Autobahn A21 auf einer Länge von 50 Kilometern zwischen dem AK Bargtheide und dem AD Handorf (A39)</li> <li>• Anschluss an Kiel im Norden: es fehlen ca. 14 Kilometer</li> <li>• 6 Kilometer in Bau zwischen Nettelsee und Klein Barkau (Baukosten ca. 66 Mio. Euro)</li> <li>• Baudurchführung unter Federführung LBV SH</li> </ul>	A21 zwischen Nettelsee und Klein Barkau: Fertigstellung 2022  Abschnitt Bargtheide (A1) – Schwarzenbek/Grande (A24) bis 2030

Projekt	Beschreibung	Fertigstellung
<b>Straße</b>		
Neubau der A39 Lüneburg – Wolfsburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubau der Autobahn 39 auf einer Länge von 105 Kilometern zwischen Wolfsburg und Lüneburg</li> <li>• Gegenwärtige Planung durch LStBV Niedersachsen, ab 2021 Autobahn GmbH</li> <li>• 7 Teilabschnitte: Planfeststellungsverfahren läuft in drei Abschnitten (1, 2, 6); Planfeststellungsbeschluss in einem Abschnitt (Ehra-Lessien – Wolfsburg, 7), jedoch nicht nachvollziehbar → Planänderungsverfahren; In 3 Teilabschnitten noch keine Einleitung des Planfeststellungsverfahrens</li> <li>• Prognostizierte Kosten: 1,3 Mrd. Euro</li> </ul>	Fertigstellung voraussichtlich Mitte der 2030er-Jahre
Neubau der A14 von Schwerin nach Magdeburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubau der Autobahn 14 auf einer Länge von 155 Kilometern zwischen Schwerin und Magdeburg</li> <li>• Gegenwärtige Planung durch DEGES, LBV Brandenburg und Land Sachsen-Anhalt</li> <li>• Fertigstellung auf 26 Kilometern in Mecklenburg-Vorpommern; auf 12 Kilometern in Brandenburg (Groß Warnow – Karstädt) und auf 14 Kilometern in Sachsen-Anhalt (Wolmirstedt – Tangerhütte)</li> <li>• 26 Kilometer in Sachsen-Anhalt in Bau</li> <li>• Planfeststellungsbeschluss vorliegend/Baurecht auf 42 Kilometern in Sachsen-Anhalt</li> <li>• Planfeststellungsverfahren auf zwei Teilabschnitten mit je 17 Kilometern</li> <li>• Prognostizierte Kosten: ca. 1,4 Mrd. Euro</li> </ul>	Teilweise bereits fertiggestellt, Realisierung der gesamten A14 bis 2030
Ersatzneubau der Rader Hochbrücke	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdurchführung DEGES</li> <li>• Sechsstreifiger Neubau (RQ36) der Brücke sowie des Abschnitts zwischen AS Büdelsdorf und AK Rendsburg</li> <li>• Planfeststellungsverfahren läuft, Baubeginn für 2023 anvisiert</li> <li>• Geplante Kosten: 295 Mio. Euro</li> </ul>	Fertigstellung bis 2029
Ausbau der A7 in Hamburg – südlich des Elbtunnels	<ul style="list-style-type: none"> <li>• acht-streifiger Ausbau zwischen dem Elbtunnel und AS HH-Heimfeld (Hochstraße Elbmarsch (K20), Rampe Elbtunnel (K30); 4 Kilometer)</li> <li>• A7-Süd: Ausbau zwischen Elbtunnel und HH-Heimfeld → Ausbau ab Hochstraße Elbmarsch im Zuge des AK Hamburg-Hafen (A26 West)</li> <li>• Baurecht für K20 nach erfolgtem Planfeststellungsbeschluss; Baudurchführung/Planung DEGES</li> <li>• Baubeginn: November 2020</li> <li>• Prognostizierte Kosten: 368 Mio. Euro</li> </ul>	Fertigstellung bis 2027
Ausbau der A7 in Hamburg – nördlich des Elbtunnels	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau der Hamburger Deckel in Stellingen (893 Meter) und Altona (2 230 m) für besseren Lärmschutz und Vernetzung der bislang getrennten Stadtteile</li> <li>• Stadt Hamburg möchte hunderte neuer Wohnungen &amp; Kleingärten auf/bei Tunneldeckeln errichten</li> <li>• achtstreifiger Ausbau HH-Othmarschen – AD HH-Nordwest</li> <li>• sechsstreifiger Ausbau AD HH-Nordwest bis AD Bordesholm (inkl. Tunnel Schnelsen) bereits fertiggestellt seit 2019; 11 Kilometer in HH; 65 Kilometer in SH</li> <li>• Bauplanung und -durchführung durch DEGES/Via Solutions Nord</li> <li>• Investitionsvolumen Bund: 790 Mio. Euro</li> </ul>	Fertigstellung bis 2026

Projekt	Beschreibung	Fertigstellung
<b>Straße</b>		
Ausbau der A23 (Tornesch – HH-Eidelstedt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau des hoch belasteten Abschnitts zwischen der AS Tornesch und der AS HH-Eidelstedt auf 6 Fahrstreifen auf einer Länge von 15 Kilometern zur Reduzierung von Staubbildungen</li> <li>• Gemeinschaftsprojekt der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein; VB-E im BVWP 2030</li> <li>• Prognostizierte Kosten: 208 Mio. Euro</li> </ul>	Fertigstellung bis 2030
Ausbau der A1 im Hamburger Osten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Achtstreifiger Ausbau AS HH-Harburg – AD HH-Südost auf 8 Kilometern Länge inklusive Abriss und Neubau der Nordelbebrücke und der Süderelbebrücke</li> <li>• Umbau des AD Norderelbe; Rückbau der AS HH-Stillhorn; Bau des AD HH-Stillhorn als „schlankes Dreieck“ mit Halbtunnellage</li> <li>• Einseitiger Bau einer Lärmschutzgalerie (RF Bremen)</li> <li>• Verlegung der T+R-Anlage Stillhorn nach Süden (neue T+R Elbmarsch)</li> <li>• Bauplanung und -durchführung durch DEGES</li> <li>• Gesamtinvestitionsvolumen: rund 400 Mio. Euro</li> </ul>	Fertigstellung bis 2030
Rethebrücke	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Störungsfreier Betrieb der bestehenden Retheklappbrücke für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße</li> </ul>	
<b>Schiene</b>		
Realisierung des Fehmarnbelttunnels	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubau einer 18 Kilometer langen Straßen-/Schienenverbindung unter der Ostsee zwischen dem dänischen Rødby und der deutschen Insel Fehmarn</li> <li>• Absenktunnel ist Teil und vorrangiges Projekt des TEN-T-Korridors Skandinavien–Mittelmeer und soll die Metropolregionen Öresund und Hamburg via E47 verbinden</li> <li>• Staatsvertrag von 2008 als Grundlage für das Projekt; Finanzierung des Tunnels erfolgt durch Dänemark → Projektkoordinierungsgesellschaft Femern A/S</li> <li>• Baubeginn in Dänemark voraussichtlich 2021</li> </ul>	Fertigstellung 2029 geplant
Bau der Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hinterlandanbindung auf deutscher Seite ist gemäß Staatsvertrag bis zur Eröffnung des Belttunnels von der Bundesrepublik zu finanzieren und zu errichten → Deutsche Bahn; DEGES</li> <li>• Vierstreifiger Ausbau der B207 mit Standstreifen zwischen Heiligenhafen und Puttgarden (Länge 16 Kilometer)</li> <li>• Erneuerung/Anpassung der bisherigen Anschlussstellen</li> <li>• Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Heiligenhafen – Puttgarden liegt vor, Klageverfahren anhängig am OVG Schleswig</li> <li>• 88 Kilometer lange zweigleisige, elektrifizierte Neubaustrecke für Fern- und Güterverkehr parallel zur Autobahn 1 zwischen Lübeck und Puttgarden (davon 55 Kilometer Neubau und 33 Kilometer Ausbau)</li> <li>• Planfeststellung für einzelne Teilabschnitte beim Eisenbahnbundesamt beantragt</li> <li>• Bauzeit voraussichtlich zwischen 2022 und 2027</li> <li>• Fehmarnsundtunnel: Neuer Absenktunnel zwischen der Insel Fehmarn und Großenbrode für Straße und Schiene auf 1,7 Kilometer Länge</li> <li>• Parallele Errichtung neben der bestehenden Sundbrücke, die für Langsamverkehre erhalten bleibt</li> <li>• Variantenvergleich hat Absenktunnel ergeben, Planungsverfahren läuft</li> </ul>	Fertigstellung zeitgleich mit Fehmarnbelttunnel bis 2029/2030 geplant

Projekt	Beschreibung	Fertigstellung
<b>Schiene</b>		
S4 Ost	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der Strecke Hamburg – Bad Oldesloe zur S-Bahn-Linie 4 durch den Bau neuer systemeigener Gleise zur Steigerung von Attraktivität und Zuverlässigkeit durch Trennung von Regional-, Fern- und Güterverkehr</li> <li>• Ausbau HH-Hasselbrook bis Ahrensburg-Gartenholz</li> <li>• Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs durch Verlagerung der neuen S-Bahnen auf die S-Bahn-Gleise → Freiwerden eines Gleispaars für den Regional- und Fernverkehr</li> <li>• Kosten: ca. 1,85 Mrd. Euro → Finanzierung durch Bund gesichert seit November 2019</li> </ul>	Fertigstellung bis 2030
Ausbau Alpha E	<p>Geplant sind gegenwärtig folgende Einzelmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zweigleisiger Ausbau der Strecke Rotenburg – Verden</li> <li>• eine eingleisige Ertüchtigung und Elektrifizierung auf dem Abschnitt Langwedel – Uelzen (Amerikalinie) unter Beibehaltung einer Geschwindigkeit von 80 km/h</li> <li>• Blockverdichtungen auf den Relationen Nienburg – Wunstorf (neue Überholgleise, Wendegleis Nienburg), Verden – Nienburg und Celle – Lehrte</li> <li>• geringfügiger Ausbau Nienburg – Minden</li> <li>• dreigleisiger Ausbau Lüneburg – Uelzen</li> <li>• Ausbau Uelzen – Halle (teilweise bereits in Bau)</li> <li>• Planungen stehen jeweils am Anfang</li> </ul>	Fertigstellung in den 2030er-Jahren
Bessere Verknüpfung der Schienennetze von DB und Hafenbahn	<p>Zur Trennung von Personen- und Güterverkehr und zur besseren Verknüpfung der Schienennetze von Hafenbahn und der Deutschen Bahn sind unter anderem folgende Projekte möglichst zeitnah nötig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fertigstellung des Kreuzungsbauwerks Hamburg-Wilhelmsburg (in Realisierung)</li> <li>• Auflösung des Flaschenhalses Harburg durch gezielte Ausbaumaßnahmen</li> <li>• Südliche Bahnanbindung Altenwerder Ost in Richtung Kattwykbrücke und Bau der Nordumfahrung Hausbruch</li> <li>• Neubaustrecke von Altenwerder Ost in Richtung ehemaliger Güterbahnhof Unterelbe</li> <li>• Wiederinbetriebnahme des Güterbahnhofs Unterelbe als Vorstauffläche für den Hamburger Hafen</li> </ul>	Möglichst zeitnahe Realisierung
Ersatzbauwerk Sternbrücke	Realisierung eines bedarfsgerechten Ersatzbauwerks für die marode Sternbrücke, um den Verkehrsfluss auf der hoch belasteten Verbindungsbahn für Regional-, Fern- und Güterverkehr sowie die S-Bahn Hamburg zu gewährleisten	Fertigstellung bis 2027
Ausbau des Hamburger Hauptbahnhofs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau zusätzlicher Gleiszugänge, um Personenströme im Bahnhofsgelände zu entflechten</li> <li>• Realisierung neuer Bahnsteige für mehr Kapazitäten im Regional- und Fernverkehr</li> <li>• Gegebenenfalls durch Verlegung der S-Bahn-Gleise in einen Tunnel (vgl. „Ferlemann-Tunnel“)</li> </ul>	Fertigstellung bis 2026

Projekt	Beschreibung	Fertigstellung
<b>Schiene</b>		
S21 nach Kaltenkirchen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau und Elektrifizierung der bestehenden AKN-Strecke zwischen HH-Eidelstedt und Kaltenkirchen zur S-Bahn auf knapp 30 Kilometern; Integration in Hamburger S-Bahn-Netz</li> <li>• Planfeststellungsbeschluss steht für den Hamburger Abschnitt, für den Abschnitt in Schleswig-Holstein soll er bis 2021 vorliegen</li> <li>• Kosten: ca. 400 Mio. Euro</li> </ul>	Fertigstellung bis 2027
Ausbau der Schienenstrecke Hamburg – Elmshorn	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Um das bestehende Nadelöhr für den Personen- und Güterverkehr zwischen Hamburg und Elmshorn aufzulösen, bedarf es möglichst zeitnah eines mehrgleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts zwischen Pinneberg und Elmshorn</li> <li>• Realisierung zusätzlicher Haltepunkte für Regional- oder S-Bahn, um Pendlerverkehre zu optimieren</li> </ul>	Fertigstellung bis 2028
Elektrifizierung Lübeck – Lüneburg	Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der Bestandsstrecke Lübeck – Lüneburg via Büchen	Mittelfristig
Ausbau der Bahnstrecke Neumünster – Bad Oldesloe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Schienenstrecke Neumünster – Bad Oldesloe, damit diese im Störfall Umleitungsverkehre des Fern-, Regional- und Güterverkehrs übernehmen kann</li> <li>• Potenzial neuer Durchbindungen im Regionalverkehr</li> <li>• Bislang nur Entwurfsplanungen, Bautätigkeiten kurzfristig unwahrscheinlich</li> </ul>	Mittelfristig
<b>Wasserstraßen</b>		
Fertigstellung der Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	Anpassung der Fahrinne von Außen- und Unterelbe an die Tiefgänge der modernen Containerschiffe (bis 14,5 Meter)	Fertigstellung bis 2021
Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der Oststrecke hat 2020 begonnen</li> <li>• Sanierung und Ausbau der maroden Schleusenanlagen in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel</li> </ul>	Fertigstellung erster Bauabschnitt bis 2024
Umsetzung des Gesamtkonzept Elbe	Herstellung einer stabilen Wassertiefe für Häfen und Binnenschiffe	Mittelfristig
Ertüchtigungsbauwerk Schiffshebewerk Scharnebeck	Neubau einer Schleuse im Elbe-Seitenkanal mit einer Troglänge von 225 Metern	Fertigstellung in den 2030er-Jahren
Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	Streckenausbau des Elbe-Lübeck-Kanals von Lübeck bis zur Elbe und Sanierung von sechs Schleusen	Fertigstellung in den 2030er-Jahren

### Anhang 3: Übersicht der Wasserstoffprojekte in Norddeutschland

Abbildung 11: Wasserstoffprojekte und -tankstellen der norddeutschen Bundesländer



Für eine ausführliche Beschreibung und weiterführende Links zu den einzelnen Projekten siehe: <https://www.ihk-nord.de/produktmarken/energiepolitik-industriepolitik/wasserstoff-landkarte-2020-4946362> (Stand 04.12.2020).



**Diskutieren Sie mit! Finden Sie weitere Informationen zum Stand des Projekts, Ideen und Impulse für Hamburg im Jahr 2040 – und die Möglichkeit, sich einzubringen auf**

**[www.hamburg2040.de](http://www.hamburg2040.de)**



Herausgeber:

Handelskammer Hamburg | Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg  
Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg | Telefon 040 36138-138  
Fax 040 36138-270 | [service@hk24.de](mailto:service@hk24.de) | [www.hk24.de](http://www.hk24.de)

Redaktion:

Geschäftsbereich Infrastruktur  
Andreas Müller, Dr. Philipp Henze, Jan-Oliver Siebrand, Daniel Möck

Grafiken Copyright:

Michael Holfelder und Handelskammer Hamburg

*Dank gebührt allen engagierten Unternehmerinnen und Unternehmern sowie allen Beteiligten in den Geschäftsbereichen der Handelskammer Hamburg für ihre Mitwirkung bei der Entstehung dieses Standpunktepapiers.*

Handelskammer Hamburg  
Geschäftsbereich Infrastruktur

Dezember 2020