



Handelskammer
Hamburg

ECKPUNKTE

ERFOLGSFAKTOREN FÜR DEN HAFEN HAMBURG

*Eckpunktepapier
der Handelskammer Hamburg*

Einleitung

Das vorliegende Eckpunktepapier enthält kurz- und mittelfristige Anforderungen aus Sicht der Hamburger Wirtschaft, die unseren Hafen nachhaltig im Sinne der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit – ökonomisch, ökologisch und sozial – im Wettbewerb der Nordrange-Häfen positionieren und als einen wichtigen Hamburger Standortfaktor fördern sollen.

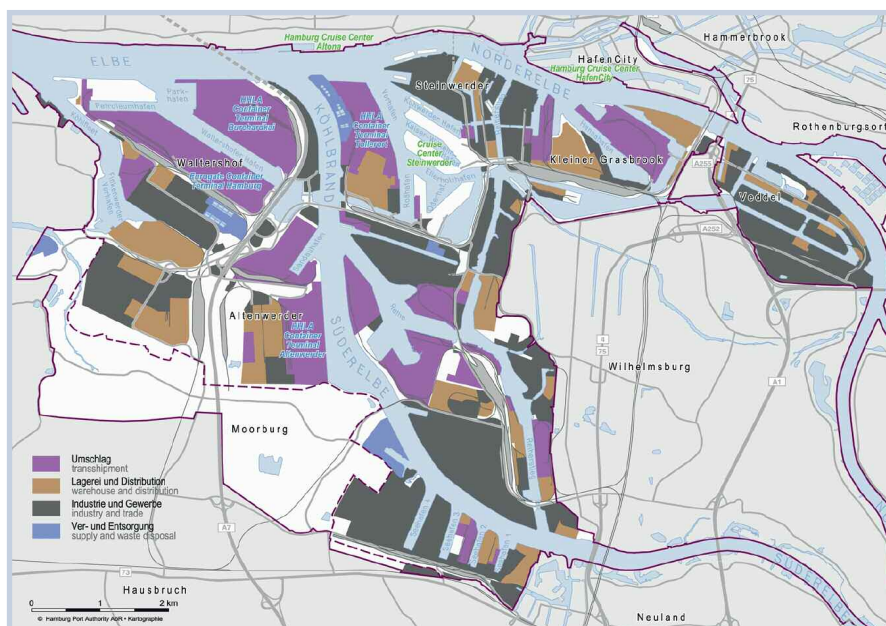
Der Hamburger Hafen liegt mitten in der Stadt. Das unterscheidet ihn von vielen seiner globalen und europäischen Mitbewerber. Der Hafen nimmt mit 7 105 ha etwa 9,4 Prozent der Fläche des Stadtstaates Hamburg ein. Dies hat zwei direkte Folgen: Es gibt eine Diskussion um die Nutzung der begrenzten Flächenressourcen auch im Zusammenspiel mit den benachbarten, städtisch geprägten Stadtteilen. Zudem spielen die Rahmenbedingungen und Emissionen des Hafens in der Stadt eine große Rolle für seine Akzeptanz in der Bevölkerung. Für die erfolgreiche Entwicklung des Hamburger Hafens in den kommenden Jahren bedarf es also einer klaren Strategie in Bezug auf die Themen Flächeneffizienz und Emissionsreduktion. Hafen- und Stadtentwicklung sollten zukünftig so aufeinander abgestimmt werden, dass sie sich gegenseitig befördern. Die städtische Lage des Hafens führt aber nicht nur zu Herausforderungen, sie lässt gerade hier im Hafenumfeld Innovationen entstehen.

Ein Grund dafür, dass die Wachstumsprognosen im Containerverkehr für den Hamburger Hafen von Anfang dieses Jahrtausends nicht erfüllt werden konnten, war

die globale Wirtschafts- und Finanzkrise. Der Hamburger Hafen hat in den letzten zehn Jahren seit Beginn der Krise eine Aufholbewegung im Containerverkehr vollzogen, die ihn wieder auf das Vorkrisenniveau zurückgebracht hat. Ein anderer Grund ist der Verlust von Marktanteilen in der Nordrange durch die noch immer ausstehende Fahrrinnenanpassung der Elbe sowie strategische Entscheidungen der Schifffahrtsunternehmen insbesondere bei den Transshipmentverkehren (operative Terminalbeteiligungen in Wettbewerbshäfen usw.). Die Fokussierung auf den Containerverkehr ist der Betonung der Universalhafenqualitäten des Hafens gewichen. Der Ausbau wertschöpfungs- und flächenintensiver Nutzungen sowie die Steigerung des Anteils lokaler Ladung durch gezielte Akquisition sollten im Fokus der Hafentwicklung stehen. Wichtig ist aber gleichzeitig, dass ein anforderungsgerechter Ersatz und Ausbau der Infrastruktur im Hafen zeitnah umgesetzt wird.

Wenn es Hamburg gelingt, seinen Stadthafen im globalen Wettbewerb zu behaupten, weitere Innovationen zu fördern, Emissionen zu reduzieren und die Chancen der digitalen Transformation aktiv zu nutzen, wird dies Strahlkraft weit über die Grenzen Hamburgs entwickeln. Die Umsetzung der nachfolgenden Punkte soll diesem Ziel Rechnung tragen.

Das vorliegende Eckpunktepapier ist im Kontext aktueller kurz- und mittelfristiger Herausforderungen im Hamburger Hafen entstanden. Eine etwaige langfristige Perspektive ist nicht Gegenstand und Zielsetzung dieses Papiers.



Quelle: HPA-Kartographie. Auszug aus der Karte „Facts and Figures“, Stand: April 2017

Ausschnitt aus der Hafenkarte 1: 50 000 (HK 50) Hafen von Hamburg. Präsentiert mit Genehmigung von Hamburg Port Authority AöR, Hamburg.

I. Regionale und überregionale Bedeutung des Hamburger Hafens

Der Hamburger Hafen ist der drittgrößte Containerhafen Europas und als einziger deutscher Hafen unter den TOP 20 der weltweit größten Containerhäfen vertreten. Mit einer Bruttowertschöpfung von rund 12,6 Mrd. Euro, was ca. 13 Prozent der Wertschöpfung Hamburgs entspricht, und rund 130 000 hafenabhängigen Arbeitsplätzen allein in Hamburg ist er von herausragender Bedeutung für den Wirtschaftsstandort. Die Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte strahlen aber auch überregional aus – deutschlandweit hängen knapp 270 000 Arbeitsplätze am Hamburger Hafen. Dabei übernimmt er eine Schlüssel-funktion für die exportorientierte deutsche Wirtschaft, denn mehr als 90 Prozent der weltweit gehandelten Güter werden über den Seeweg transportiert. Seine gut ausgebauten Hinterlandanbindungen sind ein Schlüs-sel-faktor für seine Stellung als bedeutendster Hafen für den deutschen Außenhandel. Mit mehr als 1 300 wöchent-lichen Güterzügen ist Hamburg der größte Bahnhof Europas.

II. Rahmenbedingungen

Die Verlangsamung des Weltwirtschaftswachstums, steigende globale Unsicherheiten und protektionistische Tendenzen, der bevorstehende Brexit oder die Sanktionen gegenüber Russland bergen derzeit große Risiken für das Transportwachstum und damit auch für die weitere Entwicklung des globalen Seehandels. Wir setzen uns daher für einen freien und regelbasierten Welthandel ein. Darüber hinaus haben die aktuellen strukturellen Ver-änderungen rund um die digitale Transformation, Industrie 4.0 und 3D-Druck das Potenzial, die Lieferketten der Zukunft nachhaltig zu verändern. Dabei geht es weniger um eine Ablösung, als vielmehr um eine Ergänzung zur Globalisierung. Mit dieser Entwicklung geht ein anhaltend dynamisches Schiffsgrößenwachstum einher, das insbesondere die nautische Erreichbarkeit des Hamburger Hafens erschwert sowie strategische Entscheidungen zur Nutzung bestimmter Flächenareale und schwierige Rah-menbedingungen für den Schifffahrtsstandort Hamburg mit sich bringt.

III. Forderungen und Zielbild

Die Veränderungen der strukturellen Rahmenbedingun-gen führen insbesondere zu einer Konsolidierung der Umschlagszahlen des Hamburger Hafens auf hohem Niveau und machen die Diskussion eines Zielbildes für

einen erfolgreichen Hafen erforderlich: Der Hamburger Hafen, dessen Zukunftsfähigkeit unter Berücksichtigung der strukturellen Änderungen in der Wirtschaft durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden muss, ist mit seinen heutigen Universalhafenfunktionen zu erhal-ten und anforderungsgerecht auszubauen. Folgende Maßnahmen sind hierfür zwingend erforderlich:

1. Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterelbe zügig umsetzen

Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 9. Februar 2017 zur Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterelbe sind letzte Mängel benannt worden, die einer Genehmigung des mittlerweile 15 Jahre andauern- den Verfahrens im Wege stehen. Angesichts der Schiffs- größenentwicklung ist die Verbesserung der seewärtigen Erreichbarkeit des Hamburger Hafens die zentrale Voraussetzung für dessen zukünftige Wettbewerbsfähig- keit innerhalb der Nordrange.

Die Vorhabenträger Hamburg Port Authority (HPA) sowie Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sollten schnellstmöglich die vom Bundesverwaltungs- gericht benannten Mängel beheben, die aktualisierten Unterlagen für den Planergänzungsbeschluss III ein- reichen und nach Genehmigung mit der Umsetzung beginnen. Dabei sollte eine prioritäre Umsetzung der Begegnungsbox vor der tiefgangsbezogenen Anpassung in Abstimmung mit der Wirtschaft geprüft werden. Zudem ist sicherzustellen, dass die im Rahmen des Verfahrens auferlegte Geschwindigkeitsüberwachung auf der Au- Ben- und Unterelbe einer Optimierung des Gesamt- systems im Zu- und Ablauf des Hamburger Hafens Rechnung trägt.

2. Nachhaltiges Sedimentmanagement- konzept zur besseren Erreichbarkeit des Hafens sicherstellen

Die HPA bewegt jedes Jahr Millionen Kubikmeter Sedi- ment, um ihrem Auftrag der Wassertiefeninstandhaltung auf der Strecke wie in den Hafenbecken möglichst umfassend nachzukommen. Dabei werden stark belastete Sedimente aufwendig an Land behandelt und anschlie- ßend deponiert. Geringer belastete Sedimente werden, wo sie den Schiffsverkehr behindern, vom Gewässerbo- den gelöst und an der Hamburger Landesgrenze bei Wedel vor der Insel Neßsand umgelagert. Dieses „Kreis- laufbaggern“, bei dem ein Teil der Sedimente aufgrund des starken Ebbstroms und nicht ausreichendem Ober-

wasserabfluss bald darauf wieder in den Hafenbecken landet, ist weder eine nachhaltige noch eine kostengünstige Lösung. Die im Jahr 2005 mit Schleswig-Holstein getroffene Vereinbarung, alternativ Hamburger Baggergut in das Nordseegebiet bei Tonne E3 zu verbringen, knüpft die aktuelle schleswig-holsteinische Landesregierung an weitere Bedingungen. Mit einigen dieser Fragen beschäftigt sich auch das Forum Tideelbe, dessen Arbeit aber eher langfristig wirken wird.

Die HPA ist aufgefordert, geeignete nachhaltige Ablagerungsgebiete für Sedimente zu prüfen, auszuweisen und dafür langfristige, auskömmliche wie finanzierbare Genehmigungen sicherzustellen. Die HPA sollte zudem mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und der WSV mit Hochdruck prüfen, wie ein Konzept für die Verbringung der Sedimente in die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) umsetzbar und genehmigungsfähig wäre. An der Tideelbe sollten flankierend prioritär solche strombauliche Maßnahmen durchgeführt werden, die dabei helfen, den Sedimenthaushalt zu verbessern und die Baggermengen nachhaltig zu reduzieren. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob der Kauf und Betrieb einer Baggerschiffsflotte durch die Flotte Hamburg GmbH mittel- bis langfristig eine kostengünstigere Alternative zum gegenwärtigen Modell des externen Einkaufs von Baggerkapazitäten darstellt. Hierbei ist die für Hamburg kostengünstigste und nachhaltigste Lösung zu wählen.

3. Bedarfsgerechte Finanzierung der Hamburg Port Authority ermöglichen

Eine zukunftssichere und auskömmliche Finanzierung der HPA ist die Voraussetzung für die Umsetzung der dringend benötigten Infrastrukturprojekte sowie das kontinuierliche Sedimentmanagement zur Gewährleistung der Wasser- und Liegewanntiefen. Angesichts der strukturellen Unterfinanzierung der HPA nach dem Auslaufen der „HHLA-Milliarde“ stellt dies eine zentrale Herausforderung für den Hafen dar. Die im Rahmen des EU-Beihilferechts vorgenommene Neuausrichtung der HPA („HPA next“) muss ein Hauptaugenmerk auf die wirtschaftsverträgliche Ausgestaltung im Hinblick auf die im Hafen ansässigen und vom Hafen lebenden Betriebe legen.

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) muss eine auskömmliche Finanzierung für die Investitionen und Unterhaltungsaufgaben der HPA sicherstellen, ohne dabei die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens und der dort ansässigen Hafenbetriebe zu gefährden. Die Hafenerunternehmen und

Hafenkunden leisten einen angemessenen Beitrag zu einer auskömmlichen Finanzierung insbesondere durch Mieten, Pachten und Hafengeld. Es gilt zudem alternative Finanzierungsoptionen auszuloten bei grundsätzlicher Beibehaltung des Landlord-Modells.

4. Hinterlandanbindungen des Hamburger Hafens optimieren

Für eine noch bessere Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens ist eine zügige Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten Verkehrsprojekte notwendig (siehe Projekte der „Verkehrsdrehscheibe Hamburg“). Zu nennen sind hierbei insbesondere der Ausbau der A7 südlich des Elbtunnels sowie der A1 und der Neubau der Hafenpassage A26 Ost. Im Bereich der Schieneninfrastruktur ist das sogenannte optimierte „Alpha-E“ (Kapazitätssteigerung der Anbindung nach Süden) relevant, für die Binnenschifffahrt sind es vor allem der Neubau der Schleuse Lüneburg im Elbe-Seitenkanal sowie die Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe für die Mittel- und Oberelbe. Vor dem Hintergrund der Schiffsgrößenentwicklung im Containerverkehr und der damit verbundenen Transportspitzen im Zu- und Ablauf der Container im und um den Hafen haben die vier Hamburger Containerterminals Slotbuchungsverfahren für LKW eingeführt. Hierdurch soll die vorhandene Infrastruktur effizienter und vor allem über den Tageslauf gleichmäßiger genutzt werden.

Der Bund ist aufgefordert, für die im BVWP 2030 abgebildeten Verkehrsprojekte die Finanzierung in den jährlichen Bundeshaushalten bereitzustellen und insbesondere gemeinsam mit den Auftragsverwaltungen auf Bundes- und Landesebene für eine auskömmliche Bereitstellung der Planungskapazitäten Sorge zu tragen. Parallel ist die Akzeptanz in Bevölkerung und bei Interessenverbänden durch frühzeitige und verbindliche Beteiligungsverfahren zu gewährleisten, die auf Fragen der konkreten Ausgestaltung fokussiert werden sollten. Dabei sollte generell versucht werden, den Modal Split zugunsten ökologischer und nachhaltiger Verkehrsträger zu entwickeln. Hamburgs Rolle als europaweit führender Eisenbahnhafen ist weiter auszubauen. HPA und BWVI müssen darüber hinaus dafür Sorge tragen, dass die Infrastruktur im Hafengebiet den zukünftigen Anforderungen gerecht wird (z. B. Ersatzbauwerk Köhlbrandbrücke). Zudem ist die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens auch für die besonders wertschöpfungsintensiven Großraum- und Schwertransporte sicherzustellen. Hier gilt es darüber hinaus, das Antrags- und Genehmigungsverfahren digitaler und effizienter zu machen. Um mögliche Rückstauungen in Folge des neuen

Slotbuchungsverfahrens der Containerterminals zu minimieren, müssen ausreichend Parkflächen für LKWs zur Verfügung stehen.

5. Flächeneffizienz steigern

Aus der Lage des Hamburger Hafens in unmittelbarer Nähe zur Wohnbevölkerung 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 aktuelle Entlassung der Hafenterrasse Überseezentrum auf dem östlichen Kleinen Grasbrook und von Teilflächen des südlich davon gelegenen mittleren Kleinen Grasbrook zugunsten des neuen Stadtteils Grasbrook. Die Sicherstellung einer hohen Flächeneffizienz im Hafen sollte unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen der Hafenernehmer erfolgen, die u. a. auf seeschiff-tiefes Wasser sowie angeschlossene Umschlags-, Lager- und Logistikflächen angewiesen sind. 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 wiederum Planungssicherheit benötigen.

Die HPA ist aufgefordert, Verträge mit Hafenernehmer auszugestalten, dass diese die nötige Planungssicherheit für langfristige Investitionen erhalten. Im Zuge der Entlassung der Hafenterrasse Überseezentrum auf dem östlichen Kleinen Grasbrook und von Teilflächen des südlich davon gelegenen mittleren Kleinen Grasbrook und der dort vorgesehenen Ansiedlung von 16 000 Arbeitsplätzen und 3 000 Wohnungen müssen FHH und HPA dafür Sorge tragen, dass angrenzende Hafenernehmer Bestandsschutz bzgl. ihrer Immissionsschutz- und Störfallregelungen genießen und nicht in ihrer gewerblichen Tätigkeit beeinträchtigt werden. Zudem sollte die Aufnahme einer rechtlich abgesicherten Duldung von Hafenermissionen bei den entsprechenden Immobilienprojekten, so wie es in der HafenCity bereits praktiziert wird, aufgenommen werden. Der entstehende Verlust an verfügbaren Gewerbeflächen sollte perspektivisch an anderer Stelle in Hamburg ausgeglichen werden. Mit Blick auf den Mittleren Freihafen („Steinwerder“) ist die HPA aufgefordert, zunächst die Kriterien für die weitere Planung der Zielvariante vorzulegen. Aus Sicht der Hamburger Wirtschaft sollten sich diese an den Kriterien Bündelung von Mengen auf den Hamburger Hafen, Wertschöpfungstiefe, sowie gesamtstädtische Bedeutung im Kontext der zu erwartenden

Umschlagsentwicklung in den nächsten Dekaden orientieren. Darüber hinaus ist eine anforderungsgerechte Wasserfläche für Hafenernehmer in zentraler Lage erforderlich.

6. Lokale Wertschöpfung steigern

Ein zentrales Argument für den Anlauf des Hamburger Hafens im internationalen Wettbewerb um Ladung ist sein mit knapp 30 Prozent relativ hoher Anteil an lokaler Ladung („LoCo-Quote“), d. h. Güter, Vorprodukte und Rohstoffe, die über den Seeweg kommend in der Region verbleiben bzw. verarbeitet werden. Die Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens korrespondiert mit der Stabilisierung und gegebenenfalls Erhöhung der „LoCo-Quote“, da diese die Hafenauswahl der Reedereien maßgeblich beeinflusst. Der zunehmend in Norddeutschland produzierte „grüne“ Windstrom bietet hierfür besondere Chancen („Come to where the power is!“). Die erforderlichen Flächen zur Weiterentwicklung des lokalen Ladungsaufkommens müssen im Hafen und der Metropolregion Hamburg zur Verfügung stehen.

BWV und Hamburg Invest sollten eine Ansiedlungskampagne für hafenauffine Industrie und Logistikunternehmen in Hamburg und im Unterelbauraum vorbereiten, um die „LoCo-Quote“ weiter zu erhöhen und durch die systematische Bündelung von Ladung den Erfolg des Hamburger Hafens langfristig zu sichern.

7. Anforderungsgerechte digitale Infrastruktur schaffen

Eine aktuelle Handelskammer-Umfrage weist darauf hin, dass die Breitbandversorgung in einigen Gebieten des Hafens stark verbesserungsbedürftig, gleichwohl aber die Grundvoraussetzung für jegliche Geschäftstätigkeit sowie die digitale Transformation der Unternehmen darstellt. Die Ankündigung von Telekommunikationsanbietern, den Breitbandausbau im Hamburger Hafen voranzutreiben, ist daher sehr zu begrüßen. Positiv zu bewerten ist zudem die angekündigte flächendeckende Einführung des 5G-Standards im Hafen über ein EU-Projekt („MoNArch“). Dabei fungiert der Hamburger Hafen bis 2019 als Testgebiet für die gewerbliche Anwendbarkeit des neuesten Mobilfunkstandards.

FHH und HPA sind aufgefordert, die angekündigte Breitbandversorgung im Hafen zum Beispiel durch geeignete Rahmenbedingungen zu fördern und auf eine baldige flächendeckende Einführung des 5G-Standards im Hafen hinzuwirken. Darüber hinaus muss auch in der deutschen

Bucht sowie auf der Elbe ein ausreichender Mobilfunkempfang für einen schnellen Kommunikationsprozess der Reedereien mit den Beteiligten der maritimen Lieferkette gewährleistet werden. Hierfür bietet es sich an, in die Eckpunkte der anstehenden Versteigerung der 5G-Lizenzen aufzunehmen, dass auch diese Gebiete mit abgedeckt werden.

8. Digitalisierung der maritimen Lieferkette vorantreiben

Bei der Datenkommunikation in der maritimen Prozesskette hat Hamburg durch sein von der Wirtschaft getragenes System eine europaweite Vorreiterrolle eingenommen, die es zu halten gilt. Während auf Unternehmensseite die Entwicklung in Richtung eines schnellen Datenflusses vorangetrieben wird, treten häufig Medienbrüche an der Schnittstelle zu prozessbeteiligten Behörden und Verwaltungseinheiten (z. B. WSV, Veterinäramt, Lotsen) auf. Sie stellen wiederum ein wesentliches Hindernis dar, schnellere und einfachere Prozesse im Rahmen einer digitalisierten Prozesskette realisieren zu können und damit einen wichtigen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu leisten. Die im Rahmen des Weltkongresses für Intelligente Transportsysteme 2021 (ITS) und des Projektes des Bundesverkehrsministeriums („Digitales Testfeld Hafen“) entstehenden Demonstratoren und Pilotprojekte sind ein weiterer Baustein, um den Hafen fit für seine digitale Zukunft zu machen. Zudem gilt es neue Lösungen wie die Blockchain-Technologie aktiv und frühzeitig auf Anwendbarkeit in der Logistik zu prüfen. Plattformen wie der Digital Hub Logistics Hamburg für etablierte Firmen und Startups können dabei eine hilfreiche Umgebung für neue Produkte und Geschäftsmodelle bieten.

FHH und Bundesregierung sind aufgefordert, die Verwaltungseinheiten entlang der maritimen Lieferkette – z. B. Veterinäramt – mit der notwendigen modernen IT-Infrastruktur (Hard- und Software) auszustatten, um eine vollständig digitale Prozesskette zu ermöglichen. Zudem sollten die Potenziale der ITS-Technologie und des anstehenden Kongresses sowie des Projektes „Digitales Testfeld Hafen“ genutzt werden, um (Verkehrs-)Abläufe im Hafen weiter zu optimieren.

9. Emissionen im Hamburger Hafen reduzieren

Laut dem aktuellen Hamburger Luftreinhalteplan verursachen Schiffsverkehr, Hafenbahn und Umschlagsequipment der Hafenbetriebe rund 44 Prozent der Stickoxid-

Emissionen in Hamburg, wobei allein die Schifffahrt mit 39 Prozent zu Buche schlägt. Der Aufbau eines Luftmessnetzes im Hafen sowie die Ausweitung des HPA-Nachhaltigkeitsberichts auf den gesamten Hafen werden die diesbezügliche Transparenz steigern. Alternative und emissionsärmere Energieträger können helfen, Emissionen zu reduzieren und dadurch auch die Akzeptanz der Bevölkerung zu erhöhen. Die Versorgung von Kreuzfahrt- und Containerschiffen mit alternativen Energiequellen während ihrer Liegezeit im Hafen (z. B. Landstromversorgung, Nutzung von Power-Pacs), wie im Koalitionsvertrag der Bundesregierung erwähnt, tragen dem ebenfalls Rechnung. Die jüngste Ankündigung einer internationalen Containerreederei ihre neuen Großcontainerschiffe nur noch mit LNG zu betreiben sowie die Diskussion um ein nationales Importterminal für LNG in Brunsbüttel lassen eine wachsende Bedeutung von LNG als Schiffstreibstoff erwarten. Eine Steigerung der Energieeffizienz kann zudem neben der Verringerung von Emissionen auch die Kostenseite der Betriebe entlasten und die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen.

FHH und HPA sind aufgefordert, den Einsatz alternativer Energieträger im Hafen durch eine pragmatische Genehmigungspraxis zu fördern. BWVI und BUE sind aufgefordert, Unternehmen und Institutionen ausreichende Übergangsfristen bei der Einführung neuer Umwelt- und Emissionsstandards zu gewähren, damit diese die Anpassungen wirtschaftlich verträglich darstellen können. Instrumente zur Emissionsreduktion sollten nicht pauschal und ausschließlich in Hamburg, sondern im Einklang mit den internationalen Institutionen und den anderen nordeuropäischen Häfen umgesetzt werden.

10. Akzeptanz der Bevölkerung und Interessenverbände erhöhen

In einem der größten Stadthäfen der Welt befindet sich der Hamburger Hafen im Spannungsverhältnis zu einer wachsenden Stadt und ihrer Wohnbevölkerung. Auch wenn in weiten Teilen der Bevölkerung der Hafen als integraler Bestandteil und Wahrzeichen der Stadt positiv wahrgenommen wird, gibt es mit Blick auf mögliche Beeinträchtigungen der individuellen Lebensqualität z. B. durch Emissionen zunehmend auch kritische Stimmen. Die Diskussion um die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe ist ein Beleg dafür, wie Klageverfahren notwendige Infrastrukturmaßnahmen verzögern.

Stadt und Wirtschaft sollten gemeinsam mögliche Maßnahmen, welche die Akzeptanz für den Hamburger Hafen in der Bevölkerung weiter verbessern können,

identifizieren und umsetzen. Denkbar wäre etwa eine Imagekampagne oder ein „Tag des Hamburger Hafens“ (in Anlehnung an die „Lange Nacht der Industrie“), der einen Einblick in die im Hafen tätigen und vom Hafen lebenden Unternehmen gewährt.

11. Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer an EU-Standard angleichen und Wettbewerbsnachteil beseitigen

Bei der Einfuhr von Gütern nach Deutschland verursacht das in Deutschland angewandte Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer (EUST) eine unnötige Bindung von Liquidität und damit erhöhte Kosten für Importeure, die in den EU-Nachbarstaaten nicht anfallen. Importeure nutzen daher verstärkt Seehäfen und Flughäfen in EU-Nachbarstaaten (z. B. Niederlande, Belgien). Wenn dieses Verfahren so verändert wird, dass der Wettbewerbsnachteil beseitigt wird, kommen dem deutschen Staat zudem fiskalische Vorteile im Hinblick auf Zoll-, Lohn-, Umsatz- und Gewerbesteuereinnahmen zu Gute.

Erfreulicherweise wurde die Optimierung des Verfahrens zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer in den Koalitionsvertrag der Bundesregierung aufgenommen. Die FHH sollte das Bundesfinanzministerium ermutigen eine Reform der Einfuhrumsatzsteuerregelung zu verabschieden, die die Benachteiligung der deutschen Seehäfen gegenüber den Westhäfen beendet.

12. Anpassung der Ausbildungsinhalte maritimer Berufe an die digitale Transformation vorantreiben

Damit die digitale Transformation der maritimen Logistikkette ein Erfolg wird, benötigen die Unternehmen Fachkräfte, die zusätzlich über entsprechende digitale Kompetenzen verfügen. Die gegenwärtigen Ausbildungsinhalte bilden vielfach die mit der Digitalisierung verbundenen Qualifikationsbedarfe noch nicht hinreichend ab. Im Rahmen eines lebenslangen Lernens sind dabei auch Fort- und Weiterbildungen nötig, die gewährleisten, dass die digitalen Kompetenzen auf dem neuesten Stand bleiben. Zu nennen ist hierbei etwa das maritime Kompetenzzentrum (ma-co), das als Bildungsträger für die deutschen Seehäfen und der nachgelagerten Logistikunternehmen vielfältige Seminar- und Bildungsangebote bereitstellt.

Bund und FHH sowie die maßgeblichen Verbände und Gewerkschaften sollten die Ausbildungsinhalte in den

maritimen Berufen im Hinblick auf die Anforderungen der digitalen Transformation der Logistik anpassen. Darüber hinaus sollte geprüft werden, wie digitale Kompetenzen im Rahmen eines lebenslangen Lernens idealerweise vermittelt werden können und ob diese einer Förderung bedürfen, um eine möglichst schnelle Umsetzung zu gewährleisten.

13. Personalausstattung beim Hamburger Zoll verbessern

Die über den Hamburger Hafen importierenden Unternehmen litten im Jahr 2017 über mehrere Monate unter erheblichen Verzögerungen bei der Zollabfertigung. Bearbeitungs- und Abfertigungszeiten von fünf, sechs und mehr Tagen drohten Deutschlands bedeutendsten Hafen im Wettbewerb mit anderen Häfen in den Niederlanden und Belgien zurückzuwerfen. Die Gründe für die Verzögerungen lagen vorwiegend in einer unzureichenden Personalausstattung des Zollamtes Hamburg-Waltershof. Die Besetzung zahlreicher freier Planstellen ist mangels Bewerber aktuell nach wie vor ungewiss. Aus diesem Grund muss weiterhin befürchtet werden, dass die massiven Belastungen aufgrund verzögerter Abfertigungen für die betroffenen Unternehmen jederzeit wieder auftreten können. Neben den personalwirtschaftlichen Maßnahmen müssen alle Möglichkeiten der IT zur Erhöhung der Effizienz der Zollabwicklung ausgeschöpft werden (z. B. vertretbare automatisierte Risikoanalyse und Überlassung der Waren).

Es ist positiv zu bewerten, dass die Stärkung des Zolls auch in Bezug auf Personal und Besoldung in den Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung aufgenommen wurde. Das federführende Bundesfinanzministerium ist gebeten, durch geeignete Maßnahmen die Attraktivität des Arbeitsplatzes Zollamt Hamburg-Waltershof so zu verbessern, dass die freien Planstellen zeitnah besetzt und somit die Abfertigungszeiten dauerhaft und verlässlich auf einem Niveau gehalten werden, das Wettbewerbsnachteile für den Hamburger Hafen und für über Hamburg einführende Unternehmen verhindert. Mittel- und langfristig müssen zusätzlich die Auswirkungen des Austritts Großbritanniens aus der EU und der Zollunion, ggf. bereits zum 29. März 2019, bei der Stellenausstattung des Zolls im Hamburger Hafen berücksichtigt werden. Zudem sollte auch dafür Sorge getragen werden, dass die IT-Systeme aller Zollverwaltungen der EU-Mitgliedsstaaten aufeinander abgestimmt werden, um somit Teil einer vollständig digitalen Prozesskette sein zu können.

Ausblick

Die Hamburger Wirtschaft bittet die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung um die Umsetzung der skizzierten Forderungen, um die Leistungsfähigkeit, Effizienz, Wertschöpfung und Nachhaltigkeit des Hamburger Hafens weiter zu stärken. Dieses Eckpunktepapier soll zudem Auftakt eines umfassenden Diskussionsprozesses sein. Im Rahmen der Ausarbeitung eines Stadtentwicklungsmodells der Hamburger Wirtschaft wollen wir Ideen entwickeln, wie Hafen- und Stadtentwicklung so aufeinander abzustimmen sind, dass sie sich gegenseitig befördern. Die in unserem Stadthafen begrenzte Ressource Fläche wird weiterhin der limitierende Faktor für diese Diskussion um das Gesamtinteresse sein. Die Nutzung dieser Ressource für möglichst viele Arbeitsplätze auch aus der „new economy“ sowie der Anspruch, logistische und damit flächenintensive Wertschöpfung im Hafen gleichermaßen betreiben zu können, zeigt das Spannungsfeld auf. Folgende Leitfragen könnten einen Anschlussprozess strukturieren:

- Welche Zukunftsindustrien sollen in Hamburg und im Hamburger Hafen angesiedelt werden?
- Welche Anforderungen und Auswirkungen werden diese Zukunftsindustrien auf (Hafen-) Flächen haben?
- Welche Bereiche des Hafens werden für den Umschlag direkt benötigt, welche Bereiche für die Landlogistik und die Hafenindustrien?
- Wie können Stadt und Hafen stärker als bisher miteinander verzahnt werden, so dass Nutzungskonflikte weiter minimiert werden?
- Wie kann eine Bundeslandübergreifende Ansiedlungsstrategie organisiert werden, die die ganze Metropolregion Hamburg in den Fokus nimmt?

Wenn es Hamburg und seinem Stadthafen gelingt, dass sich Hafen- und Stadtentwicklung gegenseitig befördern, kann dieser Prozess auch für andere (Stadt-)Häfen Vorbild werden.



Herausgeber:

Handelskammer Hamburg | Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg
Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg | Telefon 040 36138-138
Fax 040 36138-401 | service@hk24.de | www.hk24.de

Autoren: Jens Aßmann (-314), Andreas Müller (-382)

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

Herstellung: Wertdruck GmbH & Co. KG

Mai 2018