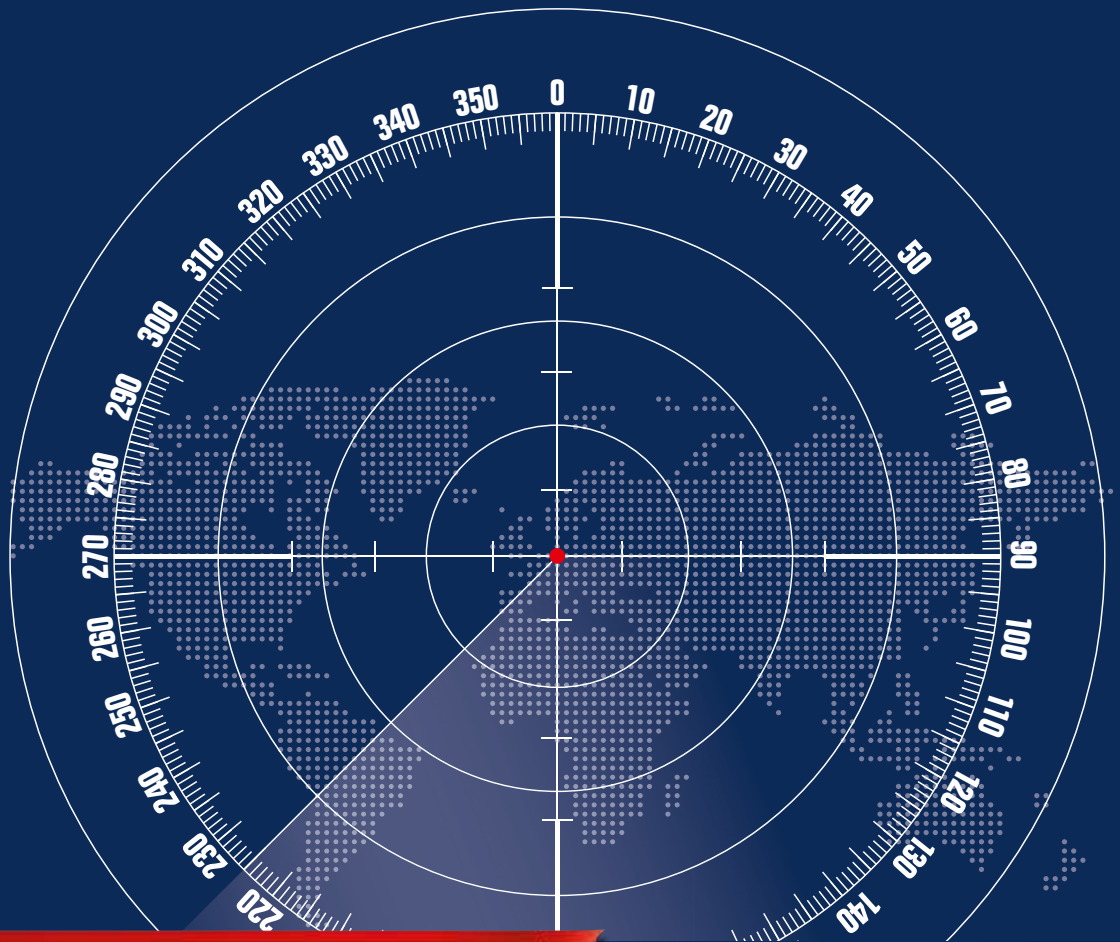


# Hamburg hält Kurs



**DER HAFENENTWICKLUNGSPLAN BIS 2025**

Management Summary

## ■ INHALT

Der Hafententwicklungsplan als strategisches Dokument...2  
 Bedeutung des Hafens .....3  
 Hafententwicklung im Dialog .....4  
 Strategische Leitlinien der Hafententwicklung .....4  
 Die wichtigsten Handlungsfelder der Hafententwicklung ....6  
     Produktivitätssteigerung auf den Terminals.....6  
 Ansiedlung wertschöpfungsintensiver Betriebe.....6  
 Aktive Flächenentwicklung und -vergabe .....7  
 Strategische Entwicklungsprojekte.....8  
 Leistungssteigerung bei Hafent- und Hinterlandverkehren .. 10  
     Verkehrsträgerübergreifende IT-Systeme ..... 11  
     Wasserstraßen ..... 12  
     Schiene ..... 12  
     Straße ..... 13  
 Nachhaltige Gestaltung der Hafentmetropole ..... 14

### Hinweis an die Leserinnen und Leser

Diese Broschüre informiert Sie über die aktuelle Hamburger Hafentpolitik. Sie fasst zu diesem Zweck wesentliche Inhalte des 2012 vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossenen Hafententwicklungsplans in gekürzter Form zusammen. Die vollständige und im Wortlaut maßgebliche Fassung des Hafententwicklungsplans hat die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) 2012 unter dem Titel „Hamburg hält Kurs – der Hafententwicklungsplan bis 2025“ veröffentlicht. Diese Fassung können Sie im Internet unter [www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de) herunterladen oder bei der Kontaktadresse auf der Rückseite als Broschüre bestellen.

## ■ DER HAFENTENTWICKLUNGSPLAN ALS STRATEGISCHES DOKUMENT

Mit dem Hafententwicklungsplan präsentiert der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg in periodischen Abständen seine strategische Hafentplanung. Er umfasst alle Handlungsfelder des Hamburger Universalhafens in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung und ihrer wirtschaftlichen Perspektive. Auf dieser Grundlage entwirft er infrastrukturelle und organisatorische Lösungen für den künftigen Hafent Erfolg. Der Planungshorizont reicht bei der vorliegenden neuesten Fassung des Hafententwicklungsplans bis zum Jahr 2025.

Grund für die Erarbeitung eines solchen umfassenden und fundierten Planungswerkes ist die überragende Bedeutung des Hafens für die Wirtschaftsleistung und das Wohlergehen Hamburgs, Deutschlands und großer Teile Europas. Das besondere Bemühen um den Erhalt und Ausbau des hafentwirtschaftlichen Potenzials ist in Hamburg daher Verfassungsauftrag. Die regelmäßige Vorlage eines Hafententwicklungsplans als komprimiertes wirtschaftspolitisches Handlungsprogramm ist im Hafententwicklungsgesetz verankert. Der Hafententwicklungsplan ist klar darauf ausgerichtet, die Wachstumspotenziale für den Hamburger Hafen durch die richtigen Weichenstellungen, z. B. hinsichtlich zukünftiger Kapazitätsentwicklung, Flächenstrategie und Verkehrsanbindung, zu nutzen und seine Wettbewerbsposition langfristig zu sichern und zu stärken. Oberstes Ziel ist dabei, die vielfältigen Arbeitsplätze des Hafens zu sichern und seine Wertschöpfung zu steigern.

### Ökonomische Effekte des Hamburger Hafens 2010



## ■ BEDEUTUNG DES HAFENS

Der Hamburger Hafen ist der größte und bedeutendste deutsche Hafen und der zweitgrößte Containerhafen Europas. Für die Stadt Hamburg und die Metropolregion gibt der Hamburger Hafen wichtige Beschäftigungsimpulse und bietet als entwickelte Clusterstruktur eine hervorragende Basis für die Ansiedlung weiterer Industrie- und Logistikunternehmen. Als moderne und leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe für Mittel-, Nord- und Osteuropa sorgt er für einen reibungslosen internationalen Warenaustausch. Darüber hinaus bietet der Hamburger Hafen die leistungsfähige Verknüpfung der umweltschonenden Verkehrsmittel Schiff und Bahn.

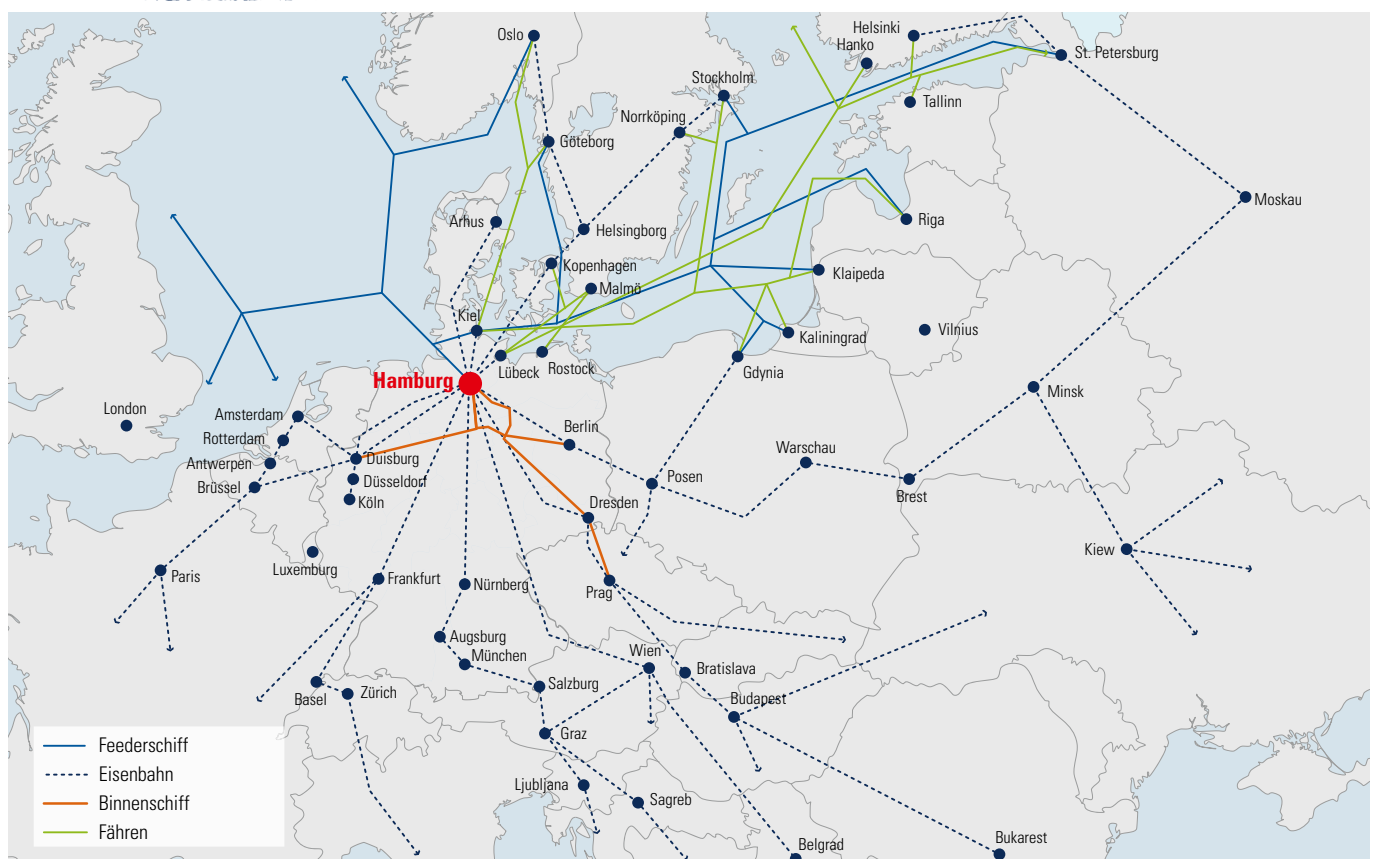
### Impulse für Beschäftigung und Strukturentwicklung

Im Hafen und in seinem Umfeld sind traditionelle wie neue Wirtschaftszweige mit großen, mittelständischen und kleinen Unternehmen angesiedelt, die wesentlich zur Stabilität sowie zur ökonomischen Entwicklung der Metropolregion beitragen. Es profitieren zum einen eng mit dem Hafen verbundene Branchen wie Schiffbau, Transport und Logistik, zum anderen Branchen wie Gastronomie oder Tourismus. Eine maritime Ausrichtung wissenschaftlicher Institutionen gewährleistet einen schnellen Transfer von Technologien und Innovationen in alle clusterrelevanten Praxisfelder.

### Europäisches Drehkreuz der Transportlogistik

Der Hamburger Hafen ist ein zentraler Warensammlungs- und Verteilerort (engl. Hub). Als Hub wirkt der Hafen wie ein Magnet auf weitere Umschlagmengen. Über positive Skaleneffekte realisiert er besonders effiziente und wettbewerbsfähige logistische Dienstleistungen. Davon und von seiner leistungsfähigen Anbindung an die internationalen Handelsrouten profitiert die exportorientierte deutsche Industrie sowie der Im- und Export Nord-, Mittel- und Osteuropas. Die günstige geographische Lage des Hamburger Hafens verkürzt mit dem 130 km weit ins Binnenland führenden seeseitigen Wasserweg die teureren und stärker umweltbelastenden Landtransporte. Die Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal und zum Ostsee-Wirtschaftsraum sorgt für eine herausragende Abfahrtsdichte bei Feeder-Verkehren. Hamburg verfügt auch über eine hervorragende Anbindung an das kontinentale Schienennetz und damit über umweltschonende Verbindungen zum Hinterland. Heute werden bereits 30 % des Warenaufkommens im Hamburger Hafen über das leistungsfähige Schienennetz der Hamburger Hafenbahn und die überregionalen Netze abgewickelt.

### Hinterlandverbindungen des Hamburger Hafens



## ■ HAFENTWICKLUNG IM DIALOG

Der Hafentwicklungsplan ist im Dialog mit den Akteuren der Hafenwirtschaft entstanden. Konzepte und Planungen der Hafenbetriebe wurden mit den Entwürfen für Infrastruktur und Hafenorganisation abgestimmt. Bei dem vorliegenden Planwerk haben die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation und die Hamburg Port Authority diesen Abstimmungsprozess besonders intensiv gestaltet. Im Rahmen eines Dialogprozesses unter Beteiligung maßgeblicher Verbände der Hafen- und Verkehrswirtschaft, Umweltverbänden, Gewerkschaften sowie der Handelskammer und Unterelbehäfen wurden zentrale Themen der Hafentwicklung unter Hinzuziehung von Experten diskutiert. Ziel war es, frühzeitig die Interessen und Bedarfe von Unternehmen und Verbänden zu identifizieren und so Impulse für eine marktorientierte und zukunftsfähige Hafenstrategie zu gewinnen. Insgesamt haben vier Hafendialoge zu den folgenden Themenschwerpunkten stattgefunden:

- Faktoren für eine erfolgreiche Hafentwicklung
- Umschlagpotenzialprognose und deren Implikationen
- Flächenstrategie und Terminalentwicklung
- Verkehrsplanung, Hinterlandanbindung und Modal Split.

## ■ STRATEGISCHE LEITLINIEN DER HAFENTWICKLUNG

Der Hafentwicklungsplan beschreibt auf Grundlage der aktuellen und der prognostizierten Umschlagentwicklung sowie der Ergebnisse des Dialogprozesses die Schwerpunkte des zukünftigen Hafenprofils. Der weitere Ausbau des Containerumschlags, die Strategie der Flächenentwicklung und die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur von Straße, Schiene und Wasserstraße bilden dabei den Fokus. Zur Ausrichtung auf den Planungshorizont 2025 entwirft er die folgenden strategischen Leitlinien:

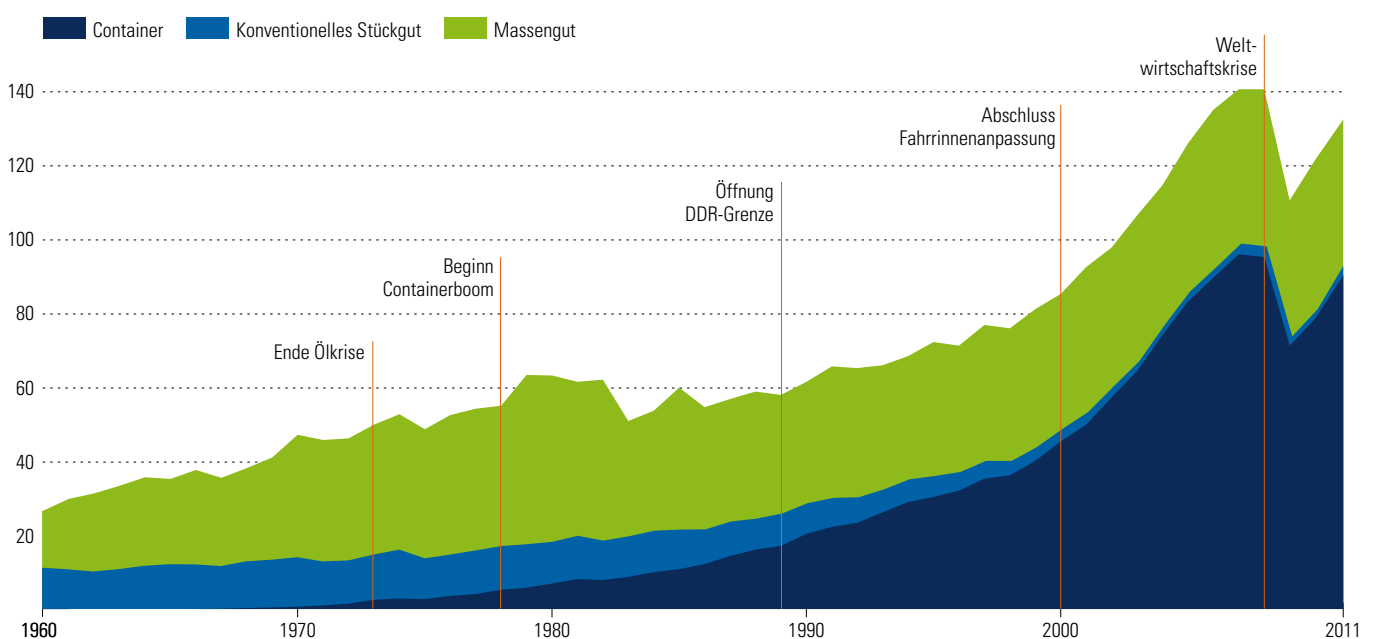
### Umschlag

Als Universalhafen deckt der Hamburger Hafen durch den Umschlag von Containern, festem und flüssigem Massengut sowie konventionellem Stückgut sämtliche Ladungskategorien umfassend ab. Mit einem Anteil von 70 % liegt der Schwerpunkt im Stückgut-/Containerumschlag.

Die weltweit gravierenden regionalen Unterschiede bei den Produktionskosten werden mittel- bis langfristig fortauern, sodass keine generelle Abkehr von der arbeitsteiligen Weltwirtschaft bzw. dem Trend zur Globalisierung zu erwarten ist. Angetrieben wird das weltweite Wachstum vor allem von aufstrebenden asiatischen Wirtschaftsmächten wie China und Indien, aber auch von Brasilien und Russland.

Als traditioneller Asienhafen Europas und Gateway für Zentral- und Osteuropa sowie für Skandinavien ergreift der Hafen die Chance, das vorhandene Umschlagpotenzial auszuschöpfen. Durch verstärkten Handel mit weiteren Wachstumsregionen wird die Marktposition des Containerhubs Hamburg gegenüber den Mitbewerbern

Entwicklung des Gesamtumschlags im Hamburger Hafen in Mio. t

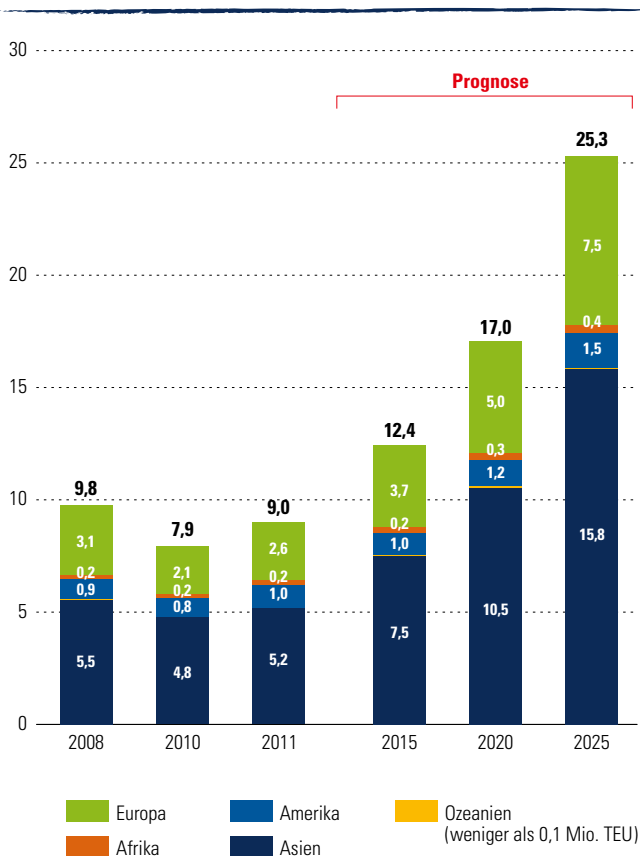


an der Nordsee gefestigt und weiter ausgebaut. Zugleich werden in langfristig angelegter Zusammenarbeit mit den Häfen der Nordrange Kooperationsbeziehungen und eine gemeinsame Interessenvertretung verwirklicht. Die regionale Zusammenarbeit entlang der Unterelbe ermöglicht dabei die fachgerechte Verteilung von Aufgaben unter den Häfen und eröffnet Möglichkeiten für einen starken Auftritt nach außen.

## Wertschöpfung

In der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise wurde die Volatilität des Güterumschlags und dabei insbesondere des Containerumschlags deutlich. Binnen kürzester Zeit musste der Hafen Einbrüche der Umschlagmengen verkraften. Dabei ging vor allem Transshipmentladung per Container an die Wettbewerbshäfen in den Niederlanden und Belgien verloren. Dagegen blieben das lokale Güteraufkommen sowie die Verkehrsmengen im Hinterland wesentlich konstanter. Ziel der zukünftigen Hafenentwicklung ist daher, Ladung durch die Erhöhung der Wertschöpfungsintensität innerhalb der Lieferkette stärker an den Standort zu binden. Dies kann sowohl durch industrielle Ansiedlungen als auch durch eine größere Wertschöpfungstiefe logistischer Dienstleistungen geschehen. Durch eine solche Stärkung des Loco-Aufkommens lassen sich Arbeitsplätze in diesem Bereich erhalten und zusätzlich schaffen.

Containerumschlag des Hamburger Hafens nach Fahrtgebieten in Mio. TEU: Ist-Werte und Prognose



Quelle: ISL/IHS Global Insight (2010), HPA

Auf der Basis der wirtschaftlichen Anziehungskraft, des technischen Know-hows und des Innovationsgeistes der Region soll die Wertschöpfung im Hamburger Hafen auf effizient genutzten Flächen konsequent gesteigert werden. Von der Stärkung und der Neuansiedlung hafenauffiner und arbeitsplatzintensiver Branchen mit hoher Wertschöpfung profitiert die gesamte Metropolregion.

## Qualitätsführerschaft

Hamburg gilt seit jeher und zu Recht als besonders schneller, zuverlässiger und sicherer Hafen. Um diese Qualitätsführerschaft zu erhalten, werden in den nächsten Jahren vor allem die Verkehrssysteme zu ertüchtigen sein. Bereits heute kommt es zu temporären Engpässen.

Passgenaue, zuverlässige Infrastruktur an der Kaimauer, im Hafen und im Hinterland sowie intermodal optimierte Transportketten sichern den Erfolg des Hafens. Die ganzheitliche Verkehrsträgerentwicklung, eine gesteigerte Transparenz im Management der Informations- und Güterflüsse und die effiziente Arbeit qualifizierter und motivierter Belegschaften sollen den Qualitätshafen Hamburg in puncto Zuverlässigkeit, Kundenorientierung, Service und Sicherheit an die Spitze der europäischen Häfen setzen.

## Umwelt

Über den Einsatz größerer Schiffe und sauberer Technologien wird sich die Ökobilanz des Transportmittels Schiff weiter verbessern. Aktuelle Ansätze sind die Reduzierung von Schadstoffen und Klimagasen bei der Treibstoffverbrennung bzw. der Einsatz anderer, weniger belastender Treibstoffe wie LNG (Liquefied Natural Gas). Über die International Maritime Organization (IMO) laufen Bestrebungen, den Einsatz von Schweröl in Schiffsmotoren weiter zu begrenzen. Durch die Einrichtung von Emissionsüberwachungsgebieten für Stickoxide und Schwefeloxide sowie die Regelungen der EU für Liegeplätze ist der Schweröleinsatz bereits deutlich eingeschränkt. In den kommenden Jahren steigen durch weitere Regulierungen die Anforderungen. Die Häfen erproben neue Systeme der Energieversorgung, um während der Abfertigungs- und Liegezeiten den Betrieb der schadstoffträchtigen Schiffsaggregate ersetzen zu können. Mittel- und langfristig werden sich für die ökologische Qualität des Schiffstransports, der Umschlagaktivitäten und des landseitigen Weitertransports Standards entwickeln, deren Gewährleistung und Weiterentwicklung selbstverständliche Marktanforderungen darstellen.

Der Hafen stellt sich als Welthafen inmitten der Metropole seiner ökologischen Verantwortung. Durch anspruchsvolle Umwelt- und Klimaziele sowie das aktive Vorantreiben und Anwenden innovativer Technologien und Ideen wird ein Spitzenprofil unter den Häfen angestrebt. Es werden Lösungen und Wege entwickelt, die wirtschaftliche Zukunft des Hafens als Symbiose von Hafen, Stadt und Umwelt nachhaltig zu gestalten.

## ■ DIE WICHTIGSTEN HANDLUNGSFELDER DER HAFENTWICKLUNG

### Produktivitätssteigerung auf den Terminals

Die Prognose des Hamburger Umschlagpotenzials beschreibt insbesondere im Containerverkehr mit 12,4 Mio. TEU für 2015, 17,0 Mio. TEU für 2020 und 25,3 Mio. TEU für 2025 sehr gute Entwicklungsoptionen. Die Prognose wurde im Hafendialog mit der Hafenwirtschaft umfassend diskutiert und verifiziert. Auf Basis dieser Fachdiskussion betrachtet der Senat die Annahmen als gute Grundlage für die mittel- bis langfristige Infrastrukturplanung.

Als wesentliche Hebel werden dabei Kapazitätssteigerungen auf den großen Terminals angesehen. So kann z. B. auf einem bestehenden Terminal am Waltershofer Hafen eine Verdoppelung der jährlichen Umschlagkapazitäten gegenüber dem ursprünglichen Stand auf identischer Terminalfläche erreicht werden: durch Erhöhung der Containerbrückenkapazität pro Stunde, durch den Einsatz von Tandembrücken, durch intensivere Nutzung der Terminalfläche, durch neue IT-Betriebssysteme sowie durch Ausbau der Kapazitäten für den Umschlag auf Hinterlandverkehrsträger.

Mit der Erweiterung eines bestehenden Terminalgeländes am Waltershofer Hafen nach Westen ermöglicht HPA in diesem Hafenbereich eine Kapazitätssteigerung um ca. 2 Mio. TEU jährlich. Das ist ein guter Beleg für die Möglichkeiten der Hafenerweiterung nach innen.

Durch weitere Optimierung und Ausweitung der Terminalnutzflächen sowohl in Altenwerder als auch am Tollerort lassen sich darüber hinaus weitere 2 bis 3 Mio. TEU an Umschlagkapazität pro Jahr schaffen.

Auf Basis der Fortschreibungen bereits heute im Einzelfall erreichter Produktivitätskennzahlen ergeben sich aus Sicht des Unternehmensverbands Hafen Hamburg zukünftig folgende Kapazitäten im Containerumschlag:

Containerterminal Altenwerder	4 Mio. TEU
Containerterminal Burchardkai	6 Mio. TEU
Containerterminal Hamburg (Waltershof)	6 Mio. TEU
Containerterminal Tollerort	4 Mio. TEU

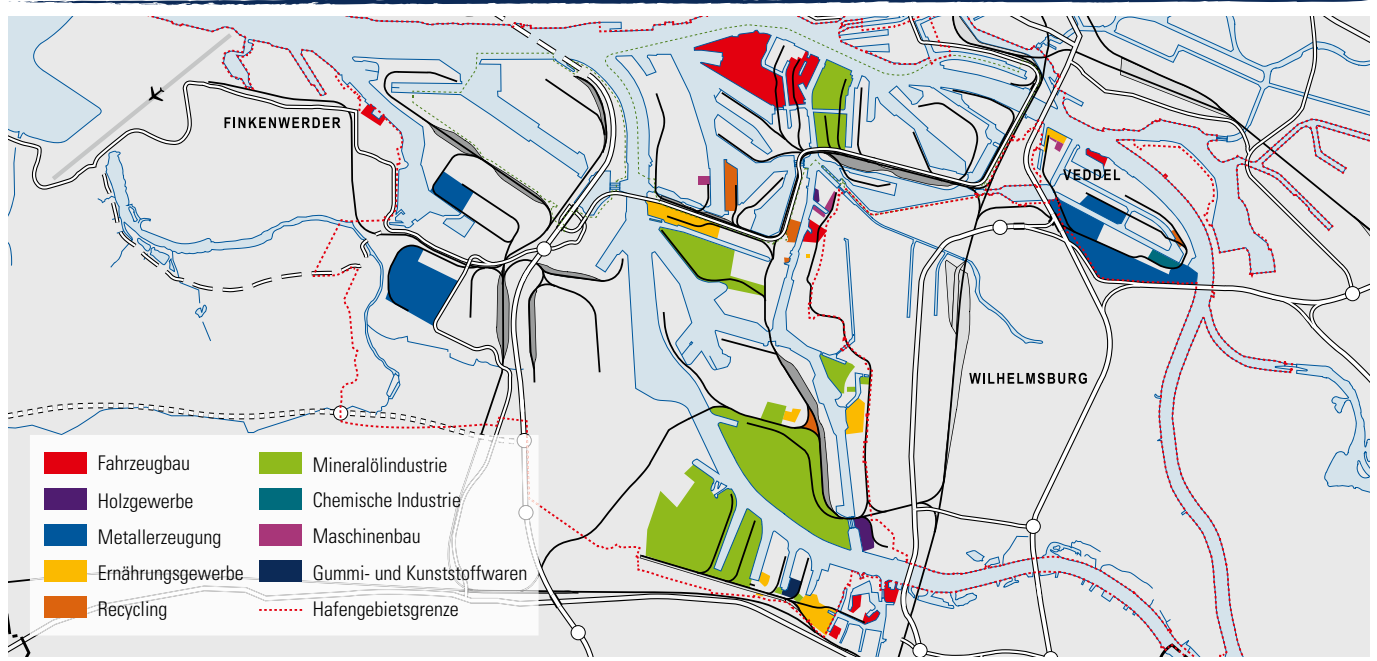
Der Hamburger Hafen rüstet sich durch die eingeleiteten Optimierungs- und Ausbauprojekte für die Zukunft. Mit den bestehenden Kapazitäten und ihren Erweiterungen kann nach Einschätzung des Unternehmensverbands Hafen Hamburg der prognostizierte Containerumschlag bis 2025 bewältigt werden. Zusätzliche Liegeplätze für Großschiffe können im Bereich Steinwerder erschlossen werden. Weitere Kapazitäten können mit der Inanspruchnahme des Hafenerweiterungsgebietes entstehen.

## ■ ANSIEDLUNG WERTSCHÖPFUNGS-INTENSIVER BETRIEBE

### Erschließung der Marktpotenziale im Bereich logistischer Dienstleistungen

Die Bedeutung des Hamburger Hafens in der Transportkette geht weit über das Laden und Löschen hinaus. Neben den eigentlichen Umschlagaktivitäten gehören weitere Dienstleistungen an der Ware, insbesondere Lagerung, Kommissionierung, Konsolidierung und Distribution zum Portfolio des Seehafens. Dieses vielfältige Angebot an logistischen Services stellt eine wichtige Ergänzung der Umschlagfähigkeit auf den Terminals dar und erhöht insgesamt die Attraktivität des

Verteilung der Industrieflächen im Hamburger Hafen



Hafenstandorts Hamburg. Um der steigenden Nachfrage nach Logistikdienstleistungen im Raum Hamburg gerecht zu werden, sind weiterhin Logistikstandorte im und außerhalb des Hafengebietes mit attraktiver Infrastruktur zu entwickeln.

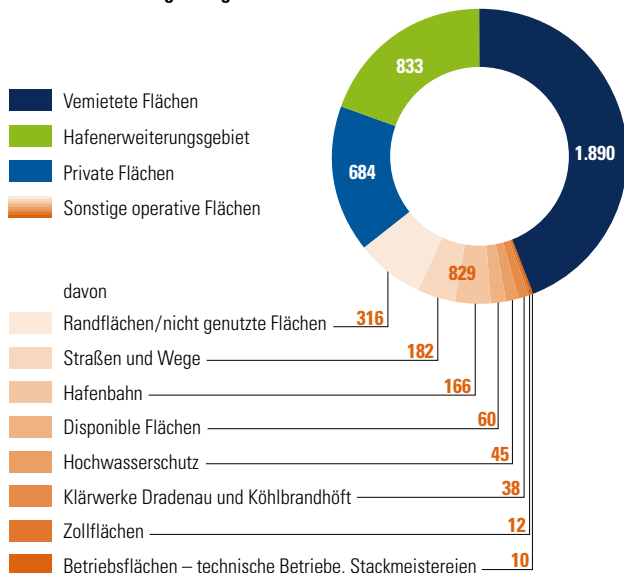
### Stärkung vorhandener und Ansiedlung neuer hafenaaffiner Industriebetriebe

In Hamburg war die industrielle Nutzung des Hafens schon immer bedeutend. Heute nehmen industriell und gewerblich genutzte Flächen ca. 35 % der gesamten im Hafennutzungsgebiet befindlichen Landfläche in Anspruch. Die Bedeutung der Hafenindustrie bestätigt sich auch in ihrem Anteil von rund 10 % an der hafengebundenen Beschäftigung in der Metropolregion und von 14 % an der hafengebundenen Bruttowertschöpfung in Hamburg im Jahr 2010. Eine Reihe von Industriebranchen bevorzugt bei der Wahl von Produktionsstandorten die Nähe zum seeschifftiefen Wasser. Beispiele sind die Hersteller von Windkraftanlagen, Biomasse-Raffinerien oder Kraftwerke. Generell gilt dieser Trend aber darüber hinaus für solche Industrien, die große Rohstoffmengen verarbeiten und umschlagen, einen hohen Export- oder Importanteil aufweisen oder bei der Zusammenführung von Teilprodukten in besonderer Weise von dem Transportsystem Wasserstraße profitieren.

Industrie sichert dem Hafen sowohl Umschlag als auch Wertschöpfung. Dem Hamburger Hafen bieten sich mit der Ansiedlung von Industrie vier strategisch bedeutsame Optionen: Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, die Bindung zusätzlicher Ladungsmengen und die Stabilisierung des bestehenden Umschlags sowie schließlich die Realisierung einer wertschöpfungsintensiven Nutzung von Hafenarealen.

#### Anteilige Flächennutzung im Hamburger Hafen

##### Landflächen Hafengebiet gesamt 4.236 ha



Quelle: HPA

Der Senat will daher das industrielle Potenzial im Hafen ausbauen. Die Hamburg Port Authority führt gezielt Markterkundungen und Branchenscreenings durch, um geeignete seehafenaffine Branchen und Betriebe für den Standort zu gewinnen.

Entscheidende Voraussetzung ist dabei die Verfügbarkeit von attraktiven Flächen. Hier geht es sowohl um geeignete Expansions- und Ausweichflächen für bestehende Unternehmen als auch um Flächen für Neuansiedlungen.

### AKTIVE FLÄCHENENTWICKLUNG UND -VERGABE

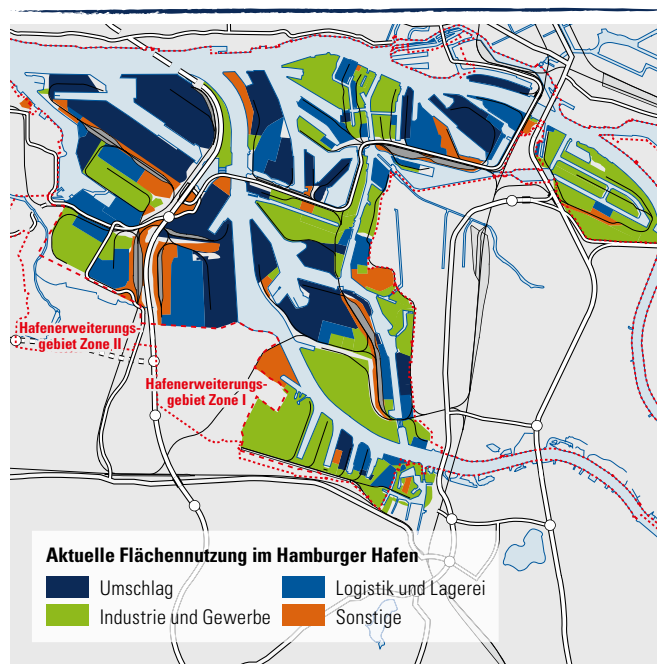
Bei der öffentlichen Aufgabe der Hafenenwicklung und der Bereitstellung nutzbarer Flächen kommt dem Eigentum der öffentlichen Hand an Hafengrundstücken herausgehobene Bedeutung zu. Grundeigentum ist das entscheidende Steuerungselement des Senats, die Konkurrenzfähigkeit des Hafens aus wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischen Gründen zu stärken, die öffentliche Infrastruktur möglichst wirkungsvoll für Hafenzwecke zu nutzen und dem Hafen aus strukturpolitischen Gründen ein möglichst hohes Ladungsaufkommen zu sichern.

Hamburg weist dem Flächenmanagement im Hafen insbesondere folgende Aufgaben zu:

#### Erhöhung der Flächeneffizienz

Bestimmte Nutzungen werden an geeignetem Ort konzentriert, um günstige Betriebsbedingungen, Synergien und eine hohe Auslastung der bereitgestellten Infrastrukturen zu schaffen. Die Intensität der Flächennutzung wird gesteigert, z. B.

#### Räumliche Verteilung der Flächennutzungen



Quelle: HPA

durch neue hoch effiziente Umschlag- und Lagertechnologien auf bestehenden Terminals oder durch Höhenausnutzung, etwa mithilfe mehrstöckiger Logistik- sowie Stellplatzanlagen.

### Leercontainerlogistik mit System

Die Bedeutung der Leercontainerlogistik wächst mit zunehmendem Umschlag. Zugleich trägt die Möglichkeit, ein Großcontainerschiff vor der Fahrt nach Asien im letzten angelaufenen europäischen Hafen mit Leercontainern optimal auszulasten, dazu bei, Reeder an den Standort zu binden. Hamburg kann als Endhafen der Nordrange von einem effizienteren Leercontainerhandling besonders profitieren. Der Senat hat HPA beauftragt, gemeinsam mit Unternehmen und Verbänden ein übergreifendes Konzept für eine verbesserte Leercontainerlogistik zu erarbeiten. Es soll nicht nur die Organisation der Logistik und die Lagerung von Leercontainern umfassen, sondern auch den störungsfreien Transport der Leercontainer im Hafen im Verbund mit externen Standorten z. B. per Binnenschiff beleuchten.

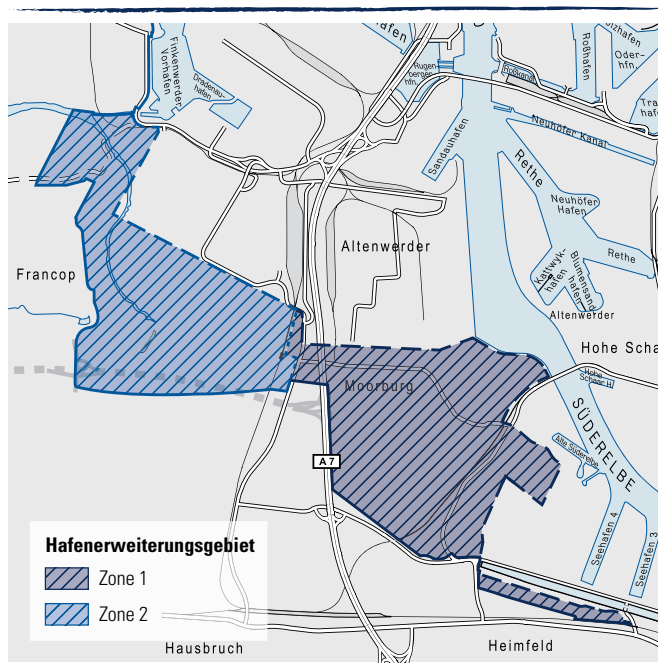
### Hafenerweiterung nach innen

Die Aktivierung von Flächenreserven durch Restrukturierung (ggf. mit Altlastsanierung) bietet noch immer Potenzial. Aber auch zentrale oder im östlichen Teil gelegene Hafensareale, die besonders kleinteilige Flächenstrukturen aufweisen, sind auf ihr Umstrukturierungspotenzial hin zu untersuchen, um als Hafen insgesamt auf veränderte Nutzungsanforderungen bedarfsgerecht reagieren zu können.

### Hafenerweiterungsgebiet

Der gesetzlich vorgesehene Vorrang der Hafennutzung in den beiden Zonen des Hafenerweiterungsgebiets bleibt

Hafenerweiterungsgebiet



Quelle: HPA

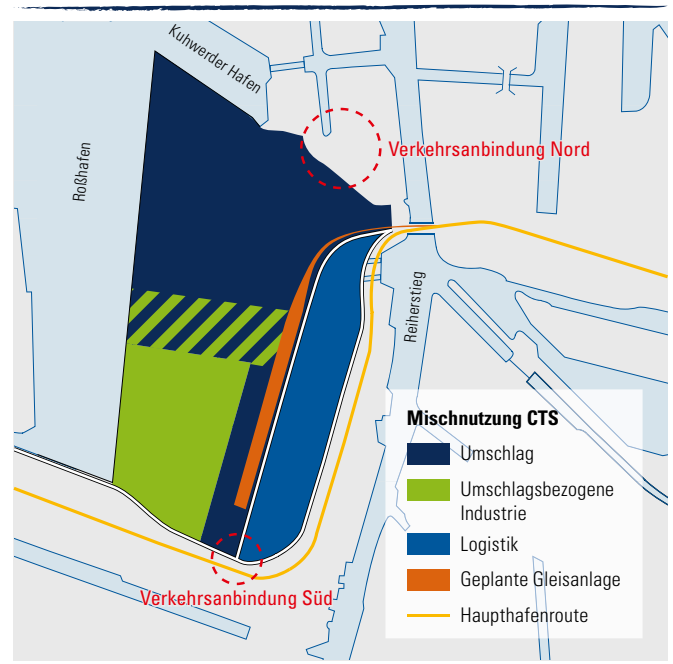
die unverzichtbare Voraussetzung für eine langfristig garantierte Wettbewerbsfähigkeit des Hafens. Das Hafenerweiterungsgebiet bietet vor allem die Möglichkeit, weiteren Bedarf an Umschlagflächen mit seeschifftiefen Liegeplätzen zu decken, darüber hinaus hafenlogistische Funktionen und hafenindustrielle Nutzungen anzusiedeln, Letzteres speziell im Bereich Altenwerder West. Das Erweiterungsgebiet Zone I (Moorburg) umfasst die letzte große zusammenhängende Fläche mit hervorragenden Infrastrukturan schlüssen an die Seeschiffahrtsstraße, das Bahnnetz sowie die Autobahnen und stellt sich damit als die einzige Option für einen weiteren neuen Hafenteil dar.

## STRATEGISCHE ENTWICKLUNGSPROJEKTE

### Central Terminal Steinwerder

Im Zuge der strategischen Weiterentwicklung des Areals mittlerer Freihafen hat der Senat erstmals ein internationales Markterkundungsverfahren mit direkter Ansprache von potenziellen Betreibern, Investoren und Beratungsinstituten durchführen lassen. Die Ergebnisse zeigen, dass es sich hierbei um ein wertvolles ergänzendes Element der Entwicklungsplanung handelt, aus dem der Bedarf nach spezifischen Nutzungskomponenten abzulesen ist. Die Planung für ein zukünftiges Central Terminal Steinwerder greift solchen Bedarf auf. Durch den Rückbau von Kaianlagen und die Verfüllung von Hafenbecken wird eine neue Landfläche mit zeitgemäßem Zugschnitt geschaffen. Wasserseitig ist ein Drehbereich für Großschiffe der 18.000-TEU-Generation vorgesehen, der den gesamten zentralen Hafenbereich bedient.

Beispielhaftes Layout für das Central Terminal Steinwerder



Quelle: HPA



### Westerweiterung eines Containerterminals in Waltershof

Die Erweiterung am Predöhlkai ist eine der zentralen Maßnahmen zur Steigerung der Kapazitäten im Containerumschlag. Die Kapazität des Terminals erhöht sich um rd. 2 Mio. TEU auf insgesamt rd. 6 Mio. TEU pro Jahr.

### Norderweiterung des Containerterminals in Altenwerder

Es entsteht ein zusätzlicher Liegeplatz mit rd. 360 m Länge und ca. 3,7 ha Terminalfläche. Der neue Liegeplatz ist für Großschiffe und Feederschiffe geeignet. Die Maßnahme trägt auch zur Optimierung der Abfertigungsabläufe an den heute bestehenden Liegeplätzen bei.

### Erweiterung des Terminals am Tollerort

Am Terminal Tollerort bestehen Erweiterungspotenziale von bis zu 2 Mio. TEU pro Jahr, wenn zwei zusätzliche Liegeplätze für Großschiffe in südlicher Richtung geschaffen werden. Die hierfür notwendigen Flächen sind bereits an den Terminalbetreiber vermietet.

### Steinwerder Hafen

Um die betrieblichen Abläufe eines Betriebes für konventionellen Umschlag im Steinwerder Hafen zu verbessern und eine Extension seines Umschlaggeschäftes zu ermöglichen, wird der Südteil des Steinwerder Hafens verfüllt. Auf diesem Wege wird eine etwa 4 ha große Fläche gewonnen.

### Altenwerder West

Die weiterhin hohe Nachfrage nach hafenbezogenen Gewerbe- und Logistikflächen erfordert die Erschließung weiterer Flächen

in möglichst kurzer Entfernung zu bestehenden Logistikanlagen und Containerterminals. Hierfür geeignet ist ein Areal von rund 45 ha im Hafenerweiterungsgebiet direkt südlich des Aluminiumwerks und der Logistikfirmen in Altenwerder West.

### Peute

Das Areal Peute ist durch kleinteilige Flächenstrukturen geprägt. Um hier geeignete Flächen für industrielle und logistische Ansiedlungen zu schaffen, wird HPA das Gebiet in den kommenden Jahren überplanen und Flächen unter Berücksichtigung der Bestandsnutzer arrondieren.

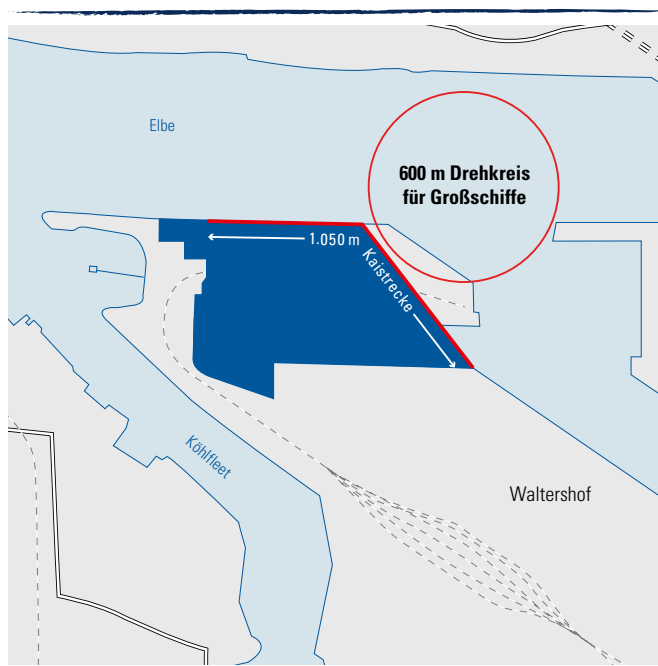
### Überseezentrum

Das Areal des heutigen Überseezentrums bietet wertvolle hafenwirtschaftliche Nutzungspotenziale. Hier könnte im Einklang mit der Entwicklung der südöstlichen HafenCity ein weiterer Liegeplatz für Kreuzfahrtschiffe errichtet werden.

### Deponieplanung im Hafenerweiterungsgebiet Moorburg

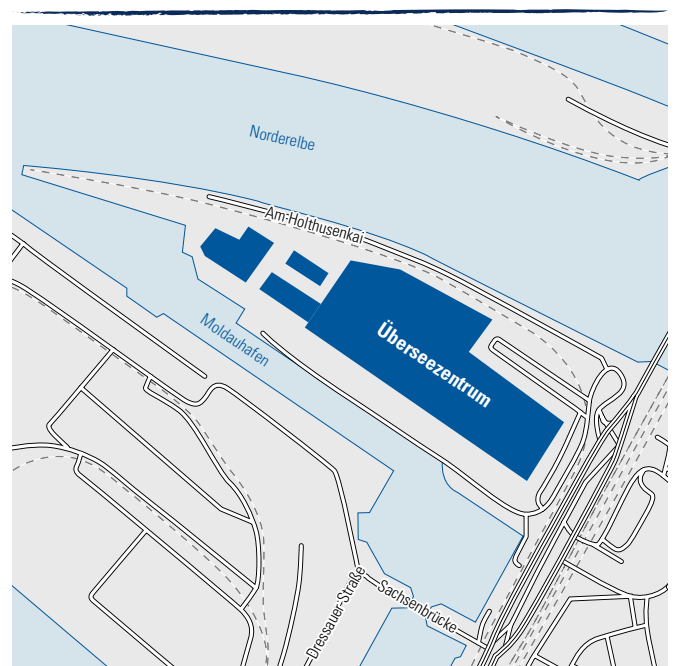
Für den schadstoffbelasteten Anteil des Baggerguts aus den Unterhaltungsbaggerungen im Hamburger Hafen muss der Senat Deponiekapazität an Land bereitstellen. Die Kapazität der Deponie in Francop ist demnächst erschöpft. Der Senat plant eine neue Baggergutdeponie im Hafenerweiterungsgebiet auf dem östlich der A 7 gelegenen Areal der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte. Positionierung und Ausdehnung der Deponie im Planungsareal berücksichtigen sowohl die Linienbestimmung für die A 26 als auch die Möglichkeit zur Errichtung weiterer Terminalkapazitäten mit Tiefwasserliegeplätzen an einem Hafenbecken mit entsprechender Terminaltiefe.

Westerweiterung und Drehkreis Waltershof



Quelle: HPA

Übersichtsplan Ist-Situation Überseezentrum



Quelle: HPA

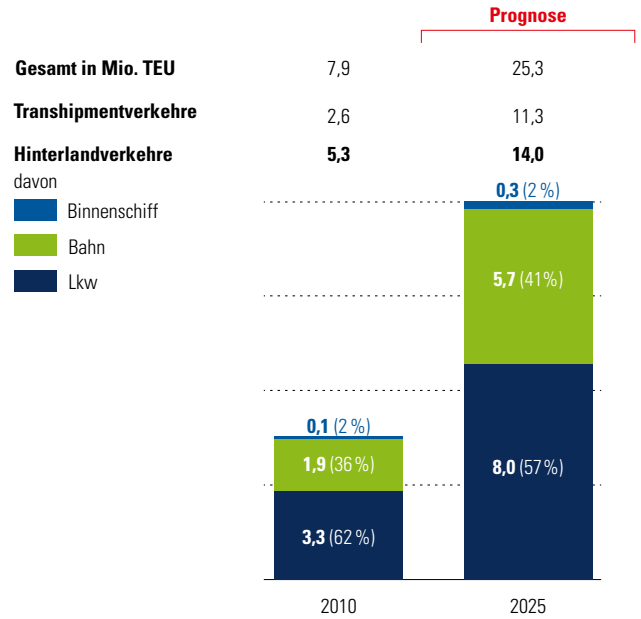
## LEISTUNGSSTEIGERUNG BEI HAFEN- UND HINTERLANDVERKEHREN

Eine der wesentlichen Herausforderungen für den Zeitraum bis 2025 liegt in der künftigen Abwicklung der stark zunehmenden hafeninternen Verkehre und Hinterlandtransporte. Auch darüber herrscht Einigkeit zwischen Politik und hafenwirtschaftlichen Akteuren. Der Hafenenwicklungsplan weist in diesem Zusammenhang nachdrücklich auf die Notwendigkeit einer konsequenten und zeitnahen Realisierung der in Bundesverantwortung liegenden, u. a. in der „Ahrensburger Liste“ zusammengefassten norddeutschen Verkehrsinfrastrukturprojekte hin.

Hamburg konzentriert sich in seiner eigenen Entwicklungsplanung bis 2025 auf die Auflösung von Engpassrisiken. Hierzu dienen in erster Linie verkehrssteuernde Instanzen, die Verstetigung und Verteilung des Verkehrs über 24 Stunden an 7 Tagen sowie die nahtlose Verbindung von Hafenverkehrswegen und überregionalen Netzen.

Die Bedeutung dieser Projekte erstreckt sich über die quantitative Bewältigung des künftigen Warenverkehrs hinaus auch auf die ökonomische und ökologische Weiterentwicklung der Verkehrsträgerverteilung (Modal Split). Unter den zur Verfügung stehenden Transportmitteln Bahn, Binnenschiff und Lkw bieten die beiden ersten wirtschaftliche Vorteile gegenüber dem Lkw, größere Kapazitätsreserven und umwelt- und klimapolitische Vorzüge.

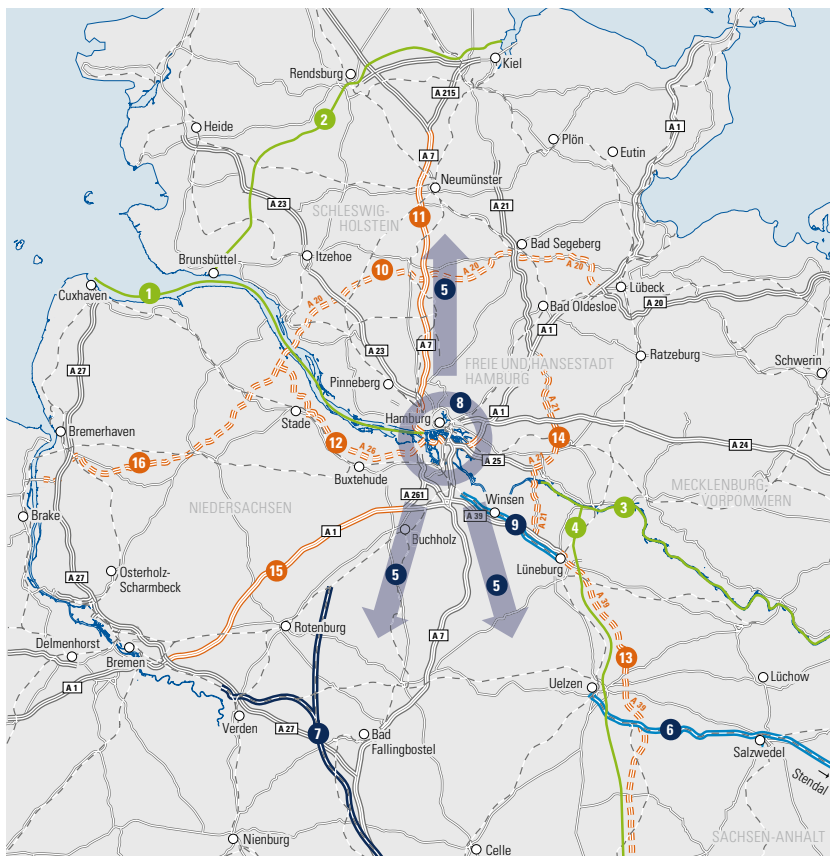
Modal Split-Verteilung im Containerverkehr für 2010 und Abschätzung 2025 in Mio. TEU



Quelle: ISL/IHS Global Insight (2010), HPA

In den nächsten Jahren werden sich im Hinterlandverkehr überwiegend aus Kostengründen etwa 5 % des Containerverkehrs vom Lkw auf die Bahn verlagern, dies entspricht

### Übersicht der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte für den Hamburger Hafen



Der Großteil der Maßnahmen ist Bestandteil der Ahrensburger Liste

#### Wasserstraße

- 1 Fahrriinnenanpassung Unter- und Außenelbe
- 2 Erhalt und Ausbau Nord-Ostsee-Kanal (u. a. Vertiefung, Schleusensanierungen und weitere Maßnahmen)
- 3 Unterhaltungsmaßnahmen Mittel-/Oberelbe (Fahrwassertiefe von mindestens 1,60 m an 345 Tagen im Jahr)
- 4 Ertüchtigung des Elbe-Seitenkanals (u. a. Sanierung des Schiffshebewerks Scharbebeck und Neubau der Schleuse Lüneburg)

#### Schiene

- 5 Anbindungen der Hafenhinterlandströme bei der Fortschreibung der Transeuropäischen Netze (TEN-T-Netze)
- 6 Zweigleisiger Ausbau der Strecke Uelzen–Stendal zur Ertüchtigung der Relation Süddeutschland/Südosteuropa
- 7 Neu-/Ausbau der Strecke Hamburg/Bremen–Hannover (Y-Trasse) für den Personen- und Güterverkehr
- 8 Maßnahmen zur Entlastung des Eisenbahnknotens Hamburg
- 9 Dreigleisiger Ausbau der Strecke Maschen–Stelle–Lüneburg

#### Straße

- 10 Weiterbau der A 20 von Lübeck bis Stade
- 11 Sechs- bzw. achtstreifiger Ausbau der A 7 vom Bordscholmer Dreieck bis Landesgrenze Hamburg
- 12 Neubau der A 26 von Stade bis zum Anschluss der A 7 sowie Fortführung bis zur A 1
- 13 Neubau der A 39 Lüneburg–Wolfsburg
- 14 Weiterbau der A 21 von der Ortsumfahrung Hamburg bis zur A 39
- 15 Sechsstreifiger Ausbau der A 1 von Buchholz bis Bremen
- 16 Neubau der A 22 von Stade bis Bremerhaven

#### Wasserstraße

- Bestand
- Ausbau

#### Schiene

- Bestand
- Ausbau
- Neubau

#### Straße

- Bestand Autobahnen
- Ausbau
- Neubau

Quelle: HPA

einer Steigerung des Bahnanteils von 36 % auf dann 41 %. Der Senat strebt an, den Anteil der Container, die über die Schiene befördert werden, weiter zu erhöhen, und durch fördernde Maßnahmen ebenfalls den Anteil der Binnenschiffsverkehre zu steigern.

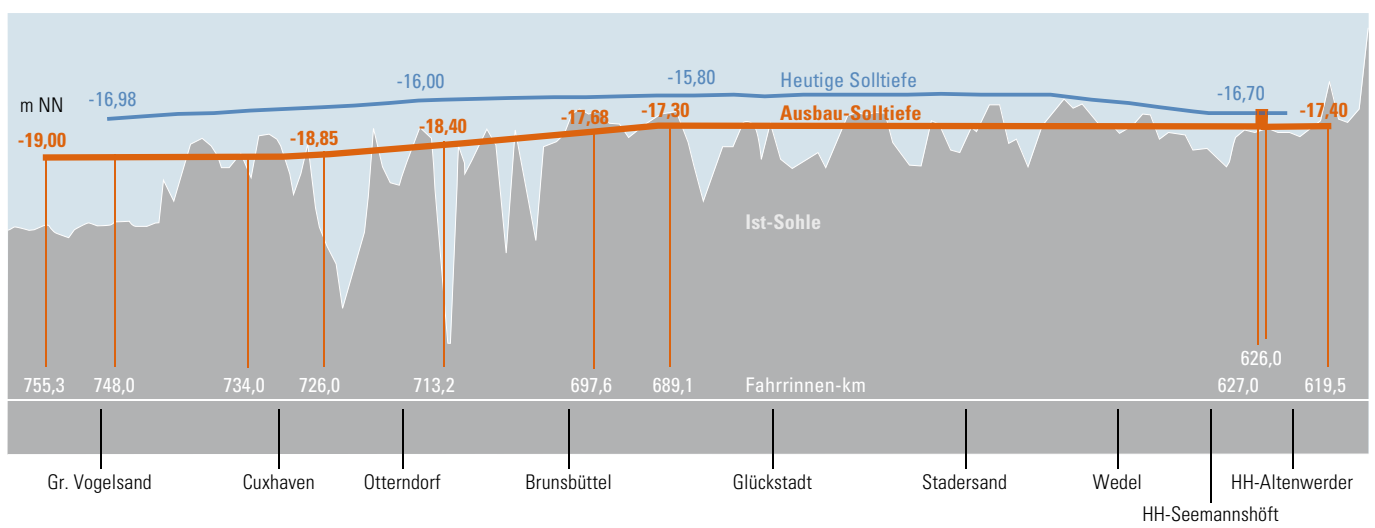
### Die Schwerpunktprojekte des Senates und der HPA zur Leistungssteigerung bei Hafen- und Hinterlandverkehren werden im Folgenden vorgestellt.

#### Verkehrsträgerübergreifende IT-Systeme

Die auf den Zielhorizont 2025 ausgerichtete Hamburger Hafenverkehrsstrategie setzt ferner auf Lösungen, die

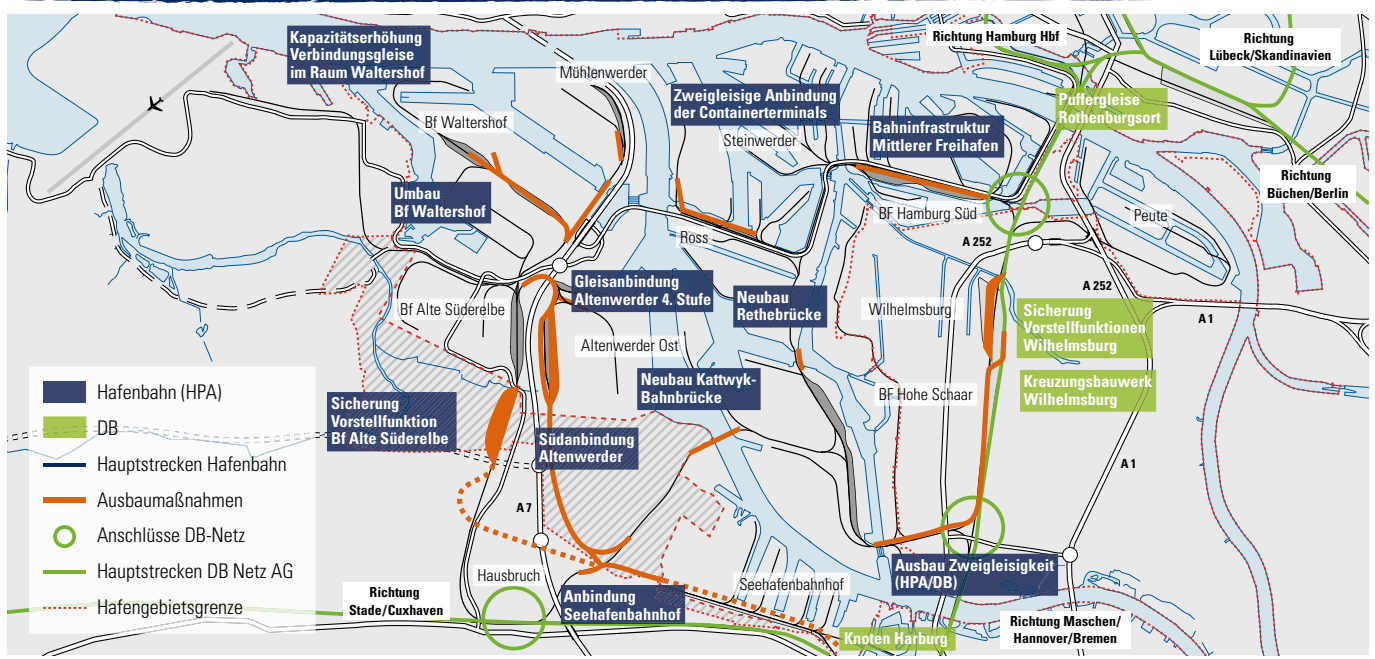
Waren- und Transportinformationen vernetzen und weitere Dienste für einen reibungslosen Verkehrs- und Güterfluss ermöglichen – bis hin zu übergreifender Verkehrslenkung. HPA entwickelt gemeinsam mit den Akteuren im Hamburger Hafen verschiedene Services und eine Kommunikationsplattform mit Verbindungen zu wichtigen Systemen wie z. B. National Single Windows, Port Community Systems, etc. Langfristiges Ziel des Senats ist eine verkehrsübergreifende Leitzentrale (Port Traffic Center), die alle Verkehrsinformationen der einzelnen Verkehrsträger verknüpft und eine gemeinsame Steuerung der Verkehre ermöglicht.

#### Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe: Vertiefungsplanung im Längsschnitt



Quelle: Projektbüro Fahrrinnenanpassung

#### Gleisnetz der Hamburger Hafenbahn und geplante Maßnahmen



Quelle: HPA

## Wasserstraßen

Die Verbesserung der derzeitigen Tiefgangsverhältnisse bei tideabhängiger und tideunabhängiger Fahrt um jeweils einen Meter wird durch die gemeinsame Realisierung des Projektes „Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe“ mit der Bundeswasserstraßenverwaltung erreicht.

Das Strombau- und Sedimentmanagementkonzept für die Tideelbe wird gemeinsam mit den Nachbarländern fortgeschrieben, um die Unterhaltung der erforderlichen Wassertiefen nachhaltig abzusichern.

Zusätzlich müssen die Informationen über Schiffszulauf, -abfertigung und -abgang optimiert, die Nautische Zentrale modernisiert und ausgebaut, Warte- und Liegeplätze neu zugeschnitten sowie Drehkreise zur effizienteren Abwicklung der zunehmenden Schiffsverkehre und größeren Schiffseinheiten erweitert werden.

## Schiene

Die Bahnanlagen im Vorfeld und in der Zufahrt der westlichen Containerterminals sollen ausgebaut werden, indem für Waltershof und Altenwerder zusätzliche Warte- und Pufferfunktionen sowie eine zweigleisige Anbindung für jedes große Terminal eingerichtet werden; das Terminal Tollerort erhält eine verbesserte Anbindung und Wartegleise; bei der Planung des neuen Terminals auf Steinwerder werden Optionen eines effizienten Bahntransports projektiert.

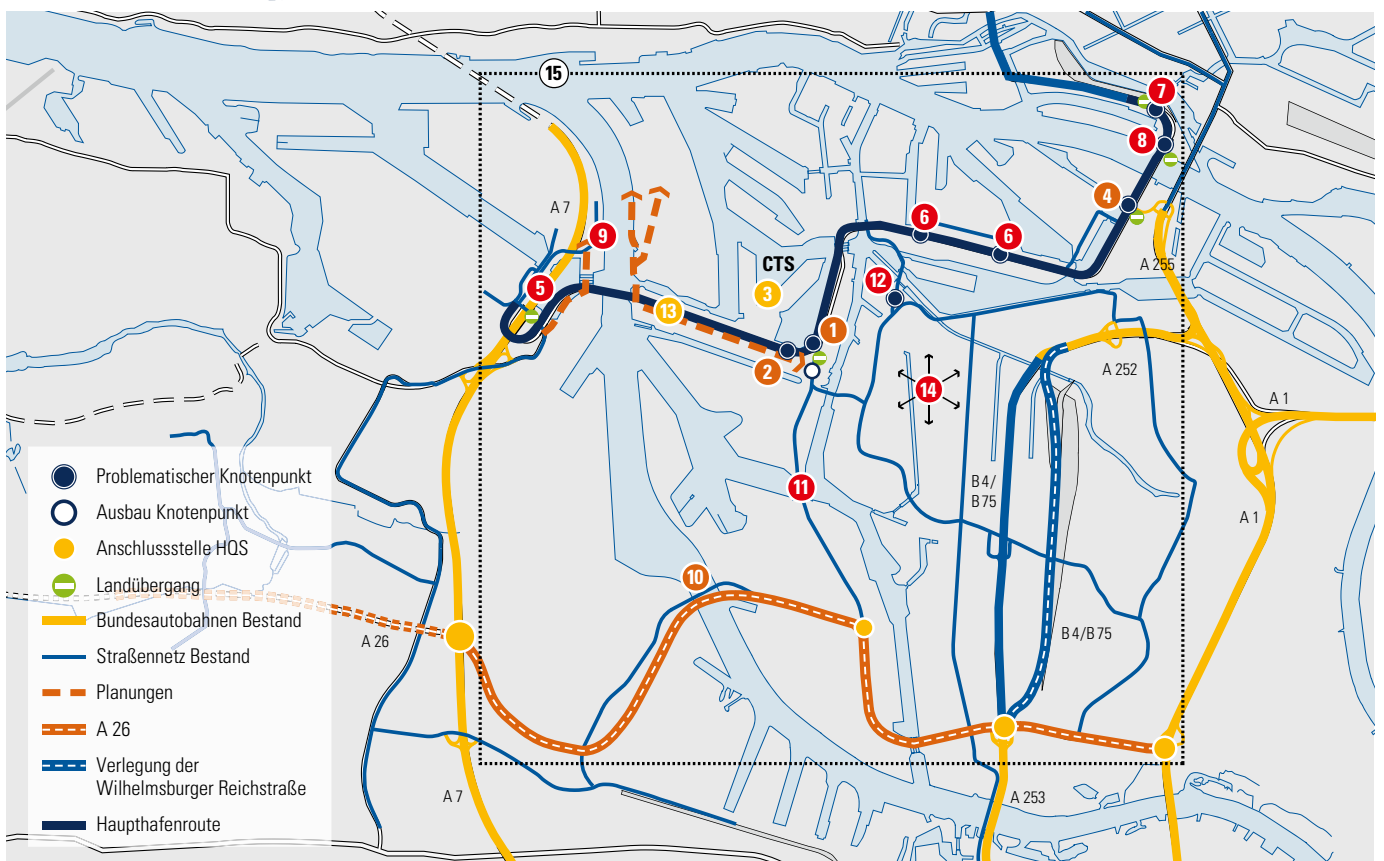
Gleis- und Signaltechnik sind weiterzuentwickeln sowie weitere Verbesserungen der betrieblichen Abläufe zu schaffen.

Die Leistungsfähigkeit der Bahnverbindungen zwischen westlichem und östlichem Hafen sowie zum Netz der Deutschen Bahn wird durch den Neubau von zwei Brücken gesteigert: Die Rethebrücke mit eigenständiger Bahntrasse sowie die zweigleisige Kattwykbrücke eigens für die Bahn. Die Entlastung besonders stark befahrener Weichenknoten und Streckenabschnitte soll durch die Realisierung einer südlichen Bahnausfahrt aus Altenwerder mit Anschluss über die neue Kattwykbrücke an die Nord-Ost-Achse erreicht werden, die Ertüchtigung des zentralen Hafenhafens Alte Süderelbe durch eine Bahnlinie, die Hausbruch umfährt. Hinzu kommen durchgehende Gleise für Containerzüge zu den Waltershofer Terminals und eine neue Gleisgruppe im Süden des Bahnhofs.

Für die Entwicklung des Hamburger Hafens werden die beiden einzigen Flächen im Hafengebiet mit Bahnentwicklungspotenzialen langfristig gesichert: das Areal südlich des Hafenhafens Alte Süderelbe und der Seehafenbahnhof in Harburg.

Über die Verbesserung der Infrastruktur hinaus wird HPA die bahntelematischen IT-Systeme im Rahmen des IT-Projekts EVITA (Eisenbahn VerkehrsInformations- und TransportAbwicklungssystem: ersetzt u. a. HABIS classic)

## Straßennetz im Hamburger Hafen und geplante Maßnahmen



modernisieren, den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Lokservicestelle für Streckenlokomotiven bereitstellen sowie eine moderne Bahnleitzentrale zur Optimierung der operativen Betriebssteuerung auf den Hafengleisen einrichten.

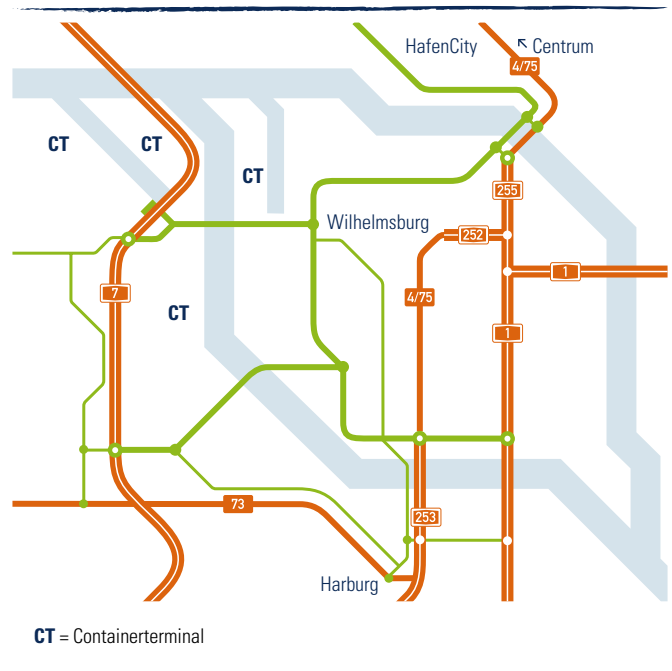
## Straße

Der Masterplan Straßenverkehr Hafen Hamburg analysiert den Hafenstrassenverkehr, seine infrastrukturellen Voraussetzungen und die mittel- und langfristigen Lösungsansätze. Er bildet einen wichtigen Baustein für das Verkehrskonzept der gesamten Stadt.

Entscheidend für die Verbesserung der Straßenverkehrssituation ist der in der Verantwortung des Bundes liegende Bau der A 26 zwischen A 7 und A 1 im Süden des Hafens. Diese Maßnahme liefert den Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz und die Bündelung des West-Ost-Verkehrs im Hafenraum. Sie reduziert damit Lärm- und Schadstoffbelastungen in den städtischen Wohnquartieren.

Die Schwerpunkte des Ausbaus und der Umstrukturierungen im Straßennetz des Hafens sowie den geplanten Realisierungshorizont stellt der unten stehende Übersichtsplan dar. Neben Neu- und Ausbauten sind zur Kapazitätssteigerung in der bestehenden Infrastruktur Maßnahmen des Verkehrsmanagements erforderlich. Hierzu zählen z. B.

## Strategisches Straßennetz



Quelle: HPA

## Maßnahmen

### Umgestaltungen des Knotenpunktsystems Neuhof

- 1 Umgestaltung KP Roßdamm/Neuhöfer Damm
- 2 Entlastung KP Breslauer Straße/Köhlbrandbrücke
- 3 Anbindung Central Terminal Steinwerder an Haupthafenroute

### Umgestaltungen im Bereich Tunnelstraße

- 4 Verbesserung der Anbindung der AS HH-Veddel (A 255) nach Wegfall Landübergang Tunnelstraße

### Betriebliche Maßnahmen in Verbindung mit der Aufhebung der Freizone

- 5 Wegfall Landübergang Waltersshof
- 6 Verkehrslenkung Windhuk kai
- 7 Wegfall Landübergang Versmannstraße
- 8 Wegfall Landübergang Zweibrückenstraße

### Ergänzende bauliche Maßnahmen

- 9 Anbindung CT Burchardkai über Rugenberger Schleuse
- 10 Neubau Kattwykbrücke für Bahn
- 11 Neubau Rethelklappbrücke als Ersatz

### Köhlbrandbrücke

- 12 Verbesserung der Erschließung des Gebietes Reiherstieg
- 13 Ersatz durch Neubau

### Schwerverkehrslenkung Wilhelmsburg

- 14 Abstimmung Konzept (mit BSU und Bürgern) Umsetzung der Tafeln + Öffentlichkeitsarbeit
- 15 Verkehrsmanagement Hafen

- Kurzfristige Umsetzung    ● Mittelfristige Umsetzung    ● Langfristige Umsetzung

telematische Steuerungsinstrumente. Die Grundlage für ein Port Road Management hat HPA 2009 mit der Festlegung auf ein strategisches Straßennetz geschaffen. Es bildet im Hafen die höchste Ebene der Straßenhierarchie und enthält zugleich die wesentlichen Alternativrouten.

Seit 2011 ist die erste Umsetzungsstufe des Port Road Management, das System DIVA (Dynamische Information zum Verkehrs-Aufkommen), in Betrieb. Bei Störfällen im Hafenstrassennetz werden die Verkehrsteilnehmer durch dynamische Informationstafeln über die aktuelle Verkehrslage informiert. Zukünftig sollen diese Informationen und z. B. Routing und Parkrauminformationen auch auf mobilen Endgeräten empfangen werden können.

Geplant ist, den Verkehrsfluss durch eine vorausschauende Zuflusssteuerung des in den Hafen einlaufenden Straßenverkehrs zu optimieren. Dabei sollen Lkw-Fahrer z. B. bei verkehrlichen Störungen im Hafen vorab informiert und auf die mögliche Nutzung von Pre Gate-Parkplätzen hingewiesen werden.

Ein umfassendes Parkraummanagement für den Schwerverkehr soll eine optimale Auslastung vorhandener und neu zu errichtender Lkw-Stellplätze im Hafen gewährleisten sowie Nutzungskonflikte durch parkende Lkw in hafennahen Bereichen minimieren.

Aufgrund seiner Nähe zum Hafen und städtischen Hauptverkehrsachsen ist Wilhelmsburg besonders stark von Schwerverkehren betroffen. Auf Initiative des Arbeitskreises Zukunft Elbinsel ist das Konzept Schwerverkehrslenkung Wilhelmsburg entstanden, das zur Befreiung wesentlicher Straßen Wilhelmsburgs vom Lkw-Durchgangsverkehr dienen kann.

## ■ NACHHALTIGE GESTALTUNG DER HAFENMETROPOLE

Die Lage des Hafens im Herzen der Stadt wirkt als ein großes Plus bei seiner wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Gestaltung. Sie erlaubt es, den kostengünstigen und umweltfreundlichen Verkehrsträger Seeschiff bis dicht an die Märkte heranzuführen. Die Beschäftigten erreichen ihre Arbeitsorte schnell und dezentral.

Die Umweltauswirkungen eines Hafens sind gleichwohl komplex und herausfordernd. Auf dem Weg zum „Grünen Hafen“ bleiben noch Aufgaben zu lösen. Besondere Aufmerksamkeit widmet der Senat der Lebensader des Hamburger Hafens, dem Flusssystem Elbe. Vorrangig sind ferner Emissionsminderungen, Klima- und Ressourcenschutz, die Entwicklung innovativer Infrastrukturmodelle für einen möglichst nachhaltigen Hafenbetrieb und die Gestaltung der Nachbarschaft von Hafen und Stadt.

### Nachhaltige Entwicklung der Tideelbe

Die tidegeprägten Bereiche der Elbe haben einen hohen ökonomischen Stellenwert für die Metropolregion und sind zu großen Teilen im Natura 2000-Netzwerk als Gebiet von besonderer Bedeutung ausgewiesen. Gerade die Tidedynamik schafft für hoch spezialisierte Pflanzen und Tiere seltenen Lebensraum. Sie stellt zugleich hohe Anforderungen an das Management dieses Kultur- und Naturraums. Siedlungs- und Nutzflächen ebenso wie die Flächen im Hamburger Hafen müssen gegen Sturmfluten geschützt werden. Weitere raumpprägende Nutzungen sind Fischerei, Landwirtschaft, Naherholung und Tourismus. Mit allen diesen Belangen ist das Sedimentmanagement zur Schaffung und Aufrechterhaltung der erforderlichen Wassertiefen für den Seeschiffsverkehr eng verknüpft.

Gemeinsam mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hat die Hamburg Port Authority 2006 ein Konzept zur nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe skizziert. Übergeordnetes Ziel ist die Verbesserung der hydromorphologischen Bedingungen sowie der Sedimentqualität. Für einen entsprechenden Aktionsplan wurden Eckpfeiler empfohlen:

- Dämpfung der einschwingenden Tideenergie und des Tidehubs durch strombauliche Maßnahmen in der Elbemündung
- Vergrößerung des Flutraums oberhalb Glückstadts durch Schaffung von Tidevolumen, bzw. Flachwasserzonen, um die Tideenergie weiter zu verteilen
- Ressort- und länderübergreifende Optimierung des Sedimentmanagements einschließlich Reduzierung der Schadstoffbelastungen im gesamten Flussgebiet

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und HPA entwickeln in Zusammenarbeit mit den Umweltverwaltungen der Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein ein Sedimentmanagementkonzept für die gesamte Tideelbe, das den nachhaltigen Umgang mit bei der Wassertiefenunterhaltung anfallenden feinkörnigen Sedimenten sicherstellen soll.

### Umwelt-, Natur- und Klimaschutz

Der Senat prüft Landstromoptionen und Versorgungsmöglichkeiten für mit flüssigem Erdgas (LNG) betriebene Seeschiffe und Landverkehrsträger. HPA wird bis zum Jahr 2015 den Rahmen schaffen, um die Entwicklung einer LNG-Infrastruktur zu ermöglichen, mit der sowohl Seeschiffe als auch Landfahrzeuge bei Bedarf versorgt werden können.

Der Senat strebt eine weitergehende Verminderung von hafenbezogenen Emissionen auch in den Hafenrandlagen mit direkter Nachbarschaft zu empfindlichen städtebaulichen Nutzungen an. Modellcharakter hat das Lärmreduzierungskonzept eines Containerterminalbetreibers, das im Dialog mit einer Anwohnerinitiative unter HPA-Moderation umgesetzt wird. Im Bereich der hafeninternen Verkehre (Fähren, Lotsen) wird der Anteil landstromversorgter Liegeplätze zur Vermeidung dieselbetriebener Bordaggregate kontinuierlich modernisiert und ausgebaut. Das bereits bekundete Interesse von Kreuzfahrtreedereien, ihre verbrauchsstarken Passagierschiffe mit Landstrom versorgen zu lassen, wird der Senat aufgreifen.

Hauptziele der über die Luftreinhaltung hinausgehenden Bestrebungen des Klimaschutzes sind die Reduktion klimaschädlicher Emissionen durch Energieeinsparung, Steigerung der Effizienz und der Einsatz erneuerbarer Energien. Diese Ziele werden durch HPA im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützt.

Innovative Nachhaltigkeitskonzepte fokussieren die Bereiche Elektromobilität und Grüne Transportkette:

HPA greift das Engagement der Stadt Hamburg im Bereich Elektromobilität auf. Ziel ist es, Elektromobilität im Wirtschaftsverkehr zu implementieren. Der Einsatz von Elektro- bzw. Hybridfahrzeugen im städtischen Lieferverkehr ist dabei ebenso im Fokus wie die Nutzung elektrisch angetriebener Fahrzeuge für die Umfuhr von Containern im Hafengebiet.

Mit dem Hafen verbundene Unternehmen und Logistikfirmen setzen immer mehr auf die Gestaltung einer umweltfreundlichen Transportkette, die die Energieeffizienz verschiedener Verkehrsmittel sowie die entsprechenden Transportwege einbezieht. Dies ist auch einer der Arbeitsschwerpunkte der Logistik-Initiative Hamburg und dem innerhalb dieses Netzwerkes gegründeten Arbeitskreis Nachhaltigkeit, indem sich auch HPA engagiert.

## Hafenstadt Hamburg

Der Hamburger Hafen liegt inmitten der Stadt. Er macht die ganze Metropole zur Hafenstadt, dem Tor zur Welt mit maritim geprägter Tradition und Kultur. Er bietet stadtnahe Arbeitsplätze mit hohem Identifikationspotenzial. Attraktive Wohn-, Geschäfts- und Einkaufsquartiere suchen seit jeher seine unmittelbare Nähe. Zugänglichkeit, Erlebbarkeit, Verständnis und Akzeptanz des Hafens sind mit dieser engen Nachbarschaft untrennbar verbunden. Als wesentlicher Faktor des Hafenerfolgs ist die breite Akzeptanz zu sichern und zu fördern.

**Beschäftigungsqualität:** Der Hamburger Hafen ist bekannt für die herausragende Qualität seiner Arbeit. Sie stützt sich vornehmlich auf das hohe Ausbildungs- und Leistungsniveau der zahlreichen Beschäftigten. Geeignete Aus- und Fortbildungen für alle Beschäftigten sowie eine effektive Vermittlung von Personal bilden die Grundlage, sich den rasch wandelnden Herausforderungen der Arbeitswelt zu stellen. Mit der Gesamthafenbetriebsgesellschaft (GHB) sowie dem maritimen kompetenzzentrum (ma-co) stehen im Hamburger Hafen zwei wichtige Einrichtungen im Dienst der Hafenwirtschaft bereit, diese Aufgaben zu übernehmen.

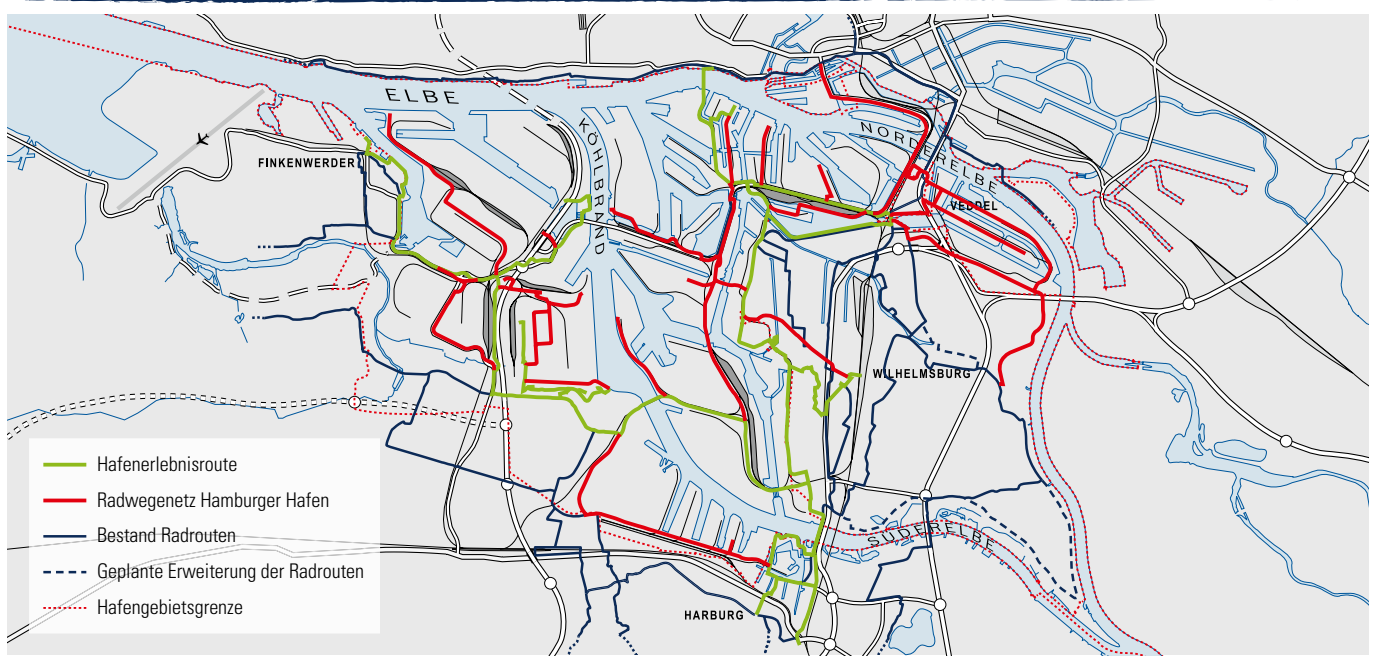
**Planungsinstrumente für den Hafенrand:** Die Entwicklung städtischer Nutzungen darf die Hafennutzung und die Hafenentwicklung nicht einschränken. Bei zukünftigen Veränderungen im Hafenumfeld wird der Senat darauf achten, empfindliche Nutzungen nicht soweit an den Hafen herandrücken zu lassen, dass sie zu zusätzlichen Restriktionen bei der Hafennutzung oder Hafenentwicklung führen. Um die bestehenden und potenziellen Konfliktbereiche zu identifizieren, werden zukünftig die jeweiligen gegenwärtigen

Flächennutzungen, die künftigen Nutzungsansprüche und Entwicklungen des Hafens und der Stadt erfasst und gegenübergestellt. Auf dieser Grundlage können die Erfordernisse des Hafens sowie die Möglichkeiten der Stadtentwicklung erkannt und gemeinsame Lösungsansätze abgeleitet werden.

**Erlebbarkeit des Hafens:** Der Hamburger Hafen ist seit jeher Anziehungspunkt für Einheimische und Touristen. Speziell der Tourismus hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen und zur wirtschaftlichen Entwicklung Hamburgs beigetragen. Der Senat wird die Erlebbarkeit des Hafens steigern und damit Akzeptanz und Verständnis der wichtigen Rolle des Hafens für die Prosperität der gesamten Metropolregion fördern. Er wird ein Konzept für eine Zugänglichkeit des Hafens entwickeln und dieses unter Priorität der hafengewirtschaftlichen Nutzung und Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Wirtschaftsverkehrs abstimmen und sukzessiv umsetzen. Dies beinhaltet auch Anstrengungen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils.

**Kulturelles Erbe:** Historische Bausubstanz kann auch im Hafen die aktuelle Nutzung und deren Erleben bereichern. HPA wird auch zukünftig in Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutzamt das historische Erbe frühzeitig in ihre Entwicklungskonzepte einbeziehen.

## Radwegenetz im Hamburger Hafen



## IMPRESSUM

**Herausgeber:** Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Hamburg Port Authority

**Rückfragen an:** Hamburg Port Authority  
Neuer Wandrahm 4 · 20457 Hamburg  
E-Mail: [hep2025@hpa.hamburg.de](mailto:hep2025@hpa.hamburg.de)

Das Original-Dokument zum Download: [www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)

**Konzept, Infografiken und Design:** Havas PR Hamburg GmbH

Stand: Oktober 2012