

I. Der Hamburger Hafen stellt sich zukunftsfähig auf

Hamburgs Hafen liegt – als einziger der großen europäischen Universalhäfen – nicht vor der Stadt, sondern im Stadtgebiet. Das hat große Vorteile: Der Hafen versorgt nicht nur die Metropolregion, sondern ganz Deutschland. Viele Güter werden hier auf die Schiene verladen und weitertransportiert, wodurch der Hafen auch eine wichtige Rolle für Zentral- und Osteuropa spielt. Hamburg ist ein wichtiger Knotenpunkt in globalen Netzwerken. Um die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens zu erhöhen und dessen Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern, muss die bestehende Hafeninfrasturktur fortlaufend angepasst und optimiert werden. Die innerstädtische Lage bedingt, dass diese Entwicklungen im vorhandenen Hafengebiet umgesetzt werden müssen.

Mehr als die Hälfte des Containerumschlags in Hamburg wird mit Handelspartnern in Asien erzielt. In den vergangenen Jahren, und absehbar auch in der Zukunft, sind die Schiffe, die auf diesen Routen verkehren, deutlich größer geworden. Bereits heute fahren hier die weltweit größten Schiffe mit einer Kapazität von über 23.000 TEU und einer Länge von ca. 400 Metern. Damit steigen auch die Anforderungen an die erforderlichen Drehmanöver. Mehr als 90 Prozent der größten Schiffe laufen in Hamburg den Waltershofer Hafen an. Dort liegen das Containerterminal Burchardkai (CTB) und das Containerterminal Hamburg (CTH), wo die Terminalgesellschaften die Schiffe im Auftrag der Reedereien abfertigen.

Die Zufahrt von der Elbe aus in den Waltershofer Hafen soll daher erweitert werden. Diese Drehkreis-Erweiterung stellt sicher, dass auch die größten Containerschiffe weiterhin effizient manövriert werden können. Sie erhöht die nautische Sicherheit bei der Einfahrt für aktuelle und künftige Schiffsgrößen.

Indem ein bisheriges Hafenbecken verfüllt wird, kann eine neue Kaimauer errichtet werden. Hier können Schiffe anlegen und abgefertigt werden. Außerdem entstehen zusätzliche Flächen. So kann der Terminalbetrieb auf den vorhandenen Flächen umfassend modernisiert - und die Produktivität, Automatisierung und Elektrifizierung werden damit vorangebracht. Dies legt die Grundlage für einen effizienteren Betrieb, der die Kosten senken und gleichzeitig dazu beitragen kann, die Nachhaltigkeitsziele für den Hamburger Hafen zu erfüllen. Die Maßnahme ist wichtig für das Ziel, für den Hamburger Hafen bis 2040 Klimaneutralität herzustellen.

Die Stadt Hamburg wird die öffentliche Hafeninfrasturktur ausbauen und verbessern – sie legt damit die Grundlagen für einen leistungsfähigen Hafen von morgen.

II. Ausbau öffentlicher Infrastruktur im Hafen

Ein gültiger Planfeststellungsbeschluss liegt bereits vor; seit 2022 besteht nach Abweisung aller Klagen Baurecht. Nun wird eine Ausführungsplanung erstellt.

Drehkreis

Der bestehende Drehkreis auf der Elbe mit einem Durchmesser von derzeit 480 m wird auf 600 m erweitert. Damit kann die neueste Generation von Großcontainerschiffen (>23.000 TEU) in Zukunft effizient abgefertigt werden. Anläufe im Hafen – und die Verkehrssteuerung auf der Elbe – werden dadurch schneller, resilienter und sicherer. Durch den erweiterten Drehkreis kann die Zeit für Standard- und Drehmanöver spürbar reduziert werden.

Zusätzliche Kaimauern und Flächen

In der nördlichen Verlängerung des Predöhlkais entstehen über 1.000 m zusätzliche Kaimauern. Der Petroleumhafen wird verfüllt. Es werden zukünftige Terminalflächen von ca. 38 ha geschaffen. Alle Liegeplätze im Waltershofer Hafen profitieren von dieser Maßnahme, sie wird die Effizienz bei der

Abfertigung erhöhen und die Anlaufbedingungen für Containerschiffe verbessern, zumal das Hafenbecken schon heute an seiner Leistungsgrenze angekommen ist.

Basierend auf einer vorläufigen Schätzung wird derzeit von Gesamtkosten in Höhe von rund 1,1 Milliarden Euro für die Herstellung der Gesamtmaßnahme ausgegangen. Auf Grundlage der nun zu erstellenden Ausführungsplanung wird die Haushaltsgesetzgeberin mit einer Entscheidung über einen öffentlichen Zuschuss zu den Kosten befasst werden. Die Infrastruktur soll durch die Hamburg Port Authority (HPA) bis Mitte der 2030er Jahre fertiggestellt werden. Zuvor werden die erforderlichen Genehmigungen, u.a. durch europäische Behörden, eingeholt.

III. Unternehmensinvestitionen in den Standort Hamburg

Die entstehenden Flächen bleiben in öffentlicher Hand und werden von der HPA zu marktgerechten Konditionen an die Firma EUROGATE vermietet. Die Flächen erweitern nach Fertigstellung das bestehende Containerterminal Hamburg (CTH); der Anschluss an das Straßen- und Schienennetz verläuft über die bestehende Anbindung und über die Fläche des CTH.

EUROGATE wird die Flächen nach Fertigstellung mieten und mindestens 700 Mio. Euro in die Modernisierung und den Terminalausbau investieren. Durch die vollständige Elektrifizierung der Umschlagsgeräte verfolgt das Unternehmen seine Ziele sowohl zur Produktivitätssteigerung als auch zur Dekarbonisierung. Suprastrukturen, Großgeräte und die IT-Infrastruktur werden, beginnend auf dem Bestandsterminal, auf ein automatisiertes Umschlagssystem für den gesamten Terminal inklusive der neuen Flächen ausgelegt.

Diese Investitionen stärken den Standort Hamburg und den Hamburger Hafen. Sie tragen zur Umsetzung der Ziele des Hafentwicklungsplans bei.

HPA und EUROGATE haben intensive Verhandlungen geführt, um die Rahmenbedingungen festzuschreiben, zu denen die Flächen genutzt werden. Das neue Betriebs- und Investitionskonzept ist ein Bestandteil der Vereinbarungen. Der direkte Vertragsabschluss über die Anmietung der Terminalflächen ist rechtlich zulässig, weil die HPA keine Konzession im Sinne des Vergaberechts vergibt. Vielmehr wird die HPA einen Mietvertrag zu marktgerechten Bedingungen abschließen. Für ein größtmögliches Maß an Rechtssicherheit wird die HPA die EU-Kommission um eine Bestätigung dieser Vorgehensweise bitten.

IV. Auswirkungen auf Umwelt und Gewässer

Die Vergrößerung des Drehkreises erfolgt ausschließlich durch Erweiterung nach Süden bzw. Südwesten. Dadurch werden die Schiffe bei Drehmanövern einen größeren Abstand zum Nordufer haben als unter den heutigen Bedingungen.

Auswirkungen auf das Tidegeschehen ergeben sich nicht, denn gleichzeitig werden durch den Abtrag größerer Landflächen am Parkhöft und Bubendeyufer zusätzliche Wasserflächen geschaffen. Um die neue Hafenbetriebsfläche für die Westerweiterung des CTH herzustellen, werden abgetragene Böden der östlichen Landspitze und am Bubendey-Ufer, die unterhalb der vorgegebenen Belastungsgrenzwerte liegen, im Petroleumhafen eingelagert und als Verfüllmaterial genutzt. Die Böden werden in einem vom Gewässer abgegrenzten Bereich eingebaut. Wasser, das in die Elbe überfließt, wird vorher in einer lokalen Wasseraufbereitungsanlage gereinigt. Die Verfüllung der Wasserfläche des Petroleumhafens wird mit Ausgleichszahlungen an die *Stiftung Lebensraum Elbe* kompensiert. Ausgleichsmaßnahmen für bauliche Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild sind ebenfalls vorgesehen. Beispielsweise sollen Aufwertungsmaßnahmen für ökologisch wertvolle Gebiete in Kirchwerder und Ausgleichsmaßnahmen in Neu Wulmstorf umgesetzt werden.