

# HAFENENTWICKLUNGSPLAN 2040

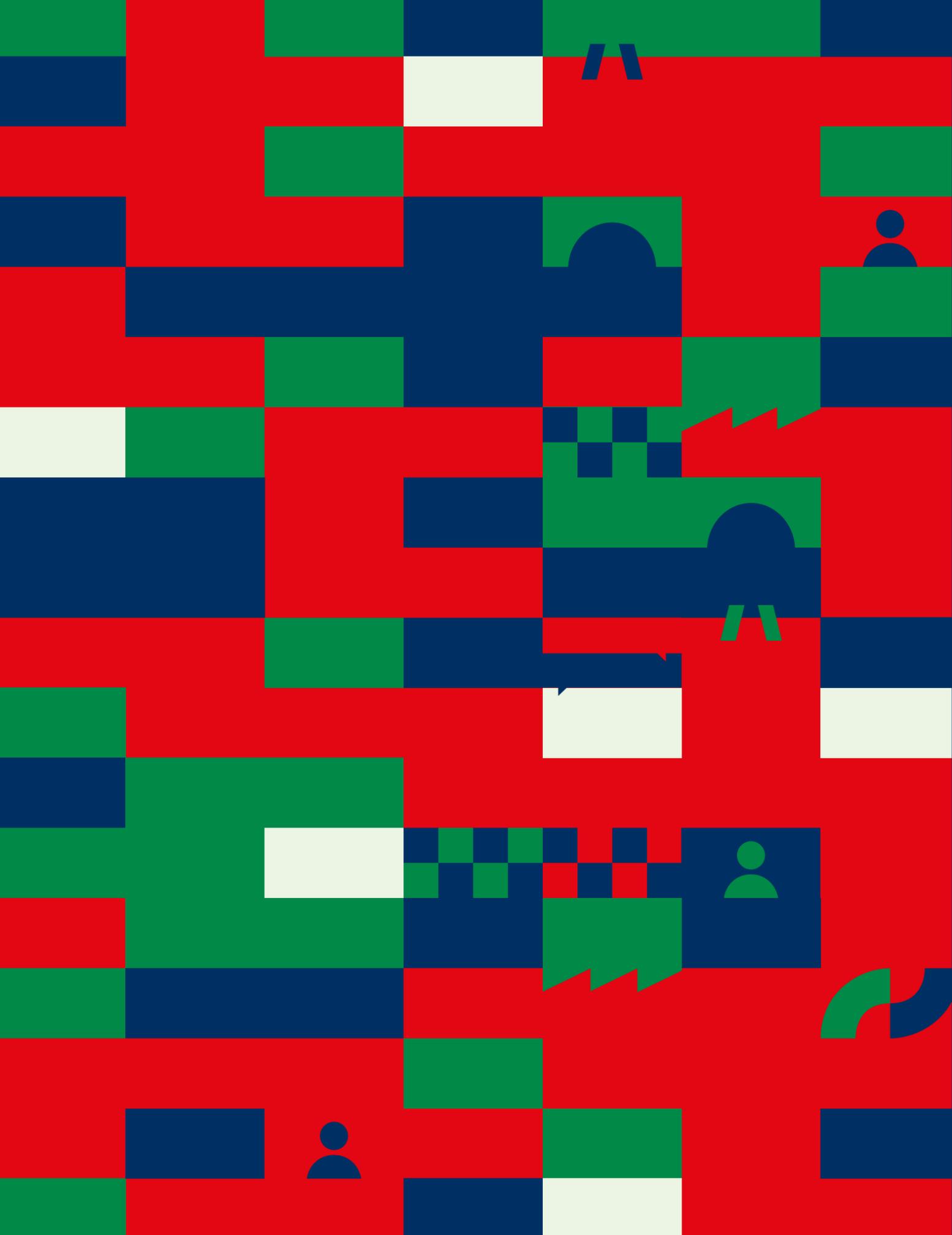
## OPERATIVE UMSETZUNG

Mit Innovationskraft und Qualität  
zu nachhaltiger Wertschöpfung



Hamburg

Behörde für Wirtschaft  
und Innovation



# HAFENENTWICKLUNGSPLAN 2040

## OPERATIVE UMSETZUNG

Mit Innovationskraft und Qualität zu nachhaltiger Wertschöpfung

	<b>Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen</b>	<b>4</b>
<b>A</b>	<b>Digitalisierung</b>	<b>8</b>
	Wettbewerbsfähigkeit durch die Weiterentwicklung digitaler und autonomer Systeme steigern	12
	Stakeholder in einem digitalen Ökosystem besser vernetzen	18
	Cyber Security gewährleisten (Digital Trust)	20
	Den Hafen als Kompetenzzentrum für maritime digitale Logistik etablieren	20
<b>B</b>	<b>Klimaschutz, Kreislaufwirtschaft und Ökologie</b>	<b>24</b>
	Bilanzielle Klimaneutralität im Hafen	28
	Auf- und Ausbau der Wasserstoffwirtschaft im Hafen	35
	Ressourcenschonendes Wachstum fördern	38
	Berücksichtigung des ökologischen Gleichgewichts bei ökonomischer Effizienz	40
<b>C</b>	<b>Infrastrukturerhalt und -ausbau</b>	<b>42</b>
	Nautische Rahmenbedingungen optimieren	46
	Wassertiefenstandhaltung und Entwicklung der Tideelbe sichern	48
	Verkehrsinfrastruktur im Hafen verbessern	51
	Hinterlandanbindung auf Schiene, Wasser und Straße erhalten und ausbauen	60
	Infrastruktur durch Kooperationen auf nationaler und internationaler Ebene fördern und effizient nutzen	62
	Angebot für Kreuzfahrtschiffe optimieren	64
	Den Hafen an die Klimawandelfolgen anpassen und die Resilienz seiner Infrastruktur stärken	66

<b>D</b>	<b>Ansiedlungs- und Flächenstrategie</b>	<b>68</b>
	Kriterien zur Flächenvergabe neu ausrichten, Wertschöpfung und Innovationen stärken, Flächen effizienter nutzen	72
	Branchen und Gewerbe geografisch bündeln	73
	Flächen sichern und entwickeln, attraktive Ansiedlungsoptionen bereithalten	79
<b>E</b>	<b>Transformation der Arbeit</b>	<b>88</b>
	Fachkräftebedarfe und Entwicklungspotenziale identifizieren	92
	Akteure vernetzen; Perspektiven für Beschäftigte und Nachwuchskräfte schaffen	93
	Attraktivität des Hafens als Arbeitsort steigern und neue Talente gewinnen	96
<b>F</b>	<b>E-Commerce als neues Geschäftsfeld</b>	<b>98</b>
	E-Commerce-Warenströme bündeln	102
	Zukünftige E-Commerce-Technologien mitgestalten	102
	Hamburg als Vorreiter innovativer Liefer-Konzepte positionieren	103
<b>G</b>	<b>Stadt und Hafen</b>	<b>104</b>
	Grasbrook als innovatives Stadt-Hafen-Quartier gestalten	108
	Erleb-, Erreich- und Passierbarkeit des Hafens verbessern	110
	Hafendialog mit Stakeholdern und Anwohnenden verstetigen	114
	Bildverzeichnis	116
	Impressum	116

# Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen

Der Hafenentwicklungsplan beschreibt strategische Handlungsfelder, Ziele und Leitmotive und verdichtet diese in folgender Vision für die zukünftige Hafenentwicklung: **„Innovationshafen 2040: Mit Innovationskraft und Qualität zu nachhaltiger Wertschöpfung“**.

Die Vision unterstreicht: Hamburg steht zu seinem Hafen! Sein klares Profil als Universalhafen in der Spitzengruppe der europäischen Drehkreuze bleibt dabei ein Garant für Resilienz und Versorgungssicherheit. Denn mit diesem Profil verbindet der Hafen den Weltmarkt zuverlässig und effizient mit der deutschen Volkswirtschaft und einem dynamischen europäischen Hinterland. Als mit Abstand wichtigster Überseehafen Deutschlands leistet er zudem einen entscheidenden Beitrag für den Erfolg der Außenwirtschaft in Hamburg und im gesamten Bundesgebiet.

Damit er diese Funktionen zukünftig weiterhin erfüllen kann, müssen die tragenden Säulen des bisherigen Erfolgs nachhaltig und wertschöpfungsorientiert weiterentwickelt werden.

Der Hafenentwicklungsplan richtet sich für die notwendige Transformation an den folgenden vier Leitmotiven aus (siehe hierzu ebenso die Strategische Vision – Teil 1):

1. **Wertschöpfung und Qualität**
2. **Nachhaltigkeit und Klimaschutz**
3. **Innovation**
4. **Kundenorientierung und Wettbewerbsfähigkeit**

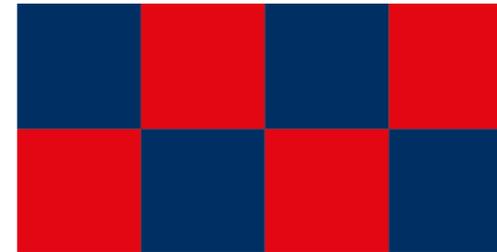
Ausgehend von der Vision und den Leitmotiven definiert der Hafenentwicklungsplan in Teil 1 insgesamt sieben strategische Handlungsfelder:

**Siehe Strategische Handlungsfelder →**

Während der erste Teil des Hafenentwicklungsplans die übergeordnete hafenpolitische Strategie des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg definiert, erläutert dieser zweite Teil kurz-, mittel- und langfristige angelegte Schritte und Maßnahmen, mit denen die strategischen Ziele erreicht werden sollen. Die beschriebenen Vorhaben zeichnen sich durch unterschiedliche Reifegrade aus und werden analog zum ersten Teil anhand der sieben Handlungsfelder strukturiert. In jedem Kapitel werden vorab der Leitgedanke und die Handlungsziele des ersten Teils aufgegriffen und den Maßnahmen vorausgestellt.

Die Umsetzung dieses umfangreichen Projektportfolios ist ein dynamischer Prozess. Die im Folgenden vorgestellten Maßnahmen werden im Sinne einer zukunftsweisenden Hafenentwicklung laufend vorangetrieben, konkretisiert, überprüft, angepasst und bei Bedarf ergänzt. Über die Fortentwicklung von Maßnahmen wird zur gegebenen Zeit berichtet.

**Megatrends & Chancen**



Digitalisierung



Klimaschutz, Kreislaufwirtschaft und Ökologie



Transformation der Arbeit



E-Commerce als neues Geschäftsfeld

Strategische Handlungsfelder

**Wichtigste Enabler**



Infrastrukturerhalt und -ausbau



Ansiedlungs- und Flächenstrategie

**Stadthafen**



Stadt und Hafen

# A

## Digitalisierung

## Handlungsziele

---

### ▶ ZIEL A – 1

Wettbewerbsfähigkeit durch die Weiterentwicklung digitaler und autonomer Systeme steigern

---

### ▶ ZIEL A – 2

Stakeholder in einem digitalen Ökosystem besser vernetzen

---

### ▶ ZIEL A – 3

Cyber Security gewährleisten (Digital Trust)

---

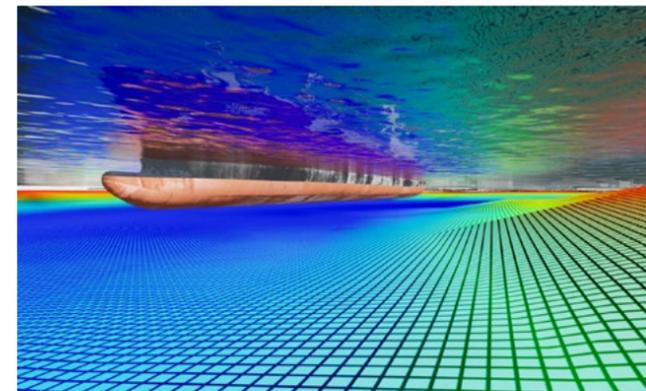
### ▶ ZIEL A – 4

Den Hafen als Kompetenzzentrum für maritime digitale Logistik etablieren

---

Mit dem Ausbau der digitalen und autonomen Systeme wird der Hamburger Hafen effizienter und klimafreundlicher.

Er stärkt seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen europäischen Häfen und entwickelt neue Wertschöpfung.



- ↑ Ein Blick auf das 3D-Modell des digitalen Hafenzwillings aus der Vogelperspektive.
- ← Der digitale Hafenzwilling existiert auch unter Wasser. Hier sind die Wassertiefen mit dem Rumpf eines fahrenden Containerschiffes abgebildet.

Zur Stärkung der Funktions- und Leistungsfähigkeit baut der Hamburger Hafen seine Position als Technologievorreiter aus und etabliert sich als Hotspot für die Entwicklung innovativer digitaler Logistiklösungen. Eine entscheidende Rolle für den Transformationsprozess spielen der fortlaufende Ausbau der digitalen Infrastruktur und ihrer Anwendungen sowie die Optimierung der physischen Hafeninfrastruktur z. B. zur vorausschauenden Instandhaltung. Außerdem werden die Automatisierung und Vernetzung von Hafenprozessen, die Optimierung von Verkehrsabläufen und der Aufbau neuer

Geschäftsmodelle vor Ort entscheidend sein. Denn dadurch werden Energie- und Ressourcenverbrauch reduziert, die Sicherheit erhöht und komplexe Hafenprozesse reibungsloser und effizienter gestaltet. Die Digitalisierung beschleunigt ebenso die Mobilitätswende. Im Hafen wurden bereits viele innovative „intelligent transportation systems“ Projekte umgesetzt und auch in Zukunft wird die Hamburg Port Authority (HPA) ihren Beitrag leisten, die Digitalisierung im Mobilitätsbereich voranzubringen.

# Wettbewerbsfähigkeit durch die Weiterentwicklung digitaler und autonomer Systeme steigern

## Ausbau Netzinfrastruktur

Moderne Kommunikationstechnologie ist die Voraussetzung für die Zukunft des wirtschaftlichen Betriebs im Hafen. Dazu zählt eine leistungsfähige Internet-Anbindung ebenso wie die Verfügbarkeit aktueller Mobilfunkstandards und die physische Glasfaserversorgung. Für eine vollständige 5G-Ausleuchtung im Hafen werden Flächen für benötigte Infrastruktur vorrangig zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig wird auf die Mobilfunkanbieter eingewirkt, ihr Angebot im Hafengebiet zu optimieren.

Eine lückenlose Mobilfunkversorgung entlang der Elbe und der Schifffahrtsrouten der Deutschen Bucht trägt entscheidend zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs bei. Deshalb setzt sich Hamburg zusammen mit den anderen norddeutschen Ländern beim für Telekommunikation zuständigen Bundesministerium für eine vollständige Netzabdeckung ein. Vorrang hat für Hamburg das Gebiet zwischen Tonne E3 und der Hafengrenze.

## Digital Port Twin

Wachsende Komplexität und Interdependenzen von Effekten stellen Entscheidungsprozesse vor immer größere Herausforderungen. Hier setzen datenbasierte Simulationen durch die Verschmelzung von realer und digitaler Welt in einem Digital Port Twin an. Sie erleichtern schnelle und effektive Entscheidungen, Planungsprozesse und Variantenbewertungen und schaffen neue Möglichkeiten der Instandhaltungs- und Betriebsoptimierung.

### Der Digitale Zwilling des Hafens ...

- ermöglicht ein konstantes Monitoring des Hafens und seiner Abläufe sowie einen übergreifenden Datenaustausch mit allen Stakeholdern. Zudem können Optimierungsvorschläge durch Zustandssimulationen erarbeitet werden.
- arbeitet mit historischen, Echtzeit- und Prognosedaten. Echtzeitdaten werden in der Regel durch Sensoren in der Infrastruktur und in Fahrzeugen gewonnen.
- nutzt künstliche Intelligenz, um Expertinnen und Experten bei ihren Entscheidungen zu unterstützen.
- ist eingebettet in übergeordnete Digitale Zwillinge, etwa des Bundes oder der internationalen Hafennetzwerke.

Positive Effekte ergeben sich durch Kosteneinsparungen bei Instandhaltung, Infrastrukturüberwachung und Personalaufwand. Weiterhin lassen sich Planungen nicht nur als Diskussionsunterstützung visualisieren (z. B. Simulation mittels 3D-Modellierung), sondern auch in ihren Auswirkungen umfänglicher abschätzen.

Die Besonderheit des Digital Port Twins ist, dass er sich aus verschiedenen fachlich spezialisierten Zwillingen (Infrastruktur, Verkehr, Umwelt) modular zusammensetzt. Zunächst sollen folgende Maßnahmen zum Aufbau des Digital Port Twins durchgeführt werden:

- Entwicklung und Umsetzung eines Konzepts, das die modularen einzelnen Zwillinge sukzessive zu dem gesamten Digital Port Twin zusammenführt.
- Umsetzung der einzelnen Zwillinge in separaten Maßnahmen (z. B. MOZART als Straßenverkehrszwilling, Asset-Twins der Bauwerke, Sensorik mit Echtzeitdaten in diversen Maßnahmen).

## BIM-Implementierung und Digital Asset-Twin-Entwicklung

Building Information Modeling (BIM) ist ein internationaler Trend im Bauwesen und steht für die umfassende Digitalisierung des Planens, Bauens und Betriebens. Der Einsatz der BIM-Methode zielt darauf ab, über den gesamten Lebenszyklus der Hafeninfrastruktur alle relevanten Daten in intelligenten Bauwerksmodellen (Digital Asset-Twin) zu vereinen und im übergeordneten Digitalen Hafenzwilling zusammenzuführen. Damit werden unter anderem Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionen optimiert geplant und die Anlagenverfügbarkeit durch den Einsatz vorausschauender Instandhaltung auf Grundlage von Sensordaten erhöht. So werden Kosten und Ressourcenbedarf bei der Planung und Instandhaltung gesenkt.

### Im Bereich Asset-Twin/BIM sollen neben dem laufenden BIM-Pilotprogramm der HPA folgende Projekte umgesetzt werden:

- Erstellung eines Leitfadens und eines Reallabors zum Aufbau eines Digitalen Asset-Twin im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).
- Integration von bauwerksdiagnostischen Daten im Digital Asset-Twin mittels BIM (mFund-Förderprojekt des BMDV).
- Erstellung neuer BIM-Standards für den Masterplan BIM im Auftrag des BMDV, inkl. Projektpilotierungen.

## Einbau von Sensorik

Der Einbau von Sensorik ermöglicht eine aktuelle Zustandserfassung der Hafeninfrastruktur in Echtzeit und ist damit nicht nur für den Digital Port Twin essenziell. Mit Hilfe dieser Informationen lassen sich durch vorausschauende Instandhaltung Wartungsintervalle und Reparaturerefordernisse optimieren und so Instandhaltungskosten reduzieren. Im Ergebnis werden für die Kundinnen und Kunden sowie die Nutzerinnen und Nutzer des Hafens die Verfügbarkeit der Infrastruktur erhöht und das Störungsmanagement verbessert.

### Vornehmlich sollen die folgenden Projekte weiterentwickelt und umgesetzt werden:

- Ausweitung des smartBRIDGE-Konzepts auf weitere feste Brücken.
- Ausstattung der beweglichen Infrastruktur mit Sensorik.
- Einbau von Sensorik im Straßenbau, z. B. Temperatur- und Beschleunigungssensoren.
- sukzessiver, paralleler Ausbau der Fernbedienzentrale für bewegliche Infrastruktur, um mittelfristig alle fernbedienbaren Anlagen der beweglichen Infrastruktur aus möglichst einer gemeinsamen Zentrale zu bedienen.

## Optimierung der Verkehrssteuerung im Hafen

Mit einer intermodalen Verkehrsüberwachung und -optimierung lassen sich Staus vermeiden, Emissionen reduzieren und Verkehrsmengen auf vorhandenen Verkehrswegen steigern. Zudem können aufwendige und kostenintensive Aus- und Neubauprojekte in ihrer Dimension verringert oder ganz vermieden werden. Dafür ist die Vernetzung sämtlicher Komponenten der Mobilitäts- und Verkehrssysteme im Hafen eine wichtige Voraussetzung.

Für den Hamburger Hafen wird ein Port Traffic Center im Sinne eines Leitstandes installiert. Dieses gewährleistet mittels KI-gestützter Algorithmen und Simulationen einen umfassenden Überblick über die aktuellen und zukünftigen Verkehrssituationen auf Wasser, Straße und Schiene. Daraus lassen sich KI-gestützte Handlungsempfehlungen ableiten, die den Hafenkundinnen und Hafenkunden als „decision support systems“ zur Verfügung gestellt werden. Dabei ist die Integration der Prozessbeteiligten mit ihren jeweiligen Systemen entscheidend: Verloader, Reeder/Charterer, Terminals, Spediteure/Operateure, Eisenbahnverkehrsunternehmen/Trucker, Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC), HPA (u. a. NIVE, transPORT rail), Elb- und Hafenslotsen sowie Port Road Management. Perspektivisch wird eine Vernetzung des Port Traffic Centers mit anderen bestehenden Verkehrszentralen sowie mit der für das Stadtgebiet geplanten Verkehrsmanagementssoftware #Transmove angestrebt.



Sensorik und künstliche Intelligenz (KI) sowie die Vernetzung verschiedener Akteure ermöglichen deutliche Effizienzgewinne und neue Steuerungsansätze in Verkehr und Logistik.

**Zum weiteren Ausbau der Funktionalität des Port Traffic Centers werden auf allen drei Verkehrsträgern weitere Maßnahmen durchgeführt:**

**Straße: Netzweite Echtzeit-Ampel-Optimierung für ein intelligentes Verkehrssystem**

Im gesamten Hafengebiet wird durch das Projekt MOZART eine Gesamtnetz betrachtung und abgestimmte Ampelsteuerung zur Verstärkung des Verkehrsflusses erreicht. Diese netzorientierte Ampelsteuerung erhöht die Verkehrskapazität und verbessert damit die Leistungsfähigkeit des Hafens. Das Modell soll darüber hinaus auf seine Eignung geprüft werden, ähnlich positive Effekte bei Anwendung im übrigen Stadtgebiet zu erzielen.

**Wasser: Vernetzung der IT-Systeme**

Der Hamburger Hafen gehört u. a. mit seiner nautischen Zentrale der HPA und dem HVCC zu den weltweit führenden Häfen bei der Digitalisierung. Den Kundinnen und Kunden wird so eine schnelle, planbare und sichere Erreichbarkeit des Hafens und der Liegeplätze ermöglicht und es werden die Gefahren von Unfällen sowie Verzögerungen und Disruptionen in den Lieferketten minimiert. Angesichts der fortschreitenden Digitalisierung in angrenzenden Logistikbereichen muss sich neben der Seeschifffahrt auch die Binnenschifffahrt weiter auf digitalem Gebiet modernisieren. Hierzu werden u. a. die folgenden Maßnahmen umgesetzt:

- Stärkung der Zusammenarbeit und eine bessere Verzahnung von Abläufen und Systemen zwischen HPA und anderen Marktteilnehmern wie beispielsweise bei HVCC durch digitale Vernetzung,
- Vorantreiben der digitalen Integration der Binnenschifffahrt in das System Hafen/Wasserstraßen/Logistik durch die Vernetzung der IT-Lösungen von Binnenschiffen, Binnenschifffahrtsunternehmen und Behörden. Schaffung von definierten Piloträumen für (teil)autonome Hafen- und Binnenschifffahrt, einschließlich der Schaffung entsprechender landesrechtlicher Grundlagen.

**Schiene: Ausbau des Verkehrsmanagementsystems für den Bahntransport im Hamburger Hafen**

Zur weiteren Verlagerung von Verkehrsanteilen auf die Hafenbahn ist neben einem infrastrukturellen Ausbau eine höhere Effizienz des Verkehrsmanagementsystems für den Bahntransport im Hamburger Hafen durch transPORT rail (tPr) von zentraler Bedeutung. Voraussetzung ist ein reibungsloser Datenaustausch zwischen den Akteuren entlang der Transportkette und der Ladestellen im Hafen über das Hafenbahnnetz bis zum Netz der DB Netz AG mit den Strecken im Hinterland. Zur Weiterentwicklung des tPr-Systems werden folgende Projekte umgesetzt:

**Rangierlokverfolgung:**

Das tPr-System wird um die Möglichkeit der Rangierlokverfolgung erweitert, um die Belastung kritischer Infrastrukturbereiche besser erfassen und steuernd eingreifen zu können. Logistikstockungen durch Infrastrukturüberlastung kann so vorgebeugt werden. Zudem wird es möglich, den Rangierdienstleistenden und Infrastrukturbetreibenden Daten zu Rangierlokomotiven bzw. Gleisen/Weichen für eine vorausschauende Instandhaltung zur Verfügung zu stellen.

**Integriertes Slotmanagement:**

Das tPr-System beinhaltet bisher nur das örtliche, nicht aber das zeitliche Ziel oder die Quelle des Containers oder Wagens. Letzteres stellt im Bahnprozess für alle Stakeholder eine wichtige Information dar, wird aber derzeit nur zwischen einzelnen Stakeholdern außerhalb des tPr-Systems ausgetauscht. Durch die Integration von Slotplänen und zeitlichem Ladungsziel/-quelle in die tPr-Struktur können alle Stakeholder die Qualität ihrer Dispositionsentscheidungen deutlich verbessern.

# Stakeholder in einem digitalen Ökosystem besser vernetzen

Im Hamburger Hafen existieren bereits heute sehr leistungsfähige digitale Plattformen für die Auswertung und Nutzung unterschiedlicher logistischer Daten. Bislang sind diese Plattformen jedoch nicht übergreifend miteinander vernetzt. Im Rahmen eines Governance-Konzepts wird daher ausgearbeitet, welche Voraussetzungen für die Etablierung eines Ökosystems unterschiedlicher, jedoch zugleich miteinander verbundener Plattformen gegeben sein müssen und wie ein entsprechendes Netzwerk für den gesamten Hamburger Hafen (auch im Sinne der Rollenverteilung zwischen den verschiedenen privaten und staatlichen Akteuren) optimal gestaltet und betrieben werden könnte.

Ein strategisches Projekt, das die Voraussetzung für diese Zusammenarbeit schaffen wird, ist SANTANA – Service and Data Network Port of Hamburg. Das Projekt profitiert von der Kooperation zwischen dem Infrastruktur- und Verkehrsmanagement-Betreiber HPA und dem Port-Community-System-Betreiber DAKOSY. Als gemeinschaftliches Unternehmen wichtiger Umschlags- und Logistikakteure verfügt DAKOSY über langjährige Erfahrungen und eine etablierte digitale Infrastruktur für den Datenaustausch im Hafen. Im Rahmen von SANTANA ist die HPA federführend im Bereich Infrastruktur- und Verkehrsmanagement, während DAKOSY für den Logistikbereich zuständig ist.

Im Kern soll ein Netzwerk der Netzwerke für den Hamburger Hafen entstehen, das die digitale Vernetzung zwischen der privatwirtschaftlich organisierten Logistik und dem öffentlichen Infrastruktur- und Verkehrsmanagement weiter vorantreibt, um Effizienzsteigerungen in den Transportabläufen zu realisieren. Digitale Serviceangebote werden über einen gemeinsamen Marktplatz für die an den Transportprozessen beteiligten Akteure in Hafen und Hinterland transparenter und damit leichter zugänglich gemacht.

Die zugrunde liegende Testfeldarchitektur setzt sich aus insgesamt sechs miteinander verflochtenen Anwendungsgebieten entlang der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser zusammen:

- **Abwicklung Import und Export**

(u. a. Integration von Infrastruktur- und Verkehrsdaten in die Plattformen Import-Message-Plattform (IMP) und Export-Management-Plattform (EMP)),

- **Abwicklung Container-Logistik Straße**

(u. a. Bezug von Informationen aus dem Infrastruktursektor und Bereitstellung von Plandaten sowie aktuellen Informationen über Truckbewegungen),

- **Seeschifffahrt**

Datenplattform Nautischer Informationsverbund Elbe (NIVE) (u. a. Zugang zu sämtlichen relevanten Informationen aggregiert für berechnete Beteiligte sowie Realisierung einer zentralen technischen Datenplattform für Schiffsanläufe),

- **Binnenschifffahrt**

Smart Monitoring, Online-Warteplatz-Belegung, Weiterentwicklung Binnenschiffsapplikation (u. a. HPA-Applikation mit Schnittstelle zur HVCC-Binnenschiffsapplikation),

- **Straße**

Quantum Annealing zur Verkehrsflussoptimierung (u. a. Gesamtnetz Betrachtung und netzweit abgestimmte Ampelsteuerung zur Verstärkung des Verkehrsflusses im Hafen),

- **Schiene**

transPORT rail – Next Generation (u. a. Weiterentwicklung des Bahnverkehrsmanagementsystems).

## Cyber Security gewährleisten (Digital Trust)

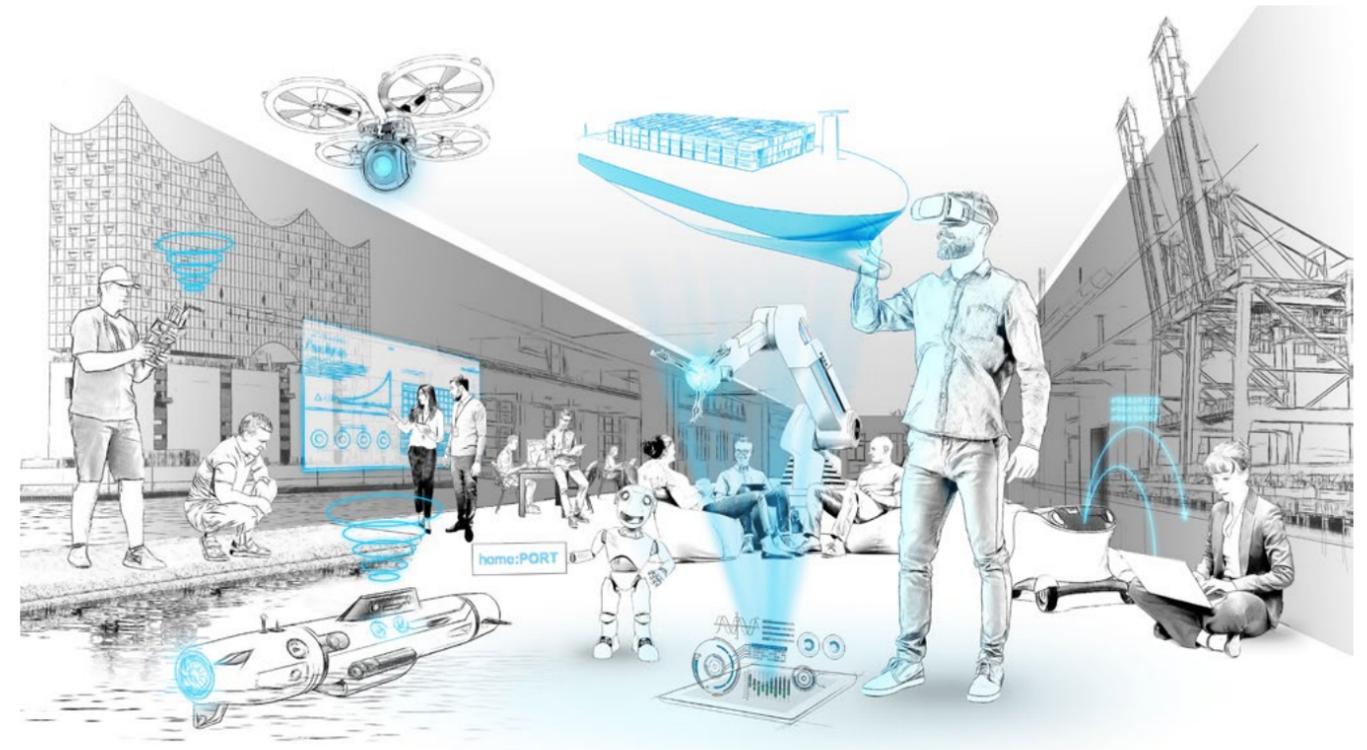
Zur Abwehr von Cyberattacken und zur Steigerung der Resilienz des Gesamtsystems entwickeln die HPA und die zuständigen Behörden gemeinsam mit den relevanten Stakeholdern des Hafens eine Collective Defense Strategy. Dazu werden Vernetzungsmöglichkeiten und die Verknüpfung bestehender Initiativen zum Austausch von Informationen und Erfahrungen über die Prävention und Abwehr von Cyber-Angriffen geprüft. Weiterhin wird der Aufbau des digitalen Vertrauens (Digital Trust) unter den Unternehmen im Hamburger Hafen durch offene Kommunikation und Zusammenarbeit gefördert.

## Den Hafen als Kompetenzzentrum für maritime digitale Logistik etablieren

Digitale maritime Logistikkompetenz bündeln und entwickeln

Hamburg zeichnet sich dadurch aus, dass es neben etablierten Unternehmen und innovativen Start-ups auch über eine hervorragende digitale Infrastruktur verfügt. Zu den besonderen Stärken des Logistikstandorts zählt dabei die diversifizierte Unternehmenslandschaft. Neben Global Playern gibt es hier eine große Zahl sehr erfolgreicher kleiner und mittlerer Unternehmen, die eine breite Angebotspalette abdecken. Dadurch bietet sich eine optimale Ausgangsbasis zur Positionierung des Hafens als internationaler Hot Spot im Bereich der digitalen maritimen Logistik.

Zur weiteren Stärkung des Standorts gilt es, Ansätze der Vernetzung und Verknüpfung bereits bestehender Hamburger Initiativen sowie die Ansiedlung von einschlägigen Forschungseinrichtungen, Netzwerken und Kooperationsformaten im Umfeld des Hafens weiter voranzutreiben. Einen wichtigen Baustein hierfür stellt der Innovationscampus homePORT dar, der der maritimen Wirtschaft als Reallabor im Hamburger Hafen bereits heute einen Ort zur Entwicklung und Erprobung innovativer Technologien für neue Produkte und Dienstleistungen bietet. Gerade für Mittelständler bieten sich hier Möglichkeiten, neue Ansätze zu testen und die Digitalisierung des eigenen Unternehmens voranzutreiben. Das Geschäftsmodell von homePORT wird zunächst pilotiert. Gleichzeitig werden verschiedene Fortführungsoptionen entwickelt und abgewogen. Zudem wird die bestehende Förderkulisse mit Blick auf die Digitalisierung in kleineren und mittleren Unternehmen kontinuierlich überprüft, um mögliche Förderlücken frühzeitig zu erkennen und zu schließen.



Im Herzen des Hafens schafft homePORT Freiraum für Kollaboration und Innovation, um Unternehmen, Start-ups, Universitäten und Forschende zusammenzubringen.



siehe Handlungsfeld:  
Ansiedlungs- und  
Flächenstrategie

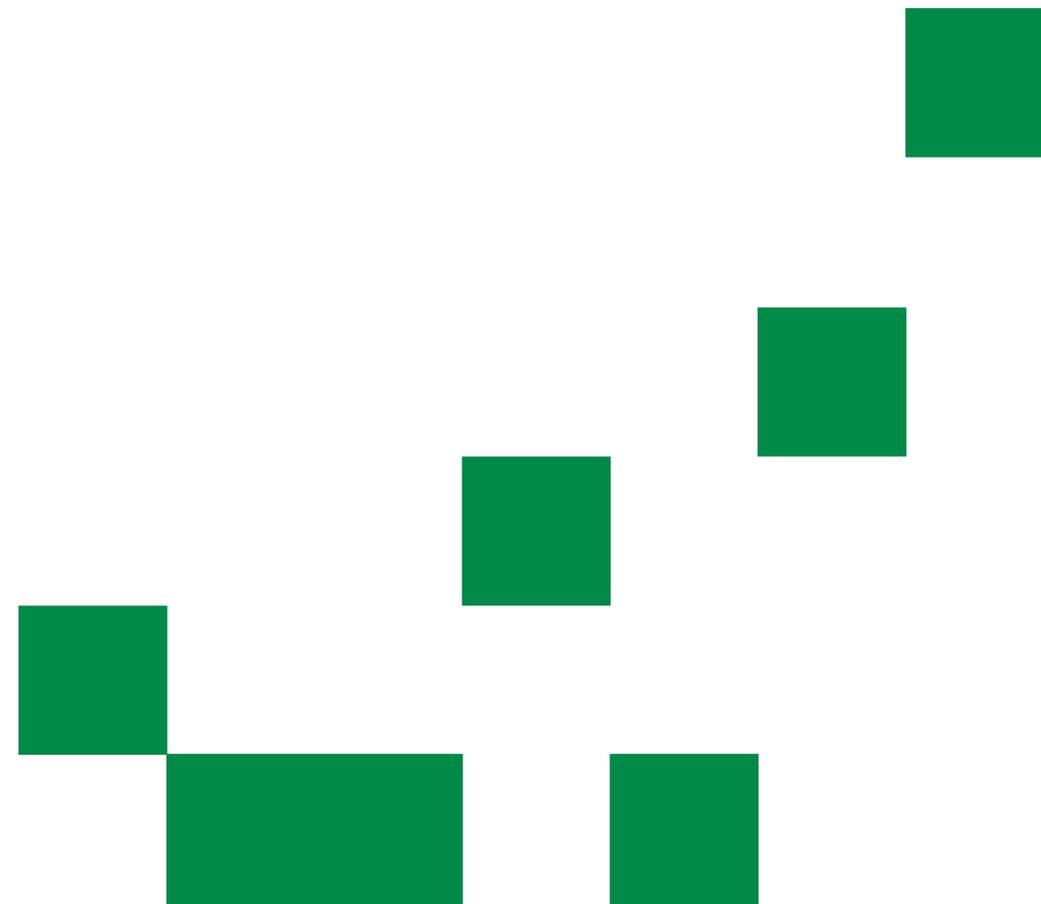
Im Rahmen des nationalen Pilotprojekts „Border One Stop Shop“ (BOSS) wird zudem die digitale Zusammenarbeit der für die Wareneinfuhrkontrolle zuständigen Behörden im Hamburger Hafen weiter ausgebaut (Zoll-, Konformitäts-, Pflanzengesundheits-, Öko- sowie veterinär- und lebensmittelrechtliche Kontrollen). Mit einer engen Verzahnung der Abläufe sollen die behördlichen Arbeitsprozesse beschleunigt werden, um die Abfertigung für die Kunden des Hamburger Hafens insgesamt zu vereinfachen. Darüber hinaus wird eine weitere Integration der Kontrollbehörden in die übergreifende digitale Hafeninfrastruktur angestrebt, um für zukünftige Anforderungen zur digitalen Zusammenarbeit auf EU-Ebene vorbereitet zu sein. Hierzu gehört insbesondere die Einführung eines digitalen Slotsystems, mit dem eine termingetreue, zügige Abfertigung der Waren gefördert wird. In dem Projekt werden die genannten Kontrollbehörden im Hamburger Hafen ebenso räumlich zusammengeführt (  ).

## Autonome Mobilität im Hafen realisieren

Sowohl die wachsenden Warenströme als auch ein zunehmender Mangel an Fahrerinnen und Fahrern erfordern innovative Lösungen im Warentransportsektor. Autonome Fahrsysteme im Logistikbereich können langfristig dabei helfen, sich diesen Herausforderungen zu stellen. Ziel ist daher, neben automatisierten Fahrsystemen wie autonomen Shuttles im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ebenso die Erprobung autonomer Lkw-Verkehre zu fördern und entsprechende Pilotprojekte im operativen Bereich umzusetzen. Gerade im Hamburger Hafen haben viele Unternehmen die besten Voraussetzungen, um autonomes Fahren in ihr Geschäftsfeld zu integrieren.

Als deutschlandweit erste Stadt erprobt Hamburg daher im Rahmen des von der EU geförderten Projekts MODI autonome Lkw-Transportfahrten von der Autobahn zu den Terminals des Hafens und retour. Um die Infrastruktur zukunftssicher für autonomes Fahren zu rüsten, wird die Verkehrstechnik, insbesondere die Lichtsignalanlagen, angepasst und für die Kommunikation mit autonomen Fahrzeugen vorbereitet. Bereits heute sind ausgewählte Kreuzungen im Stadtgebiet und auf dem Hafengelände mit entsprechenden Lichtsignalanlagen ausgestattet. Diese technische Infrastruktur stellt eine wichtige Grundlage für sichere und verlässliche Fahrten im öffentlichen Straßenraum dar und ermöglicht die Kommunikation zwischen der Straßeninfrastruktur und dem Fahrzeug.

Ab dem Jahr 2025 sollen die automatisierten Lkw im Projekt MODI selbstständig fahren und die städtische Infrastruktur soll dabei unterstützen. Hierfür bedarf es standardisierter und leistungsfähiger Soft- und Hardware-Architekturen, die im Zuge des Vorhabens gemeinsam mit anderen europäischen Partnern entwickelt und in Hamburg getestet werden sollen. Mögliche Use Cases, die bereits erprobt und in den nächsten Jahren zunehmend denkbar sind, sind vollautomatisierte Handlingfahrten ab dem Beginn des Terminalgeländes. Hierzu gab es bereits erste positive Erfahrungen in einem Projekt am Containerterminal Altenwerder. Darauf aufbauend wird Hamburg in den nächsten Jahren zusammen mit starken Partnern aus der Industrie und Wissenschaft weiterhin Innovationsprojekte zum autonomen Fahren im Lkw-Bereich durchführen. Der Hamburger Hafen bietet dafür hervorragende und auch auf Bundesebene geschätzte Erfahrungen und Voraussetzungen.



# B Klimaschutz, Kreislaufwirtschaft und Ökologie

## Handlungsziele

---

▶ ZIEL B – 1

Bilanzielle Klimaneutralität  
im Hafen

---

▶ ZIEL B – 2

Auf- und Ausbau der  
Wasserstoffwirtschaft  
im Hafen

---

---

▶ ZIEL B – 3

Ressourcenschonendes  
Wachstum fördern

---

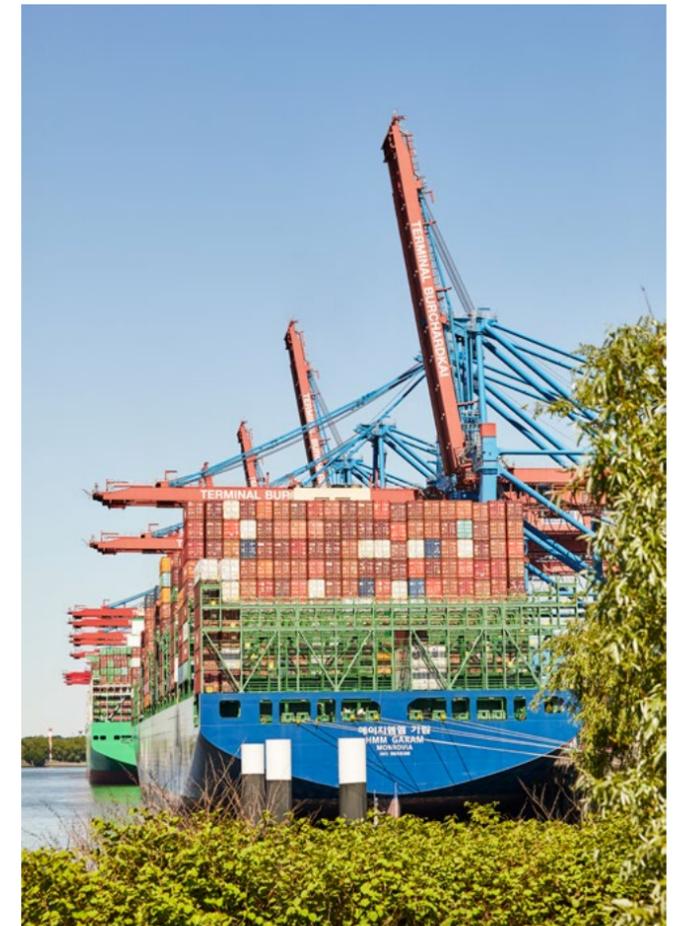
▶ ZIEL B – 4

Berücksichtigung des  
ökologischen  
Gleichgewichts bei  
ökonomischer Effizienz

---

Dekarbonisierung, regenerative Energieträger, Kreislaufwirtschaft und der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen machen den Hamburger Hafen CO<sub>2</sub>-neutral und auch auf ökologisch nachhaltige Weise wirtschaftlich erfolgreich.

Hafenumschlag und Natur in direkter Nachbarschaft im Hamburger Hafen.



Die Klimaziele auf Bundes- und Landesebene sind ohne eine nachhaltige Dekarbonisierung der Häfen nicht zu erreichen.\* Für Hamburg bietet sich die Chance, den Hafen als Reallabor für innovative Konzepte zu etablieren, sich als Technologievorreiter an die Spitze der Bewegung zu setzen sowie die Vereinbarkeit von Hafenvirtschaft, Industrie, Gewerbe und Erneuerbare-Energien-Standorten mit dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen zu demonstrieren. Damit eröffnen sich zugleich Möglichkeiten, neue Ladung zu akquirieren – durch Unternehmen, die der steigenden Kundennachfrage nach klimaneutralen und nachhaltigen Lieferketten gerecht werden wollen. Das soll u. a. im Zuge der Umstellung der Mineralölwirtschaft auf Wasserstoffderivate, durch den Aufbau einer sich selbst

tragenden Wasserstoffwirtschaft und eine verstärkte Entwicklung von Standorten für Windenergieanlagen in direkter Nachbarschaft zu Industrie und Gewerbe gelingen. Auch die gezielte Förderung der Kreislaufwirtschaft leistet hierzu einen Beitrag. Der Senat entwickelt damit den Hafen auf konkret sichtbare Weise zu einem Ort der Dekarbonisierung. Die Maßnahmen hierfür tragen zudem in der Regel zur Verbesserung der Luftqualität bei.

\* Mit den Begriffen der Dekarbonisierung und der Klimaneutralität bezieht sich der Hafenentwicklungsplan vor allem auf die Ziele des Pariser Abkommens von 2015. Der Einfachheit halber wird dabei von CO<sub>2</sub>-Äquivalenten als Referenzeinheit ausgegangen. Die Begriffe „klimaneutral“ und „CO<sub>2</sub>-neutral“ werden dementsprechend synonym verwendet.

# Bilanzielle Klimaneutralität im Hafen

## Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Hafen

Eine zentrale Maßnahme, um die Reduzierung von Treibhausgasemissionen zu überwachen und zu steuern, stellt die Einführung einer konsistenten CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Hafen dar, die sich an der Methodik des Hamburger Klimaplan orientiert und unnötige Doppelstrukturen vermeidet. Die Bilanz soll nach Emittenten-Gruppen (u. a. Schifffahrt, Terminals, Straßenverkehr, Bahnverkehr, Industrie, Gebäude) aufgeschlüsselt sein und sowohl das produzierende Gewerbe im Hafen als auch die See- und Binnenschiffsemissionen berücksichtigen. Auf dieser Grundlage können Handlungsbedarfe wie Zielerreichung nachvollzogen und die Emittenten-Gruppen identifiziert werden, in denen am effizientesten zur Dekarbonisierung beigetragen wird.

Wo dies technisch möglich und sinnvoll ist, wird bei zukünftigen Projekten bereits zu Projektbeginn eine CO<sub>2</sub>-Bilanzierung erstellt und ggf. bereits im Vorwege in die Variantenentscheidung mit einbezogen. Dabei werden sowohl die Herstellung der Infrastruktur als auch der zukünftige Betrieb dieser Infrastruktur berücksichtigt.

## Dekarbonisierung der Hafenverkehre

Die im und durch den Hafen ausgelösten Verkehrsströme stellen eine Quelle von Treibhausgasemissionen dar. Das gilt v. a. für die Straßenverkehre. Für eine kontinuierliche Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hafenverkehre werden emissionsarme Transportarten gestärkt und die Einführung emissionsfreier Antriebe vorangetrieben. Hierfür werden notwendige Infrastrukturen bereitgestellt, die rechtlichen Rahmenbedingungen ausgestaltet und gezielte Anreize geschaffen. Zugleich müssen alle Verkehrsträger ihre absoluten Emissionen reduzieren, um das Ziel eines bilanziell CO<sub>2</sub>-neutralen Hafens zu erreichen.

Die bessere Koordinierung bestehender Verkehre bietet zudem Potenzial, um Emissionen einzusparen. Die entsprechenden Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Digitalisierung (  ) haben daher auch unmittelbare Relevanz für den Klimaschutz und die Luftreinhaltung.

Daneben ist die weitere Erhöhung des Modal-Split-Anteils der umweltfreundlichen und energieeffizienten Verkehrsmittel Bahn und Binnenschiff auf zusammen mindestens 70 % bis zum Jahr 2040 ein wichtiges Ziel. Durch die Verlagerung von Verkehren auf Bahn und Binnenschiff sowie den Umstieg auf alternative Antriebstechnologien können neben den Treibhausgasemissionen zudem die verkehrsbedingten Emissionen von Luftschadstoffen wie beispielsweise Feinstaub und NO<sub>x</sub> erheblich reduziert werden. Die hier skizzierten Maßnahmen zur Dekarbonisierung der Hafenverkehre gehen dementsprechend eng mit der weiteren Stärkung der Hafenbahn und der Vergabe von Flächen mit Fokus auf Bi- und Trimodalität einher (  ). Im Containerhinterlandverkehr besteht v. a. auf mittleren Distanzen ein Potenzial zur Verlagerung weg von der Straße. Daher wird untersucht, ob bzw. in welcher Form ergänzende Anreize oder eine Ausschreibung von Leistungen im Containerhinterlandverkehr zu ausgewählten Terminals/Transferhubs zur Verkehrsverlagerung auf die Bahn beitragen können. Zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene werden zudem weitere Umschlagskapazitäten für den kombinierten Verkehr im Hafen oder Hafenumfeld geschaffen.



siehe Handlungsfeld:  
Digitalisierung



siehe Handlungsfeld:  
Infrastruktur-  
erhalt-  
und -ausbau

**Um die Einführung emissionsarmer Antriebstechnologien zu unterstützen und dadurch einen Beitrag zu Klimaneutralität und Luftreinhaltung zu leisten, sollen u. a. folgende Projekte umgesetzt werden:**

- Einführung einer Pilotflotte emissionsfreier Lkw bis 2025 (Verbundprojekt unter Beteiligung der HPA).
- Ausstattung von Rast- und Warteplätzen mit Ladeinfrastruktur für batteriebetriebene Lkw auf der Kurz- und Mittelstrecke (vor allem Kühl-Lkw).
- Erprobung und Einführung klimaneutraler Antriebstechnologien für Rangierloks bis 2025.
- Unterstützung der Markteinführung alternativer Antriebstechnologien zum Einsatz emissionsgeminderter und emissionsfreier Rangierloks im Hafenbahnnetz.
- Unterstützung von Betankungsmöglichkeiten für alternative Antriebstechnologien im Straßen-, Schiffs- und Schienenverkehr.
- Prüfung der Bedarfe und schnellstmögliche Schaffung von Voraussetzungen für eine bilanziell klimaneutrale Hafenschifffahrt.
- Monitoring der Förderkulisse für Unternehmen sowie Identifikation ggf. vorhandener Förderlücken zur Unterstützung bei der Umstellung auf nicht-fossile Energieträger.

## Erneuerbare Treibstoffe – Infrastruktur, Regulatorik, Pilotprojekte

Der Nutzung alternativer sowie erneuerbarer Treibstoffe kommt in Bezug auf den Klimaschutz in der Schifffahrt eine elementare Bedeutung zu. Zudem führen viele der neuen Treibstoffe auch zu einer verringerten Emission von Luftschadstoffen. Bereits heute können Schiffe im Hamburger Hafen mit Liquefied Natural Gas (LNG) bebunkert werden. Weitere Treibstoffe (Ammoniak, Methanol, Wasserstoff etc.) werden derzeit im Markt erprobt oder eingeführt. Der Hamburger Hafen wird bei bestehender Nachfrage bzw. entsprechenden rechtlichen Vorgaben seitens der Europäischen Union hierfür die benötigte (Bunker-)Infrastruktur aufbauen, den regulatorischen Rahmen zur Bebunkerung und Nutzung schaffen sowie Abwicklungsprozesse gestalten. Daneben sollen u. a. folgende weitere Maßnahmen umgesetzt werden:

- 
- Errichtung weiterer Wasserstofftankstellen im Hafen.
  - Beschaffung bzw. Umrüstung von ein bis zwei wasserstoffbetriebenen Schiffen durch die Flotte Hamburg.
  - Beauftragung einer Richtungsstudie über die zukünftigen Antriebstechnologien der Binnen- und Hafenschifffahrt.
  - Etablierung der Flotte Hamburg in internationalen Sustainable-Shipping-Netzwerken, z. B. durch die Teilnahme an Forschungsprojekten.
  - Förderung und Entwicklung neuer Technologien in der Kreuzfahrtbranche: In dieser Hinsicht arbeiten die kreuzfahrtbezogenen Organisationen Hamburgs weiter mit den entsprechenden Reedereien an der Erprobung und dem Einsatz alternativer Antriebslösungen.
-

## Landstromanlagen

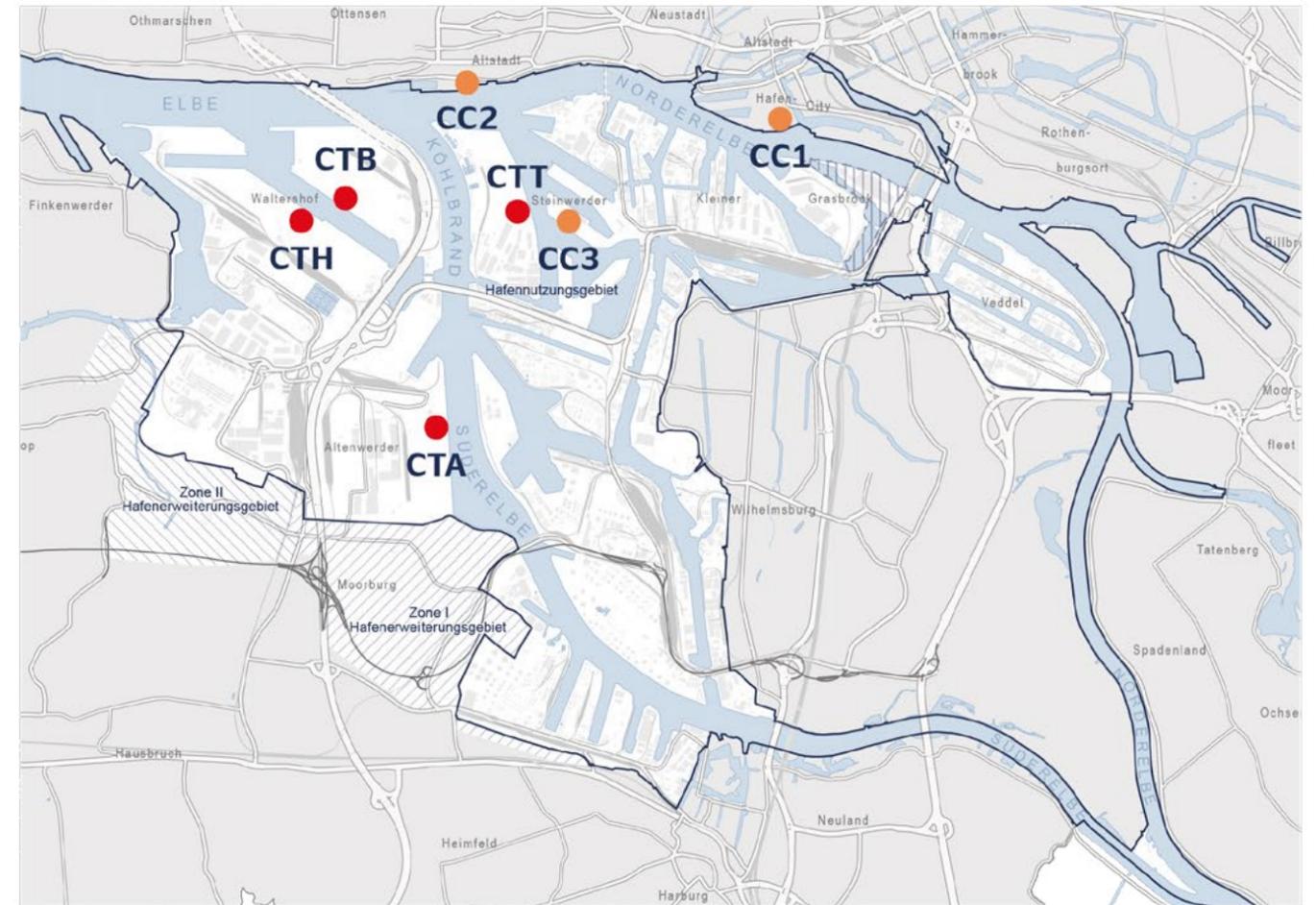
Im Bereich Landstromanlagen nimmt der Hamburger Hafen eine Vorreiterrolle in Europa ein, die weiter gefestigt werden soll. Für die Luftreinhaltung ist eine lokale Luftschadstoff-Emissionsfreiheit von größter Bedeutung. Der Betrieb der Landstromanlagen erfolgt bereits heute mit Strom aus erneuerbaren Quellen. Der Bund beteiligt sich über die „Verwaltungsvereinbarung Errichtung von Landstromanlagen“ an den Kosten.



siehe Handlungsfeld: Infrastrukturerhalt- und -ausbau

- Zur Reduktion von lokalen Emissionen (CO<sub>2</sub>, Luftschadstoffe, Lärm etc.) während der Liegezeit der Schiffe werden Landstromanlagen für Containerschiffe an den Terminals Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB), Tollerort (CTT) und Eurogate (CTH) errichtet.
- Die Landstromversorgung für Binnenschiffe wird ausgebaut (☀️).
- Mobile Plattformen zur Landstromversorgung können zudem ein wichtiger Baustein für eine lokal emissionsfreie Liegezeit z. B. an wenig frequentierten Liegeplätzen sein. Da eine adäquate Lösung am Markt noch nicht verfügbar ist, muss zunächst die Machbarkeit untersucht werden. Auf dem Ergebnis aufbauend sollte eine Einführung geprüft werden.
- Ebenso werden am Cruise Center Steinwerder (CC3) und Cruise Center HafenCity (CC1) Landstromanlagen errichtet. Hamburg unterstreicht damit seinen Anspruch, Vorreiter bei innovativen Lösungen im Bereich des nachhaltigen Kreuzfahrttourismus zu sein.

Hamburg engagiert sich derzeit auf EU- und Bundesebene – u. a. im Rahmen der Erstellung der Nationalen Hafenstrategie – stark dafür, die Rahmenbedingungen für eine Abnahme von Landstrom für Seeschiffe zu verbessern. Durch Intensivierung der Partnerschaften mit europäischen Häfen wird zudem der Erfolg der Landstromstrategie gefördert und eine starke Position gegenüber der EU geschaffen. Dabei kommen der Herstellung und Sicherung fairer Wettbewerbsbedingungen eine große Bedeutung zu. Gemeinsam mit anderen deutschen Seehäfen wurde das Positionspapier ZeroEmission@Berth erarbeitet. Mit Antwerpen, Bremerhaven, Rotterdam und HAROPA Port wurde im Juni 2021 ebenfalls ein entsprechendes Memorandum of Understanding zu Landstromanlagen für Containerschiffe gezeichnet und im Dezember 2022 um Landstromanlagen für Kreuzfahrtschiffe erweitert.



Bestehende und zukünftige Landstromanlagen für Kreuzfahrt und Containerschiffahrt.

### Landstromanlagen

- Cruise Center
- Container Terminal

## Internationale Vernetzung der Klimahäfen

Auch im Klimaschutz sind für den Hamburger Hafen internationale Kooperation und Vernetzung von herausragender strategischer Bedeutung. Im Rahmen bestehender Netzwerke ist Hamburg hierbei bereits heute sehr aktiv, u. a. im Kontext von chainPORT, der European Sea Ports Organisation (ESPO), der International Association of Ports and Harbors (IAPH) sowie der bilateralen Hafenpartnerschaften und -kooperationen. Um das Ziel eines bilanziell CO<sub>2</sub>-neutralen Hafens bis zum Jahr 2040 zu erreichen, ist es dabei sinnvoll, die laufenden Anstrengungen in diesem Bereich zu überprüfen und zu bündeln. Daher wird eine Bestandsaufnahme sämtlicher internationalen Aktivitäten im Bereich Klimaschutz und Nachhaltigkeit durchgeführt werden. Davon ausgehend wird eine Strategie entwickelt, um gezielt dort Partnerschaften aufzubauen, wo der größtmögliche Mehrwert erwartet werden kann.



Die Umstellung auf erneuerbare Energien erfolgt zum Teil auch durch Stromgewinnung im Hafen selbst.

## Auf- und Ausbau der Wasserstoffwirtschaft im Hafen

Die Schaffung einer sich selbst tragenden Wasserstoffwirtschaft ist eine wichtige Voraussetzung für die beschleunigte Dekarbonisierung und die Schaffung neuer Wertschöpfung. Damit dies gelingt, müssen Unternehmen, Forschungseinrichtungen und staatliche Institutionen in allen Bereichen entlang der grünen Wasserstoff-Wertschöpfungskette zusammenwirken. Das Spektrum reicht dabei von der Entwicklung über Produktion, Transport, Lagerung, Verteilung bis hin zur Abnahme durch die Verbraucher.

Eine besondere Bedeutung kommt im Hafen der Nachnutzung des Standortes des stillgelegten Kraftwerks Moorburg zu. Hier soll durch die Hamburger Energiewerke gemeinsam mit Unternehmen aus dem Bereich Energie bzw. Energietechnik künftig eine große Elektrolyseanlage mit zunächst 100 MW Leistung entstehen. Diese könnte schrittweise auf bis zu 800 MW ausgebaut werden. Der Standort zeichnet sich u. a. durch eine hervorragende Anbindung an die nationalen und regionalen Stromnetze und die Erreichbarkeit per Seeschiff aus. Zudem befinden sich im Umkreis bereits heute zahlreiche potenzielle Abnehmer für grünen Wasserstoff. Die vorhandene Infrastruktur sowie einige Anlagen des Kraftwerks können für die Wasserstoffproduktion dabei weitergenutzt werden. Mit einer geplanten Inbetriebnahme bis 2026 kann schon bald grüner Hamburger Wasserstoff produziert werden. Langfristig bietet der Standort ggf. auch Möglichkeiten, ein Importterminal für Wasserstoff bzw. Wasserstoffderivate zu errichten.



Die Errichtung eines Elektrolyseurs am Standort des ehemaligen Kohlekraftwerks Moorburg zählt zu den wichtigsten Leuchtturmaßnahmen beim Ausbau der Wasserstoffwirtschaft.

Zudem besteht ein enormes Potenzial an Synergien mit weiteren Wasserstoffprojekten mit unmittelbarem Hafenbezug, die ebenfalls gezielt von Bund und der Freien und Hansestadt Hamburg gefördert werden – u. a. im Rahmen der Important Projects of Common European Interest (IPCEI) „Wasserstoff“.

**Dazu zählen besonders:**

- Aufbau eines Wasserstoff-Pipeline-Netzes für alle Industrieunternehmen mit entsprechendem Bedarf (HH-WIN),
- Gezielte Förderung des Innovations- und Technologiezentrums Wasserstoff (ITZ) Nord und Prüfung von Ansiedlungsmöglichkeiten für Einrichtungen des ITZ im Hafen bzw. im unmittelbaren Hafenumfeld,
- Errichtung einer multimodalen Wasserstoff-Tankinfrastruktur im Hafen für Schiffe, Lokomotiven und Lkw sowie Entwicklung und Einsatz von Schiffen im Wasserstoffbetrieb (HPA),
- Umstellung von Schwerlastgeräten für Containerumschlag und -logistik auf Wasserstoffeinsatz (HHLA),
- Nutzung von Personenfähren mit Wasserstoffantrieb sowie Bau und Vercharterung von emissionsfreien Schubbooten (GreenPlug).

Mit dem zunehmenden Markthochlauf einer grünen Wasserstoffwirtschaft wird der Bedarf an diesem Energieträger in den kommenden Jahren rasch und stetig steigen. Dieser Bedarf kann selbst bei einem verstärkten Ausbau der erneuerbaren Energien als Stromquelle sowie der Produktionskapazitäten für grünen Wasserstoff regional und national nicht gedeckt werden. Die Abnehmer in Hamburg und ganz Deutschland sind perspektivisch somit auf Importe angewiesen. Es gilt sicherzustellen, dass die Wasserstoffimporte in der nächsten Dekade im benötigten Maße zur Verfügung stehen. Dafür hat der Senat eine Strategie für den Import von grünem Wasserstoff erarbeitet und neun Aktionspunkte definiert.

Im Rahmen der Importstrategie wird besonders der landseitige Import über Pipelines in naher Zukunft von besonderer Bedeutung sein. Hierfür soll zum einen ab 2026 die Anbindung an die Wasserstoff-Pipeline HyPerLink I erfolgen. Dadurch wird Hamburg an das bundesdeutsche sowie europäische Wasserstoffnetz angeschlossen. Zum anderen führen Hamburg und Schleswig-Holstein bereits politische Konsultationen mit Dänemark, um sehr zeitnah die notwendigen Schritte zur Umsetzung des Pipelineprojekts HyPerLink III einzuleiten und die enormen Exportpotenziale auf dänischer Seite ausschöpfen zu können.

Für den langfristig wichtigen seeseitigen Import über den Hamburger Hafen soll eine flexible Terminalinfrastruktur für Importe geschaffen werden.\* Dazu treibt die HPA die Standortsuche und Entwicklung von wettbewerbsfähigen Importterminals weiter voran, auch in Kooperation mit Partnern aus Wirtschaft und Industrie.

Insgesamt besteht das ambitionierte Ziel darin, dass ein Großteil der Wasserstoffimporte nach Deutschland zukünftig über Hamburg erfolgt. Die Wasserstoff-Importstrategie leistet somit einen entscheidenden Beitrag, dass sich der Standort in den kommenden Jahren zu dem grünen Wasserstoff-Drehkreuz (Green Hydrogen Hub Europe) für Deutschland und Europa entwickelt.

\* Mögliche, näher zu prüfende Standorte hierfür sind beispielsweise Steinwerder Süd, Flächen in Altenwerder, Moorburg oder die Hohe Schaar.

# Ressourcenschonendes Wachstum fördern

## Ressourcensensibles und kreislaufforientiertes Neubau- und Planungsregime

Zu den Zielen des Handlungsfelds zählt, die Kreislaufwirtschaft im Hafen weiter zu stärken und auszubauen sowie die Ressourceneffizienz zu erhöhen. Ein Fokus liegt dabei auf den Flächen, Gebäuden, Straßen und anderer Infrastruktur, die primär von der Hafenwirtschaft genutzt wird. Ebenso wird der Aufbau eines gesamtstädtischen Bodenmanagements unterstützt, das auch im Interesse von Bauprojekten im Hafen ist. Konkret sind dafür folgende Maßnahmen geplant:

- Regelmäßige Berücksichtigung des Einsatzes von erneuerbaren Energien als Zweitnutzung sowie Vorgaben zu Dach- und Fassadenbegrünung bei Neubauten.
- Prüfung im Bestand, wo Dach- und Fassadenbegrünung als Sekundärnutzung zur Schaffung von Natur bzw. Biodiversität in Betracht kommen.
- Erhaltung und Entwicklung des Bestands von Straßenbäumen.
- Regelmäßige Ausführung beheizter Bürogebäude mit möglichst niedrigem Energiebedarf.
- Unterstützung der energetischen Aufwertung von Bestandsgebäuden.
- Verzicht auf vermeidbare Lichtemissionen bei Neubauprojekten und Anwendung insektenfreundlicher Leuchtmittel.
- Flächensanierung und Aktivierung von belasteten Flächen (Altlasten/Bodenkontamination).
- Steigerung der Flächeneffizienz, z. B. durch mehrgeschossige Ausführungen von Immobilien und Parkflächen.
- Beteiligung des Hafens an der gesamtstädtischen Suche nach geeigneten Flächen für die Lagerung von Böden.
- Vermehrte Verwendung vegetations- und versickerungsfreundlicher Befestigungen.
- Installation von Auffangeinrichtungen für Kunststoffe (SeaBin) im Gewässer.
- Regelmäßige Nutzung von Alt-Asphalt im Straßenbau.
- Prüfung der stärkeren Nutzung von Schaumbitumen und Niedertemperaturasphalt (niedrigerer Energieverbrauch bei Herstellung und kürzere Abkühlzeiten).
- Entwicklung eines Konzepts zur Niederschlagswasserbehandlung auf Umschlag- und Verkehrsflächen.
- Entwicklung eines Konzepts zur Verbesserung der Schmutzwasserbeseitigung im Hafen.

- Erschließung industrieller Abwärmepotenziale von Hafenbetrieben für die Nutzung innerhalb und außerhalb des Hafengebiets einschließlich der Wärmeversorgung von Haushalten.
- Prüfung des Einsatzes von Mikroplastikfiltern für Straßenabflüsse.
- Einbau von Mikroplastikfiltern in Kläranlagen.
- Nutzung von Regen- und Grauwasser zur Schonung der Trink- und Grundwasserressourcen.

## Potenzialanalyse Kreislaufwirtschaft im Hafen

Der Hafen verfügt bereits über zukunftsorientierte und erfolgreiche Unternehmen aus dem Bereich der Kreislaufwirtschaft. Beispielsweise verfolgen mehrere Industrieunternehmen im Hafen und in der näheren Umgebung innovative Konzepte, um durch Recycling und Upcycling Ressourcen zu sparen und zugleich unternehmerische Effizienzgewinne zu erzielen. Unter Einbeziehung aller relevanten Unternehmen und Akteure soll geprüft werden, welche Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Kreislaufwirtschaft sinnvoll sind. Hierbei muss untersucht werden, welche Stoffströme für den Hafen selbst sowie zwischen Hafen und Umland besonders relevant sind und wo hier die größten Potenziale hinsichtlich Wertschöpfung und Nachhaltigkeit liegen. Neben den im Hafen ansässigen Metallproduzenten und den Themen Energie und Wärme ist es naheliegend, dabei ebenso den Komplex Verpackungsmaterial und logistikbezogene Stoffkreisläufe in den Blick zu nehmen. Zudem ist zu prüfen, inwiefern sich Hamburgs Rolle als wichtiger Kreuzfahrthub auch im Bereich der Kreislaufwirtschaft noch stärker für innovative Ansätze nutzen lässt, beispielsweise bei der Wiederverwertung von Bordabfällen.

Auf Grundlage dieser Analyse soll dann entschieden werden, wie die Kreislaufwirtschaft im Hafen am besten gefördert werden kann. Ziel ist es dabei, von der Funktion des Hafens als Ort von Umschlag, Produktion und Dienstleistung zu profitieren und bestehende Ansätze im Sinne einer industriellen Symbiose gezielt auszubauen. Abfälle oder ungenutzte Energie z. B. in Form von Abwärme können so zur Ressource für ein anderes Unternehmen werden. Neben Kompetenznetzwerken und Runden Tischen bedarf es der Identifizierung zukünftiger Schwerpunkte bei der Ansiedlung von Unternehmen und Forschungseinrichtungen sowie einer gezielten Kooperation mit anderen Häfen in Europa.

## Berücksichtigung des ökologischen Gleichgewichts bei ökonomischer Effizienz

### Hafen als Lebensraum

Der Hamburger Hafen beherbergt bei intensiver hafengewirtschaftlicher Nutzung sowohl im Wasser als auch an Land wertvolle Lebensräume für z. T. seltene Tier- und Pflanzenarten. Dies soll in Zukunft so bleiben und im Einklang mit den Leitmotiven des Hafenentwicklungsplans weiterentwickelt werden. Als Partnerin beim Vertrag für Hamburgs Stadtgrün strebt die HPA an, auch zukünftig Maßnahmen im Hafen zu realisieren, die zu einer naturschutzfachlichen Aufwertung und zur Verbesserung des Biotopverbunds (Biotopverbund, Grünes Netz) führen und damit die Naturquantität und -qualität in Hamburg schützen und entwickeln.

Durch ein sensibles Planungsregime sollen die Versiegelung von Flächen sowie Licht- und Schadstoffemissionen so weit wie möglich vermindert werden. Bei der Maßnahmenplanung finden die naturschutzfachlichen Flächenwertigkeiten und -potenziale ebenso Berücksichtigung wie der Einfluss der Maßnahmen auf Schutzgebiete und auf Flächen mit bestehenden Ausgleichsverpflichtungen. Weitere Maßnahmen sind:

- Erhalt und Begrünung von 10 % der Bauflächen innerhalb des Hafengebiets mit einer möglichst naturnahen Gestaltung, z. B. durch arten- und strukturreiche Pflanzungen, extensive Pflege und Projekte zum Animal-aided Design.
- Soweit mit den Hafennutzungen vereinbar, Erhalt und Steigerung der Biotopwerte im Hafen sowie Schaffung von Trittsteinen als ökologische Verbindung zwischen naturschutzfachlich wertvollen Flächen.
- Im Rahmen des bahntechnischen Regelwerks wird eine naturverträgliche Pflege und Unterhaltung von Gleisanlagen und deren Randbereichen angestrebt.
- Berücksichtigung naturschutzfachlich besonders wertvoller Flächen bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen.

### Schutz von Wasserqualität sowie Watt- und Uferzonen

Die Ziele der EG-Wasserrahmenrichtlinie werden in der Elbe und den Hafengewässern weiterverfolgt. Das gute ökologische Potenzial und der gute chemische Zustand sollen erreicht werden bei gleichzeitiger Wahrung des Verschlechterungsverbots. Die Instrumente zur Zielerreichung sind z. B. vernetzte strukturverbessernde Maßnahmen (Trittsteine) und die Sanierung schadstoffbelasteter Sedimente im Oberstrom. Weitere Maßnahmen sind:

- Entwicklung eines Managementplans zum Umgang mit Wattbereichen und Flachwasserzonen im Hafengebiet auf dessen Grundlage planbar und mit anderen Unterhaltungszielen vereinbare Areale geschaffen werden können, die der Stärkung des Flussökosystems und der Unterstützung aquatischer Lebensgemeinschaften dienen.
- Prüfung von Möglichkeiten zur Schaffung von Unterschlupfmöglichkeiten für Fische durch Grobsteinschüttungen oder künstliche Riffelemente.
- Prüfung von Projekten zur Erhaltung und Entwicklung wertgebender Bereiche an den Ufern (z. B. durch die Bepflanzung und Umgestaltung von Deckwerken, den Erhalt alter Kaimauerbereiche und durch Maßnahmen für den Schutz und die Entwicklung des Schierlings-Wasserfenchels).



# C

## Infrastrukturerhalt und -ausbau

## Handlungsziele

---

▶ ZIEL C - 1

Nautische Rahmenbedingungen optimieren

---

▶ ZIEL C - 2

Wassertiefeninstandhaltung und Entwicklung der Tideelbe sichern

---

▶ ZIEL C - 3

Verkehrsinfrastruktur im Hafen verbessern

---

▶ ZIEL C - 4

Hinterlandanbindung auf Schiene, Wasser und Straße erhalten und ausbauen

---

---

▶ ZIEL C - 5

Infrastruktur durch Kooperationen auf nationaler und internationaler Ebene fördern und effizient nutzen

---

▶ ZIEL C - 6

Angebot für Kreuzfahrtschiffe optimieren

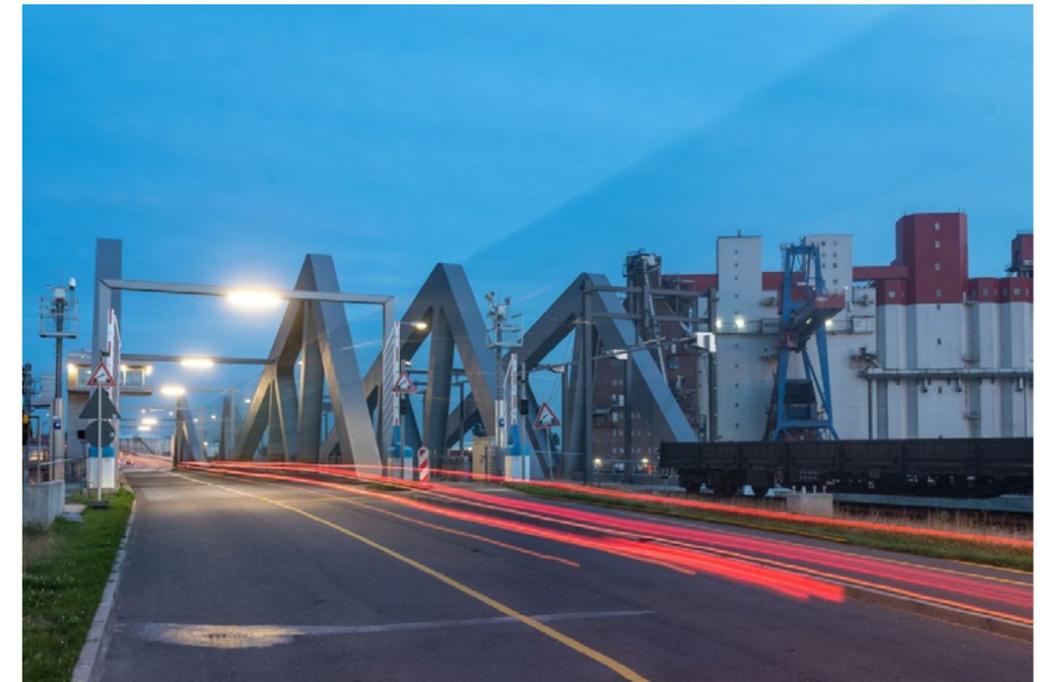
---

▶ ZIEL C - 7

Den Hafen an die Klimawandelfolgen anpassen und die Resilienz seiner Infrastruktur stärken

---

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist das Fundament eines effizienten, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Hafenbetriebs. Sie wird bedarfsgerecht ausgebaut und ressourcenschonend genutzt.



Die neue Rethe-Klappbrücke kann von Bahn- und Straßenverkehr passiert werden. Sie ist die größte ihrer Art in Europa.

Der Hamburger Hafen trägt wesentlich zur Versorgungssicherheit und zur Lebensqualität Hamburgs, aber auch der mit ihm verflochtenen Wirtschaftsräume in Deutschland und Europa bei. Leistungsfähige, kundenorientierte, zuverlässige und sichere nautische Rahmenbedingungen und Infrastruktur sind Grundfunktionen, um diesen Beitrag auch in Zukunft zu sichern.

## Nautische Rahmenbedingungen optimieren

Durch die erfolgte Fahrrinnenanpassung im Bereich der Zufahrt wurde bereits eine entscheidende Grundlage für die Zukunftsfähigkeit des Hafens geschaffen. Im nächsten Schritt sind in Abstimmung mit den Kundinnen und Kunden die Rahmenbedingungen innerhalb des Hafens weiter zu optimieren und Drehkreise, Liegeplätze sowie Kaimauern anzupassen.

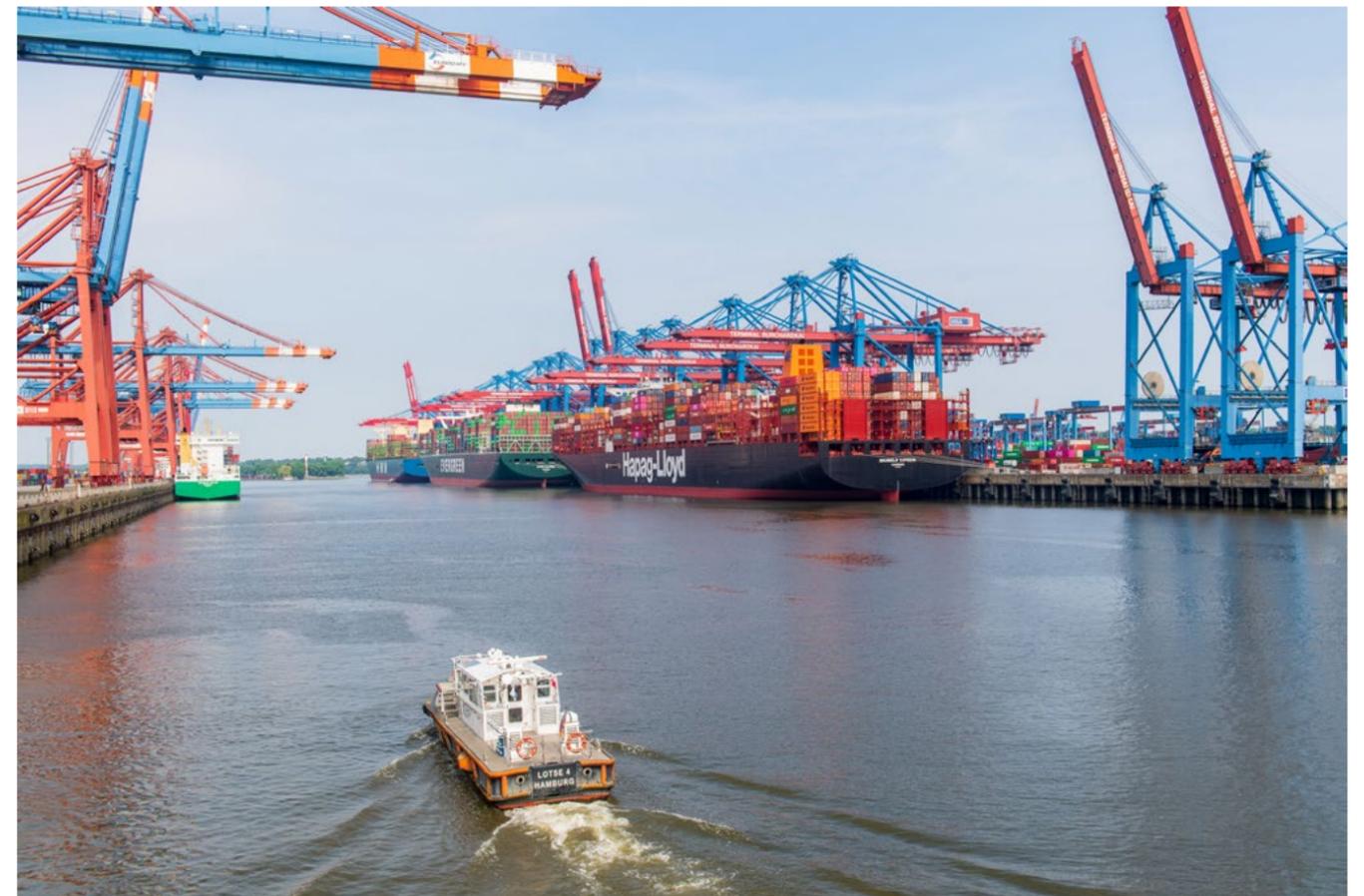
Die Aufweitung der Zufahrt zu Parkhafen und Waltershofer Hafen (Projekt Westerweiterung) ist aufgrund der Schiffsgrößenentwicklung von herausragender Bedeutung, um die zukunftssichere Erreichbarkeit des Hamburger Hafens insbesondere für Großcontainerschiffe (Ultra Large Container Vessel – ULCV) zu garantieren. Darüber hinaus besteht perspektivisch das Potenzial für weitere Leistungssteigerungen bei der Zufahrt und den Liegeplätzen im Mittleren Hafen einschließlich des Containerterminals Tollerort. Insgesamt bieten die bestehenden Containerterminals geeignetes Ausbaupotenzial für weitere Großschiffsliegeplätze, um den Hamburger Hafen auch für eine weitere Zunahme der ULCVs zu rüsten (  ).



siehe Handlungsfeld:  
Ansiedlungs- und  
Flächenstrategie

Der Hamburger Hafen hat sich in den letzten Jahrhunderten stetig weiterentwickelt und sich den Anforderungen immer wieder neu angepasst. Die aktuelle Kaimauerinfrastruktur ist folglich in einem heterogenen Zustand. Sie bedarf neben der Weiterentwicklung ebenso der kontinuierlichen Instandsetzung, Sanierung, Anpassung bis hin zum kompletten Ersatzneubau. Der Fokus muss sich dabei neben den Kaimauern auch auf die dazugehörigen Poller- und Fendersysteme richten. Diese gilt es, an das kontinuierliche Schiffsgrößenwachstum und die veränderten hydrologischen Rahmenbedingungen der nächsten Jahrzehnte bedarfsgerecht anzupassen. Die HPA wird daher in den nächsten Jahren zur Sanierung der Kaimauern und zur Priorisierung der Bauarbeiten die kontinuierliche Kaimauerzustandsanalyse optimieren und einen Kaimauersanierungsplan aufstellen.

Der Waltershofer Hafen beheimatet zwei der größten Containerterminals des Hamburger Hafens.



# Wassertiefeninstandhaltung und Entwicklung der Tideelbe sichern

Die herausragenden geografischen Vorteile des Hamburger Hafens ermöglichen es, mit den modernen Containerschiffen der internationalen Reedereien bis tief ins Landesinnere zu gelangen und damit höhere Emissionen auf dem Landweg zu vermeiden. Dies erfordert zugleich neue Wege und Maßnahmen zur Sicherung der seewärtigen Zugänglichkeit, denn die strategische Wettbewerbsfähigkeit des Hafens ist untrennbar verbunden mit der nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe.

In Zeiten des Klimawandels gilt es daher, die Elbe als Lebens-, Wirtschafts- und Naturraum nachhaltig durch eine enge Kooperation Hamburgs, des Bundes und der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen zu sichern. Dies gilt zu Fragen des Küsten- und Meeresschutzes wie zu Fragen des Sedimentmanagements. Denn sowohl die Wassertiefeninstandhaltung zur Sicherung der seewärtigen Zufahrt als auch deren gewässerökologische Auswirkungen sind dabei abhängig von Faktoren und Rahmenbedingungen, die Hamburg nicht allein entscheiden kann. Verkehrliche, gewässerökologische und strombauliche Perspektiven sind – für die gesamte Elbe als internationale Wasserstraße und bedeutenden Lebensraum – integriert zu betrachten und in konkretes Handeln zu überführen. Umfassende Lösungen erfordern dabei ebenso das Engagement des Bundes als Eigentümer der Bundeswasserstraße, um die Sicherung der Häfen als Teil der kritischen nationalen Infrastrukturen zu gewährleisten.

Zur Sicherung der seewärtigen Zufahrt ist ein effektives, umweltverträgliches und anpassungsfähiges Sedimentmanagement unabdingbar. dessen Kern besteht im nachhaltigen Austrag überschüssiger Sedimente aus der oberen Tideelbe, da nur so Kreislaufbaggerungen minimiert werden können. Gutachterlich abgesicherte und ökologisch sowie hydrologisch geeignete Verbringstellen sowie ausreichende Kapazitäten für die Landverbringung sind dafür die wesentlichen Voraussetzungen.

Die bereits verfügbaren Verbringstellen werden umfassend genutzt. Zudem müssen weitere Optionen geprüft und neue Rahmenbedingungen geschaffen werden:

- Neuzulassung der Verbringstelle Tonne E3.
- Einrichtung einer neuen Verbringstelle in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) bei erfolgreicher Genehmigung durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).
- Unterstützung des Bundes bei der Erschließung neuer Verbringstellen (z. B. Tiefwasserreederei in der Deutschen Bucht).
- Ergänzende, temporäre Nutzung einer Verbringstelle in der Hamburger Außenelbe.

Bei allen Aktivitäten zur Ausweitung und Sicherung von Verbringstellen hat der Natur- und Umweltschutz eine hohe Priorität. Mögliche Auswirkungen für jede Verbringstelle werden sorgfältig geprüft und jede Nutzung dauerhaft und verantwortungsvoll beaufsichtigt.

Neben der Schaffung neuer Verbringstellen werden mit internationalen Partnern wissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, um die maximal nutzbaren Tiefgänge in Bereichen mit erhöhter Schwebstoffkonzentration (Suspension) zu ermitteln. Hierbei stehen die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs weiterhin an erster Stelle. Gleichwohl ist jeder Zentimeter an zusätzlichem Tiefgang ein Erfolg, der zu einer Reduktion der Baggermengen führen kann.



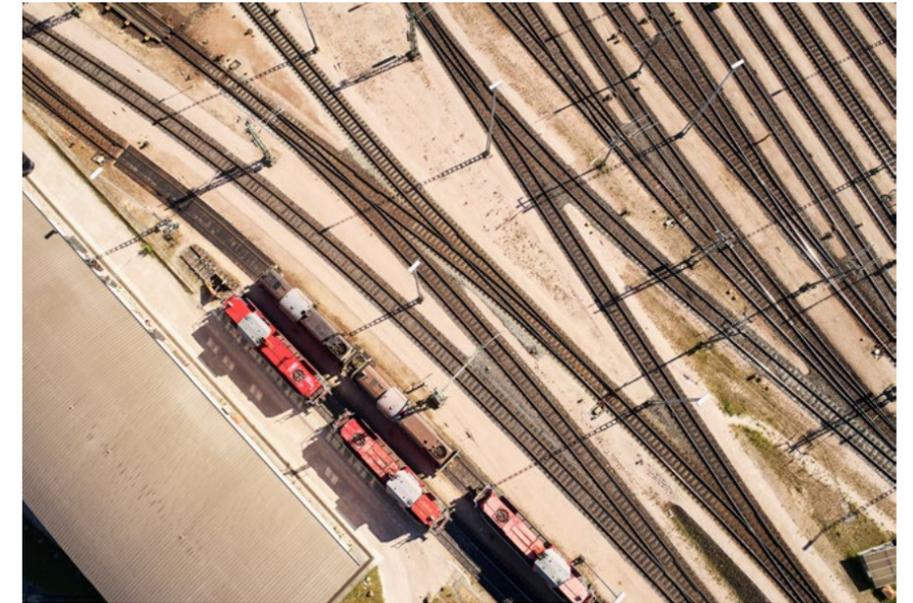
Für den Schiffsverkehr müssen Sedimente aus der Elbe entfernt und die Wassertiefen unterhalten werden. Hier ist ein sog. Hopperbagger bei der Arbeit zu sehen.

Die Landbehandlung ausschließlich für höher belastetes Baggergut wird künftig weiterhin ein wichtiger Baustein der Wassertiefeninstandhaltung sein, auch wenn der Bedarf für die Landbehandlung im Verhältnis zur Verbringung im Gewässer in der Tendenz abnimmt. Nach der planmäßigen Schließung der Deponie Francop werden die erforderlichen Anträge gestellt, um die Kapazitäten der Deponie Feldhofe zu erhöhen und damit eine nachhaltige Verbringkapazität ohne neue Flächenverbräuche gewährleisten zu können.

Nachhaltiges Sedimentmanagement bedeutet, im Interesse der Wassertiefenunterhaltung und einer ökologischen Aufwertung der Elbe und Nordsee die Sedimente umfassend von Schadstoffen zu entlasten. Hamburg setzt sich beim Bund und bei den anderen Elbeanliegern dafür ein, die historischen Schadstoffquellen entlang der Mittel- und Oberelbe sowie ihrer Zuflüsse schrittweise zu sanieren. Über das laufende Projekt ELSA (ELbeSANierung) wurden hierfür die fachlichen Grundlagen gelegt. Hamburg unterstützt die Einrichtung eines flussgebietsweiten Solidarfonds, mit dem Maßnahmen gemeinschaftlich identifiziert, geplant und finanziert werden können. Auch auf Ebene der Flussgebietsgemeinschaft Elbe (FGG) und der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE) müssen sich die Interessenträger auf Basis auf Sanierungsmaßnahmen und deren Finanzierung verständigen. Dies kann nur auf Basis einer überregionalen und sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Betrachtung geschehen.

Naturschutzfachliche und gewässerökologische Zielsetzungen für den Hamburger Abschnitt der Elbe werden weiterhin im Rahmen des Integrierten Bewirtschaftungsplans (Natura 2000) und der EU-Wasserrahmenrichtlinie entwickelt und in konkrete Maßnahmen übersetzt. Letztere müssen den naturräumlichen Qualitäten und dem Biodiversitätspool Elbe Rechnung tragen.

Der Bund und die Länder Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen stehen vor der gemeinsamen Aufgabe, den Natur-, Lebens- und Wirtschaftsraum der Tideelbe zukunftsfähig zu entwickeln, Flutraum zu schaffen und das Tide- und Sedimentregime durch geeignete Strombau-, Sanierungs- und Renaturierungsmaßnahmen wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Dieser Prozess kann nur auf dem Wege der Erarbeitung gemeinsamen Wissens, der Verständigung über gemeinsame Ziele und einer engen Kooperation der Anrainer entlang des Ästuars gelingen. Die Weiterführung des Dialogs im Forum Tideelbe als Informations- und Kommunikationsplattform kann dazu beitragen.



Hamburg ist der größte Eisenbahnhof Europas. Hier eine Luftansicht eines von mehreren Rangierbahnhöfen im Hafengebiet.

## Verkehrsinfrastruktur im Hafen verbessern

### Leistungssteigerung Hafenbahn

Der Hamburger Hafen geht auf Basis der durchgeführten Umschlagpotenzialprognose von deutlich steigenden Eisenbahnverkehren aus. Vor diesem Hintergrund gilt es, die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens weiter zu stärken, zunehmende Verkehrsmengen zu bewältigen und die angestrebte Qualität und Resilienz im Betrieb sicherzustellen. Vor allem aber muss die weitere Verlagerung von Gütertransporten auf den nachhaltigen und CO<sub>2</sub>-armen Verkehrsträger Schiene ermöglicht werden. Dafür muss die Kapazität für Bahnverkehre im Hafen ausgebaut werden.

Zur Stärkung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Hafenbahnnetzes hat die HPA ein umfangreiches, aus mehreren Einzelmaßnahmen bestehendes Ausbauprogramm entwickelt. Die Umsetzung des Ausbauprogramms erfolgt stufenweise in Abhängigkeit von der verkehrlichen Entwicklung. Diese Ausbauplanung wird einerseits von Maßnahmen zur Straffung der betrieblichen Prozesse flankiert und andererseits um eine Reihe von Maßnahmen im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung ergänzt. Durch betriebliche Prozessoptimierungen in Verbindung mit der Nutzung intelligenter digitaler Anwendungen und wechselseitiger Vernetzung soll die bestehende Infrastruktur effizienter genutzt und gleichmäßiger ausgelastet werden (  ).



siehe Handlungsfeld: Digitalisierung

Dem Ausbauprogramm der Hafenbahn liegt das sogenannte Zwei-Achsen-Konzept zugrunde: Der aufkommensstarke Westhafen wird zusätzlich zur bestehenden Netzgrenze zur DB Netz AG in Hausbruch auch über die im Osthafen liegende Netzgrenze Kornweide mit dem nationalen Schienennetz verknüpft. Dies ermöglicht eine größere Flexibilität bei den Bahnrouen im Hinterland und eine verbesserte Redundanz für Umleitungen. Während der Gleisabschnitt zwischen dem Westhafen bis zur Netzgrenze Hausbruch bereits über zwei Gleise verfügt, soll auch die Strecke vom Westhafen bis zur Netzgrenze Kornweide durchgehend zweigleisig hergestellt werden.

Um das bis zum Horizont 2035 prognostizierte Verkehrsaufkommen in der geforderten Qualität bewältigen zu können, sind aus heutiger Sicht folgende prioritäre Ausbaumaßnahmen erforderlich.

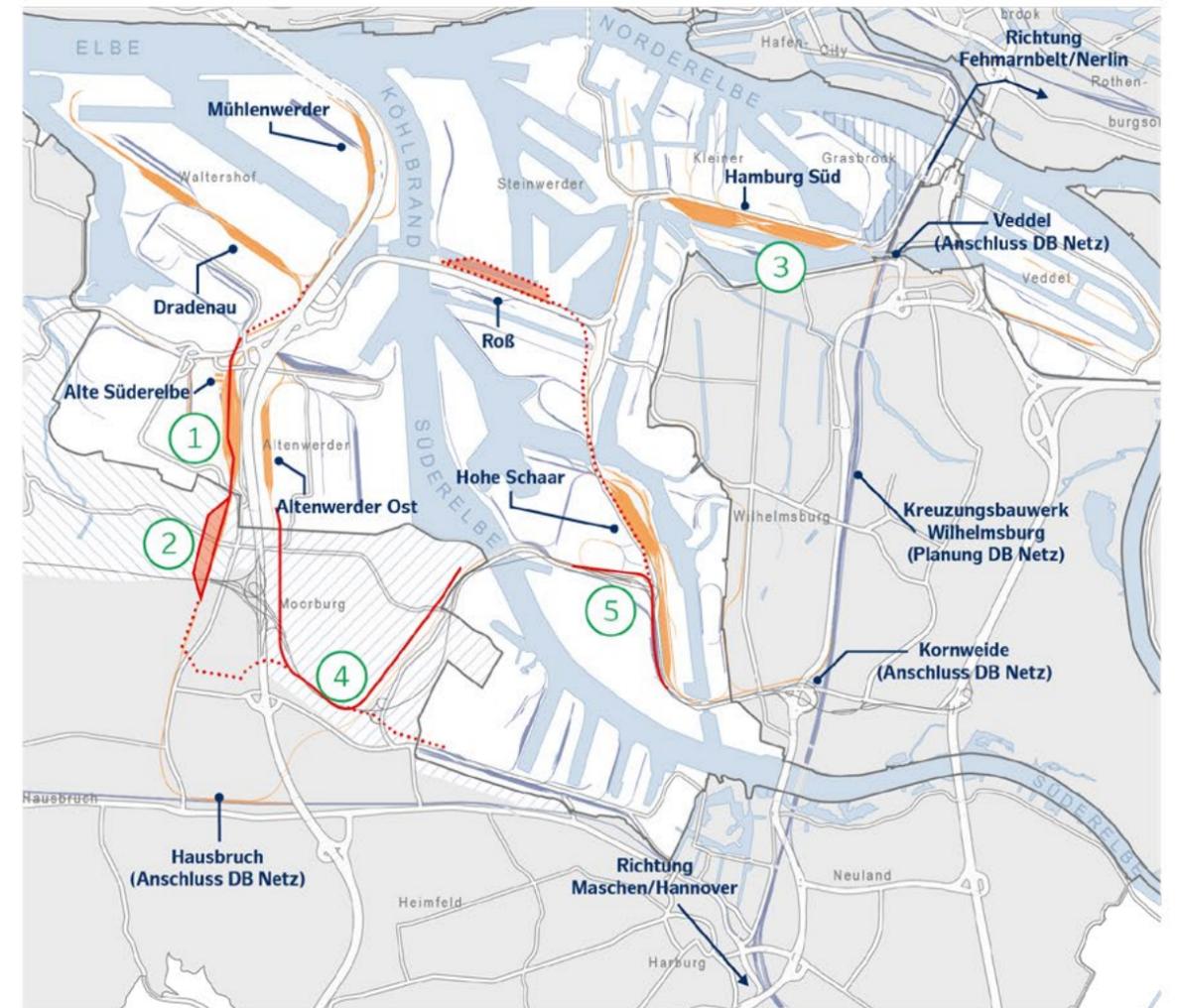
**Siehe Maßnahmen-  
übersicht Hafenbahn →**

Zu den zentralen Maßnahmen für einen reibungslosen Verkehr und Handlungsschwerpunkten der HPA in den kommenden Jahren zählt die Westumfahrung Alte Süderelbe ①. Mit ihrer Hilfe können Engpässe für Zug- und Rangierfahrten in einem zentralen Knotenpunkt nördlich des Bahnhofsteils Alte Süderelbe vermieden werden.

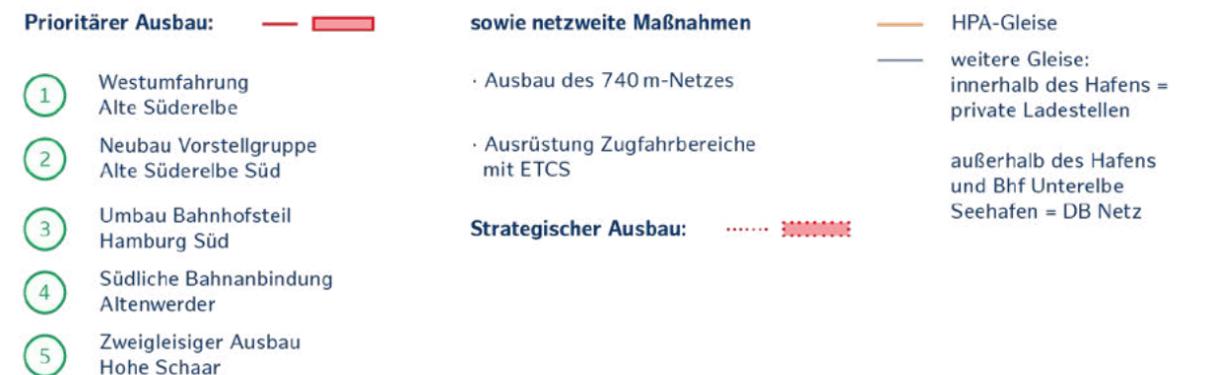
Parallel gilt es in diesem Zeitraum, eine Erweiterung der Kapazitäten für den ruhenden Verkehr vorzubereiten. Das umfasst die Planung für eine neue Vorstellgruppe Alte Süderelbe Süd ②, mit deren Hilfe zusätzliche Gleise für die Abstellung von Zügen geschaffen werden können.

Zudem ist eine bedarfsgerechte Ertüchtigung bestehender Gleise für 740 Meter lange Züge erforderlich, damit die Effizienzsteigerungspotenziale des Schienengüterverkehrs durch den entsprechenden Netzausbau der DB Netz AG im Hinterland ausgenutzt werden können. Im westlichen Hafen sind hierfür bis Anfang der 2030er Jahre Anpassungen in den Bahnhofsteilen Dradenau, Altenwerder Ost und Alte Süderelbe vorgesehen. Auch der Umbau des Bahnhofsteils Hamburg Süd ③ im östlichen Hafen zielt auf die Schaffung weiterer 740 Meter langer Gleise ab. Die erste Umbaustufe dort soll innerhalb der kommenden fünf Jahre abgeschlossen werden. Seitens der Umschlagterminals sind die Voraussetzungen für die Behandlung langer Züge ebenfalls zu schaffen.

Mit Realisierung der südlichen Bahnanbindung Altenwerder ④ und des zweigleisigen Ausbaus Hohe Schaar ⑤ kann in der nächsten Ausbaustufe die Kapazität zwischen der Netzgrenze Kornweide und dem Westhafen



Maßnahmenübersicht Hafenbahn



deutlich gesteigert werden. Diese Komplettierung des Zwei-Achsen-Konzepts wird nach heutigem Stand in der ersten Hälfte der 2030er Jahre möglich sein.

Neben der bedarfsgerechten Umsetzung der prioritären Maßnahmen gilt es, Vorsorge für langfristige strategische Ausbaumaßnahmen zu treffen. Diese können in Abhängigkeit der Hafen- und Verkehrsentwicklung vor allem ab der zweiten Hälfte der 2030er Jahre für eine leistungsfähige schienenseitige Anbindung des Hafens erforderlich werden. Ihre Berücksichtigung stellt sicher, dass eine spätere Umsetzung nicht durch andere Maßnahmen behindert wird.

Vorrangig und exemplarisch sind dabei drei Maßnahmen zu nennen. Im Endzustand soll die Vorstellgruppe Alte Süderelbe Süd ② mit der südlichen Bahnanbindung Altenwerder ④ verbunden werden. Diese Direktverbindung der Waltershofer Bahn mit der Südbahn, die sogenannte Nordumfahrung Hausbruch, soll die Netzgrenze Hausbruch und die angrenzende Siedlungsstruktur weiter entlasten. Die direkte Anbindung des Harburger Seehafenbahnhofs an das Hafennetz ist im Falle einer Entwicklung des Hafenerweiterungsgebiets Moorburg von großer Bedeutung. Die erforderlichen Flächen für diese weiteren Ausbaustufen sind langfristig für eine Bahnnutzung zu sichern.

Gleiches gilt für die Flächen, die für eine verbesserte Erschließung des östlichen Hafens erforderlich sind. Nach Fertigstellung der neuen Köhlbrandquerung kann so perspektivisch eine ergänzende Gleisgruppe im Bereich Roß mit Anbindung an den Bahnhofsteil Hohe Schaar geschaffen werden. Auf diese Weise lässt sich das bei der DB Netz AG in Planung befindliche Kreuzungsbauwerk im Bereich Wilhelmsburg auch für die Abwicklung der Containerverkehre vom und zum Osthafen nutzbar machen.

Die Ausbaumaßnahmen sind mit der erforderlichen Ausrüstung der Zugfahrbereiche im Hafen mit dem einheitlichen europäischen Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) zu koordinieren. Die Umsetzungsschritte werden dabei nicht zuletzt vom Voranschreiten des ETCS-Ausbaus im Hinterland beeinflusst. Für die den Hafen tangierenden Strecken beabsichtigt die DB Netz AG eine Ausrüstung bis Anfang der 2030er Jahre.

## Köhlbrandquerung und Straßennetz

Um die Funktions- und Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu erhalten, wird das Straßennetz in den kommenden Jahren bedarfsgerecht und leistungsfähig unterhalten, ausgebaut und resilient gestaltet. Dabei ist der Neubau der Köhlbrandquerung das bedeutendste und größte Bauvorhaben.

Die bestehende Köhlbrandbrücke ist in absehbarer Zeit baulich abgängig, nicht sanierungsfähig und behindert darüber hinaus bereits heute die Durchfahrt großer Schiffe. Sie muss daher ersetzt werden. Die Köhlbrandquerung ist das wichtigste und damit ein unverzichtbares Element der Haupthafenroute, der zentralen Verbindungs- und Erschließungsachse zwischen westlichem und östlichem Hafengebiet, die zudem die Zugänglichkeit zum Bundesautobahnnetz und zu den Korridoren der transeuropäischen Netze sichert. Für den effizienten Betrieb und die Entwicklungsfähigkeit des Hafens ist sie daher von entscheidender Bedeutung.

Durch einen Entfall der Köhlbrandquerung wäre insbesondere der Nord-Ostsee-Korridor (Zugang über Bundesautobahn A 1) für die großen Hamburger Terminals nur umwegig über die Bundesautobahn A 26, die sich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 befindet, erreichbar. Dies ginge einher mit längeren Wegen und Reisezeiten. Ein Verzicht auf die Köhlbrandquerung hätte somit weitreichende negative Folgen für den Hamburger Hafen, da dieser insgesamt erheblich schlechter angebunden wäre und es zu Einschränkungen in der Zuverlässigkeit des Hafensbetriebes käme.

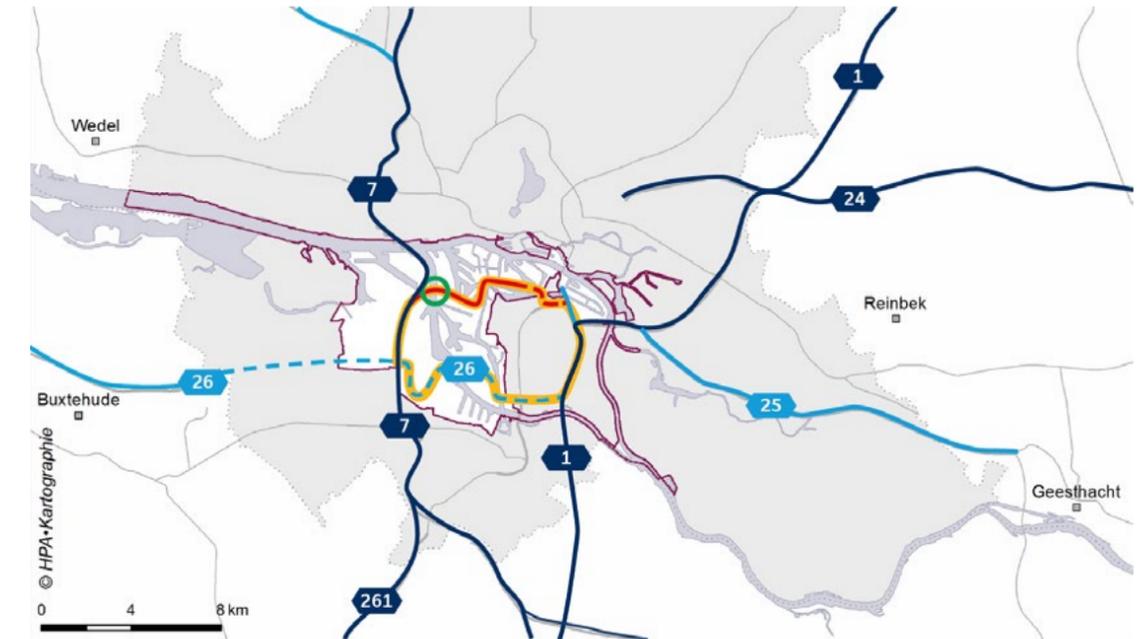


siehe Handlungsfeld:  
Stadt und Hafen

Mit dem geplanten neuen Querungsbauwerk wird die Haupthafenroute als leistungsfähiges verkehrliches Rückgrat des Hafens gesichert und gestärkt. Ebenso wird im Bereich von Köhlbrand und Süderelbe die Zugänglichkeit für hohe Schiffe verbessert und damit das strategische Entwicklungspotenzial für den südlichen Bereich des Hamburger Hafens langfristig erweitert. Zudem soll mit Hilfe eines autonom fahrenden Shuttlediensts die Querung für den Fahrradverkehr passierbar gemacht werden (  ).

Es ist erklärte Absicht des Bundes, sich an der Erneuerung der Köhlbrandquerung finanziell zu beteiligen. Um dies auch rechtlich zu ermöglichen, wurde die Köhlbrandbrücke Anfang 2021 als Ortsdurchfahrt in die Bundesstraße B 3 integriert. Derzeit laufen die vorbereitenden Planungen für die neue Querung. Die bauliche Fertigstellung und die Inbetriebnahme erfolgen voraussichtlich in der kommenden Dekade.

Ein langfristiges Ziel ist zudem die Schaffung eines Port Traffic Hub. Dieser besteht aus den beiden Längsachsen der Bundesautobahnen A 1/A 255 und A 7 sowie den beiden Querachsen von Bundesautobahn A 26 Ost und Köhlbrandquerung/Haupthafenroute. Die Bundesautobahn A 26 Ost kann die Köhlbrandquerung weder hinsichtlich der Kapazitäten noch funktional ersetzen. Aus Hamburger Perspektive dient die Bundesautobahn A 26 vor allem dazu, überregionale Durchgangsverkehre im Süderelberaum zu bündeln, um die südlich gelegenen Stadtteile Neugraben und Harburg sowie den Hamburger Innenstadtbereich verkehrlich zu entlasten, die südliche Hafenperipherie mit einem Autobahnanschluss auszustatten und die Region bis Stade leistungsfähiger an das Kernstadtgebiet anzubinden. Jede Querung hat ihre spezifische Funktion, bedient bestimmte Relationen und Verkehre. Mit Blick auf die prognostizierte Entwicklung im Hafen und in der südlichen Metropolregion sind die beiden Querverbindungen Haupthafenroute und Bundesautobahn A 26 Ost (siehe nebenstehende Karte) in ihrer jeweiligen Leistungsfähigkeit so ausgelegt, dass sie zusammen das gesamte prognostizierte Verkehrswachstum im Hafen und im Süderelberaum aufnehmen können. Zugleich fungieren die beiden Querverbindungen aufgrund ihrer parallelen Lage und ihrer Verknüpfung mit den Autobahnachsen A 1 und A 7 z. B. bei Störungen, Instandsetzungsarbeiten oder Sperrungen als Ausweichrouten. Der Bau der Bundesautobahn A 26 liegt in der Verantwortung des Bundes.



Port Traffic Hub

	TEN-T Autobahn		Port Traffic Hub
	Bundesautobahn		Köhlbrandquerung
	Haupthafenroute		geplant

Ein vollständig leistungsfähiges und zukunftssicheres Gesamtsystem kann in einem weiteren Schritt über eine direkte Anbindung der Haupthafenroute an das Fernstraßennetz im Osten als Tunnellösung vom Veddel Dam zur Anschlussstelle Georgswerder (B 75) geschaffen werden. Diese neue Ostanbindung dient der verbesserten Erreichbarkeit des Hamburger Hafens, trennt die Hafenverkehre vom städtischen Verkehr und reduziert die Emissionen im Bereich Veddel und Grasbrook. Hamburg setzt sich beim Bund dafür ein, diese Querung durch die Aufstufung der Haupthafenroute zur Bundesstraße östlich der Köhlbrandquerung in die weitere Bundesverkehrswegeplanung aufzunehmen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Instandsetzung und Erneuerung mehrerer Straßen und Brücken am Argentinienknoten. Dabei handelt es sich um eines der wichtigsten Verkehrskreuzen im Herzen des Hafens. Die Maßnahmen in der Haupthafenroute werden bis ca. 2030 umgesetzt. Ebenso soll die Verkehrsführung am Finkenwerder Ring bis ca. 2028 optimiert werden, um dessen Unfall- und Störanfälligkeit zu reduzieren und durch eine direkte Verkehrsführung aller Hauptverkehrsströme Emissionen zu reduzieren. Daneben wird das gesamte Hafenstraßennetz einschließlich der Nebenstraßen laufend bedarfsgerecht unterhalten und weiterentwickelt.

Für die Funktionsfähigkeit des Hafens ist bei allen Baumaßnahmen eine Infrastruktur- und Baustellenkoordination notwendig. Die bedarfsgerechte Ausrichtung der gesamten Koordination aller verkehrsbeeinflussenden Baumaßnahmen im Hafengebiet ist hierbei elementarer Bestandteil. Außerdem werden Baumaßnahmen mit Verkehrsbeeinträchtigungen im Hafenumfeld wie z. B. der Bundesautobahnprojekte oder Bezirksbaumaßnahmen berücksichtigt. Innerhalb der HPA existiert daher eine Einheit, bei der die Koordinierung strategischer Infrastrukturprojekte zusammenläuft und die Belange der HPA nach innen und außen vertreten werden. Dort erfolgt auch die Datenpflege im System ROADS, mit dem stadtweit Baumaßnahmen aufeinander abgestimmt werden.

Der Parkraum für den Schwerverkehr im Hafen ist gerade in den Nachtstunden knapp und häufig zu 100 % ausgelastet. Um den Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern die Einhaltung ihrer Ruhezeiten zu ermöglichen sowie Parksuchverkehre und „wildes“ Parken zu reduzieren, wird das Parkraummanagement für den Hafen kontinuierlich weiterentwickelt. Die Übersicht über die aktuellen Stellplatzkapazitäten über Anzeigetafeln im Hafen sowie über Datendienste wird hinsichtlich ihrer Genauigkeit verbessert. Es werden Konzepte erarbeitet, wie die Stellplatzanzahl auf bestehenden Parkplätzen durch Verdichtung erhöht und bei neuen Lkw-Parkplätzen die Aufenthaltsqualität durch die Erweiterung der Serviceangebote verbessert werden kann.

## Binnenschifffahrt

Im Interesse von Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit werden bei künftigen Planungen hinsichtlich der Nutzung von Flächen im Hafen Nutzungsmöglichkeiten für die Binnenschifffahrt geprüft. Dies gilt auch für das Potenzial der Wasserwege bei der innerstädtischen Baustellenlogistik und der Abfallentsorgung. Weiterhin sollen Flächen für weitere Liegeplatz- und Umschlagoptionen der See- und Binnenschifffahrt identifiziert werden.

Dabei ist darauf zu achten, dass besonders in unmittelbarer Nähe der Brücken über Norder- und Süderelbe ausreichend Warteliegeplätze bereitgestellt werden. Zudem werden bei städtebaulichen Entwicklungen die Binnenschifffahrt berücksichtigt und die Vereinbarkeit von Wohnen und Binnenschifffahrt sichergestellt. Um Letzteres zu ermöglichen, ist eine Reduzierung der schiffsbedingten Luftschadstoffemissionen wichtig, damit die Luftqualitätsgrenzwerte auch künftig zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten werden. Hierzu wird der Ausbau der Landstromversorgung vorangetrieben: Der Hamburger Senat strebt bis 2040 die Ausstattung sämtlicher von der HPA betriebenen Warteliegeplätze mit Landzugang mit Landstromanlagen an. Die Umsetzung ist hierbei maßgeblich von einer etwaigen Verfügbarkeit der Förderung durch Bundesmittel abhängig.

Die Binnenschifffahrt ist vor allem auf den Erhalt redundanter Wasserwege und das zuverlässige Bedienen von Umschlagstellen angewiesen. Um die Auswirkungen des Klimawandels und des damit einhergehenden Meeresspiegelanstiegs auszugleichen, wird darauf hingewirkt, dass bei Brückenneubauten entlang der Süderelbe eine zukunftsgerichtete Durchfahrtshöhe (mindestens 5,25 m) durch die jeweiligen Baulastträger eingeplant und umgesetzt wird.

Zur Entlastung der Straßen und Brückenbauwerke sollen zudem überregionale Großraum- und Schwertransporte vermehrt über die Wasserstraße abgewickelt werden. Dieses Ziel ist Bestandteil des zwischen dem Bundesverkehrsministerium, Verbänden und Interessenvertretern der Binnenschifffahrt abgeschlossenen Masterplans Binnenschifffahrt. Hamburg setzt sich im Rahmen entsprechender Bund-Länder-Gremien und -Fachgruppen für die Umsetzung der Maßnahmen ein und wirkt daran mit.

## Hinterlandanbindung auf Schiene, Wasser und Straße erhalten und ausbauen

Neben dem Kapazitätsausbau innerhalb des Hafens ist eine leistungsfähige Hinterlandanbindung eine zentrale Voraussetzung für die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Hafens. Der Hamburger Senat setzt sich daher sowohl auf Bundesebene (z. B. bei der Erstellung und Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans) als auch auf europäischer Ebene (TEN-T-Korridore) für einen bedarfsgerechten Ausbau der entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen ein.

Im Jahr 2023 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021–2022“ vorgelegt, die eine starke Zunahme des Güterverkehrs insbesondere auf Straße und Schiene prognostiziert. Hieraus resultieren erhebliche Anforderungen an die Verbesserung der Verkehrswege ins Hafenhinterland. Ausbau und Ertüchtigung der Bundesautobahn A 7 werden in diesem Jahrzehnt abgeschlossen. Der Ausbau der Bundesautobahn A 1 im Bereich der Elbquerungen ist die nächste große Aufgabe zur Sicherung der straßenseitigen Einbindung in die überregionalen Verkehrsnetze.

Mit Blick auf das Schienennetz sind die prioritären Maßnahmen u. a. die Erweiterung des Überwerfungsbauwerks Meckelfeld, ein neues Kreuzungsbauwerk in Wilhelmsburg, die Aus- und Neubaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover sowie der Ausbau des sogenannten Ostkorridors von Uelzen über Magdeburg und Hof nach Regensburg. Hierzu gehört auch der zweigleisige Ausbau Uelzen–Stendal. Perspektivisch wichtig sind zudem der Ausbau des Abschnitts Norderelbbrücken–Harburg um zwei weitere Gleise sowie die Realisierung zusätzlicher Überwerfungsbauwerke in Hamburg-Harburg für den Schienengüterverkehr. Hamburg unterstützt mit Nachdruck das Ziel des Bundes, den Anteil des Schienengüterverkehrs von 18 % auf 25 % im Modal Split zu erhöhen.

Für die Binnenschifffahrt sind der Elbe-Seitenkanal (ESK) sowie die Mittel- und Oberelbe die wichtigsten Anbindungen an das deutsche Binnenwasserstraßennetz. Der Hamburger Senat setzt sich für einen beschleunigten Neubau der Schleuse Lüneburg in Scharnebeck ein, um bestehende Nutzungseinschränkungen zu minimieren und die durchgängige Schiffbarkeit für moderne Binnenschiffe zu ermöglichen. Die hierfür abgeschlossene Kooperation mit Niedersachsen, dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), der regionalen Wirtschaft sowie der Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg und die Mitgliedschaft im Bündnis Elbe-Seitenkanal e. V. werden mindestens bis zum Abschluss des laufenden Planungsverfahrens fortgeführt. Weiterhin bekennt sich Hamburg zum Gesamtkonzept Elbe und setzt sich für dessen Umsetzung durch den Bund ein. Das Gesamtkonzept Elbe umfasst Maßnahmen für die Wasserwirtschaft, den Naturschutz sowie zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Mittel- und Oberelbe. Damit wird die wasserseitige Anbindung des Hamburger Hafens an das europäische Binnenwasserstraßennetz gestärkt.

Ein besonderer verkehrsgeografischer Vorteil ist die Nähe Hamburgs zum Nord-Ostsee-Kanal (NOK). Diese erhöht die Attraktivität des Standortes als Drehkreuz für schnelle und emissionsarme Verbindungen in den Ostseeraum. Der Hamburger Senat begrüßt daher, dass der Bund die Modernisierung der Schleusen sowie die Anpassung der Streckenführung und der Fahrrinne des NOK vorantreibt und wird sich auch weiterhin beim Bund dafür einsetzen, dass die erforderlichen Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen zügig umgesetzt werden.

# Infrastruktur durch Kooperationen auf nationaler und internationaler Ebene fördern und effizient nutzen

Die Kooperation mit anderen Seehäfen ist für Hamburg ein wichtiger Erfolgsfaktor, um die Herausforderungen der Zukunft zu bewältigen. Dabei muss jedoch unterschieden werden, welche Akteure zusammenarbeiten – private Terminalbetreiber, Port Authorities oder andere staatliche Institutionen – und auf welcher Ebene die Kooperation erfolgt.

Der Senat unterstützt Bestrebungen der Terminalbetreiber hinsichtlich hafenübergreifender Terminalkooperationen sowie neuer Reedereibeteiligungen, soweit sie die Wettbewerbsfähigkeit und Marktposition des Hamburger Hafens stärken. Gleichwohl gilt, dass derartige Kooperationen differenziert zu bewerten sind. Vor allem müssen sie unter dem Gesichtspunkt konkreter operativer Ergebnisse und Auswirkungen auf die Güterströme und Infrastrukturbedarfe betrachtet werden. Die HPA wird daher in engem Austausch mit den Containerterminalbetreibern laufend die Marktlage überprüfen und ihre Planungen zur Flächen- und Infrastrukturentwicklung bedarfsgerecht justieren. Dabei handelt sie unter Berücksichtigung der Entwicklungen in den Wettbewerbshäfen und des Umschlagpotenzials.

Der im Herbst 2021 auf Bundesebene geschlossene Koalitionsvertrag trägt der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Häfen Rechnung und stellt eine „Nationale Hafenstrategie“ in Aussicht. Hamburg bringt sich aktiv in die Ausarbeitung und Umsetzung einer solchen Strategie ein mit dem Ziel, die deutschen Hafenstandorte wettbewerbsfähig abzusichern und mit der erforderlichen Infrastruktur bedarfsgerecht, effizient und nachhaltig anzubinden. Im Zentrum steht dabei u. a. eine Neuregelung der finanziellen Lastenverteilung für Erhalt und Ausbau der Hafeninfrastruktur. Die deutschen Seehäfen und allen voran der Hamburger Hafen leisten hier einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit der Wirtschaft in Deutschland insgesamt. Angesichts stark gestiegener Anforderungen an diese Infrastruktur und mit Blick auf die real deutlich gesunkene finanzielle Beteiligung des Bundes bedarf es hier einer neuen Form der Partnerschaft zwischen Küstenländern und Bund.

Gerade mit Blick auf die Hinterlandanbindungen sind Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen Häfen ebenso durch den Bund zu beurteilen, etwa im Rahmen eines neuen Bundesverkehrswegeplans. Auch hinsichtlich der „Nationalen Hafenstrategie“ gilt es, die bis dahin erzielten hafengewirtschaftlichen Ergebnisse von Kooperationen auf ihre Relevanz für die räumliche Verteilung von Umschlagsvolumina und Seehafenhinterlandverkehr zu bewerten.

Darüber hinaus sind die Port Authorities und die staatlichen Verwaltungen bereits heute wichtige Treiber von Kooperationen. So haben die fünf Port Authorities der Unterelbe-Häfen (Hamburg, Stade, Glückstadt, Brunsbüttel und Cuxhaven) im Rahmen der Elbe Seaports (Hafenkooperation Unterelbe) bereits seit mehreren Jahren eine aktive Zusammenarbeit auf verschiedenen Feldern etabliert. Zudem besteht eine bewährte Kooperation mit den deutschen Küstenländern auf ministerieller Ebene, die weitergeführt und vertieft werden soll. Die für Häfen zuständigen Ministerinnen und Minister bzw. Senatsmitglieder treffen sich regelmäßig mit dem zuständigen Bundesministerium, um sich zu zentralen Entwicklungsfragen der Häfen auszutauschen. Gemeinsam mit dem Bund und den anderen Ländern geht es auch darum, gegenüber der EU-Kommission faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Häfen einzufordern und neue lokale hafropolitische Ansätze zu vertreten. Zu den zentralen Themen zählen dabei u. a. die Infrastrukturfinanzierung und die Gleichbehandlung in steuerrechtlicher Hinsicht.

Besonders wichtig ist für Hamburg die Herstellung gleicher und fairer Wettbewerbsbedingungen (Level Playing Field) für die Hafenbahn in beihilfrechtlicher Hinsicht. Zudem soll sichergestellt werden, dass ausreichende Mittel und passende Rahmenbedingungen für den gezielten Ausbau des klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene zur Verfügung stehen. Dabei sollte auch gewährleistet werden, dass die Hamburger Hafenbahn in einer Weise öffentlich finanziell unterstützt werden kann, die mit der bundeseigenen DB Netz AG und anderen Hafeneisenbahninfrastrukturen in den Wettbewerbshäfen der Nordrange vergleichbar ist. ▶

Darüber hinaus wird Hamburg sich im Rahmen der anderen Netzwerke und Foren der internationalen Hafenkooperation ergebnisorientiert einbringen. Hier wurden, unter maßgeblicher Beteiligung Hamburgs, Plattformen und Partnerschaften etabliert, die in Zukunft gezielt gestärkt werden. Dazu zählen u. a. die Netzwerke von chainPORT, der European Sea Ports Organisation (ESPO) und der International Association of Ports and Harbors (IAPH) ebenso wie themenbezogene Kooperationen und Allianzen wie die „Getting to Zero Coalition“. Angesichts der globalen Herausforderungen werden diese in Zukunft noch stärker für eine europäische und weltweite Koordination der Hafenbelange genutzt werden müssen.

## Angebot für Kreuzfahrtschiffe optimieren

Die Infrastruktur für die nachhaltig ausgerichtete Kreuzschifffahrt wird inklusive bedarfsgerechter Terminkapazitäten weiter ausgebaut. Aktuell befindet sich der Ausbau des Cruise Center HafenCity (CC1) in der Umsetzung. Damit stellt es ein sichtbares Zeichen der maritimen Verknüpfung von Stadt und Hafen dar.

Des Weiteren wird erkennbar, dass mittelfristig weitere Terminkapazitäten benötigt werden könnten, um die Nachfrage aus der Kreuzfahrtindustrie zu bedienen und die sich daraus ergebenden Wertschöpfungsbeiträge für Hamburg zu sichern. Dabei stehen besonders die großen Kreuzfahrtschiffe mit mehr als 3.500 Passagieren im Fokus. Um die damit verbundenen Potenziale nutzen zu können, bietet es sich an, den bestehenden Standort Cruise Center Steinwerder (CC3) auszubauen und die Realisierung eines zweiten Liegeplatzes zu prüfen. Entsprechende Konzeptentwicklungen werden dazu beauftragt.

Für Expeditions- und Flusskreuzfahrten sollen ausreichende und leistungsfähige innenstadtnahe Flächen und Liegeplatzangebote verfügbar gemacht werden.

Im Übrigen wird das im Jahr 2021 erstellte Eckpunktepapier Kreuzschifffahrt umgesetzt, in dem Handlungsfelder und Maßnahmen für mehr Luftreinhaltung, Nachhaltigkeit und Wertschöpfung für die Kreuzschifffahrt\* im Hamburger Hafen definiert werden.

\* Gemeinsam erstellt von der Behörde für Wirtschaft und Innovation, Hamburg Port Authority, Cruise Gate Hamburg, Hamburg Cruise Net und Hamburg Marketing.

In der HafenCity entsteht derzeit das neue, moderne Kreuzfahrtterminal CC1 als Teil des Überseequartiers (grafische Darstellung).



## Den Hafen an die Klimawandel- folgen anpassen und die Resilienz seiner Infrastruktur stärken

Neben den Maßnahmen zur Klimaneutralität und zur Ressourcenschonung leistet die aktive Klimafolgenanpassung einen notwendigen Beitrag zur Resilienz der Hafeninfrastruktur. Vor dem Hintergrund der mittelfristig erwartbaren Klimawandelfolgen geht es dabei konkret um folgende Maßnahmen:

- **Meeresspiegelanstieg:** Im öffentlichen Hochwasserschutz werden bis zum Jahr 2050 sukzessive alle Anlagen erhöht, um nachhaltig für alle zu erwartenden Sturmfluten gerüstet zu sein. Konkret werden die öffentlichen Hochwasserschutzanlagen an einen Bemessungswasserstand von 8,10 Metern Normalhöhennull (Bezugspegel Hamburg St. Pauli) angepasst. Ein klimabedingtes Vorsorgemaß von 20 Zentimetern bis 2050 sowie ein Metropolzuschlag in Höhe von 30 Zentimetern sind dabei berücksichtigt. Der Bemessungswasserstand wird kontinuierlich, mindestens alle 10 Jahre überprüft. Dabei fließen die jeweils aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Klimawandel ein.

Der überwiegende Teil des Hochwasserschutzes im Hamburger Hafen ist privater Hochwasserschutz. Dessen Struktur und Sicherheitsniveau ist individuell den Anforderungen der jeweiligen Nutzungen – im Rahmen der Poldergemeinschaften – angepasst. Dies führt zu einer hohen Produktivität, Leichtigkeit, Nachhaltigkeit und Sicherheit des Warenverkehrs. Insbesondere werden bei Neu- und Ersatzbauten von Hochwasserschutzanlagen und Warften im Hafen die geltenden wissenschaftlich-technischen Anforderungen berücksichtigt, um über das Jahr 2050 hinaus den Folgen des Klimawandels begegnen zu können.

- **Windereignisse:** Es wird geprüft, ob Großschiffe auch bei starken Winden weiterhin sicher in den Hafen einlaufen und dort liegen können. Es werden Vertäuprogramme sowie die Ausstattung und zukünftige Errichtung von Kaimauern mit Pollern und Fendersystemen weiterentwickelt.
- **Starkregen:** Bei Starkregen besteht die Gefahr, dass Schienen und Straßen überfluten. Der Aufbau von Redundanzen ins Hinterland und aus dem Hinterland ist daher entscheidend, um auf Wetterextreme vorbereitet zu sein. Ausweichstrecken für die Bahn gewährleisten auch dann die Erreichbarkeit des Hafens, wenn Teilstrecken nicht befahrbar sind. Das Überflutungsrisiko durch Starkregen wird durch die konsequente Umsetzung von Maßnahmen der Regeninfrastrukturanpassung (RISA) minimiert. Die Entwässerung von Straßen und Flächen soll entsprechend strukturiert werden.
- **Hitze:** Durch eine verstärkte Durchgrünung, insbesondere durch die Förderung von Dach- und Fassadenbegrünungen oder durch die Pflanzung von Straßenbäumen, kann einer Hitzebildung im Hafen entgegengewirkt werden.



Neben dem Klimaschutz spielt auch Klimafolgenanpassung eine zunehmende Rolle im Hafen. Hierzu zählt u. a. die Anpassung der Hochwasserschutzanlagen an neue Bemessungswasserstände.

# D Ansiedlungs- und Flächenstrategie

## Handlungsziele

---

### ▶ ZIEL D - 1

Kriterien zur Flächenvergabe neu ausrichten, Wertschöpfung und Innovationen stärken, Flächen effizienter nutzen

---

---

### ▶ ZIEL D - 2

Branchen und Gewerbe geografisch bündeln

---

### ▶ ZIEL D - 3

Flächen sichern und entwickeln, attraktive Ansiedlungsoptionen bereithalten

---

Stärkung des Universalhafens: Ein aktives Flächenmanagement sichert die Angebotsfähigkeit für einen zukunftsorientierten Branchenmix und steigert die Flächeneffizienz sowie die Wertschöpfung.

Der Hamburger Hafen ist durch eine vielfältige Unternehmenslandschaft geprägt.



Ein maßgeblicher Erfolgsfaktor für die Standortattraktivität des Hamburger Hafens ist vor allem die Verfügbarkeit von Flächen zur Ansiedlung und Weiterentwicklung von zukunftsorientierten Unternehmen. Die Lage des Hafens inmitten der Stadt stellt eine besondere Herausforderung dar. Deshalb ist es erforderlich, die vorhandenen Wasser- und Landflächen effizient zu

nutzen, neue Flächen bedarfsgerecht und rechtzeitig bereitzustellen sowie zu entwickeln. Grundlage ist das bewährte „Landlord-Prinzip“, wonach Flächen im öffentlichen Eigentum verbleiben und an Unternehmen vermietet oder verpachtet werden, die dort das Umschlagsgeschäft oder andere Aktivitäten betriebswirtschaftlich eigenverantwortlich verrichten.

## Kriterien zur Flächenvergabe neu ausrichten, Wertschöpfung und Innovationen stärken, Flächen effizienter nutzen

Zur Stärkung des Universalhafens Hamburg sollen neben den klassischen Hafenaktivitäten – Umschlag, Lagerung und Logistik – und der hafennahen Industrie verstärkt neue, innovative Unternehmen bzw. Branchen angesiedelt werden. Ziel ist es, erfolgreiche etablierte Unternehmen am Standort zu halten, zugleich den Strukturwandel aktiv zu begleiten und die Wertschöpfung zu erhöhen. Die Kriterien für die Ansiedlung neuer Unternehmen sowie die Verlängerung von Mietverträgen werden von der HPA überarbeitet und erweitert. Bereits heute erfolgt die Flächenvergabe nicht ausschließlich an das Unternehmen, das den höchsten Mietpreis bietet. Gleichwohl soll sich zukünftig die Flächenvergabe verstärkt an den Leitmotiven Wertschöpfung, Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit orientieren. Die Vergabekriterien werden vor allem den Beitrag zum Umschlagsvolumen und zur Funktionsfähigkeit des Hafens, die Stärkung des lokalen Ladungsaufkommens, die Bewahrung der Branchenvielfalt, das Innovationspotenzial, die Effizienz der Flächenausnutzung und die Schaffung von Arbeitsplätzen berücksichtigen. Bei der Steigerung der Flächeneffizienz spielen vor allem eine verstärkte Nutzungsintensivierung durch mehrgeschossige Bebauung, eine verbesserte Energieeffizienz von Gebäuden sowie die Installation von Windenergieanlagen, großflächigen Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) oder Multi-Purpose-Anlagen eine Rolle.

Die HPA nimmt eine aktive Rolle ein, um das knappe Gut „Fläche“ für Hamburg an die Unternehmen zu vergeben, die den meisten Erfolg versprechen und gleichzeitig am besten zu den Zielen und Handlungsfeldern des Hamburger Hafens passen.

Zur Erhöhung der Attraktivität und für eine optimierte Standortvermarktung soll die bestehende Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung, der HPA, Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft, Hamburg Hafen Marketing und den Hafenunternehmen intensiviert werden.

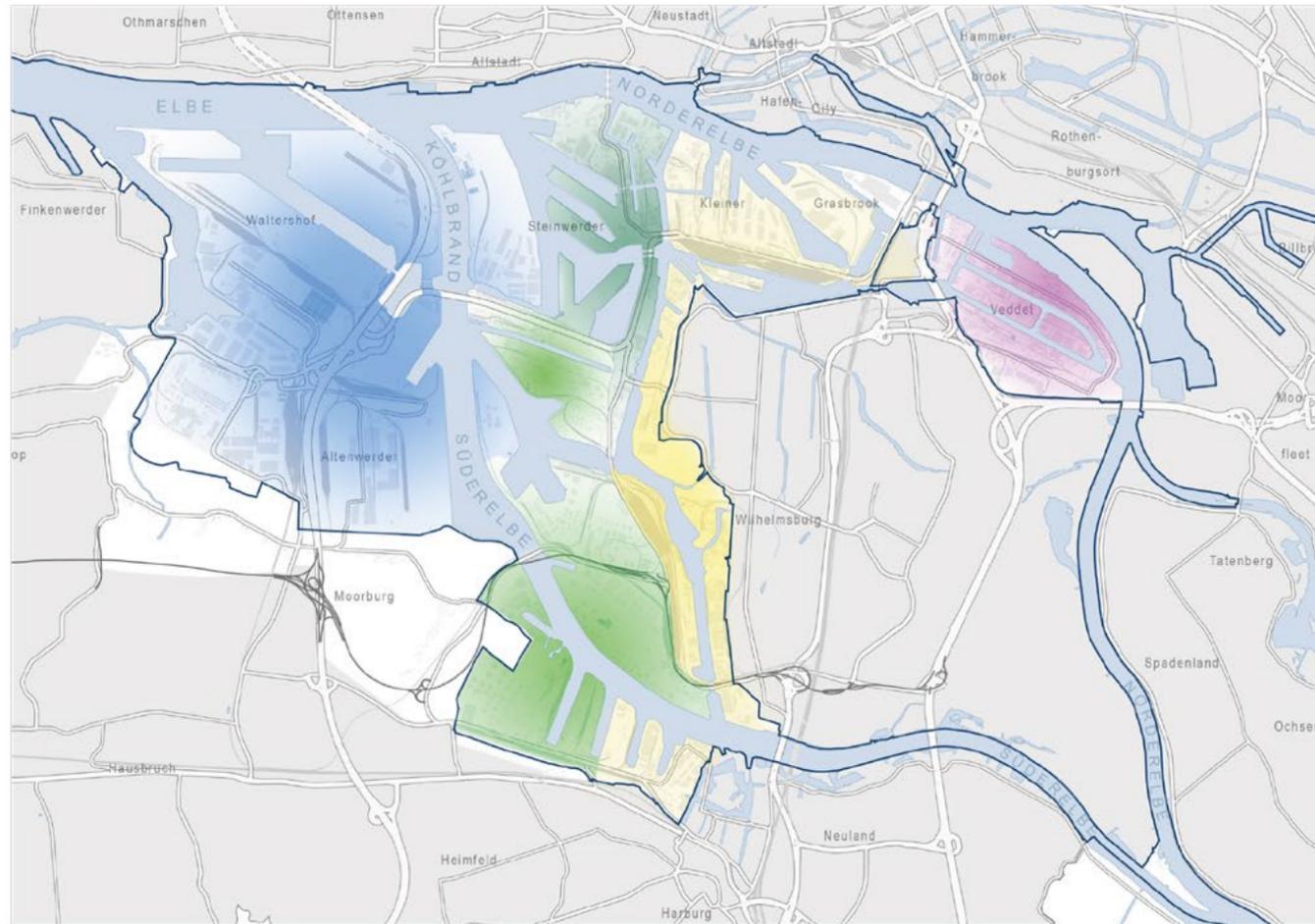


Moderne mehrgeschossige Logistikhalle im Hamburger Hafen (hier Beispiel: AIRBUS SkyHUB).

## Branchen und Gewerbe geografisch bündeln

### Zusammenlegung und Neuzuschnitt von Flächen

Zur Erzeugung von Synergien und Vernetzung werden Unternehmen mit ähnlichen Infrastrukturanforderungen bzw. aus gleichen Branchen (z. B. Wasserstoff, E-Commerce, Digitale Logistik, Kreislaufwirtschaft, Schiffbau, Ausrüstung, Antriebstechnologien, stadt- und hafennahe Dienstleistungen) geografisch zu regionalen Schwerpunkten geclustert. Dies erfolgt durch eine langfristig ausgelegte Transformation von freien bzw. frei werdenden Flächen auf Basis der vorhandenen regionalgebietsprägenden Nutzungsschwerpunkte.



Karte der zukünftigen Schwerpunktnutzungen im Hamburger Hafen.

**Hafenflächen 2040**

- Deep Sea Hub  
*Erreichbarkeit für Großschiffe, leistungsfähige trimodale und schwerlastfähige Infrastruktur mit Fokus auf Containerumschlag und Grundstoffindustrie.*
- Multipurpose Hub  
*Hochwertige trimodale Grundstücke mit einem Schwerpunkt auf nicht-containerisiertem Umschlag und zukünftigem direkten Bundesautobahnanschluss.*
- Maritime Tech and Innovation Hub  
*Hohe Wertschöpfung, durchlässige citynahe Hafenzone.*
- Port and City Services Hub  
*Citynahe Grundstücke für Logistik sowie hafennahe technische Dienstleistungsbetriebe und hafenaaffines Handwerk.*
- Sustainable Energy Hub  
*Großflächige Industrie- und Umschlagsunternehmen mit ausreichend Abstand zur Wohnbebauung und hoher Integration in die Netzinfrastruktur (Strom, Pipelines).*

■  
 siehe Handlungsfeld:  
 Stadt und Hafen

Eine Clusterung verwandter Branchen hat für die Unternehmen Vorteile und erlaubt es gleichzeitig, die intermodale Anbindung wichtiger Flächen optimal zu nutzen. Dabei spielt die Berücksichtigung der Umgebung außerhalb des Hafens ebenso eine Rolle, beispielsweise bei der Ansiedlung von Störfallbetrieben. Im Hafengebiet befindet sich eine Vielzahl von Industriebetrieben mit entsprechenden Emissionen und insbesondere auch solchen, die mit gefährlichen Stoffen in erheblichen Mengen umgehen und somit Betriebsbereiche nach § 3 Abs. 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz darstellen. Bei Neuansiedlungen und Nutzungsänderungen werden die angemessenen Sicherheitsabstände dieser Störfallbetriebsbereiche berücksichtigt. Im Rahmen der angestrebten stärkeren Clusterung sollen solche Störfallbetriebe vorrangig im Hafenninneren angesiedelt werden, wo ausreichende Sicherheitsabstände und andere Risikovorkehrungen gewährleistet werden können.

Zudem wird durch die geografische Bündelung eine Steigerung der Flächeneffizienz angestrebt. Dort, wo heute die Mineralölindustrie stark vertreten ist, bieten sich z. B. künftig gute Bedingungen für Nutzungen aus der Wasserstoffwirtschaft. Das gilt u. a. für den Bereich der Hohen Schaar. An anderen Orten ist es die Nähe zu Forschungseinrichtungen außerhalb des Hafens, die eine regionale Schwerpunktbildung nahelegt, wie beim zukünftigen Innovationspark Radeland.

Auf dem Grasbrook soll mit dem Hafentorquartier ein zukunftsfähiger Standort für innovative und wertschöpfungsintensive Unternehmen mit Hafenbezug entstehen (z. B. Forschung, Entwicklung, Mobilität und urbane Logistik). Damit wird dieses Innovationsquartier dazu beitragen, das Nutzungsspektrum des Hafens auch in Richtung Forschung und Entwicklung, Digitalisierung, Ökologie und Nachhaltigkeit zu erweitern ( ■ ).

## Hafen als Sustainable Energy Hub positionieren – Hafenerweiterungsgebiet einbeziehen

Umschlag, Herstellung, Distribution und Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe und Energieträger stellen als Wachstumsmarkt eine große wirtschaftliche Chance für den Hafen dar. Darüber hinaus ist der Import von Energieträgern für die Versorgungssicherheit in Deutschland elementar. Zudem ist der Hafen schon heute selbst Energieproduzent und kann dies in Zukunft noch erheblich ausbauen. Vor allem durch den Ausbau von Wind- und Solarenergie innerhalb der Hafengrenzen kann ein Teil des Bedarfs der ansässigen Unternehmen gedeckt werden. Der Hafen leistet einen wichtigen Beitrag dazu, im gesamtstädtischen Interesse Standorte für erneuerbare Energien zu identifizieren und zu sichern. Die Hafenumieter sollen für die aktive und konstruktive Beteiligung an der Standortsuche gewonnen werden. Zugleich wird die Unabhängigkeit der Energieversorgung gestärkt. Der Hamburger Hafen wird die Chancen der Energiewende nutzen und sich zukünftig als „Sustainable Energy Hub“ positionieren.

Die Ansiedlung von Unternehmen, die im Bereich „sustainable energy“ tätig sind, soll priorisiert werden. Die durch die HPA erworbenen Flächen eines ehemaligen Tanklagers auf der Hohen Schaar werden als eine wichtige Keimzelle für die Realisierung eines „Sustainable Energy Hubs“ entwickelt. Hierzu zählen neben Lagerung, Verarbeitung und Raffinierung auch relevante Zulieferbetriebe, Dienstleister und Fertigungsunternehmen von Anlagen und technischer Ausrüstung nachhaltiger Energieträger. Ferner wird die Nutzung von Flächenpotenzialen im Bereich des Kraftwerks Moorburg und des Hafenerweiterungsgebietes in die Betrachtung einbezogen. Gemeinsam mit den relevanten Akteuren – wie Unternehmen, Netzbetreibern, Energieerzeugenden und Verwaltung – wird an der Umsetzung und dem Aufbau eines nachhaltigen Energieverbundsystems im Hafen gearbeitet. Dazu zählt beispielsweise der Ausbau eines Netzes für Wasserstoff. Zur Realisierung dieser Maßnahmen werden Genehmigungsbehörden die Unternehmen in den Verfahren kooperativ und schnell unterstützen.

Sofern rechtlich möglich, sollen in diesem Maßnahmenpaket hafengewirtschaftlich nicht nutzbare Flächen sowie Grünbereiche im Hafennutzungs- und -erweiterungsgebiet für einen möglichst naturverträglichen Ausbau von erneuerbaren Energien verwendet werden. Hierzu zählen auch vermehrte Sekundärnutzungen auf Gebäuden. Kurzfristige Ziele sind der Ausbau von Windkraft- und PV-Anlagen unter Berücksichtigung betrieblicher Anforderungen. Der hierdurch erzeugte grüne Strom soll für die Bedarfsdeckung der Hafengewirtschaft und zur Erreichung der Klimaneutralität des Hafens dienen ( ). Künftig soll der Ausbau erneuerbarer Energien und Speichertechniken bei jeder größeren Flächenentwicklung direkt mitgeplant werden.



siehe Handlungsfeld:  
Klimaschutz,  
Kreislaufwirtschaft  
und Ökologie

Ein ehemaliges Tanklager und das Kraftwerk Moorburg sind Kern der Entwicklung zum Sustainable Energy Hub.



## Nationales Pilotprojekt „Border One Stop Shop“ (BOSS) – verbesserte Wareneinfuhrkontrolle durch räumliche Zusammenlegung



siehe Handlungsfeld:  
Digitalisierung

Im Rahmen einer europäischen Strategie sollen die EU-Mitgliedsstaaten an allen europäischen Eingangsstellen die verschiedenen Kontrollen nach Möglichkeit zur selben Zeit und am selben Ort vornehmen. In Deutschland wird Hamburg vorangehen und im nationalen Pilotprojekt BOSS die Zollkontrollen, die Konformitätskontrollen, die Pflanzengesundheitskontrollen, die Ökokontrollen sowie die veterinär- und lebensmittelrechtlichen Kontrollen am Standort Waltershof/Finkenwerder Straße zusammenführen. Das neue Behördenkontrollzentrum in Waltershof ermöglicht eine schnellere und effizientere Containerabfertigung. Zudem wird mit einem digitalen Slotsystem eine termingetreue, zügige Abfertigung der Waren gefördert. Auf diese Weise wird ein Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens geleistet. Das Projekt befindet sich in Umsetzung. Ergänzend helfen gemeinsame digital gestützte Prozesse, die behördlichen Abläufe untereinander zu beschleunigen und in die übergreifende digitale Hafeninfrastruktur zu integrieren (  ).

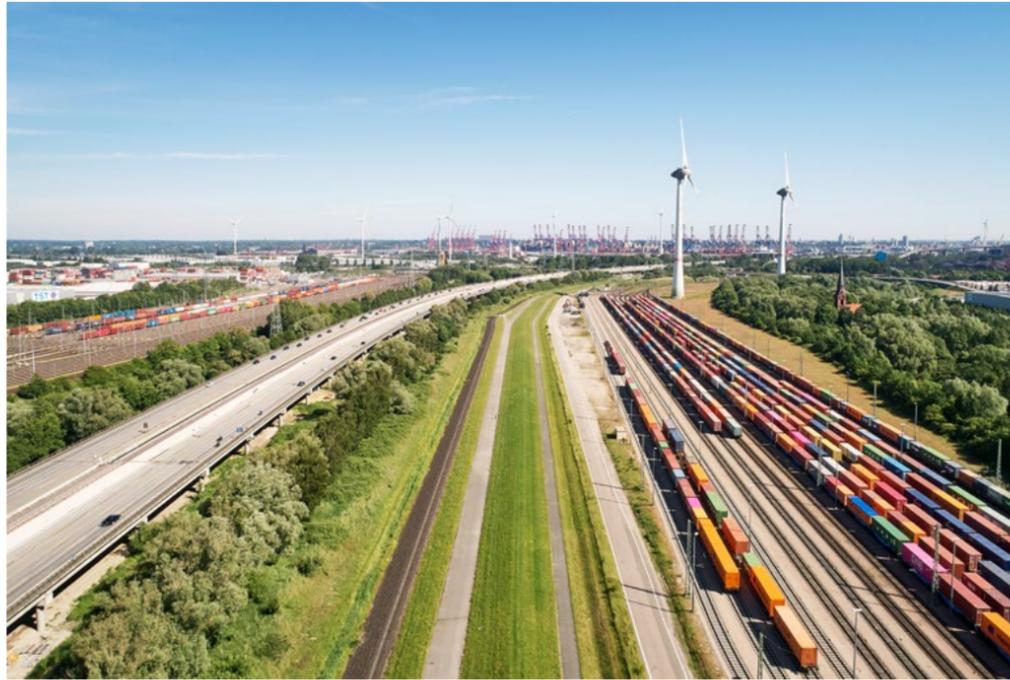
In Waltershof entsteht das neue Behördenkontrollzentrum BOSS (grafische Darstellung).



## Flächen sichern und entwickeln, attraktive Ansiedlungsoptionen bereithalten

### Neuansiedlungen erleichtern

Für die aktive Anwerbung attraktiver Neuansiedlungen – insbesondere Schlüsselbranchen – müssen Flächen nicht nur in ausreichender Größe und Qualität, sondern auch rechtzeitig verfügbar sein. Ein großes Hindernis sind die genehmigungsrechtlichen Verfahren, deren Dauer häufig zeitlich schwer prognostizierbar ist. Je kürzer und verlässlicher jedoch der Zeitraum ist, der zwischen Flächenzuschlag und tatsächlicher Innutzungnahme liegt, desto größer ist die Planungssicherheit und damit die betriebswirtschaftliche Kalkulierbarkeit einer Investition. Flächen, die eine weitreichende Genehmigungsreife besitzen oder diese zumindest annähernd erreicht haben, sind somit für ansiedlungswillige Unternehmen deutlich attraktiver und somit besser vermarktbar. Um diese „Time-to-Market-Spanne“ zu verkürzen, ist daher geplant, Flächen möglichst früh angebotsfähig herzurichten, Planungsprozesse zu straffen und Genehmigungen frühzeitig einzuholen.



Blick über Gleisanlagen Bahnhof Alte Süderelbe, Bundesautobahn A 7 und Gleisanlagen Altenwerder Ost in Richtung Norden.

## Ausbau der multimodalen Verkehrsanbindung der Hafengebiete



siehe Handlungsfeld: Klimaschutz, Kreislaufwirtschaft und Ökologie

Im Zuge der Dekarbonisierung der Hafenverkehre (🚂🚢) sollen Hafengebiete, die für eine multimodale Verkehrsanbindung geeignet sind, gezielt weiterentwickelt und erschlossen werden. Durch verstärkte Nutzung von Bahn und Binnenschiff werden diese Flächen dabei logistisch und in Klimaschutzsicht aufgewertet. Hierfür sollen folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Stärkung und Ausbau von Bahnumschlagmöglichkeiten im Hafen,
- Prüfung geeigneter Flächen zum Um- und Ausbau von nachhaltigen Verkehrskonzepten mit Fokus auf der Bahn- oder Binnenschiffsnutzung,
- Prüfung bestehender Flächen auf eine Intensivierung der bi- oder trimodalen Nutzung (Optimierung bestehender Gleisanschlüsse oder Reaktivierung von Gleisanschlüssen),
- Prüfung bei auslaufenden Mietverträgen, ob die Eignung der Fläche für eine Bahn- oder Binnenschiffnutzung durch Neuzuschnitt oder Bündelung mit benachbarten Flächen optimiert werden kann,
- Prüfung einer Aktivierung von wenig genutzten Kanälen zur verbesserten Anbindung auf dem Wasserweg und zur Schaffung von Tidevolumen.

## Transformation „Mittlerer Hafen“

Der Mittlere Hafen in Steinwerder ist geprägt von historischen Strukturen wie z. B. schmalen Hafenbecken, engen Zufahrtswegen und eingeschränkt leistungsfähigen Kaimauern. Diese kleinteiligen Strukturen werden den Anforderungen an eine zeitgemäße Hafen- und Industrienutzung nicht mehr gerecht bzw. sind altersbedingt in ihrer Nutzung teilweise eingeschränkt. Die Folge ist eine unterdurchschnittliche Ausschöpfung der dort vorhandenen Umschlags- und Wertschöpfungspotenziale. Daher ist der Mittlere Hafen eine der wichtigsten Hafengebiete und wird in den nächsten Jahren einer grundlegenden Transformation unterzogen. Dabei ist die Entwicklung des Containerterminals Tollerort (CTT) im Westen des Gebietes angemessen zu berücksichtigen. Dieser birgt Erweiterungspotenzial, dessen Nutzung mit einer Vielzahl von Investitionen in Infrastruktur, nautischen Anpassungen und der Änderung von Flächenzuschnitten einhergehen würde. ▶

Die Visualisierung zeigt eine mögliche Flächengestaltung und Nutzung des Areals Steinwerder Süd.



### Die Transformation des Mittleren Hafens besteht vor allem aus drei Teilprojekten bzw. Arealen:

#### Umsetzung „Steinwerder Süd“

Das Areal Steinwerder Süd ist die wichtigste strategische Flächenreserve im Mittleren Hafen. Um neue, bedarfsgerechte und effizient nutzbare Hafenumflächen zu schaffen, wird die Entwicklung und Umstrukturierung des Areals mit hoher Priorität vorangetrieben. Hierzu wird eine nutzungsoffene Genehmigung für das Projekt beantragt und anschließend baulich umgesetzt. Auf die Vorbereitungsmaßnahme durch die HPA erfolgt der Endausbau durch einen oder mehrere im Vergabeverfahren zu ermittelnde(n) Investor(en).

Die Planung sieht vor, die vorhandenen Kaizungen umzugestalten und den dazwischenliegenden Bereich des Oderhafens zu erfüllen. Hierdurch wird eine große, zusammenhängende und logistisch effizient nutzbare Fläche geschaffen. Die neu entstehende Hafenumfläche wird so konzipiert, dass sie dem Bedarf aktueller Marktnachfragen entspricht und für innovative und wertschöpfungsintensive Hafenumnutzungen geeignet ist.

Hinsichtlich der Endnutzung der Flächen soll keine Vorfestlegung erfolgen. Neben industrieller Fertigung oder Veredelung mit seeseitigem Umschlag ist beispielsweise die Errichtung eines Wertstoffhubs (Kreislaufwirtschaft) oder eines Innovationszentrums möglich. Ebenfalls denkbar ist das Entstehen eines Logistikparks oder eines Multi-Operator-Terminals mit einem Mix verschiedener Nutzungen. Gleichfalls soll geprüft werden, ob das Areal auch als Importterminal für nachhaltige Energieträger wie z. B. Wasserstoff oder Wasserstoffderivate genutzt werden kann.

Der Genehmigungsprozess, die Umsetzung der Gesamtmaßnahme sowie die Ansiedlung sollen gegen Ende dieser Dekade erfolgen.

#### Entwicklung „Maritime Production Hub“

Nach dem Projekt Steinwerder Süd soll für den gesamten nördlichen Bereich des Mittleren Hafens – das Areal des Kuhwerder Terminals – ein Zielszenario unter dem Titel „Maritime Production Hub“ entwickelt werden. Das Kuhwerder Terminal ist bereits seit einiger Zeit durch die Ansiedlung eines namhaften Baumaschinenherstellers Standort industrieller Wertschöpfung und damit Kern der geplanten Entwicklung. Zudem laufen derzeit Verhandlungen über die Vermietung einer Fläche an die Tschechische Republik. Die weitere Ausgestaltung und Umsetzung wird nicht kurzfristig mit einer Maßnahme erfolgen, sondern das Ergebnis mittel- bis langfristiger Entwicklungsschritte bei Ansiedlungs-, Sanierungs- und Investitionsentscheidungen sein.

Als Zwischennutzung werden Flächen in diesem Gebiet in den nächsten Jahren zunächst für Baustellen-Logistik und Bodenumschlag verwendet. Böden, die bei (Groß-)Baustellen anfallen, werden zwischengelagert und später an anderer Stelle wieder eingebaut. Durch diese Zwischenlagerung können Kosten und Ressourcen eingespart werden, da die Entsorgung alter Böden und

der Ankauf neuer Böden stark reduziert werden bzw. entfallen. Diese – auch unter Nachhaltigkeitsaspekten sinnvolle – Zwischennutzung dient allen Hamburgerinnen und Hamburgern. Denn durch die wichtige logistische Funktion des Kuhwerder Terminals werden derzeit die Baumaßnahmen der neuen U-Bahnlinie U5 unterstützt. Anschließend soll das Gebiet zum „Maritime Production Hub“ weiterentwickelt werden: als Standort für Produktionswerke mit hoher Wertschöpfung und der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze sowie direktem Bezug zum Hafen und zur Seeschifffahrt. Dies kann z. B. bei der Produktion von großen und schweren Komponenten ein entscheidender Standortfaktor sein. Möglicherweise ist ebenso eine strukturelle Arrondierung des Areals zur Steigerung der Flächeneffizienz sinnvoll. Die Ansiedlung direkt am seeschifftiefen Wasser bietet die Möglichkeit, die Straße von Schwerlasttransporten zu entlasten und das Potenzial der Wasserstraße als umweltfreundlicher Transportweg voll auszunutzen. Ziel ist es, in einem ersten Schritt ein Entwicklungskonzept vorzubereiten und die Umsetzung im Anschluss an das Projekt Steinwerder Süd vorzubereiten.

#### Ausbauoptionen Kreuzfahrtterminal Steinwerder

Die Kreuzfahrt ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Freie und Hansestadt Hamburg und konnte, nicht zuletzt durch attraktive und leistungsfähige Terminalstandorte wie Steinwerder, sehr erfolgreich etabliert werden. Daher betrifft ein weiterer konkreter Projektansatz die Weiterentwicklung der Kreuzfahrtinfrastruktur:

Der Trend zu großen Schiffen mit einer Länge von über 300 Metern und mit Kapazitäten für über 3.500 Passagiere hält nach wie vor an. In Hamburg besteht dadurch die konkrete Nachfrage nach einer parallelen Abfertigung dieser Schiffe. Im Kontext des bestehenden Cruise Terminals Steinwerder werden daher im Rahmen einer Machbarkeitsstudie Ausbaumöglichkeiten untersucht (  ).

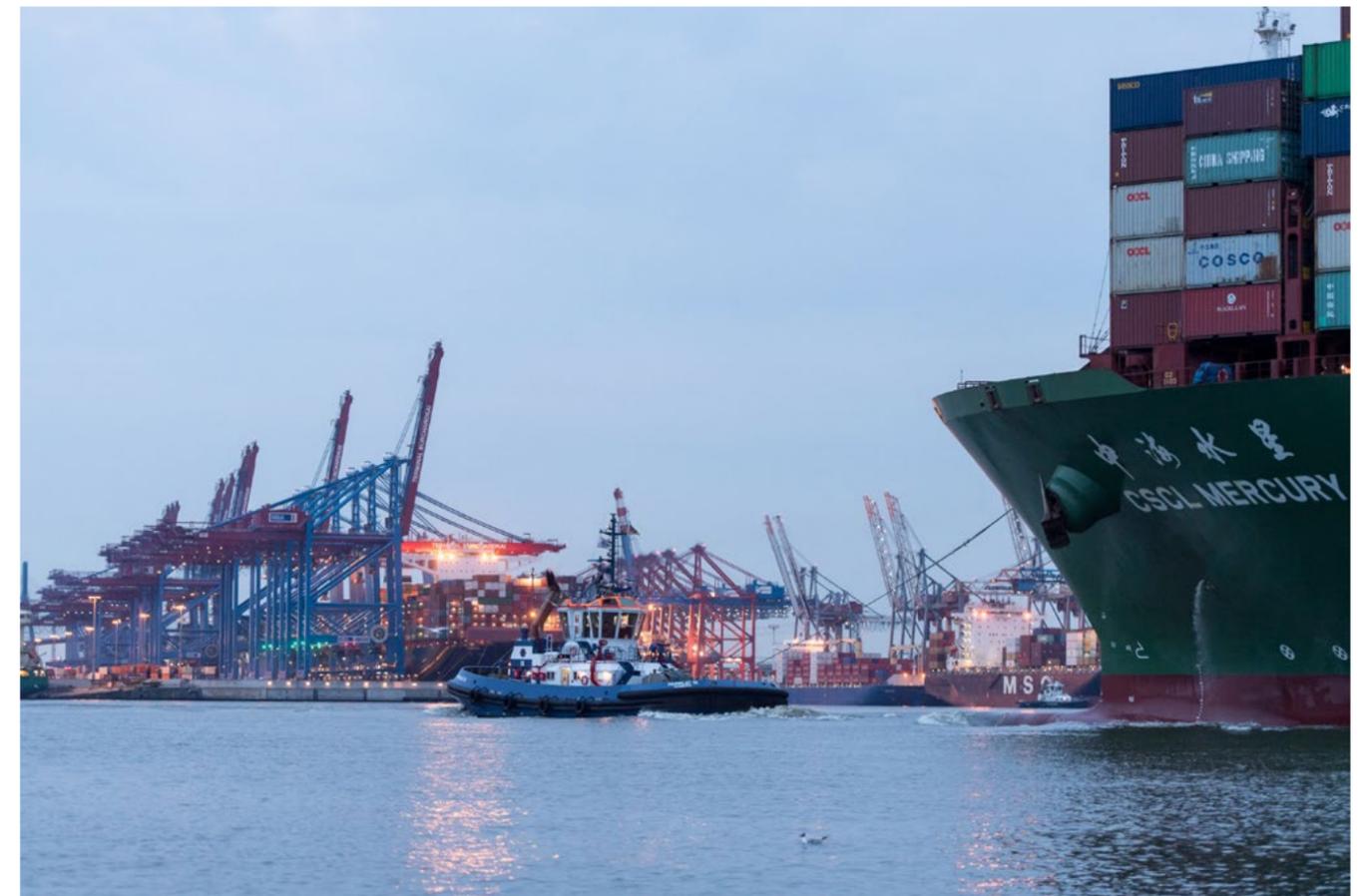


siehe Handlungsfeld:  
Infrastrukturhaltung  
und -ausbau

## Transformation „Waltershofer Hafen“

Für den Hamburger Hafen ist die langfristige Erreichbarkeit für moderne Containerschiffe von herausragender Bedeutung. Ein weiteres Schiffsgrößenwachstum im Containersegment ist zudem nicht auszuschließen. Nach dem Abschluss der Fahrrinnenanpassung, der Ertüchtigung zentraler Kai-mauerabschnitte an Burchardkai und Predöhlkai, der erfolgreichen Umsetzung der Verkehrsanbindung des Burchardkais, der Initialisierung des BOSS-Konzepts und der Vergabe zum Bau von Landstromanlagen ist die weitere Transformation des Waltershofer Hafens der nächste große Entwicklungsschritt. Dabei bietet eine Umsetzung des Projektes Westerweiterung das Potenzial, das bestehende Terminalgelände am Predöhlkai zu erweitern und um zwei leistungsfähige Liegeplätze zur Abfertigung moderner Großcontainerschiffe zu ergänzen. Ein wesentlicher Eckpfeiler der Maßnahme ist die bedarfsgerechte Anpassung des Drehkreises auf einen Durchmesser von 600 Metern. Diese Drehkreiserweiterung ist nicht nur Voraussetzung für die zukunftsfähige Erreichbarkeit bei weiterem Schiffsgrößenwachstum. Vielmehr bringt sie auch eine deutliche Erleichterung und Erhöhung des Sicherheitsstandards des nautisch sehr anspruchsvollen Drehmanövers mit den aktuell weltweit größten Containerschiffen mit sich.

Containerschiff an der Einfahrt zu den Containerterminals im Waltershofer Hafen.



## Neues Flächenpotenzial durch Kooperationen erschließen

Eine Maßnahme für ein zusätzliches Flächenangebot ist die konkrete Prüfung, ob Flächen in der Metropolregion im Rahmen von Kooperationen gemeinschaftlich entwickelt werden können. Besonders im Fokus stehen dabei Standorte in Nähe zur Landesgrenze bzw. an kritischen Verkehrsknoten im Zulauf des Hafens. Im Ergebnis sollen hafennahe Nutzungen von Industrie und Logistik mit einem Mehrwert für Hamburg, den Hafen und für das Umland entwickelt werden.

Hierbei soll die multimodale Verkehrsanbindung ausdrücklich mitberücksichtigt werden, um nachhaltige Verkehrskonzepte zu fördern. Ziele sind die Identifikation geeigneter Flächen und die Entwicklung eines Dryport- oder Multimodalen-Logistikparks-Konzeptes. In Ergänzung der Logistikaktivitäten im Hafenkern, zur Entlastung der Straßeninfrastruktur und zur Erschließung von Flächenpotenzialen kann es sinnvoll sein, im Umfeld des Hafengebiets per Schiene angebundene Transferterminals (Dryports) zu erschließen. Lkw-Verkehre würden dann außerhalb des verdichteten Hafenraums beginnen oder enden. Insbesondere Transporte in einem Radius von bis zu 150 Kilometern, die heute einen geringen Bahnanteil aufweisen, könnten durch effiziente Shuttlezugverkehre in Seeterminals geführt werden. Dadurch könnte auch in diesem Segment der Anteil des Verkehrsträgers Schiene gesteigert werden.

## Konzeptionelle Entwicklung des Hafenerweiterungsgebietes

Die Erhöhung des Flächenangebotes – insbesondere die Verfügbarkeit großer zusammenhängender Ansiedlungsflächen mit Anschluss an die Wasserwege – ist ein entscheidender Faktor für die weitere Entwicklung des Hafens. Schon im Hafenerweiterungsgesetz von 1961 wurden Teile Moorburgs als Hafenerweiterungsgebiet benannt. Seit 1982 ist Moorburg (Zone 1) als Hafenerweiterungsgebiet weitgehend für bauliche Veränderungen und für neue Nutzungen gesperrt.

Das Hafenerweiterungsgebiet Moorburg zeichnet sich durch eine einzigartige Lage mit direktem Anschluss an die Straßen-, Wasser- und Schienenwege sowie durch unmittelbare Nähe zu großen Umschlagterminals und Industrieunternehmen aus. Es ist damit für die Hafenerweiterung von grundlegender Bedeutung und kann ihr neue Impulse geben durch die Ansiedlung von innovativen Unternehmen mit zukunftsorientierten Arbeitsplätzen.

Für dieses Gebiet sollen im Rahmen einer Studie verschiedene hafenbezogene Nutzungskonzepte einschließlich Energieerzeugung, Umschlag, Lagerung, Weiterverarbeitung und Distribution von nachhaltigen Energieträgern erstellt, gegenübergestellt und im Hinblick auf ihre Effekte bzw. Potenziale im Sinne der Ziele des Hafenerweiterungsplans bewertet werden. Dabei werden auch die Aspekte der Biodiversität, des Biotopverbunds, des Freiraumverbunds und der lokalklimatischen Funktion sowie die Bedeutung der aktuellen Wohnnutzung in Moorburg geprüft und berücksichtigt. In die Studie sollen auch die hafenkonformen Aspekte des Konzepts der Handelskammer Hamburg zur Entwicklung des Hafenerweiterungsgebietes Moorburg einbezogen werden.

# E Transformation der Arbeit

## Handlungsziele

---

▶ ZIEL E - 1

Fachkräftebedarfe und  
Entwicklungspotenziale  
identifizieren

---

▶ ZIEL E - 3

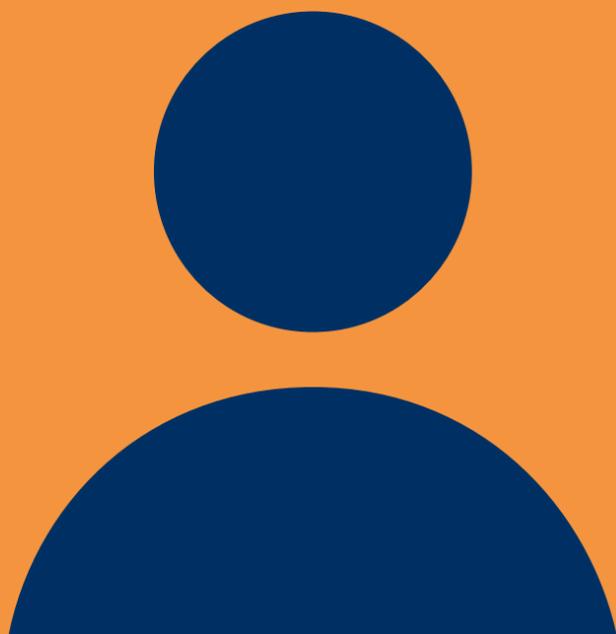
Attraktivität des Hafens  
als Arbeitsort steigern und  
neue Talente gewinnen

---

▶ ZIEL E - 2

Akteure vernetzen;  
Perspektiven für  
Beschäftigte und Nach-  
wuchskräfte schaffen

---



Der Hamburger Hafen gestaltet erfolgreich den Wandel der Arbeitswelt.

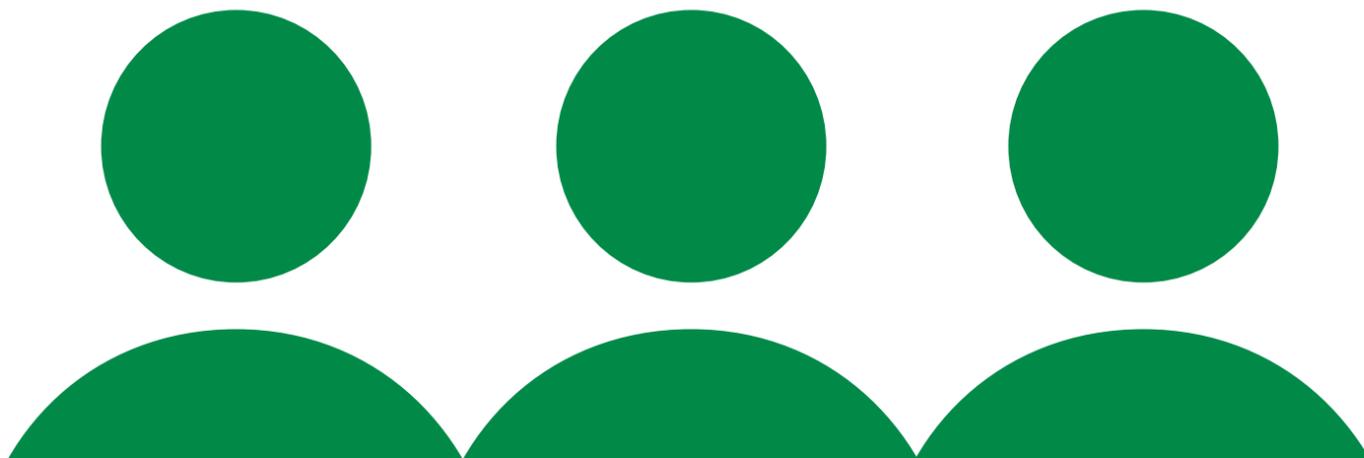
Sichere Arbeitsplätze, gute Arbeit und zukunftsorientierte Qualifizierung binden Beschäftigte und begeistern neue Talente für den Hafen.

Engagierte und bedarfsgerecht qualifizierte Beschäftigte sind ein Schlüsselfaktor für die Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens.



Der Hafen wird künftig weiterhin von herausragender Bedeutung für die Beschäftigung in Hamburg und seiner Metropolregion sein. Ziel des Senats ist es, den Hafen als Beschäftigungsmotor langfristig zu sichern und sich bei den Betrieben für gute Arbeit einzusetzen. Gut qualifizierte Beschäftigte sind ein wichtiger Standort-

faktor. Daher gilt es, Fachkräfte für hafenbezogene Jobs zu begeistern und die technologisch und betriebswirtschaftlich bedingte Transformation der Arbeit in den Hafenunternehmen im Interesse der Beschäftigten und des Wirtschaftsstandorts zu unterstützen.



## Fachkräftebedarfe und Entwicklungspotenziale identifizieren

Um die künftigen Qualifikationsanforderungen an hafenbezogene Beschäftigung einzuschätzen und entsprechende Maßnahmen zu initiieren, bedarf es der praxisnahen Analyse der kurz-, mittel- und langfristigen Qualifikationsbedarfe im Hafen. Dabei richtet sich der Blick vor allem auf die durch Zukunftsbranchen und -technologien getriebene Transformation der Arbeitswelt.

Einen bedeutenden Startimpuls gibt das Projekt „PortSkill 4.0“ der ma-co maritimes kompetenzcentrum GmbH. Das Projekt wird sowohl von Arbeitgeber- als auch Arbeitnehmerseite getragen und aus dem Programm für Innovative Hafentechnologien II (IHATEC II) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert. Im Rahmen von „PortSkill 4.0“ werden Auswirkungen der digitalen Transformation auf hafenrelevante Berufsbilder (vor allem gewerbliche und techniknahe Berufe der Terminallogistik) analysiert und zukünftig benötigte Fähigkeiten in einem digitalen Test- und Trainingscenter pilothaft erprobt. Zudem entstehen Konzepte zur Eignungs- und Potenzialfeststellung sowie Weiterbildung der Beschäftigten und zur Qualifizierung des Nachwuchses. Die zuständigen Hamburger Behörden unterstützen die Projektpartner sowie weitere Akteure dabei, Projekterkenntnisse auf die Untersuchung weiterer hafenrelevanter Berufsbilder und Zukunftstechnologien zu übertragen und entsprechende betriebs- und branchenübergreifende Initiativen zu ergreifen.

Weiterhin zeigen der Fachkräftemonitor der Handelskammer Hamburg sowie der von der Behörde für Arbeit, Gesundheit, Soziales, Familie und Integration und Bundesagentur für Arbeit zweijährlich veröffentlichte Analysebericht über die Fachkräftesituation in Hamburg Erkenntnisse und Handlungsbedarfe auch für den Hafen auf. Zudem laufen punktuelle Untersuchungen und Umfragen zur Personalbedarfsplanung in weiteren hafenrelevanten Themen, wie z. B. die Befragung zur Qualifizierung im Bereich Wasserstoff vom Hamburg Centre of Aviation Training-Lab e. V. (HCAAT+). Ergänzende Analysebedarfe sollen von den Hafenakteuren im Rahmen eines Dialogprozesses gemeinsam geprüft und umgesetzt werden.

## Akteure vernetzen; Perspektiven für Beschäftigte und Nachwuchskräfte schaffen

Der Senat kooperiert im Aktionsbündnis Bildung und Beschäftigung Hamburg – Hamburger Fachkräftenetzwerk eng mit Partnern wie der Agentur für Arbeit Hamburg, dem Jobcenter team.arbeit.hamburg, der Handelskammer Hamburg, der Handwerkskammer Hamburg, dem Deutschen Gewerkschaftsbund Bezirk Nord und dem Unternehmensverband Nord. Weiterhin werden über den Europäischen Sozialfonds (ESF) in Hamburg Projekte zur Stärkung der Beschäftigung, sozialen Eingliederung und Bildung gefördert. Die Hamburger Weiterbildungsstrategie stärkt zudem die berufliche Qualifizierung.

Künftig wird im Rahmen dieser Arbeitsstrukturen der Blick für die hafenspezifischen Personalbedarfe gestärkt, um gemeinsam erfolgreiche Ansätze zur Gestaltung der Transformation der Arbeit im Hafen zu entwickeln und umzusetzen. Als Kern des Dialogprozesses wird die Gründung einer hafenbezogenen Arbeitsgruppe im bestehenden Fachkräftenetzwerk angestrebt. Daran anknüpfend sollen anlass- und themenbezogen auch Unternehmen, Verbände, Beschäftigtenvertretungen und Bildungsträger eingebunden werden.



Ziel ist es, die Akteure nachhaltig zu vernetzen, bestehende arbeitsmarktbezogene Angebote transparent zu machen und auf Basis der Bestands- und Bedarfsanalyse ein Gesamtbild hafenbezogener Beschäftigung zu konsolidieren. Gemeinsam sollen daraus Handlungsbedarfe für die Beschäftigtenentwicklung im Hafen aufgezeigt und Fördermöglichkeiten geprüft werden.

**Vor allem geht es darum, Maßnahmen und Aktivitäten entlang folgender strategischer Schwerpunkte gemeinschaftlich zu identifizieren und zu initiieren:**

- **Entwicklungs- und Qualifizierungsperspektiven für Hafenbeschäftigte aufzeigen**  
– beispielsweise durch die gemeinsame Entwicklung von Weiterbildungsprogrammen, Arbeitszeitregelungen oder eine Transformationsplattform zur Qualifizierung und Vermittlung von Beschäftigten zwischen Sozialpartnern und der Bundesagentur für Arbeit.
- **Transparenz und Akzeptanz für den Transformationsprozess erzeugen**  
– beispielsweise durch Einbeziehung und Mitgestaltung der Beschäftigten, betriebliche Transformationslotsen, einen Showroom oder begleitende Öffentlichkeitsarbeit.
- **Maritimen Bildungsstandort stärken**  
– beispielsweise durch bedarfsgerechte Weiterentwicklung, Digitalisierung und Vermarktung bestehender Bildungsangebote und die mögliche Vernetzung dieser zu einem Bildungshub Hafen (wie z. B. HCAT+).
- **Nachwuchs sichern und an den Hafen binden**  
– beispielsweise durch Stärkung der dualen Ausbildung, Kooperationen im akademischen Bereich sowie im dualen System, perspektivische Personalsicherung in kritischen Funktionsbereichen (z. B. Zoll) sowie Anpassung von Ausbildungsinhalten und -anforderungen (z. B. Einführung berufsintegrierter Master-Studiengang im Lotswesen).
- **Kooperationen zwischen Wirtschaft (betriebs- und branchenübergreifend), Forschung und Lehre fördern**  
– beispielsweise durch gemeinsame Formate zur Identifizierung von Fachkräfte- und Bildungsbedarfen, Stiftungsprofessuren oder durch Stärkung des homePORTs als zentrale Kollaborationsplattform zwischen Wirtschaft, Wissenschaft, Start-ups und Innovatorinnen und Innovatoren (  ).

 siehe Handlungsfeld:  
Digitalisierung

# Attraktivität des Hafens als Arbeitsort steigern und neue Talente gewinnen

Die Arbeitgeber im Hafen stehen mit anderen Branchen und Regionen im Wettbewerb um gut qualifizierte und motivierte Fachkräfte und Auszubildende. Um für den Hafen zu begeistern, muss das Image als attraktiver Arbeitsort mit Standortqualität sowie innovativen, versorgungsrelevanten und vielseitigen Arbeitsplätzen weiter gestärkt und vermarktet werden.

## • Konzeptionierung einer Fachkräftekampagne Hafen:

Im Zuge des Transformationsprozesses müssen neue Fachkräftezielgruppen für hafenrelevante Berufsbilder mit wachsender Bedeutung angesprochen werden, u. a. für die Bereiche Digitalisierung, erneuerbare Kraftstoffe oder Umwelttechnologien. Zur Unterstützung betrieblicher Anstrengungen sollen perspektivisch gemeinsam mit den Hafenunternehmen und -verbänden das Image des Hafens als Arbeits- und Ausbildungsort sowie Anforderungen der jungen Generation an Arbeitsplatz und -umgebung analysiert werden. Dies bildet die Grundlage für die Entwicklung einer Fachkräftekampagne für den Hafen. Deren Ziel ist es, die Sichtbarkeit einzelner Unternehmen zu erhöhen, für die Vielfalt der Berufsbilder im Hafen zu sensibilisieren und die Marke des Arbeitsortes Hamburger Hafen zu stärken. Bei der Konzeptionierung sind sowohl die Bedarfe der Unternehmen, die veränderten Ansprüche an Arbeitsplatzattraktivität und Auswahlverhalten als auch eine adressatengerechte Ansprache zu berücksichtigen. Dabei sollen die Erfahrungen der Projekte [www.machmeer.de](http://www.machmeer.de) und [www.future.hamburg](http://www.future.hamburg) genutzt werden.

 siehe Handlungsfeld: Stadt und Hafen

 siehe Handlungsfeld: Ansiedlungs- und Flächenstrategie

## • Stärkung der Erreichbarkeit und Arbeitsumgebung:

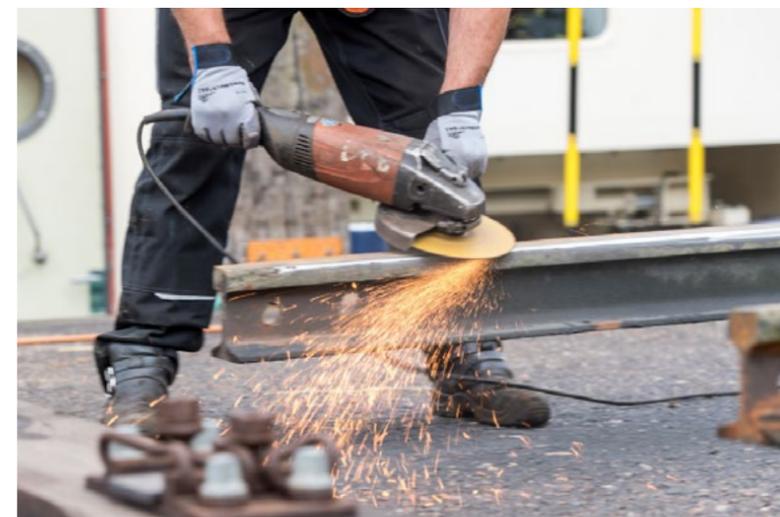
Zur Attraktivitätssteigerung des Arbeitsumfeldes muss der Hafen für die Beschäftigten besser mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß, Fahrrad) erreichbar werden (). Um die Nutzung dieser Verkehrsmittel durch die Beschäftigten zu fördern, unterstützt der Senat die Hafenunternehmen dabei, ihr betriebliches Mobilitätsmanagement entsprechend auszurichten.

## • Sicherung der Arbeitsplatzvielfalt:

Es werden Unternehmen mit zukunftsfähigen und attraktiven Arbeitsplätzen im Hamburger Hafen angesiedelt (). Dies sichert langfristig die Rolle des Hafens als Beschäftigungsgarant mit überregionaler Strahlkraft und attraktiven Arbeitsplätzen und garantiert vielfältige Beschäftigungsmöglichkeiten mit großer thematischer Bandbreite für alle Qualifikationsniveaus.

## • Sicherung von attraktiven Arbeitsbedingungen:

Neben den Standortbedingungen zählen vor allem gute Arbeitsbedingungen zu den entscheidenden Faktoren im Wettbewerb um Fachkräfte. Im Bündnis für Gute Arbeit setzen sich der Senat, die Sozialpartner, Kammern, Jobcenter, Arbeitsagentur und Zoll für bessere Arbeitsbedingungen in Hamburg ein.



Die Arbeitswelt im Hafen zeichnet sich durch vielfältige Berufsbilder und Tätigkeitsfelder aus.

# F E-Commerce als neues Geschäftsfeld

## Handlungsziele

---

▶ ZIEL F - 1

E-Commerce-  
Warenströme bündeln

---

▶ ZIEL F - 3

Hamburg als Vorreiter  
innovativer Liefer-  
Konzepte positionieren

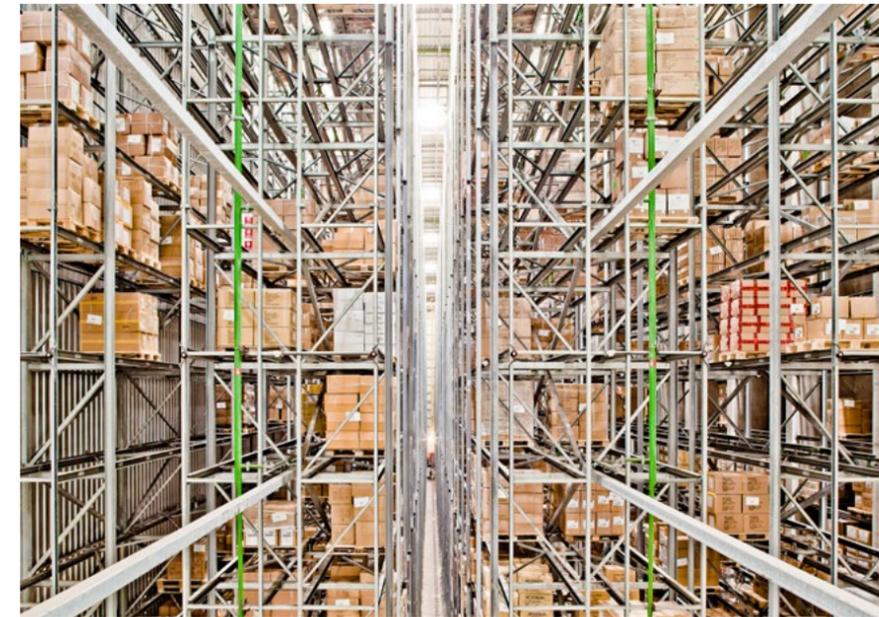
---

▶ ZIEL F - 2

Zukünftige E-Commerce-  
Technologien mitgestalten

---

Der Hamburger Hafen ist ein zentraler Standort für E-Commerce-Warenströme und entwickelt hierfür innovative Logistiklösungen.



Im E-Commerce bedarf es intelligenter und komplexer Lagersysteme.

Auch wenn künftig der stationäre Handel unverzichtbar für vielfältige und lebenswerte Innenstädte und städtische Quartiere bleibt, so wird der Onlinehandel absehbar weiterwachsen. Dieser durch das Internet getriebene Megatrend ist unumkehrbar. Der Hamburger Hafen hat beste Voraussetzungen, um an diesem Wachstum teilzuhaben, denn er kombiniert eine her-

vorragende Anbindung an die globalen Warenströme des E-Commerce-Sektors, eine stadtnahe Lage und die sehr gute Bahnanbindung. Dies bietet besondere Chancen, innovative und ökologisch effiziente Logistik-konzepte im E-Commerce sowohl mit Blick auf das Hinterland als auch die urbane Logistik zu etablieren.

## E-Commerce-Warenströme bündeln

Der Hafen bietet die Möglichkeit, E-Commerce-Prozessschritte geografisch und betriebswirtschaftlich zu verdichten. Dadurch können Transporte reduziert und die lokale Wertschöpfung gesteigert werden.

Die Nutzung dieser Synergien und die Partizipation am Wachstumsmarkt E-Commerce soll durch eine gezielte Untersuchung in den Blick genommen werden. Dabei werden vor allem Voraussetzungen und Wertschöpfungspotenziale für die Ansiedlung weiterer Unternehmen aus dem Bereich E-Commerce sowie mögliche Flächenoptionen für Logistik, Produktindividualisierung (late customization) sowie Lagerungs- und Retouren-Handling im Hafen geprüft.

## Zukünftige E-Commerce-Technologien mitgestalten

Um die Strukturen im Bereich E-Commerce zu fördern und zu stärken, werden Ansätze von Public Private Partnership geprüft. Ein möglicher Schwerpunkt könnte etwa die Initialisierung eines E-Commerce-Kompetenzzentrums zur Entwicklung sowie Erprobung von Hardware- und Softwarelösungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette sein. Diese Ansätze sollen auf bereits bestehenden Initiativen, beispielsweise homePORT und Next Commerce Accelerator, aufbauen und Onlinehändler, Terminalbetreiber, Forschungsinstitute, Hersteller von Fulfillment-Technologien, öffentliche Einrichtungen sowie die Logistik-Initiative Hamburg einbeziehen. Der Fokus liegt auf der Frage, wie die Synergieeffekte aus den besonderen Standortvorteilen des Hafens und dem dynamischen E-Commerce-Sektor in Hamburg maximiert werden können.

## Hamburg als Vorreiter innovativer Liefer-Konzepte positionieren

### Konzeptstudie: Osthafen als Basis einer luft- und wasserbasierten City-Logistik

Neben der Etablierung zusätzlicher wertschöpfender Logistikdienstleistungen für den E-Commerce ist die Entlastung des Straßenverkehrs ein weiteres Hauptziel. Vor allem im Bereich der KEP-Verkehre (Kurier-, Express- und Paketdienste) gibt es ein Potenzial zur Verlagerung der Logistik auf das Wasser, in die Luft oder unter die Erde, verbunden mit der Reduzierung von Luftschadstoffemissionen. Die grundsätzliche Machbarkeit der Verlagerung von KEP-Verkehren auf urbane Wasserwege wurde bereits in der Studie „Water Cargo Barge“ untersucht, die im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Innovation entstanden ist. Entsprechende Anwendungsfälle werden in den nächsten Jahren in Hamburg getestet werden, beispielsweise im Rahmen des EU-HORIZON-2020-Projekts DECARBOMILE.

Sowohl für wasser- (in der Zukunft mit autonomen Wasserfahrzeugen) als auch luftseitigen (Drohnen) Verkehr bedarf es geografisch geeigneter Konsolidierungsflächen. Dabei geht es vor allem um Lagerhäuser und Umschlagpunkte, für die sich gerade der Hamburger Hafen im Herzen der Stadt eignet. Im Rahmen einer Konzeptstudie soll geprüft werden, ob sich die Nutzung brachliegender oder wenig wertschöpfender Flächen im Osthafen mit nur geringen Wassertiefgängen für wassergebundene Verkehre anbietet.

### Chancen durch trimodal nutzbare Hafenumflächen und nachhaltige urbane Logistik

Zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit kommt einer möglichst hochautomatisierten Schnittstelle für KEP-Güter von und zur Schiene bzw. Wasserseite in einem neu zu schaffenden Hub eine große Bedeutung zu. Es soll daher geprüft werden, ob Flächen im Hafen für die Etablierung eines solchen trimodalen Hubs geeignet sein könnten. Die Verknüpfung zwischen Hub im Hafen und Hinterland sollte im Zielzustand vornehmlich über die Schiene, die Feinverteilung dagegen über nachhaltige urbane Logistikkonzepte erfolgen. Eine Orientierung am Konzept von sogenannten „Bahn-City-Portalen“ ist denkbar.

# G

## Stadt und Hafen

## Handlungsziele

---

▶ ZIEL G - 1

Grasbrook als innovatives  
Stadt-Hafen-Quartier  
gestalten

---

▶ ZIEL G - 2

Erleb-, Erreich- und  
Passierbarkeit des Hafens  
verbessern

---

---

▶ ZIEL G - 3

Hafendialog mit  
Stakeholdern und  
Anwohnenden  
verstetigen

---

Der Hafen ist seit jeher Motor für Wirtschaft und Wohlstand in Hamburg und zugleich ein Wahrzeichen der Hansestadt, mit dem sich die Bürgerinnen und Bürger positiv identifizieren.



Der Hamburger Hafen ist nicht nur wirtschaftlich bedeutsam, sondern auch identitätsstiftend für die Stadt und ihre Menschen.

Die Lage im Zentrum einer großen Metropole ist ein besonderes Merkmal des Hamburger Hafens und birgt ein beachtliches kreatives Potenzial für Geschäftsfelder und Aktivitäten an der Schnittstelle von Stadt und Hafen. Hamburgs hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität ist zudem ein wichtiger Vorteil im Wettbewerb um Fachkräfte. Davon profitiert auch der Hafen.

Um die Sicherheit, Funktionsfähigkeit und wirtschaftliche Entwicklung des Hafens zu gewährleisten und dabei zugleich die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner in seinem Umfeld zu schützen, sind eine vorausschauende Planung und Kommunikation erforderlich. Zudem sollen die Durchlässigkeit und Erlebbarkeit des Hafengebiets an dafür geeigneten Orten verbessert werden. Ziel ist es, die Identifikation der Hamburgerinnen und Hamburger mit „ihrem“ Hafen zu fördern und die Mobilitätswende voranzutreiben.

## Grasbrook als innovatives Stadt-Hafen-Quartier gestalten

Derzeit wird am südlichen Ufer der Norderelbe gegenüber der HafenCity der neue Stadtteil Grasbrook für ca. 6.000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie ca. 16.000 Arbeitsplätze entwickelt. Bei diesem innovativen und zukunftsweisenden Stadtentwicklungsprojekt verschmelzen künftig das urbane Leben des überwiegend durch Wohnnutzungen geprägten Moldauhafenquartiers, das im Norden durch die Norderelbe und im Süden durch den Moldauhafen begrenzt wird, mit den wirtschaftlichen Aktivitäten des sich südlich daran anschließenden Hafentorquartiers, das zwar im Hafengebiet verbleibt, aber dennoch als Innovationsgebiet in den Bereichen digitale Logistik und Mobilität entwickelt wird.

Als zukunftsweisender Gewerbestandort geplant, öffnet das Hafentorquartier den Hamburger Hafen weiter für die Ansiedlung von innovativen und wertschöpfungsintensiven Unternehmen mit Hafenbezug. Hier sollen Flächen für Forschung und Entwicklung, digitale Aktivitäten (z. B. in den Feldern Mobilität und urbane Logistik), unternehmensbezogene Dienstleistungen sowie für verarbeitendes Gewerbe oder Handwerksbetriebe entstehen. Die Erdgeschosse können Präsentationsflächen, Kundenbetreuung, Schulungs- oder Seminarräumlichkeiten aufnehmen. Untergeordnet sind Gastronomie und Einzelhandel zur Versorgung des Quartiers sowie eine Kindertagesstätte geplant. Durch hochwertige Grün- und Freiräume mit Freizeitwert soll die Standortqualität für innovative Unternehmen verbessert und die Gewinnung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unterstützt werden.

Mit der Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf den Grasbrook und der Errichtung einer Haltestelle über dem Moldauhafenbecken wird der neue Stadtteil erschlossen und an das Schnellbahnnetz angebunden. Hierbei wird eine perspektivische Verlängerung der U4 nach Wilhelmsburg planerisch und baulich berücksichtigt.

Der neue Stadtteil liegt in direkter Nachbarschaft eines hafengewirtschaftlich und industriell geprägten Umfelds. Ziel ist es, ein resilientes Quartier zu gestalten, das langfristig stabil und krisensicher ist. Die dauerhafte Sicherung

der standortgebundenen Hafenbetriebe in seinem nahen und weiteren Umfeld wird dabei durch eine weitsichtige Stadtplanung gewährleistet, die die verschiedenen Interessen ausgleicht. Basis allen Handelns ist die zwischen Stadt und Hafenwirtschaft unterzeichnete Absichtserklärung (Letter of Intent). Die darin vereinbarten Eckpunkte gelten für die Entwicklung des neuen Stadtteils Grasbrook und geben allen Beteiligten Planungssicherheit.

Die Entwicklung des Stadtteils als Innovationsquartier soll dazu genutzt werden, Erkenntnisse und Erfahrungen zur Ausgestaltung einer durchlässigen innerstädtischen Hafen-Rand-Zone zu gewinnen. Dabei gilt es, Kriterien zu identifizieren, die perspektivisch als Maßstab und Indikator einer erfolgreichen Quartiersentwicklung dienen können – wie beispielsweise die bauliche Struktur, der Nutzungsmix, die Erreichbarkeit, die Emissionen oder die Akzeptanz.

Visualisierung der geplanten Umgestaltung der Dessauer Straße auf dem Grasbrook.



# Erleb-, Erreich- und Passierbarkeit des Hafens verbessern

## Hafen als Erlebnisort

Der Hafen prägt Hamburg auf markante Weise. Das Zusammenspiel von pulsierendem Hafenbetrieb mit beeindruckenden Panoramen sowie zahlreichen Sehenswürdigkeiten übt eine besondere Faszination aus. Der Hafen ist nicht nur ein Wahrzeichen mit großer Strahlkraft für Hamburg, sondern ebenso ein Publikumsmagnet für Einheimische und Touristen. Neben seiner Bedeutung als Wirtschaftsstandort unterstreicht der Hafen hierdurch seinen Mehrwert für die Stadt.

Elbjazz-Festival 2022 auf dem Werftgelände von Blohm und Voss.



Die Erlebbarkeit des Hafens hilft dabei, Menschen für Hamburg und den Hafen zu begeistern. Höhepunkte dieser Art sind z. B. die Hafenrundfahrten oder der Hafengeburtstag. Zudem ist der Hafen-Nordrand bewährter Standort zweier Musicals, die sich zu einem festen Bestandteil des Hafenpanoramas und städtischen Kulturangebots entwickelt haben. Die Verbindung von Kultur und Hafen wird daneben durch das auf dem Grasbrook geplante neue Deutsche Hafenmuseum mit der Viermastbark PEKING und seinem zweiten Standort Schuppen 50A gestärkt, das zu einer Plattform der Auseinandersetzung mit dem globalen Handel sowie der Bedeutung von Häfen in regionalen, europäischen und globalen Netzwerken werden soll. Ein weiterer wichtiger Faktor der maritimen Attraktivität des Hamburger Hafens ist die Kreuzschiffahrt mit ihren sich stetig weiterentwickelnden Angeboten und Veranstaltungen (z. B. Hamburg Cruise Days und Schiffsbesichtigungen und -taufen). Durch die Nutzung der Kreuzfahrtterminals für Events, Tagungen, Konzerte und Firmenveranstaltungen ergeben sich zusätzliche Möglichkeiten, Stadt und Hafen miteinander zu verbinden.

Um sich weiter für die ortsansässige Bevölkerung sowie für Gäste zu öffnen, soll eine Bestandserhebung bereits etablierter Ziele und Angebote im Hafen vorgenommen werden, um diese als attraktives Erlebnisgebiet zu arrangieren und zu präsentieren. Mit Augenmaß und Rücksicht auf die hafenwirtschaftlichen Belange soll in diesem Rahmen zusätzlich geprüft werden, inwiefern sich weitere Zugangsmöglichkeiten schaffen und sich bestehende hafenaffine Bezugsorte einschließlich von Denkmälern besser miteinander verknüpfen lassen – etwa durch den Ausbau der Hafenerlebnism Routen. Die Möglichkeit, gastronomische Angebote im Hafen oder in Hafennähe zu schaffen, wird dabei ebenso berücksichtigt.

## Erreich- und Passierbarkeit des Hafens

Auch mit Blick auf den Personenverkehr sind die Zugänglichkeit und Einbindung des Hafens in das Verkehrsnetz der Stadt von besonderer Bedeutung und werden weiter verbessert. Dies liegt vorwiegend im Interesse der Hafenbeschäftigten, aber auch der Hamburger Bevölkerung sowie von Besucherinnen und Besuchern. Dabei sind Beeinträchtigungen des Hafensbetriebs und der dazugehörigen Wirtschaftsverkehre zu vermeiden.

So wird im Zuge der Mobilitätswende sichergestellt, dass das Hafengebiet als großflächiges, inmitten der Stadt gelegenes Areal für den Fahrradverkehr schnell und sicher passierbar ist. In dieser Hinsicht liegt der strategische Fokus auf folgenden Maßnahmen:

### Steigerung der Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Verbindung zwischen Innenstadt und Wilhelmsburg (Veloroute 11) durch den Abschluss der Sanierung des St. Pauli Elbtunnels und den Lückenschluss im Bereich des Argentinienknotens:

Der denkmalgeschützte St. Pauli Elbtunnel hat in den vergangenen Jahren schrittweise eine neue Funktion als zentral gelegene Flussquerung für die Fußgängerinnen und Fußgänger und vor allem für den Fahrradverkehr erhalten. Diese wachsende Beliebtheit beim Publikum wurde maßgeblich durch die Sanierung der Oströhre und die Beendigung des Kfz-Verkehrs befördert. Die laufende Sanierung der Weströhre wird die verkehrliche Funktion und die Attraktivität des St. Pauli Elbtunnels weiter stärken.

### Perspektivischer Ausbau einer Ost-West-Radverkehrsverbindung durch den Hafen mit Prüfung einer streckenweisen Umsetzung als Radschnellweg:

Hierzu wird sichergestellt, dass die Velorouten auf der Höhe des Köhlbrands miteinander verbunden werden. So wird beim Neubau der Köhlbrandquerung Vorsorge dafür getroffen, dass künftig der Fahrradverkehr mit Hilfe eines autonom fahrenden Shuttles befördert wird.



Der denkmalgeschützte St. Pauli Elbtunnel ist eine wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr.



siehe Handlungsfeld:  
Infrastruktur-erhalt-  
und -ausbau

Diese geplanten Maßnahmen werden künftig die bereits umgesetzte, attraktive neue Fahrradverkehrsführung ergänzen, die über die Neue Bahnbrücke Kattwyk verläuft und die Velorouten 10 und 11 miteinander verbindet.

Der Personenverkehr profitiert ebenso von der Instandhaltung und dem Ausbau der Straßenverkehrswege (  ). Um attraktive und nachhaltige Mobilitätsangebote zu schaffen, wird auch der ÖPNV gestärkt, indem perspektivisch die Strategie „Hamburg-Takt“ (Erreichbarkeit eines öffentlichen Mobilitätsangebots innerhalb von fünf Minuten) im Hafen umgesetzt wird.

Kreuzfahrtgäste können ergänzend die durch die jeweiligen Reedereien angebotenen Möglichkeiten zum Transfer und zur Gepäckbeförderung im Zuge der An- und Abreise nutzen. Unter Einbeziehung des ÖPNV soll zudem ein Konzept zur besseren Erreichbarkeit der Terminals entwickelt werden. Darüberhinausgehende innovative und nachhaltige Anregungen und privatwirtschaftliche Initiativen werden positiv begleitet.

# Hafendialog mit Stakeholdern und Anwohnenden verstetigen

Bei der Erstellung des Hafenentwicklungsplans wurde die interessierte Öffentlichkeit in digitaler Form beteiligt. Um künftig weiterhin mit Bürgerinnen und Bürgern im Austausch zu bleiben, ist ein von HPA und Verwaltung organisiertes Dialogformat angedacht, in dessen Rahmen verschiedene hafenbezogene Themen und Anliegen der Anwohnenden in Einklang mit den etablierten und gesetzlichen Entscheidungsstrukturen erörtert werden können.

Speziell für die Schnittstelle von Stadt und Hafen können die einschlägigen öffentlichen Stellen gemeinsam mit Akteuren aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft Vorschläge im Sinne einer harmonischen Symbiose erarbeiten. Dies bietet die Möglichkeit, innerhalb der gesetzlichen Ermessensspielräume neue Perspektiven für zukünftige Planungsentscheidungen zur Verteilung der Emissionslasten und zur Störfallvorsorge im verdichteten Stadt-Hafen-Raum aufzuzeigen (  ).

Aufsetzend auf dem im Jahr 2019 durchgeführten Hafendialog ist ein regelmäßig stattfindender Austausch der zentralen Hafenakteure geplant. In diesem Rahmen können Beteiligte sich zu Entwicklungen, Herausforderungen und Chancen des Hafens offen und konstruktiv austauschen und gemeinsam Handlungsansätze ausloten.



siehe Handlungsfeld:  
Ansiedlungs- und  
Flächenstrategie

*Bildverzeichnis*

Covergrafik © Tabula Rasa Creation GmbH	S. 35 © Mediaserver Hamburg/ Doublevision	S. 73 © AIRBUS Operations GmbH, BREMER Hamburg GmbH
S. 11 (Oben & Unten), 16, 57 © Hamburg Port Authority AöR	S. 45, 47, 85, 97, 107, 113 © Hamburg Port Authority AöR / Andreas Schmidt-Wiethoff	S. 78 © ATP Planungs GmbH, Hamburg Copyright: bloom
S. 21 © Hamburg Port Authority AöR / SAINT ELMO'S Germany GmbH & Co. KG	S. 49 © Mediaserver Hamburg/ Hasenpusch	S. 81 © gmsvision GmbH
S. 27 © Carsten Dammann Fotografie. carstendammann.com	S. 51, 77, 80 © Jozef Kubica Photography. jozefkubica.com	S. 91 © Mediaserver Hamburg
S. 33, 53, 74 © Hamburg Port Authority AöR 06/22, FHH; LGV, GeoBasis-DE/BKG, OpenStreetMap-Mitwirkende, Tabula Rasa Creation GmbH	S. 65 © Unibail-Rodamco-Westfield Germany GmbH	S. 101 © Hochregallager von Tim Stieffenhofer - Adobe Stock Datei Nr. 42607828
S. 34 © Mediaserver Hamburg/ gem. Nutzungsbedingungen des HMG-Mediaservers.licensed for Hamburg Marketing GmbH (non commercial)	S. 67, 110 © Mediaserver Hamburg / Jörg Modrow	S. 109 © Herzog & de Meuron Basel Ltd.
	S. 71 © Hamburg Port Authority AöR / Martin Elsen	Karte im Umschlag © Hamburg Port Authority AöR 06/22, FHH; LGV, GeoBasis-DE/BKG, OpenStreetMap-Mitwirkende, Tabula Rasa Creation GmbH

*Impressum***Herausgeber**

Behörde für Wirtschaft und  
Innovation (BWI) – Pressestelle  
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg  
Martin Helfrich, Pressesprecher  
Telefon 040 42841-2239  
pressestelle@bwi.hamburg.de

**Konzeption, Gestaltung & Satz**

Tabula Rasa Creation GmbH  
Feldstraße 66  
20359 Hamburg  
  
tabula-rasa.studio

**Druckerei**

nndruck  
Lise-Meitner-Straße 10  
24223 Schwentinental

Stand: Juni 2023

