

HAFEN- UND INFRASTRUKTUR- ENTWICKLUNG

Dr. Torsten Sevecke

Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

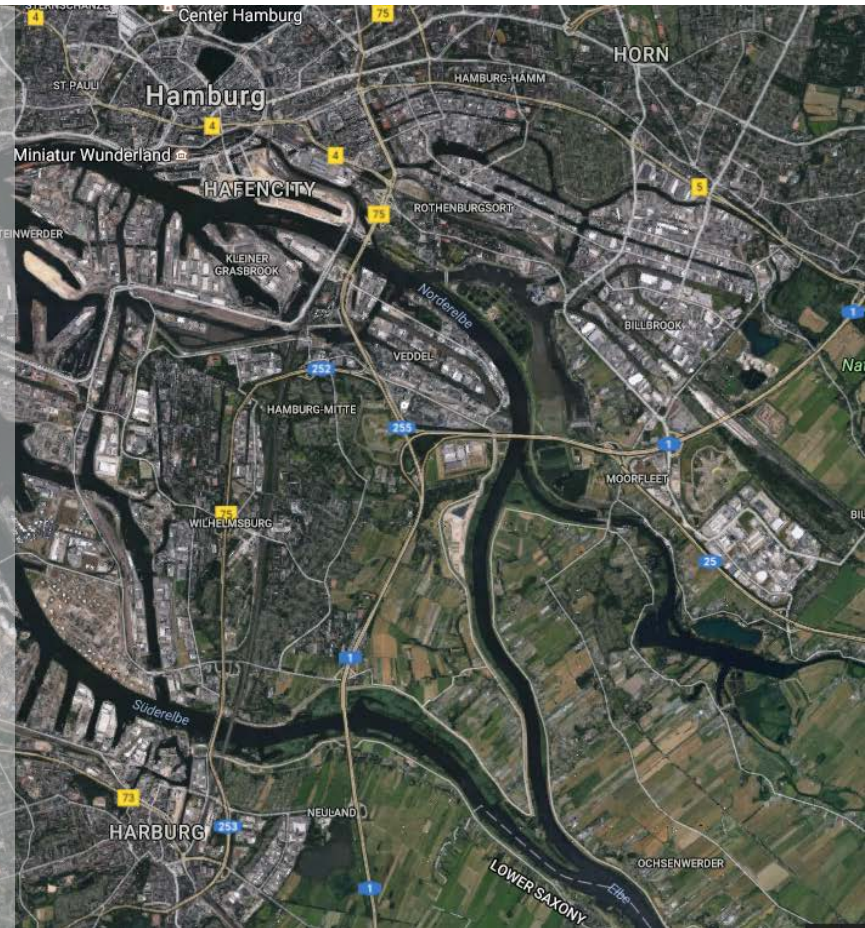
- 01 Einführung und HPA-Reform
- 02 Fahrrinnenanpassung
- 03 Weitere bedeutende Infrastrukturprojekte
- 04 Sedimentmanagement

EINFÜHRUNG UND HPA-REFORM



2016

- **Deutschlands größter Seehafen**
- **Hafengebiet: 7.105 ha**
- **Hafennutzungsgebiet: 6.310 ha**
- **Wichtiger Hafen für den Chinahandel**
- **Stärkste Drehscheibe für Ostseeverkehre**
- **Größter Eisenbahnhafen Europas**
- **Weltweit Platz 17 der Containerhäfen**
- **Seegüterumschlag: 138,2 Mio. Tonnen**
- **Ankommende Seeschiffe: 8.719**
- **Liegeplätze für Seeschiffe: 280 (davon 40 für AGF)**
- **21,8 Mrd. EUR Bruttowertschöpfung (Deutschland gesamt, Stand 2014)**

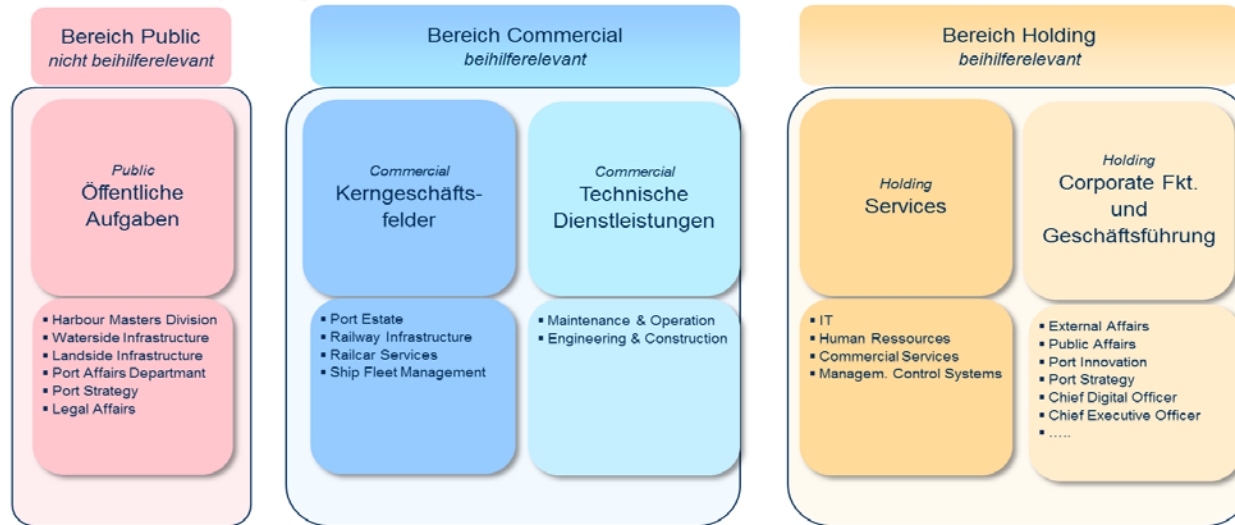


HPA-GRUNDLAGEN

- **2005:** Errichtung Hamburg Port Authority (HPA) als rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts ursprünglich hervorgegangen aus dem ehemaligen Amt Strom- und Hafenausbau
- **Aufgaben der HPA gem. § 3 Abs. 1 HPA-Gesetz:**
 - Entwicklung, Erweiterung und Bewirtschaftung des Hamburger Hafens, einschließlich der hierfür erforderlichen Schaffung einer öffentlichen Infrastruktur für alle Hafennutzer, Ansiedlung von Unternehmen und Vermietung von Hafengrundstücken
 - Wahrnehmung von übertragenen hoheitlichen Aufgaben sowie von wirtschaftlichen Aufgaben
- **Verschärfte beihilferechtliche Anforderungen durch Europäische Rechtsprechung und EU-Kommission:**
 - Finanzierung Hafeninfrastruktur aus öffentlichen Mitteln unterfällt – mit wenigen Ausnahmen – dem europäischen Beihilfenrecht (so. Leipzig-Halle-Urteile des EuG (2011) und EuGH (2012))
 - Grund: Ganz überwiegender Teil der Hafeninfrastruktur wird wirtschaftlich genutzt.
- **1. Halbjahr 2017:** Funktionale Aufteilung HPA mit Trennung der Geschäftsfelder „Public“ (nicht beihilferelevant) und „Commercial“ (beihilferelevant) sowie Einführung Spartenrechnung („HPA Next“)

AKTUELLE ORGANISATIONSSTRUKTUR HPA

HPAnext – Spartenorganisation nach Bereichen



HPA-NEXT – STATUS JULI 2017

03.08.2017

4

- Klare Trennung der wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten der HPA durch Organisationsstruktur und getrennter Rechnungslegung
- Transparenz der Finanzierungsstruktur und Verwendung öffentlicher Mittel
- Beihilferechtliche Anforderungen der Kommission sind erfüllt!

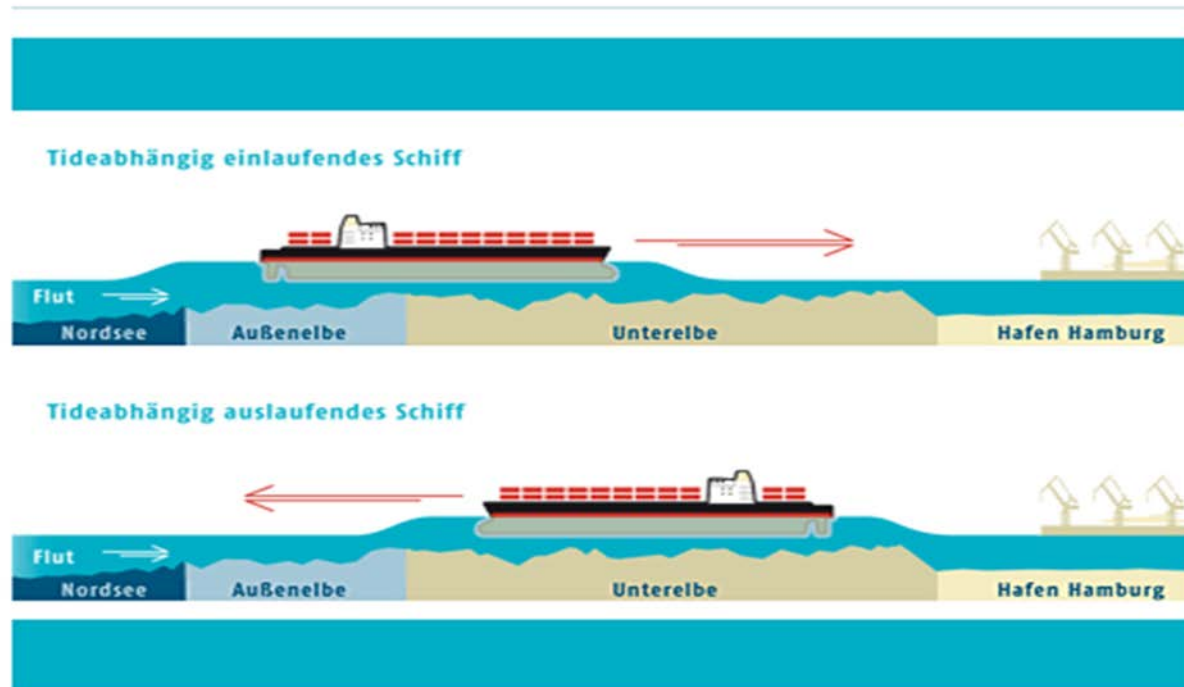
HPA-REFORM („OPTIMIERUNG VON RECHTSFORM UND STEUERUNG DER HPA“)

- Prüfung einer Fortentwicklung der neu ausgerichteten HPA-Unternehmensstruktur
 - **Ziele: Stärkung Wettbewerbsfähigkeit Hamburger Hafen und Optimierung durch mehr unternehmerische Eigenverantwortung der HPA**
- Rechtsform, Aufgabenkatalog und Steuerungsbeziehung zwischen HPA und FHH werden grundsätzlicher Revision unterzogen
- Möglichkeit einer gesellschaftsrechtlichen Anpassung an die neue Unternehmensstruktur wird geprüft
- Beteiligung Fachöffentlichkeit und Verbände ist vorgesehen

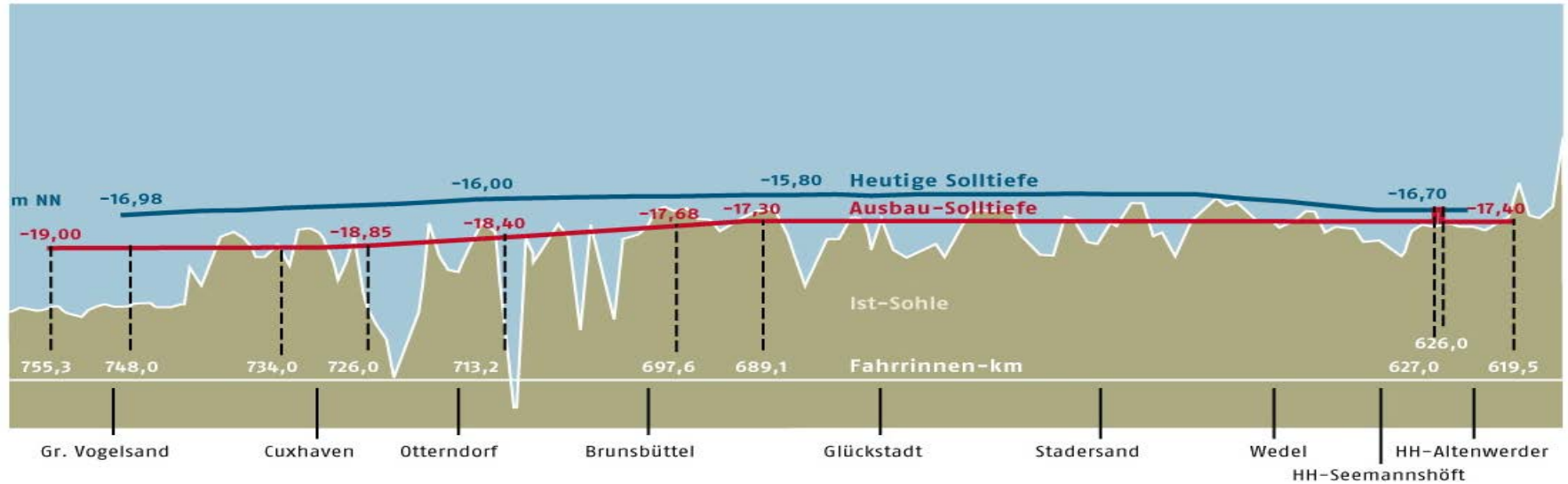
FAHRRINNENANPASSUNG VON UNTER- UND AUßENELBE



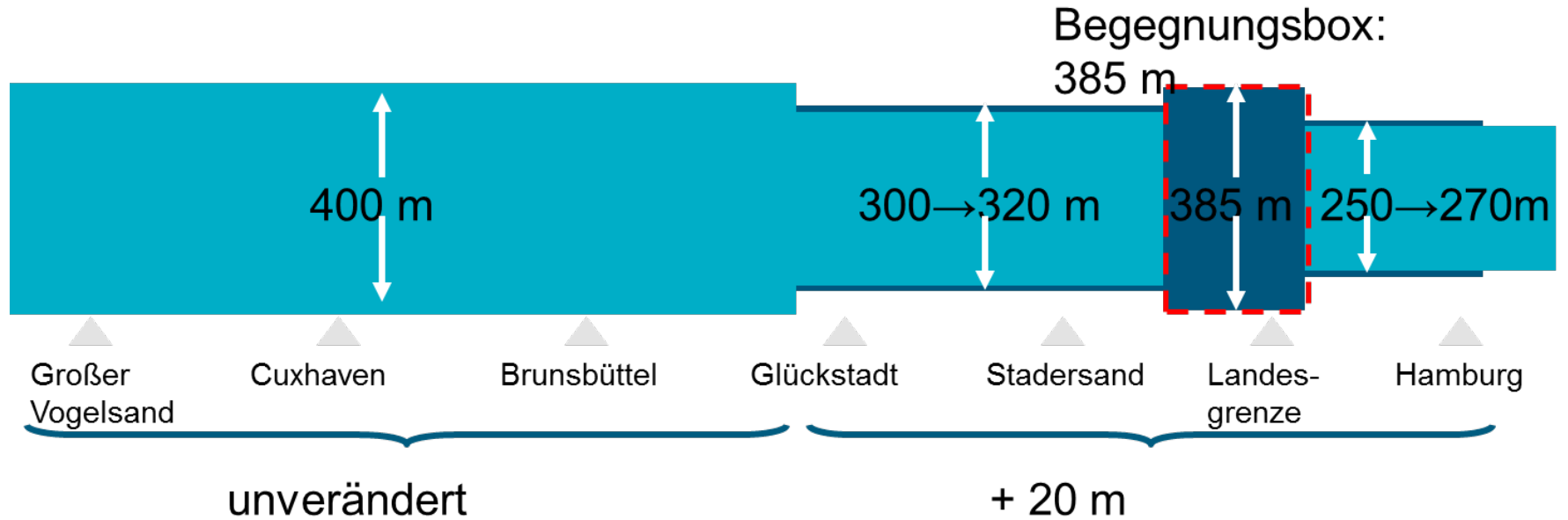
DERZEITIGE ZUFAHRTSBEDINGUNGEN: AB EINEM TIEFGANG VON 12,50 M (IN SALZWASSER): TIDEABHÄNGIGER VERKEHR



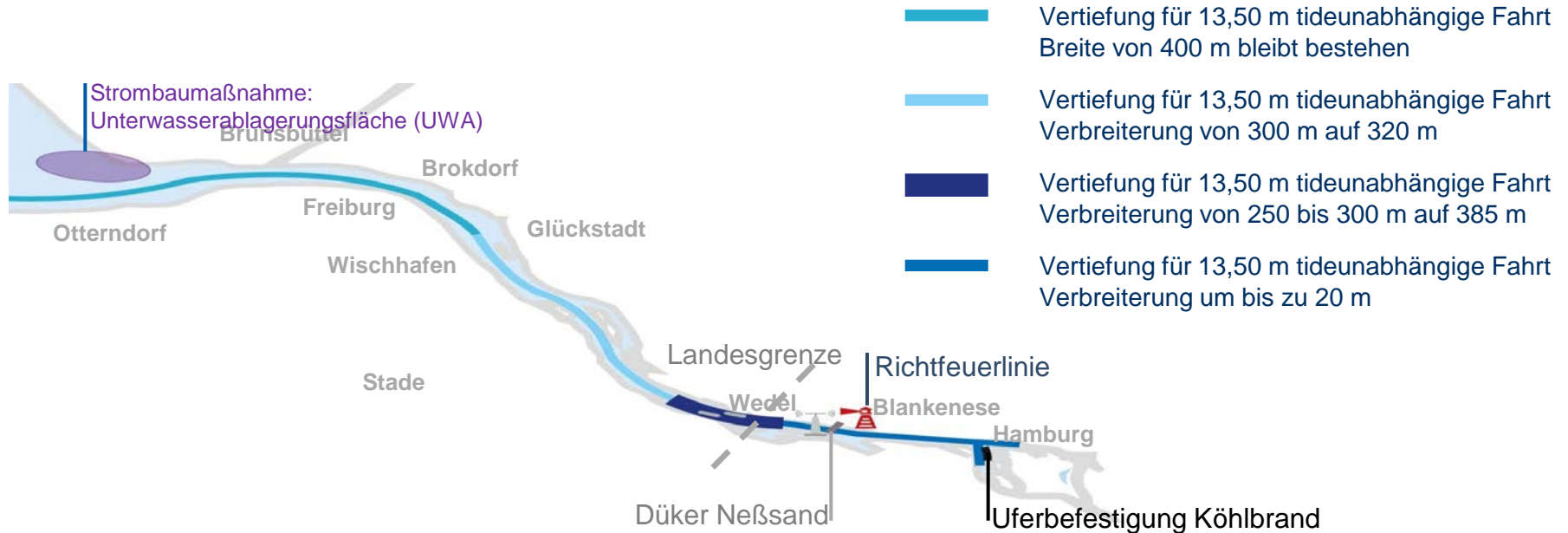
LÄNGSSCHNITT DER AUSBAUVARIANTE



AUSBAU FAHRRINNENBREITEN



HAMBURG UND DER BUND REALISIEREN DIE FAHRRINNENANPASSUNG GEMEINSAM



VIER TEILPROJEKTE IM BEREICH DER HAMBURGER DELEGATIONSTRECKE

Baggern und Verbringen

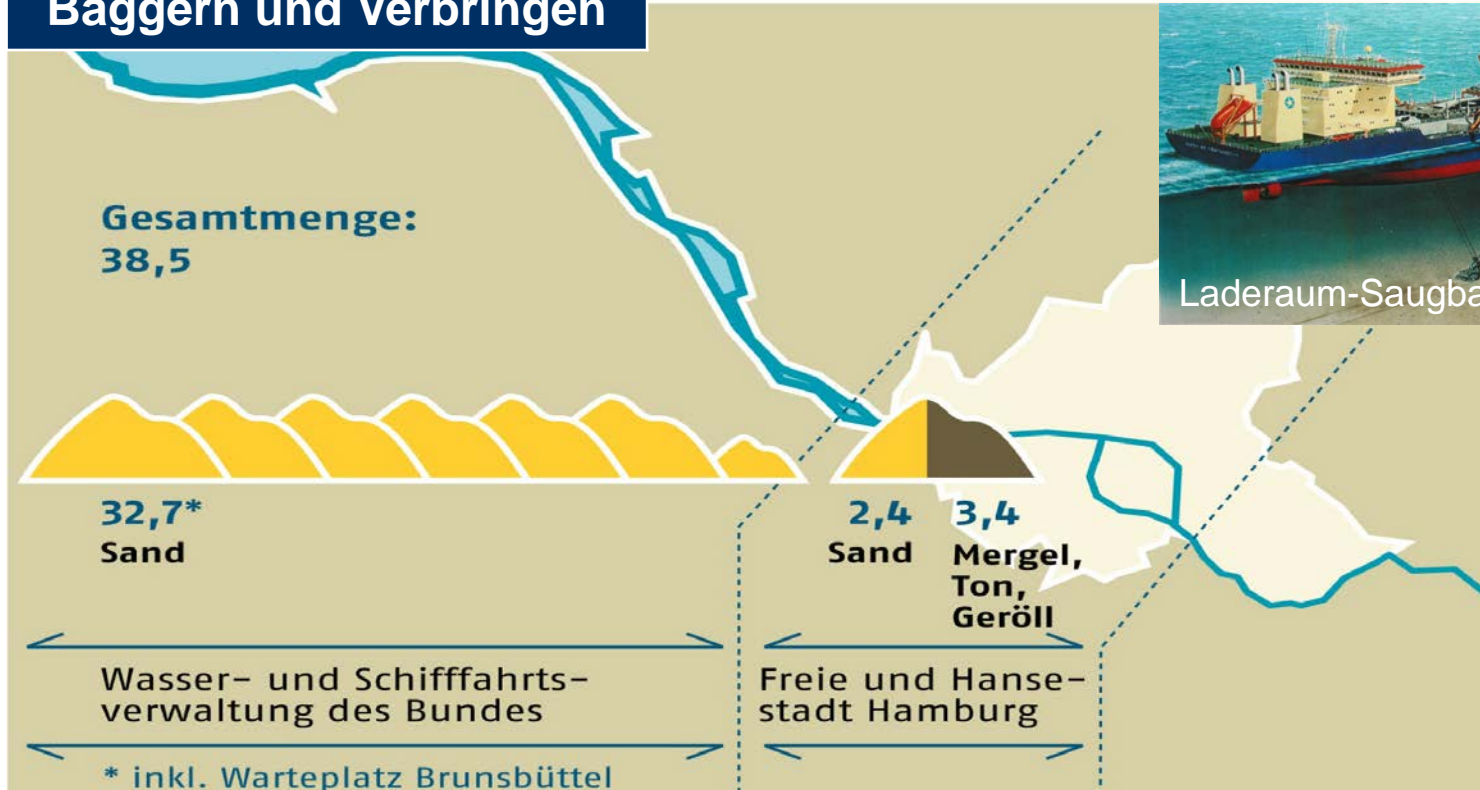
**Verlegung Düker Radarturm
Neßsand**

Köhlbrand Ost

**Anpassung der Richtfeuerlinie
Wittenbergen (Neubau und
Rückbau)**

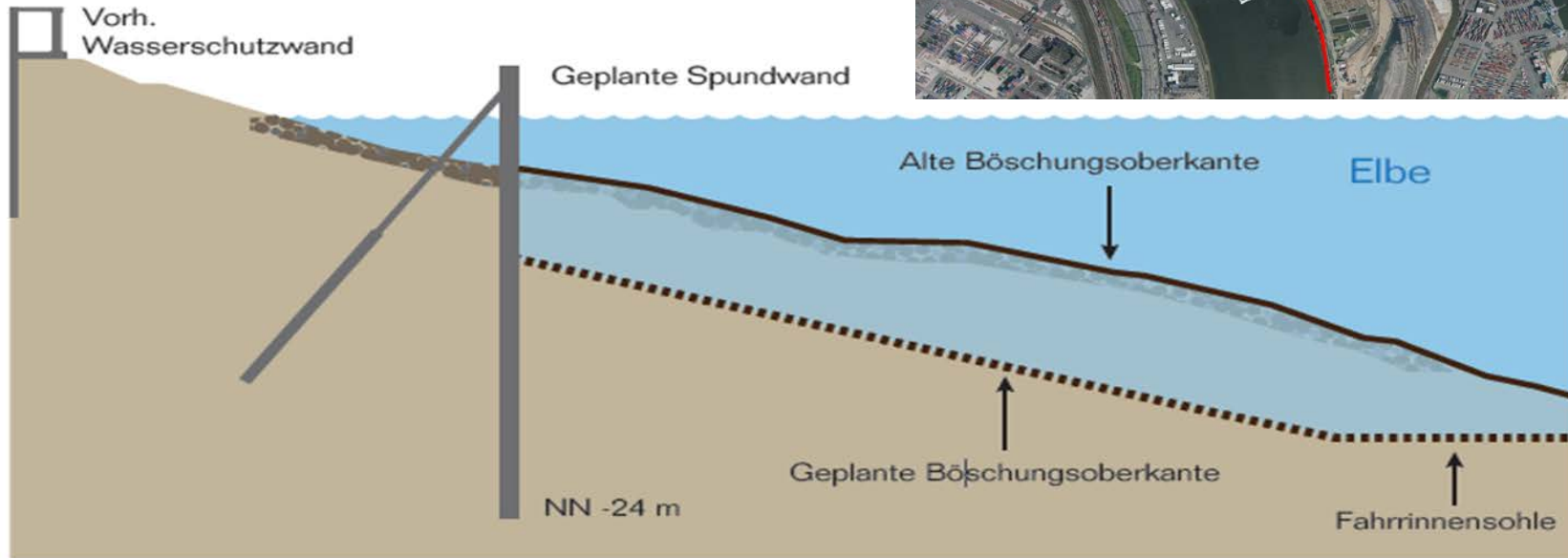
VIER TEILPROJEKTE IM BEREICH DER HAMBURGER DELEGATIONSTRECKE

Baggern und Verbringen



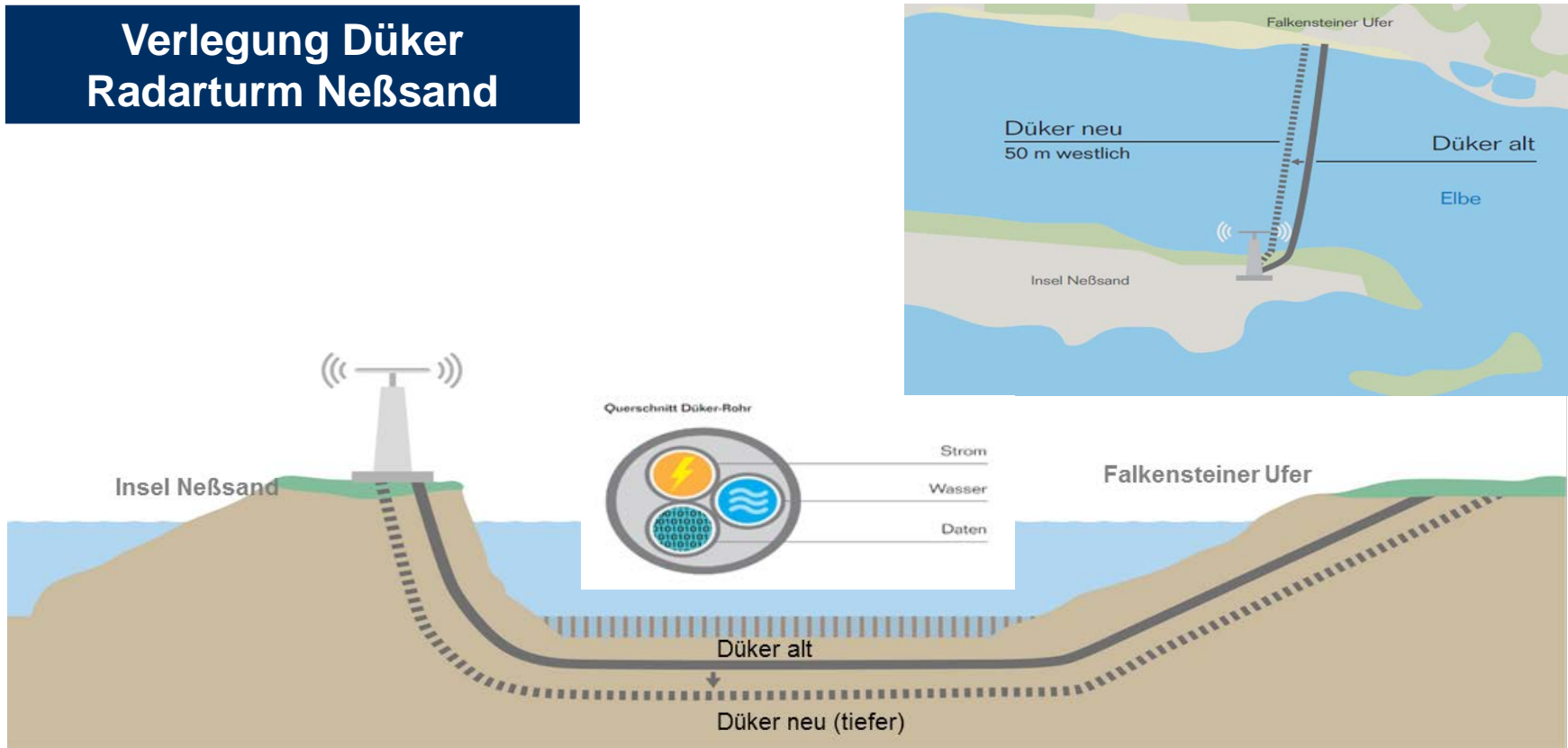
VIER TEILPROJEKTE IM BEREICH DER HAMBURGER DELEGATIONSTRECKE

Köhlbrand Ost



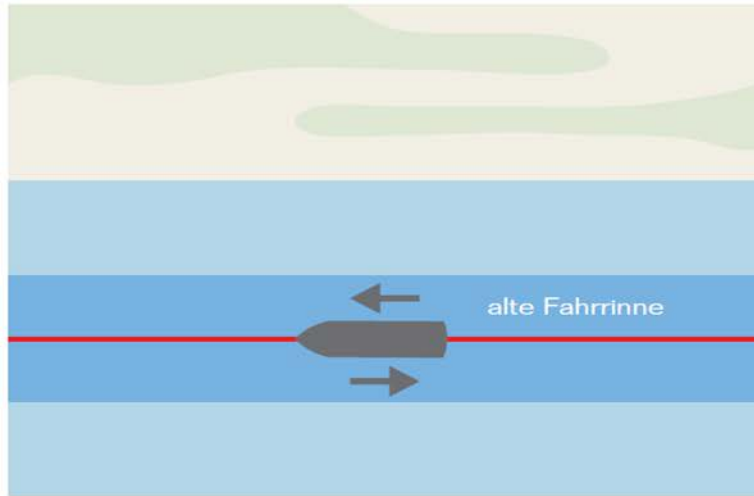
VIER TEILPROJEKTE IM BEREICH DER HAMBURGER DELEGATIONSTRECKE

Verlegung Dürer Radarturm Neßsand

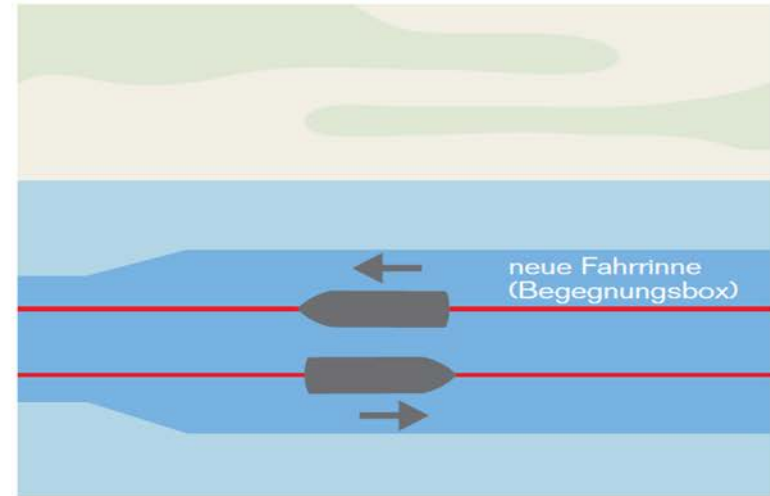


VIER TEILPROJEKTE IM BEREICH DER HAMBURGER DELEGATIONSTRECKE

Anpassung der Richtfeuerlinie Wittenbergen (Neubau und Rückbau)



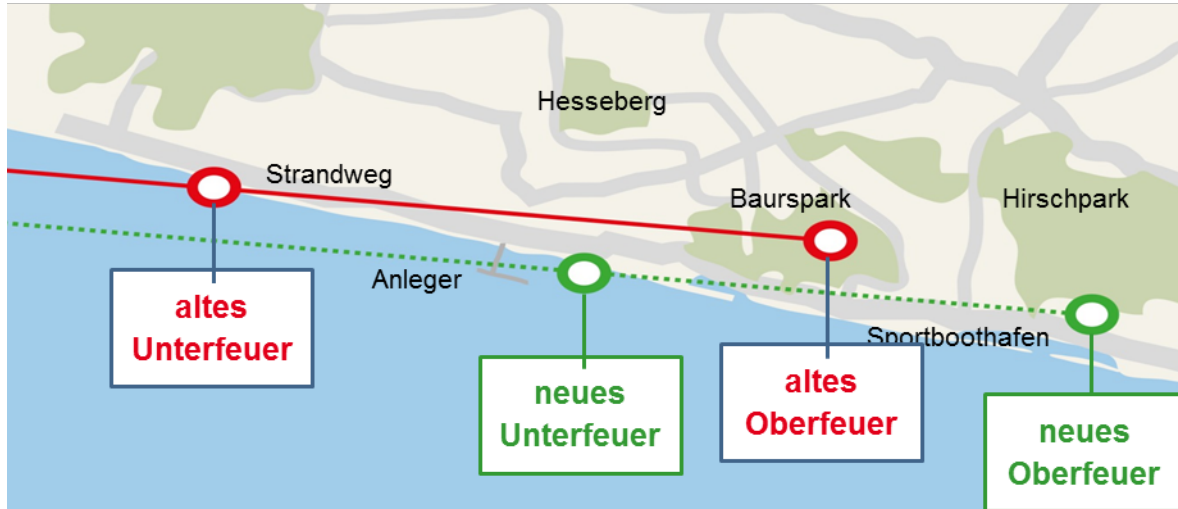
Aus- und einlaufende Schiffe orientieren sich an der gleichen Richtfeuerlinie.



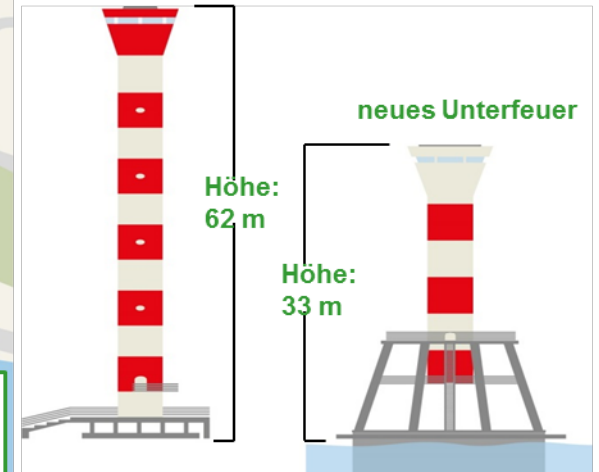
Die Fahrtrasse wird mit der Begegnungsbox um 135 Meter verbreitert. Aus- und einlaufende Schiffe werden auf getrennten Richtfeuerlinien aneinander vorbei geführt.

VIER TEILPROJEKTE IM BEREICH DER HAMBURGER DELEGATIONSTRECKE

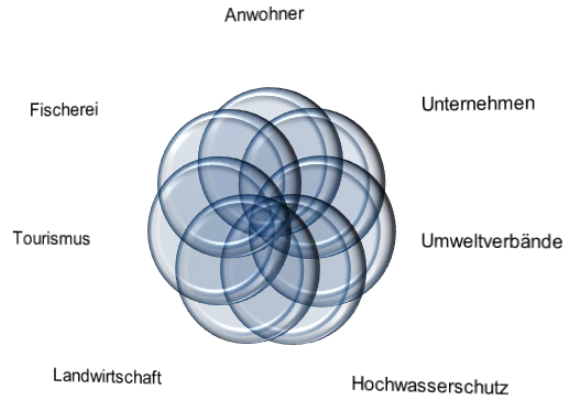
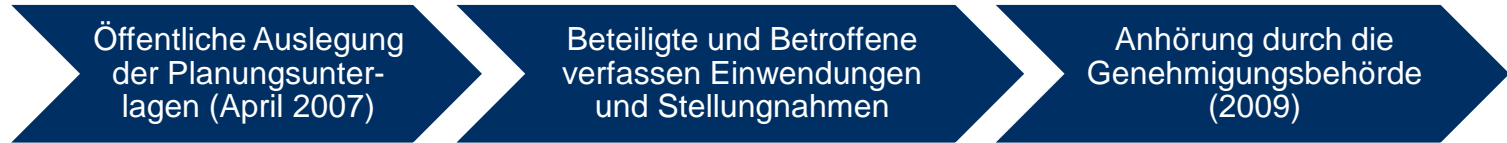
Anpassung der Richtfeuerlinie Wittenbergen (Neubau und Rückbau)



neues Oberfeuer



PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN



PLANFESTSTELLUNG

- Planfeststellungsbeschlüsse des Bundes und Hamburgs ergehen am 23.04.2012
- Dagegen werden 12 Klagen erhoben, darunter eine mit Eilantrag auf sofortigen Rechtsschutz (Umweltverbände BUND und NABU)
- BVerwG gibt am 16.10.2012 dem Eilantrag der Umweltverbände statt
- **Baustopp – die Realisierung kann nicht beginnen**
- Mündliche Verhandlung 2014
- Zweites Planergänzungsverfahren

URTEIL AM 9. FEBRUAR 2017

- Beteiligung der Öffentlichkeit ✓
- Geschwindigkeitsbegrenzung ✓
- EU-Vogelschutzgebiet Holzhafen ✓
- Brutvögel im Vorland ✓
- Gegengutachten Hydraulik ✓
- WRRL ✓
- Finte ✓
- „Sowieso-Maßnahmen“
- Schierlings-Wasserfenchel

PLANFESTSTELLUNG

Schierlings-Wasserfenchel: Zusätzlicher Ausgleich im Bereich der „Billwerder Insel“, weil das BVerwG die Maßnahme „Spadenlander Busch“ nicht angerechnet hat.

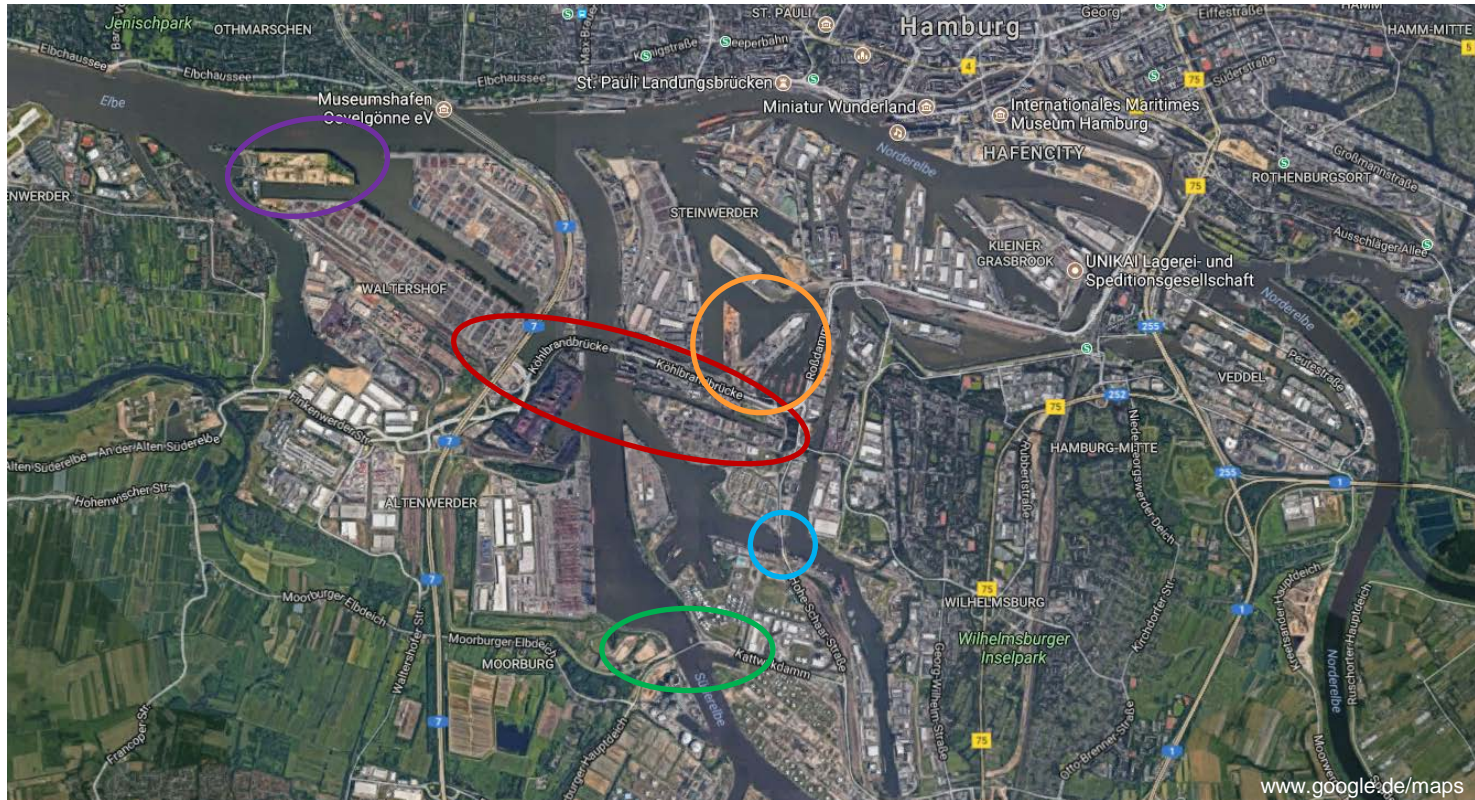


WEITERE BEDEUTENDE INFRASTRUKTUR- PROJEKTE



WEITERE BEDEUTENDE INFRASTRUKTURPROJEKTE

Kattwykbrücke | **Rethebrücke** | **Köhlbrandbrücke** | **Steinwerder Süd** | **Westerweiterung** |



PROJEKT NEUE BAHNBRÜCKE KATTWYK



© HPA, Fotografiert: Falcon Crest Air



© Hamburg Port Authority AöR, V-KON.media

- Neubau einer der größten Eisenbahnhubbrücken der Welt
- Neugestaltung des Kreuzungspunkts für Schiff, Bahn und Straße für einen optimalen Verkehrsfluss auf einer der wichtigsten Querverbindungen im Hamburger Hafen
- Aktuell laufen die Bauarbeiten für die Gründung der Hubbrücke

Projektbeginn	2008
Gesamtlänge	ca. 300 m
Länge des Hubteils	ca. 130 m
Durchfahrtsbreite für Schiffe	ca. 110 m

PROJEKT NEUBAU DER RETHEBRÜCKE



Straßenbrücke unter Verkehr

- Bau einer zweiflügeligen Klappbrücke als Ersatz für die alte Hubbrücke (Spannweite von über 100 Metern)
- Deutliche Verbesserung der verkehrlichen Situation durch die Trennung von Straße und Schiene sowie die Erweiterung der Durchfahrtsbreite für die Schifffahrt auf 64 Meter

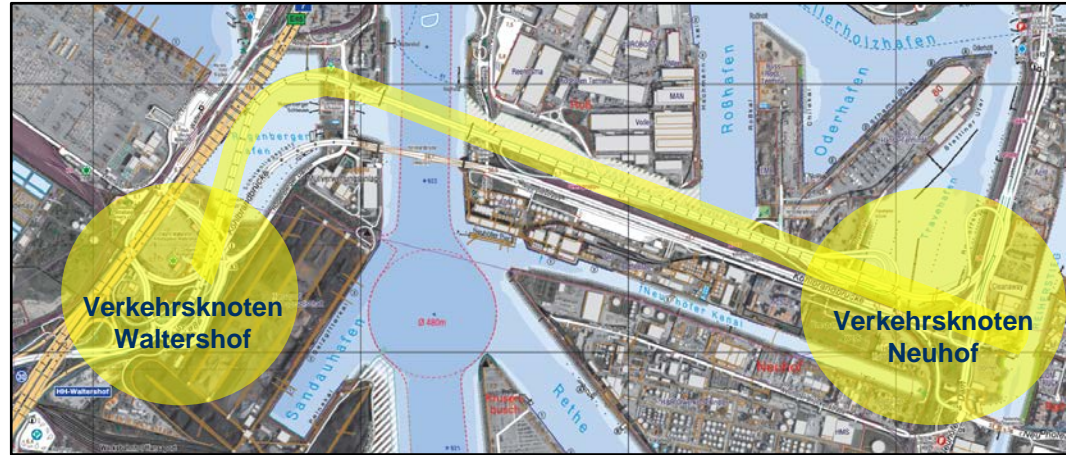


Neue und alte Rethebrücke

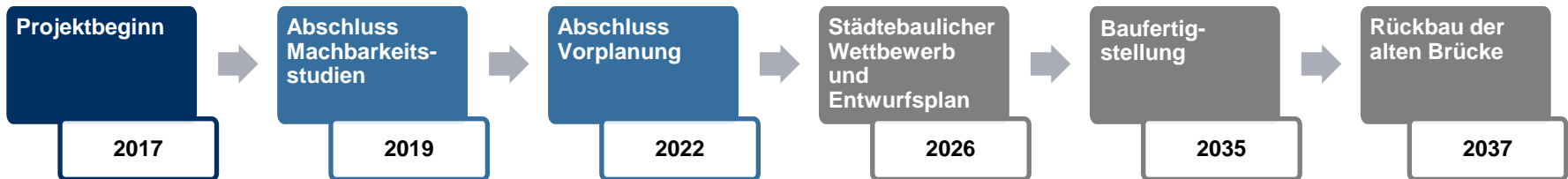
- Projekt wurde im Jahr 2009 begonnen
- Freigabe der Straßenbrücke in Nord- und Südrichtung im Juli 2016.
- Aktuell läuft die Finalisierung der Bahnbrücke (bis Ende 2017) und die Planung des Rückbaus der alten Rethebrücke

KÖHLBRANDBRÜCKE - ÜBERSICHT

- 2016: Grundinstandsetzung abgeschlossen
- 2018: Abschluss Prüfung Nachrechnung
- 2018: Abschluss Beurteilung Spannungsriss-Korrosion
- 2017-2022: Planerische Vorarbeiten Erneuerung Köhlbrandquerung



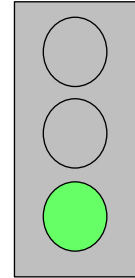
Geplanter Projektablauf



KÖHLBRANDBRÜCKE – LEISTUNGSSICHT UND NÄCHSTE MEILENSTEINE

Aktueller Sachstand

- Gesamtverkehrskonzept für das Jahr 2030+ mit neuer Köhlbrandbrücke liegt vor
- Planungsauftrag Machbarkeitsstudie 1 „Brücke/Tunnel“ vergeben (06/2017)
- Makroskopische Verkehrsuntersuchung Straße und Maut in Bearbeitung



Phase 1 (bis 03/2018)

Machbarkeitsstudie Köhlbrandquerung

- Variantenuntersuchung Tunnel / Brücke
- Empfehlung zur Entscheidung für die Vorzugsvariante der Querung

Weitere Studien zur Bedarfsanalyse

- Makroskopische Verkehrsuntersuchung Maut und Schifffahrt
- Benchmark-Studien z.B. Vergabe, Finanzierung, Vertragsformen, Bauträgerschaft, Innovation (Planung, Bau, Betrieb)

Phase 2 (01/2018 bis 03/2019)

Machbarkeitsstudie Brücke

- Grundlagen:
 - Makroskopische Verkehrsuntersuchung Rad
 - Potenzialanalyse Tourismus, Klimawandel-Studie, Systematik
 - Kosten-Nutzen-Analyse
- Festlegung Querschnitt, Gradienten, endgültige Trasse
- Ermittlung eines Kostenrahmens
- Kosten-Nutzwert-Analyse

STEINWERDER SÜD



Foto: Falcon Crest Air (2016)

- 43 ha modern zugeschnittene Flächen für die Weiterentwicklung des Universalhafens
- bis zu 1.100 m neu zu errichtende Kaimauer
- 3 Liegeplätze für große Schiffe
- Internationaler Ideenwettbewerb wurde durchgeführt
- Flächen- und Nutzungskonzept sowie Vertragsstruktur wird derzeit erarbeitet
- Ausschreibung der Fläche erfolgt voraussichtlich 2018/2019

PROJEKT WESTERWEITERUNG



- Erweiterung des bestehenden CTH nach grundlegender Umstrukturierung der Flächen um den Petroleumhafen
- Liegeplätze für zwei Großcontainerschiffe und ein Feederschiff geschaffen
- Erweiterung des Drehkreises von 480 m auf 600 m



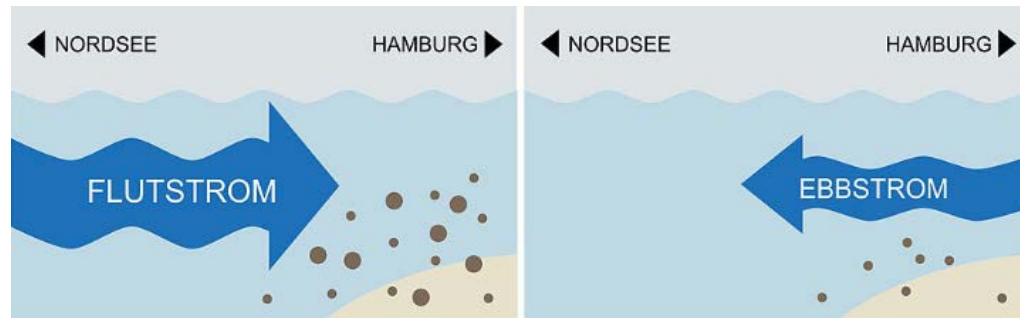
- Projekt wurde 2007 begonnen, allerdings von 2013 bis 2017 ausgesetzt.
- Ende 2016 wurde der Planfeststellungsbeschluss erteilt, der derzeit beklagt wird.
- Der Baubeginn kann erst nach rechtskräftigem Urteil erfolgen.

SEDIMENTMANAGEMENT

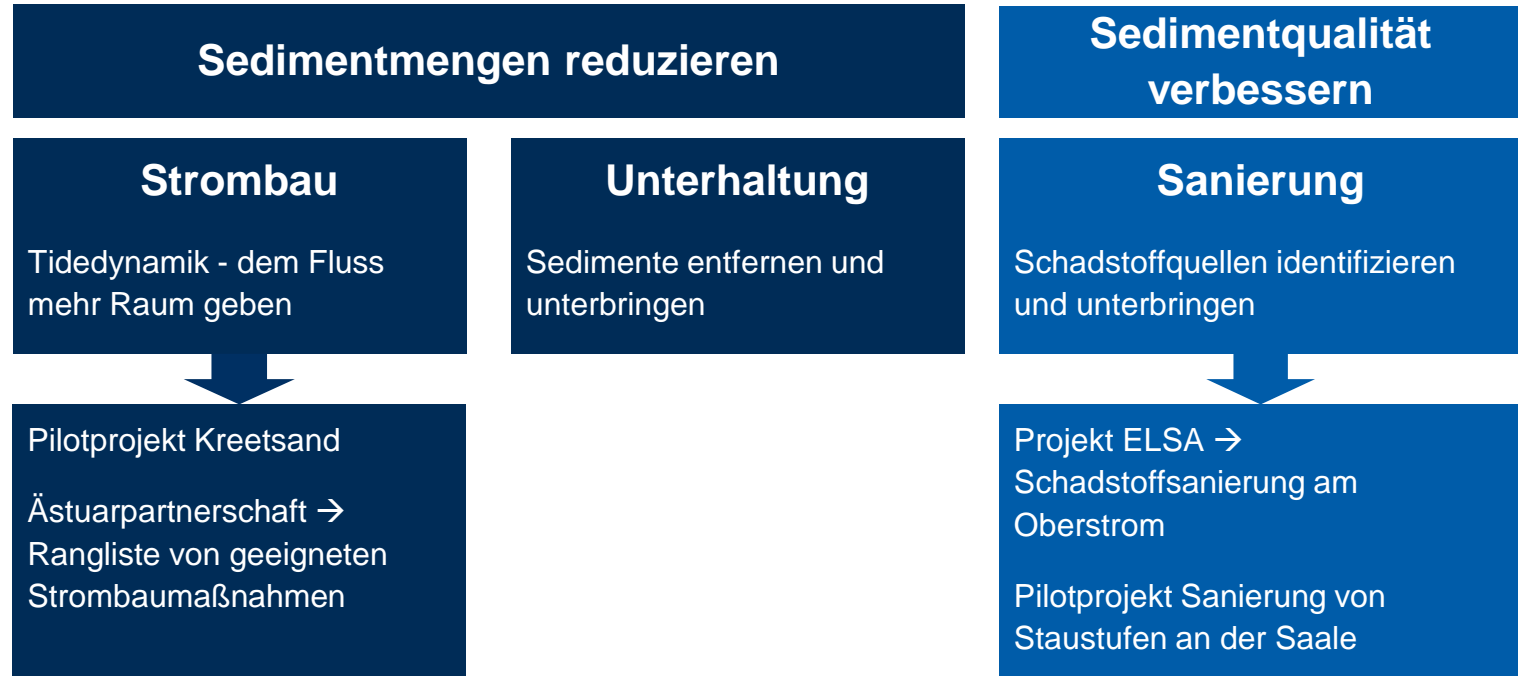


SEDIMENTE IM HAFEN

- Auftrag der HPA: durchgängige Sicherung der Wassertiefen für die größtmögliche Zahl von Kunden
- Problem: Historisch hohe Sedimentation im gesamten Hafenbereich (Einträge aus Nordsee und Mittelelbe)
- Auslöser: niedriger Oberwasserabfluss und hohe Schwebstoffgehalte
- Wassertiefeninstandhaltung im Hamburger Hafen stößt an Grenzen, immer wieder Mindertiefen, die ansässige Hafenunternehmen beeinträchtigen
- Sedimentationsraten schwanken stark, Unterhaltungsaufwand kaum zu prognostizieren



STROMBAU- UND SEDIMENTMANAGEMENT IM HAMBURGER HAFEN



UNTERHALTUNG

**Drehkreise, Zufahrten
und Schlickfangrinnen**

**Hopperbagger
(mittlere Größe)**



**nautischer Bedarf –
nach Peilung**

Liegeplätze

**Wasserinjektion / Bed
Leveler**



**Unterhaltung im
regelmäßigen Turnus**

Bundeswasserstraße

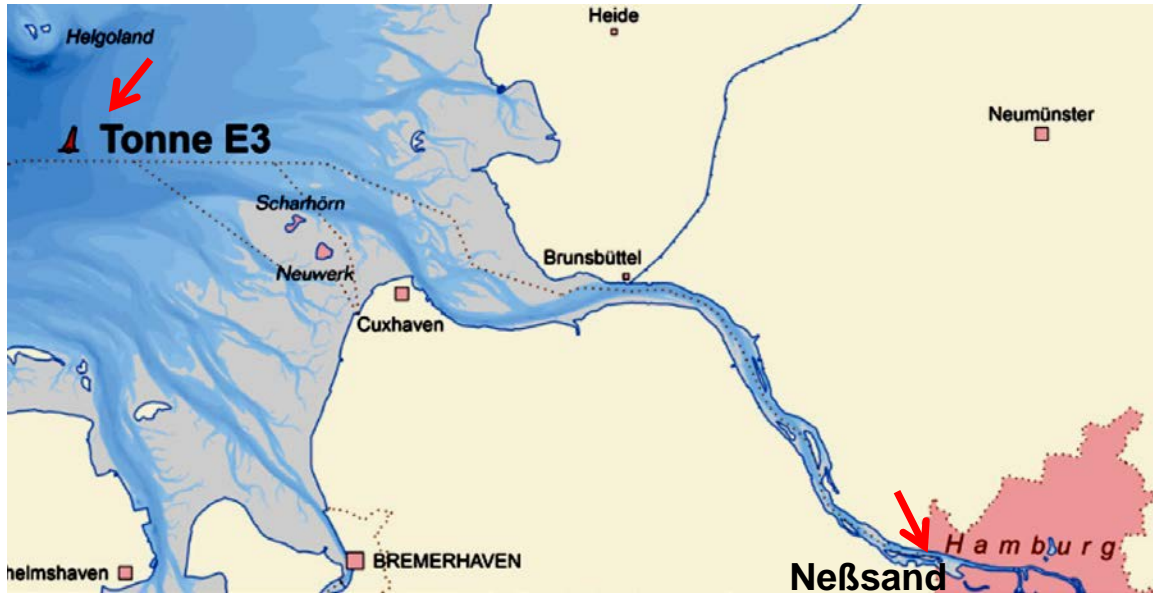
**Hopperbagger
(Großgerät)**



**nautischer Bedarf –
nach Peilung**

UMGANG MIT DEN SEDIMENTEN

im Gewässer umlagerfähige Sedimente



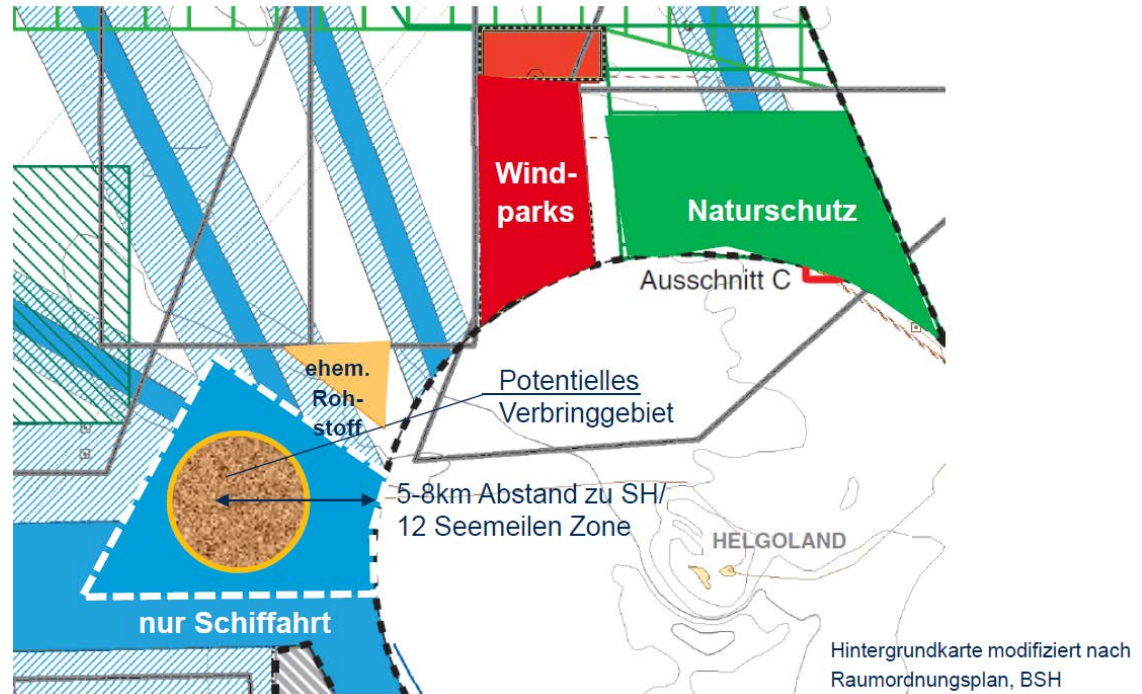
S
c
h
a
d
s
t
o
f
f
b
e
l
a
s
t
u
n
g

nicht im Gewässer
umlagerfähige
Sedimente

umweltsichere
Deponierung von
belastetem Baggergut
(Landbehandlung)

PRÜFUNG DER AUSSCHLIEßLICHEN WIRTSCHAFTSZONE ALS VERBRINGOPTION

- Tonne E3 aus jetziger Sicht keine dauerhafte Lösung, daher Alternativenprüfung
- Ziel: Verbringoption für mindestens 20 Jahre, Verbringung ganzjährig möglich
- HPA prüft Möglichkeit der Verbringung in die AWZ → Antrag nach dem Hohe-See-Einbringungsgesetz



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz

Hafen und Infrastrukturentwicklung
Dr. Torsten Sevecke; Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

7. November 2017 | Handelskammer Hamburg