

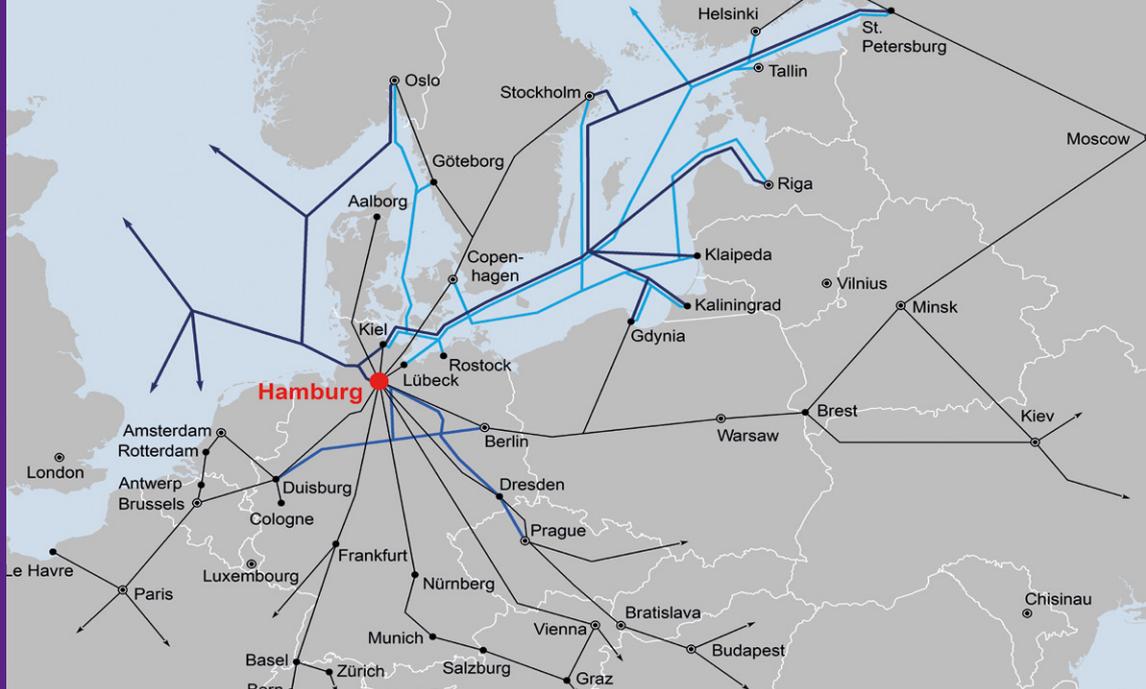


VERANTWORTUNG UNTER WASSER

Hamburger Hafen. Das Tor zur Welt

”

Der Hamburger Hafen ist ein Drehkreuz mit hervorragender Anbindung in Europa.



Modal Split

nennt man die Verteilung von Transportaufkommen auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi).

Das Tor offen halten

Worum geht es?

Der Hamburger Hafen ist ein Tor zur Welt: Er verbindet die Elbmetropole mit 950 Häfen in 178 Ländern. Beim Seegüter- und auch beim Containerumschlag ist er in Europa die Nummer drei. Vom Kaffee über Papier bis zum PC – Hamburg ist ein zentraler Warenumschlagsort.

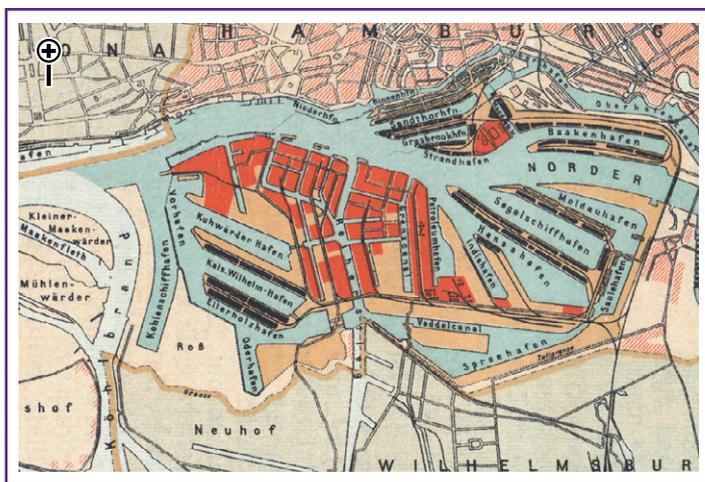
Das Besondere: Als Hafen tief im Herzen eines erweiterten Europas nutzt Hamburg die Möglichkeiten seiner hervorragend ausgebauten Verkehrsanbindung durch Straßen, Schienen und Wasserwege (Modal Split). Das macht den Hafen zum Wirtschaftsmotor der Metropolregion. Der bedarfsgerechte Erhalt der wasserseitigen Zugänglichkeit ist dafür die Grundvoraussetzung.

Welthafen an der Tideelbe

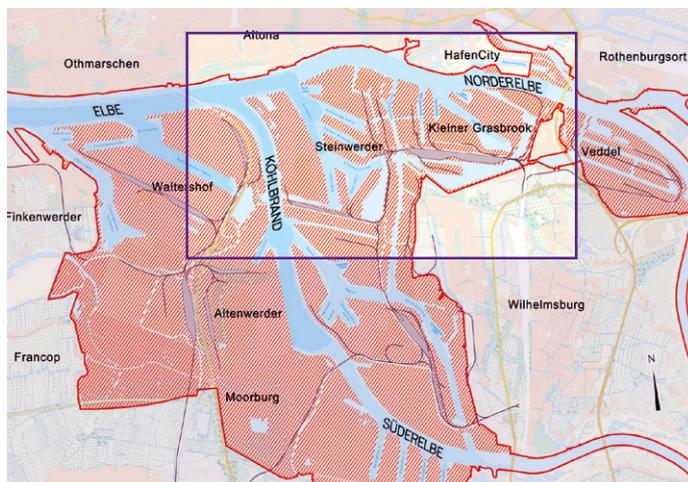
Was ist das Problem?

Seit über 800 Jahren betreibt Hamburg Handel über seinen Tidehafen. Der Hafen steht unter dem Einfluss von Ebbe und Flut. Doch bei jeder Flut wird mit dem Wasser auch Sediment stromaufwärts bis in den Hafen transportiert.

Die Hamburger haben daher eine lange Erfahrung damit, im dynamischen Naturraum Tideelbe die für die Schifffahrt jeweils notwendigen Wassertiefen sicherzustellen. Die Herausforderung liegt darin, die natürlichen Prozesse zu verstehen und sensibel für den Erhalt des Hafens zu nutzen.



Hamburger Hafen 1905: Lange vor der Erfindung von Containern und Modal Split bietet der Hafen vielen kleineren Schiffen Hafenbecken und Kaianlagen zum Be- und Entladen.



Eine Infrastruktur, die mit der Zeit geht: Heute sind deutlich größere Terminal-Flächen und Hafenbecken gefragt, mit Platz für wesentlich größere Schiffe und effizienten Umschlag.



Nordrange

bezeichnet die wichtigen kontinentaleuropäischen Nordseehäfen. Zur Nordrange gehören vor allem die Häfen Antwerpen, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven sowie Hamburg.



Passgenaue Infrastruktur: 81 Straßenbrücken verbinden die vielen Elbinseln im Straßennetz miteinander. Sie sparen Logistik- und Hafenbetrieben jede Menge Zeit und Geld.



TEU

bezeichnet weltweit das Maß eines Standardcontainers. TEU steht für "Twenty-foot Equivalent Unit" – einen rund 20 Fuß, also etwa sechs Meter langen Container.



Container Terminal Altenwerder.

Hafenmanagement mit Systemverständnis

Was ist die Lösung?

Der Naturraum Tideelbe verändert sich genauso dynamisch, wie es die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen tun. Gefordert ist ein Systemverständnis, das Hafenentwicklung mit integriertem Strombau- und Sedimentmanagement verbindet.

Die strategischen Leitlinien dafür:

Wertschöpfung

Die Flächen und Wasserwege im Hafen werden so entwickelt, dass sie hafenauffinen und arbeitsplatzintensiven Branchen optimale Bedingungen bieten.

Umschlag

Der Hafen nutzt das Potenzial als traditioneller Asienhafen und Gateway für Zentral- und Osteuropa sowie Skandinavien. Dazu zählt auch die Zusammenarbeit mit anderen Häfen der Nordrange und regionalen Partnern entlang der Unterelbe.

Qualitätsführerschaft

Passgenaue, zuverlässige Infrastruktur an der Kaimauer, in Hafen und Hinterland sowie die ganzheitliche Verkehrsträgerentwicklung, verbunden mit telematischen Lösungen, sichern den Erfolg des Hafens.

Umwelt

Nachhaltige Hafenwirtschaft erfordert eine Wassertiefenstandhaltung, die bei der Baggerei die natürliche Dynamik der Tideelbe berücksichtigt. Zusätzlich gilt es, sowohl in internationaler Zusammenarbeit als auch durch den Einsatz modernster Technik vor Ort die Belastung durch Schadstoffe zu minimieren.

Den Hamburger Hafen weiterentwickeln

Wie macht die HPA das?

Die HPA bewegt Massen unter Wasser, damit darüber Massen bewegt werden können. Das bedeutet: Verändern sich die Schiffe und ihre Ladungen, muss sich auch die wasserseitige Infrastruktur verändern. So hat die Umstellung des Welthandels auf Container das Antlitz des Hafens grundsätzlich verändert: Fahrrinnen mussten an manchen Stellen vertieft und Hafenbecken erweitert werden. An anderen Stellen wurden neue Hafenflächen zum Güterumschlag, zur Lagerung oder zur Ansiedlung von Hafenbetrieben geschaffen. All das hat Einfluss auf die Strömungs- und Sedimentationsverhältnisse. Daher sind Strombau und Sedimentmanagement permanent gefordert – von der Peilung über die Unterhaltungsbaggerei und die strömungstechnische Optimierung von Hafenbeckeneinfahrten bis hin zu einer nachhaltigeren Umgestaltung der Tideelbe.

Einblick in die Praxis

Hightech an der Kaimauer: Container Terminal Altenwerder

Um im Wettbewerb mit den Nordrangehäfen weiter die Nase vorn zu haben, wurde ein hochmoderner Hafenteil komplett neu entwickelt. Mit seiner 1.400 Meter langen Kaikante für bis zu vier Großcontainerschiffe und durch intelligente Terminal- und Verkehrsinfrastruktur entspricht er den nautischen und den logistischen Anforderungen perfekt. Das Terminal gilt als das modernste der Welt.



Um Sicherheit und Leichtigkeit der an- und abfahrenden Containerriesen zu gewährleisten, wurde die Süderelbe partiell vertieft und verbreitert. Die Ausgestaltung wurde vorher mithilfe so genannter hydronumerischer Modelle entworfen. Allerdings muss auch hier regelmäßig gebaggert werden: Der Ausbau führt zu reduzierten Strömungsgeschwindigkeiten und damit zu erhöhter Sedimentation. Doch der Aufwand lohnt sich: Der Containerumschlag konnte auch dank des weitestgehend vollautomatischen Ablaufs am Terminal auf Jahresleistungen von mehr als drei Millionen TEU gesteigert werden. Über 2.000 Menschen sind heute dort beschäftigt.



Auch ein Motor für Beschäftigung:
Über eine Viertel Million Arbeitsplätze hängen in ganz Deutschland vom Hamburger Hafen ab.

Wertschöpfung und Beschäftigung für eine Metropolregion

Wen betrifft das?

Allein 1.700 Transportunternehmen sind mit ihrem Hauptsitz in Hamburg vertreten, 20 der 25 größten Linienreedereien der Welt haben ihren europäischen Sitz oder eine Niederlassung hier und mehr als 115 Eisenbahnunternehmen operieren auf dem Hafenbahnnetz. Der Hamburger Hafen sorgt in der Metropolregion nicht nur für Wertschöpfung – er schafft auch Arbeitsplätze in unterschiedlichsten Branchen.

Neben der Hafenindustrie zählt dazu vor allem die Hafenwirtschaft mit ihren Sparten Schifffahrt, Logistik, Landtransport, Großhandel sowie Banken, Versicherungen und Verwaltung (inklusive Lotsen). Das schafft Beschäftigung – auch weit über Hamburg hinaus.

Im Jahr 2013 lag die Zahl der hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg bei 126.900, in der Metropolregion kamen dann noch einmal 26.400 Arbeitsplätze hinzu. Bundesweit sind es insgesamt 267.300 Jobs, die direkt oder indirekt vom Hamburger Hafen abhängen. In Hamburg wurde 2014 eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 12,6 Milliarden Euro realisiert, im Hamburger Umland kamen noch 1,9 Milliarden Euro hinzu.

Ökonomische Effekte des Hamburger Hafens 2014

Die Zahlen beruhen auf einer Studie der Planco Consulting GmbH zur regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens im Auftrag der HPA.

	Arbeitsplätze: 267.300, davon	Wertschöpfung: 20,5 Mrd. €, davon	Steuereinnahmen Hamburg
Hamburg	 129.800	 12,6 Mrd. €	 910 Mio. €
Metropolregion	 25.800	 1,9 Mrd. €	
Übriges Deutschland	 113.100	 7,3 Mrd. €	

