

Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

über die Drucksache

**20/9876: Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)
(Große Anfrage, Dr. Anjes Tjarks u.a. GRÜNE)**

Vorsitz: **Hansjörg Schmidt**

Schriefführung: **Hjalmar Stemmann (i.V.)**

I. Vorbemerkung

Die Drs. 20/9876 war in der Plenarsitzung der Hamburgischen Bürgerschaft am 23. Januar 2014 auf Antrag der GRÜNEN Fraktion an den Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien überwiesen worden. Der Ausschuss befasste sich in seiner Sitzung am 22. April 2014 abschließend mit der Vorlage.

II. Beratungsinhalt

Der Vorstandsvorsitzende der HHLA erläuterte eingangs anhand einer PowerPoint-Präsentation (siehe Anlage), dass die Konzernstruktur auf vier Säulen fuße, von denen die Intermodalaktivitäten diejenigen seien, die in den vergangenen Jahren das stärkste Wachstum zu verzeichnen hätten. Das Segment Logistik hingegen sei kleiner als noch vor ein bis zwei Jahren. Dies sei darauf zurückzuführen, dass nach Rechnungslegungsvorschriften der International Financial Reporting Standards (IFRS) Gesellschaften, die nicht von der HHLA kontrolliert würden, heute unter „Holding & Übrige“ ausgewiesen werden müssten. Dazu zähle beispielsweise die Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH, an der die HHLA Anteile im Umfang von 50 Prozent halte. Die Segmente Intermodal, Container und Logistik stünden für die börsennotierten Aktivitäten, der Teilkonzern Immobilien befinde sich zu 100 Prozent im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg.

Bezogen auf das Geschäftsjahr 2013 führte der Vorstandsvorsitzende der HHLA aus, dass China auch in diesem Jahr erneut das Land mit den größten Zuwächsen gewesen sei, während der Euro-Raum nach wie vor schwächele. Mittel- und Osteuropa hätten sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen positiv entwickelt, was für die HHLA von besonderer Bedeutung sei, weil über die Intermodalsysteme versucht werde, diese Regionen an den Hamburger Hafen anzubinden. Der Welthandel sei vor allem durch die Dynamik im innerasiatischen Raum angewachsen. Ein gravierender Einschnitt sei darin zu sehen, dass der Containerverkehr kaum noch schneller als die Weltwirtschaft wachse. Bis zum Krisenjahr 2009 sei der Welthandel, insbesondere der globale Containeraustausch, im Verhältnis zum Global BIP Jahr für Jahr um einen Faktor von 2,5 bis 3 angestiegen. Dieses Wachstum habe sich auf den Faktor 1 reduziert, was verdeutliche, dass der Container- und Warenaustausch über die Meere insgesamt nicht mehr schneller als die Weltwirtschaft prosperiere. Daraus lasse sich schlussfolgern, dass die dynamische Globalisierung insbesondere in den reifen Märkten inzwischen den Zenit überschritten habe. Über Jahre hinweg habe man sich daran gewöhnt, dass

Waren in Container nahezu hineingewachsen seien. In Sibirien beispielsweise sei Holz in Holzverarbeitungsanlagen so zugeschnitten worden, dass es in 40-Fuß-Container passte. Diese Entwicklung sei definitiv vorbei und daher sei in den kommenden Jahren ein sehr viel moderateres Wachstum zu erwarten.

Bei einer Betrachtung des Containerumschlags falle auf, dass in den nordeuropäischen Häfen insgesamt ein Rückgang von 0,5 Prozent zu verzeichnen gewesen sei, ergänzte der Vorstandsvorsitzende der HHLA. Während der Umschlag in Rotterdam um 2,1 Prozent zurückgegangen sei, sei er entgegen dem Trend in den anderen nordeuropäischen Häfen in Hamburg um 4,4 Prozent angewachsen. Besondere Erwähnung verdiene in diesem Zusammenhang der Umstand, dass die Schiffe immer größer würden und in der Nordrange aufwachsende Überkapazitäten zu verzeichnen seien, wie in Wilhelmshaven, aber auch auf der Maasvlakte in Rotterdam deutlich werde. Der Hamburger Hafen leide nach wie vor unter Infrastrukturengpässen durch den verzögerten Ausbau der Fahrhinne ebenso wie durch den Zustand des Nord-Ostsee-Kanals. Im Jahr 2013 habe es darüber hinaus eine Stagnation bei der Entwicklung der Hafenhinterlandanbindung über den Schienenverkehr gegeben, ergänzte der Vorstandsvorsitzende der HHLA. Für den Anstieg des Umschlags in Hamburg um 4,4 Prozent seien vor allem die Feederverkehre in den Ostseeraum verantwortlich, die um 8,3 Prozent angestiegen seien, unterstrich der Vorstandsvorsitzende der HHLA. Auch der Fernostverkehr sei um 6,3 Prozent angestiegen. Der Wermutstropfen in dieser Betrachtung liege darin, dass Feederverkehre deutlich schlechter bezahlt seien und sich dabei die Erlösentwicklung von der Mengenentwicklung abkopple. Dementsprechend habe sich der Marktanteil der HHLA in der Nordrange um 20,4 Prozent steigern können.

Im Containertransport, insbesondere in den Bahngesellschaften, sei eine Steigerung von 18 Prozent erreicht worden. Diese beruhe im Wesentlichen auf einer erfolgreichen Ausweitung der Verbindungsangebots im deutschsprachigen Raum, also in Österreich und der Schweiz, betonte der Vorstandsvorsitzende der HHLA. Es sei gelungen, sich im Wettbewerb gegen Tochterunternehmen der Deutschen Bahn durchzusetzen. Darüber hinaus sei die Verbindung mit den polnischen Häfen in nennenswertem Umfang ausgebaut worden. In diesem Zusammenhang wies der Vorstandsvorsitzende der HHLA darauf hin, dass deren Intermodalsysteme offene Systeme seien, was bedeute, dass nicht nur der Hamburger Hafen bedient werde, sondern auch andere Häfen, sofern es wirtschaftlich sinnvoll und für die HHLA profitabel sei.

Nachhaltigkeit sei seit vielen Jahren ein Schwerpunkt der geschäftlichen Aktivitäten, fügte der Vorstandsvorsitzende der HHLA hinzu. In den vergangenen Jahren habe die HHLA hierfür eine Reihe von Auszeichnungen erhalten und ein besonderes Ziel der HHLA sei es, den spezifischen CO₂-Ausstoß auf den Container bezogen deutlich zu senken. Dies sei seit dem Jahr 2008 um 25 Prozent gelungen und im Benchmark mit anderen Unternehmen als herausragend zu bezeichnen. Derzeit werde an BESIC, also an Batterie-Elektrischen Schwerlastfahrzeugen im intelligenten Containerterminalbetrieb, gearbeitet. Dies geschehe in Altenwerder, wo die Ladevorgänge der Horizontalfahrzeuge aus Spitzen erneuerbarer Energien geladen würden. Darüber hinaus betreibe die HHLA Hamburgs größte Elektro-Auto-Flotte, die weiter ausgebaut werden solle.

Bezogen auf die Trends und Herausforderungen im Jahr 2014 erläuterte der Vorstandsvorsitzende der HHLA, dass für die nordeuropäischen Häfen mit einer Mengensteigerung von einem Prozentpunkt gerechnet werde. Spitzenlasten im Umschlag würden durch steigende Schiffsgrößen erwartet. Das eigentliche Problem bestehe jedoch weniger in der Größe der Schiffe, sondern vielmehr in den Begegnungsverboten und den Restriktionen auf der Elbe. Wenn mehrere Schiffe in sehr kurzen Abständen an den Terminals be- und entladen werden müssten, sei dies ausgesprochen herausfordernd, da es in Hamburg nicht eine durchgehende Kaimauer gebe, sondern über vier Terminals hinweg gearbeitet werden müsse. Das bedeute, dass die Liegeplatzsituation mit den Arbeitsspitzen übereinstimmen müsse. Die größte Herausforderung im Jahr 2014 bestehe in wachsenden Mengenvolatilitäten durch Reedereiallianzen. Hiermit sei insbesondere der zu erwartende Reederzusammenschluss von Maersk, MSC und CMA CGM innerhalb der sogenannten P3-Allianz gemeint. Dies könne zu deutlichen Mengenverlagerungen von bis zu minus 10 Prozent führen, ohne dass darauf direkt Einfluss genommen werden könne. Derartige Sondereffekte durch Reederdispositionen seien

bei der Prognose von einem einprozentigen Wachstum nicht enthalten, unterstrich der Vorstandsvorsitzende der HHLA.

Er ging sodann auf die möglichen Risiken ein, die sich durch den Ukraine-Russland-Konflikt ergeben und leicht in einen wirtschaftlichen Konflikt mit Russland münden könnten. Die HHLA sei durch ihre Aktivitäten in der Ukraine direkt betroffen, da sie in Odessa den größten Containerterminal des Landes betreibe, der sich im Übrigen zu 100 Prozent im Besitz der HHLA befinde. Zu Beginn des Jahres hätten aufgrund der politischen Entwicklungen die Intermodalaktivitäten eingestellt werden müssen. Auch seien deutliche Mengenrückgänge im zweistelligen Prozentbereich festzustellen. Vorstellbar sei zudem eine Abwertung der dortigen Währung, des Hrywnja, deren Auswirkungen derzeit nicht bezifferbar seien. Die Risiken, die eine derartige Entwicklung nach sich zöge, seien jedoch sicherlich nachvollziehbar.

Die Prognosen für die Kapitalmärkte sähen für das Jahr 2014 ein verhaltenes, aber stabiles Marktumfeld für die Weltwirtschaft, den Welthandel und den Containerumschlag voraus. Für Nordeuropa werde nach wie vor von einem marginalen Wachstum in der Größenordnung von 1 Prozent im Containerumschlag ausgegangen. Auch die Prognosen für die maritimen Hinterlandverkehre, die die HHLA direkt beträfen, lägen bei 1 Prozent. Die zunehmenden Spitzenlasten in allen Teilen der Transportkette führten zu höheren Kosten und auch zu extremen Spitzenbelastungen der gesamten Infrastruktur um Hamburg herum. Hinsichtlich der Konzernentwicklung werde bezogen auf die Mengen davon ausgegangen, dass sich auch hier ein Wachstum von 1 Prozent spiegele, wobei jedoch Mengenverlagerungen durch Reeder nicht berücksichtigt seien. Derzeit bestehe bereits die Situation, dass die Reeder einerseits erwarteten, für ihre Belastungen in irgendeiner Form Kompensation zu erhalten, andererseits aber auch massiv mit Abwanderung drohten.

Der Vorstandsvorsitzende der HHLA ging darauf ein, dass die Dimensionen der Schiffe die HHLA vor große Herausforderungen stellten und zu Spitzenproduktivitäten zwängen. Diese Situation schwäche die Verhandlungsposition bei Preisgesprächen mit Reedern. Bei Rekordumschlägen von 12.000 TEU pro Schiff werde deutlich, dass diese Größenordnungen noch vor wenigen Jahren auch für Reeder kaum vorstellbar gewesen seien. Stückkostendegressionen auf der Wasserseite würden zurzeit auf den Rest der logistischen Kette verlagert, was zu einer extremen Lagerbelastung führe. Ein Schiff der Größenordnung von 12.000 TEU laste inzwischen 40 Prozent der Lagerkapazität einer Anlage wie Altenwerder aus. Er betonte, dass diese Anlagen nicht errichtet worden seien, um möglichst viele Container zu lagern, sondern um diese möglichst schnell umzuschlagen. Aus der Menge der Container, die heute auf einem einzigen Schiff geladen seien, ergebe sich, dass durchschnittlich 12 Feederschiffe, 60 komplette Blockzüge mit einer Länge von im Durchschnitt 650 bis 700 Metern und 3.000 Lkw benötigt würden, um diese Menge abzufahren. Seit dem Jahreswechsel seien massive Schiffsverspätungen zu beklagen, die vordergründig auf Wetterbedingungen zurückgeführt würden. Das bedeute für Exportcontainer, die derzeit auf den Containerterminals gelagert würden, dass die Verweildauer von etwas über drei Tagen mittlerweile auf neun Tage angestiegen sei. Exportcontainer könnten nicht auf das nächste Schiff geladen werden, weil diese auf ein bestimmtes Schiff gebucht seien. Wenn das Schiff beispielsweise zehn Tage zu spät einlaufe, stünden die Container im Block, was bedeute, dass eine Anlage, die für schnellen Durchsatz gebaut sei, weitestgehend stillgelegt werde, weil die IT keine Standplätze mehr finde. Dieses Problem bestehe im Übrigen nicht nur in Hamburg, sondern betreffe auch alle Vor- und Nachhäfen. Große Schiffe liefen Hamburg in immer stärkerer Konzentration an, was extreme Peaks nicht nur für die Terminals, sondern auch für alle Dienstleistungsbereiche bedeute, die nachgeschaltet seien. Dies betreffe neben dem Zoll auch andere Dienstleister im Hafen und führe über die gesamte logistische Kette zu steigenden Ausgaben. Diese Entwicklung sei unerfreulich und werde insbesondere dadurch verschärft, dass mehrere der großen Schiffe gleichzeitig einliefen, weil sie auf der Elbe zusammengezwungen würden.

Der Abgeordnete der GRÜNEN nahm Bezug auf Seite 2 der Drucksache, wo auf die Frage nach der Unternehmensstrategie der HHLA geantwortet worden sei, dass es um eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes gehe. Derzeit befinde sich die HHLA bei der Unternehmensbewertung auf einem Tiefstand. Ihn interessierte daher, was die HHLA unternehme, um den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Auf die

Frage danach, welche ausländischen Beteiligungen die HHLA ge- und verkauft habe, sei geantwortet worden, dass Südamerika-Beteiligungen unter anderem in Valparaiso und in Exolgan verkauft worden seien. Als Begründung sei Desinvestition überseeischer Minderheitsbeteiligungen und ein regionaler Fokus auf Deutschland/Europa angegeben worden. Dies veranlasste ihn zu der Frage, wo der Fokus in Europa liege.

Hinsichtlich der Nachhaltigkeit zeigte sich der Abgeordnete der GRÜNEN von den Aktivitäten der HHLA beeindruckt. An den Senat richtete er die Frage, ob damit zu rechnen sei, dass in den nächsten Stufen des Nachhaltigkeitsberichtes für den Hamburger Hafen mit einer Einbeziehung der HHLA gerechnet werden könne, um einen Gesamteindruck über die Emissionen zu erhalten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, dass es vielfältige Aspekte gebe, die im Hafen Nachhaltigkeit verdeutlichten. Als Beispiel nannten sie die Landstromanlagen, die in zwei unterschiedlichen Varianten als Prototypen realisiert worden seien. Im Geschäftsbericht der HHLA werde deutlich, welchen großen Wert das Unternehmen auf die Nachhaltigkeit lege. Die Ökobilanz sei heute wesentlicher Bestandteil der Handelsströme, weil viele Waren in einer Gesamtkette gesehen würden und einer Beurteilung unterlägen.

Der Vorstandsvorsitzende der HHLA erläuterte, dass das Unternehmen im Jahr 2003 einen Konzernverlust in Höhe von 26 Millionen Euro ausgewiesen habe. In den Jahren zuvor habe sich die HHLA über viele Jahre hinweg in den roten Zahlen befunden. Ab dem Jahr 2003 habe die HHLA von einer Sonderkonjunktur profitiert, die über viele Jahre hinweg durch ein zweistelliges Wachstum geprägt gewesen sei. Die durchschnittliche Wachstumsrate im Umschlag habe zwischen den Jahren 2003 und 2009 bei 12,6 Prozent gelegen. Dies habe dazu geführt, dass in dem Jahr 2007, dem Jahr des HHLA-Börsengangs, eine Umsatzrendite von knapp 40 Prozent erzielt worden sei. Eine derartige Rentabilität sei im DAX und im MDAX an keiner weiteren Stelle zu finden gewesen. Im Jahr 2007 sei die Profitabilität herausragend gewesen, wofür nicht zuletzt der Umstand ursächlich gewesen sei, dass es zu wenig Containerterminals gegeben habe. Der Vorlauf für die Fertigstellung eines Terminals betrage circa zehn Jahre und weil die zweistelligen Wachstumsraten nicht vorhersehbar gewesen seien, sei die Nachfrage entsprechend hoch gewesen und habe der HHLA die Möglichkeit geboten, entsprechende Preise abzuverlangen. In dieser Zeit habe es einen Logistik-Boom gegeben, in dessen Folge die Banken Logistik-Zertifikate aufgelegt hätten. Dies habe im Übrigen seinerzeit zu völlig überzogenen Preisen bei Terminalverkäufen nicht nur in Europa, sondern auch in Fernost geführt. Was in der aktuellen Situation zum Tragen komme, sei eine gewisse Normalisierung im Umfeld der Terminals. Heute sei im Gegensatz zu den Jahren nach 2003 ein Käufermarkt existent, wie dies in fast allen Sparten üblich sei. Damit gehe einher, dass es heute keine Engpässe auf den Terminals mehr gebe, sondern vielmehr von dramatischen Überkapazitäten berichtet werden müsse, wie am Beispiel Wilhelmshaven deutlich werde. Diese Überkapazitäten wüchsen perspektivisch durch die Maasvlakte in Rotterdam weiter auf, weil dort Terminalkapazitäten hinzugefügt würden, die vom Umfang her etwa dem Hamburger Hafen entsprächen. Hinzu komme zudem eine Unterauslastung an den Hamburger Terminals. All dies habe dazu geführt, dass intern von einem „New Normal“ geredet werde. Dieses sei geprägt durch Reederkrise, Käufermarkt und Verfall der Frachtraten. Wenn im Jahr 2013 eine EBIT-Quote von 13 Prozent erzielt worden sei, sei dies unter den gegebenen Bedingungen noch immer als herausragendes Ergebnis zu werten. Als Referenzgröße nannte der Vorstandsvorsitzende der HHLA den Kühne & Nagel-Konzern, der eine EBIT-Marge von 5 Prozent zu erreichen versuche; in der Logistik-Branche werde derzeit kaum ein Unternehmen eine höhere Rendite erzielen und es sei nicht davon auszugehen, dass jemals wieder Wachstumsraten im zweistelligen Bereich erzielt würden.

Der Vorstandsvorsitzende der HHLA widersprach der Aussage, dass der Wert der HHLA sinke. Es sei im Gegenteil so, dass der innere Wert der HHLA Jahr für Jahr steige, weil weniger aus dem Konzern entnommen und über Dividenden ausgeschüttet als in die Rücklagen eingestellt werde. Dem stehe allerdings die Kursentwicklung an der Börse gegenüber, die sehr stark von Erwartungen bezogen auf die Zukunft geprägt sei. Der Wert der HHLA-Aktie sei dramatisch von negativen Erwartungen hinsichtlich

der Infrastruktur beeinflusst. Dies sei jedoch nicht mit dem Unternehmenswert zu verwechseln, betonte der Vorstandsvorsitzende der HHLA. Börsenkurse bildeten sich an den Börsen und hierauf habe der Vorstand keinen Einfluss.

Auf die Beteiligungen bezogen erklärte der Vorstandsvorsitzende der HHLA, in intensiven Diskussionen mit dem Aufsichtsrat eine Regionalstrategie für den HHLA-Konzern entwickelt zu haben. Diese sehe vor, dass der Fokus der Geschäftsaktivitäten auf dem Standort Hamburg liege. Darüber hinaus würden Wachstumsopportunitäten in erster Linie im baltischen Raum, mit Odessa im Schwarzen Meer und im adriatischen Raum gesehen. Es seien diese Regionen, in denen derzeit wasserseitiger Umschlag mit den Intermodalaktivitäten im Hinterland verbunden werde. Das sei der Grund dafür, dass die HHLA deutlich profitabler als andere Terminal-Betreiber sei. Den Reedern werde ein entscheidender Mehrwert dadurch geboten, dass IT-Informationen vernetzt würden. Hinzu komme, dass die Schienenaktivitäten deutlich schneller wüchsen als diejenigen auf der Wasserseite und diese Möglichkeiten bestünden im Wesentlichen in Europa. Von Aktivitäten in Südamerika habe sich die HHLA vor zehn Jahren getrennt, was in keinerlei Zusammenhang mit den aktuellsten Entwicklungen bei Hapag-Lloyd gesehen werden dürfe. Bei Hapag-Lloyd handele es sich um eine strategische Investition, während es sich bei der HHLA um eine Kapitalbeteiligung gehandelt habe, die bei Exlogistica 30 Prozent und bei Exolgan 15 Prozent betragen habe. Die Entscheidung zu desinvestieren sei daraus erwachsen, dass der Mehrheitseigentümer angekündigt habe, seinen Anteil an Geschäftspartner in Südamerika zu verkaufen, die der HHLA als nicht verlässlich erschienen seien. In der HHLA gelte beispielsweise der Grundsatz, dass keine Schmiergelder bezahlt würden und wer diesem Grundsatz folge, müsse überlegen, in welchen Märkten er tätig sein wolle. In den südamerikanischen Beteiligungen sei keine Wirtschaftlichkeit gesehen worden, unterstrich der Vorstandsvorsitzende der HHLA und fügte hinzu, dass ein Unternehmen mit einem Anteil von 15 Prozent letztlich Kapitalanleger, aber nicht strategischer Partner sei.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte in Zusammenhang mit dem Nachhaltigkeitsbericht, ob hierfür andere Unternehmen als die HHLA angefragt worden seien. In der vorliegenden Drucksache sei neben Positivem auch nachzulesen, dass die HHLA keine Daten zu Emissionen erhebe. Daraus ergebe sich, dass nicht klar sei, was reduziert werden könne. Wenn eine umfassende Strategie für den Hafen erarbeitet werden solle, müsse dies jedoch eingebunden werden.

Bezogen auf die Aussage, dass die innere Werthaltigkeit des Konzerns gesteigert werde, fragte der Abgeordnete der GRÜNEN, wie dies mit der Aussage auf Seite 5 der Drucksache in Einklang zu bringen sei, wonach die Eigenkapitalquote die niedrigste seit dem Jahr 2007 sei. Wenn nun mitgeteilt werde, dass mit den Gewinnen Rücklagen gebildet würden, stelle sich die Frage, warum die Eigenkapitalquote die niedrigste seit dem Jahr 2007 sei.

Der Rückgang in der Eigenkapitalquote habe ausschließlich bilanzielle Gründe, teilte der Vorstandsvorsitzende der HHLA mit. Durch die Umstellung auf IFRS sei es verpflichtend geworden, Kaimauern anders als in der Vergangenheit zu verbuchen, was Einfluss auf den Ausweis der Eigenkapitalquote habe. Im Übrigen sei die Eigenkapitalquote im Jahr 2013 wieder über 40 Prozent gestiegen.

Die SPD-Abgeordneten griffen auf, dass in der Präsentation bei der Prognose für das Jahr 2014 bezogen auf den Containerumschlag weltweit von 4,3 Prozent ausgegangen werde, während auf Seite 3 laut Schätzung von Drewry mit einem Plus von 3,3 Prozent gerechnet werde. Sie fragten, worin diese Differenz begründet liege. Des Weiteren interessierten sie die Gründe für die erwähnten Schiffsverspätungen. Zudem gingen sie darauf ein, dass die Schiffe immer größer würden und dies Auswirkungen auf die Lagerbelastungen habe. Sie wollten wissen, welche Strategien diesbezüglich entwickelt würden.

Zu den Wachstumsprognosen erläuterte der Vorstandsvorsitzende der HHLA, dass für Nordeuropa 1 Prozent und für den Welthandel 4,5 Prozent angegeben worden seien. Er bedauerte, dass auf Seite 7 der Präsentation die Quelle der Daten nicht genannt worden sei. Die Zahlen basierten auf Berechnungen von führenden Wirtschaftsforschungsinstituten und zeigten, dass sich das Wachstum in Europa deutlich von dem Wachstum der Weltwirtschaft und insbesondere von dem im innerasiatischen Raum

abgekoppelt habe. Die Prognosen beruhten allesamt auf Zahlen der Wirtschaftsforschungsinstitute; auf Seite 3 der Präsentation würden Ist-Zahlen für das Jahr 2013 dargestellt, ergänzte er.

Auf die Frage nach den Gründen für die Schiffsverspätungen erklärte der Vorstandsvorsitzende der HHLA, dass es vor dem Hintergrund, dass Reeder die wichtigsten Kunden seien, schwierig sei, derartige Themen in der Öffentlichkeit zu diskutieren. Verspätungen aufgrund von Streiks in Vorhäfen oder Wetterkapriolen habe es auch in der Vergangenheit bereits gegeben. Zum Jahreswechsel hätten extreme Wetterbedingungen auf dem Nordatlantik dazu geführt, dass die Fahrpläne in Unordnung geraten seien. Im Jahr 2014 sei allerdings eine Entwicklung zu beobachten gewesen, die zuvor unbekannt gewesen sei: Bisher habe es 20 mehr oder weniger selbständig fahrende Reeder gegeben, die neben den Preisen auch durch Leistung versucht hätten, sich voneinander zu unterscheiden. Heute gebe es in Hamburg im Wesentlichen G6, also die Green Alliance um COSCO, und vor allem P3 als große Kunden. Reeder könnten sich heute nicht mehr durch Preise voneinander unterscheiden. Auch über den Service sei eine Unterscheidung nicht möglich, da den Kunden, sobald ihre Container auf ein Schiff geladen seien, keine speziellen Offerten unterbreitet werden könnten. Das führe dazu, dass Reeder immer weniger dazu neigten, sogenannte Sonderlager einzurichten, um die Rückstausituation abzuarbeiten. Dieses würde für sie zusätzliche Kosten verursachen, die sie nicht erstattet bekämen. Die HHLA habe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Asien entsandt, um in den dortigen Head Offices die durch die Verspätungen entstehende Situation zu schildern. Daraufhin habe G6 im April 2014 ein Steering Committee mit Sitz in Singapur gegründet, um gegen die Verspätungen anzuarbeiten. Dieser Schritt habe sich als sinnvoll erwiesen und der Vorstandsvorsitzende der HHLA zeigte sich zuversichtlich, dass es hierüber in den nächsten Monaten gelingen werde, die Zeitpläne einzuhalten.

Auf den Einsatz immer größerer Schiffe zu reagieren und entsprechende Strategien zu entwickeln sei nur in begrenztem Umfang möglich, erläuterte der Vorstandsvorsitzende der HHLA weiter. Die Restriktionen auf der Elbe seien bekannt, es gebe aber auch Restriktionen in anderen Häfen, fügte er hinzu. Es bleibe nur die Möglichkeit, darauf zu vertrauen, dass die Elbvertiefung komme, weil andernfalls ein Wettbewerbsnachteil für Hamburg entstehe, den die HHLA nicht kompensieren könne. Bereits in dem Börsenprospekt, den die Stadt im Vorlauf des Börsengangs der HHLA veröffentlicht habe, sei nachzulesen, dass sich die Rentabilität der HHLA dramatisch reduzieren werde, wenn sich die Elbvertiefung weiter verzögere. Im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten würden jedoch die Kaimauern ertüchtigt, da die großen Schiffe nur durch immer größere Containerbrücken versorgt werden könnten. Das bedeute, dass Brücken ausgetauscht würden, die noch lange nicht am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angekommen seien, aber keine 18.000-TEU-Schiffe bedienen könnten. Darüber hinaus werde an der Produktivität gearbeitet, teilte der Vorstandsvorsitzende der HHLA mit. Dass diese Schritte bislang erfolgreich gewesen seien, zeige der Umstand, dass das Wachstum trotz der bekannten Einschränkungen im vergangenen Jahr 4,4 Prozent betragen habe, während ein Hafen wie Rotterdam Volumen im Umfang von 2,1 Prozent verloren habe.

Die CDU-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass ab dem Jahr 2015 für Feederverkehre ein Maximalschwefelgehalt von 0,1 Prozent gelte und fragten, ob die finanzielle Situation der Reeder die Ansätze zur Nachhaltigkeit beispielsweise dadurch konterkarieren könne, dass weiterhin Diesel anstelle von LNG als Treibstoff genutzt werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass in der 16. Kalenderwoche ein Dialogprozess unter dem Titel „Green Shipping“ in Hamburg durchgeführt worden sei. Hierbei sei deutlich geworden, dass viele Reeder bezüglich der Schwefelgehalt-Vorgaben noch nicht mit klaren Konzepten reagiert hätten. In sogenannten Werkstattberichten sei festgestellt worden, dass eine entsprechende Umrüstung vorgenommen werden könne und gemeinsam mit der Bundesregierung gebe es Bemühungen, über KfW-Mittel hierfür Mittel bereitzustellen. Feederverkehre stellten für den Hamburger Hafen eine entscheidende Größe dar und deshalb werde versucht, hierfür flankierend tätig zu werden.

Die CDU-Abgeordneten nahmen Bezug auf Ausführungen während der erwähnten Veranstaltung, in der beispielhaft dargestellt worden sei, wie ein 1000-TEU-Schiff ausgerüstet werde. Ein Vertreter der HSH Nordbank habe jedoch dargelegt, dass eine Umrüstung für ein derart kleines Feederschiff nicht lohnenswert sei und erst ab einer Größe von 4.500-TEU-Schiffen finanziert würde, weil die Kosten der Umrüstung nahezu identisch seien. Pro transportiertem Container wären die Kosten daher in der Umrechnung deutlich höher. Sie fragten, wie sich die Feederschiffe in ihren Größenordnungen unter 2.000 und zwischen 2.000 und 4.500 TEU verteilten. Bezogen auf die Innerhafentransporte wiesen sie darauf hin, durch den Ausbau der A 7 und den demnächst anstehenden Ausbau der Hochstraße Elbmarsch könne die Situation auftreten, dass es auf den Transportwegen zu Staus komme. Vor diesem Hintergrund interessierte sie, wie das Thema Port Feeder Barge an den HHLA-Kais gesehen werde.

Die beschriebenen Peaks an den Kais veranlassten die CDU-Abgeordneten zu der Frage, ob es vorstellbar sei, dass es aufgrund der Überlastung eines Terminals dazu kommen könne, dass auf Anlagen anderer Betreiber ausgewichen werden müsse und ob diesbezüglich Vereinbarungen zwischen den verschiedenen Hafenbetreibern bestünden. Damit verbanden sie die Nachfrage, ob im mittleren Freihafen Ausweichkapazitäten für derartige Spitzenauslastungen erforderlich seien.

Mit Blick auf die zunehmenden Schiffgrößen interessierte die CDU-Abgeordneten, was zu erwarten sei, wenn 18.000-TEU-Schiffe stärker beladen die Elbe befahren würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten, dass Schiffe derzeit wirtschaftlicher führen, wenn sie größer seien. Dennoch gebe es bestimmte Häfen, die nur von kleineren Schiffen angelaufen werden könnten, weshalb diese nach wie vor wichtig seien.

Zur Diskussion um die Port Feeder Barge äußerte der Vorstandsvorsitzende der HHLA, dass diese zahlreiche Parallelen zu den Überlegungen bezüglich der Abfertigung von Binnenschiffen im Hamburger Hafen aufweise. Grundsätzlich sei beides wünschenswert und Rotterdam profitiere derzeit beispielsweise von einem relativ hohen Binnenschiffanteil. Die Port Feeder Barge sei im Wesentlichen als operatives Thema zu betrachten. Wenn eine Port Feeder Barge an der Kaimauer liege, sei kein Platz mehr für ein Großschiff, was auch auf die Situation der Binnenschiffe übertragbar sei. Hinzu komme, dass geklärt werden müsse, wie ein kleines Schiff innerhalb kürzester Zeit be- und entladen werde, um dann zügig wieder abzulegen. Bislang sei keine Lösung dafür gefunden worden, dass die Abwicklung der kleinen Schiffe an Kaimauern, die für Großschiffe benötigt würden, möglichst schnell vonstattengehe. Hierzu würden Überlegungen angestellt, aber die Situation sei schwierig, konstatierte der Vorstandsvorsitzende der HHLA.

Auf die Frage nach einer Kooperation mit Eurogate antwortete er, dass die Kosten für die Umfuhr deutlich höher lägen als für den Umschlag. Diese Kosten könnten nicht auf die Reeder umgelegt werden und daher sei eine Kooperation in diesem Falle nicht sinnvoll. Es gebe zwar Kooperationsabkommen für Krisenfälle, die aber für derartige Situationen nicht griffen. Die Frage nach dem mittleren Freihafen beantworte sich im Übrigen hierdurch, dass auch Umfuhren in diesen Bereich nicht vorstellbar seien, betonte der Vorstandsvorsitzende der HHLA und erläuterte, dass die Anzahl der Moves unabhängig von der Schiffgröße sei, sodass auf einem 18.000-TEU-Schiff durchaus auch 4.000 Moves vorstellbar seien. Bei einer Betrachtung der heutigen nautischen Rahmenbedingungen sei jedoch davon auszugehen, dass kaum über 12.000 Moves hinausgegangen werden könne. Grundsätzlich gelte, je mehr TEU-Umschlag pro Schiff gegeben sei, desto intensiver würden die Spitzenlasten. Für einen Terminalbetreiber sei es daher sehr viel angenehmer, drei kleinere Schiffe nacheinander abzuarbeiten als ein großes.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter fügten hinzu, dass es im Hamburger Hafen keine dramatischen Überkapazitäten gebe. Im Hafententwicklungsplan sei klar aufgliedert, dass ein Ausbau der Terminals Tollerort, CTH, Burchardkai und die Westerverweiterung erfolge. Das Ausbauprojekt für die Zukunft sei der Zentralhafen Steinwerder, das nun angestoßen worden sei.

Die CDU-Abgeordneten gingen auf das Thema Binnenschifffahrt ein und fragten, welche Voraussetzungen geschaffen werden müssten, damit dieses eine größere Rolle spielen könne.

Der Vorstandsvorsitzende der HHLA antwortete, es gebe Voraussetzungen, die nicht im Einflussbereich der HHLA lägen, wie beispielsweise der Ausbau der Binnenwasserstraßen, insbesondere der Scharnebecker Schleuse. Der derzeitige Binnenschiffsanteil liege derzeit bei zwei bis drei Prozent, was verdeutliche, weshalb die Binnenschifffahrt bei der dargestellten Präsentation keine Rolle gespielt habe. Grundsätzlich wäre ein Ausbau des Binnenschiffsanteils wünschenswert, aber hierfür sei ein entsprechender Wasserstand auf den Binnenwasserstraßen und ein Ausbau der Schleusen erforderlich und diese Fragestellungen seien politisch stark umstritten.

Hamburg sei kein originärer Binnenschiffahrtshafen, ergänzten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. In Rotterdam könne die Binnenschiffahrt auf eine lange Tradition zurückblicken und habe bereits bestanden, bevor der Umschlag der Seeschiffahrt zu organisieren gewesen sei. Daraus resultiere, dass noch heute dort 35 bis 40 Prozent der Transporte über das Binnenschiff und den Rhein als Wasserstraße abgewickelt würden. Die Kosten der Hinterlandanbindung seien in Hamburg nicht zu unterschätzen und eine Schleuse in Scharnebeck verursache die gleichen Kosten wie in Brunsbüttel. Daraus werde erkennbar, dass Prioritäten gesetzt werden müssten.

Die SPD-Abgeordneten betonten, durchaus zu schätzen, wie sich die HHLA in einem schwierigen Marktumfeld behauptete. Sie stellten fest, dass es im Jahr 2011 eine hohe Anzahl von Schiffsanläufen gegeben habe, aber diese mit weniger Personal als in den darauffolgenden Jahren bearbeitet worden sei. In diesem Zusammenhang fragten sie nach dem momentanen Stand der Mitarbeiterzahlen. Bezogen auf den Nord-Ostsee-Kanal, die Elbvertiefung und dem damit verbundenen Einlaufen größerer Schiffe stellten sie fest, dass es immer wieder die Situation eines Schleusenausfalls geben könne. Vor diesem Hintergrund interessierte sie, ob in einem derartigen Fall Kapazitäten vorhanden seien, um die Container über die Schiene oder die Straße abzutransportieren. Des Weiteren wollten sie wissen, ob es auch im Mittelmeer inzwischen verstärkt Containerschiffverkehre gebe. Zudem interessierte sie, was in dem Segment Immobilien in den nächsten Jahren geplant sei. An die CDU-Abgeordneten gerichtet äußerten sie Verständnis für die Position der HSH und bezeichneten es als richtig, nicht mehr alle möglichen Schiffsgrößen zu finanzieren.

Der Vorstandsvorsitzende der HHLA erläuterte bezüglich der Personalentwicklung, dass die Automatisierung Auswirkungen auf die Beschäftigtenzahlen habe. In den vergangenen Jahren sei es gelungen, trotz der Automatisierung des größten Terminals, des CTB, die Mitarbeiterzahl stabil zu halten. Dies sei keine Selbstverständlichkeit, da ursprünglich ein völlig anderes Wachstum geplant gewesen sei: Die Kapazität der Anlage habe von 2,5 auf 5 Millionen TEU ausgebaut werden sollen; nun liege die HHLA aber deutlich unter diesen Mengenplanungen. Die Mitarbeiterzahlen auf den Terminals wichen zum Teil etwas von den Beschäftigtenzahlen auf den Terminals ab, weil in Hamburg der Vorteil bestehe, bei Spitzenbelastungen mit anderen Terminals, insbesondere mit Eurogate, über den Gesamthafenbetrieb (GHB) Ausgleich zu schaffen. Somit gebe es eine gewisse Quote von Arbeitern auf den Terminals, die seit vielen Jahren eingearbeitet seien. Es handele sich also mitnichten um Wanderarbeiter, sondern um qualifiziertes Personal, das teure Maschinen bediene. Die Mitarbeiterzahlen seien also im Intermodalbereich konstant aufwachsend.

Auf die Frage nach den Mittelmeeraanläufen antwortete der Vorstandsvorsitzende der HHLA, dass die Mittelmeerhäfen in gewisser Weise Konkurrenten der nordeuropäischen Häfen seien. Mengen würden aber nicht nur an Mittelmeerhäfen, sondern auch an Ostseehäfen verloren. Die polnischen Häfen beispielsweise würden ausgebaut und somit entstehe ein Wettbewerb, dem sich die HHLA stellen müsse, was in der Vergangenheit sehr gut gelungen sei.

Zu den Immobilien der HHLA teilte der Vorstandsvorsitzende der HHLA mit, dass diese sich in erster Linie in der Speicherstadt, aber auch auf dem Areal des Fischmarkts in Altona befänden. Die HHLA beweise seit Jahren, dass sie mit dieser Bausubstanz sehr verantwortungsbewusst umgehe und keinerlei Leerstandspekulation oder Ähnliches betreibe. Diese Strategie werde auch in Zukunft verfolgt. Gerade auch in Hinblick auf die sich abzeichnende Ernennung zum Weltkulturerbe gebe es bezogen auf die Speicherstadt Ausbaurestriktionen. Völlig unabhängig hiervon versuche die HHLA aber, ein

Gleichgewicht zwischen wirtschaftlicher Nutzung und einer Milieuerhaltung in der Speicherstadt im Sinne des traditionellen Gewerbes wie Teppichhändlern und Gewürzhändlern herzustellen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter merkten an, dass der Nord-Ostsee-Kanal eine der wichtigsten Verbindungen zur Ostsee sei. Ein großes Problem stelle allerdings der Ist-Zustand der Schleusen in Brunsbüttel dar. Im Zusammenspiel mit der Wetterlage könne es vorkommen, dass Schiffe dort, wie unlängst geschehen, acht Stunden auf die Durchfahrt warten müssten. Dadurch sei die Wirtschaftlichkeit sehr infrage gestellt. Da an dem Zustand der Schleuse derzeit nichts geändert werden könne, werde versucht, mittels einer Echtzeitdatennutzung – RISE – die Planungen so zu steuern, dass es möglichst nicht zu Verzögerungen komme.

Die SPD-Abgeordneten fragten, ob diese Steuerung bedeute, dass Container, die den Nord-Ostsee-Kanal nicht passieren könnten, mittels Lkw oder über die Schiene weitertransportiert würden.

Dies sei damit nicht gemeint, erläuterten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. In einem solchen Fall würden Ausweichrouten, beispielsweise um Skagen, genutzt.

Der Vorstandsvorsitzende der HHLA ergänzte, dass im Falle einer Störung am Nord-Ostsee-Kanal nicht kurzfristig ein anderer Transportweg per Lkw oder Schiene gewählt werden könne. Damit wären im Übrigen auch diejenigen nicht einverstanden, die am Ende die Kosten tragen müssten. Das Problem, das durch Wartezeiten am Nord-Ostsee-Kanal entstehe, liege darin, dass der Container erst viele Tage später als geplant bei dem Endempfänger ankomme, was den Ruf des Hamburger Hafens beschädige.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE betonte, sich sehr darüber zu freuen, dass die Stadt Hamburg an der HHLA mit einer großen Mehrheit beteiligt sei und verlieh der Hoffnung Ausdruck, dass dies noch möglichst lange so bleibe. Sorge bereite ihm allerdings die schlechte ökonomische Entwicklung der Reedereien, die Auswirkungen auf den Hamburger Hafen habe. Ihn interessierte, ob Hamburg von P3 angelaufen werde. Des Weiteren wollte er wissen, welche Bilanz hinsichtlich der ausländischen Beteiligungen der HHLA gezogen werde und ob es sinnvoll sei, dass sich die HHLA an anderen Containerterminals beteilige. Angesichts der erwähnten Überkapazitäten interessierte ihn, welche Verdienstmöglichkeiten derzeit realistisch seien.

Der Vorstandsvorsitzende der HHLA bestätigte, dass sich der Trend der Reederallianzen fortsetzen werde und betonte, dass es nicht die Reeder seien, die die Entscheidung trafen, wohin die Container geliefert würden. Die Mengen, die der Reeder disponiere, seien relativ gering und bezögen sich vorwiegend auf Feedermengen, also Partien, die er in Hamburg, Rotterdam oder Bremerhaven von einem Großschiff auf Feederschiffe umlade. Für alle anderen Mengen falle es dem Reeder sehr schwer, diese umzurouten, da der Endempfänger vorgebe, wohin der Container geliefert werden solle. Wenn man die Kosten beispielsweise für den Landtransport von Rotterdam nach Hamburg betrachte, sei so gut wie ausgeschlossen, dass ein Container, der für Hamburg bestimmt sei, über einen anderen Hafen komme. Nicht vorstellbar sei unter diesen Vorbedingungen, dass P3 Hamburg nicht anlaufe.

Auf das Thema Strategie bezogen erklärte der Vorstandsvorsitzende der HHLA, dass hierüber intensive Diskussionen insbesondere im Aufsichtsrat geführt würden. Nicht infrage komme für die HHLA, als Kapitalinvestor beispielsweise in Fernost oder in Südamerika aufzutreten, wo die Geschäftspolitik nicht beeinflusst werden könne. Im Aufsichtsrat sei eine Wachstumsstrategie diskutiert worden, die sich auf die Wasserseite beziehe. Was jedoch oft außer Acht gelassen werde, sei der Umstand, dass die HHLA eigene Bahnterminals in ganz Zentral- und Osteuropa betreibe. Ein Verladekran auf einem Bahnterminal sei nicht sehr viel kleiner als ein wasserseitiger Kran. In den vergangenen Jahren seien hohe Summen in mehr als 1.000 eigene Spezialwaggons investiert worden, und zunehmend werde auch in Lokomotiven investiert. Wasserseitig käme in erster Linie infrage, im baltischen Raum, am Schwarzen Meer und in der nördlichen Adria aktiv zu werden. Hier könnte eine intermodale Anbindung stattfinden, sodass sowohl aus dem wasserseitigen Umschlag als auch aus dem Transport Umsätze und Gewinne generiert werden könnten. Nicht ausgeschlossen sei, dass auch die eine oder andere Opportunität außerhalb dieser genannten Regionen in Betracht gezogen werde,

aber der HHLA sei nicht daran gelegen, als Weltkonzern aufzutreten. Es gehe nicht in erster Linie darum, Gelder zu investieren, sondern darum, dass auch Gelder zurückfließen und der Standort in Hamburg nicht geschwächt werde. Hierbei sei es sehr wichtig, die Risiken adäquat einzuschätzen und nicht in Aktionismus zu verfallen, denn es gehe immerhin schnell um dreistellige Millionenbeträge, wenn die Entscheidung für Investitionen in einen ausländischen Terminal falle. Die Investitionen seien im Intermodalbereich zurzeit deutlich sinnvoller angelegt, unterstrich der Vorstandsvorsitzende der HHLA.

Bezogen auf die Überkapazitäten stellte er fest, dass diese derzeit unübersehbar seien: Wilhelmshaven stehe leer, Gleiches gelte voraussichtlich ab 2015 für die Maasvlakte. In Antwerpen sei in den vergangenen zwei Jahren eine Milliarde Euro in den Ausbau des Hafens investiert worden; allein eine Unterführung zur Verbindung zweier Terminals koste 500 Millionen Euro. Die Größenordnung der eingesetzten Gelder sei eine ganz andere als in Hamburg, betonte der Vorstandsvorsitzende der HHLA. Es sei eine große Aufgabe für Hamburg, die Produktivität auf vergleichbarem Niveau zu halten und wenn dies nicht gelinge, müssten zuerst die Preise gesenkt werden, um die Reeder in Hamburg zu halten. In einem zweiten Schritt sei dann jedoch auch von Mengenverlagerungen auszugehen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, dass das maritime Cluster in diesem Zusammenhang von außerordentlicher Bedeutung sei und ein gutes Zusammenspiel aller Beteiligten – nicht zuletzt auch der Lotsen, des Oberhafenamts und der Wasserschutzpolizei – den Erfolg des Hamburger Hafens sichere. Derzeit lägen in Hamburg fast ausschließlich Schiffe in einer Größenordnung von über 12.000 TEU. Fünf bis sechs Schiffe dieser Größenordnung würden täglich unabhängig von den Witterungsbedingungen be- und entladen. Dies zeige, mit welcher hoher Qualität die Arbeit im Hafen organisiert sei, weshalb trotz der Unwägbarkeiten bezogen auf die Fahrrinnenanpassung davon auszugehen sei, dass auch P3 und G6 den Hamburger Hafen weiterhin anliefen.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE nahm Bezug auf Probleme mit der Abwicklung am Burchardkai. Er fragte, ob diese existierten und wenn dies der Fall sei, ob daran gearbeitet werde. Zudem erwähnte er, dass es im Jahr 2012 Probleme zwischen der HHLA und der HPA gegeben habe. Er fragte, ob die atmosphärischen Störungen zwischen diesen beiden Unternehmen nun beseitigt seien.

Der Vorstandsvorsitzende der HHLA führte aus, dass sich die Engpässe in den vergangenen Monaten weniger auf den CTB als vielmehr auf den CTA bezogen hätten. Die Ursache dafür habe darin gelegen, dass die Schiffe noch stärker als bisher aus dem Fahrplan geraten seien. Der CTA sei insgesamt deutlich stärker ausgelastet, sodass es dort entsprechend weniger Spielraum gebe, um höhere Lagerstandzeiten zu kompensieren. Der CTB befinde sich seit einigen Jahren in einem Umbauprozess, der der anspruchsvollste auf einem Containerterminal weltweit sei, weil eine Anlage im Vollbetrieb umstrukturiert werde. Ein derartiger Umbau führe hin und wieder zu gewissen Einschränkungen bei der IT und dem Hochfahren der Blockregallager. All dies gebe es in Altenwerder auch, sei aber nicht in erster Linie in Zusammenhang mit den Peaks zu sehen, wie fälschlicherweise in den Medien berichtet worden sei.

Bezogen auf die atmosphärischen Störungen wies der Vorstandsvorsitzende der HHLA darauf hin, dass HHLA und HPA unterschiedliche Aufgaben wahrnahmen. Dass es kontroverse Diskussionen bei Miethöhen und Ähnlichem gebe, sei normal und bewege sich im Rahmen des Üblichen. Die Medienberichterstattung der vergangenen Monate über eventuelle Kontroversen sei völlig an den Haaren herbeigezogen gewesen, stellte er klar.

Der Abgeordnete der GRÜNEN äußerte, mit besonderem Interesse die Ausführungen zur Bedeutung von Reedereien hinsichtlich der Steuerung der Ware zur Kenntnis genommen zu haben. Deren Bedeutung sei ursprünglich Anlass dafür gewesen, dass sich die Stadt mit einer zweiten Tranche an Hapag-Lloyd beteiligt habe. Wenn deren Bedeutung, wie ausgeführt, sehr gering sei, werfe dies die Frage auf, warum dies getan worden sei. Nach diesen Ausführungen fragte er, welche Bedeutung der Realisierung des Drehkreises vor dem Burchardkai beigemessen werde.

Ohne diesen Wendekreis sei von erheblichen Einschränkungen auszugehen, antwortete der Vorstandsvorsitzende der HHLA. Er unterstrich, dass der Wendekreis dringend erforderlich sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass kein Schiff in den Hamburger Hafen einfahre, bei dem nicht eine Simulation durchgeführt worden sei, wie die Drehung am besten zu bewerkstelligen sei. Es sei eine großartige Leistung der Lotsen, der Schlepper und des Oberhafenamtes, der es zu verdanken sei, dass das Wenden der Schiffe trotz der schwierigen räumlichen Situation reibungslos gelinge.

Bezogen auf Hapag-Lloyd führten die Senatsvertreterinnen und -vertreter aus, dass Hapag-Lloyd eine der bedeutendsten Reedereien Hamburgs sei. Daher hätten Vorgängersenate sich dazu entschlossen, alles dafür zu tun, diese Reederei am Standort Hamburg zu halten. Der vor Jahren zur Erreichung dieses Ziels eingeleitete Vorgang finde unter den jetzigen Gegebenheiten seine Fortsetzung. Mit den Umschlagfähigkeiten im Hafen stehe dies jedoch in keinem unmittelbaren Zusammenhang.

Der Abgeordnete der GRÜNEN merkte an, dass der Drehkreis laut Wirtschaftsplan der HPA im Jahr 2023 fertiggestellt sein solle.

Der FDP-Abgeordnete ging auf die Schiffsgrößenentwicklung im Zusammenspiel mit den Risiken der Geschäftsentwicklung im Hamburger Hafenumschlag ein. Eine Komponente in den Diskussionen hierüber sei immer wieder die Durchfahrtshöhe der Köhlbrandbrücke. Bei dem Schifffahrtsdialog der Handelskammer sei mitgeteilt worden, dass international in den Orderbüchern noch 500 Schiffe stünden. Diese seien nicht nur sehr groß, sondern auch sehr hoch, was ihn zu der Frage veranlasste, ob Einschränkungen der Hafenentwicklung und des Umschlags aufgrund der Durchfahrtshöhe der Köhlbrandbrücke zu erwarten seien. Des Weiteren ging er auf Seite 11 der Großen Anfrage ein, wo nach dem Gesamtenergieverbrauch der HHLA gefragt werde. Dort werde berichtet, dass die HHLA im Jahr 2011 in Zusammenarbeit mit Hamburg Energie auf Dächern in Altenwerder und Tollerort Photovoltaikanlagen installiert habe. Es gebe eine Reihe von Unternehmen, die derartige Anlagen errichteten und betrieben. Da Dachflächen ein knappes Gut seien, interessierte ihn, ob diese Dachflächen ausgeschrieben, unterschiedlichen Unternehmen angeboten und unterschiedliche Preisangebote und Miethöhen eingeholt worden seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten, dass es Schiffe gebe, die in einem bestimmten Beladungszustand nicht durch die Köhlbrandbrücke passten. Durch entsprechende Planungen, bei denen es auf Zentimeter und zum Teil Zeiträume von 20 Minuten ankomme, lasse sich diesbezüglich jedoch Abhilfe schaffen. Die großen Probleme, die der Tiefgang verursache, zeigten sich allerdings bei dem Ein- und Auslaufen der Schiffe. Das Auslaufen aus dem Köhlbrand sei bereits schwierig, aber noch problematischer sei das Auslaufen aus dem Tollerort-Kai. Bei der Instandhaltung der Köhlbrandbrücke seien alle Maßnahmen darauf ausgerichtet, die Brücke in einem entsprechenden Nutzungszustand zu halten, damit sie auch in den Jahren 2020 bis 2030 noch genutzt werden könne.

Der Vorstandsvorsitzende der HHLA erläuterte bezüglich der Dachflächen für Photovoltaik, derzeit keine Auskünfte dazu geben zu können, welche mietvertraglichen Vereinbarungen dem zugrunde lägen. Die Dachflächen seien vermietet, aber welche Ausschreibungsmodalitäten hierfür erforderlich seien, entziehe sich seiner Kenntnis. Derartige Verträge durchliefen jedoch immer die hausinterne Rechtsabteilung, sodass davon auszugehen sei, dass alle Ausschreibungsnotwendigkeiten berücksichtigt worden seien.

Der FDP-Abgeordnete fragte, ob davon auszugehen sei, dass sich die zukünftigen Schiffsgrößen weiter nach oben entwickelten und der Anteil der sehr großen Schiffe anwachsen werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass sich der Anteil der sehr großen Schiffe bereits in den letzten zwei Jahren um 300 Prozent erhöht habe. Besonders erwähnenswert sei beispielsweise die Emma Maersk, die Hamburg anlaufe und 400 Meter lang sowie 54,5 Meter breit sei. Bei den großen Schiffen werde der Beladungszustand dem Pegelstand entsprechend angepasst, sodass das Schiff die Köhlbrandbrücke zu einem bestimmten Zeitpunkt queren könne. Dass die Situation nicht optimal

sei, stehe außer Frage, aber auch in anderen Häfen gebe es Restriktionen. Es werde zukünftig sicherlich Grenzen des Wachstums und der Machbarkeit geben, da es nicht wirtschaftlich sei, wenn Schiffe aufgrund ihrer Größe nur noch einige wenige Häfen anlaufen könnten.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien empfiehlt der Bürgerschaft, die Drs. 20/9876 zur Kenntnis zu nehmen.

Hjalmar Stemmann (i.V.), Berichterstattung



HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG

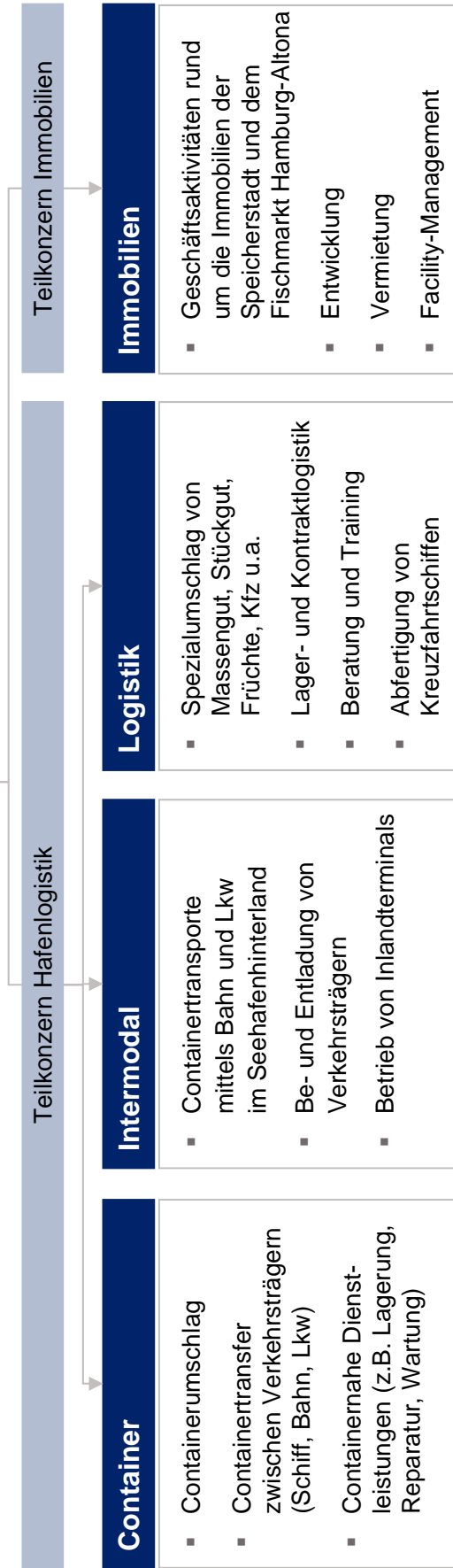
Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien
am 22. April 2014





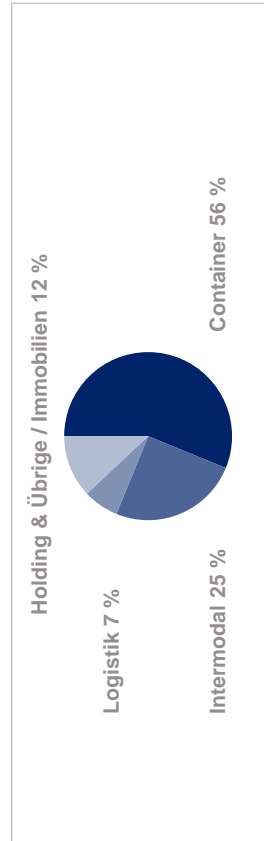
Ein führender Hafenlogistikkonzern

Die Konzernstruktur im Überblick

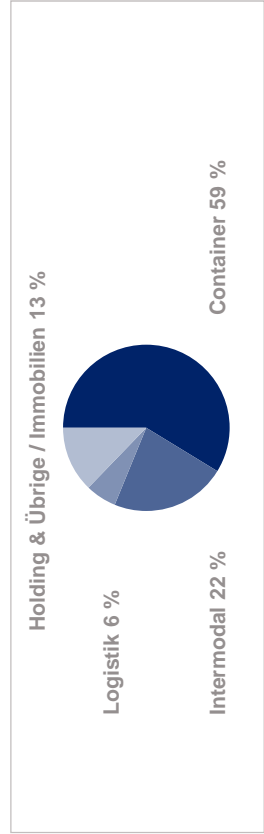


HHLA Konzern

Umsatz nach Segmenten 2013 – 1.155,2 Mio. €



Mitarbeiter nach Segmenten 2013 – 4.994



Unternehmensentwicklung 2013

Weiterhin verhaltene wirtschaftliche Dynamik und hohe Wettbewerbsintensität

BIP-Entwicklung 2013

Welt	+ 3,0 %
China	+ 7,7 %
Euroraum	- 0,4 %
Mittel-/Osteuropa	+ 2,5 %
Deutschland	+ 0,5 %
Welthandel	+ 2,7 %

Quelle: IWF

▪ Konjunkturelles Umfeld

- Weltwirtschaftliche Dynamik stabilisiert sich auf niedrigerem Niveau
- Verhaltene Entwicklung in Schlüsselmärkten der HHLA (Asien, Mittel- und Osteuropa)
- Containerverkehr wächst kaum noch schneller als die Weltwirtschaft (Schätzung von Drewry: + 3,3 %)

Containerumschlag 2013 in der Nordrange

Nordrange	- 0,5 %
Rotterdam	- 2,1 %
Hamburg	+ 4,4 %
Bremische Häfen	- 4,7 %
Antwerpen	- 0,7 %

Quelle: Drewry

▪ Branchenumfeld

- Umschlagvolumen in der Nordrange rückläufig
- Steigende Zahl immer größerer Schiffe
- Überkapazitäten in den Nordrange-Häfen
- Standort Hamburg weiter belastet durch Infrastrukturdefizite (v.a. Fahrrinnenausbau der Elbe verzögert, Betrieb des Nordostsee-Kanals temporär beeinträchtigt)
- Stagnation im europäischen Schienengüterverkehr



Nachhaltigkeit: Schwerpunkte 2013

Vorreiter für ökonomisch und ökologisch sinnvolle Lösungen



- **Start des Leuchtturmsprojekts „BESIC“ ***
 - „Leuchtturmprojekt“ der Bundesregierung für Elektromobilität im Schwerlastverkehr in Altenwerder
 - Die Batterien automatisierter Elektrofahrzeuge für den Containertransport (AGVs) sollen mit norddeutschen Ökostrom-Spitzen geladen werden (z.B. Windenergie)
- **Spezifische CO₂-Emissionen weiter reduziert**
 - Seit 2008 wurden die spezifischen CO₂-Emissionen je Container um 24,9 % gesenkt
 - Bis 2020 soll eine Absenkung um mindestens 30 % erreicht werden
- **Elektrofahrzeugflotte weiter vergrößert**
 - Hamburgs größte E-Auto-Flotte, ab April 2014 bereits mit 51 Elektro-Pkws
 - Containertransporter (AGVs) auf dem Terminal Altenwerder werden schrittweise auf Batteriebetrieb umgestellt

* Batterie-Elektrische Schwerlastfahrzeuge im intelligenten Containerterminalbetrieb (BESIC)



Trends und Herausforderungen 2014

Weiterhin schwierige Rahmenbedingungen



Verhaltene Mengendynamik in Europa

Geringer Anstieg des Containerumschlags in Nordeuropa sowie ein leichter Anstieg des Containertransports im Hinterland erwartet

Schiffsrößenwachstum mit Spitzenlasten beim Umschlag

Die Schiffsrößen und die Umschlagleistung pro Schiffsanlauf werden weiter zunehmen

Anhaltende Infrastrukturdefizite

Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrrinnenanpassung der Elbe im dritten Quartal 2014 erwartet

Wachsende Mengenvolatilitäten durch Reederallianzen

Konsolidierung der Linienreederei kann zu Veränderungen der Dienststrukturen führen, Zustimmung von Kartellbehörden für neue Allianzen steht teilweise aus, Entwicklung schwer abschätzbar

Mögliche Risiken durch Ukraine/Russland-Konflikt

Währungs- und Mengenrisiken für den Container Terminal Odessa, Mengenrisiken im Warenaustausch mit Russland über Hamburg

Marktumfeld



- Weltwirtschaft (BIP) 3,7 %
- Welthandel 4,5 %
- Containerumschlag Welt 4,3 %
- Containerumschlag Nordeuropa 1,0 %
- Transportaufkommen Deutschland 1,9 %

Konzernentwicklung



Mengen

- Containerumschlag: Leichter Anstieg ggü. Vorjahr (2013: 7,5 Mio. TEU)
- Containertransport: Moderater Anstieg ggü. Vorjahr (2013: 1,2 Mio. TEU)

Umsatz

- Leichter Anstieg ggü. angepasstem Vorjahr (Vorjahr angepasst: rd. 1.130 Mio. €*)

EBIT

- EBIT in einer Bandbreite von 138 Mio. € bis 158 Mio. € (Vorjahr angepasst: rd. 154 Mio. €*)

Investition

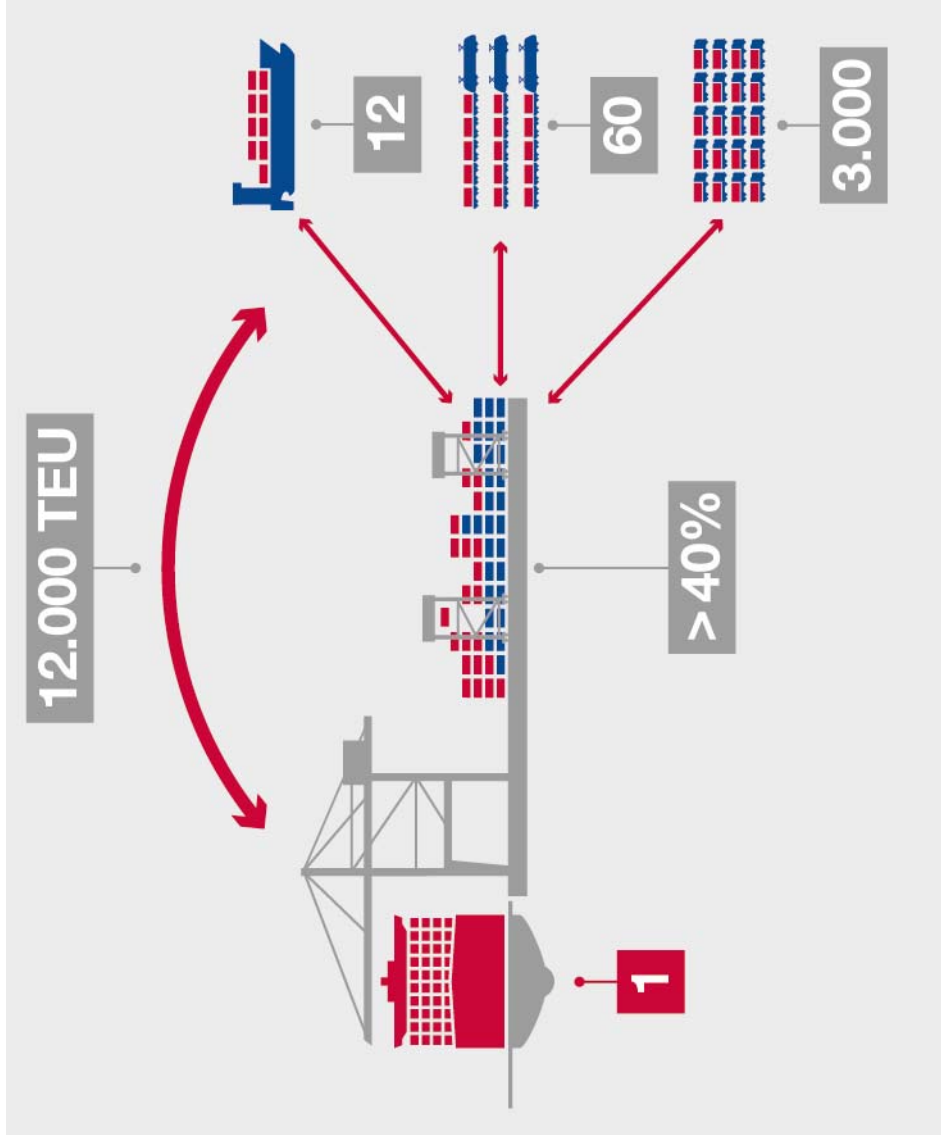
- Investitionen im Bereich von 160 Mio. € (2013: 115 Mio. €)

- Unsicherheit aufgrund der politischen Situation in der Ukraine und Russland
- Zunehmende Spitzenlasten in allen Teilen der Transportkette



Herausforderungen für die Logistikkette wachsen

Verstärkung der Spitzenlasten bei Umschlag und Transport



- **Rekordumschlag pro Schiff**
Bis zu 12.000 TEU werden inzwischen bei einem einzigen Schiff gelöscht bzw. geladen
- **Extreme Lagerbelastung**
Diese Menge entspricht mehr als 40 % der gesamten Lagerkapazität (CTA)
- **Hohe Anforderung an die Hinterlandssysteme**
Menge verteilt sich auf durchschnittlich 12 Zubringerschiffe, 60 Ganzzüge und 3.000 Lkws
- **Schiffsverspätungen**
Belastung durch Stau von Exportcontainern auf den Terminals infolge großer Verspätungen



HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG

Hamburg, 22. April 2014

