

UVHH-Positionspapier
zur
Hamburger
Hafen- und Verkehrspolitik

Stand: Mai 2021

Z
U
K
U
N
F
T

H
A
F
E
N

INHALTSVERZEICHNIS

Über den UVHH	3
Faktenblatt HAFEN HAMBURG	4
Regional-/gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hafens	5
Erhalt von wichtigen Gewerbe- und Hafенflächen	6
Sedimentmanagement im Hamburger Hafen	9
Rolle und Aufgaben der Hamburg Port Authority	10
Der Hafen braucht A26-Ost und Köhlbrandtunnel	11
Bessere Baustellen-Koordinierung ist notwendig	12
Stückgutumschlag sichert Arbeitsplätze	13
Stärkung der Hafen- und Binnenschifffahrt	14
Der Hafen verknüpft umweltfreundliche Transporte	15
Gebühren und Entgelte	16
Alternative Kraftstoffe und Antriebsarten	17
Deutschlands größter Seehafen ist keine Eventfläche	18
Bundespolitische Themen	19
Impressum	23



Seit mehr als 60 Jahren nimmt der Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (UVHH) als Wirtschaftsverband die gemeinsamen wirtschafts- und hafenpolitischen Interessen der Mitglieder gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit wahr und vertritt in seiner zusätzlichen Funktion als Arbeitgeberverband die arbeitsrechtlichen, tarif- und sozialpolitischen Belange der tarifgebundenen Unternehmen.

Der UVHH setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken und seine Standortbedingungen zu sichern. Darüber hinaus tritt der UVHH für faire und europaweit einheitliche Wettbewerbsbedingungen für den Hamburger Hafen - einschließlich seiner Hinterlandverkehre und im Verhältnis zu den Nachbarstaaten - ein.

Im UVHH sind zurzeit rund 100 Hamburger Hafenumschlagsunternehmen und Unternehmen, die hierzu vor- und nachgelagerte Tätigkeiten ausüben, zusammengeschlossen. Unter dem Dach des Unternehmensverbandes sind der Verein Hamburger Stauer von 1886 e.V., der Verein Hamburgischer Quartiersleute von 1886 e.V. und der Hafenschiffsverkehrsverband Hamburg e.V. sowie zahlreiche gewerbespezifische Fachsparten vereint.



Der Hamburger Hafen ist der **größte deutsche** und der **drittgrößte Universalhafen in Europa**, der für jede Güterart die geeigneten Umschlagsanlagen bietet - von Stückgütern in Containern bis Massengut, von Projekt- bis Flüssiglading. **Mehr als 100 Liniendienste** verbinden Hamburg mit **über 1.000 Seehäfen** in 178 Ländern weltweit. Der Hamburger Hafen ist **Europas größter Eisenbahn-Hafen** mit mehr als **2.000 Verbindungen pro Woche**. Täglich verlassen über 200 Züge mit rund 5.000 Waggons den Hafen.

Das Jahr 2020 war geprägt durch die Corona-Pandemie und deren Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und den Welthandel. Nachdem der Hamburger Hafen das Jahr 2019 mit einem positiven Umschlagsergebnis abschließen konnte, spiegeln die Umschlagszahlen 2020 die Auswirkungen der Pandemie wider. Ungeachtet dieser Entwicklungen haben die Unternehmen große Anstrengungen unternommen, um einen störungsfreien Betrieb aufrechtzuerhalten. Der Hamburger Hafen war zu jeder Zeit voll betriebsfähig und ist seiner wichtigen Versorgungsfunktion der Wirtschaft und der Bevölkerung mit Gütern und Rohstoffen gerecht geworden.

Umschlagsergebnisse 2020



Containerumschlag

8.521.000 TEU - 7,9 %

Rund die Hälfte aller in den deutschen Seehäfen umgeschlagenen Güter laufen über den Hamburger Hafen. Der Gütertransport ins Hamburger Hafenhinterland erfolgt zu **50,7 % mit der Bahn**, 40,3 % mit dem Lkw und 9,0 % mit dem Binnenschiff.



Eine Mitte März 2021 von der HPA veröffentlichte Studie zur regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens bestätigt, dass der Hamburger Hafen nicht nur der wirtschaftliche Motor innerhalb des maritimen Clusters ist, sondern auch in der Metropolregion Hamburg selbst. Darüber hinaus ist der Hamburger Hafen systemrelevant für die gesamte deutsche Volkswirtschaft und sichert Arbeitsplätze, Wertschöpfung und Steuereinnahmen auch weit über die Metropolregion Hamburg hinaus:

- Im Jahr 2019 hatten **deutschlandweit rund 607.000 Beschäftigte** einen Bezug zum Hafen Hamburg, zum Beispiel über den Export von Waren und Gütern über den Hafen Hamburg. **Etwa 114.400 Arbeitsplätze** davon waren unmittelbar **vom Hamburger Hafen abhängig**, sodass sie ohne den Hafen nicht fortbestehen würden.
- Rechnerisch sichert **jede/r Beschäftigte der Hamburger Terminalbetriebe** deutschlandweit durchschnittlich **141 Arbeitsplätze**. Besonders hoch ist die beschäftigungssichernde Wirkung in der Industrie.
- Diese hafenabhängige Beschäftigung generierte **deutschlandweit eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 50,8 Mrd. Euro**, davon fallen 12,4 Mrd. Euro in der Metropolregion an. Der Hafen sichert zudem **Steuereinnahmen in Höhe von rund 2,57 Mrd. Euro**. innerhalb der **Metropolregion Hamburg** werden Steuerzahlungen in Höhe von **rund 1,53 Mrd. Euro** ausgelöst.

Position: Die Ergebnisse der Untersuchung belegen, dass die Beschäftigungswirkung und die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens für Hamburg, die Metropolregion und für die gesamte deutsche Volkswirtschaft als besonders hoch zu bewerten ist. Die Hafenwirtschaft investiert jedes Jahr in hohem Ausmaß, um die Unternehmen an veränderte Bedingungen im internationalen Wettbewerb sowie in einer veränderten Arbeitswelt anzupassen, aber auch um den neuen Anforderungen im Umwelt- und Klimaschutz gerecht zu werden. Um dies aufrechtzuerhalten und weitere Erfolge erzielen zu können, benötigen die Hafenunternehmen verlässliche politische Rahmenbedingungen.



Der Hafen Hamburg ist das größte und auch das wichtigste Gewerbegebiet in Hamburg. Der Hafen ist Arbeitgeber für rund 124.000 Menschen in der Metropolregion und generiert rund 1,53 Mrd. Steuereinnahmen pro Jahr. Damit dies auch so bleibt, dürfen dem Hafen nicht sukzessive Flächen entzogen werden. Notwendig ist vielmehr ein klares Bekenntnis der Politik zum Universalhafen Hamburg sowie Konzepte zum Erhalt und zur Verbesserung der bestehenden Hafen- und Industrieflächen.

Mittlerer Freihafen/Steinwerder Süd

Für die Fläche im Mittleren Freihafen/Steinwerder Süd wurden bereits im Jahr 2009 ein Markterkundungsverfahren und im Jahr 2016 ein Ideenwettbewerb durchgeführt, bei dem unter anderem auch Konzepte von UVHH-Mitgliedsunternehmen prämiert wurden. Aktuell ist nach wie vor unklar, welche Nutzungen auf dieser attraktiven Hafefläche künftig erfolgen sollen. Zur Herrichtung der Fläche wird der Oderhafen verfüllt und die komplette Fläche hochwassersicher aufgeschüttet. Allerdings wurde zwischenzeitlich das Planfeststellungsverfahren zur Herrichtung von Flächen für Hafenzwecke in Steinwerder Süd aufgrund von notwendigen Planänderungen eingestellt.

Die Stadt hat der langjährigen Forderung des UVHH entsprochen und den Travehafen aus den Planungen herausgenommen, so dass dieses für den Universalhafen wichtige Hafenbecken dauerhaft für die Hafenschifffahrt erhalten bleibt. Erst nach dem Abschluss der Arbeiten soll ein weiteres Planverfahren über die künftige Nutzung des Areals Steinwerder Süd durchgeführt werden. Diese Entkoppelung von Herrichtung der Fläche und Ausschreibung eines Nutzungskonzeptes wird von der Hafenvirtschaft kritisiert, da die Gefahr besteht, dass die Hamburg Port Authority (HPA) die Kosten für die öffentliche Hafeninfrastruktur auf den Nutzer übertragen wird. Die Hafeflächen müssen nach dem bewährten Modell hergestellt und verpachtet werden, damit im Hafen ein einheitliches Level-Playing-Field sichergestellt ist.

Position: Der UVHH fordert, dass eine Flächenherrichtung nach der bestehenden Systematik erfolgen muss, wonach die Stadt für die öffentliche Infrastruktur zuständig ist und anschließend die vorbereiteten Flächen an Unternehmen vermietet.

Kleiner Grasbrook

Der UVHH hat nach langwierigen Verhandlungen mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) im August 2017 einen Letter of Intent (LoI) bezüglich der

künftigen Nutzung der bisher vom Überseezentrum genutzten Flächen unterzeichnet. Nachdem über viele Jahre der Kleine Grasbrook immer wieder für verschiedene städtebauliche Projekte zur Disposition stand, konnte mit dem LoI für die angrenzenden Hafen- und Industriebetriebe eine langfristige Planungssicherheit gewährleistet werden.

Auf den bisherigen Flächen des Überseezentrums sollen Wohnungen gebaut werden, die durch einen nördlichen und südlichen Lärmriegel von Emissionen durch den Verkehr und durch den Hafen abgeschirmt werden. Ende 2019 haben Senat und Bürgerschaft die rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Kleinen Grasbrooks beschlossen. Ansässige und zukünftige Unternehmen erhalten am Kleinen Grasbrook eine langfristige Standort- und Zukunftsperspektive.

Position: Der UVHH erwartet, dass die vereinbarten Rahmenbedingungen umgesetzt werden. Diese sehen neben einer Verlängerung der Mietverträge für die in diesem Bereich ansässigen Unternehmen auch keinerlei betriebliche Einschränkungen aufgrund der auf dem Überseezentrum geplanten Wohnbebauung durch Lärm- und andere Emissionen vor.

Wilhelmsburg

Die Unternehmen im Hamburger Hafen arbeiten rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche. Lärm- und Lichtemissionen, Geruch sowie der Umschlag und die Lagerung von Gefahrgutstoffen gehören zum Alltag im Hafen. Diese Gegebenheiten müssen bei einer städtebaulichen Entwicklung von hafennahen Flächen akzeptiert und berücksichtigt werden. Für Investitionsentscheidungen brauchen Unternehmen attraktive Rahmenbedingungen und eine langfristige Standortgarantie.

Als Projektentwickler plant die IBA Hamburg GmbH mehrere große Wohnbauprojekte in Hamburg-Wilhelmsburg: Spreehafenviertel, Elbinselquartier und Wilhelmsburger Rathausviertel und weiter südlich der Mengestraße die Neubauprojekte Georg-Wilhelm-Höfe und Inselparkquartier. Im Rahmen der Planung müssen auch Geruchsmissionen bei der Aufstellung von Bebauungsplänen berücksichtigt werden. Bereits ein im Jahr 2008 erstelltes TÜV-Gutachten kommt für den Bereich westlich der B4/75 zu dem Schluss: „Nach der Geruchsmissionsrichtlinie (GIRL) wäre damit die Ansiedlung von neuer Wohnbebauung auf keiner der begangenen Flächen möglich.“ Eine weitere Rasterbegehung im Jahr 2016 bestätigt das Ergebnis, dass die Richtwerte nach der GIRL überschritten werden.

Allerdings hält die Stadt weiterhin an den Wohnbauprojekten fest. Aus diesem Grund und um bereits im Vorfeld Konflikte zu vermeiden, beabsichtigt die Stadt, einen Geruchsminderungsplan aufzustellen, durch den nach Aussage der Behörde für Umwelt und Energie auch der Bestands- und Entwicklungsschutz für die Unternehmen sichergestellt werden soll. Hierfür ließ die Stadt weitere Gutachten erstellen, um feststellen zu lassen, welche Unternehmen für welche Geruchsemissionen verantwortlich sind. Der Geruchsminderungsplan - der ursprünglich bis September 2019 fertig sein sollte - liegt bislang noch nicht vor. Es ist allerdings davon auszugehen, dass eine Geruchsminderung nur durch veränderte Produktionsprozesse oder durch neue technische Anlagen erreicht werden kann.

Position: Der UVHH fordert, dass die heranrückende Wohnbebauung nicht zu Lasten der bereits seit vielen Jahrzehnten ansässigen Unternehmen gehen darf. Die Bestandsnutzungen müssen die Rahmenbedingungen gegenüber neuen städtebaulichen Planungen in unmittelbarer Nachbarschaft vorgeben. Sollten technische oder bauliche Veränderungen zur Geruchsminderung erforderlich sein, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen, sind diese Maßnahmen eng mit den Unternehmen abzustimmen und einvernehmlich umzusetzen. Die dafür erforderlichen Investitionen sind durch geeignete Förderprogramme zu unterstützen.



Eine zuverlässige seeseitige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens und die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Soll-Tiefen an den Liegeplätzen der Terminals sind für die Hafenvirtschaft existenziell. Die dafür erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen sind notwendig zur Aufrechterhaltung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Hafens.

Die Unterhaltungsbaggerung und die Baggergutunterbringung im Hamburger Hafen bereitet der Hafenvirtschaft weiterhin Sorgen. Bisher liegt noch kein langfristig gesichertes Konzept für die Baggergutunterbringung der HPA vor. Die Hafenvirtschaft begrüßt die Initiative des Wirtschaftssenators, Unterwasserablagerungsflächen vor Scharhörn als neue Ablagerungsstätte zu etablieren.

Aus Sicht der Hafenvirtschaft ist es jedoch wichtig, beim Thema „Baggergutunterbringung“ mehrgleisig zu fahren. Neben einer Verlängerung der Verklappung bei Tonne E3 und einer Genehmigung neuer Ablagerungsflächen, wie zum Beispiel Neuer Lüchtergrund und in der Hamburger Außenelbe vor Scharhörn, sowie langfristig einer Genehmigung von Ablagerungsflächen in der sogenannten Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), sollten auch neue innovative Verfahren zur Sedimentkonditionierung (Fluid Mud) eingesetzt werden. Diese Verfahren werden mittlerweile in einer Vielzahl von Häfen angewandt, unter anderem auch in Rotterdam. Zudem sollten bei den Unterhaltungsbaggerungen und bei der Baggergutunterbringung auch die technischen Abläufe effizienter gestaltet werden, um Kosten zu sparen. Konkret ist zu prüfen, ob das Baggern und der Transport zur Verbringungsstelle gegebenenfalls nicht mehr mit demselben Wasserfahrzeug erfolgt.

Position: Der Aus Sicht des UVHH ist es dringend geboten, alle Verfahren der aktuellen Wassertiefeninstandhaltung zu überprüfen, um die Schiffbarkeit im Hamburger Hafen und auf der Elbe auch längerfristig zu gewährleisten und um die Kosten für die Unterhaltungsbaggerung zu senken.

Neben der antragsrechtlichen Vorbereitung einer perspektivischen Verbringungsmöglichkeit von Baggergut in die AWZ sollte auch weiterhin geprüft werden, inwieweit Wassertiefen im Bereich des sogenannten „Fluid Mud“ von der Schifffahrt genutzt werden können. Des Weiteren ist die HPA aufgefordert, frühzeitig dafür Sorge zu tragen, dass unter den derzeitigen schwierigen hydrologischen Bedingungen die erweiterten Wassertiefen nach Abschluss der Fahrinnenanpassung auch durch die Schifffahrt dauerhaft genutzt werden können.



Der Kernaufgabe der Hamburg Port Authority (HPA) muss in der Unterhaltung und im Ausbau der Hafeninfrastruktur liegen. Dabei ist die allgemeine öffentliche Verkehrsinfrastruktur im Hafen (Straße, Schiene, Wasserstraßen) als Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge auch aus dem öffentlichen Haushalt zu finanzieren; und zwar sowohl die laufende Unterhaltung als auch die Reparatur und Instandhaltung sowie der Aus- und Neubau. Die im Zusammenhang von der EU-Kommission geforderte Transparenz für die öffentliche Finanzierung von Infrastruktur sollte an diesem Grundsatz auch nichts ändern, denn es handelt sich hier um öffentliche Infrastruktur, die jedem Nutzer diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Insbesondere die Zuordnung der Hafenbahn zum kommerziellen Bereich der HPA schwächt aus Sicht der Hafenwirtschaft Hamburg als Europas größten Eisenbahnhafen. Eine Erweiterung des Aufgabenspektrums der HPA sollte nur unter der Maßgabe erfolgen, dass die HPA sich nicht in den Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Unternehmen begibt.

Die im Rahmen der Umstrukturierung des Hafenmanagements durchgeführten Anpassungen bei den bestehenden Finanzierungsmodalitäten führen dazu, dass Infrastrukturkosten auf die im Hafen ansässigen Unternehmen über höhere Mieten und Pachten sowie Gebühren und Entgelte abgewälzt werden. Es bedarf einer grundlegenden Restrukturierung der HPA, um diese effizienter und zukunftsorientierter aufzustellen. Ein simples Durchreichen von Kosten zu Lasten der Hafenwirtschaft schwächt den Standort. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens ist ein permanentes Benchmarking mindestens innerhalb der Nordrange, wenn nicht sogar europaweit, dringend erforderlich.

Position: Der UVHH spricht sich für eine Zuordnung der Hafenbahn in den Public-Bereich der HPA aus. Die Port Authorities der Wettbewerbshäfen (Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven und Le Havre) haben ihre bisherigen Strukturen beibehalten, da die Port Policy der EU lediglich eine transparente Darstellung der Investitionen in Infrastrukturprojekte fordert. Auch die Aufgaben und Funktionen der HPA sollten regelmäßig überprüft und ggf. modifiziert werden.

Die Sanierung und der Aus-/Neubau öffentlicher Infrastruktur im Hafen wie Straßen, Brücken, Schienen und Wasserstraßen sind aus dem öffentlichen Haushalt zu finanzieren. Es ist die Aufgabe der Stadt, die HPA in die finanzielle Lage zu versetzen, den Hafen nicht betriebswirtschaftlich, sondern volkswirtschaftlich zu betrachten. Nur so kann der Hamburger Hafen im europäischen Wettbewerb in der Zukunft bestehen.



Die A26-Ost ist eine seit Jahrzehnten diskutierte und dringend erforderliche Verbindung der Autobahnen A1 und A7. Es handelt sich dabei um ein nicht ausschließlich für den Hamburger Hafen wichtiges Infrastrukturprojekt, sondern durch den Lückenschluss um eine dringend erforderliche zusätzliche Ost-West-Verbindung in Norddeutschland. Außerdem würde Hamburg – wie alle anderen deutschen und europäischen Großstädte – endlich einen südlichen Autobahnring umsetzen, um die Stadtstraßen vom Transitverkehr zu entlasten.

Neben dem wichtigen Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz bündelt die A26-Ost den weiträumigen Hafenverkehr. Durch drei Anschlussstellen werden die Erreichbarkeit sowie die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens deutlich verbessert. Gleichzeitig werden die innerstädtischen Quartiere von Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen entlastet.

In Deutschland werden rund 72 Prozent aller Güter auf der Straße transportiert. Bei objektiver Betrachtung der Verkehrsleistung von Lkw und Bahn wird sich in den nächsten Jahren der Anteil des Lkw trotz aller Anstrengungen, Verkehre zu verlagern, nicht gravierend verändern, da der Güterverkehr insgesamt zunehmen wird. Dafür wird eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur gebraucht. Die DEGES prognostiziert für die A26-Ost eine Auslastung in Höhe von bis zu 60.000 Fahrzeugen pro Tag mit einem LKW-Anteil von über 25 Prozent.

Die Köhlbrandbrücke bzw. der neue Köhlbrandtunnel ist die kürzeste Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Hafengebiet und ist für eine effiziente Abwicklung der hafeninternen Verkehre und Prozesse erforderlich. Damit erfüllt die Brücke bzw. der zukünftige Tunnel verkehrlich eine andere Funktion als eine A26-Ost. Allerdings steht die wichtigste Verkehrsachse im Hafen bereits seit Jahren nur eingeschränkt zur Verfügung. Aus Sicht der Hafenwirtschaft müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um die Planung für den neuen Köhlbrand-Tunnel zu beschleunigen, um weitere Verzögerungen über das Jahr 2030 hinaus zu verhindern.

Position: Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist mit der A26-Ost eine weitere Querung neben der Haupthafenroute über den Köhlbrand dringend erforderlich. Neben der Schiene und Wasserstraße leistet das Bundesfernstraßennetz einen wesentlichen Beitrag zur bedarfsgerechten und leistungsfähigen Abwicklung des Güterverkehrs und zur Entlastung der Hamburger Innenstadt. Der Köhlbrandtunnel als Ersatz für die marode Köhlbrandbrücke ist bis spätestens 2030 umzusetzen.



Der Zustand der öffentlichen Infrastruktur hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verschlechtert. Zum einen haben die Belastungen durch den Schwerverkehr zugenommen, zum anderen fehlte in der Vergangenheit das Geld, um die notwendigen Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen durchzuführen.

Seit einigen Jahren wird daran gearbeitet, den Sanierungsstau aufzulösen. Insbesondere Hamburg investiert in die Sanierung und den Ausbau der Infrastruktur. Dies ist naturgemäß mit Verkehrsbeeinträchtigungen verbunden. Die landseitige Erreichbarkeit des Universalhafens Hamburg ist in den letzten Jahren durch zahlreiche geplante aber auch durch ungeplante Baumaßnahmen schwieriger geworden. Insbesondere wenn im Hafen Brücken oder wichtige Verkehrsknoten nur eingeschränkt zur Verfügung stehen, wird die Abwicklung des Straßengüterverkehrs vor große Herausforderungen gestellt.

Deshalb weist der UVHH immer wieder darauf hin, dass aufgrund fehlender Ausweichstrecken eine Koordinierung von Baumaßnahmen zwischen der HPA, dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, den Bezirken, der Autobahn GmbH Nord, Leitungsträgern und der Polizei dringend notwendig ist, um die Situation insbesondere für den Hafenverkehr nicht zusätzlich zu verschärfen. Mit der Einrichtung einer Stabsstelle für eine Verkehrs- und Baustellenkoordination in Hamburg und der Gründung der Autobahn GmbH Nord für Autobahn-Bauprojekte in Hamburg und Schleswig-Holstein sowie später für das nördliche Niedersachsen ist ein erster Schritt getan, um die zuständigkeitsübergreifende Koordinierung zu verbessern. Die mit der Gründung der Autobahn GmbH Nord veränderten Zuständigkeiten in Hamburg dürfen nicht zu Lasten der Baustellen-Koordinierung gehen.

In der vom Hamburger Senat im Dezember 2018 verabschiedeten Drucksache 21/15573 „Verkehrsflussoptimierung durch verbesserte Koordinierung“ wurden alle Problemfelder erkannt. Nun gilt es die 24 konkreten Einzelmaßnahmen auch konsequent und vor allem dauerhaft umzusetzen.

Position: Der UVHH setzt sich seit vielen Jahren für eine bessere Koordinierung der geplanten Baumaßnahmen und eine Bauzeitverkürzung ein. Einbezogen werden müssen neben Bundesautobahnen und Bundesstraßen auch wichtige und stark frequentierte Bezirksstraßen. Die Umsetzung der Drucksache 21/15573 „Verkehrsflussoptimierung durch verbesserte Koordinierung“ ist aus Sicht der Hafenwirtschaft der richtige Weg, der aber auch konsequent und dauerhaft gegangen werden muss.



Für den Universalhafen Hamburg ist der Umschlag von Schwergut und Projektladung von hoher Bedeutung, da es sich dabei um ein sehr wertschöpfungsintensives Geschäft handelt. Dieses Segment weist die höchste direkte Beschäftigungswirkung im Hamburger Hafen auf. In Hamburg sind mehrere Terminals auf den Umschlag von Schwergüter, überdimensionierte Kolli oder rollende Ladung spezialisiert, um alle Arten von Schwergut und Projektladung umzuschlagen. Meist sind mit der Verladung besonders großer Güter auch Folgeaufträge verbunden.

Allerdings ist hierfür die Erreichbarkeit der auf diesen Umschlag spezialisierten Hafenunternehmen eine unabdingbare Voraussetzung. Da die Unternehmen des deutschen Maschinen- und Anlagenbaus vornehmlich in Mittel- und Süddeutschland ansässig sind und diese nicht immer über einen Wasseranschluss verfügen, gestaltet sich der Straßentransport von Großraum- und Schwergütern zum Hafen Hamburg aufgrund gegenwärtiger Verkehrs- und Gewichtsbeschränkungen zunehmend schwieriger.

Damit mehr Projektladung über Hamburg verladen werden kann, bedarf es zum einen einer leistungsfähigen Infrastruktur, d.h. Straßen und Kurvenradien sowie Brücken müssen den speziellen Anforderungen für Großraum- und Schwertransporte entsprechen. Das ist aber kein rein Hamburger Problem, sondern betrifft die Verkehrswege bundesweit. Zum anderen gibt es seit vielen Jahren Gesprächsrunden mit den Verantwortlichen über eine Vereinfachung und Beschleunigung der Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten.

Position: Es ist Kern-Aufgabe des Staates die Verkehrsinfrastruktur derart instand zu setzen und instand zu halten, dass auf den deutschen Straßen und Flüssen Großraum- und Schwertransporte möglich sind. Der UVHH fordert, dass bundesweit spezielle Schwerlast-Haupttrouten, die bei der Erhaltung und dem Ausbau bevorzugt behandelt werden sollten, definiert werden. Darüber hinaus müssen Baumaßnahmen gut koordiniert durchgeführt werden, damit Hamburg für diese Ladung erreichbar bleibt. Das bundesweite Genehmigungsverfahren VEMAGS ist deutlich zu beschleunigen und kundenorientiert weiterzuentwickeln, auch Verwerfungen in der Gebührenhöhe zwischen einzelnen Bundesländern sind aufzulösen. Auch die Themen wie Korridor-Lösungen im Autobahnnetz ohne Einschränkungen, Clusterung von Fahrzeugen und Ladung, Zulassung unterschiedlicher Sattelzugmaschinen, Anhörungsfreigrenzen und Einsatz von Verwaltungshelfern sind weiter anzugehen.



Die Voraussetzungen für die Binnen- und Hafenschifffahrt in Hamburg sind nicht zufriedenstellend. Obwohl der umweltfreundliche Verkehrsträger seit Jahren besonders gefördert werden soll, haben sich die Rahmenbedingungen nicht grundlegend verbessert. Das Gewerbe wurde zum Ziel einer Vielzahl von Eingriffen mit finanziellen Belastungen durch Vorschriften, der Einführung neuer Nutzungsentgelte und der Aufgabe wichtiger Wasserflächen für Durchfahrten und Liegeplätze. Viele zentrale Wasserflächen sind durch Wohnbebauung und andere Nutzungsänderungen nicht mehr uneingeschränkt für das Gewerbe geeignet. Die noch vorhandenen Flächen weisen vielfach Instandsetzungsbedarfe auf. Schon temporäre, baustellenbedingte Verlegungen von Liegeplätzen stellen die Behörden vor große Herausforderungen, da nutzbare Alternativen oft nicht vorhanden sind. Für die kurzfristige Ertüchtigung von maroden Hafenteilen sind in der Regel weder die Mittel, das Material oder der bürokratische Wille gegeben.

Die HPA hat in der Vergangenheit immer wieder Leistungen mit Entgelten belegt, die jahrzehntelang integraler Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge und Infrastruktur waren. Gleichzeitig ist das Hafengeld für Binnenschiffe neu strukturiert und stark erhöht worden. Darüber hinaus wurden technische Vorgaben übernommen, die dem Fahrtgebiet Hafen nicht gerecht werden. Die Bauvorschriften sind nicht auf die Durchfahrts Höhen der Brücken abgestimmt, so dass neu in Fahrt gebrachte Schiffe nur noch eingeschränkt viele Hafenteile erreichen können. Dies verhindert die Erneuerung der Flotte, da alternative Antriebstechnik in der Regel nicht wirtschaftlich sinnvoll und vorschriftenkonform in Bestandsfahrzeuge eingebaut werden kann. Die Summe der einzelnen Belastungen erreicht dabei Ausmaße, die von den Hafenkunden nicht getragen werden und zu einer Verlagerung der Transporte auf die Straße führen können. All dies ist kontraproduktiv zur politisch gewollten Förderung von Wassertransporten.

Position: Der UVHH fordert eine ganzheitliche Zukunftsplanung für die weitere Entwicklung der Binnenschiffs- und Hafenverkehre. Dabei müssen Wasserflächen erhalten bleiben und die öffentlichen Gebühren- und Entgeltforderungen dürfen nicht zu einer Ausweitung des Modal-Splits zugunsten der Straße führen. Hamburg muss konsequent die Bauvorschriften über das Landesrecht auf Hafenbelange zuschneiden und ausreichende Brückenhöhen bei allen neuen Infrastrukturplanungen berücksichtigen.

Der Hafen verknüpft umweltfreundliche Transporte



Die Umweltbilanz des Seetransportes ist wesentlich günstiger als die des Luft-, Straßen- und Schienenverkehrs. Mit 3 Gramm CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer ist das Seeschiff das umweltfreundlichste Transportmittel. Vorteilhaft wirkt sich zudem die rund 110 km tiefe zentraleuropäische Binnenlage des Hamburger Hafens aus, wodurch tausende Lkw-Fahrten vermieden werden.

Da die Umweltverträglichkeit des Gütertransports jedoch nicht von einem Verkehrsträger, sondern von der Gesamtbilanz der Transportkette abhängt, ist es ein wesentliches umweltpolitisches Ziel der Hamburger Hafenbetriebe, die gesamte Transportkette ökologisch zu gestalten. Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) koordiniert und steuert die Schiffsanläufe. Durch eine effiziente Zulaufsteuerung werden der Treibstoffverbrauch und damit letztlich auch Emissionen weiter reduziert.

In Europas größtem Eisenbahn-Hafen werden seit 2015 mehr Transporte auf der Schiene durchgeführt als mit dem Lkw. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 50,7 Prozent der Güter per Bahn, 40,3 Prozent per Lkw und 9,0 Prozent per Binnenschiff abgefertigt. Im Container-Fernverkehr entfallen mehr als 70 Prozent der Transportmenge auf die umweltfreundliche Schiene.

Die Hamburger Hafenwirtschaft ist nachhaltig, modern und innovativ. Sie stellt sich nicht nur neuen Herausforderungen, sondern ist auch bei neuen Technologien führend. Die Hafenbetriebe leisten durch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen einen entscheidenden Beitrag zur Reduzierung des Energie-, Flächen- und Ressourcenverbrauches. Dies führt zu einer Einsparung von mehr als 71,5 Mio. kWh Energie pro Jahr und zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von knapp 100.000 t pro Jahr. Nicht zuletzt ist der UVHH seit 2007 Träger der UmweltPartnerschaft Hamburg und viele Unternehmen im Hafen sind UmweltPartner.

Position: Aufgrund der innerstädtischen Lage des Hafens ist sich die Hafenwirtschaft ihrer gesamtgesellschaftlichen Verantwortung sehr bewusst. Die Unternehmen stehen vor der großen Herausforderung, ihren Beitrag zum Klima- und Umweltschutz zu leisten bei gleichzeitig zunehmendem internationalen Wettbewerb. Klima- und Umweltschutzmaßnahmen gibt es nicht zum Nulltarif. Dafür brauchen die Unternehmen Planungssicherheit und wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven am Standort Hamburg.



Der Staat greift in Deutschland in vielfältiger Weise in die Geschäftsabläufe ein und hat dabei eine Regulierungsdichte geschaffen, die weltweit eine „Spitzenposition“ einnimmt. Die Bürokratie verursacht nicht nur indirekte Kosten durch den entstehenden Verwaltungsaufwand bei den Unternehmen, sondern fordert für viele vorgeschriebenen Amtshandlungen Gebühren, Entgelte und Abgaben. Im Seeverkehrs- und Hafengeschäft machen diese Belastungen einen erheblichen Anteil der gesamten Prozesskosten aus.

Die Erhöhungsverlangen aller Behörden werden zurzeit nicht koordiniert, sondern ohne interne Abstimmungsprozesse einzeln eingefordert. Die staatlichen Stellen verfügen häufig über wenig Erfahrung im Umgang mit unternehmerischen Belangen und unterschätzen regelmäßig die Preissensibilität des Transportmarktes. Dies sorgt für eine vermeidbare Veränderung der Ladungsströme, da eine Analyse über die Summe der Belastungen in der Regel nicht vorgenommen wird.

Position: Der UVHH fordert die konsequente Hebung von Einsparpotentialen und eine bessere Effizienz in der Verwaltung. Besonders die Erhöhung von Abgaben oder die Einführung neuer Entgelte und Auflagen muss einer strengeren Folgenabschätzung unterzogen werden. Die Belastung der maritimen Wirtschaft mit Gebühren, Entgelten und Abgaben muss auf den Prüfstand gestellt werden. Der Staat muss seine Gebühren-, Entgelt und Abgabenpolitik mit Augenmaß betreiben, um so einen Beitrag für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes zu leisten.



In der Schifffahrt nimmt die Nutzung von alternativen Kraftstoffen als schadstoffärmere Alternative zum herkömmlichen Kraftstoff wie Schweröl und Schiffsdiesel sukzessive zu. Auch Hamburg wird in zunehmenden Maße von Schiffen angelaufen, die u.a. Liquefied Natural Gas (LNG) nutzen. Auch wenn es sich derzeit abzeichnet, dass LNG perspektivisch durch andere Kraftstoffe abgelöst werden wird, so ist die Nutzung von LNG als Übergangslösung aktuell nicht nur in der Schifffahrt weit verbreitet. Hierfür muss sichergestellt werden, dass auch im Hamburger Hafen Schiffe, Hafenfahrzeuge, Lokomotiven und Lkw mit diesem Kraftstoff betankt werden können.

In Deutschland gibt es aktuell noch kein LNG-Terminal, sondern die Versorgung erfolgt über benachbarte Staaten – wie Belgien, Niederlande oder andere europäische Staaten. Im schleswig-holsteinischen Hafen Brunsbüttel laufen die Planungen für die Errichtung eines LNG-Terminals. Dort könnte das erste LNG-Terminal in Deutschland in den nächsten Jahren in Betrieb gehen. Um eine LNG-Versorgung des Hamburger Hafens per Schiff sicherzustellen, sind die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für eine ship-to-ship-Betankung frühzeitig zu schaffen.

Zudem unterstützt der UVHH eine beim Bundesverkehrsministerium eingereichte Bewerbung Hamburgs als Standort für ein Nationales Technologie- und Innovationszentrum der Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologie für die Bereiche Aviation und Maritime. Neben der Produktion von Wasserstoff sollte auch der Import von Wasserstoff über den Hamburger Hafen nicht außer Acht gelassen werden. Da Wasserstoff aufgrund seiner physikalischen Eigenschaften nicht für alle Verkehrsträger geeignet ist, sollte sich Hamburg neben der Produktion und dem Umschlag von Wasserstoff auch mit weiteren alternativen Kraftstoffen, wie beispielsweise Methanol und Ammoniak befassen.

Position: Der UVHH empfiehlt, dass die HPA und die zuständige Behörde für Umwelt und Energie frühzeitig die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für eine ship-to-ship-Betankung mit LNG schaffen. Aufgrund aktueller Entwicklungen in der Schifffahrt ist eine Fokussierung ausschließlich auf Wasserstoff nicht zu empfehlen, sondern eine technologieoffene Förderung von alternativen Treibstoffen und deren Produktion / Umschlag im Hafen, wie z.B. Bio-/synthetische Kraftstoffe, Ammoniak und Methanol.



Für die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens ist die Erreichbarkeit aller Hafenbetriebe eine unabdingbare Voraussetzung. Diese ist bereits heute durch diverse Baustellen eingeschränkt. Die schwierige verkehrliche Situation wird mit der Durchführung von Großveranstaltungen im Hafen noch verschärft. Aus unserem Mitgliederkreis erreichen uns zunehmend Beschwerden, dass diese zu Problemen im Betriebsablauf führen. Durch die zeitweise Sperrung von Straßen der Haupthafenroute kommt es zu Behinderungen im Hafenzu- und -ablaufverkehr. Zudem erreichen die Beschäftigten ihren Arbeitsplatz nur über Umwege, da die Sperrungen zeitgleich zum Schichtwechsel bei den Unternehmen erfolgen.

Vor diesem Hintergrund wird die Durchführung von Großveranstaltungen im Hamburger Hafen, wie beispielsweise Fahrradsternfahrten, die Cycloclassics und den Köhlbrandbrückenlauf kritisch gesehen. Aus unserer Sicht ist der Hafen, in dem rund um die Uhr Güter umgeschlagen und transportiert werden, für Veranstaltungen jeglicher Art denkbar ungeeignet. Dies gilt insbesondere für die Haupthafenroute, die mit ihrem direkten Anschluss an die A7 für den reibungslosen Zu- und Abfluss des Hafenverkehrs unentbehrlich ist.

Position: Der UVHH fordert, dass bei der Genehmigung von Großveranstaltungen mit Auswirkungen auf die Verkehrsabläufe die Interessen des Wirtschaftsverkehrs stärker berücksichtigt werden. Die Unternehmen im Hamburger Hafen arbeiten im gesamten Jahre rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche. Grundsätzlich ist zu prüfen, ob diese Veranstaltungen nicht außerhalb des Hafengebietes stattfinden können.



Grundsteuer

Die neue Grundsteuererhebung wird ab dem Jahr 2025 erfolgen. Hamburg hat sich gegen den Vorschlag des Bundes, der stark auf den Bodenwert abstellt, für ein Wohnlagemodell entschieden, das sich am bayerischen Flächenmodell orientiert. Die Bewertung soll künftig anhand von Äquivalenzzahlen multipliziert mit der Grundstücks- beziehungsweise Gebäudefläche erfolgen. Nach dem Vorschlag der Finanzbehörde sollen unabhängig von ihrer Nutzung Grundstücksflächen mit 0,02 Euro je Quadratmeter bewertet werden und Gebäudeflächen mit 0,40 Euro je Quadratmeter. Der UVHH hat die Finanzbehörde darauf hingewiesen, dass die Hafenunternehmen für ihren Gewerbebetrieb sehr große Flächen benötigen und dass diese aufgrund der Besonderheiten ihres Geschäftes durch die Grundsteuerreform nicht benachteiligt werden dürfen. Die Finanzbehörde will nunmehr zum 1. Januar 2022 eine neue Hauptfeststellung durchführen und anhand dieser prüfen, in welchen Bereichen das vorgeschlagene Reformmodell zu außerordentlich großen Ausreißern führen würde. Diese Fälle sollen gegebenenfalls durch eine Härtefallregelung abgemildert werden. Das neue Grundsteuermodell muss zum 1. Januar 2025 eingeführt werden.

Position: Bei einer künftigen Berechnung der Grundsteuer ist die besondere Situation des Hamburger Hafens zu berücksichtigen. Für den Hafen darf die neue Grundsteuererhebung aufgrund der hohen Flächenbedarfe nicht zu einer finanziellen Mehrbelastung der Hafenunternehmen bzw. der Hamburg Port Authority führen.

Einfuhrumsatzsteuer

Die Hafenwirtschaft bemängelt seit Jahren Wettbewerbsnachteile durch die national unterschiedlichen Erhebungsverfahren bei der Einfuhrumsatzsteuer. Nach Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie von 2006 obliegt es den Mitgliedstaaten, Vereinfachungen beim Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer zuzulassen. Das deutsche Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer stellt gegenüber den Häfen Antwerpen und Rotterdam einen nicht zu unterschätzenden Wettbewerbsnachteil der deutschen Seehäfen dar. Im Rahmen des zweiten Corona-Steuerhilfegesetzes und als Konjunkturrhilfe hat die Bundesregierung Ende Juni 2020 ein sogenanntes Fristenmodell beschlossen. Dies gewährt eine spätere Zahlung der Einfuhrumsatzsteuer zum jeweils

26. Tag des übernächsten Monats der Einfuhr. Die Einführung des Fristenmodells wurde bereits zum 1. Dezember 2020 umgesetzt.

Position: Der UVHH hat diese Entscheidung begrüßt. Nach über 17 Jahren war dies ein erster wichtiger Schritt zur Reform der Einfuhrumsatzsteuer. Um eine volle Gleichstellung mit den Nachbarländern zu erzielen, ist jedoch eine umfassende Veränderung des Erhebungsverfahrens dringend erforderlich, so dass die Einfuhrumsatzsteuer nicht bei Einfuhr, sondern direkt bei der Umsatzsteuer-Voranmeldung verrechnet werden kann.

EEG-Umlage

Im Dezember 2020 hat der Bundesrat die geplante Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) gebilligt, die am Vortag vom Bundestag beschlossen worden war. Ziel der Novelle ist die Treibhausneutralität des in Deutschland erzeugten und verbrauchten Stroms bis 2050. Außerdem gibt das Gesetz vor, dass bis zum Jahr 2030 ein Anteil von 65 Prozent Erneuerbarer Energien am bundesweiten Strommix erreicht werden soll. Auf dem Weg dorthin soll eine Beteiligung der Kommunen an Windenergieanlagen in Höhe von 0,2 Cent pro Kilowattstunde für mehr Zustimmung zu Windenergieprojekten führen. Zudem sollen die Rahmenbedingungen für die Eigenstromerzeugung verbessert werden. Das Gesetz schafft ferner die Voraussetzungen für eine kostengünstige Versorgung von Seeschiffen mit Landstrom in den Häfen. Und schließlich findet sich auch eine gesetzliche Zusage, dass in Zukunft eine Regelung zur Befreiung grünen Wasserstoffs von der EEG-Umlage vorgelegt werden wird. Das novellierte EEG ist am 1. Januar 2021 in Kraft getreten.

Position: Wenngleich die Novelle des EEG positiv für die Nutzung von Landstrom ist, so bereitet jedoch der Hafenvirtschaft die grundsätzliche Entwicklung der Energiepreise zunehmend Sorgen – insbesondere nach der unerwartet plötzlichen Stilllegung des Kraftwerks in Moorburg. Für eine standortgebundene Branche mit hohem Energieverbrauch, wie die Hafenvirtschaft, sind die Energiepreise - neben den Mieten und Pachten und den Personalaufwendungen - ein entscheidender Wettbewerbsfaktor. Erschwerend kommt noch hinzu, dass in diesem Jahr die erste Stufe der CO₂-Besteuerung in Kraft getreten ist, die die Energiekosten weiter in die Höhe treibt.

Planungsbeschleunigung

Am 13. März 2021 ist das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich in Kraft getreten. Das Gesetz enthält unter

anderem eine neue materielle Präklusionsregelung und Regelungen, die die Genehmigungsverfahren für Ersatzneubauten bei Straße und Schiene verschlanken sollen. Des Weiteren ist am 1. April 2021 das Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich in Kraft getreten, das vorsieht, dass ausgewählte Verkehrsinfrastrukturprojekte durch Maßnahmengesetze statt durch behördlichen Verwaltungsakt genehmigt werden können.

Position: Der UVVH begrüßt die Anstrengungen des Bundes, die Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch neue rechtliche Rahmenbedingungen zu beschleunigen. Der UVVH fordert, dass die Planungsbeschleunigung neben der rechtlichen Neuregelung auch durch eine gute personelle Ausstattung der Planungs- und Genehmigungsbehörden sowie der zuständigen Gerichte gefördert wird. Außerhalb des Verkehrsbereiches hält der UVVH eine Beschleunigung von Infrastrukturprojekten vor allem bei Windkraftanlagen für dringend erforderlich. Hier muss im Blick behalten werden, dass der weitere Ausbau der Windkraft für das Erreichen der dritten Phase der Energiewende (100%-Anteil erneuerbare Energien im nationalen Brutto-Strommix) unverzichtbar ist. Der UVVH fordert in diesem Zusammenhang, die Bürgerakzeptanz von Windkraftanlagen nicht durch pauschale Abstandsregelungen, sondern durch obligatorische finanzielle Beteiligungsmodelle für Anwohner im Nahbereich von Windkraftanlagen zu fördern.

GIRL/TA Luft

Die Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) gibt Immissionswerte bei der Geruchsbelastung vor, die nicht überschritten werden sollen, was unter anderem im Rahmen der Bauleitplanung für neue Wohngebiete geprüft wird. Bei bereits bestehender Wohnbebauung schützt die GIRL die Anwohner vor zu hohen Geruchsbelastungen, bei geplanter Wohnbebauung soll sie verhindern, dass die Wohnbebauung zu nah an einen Geruchsemitenten heranrückt. In beiden Fällen verfolgt die GIRL mit ihrem einheitlichen Beurteilungssystem den Zweck, eventuelle Konfliktsituationen erst gar nicht entstehen zu lassen. Die GIRL soll zukünftig Bestandteil der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) werden, um die Übersichtlichkeit und Rechtssicherheit bei Genehmigungsverfahren zu verbessern. Die von der Bundesregierung vorgelegte TA Luft-Novelle wird derzeit im Bundesrat verhandelt. In Hamburg erlangt die GIRL insbesondere Bedeutung für die Bebauungspläne der neuen Wilhelmsburger Wohngebiete, bei

denen auch die von Hafenunternehmen ausgehenden Geruchsemissionen geprüft werden. Der UVHH begleitet diesen Prozess im Rahmen der von der Stadt Hamburg beabsichtigten Geruchsminderungsplanung und unterstützt die von der Geruchsminderungsplanung betroffenen Unternehmen.

Position: Der UVHH fordert, dass neben der Behörde für Umwelt und Energie auch die Behörde für Wirtschaft und Innovation den Prozess in allen Phasen begleitet, dass die rechtlichen Vorgaben der GIRL in Hamburg in bundeseinheitlicher Weise Anwendung finden und dass die betroffenen Unternehmen von der Stadt bei betrieblichen Maßnahmen zur Geruchsminderung aktiv unterstützt und gefördert werden.



UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V.

Geschäftsstelle

Norman Zurke

Ina Luderer

Knut Heykena

Matthias Reichel

Dr. Peter Hesse

Steffi Peltzer

Kontakt

Mattentwiete 2

20457 Hamburg

Telefon 040 / 37 89 09-0

Telefax 040 / 37 89 09-70

E-Mail info@uvhh.de

Internet www.uvhh.de

Präsidium

Gunther Bonz (Präsident)

Ulfert Cornelius

Rainer Fabian

Holger Jungerberg

Jaana Kleinschmit v. Lengefeld

Torben Seebold

Norman Zurke (Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied)