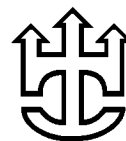


UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V.

**Rede von UVHH-Präsident Klaus-Dieter Peters
auf der Mitgliederversammlung des Verbandes
am 17.09.2007**



Mattentwiete 2
20457 Hamburg

Postfach 11 02 03
20402 Hamburg

Telefon (040) 37 89 09-0
Telefax (040) 37 89 0970
E-Mail: info@uvhh.de
<http://www.uvhh.de>

17.09.2007

Zu/A.II.5.4

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich heiße Sie herzlich zum öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg willkommen. Ich freue mich, dass Sie wieder so zahlreich unserer Einladung gefolgt sind.

Es ist eine alte Tradition unseres Verbandes, unsere jährliche Mitgliederversammlung dazu zu nutzen, öffentlich über die Entwicklungen in der Hafenwirtschaft zu berichten und einem prominenten Gastredner die Gelegenheit zu geben, uns seine Sicht über den Hafen und die Hafenentwicklung darzulegen. Unser diesjähriger Gastredner ist der Vorsitzende des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG, Herr Michael Behrendt, den ich ganz herzlich begrüße.

Meine Damen und Herren,

wir befinden uns seit einigen Jahren in einer der größten Wachstumsphasen, die der Hafen je erlebt hat. Das außergewöhnlich hohe Umschlagswachstum der letzten Jahre ist zum einen auf eine positive Entwicklung der Weltwirtschaft, zum anderen auf die letzte Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, die im Dezember 1999 abgeschlossen wurde, zurückzuführen. Seitdem nahm der Gesamtumschlag um 50 Mio. t auf insgesamt 135 Mio. t im Jahr 2006 zu. Der Containerverkehr hat sich im gleichen Zeitraum sogar mehr als verdoppelt; von 4,2 Mio. TEU im Jahr 2000 auf 8,9 Mio. TEU im letzten Jahr. Ohne den Fahrrinenausbau von Unter- und Außenelbe wäre eine derart positive Umschlagsentwicklung nicht möglich gewesen.

In diesem Jahr werden wir beim Gesamtumschlag möglicherweise erstmals die 140 Mio. t-Marke berspringen. Im Containerverkehr werden wir voraussichtlich ein Ergebnis von 9,6 bis 9,9 Mio. TEU erzielen.

Ein Ende dieser positiven Entwicklung ist nicht abzusehen. Im Gegenteil: Durch das Wachstum der Weltwirtschaft und dem Eintritt immer weiterer Volkswirtschaften in den Welthandel wird der Seeverkehr und damit der Güterumschlag in den Hfen auch in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Hamburg wird aufgrund seiner günstigen wirtschafts- und verkehrsgeographischen Lage von dieser Entwicklung besonders profitieren. Darin sind sich alle Prognosen einig.

Nach der jüngsten Seeverkehrsprognose des Bundes, deren Ergebnisse im Mai dieses Jahres veröffentlicht wurden, wird für den Hafen Hamburg bis 2025 eine Zunahme des Gesamtumschlags um 5,3 Prozent p.a. auf 337 Mio. t vorhergesagt. Der Containerumschlag soll bis 2025 auf rd. 28 Mio. TEU ansteigen.

Zu einer noch positiveren Einschätzung kommt eine gemeinsame Studie des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts (HWWI) und der Berenberg Bank. Nach deren Einschätzung wird der Gesamtumschlag im Hafen Hamburg bis 2030 auf über 500 Mio. t ansteigen. Der Containerumschlag soll im gleichen Zeitraum auf mehr als 40 Mio. TEU zunehmen.

Der Hafen Hamburg hat demnach eine glänzende Zukunft vor sich. Er steht aber auch vor den größten Herausforderungen seiner mehr als 800jährigen Geschichte.

Meine Damen und Herren,

nie zuvor war das Mengenwachstum höher,
nie zuvor waren die Aussichten besser und
nie zuvor war der Handlungsdruck größer.

Was notwendig ist, um den Hafen zukunftsfähig zu machen, ist weitgehend bekannt. Ich will mich deshalb heute darauf beschränken, die für den Hafen wichtigsten Projekte nur kurz anzureißen und mich im Folgenden auf den Aspekt der langen Planungs- und Umsetzungszeiträume konzentrieren, da hier ein Schlüssel für die Zukunftsfähigkeit des Hafens und der gesamten deutschen Wirtschaft liegt.

Das mit Abstand für den Hafen wichtigste Infrastrukturprojekt ist der Fahrrinnen- und Außenelbe-Ausbau von Unter- und Außenelbe. Der Hafen wird die prognostizierten Wachstumspotenziale nur ausschöpfen können, wenn die seewärtige Zufahrt an die Erfordernisse der Container- und Massengutschifffahrt angepasst wird. Das Projekt ist daher eine *conditio sine qua non* für die Zukunft des Hafens.

Gestatten Sie mir in diesem Zusammenhang einige Worte zum Thema „Wilhelmshaven“. In der Öffentlichkeit wird der Bau des Tiefwasserhafens ja häufig als Alternative zur Elbvertiefung dargestellt. Dabei wird völlig übersehen, dass die für Wilhelmshaven im Endausbau geplante Kapazität von 2,7 Mio. TEU schon aus Kapazitätsgründen nicht ausreicht, um das erwartete Mengenwachstum abfertigen zu können. An der Elbvertiefung führt daher kein Weg vorbei.

Darüber hinaus ist dringend ein Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur notwendig; hier sind insbesondere

- der sechs- bzw. achtstreifige Ausbau von A 1 und A 7,
- der Bau der Hafenuferspange und
- der Bau der sog. Y-Trasse

zu nennen.

Wasserseitig sind neben dem bereits erwähnten Ausbau der seewärtigen Zufahrt die Schaffung ausreichender Wasserstände auf der Mittel- und Oberelbe und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals notwendig.

Über viele dieser Projekte diskutieren wird seit vielen Jahren, über einige, wie z.B. die Hafenuerspange und die Y-Trasse, sogar seit mehreren Jahrzehnten.

Die Umsetzung von Verkehrs- und Infrastrukturprojekten dauert in Deutschland immer noch zu lange. Umsetzungszeiträume von bis zu 30 Jahren sind hierzulande keine Seltenheit. Die lange Realisierungszeit ist dabei nicht nur ein Problem des deutschen Planungsrechtes, sondern auch und vor allem ein Problem der deutschen Einstellung.

Es ist eine deutsche Eigenart, immer erst die Risiken und nicht die Chancen, die sich aus neuen Entwicklungen ergeben, zu sehen. Mittlerweile gibt es kein größeres Verkehrsprojekt in Deutschland, bei dem sich nicht eine seltene Tier- oder Pflanzenart findet, die mutmaßlich nur dort beheimatet ist, wo eben jenes Projekt umgesetzt werden soll. Ich möchte das ernsthafte Thema „Umweltschutz“ nicht in Lächerliche ziehen. Aber es fällt auf, dass beim Umweltschutz immer nur die vermeintlichen Nachteile eines Projektes hervorgehoben werden. Dass der Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe z.B. maßgeblich dazu beitragen würde, die Umwelt von Lkw-Verkehren zu entlasten, wird übersehen oder nicht erwähnt. Um die Menge eines einzigen Containerschiffes mit 8.000 Standardcontainern auf dem Landweg zu transportieren, müssten 160 Züge oder 6.400 Lkw eingesetzt werden. Legt man die Fahrzeuglängen und den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand zugrunde, so ergäbe die Transportmenge eines einzigen Großcontainerschiffes einen Stau von fast 440 km Länge. Der Seeverkehr führt daher zu einer erheblichen Entlastung des Straßennetzes und ist zudem - selbst unter Berücksichtigung der Schiffsemissionen - deutlich umweltschonender als der Transport an Land. Vor diesem Hintergrund sollten wir alle ein Interesse daran haben, dass dieses Projekt so schnell als möglich umgesetzt wird.

Meine Damen und Herren,

wenn es uns nicht gelingt, die Realisierungszeit von Infrastrukturprojekten deutlich zu verkürzen und uns schneller an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen, werden wir in wenigen Jahren große Schwierigkeiten bekommen. Unsere Wettbewerber warten nur darauf, das Vakuum, das wir uns selbst schaffen, zu füllen.

Auch hier gilt der Gorbatschow'sche Leitsatz: Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben. Darum möchte ich an alle politisch Verantwortlichen appellieren, das in ihrer Macht Stehende zu tun, um die für die Häfen wichtigen Verkehrsprojekte voranzutreiben.

Wir müssen der Öffentlichkeit stärker als in der Vergangenheit verdeutlichen, dass der wirtschaftliche Erfolg Deutschlands maßgeblich auf eine funktionierende Infrastruktur zurückzuführen ist. Viele Schwellenländer scheitern bei ihrer

wirtschaftlichen Entwicklung nicht an Ressourcen oder an der Qualifikation der Menschen, sondern an schlechter Infrastruktur. Wir sollten deshalb den Ast, auf dem wir sitzen, nicht an- oder gar absägen.

Die Hafenwirtschaft setzt auf diesen Standort und investiert jedes Jahr zwischen 200 und 250 Mio. Euro in den Ausbau ihrer Anlagen. Zur Zeit bauen die Containerumschlagsbetriebe ihre Kapazitäten von derzeit 9 Mio. auf 19 Mio. TEU aus. Die Verdoppelung der Kapazitäten erfolgt dabei weitgehend auf bestehenden Terminalflächen.

Im Vertrauen auf den Fahrrinnenausbau werden die Freie und Hansestadt Hamburg und die Hafenwirtschaft in den nächsten Jahren rd. 5 Mrd. Euro in den Ausbau des Hafens investieren. Die Investitionen, die bisher in den Hafen geflossen sind und die in den nächsten Jahren in den Hafen fließen werden, sowie die Arbeitsplätze, die im Hafen geschaffen wurden, sind dabei an den Standort gebunden. Ein Produktionsbetrieb kann ins Ausland verlagert werden, ein Hafen nicht.

Der Ausbau der bestehenden Terminals allein wird aber langfristig nicht ausreichen, um die prognostizierten Mengen abfertigen zu können. Der Hafen ist daher auf zusätzliche Flächen angewiesen, und zwar nicht nur für den Containerumschlag, sondern auch für andere hafennahe Dienstleistungen. Es ist daher wichtig, dass Hafenflächen nicht unnötig einer anderen Nutzung zugeführt werden. Wir sind bereits jetzt schon in einer Situation, wo jeder Quadratmeter im Hafen benötigt wird. Aus diesem Grund stehen wir dem städtebaulichen Projekt „Sprung über die Elbe“ kritisch gegenüber. Zum einen weil damit eine Umnutzung von dringend benötigten Hafenflächen vorgesehen ist, zum anderen weil wir erhebliche Konflikte mit Anwohnern befürchten.

Die Nachbarschaft von Wohnen und Hafenbetrieb birgt ein erhebliches Konfliktpotenzial. Wir sehen das bereits heute beim Ausbauverfahren der beiden Containerterminals in Waltershof, wo es - obwohl dort bereits seit fast 30 Jahren Containerumschlag betrieben wird - zunehmend Beschwerden und Klagen wegen Lärmemissionen gibt. Die Menschen wollen den Hafen zwar sehen und von seiner Prosperität profitieren, wenn es aber um damit verbundene Beeinträchtigungen (wie z.B. Lärmemissionen) geht, ist sich jeder selbst am nächsten. Ich will dies gar nicht kritisieren. Ich will jedoch davor warnen, diese Problematik zu unterschätzen und neue Konfliktfelder im östlichen Hafen zu schaffen. Ich meine hiermit insbesondere den „Kleinen Grasbrook“, der als Brückenkopf des Sprungs über die Elbe dienen soll. Die Nachbarschaftsproblematik betrifft aber auch andere Flächen im östlichen Hafen, wie z.B. den Reiherstieg. Wir brauchen den östlichen Hafen und wir werden in der Zukunft auch die Hafenerweiterungsflächen in Moorburg benötigen. Wir wissen, dass wir den Menschen viel abverlangen, aber der Hafen nimmt nicht nur, sondern er schafft auch Wohlstand und Beschäftigung, und zwar nicht nur in Hamburg, sondern in ganz Norddeutschland und darüber hinaus. Nach einer Untersuchung im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Arbeit sind zur Zeit rd. 156.000 Beschäftigte direkt oder indirekt vom Hamburger Hafen abhängig. Bundesweit sind es sogar 250.000 Beschäftigte. Der Hafen ist damit über die Stadtgrenzen hinaus von hoher beschäftigungspolitischer und regionalwirtschaftlicher Bedeutung. Ent-

sprechend hoch sind auch Wertschöpfung und Steueraufkommen des Hafens. Die Wertschöpfung betrug 2005 mehr als 13 Mrd. Euro, das hafeninduzierte Steueraufkommen für die Freie und Hansestadt Hamburg rd. 848 Mio. Euro. Damit waren 2005 mehr als 12 Prozent aller Hamburger Steuereinnahmen hafengebunden.

Um die wirtschaftliche Funktionsfähigkeit des Hafens zu sichern, müssen wir nicht nur ausbauen, sondern auch die Effizienz der vorhandenen Infrastruktur steigern. Wir tun dies bereits, in dem wir die Lkw- und Bahnverkehre z.T. rund-um-die-Uhr abfertigen. Das unter dem Namen „Port 24/7“ laufende Projekt wird gut angenommen, ist aber noch verbesserungsfähig. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass alle an der Transportkette Beteiligten den Weg einer rund-um-die-Uhr-Abfertigung mitgehen. Dies betrifft nicht nur Unternehmen, wie z.B. Verlader, Terminals, Spediteure, Leercontainerdepots etc., sondern auch staatliche Institutionen, wie z.B. Zoll, Veterinärkontrolle u.a.

Um die vorhandene Infrastruktur effizienter zu nutzen, sollte darüber hinaus auch über eine partielle Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes nachgedacht werden. Dieses ist seinerzeit eingerichtet worden, um dem Individualverkehr an einem Tag in der Woche eine ungehinderte Fahrt zu ermöglichen. Dieses Exklusivrecht wird jedoch nur während der Tagesstunden voll ausgenutzt. Der Vorschlag des Vorsitzenden des Verbandes Straßengüterverkehr und Logistik, das Sonntagsfahrverbot auf die Kernzeit von 8 bis 19 Uhr zu reduzieren, wird daher von der Hafenwirtschaft unterstützt.

Eine weitere Maßnahme, mit der der Verkehrsfluss im Hafen wesentlich verbessert werden könnte, ist die seit vielen Jahren diskutierte Aufhebung der Freizone.

Die Freizone hatte über viele Jahrzehnte ihre Berechtigung. Sie hat maßgeblich zum Erfolg des Hamburger Hafens beigetragen. Aber im Laufe der letzten 120 Jahre ihres Bestehens haben sich die Rahmenbedingungen gravierend verändert. Wir haben heute eine aus 27 Mitgliedstaaten bestehende Europäische Union. Was früher Ausland war, ist heute Inland. Dadurch hat sich das Verhältnis von Gemeinschafts- zu Drittlandswaren zugunsten der Gemeinschaftswaren verschoben.

Wir haben außerdem zahlreiche Änderungen des EU-Zollkodex, durch die die ehemaligen Vorteile der Freizone eingeschränkt wurden und in den nächsten Jahren weiter eingeschränkt werden, sodass zollrechtlich nach Umsetzung der Zollkodex-Änderungen keine gravierenden Unterschiede mehr zwischen Freizone und Seezollhafen bestehen.

Und last but not least haben wir einen massiven Anstieg des Verkehrs, der dazu führt, dass sich der Verkehr an den Zolldurchlässen staut.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich die rechtlichen, politischen und technischen Rahmenbedingungen für die Freizone derart geändert haben, dass es allein aus Kosten- und Abwicklungsgründen notwendig und zielführend ist, die Freizone gänzlich aufzuheben. Wichtig ist jetzt, dass eine politische Ent-

scheidung getroffen und ein Zeitplan aufgestellt wird, an dem sich alle Beteiligten/Betroffenen orientieren können. Darüber hinaus sollte ein professionelles Projektmanagement eingesetzt werden, das die Verfahrensschritte gliedert und deren Einhaltung überwacht.

Meine Damen und Herren,

ich habe Ihnen berichtet, was aus unserer Sicht notwendig ist, um den Hafen zukunftsfähig zu machen. Da wir heute jedoch keine Nabelschau betreiben wollen, freue ich mich, dass wir nun die Gelegenheit haben, zu hören, was unsere Kunden – die Reeder – an Anforderungen an den Hafen Hamburg stellen.

Ich freue mich deshalb auf den Vortrag von Herrn Michael Behrendt.

Herr Behrendt, Sie haben das Wort ...