

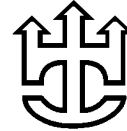
# UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V.

---

## Öffentliche Mitgliederversammlung

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](mailto:info@uvhh.de)  
<http://www.uvhh.de>

**Rede von Herrn Gunther Bonz,  
Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V.,  
auf der UV-Mitgliederversammlung  
am 10.11.2011 um 12.00 Uhr**

- Es gilt das gesprochene Wort –

SPERRFRIST: 12.30 Uhr

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich freue mich, Sie in meiner neuen Funktion als Präsident des Unternehmensverbandes so zahlreich zum öffentlichen Teil unserer Mitgliederversammlung begrüßen zu dürfen.

Besonders begrüßen möchte ich heute den Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation - kurz: Wirtschaftsbehörde - der Freien und Hansestadt Hamburg, **Herrn Senator Frank Horch**.

Des Weiteren begrüße ich

- die Bürgermeister und Landräte der angrenzenden Landkreise,
- die Mitglieder der Hamburgischen Bürgerschaft,
- des Deutschen Bundestages und
- des Europäischen Parlamentes
- die Staatsräte sowie
- die Vorsitzenden und Geschäftsführer der befreundeten Verbände und
- alle anderen Gäste.

Meine Damen und Herren,

es ist eine langjährige Tradition unseres Verbandes, einmal im Jahr Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung einzuladen, um über den Verlauf des vergangenen Jahres zu berichten und einen Ausblick auf die Herausforderungen der kommenden Jahre zu geben.

Bevor ich Ihnen einen Rückblick über das laufende Jahr sowie einen Ausblick auf die kommenden Jahre gebe, möchte ich gerne die Gelegenheit nutzen, meinem Vorgänger in diesem Amt, Herrn Klaus-Dieter Peters, für seinen Einsatz zum Wohl des Hamburger Hafens zu danken.

Herr Peters war unser Kapitän in schwerster See. Kaum eine andere Amtsperiode in der Geschichte unseres Verbandes war von Herausforderungen geprägt wie die der letzten sechs Jahre:

In die Amtszeit meines Vorgängers fiel nicht nur die schwerste Wirtschafts- und Finanzkrise der Nachkriegszeit, deren Auswirkungen der Hamburger Hafen deutlich zu spüren bekam, auch die politischen Rahmenbedingungen waren nicht nur für den Hafen ungünstig. Der ehemalige Senat hat zentrale Fragen der Hafen- und Verkehrspolitik vernachlässigt. Gerade in diesen schwierigen Zeiten war es daher umso wichtiger, die Positionen der Hafenwirtschaft klar und deutlich nach außen zu vertreten. Dies haben Sie vehement getan, lieber Herr Peters. Sie mussten sich auch persönlicher

Angriffe erwehren. Sie standen am Ruder und haben im schwersten Sturm Kurs gehalten, auch wenn Wind und Wetter noch so schwer gegen ihr Gesicht peitschten. Hierfür danke ich Ihnen in unser aller Namen. Sie haben sich um den Hamburger Hafen verdient gemacht.

Nach dem politischen Sturm der vergangenen Jahre sind wir nach dem Regierungswechsel in ruhigeres Fahrwasser gekommen. Dass alle Beteiligten nunmehr auch wieder in die gleiche Richtung rudern, ist auch und gerade Ihr Verdienst, lieber Herr Senator Horch.

Es freut uns daher sehr, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind und zu uns in Ihrer neuen Rolle als Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation über „Die Hafen- und Verkehrspolitik des neuen Hamburger Senates“ sprechen werden.

Sehr geehrter Herr Senator Horch, der 1. Bürgermeister und Sie haben bereits in wenigen Wochen und Monaten nach Regierungsübernahme für den Hafen und den Standort Hamburg wichtige Entscheidungen getroffen. Einige wichtige Beispiele für den Hafen:

- Nach über 20 Jahren ist das Amt für Verkehr wieder in die Wirtschaftsbehörde zurückgekehrt. Wirtschafts- und Verkehrspolitik können wieder aus einer Hand gestaltet werden.
- Senator Horch und Staatsrat Rieckhoff haben wenige Wochen nach Amtsantritt mit dem Bund eine Vereinbarung über die A 26 und einen neuen Autobahnknoten Hamburg Süd getroffen, auch eine wichtige Voraussetzung für die Trassenführung der dringend benötigten neuen Hafenuferspange.
- Wie vor der Bürgerschaftswahl versprochen hat der neue Senat beschlossen, die öffentliche Infrastruktur auch im Hafengebiet wieder aus dem Haushalt und nicht wie von schwarz-grün eingeleitet über eine die Unternehmen strangulierende Mieten- und Gebührenpolitik zu finanzieren.
- Auch haben Sie Fehlentwicklungen bei der Hafenplanung gestoppt. Der neue Hafenentwicklungsplan wird im Dialog und unter Einbeziehung auch der Hafenuwirtschaft erstellt. Der jüngst abgeschlossene Hafendialog hat bereits ein wichtiges und einvernehmliches Ergebnis gezeigt: Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Hinterlandanbindung – das sind die wichtigsten Handlungsfelder und die notwendige Priorität für die Zukunftssicherung des Hamburger Hafens.

- Ansiedlung neuer Unternehmenszentralen, die auch für den Hafen den „local content“ stärken werden.

Nach wenigen Monaten ist dies eine beeindruckende Bilanz. Hierfür unser aller Dank und Anerkennung verbunden mit dem Wunsch: weiter so.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

Vor 3 Jahren, am 15. September 2008 begann mit der Insolvenz von Lehmann-Brothers die weltweit schwerste Finanz- und Wirtschaftskrise der Nachkriegszeit. Kaum war durch international abgestimmtes Handeln eine Stabilisierung eingetreten, folgten politische Unruhen in Nordafrika und dem Vorderen Orient. Während sich die Weltwirtschaft deutlich schneller als erwartet erholt und die Konjunktur zunehmend an Fahrt gewonnen hat, zeichnen sich am Horizont durch die Schuldenprobleme und die Turbulenzen an den Finanzmärkten weitere, grundlegende Probleme ab.

Trotz des wirtschaftlich und politisch instabilen Umfeldes konnte sich der Hafen Hamburg in diesen schwierigen Zeiten gut behaupten. In den ersten acht Monaten des laufenden Jahres wurde sowohl beim Gesamtumschlag als auch beim Containerumschlag ein zweistelliger Zuwachs erreicht. Für das gesamte Jahr 2011 erwarten wir ein Gesamtumschlagsvolumen von rund 130 Mio. t und eine Containerumschlagsmenge von rund 9 Mio. TEU.

Für 2012 rechnen wir mit einem weiteren Anstieg des Umschlagvolumens, allerdings nicht in dem außerordentlichen hohen Ausmaß wie dieses Jahr. Ökonomen und Wirtschaftsexperten prognostizieren für 2012 ein nur noch verhaltenes Wachstum. Als Ursache hierfür werden die Euro-Schuldenkrise und der drohende globale Abschwung gesehen. Von einer Rezession bleibt Deutschland allerdings verschont. Die Bundesregierung erwartet für 2012 ein Wachstum von einem Prozent statt der bisher erwarteten 1,8 Prozent. Die Wirtschaftsweisen gehen in ihrem jüngsten Gutachten sogar von einem Wachstum von noch 0,8 Prozent aus. Deutlich besser sehen die Prognosen für die Weltwirtschaft und den Welthandel aus. Der IWF erwartet für 2012 ein Wachstum der Weltwirtschaft um 4 Prozent und einen Anstieg des Welthandels um 5,8 Prozent. Die Prognose für die wichtigsten Handelsregionen des Hamburger Hafens fällt dabei sogar noch deutlich besser aus. So wird für Asien ein Zuwachs von mehr als acht Prozent vorhergesagt.

Was uns aber in den nächsten Jahren beschäftigen wird, mag folgendes Zitat verdeutlichen:

„Der Staatshaushalt muss ausgeglichen sein. Die öffentlichen Schulden müssen verringert, die Arroganz der Behörden muss gemäßigt und kontrolliert werden. Die Zahlungen an ausländische Regierungen müssen reduziert werden, wenn der Staat nicht bankrott gehen soll. Die Leute sollen wieder lernen zu arbeiten, statt auf öffentliche Rechnung zu leben.“

Dieses Zitat stammt nicht aus einem Schreiben der EU-Kommission oder des IWF an die griechische Regierung. Es stammt von Marcus Cicero, 55. v. Christus.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ein altes Sprichwort sagt: Die Zukunft kann man nicht im Rückspiegel sehen.

Was sind die vor uns liegenden Fakten?

- Bereits heute sind über 200 Containerschiffe mit Tiefgängen von über 13,5 Meter und über 8.000 TEU Kapazität im Einsatz. Bis 2015 werden über 160 neue Containergroßschiffe mit einer Kapazität von über 10.000 TEU in Dienst gestellt, die weltweite Containerschiffskapazität um über 2,1 Mio. TEU erhöht.
- Der globale Containerverkehr wächst allein in 2011 und 2012 um jeweils über 8% (2011: 8,7%; 2012: 8,8%).
- Großcontainerschiffe mit über 10.000 TEU Kapazität verbrauchen voll abgeladen im Schnitt pro transportierten Container über 10% weniger Energie gegenüber kleineren Containerschiffen; entsprechend geringer sind in der Regel auch die Emissionen (Kohlendioxid, Stickoxid, Schwefeldioxid, Feinstaub).
- Mehr als 90 Prozent des interkontinentalen Welthandels werden über den Seeweg abgewickelt. Diese Transportwahl ist aus ökonomischen und ökologischen Gründen sinnvoll: Um die Menge eines einzigen mittelgroßen Containerschiffes mit 8.000 Standardcontainern auf dem Landweg zu transportieren, müssten 160 Züge oder 6.400 Lastkraftwagen eingesetzt werden.
- Die Lage des Hamburger Hafens ist mit ca. 100 km Entfernung zur Nordsee ebenfalls ein ökologischer Vorteil: Kein Transportmittel verbraucht auf 100 km pro Container weniger Energie und verursacht weniger Emissionen als der Transport auf einem vollbeladenen, modernen 10.000 TEU Containerschiff. Weder Bahn noch LKW können hier ökologisch mithalten.
- Mit über 2 Mio. Containern, die über den Hamburger Hafen per Bahn in 2011 weiter transportiert werden, ist Hamburg Europas Bahnhof Nr.

1. Im Hinterlandverkehr ist der Bahntransport ohne jeden Zweifel ökologisch vorteilhaft.
- Der Bau 1 km Autobahn kostet in Deutschland über 30 Mio. €, Die Fahrrinnenpassung der Elbe ist im Verhältnis dazu wesentlich günstiger und vermeidet tausende von LKW-Transporte quer durch Deutschland.
  - 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. Bereits heute wird rund ein Viertel des Zu- und Ablaufverkehrs des Hamburger Hafens per Feederschiff abgewickelt. Vom verbleibenden Ladungsanteil entfallen im Container-Fernverkehr rund 70 Prozent der Transportmenge auf die ebenfalls umweltfreundliche Schiene. Im Hamburger Hafen werden daher nicht nur volkswirtschaftlich ertragreiche und verkehrswirtschaftlich effiziente, sondern vor allem auch umweltverträgliche Transportketten miteinander verknüpft.
  - Darüber hinaus leisten die Hafenbetriebe durch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen einen entscheidenden Beitrag zur Reduzierung des Energie- und Ressourcenverbrauches: Es wird in umweltfreundliche Technik investiert, ein Umweltmanagementsystem eingeführt und die Energieeffizienz der Prozessabläufe optimiert. Energierückgewinnung bei Containerbrücken ist im Hamburger Hafen seit Jahren Stand der Technik, Hybrid-Technik wird ebenso eingesetzt wie Solar- und Photovoltaikanlagen. Alle aufgelisteten Maßnahmen tragen zur Verringerung des Ressourcenbedarfes und damit zu einem umweltfreundlichen und nachhaltigen Gütertransport bei.

Der „sauberste Transportweg“ für den Binnenmarkt führt entsprechend durch Hamburg.

Alle diese Fakten belegen die Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit der Fahrrinnenpassung gerade auch unter ökologischen Gesichtspunkten.

GAL und Umweltverbände sagen jedoch unverändert nein. Umweltverbände haben angekündigt, in jedem Fall gegen einen Planfeststellungsbeschluss Klage zu erheben, obwohl dieser noch gar nicht vorliegt und sie nicht wissen können, welche Regelungen - auch solche naturschutzfachlicher Art - dieser enthält. Ein denkwürdiges Verständnis von Recht und Gesetz.

Aber erinnern wir uns: Vor der Bürgerschaftswahl 2008 war die GAL gegen die Fahrrinnenpassung, in der Koalition bis 2011 haben die Grünen das Projekt akzeptiert, jetzt ist die GAL wieder dagegen.

Erinnern wir uns: GAL und Umweltverbände waren damals gegen die Hafenerweiterung Altenwerder, einem der heute modernsten Container-Terminals.

Erinnern wir uns: GAL und Umweltverbände waren gegen den Ausbau des Elbtunnels.

Erinnern wir uns: Ein Umweltverband hat sogar die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Hamburg-Kiel vor Gericht beklagt.

Erinnern wir uns: GAL und Umweltverbände waren gegen die Werkserweiterung des Airbuswerkes, mit dem in Hamburg über 4.000 Arbeitsplätze neu geschaffen und über 12.000 Arbeitsplätze dauerhaft gesichert werden konnten.

Erinnern wir uns: GAL und Umweltverbände waren gegen die beiden letzten Fahrrinnenanpassungen der Elbe, die in den 80er und die in den 90er Jahren, ohne die heute nicht einmal Containerschiffe der Größenklasse 5.000 TEU voll beladen den Hamburger Hafen anlaufen könnten.

Fragen wir uns: Welches wichtige infrastrukturelle oder industrielle Großprojekt in den letzten 30 Jahren wurde jemals von entsprechenden Verbänden unterstützt?

Fragen wir uns: Wo stünde Hamburg und der Hamburger Hafen heute – ohne die bisher realisierten Fahrrinnenanpassungen, ohne den erfolgreichen Hafenausbau und die Industrieansiedlungen?

Fragen wir uns: Würden die vom Hafen über 140.000 abhängig beschäftigten Menschen ohne diese Maßnahmen sichere Arbeitsplätze haben?

Fragen wir uns: Würde die Hamburger öffentliche Hand jährlich und dauerhaft allein aus dem Hafen netto über 1 Mrd. Einnahmen ohne diese Maßnahmen erhalten?

Fragen wir uns: Wären die vielen auch technisch hochwertigen Umweltschutzmaßnahmen und Ausweisungen von Naturschutzgebieten in Hamburg finanzierbar und damit realisierbar gewesen, ohne diese Einnahmen, ohne Fortschritt und Wohlstand?

Von Johann Wolfgang von Goethe stammt der Satz:

„Einen Fehler machen ist oft Schicksal, ihn ein zweites Mal zu machen ist Dummheit“.

Ich möchte hinzufügen: Ihn ein drittes Mal zu machen ist verantwortungslos. Wer so häufig daneben liegt, dem sollten wir keine Verantwortung übertragen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

welche weitere Herausforderungen und welche Entwicklungen kommen auf uns und unsere Branche zu?

Wo steht Hamburg, der Hamburger Hafen, in diesem Kontext?

Wiederum ein paar wenige Fakten:

- Bis 2013 sollen allein in der Nordrange die Container-Terminalkapazitäten gegenüber 2006 um über 25% steigen, von ca. 40 Mio. TEU auf ca. 55 Mio. TEU.
- Ca. 72% des deutschen seewärtigen Außenhandels gehen über die deutschen Seehäfen; Hamburg ist mit über 33 % dabei wichtigster Hafen für die deutsche Exportwirtschaft.
- Hamburg ist mit über 2.000 Handelshäusern der deutsche Außenhandelsplatz.
- Über 100 Liniendienste verbinden den Hamburger Hafen direkt mit ca. 700 weltweiten Hafenstandorten, ca. 750 Containerzüge verbinden den Hamburger Hafen wöchentlich mit dem Hinterland.
- Die weltweite Arbeitsteilung nimmt weiter zu, Industrieprodukte werden heute „über Kontinente hinweg produziert“. Seeverkehr und Häfen werden zunehmend Teil weltweiter, industrieller Produktionsketten, rollende Läger auf den Landstraßen werden ergänzt durch schwimmende Läger auf den Weltmeeren.

Bei unseren Kunden nimmt der Wettbewerb, Kosten- und Preisdruck zu – die Entwicklungen sind sehr volatil.

- In der Krise 2008/2009 haben weltweit die großen Containerreedereien Verluste in Höhe von insgesamt ca. 14 Mrd. Dollar erwirtschaftet, im letzten Jahr -2010- Erträge von 15 Mrd. Dollar. In diesem Jahr ist das Bild vielschichtig. Nach anfänglich guten Ergebnissen scheint das 4. Quartal nicht so erfreulich zu verlaufen.
- In der Krise 2008/2009 haben die Reeder u.a. Maßnahmen wie „slow steaming“ ergriffen, um Kapazitäten aus dem Markt zu nehmen. Diese Stellschrauben sind jetzt ausgereizt, die in den nächsten Jahren in den Markt kommenden zusätzlichen Kapazitäten hatte ich bereits erwähnt.
- 50% der Containerschiffe in der Welt haben Verspätung, erreichen ihr Ziel nicht pünktlich. Eine große Reederei hat jüngst eine Pünktlichkeitsoffensive gestartet, die die Anforderungen an den



weltweiten Warentransport verändern wird: Pünktlichkeitsgarantien bis zum Zielort werden den Wettbewerb maßgeblich prägen.

Diese Fakten bedeuten:

Mit über 20 Mio. TEU Containerterminalkapazität sind wir im Hamburger Hafen bestens aufgestellt. Der Hafenwettbewerb wird künftig mit der Hinterlandanbindung, der Schnittstelle Hafen und Hinterlandverkehr entscheiden. Deshalb müssen wir alle Anstrengungen auf die Ertüchtigung und den Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur legen.

Der Hamburger Hafen, die Unternehmen und die Beschäftigten können nur mit weiterhin hoher Qualität, Verlässlichkeit und Schnelligkeit im Wettbewerb bestehen.

Der Hamburger Hafen steht für diese Prinzipien. An dieser Stelle möchte ich auch die im Hafen bestehende Sozialpartnerschaft hervorheben. Arbeitnehmer wie Gewerkschaften sind sich im Hamburger Hafen ihrer Verantwortung bewusst. Ich kann mich ebenso wenig wie unsere Kunden an einen Streik hier in unserem Hafen in den letzten Jahren erinnern.

Wir haben mit dem IT-System DAKOSY eines der besten Hafendatenkommunikationssysteme. Mithilfe von DAKOSY sind wir schon heute in der Lage, durch intelligente Datensteuerung die vorhandenen Infrastrukturkapazitäten effektiv zu nutzen und Wettbewerbsvorteile zu generieren. Dieses durch Weitsicht in den 80er Jahren zwischen Staat und Unternehmen entwickelte System gilt es, gemeinsam und miteinander auszubauen.

Größere Schiffe und neue Anforderungen unserer Kunden erfordern von den Unternehmen auch ständig Investitionen in neue Anlagen. Hierfür benötigen wir verlässliche Rahmenbedingungen und sichere Investitionsgrundlagen. Wir benötigen verlässliche Mietverträge mit der Stadt; mit Laufzeiten, die zumindest den notwendigen Abschreibungszeiträumen entsprechen und zu wettbewerbsfähigen Kosten, sonst werden weder Banken noch die an das deutsche Aktiengesetz gebundenen Aufsichtsräte grünes Licht für erforderliche Investitionen geben können.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

Die Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten ist heutzutage von viel zu langen Planungs- und Umsetzungszeiträumen geprägt. Wir wissen, was wir brauchen, um erfolgreich zu sein. Wir haben daher kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem.

Bundestag und Bundesrat haben jüngst innerhalb von 72 Stunden einen mehrere Hundert Milliarden Euro schweren Rettungsschirm beschlossen. Das Bundesverfassungsgericht hat in diesem Zusammenhang innerhalb kürzester Zeit weittragende Entscheidungen zum Verhältnis von Grundgesetz und europäischen Strukturfragen getroffen.

Im Vergleich dazu ist es geradezu grotesk, dass

- die letzte Fahrrinnenanpassung bei einer Bauzeit von 6 Monaten einen 10-jährigen Planungs- und Genehmigungsvorlauf benötigte;
- wir uns bei der jetzt anstehenden Fahrrinnenanpassung bereits im Planjahr 11 befinden;
- nach über 30 Jahren Planung noch kein Baurecht für die dringend benötigte Hafenuferspange vorliegt;
- manche Verwaltungsgerichte 10 Jahre nach Klagerhebung in erster Instanz noch nicht einmal einen Termin zur mündlichen Verhandlung anberaunt haben;
- die Tore der Schleusen in Brunsbüttel werden zurzeit wie vor 4.000 Jahren im Ägyptischen Reich auf Holzkufen bewegt, weil die Mittel für eine Sanierung nicht zur Verfügung stehen bzw. deren Freigabe auf sich warten lässt.

Es ist nicht auszudenken, was passieren würde, wenn es im Nord-Ostsee-Kanal durch einen Schleusenausfall zu einer zeitweisen Totalsperrung käme. Der NOK ist für Norddeutschland die Wasserstraßenanbindung der Ostseeregion. Unsere Urgroßväter haben mit dem Bau des NOK nicht nur eine technische Meisterleistung vollbracht, sondern auch strategisch vorausschauend gedacht. Der Nord-Ostsee-Kanal ist heute die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Erfreulich ist die Zusage des Bundesverkehrsministers, den Kanal zu sanieren und sich in diesem Zusammenhang für die Bereitstellung der dafür notwendigen Mittel einsetzen zu wollen. Dies muss aber schnell und unverzüglich geschehen.

Auch wenn sich im Fall der Schleusen eine Lösung abzeichnet, so wird es im harten Verteilungskampf um die eng begrenzten öffentlichen Mittel in Zukunft entscheidend sein, wie gut die norddeutschen Küstenländer an einem Strang ziehen und sich gemeinsam für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Norddeutschland stark machen. Die Kooperation der norddeutschen Länder ist bereits heute sehr gut – die Ahrensburger Liste ist ein Beispiel hierfür.

Meine Damen und Herren,

dass der Bundesverkehrsminister den Schwerpunkt kurzfristig auf die Instandhaltung und Sanierung der bestehenden Infrastruktur setzt, ist gut und richtig. Dies alleine wird jedoch nicht ausreichen, um den erwarteten Anstieg des Güterverkehrs bewältigen zu können. Neben dem Erhalt der bestehenden Verkehrswege ist es daher zwingend notwendig, rechtzeitig neue Infrastruktur zu bauen. Andernfalls werden Warenströme von Hamburg und Norddeutschland weggeleitet – zum wirtschaftlichen Schaden dieser Region.

Ich erinnere an den Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP aus dem Jahr 2009. Dort heißt es: „Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen werden wir durch eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen. Wir werden die Seehafenhinterlandanbindungen gezielt ausbauen. Die zuletzt verstärkte Berücksichtigung der Bundeswasserstraßen bei der Verteilung von Investitionsmitteln werden wir fortsetzen.“

Die gleiche Zielsetzung findet sich auch im „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ und im „Nationalen Hafenkonzept“. Dort sind vordringlichste Ziele verankert, die hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen auszubauen, Kapazitätsengpässe in den Häfen zu beseitigen und die Sicherheit der Lieferketten zu optimieren.

Um es kurz zu machen, es gibt kein Papier des Bundes, in dem nicht die Bedeutung der Seehäfen und die Notwendigkeit von deren Hinterlandanbindungen verankert sind.

Aber wie sieht es bei den für uns wichtigen Projekten in der konkreten Umsetzung aus?

Zum Beispiel bei der Y-Trasse ?

Hier steht noch eine Finanzierungszusage des Bundes aus, obwohl die ersten Ergebnisse der Vorplanung bereits in diesem Jahr vorliegen sollen. Die Planungskosten in Höhe von rund 55 Mio. Euro werden bislang gemeinsam von der Deutschen Bahn, dem Bund und den Ländern Niedersachsen, Bremen und Hamburg getragen – wenn auch in unterschiedlichem Umfang. Die Deutsche Bahn hat inzwischen mit den konkreten Planungen für die neue Strecke begonnen. Dabei hat es erste Planänderungen gegeben, um dem starken Anstieg des Güterverkehrs Rechnung zu tragen. Aktuell ist eine Öffnung der Strecke für den Güterverkehr vorgesehen, um eine attraktive zusätzliche Abflussmöglichkeit für die Seehafenhinterlandverkehre zu schaffen. Für alle Projekte gilt: Je höher der Schienengüterverkehrsanteil,

desto größer der gesamtwirtschaftliche Nutzen. Ein Aspekt, der bei der Priorisierung von Verkehrsprojekten im Bundesverkehrswegeplan einen hohen Stellenwert einnimmt.

Die zu langen Entscheidungsvorläufe und der aktuelle Verfahrensstand zu diesen Projekten zeigt aber eines: Wir benötigen einen Infrastrukturrettungsschirm - für die Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser, für die Sanierung des NOK, für notwendige Schienen- und Straßenbaumaßnahmen - wollen wir uns nicht von der internationalen Entwicklung ins Abseits drängen lassen – zum Schaden künftiger Generationen.

Denn: Wer nicht mit den Entwicklungen mitgeht, bleibt stehen. Wer stehen bleibt, fällt zurück. Wer zurück fällt, verliert – verliert Wohlstand und Zukunft.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

der Hamburger Hafen ist auch Deutschlands größtes zusammenhängendes Industrie- und Gewerbegebiet. Ohne die vielen Industrieunternehmen, Dienstleister und mittelständischen Betriebe wäre die so erfolgreiche Entwicklung des Hamburger Hafens nicht denkbar. Deshalb ist es auch richtig, dass Senator Horch einen Schwerpunkt der Hafenentwicklung auf die Ansiedlung zukunftsfähiger Industrieunternehmen legt, der Erhöhung des sog. „local content“ und der Stärkung des Universalhafenprinzips. Frei werdende Flächen wie z.B. die im mittleren Freihafen bieten sich hier schon aus immissionsschutz- und genehmigungsrechtlichen Gründen an.

Alle Unternehmen sind in arbeitsteilige Produktionsprozesse eingebunden. Deutschlands und auch Hamburgs Industrie ist wettbewerbsfähig und innovativ. Hohe Kosten in Deutschland haben zur Folge, dass wir besonders im Spezialmaschinenbau unsere Wettbewerbsstärken haben. Das hat zur Folge, dass unsere Unternehmen auf der Welt nachgefragte Spezialprodukte herstellen und exportieren müssen. Diese Produkte müssen mit Schwerlastverkehren zum Schiff transportiert werden, da sie die zulässigen Abmessungen für Bahntransporte überschreiten. Große Schwierigkeiten gibt es zurzeit in Hamburg vor allem beim Schwerlastverkehr, der für den Universalhafen Hamburg unverzichtbar ist. Schwergut stellt zudem häufig die Basisladung dar, die andere Ladung nach sich zieht. Zu den bestehenden Problemen bei der Infrastruktur in Form von beschränkten weil zu alten oder nicht sanierten Brücken kommen in Hamburg komplizierte und langwierige Abstimmung- bzw. Genehmigungsprozesse für solche Sondertransporte hinzu, zum Teil müssen auch noch die Bezirke beteiligt werden. Sehr geehrter Herr Senator Horch, hier hoffen wir auf Ihre Unterstützung.

Sorgen bereiten uns auch die Verkehrsplanungen anlässlich der im Jahr 2013 in Hafenanrandsnähe stattfindenden Internationalen Gartenbauausstellung. Die B4/75 - die Wilhelmsburger Reichsstraße - ist mit einem Verkehrsaufkommen von täglich rund 53.000 Fahrzeugen mit einem Anteil des Schwerverkehrs zwischen 10 und 13 Prozent als wichtige Nord-Süd-Verkehrsachse für den Hafenverkehr unentbehrlich. Die derzeitigen Überlegungen, diese Straße für den Lkw-Verkehr während der Internationalen Gartenbauausstellung tagsüber über fast sechs Monate zu sperren, werden durch die Hafenwirtschaft abgelehnt.

Bereits unter heutigen Bedingungen weist die Verkehrsinfrastruktur im Hafen an verschiedenen Stellen Kapazitätsengpässe auf. Stau steht bei den Lkw-Fahrern auf der Tagesordnung. Dies ist zum Teil den vielen Baustellen geschuldet, aber auch auf das höhere Verkehrsaufkommen zurückzuführen. Vor diesem Hintergrund ist eine Sperrung der Wilhelmsburger Reichsstraße für den Güterverkehr – auch nur temporär - für uns nicht akzeptabel, da es zu einem erheblichen Eingriff in das operative Geschäft der Hafen- und Logistikunternehmen mit entsprechenden wirtschaftlichen Folgen wie stauverursachte Mehraufwendungen und in letzter Konsequenz Verlust von Aufträgen und Kunden führt.

Wir bitten Sie, Herr Senator, dafür Sorge zu tragen, dass es nicht zu einer Umsetzung dieser Überlegungen kommen wird.

Seit mehreren Jahren arbeitet die Hamburg Port Authority (HPA) daran, dem Investitionsstau und Versäumnissen der letzten Jahre Herr zu werden. Die Krise wurde zum Teil dazu genutzt, den Sanierungsstau der letzten Jahrzehnte abzubauen. Allerdings konnte der Investitionsstau der letzten Jahre nicht schnell genug behoben werden. Der Aufschwung im Hafen kam schneller als erwartet, so dass heute in Teilbereichen bereits wieder Infrastrukturengpässe zu verzeichnen sind.

Hinzu kamen weitere Baustellen im näheren Hafenumfeld, wie beispielsweise am Elbtunnel und an den Elbbrücken, wodurch die Verkehrssituation im Bereich des Hafens äußerst angespannt war und in der Hauptverkehrszeit ebenfalls zum Stau im größeren Ausmaß führte. Da es an Alternativrouten durch den Hafen fehlt, wird die Dringlichkeit eines übergeordneten und von Zuständigkeiten unabhängigen Baustellen- und Störfallmanagements für Hamburg und für die Metropolregion deutlich. Der Erfolg des Hafens ist von einem reibungslosen Zu- und Abfluss der Güter abhängig.

Infrastruktur steht nur begrenzt zur Verfügung – selbst wenn in Teilen ein Neu- und Ausbau vollzogen wurde, so sind der Infrastruktur seitens der Quantität natürliche Grenzen gesetzt. Das bedeutet, dass zukünftig die vorhandene

Infrastruktur effizienter genutzt werden muss. Dafür brauchen wir dringend ein Verkehrsmanagementsystem, und zwar nicht nur für den Hafen, sondern für die gesamte Metropolregion.

Ein entsprechendes Gutachten zur Einrichtung eines Verkehrsmanagementplanes mit Handlungsempfehlungen liegt vor, in dem auch das Baustellen- und Störfallmanagement sowie dem Schwerlast- und Großraumverkehr eine besondere Beachtung geschenkt wird. Eine Umsetzung ist allerdings an Kosten geknüpft, die erst noch in den Hamburger Haushalt eingestellt werden müssen. Ich hoffe, dass dies am Ende nicht an der Finanzierung scheitert und sich die geplante Umsetzung verzögert.

Sehr geehrter Herr Horch, unter Ihrer Führung wird es vielleicht gelingen, nachdem Sie als Wirtschaftssenator nun auch für den Bereich Verkehr zuständig sind.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir benötigen aber auch zukunftsorientierte Rahmenbedingungen, die Verbesserung der Standortbedingungen des Hamburger Hafens im Seehafenwettbewerb.

Die insoweit erfreuliche Grundsatzentscheidung zur Hafenfinanzierung hatte ich schon erwähnt. Die Grundfinanzierung der HPA aus dem Haushalt sollte aber bereits mit dem kommenden Haushaltsjahr 2012 und nicht erst wie derzeit geplant ab 2013 erfolgen.

Die ordnungsgemäße Herrichtung der für die Nutzung der Liegeplätze nötigen Solltiefen ist eine Grundvoraussetzung zur Funktionsfähigkeit des Universalhafens Hamburg. Die Unterhaltsbaggerung ist eine Kernaufgabe der Infrastrukturgestaltung, deren Kosten nicht den Nutzern angelastet werden darf.

Unsere Hafenunternehmen können im internationalen Wettbewerb nur bestehen, wenn vergleichbare Rahmenbedingungen vorhanden sind und dies ist in vielen Feldern nicht der Fall!

So z.B. bei der Energiepolitik, die zu steigenden Energiekosten und zu einer weiteren Verlagerung von Produktionsstandorten ins Ausland führen wird. Für die Häfen ist die Energiewende ambivalent: Auf der einen Seite werden die steigenden Energiepreise die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen beeinträchtigen, auf der anderen Seite ergeben sich durch den verstärkten Export von Windkraft- und anderen neuen Energieproduktionsanlagen neue Marktchancen.

Schätzungen zufolge werden die Energiekosten in Deutschland bis 2020 um 30 Prozent ansteigen. Da die in Deutschland ansässigen Hafenernehmen ihre Dienstleistungen nicht ins Ausland verlagern können, wird der Preisanstieg bei den Energiekosten aller Voraussicht nach zu höheren Umschlagspreisen und geringeren Margen führen und damit die deutsche Hafenernehmen im Vergleich zu ihren Wettbewerbern im Ausland weiter benachteiligen.

Sehr geehrter Herr Senator Horch,

in diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen unsere ausdrückliche Unterstützung zu Ihrem Vorgehen beim Thema Landstrom mitteilen. Schnellschüsse - wie von manchen auch in der Hamburger Bürgerschaft gefordert - sind nicht gefordert. Sachliches Umgehen mit den Fakten ist auch hier das Gebot der Stunde. Auch müssen Alternativen betrachtet werden: power barges, Gasversorgung um nur zwei Beispiele zu nennen. Erstaunlich ist schon, dass gerade der Umweltverband, der am meisten das Stromkraftwerk Moorburg bekämpft, jetzt am vehementesten einzig den Landstromanschluss für Kreuzfahrtschiffe fordert.

Meine Damen und Herren,

nachdem ich mich bislang hauptsächlich auf die regionale und nationale Ebene konzentriert habe, möchte ich gerne zum Abschluss meiner Rede auf die Entwicklungen auf europäischer Ebene eingehen, denn dort droht mit der geplanten Richtlinie über Dienstleistungskonzessionen neues Ungemach. Unter dem Gewand einer allgemeinen Richtlinie über Dienstleistungskonzessionen versuchen unverbesserliche Kräfte in der EU eine Art „Port Package“ durch die Hintertür einzuführen.

Ich möchte daher alle politisch Verantwortlichen bitten, uns in dieser Angelegenheit weiterhin so zu unterstützen, wie sie dies in der Vergangenheit getan haben!

Sie tragen damit maßgeblich dazu bei, dass die Wirtschaftskraft der gesamten Region gestärkt wird, neue Arbeitsplätze mit hohen Sozialstandards entstehen, hohe Steuern gezahlt werden und die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands auf den Weltmärkten steigt.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und übergebe nun das Wort an unseren Gast, Herrn Senator Horch.

Herr Senator Horch, wir freuen uns auf Ihren Vortrag.