

**Rede von Klaus-Dieter Peters
auf der UV-Mitgliederversammlung
am 20.10.2010 im Hotel Hafen Hamburg**



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>

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich freue mich, Sie wieder so zahlreich zum öffentlichen Teil unserer Mitgliederversammlung begrüßen zu dürfen.

Besonders begrüßen möchte ich heute den neuen Senator für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg, **Herrn Ian Karan**.

Stellvertretend für die vielen anwesenden Vertreter befreundeter Verbände möchte ich

den Präses der Handelskammer Hamburg, **Herrn Frank Horch**, und den Hauptgeschäftsführer, **Herrn Prof. Hans-Jörg Schmidt-Trenz**,

den Präsidenten der Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein, **Herrn Uli Wachholtz** und

den neuen Vorsitz der Vereinigung Hamburger Spediteure, Herrn **Johan Peter Schryver** begrüßen.

Auch begrüße ich die anwesenden Bürgermeister und Landräte, die Mitglieder der Hamburgischen Bürgerschaft, des Deutschen Bundestages und alle anderen Gäste sehr herzlich.

Sehr geehrter Herr Senator Karan, im letzten Jahr hatten wir Ihren ehemaligen Bremer Kollegen, Herrn Senator Nagel, bei uns zu Gast, der zwischenzeitlich von der Politik in die Wirtschaft gewechselt ist.

Ein Jahr zuvor war Herr Dr. Marnette als Schleswig-Holsteinischer Wirtschaftsminister unser Gastredner, der nach jahrzehntelanger erfolgreicher Tätigkeit in der Wirtschaft - zumindest für kurze Zeit - in die Politik wechselte.

Damit sieht man, dass zumindest in den Wirtschaftsressorts der norddeutschen Länder eine Durchgängigkeit von Politik und Wirtschaft gegeben ist.

Wir freuen uns, nun mit Ihnen, sehr geehrter Herr Karan, einen außerordentlich erfolgreichen Unternehmer und profunden Kenner der Maritimen Wirtschaft bei uns zu Gast zu haben, der in einer für die Stadt schwierigen Situation große politische Verantwortung übernommen hat.

Dafür, sehr geehrter Herr Karan, gebührt Ihnen bereits heute unser großer Dank und unser aller Respekt.

Bereits Ihre ersten Wochen als Senator haben deutlich gemacht, dass Sie den Hafen nicht nur ganz oben auf Ihrer Agenda haben, sondern in kürzester Zeit auch erkannt haben, welche Weichenstellungen erforderlich sind, um das Erfolgsrezept Hafen zukunftsfest zu machen. Bis hin zu einer Korrektur falscher Entscheidungen in jüngerer Vergangenheit. Ich rede hier natürlich insbesondere von der Hafensfinanzierung und werde später auf dieses Thema nochmals zurückkommen.

Die weltweite Wirtschafts- und Finanzmarktkrise hat den Hamburger Hafen im Jahr 2009 unzweifelhaft stark getroffen. Die für den Hafen Hamburg besonders wichtigen Wirtschaftsregionen, insbesondere auch unser geografisches Hinterland in Mittel- und Osteuropa, verzeichneten einen weit überproportionalen Einbruch ihrer Wirtschaftsleistung. Dies hat zu einem erheblichen Rückgang auch des Seegüterumschlags bei uns geführt.

Da ich davon ausgehe, dass Ihnen das Ausmaß des Umschlagsrückgangs bekannt ist, will ich die Umschlagszahlen hier nicht im Detail wiederholen. Ich möchte es bei dem Hinweis belassen, dass wir je nach Güter- und Ladungsart einen Rückgang von etwa 20-30 Prozent zu verzeichnen hatten und viele zum Teil äußerst schmerzhaft Maßnahmen erforderlich waren, um die Auswirkungen zu bewältigen.

Ein besonderer Dank gilt hier auch den vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Hafenunternehmen und des GHB, die durch hohe Flexibilität, Kurzarbeit und Einkommenseinbußen mit dazu beigetragen haben, dass die Krise trotz allem noch verhältnismäßig gut bewältigt werden konnte. Wie auch in anderen Bereichen der Wirtschaft, haben auch wir von den durch die Bundesregierung sehr schnell geschaffenen Möglichkeiten der Kurzarbeit profitiert. Ich möchte daher auch die ausgesprochen konstruktive Zusammenarbeit mit der Bundesagentur für Arbeit, gerade auch vor Ort ausdrücklich erwähnen.

Entgegen zahlreichen Unkenrufen, dass der Welt eine globale Depression im Stil der 30er Jahre bevorstehen würde, geben die aktuellen Wirtschaftsdaten wieder Anlass zur Hoffnung, dass sich Konjunktur und Welthandel schneller erholen als erwartet – allen Prophezeiungen eines „double dip“ zum Trotz. Aktuell lauern jedoch neue Gefahren. Von der eines Handelskrieges, welcher mit dem scharfen Schwert der Währungskurse ausgetragen wird, bis hin zu einer Abkühlung der Konjunktur durch das Auslaufen weltweiter Konjunkturprogramme. Trotzdem - seit Anfang des Jahres zieht die Weltwirtschaft an und auch der deutsche Export entwickelt sich wieder zur Konjunkturlokomotive.

Die Signale und der Stand der Krisenbewältigung in unserem wichtigen zentral- und osteuropäischen Hinterland sind hierbei durchaus noch unterschiedlich. Dies hatte auch zur Folge, dass das Anziehen der Güterströme über Hamburg gerade ins östliche Europa zeitlich versetzt erfolgte.

Nach vorne schauend können wir sagen, dass der Hamburger Hafen, aber gerade wegen des hohen wirtschaftlichen Nachholpotenzials in Zentral- und Osteuropa, auch zukünftig erheblich von weltwirtschaftlicher Belebung profitieren wird. Hinzu kommen auch teils völlig neue Branchen und Impulsgeber, die in die Häfen drängen. Ich denke hier beispielsweise an die Windkraft.

Auch die aufstrebenden Schwellenländer, ob nun der indische Subkontinent oder Länder wie Brasilien, drängen darauf, ihre Rolle in der globalen Arbeitsteilung einzunehmen und auch hiervon wird der Warenaustausch und damit unser Hafen profitieren. Wir sind hier gut positioniert. Entsprechend ist das Anziehen der Weltkonjunktur auch im Hamburger Hafen deutlich zu spüren - mit anwachsender Dynamik über die ersten drei Quartale. Gegen Jahresende rechnen wir jedoch im Rahmen der üblichen Saisonalität bzw. wegen des von mir bereits genannten Auslaufens von Konjunkturprogrammen mit einer Abkühlung.

Wenn wir mit den hohen Steigerungsraten einiger asiatischer Häfen besonders im frühen Jahresverlauf nicht mithalten konnten, dann liegt das auch daran, dass die Dynamik des innerasiatischen Handels die Belebung in unserem Einzugsgebiet teilweise deutlich übertrifft. Die globalen Wirtschaftsachsen sind dabei, sich zu verschieben.

Trotzdem nahm der Seegüterumschlag bei uns im ersten Halbjahr um mehr als 8 Prozent zu. Mit einem nochmaligen Schub zur Jahresmitte. So wurden im Juli wieder erstmals mehr als 7 Millionen Tonnen Stückgut umgeschlagen. Der Stückgutumschlag erreichte damit das beste Monatsergebnis seit November 2008.

Auch in großen Teilen unseres Hinterlandverkehrs - insbesondere auf der Schiene - haben wir das Vorkrisenniveau heute wieder erreicht und auf einzelnen Relationen bereits deutlich übertroffen.

Für das laufende Jahr erwarten wir beim Gesamtumschlag daher ein Ergebnis von etwa 120 Millionen Tonnen und im Containerverkehr ein Ergebnis von 7,7-8 Millionen Standardcontainern. Dies entspräche einem Wachstum im unteren zweistelligen Bereich, wobei wir hier das Vorkrisenniveau - und auch dies muss gesagt werden – zumindest auf der Wasserseite noch deutlich verfehlen.

Aber – die gute Nachricht - es geht quer durch den Hafen wieder aufwärts und auch das kommende Jahr verspricht weiteres Wachstum. Daher ist die herausragende Aufgabe, vor der wir heute stehen, die gleiche wie vor der Krise: Nämlich die Infrastruktur dem prognostizierten Wachstum des Güterverkehrs vorausschauend und vor allem zeitnah anzupassen.

Meinen Standardvortrag über Planungs- und Genehmigungsverfahren und deren Dauer in Deutschland - zugegebenermaßen immer stärker auch unter Berücksichtigung europäischen Rechts - möchte ich Ihnen an dieser Stelle aus Zeitgründen ersparen. Stattdessen möchte ich die Finanzierungsfrage ansprechen, die gerade uns in Hamburg derzeit besonders bewegt.

Ich freue mich, dass in den vergangenen Wochen im neuen Senat anscheinend ein Umdenkprozess begonnen hat mit der Erkenntnis, dass das Leitbild „Hafen finanziert Hafen“ eine Fehlsteuerung war. Im Übrigen ein Leitbild, welches ursprünglich vom früheren Finanzsenator der Hansestadt, Peiner, geprägt wurde, um die Teilprivatisierung der HHLA zu begründen. Erst in der Folge wurde dieses Leitbild missbräuchlich instrumentalisiert, um dem Hafen die erforderliche Grundfinanzierung aus dem öffentlichen Haushalt zu entziehen.

Diese Finanzierungslücke aus öffentlichen Mitteln kann nach heutigem Stand bis etwa 2013 / 2014 aus dem frei verfügbaren Privatisierungserlös der HHLA – kurz: der sogenannten HHLA-Milliarde – aufgefüllt werden. Ab diesem Zeitpunkt sind jedoch spätestens wieder entsprechende Haushaltsmittel bereit zu stellen.

Sehr geehrter Herr Senator Karan, wir sind Ihnen ausgesprochen dankbar dafür, dass Sie dieses Thema nicht nur gleich zu Beginn Ihrer Amtszeit erkannt, sondern auch laut und vernehmlich angesprochen haben. Inzwischen liegt, auch dank Ihres Engagements, eine Grundsatzentscheidung des Senats vor, ab 2014 wieder jährlich 100 Millionen Euro aus dem öffentlichen Haushalt für den Hafenausbau bereit zu stellen.

Dies erkennen wir als Signal auch des neuen Bürgermeisters und des Senats an. Auch wenn der genannte Betrag nach unserer Einschätzung gerade einmal ausreicht, um die größten Lücken zu schließen, ohne jedoch mit dem Bedarf oder den erheblichen Anstrengungen unserer Wettbewerbshäfen gleichzuziehen. Sowohl Rotterdam wie auch Antwerpen gaben gerade in den vergangenen Wochen bekannt, ihre Hafeninvestitionen erheblich auszuweiten.

Dass wir uns hier in Hamburg derzeit mit der Hafenfinanzierung so schwer tun, liegt natürlich zum einen an der Tatsache, dass die ursprünglich für die Hafenfinanzierung reservierten Mittel in den vergangenen Jahren auf andere Haushaltspositionen umverteilt wurden. Damit sind sie heute im allgemeinen Verteilungskampf nur äußerst mühsam zurückzuziehen. Noch schwerer wiegt jedoch die Tatsache, dass Hafenfinanzierung gerade bei unseren westlichen Nachbarn eine Aufgabe von herausragender nationaler Bedeutung ist - wie übrigens das gesamte Verkehrswesen, vor allem in den Niederlanden - während sie in Deutschland zum erheblichen Teil den Küstenländern aufgebürdet wird. Dies, obwohl die Häfen – wie wir alle wissen – einen erheblichen Stellenwert für die Volkswirtschaft der gesamten Bundesrepublik, auch in Bayern, Sachsen oder Nordrhein-Westfalen haben.

Die derzeitige Praxis, Infrastrukturfinanzierung nach Länderquoten zu regeln, steht einer sinnvollen Priorisierung national bedeutender Verkehrsprojekte im Wege. Dies, obwohl gerade in Zeiten leerer öffentlicher Kassen eine Konzentration auf den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen erforderlich wäre. Trotzdem hat nach dem gegenwärtigen System die Realisierung einer Ortsumgehung in Thüringen u.U. immer noch Vorrang vor dem Ausbau national oder international wichtiger Verkehrskorridore.

Ein Irrsinn, sehr geehrter Herr Karan, wie auch Sie gleich zu Beginn Ihrer Amtszeit betont haben. Sie haben unsere volle Unterstützung, energisch an diesem Missstand zu rütteln.

Aber noch einmal zurück nach Hamburg. Es wäre zu simpel, die Verantwortung für das Finanzierungsdefizit für den Hafen in Berlin oder bei unseren föderalen Strukturen abzugeben.

Der Hamburger Weg, sich unter einem Leitmotiv „Hafen finanziert Hafen“ aus der Finanzierung auch der allgemeinen und öffentlichen Infrastruktur im Hafen zurückzuziehen, ist nicht zu rechtfertigen. Wenn nicht der Erhalt und der Ausbau der allgemeinen Infrastruktur eine herausragende staatliche und steuerfinanzierte Aufgabe sein soll, was dann, meine Damen und Herren?

Der hiesigen Hafenwirtschaft wird derzeit z.B. die Instandhaltung der Köhlbrandbrücke angelastet. Ich wiederhole: Dies ist nicht Aufgabe der Hafenwirtschaft, sondern des allgemeinen steuerfinanzierten Haushalts.

Die Hamburger Hafenwirtschaft besteht ganz überwiegend aus kleinen und mittelständisch geprägten Unternehmen, die hier hohe Steuern zahlen. Wir sind keine global agierenden Konzerne, die ihre Steuern in Steuerparadiese lenken. Hierfür erwarten wir, dass das Staatswesen seine Grundfunktionen uns gegenüber wahrnimmt. Die auf die Hafenwirtschaft alleine in den vergangenen Jahren übergewälzten Kosten und Kostensteigerungen,

- ob bei Mieten jeglicher Art,
- bei der Beseitigung von Grund- und Bodenverunreinigungen,
- bei der Nutzung der Hafenbahninfrastruktur,
- bei der Kampfmittelsondierung,
- bei den Kosten für Planfeststellungsverfahren,
- bei der Erhaltung von Wassertiefen vor den Kaimauern und vieles mehr,

stellt mittelfristig die Wettbewerbsfähigkeit vieler Unternehmen des Hafens in Frage.

Herr Karan, bitte jetzt nicht noch eine Regen- oder Sonnensteuer. Die größten versiegelten Flächen in der Stadt gibt es gewerbespezifisch auch im Hafen. Im Übrigen maße ich mir an, hier nicht nur für die Hafenwirtschaft zu sprechen, sondern auch für zahlreiche Industrie- und Dienstleistungsunternehmen im Hafen.

Übertroffen wird dies alles noch durch die Änderung der AVB-HI. Also der Grundlage unserer aktuellen Mietverträge für Hafentflächen durch die HPA. Ohne auf die Details einzugehen: In den neuen AVB-HI ist u.a. die Entschädigungsregelung dahingehend geändert worden, dass Entschädigungen künftig nur noch bei außerordentlicher Kündigung durch die HPA gewährt werden. Darüber hinaus soll sich die Berechnung einer Entschädigung nur noch an der Restlaufzeit des Mietvertrages und nicht an der technischen Restnutzungsdauer des zu entschädigenden Objektes orientieren.

Diese Regelung kommt zusammen mit dem in den Mietverträgen neuerdings verankerten ausdrücklichen Hinweis, dass kein Verlängerungsanspruch der Hafentbetriebe besteht, faktisch einer Enteignung gleich. Jeder von Ihnen, der

mit Investitionen, Abschreibungszeiträumen und Wirtschaftlichkeitsmodellen zu tun hat, weiss, dass hier betriebswirtschaftlich Unmögliches verlangt wird.

Ich sage daher voraus, dass sich die Hafenwirtschaft mit allen Mitteln hiergegen zur Wehr setzen wird!

Auch die verursachungsfremde Kostenanlastung für die Sanierung denkmalgeschützter Gebäude, wie z.B. des alten Elbtunnels, die Durchführung der Strandreinigung an der Elbe oder des Hafengeburtstags, um nur einiges zu nennen, auch diese Kosten gehören nicht in die Hafenfinanzierung. Sie müssen dem Bestellerprinzip unterliegen, wofür es offensichtlich und erfreulicherweise Ansätze gibt.

Wenn ich die politische Diskussion vereinzelt über Fernsehtalkshows oder Presseberichterstattung mit dem Tenor verfolge, dass „Hafen finanziert Hafen“ nun leider nicht funktioniert und man einen „notleidenden“ Hafen aus Steuermitteln aufpäppeln müsse, womöglich noch zu Lasten von Kultur, Bildung oder Kita-Plätzen in der Stadt, werde ich inzwischen regelrecht zornig.

Richtig ist – und vielleicht muss dies immer wieder und noch lauter gesagt werden – dass

- allein in Hamburg rund 142.000 Beschäftigte direkt oder indirekt vom Hafen abhängig sind,
- der Hamburger Hafen darüber hinaus auch der herausragende Jobmotor in der Metropolregion ist und ganz nebenbei der zweitgrößte Arbeitsgeber Niedersachsens nach VW,
- der Hafen mit 13,3 Milliarden Euro pro Jahr rund 15 % des gesamten Hamburger Bruttosozialprodukts erbringt.

Alleine im letzten Jahr – also im Krisenjahr 2009 – hat die Freie und Hansestadt Hamburg rund 870 Millionen Euro an hafenbezogenen Steuern eingenommen, was wiederum 10 % des gesamten Hamburger Steueraufkommens entspricht.

Ohne dass ich hier noch weiter auf die Gesamtwertschöpfung eingehe, muss man diese Zahlen im Hinterkopf haben, wenn die Hafenwirtschaft auf der anderen Seite – ich nenne es – fast schon betteln muss, um eine steuerliche Grundfinanzierung, die es uns ermöglicht, im Wettbewerb mit unseren Nachbarhäfen auf Augenhöhe zu bleiben.

Sehr geehrter Herr Karan, wir sind uns einig, dass die derzeit in Aussicht gestellten 100 oder 124 Millionen einschließlich des Bundeszuschusses aus der sogenannten „Hafenlastabgeltung“ daher nur ein erster Schritt sein können – trotz der Schwierigkeiten des Senats, den Weg aus der selbst beschrittenen Sackgasse wieder herauszufinden.

Der Wille immerhin – und dies ist entscheidend – scheint jedenfalls vorhanden zu sein. So habe ich gerade vor wenigen Tagen in einem Brief des Bürgermeisters gelesen,

Zitat:

„Sofern durch Investitionen allgemeine Infrastruktur erhalten oder geschaffen wird, steht deren Finanzierung in der Verantwortung der Stadt. Diese Verantwortung hat Hamburg in der Vergangenheit stets wahrgenommen und wird sie auch zukünftig wahrnehmen.“

Zitatende

Wir vertrauen darauf, dass dieses Versprechen eingelöst wird. Wir reden schließlich über nicht weniger als die wirtschaftliche und industrielle Basis dieser Stadt! Was geschieht, wenn man nur ein einziges Mal eine hafenstrategisch falsche Weichenstellung vornimmt, können Sie heute in England oder genauer in London besichtigen, einem über Jahrhunderte führenden europäischen Überseehafen.

Das Verhältnis Stadt und Hafen ist seit Jahrhunderten geprägt durch gegenseitiges Geben und Nehmen. Ein Beispiel hierfür ist der „Sprung über die Elbe“ und die Entstehung der HafenCity. Und daher sage ich auch ganz deutlich, dass neben der von mir bereits erwähnten Wertschöpfung, die Hamburger Hafenwirtschaft natürlich bereit ist, Mieten, Kosten, Gebühren und Verpflichtungen zu übernehmen, die einem „level playing field“ entsprechen. So wie es im Anstaltserrichtungsgesetz der HPA verankert ist – in Angemessenheit und Vergleichbarkeit mit den Kosten in unseren Wettbewerbshäfen! Allerdings bitte addiert in einer Kostengesamtbetrachtung und nicht nach der derzeitigen Methode des positiven Rosinenpickens. Es ist irreführend, wenn man isoliert beispielhaft Flächenmieten vergleicht, dann aber nicht berücksichtigt, dass den Rotterdamer Hafenunternehmen - anders als hier in Hamburg - nicht die Kaimauern angelastet werden. Diese werden dort aus dem Hafengeld als Hochwasserschutzanlagen finanziert.

Kurzum: Die Hafenwirtschaft ihrerseits steht zu ihrer Verantwortung, ihren Aufgaben und ihren Verpflichtungen. Im Übrigen auch ihren sozialen Verpflichtungen. Ob bei der Schaffung qualifizierter Arbeitsplätze mit hohen Sozialstandards, ob bei Sicherheit und dem Arbeitsschutz oder gerade aktuell bei Qualifizierungs- oder Integrationsprogrammen – und natürlich beim Umweltschutz. Und am Ende trägt jeder einzelne Hafenunternehmer auch die unternehmerische Verantwortung bis hin zur Haftung ins Privatvermögen. Ich habe mehrfach die vor nunmehr fünf Jahren als „Anstalt öffentlichen Rechts“ gegründete Hamburg Port Authority, kurz HPA, erwähnt. Gestatten Sie mir anlässlich des fünfjährigen Bestehens der HPA an dieser Stelle einen kurzen Blick zurück in das Gründungsjahr 2005 und lassen Sie mich aus der Rede meines Vorgängers, Heinz Papenhagen, zitieren, der auf unserer Mitgliederversammlung am 24. Oktober 2005 die Position der Hafenwirtschaft in Bezug auf die im Vorfeld der Gründung sehr kontrovers geführte Diskussion wie folgt zusammengefasst hat:

Zitat:

„Wir teilen die Zielsetzung, durch Zusammenfassung der für den Hafen zuständigen Behördenteile eine homogene Hafenverwaltung zu schaffen.“

Wir erwarten hierdurch mehr Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Kundenfreundlichkeit.“
Zitatende

Heute – fünf Jahre danach – halten wir der HPA zugute, dass sie natürlich die Sparbeschlüsse des Senats gegenüber der Hafenwirtschaft zu exekutieren hatte – ein sicher nicht immer Sympathie förderndes Unterfangen. Allerdings hat sich unsere Erwartung auf mehr Effizienz, Wirtschaftlichkeit und auch auf Kundenfreundlichkeit eindeutig nicht erfüllt.

So wuchs alleine die Mitarbeiteranzahl in den vergangenen fünf Jahren von 1.600 auf nunmehr rd. 1.900 Mitarbeiter, während die Entwicklung bei bremenports im gleichen Zeitraum deutlich rückläufige Personal- und Kostenentwicklungen zur Folge hatte. Die Personalaufwendungen der HPA dagegen erhöhten sich im größten Krisenjahr des Hafens 2009 im Vorjahresvergleich gleich um 12 Prozent, während in der Hafenwirtschaft gerade auch im Personalbereich in dieser Zeit durchgängig erhebliche Kosteneinsparungen – auch durch gestrichene Planstellen - durchgesetzt werden mussten.

Natürlich geht dieser höhere Aufwand in vielen Bereichen einher mit der Aufnahme zusätzlicher, aber höchst umstrittener Aktivitäten. Ob es sich hierbei um Hafen-TV handelt, teure Messe- und Auslandsauftritte oder den derzeit von der HPA geplanten Bereich einer neuen Unternehmenseinheit „Business Development“ und vieles mehr, was nach Auffassung der Hafenwirtschaft nicht zum Kernauftrag der HPA gehört. Daher zwar „nice to have“, aber nicht „essential“ für eine Anstalt öffentlichen Rechts ist.

„Essential“ wäre aus Sicht der Hafenwirtschaft z.B. eine Konzentration auf die Hebung von Kosten- Effizienz-, und Synergiepotenzialen, u.a. durch eine sehr viel engere Zusammenarbeit – auch bis hin zu einer Verschmelzung - mit den übrigen öffentlichen Hafenverwaltungen der Küstenländer. Dies u.a. mit dem Ziel einer Abschaffung von Aufgabendopplungen und einer Eindämmung der jährlich steigenden Kosten.

Ich appelliere auch nochmals an HPA und Verwaltung, eine rechtzeitige und angemessene Beteiligung der Hafenwirtschaft und der übrigen Verbände an der Erarbeitung des Hafenentwicklungsplan 2015 sicherzustellen, wie dies auch in der Vergangenheit nicht nur üblich, sondern auch erfolgreich war.

Die Frage, wie der Mittlere Freihafen entwickelt werden soll, ist schicksalhaft für die Zukunft dieses Hafens und der Stadt. Unsere Befürchtung, dass wir hier, was wesentliche Entscheidungen betrifft, vor vollendete Tatsachen gestellt werden, ist nach wie vor groß.

Ein noch größeres Konfliktpotenzial sieht die Hafenwirtschaft zukunftsbezogen in dem Bestreben der HPA, als AöR im Rahmen neuer Geschäftsaktivitäten, zusätzliche Wertschöpfungspotenziale im direkten Wettbewerb zu den

ansässige Hafenfirmer auszuschöpfen. So möchte man offensichtlich zukünftig Flächen unter bestimmten Umständen nicht mehr wie bisher im Rohzustand an die Hafenernehmen übergeben, sondern vollständig entwickelt, z.B. durch den Bau von Logistikimmobilien, vermieten. Wenn man dann auch noch eine finanzielle Beteiligung der HPA am Geschäftsergebnis des Mieters – wohl gemerkt bei positivem Geschäftsverlauf – in die Mietverträge einbauen möchte, dann ist dies gelinde gesagt absurd und abwegig.

Dies ist nicht weniger als Vollkaskounternehmertum in Form einer AöR. Dazu vermutlich noch mit der Absicht, die im Wettbewerb mit uns evtl. angefallenen Verluste wiederum über den HPA-Haushalt bei der Hafenerwirtschaft abzugeben.

Ich sage es ganz deutlich: Nach „Hafen finanziert Hafen“ wird die Hafenerwirtschaft es nicht akzeptieren, dass ihr nunmehr auch noch Konkurrenz durch eine AöR entsteht, die gleichzeitig verantwortlich ist für die Festlegung unserer wesentlichen Wettbewerbsparameter.

Dies ist zugegebenermaßen auch ein Grund für unsere große Skepsis, was die Erarbeitung des Hafenerentwicklungsplans betrifft, da die HPA nach unserer Kenntnis dabei ist, just diese Sonderstellung hier zu verankern. Auch daher ist die Bereitschaft, mit uns in einen offenen und rechtzeitigen Dialog einzutreten, wohl gering.

Ich appelliere daher an die HPA und auch Sie, sehr geehrter Herr Senator Karan, sorgen Sie dafür, dass wir uns gerade jetzt wieder auf unsere Kunden und unseren Markt konzentrieren können. Ersparen Sie uns weitere „Kostenverlastungen“ – wie es im HPA-Deutsch heißt - und lassen Sie uns wieder den erfolgreichen Schulterchluss der Vergangenheit herstellen.

Und Herr Bürgermeister Ahlhaus, Herr Wirtschaftssenator Karan sowie Herr Finanzsenator Frigge, bleiben Sie bei Ihrem Kurs, Fehlentwicklungen zu korrigieren und weitere erst gar nicht zuzulassen.

Wir sind derzeit wieder auf dem Weg zurück zur alten Hafenerordnung von vor 1970! Herr Senator Kern, der heute hier unter uns ist, kann Ihnen eindrucksvoll schildern, was ihn damals schon einmal veranlasste, eine derartige Sonderstellung von Strom- und Hafenerbau zum Wohle der Stadt, des Hafens und des Wettbewerbs zu beschneiden! Lassen Sie uns diese historische Erfahrung nie vergessen!

Nun aber ein Blick nach vorne. Im nächsten Jahr wird Hamburg den Titel „Europäische Umwelthauptstadt“ tragen. Und hierzu trägt auch der Hafen maßgeblich bei.

Gerade der Hamburger Hafen ist aufgrund seiner verkehrsgeografischen Lage, rund 100 km tief im Binnenland gelegen, ideal geeignet, um umweltverträgliche Logistikketten zu knüpfen.

Das große Überseeschiff, das gemessen an der Transportleistung nach wie vor das umweltverträglichste Verkehrsmittel – auch hier können Emissionen weiter

reduziert werden – kommt deutlich näher an Ziel und Quelle der Warenströme heran. Darüber hinaus wird rund ein Fünftel des Zu- und Ablaufverkehrs des Hamburger Hafens derzeit per Feederschiff abgewickelt. Vom verbleibenden Ladungsanteil entfallen im Fernverkehr bereits heute über 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 geknüpft.

Bei der Fahrrinnen-Anpassung der Außen- und Unterelbe, dem für die Zukunft des Hamburger Hafens wichtigsten Verkehrsprojekt, geht es damit auch um den europäischen Klimaschutz und die Entlastung des Transitlandes Deutschland von überflüssigen Lkw-Transporten - ein Aspekt, der in der öffentlichen Debatte viel zu kurz kommt.

Das langwierige Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung mit all seinen Hürden und Verzögerungen bereitet uns heute mehr und mehr Sorgen. Eine nochmalige Verzögerung des Projektes, über den von den Vorhabensträgern kommunizierten Zeitrahmen hinaus, hätte unabwendbar schwerwiegende wirtschaftliche Folgen auch weit über den Hamburger Hafen hinaus. Ich sage voraus, dass wir dann nicht mehr über das Abwandern von Randmengen in die Wettbewerbshäfen – wie derzeit - diskutieren werden, sondern über das Abwandern von Kern- und Basismengen. Die Nachricht übrigens, dass der Bürgermeister dieses für uns überlebenswichtige Projekt zur Chefsache erklärt hat, ist ein Signal, auf das wir lange gewartet haben.

Und es ist erfrischend, dass Herr Bürgermeister Ahlhaus hier offensichtlich auch politisches Kalkül außer Acht lässt, wissend, dass die Übernahme direkter Projektverantwortung auch mit Risiken verbunden ist. Aber nur so werden wir unser Ziel erreichen. Im Namen der Hafenwirtschaft möchte ich mich daher ausdrücklich bei Herrn Bürgermeister Ahlhaus für dieses Signal bedanken.

Im Bereich der Hinterlandverkehre hatten wir erhofft, dass die krisenbedingte Atempause beim Umschlag für die Instandsetzung und den Ausbau der landseitigen Anbindungen der deutschen Häfen insgesamt konsequent genutzt werden könne. Leider sind die Sonderinvestitionsmittel der Bundesregierung mangels planfestgestellter und baureifer Projekte weitgehend an Hamburg vorbei in die Flächenländer geflossen. Aus der chronischen Unterfinanzierung der Verkehrswege insgesamt resultiert heute ein beunruhigender Substanzverlust der gesamten deutschen Verkehrsinfrastruktur.

In einer von zwölf Verbänden der Verkehrswirtschaft sowie der produzierenden und verladenden Wirtschaft unterzeichneten gemeinsamen Erklärung, u.a. des ZDS, des Zentralverbands der Deutschen Seehafenbetriebe, haben wir uns in dieser dringenden Angelegenheit an die Politik gewandt.

Das in Folge der Unterfinanzierung durch das BMVBS verkündete Leitmotiv „Unterhalt und Ersatz statt Neubau“ heißt in unserer Lesart daher vor allen Dingen

Konzentration der verbleibenden Mittel auf den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen. Dieser ist bei den deutschen Häfen und gerade in Hamburg gegeben.

Die für die norddeutschen Häfen wichtigsten Verkehrsprojekte sind bekanntlich in der sog. „Ahrensburger Liste“ zusammengefasst. Viele von Ihnen kennen diese. Ich will daher neben der dringend erforderlichen Fahrwasseranpassung lediglich exemplarisch auf die Projekte Hafenquerspange, Y-Trasse und Strombaumaßnahmen an Mittel und Oberelbe hinweisen, da diese das Dilemma der deutschen Verkehrspolitik deutlich machen:

Alle drei Projekte waren bereits im vorletzten Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahr 1992 enthalten – einige davon wie z.B. die Hafenquerspange - im Vordringlichen Bedarf! Keines der drei Projekte ist bis heute realisiert, ganz zu schweigen von einem Planfeststellungsbeschluss – und das 18 Jahre nach Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan!

Ich habe in der mir zur Verfügung stehenden Zeit versucht deutlich zu machen, was der Hamburger Hafen braucht, um auch zukünftig als tragende wirtschaftliche Säule dieser Stadt und weit darüber hinaus erfolgreich zu sein. Ursprünglich hatte ich vor, an dieser Stelle auch ausführlich auf den sich abzeichnenden erneuten dritten Anlauf der EU-Kommission, der Generaldirektion Binnenmarkt, einzugehen, die bestehenden Miet- und Pachtverträge zwischen den Port Authorities und der Hafenwirtschaft im Rahmen einer horizontalen Richtlinie als „Konzessionen“ zu bewerten, also letztendlich einem sich abzeichnenden „Port Package III“.

Allerdings ist diese Gesamtproblematik so komplex, letztendlich auch so wichtig, dass sie nicht in einer Schlussbemerkung abzuhandeln ist. Wir werden daher auf dieses Thema noch gesondert und mit großer Wahrscheinlichkeit auch an dieser Stelle in einem Jahr zurückkommen.

Bis dahin sind dann hoffentlich alle anderen Probleme – mit Ihrer Hilfe, sehr geehrter Herr Senator Karan – längst gelöst.

Ich möchte aber bereits heute die Gelegenheit nicht ungenutzt lassen, vor allen Dingen unsere politisch tätigen Gäste und Freunde um ihre Hilfe und Unterstützung zu bitten, die wir gegen eine uneinsichtige EU-Administration auch nach dem Scheitern der Port Packages I und II möglicherweise erneut brauchen.

Zum Schluß meine Bitte: Unterstützen Sie uns weiterhin so, 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 Wirtschaftssenator Karan.

Herr Karan, wir freuen uns auf Ihren Vortrag.