

# UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V.

---

**Rede von Herrn Klaus-Dieter Peters,  
Präsident des Unternehmensverbandes  
Hafen Hamburg e.V.,  
auf der UV-Mitgliederversammlung  
am 28.10.2009 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](mailto: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.

Die hohe Beteiligung ist ein deutlicher Beleg für das große Interesse an der Entwicklung unseres Hafens – auch und vor allem in Zeiten der Krise. Hierfür sind wir Ihnen dankbar.

Besonders begrüßen möchte ich als diesjährigen Gastredner den Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen, **Herrn Senator Ralf Nagel**,

die Präsidenten und Vorsitzenden befreundeter Verbände:

den Präsidenten des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes, **Herrn Michael Kubenz**,

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

den neuen Vorsitzenden des Industrieverbandes Hamburg, **Herrn Hans-Theodor Kutsch**,

sowie

die Mitglieder der Hamburgischen Bürgerschaft, des Deutschen Bundestages und des Europäischen Parlamentes und alle anderen Gäste.

Lieber Herr Senator Nagel,  
wir hatten im letzten Jahr Ihren ehemaligen schleswig-holsteinischen Kollegen Herrn Dr. Marnette bei uns zu Gast, der uns am Rande seines Vortrages über seinen Wechsel von der Wirtschaft in die Politik berichtet hat. Da Sie bereits einen zweifachen Wechsel hinter sich haben (von der Politik in die Wirtschaft und von dort zurück in die Politik) und daher beide Seiten gut kennen, sind wir schon jetzt gespannt auf Ihre Ausführungen!

Meine Damen und Herren,  
wenn man die Pressemeldungen der vergangenen Wochen Revue passieren lässt, hat man das Gefühl, als würden in den deutschen Häfen – auch bei uns - derzeit die Lichter ausgehen.

Von der viel zitierten Jobmaschine zum kranken Mann am Tropf - allenthalben waren Hiobsbotschaften zu vernehmen.

Wurde vor gut einem Jahr noch gefragt, ob der seit rund zehn Jahren überproportional erfolgreiche Hamburger Hafen das Wachstum überhaupt bewältigen könne, so werden jetzt plötzlich vereinzelt schon Zweifel an seinen Standortqualitäten und seiner wirtschaftlichen Zukunft geäußert.

Bei allem Verständnis für Zuspitzung und auch Emotionalisierung – wer die Herausforderung der Krise erfolgreich bewältigen will, muss die aktuelle Situation sachlich präzise analysieren und dann daraus die richtigen Schlüsse ziehen.

Ein Wettbewerb um die größte Standortschelte, manchmal auch nach der Devise: „Wissen ist Macht, nichts wissen macht auch nichts“ ist da sicher der falsche Weg.

Noch im vergangenen Jahr hat der Hafen Hamburg 140 Mio. t Seegüter umgeschlagen und damit einen historischen Rekord aufgestellt. Dieser Erfolg krönte die Entwicklung eines Jahrzehnts, in welchem der Hamburger Hafen seine Marktanteile in vielen Umschlagbereichen, nicht zuletzt beim Container, deutlich ausgebaut hat.

Diese Erfolgsstory lässt sich im Wesentlichen auf zwei zentrale Faktoren zurückführen:

1. Die verkehrsgeografische Lage.  
Hamburg ist - sie wissen es alle - ideal positioniert zwischen den aufstrebenden Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa sowie

den dynamischen Wirtschaftsregionen in Übersee, wie etwa Fernost oder auch Südamerika.

2. Hamburger Hafenwirtschaft und Politik haben diese günstige Ausgangsposition seit vielen Jahren gemeinsam aktiv genutzt und vorausschauend und innovativ geplant und investiert.

Natürlich gab es auch einige Versäumnisse - etwa Defizite in der Infrastrukturentwicklung.

Insgesamt aber und im Vergleich mit unseren Wettbewerbshäfen hat sich Hamburg mit Qualität, Zuverlässigkeit und Effizienz als dynamischste Logistikkreuzung Nordeuropas bewiesen. Um diese Position werden wir nach wie vor international beneidet, meine Damen und Herren.

Dies war zugleich die Ausgangslage zu Beginn der Krise, die den Hamburger Hafen tatsächlich stärker getroffen hat, als andere Häfen. Der Hafen verdankt – wie gesagt – seine bisherigen Wachstumsraten von jährlich weit über zehn Prozent nicht zuletzt dem rasanten Wachstum in Fernost, Russland, den baltischen Ländern sowie den neuen EU-Mitgliedern. Gerade diese Wirtschaftsregionen sind aber jetzt weit stärker von der Wirtschafts- und Finanzkrise betroffen als die Mehrzahl der etablierten Industrienationen.

Ich möchte Ihnen dies an zwei Beispielen illustrieren:

Der Containerverkehr Asien-Europa ging im ersten Halbjahr 2009 um rund 22 Prozent zurück – natürlich mit entsprechenden Auswirkungen für Hamburg, den führenden Fernost-Hafen Europas.

Im Hafen St. Petersburg, dem wachstumsstärksten Handelspartner des Hamburger Hafens der letzten Jahre, brach der Containerumschlag im gleichen Zeitraum sogar um knapp 50 % ein.

Hinzu kommen weitere Faktoren, wie z.B. Mengenverpflichtungen einzelner Reeder, z.B. bei Terminalbeteiligungen in anderen Häfen.

Da die Reeder vor dem Hintergrund der Krise aus wirtschaftlichen Gründen vor allem ältere und kleinere Containerschiffe aus dem Dienst genommen haben und derzeit vor allem große Schiffe weiter zulaufen, steigt heute der Anteil größerer Schiffe relativ an, die dann entsprechend häufig unter den bestehenden Tiderestriktionen der Elbe leiden.

Auch dies hat derzeit bereits deutliche Auswirkungen auf das Dispositionsverhalten der Reeder.

Schließlich sind die Charrerraten für Feederschiffe um bis zu 80 Prozent gesunken und die Treibstoffkosten haben sich selbst auf heutigem Niveau noch halbiert. Hierdurch reicht die ökonomische Reichweite des Feeders von Rotterdam vorübergehend nicht nur mehr bis zur Westküste Norwegens, sondern durchaus auch bis Kopenhagen und Malmö.

Ein weiterer Aspekt, der in diesem Zusammenhang eine Rolle spielt, ist, dass Hamburgs Stärken – diese sind vor allem die hohe Qualität, Produktivität und Zuverlässigkeit unserer Hafenbetriebe – zumindest vorübergehend an Bedeutung verloren haben.

Vor dem Hintergrund dramatischer Laderaumüberhänge und von „low steaming“ spielen „Qualität und Zeit“ im Moment für Reeder, die um ihr eigenes wirtschaftliches Überleben kämpfen, eine untergeordnete Rolle. Die Wahl des Hafens wird wegen der hohen Verluste der Reedereien heute ausschließlich von den Kosten bestimmt.

Wenn man diese Einflussfaktoren alle zusammen nimmt, meine Damen und Herren, dann haben wir uns trotz dieser widrigen Rahmenbedingungen, wie ich meine, bislang beachtlich geschlagen.

Fakt ist aber auch, dass sich aus einigen dieser Gründe die relativen Anlaufkosten zu Lasten Hamburgs verschoben haben und wir hierauf gemeinsam mit HPA, dem Bund sowie den Verkehrsträgern reagieren müssen und es auch bereits in der Hafenwirtschaft im Rahmen von Kundenverträgen getan haben.

Der auf Initiative von Herrn Senator Gedaschko eingerichtete „Runde Tisch“ ist hier der richtige Weg und ich habe eben im internen Teil gesagt, das ich erwarte, dass es nicht beim Tischgebet bleibt.

Lassen Sie mich an dieser Stelle aber der Vollständigkeit halber darauf hinweisen, dass es durchaus unterschiedliche Betroffenheiten in der Hafenwirtschaft gibt, dass Zählen von Tonnage oder TEU nicht die einzige Wahrheit darstellt und einige Hafenunternehmen aktiv die Chancen auch dieser Krise genutzt haben und es diesen Unternehmen zum Teil besser geht denn je. Auch daher sind Verallgemeinerungen hier fehl am Platze.

Damit will ich mich nun dem zuwenden, was vor uns liegt.

Meine Damen und Herren,  
wir haben in den vergangenen Jahren in enger Zusammenarbeit auch über unseren Dachverband, den ZDS und andere Verbände viele

Konzepte und Vorhaben mitgestaltet und auf den Weg gebracht, die es jetzt gemeinsam mit der Politik umzusetzen gilt.

Damit meine ich zum Beispiel den Masterplan Güterverkehr und Logistik, das Nationale Hafenkonzzept und natürlich auch die Aufnahme der 19 wichtigsten Projekte für die land- und seeseitige Anbindung der deutschen Seehäfen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes.

Die aktuelle Krise bietet uns nun die Chance, die Bedarfslücken in der Infrastruktur, unter der wir in den letzten Jahren immer stärker gelitten haben, wenigstens zum Teil zu schließen und die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen zu verbessern – zum Beispiel dadurch, dass die seit Jahren geforderte Strukturreform der Hamburger Freizone endlich beschlossen und umgesetzt wird!

Wir fordern die Bundesregierung in diesem Zusammenhang auf, sich auf europäischer Ebene für die schnellstmögliche Verabschiedung der Durchführungsverordnung zum geänderten Zollkodex einzusetzen.

Politischer Wille allein reicht jedoch leider oft nicht aus. Ich habe in den vergangenen Jahren an dieser Stelle wiederholt auf die völlig inakzeptabel langen Planungs- und Genehmigungsverfahren in Deutschland hingewiesen.

Ein gravierendes Beispiel hierfür ist die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe, aber natürlich auch der Unter- und Außenweser.

Was die Elbe betrifft, haben – wie Ihnen allen bekannt sein dürfte – die Vorhabensträger entschieden, die Zeitpläne noch einmal zu ändern, um der aktuellen Rechtsprechung in Bezug auf die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie Rechnung zu tragen.

Wir akzeptieren, meine Damen und Herren, dass Planungen geändert werden müssen, wenn sich Rechtslage und Rechtsprechung ändern.

Hier zeigt sich jedoch das Dilemma des deutschen Planungsrechtes. Infrastrukturprojekte dauern hierzulande derart lange, dass sich die Realitäten bereits während des Planungs- und Genehmigungsprozesses teilweise mehrfach ändern.

Wichtig ist jetzt, dass der erstmalig auch vom Bundesverkehrsministerium fest zugesagte Zeitplan, nach dem der Planfeststellungsbeschluss Ende 2010 vorliegen soll, eingehalten wird,

da aufgrund der derzeitigen Tiefgangs- und Abmessungsbeschränkungen zunehmend Restriktionen und Abfertigungsprobleme auftreten, die uns als Hafenwirtschaft Beschäftigung, Arbeitsplätze, Produktivität und Ergebnis kosten.

Meine Damen und Herren,  
auch bei der Hafenuerspanne drängt die Zeit, da der Straßenverkehr bereits in wenigen Jahren wieder auf das Ausgangsniveau und darüber hinaus ansteigen wird. Wir haben jetzt aufgrund der rückläufigen Mengenentwicklung erstmals die Chance, große Infrastrukturvorhaben durchzuführen, ohne den laufenden Verkehr maßgeblich zu beeinträchtigen!

Diese Chance müssen wir nutzen und gemeinsam in Berlin dafür werben, den Ausbau der hafenbezogenen Verkehrsprojekte vorzuziehen.

Hierfür bedarf es allerdings baureifer Vorhaben und dies ist bei für uns wichtigen Projekten heute nicht der Fall! Dies gilt leider auch für die Hafenuerspanne.

Wir werden uns als UV mit der nun geplanten Süd-Trasse nur unter der Voraussetzung einverstanden erklären, dass der Bund die Trasse und die Finanzierungsübernahme vor Beschlussfassung durch den Senat akzeptiert. Eine erneute Diskussion um die Trassenführung bei einer anders lautenden Entscheidung des Bundes würde das Projekt sonst endgültig aus der Bahn werfen.

Zudem beabsichtigt die neue Bundesregierung laut Koalitionsvertrag, den Bundesverkehrswegeplan einschließlich der wesentlichen Projekte des sogenannten „Vordringlichen Bedarfs“ anzupassen mit einer Priorisierung von Erhalt vor Neubau. Ich hoffe nicht, dass hieraus eine erneute zeitaufwändige Diskussion um Hafenuerspanne und Ertüchtigung der Köhlbrandbrücke entsteht.

Wir begrüßen grundsätzlich, dass die Bundesregierung die Mittel für den Verkehrshaushalt im Rahmen des Konjunkturpaketes II für 2009 und 2010 um 2 Mrd. Euro auf nunmehr 12 Mrd. Euro pro Jahr erhöht hat.

Allerdings fehlt auch im neuen Koalitionsvertrag ein Bekenntnis zu einer Verstetigung dieser erhöhten Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur. Dies ist die eigentliche Gretchenfrage wie es bei Erhalt und Ausbau der Infrastruktur zukünftig weitergeht.

Eine nur temporäre und einmalige Finanzspritze in den Jahren 2009 und 2010 reicht bei weitem nicht aus, um den Instandhaltungsrückstau bei der öffentlichen Infrastruktur aufzuholen.

Ganz im Gegenteil, eben weil wir in Hamburg - anders als in den meisten Flächenländern - kurzfristig kaum baureife und planfestgestellte Projekte in der Schublade haben, droht diese Sonderfinanzierung an uns vorbeizulaufen mit dauerhaft negativen Folgen für unsere lokale Infrastruktur.

Es wird daher auch eine vordringliche Aufgabe von Küstenländern und Verbänden sein, auch die neue Bundesregierung über Pauschalbekenntnisse im Koalitionsvertrag hinaus davon zu überzeugen, dass ein Ausbau der Seehafenhinterlandanbindungen einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen hat, und zwar nicht nur aus ökonomischen, sondern auch aus ökologischen Gründen.

Die deutschen Seehäfen tragen, meine Damen und Herren, maßgeblich dazu bei, dass der Güterverkehr umweltverträglich abgewickelt wird.

Dies gilt insbesondere für den Hafen Hamburg, der unter den nordeuropäischen Häfen den höchsten Anteil an Eisenbahnverkehren hat.

Darüber hinaus tragen die Hafenunternehmen durch technische Innovationen und ressourcenschonenden Einsatz von Betriebsmitteln zu einem umweltverträglichen Güterverkehr bei.

Wir tun dies durch Flächenschonung oder z.B., indem wir Flurförderfahrzeuge, dort wo möglich, auf Hybridantrieb umstellen und die beim Umschlag oder Transport anfallende Energie in das System zurückspeisen. Ich möchte hier beispielhaft die Stromrückgewinnung beim Containerumschlag und die Nutzung von Abwärme nennen.

Meine Damen und Herren,  
Hamburg wird 2011 zur Umwelthauptstadt Europas und ist damit – gemeinsam mit Stockholm, das diesen Titel im nächsten Jahr führen wird – eine der ersten Städte, die diese Auszeichnung, die durch die Europäische Kommission verliehen wird, tragen.

Ausschlaggebend für die Entscheidung der Jury war, dass es Hamburg gelingt, Wirtschaftswachstum und Umweltschutz zu vereinbaren. Das ist auch und vor allem ein Verdienst der Hafenwirtschaft.

Hierfür steht – und dies kann man nicht oft genug wiederholen - auch die Fahrrinnenanpassung: Indem sie hilft, das Ladungsaufkommen über Hamburg zu erhöhen, leistet sie einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz im Europäischen Güterverkehr, da Transporte über Hamburg in fast allen Relationen den Landweg deutlich verkürzen und in den europäischen Zubringerverkehren mit dem Feederschiff und der Bahn umweltverträgliche Verkehrsträger dominieren.

Die Hamburger Hafenwirtschaft wird sich auch weiterhin aktiv einbringen, die zurzeit unter dem Titel „Green Port Initiative“ laufende Diskussion über Umweltschutzmaßnahmen in den Häfen mit Leben zu füllen.

Ein Anliegen, das wir mit Herrn Senator Nagel teilen, der vor wenigen Wochen die „greenports“-Broschüre des Bremer Hafens vorgestellt hat, die die dortigen Bemühungen und Erfolge beim Umweltschutz dokumentiert.

Meine Damen und Herren,  
wenn die beiden Hansestädte Bremen und Hamburg in einem Atemzug genannt werden, werden damit in der Regel zwei Themen verbunden: Fußball und Hafenwettbewerb.

Da wir zurzeit beim Fußball ausnahmsweise – oder sage ich besser noch - die Nase vorn haben, will ich dieses Thema als guter Gastgeber nicht strapazieren, sondern nur auf den Hafenwettbewerb zu sprechen kommen.

Der Wettbewerb der beiden größten deutschen Seehäfen wird häufig mit einer tiefen, auch historischen Rivalität der beiden Stadtstaaten Bremen und Hamburg verbunden.

Dass dies schon lange der Vergangenheit angehört, zeigen die zahlreichen Kooperationen und Fusionen im Bereich der Wirtschaft und Ausbildung, aber auch das immer engere Zusammenrücken auf politischer Ebene – und gerade deshalb freue ich mich auf den Beitrag von Herrn Senator Nagel.

Wir befinden uns also heute viel eher in einem gesunden Spannungsfeld zwischen Wettbewerb und Kooperation.

Anlass hierfür war die Erkenntnis, dass wir bei vielen Projekten buchstäblich in einem Boot sitzen.



Ein Bereich für den dieses besonders zutrifft, ist die Verteilung der Bundesmittel für den Infrastrukturausbau, die unverständlicherweise nach Länderquoten und nicht nach volkswirtschaftlicher Prioritätensetzung erfolgt.

Dies hat im Extremfall zur Folge, dass eine Ortsumgehung in Bayern früher realisiert wird als die für die norddeutschen Häfen dringend notwendige Y-Trasse.

Die norddeutschen Küstenländer müssen daher noch enger als bisher zusammenarbeiten, um sich auf Bundesebene gegenüber den bevölkerungsstarken Bundesländern durchsetzen zu können. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die gemeinsamen Interessen der Küstenländer auf Bundesebene untergehen.

Ein wesentlicher Meilenstein für eine verstärkte Zusammenarbeit der Küstenländer ist daher die Anfang des Jahres getroffene Vereinbarung der Regierungschefs von Niedersachsen, Bremen und Hamburg über eine stärkere Hafenkooperation, auf die Herr Senator Nagel nachher in seinem Vortrag sicher noch eingehen wird.

Ein weiteres Beispiel für eine erfolgreiche Zusammenarbeit der Küstenländer ist auch das Nationale Hafenkonzept, das nach einem mehrjährigen Diskussionsprozess Mitte des Jahres vom Bundeskabinett verabschiedet wurde. Durch den Kabinettsbeschluss hat das Konzept den gleichen formalen Rang wie der Masterplan „Güterverkehr und Logistik“, an welchem es laut Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung ohnehin gravierende Abstriche geben soll.

Das Nationale Hafenkonzept wird von der Hafenwirtschaft grundsätzlich begrüßt. Positiv hervorzuheben ist vor allem, dass die dirigistischen und verkehrslenkenden Ansätze, die vom ehemaligen Bundesumweltminister Trittin ursprünglich verfolgt wurden, keinen Eingang in das Konzept gefunden haben und dass der Bund dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten und der Hinterlandanbindungen hohe Priorität einräumt.

Es sind jedoch nach wie vor auch einige kritische Punkte anzumerken:

Nachdem es uns zwar gelungen ist, die verkehrslenkenden und Transitverkehr diskriminierenden Komponenten aus dem Hafenkonzept heraus zu halten, erwartet der Bund bisher, dass geprüft wird, ob und inwieweit eine privatwirtschaftliche Finanzierung von Hafeninfrastruktur möglich ist.

Meine Damen und Herren,  
ich möchte in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hinweisen,  
dass die Finanzierung und Bereitstellung von Infrastruktur grundsätzlich  
eine herausragende öffentliche Aufgabe ist.  
Hierfür zahlen wir in Deutschland hohe Steuern - nicht so sehr für  
ordnungspolitisch manchmal durchaus zweifelhafte Subventionen und  
diskussionswürdige politische Projekte.

Die Hafenwirtschaft fordert daher, an der bestehenden Aufgabenteilung,  
wonach die öffentliche Hand für die Infrastruktur und die  
Hafenunternehmen für die Finanzierung der Suprastruktur zuständig  
sind, festzuhalten. Diese Erkenntnis scheint zumindest auf den ersten  
Blick auch die neue Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag zu  
teilen. Dort heißt es:

Zitat

„Aufgabe der Privatwirtschaft ist es, Personenverkehr, Gütertransport  
und Logistik zu betreiben. Aufgabe des Staates ist es, eine zukunfts-  
und leistungsfähige Infrastruktur zu garantieren, für faire  
Wettbewerbsregeln zu sorgen sowie den Unternehmen  
Planungssicherheit zu gewährleisten.“

Ende des Zitats

Dem können wir uns nur anschließen.

Ein weiterer kritischer Punkt, der zwar nicht unmittelbar im Hafenkonzept  
verankert ist, gleichwohl aber damit im Zusammenhang steht, ist die im  
letzten Jahr erfolgte Änderung des Raumordnungsgesetzes.

Der Bund hat danach die Möglichkeit, Standortkonzepte für die Häfen zu  
entwickeln. Die Hafenwirtschaft hat sich deutlich gegen eine  
entsprechende Änderung des Raumordnungskonzeptes ausgesprochen,  
da sich die bisherige Aufgabenteilung zwischen Bund und  
Küstenländern eindeutig bewährt hat.

Diese Position gilt nach wie vor!

Das Bundesverkehrsministerium will nun mit den Beteiligten ein  
konkretes Handlungskonzept erarbeiten und der Unternehmensverband  
wird sich gemeinsam mit und über seinen Bundesverband - dem ZDS -  
aktiv in die Diskussion über die Umsetzung des Hafenkonzeptes  
einbringen.

Meine Damen und Herren,  
gestatten Sie mir zum Schluss einen kurzen geschichtlichen Rückblick:

Der Hamburger Hafen hat im Mai dieses Jahres sein 820-jähriges Bestehen gefeiert. Er hat während dieser Zeitspanne zahlreiche Kriege, Pest- und Cholera-Epidemien und diverse Wirtschaftskrisen überstanden.

Hamburg war vor allem immer dann erfolgreich, wenn der Welthandel blühte. Die Erfolgsgeschichte der letzten Jahre, in der wir die Früchte des neuen wirtschaftlichen Zusammenwachsens von Ost und West ernten konnten, ist das beste Beispiel dafür.

Heute sind trotz der massiven realwirtschaftlichen Auswirkungen der ursprünglichen Finanzkrise die grundlegenden Strukturen und Treiber von Welthandel und Globalisierung weiterhin intakt.

Die verkehrsgeografische Lage spricht nach wie vor für uns und die Hafenunternehmen stellen sich mit Weitblick, unternehmerischem Mut und Innovationskraft auch den derzeitigen Herausforderungen.

Wir gehen davon aus, dass sich unsere Rahmenbedingungen – auch die seewärtige Anbindung - in den nächsten Jahren Schritt für Schritt wieder verbessern werden, wenngleich die deutlich zweistelligen Wachstumsraten der vergangenen zehn Jahre wohl vorerst nicht wieder erreicht werden dürften. Vieles wird auch vom Tempo der wirtschaftlichen Erholung in den Regionen Zentral- und Osteuropas abhängen – unserem natürlichen Hinterland.

Meine Damen und Herren,  
wenn wir die derzeitige Krise als Chance begreifen, Infrastrukturdefizite aufarbeiten und unsere Stärken weiter ausbauen, dann wird Hamburg bei einem Anspringen der Weltkonjunktur weiterhin zu den herausragenden Gewinnern des Welthandels zählen!  
Die Hamburger Hafenwirtschaft wird hierzu ihren maßgeblichen Beitrag leisten.

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

Herr Senator Nagel, wir freuen uns auf Ihren Vortrag.