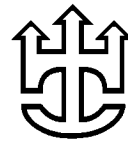


UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V.

**Statement von Klaus-Dieter Peters
für den jour-fixe des Übersee-Clubs
am 08.01.2008**



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>

08.01.2008
Zu/A.II.5.4

Meine Damen und Herren,

ich freue mich, dass ich Ihnen heute erneut für die Hamburger Hafenwirtschaft einen kurzen Rückblick auf das abgelaufene Jahr 2007 und einen Ausblick auf das vor uns liegende Jahr 2008 geben darf.

Mein Statement zum abgelaufenen Jahr kann ich kurz und bündig machen:

Das Jahr 2007 war wiederum ein erfolgreiches Jahr für den Hafen und damit für die Hafenwirtschaft. Mit über 140 Millionen Tonnen Gesamtumschlag und einem Containerumschlag von rund 10 Millionen Standardcontainern – dies entspricht einem Zuwachs von 4 % beim Gesamtumschlag und 13 % beim Containerumschlag - konnte der Hamburger Hafen 2007 erneut Rekordmarken aufstellen. Mit Zuwächsen in nahezu allen Gütergruppen ist es uns gelungen, unsere Spitzenposition als größte und dynamischste deutsche Logistikkreuzung weiter auszubauen. Dies u.a. durch eine enge Verzahnung zu allen übrigen Akteuren und Treibern der Logistikindustrie, wie z.B. den Spediteuren oder auch der Logistik-Initiative der Stadt Hamburg.

Im Übrigen möchte ich darauf verzichten, Ihnen Statistiken mit detaillierten Zuwachsraten zuzumuten und mich stattdessen auf die Aussage konzentrieren, dass der Erfolg des Hafens sich in einer Wertschöpfung von mehr als 13 Mrd. Euro, der Schaffung von rund 2.000 Arbeitsplätzen (sozialversicherungspflichtig) und einem Steueraufkommen in Höhe von rund 900 Mio. allein für die Hansestadt Hamburg im Jahr 2007 ausgezahlt hat. Der Hafen war damit auch im vergangenen Jahr wirtschaftliches Zugpferd und Jobmaschine für Norddeutschland schlechthin.

Besonders erfreulich ist auch, wie unsere Kunden, die deutschen Reeder, die Leistungsfähigkeit unseres Hafens einschätzen. Eine kurz vor Weihnachten veröffentlichte Umfrage von Global Shipping bestätigt, dass diese den Hamburger Hafen im Maritimen Trendbarometer zum besten und leistungsfähigsten Hafen der Hamburg-Antwerpen-Range gewählt haben.

Meine Damen und Herren, der Hamburger Hafen ist Treiber und Gewinner der Globalisierung zugleich. Für das außergewöhnlich erfreuliche Mengenwachstum gibt es drei Hauptgründe:

Da ist zunächst einmal das dynamische Wachstum der Weltwirtschaft und damit verbunden die zunehmende globale Arbeitsteilung. Hiervon profitiert insbesondere der weltweite Containerverkehr mit einem Wachstum im Verhältnis von 2-3 über die vergangenen Jahre zum allgemeinen weltweiten Wirtschaftswachstum.

Zum Zweiten profitieren wir natürlich von der herausragenden verkehrsgeografischen Lage des Hamburger Hafens zwischen den beiden Sonderkonjunkturregionen in Fernost – hier mit dem Wachstumstreiber China – und dem Baltischen Raum sowie von unserer exzellenten Anbindung an unser Hinterland in Zentral- und Osteuropa.

Auch unsere Lage über 100 Kilometer tief im Inland und das hohe Ladungsaufkommen der Metropolregion Hamburg zählen zu den besonderen Stärken des Standorts. Allen Unkenrufen zum Trotz: Es gibt keine ökonomisch günstigere und ökologisch sinnvollere Art des Transportes als mit großen Seeschiffen möglichst nah an die wichtigen Industrie- und Konsumzentren heran.

Drittens meine Damen und Herren, ist ganz entscheidend, dass wir hier in Hamburg in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten auch eine ganze Menge richtig gemacht haben: Auf Ebene der Hafen- und Verkehrswirtschaft im Hinblick auf den rechtzeitigen Kapazitätsausbau und die Schaffung noch leistungsfähigerer Hinterlandanbindungen, z.B. per Bahn, sowie konsequentes unternehmerisches Handeln, aber auch auf Ebene der Freien und Hansestadt Hamburg durch den zeitnahen Hafen- und Infrastrukturausbau. Treiber für unseren Erfolg sind seit Jahrzehnten unternehmerisches Handeln und umsichtiges Planen aller Beteiligten. Dazu zählte im vergangenen Jahr auch der erfolgreiche Teilbörsengang der HHLA, der ganz entscheidend dazu beiträgt, dass das Ausbauprogramm der Freien und Hansestadt Hamburg für die Infrastruktur des Hafens von 2,9 Milliarden Euro bis zum Jahr 2015 solide finanziert ist.

Heute gehen wir davon aus - und dies bestätigen alle uns vorliegenden Wachstumsprognosen - dass das dynamische Mengenwachstum durch den Eintritt weiterer Volkswirtschaften in den globalen Handel – ich denke z.B. an Indien - weiter anhalten wird. Wir würden jedoch einen Fehler machen, wenn wir die Augen vor den erheblichen Anstrengungen unserer Wettbewerbshäfen verschließen würden, verlorene Marktanteile vor allem im Containerumschlag zurückzugewinnen. In Rotterdam auf der Maasvlakte und in Antwerpen mit dem Deurganckdok entstehen erhebliche Zusatzkapazitäten, die ausgelastet werden müssen – Amsterdam wird wiederbelebt. Entsprechende Ausbauvorhaben gibt es derzeit entlang der gesamten Nordrange bis hinein in die Ostsee. Hieraus lässt sich unschwer ableiten, dass auch wir in Hamburg vor den größten Herausforderungen im Kapazitäts- und Infrastrukturausbau in unserer über 800jährigen Hafengeschichte stehen, um unsere Wettbewerbsposition zu verteidigen oder weiter auszubauen.

Die Hafenwirtschaft hat bereits Milliarden Investitionsprogramme auf den Weg gebracht, um dieser Herausforderung gerecht zu werden. Diese Anstrengungen

können aber nur dann von Erfolg gekrönt sein, wenn die see- und landseitige Anbindung des Hamburger Hafens für zukünftige Anforderungen fit gemacht wird. Das Projekt der erneuten Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe ist hierbei eine *conditio sine qua non* für die Zukunft des Hafens. Deshalb erwarte ich, dass noch in diesem Jahr der endgültige Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Dabei ist es für mich selbstverständlich, dass die Deichsicherheit gewährleistet ist und ökologisch schonend ausgebaut wird.

Ich appelliere aber nachdrücklich an den Senat, einem Antrag, das deutsche Wattenmeer als Weltnaturerbe bei der UNESCO anzumelden, nicht zuzustimmen, bevor nicht zweifelsfrei feststeht, dass eine derartige Maßnahme im nachhinein nicht gegen die Fahrrinnenanpassung instrumentalisiert werden kann und die ohnehin unerträglich langen Genehmigungsprozesse bei uns nicht durch die Einschaltung zusätzlicher Instanzen weiter gestreckt werden. Eine „Waldschlösschen-Diskussion“ ist, denke ich, ausreichend.

Darüber hinaus ist dringend ein Ausbau der übrigen Verkehrsinfrastruktur notwendig. Hier sind insbesondere

- der sechs- bzw. achtspurige Ausbau von A 1 und A 7,
- der Bau der Hafenuferspange, der A 252 – über die wir seit mittlerweile 30 Jahren diskutieren - sowie der A 21,
- der Bau der sog. Y-Trasse,
- die Schaffung ausreichender Wasserstände auf der Mittel- und Oberelbe sowie
- der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals

zu nennen.

Einige von Ihnen, meine sehr geehrten Damen und Herren, mögen sich daran erinnern, dass ich mich im vergangenen Jahr an dieser Stelle über die schlep-penden Planungs- und Genehmigungsverfahren hier bei uns in Deutschland beklagt habe. Hieran hat sich in der Zwischenzeit trotz der Verabschiedung des sogenannten „Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes“ wenig geändert. Alleine das Wortungetüm „Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz“ mag verdeutlichen, wie Bürokratie bei uns tickt.

Hafen- und Verkehrswirtschaft setzen daher derzeit alles daran, die vorhandene Infrastruktur noch effizienter zu nutzen. Wir tun dies z.B., indem LKW- und Bahn- verkehre zum Teil Rund-um-die-Uhr abgefertigt werden. Das derzeit unter dem Namen „Port 24/7“ laufende Projekt wird zunehmend angenommen, ist aber noch optimierungsfähig. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass alle an der Transportkette Beteiligten 2008 den Weg einer Rund-um-die-Uhr-Abfertigung noch konsequenter mitgehen.

Ich denke, dass es gelingen kann, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Infra- struktur nochmals deutlich zu steigern, wenn wir es schaffen, Flaschenhalse ab- zubauen und Peak-Zeiten zu entzerren. Persönlich glaube ich, dass hierzu auch

ein Nachdenken zumindest über eine partielle Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes auf deutschen Autobahnen gehört.

Eine weitere Maßnahme, mit der der Verkehrsfluss im Hafen wesentlich verbessert werden könnte, ist die seit vielen Jahren diskutierte Aufhebung der Freizone. Wir haben heute eine aus 27 Mitgliedstaaten bestehende Europäische Union und was früher für uns Ausland war, gehört heute überwiegend zum Zollgebiet der EU.

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

Und last but not least haben wir einen massiven Anstieg des Verkehrs – auch des Individualverkehrs - der dazu führt, dass dieser sich erheblich an den Zolldurchlässen staut.

Aus den früheren Vorteilen des Freihafens wird daher zunehmend ein Standortnachteil für den Hafen. Hier ist in 2008 dringender Handlungsbedarf gegeben und ich hoffe, dass der neu zu wählende Senat in dieser Frage umgehend aktiv wird.

Meine Damen und Herren, Sie sehen, mein Ausblick auf das Jahr 2008 hat vor allem die Entwicklung und bessere Nutzung der Infrastruktur im Blick, die heute tatsächlich eine strategische Schlüsselrolle nicht nur für Hafenwirtschaft und Logistik, sondern für die gesamte Wirtschaft spielt.

Wir sollten uns immer wieder vor Augen führen: Viele Schwellenländer scheitern bei ihrer wirtschaftlichen Entwicklung nicht an Ressourcen oder an der Qualifikation der Menschen, sondern an schlechter Infrastruktur.

Dass der Ausbau von leistungsfähiger Infrastruktur viel Geld kostet, ist unbestritten. Ich widerspreche aber nachhaltig der auch im Hamburger Parteienspektrum vertretenen These, die Entwicklung des Hafens gefährde die Entwicklung der Stadt, weil sie Mittel beanspruche, die für andere Bereiche, z.B. die Kreativwirtschaft oder die Bildung, fehlten. Es kann hier nur um ein „sowohl als auch“ gehen und nicht um ein „entweder oder“. Denn sonst produzieren wir am Ende gut ausgebildete, kreative Arbeitslose, die ihre hier finanzierte Ausbildung Unternehmen im Ausland zur Verfügung stellen müssen.

Forderungen, wie „Der Hafen muss den Hafen finanzieren“ hören sich zunächst ja auch gut und durchaus plausibel an und sind inzwischen in das allgemeine politische Vokabular übergegangen. Berücksichtigt man die Wertschöpfung des Hafens und die von mir bereits erwähnten Steuerrückflüsse, ist dies heute ohnehin längst der Fall. Wenn hierunter jedoch verstanden wird, die finanziellen Belastungen der Hafenwirtschaft, wie bereits in den vergangenen Jahren über zum Teil dramatische Kostensteigerungen geschehen, weiter unverhältnismäßig zu steigern, dann beschädigen wir hiermit langfristig diesen Standort. Allein bei den Kaimauern diskutieren wir derzeit über eine Vervierfachung der Kosten.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich aber zum Schluss zu meinem positiven Grundtenor zurückkehren. Ich denke, dass unsere Zukunftsprognosen selten besser waren und unsere Chancen größer.

Aber es gilt auch: Nie zuvor war der Handlungsdruck dringlicher.

Ich bin davon überzeugt, dass wir in der Vergangenheit und in 2007 unsere Hausaufgaben so gewissenhaft erledigt haben, dass wir auch im Jahr 2008 wiederum gute Noten erreichen werden.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!