



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>

27.01.2010

**Grußwort von Norman Zurke, Geschäftsführer des
Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V. anlässlich der
Verabschiedung des Lotsenstationsschiffes „Kommodore Ruser“ am
27.01.2010 im Hafen-Klub**

Sehr geehrter Herr Senator Gedaschko,
Sehr geehrter Herr Dr. Witte,
sehr geehrter Herr Lückert,
sehr geehrter Herr Kramer,

meine sehr verehrten Damen und Herren,

im Namen der Hamburger Hafenwirtschaft möchte ich mich für die
Gelegenheit bedanken, aus Anlass der Verabschiedung der „Kommodore
Ruser“ über die aus unserer Sicht erforderlichen Maßnahmen zur
Stärkung des Hamburger Hafens sprechen zu dürfen.

Gestatten Sie mir zunächst ein paar Worte zum Anlass unserer heutigen
Zusammenkunft.

Die „Kommodore Ruser“ hat nach 45 Jahren ihr Soll erfüllt. Sie ist – im
Vergleich zu anderen Schiffen - eine „old lady“ und tritt heute ihre letzte
offizielle Fahrt an. Die Außerdienststellung zu würdigen, ist eine schöne
und angemessene Tradition.

Letztendlich ist es jedoch nicht das Schiff, das zählt, sondern es sind die
Menschen, die es nutzen und denen es treue Dienste geleistet hat: In
diesem Fall die Elb-Lotsen.

Die Hamburger Hafenwirtschaft weiß die Flexibilität und
Einsatzbereitschaft der Lotsen sehr zu schätzen.

Der Hamburger Hafen und die Elbe gehören zweifellos zu den
anspruchsvollsten Revieren der Welt und der Erfolg des Hamburger
Hafens, der ja mit einem massiven Anstieg der Schiffsgrößen verbunden

ist, wäre ohne leistungsfähige und erfahrene Nautiker nicht möglich gewesen.

Am Erfolg des Hafens sind viele beteiligt, u.a. diejenigen, die die nautische Erreichbarkeit der Elbe herstellen, diejenigen die die Schiffsankünfte planen und last but not least diejenigen, die die Schiffsabfertigung operativ abwickeln: Ich möchte hier exemplarisch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen des Bundes, das Oberhafenamt, die Lotsenbrüderschaften sowie Schlepper, Festmacher und Terminals nennen.

Die Abfertigung von Großschiffen erfordert eine enge Kooperation all dieser Beteiligten.

Gleiches gilt im Übrigen auch für die Bewältigung der Wirtschafts- und Finanzkrise, die die maritime Wirtschaft besonders hart getroffen hat. Auch hier ist eine enge Kooperation notwendig.

Egal ob Schifffahrt, Schiffbau, Hafenwirtschaft, maritime Dienstleistungen oder auch die öffentliche Hand. Es gibt keinen Bereich, der von der Krise verschont wurde.

Wir sitzen buchstäblich in einem Boot und können die Herausforderungen, die die Krise an uns stellt, nur gemeinsam bewältigen. Hierfür bedarf es jedoch eines Kapitäns, der das Ruder in die Hand nimmt und alle Beteiligten an einen Tisch bringt.

Diese Rolle hat dankenswerterweise Herr Senator Gedaschko übernommen.

Wir freuen uns sehr, dass es Ende letzten Jahres unter seiner Leitung gelungen ist, ein Maßnahmenpaket zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu schnüren.

Dies war kein leichtes Unterfangen, da jeder der Beteiligten nach dem Motto „Hahnemann geh Du voran“ zunächst auf den anderen geschaut hat. Letztendlich ist es jedoch gelungen, allen Beteiligten zu verdeutlichen, dass sie einen Beitrag für den Standort leisten müssen.

Die positive Resonanz der Kunden zeigt, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind, auch wenn noch ein Stück Wegesstrecke vor uns liegt. Der Abwärtstrend ist vorerst gestoppt und es konnten bereits erste Feederwege zurückgewonnen werden.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit den Lotsen dafür danken, dass sie auf die geplanten Tarifierhöhungen verzichtet haben. Wir wünschen uns, dass auch die Kanal-Lotsen diesem Beispiel folgen und dass darüber hinaus die Gebühren für die Passage des Nord-Ostsee-Kanals abgesenkt werden.

Wie Sie wissen, haben der Verfall der Charterraten und die historisch niedrigen Bunkerkosten dazu geführt, dass Feederverkehre zum Teil in die Westhäfen abgewandert sind und von dort um Skagen herum in den Ostseeraum fahren. Dies führt nicht nur zu einem Mengenverlust des Hamburger Hafens, sondern auch zu rückläufigen Mengen auf dem Nord-Ostsee-Kanal.

Es ist aus unserer Sicht notwendig, auf diese Entwicklung zu reagieren und die Gebühren und Abgaben auf dem Nord-Ostsee-Kanal abzusenken, um die Attraktivität des Kanals zu erhöhen. Dies muss sehr kurzfristig erfolgen, da andernfalls die Gefahr besteht, dass sich die Strukturen des Seeverkehrs zu Lasten der Deutschen Seehäfen verändern.

Die Reduzierung der Schiffsanlaufkosten ist ein wichtiges Element zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Dies allein reicht jedoch nicht aus. Wir müssen ergänzend dazu vor allem die Lücken in der Infrastruktur schließen.

Auch wenn die gegenwärtige Lage dies nicht widerspiegelt, weil die Transportmengen zurückgegangen sind: So haben wir doch ein erhebliches Kapazitätsproblem im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Dies gilt insbesondere für die seewärtige Zufahrt, aber auch für Straße und Schiene.

Wir haben daher mit Freude zur Kenntnis genommen, dass im Koalitionsvertrag der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und der Seehafenhinterlandverbindungen verankert wurde, und dass der neue Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer klar und eindeutig hinter dem Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe steht. Dies ist ein wichtiges Signal nach innen in die Hafenwirtschaft hinein, vor allem aber nach außen in Richtung der internationalen Reeder, die die langen Planungs- und Genehmigungsprozesse in Deutschland überhaupt nicht nachvollziehen können.

Auch das eindeutige Bekenntnis des Ministers zur Y-Trasse und die Freigabe der Planungsmittel wird von der Hafenwirtschaft ausdrücklich begrüßt. Die Bahn hat ja bereits daraufhin angekündigt, die Planungsarbeiten unverzüglich aufnehmen zu wollen.

Die politischen Zusagen des neuen Bundesverkehrsministers sind für den Hafen Hamburg gut und wichtig: Wir erwarten allerdings auch, dass die Projekte jetzt mit aller Kraft vorangetrieben werden, weil wir sonst in wenigen Jahren wieder in eine Engpass-Situation kommen.

Auch wenn es einige Jahre dauern wird, bis wir die Mengen, die vor der Krise umgeschlagen wurden, wieder erreicht haben, so ist dieser Zeitraum im Vergleich zur Planungs- und Genehmigungsdauer von Verkehrsinfrastrukturprojekten ausgesprochen kurz.

Der Bau eines Verkehrsprojektes dauert heutzutage in Deutschland - wenn es gut läuft - 10 bis 15 Jahre. Der Welthandel wird hingegen nach Aussage von Experten bereits in vier bis fünf Jahren wieder sein Ausgangsniveau erreicht haben. Das heißt, dass wir bereits in wenigen Jahren wieder Kapazitätsengpässe im Bereich der Verkehrsinfrastruktur haben werden.

Es ist daher wichtig, die gegenwärtige Wachstumspause dazu zu nutzen, die seewärtige Zufahrt anzupassen und die Verkehrsinfrastruktur instand zu setzen und weiter auszubauen.

Wir haben jetzt aufgrund der Krise die Chance, größere Baumaßnahmen durchzuführen ohne den laufenden Verkehr allzu sehr zu beeinträchtigen.

Und diese Chance sollten wir nutzen!

Meine Damen und Herren,

auch wenn uns die Krise hart getroffen hat, so gibt es überhaupt keinen Anlass, an der Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens zu zweifeln: Die verkehrsgeografische Lage und Anbindung des Hamburger Hafens ist ausgesprochen gut, die Qualität und Produktivität der hiesigen Hafенbetriebe hoch.

Es gibt daher keinen Grund, unser Licht unter den Scheffel zu stellen.

Wenn wir die Wachstumspause dazu nutzen, die Lücken in der Infrastruktur zu schließen und es uns zudem gelingt, die Anlaufkosten dauerhaft zu reduzieren, wird der Hamburger Hafen auch in Zukunft zu den führenden Häfen Nordeuropas zählen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!