

Kammer-Präses Horch Festredner des „Schiffahrts-Essen 2010:

Schiffahrtsstandort braucht mehr als „nur“ Umschlag und geringe Kosten

„Die Fundamentaldaten für den Hamburger Hafen sind“nach wie vor sehr gut. Auch in Zukunft wird in den Seehäfen wieder positives Wirtschaftswachstum stattfinden“. Diese optimistische Einschätzung und ihre Begründung waren Kern der Festrede von Handelskammer-Präses Frank Horch vor den mehr als 300 Teilnehmern des diesjährigen „Schiffahrts-Essens“ des Nautischen Vereins zu Hamburg am 2. Februar in der Hansestadt.

Die traditionsreiche Veranstaltung sei ein fester Termin für die maritime Branche, bei dem die „geballte Schiffahrts-Expertise“ dieser Stadt“ anwesend ist, stellte er angesichts des hochkarätigen Auditoriums fest, zu dem neben den Mitgliedern des Nautischen Vereins zahlreiche Gäste aus der maritimen Wirtschaft, Verwaltung, Lotsen, Klassifikationsgesellschaften, Behörden, Banken, Versicherungen und Anwaltskanzleien gehörten.

„Damit uns die wirtschaftliche Synamie auch in Zukunft trägt, müssen wir alle jetzt die Weichen stellen“, mahnte Horch. Im vergangenen Jahr sei der Gesamtumschlag in Hamburg nicht nur um rd. 23 Prozent und der Containerumschlag um rd. 30 Prozent zurückgegangen, sondern man habe auch Ladung an Konkurrenzhäfen verloren. Führende Linienreedereien wie MSC, Hanjin oder CMA CGM hätten ihre Ostseeladung von Hamburg nach Rotterdam, Antwerpen oder Zeebrugge verlagert, so dass Rotterdam das vergangene Jahr besser überstanden habe: Während der Seegüterumschlag in Hamburg in den ersten elf Monaten 2009 um 22,6 Prozent zurückging, betrug der Rückgang in Rotterdam 2009 „nur“ 8,5 Prozent. Im Containerumschlag habe man auch Antwerpen vorbeiziehen lassen müssen und sei nur noch die europäische Nummer Drei.

Weltwirtschaftliche Trends wie die sich – wenn auch zunächst mit gebremster Dynamik – weiter fortsetzende internationale Arbeitsteilung und damit verbundene wachsende Bedeutung des Seeverkehrs bieten nach Einschätzung von Horch auch in Zukunft eine gute Grundlage für die künftige Entwicklung, weil Hamburg nicht nur von seiner verkehrsgeografisch zentralen Lage und seiner Funktion als Universalhafen, sondern auch von der Bündelung wichtiger hafenbezogener Aktivitäten profitiere. Die Standortvorteile und Globalisierung böten auch künftig gute Perspektiven insbesondere vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung in den sogenannten BRIC-Ländern Brasilien, Russland, Indien und China, die sich „auf dem Sprung“ befänden. Für einen wichtigen Schiffahrtsstandort brauche es allerdings mehr als „nur“ Umschlag und geringe Kosten. Auch hier könne Hamburg mit Qualität punkten, so Horch unter Hinweis auf die hiesige Konzentration von Schiffsmaklern, Versicherern, Europazentralen internationaler Linienreedereien, Klassifikationsgesellschaften, Schiffsfinanzierern sowie das exzellente Aus- und Weiterbildungsangebot.

Um die Rolle Hamburgs als Welthafen mit Drehscheibenfunktion für den internationalen Handel zu verteidigen, gelte es, trotz eines verschärften Wettbewerbs – und Kostendrucks jetzt die Grundlage für künftiges Wachstum zu schaffen, mahnte Horch. Er begrüßte deshalb das Preissignal, das alle an den Hafenanlaufkosten beteiligten Akteure – von der Hamburg Port Authority über die Lotsen bis zu den Hafendienstleistern vor wenigen Wochen in die Märkte ausgesendet haben. Diese konzertierte Aktion, zu deren Vorgeschichte die im vergangenen Sommer von der Handelskammer ausgearbeitete Analyse der Wettbewerbssituation des Hafens gehöre, habe die Einigkeit und Handlungsfähigkeit des Hafens bewiesen. Sie belege zugleich die absolute Notwendigkeit zur Zusammenarbeit, um auch in Zukunft international bestehen zu können. So könne beispielsweise eine Kooperation zwischen den staatlichen Hafengesellschaften der Küstenländer sinnvoll sein, weil sie damit eine wahrnehmbare Stimme in Berlin erhalten und so wichtige Investitionen in Seehäfen und deren Hinterlandbindungen vorangebracht werden können. Auch Kooperationen zwischen privaten Hafendienstleistern seien sinnvoll, wenn sich die Unternehmen aus eigenem Antrieb zusammentun. Nicht sinnvoll seien dagegen staatlich verordnete Zusammenschlüsse, da hier

die Gefahr der Ladungskenkung drohe. Sinnvoll könne auch eine Kooperation zwischen den Marketinggesellschaften der Häfen bei der internationalen Vermarktung unter dem Stichwort „Seaports of Germany“ sein. Allerdings müsse es auch unter einer solchen Dachmarke den einzelnen Häfen möglich sein, eine eigenständigem international wahrgenommene Marke zu etablieren. „Am Ende geht es um die Akquise von Kunden und da zählt ein „Port of Hamburg“ manchmal mehr als ein „Seaport of Germany“, räumte Horch ein.

Damit Hamburg seine Position als wichtiger Schifffahrtsstandort verteidigen könne, dürfe die Senkung der Hafenanlaufkosten nicht der einzige Schritt bleiben. Man müsse sich auch mit der Lotsengebühr und Lotsabgabe beschäftigen, um wettbewerbsfähig und attraktiv zu bleiben. Ansätze sehe er auch bei der Flexibilisierung des Schichtsystems im Hafenumschlag, einer deutlichen Senkung der Durchfahrtsgebühren und Lotskosten im Nord-Ostsee-Kanal und der Einführung von Englisch als Reviersprache auf dem Kanal und in der Ostsee. Nötig seien aber auch materielle Strukturanpassungen wie z.B. die Fahrrinnenanpassung von Unter-Aussenelbe als für die gesamte Region wichtigstes Infrastrukturprojekt, leistungsfähige Hinterlandbindungen und die Entwicklung des Central Terminal Steinwerder (CTS). Die eingetretene Verzögerung bei der Elbevertiefung bis zum Jahr 2011 müsse das letzte Wort in dieser Sache sein, alles andere wäre nicht nur zum Schaden Hamburgs, sondern der gesamten Region und der deutschen Wirtschaft, warnte Horch unter Hinweis darauf, dass schon die heutigen 8000-TEU-Containerschiffe unter bestimmten Bedingungen

(Ostwinde/Begegnungen) Probleme mit dem Tiefgang haben. Ebenso seien leistungsfähige Hinterlandbindungen der Seehäfen kein rein norddeutsches Thema, da die Häfen im Dienst der gesamten exportorientierten deutschen Wirtschaft stehen und bundesweit Wachstum und Beschäftigung schaffen. Als kritische Projekte nannte er die Autobahn A21 als östliche Ortsumgehung Hamburgs, die A 20 mit Elbquerung westlich von Hamburg, die als „Hafenquerspanne“ bekannte A252, die A26 mit Ortsumgehung Finkenwerder und im Schienenbereich die sogenannte Y-Trasse (Hamburg/Bremen/Hannover). Für die Finanzierung sei eine grundsätzliche Reform der Bundesverkehrswegeplanung von elementarer Bedeutung: Statt die Investitionsmittel ausschließlich nach Länderquoten zu verteilen, sollten 30 Prozent des Verkehrshaushaltes für Infrastrukturprojekte von nationaler Bedeutung reserviert werden, so Horch. Wie der Handelskammerpräsident zur geplanten Entwicklung des Central Terminal Steinwerder feststellte, sei die vielfältige und internationale Beteiligung an dem Markterkundungsverfahren besonders erfreulich. Er warnte jedoch davor, dass nicht nur Konzepte in die engere Auswahl kommen, die ohne Container auskommen. Auch wenn der Containerumschlag im vergangenen Jahr zurückgegangen sei, müsse man gerade für die Zukunft auf den Ausbau der Containerumschlagskapazitäten setzen. In diesem Zusammenhang erteilte Horch der diskutierten Universitätsverlagerung in den Hafen eine klare Absage. Die „Exzellenz“ einer Universität hänge sicher nicht ausschließlich von der Standortfrage ab. Sie brauche Anschluss an Wissenschaft und Technologietransfer, aber keinen Wasseranschluss. Mit ihren Vorschlägen habe die Handelskammer Hamburg gezeigt, dass sich Hafen- und Stadtentwicklung nicht ausschließen. Man sehe den „mittleren kleinen Grasbrook“ mit dem O'Swaldkai als ein zukünftiges Kompetenzzentrum für den konventionellen Stückgutumschlag. „Und Stückgut ist ein „Muss“ für einen Universalhafen!“ so Horch. Auch wenn die Vorschläge der Kammer nicht nur auf Befürworter gestossen seien, werde man den Dialog über die Chancen im Dreieck Uni/Hafen/Stadtentwicklung mit den relevanten Akteuren fortsetzen, kündigte er an. Die nächste Möglichkeit dazu bestehe am 26. März im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung der Handelskammer.

Auch Walter Collet von der Geschäftsführung der Fairplay Reederei, der im Januar d.J. die Nachfolge von Gunther Kempf als neuer Vorsitzender des NV zu Hamburg angetreten hat, zeigte sich optimistisch, dass bereits in den kommenden Jahren wieder über positive Entwicklungen in allen Bereichen der maritimen Industrie berichtet werden kann: „Viele

haben erkannt, was zu tun ist und die richtigen Schritte raus aus der Krise sind bereits gemacht oder eingeleitet worden, stellte er unter Hinweis darauf fest, daß Fehler gemacht wurden und - wie immer – hinterher auch klar erkannt worden seien. Wie Horch wies er in seiner Begrüßungsrede auf die notwendige Kapazitätserweiterung des Hamburger Hafens und die Elbevertiefung hin, die immer noch ein Thema seien: „Hier nachzulassen halten wir für gefährlicher für Hamburg als den einen oder anderen abgewanderten Feedercontainer“, warnte er. Zudem ging Collet auf den noch immer bestehenden Mangel an seefahrenden Fachkräften in quantitativer und qualitativer Hinsicht ein. Dieses Thema sei derzeit etwas in den Hintergrund gerückt, habe aber nichts an Brisanz verloren. Die Ausbildung des Nachwuchses liege dem NVzHH, der in diesem Winterhalbjahr u.a. wieder ein anspruchsvolles Seminarprogramm mit kompetenten Referenten durchgeführt hat, besonders am Herzen, so Collet. Wie er weiter berichtete, ist aus der Qualifikation „Hamburger Schiffsbetriebswirt“ im Januar der „Bachelor of Shipping Trade and Transport“ geworden. Es sei der Hamburg School of Shipping and Transport gelungen, zusammen mit der London Metropolitan University diesen weiterhin berufsbegleitenden Kurs ins Leben zu rufen. Der Abschluss sei jetzt international anerkannt und könne weiter ausgebaut werden. Der erste Kurs mit 14 Teilnehmern laufe bereits, ein zweiter werde im Sommer dieses Jahres beginnen. Wie in den Vorjahren wurden auch in diesem Jahr die beiden Jahrgangsbesten der Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann mit dem Förderpreis des Nautischen Vereins ausgezeichnet. Dieses Mal handelte es sich um zwei von der Berufsschule Berliner Tor benannte Schifffahrtskauffrauen - Sabrina Kühl von Hapag-Lloyd und die von MSC Germany ausgebildete Linda Epping- denen Collet die Auszeichnung und den damit verbundenen Scheck in Höhe von jeweils 1700,-Euro überreichen konnte. Die für die Nachwuchsförderung veranstaltete Tellersammlung erbrachte in diesem Jahr ein deutlich höheres Ergebnis als im Vorjahr, in dem von 360 Gästen 3800,-Euro zusammenkamen: Die rd. 300 Gäste spendeten 4705 Euro und 100 Hongkong-Dollar, was der neue stellvertretende und geschäftsführende Vorsitzende, Rechtsanwalt Ingo von Pereira, als einen weiteres Indiz für den bevorstehenden wirtschaftlichen Aufschwung wertete.

Zuvor hatte Collet das Ergebnis der NVzHH-Vorstandswahlen vom 19. Januar vorgestellt und seinem Amtsvorgänger Gunther Kempf sowie dem bisherigen Schatzmeister Thomas Harder, die beide aus dem Vorstand ausgeschieden sind, für ihre langjährige erfolgreiche Tätigkeit für den Verein sowie ihre Bereitschaft zur weiteren Unterstützung gedankt. „Sie übergeben einen sehr gut geführten und hervorragend aufgestellten Verein“ lobte er das Engagement von Kempf, der dem Verein während seiner Amtszeit „wahrlich einen Stempel aufgedrückt“ habe. Beide erhielten als Anerkennung ein kleines Geschenk.

Besondere Beachtung fand die traditionelle Kapitänrede: Eindrucksvoll schilderte aus dem Münsterland stammende Kapitän Erich Schapmann von der NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, die Erfahrungen seiner fast 40jährigen Seefahrtszeit mit unterschiedlichen Schiffstypen einschliesslich Fähren und Passagierschiffen. Dabei ging der jetzt als Stammkapitän des 8100-TEU-Containerfrachters „Ever Conquest“ tätige Seefahrer, der seine Karriere im Sommer 1971 in der Seemannschule Finkenwerder begann und dessen erstes und nach eigenen Angaben auch interessantestes Schiff der Hapag-Lloyd-Stückgutfrachter „Holsatia“ war, auf nahezu alle Aspekte seines beruflichen Umfeldes ein. Dabei reichte die Palette von der technischen Entwicklung der Schiffe bis zu sozialen und sprachlichen Problemen bei multinationalen Crews, Ausbildung, Sicherheit, Piraterie, Vorschriften und maritimen Umweltschutz bis zu juristischen Aspekten und zur Verantwortung gegenüber Reeder und Charterer. Entschieden sprach er sich gegen eine Bewaffnung der Besatzung gegen Piraten aus, vor denen ein Schutz nur von außen, d.h. durch Marineeinheiten, möglich sei. Trotz mancher kritischer Anmerkungen zog er ein insgesamt positives Resümee: „Ich habe meine Berufswahl nie bereut und sie würde- trotz aller Probleme auch durch die lange Abwesenheit von der Familie - heute wieder so ausfallen“.

B,s (Fotos;Jens Meyer)

Der neue Vorsitzende Walter Collet bei der Übergabe des Förderpreises an Sabrina Kühl (Hapag-Lloyd) und Linda Epping (MSC Germany)

Anerkennung für ihre langjährige erfolgreiche Vorstandstätigkeit: Walter Collet bei der Überreichung eines kleinen Geschenks an Gunter Kempf und Thomas Harder

Optimistisch: Festredner Handelskammer-Präses Frank Horch

Attraktive Veranstaltung: Mehr als 300 Mitglieder und Gäste des Nautischen Vereins nahmen am diesjährigen „Schiffahrts-Essen“ in Hamburg teil

Namen für das Gruppenbild

Der bisherige Vorsitzende des NVzHH, Gunther Kempf, Schriftführer Sigurd Stabenow, der neue Vorsitzende Walter Collet, Festredner Handelskammer-Präses Frank Horch, der neue stellvertretende und geschäftsführende Vorsitzende Ingo von Pereira und der neue Schatzmeister Matthias Grewe