

VORTRAG

TOR ZUR ZUKUNFT – LEITLINIEN EINER NEUEN HAMBURGER HAFENPOLITIK

Rede des Ersten Bürgermeisters
Dr. Peter Tschentscher
vor dem Übersee-Club Hamburg

Mittwoch, 6. April 2022



Vita

- Geboren 1966 in Bremen
- 1985 Abitur in Oldenburg (Niedersachsen), Zivildienst in Wittmund (Ostfriesland)
- 1987 Studium der Humanmedizin und Aufbaustudium Molekularbiologie in Hamburg, 1994 Staatsexamen, 1995 Promotion, 2003 Anerkennung als Klinischer Chemiker, 2006 Facharzt für Laboratoriumsmedizin, 2008 Habilitation an der Medizinischen Fakultät der Universität Hamburg, bis 2011 tätig als Oberarzt im Diagnostikzentrum des UKE
- 1989 Eintritt in die SPD, Distrikt Mühlenkamp, seit 2007 Vorsitzender des SPD-Kreises Hamburg-Nord und Mitglied des Landesvorstandes der SPD Hamburg
- 1991 bis 2008 Mitglied der Bezirksversammlung Hamburg-Nord, 1999 bis 2008 Vorsitzender SPD-Bezirksfraktion, 2008 bis 2011 Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft, stellvertretender Vorsitzender und finanzpolitischer Sprecher der SPD-Fraktion
- 23. März 2011 Berufung zum Senator und Präses der Finanzbehörde
- 28. März 2018 bis zum 31. Dezember 2018 Bevollmächtigter der Bundesrepublik Deutschland für kulturelle Angelegenheiten im Rahmen des Vertrages über die deutsch-französische Zusammenarbeit
- Seit 28. März 2018 Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg



Es gilt das gesprochene Wort.



**Sehr geehrter Herr Behrendt,
sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter des konsularischen Korps,
sehr geehrter Präses der Handelskammer,
sehr geehrte Mitglieder des Übersee-Club Hamburg,
sehr geehrte Damen und Herren,**

vielen Dank für die Einladung in den Übersee-Club, der in diesem Jahr sein 100-jähriges Bestehen feiert.

Den Zeitpunkt seines Geburtstages kann man sich nicht aussuchen.

Das Jubiläum des Übersee-Clubs fällt in eine schwere Zeit. Sie ist geprägt von den Unsicherheiten der Corona-Pandemie und insbesondere von den Schrecken des Krieges in der Ukraine, der das Fundament der europäischen Friedens- und Sicherheitsordnung erschüttert und der großes Leid über die Menschen in der Ukraine bringt.

Ich habe gestern länger mit dem Bürgermeister von Kiew – Vitali Klitschko – und seinem Bruder Wladimir telefoniert. Es sind grausame Dinge, die die Menschen dort erleben. In dieser Lage stehen die Hilfe für die Ukraine und die Unterstützung derjenigen, die auf der Flucht vor dem Krieg zu uns kommen, an erster Stelle.

Der Überfall Russlands hat aber auch viele Konsequenzen, die uns in Deutschland beschäftigen und die weit reichende Entscheidungen erfordern.

Viele Themen, die vor kurzem wichtig schienen, treten plötzlich in den Hintergrund, neue gewinnen an Bedeutung. Aber es gibt auch Themen, die schon vor der Ukraine-Krise wichtig waren und die jetzt noch an Dringlichkeit zugenommen haben.

Eine starke und handlungsfähige Europäische Union zum Beispiel und eine ebenso starke transatlantische Partnerschaft mit den USA.

Auch der Ausstieg aus den fossilen Energieträgern ist ein solches Thema, um den Klimaschutz voranzubringen, aber eben auch, um uns aus der Abhängigkeit von Kohle und Gas und besonders aus der Abhängigkeit Russlands zu befreien.

Um es gleich vorwegzunehmen: Diese Fragen stehen heute Abend nicht im Mittelpunkt meiner Rede, sie sind aber auf die eine oder andere Weise durchaus damit verbunden.

Meine Damen und Herren, der Übersee-Club wurde damals gegründet, um „die Stellung Hamburgs in der Welt zu fördern“, was eine gewisse Überschneidung ist mit den Aufgaben des Ersten Bürgermeisters.

Daraus hat sich die gute Tradition entwickelt, dass die Hamburger Bürgermeister im Übersee-Club über das aktuelle Tagesgeschehen hinaus zu grundlegenden Fragen Stellung nehmen und Perspektiven beschreiben, die für unsere Stadt von besonderer Bedeutung sind.

Vor diesem Hintergrund hat mein Vorgänger 2017 über die Bedeutung der Wissenschaft gesprochen und die Grundzüge einer neuen Wissenschaftspolitik des Senats dargelegt. Wir haben diese Strategie konsequent umgesetzt, die Hamburger Hochschulen gestärkt und mit großem Erfolg neue wissenschaftliche Institute für unsere Stadt gewinnen können.



Mit 19 Hochschulen und über 30 außeruniversitären Einrichtungen ist Hamburg heute eines der größten Zentren der Wissenschaft und Forschung im Norden. Wir sind Sitz von Instituten der Helmholtz-Gemeinschaft, der Max-Planck-Gesellschaft, der Leibniz-Gemeinschaft, des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt DLR, und seit 2015 ist Hamburg auch Mitglied der Fraunhofer-Gesellschaft. Fünf Fraunhofer-Einrichtungen gibt es mittlerweile in unserer Stadt, darunter das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und seit 2019 das Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme.

Wir sind stolz, dass die Universität Hamburg im 100. Jubiläumsjahr Exzellenzuniversität geworden ist, und wir arbeiten Schritt für Schritt an der Science City Bahrenfeld, einem ganzen Stadtteil, der Wissenschaft und Forschung gewidmet ist. Ein Ort der naturwissenschaftlichen Grundlagenforschung auf Augenhöhe mit Berlin Adlershof und München Garching. Eine Science City, die Studieren, Lehren und Forschen verbindet mit dem Wohnen und Leben in einem modernen Stadtteil, wo Startups und innovative Unternehmen Hand in Hand arbeiten, um aus wissenschaftlichen Erkenntnissen neue Anwendungen und Produkte zu entwickeln.

Im Umfeld der Technischen Universität in Harburg und der Hochschule für Angewandte Wissenschaften in Bergedorf sowie im Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung auf Finkenwerder entstehen weitere Innovationsparks, die in den Bereichen Luftfahrt, Lasertechnologie, Regenerative Energien und Life Sciences Pionierarbeit leisten.

2019 habe ich an eben dieser Stelle über die Bedeutung des technologischen Fortschritts im Hinblick auf den Klimaschutz gesprochen und die neue Klimaschutzpolitik des Senats dargelegt.

Dies war keine politische Reaktion auf Fridays for Future-Demonstrationen, die es zu diesem Zeitpunkt in Hamburg noch gar nicht gab.

Unsere Klimaschutzpolitik ist Ausdruck der Ambition einer Zukunftsstadt, nicht nur zu fordern, sondern zu zeigen, wie es geht: in der Industrie, in der Wirtschaft, im Verkehr im Zentrum einer Metropolregion mit fünf Millionen Menschen und dem größten Industriestandort Deutschlands.

Klimaschutz in unserem Sinne bedeutet nicht Rückschritt in frühere Zeiten, bedeutet nicht Einschränkungen des modernen Lebens, wie es viele politische Forderungen beinhalten, die geprägt sind von Angst vor der Zukunft.

Unsere Strategie setzt auf technologische Innovation. Sie ist eine Chance für die Industrialisation Deutschland, den globalen Klimaschutz voranzubringen und dabei zugleich die Wertschöpfung, den Wohlstand und ein gutes Leben für die kommenden Generationen zu sichern.

Dazu haben wir – wie in meiner letzten Rede im Übersee-Club angekündigt – ein Bündnis für die Industrie der Zukunft geschlossen und arbeiten gemeinsam mit Unternehmen und der Wissenschaft daran, den technologischen Wandel zu beschleunigen und CO₂-Emissionen in großem Umfang zu senken.

Schon heute werden Aluminium, Kupfer und Stahl in Hamburg mit nur halb so viel CO₂ produziert wie im weltweiten Durchschnitt. Eine Verdrängung dieser Produktion ins Ausland – auf die viele gut gemeinte Vorschläge hinauslaufen – wäre ein großer Schaden für die Wertschöpfung und die Versorgungssicherheit in Deutschland und sie wäre auch ein schwerer Rückschlag für das globale Klima.



Stattdessen machen wir Hamburg zu einer Modellregion der Energiewende und des modernen Klimaschutzes in Deutschland. Unter dem Dach des „Norddeutschen Real-labors“ werden in der gesamten Metropolregion Industrieprojekte realisiert, die hunderttausende Tonnen CO₂ einsparen.

Wir bauen die Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität aus, erweitern das Netz an U- und S-Bahnen und beschaffen nur noch emissionsfreie Busse. Ende dieses Jahres werden es mehr als 250 E-Busse sein, die leise, sauber und komfortabel jeden Tag durch Hamburg fahren, das ist eine der größten emissionsfreien Busflotten in Europa.

Bundesverkehrsminister Wissing hat es nach seinem Besuch letzte Woche sehr treffend zusammengefasst: „All diese Dinge werden an vielen Orten diskutiert. In Hamburg werden sie in die Hand genommen und Schritt für Schritt umgesetzt.“

Hamburg ist eine attraktive und wachsende Stadt, und trotzdem ist es uns gelungen, dass die CO₂-Emissionen in Hamburg seit 2012 erheblich zurückgehen. Allein von 2018 auf 2019, das sind die aktuellsten Zahlen, ist Hamburgs CO₂-Ausstoß um über 1,2 Mio. Tonnen gesunken. Das ist der Weg zur klimaneutralen Metropole, den wir gehen, mit Innovationen und Investitionen in neue Technologien.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ein zentraler Baustein auf diesem Weg in die Zukunft ist das Thema, das ich heute im Übersee-Club in den Mittelpunkt stellen möchte: der Hafen und eine neue Hafenpolitik.

Der Senat wird noch in diesem Jahr einen neuen Hafenentwicklungsplan vorlegen und ich möchte Ihnen heute gerne darlegen, wie ich die Bedeutung des Hamburger Hafens und eine neue Politik für seine zukünftige Entwicklung sehe.

Denn der Hafen ist nicht nur für Hamburg unerlässlich, sondern mit seinem Umschlag von über 8 Mio. Standardcontainern und mehr als 120 Mio. Tonnen Seegütern als einziger deutscher Seehafen dieser Größenordnung von größter nationaler Bedeutung.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Einordnung der Bedeutung von Häfen und maritimer Logistik muss folgendes beachten:

In einer Welt mit 8 Milliarden Menschen können wir nicht wie in früheren Jahrhunderten von der Hand in den Mund leben. Der Welthandel hat sich in den vergangenen 50 Jahren verzehnfacht.

Die Ernährung, gute soziale Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Ländern der Welt erfordern eine effiziente Arbeitsteilung in internationalen Produktionsketten, die wiederum untrennbar mit dem Transport großer Mengen an Gütern verbunden ist.

Um dieses mit den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens in Einklang zu bringen, muss die Logistik der Zukunft effizient und klimafreundlich sein. Dabei ist folgende Erkenntnis enorm wichtig: Es gibt keine wirtschaftlichere und umweltfreundlichere Art, Waren zu transportieren, als mit dem Schiff.

Pro Tonne und Kilometer werden mit dem Flugzeug rund 500g CO₂ freigesetzt. Mit dem LKW sind es rund 100g. Mit dem Güterzug sind es 16g und mit großen Containerschiffen nur noch etwa 10g CO₂ pro Tonne und Kilometer.

10 bis 20 g CO₂ pro Tonne und Kilometer gegenüber 100 bis 500 g, das ist die Stärke der Bahn und der maritimen Logistik im Hinblick auf den Klimaschutz.



Mit anderen Worten: Wenn wir die Pariser Klimaschutzziele weltweit erreichen wollen, müssen wir die Waren so weit wie möglich mit großen Schiffen und der Bahn transportieren. Dafür brauchen wir große, leistungsfähige Seehäfen mit einer optimalen Hinterland-Anbindung über die Schiene.

Das ist eine zentrale Botschaft der neuen Hafenpolitik: Wer den Umwelt- und Klimaschutz ernst nimmt, darf den Hafen nicht bekämpfen, sondern muss ihn unterstützen, vor allem den Hamburger Hafen, der für viele Zielgebiete in Süd- und Osteuropa im Vergleich zu Rotterdam und Antwerpen eine günstige Lage besitzt und den Transport auf dem Landweg deutlich verkürzt.

Die Lage im Landesinneren, die häufig als Schwachpunkt unseres Hafens genannt wird, ist in diesem Sinne ein Vorteil, denn ein voll beladenes Schiff mit 20.000 Standardcontainern kann auf den 100 km von der Elbmündung bis in den Hafen die Fahrt von 10.000 LKW über die entsprechende Strecke an Land ersetzen.

Voraussetzung ist, dass die Fahrrinne in der Elbe wie auch der Hafen selbst von Sedimentablagerungen befreit werden. Häfen müssen erreichbar sein, das ist überall auf der Welt so.

Ein Ziel der neuen Hafenpolitik besteht darin, endlich ein nachhaltiges Sedimentmanagement aufzubauen und die auch unter Umweltgesichtspunkten belastende Kreislaufbaggerei zu beenden. Die HPA hat dafür ein neues Konzept entwickelt: Ein effektives und umweltschonendes Sedimentmanagement, das neben der sogenannten Tonne E3 in der Nordsee auf einer weiteren Stelle in der Außenelbe beruht.

Ich freue mich, dass wir jetzt gemeinsam mit dem Bund und den Nachbarländern und mit neuem Schwung eine tragfähige Lösung für das Sedimentmanagement in der Elbe finden wollen.

Man kann vieles machen, in der Außenwirtschaftszone, vielleicht in der Tiefwasserreederei. In den Niederlanden werden Sedimente sogar eingesetzt im Küstenschutz und zur Landgewinnung. Wir sind auch für alle Vorschläge offen, aber unser Konzept steht und wird weiter verfolgt, solange es keine anderen Lösungen gibt.

Unter Umweltgesichtspunkten ist entscheidend, dass durch den Hafenbetrieb keine zusätzlichen Einträge von Schadstoffen in die Elbe mehr erfolgen. Das ist eine Geschichte aus dem vergangenen Jahrhundert, die durch die heutigen Umweltauflagen beendet wurde.

Das Sediment in der Elbe und in den Hafengewässern stammt entweder aus der Nordsee, von wo es mit der Flut nach Hamburg getragen wird, oder es kommt mit dem natürlichen Strom aus dem Oberlauf der Elbe von Tschechien und Sachsen zu uns.

Entsprechend enthält das Sediment auch nur die Schadstoffe, die sich im Mündungsgebiet der Elbe befinden oder die mit dem Elbstrom aus Sachsen und Tschechien hierher transportiert werden.

Die Umlagerung des Sediments führt jedenfalls zu keinen neuen Schadstoffbelastungen. Das Gegenteil ist der Fall, denn das Sediment wird vor der Umlagerung beprobt und untersucht. Werden dabei erhöhte Schadstoffkonzentrationen gemessen, wird das Sediment aus der Elbe genommen und an Land auf einer Deponie entsorgt.



Das ist die Botschaft, die wichtig ist: Der Hafenbetrieb führt zu keinem zusätzlichen Schadstoffeintrag in die Umwelt. Im Umfang der Deponieablagerung trägt Hamburg sogar zu einer Entfernung von Schadstoffen aus der Elbe und der Nordsee bei und macht die Umwelt sauberer.

Wir sind auch bereit, uns an der Sanierung der eigentlichen Schadstoffquellen am Oberlauf der Elbe zu beteiligen, um damit das Übel an der Wurzel zu packen und die Schadstoffe nicht erst in Hamburg mit einer kostenträchtigen Deponieablagerung aus der Elbe zu entfernen.

Meine Damen und Herren, mit der neuen Hafenpolitik wollen wir die Stärken unseres Hafens im Hinblick auf Umwelt- und Klimaschutz weiter ausbauen, und dafür passiert schon so einiges:

Die HPA hat für ihre Flotte Brandlöschboote mit Plugin-Hybrid-Antrieb beschafft, die HHLA setzt bei ihrem Containerterminal Altenwerder auf Klimaneutralität und bis 2024 werden alle großen Kreuzfahrt- und Containerterminals mit Landstromtechnik ausgestattet.

Damit sind wir die ersten in Europa, deutlich vor Antwerpen und Rotterdam. Aber auch diese Häfen haben erklärt, ihre großen Containerterminals in den kommenden Jahren mit Landstromtechnik auszustatten.

Die Europäische Kommission prüft derzeit, ob es eine Landstrompflicht in den europäischen Häfen ab 2035 geben sollte. Meine Prognose ist: Das wird unter dem Druck des öffentlichen Bewusstseins sehr viel früher kommen.

Hamburg ist vorbereitet und unterstützt die Landstromnutzung. Mein Appell an die Reedereien lautet: Jetzt ist die Zeit. Nutzen Sie jetzt das gute Marktumfeld, um in den Klimaschutz zu investieren und ihre Schiffe bordseitig mit Landstromtechnik auszurüsten.

Wir brauchen eine Roadmap für einen gemeinsamen Pfad zur schrittweisen Ausweitung der Landstromnutzung in Europa. Die drei größten europäischen Häfen – Rotterdam, Antwerpen und Hamburg – sollten in dieser Frage gemeinsam vorgehen, um zu verhindern, dass Containerverkehre aus wirtschaftlichen Gründen in die klimaschädlicheren Häfen verlagert werden.

Ich habe hierüber bereits mit der neuen maritimen Koordinatorin der Bundesregierung gesprochen und werde in diesem Sinne auf die Bürgermeister von Rotterdam und Antwerpen zugehen.

Der größte Pluspunkt unseres Hafens besteht schon heute darin, dass er eine hervorragende Anbindung über die Hafenbahn aufweist. Hamburg ist der größte Eisenbahnhafen Europas.

In puncto CO₂-Ausstoß ist die Bahn gegenüber einem LKW um den Faktor sieben klimafreundlicher.

Etwa die Hälfte aller Transporte von und zum Hafen erfolgt mit dem Güterzug.

Das heißt, jeder zweite Container, der den Hamburger Hafen über den Seeweg erreicht, wird schon heute mit der Bahn in das Hinterland weiter transportiert. In Rotterdam und Antwerpen sind es weniger als 20 Prozent.



Mit rund 2,8 Mio. TEU wurden 2021 in Hamburg so viele Container über die Schiene transportiert wie in den Häfen von Bremen, Wilhelmshaven, Antwerpen und Rotterdam zusammen. Ein Drittel aller Containerzüge auf dem deutschen Schienennetz beginnen oder enden im Hamburger Hafen.

Es gibt keinen anderen Hafen in Europa, der den klimafreundlichen Seeweg in diesem Umfang mit dem umwelt- und klimafreundlichen Schienentransport an Land verbindet.

Ohne unsere Hafenbahn wären in Deutschland jedes Jahr mehr als 4 Mio. LKW zusätzlich unterwegs. Das ist schon heute ein starkes Argument für den Hamburger Hafen.

Es ist ein wesentliches Ziel der neuen Hafenpolitik, diesen Vorteil auszubauen und die Hafenbahn durch zusätzliche Investitionen in das Netz und ihre Leistungsfähigkeit weiter zu stärken.

Dazu gehören der Ausbau des Netzes, seine Ertüchtigung für den Betrieb von bis zu 740 m langen Zügen und die Ausrüstung des Gleisnetzes mit dem europäischen Zug-sicherungssystem „European Train Control System“.

Die für den Transport eines Containers mit dem Zug von Hamburg nach München aufzuwendende Energie beträgt nur 1/6 dessen, was für die vergleichbare Strecke von Rotterdam nach München für LKW und Binnenschiff benötigt wird.

Das ist in Zeiten des Klimaschutzes ein unschlagbares Argument für den Hamburger Hafen und es ist zugleich ein wichtiger Kosten- und Wettbewerbsvorteil unseres Standortes.

In diese Kerbe schlägt auch die HHLA, die ihren Kunden bereits heute als erstes Unternehmen weltweit einen zertifizierten klimaneutralen Umschlag am Containerterminal Altenwerder anbietet.

Auch das ist eine neue Strategie unserer Hafenpolitik: Der CO₂-Fußabdruck des Transports ist ein Wettbewerbsfaktor, der in den kommenden Jahren massiv an Bedeutung gewinnen wird, weil sich das politische Umfeld, das gesellschaftliche Bewusstsein und die Kundenerwartungen in dieser Hinsicht massiv ändern.

Klimaverträglichkeit und wirtschaftlicher Erfolg gehören in Zukunft zusammen. Damit sind die maritime Logistik und der Hamburger Hafen für viele Branchen ein wichtiger Faktor, um in Zukunft wettbewerbsfähig und wirtschaftlich erfolgreich zu sein.

Und damit, meine Damen und Herren, bin ich nach dem Umwelt- und Klimaschutz bei einem weiteren wesentlichen Grund für die Bedeutung des Hafens für Hamburg und ganz Deutschland: die Wirtschaft und Wertschöpfung, die mit der maritimen Logistik verbunden sind.

Zwar kann der Hafen allein uns heute nicht mehr ernähren, wie mein Amtsvorgänger Klaus von Dohnanyi zu sagen pflegt. Aber er ist Ausgangspunkt und Motor der wirtschaftlichen Entwicklung insgesamt.

Schon ein Blick in die Geschichte zeigt, dass Logistik und Handel immer die Grundlage für Wachstum, Wohlstand und Fortschritt gelegt haben. Viele mittelalterliche Städte gründeten sich entlang traditioneller Handelsrouten. Größere Hafenstädte wuchsen an der Mündung von Flüssen, die den Weitertransport von Waren in das Hinterland erleichterten. Genau dort entstanden Siedlungen, Handels- und Messeplätze.



Mit der Zunahme des Seehandels und der Expansion nach Übersee, nach Indien, Asien und Lateinamerika, bekamen die europäischen Hafenstädte eine elementare Bedeutung im Wirtschaftsgefüge dieser Zeit. Sie entwickelten sich nicht nur zu bedeutenden Wirtschaftsstandorten, sondern auch zu Zentren von Kunst und Kultur, von Information und Medien, von Fortschritt und Liberalität.

So ging es mit Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam und genau das ist auch die Geschichte von Hamburg, das zu Beginn des 8. Jahrhunderts an einer strategisch günstigen Lage an Alster, Elbe und Bille gegründet wurde und diesen natürlichen Logistikknotenpunkt geschickt genutzt hat.

Auch wenn der sogenannte Freibrief, den Kaiser Friedrich Barbarossa am 7. Mai 1189 für das Privileg des zollfreien Elbtransports ausgestellt hat, aus Sicht mancher Historiker möglicherweise eine Fälschung war, sind wir nicht schlecht damit gefahren.

„Die Elbe ist seit jeher die Lebensader unserer Stadt“, ist ein Satz, der unsere Geschichte gut zusammenfasst. Nüchterner könnte man sagen: Die Logistik spielt eine zentrale Rolle in der Wirtschaft, insbesondere auch für die Industrie, die auf einen effizienten Transport von Rohstoffen und Produkten angewiesen ist.

Aus diesem Grund ist der Hamburger Hafen nicht nur einer der weltweit bekanntesten Standorte der Schifffahrt und Logistik mit mehr als 120 Niederlassungen und Zentralen von Reedereien. Er ist nicht nur der Standort von Terminalbetrieben und Umschlagsunternehmen aller Art, von Lager- und Packbetrieben, Speditionen und Bahnunternehmen, die an den Transportketten beteiligt sind.

Der Hamburger Hafen ist mit einer Fläche von über 4.000 Hektar auch der größte Industriestandort Deutschlands: mit modernen Unternehmen der Grundstoffindustrie im Bereich Chemie, Metalle, Energie und Agrarprodukte, im Schiffs- und Maschinenbau sowie der Veredelung von Gütern wie Kaffee, Tee oder Gewürzen.

Neue Branchen wie die Luftfahrt und die Windenergietechnik konnten sich in Hamburg gut entwickeln, weil der Transport großer Bauteile unter wirtschaftlichen und oft auch unter technischen Gesichtspunkten nur mit dem Schiff möglich ist.

Über den Oberlauf der Elbe ist Hamburg zudem gut an das mitteleuropäische Wasserstraßensystem angebunden und deshalb ist der Hafen ein idealer Ort, um die wichtige industrielle Basis unseres Wirtschaftsstandortes weiter zu stärken.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens kann man in Wertschöpfung, Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen beschreiben.

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik beziffert die mit dem Hamburger Hafen verbundene Bruttowertschöpfung deutschlandweit auf über 50 Mrd. Euro. Über 600.000 Arbeitsplätze in Deutschland haben einen Bezug zum Hamburger Hafen, davon etwa 68.000 in Hamburg. Dies führt deutschlandweit zu Steuereinnahmen von 2,6 Mrd. Euro, etwa die Hälfte davon entfallen auf Hamburg.

Mit anderen Worten: Die Wertschöpfung, die Arbeitsplätze, die Steuereinnahmen des Hafens sind eine starke Säule der wirtschaftlichen und finanziellen Kraft unserer Stadt, mit der wir unsere öffentlichen Aufgaben finanzieren im sozialen Bereich, in der inneren Sicherheit, in Bildung und Wissenschaft, in Kultur und Sport.



Mit einer strategisch klugen Hafenpolitik sichern wir die Grundlage für Wertschöpfung, Wohlstand und Beschäftigung in Hamburg und ganz Deutschland.

Gute Bundespolitikerinnen und -politiker wissen um diesen Zusammenhang. Aus diesem Grund hat sich Bundeskanzlerin Merkel immer sehr für die Belange des Hamburger Hafens interessiert und das ist – aus naheliegenden Gründen – bei ihrem Nachfolger nicht anders.

Dazu gehört aber auch, dass wir damals wie heute für die Infrastruktur sorgen, Flächen herstellen, Kaimauern sanieren, die Fahrrinne der Elbe von Sedimenten freihalten und die Verkehrsanbindungen an Land sicherstellen.

Als ich 2011 Finanzsenator wurde, hatte der Vorgängersenat unter dem Motto „Hafen finanziert Hafen“ die Finanzierung des Hafens aus dem Haushalt bis auf 21 Mio. Euro des Bundes für besondere Hafenlasten komplett eingestellt: In der Finanzplanung des Senats waren damals für Investition und Betrieb des Hafens null Euro städtischer Mittel vorgesehen.

Man hat damals an dem Ast gesägt, auf dem wir sitzen.

Eine meiner wichtigsten Aufgaben als Finanzsenator bestand darin, trotz der notwendigen Haushaltskonsolidierung die Finanzierung für den Hafen in den Folgejahren neu aufzusetzen.

Im aktuellen Doppelhaushalt stehen für den Hafen eine halbe Milliarde Euro zur Verfügung.

Die Wiederaufnahme und Erhöhung der Hafenfinanzierung in diesem Umfang war angesichts der vielen konkurrierenden Finanzierungsbedarfe eine enorme politische Kraftanstrengung, aber sie war nötig. Sie hat sehr zur Verbesserung der wirtschaftlichen Kraft unserer Stadt beigetragen und wird mit der neuen Hafenpolitik des Senats fortgeführt.

Dabei verfolgen wir in Zukunft eine klare Linie, die auch aufgrund beihilferechtlicher Vorgaben erforderlich ist:

Die Infrastruktur, Hafenflächen, Kaimauern, Liegeplätze, Zufahrten, Hafenbecken – werden von der Hamburg Port Authority geplant, hergestellt und finanziert.

Zu den größten Projekten in den nächsten zehn Jahren gehören die Planungen zur neuen Köhlbrandquerung, die Erschließung des Areals Steinwerder-Süd und die Erweiterung des Drehturms am Waltershofer Hafen.

Die Suprastruktur – Terminals, Hallen, Kräne, Aufbauten – werden von den Hafenunternehmen hergestellt und finanziert. Dazu erhalten sie langfristige Mietverträge, die ihnen Planungssicherheit geben und eine Refinanzierung ermöglichen.

Das ist die Aufgabenverteilung: Die öffentliche Hand schafft die Infrastruktur, die Unternehmen nutzen diese und zahlen dafür Mieten, Steuern und Abgaben. Im Grunde genauso wie außerhalb des Hafens in Gewerbe- und Industriegebieten.

Ob Hafenunternehmen aus Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven dabei zusammenarbeiten, ob sie ihr Terminalgeschäft zusammenführen, um sich für die Zukunft effizienter aufzustellen, ist in erster Linie eine unternehmerische Entscheidung. Ich halte



das für sinnvoll. Die Senate von Hamburg und Bremen flankieren dieses Projekt auch, aber die Politik kann es nicht verordnen.

Dasselbe gilt für Terminalbeteiligungen von Reedereien, die in Rotterdam, Antwerpen, Marseille und vielen anderen Häfen der Welt schon lange selbstverständlich sind. Auch dazu gibt es keine politischen Vorgaben, aber ich sage: Was unternehmerisch sinnvoll ist, muss auch in Hamburg möglich sein und gemacht werden, um im Wettbewerb der nordeuropäischen Seehäfen auf der Höhe der Zeit zu bleiben.

Wenn die Konditionen stimmen, können Terminalbeteiligungen wirtschaftlich für beide Partner sinnvoll sein. Die Terminals verbessern ihre Auslastung und sichern sich für die Zukunft ab. Die Reedereien erhalten zuverlässige Anlaufpunkte und nehmen über den Seeweg hinaus an der Wertschöpfungskette teil.

Fest steht dagegen eins: Der Grund und Boden im Hafen bleibt immer Eigentum der Stadt. Das ist ein Grundsatz, den Hamburg schon seit langem verfolgt und an dem wir festhalten.

Wenn sich also eine Reederei bei uns an einem Terminal beteiligt, dann „kauft sie nicht den Hamburger Hafen“, sondern sie beteiligt sich an einem Unternehmen, das Mieter im Hafen ist. Das ist ein wesentlicher Unterschied zu dem, was in manch anderen Häfen auf der Welt gemacht wird.

Ein zweites zentrales Projekt des 2011 gewählten SPD-Senats zur Stärkung der maritimen Wirtschaft im Norden war seinerzeit die Abwendung der Übernahme von Hapag-Lloyd durch ausländische Investoren, die wir 2012 gegen den erbitterten Widerstand der damaligen Opposition bis hin zur Klage vor dem Verfassungsgericht durchgesetzt haben. „Hochriskant“, „teuer und unnötig“, „Staatskapitalismus“ lauteten die Vorwürfe.

Doch es herrschte damals ein enormer Konsolidierungsdruck in der Branche, der dazu geführt hat, dass zahlreiche Reedereien durch Konkurs oder Übernahme von Wettbewerbern aus dem Markt ausgeschieden sind. Genau das drohte auch bei der Hapag-Lloyd, die gemeinsam mit ihren Allianzpartnern für einen Großteil des Containerumschlags im Hamburger Hafen sorgt. Allein zwischen 2014 und 2018 sind neun der 20 größten Reedereien auf diese Weise als eigenständige Unternehmen aus dem Markt ausgeschieden.

Durch unsere – dann auch vom Verfassungsgericht bestätigte – Entscheidung für eine 420 Mio. Euro-Transaktion haben wir damals sichergestellt, dass Hapag-Lloyd als eigenständige Reederei mit Hauptsitz in Hamburg bestehen bleibt und weiterhin für einen großen Teil des Umschlags im Hamburger Hafen sorgt.

In diesen für die Branche schweren Zeiten hat die Stadt fest an der Seite des Hamburger Traditionsunternehmens gestanden.

Nach dem erfolgreichen Börsengang und der Integration der chilenischen Reederei CSAV, nach der Fusion mit der arabischen Reederei UASC ist Hapag-Lloyd heute doppelt so groß wie damals. Sie gehört zu den größten, modernsten und ertragreichsten Reedereien der Welt.

Die Hapag-Lloyd-Strategie des Senats war von größter standortpolitischer Bedeutung und gehört zu den wichtigsten hafen- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen des letzten Jahrzehnts.



Darüber hinaus hat der Hamburger Haushalt bis letztes Jahr insgesamt über 40 Mio. Euro Dividendenzahlungen aus der Hapag-Lloyd-Beteiligung erhalten. Allein in diesem Jahr sind es 850 Mio. Euro, mit denen wir einen großen Teil der finanziellen Belastungen aus der Coronakrise ausgleichen können.

Die Hapag-Lloyd-Strategie des Senats war richtig und erfolgreich. Die Satzung der Hapag-Lloyd AG sichert ab, dass sich der Hauptsitz und der wesentliche Geschäftsbetrieb des Unternehmens in Hamburg befinden. Die Stadt wird Ankeraktionär der Hapag-Lloyd AG bleiben.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Coronakrise, die Blockade des Suezkanals und jetzt die Ukraine-Krise zeigen, wie eng Deutschland mit den internationalen Märkten verbunden ist und wie stark unser Wohlstand und die Versorgungssicherheit Deutschlands vom Welthandel und funktionierenden Logistikketten abhängen.

Die maritime Wirtschaft und insbesondere der Hamburger Hafen spielen dabei eine entscheidende Rolle. Das gilt für die deutschen Exporte, die zu zwei Dritteln über den Seeweg erfolgen, und es gilt für den Import von Rohstoffen und Waren, die für unsere Unternehmen und das tägliche Leben notwendig sind.

Die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens ist einer der wichtigsten Faktoren für die deutsche Volkswirtschaft. Der Marktanteil des Hamburger Hafens am Seegüterverkehr liegt in den meisten Bundesländern bei deutlich über 50 Prozent. Wir sind der wichtigste Hafen für Niedersachsen, für Schleswig-Holstein, für ganz Ostdeutschland bis hin nach Bayern. Wir sind das Tor zur Welt für den Freistaat Bayern, so einfach kann man das sagen.

Auch in der Ukraine-Krise zeigt sich die Bedeutung funktionsfähiger Seehäfen: Die einzige Möglichkeit, kurzfristig russische Gaslieferungen zu ersetzen, besteht im Import von LNG über Schiffe und die Seehäfen im Norden.

Der Bund und Hamburg arbeiten derzeit gemeinsam daran, kurzfristig einen mobilen Terminal in unserem Hafen zu schaffen, um LNG in das Gasnetz in Norddeutschland einzuspeisen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, unser Hafen ist groß und leistungsfähig. Das zentrale Ziel der neuen Hafenpolitik ist es, Hamburg als großen, leistungsfähigen Universalhafen zu erhalten und Deutschland damit unabhängig von anderen Ländern einen guten und flexiblen Zugang zum Weltmarkt zu sichern. Das ist eine wichtige Botschaft in einer Zeit, in der wir erleben, wie schnell sich die Bedingungen auf der Welt verändern können und wie wichtig es dann ist, souverän und selbstbestimmt handeln zu können.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wenn auch das Kerngeschäft des Hamburger Hafens der Umschlag von Waren und die Logistik sind – ein wichtiger Baustein der neuen Hafenpolitik besteht darin, den Hafen gezielt als Innovationsraum für Zukunftsbranchen und Zukunftstechnologien zu nutzen.

Unser Hafen war schon immer auch ein Hafen für gute Ideen, in dem an Fortschritt und Innovation gearbeitet wurde. 1888 wurde mit der Speicherstadt ein neues Umschlags- und Lagerkonzept für Rohstoffe und Waren aller Art geschaffen, das die Hafenwirtschaft revolutionierte. Der Alte Elbtunnel war seinerzeit ein Meisterstück deutscher Ingenieurskunst.



Besonders gefällt mir die Überlieferung der Senatsentscheidung zum ersten großen Containerterminal in Hamburg. Der damalige Bürgermeister Herbert Weichmann hatte seinen Hafensenator Helmut Kern im Senat gefragt, ob er es ernst meine, 35 Mio. DM dafür ausgeben zu wollen, den Burchardkai zu einem Containerterminal umzubauen. Das kannte man bis dahin nur aus Bremen. „Junger Mann“, soll Weichmann zu Kern gesagt haben, „Sie haben keine Reederei, keinen Vertrag, Sie haben keinen einzigen Container, Sie haben gar nichts. Sie sagen nur, wenn wir das nicht machen, werden wir den Anschluss verpassen.“ „Ja“, soll Senator Kern geantwortet haben, „so ist das, entweder machen wir das jetzt oder wir verpassen den Anschluss.“

Daraufhin hat der Senat 1967 entschieden, am Burchardkai den ersten Containerterminal in Hamburg zu bauen und damit die Nase vorn zu haben in der Containerisierung des Warentransports, die bis heute anhält.

Das sind der Mut und die Innovationsbereitschaft, die wir auch heute benötigen.

Ein gutes Beispiel dafür ist derzeit der Aufbau der Wasserstoffwirtschaft. Wir sind in einer kritischen Phase. Auch andere wissen um die Bedeutung dieses Energieträgers der Zukunft und wollen zu einem führenden Standort der Wasserstofftechnologie werden. Nur wenige werden dieses Rennen gewinnen.

Der Hamburger Hafen hat dafür die besten Voraussetzungen: die Verfügbarkeit großer Mengen regenerativer Windenergie im Norden, die Möglichkeit des Imports von Wasserstoff über den Seeweg und eine regional gesicherte, große Nachfrage nach grünem Wasserstoff zur Dekarbonisierung der Produktion unserer Industrieunternehmen.

Deshalb arbeiten wir in einem Bündnis für die Industrie der Zukunft gemeinsam mit Politik, Wirtschaft und Wissenschaft daran, die Produktion, die Speicherung, den Transport und die Verwendung von Wasserstoff in der Praxis voranzubringen.

Wie Senator Westhagemann und ich vor der Hamburg-Wahl im Februar 2020 angekündigt haben, nutzen wir den Standort Moorburg nach dem Rückbau des dortigen Kohlekraftwerkes für einen Wasserstoff-Großelektrolyseur. Dafür haben wir großes Interesse und starke Partner aus der Industrie gewonnen. Die Planungen gehen mit Rückenwind der Bundesregierung und der Europäischen Kommission gut voran.

Hamburg soll zukünftig nicht nur „die Stadt am Wasser“ sein, sondern auch die „Stadt des Wasserstoffs“.

Der Hafen kann übrigens auch weit über das bisherige Maß hinaus Ort für die Windstromproduktion selbst sein. Nach einer ersten Analyse können bis zu 150 Megawatt Leistung zusätzlich installiert werden, wenn die Bedingungen für die Genehmigung von Windrädern vereinfacht werden, wie es Wirtschaftsminister Habeck kürzlich angekündigt hat.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, der Hafen ist keine „Old Economy“, wie einige sagen. Er ist ein moderner, innovativer Wirtschaftsraum, in dem schon heute die Digitalisierung der Logistik vorangetrieben, der Mobilfunkstandards 5G für die Industrie genutzt und der Einsatz von Drohnen erprobt wird. Die Verkehrssteuerung erfolgt digital in Echtzeit, die Daten von Terminals, Schiffen und Logistikunternehmen werden vernetzt, Sensoren melden Defekte in der Infrastruktur.



Mit unserer neuen Hafenpolitik setzen wir dabei gezielt auf die Synergien und vielfältige Wechselwirkungen mit der Digital-, Innovations- und Startup-Szene außerhalb des Hafens. Hamburg soll sich nach dem Weltkongress für Intelligente Transportsysteme im letzten Jahr zu einem weltweit führenden Standort der Digitalisierung von Mobilität und Logistik entwickeln, so wie wir es bereits sind in der Quantencomputer-Technologie, die viele Anwendungsmöglichkeiten in diesem Bereich besitzt.

Der neue Hafenentwicklungsplan wird sich diesen Themen im Einzelnen widmen und Perspektiven für die strategische Weiterentwicklung aufzeigen.

Darüber hinaus sehen wir neue Geschäftsfelder in der Bündelung von E-Commerce-Warenströmen und in der Kreislaufwirtschaft.

Der neue Hafenentwicklungsplan beschreibt, wie sich der Hafen weiterentwickeln und verändern muss, um seine Aufgaben für Wirtschaft, Wertschöpfung und Beschäftigung weiterhin zu erfüllen. Wie er einen Beitrag leisten kann, um uns in der Digitalisierung, bei innovativen Technologien, im Klimaschutz und bei der Energiewende voranzubringen und zugleich die Versorgungssicherheit Deutschlands in Krisenzeiten zu gewährleisten.

Das Prinzip der neuen Hafenpolitik besteht darin, alles dafür zu tun, den Hafen zu modernisieren, ihn leistungs- und wettbewerbsfähig zu halten. Er hat wichtige Aufgaben, die er für das Gemeinwesen, für Hamburg und ganz Deutschland erfüllen muss:

- Die Energiewende, den Klima- und Umweltschutz voranbringen,
- Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Steuereinnahmen sichern,
- die Versorgung Deutschlands auch in Krisenzeiten gewährleisten,
- Innovationen und Zukunftstechnologien in Hamburg zu verankern.

Meine Damen und Herren, das sind die Grundsätze der neuen Hafenpolitik und das ist meine positive Sicht auf unseren Hafen, der in der Öffentlichkeit allzu oft nur mit Problemen und Belastungen in Verbindung gebracht wird, mit Störfallradien, Flächenkonkurrenzen und Hafen-Giftschlick, den es gar nicht mehr gibt.

Es geht mir darum, den Hafen aus dieser Negativdiskussion zu befreien, die sich immer weiter verfestigt hat. Wir müssen die Chancen und neuen Perspektiven des Hafens erkennen und nutzen.

Die Aufgaben des Hamburger Hafens können nicht durch Rotterdam und Antwerpen übernommen werden und erst Recht nicht durch Shanghai oder Singapur, wie groß diese auch immer sein mögen.

Es geht nicht um das Zählen von Containern, es geht um die Effekte für Wirtschaft und Arbeit, um effiziente Logistik, um die Qualität der Hafendienstleistungen, um Klimaschutz und Innovation.

Unser Ziel ist es nicht, der größte Hafen Europas zu werden, unser Ziel ist es, der modernste, der digitalste und nachhaltigste Hafen der Welt zu werden.

Sehr geehrte Mitglieder des Übersee-Clubs, sehr geehrter Herr Behrendt, ich danke Ihnen für die Möglichkeit, meine Sichtweise und die Grundzüge der künftigen Hafenpolitik einmal im Zusammenhang darstellen zu können.



Als der Übersee-Club gegründet wurde, am 27. Juni 1922, lagen die Schrecken des Ersten Weltkriegs nur wenige Jahre zurück. Die Gründungsmitglieder verpflichteten sich zur Förderung von Frieden und Freiheit, von Dialog und Völkerverständigung, von Demokratie und Toleranz.

Die britische Seeblockade in der Nordsee hatte nicht nur den Verlauf des Krieges entscheidend verändert, sie hatte auch die Wirtschaft des Deutschen Reiches empfindlich getroffen. Rohstoffmangel und Lebensmittelknappheit waren die Folge. Freier Handel in der Welt, mit einheitlichen Regeln für alle Handelspartner – das forderte Max M. Warburg in seiner Gründungsrede, vier Jahre nach Kriegsende.

In diesem Sinne sollte der Übersee-Club eine „Gesellschaft für wirtschaftlichen Wiederaufbau und Auslandskunde“ sein, mit dem Ziel, den Handel wieder in Schwung zu bringen und den Aufschwung in Hamburg zu befördern. Der Schlüssel hierzu war der Hafen.

Und auch heute ist der Hafen eine Chance, das zu erreichen, was die großen Aufgaben unserer Zeit erfordern.

Deshalb steht die Stadt fest zu ihrem Hafen. Nicht nur zum maritimen Erbe, wenn es um Hafenmuseen und Museumsschiffe geht, nicht nur zur Emotion und zur Identität, die uns der Hafen vermittelt. Sondern dazu, dass der Hamburger Hafen als einziger deutscher Seehafen dieser Größenordnung von nationaler Bedeutung ist für den Klimaschutz, die Wirtschaft und die Versorgungssicherheit in Deutschland.

Er gibt uns Stärke, Unabhängigkeit und Sicherheit.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Elbe und der Hafen haben Hamburg zu dem gemacht, was sie ist: eine Freie und stolze Hansestadt.

Eine weltoffene Metropole, eine Heimat für fast 2 Millionen Menschen, die ein gutes Leben führen in einer solidarischen Stadtgesellschaft.

Der Hafen öffnet immer wieder neue Horizonte. Er ist unser Tor zur Welt und unser Tor zur Zukunft.

Herzlichen Dank.

