



**Die Freie Hansestadt Bremen**

**„Globalisierung als gemeinsame  
Chance der Hafenstandorte  
im Norden“**

**Rede des Präsidenten des Senats  
Bürgermeister Jens Böhrnsen  
anlässlich des Hamburger Hafenklubs  
am 15. September 2008**



## Anrede

ich freue mich sehr, dass ich heute die Chance habe, mit Ihnen über die internationalen Wettbewerbschancen der deutschen Seehäfen sprechen und diskutieren zu können – in einem Kreis, dem wie mir, dieser Markt ganz besonders am Herzen liegt.

Mit der Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit unserer maritimen Umschlags- und Logistikzentren steht und fällt die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der Wirtschafts-, Außenhandels- und Exportnation Deutschland. Durch die Globalisierung sowie die Existenz neuer, aufnahmefähiger Märkte in aller Welt bemerken wir ein seit vielen Jahren steigendes Gütertransportvolumen. Die deutschen Häfen – allen voran Hamburg und Bremerhaven, aber auch die kleineren Standorte an Nord- und Ostsee – profitieren in großem Maße von der eindrucksvollen Dynamik dieser Entwicklung. Ob Container oder konventionelles Stückgut, ob Fahrzeuge oder Maschinenteile – die hohen Wachstumsraten sprechen eine deutliche Sprache: **Das Geschäft boomt!**

Einzelne Zahlen helfen, diese Entwicklungen zu verdeutlichen. So verzeichnet der Standort Deutschland bereits heute das Gütertransportvolumen, welches uns erst für 2015 vorhergesagt wurde. Und auch die deutschen Seehäfen streichen Jahr für Jahr neue Rekordergebnisse ein. Das freut uns – insbesondere, wenn sich diese Entwicklung auch in Beschäftigung im Hafen auswirkt. Aber die gewaltigen Steigerungsraten stellen natürlich auch eine gewaltige Herausforderung für die Infrastruktur unserer Häfen und Hinterlandverbindungen dar.

Und die Frage wird drängender: Was ist zu tun, um hierauf zu reagieren?

An der Weser und der Elbe zeigt sich exemplarisch, dass Seegüterumschlag und Logistikdienstleistungen einen nach wie vor ungebremsten Höhenflug angetreten haben. Hafengeschäft, Transport und Logistik behaupten sich als wichtigster Bereich der hanseatischen Ökonomie.

Mehr noch, und da spreche ich natürlich für Bremen: Keine Branche der Wirtschaft ist in den vergangenen Jahren auch nur annähernd so stark gewachsen wie das maritime Kerngeschäft an den Kajen und auf den Terminals.



Mit prozentualen Zuwachsraten, die im Regelfall zweistellig ausfallen, tragen die Container- und die Automobillogistik entscheidend zur permanenten Aufwärtsentwicklung des Standorts bei. 2007 wurden in den bremischen Zwillingshäfen etwa 70 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen. Wir gehen davon aus, dass es schon in wenigen Jahren 100 Millionen Tonnen sein werden.

Die Herausforderung für alle Verkehrsträger, aber insbesondere für die deutschen Häfen ist und wird sein, diese Kapazitätserweiterungen zu ermöglichen und Terminalkapazitäten marktgerecht zur Verfügung zu stellen. Wir dürfen keine Nadelöhre in der Transport- und Logistikkette zulassen. Ich darf sagen: Wir im Land Bremen haben unsere Hausaufgaben gemacht. In Bremerhaven haben wir am letzten Freitag das neue Container-Terminal 4 vollständig in Betrieb genommen. Wir sind damit 14 Monate früher als bauvertraglich vereinbart fertig, haben auch noch rund 40 Millionen Euro eingespart.

Und mit dem Neubau der Bremerhavener Kaiserschleuse sichern wir in Bremen gerade die Zukunft unseres Autohafens mit einer Umschlagsleistung von 2,1 Millionen Neufahrzeugen in 2007.

Und so ist es eine gute Nachricht für die maritime Wirtschaft in Deutschland und die etwa 500.000 Menschen, deren **Arbeitsplätze** bei uns heute von der maritimen Logistik abhängen, dass auch Hamburg weiterhin massiv in den Ausbau seiner Anlagen **investieren** und dafür bis 2018 rund 3 Milliarden Euro bereitstellen will.

#### Anrede

Andere Standorte müssen und werden nachziehen. Da ist zunächst der **Jade-Weser-Port (JWP)** in Wilhelmshaven zu nennen, ein Gemeinschaftsprojekt der Länder Niedersachsen und Bremen. Die Rammarbeiten haben begonnen und in wenigen Jahren wird Deutschlands Norden der Containerschifffahrt somit einen dritten Großhafen bieten – das schafft Sicherheit im Wettbewerb mit den Westhäfen. Ich freue mich, dass auch Hamburg – wenn auch mittelbar - hier mit im Boot ist. **EUROGATE** mit seinen Standorten Bremen/Bremerhaven und Hamburg sowie als Betreiber des JWP in Wilhelmshaven ist ein hervorragendes Beispiel für eine unternehmerische Kooperation zwischen den Seehäfen.



Wir wollten aber nicht nur der Wirtschaft diese Kooperationsmöglichkeiten überlassen. Vielmehr müssen auch die Länder bei diesem Thema und in diesem Wettbewerb die Bereiche definieren, in denen Sie synergetisch zusammenarbeiten können. Ich bin der festen Überzeugung, dass wir im internationalen Wettbewerb nur bestehen können, wenn wir die Vorteile der norddeutschen Küstenregion optimal nutzen. Und gerade deshalb halte ich es für besonders wichtig, dass auch das Land Hamburg wieder mit auf das Projekt JWP aufspringt.

Den **ersten Bauabschnitt** des JWP werden Niedersachsen und Bremen ohne Hamburg bestreiten müssen. Für den zweiten Abschnitt, und da möchte ich an dieser Stelle an die Hamburger appellieren, ist eine Kooperation mit Hamburg nicht nur wünschenswert, sondern, vor dem genannten Hintergrund, dringend notwendig.

Ich bin der Überzeugung, dass Wettbewerb und Kooperation sich nicht ausschließen. Vielmehr sollten unsere beiden Hafenstandorte im Wettbewerb miteinander auch verstärkt – gerade dort wo wir gemeinsame Interessen verfolgen oder aber dort wo wir uns gegen globale Konkurrenten im Wettbewerb befinden – gemeinsame Wege gehen. Mögliche Kooperationsthemen könnten sein/sind:

- Verbesserung der Hinterlandanbindung (Ausbau und optimale Ausnutzung) aller deutscher Seehäfen,
- Harmonisierung der Telematiklösungen in den deutschen Seehäfen als Bindeglied der Logistikketten,
- Kooperation im Rahmen der Schiffs- und Hafensicherheit,
- Kooperation im Rahmen des Klima- und Umweltschutzes in Häfen,
- gemeinsame Interessensvertretung gegenüber der EU,
- Verbesserung der Finanzierungsmöglichkeiten für Hafeninfrastrukturen,
- gemeinsame Aktivitäten bei globaler Kundenwerbung,
- gemeinsame Aktivitäten bei der Erschließung neuer Märkte,
- gemeinsame Aktivitäten im Rahmen der Ausbildung von Fachpersonal,
- Förderung der Kooperation/Austausch zwischen den Hafengesellschaften,
- gemeinsame Anstrengungen zur Vermeidung internationaler Wettbewerbsverzerrungen und von Harmonisierungsdefiziten in der EU,
- Förderung der nautischen Ausbildung,



- gemeinsame Überlegungen zum Schifffahrtsstandort Deutschland.

## Anrede

Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass unsere Seehäfen weiter ausgebaut werden müssen. Weitere unabdingbare Voraussetzung für die Bewältigung des Wachstums und somit die ökonomische Zukunftssicherung Deutschlands und seiner Häfen ist aber auch eine leistungsfähige und aufnahmefähige Verkehrsinfrastruktur an der Wasserseite und im Hinterland. Zuvorderst: **Es gibt keine Alternative zum schnellen Ausbau der Seeschifffahrtsstraßen.** Die Vertiefung der Außenweser-Fahrrinne um etwa einen Meter ist auf gutem Weg; den Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion erwarten wir zügig, hoffentlich noch in der zweiten Jahreshälfte 2008. In naher Zukunft kann der viertgrößte Containerhafen Europas in Bremerhaven dann nach kurzer Revierfahrt tideunabhängig von Schiffen mit rund 13,80 Meter Tiefgang erreicht und verlassen werden.

Am Ende wird die Frage der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen aber auch und vor allem im **Hinterland** entschieden und der Handlungsbedarf bei Straßen, Schienen- und Wasserwegen ist immens. Hamburg, Bremerhaven, Bremen und Wilhelmshaven sind davon besonders betroffen – und ihre Interessenlage ist weitgehend deckungsgleich. Umso erfreulicher ist es, dass wir es geschafft haben, dass die norddeutschen Küstenländer seit dem letzten Jahr geschlossen gegenüber dem Bund die dringend erforderlichen Investitionen des Bundes einfordern. Einen ersten Erfolg haben wir bei der Aufstellung des Bundeshaushalts im letzten Jahr mit der Aufstellung des **Sonderinvestitionsprogramms** für Hafenhinterlandverkehr erreicht. Meine norddeutschen Kollegen und ich haben aber auch in diesem Jahr klare Projekte gegenüber Minister Tiefensee formuliert, die insbesondere für die Abwicklung der Hafenhinterlandverkehre von herausragender Bedeutung sind. Der Bau der neuen Küstenautobahn A 22, aber auch der Ausbau der A 1 stehen dabei sicherlich ganz oben auf der Prioritätenliste.

Der beispiellose Boom von Seegüterumschlag und Logistik wurde von der nationalen Verkehrspolitik aber auch in seinen Folgen für den **Schienengüterverkehr** völlig unterschätzt! Das Ergebnis müssen wir schmerhaft zur Kenntnis nehmen: Die Infrastruktur ist bisher nicht auf



das bevorstehende Wachstum vorbereitet ist. Wie stürmisch die Entwicklung ist, zeigt das Beispiel der bremischen Hafeneisenbahn. Hier konnten wir die Transportleistung von 1999 bis 2007 auf 14 Millionen Tonnen steigern; sie hat sich damit mehr als verdoppelt. Im gemeinsamen Hinterland der großen Drei – Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven – drohen damit in absehbarer Zukunft gefährliche Engpässe auf der Schiene.

Während die Westhäfen mit der Betuwe-Linie deutlich besser an das deutsche Hinterland angebunden werden, reagiert der Bund bei eigenen Schienenverkehrsprojekten eher zögerlich. Unsere Forderungen liegen aber auch hier seit langem auf dem Tisch und ich möchte deutlich sagen: **Wir wollen auch eine so gute Anbindung! Und unser gemeinsames Signal an den Bund muss sein: Die Funktionsfähigkeit unserer nationalen Häfen ist wichtiger als ein neuer Hauptbahnhof in Stuttgart!**

#### Anrede

Beim Masterplan Güterverkehr und Logistik ist von großer Bedeutung, dass die Infrastrukturerwicklung entlang der Produktions- und Transportketten geplant wird. Es geht nicht um 100 kleine Ortsumgehungen. Ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsinfrastrukturplanung ist notwendig. Dies ist zur Nutzung des Wachstumspotenzials für ganz Deutschland wichtig und ist gleichzeitig das argumentative Futter für eine funktionierende Hinterlandanbindung.

Die Küstenländer – und auch das Haushaltsnotlageland Bremen – leisten ihren Beitrag hierzu gern. Im Gegenzug fordern wir aber bei der Finanzierung der Seehafenlasten die Solidarität von Bund und Ländern ein. Es ist bedauerlich, dass Bundesstaat und Bundesländer ihrer Verantwortung für eine gerechtere Finanzierung der Hafenlasten bis heute nicht gerecht werden.

Während die Ausgaben für Investitionen und Unterhaltung in den bremischen Häfen in der jüngsten Vergangenheit auf über 100 Millionen Euro jährlich gestiegen sind, hat die Neuregelung des **Länderfinanzausgleichs** die früher übliche Abgeltung von Hafenlasten beendet. Mit der einfachen Folge, dass die betroffenen Bundesländer jährlich nur noch rund



38 Millionen Euro aus der Bundeskasse erhalten. Auf das Land Bremen entfällt dabei lediglich ein Anteil von 10,7 Millionen Euro im Jahr. Damit trägt die Freie Hansestadt rund neun Zehntel der in ihrem Bereich anfallenden Hafenlasten selbst. Für Hamburg sieht das nicht anders aus. Und weil der Nutzen, der unseren Häfen verbunden ist, nur zu einem geringen Prozentanteil unseren Ländern, zum Großteil aber dem Rest der Republik zugute kommt, subventionieren wir Hafenstandorte auf diese Weise die gesamte deutsche Exportindustrie. Deshalb möchte ich deutlich sagen: **Die Hafenlasten müssen endlich fair verteilt werden.**

Hafenlasten oder Hinterlandanbindung – es werden zusätzliche Mittel notwendig werden. Der Bund ist in der Pflicht und die Probleme müssen vom Kabinett angepackt werden. Und um sich hier durchzusetzen, müssen die norddeutschen Länder ihre politische Macht bündeln und durch ein koordiniertes Auftreten Entscheidungen herbeiführen. Die Bedeutung der Seehäfen und ihrer effizienten Hinterlandanbindung ist für den Standort Deutschland zu groß, um aus dem Bewusstsein zu fallen. Wir sind hier ganz klar gehalten, eine gemeinsame Position zu beziehen, um im internationalen Wettbewerb zu bestehen! Denn: welcher Reeder in Shanghai oder Südamerika unterscheidet zwischen konkret zwischen den Norddeutschen Häfen. Der sieht nur: Deutschland! Und dafür, dass dieses Markenzeichen auch zukünftig ein ausdrückliches Qualitätsmerkmal bleibt, müssen wir gemeinsam arbeiten.

#### Anrede

Und lassen Sie mich einige Worte zur Rolle der Europäischen Kommission verlieren. Auch aktuelle Versuche, Häfen blind für den Wettbewerb zu öffnen, müssen scheitern. Denn es kann nicht sein, dass aus Monopolmärkten Druck aufgebaut wird – das Versenken des Port Package II war hier die richtige Entscheidung. Wo aber sollte das vornehmliche Interesse Europas liegen? Meiner Meinung sollte es zuerst und vor allem darin liegen, über eine Vielzahl großer und kleiner, leistungsfähiger und produktiver Seehäfen zu verfügen. Hier sind wir – von den angesprochenen Defiziten in der Hinterlandanbindung abgesehen – vor allem im Nordwesten Europas gut aufgestellt. Den europäischen Gremien kommt die Aufgabe zu, den ökonomischen Prozess nach Kräften zu unterstützen, zum Beispiel im Rahmen der Transeuropäischen Netze für Verkehrsprojekte von kontinentaler Bedeutung. Europa sieht seine Rolle darüber hinaus bei der Gestaltung der organisatorischen Rahmenbedingungen.



## **Es gilt zu verstehen, dass Europas Küsten die Hochburgen für Zukunftsinvestitionen geworden sind.**

Wir stellen also fest:

Das Geschäft entwickelt sich in einem nicht vorauszusehenden Maße mit den dringenden Notwendigkeiten nach Kapazitätserweiterungen, um Engpässe in der Transport- und Logistikkette zu vermeiden. Gleichzeitig muss die Abwicklung ins Hinterland durch die entsprechende Infrastruktur gesichert sein. Dies kann aber nur mit den entsprechenden Investitionen gewährleistet werden. Investitionen unserer Länder, aber auch des Bundes. Und diese Investitionen sind essentiell für die wirtschaftliche Bestandskraft unserer Länder. Dies kann m.E. nicht deutlich genug und nicht oft genug, insbesondere auch gegenüber der Bundesregierung, zum Ausdruck gebracht werden. Um dies klar zu platzieren, möchte ich zu einem **nationalen Hafengipfel** aufrufen, bei dem wir mit Hamburg, Niedersachsen und Bremen gemeinsam mit der Bundesregierung diese Themen besprechen und konkrete Verabredungen treffen können.

Von der Ökonomie ist auch der Schritt zur Ökologie nur klein. Konkret: Wer im wirtschaftlichen Wettbewerb der europäischen Seehafenstandorte bestehen will, muss auch in Umweltfragen alle Register ziehen. Es ist für die Akzeptanz – und damit letztlich ja auch: Finanzierung – zunehmender Mobilität von besonderer Bedeutung, dass ökologische Auswirkungen von Planungen bedacht werden. Auf der anderen Seite gefährdet eine Hafenplanung, die den hohen Anforderungen an die Kompensation und den Ausgleich von Eingriffen in Natur und Umwelt nicht gerecht wird, nicht nur den zeitgerechten Bau wichtiger Projekte, sondern schließlich auch die Entwicklung des Standorts selber.

Aber lassen Sie es mich deutlich sagen: Ich bin überzeugt, dass die Logistiker und Verkehrsplaner inzwischen gute Ökologen sind. Denn Fakt bleibt: Wenn die Anforderungen an eine professionelle Kompensations- und Ausgleichsplanung in der Europäischen Union hoch sind – und das sind sie ohne Zweifel – dann müssen die Hafenplaner auch als Umweltplaner einen zuverlässigen Job abliefern. In den bremerischen Häfen ist dies bisher gut gelungen. Logistiker und Verkehrsplaner berücksichtigen schon lange Auswirkungen auf Lärmentwicklung und Ökologie in ihren Planungen – tiefer und nachhaltiger vielleicht als viele Umweltaktivisten.



## Anrede

Und bevor ich zum Schluss komme, möchte ich noch ein Thema ansprechen, dass mir besonders am Herzen liegt:

Es ist wichtig festzustellen, dass der beschriebene Boom nicht nur auf die kräftigen Wachstumsimpulse zurückzuführen, die von der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in großen Teilen Asiens, Südamerikas, Ost- und Mitteleuropas ausgelöst werden. Vielmehr können wir feststellen, dass der Prozess der Globalisierung auch konkret aus unseren Ländern heraus gestaltet und vorangetrieben wird. Denn: Wo die Wirtschaft boomt, wo sich neue Chancen auftun, wo es zu wagen und zu gewinnen gilt, da sind Unternehmen aus unseren Ländern mit von der Partie. Bekanntlich stehen Großbetriebe wie die BLG, die HHLA oder Eurogate besonders im Licht der Öffentlichkeit. Umso bedauerlicher, dass den vielen kleinen und mittleren Dienstleistern in der Logistikkette nur selten die öffentliche Aufmerksamkeit zuteil wird, die diese Betriebe nicht minder verdient hätten. Überall investieren die kleinen und mittleren Betriebe in ihre Anlagen. Neue Lager- und Distributionszentren entstehen; neue Logistikideen reifen und finden einen Markt. Mit anderen Worten: Die mittelständische Wirtschaft trägt gebührend dazu bei, unsere Häfen im Wettbewerb zu stärken – von den eindrucksvollen **Beschäftigungserfolgen** ganz zu schweigen. Ich ziehe den Hut vor den Menschen in diesen Firmen. Sie tragen dazu bei, dass sich die maritimen Standorte Hamburg und Bremen erstklassig entwickeln. Und sie stehen beispielhaft für Mut und Ideenreichtum – für hanseatische Tugenden, die den Unternehmergeist unserer Länder seit jeher auszeichnen.

## Anrede

Für Deutschland sind die Seehäfen und ihre effiziente Anbindung im internationalen Wettbewerb von zentraler Bedeutung. Lassen Sie uns gemeinsam alles dafür tun, die Chancen, die das erwartete Wachstum uns verspricht, auch zu nutzen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.