

Rede Thomas Rehder, Senatsempfang am 06. November 2008

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrter Herr Senator,  
sehr geehrter Herr Dr. Alimonti,  
meine sehr verehrten Damen und Herren,

zunächst möchte ich Ihnen, sehr geehrter Herr Senator für die freundliche Einladung zu diesem Empfang danken. Angesichts des ehrwürdigen Rahmens mit den maritimen Motiven der Deckengemälden und der Tradition, die dieser Senatsempfang anlässlich des Eisbeinessens hat, fühlen wir uns hier schon ein wenig zuhause.

Gern hören wir auch Ihr Bekenntnis zu den hafenspolitischen Aufgaben, denen sich der Senat stellt.

Der Künstler, der diese eben von mir erwähnten imposanten Deckengemälde gestaltete, hat einen weiten geschichtlichen Bogen geschlagen von dem kaum besiedelten Urstromtal der Elbe bis zum modernen Überseehafen. Selbstverständlich spielte damals der heute wohl markanteste Part der maritimen Wirtschaft, der Container, noch keine Rolle.

Aber selbst Prognosen aus jüngerer Zeit konnten nicht vorausahnen, welche rasante Entwicklung der Containerverkehr dann tatsächlich genommen hat. Ich denke, dass alle, die direkt oder indirekt an dem kolossalen Wachstum, das der Hamburger Hafen erfahren hat, mitgewirkt haben, stolz auf diese Entwicklung sein können. Sicher können auch die Schiffsmakler und Schiffsagenten mit Fug und Recht sagen, dass sie daran einen erheblichen Anteil haben.

Und wenn der Hamburger Hafen sogar der Wirtschafts- und Bankenkrise weitgehend trotzen kann, so zeigt dies doch recht einrucksvoll, wie robust unsere Industrie aufgestellt ist.

Wenn ich das hier so sage, dann ist mir wohl bewusst, dass die Situation in der Schifffahrt alles andere als rosig ist. Im letzten Jahr konnte ich von dieser Stelle noch

von einer ganz anderen Situation ausgehen. Unterschiedliche Faktoren haben dazu geführt, dass wir mittlerweile sowohl im Linienverkehr als auch auf dem Trampmarkt ganz erhebliche Fracht- bzw. Charterraten Abstürze erleben müssen. Schnell hat sich der teilweise aufgetretene Tonnagemangel in einen Tonnageüberschuss verwandelt. Wer hätte vor einem Jahr glauben können, dass bereits heute einige Schiffe aufliegen.

Die ganze Entwicklung dokumentiert, dass sich ein willkommener Aufschwung, wie wir ihn im letzten Jahr erlebt haben, nicht verstetigt. Es ist auch nur sehr begrenzt möglich, Vorsorge für schlechtere Zeiten zu treffen.

Dennoch darf nicht nachgelassen werden, alles zu tun, um den zu erwartenden Herausforderungen in der Zukunft gerecht zu werden.

Sehr geehrter Herr Senator, Sie haben bereits auf die vor uns liegenden Aufgaben hingewiesen. Ich kann nur immer wieder unterstreichen, dass der Hamburger Hafen in die Lage versetzt werden muss, flexibel und zeitnah auf alle Verkehrsentwicklungen zu reagieren können. Das gilt sowohl für den wasserseitigen Ausbau als auch für die Optimierung des Zu- und Ablaufs der Ladungsströme auf der Landseite.

Die langjährige Forderung der maritimen Wirtschaft nach der Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Aussenelbe ist – wie ich hoffe – auf gutem Wege, wenngleich uns die lange Planungsphase viel Geduld abgefordert hat. Jetzt kommt es darauf an, dass der Hafen in die Lage versetzt wird, mit der Anlieferung bzw. den Abtransport der steigenden Ladungsmengen fertig zu werden. Dabei müssen alle Verkehrsträger in Betracht gezogen werden. Das gilt im Schienenverkehr für die Modernisierung der Hafenbahn und im Fernverkehr für den Ausbau der Y-Trasse. Im Straßenverkehr wartet das Dauerthema „Hafenquerspange“ auf die Verwirklichung und im Shortsea- / Feederverkehr wird beklagt, dass die Liegeplätze knapp werden. Ein weiteres Dauerthema ist die Abschaffung der Freizone, wie sie seit langem von der großen Mehrheit der maritimen Wirtschaft gefordert wird. Auf hier herrscht kurzfristiger Handlungsbedarf.

Hamburg hat viel zu bieten und noch mehr Potenzial. Wir sollten mit unseren Pfunden wuchern. Was meiner Ansicht noch fehlt, ist eine zentrale Vermarktung der Standortvorteile, die unsere Stadt auszeichnet. Wie kaum eine andere Stadt verfügt Hamburg über ein breit gefächertes Angebot eines etablierten maritimen Clusters. Ich denke, es ist Zeit, dass wir gezielt ausländischen Reedern und anderen maritimen Dienstleistern unsere Stadt als idealen Standort anbieten sollten.

Wir Schiffsmakler haben jedenfalls schon damit begonnen, indem wir anlässlich unseres 60. Eisbeinensens die Beziehungen nach Italien intensiviert haben. Ich freue mich ganz besonders, dass wir in diesem Jahr die große Schifffahrtsnation Italien zu unserem Partnerland gewählt haben. Man kann sich natürlich fragen, ob die norddeutsche Kühle und das südliche Feuer zusammen passen. Und doch hat Italien die Geschichte, das Stadtbild und den Alltag Hamburgs ganz besonders geprägt. Schließlich leben heute etwa 7000 Italiener in unserer Stadt und bilden damit die achtgrößte ausländische Gruppe.

Übrigens liegen die Anfänge der Hamburgisch-Italienischen Verbindung über 1000 Jahre zurück. Der erste Italiener, der nach Hamburg kam war ein Pabst. Benedikt V wurde im Jahre 964 von Kaiser Otto I abgesetzt, zum Vikar degradiert und nach Hamburg strafversetzt. Eine höhere Strafe konnte es für einen Pabst aus dem sonnigen Rom wohl kaum geben.

Wenngleich Benedikt in Hamburg gut behandelt wurde, betrachtete er sein Exil als ungastlich. Frierend und verzweifelt mag er durch die befestigte Ansiedlung gewandert sein, aus der sich bald die Stadt Hamburg entwickeln sollte. Er starb nach wenigen Jahren ohne Hoffnung auf Rückkehr in sein geliebtes Rom. Erst 23 Jahre nach seinem Tod wurden seine Gebeine endlich über die Alpen nach Rom verbracht.

Bis heute umgibt dem ersten Italiener in Hamburg ein Schleier des Geheimnisses. Die Hamburger behaupteten nämlich fortan, der abgesetzte Pabst habe Hamburg kirchliche Vorrechte verliehen. Durch diesen Trick konnte Hamburg von dem bis dahin zuständigen Bistum Bremen unabhängig werden.

In Laufe der Geschichte sind natürlich immer mehr Italiener nach Hamburg gekommen. Sie waren Kaufleute, Händler, Handwerker, Wissenschaftler oder einfache Arbeiter. Sichtbare Spuren haben sie genügend hinterlassen, so ist z.B. Hamburgs älteste Einkaufspassage, die Alsterarkaden nach dem Vorbild der venezianischen Piazza San Marco erbaut worden und gilt als steingewordenes Gefühl italienischer Leichtigkeit und Lebenslust.

Wir in der Schifffahrt und Hafenwirtschaft haben natürlich seit langem eine gute Verbindung zu unserem südlichen Nachbarn. Italienische Reedereien haben ihre Niederlassungen in Hamburg und laufen regelmäßig unseren Hafen an. Zwischen den Brokerhäusern von Neapel, Genua und Hamburg bestehen gefestigte Verbindungen ebenso wie zwischen Italienischen und Hamburger Containerterminals.

Die Hamburger sind ja eher hanseatisch zurückhaltend aber was mit einem ein Pabst in der Stadt begann, das ist schon etwas Besonderes. Auch wenn seine Gebeine nach Rom überführt wurden, dürften noch ein paar Gene in der Stadt verblieben sein. Sicher haben sie den Himmel über Hamburg etwas blauer werden lassen, und sicher ist auch ein bisschen italienische Charme in der Stadt verblieben.

Schließlich hat Hamburg mehr Brücken als Venedig, und wenn man an einem Sommertag am Ufer der Außenalster spazieren geht, kann man gelegentlich eine stille venezianische Gondel beobachten. Gefahren wird sie von Deutschlands einziger Gondoliera. Eine schönere Kombination von Italien, Hamburg und Schifffahrt kann es wohl kaum noch geben.