

**SPERRFRIST Donnerstag, 04. November 2010, 18.30 Uhr, es gilt das gesprochene Wort**

**Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.**

**Vorsitzender Christian Koopmann**

**Grußwort anlässlich des Senatsempfangs**

**am 04. November 2010 um 17.00 Uhr**

**im CCH**

Senator Karan

Sehr geehrte Frau Vorsitzende

Dear Guests,

Im Namen der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. heiße ich Sie alle hier herzlich willkommen. Ich freue mich, dass so viele Vertreter unserer Mitgliedsfirmen und deren Gäste, Freunde aus Politik und Verwaltung, Presse, Verbänden und Kammern der Einladung gefolgt sind. Nicht wir, sondern der Hamburger Senat ist der Gastgeber dieses Empfanges und deshalb gilt mein besonderer Dank Ihnen, sehr geehrter Herr Senator, dafür, dass Sie wieder einmal der Tradition folgend diese beeindruckenden Räume mit Ihrer Gastfreundschaft uns zur Verfügung gestellt haben.

Mein ganz besonderer Willkommensgruß gilt natürlich unseren Freunden und Kollegen aus der Türkei. Sie sind die Botschafter des Partnerlandes des diesjährigen Eisbeinensens und unterstreichen durch Ihre Anwesenheit Ihre Verbundenheit mit den Hamburger Schiffsmaklern. Wir sind stolz darauf, in diesem Jahr ein Partnerland zu haben, das auf eine so lange Tradition in der Schifffahrt und im Handel zurückblicken kann. Auch heute noch verbindet Hamburg viel mit der Türkei. Rund 60.000 Türken leben in unserer Stadt und stellen damit die größte Ausländergruppe dar. Nicht nur, dass Teile der türkischen Kultur zwischenzeitlich fest bei uns verankert sind, ob der Gemüsehändler um die Ecke, die türkische Imbiss-Spezialität auf dem Weg nach Hause oder die Reisebuchung nach Antalya. Auch in der Schifffahrt bestehen vielfältige Verbindungen. Schließlich werden vom Hamburger Hafen aus rd. 20 türkische Häfen im Liniendienst bedient. Türkische Reedereien und

Schiffsmaklerfirmen haben sich in Hamburg niedergelassen. Auch sonst gibt es vielfältige Verbindungen in der Befrachtung und im An- und Verkauf von Schiffen.

Ein Stück hamburgisch-türkische Schifffahrtsgeschichte liegt bereits für immer hier im Hamburger Hafen. Das Museumsschiff MS BLEICHEN, das 1958 von dem Hamburger Reeder Gehrckens gebaut und nach einigen Zwischenstationen von einem türkischen Reeder 1979 gekauft wurde, tat für ihn bis 2006 als MS Old Lady Dienst, bis es hier 2006 als Museumsschiff von der Stiftung Hamburg Maritim erworben wurde und jetzt liebevoll restauriert wird.

So wichtig es ist, die Tradition zu wahren, so sehr müssen wir uns der Gegenwart zuwenden. Im letzten Jahr wurde der Hamburger Hafen angesichts der weltweiten Wirtschafts- und Schifffahrtskrise besonders hart getroffen. Nachdem wir uns jahrelang an steigende Umschlagszahlen gewöhnt hatten, gab es erstmals schmerzhaftes Einschnitte. Wir haben gekämpft.

Vertreter unseres Verbandes haben mit allen wichtigen Serviceprovider im Hafen Gespräche geführt, haben Behörden, die Politik, Kammern, Verbände und Gewerkschaften eingebunden. Unser gemeinsames Ziel war und ist es, die Umschlagszahlen im Hamburger Hafen zu stabilisieren und zu steigern, die Zahl der Schiffsanläufe zu erhöhen und die hohe Attraktivität des Standortes zu sichern.

Alle Branchen, alle Serviceprovider und alle Betroffenen haben getan, was möglich und nötig war, um die Krise zu überwinden. Im Moment gibt es erste Signale, die Hoffnung auf Besserung aufkommen lassen können. Zweifel sind jedoch erlaubt, ob wir das Tal bereits durchschritten haben. Jetzt heißt es, nicht in den Bemühungen nachzulassen, nicht schon geplante Investitionen zurück zu stellen und nicht so tun, als würde die Krise praktisch automatisch beendet sein. Konkret bedeutet das, dem Hamburger Hafen wieder die Ladung und die Schiffsanläufe, die verloren gegangen sind, zurück zu holen. Das ist natürlich nicht einfach, aber es muss gelingen, wenn Hamburg auch weiterhin einer der bedeutendsten Universalhäfen bleiben will.

Deshalb fordere ich die Politik – und hier ist namentlich der Bund angesprochen – auf, die Fahrrinnenanpassung für die Außen- und Unterelbe zügig zu realisieren und die see- und landseitigen Verkehrswege vom und zum Hamburger Hafen so abzubauen, dass wir auch für die hoffentlich steigenden Gütermengen zukunftsfähig bleiben. Mit Nachdruck fordern wir, dass endlich mit der Realisierung der Hafenuferspanne begonnen wird und dass die so lange diskutierte Y-Trasse Gestalt annimmt.

Seit Jahren fordern wir die Einführung der englischen Sprache auf den Außenrevieren der Zufahrtswege zum Hafen. Seit Jahren liegt hier ein positives Gutachten vor, aber seit Jahren warten wir hier auf eine positive Entscheidung.

Bei der Gestaltung der Anlaufkosten des Hamburger Hafens müssen zukunftsweisende Entscheidungen getroffen werden. Sicher ist es hilfreich, wenn ab dem 01. Juli 2011 im Hafengeld eine umweltbezogene Komponente eingeführt wird. Dadurch wird wieder einmal deutlich, dass die Schifffahrt der umweltfreundlichste Verkehrsträger ist. Ein weiterer Schritt ist – auch und gerade im Hinblick auf unsere Wettbewerber in den Westhäfen – die Berechnungsgrundlage für das Hafengeld umzustellen und zwar von der Größe des Schiffes auf die transportierte Ladungsmenge. Dies würde zu einer gerechteren Kostenverteilung führen.

Wir Schiffsmakler haben lediglich die Möglichkeit, immer wieder auf die notwendigen Entwicklungen hinzuweisen und unsere Kenntnisse und Erfahrungen einzubringen. Wir sind diejenigen, die die Reeder davon überzeugen müssen, den Hafen Hamburg anzulaufen. Deshalb sollte unsere Stimme mehr denn je gehört werden.

Damit wir nicht zu übersehen sind, haben wir für morgen Abend über 5.000 Schiffsmakler, Reeder, Banker, Spediteure, Befrachter, Politiker und andere Schifffahrtsexperten aus über 50 Nationen ins CCH eingeladen, um mit uns gemeinsam am traditionellen Eisbeissen teilzunehmen. Das ist sicher eine hervorragende Gelegenheit, der internationalen Schifffahrtswelt zu demonstrieren, dass Hamburg – jedenfalls morgen – der maritime Nabel der Welt ist.

Ich freue mich schon jetzt, Sie dort alle wieder zu sehen.

