



Klaus-Michael Kühne

Geboren am 2. Juni 1937 in Hamburg. Abitur, Ausbildung zum Bankfachmann und Speditionskaufmann. 1958 Eintritt in das Familienunternehmen. 1966–1975 Chief Executive Officer der Gruppe. 1975–1992 Delegierter und Mitglied des Verwaltungsrats der Kühne + Nagel International AG. Seit 1992 Präsident und (bis 31.12.2008) Delegierter des Verwaltungsrats. Präsident und Träger der Kühne-Stiftung. 2007 Verleihung des Ehrentitels Professor durch den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg für sein Engagement beim Auf- und Ausbau der Logistikwissenschaft und seinen Beitrag zum Kulturprojekt Elbphilharmonie. 2008 Ehrendoktorwürde (Dr. rer. pol. h.c.) von der WHU Otto Beisheim School of Management für Verdienste um die betriebswirtschaftliche Logistik in Forschung und Lehre.

Professor Dr. h.c. Klaus-Michael Kühne

Präsident des Verwaltungsrats der Kühne + Nagel International AG

„Logistik und Globalisierung“

Als ich noch in Hamburg lebte – das war bis zum Jahr 1975 der Fall –, habe ich fast jedes Jahr als Gast am Herrenessen des Überseetages teilgenommen. Damals fand die Veranstaltung im mehreren Räumen des Hotels Atlantic statt und man war stolz, wenn man es geschafft hatte, nicht in einem der Nebenräume, sondern im Hauptsaal platziert worden zu sein. Das habe ich, obgleich Spediteure damals bei Weitem nicht so ernst genommen wurden wie heute Logistik-Unternehmen, zumeist knapp geschafft. Seit einigen Jahrzehnten lebe ich in der Schweiz und konnte an dem für Hamburg so wichtigen Ereignis nicht mehr teilnehmen. Dass ich nun eingeladen wurde, am diesjährigen Überseetage die Gastrede zu halten, ist für mich eine besondere Ehre und Freude. Ich verdanke dies sicherlich einer Reihe von Umständen, vor allem dass ich mich seit einigen Jahren wieder verstärkt meiner Heimatstadt Hamburg zugewandt habe, mit der mich heute mehr denn je vielfältige Interessen verbinden.

Dazu gehören in erster Linie meine Mehrheitsbeteiligung an der Kühne + Nagel-Gruppe, deren Deutschlandzentrale sich in Hamburg befindet, mein Engagement an einem Hamburger Konsortium, welches die Eigenständigkeit der Hapag-Lloyd AG und den Verbleib dieses Traditionsunternehmens in Hamburg sicherstellen konnte, die Kühne School of Logistics and Management, Hamburgs erste Logistikhochschule, sowie die Unterstützung kultureller Einrichtungen wie Hamburgs neuen Wahrzeichens, der Elb-Philharmonie, und des in diesem Jahr erstmalig stattfindenden Literatur-Festivals im Hamburger Hafen.

Vor allem, meine Damen und Herren, ist die Einladung aber sicherlich der Tatsache geschuldet, dass in diesem Jahr die Schweiz Partner des Hamburger Hafengeburtstags ist, und was lag näher, als zu diesem Anlass einen echten Schweizer einzuladen. In diesem Punkt muss ich Sie allerdings enttäuschen und vor allem Sie, lieber Herr Dr. von Foerster, nachdem Sie mich heute Morgen als Schweizer Unternehmer angesprochen haben – und unser Bundespräsident und der Erste Bürgermeister, die mich beide kennen, etwas hellhörig wurden. Ich bin nicht nur deutscher Staatsangehöriger geblieben, sondern ich fühle mich auch als Deutscher, der in der Schweiz lebt, vor allem aber fühle ich mich unverändert als Hamburger!

Hamburg, das Tor zur Welt, hat für meine Firma Kühne + Nagel immer eine überragende Rolle gespielt. Ich selbst trat, Sie hatten es schon gesagt, Anfang der 60er-Jahre als Partner in unser Unternehmen ein und forcierte den Ausbau eines Stützpunktnetzes, das sich heute um die ganze Welt erstreckt, sodass wir über eigene Gesellschaften in mehr als 100 Ländern der Erde mit ca. 900 Büros und 55.000 Mitarbeitern verfügen.

Zwar wurde das Unternehmen im Jahr 1890 von meinem Großvater, August Kühne, und seinem Partner Friedrich Nagel in Bremen gegründet, von wo aus mein Vater in den 20er-Jahren des vorigen Jahrhunderts den Schritt nach Hamburg machte und hier in den 50er-Jahren die Firmenzentrale und damit Drehscheibe unserer Aktivitäten etablierte.

Allerdings war mein Vater ein hoffnungsloser politischer Pessimist und das war entscheidend für den Aufstieg unseres Unternehmens zu einem Global Player in der 2. Hälfte des vergangenen Jahrhunderts. Der Korea-Krieg Anfang der 50er-Jahre gab ihm Veranlassung, eine Parallelorganisation in Kanada zu gründen, wohin er eigentlich auswandern wollte. Damit begann die Internationalisierung unseres Unternehmens und es folgten zunächst Stützpunkte in den Benelux-Ländern und im Nahen und Mittleren Osten. Der politische Pessimismus meines Vaters war auch ursächlich dafür, dass wir unser globales Headoffice in den 70er-Jahren in die Schweiz verlegten.

Die Worte des damaligen Bundeskanzlers Willy Brandt, dass man mehr Demokratie wagen und die Belastbarkeit der Wirtschaft erproben müsse, führten dazu, dass mein Vater als Gegner der damals schon sehr weit fortgeschrittenen Mitbestimmung in Deutschland im wahrsten Sinne des Wortes „rot“ sah und die Devise ausgab, die Hauptverwaltung der Kühne + Nagel-Gruppe in ein Land zu verlegen, in dem die Freiheit des Unternehmertums unbestritten und langfristig gesichert sei. Was lag also näher, als die im Herzen Europas gelegene Schweiz zu wählen, wo persönliche und unternehmerische Freiheiten den höchsten Stellenwert besitzen und ein nachhaltig wirtschaftsfreundliches Klima vorherrschend war und immer noch ist. Von unserem Headoffice oberhalb des Zürichsees aus konnten wir unsere weltweiten Aktivitäten unbelastet von restriktiven Einflüssen konsequent ausbauen und es gelang, neben einer flächendeckenden Organisation in allen Teilen West- und später Osteuropas starke Gesellschaften in den hoch industrialisierten Regionen Nordamerikas und des asiatisch-pazifischen Raums zu etablieren sowie innerhalb dieses Dreiecks, in dem sich der überwiegende Teil des Welt Handels abspielt, Logistik-Dienstleistungen von hoher Komplexität zu offerieren.

Das Tempo unserer Entwicklung war teilweise rasant, doch ist Kühne + Nagel nie – wie der eine oder andere unserer Wettbewerber – vom Drang zum Gigantismus getrieben worden, sondern stets mit den aktuellen Verkehrs- und Logistik-Bedürfnissen unserer Kunden gewachsen. Unsere deutsche Gesellschaft blieb aber stets das Flaggschiff der Gruppe und stellt auch heute noch die weitaus größte Landesgesellschaft dar.

Nun, meine Damen und Herren, aber zum eigentlichen Thema meines Vortrages: Logistik und Globalisierung. Kaum eine Branche hat von der weltwirtschaftlichen Entwicklung, dem Aufstieg der Schwellenländer und dem dortigen Bevölkerungswachstum sowie der Verlagerung der Produktionsschwerpunkte und der damit verbundenen Verstärkung der Warenströme derart stark profitiert wie das logistische Dienstleistungsgewerbe. Ständig ansteigende Transportvolumina quer durch die Welt und eine immer größer werdende Nachfrage nach einer fachgerechten Lagerung und Verteilung von Gütern beschieden dieser Geschäftssparte einen Wachstumsschub ersten Ranges. Dazu kam, dass der technologische Fortschritt eine Optimierung der Transportabläufe und Transportzeiten ermöglichte, während es zugleich zu einer sichtbaren Kostendegression kam. Logistik ist ein nicht mehr wegzudenkender Faktor für den Erfolg von Industrie und Handel geworden einschließlich der täglichen Versorgung bis zum Endverbraucher. Im Jahre 2008 wurden auf dem globalen Logistikmarkt Umsätze von 2,2 Billionen Euro erzielt. In Deutschland gilt das Gewerbe heutzutage als drittgrößter Wirtschaftszweig mit 2,5 Millionen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen und Umsatzerlösen von 207 Milliarden Euro, was einem Anteil von etwa 8,3% am Bruttoinlandsprodukt entspricht.

Meine Damen und Herren, Global Sourcing and Global Production mit der zwangsläufigen Folge einer ständigen Ausweitung der Beschaf-

fungs- und Absatzmärkte sind zu den wirtschaftlichen Eckpfeilern einer arbeitsteiligen Welt geworden. Gleichzeitig vollzieht sich ein Wandel in den Beziehungen zwischen Verbraucher und Produzent. Der Übergang vom Verkäufer- zum Käufer-Markt wird vermehrt durch Fortschritte im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie und dabei vor allem durch das Internet unterstützt. Elektronische Datenübertragung ermöglicht die genaue Analyse von Point-of-Sales-Daten. So werden Echtzeit-Informationen gewonnen, welche die Grundlagen für nachgeschaltete Produktionsentscheidungen bilden. Vor diesem Hintergrund ändern sich auch die Anforderungen von Handel und Industrie an das Dienstleistungsgewerbe, welches – vor allem auf dem Gebiet der Logistik – vor neue Herausforderungen gestellt ist. Der qualifizierte Logistik-Anbieter organisiert und steuert komplexe und zugleich globale Lieferketten, erbringt zahlreiche Mehrwertdienste und stellt als wesentlichen Teil seiner Tätigkeit den Informationsfluss sicher. Was früher schlicht als Spedition bezeichnet wurde, nämlich die Organisation und Koordination von Transporten auf Basis flexibel kontrahierter See-, Luft- und Landtransportkapazitäten, hat sich zu einem unglaublich komplexen Geschäft entwickelt. Logistik bedeutet heute, dass oftmals Herstellungsprozesse gemanagt werden, die über die halbe Welt verteilt sind, vom Rohstoff bis zum fertigen Produkt, das dann in den Absatzmärkten verteilt und im Einzelhandel angeboten wird. Sogenannte Value-added-Services oder Mehrwertdienste, wie eine lückenlose Sendungsverfolgung über die gesamte Lieferkette hinweg, Funktions- und Qualitätskontrolle, Produktkonfiguration, Endmontage, Bestandsmanagement bis hin zum Unterhalt von Call-Centern im Kundenauftrag, erweitern das Leistungsspektrum kontinuierlich. Nach der Devise one-stop-shopping sucht der Kunde Kompetenz aus einer Hand. Innerhalb der gesamten Wertschöpfungskette gewinnt der Dienstleister immer mehr an Bedeutung. Demzufolge hat sich die Logistik zu derjenigen interdisziplinären Querschnittsfunktion entwickelt, die als zentrales Rückgrat einer effizienten internationalen Arbeitsteilung bezeichnet werden kann.

Darüber hinaus setzt sich der Trend zur Fremdvergabe von umfassenden Logistik-Aufgaben mehr und mehr durch. Zwar hat die Realisierung von Outsourcing-Konzepten in Handel und Industrie ihren Zenit noch nicht erreicht, doch gerade im Zuge der fortschreitenden Globalisierung sind viele Unternehmen angesichts des starken Kostendrucks im verschärften und internationalen Wettbewerb gezwungen, sich auf ihre Kernkompetenzen zu konzentrieren und nichtbetriebsnotwendige Tätigkeiten auszulagern, zu denen in allererster Linie die Logistik gehört. Entscheidend für den Erfolg des Outsourcings ist die Wahl geeigneter Partner. Dazu gehören leistungsfähige Logistik-Unternehmen, die auf globaler Ebene kundenspezifische Gesamtlösungen anbieten können. Ein infrastrukturell engmaschiges Netzwerk, eine hoch entwickelte Informationstechnologie sowie das Vorhalten von modernen Lagereinrichtungen sind die entscheidenden Voraussetzungen, um sich als Partner im Supply-Chain-Management – der für die Steuerung des kompletten Warenflusses maßgebliche Begriff – zu positionieren.

Meine Damen und Herren, kaum hatte im vergangenen Jahr die Finanzkrise zu einer sich rasch verstärkenden Beeinträchtigung der Realwirtschaft geführt und das nachhaltige Wachstum der Weltwirtschaft infrage gestellt, da wurde die Logistik schon vom bisherigen Gewinner der Globalisierung zu deren Hauptverlierer umgedeutet. Das ist aus meiner Sicht ein Irrglaube. Zwar hatte auch unsere Branche im 4. Quartal 2008 sowie in den ersten Monaten dieses Jahres unter erheblichen Volumentrübschüssen zu leiden, doch stellen wir fest, dass sich der Weltmarkt unverändert auf einem hohen Niveau bewegt und Unternehmen

unserer Branche, die über eine breite Dienstleistungspalette und ein weltweites Stützpunktnetz verfügen, sehr gute Chancen haben, unverändert von den internationalen Handelsströmen zu profitieren. Die Anpassungsfähigkeit der Logistiker ist relativ groß, da wir weder über eigene Fertigungsstätten, sprich Fabriken, noch über Verkehrsmittel wie Schiffe oder Flugzeuge verfügen. Wir können daher die Transportkapazitäten relativ schnell adjustieren und uns vor allzu hohen Festkosten schützen. Darüber hinaus gibt es immer noch Märkte, wie den Nahen und Mittleren Osten oder Südamerika, und dort vor allem Brasilien, die sich auf Wachstumskurs befinden.

Dennoch müssen auch wir uns auf den eingetretenen Paradigmenwechsel einstellen. Als im Sommer 2008 die Energiepreise alle Rekorde brachen, wurde häufig darüber spekuliert, ob dies das Ende der Globalisierung bedeute. Dies wird allerdings kaum der Fall sein, denn die starke Verflechtung der Märkte und der wirtschaftlichen Aktivitäten sowie die Internationalisierung der Produktion können nicht von heute auf morgen rückgängig gemacht werden. Im Gegenteil, es ist davon auszugehen, dass unabhängig von der Ölpreisentwicklung die Weltwirtschaft noch enger miteinander verknüpft sein wird und die arbeitsteilige Wirtschaft zunehmen wird. Allerdings werden sich die internationalen Warenströme immer schneller verändern, da Handels- und Industrie-Unternehmen ihre Aktivitäten in denjenigen Ländern und Regionen ansiedeln, die ihnen die besten Standortbedingungen bieten. Die Verlagerung von Textilproduktionen aus dem Reich der Mitte in die Ukraine oder der Reifenproduktion von Deutschland nach Rumänien können als aktuelle Beispiele für Standortwechsel herangezogen werden.

Auch begegnen wir bereits heute sogenannten nomadisierenden Industrien mit den dazugehörigen mobilen Fabriken, welche rasch einen Standortwechsel ermöglichen, wenn die Gefahr besteht, durch hohe Produktionskosten oder mangelhafte Qualität Marktanteile einbüßen zu müssen. Wenn in solchen Fällen auf einen Logistik-Dienstleister zurückgegriffen werden kann, der über eine hohe Flexibilität verfügt, weltweit präsent ist und global standardisierte Prozesse bietet, so ist dies für beide Seiten von Vorteil. Beeinflusst wird die Logistik-Entwicklung aber auch durch Umwelt- und Ressourcenschutz, steigende Sicherheitsanforderungen sowie innovative Technologien. Daraus entstehen neue Herausforderungen an die Prozessoptimierung und an die ständige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Für viele Länder ist es von überragender makroökonomischer Bedeutung, die Flaschenhals-Situation ihrer Häfen und der Landanbindungen durch Investitionen in die Infrastruktur aufzulösen. China plant, in den nächsten Jahren 40 Milliarden Dollar in den Ausbau seiner Häfen zu investieren, Panama erweitert mit einem Milliarden-Aufwand die bedeutendste künstliche Wasserstraße der Welt um eine neue dritte Fahrrinne, damit künftig auch die größten Containerschiffe die Abkürzung zwischen Atlantik und Pazifik nehmen können. Damit erweist das Land sowohl seiner Wirtschaft als auch dem Rest der Welt einen großen Dienst, indem es ein Nadelöhr des globalen Handels beseitigt. Die vieldiskutierte Elbvertiefung, um wieder in heimische Gefilde zurückzukehren, ist von existenzieller Bedeutung, um größeren Schiffseinheiten den Weg in den Hamburger Hafen zu bahnen und dessen Position als bedeutende Logistik-Drehscheibe abzusichern und zu stärken. Mit Spannung warten wir auf die Eröffnung des nicht unumstrittenen Tiefwasserhafens Jade-Weser-Port, der sich zu einer wichtigen Schnittstelle in der Logistik-Kette entwickeln kann, allerdings ohne eine vernünftige Bahn- und Straßenanbindung kaum seine volle Leistungskraft entfalten dürfte. Die Schaffung der Rahmenbedingungen für eine funktionsfähige Infrastruktur ist nach wie vor als originär staatliche

Aufgabe anzusehen und die allseits gewünschte Renaissance des Bahnverkehrs und der Binnenschifffahrt sollte mit höchster Dringlichkeitsstufe umgesetzt werden. Schlussendlich sorgt ein voll funktionsfähiges Hafen-, Schienen- und Straßensystem für ein hohes Maß an wirtschaftlicher Effizienz, die sich in erhöhter Produktivität, Wachstum und Beschäftigung widerspiegeln sollte. Wirtschaftswachstum ist nun einmal untrennbar mit Transportleistungen verbunden, zweifellos bedeutet Transport auch mehr Umweltbelastung.

Obwohl sich strengere Umweltstandards mehr und mehr durchsetzen, ist meine Position in dieser Frage eindeutig. Es wird zu viel auf den Straßen transportiert. Die Herausforderung bei der Gestaltung der Güterströme muss darin liegen, die Straße zu entlasten, anders gesagt, intelligente und koordinierte Lösungen zu finden, die für Mensch und Umwelt verträglich sind. Dies ist nur möglich, wenn alle Beteiligten, Politik, Wirtschaft und Logistik-Dienstleister, an einem Strang ziehen.

Meine zusammenfassende Einschätzung der weiteren weltwirtschaftlichen Entwicklung ist trotz der schweren Beeinträchtigung, mit der wir alle zurzeit konfrontiert sind, mittel- bis langfristig positiv. Obwohl es aus unterschiedlichen Beweggründen immer wieder Ansätze geben wird, handelspolitische Schutzzäune zu errichten, werden sich die Globalisierungsbestrebungen fortsetzen und sich infolgedessen die internationalen Wertschöpfungsketten verstärken. Ohne die damit verbundenen Risiken verhehlen zu wollen, haben die Globalisierung und der freie Handel zu vermehrtem Wohlstand und – wenn auch in begrenztem Ausmaß – zu einer Verringerung der Armut in der Welt geführt. Auch für den logistischen Dienstleistungssektor bin ich zuversichtlich. Die Beherrschung komplexer Lieferketten als Wettbewerbsfaktor wird unverändert an Bedeutung gewinnen.

Das Potenzial der Logistik-Branche ist nahezu unbegrenzt und dies gilt vor allem auch für ihre Mitarbeiter mit hohem Qualifikationsgrad und internationaler Ausrichtung. Die Anforderungen an die Beschäftigten im Logistik-Gewerbe sind gewaltig gestiegen. Es genügt nicht, wenn sie heutzutage einen Transportvorgang steuern und dabei Entscheidungsfreude und Improvisationstalent unter Beweis stellen können, sondern sie müssen die wirtschaftlichen Strukturen und Rahmenbedingungen sowie die Anforderungen eines Kunden in großer Komplexität erkennen und daraus Systemangebote entwickeln. Die Schulung der Mitarbeiter im breit gefächerten Bereich der Logistik ist damit zu einer elementaren Aufgabe geworden. In diesem Zusammenhang darf ich nicht nur auf die umfangreichen Ausbildungsprogramme in meinem eigenen Unternehmen, sondern vor allem auf die Kühne School of Logistics and Management, die zukünftig eine eigenständige Logistik-Hochschule in Hamburg werden soll, hinweisen. Dort soll die Elite der Logistik-Führungskräfte und -Fachleute vor allem auf Master-Stufe herangebildet werden.

Meine Damen und Herren, bevor ich meine Ausführungen mit einigen Bemerkungen zur Schweiz, dem diesjährigen Partnerland des Hafengeburtstags, schließe, möchte ich einem Wunsch des Präsidenten des Übersee-Clubs nachkommen und zu meinem Engagement und Interesse an einem der bedeutenden Hamburger Traditionsunternehmen, der Hapag-Lloyd AG, Stellung nehmen. Besonders freut es mich, dass sowohl der frühere wie auch der amtierende Vorstandsvorsitzende dieser Gesellschaft als Präsidiumsmitglieder des Übersee-Clubs heute Abend anwesend sind. Vor mehr als einem Jahr begannen die Bemühungen, den Ausverkauf der größten deutschen Container-Reederei ins Ausland zu verhindern und ihr eine feste Verankerung in der Freien und Hansestadt Hamburg zu ermöglichen.

Nach langwierigen und schwierigen Kaufverhandlungen wurde im Herbst 2008 ein Kaufvertrag abgeschlossen, und zwar genau zu dem Zeitpunkt, zu dem die Bankenkrise begonnen hatte und einen sich ständig beschleunigenden Abwärtstrend in der Realwirtschaft auslöste. Mehr noch als andere Branchen hatte die Containerschifffahrt unter dieser Entwicklung zu leiden, die vor allem auch dadurch akzentuiert wird, dass eine Vielzahl von Schiffsbestellungen zu Boomzeiten erhebliche Überkapazitäten und damit einen Verdrängungswettbewerb zur Folge hat.

Hapag-Lloyd, meine Damen und Herren, kann sich diesem negativen Trend nicht entziehen. Erfreulicherweise ist es gelungen, ein Hamburger Konsortium zu bilden, in dem ich zweitgrößter Gesellschafter und froh darüber bin, dass vor allem die Stadt Hamburg deutlich Flagge zeigt. Wie andere Groß-Reedereien muss Hapag-Lloyd schnell und konsequent die notwendigen Restrukturierungsmaßnahmen durchführen, um auf die unvermeidlichen Ertragsminderungen infolge stark gesunkener Frachtraten zu reagieren. Langfristig muss Hapag-Lloyd wachsen, um seinen Rang innerhalb der Major Player in der weltweiten Container-Linien-Schifffahrt zu behalten und nach Möglichkeit auszubauen. Ich selbst möchte diesen Prozess dauerhaft begleiten und unterstützen.

Und nun, meine Damen und Herren, noch einige Anmerkungen zu einem kleinen, aber feinen Land im Herzen Europas, der Schweizerischen Eidgenossenschaft, ebenso sympathisch wie unverwechselbar. Sicher erwarten Sie von mir keine Aussagen zur Aufhebung des Bankgeheimnisses und den daraus resultierenden hoffentlich nicht allzu lang andauernden Spannungen im deutsch-schweizerischen Verhältnis. Dies sollte aus berufenerem Munde geschehen, allerdings meine ich damit nicht die Wortwahl unseres Bundesfinanzministers. Im Übrigen verhalten sich die Schweizer in solchen Fragen sehr pragmatisch. Sie verstehen viel vom Bankgeschäft und verfahren nach der Devise, zunächst die Dienstleistung, dann das Geheimnis. Vom Standpunkt der Logistik her betrachtet, meine Damen und Herren, ist die Schweiz ein verkehrspolitisches Schlüsselland in Europa. Vergegenwärtigen Sie sich bitte, dass Hannibal schon im Jahr 218 vor Christi im Gebiet des großen St. Bernhards über die Alpen zog, Napoleons Eroberungsfeldzüge unter anderem über den Simplon-Pass im Kanton Wallis führten und die deutschen Touristen ehemals den Gotthard-Pass und heute den Gotthard-Tunnel benutzen, um das Tessin und das sonnendurchflutete Italien zu erreichen. Es gibt keine europäische Verkehrspolitik ohne die Schweiz, es sei denn, man umginge sie weitflächig über die französischen oder österreichischen Alpen. Vor allem auf dem Gebiet des Schienenverkehrs ist die Schweiz vorbildlich organisiert, sodass ein unverhältnismäßig hoher Teil des Verkehrsaufkommens sowohl von Passagieren als auch von Gütern auf der Schiene bewegt wird. Hervorzuheben ist dabei allerdings, dass eine Verlagerung der internationalen Verkehrsströme von der Straße auf die Schiene eines harmonisierten und integrierten Verkehrskonzeptes für Europa bedarf, denn was nützt es, wenn man schnell durch die Schweizer Alpen fahren kann, sich jedoch ein Rückstau an den Grenzen bildet.

Hamburg und die Schweiz, meine Damen und Herren, weisen einige bemerkenswerte Parallelen auf. Sie bekennen sich beide zum Föderalismus und praktizieren eine liberale Wirtschaftsordnung. Der Alpenrepublik Schweiz steht die See-Republik Hamburg gegenüber, sowohl der Stadtstaat Hamburg wie auch die Schweiz zeichnen sich durch hohe Effizienz vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht aus. Sie verfügen über eine wohlhabende kaufmännische Elite, von der, soweit es die Hamburger anbetrifft, sicherlich ein großer Teil heute Abend hier anwesend ist.

Hamburg und die Schweiz arbeiten aber auch partnerschaftlich zusammen, sei es durch die Lenkung der Güterströme im hiesigen Hafen, sei es durch ein Kooperationsabkommen der Handelskammer beider Basel mit der Handelskammer Hamburg. Und schließlich sind die Mentalitäten nicht unähnlich, sowohl der Schweizer wie auch der Hamburger neigt zu Understatement, ist solide, verlässlich und berechenbar. Hamburg hat die Schweiz daher zu Recht zu seinem Hafengeburtstag eingeladen. Sie werden in diesen Tagen viele Gleichgesinnte unter Ihren Gästen finden, meine Damen und Herren.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit! ■