



DER ÜBERSEE-CLUB e.V.



ANGELA TITZRATH

Vorstandsvorsitzende
Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)

ZUKUNFTSLABOR HAFEN – HERAUSFORDERUNGEN
UND VISIONEN FÜR HAMBURG ALS TOR ZUR WELT

ANGELA TITZRATH

Angela Titzrath wurde 1966 in Essen geboren. Sie begann nach ihrem Studium der Wirtschaftswissenschaften und romanischen Philologie an der Ruhr-Universität Bochum ihre Karriere als Leiterin Operatives und Strategisches Controlling bei Mercedes-Benz in Rom.

Von 1991 bis 2012 war sie in unterschiedlichen, internationalen Topmanagement-Funktionen des Daimler-Konzerns tätig unter anderem als CEO der Mercedes-Benz Credit of Canada, als Geschäftsführerin der Mercedes-Benz Credit of North America in den USA und als Europageschäftsführerin der Mercedes-Benz Bank. Sie leitete zudem den DaimlerChrysler Merger für alle Dienstleistungen und Beteiligungen und verantwortete die Konzernstrategie. Ab 2002 war Frau Titzrath kaufmännische Geschäftsführerin des Produktionswerkes Mercedes-Benz in Spanien und übernahm im Anschluss die Position des Vorstands für Vertrieb, Aftersales, Logistik des Geschäftsbereichs Busse der Daimler AG.

2012 wurde sie in den Vorstand der Deutschen Post AG bestellt und verantwortete dort bis 2014 das Personalressort des globalen Konzerns. Anschließend war sie als Aufsichtsrätin für verschiedene Unternehmen und Organisationen tätig, darüber hinaus arbeitete sie als Beraterin und Dozentin.

Seit dem 1. Oktober 2016 ist Frau Titzrath Mitglied des Vorstands der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und seit dem 1. Januar 2017 Vorstandsvorsitzende.

VORTRAG AM 28. NOVEMBER 2019

Es gilt das gesprochene Wort



Ich freue mich sehr, dass ich heute Abend erneut hier im Übersee-Club zu Ihnen sprechen darf. Mein letzter Auftritt liegt etwa zwei Jahre zurück. Damals war ich ja noch relativ neu in der Stadt. Mir ist in angenehmer Erinnerung geblieben, dass Sie mir mit Neugierde und Offenheit begegnet sind und die Reaktion auf meine Rede sehr positiv war. Ich hoffe, dass es mir auch heute Abend gelingt, Ihr Interesse und Ihre Aufmerksamkeit für den Zukunftshafen zu wecken. Wenn ich vom Zukunftshafen spreche, dann meine ich das im doppelten Sinne des Wortes. Ich will Ihnen zeigen, was wir bei der HHLA tun, damit der Hafen zukunftsfähig wird. Aber noch mehr geht es mir darum, zu zeigen, dass der Hafen auch für die Zukunft Hamburgs ein spannender Ort sein kann.

Ich werde nicht umhinkommen, den einen oder anderen unbequemen Aspekt zu benennen. Wir leben nun mal in schwierigen Zeiten.

Aber wann waren die Zeiten eigentlich nicht schwierig? „Unsere Stadt geht durch eine sehr schwierige Zeit“, sagte fast auf den Tag genau vor 36 Jahren der damalige Bürgermeister Klaus von Dohnanyi hier im Übersee-Club. Fünf Jahre später sagte er an gleicher Stelle: „Die Stadt ist vorangekommen.“ Dohnanyi gehörte nicht zu den Politikern, die die Realität schönredeten, um bei den Wählern gut anzukommen.

Nur fünf Jahre lagen zwischen den beiden Vorträgen des Bürgermeisters. Fünf Jahre, in denen sich Hamburg zum Positiven verändert hat. Offenkundig war die Erkenntnis, dass die Zeiten schwierig seien, nicht nur dem Bürgermeister gekommen, sondern viele andere teilten sie. Und dabei beließen sie es nicht, sondern die Erkenntnis mündete in Handeln.

An Erkenntnis mangelt es uns heute sicherlich auch nicht. Im Gegenteil, täglich werden unzählige Studien und Umfragen veröffentlicht, die auf Mängel und Missstände hinweisen. Doch wie oft müssen wir feststellen, dass nach der Analyse erst einmal lange nichts passiert. Nun stimmen Sie mir sicherlich zu, dass nicht alle Probleme sofort und in kürzester Zeit gelöst werden können. Manchmal ist Gründlichkeit vor Schnelligkeit durchaus sinnvoll. Aber etwas mehr Entschlossenheit und Entschiedenheit im Handeln würde ich mir schon wünschen. Und damit meine ich nicht nur die Politik. Wir alle, und insbesondere natürlich diejenigen, die Verantwortung tragen, sind in diesen schwierigen Zeiten gefordert. Über den BER, den Berliner Großflughafen, der eigentlich schon wieder zu klein geraten ist, mögen wir den Kopf schütteln oder Witze machen. Aber in Wahrheit ist es doch ein Armutszeugnis für uns als eine führende Industrienation, was da vor den Toren Berlins passiert bzw. nicht passiert. Während die Chinesen einen Großflughafen innerhalb von vier Jahren bauen, sind in Berlin inzwischen sieben Jahren seit der angekündigten Eröffnung vergangen. Und noch immer ist offen, wann dort jemals ein Flugzeug starten und landen wird.

Abwarten oder Zögern, meine Damen und Herren, waren und sind schlechte Lösungsoptionen, zumal in einer Welt, die so voller Dynamik, Veränderungen und Überraschungen steckt. Mich besorgt es, wenn laut einer aktuellen Umfrage des Allensbach-Instituts das Vertrauen der Deutschen in das politische System deutlich gesunken ist. Nach den jüngsten Wahlen in Ostdeutschland überrascht dieser Befund nicht wirklich. Und ich will ihn auch nicht dramatisieren. Hier wurde eine augenblickliche Stimmung gemessen, die durch aktuelle Ereignisse beeinflusst wurde. Unser demokratisches Gemeinwesen sehe ich nicht gefährdet. Aber mir scheint, dass vieles von dem, was in den sieben Jahrzehnten nach Kriegsende an werteorientierten Strukturen aufgebaut wurde und was die allermeisten von uns als selbstverständlich empfinden, von einem Teil der Gesellschaft inzwischen abgelehnt und von einer allerdings noch geringen Anzahl sogar offen bekämpft wird.

Wenn ich heute hier über Herausforderungen für Hamburg als Tor zur Welt spreche, dann meine ich damit nicht nur den Klimawandel oder die Digitalisierung. Inmitten einer Welt der Umbrüche, Konflikte und eines grassierenden Populismus sind wir mehr denn je gefordert, die Werte unserer freiheitlich-demokratischen Grundordnung zu verteidigen. Und das sollte nicht nur in Sonntagsreden und mit Lichter-

ketten geschehen, sondern sich in aktivem zivilgesellschaftlichem Handeln widerspiegeln. Das dürfen wir nicht nur der Politik oder ein paar engagierten Vereinen überlassen. Dafür ist ein breites Bündnis notwendig, in das auch wir uns als Unternehmer einbringen müssen. Denn es kann uns nicht egal sein, unter welchen Rahmenbedingungen wir produzieren. Bekanntermaßen soll derjenige, der im Glashaus sitzt, nicht mit Steinen werfen. Daher will ich nicht verhehlen, dass Wirtschaftsskandale wie zuletzt bei VW oder der Deutschen Bank auch zum Vertrauensverlust beigetragen haben. Und der hat Folgen: In einer aktuellen, repräsentativen Umfrage der renommierten PR-Firma Edelman sackte das Vertrauen in die Marke „Made in Germany“ um 15 Prozentpunkte ab. Nicht mal die Hälfte der Befragten vertraut mehr deutschen Produkten. Und wir reden hier von Schlüsselmärkten wie Amerika, Großbritannien und Frankreich. Sicherlich gibt es Anlass für berechtigte Kritik an der Großen Koalition in Berlin und deren Langsamkeit. Aber damit macht man es sich zu einfach, um den Vertrauensverlust und die Erfolge der AfD zu erklären.

Wie konnte es dazu kommen? Es sind doch gerade mal 30 Jahre her, dass wir Deutschen so glücklich wie selten zuvor in der Geschichte waren? Damals, zu Beginn der neunziger Jahre, kam der freie Welthandel. Er sah und siegte. So wirkte es zumindest. Der alte Kalte Krieg war vorbei. Russland galt als Wachstumsmarkt schlechthin, China ohnehin. Es konnte gar nicht genug Verbindungen untereinander geben. Globalisierung und Welthandel erreichten ungeahnte Dimensionen. Auch Hamburg und die HHLA haben von der Öffnung der Grenzen nach Osteuropa profitiert. Die Stadt befand sich mit einem Mal in der Mitte des Kontinents. Ohne die historischen Veränderungen von 1989 wäre die HHLA heute nicht als Terminalbetreiber in Odesa und Tallinn präsent. Über unsere Bahntochter Metrans, 1991 in Prag gegründet, transportieren wir heute Waren und Güter in Regionen, die einstmals hinter dem Eisernen Vorhang lagen.

Doch der Westen stellte sich selbst ein Bein – und das gleich mehrmals. Erst straukelte er in der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise in den Jahren 2007/2008. Und dann kam ihm seine Vorherrschaft in Produktion wie Handel zunehmend abhanden. Immer stärker demonstriert China wirtschaftlichen und auch politischen Erfolg durch seine Spielart des Kapitalismus. Je öfter China als Bedrohung beschrieben wird, umso mehr zeigt sich darin, wie die USA, Europa und Japan sich selbst als angreifbar und als verletzbar ansehen.

Aber der Westen reagiert nicht nur, er agiert ja auch, und er beschädigt sich dabei zunehmend selbst bei seinem Verständnis von Marktwirtschaft und Handel: Ausgerechnet bei uns wächst die Zahl der Globalisierungsgegner. Donald Trump – als amerikanischer Präsident eigentlich der Anführer der freien Welt – stärkt Isolationismus und Protektionismus – im Denken wie im Handeln.

China nutzt diesen Ausfall der Vereinigten Staaten. Es profiliert sich als Garant des freien Welthandels, als Vorkämpfer von Freihandel und Globalisierung. Die Situation hat sich derart verändert, dass sich vor einem Jahr mehr als 50 Staats- und Regierungschefs aus Europa und Asien gegen den zerstörerischen Kurs von Trump zusammenschlossen. Dieser Asem-Gipfel in Brüssel spiegelte wider, wie sich die Gewichte und Kraftfelder seit 1990 verschoben haben. Bundeskanzlerin Angela Merkel betonte bei dem Treffen, hier entstehe eine „Win-Win-Situation“ für jeden. Eine Situation, so Merkel, für Fairness, für regelbasiertes Handeln, für freien Marktzugang, für Marktwirtschaft.

Sie stimmen mir sicherlich zu: Für all das, meine Damen und Herren, stehen Hamburg und sein Hafen seit jeher. Und dafür steht auch die Hamburger Hafen und Logistik AG. Hamburg und die HHLA haben hier dieselbe DNA. Handel, Staatendiplomatie, der Wissens- und Erfahrungsaustausch mit Nachbarn und fernen Mächten haben Hamburgs Ruf als Tor zur Welt begründet. Nicht ohne Grund steht in Hamburgs Verfassung der Begriff „Welthafenstadt“. Daraus leitet sich die Verpflichtung ab, genau das zu tun, was Globalisierung ist: die politische, ökonomische, ökologische und kulturelle Vernetzung über Grenzen hinweg voranzutreiben.

Meine Damen und Herren,
glaubt man aktuellen Prognosen, wird die Welt immer mehr zur Stadt. Nach Statistiken der Vereinten Nationen wohnen zum ersten Mal in der Geschichte mehr Menschen in Städten als auf dem Land – Tendenz steigend. Der Bericht „Global Trends 2020“ des National Intelligence Council in den Vereinigten Staaten spricht sogar schon von einer „Non-State World“ – einer nichtstaatlichen Welt, die sich bilden wird. Nach dieser Prognose werden Urbanisierung, Technologie und Kapitalakkumulation das Wachstum bestimmter Sonderzonen auf der Welt extrem beschleunigen. Und diese Zonen werden mit Staaten nichts mehr zu tun haben.
In der Geschichte waren es vor allem die Hafenstädte, die ihr Schicksal immer wieder aufs Neue in die eigene Hand nahmen: Sie bildeten ihre eigenen Handelseinrichtungen. Sie wurden zu ökonomischen Schaltstellen. Sie verbündeten sich über Ozeane und Grenzen hinweg mit anderen Hafenstädten. Bereits vor mehr als zwei Jahrtausenden war das so: Griechische Orte wie Delos bauten das älteste uns bekannte Freihafensystem auf. Dieses Handelsnetz umfasste nicht nur das Reich der Phönizier. Es verband Zivilisationen im gesamten Mittelmeerraum miteinander. An diese Tradition des Denkens wie Handelns – im wahrsten Sinne des Wortes – knüpfte Hamburg spätestens im 13. Jahrhundert an. Zusammen mit Bremen, Lübeck, Danzig war es unsere Stadt, die als Freihafen der Hanse nicht nur wirtschaftlich überaus erfolgreich wurde, sondern auch eine ganz besonders stark ausgeprägte Eigenständigkeit entwickelte – bis heute im Übrigen. In der Renaissance stießen Venedig und Genua zu diesem Kreis von maritimen Geschäftszentren dazu, später unter britischer Regie Singapur und Hongkong.

Meine Damen und Herren,
in Asien stehen wir nicht nur politisch, sondern vor allem auch wirtschaftlich der Frage gegenüber, welche Rolle wir in Hamburg in Zukunft spielen wollen, ja überhaupt spielen können. Es geht um unsere Rolle in den globalisierten Lieferketten, in den Handelsströmen des 21. Jahrhunderts. Ich habe vorhin auf die historische Bedeutung des Jahres 1989 hingewiesen. Aber die eigentliche Zeitenwende wurde zehn Jahre früher eingeleitet. Im Jahr 1979 begann die Welt von heute.
Manche Stichworte von damals wirken zeitlos aktuell:
Bootsflüchtlinge – Vor 40 Jahren kamen sie nicht aus Afrika, sondern aus Vietnam.
Afghanistan – Vor 40 Jahren marschierte die Sowjetunion in dem Land ein und löste damit den Konflikt aus, der uns heute noch stärker beschäftigt als damals.
Iran – Mit der Islamischen Revolution unter Ajatollah Khomeini beginnt die Verbreitung des islamischen Fundamentalismus, der bis heute die Weltordnung herausfordert.
Der Nato-Doppelbeschluss – wer hätte gedacht, dass die Nato heute erneut über Nachrüstungen debattiert?
Schließlich die Wahl Margaret Thatchers zur britischen Premierministerin – die Folgen ihrer Wirtschaftspolitik und die damit einhergehende Deindustrialisierung des Landes werden aktuell unter dem Damoklesschwert des Brexit erst recht sichtbar.
Und schließlich die zweite Ölkrise, der Atom-Unfall bei Harrisburg in den USA und die erste Weltklimakonferenz – eine Agenda, die aktueller nicht sein könnte.

In diese Zeit fällt auch Chinas Öffnung unter Deng Xiaoping, die in seiner Reise in die USA gipfelt. Es ist der erste offizielle Besuch eines führenden Politikers der Volksrepublik in Washington.

40 Jahre später, in einer historisch relativ kurzen Zeitspanne also, kämpfen diese beiden Länder um die politische und wirtschaftliche Vormachtstellung in der Welt. Aber wem ist bewusst, dass 1979 das Jahr war, in dem China begann, nicht nur sich selbst, sondern auch die Handelsketten der Welt nachhaltig zu verändern?

Deng Xiaoping rief in Shenzhen – damals noch ein Fischerdorf nördlich von Hongkong – die erste Sonderwirtschaftszone Chinas aus – heute ein internationales Wirtschaftszentrum mit 15 Millionen Einwohnern und einem Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt, das heute hundert Mal höher liegt als damals.

Meine Damen und Herren,

China hat in den letzten 20 Jahren ein Wirtschaftswachstum hingelegt, für das der Westen zwei Jahrhunderte benötigte. Kein Land auf der Welt weist so viele Exportproduktionszonen, neue Städte und Megastädte auf wie die Volksrepublik. Und auch heute sind es die maritimen Regionen, von denen das Wachstum ausgeht. Die beiden Wirtschaftscluster bei Shanghai im Osten und bei Guangdong im Süden verantworten 80 Prozent der chinesischen Exporte, obwohl sie nicht einmal ein Viertel der Bevölkerung umfassen.

Angesichts dieser epochalen Verschiebungen muss sich jede verantwortungsbewusste Hafenmetropole außerhalb Chinas fragen, wie sie sich in der zukünftigen Wirtschaftsordnung der Welt strategisch aufstellen will, um im 21. Jahrhundert nicht an Bedeutung zu verlieren. Welche Rolle will sie, welche kann sie übernehmen? Die Antwort auf diese Frage entscheidet über nichts weniger als über die eigene Zukunft. Welche Antwort wollen wir in Hamburg geben?

Der größte Hafen der Welt werden wir nicht sein können. Im Gegenteil: Wir werden durch globale Verschiebungen in den Transport- und Handelsketten – relativ gesehen – sogar kleiner werden. Umso stärker müssen wir uns fragen:

- Wofür wollen wir in der Welt stehen?
- Wofür soll man uns kennen?
- Welchen Sinn soll unser Hafen in Zukunft haben?

Die Antworten auf diese Fragen werden den Charakter unserer Stadt entscheidend prägen. Unser Hafen war immer unser Gesicht – nach innen wie nach außen. Umso mehr müssen wir uns unserer Verantwortung im Hier und Heute bewusst sein.

Meine Antwort lautet:

Wir werden zwar nicht der größte Hafen sein können. Aber lassen Sie uns der beste sein. Unser gemeinsames Ziel muss die Technologie-Führerschaft sein. Wir müssen mit unserem Hafen ganz nah an unseren Kunden, allem voran dem Handel, dem Mittelstand und der Industrie in Deutschland und Europa, sein. Das ist der neue und zukünftige Sinn unseres Hafens. Wenn wir dieses Ziel erreichen, werden wir auch in Zukunft ein Gesicht in der sich wirtschaftlich, gesellschaftlich, politisch stark wandelnden Welt des 21. Jahrhunderts haben – und zwar ein bekanntes.

Um dieses Ziel zu erreichen, brauchen wir Mut zu Neuem, zu Besserem – immer und immer wieder. Das war und ist die Grundlage für unseren Erfolg und wird sie auch künftig sein. Und was mir persönlich dabei sehr wichtig ist: Wir müssen gemeinsam für dieses Ziel in Hamburg arbeiten, indem wir unsere jeweiligen Stärken ergänzen und verbinden. „Joining forces for Hamburg“, das sollte unser Motto sein.

Meine Damen und Herren,

in dieser Stadt und unserem Hafen hat es immer Menschen gegeben, die mutig und entschlossen gehandelt haben. Ich nenne beispielhaft den früheren Wirtschaftssenator Helmuth Kern. Er erkannte Mitte der sechziger Jahre, welches Potenzial in der damals zunehmenden Containerisierung steckte. Kern beließ es aber nicht beim Erkennen. Er wurde zu einem „Mut-Macher“. Er ließ – 1966 kaum ins Amt gekommen – einen Plan zum Bau eines Containerterminals umsetzen. Er machte sich damit wenig Freunde hier in Hamburg. Doch Kern ließ sich nicht beirren: Es habe keinen Sinn, die Augen vor der Entwicklung zu verschließen, man müsse die Hafenstruktur ändern, und es werde ganz neue Jobs geben, sagte er.

Wir wissen heute, wie sehr er mit dieser Prognose recht hatte. Traditionelle Berufsbilder verschwanden aus dem Hafen, neue entstanden. Fahrer für Containerbrücken und Van Carrier wurden fortan gebraucht, um die Container von den Schiffen umzuschlagen und auf dem Terminal zu transportieren. Seit Anfang der 2000er-Jahre sind vor allem Kenntnisse in der Automatisierungstechnik und Informationstechnologie gefragt, weil in Altenwerder das erste weitgehend vollautomatisch arbeitende Container-Terminal der Welt entstand.

Der Aufbau der Anlage durch die Hamburger Hafen und Logistik AG erforderte ebenfalls viel Mut zu Neuem: Es gab zwar ein innovatives Konzept, aber es war nirgendwo in der Praxis erprobt. Heute ist der Container-Terminal Altenwerder nicht nur

technisch hochmodern und wirtschaftlich effizient. Seit diesem Frühjahr ist es auch die weltweit erste durch den TÜV zertifizierte klimaneutrale Anlage.

Meine Damen und Herren,
mein kleiner Exkurs in die Historie unseres Hafens soll verdeutlichen: Man kann sich vieles aneignen im Leben wie Wissen und Gewandtheit. Bei Mut zu Neuem, zu hoffentlich Besserem verhält es sich anders. Das kann man nicht lernen. Da muss man sich überwinden, sich etwas zutrauen und sich von Vertrautem losreißen.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG hat seit ihrer Gründung vor fast 135 Jahren viele Mutproben erfolgreich bestanden. Auch deshalb ist die HHLA heute ein führendes europäisches Logistikunternehmen. Unsere Aktivitäten reichen inzwischen weit über den Hamburger Hafen hinaus in viele Teile Europas.

Die HHLA ist schon lange kein reines Hafenunternehmen mehr: Unsere Bahntochter Metrans transportiert Waren und Güter über den Kontinent. Dazu nutzen wir ein eigenes Netzwerk mit 16 Bahnterminals in Deutschland, Österreich, Tschechien, der Slowakei, Polen und Ungarn.

Mut zum Wandel, zu Neuem, zu Besserem ist bei uns essenziell. Denn unser Marktumfeld verändert sich in immer wieder neu beschleunigten Dynamiken. Wir müssen und können diesen Wandel durch entschlossenes Handeln erfolgreich nutzen. Wir tun dies nicht nur für uns als Unternehmen. Die HHLA ist in Hamburg zu Hause. Und weil wir uns hier wohlfühlen und vom Zukunftspotenzial der Stadt überzeugt sind, werden wir auch weiterhin zu Wachstum und Wohlstand in dieser Stadt beitragen. Dazu ist es nicht notwendig, dass wir der größte Hafen der Welt sind, aber eben der beste. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es wichtig, dass wir uns in der Stadt mit starken Partnern vernetzen, mit Start-ups kooperieren und von wissenschaftlichen Erkenntnissen profitieren.

Ich will die Gelegenheit nutzen, um ein sehr konkretes Angebot zu machen. In dieser Woche hat Herr Senator Westhagemann eine beachtenswerte Rede im Hafencub gehalten. Unter anderem hat er sich dafür ausgesprochen, in Hamburg ein Pilotprojekt für mit Wasserstoff betriebene Trucks zu starten. Ich biete hier heute an, dass unsere Tochtergesellschaft CTD einen solchen umweltfreundlichen Truck für Hafenumfuhren testet, um herauszufinden, welchen Nutzen Hamburg von einer solchen Technik hätte. Wir haben nicht nur die Zukunft des Hafens im Blick, sondern im Hafen selbst entsteht Zukunft, von der Hamburg profitieren kann.

Wie man Netzwerke knüpft und nutzt, da können wir sicherlich noch besser werden hier in Hamburg. In dieser Stadt gibt es leider immer noch die Neigung, das Haar in der Suppe zu suchen und statt die Stärken und die Gemeinsamkeiten herauszustellen, das Trennende und die Differenzen zu betonen. Vor ein paar Tage hat Klaus-Michael Kühne im Hamburger Abendblatt als Grund für sein stärkeres Engagement bei Hapag-Lloyd gesagt: Hapag ist Hamburg, Hamburg ist Hapag. Er drückt damit aus, was ich auch für entscheidend halte, will sich Hamburg im Standortwettbewerb erfolgreich behaupten: Verknüpfen wir die großen Potenziale in dieser Stadt zu einem dichten Netzwerk.

Die Suche nach dem Neuen darf nicht die Vernachlässigung dessen bedeuten, was wir haben und was uns immer noch prägt. Nicht ein Entweder-oder sollte den Diskurs und das Handeln bestimmen, sondern ein Sowohl-als-auch. Standortpolitik für eine Stadt zu betreiben heißt vor diesem Hintergrund, bestehende Stärken – und dazu zählt zweifellos der Hafen – weiter zu entwickeln, während man zugleich erkannte Schwächen ausgleicht und Versäumtes nachholt. Die Bereitschaft zur Innovation wird künftig stärker denn je notwendig sein, um im Wettbewerb bestehen zu können. Denn durch die Digitalisierung werden heute alte Gewissheiten immer schneller infrage gestellt.

Meine Damen und Herren,
die Digitalisierung verändert auch unseren Alltag, die Art und Weise, wie produziert und gehandelt wird. So wie Amazon dem Einzelhandel zu schaffen macht, Netflix den TV-Stationen oder Facebook den Printmedien, so wird sich auch die Logistik

tiefgreifend verändern. Es gibt erste Ansätze, Lieferketten per Blockchain zu beschleunigen. Autonomes Fahren und 3D-Druck stehen vor dem industriellen Durchbruch. In einigen Jahren werden Waren vielleicht auf automatisch gesteuerten Schiffen über die Meere transportiert oder als Daten über Glasfasernetze direkt zum Zielort übermittelt, wo sie dann ausgedruckt werden.

Damit einher geht eine erhebliche Verschiebung der Wertschöpfungskette. Durch die Digitalisierung wird das Unvorstellbare möglich: Der Container bekommt Konkurrenz. Was könnte neben dem Container kommen? Das ist die Frage, mit der wir uns bei der HHLA inzwischen intensiv beschäftigen, ja, beschäftigen müssen. Und wir reden nicht nur darüber und malen Wunschbilder in Präsentationen. Wir liefern. Denn die Zukunft der HHLA hängt davon ab, ob es uns gelingt, die Potenziale der Digitalisierung für unser Unternehmen zu nutzen. Wenn ich an den 3D-Druck denke, dann stellt sich zwangsläufig die Frage, welche Zukunft haben Containerterminals in der heutigen Ausstattung noch? Benötigen wir in Zukunft vielleicht weniger Containerschiffe für Fertigprodukte und dafür mehr Schüttgutfrachter, die Materialien für den 3D-Druck transportieren? Oder welche Rolle werden Drohnen beim Transport von Gütern spielen? Bei uns lernen Boxen fliegen.

Das meinen wir ernst. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass Container mit einer Drohne von einem zum anderen Terminal geflogen werden. Schon heute nutzen wir Drohnen für die Inspektion von Containerbrücken und zur Kontrolle unserer Anlagen. Und wieder entstehen neue Berufsbilder im Hafen. Bei der HHLA kann man inzwischen als Drohnenpilot angestellt sein. Unser Anspruch ist es, Motor des digitalen Wandels in unserem Hafen zu sein. Das ist ambitioniert. Aber wenn wir immer nur zwei Zentimeter weiter nach vorn denken, werden wir auch nur zwei Zentimeter vorankommen. Wir bei der HHLA können Innovation. Oder, um es mit den Worten eines Mitarbeiters zu sagen: „Wenn nicht wir, wer dann?“

Um neue digitale Geschäftsfelder zu identifizieren und zu besetzen, haben wir inzwischen einige Lösungsansätze erarbeitet und sind in erste Projekte eingestiegen. So arbeiten wir mit der VW-Tochter MAN zusammen, um herauszufinden, wie autonom fahrende Lkw programmiert und ausgestattet sein müssen, damit automatisch arbeitende Terminalanlagen fahrerlos befahren werden können. Von diesem Projekt versprechen wir uns, Ladung am Standort zu sichern sowie Erkenntnisse darüber, welche Anforderungen unsere Terminals erfüllen müssen, um sie für die intuitive Mobilität aufzustellen.

Mit dem amerikanischen Unternehmen Hyperloop Transportation Technologies haben wir vor einem Jahr ein Joint Venture gestartet. Ja, auch das ist ein ambitioniertes Projekt. Wobei ich an dieser Stelle darauf hinweise: Wir bauen kein Röhrensystem durch den Hafen, um darin Container mit Schallgeschwindigkeit zu transportieren. Mit HTT prüfen wir die technische Machbarkeit, unter welchen Voraussetzungen Seecontainer mit der Hyperloop-Technologie transportiert werden können. Dazu entwickeln wir derzeit eine Umschlagsstation, um zu demonstrieren, wie die Technologie in ein automatisiertes Terminal eingebunden werden könnte.

Meine Damen und Herren,

in unserem Hafen werden seit über 50 Jahren Container umgeschlagen. Bislang schien es so, als sei diese effiziente Art und Weise des Transports von Gütern alternativlos. Dementsprechend wurden und werden immer größere Containerschiffe gebaut. Die aktuellen Schiffs-Neubauten sind 400 Meter lang, 60 Meter breit und 33 Meter seitenhoch und können mehr als 23.000 Standardcontainer laden. Auch hier geben Reedereien aus Asien den Takt vor. Die HHLA kann solche Mega-Boxer abfertigen, weil wir rechtzeitig in Container-Großbrücken und automatische Lagerblöcke investiert haben.

Und wir werden unsere Terminals auch in Zukunft schiffsgrößeninduziert weiterentwickeln. Gerade montieren wir am Burchardkai drei neue Containerbrücken, zwei weitere folgen im nächsten Jahr. Auch die wurden in China gebaut. An unserem Terminal Tollerort wurde im Frühjahr eine neue Steuerungssoftware implementiert.

Wir wollen so noch besser und zuverlässiger auf die Wünsche unserer Kunden reagieren können. Ja, es stimmt. Im Vergleich zu anderen Häfen ist Hamburg teurer, wofür viele Faktoren verantwortlich sind. Wir rechtfertigen die Preise jedoch durch Qualität und Zuverlässigkeit bei der Erbringung unserer Leistungen. Es ist nicht nur die moderne Technik und die Erfahrung unserer Mitarbeiter, auf die sich unsere Kunden verlassen können. Wir sind auch weit vorn bei dem neben der Digitalisierung anderen Mega-Thema unserer Tage, dem Klimaschutz.

Meine Damen und Herren,

Verantwortung in unserem wirtschaftlichen Handeln zu übernehmen heißt für uns, gesamtgesellschaftlich zu denken und zu handeln und dabei den Menschen, die Wirtschaftskraft des Unternehmens UND die Umwelt stets im Blick zu haben. Denn die Arbeit am und auf dem Wasser, das Wissen um die Kraft der Natur, das ja auch in vielerlei Hinsicht unser Geschäft und die tägliche Arbeit beeinflusst, prägt. Unser Anspruch ist daher, mit der Umwelt in Einklang zu sein.

Nicht immer ist dieser Weg leicht; nicht immer finden wir die Lösung, die allen Herausforderungen und Interessengruppen gerecht wird; nicht immer ist es einfach, umweltfreundliches Handeln und Wettbewerbsfähigkeit miteinander zu verbinden. Seien wir realistisch: Nicht bloß die natürlichen Ressourcen der Erde sind knapp. Auch die Kapazitäten der Gesellschaft, ihre Fähigkeit und Reaktion auf Störungen und Herausforderungen sind es, wie der Münchner Professor Armin Nassehi in der Wochenzeitung „Die Zeit“ kürzlich schrieb. Bei allem, was wir tun, versuchen wir die unterschiedlichen Interessen in Balance zu halten und so die Logistik der Zukunft zu gestalten. Wir werden der Öffentlichkeit am kommenden Montag erläutern, wie wir die HHLA in den kommenden Jahren schrittweise zu einem klimaneutralen Unternehmen umbauen werden. Ein Weg, den wir bereits seit Langem gehen. Nun werden wir unsere Anstrengungen noch einmal intensivieren.

Meine Damen und Herren,

die HHLA wird auch künftig auf neue Markteinflüsse und -entwicklungen reagieren müssen. Als ich mich 2016 auf meine Aufgabe bei der HHLA vorbereitete, gaben mir vermeintliche Kenner der Branche folgenden Rat mit auf den Weg: Frau Titzrath, die Logistikbranche verändert sich nur ganz langsam. Zwei Jahre später gab es statt 8 nur noch 3 große Allianzen, die allein auf der Strecke Europa-Asien über einen Marktanteil von 60 Prozent verfügen.

Trotz Überkapazitäten im Markt bestellen die Reedereien weiterhin immer größere Schiffe. Daher sind wir froh, dass die Fahrrinne der Elbe nun endlich verbreitert und vertieft wird. Weitere Maßnahmen sind jedoch erforderlich, die Hamburg allerdings nicht alleine umsetzen können. Es bedarf der Unterstützung des Bundes, zum Beispiel um für die in die Jahre gekommene Köhlbrandbrücke, die täglich mehr als 34 Tsd. Fahrzeuge befahren, eine zukunftsfähige Ersatzlösung zu realisieren. Auch hier lesen und hören wir mehr darüber, wie teuer ein solches Projekt wird und dass es bis in die 2030er-Jahre dauern kann, bis eine Lösung umgesetzt ist.

Wer meint, das sei nicht dringlich oder nicht profitabel, der sei an die Aussage von Justin Yifu Lin, ehemaliger Chefökonom der Weltbank, erinnert. Er sagte, dass Infrastrukturausgaben mehr ökonomisches Potenzial erschließen als Einkommenssteigerungen.

Meine Damen und Herren,

eine vom Export stark abhängige Industrienation wie Deutschland ist auf die weltweiten Handelsrouten über die Seewege geradezu angewiesen. Die deutschen Seehafenbetriebe schlagen pro Jahr etwa 296,5 Millionen Güter aller Art um, darunter 3,4 Millionen Pkw und 15 Millionen TEU. Sie sichern über 521.000 Arbeitsplätze und stoßen Umsätze von 62 Milliarden Euro jährlich an.

Der Anteil der Eisenbahn am Verkehr zwischen den Seehäfen und den Wirtschaftszentren im Binnenland liegt beim Containertransport inzwischen bei bis zu 80 Prozent. Die hervorragende Anbindung unseres Hafens an das europäische Hinterland

über die Schiene ist ein unschätzbare Standortvorteil. Insbesondere vor dem Hintergrund der Forderung, mehr Güter auf der Schiene zu transportieren, bietet Europas größter Seehafenbahnhof sowohl aus ökonomischer als auch aus ökologischer Sicht viele gute Argumente. Rund 45 Prozent aller Containertransporte zwischen dem europäischen Hinterland und dem Hamburger Hafen werden auf der Schiene befördert, letztes Jahr waren das mehr als 2,4 Millionen Standardcontainer – ein Plus von fast 5 Prozent. Mit einem Bahnanteil von nur rund 14 Prozent liegt Rotterdam weit dahinter.

Doch das ist kein Grund, sich auszuruhen. Wir brauchen eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur und eine störungsfreie Anbindung an das Streckennetz der Bahn, um weiteres Verlagerungspotenzial zu generieren. Die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene ist ein wirksames Mittel für mehr Klimaschutz. Die Zukunft der Logistik ist CO₂-frei. Nur so lässt sich das wachsende Güteraufkommen mit den Zielen des Klimaschutzes in Einklang bringen. Wir werden deshalb nicht nur unsere Terminalanlagen klimaneutral gestalten. Wir gehen weiter. Mit unserem neuen Produkt „HHLA Pure“ garantieren wir unseren Kunden sowohl einen klimaneutralen Umschlag als auch einen klimaneutralen Transport ihrer Waren und Güter von unseren Terminalanlagen im Hamburger Hafen bis ins europäische Hinterland.

Meine Damen und Herren,
ich bin zutiefst überzeugt, dass Hamburg und sein Hafen angesichts ihrer Geschichte, ihrer geografischen Lage in Europa und der Potenziale ihrer Unternehmen und wissenschaftlichen Einrichtungen nicht das Schicksal solcher Stadthäfen wie London oder Brügge erleiden werden, wo Hafentflächen heute nur noch der Immobilienverwertung dienen. Gelingen wird uns dies allerdings nur dann, wenn der hanseatische Kaufmannsgeist die Oberhand über den hier und da zu beobachtenden Standortpessimismus in Deutschland gewinnt, wenn Hamburg das Tor zur Welt weiterhin weit aufmacht und selbstbewusst hindurchgeht.

Lassen Sie uns in Zukunft mehr denn je für etwas stehen, das nicht nur unsere Stadt, sondern vor allem auch unseren Hafen prägt: den Mut zu Neuem, zu Besserem. Dann wird unser Hafen, wenn schon nicht der größte, so doch der beste der Welt sein können. Lassen Sie uns ein Hafen und eine Stadt sein, in die man aus aller Welt kommt, um in die Zukunft schauen zu können, um das zu sehen, was man zukünftig bei sich selbst sehen möchte. Lassen Sie uns nicht nur technologisch Vorreiter sein. Lassen Sie uns Vorbild sein für „Win-Win“ für jeden,

- für Fairness,
- für regelbasiertes Handeln,
- für freien Marktzugang,
- für soziale Marktwirtschaft.

Für all dies stehen unsere Stadt und unser Hafen seit jeher. Doch selten war dies so wichtig wie heute – in einer Zeit, in der kaum mehr etwas selbstverständlich erscheint.

Lassen Sie uns daher gemeinsam das Tor zur Zukunft öffnen!
Auf die HHLA können Sie dabei zählen.

Ganz herzlichen Dank!

