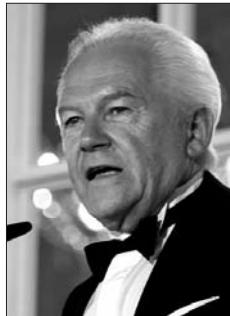




DER ÜBERSEE-CLUB e.V.



DR. RÜDIGER GRUBE

Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG

DEUTSCHE BAHN –
HERAUSFORDERUNGEN UND PERSPEKTIVEN

VORTRAG AM 9. MAI 2016



Wie schrieb der SPIEGEL vor wenigen Wochen? Vielleicht haben Sie es auch gelesen: „Dem Hamburger Hafen droht der Abstieg in die zweite Liga.“ Ganz ehrlich: Wie viele haben das schon über den HSV gesagt? Oder? Ich bin fest überzeugt – auch wenn wir gerade keinen Goldrausch erleben – der Hamburger Hafen wird genauso wenig absteigen wie der HSV. Denn die Zukunft des Hamburger Hafens liegt in erheblichem Maße in unseren eigenen Händen. Und wenn die Hamburger eines können, dann das: die Ärmel hochzukrempeln und anzupacken.

Daher ist es mir eine Ehre und Freude zugleich, heute Abend als waschechter Hamburger vor Ihnen hier im Übersee-Club sprechen zu dürfen. Gerade erst wurde drei Tage lang zu Ehren unseres stolzen Geburtstagskindes gefeiert: 827 Jahre Hamburger Hafen! Der heutige Übersee-Tag erinnert uns nochmals daran, dass es der Handel war, der den Weltruhm von Hamburg und den Erfolg des Hafens begründete. Die 827 Jahre Hamburger Hafen stehen symbolisch für das, was die Hansestadt immer ausgezeichnet hat: Ehrbare Kaufleute, Wachstum, Dynamik, Weitblick, Weltoffenheit und wie gesagt: mit Leidenschaft zuzupacken!

Sehr geehrter Herr Behrendt, dafür steht auch der Übersee-Club, der in dieser Form weltweit einzigartig sein dürfte. Und eines ist über die Jahrhunderte gleich geblieben: Wir alle hängen am Hamburger Hafen – mit dem Herzen, den Auftragsbüchern oder mit dem eigenen Job. Oder wie in meinem Fall: alles zusammen! Für mich als Vorstandsvorsitzender eines internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleisters in 130 Ländern, 40 Milliarden Euro Umsatz und 310.000 Mitarbeitern sind mit dem Hamburger Hafen vielfältige Herausforderungen und Perspektiven verbunden. Denn: Handel braucht Logistik. Und Logistik braucht intelligente Transportlösungen und eine vernetzte Infrastruktur!

Die Herausforderungen, vor denen wir aktuell stehen, sind gewaltig: Die Welt dreht sich heute schneller als je zuvor und nichts ist so beständig wie der Wandel. Doch damit eröffnen sich gerade hier in Hamburg auch großartige Perspektiven. Nirgendwo lässt sich dieser tägliche Aufbruch besser beobachten als im Hamburger Hafen. Um Aufbruch und neue Ufer geht es mir auch in meiner Rede.

Meine Ausführungen möchte ich daher entlang von folgenden drei Leitfragen ausrichten:

1. Welche Bedeutung hat der Hamburger Hafen und wo steht er? Das ist die Frage nach dem Status quo.
2. Welche Bedeutung hat er für die Deutsche Bahn und wie stärken wir ihn bahnseitig? Das ist die Frage nach unserer Leistungsfähigkeit. Und:
3. Wo wollen wir hin? Das ist die Frage nach der Zukunft, die in Hamburg im Mittelpunkt stehen muss.

„Als Hanseat hat man die Welt im Blick und die Stadt im Herzen.“ Das ist ein Zitat unseres Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz über Helmut Schmidt. Und wenn ich diesen mittlerweile geflügelten Ausdruck ergänzen darf: Den Hafen haben wir immer im Kopf, den denken wir automatisch mit. Der Hamburger Hafen ist der größte Handelsplatz Deutschlands, verbindet 950 Häfen in rund 180 Ländern. Vergessen dürfen wir aber auch nicht, dass der Hamburger Hafen mit 30 Prozent einen sehr hohen lokalen Anteil an Ladung hat und damit natürlich auch für die Metropol-Region eine sehr große Bedeutung hat.

Was ihn so besonders macht: Er ist der Eisenbahnhafen schlechthin. Kein anderer vergleichbarer Hafen in Europa – und auf der ganzen Welt – hat einen solch hohen Bahnanteil wie Hamburg. Daran hat die DB mit ihrem Schienengüterverkehr einen Gesamtanteil von 56 Prozent. Aber nicht nur das: Bei aller hanseatischen Bescheidenheit, Hamburg ist die Eisenbahnhauptstadt Deutschlands und Europas.

Im vergangenen Jahr wurden 45,8 Millionen Tonnen Güter von oder zum Hamburger Hafen transportiert. Damit verfügt Hamburg über 12,7 Prozent des gesamten deutschen Schienengüter-Verkehrs, der 362 Millionen Tonnen insgesamt in Deutschland umfasste. Der Hafen Hamburg ist der mit Abstand wichtigste Logistikknoten in Europa. Das ist ein Alleinstellungsmerkmal und wird sich vor allem – davon bin ich überzeugt – in Zukunft weiter auszahlen.

Damit bin ich bei meiner ersten Leitfrage:
Wo stehen wir mit dem Hamburger Hafen?

Zunächst einmal: Der Hamburger Hafen ist ein Jobmotor. Mehr als 260.000 Arbeitsplätze – und weitere 150.000 in der Metropolregion – sind in Deutschland mit dem Hamburger Hafen verbunden. Seit vielen Jahren ist er Profiteur der Globalisierung. In der Tat – in den vergangenen Jahren war auf folgende Regel Verlass: Immer mehr Güter legten immer weitere Distanzen zurück. Auch auf Folgendes war Verlass: Der Handel wuchs immer überproportional zur globalen Gesamtwirtschaft, dem Brutto-sozialprodukt bzw. dem GDP. Um genau zu sein, fast um Faktor 2, also doppelt so stark. Heute tragen diese Relationen nicht mehr. Der Handel wächst weit schwächer, die Entkopplung von Welthandel und GDP ist seit einem Jahr leider Realität. Aktuell beobachten wir daher eine deutliche Abkühlung des Welthandels und damit der Globalisierung. Überraschend ist das für niemanden.

Denn seit Jahren haben wir es mit unterschiedlichsten Herausforderungen zu tun: Zunächst die Finanzkrise 2008/2009 der reichen Volkswirtschaften. Kaum war diese halbwegs überstanden, folgte die Krise der Schwellenländer. In jüngster Zeit haben die abgeschwächte Konjunktur in China und die sinkenden Güterimporte sowie das Embargo und die Rezession in Russland die maritime Wertschöpfungskette empfindlich gestört. Last, but not least: Kriege, Terror und Krisen verteuern die internationales Seerouten deutlich. Die Kosten steigen und die Margen sinken. Lassen Sie mich das an einem Beispiel verdeutlichen: Der Transport eines iPhones kostet von einem chinesischen Produktionsstandort z.B. bis nach München gerade einmal 30 Cent pro Stück.

All das führt – erstens – dazu, dass wir mit einem Wachstum von nur noch 1,2 Prozent bei der globalen Seefracht im Jahr 2015 die zweitschwächste Marktentwicklung aller Zeiten verzeichnen. Und sorgt – zweitens – dafür, dass selbst so eine mächtige Kraft wie die Globalisierung ausgebremst wird. Für Deutschland heißt das: Die Seefracht-Exporte stagnieren. Und für den Hamburger Hafen bedeutet das: Er muss nach Jahren des überdurchschnittlichen Wachstums auch gegen den Trend – Rückgänge verkraften.

Auch die Deutsche Bahn spürt die Folgen der vielen Krisen. Wir sind heute in Europa die Nr. 1 im Schienengüterverkehr, 4-mal größer als der nächste Wettbewerber. Wir sind außerdem in Europa die Nr. 1 in der Landfracht mit täglich 100.000 LKWs und was viele nicht wissen, wir sind weltweit die Nr. 2 in der Luftfracht, die Nr. 3 in der Seefracht und Nr. 5 weltweit in der Kontraktlogistik. Innerhalb unserer internationalen Logistiksparte zeigt der Pfeil bei der Seefracht nach unten, während wir zum Beispiel bei der Kontraktlogistik kräftige Zuwächse im zweistelligen Bereich verzeichnen. Bei allen Herausforderungen gibt es für uns als DB im Kontext des Hamburger Hafens aber natürlich auch viel Positives zu berichten: 2015 ist es uns zum ersten Mal gelungen, MEHR Güter aus dem Hamburger Hafen per Zug als mit dem LKW zu transportieren! Ich nannte bereits den hohen Anteil Schiene. Das ist einmalig und beispiellos. Kein Hafen weltweit – mit Ausnahme Hamburg – transportiert mehr mit der Eisenbahn als mit dem LKW. Oder anders: Kein vergleichbarer Hafen weltweit ist so nachhaltig wie Hamburg.

Beim Seehafenhinterlandverkehr konnten wir ein gutes Wachstum verzeichnen; auch auf den Gleisen der Hafenbahn wurden 45,8 Millionen Tonnen Güter transportiert, 3 Prozent mehr als im Vorjahr. Erlauben Sie mir an dieser Stelle einen Vergleich mit unseren Wettbewerbshäfen, da ja derzeit viele unken, Rotterdam und Antwerpen verweisen Hamburg dauerhaft in die zweite Liga. Das Gegenteil ist der Fall! Auf den ersten Blick mag es vielleicht so aussehen, doch jetzt kommt das entscheidende ABER: Insgesamt wurden vom Hamburger Hafen 2,3 Millionen TEUs, also Standardcontainer, auf der Schiene befördert.

Und das ist ziemlich genau die Menge, die die Häfen Rotterdam, Antwerpen und Bremerhaven ZUSAMMEN auf der Schiene transportieren. Dennoch dürfen wir nicht übersehen, dass in 2015 gegenüber 2014 bei der Tonnage seeseitig ein Rückgang von 5,4 Prozent und beim Containerumschlag sogar von 9,3 Prozent zu verzeichnen war. Ich bin aber fest überzeugt: Solange der Hafen weiterhin auf die Schiene setzt, wird er für die Zukunft gut aufgestellt sein! Deshalb sind der Seehafenhinterlandverkehr und der weitere Ausbau von erfolgsbestimmender Bedeutung. Wir als DB haben das große Glück, dass wir mit einem ausgesprochen bahnfreundlichen Hamburger Senat sehr gut zusammenarbeiten. Beide Seiten wissen, dass eine starke Schiene den Hafen stark macht. Oder, anders formuliert: Ein Hafen ist nur so gut wie seine Anbindung an das Hinterland. Unsere Hinterlandanbindung erschließt mit wöchentlich rund 650 Zügen den gesamten Raum Süddeutschlands, Mittel- und Osteuropas bis hin zur Ukraine und Russland sowie den Ostseeraum. Deshalb ist die Alpha-Trasse, früher Y-Trasse genannt, auch so bedeutend für die Zukunft!

Wenn Sie bedenken, dass wir seit vielen Jahren Direktzüge nach und von China in Hamburg starten und enden lassen, dann ist das auch etwas, wovon der Hamburger Hafen als Eisenbahnknotenpunkt direkt profitiert. Denn in diesem konkreten Fall sind Waren per Zug keine Konkurrenz zum Schiff, sondern eine sinnvolle Ergänzung. In Zukunft greifen die Transporte noch mehr ineinander. Denn die Deutsche Bahn arbeitet derzeit mit China daran, eine neue Seidenstraße aufs Gleis zu setzen.

Und damit komme ich zur zweiten Leitfrage:

Welche Bedeutung hat der Hafen für die DB und wie stärken wir ihn bahnseitig?

Die Bedeutung des Hamburger Hafens kann für unser Unternehmen gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Unsere Investitionen in den Standort Hamburg und Umgebung begreifen wir als Zukunftssicherung: für unser eigenes Unternehmen, die Stadt Hamburg, die Industrie-Unternehmen in diesem Land und letztlich auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Lassen Sie mich grundsätzlich ein, zwei Sätze zu unseren Investitionen sagen. In den nächsten 5 Jahren investieren wir allein

in die deutsche Schiene 55 Milliarden Euro, 35 Milliarden Euro aus Zuschüssen des Bundes und 20 Milliarden Euro aus eigenen Mitteln. Von den 55 Milliarden Euro verbleiben 90 Prozent in Deutschland und davon 40 Milliarden Euro investieren wir in die deutsche Schieneninfrastruktur. Dies ist die größte Investitionsoffensive, die es jemals bei der Deutschen Bahn gegeben hat. Ich verhehle aber auch nicht, dass es ein Stück harte Arbeit war und nach wie vor ist. Darüber hinaus sendet der neue Bundesverkehrswegeplan wichtige Signale: Wenigstens die dringlichsten Engpässe in den Korridoren und Knoten können mit den vorliegenden Plänen abgebaut werden. Doch auch hier liegt noch viel Arbeit, auch Überzeugungsarbeit, vor uns.

Wir machen uns hierbei auch weiter stark für die Entlastung des Bahnknotens Hamburg und für wegweisende Infrastrukturprojekte, die der Hafenhinterlandanbindung dienen. Wir wollen auf den großen Schienenkorridoren Richtung Süden Kapazitäten für weiteres Wachstum schaffen. Und das ist dringend nötig. Ich gebe Ihnen ein Beispiel, was ein XXL- bzw. Mega-Carrier – mit seinen Ultra Large-Containerschiffen – konkret für unsere Logistik bedeutet: Die Abfertigung eines solchen Schiffes erfordert die zeitgenaue und getaktete Abfertigung von rund 42 Zügen, 3.400 LKWs sowie von mehreren Feederschiffen.

Dies ist ein Peak, den wir in dieser Form bisher nicht kannten. Der Schienengüterverkehr muss hierauf wesentlich flexibler reagieren. Dies gelingt zwischen den Partnern zunehmend besser. Aber wir wissen, dass logistische Systeme generell sehr schnell dann instabil werden, wenn sie auch nur für kurze Zeit auf 100 Prozent Auslastung laufen. Und der Warenumschlag am Hamburger Hafen wird weiter wachsen, und zwar laut Bundesverkehrsministerium auf Basis von 2010 bis 2030 um sagenhafte 86 Prozent!

Deshalb war die Erneuerung unserer in Europa größten Zugbildungsanlage in Mashes – mit einem Invest von rund 400 Millionen Euro – außerordentlich wichtig. Diese Zugbildungsanlage ist in Europa, wenn nicht sogar weltweit, einmalig. Deshalb arbeiten wir mit Hochdruck daran, unsere Infrastruktur weiter zukunftsfit zu machen. Für den Norden heißt das allein im Zeitraum von 2016 bis 2020: In die Infrastruktur von Hamburg fließen 740 Millionen Euro, in Schleswig-Holstein sind es 520 Millionen Euro, ohne die Erneuerung der Fehmarn-Sund-Brücke. Bei Bremen sprechen wir von insgesamt 130 Millionen Euro, in Niedersachsen sogar von über 2,5 Milliarden Euro, die der Schieneninfrastruktur zugutekommen.

Sie sehen: Wir tun alles, um mit einer guten Verkehrsinfrastruktur zur Prosperität der Region beizutragen. Dafür ist es aber auch erforderlich, dass der Hafen selbst mitwächst. Die Schiffe werden trotz der wirtschaftlichen Risiken, die das für die Reeder mit sich bringt, größer.

Die Dimensionen von 400-Meter-Mega-Linern – übrigens die Länge eines ICEs in doppelter Traktion – haben den Hafen verändert. Um es ganz klar zu sagen: Der Hafen ist an seine Grenzen gekommen. Meine womöglich etwas provokante These lautet: Im Moment haben wir nicht so sehr das Problem, wie die Waren durch Deutschland und andere Länder transportiert werden. Wir haben vielmehr das Problem, dass die Fracht überhaupt erst nach Hamburg kommt. Der Markt bestimmt, wohin die Schiffe fahren, und ich sage auch hier ganz klar: Wir müssen alles tun, damit die Konkurrenz dem Hamburger Hafen nicht die Güter abjagt.

Der Hamburger Senat, die ansässigen Unternehmen und die DB sind sich einig: Die Vertiefung und Verbreiterung der Elbe ist existenzielle Voraussetzung für weiteres Wachstum der Häfen Hamburgs. Wie stark die Elbe und der Hafen auf die Wirtschaftskraft in Hamburg wirken, das hat die Geschichte immer wieder gezeigt. Das Airbus-Werk in Finkenwerder ist bestes Beispiel. Sie kennen alle die Geschichte. Auch für dieses Unternehmen direkt am Wasser gilt: Große Logistik, große Schiffe brauchen großes Wasser. Wir wissen hier alle im Saal, dass die Elbvertiefung und entsprechende Verbreiterung politisch und wirtschaftlich gewollt ist.

Was uns aber Probleme bereitet, sind die Klagen, die vor Gericht anhängig sind. Es kann doch nicht sein, dass andauernd Planfeststellungsbeschlüsse angefochten werden! Ohne mich gegen das Gesetz stellen zu wollen: Wir müssen in Deutschland bei großen Projekten wieder schneller und verlässlicher werden. Denn es geht auch darum, dass die weltweit anerkannte Marke „Made in Germany“ glaubwürdig bleibt.

Ich bin überzeugt, dass am Ende der Ausbau der Fahrinne eine Frage des politischen Willens und der Entschlossenheit aller Beteiligten sein wird. So eine weitreichende Entscheidung dürfen wir jedenfalls nicht den Gerichten allein überlassen!

Meine sehr geehrten Damen und Herren, eine gute Infrastruktur ist die Basis von allem. Doch die beste Infrastruktur kann nur wirksam werden, wenn EINES stimmt: die Qualität! Wie einige von Ihnen sicherlich wissen, haben wir im Jahr 2015 einen weitreichenden Umbau unseres Konzerns eingeleitet – und damit die größte Umstrukturierung seit der Bahnreform von 1994. Wir verfolgen hier vor allem ein Ziel: Qualität, Qualität und nochmals Qualität! Wir haben bereits vieles auf den Weg gebracht und mit unserer Strategie DB2020+ und unserem Ziel „Profitabler Qualitätsführer“ richten wir uns ganz klar noch mehr am Kunden aus. Dazu gehört auch, dass wir im Zuge des Konzernumbaus das Geschäftsmodell unseres Schienengüterverkehrs grundlegend neu aufgestellt haben. DB Cargo, unser Schienengüterverkehr, hat nun mit neuer Führung und neuer Organisationsstruktur mehr Schlagkraft, um schneller, schlanker, effizienter und kundenfreundlicher zu werden.

Jeder weiß, dass der Schienengüterverkehr ein schwieriges Geschäft ist. Das liegt an den überlasteten Schienenwegen, die auf die Pünktlichkeit drücken. Das liegt auch an den Lokwechseln an den Grenzen und den von Land zu Land unterschiedlichen Signal- und Fahrstromsystemen. 40 Prozent unserer Schienengüterzüge sind grenzüberschreitend. Und das liegt an den ungleichen Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße. Hinzu kommt, dass die LKW mit immer billigerem Diesel fahren. Die Güterbahnen müssen für ihre umweltfreundlichen E-Loks aber immer höhere Strompreise zahlen.

Allein in den vergangenen 4 Jahren sind die Kosten um 600 Millionen Euro angestiegen. Ohne Deregulierung und eine weitere Europäisierung wird der Schienengüterverkehr es schwer haben, seine Wettbewerbsfähigkeit zu halten bzw. auszubauen. Doch Jammern hilft nicht, sondern was hilft, ist einzig und allein „Ärmel hochkremeln und anpacken“. Das tun wir – ich gebe Ihnen nur EIN Beispiel, womit wir im Hamburger Hafen derzeit sehr erfolgreich fahren. Der Schlüssel zum Erfolg ist auch hier Vernetzung. DB Cargo und 6 weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen haben sich jetzt zusammengetan und arbeiten nun gemeinsam an einer ausgeklügelten Logistik im Hintergrund. Das Ergebnis ist: Bei dem Rangieren in den Terminals nutzen wir die Gleise der Hafenbahn noch effizienter, vermeiden Leerfahrten und steigern die Pünktlichkeit. So wie hier arbeiten wir an vielen Stellen an Qualitäts-Verbesserungen und ich bin mir sicher, dass wir auch in Zukunft unsere Kunden überzeugen und begeistern können.

Ich komme zu meinem dritten und letzten Punkt:
Wohin geht die Reise?

Fakt ist: Der Welthandel stockt, manche sehen gar ein Ende der Globalisierung und stellen neue Fragen: Ist der klassische Güterhandel Vergangenheit? Ist es wirklich sinnvoll, in Masse Standardgüter herzustellen, in Container zu verpacken und über Tausende Kilometer zum Kunden zu transportieren? Werden nicht in Zukunft selbstfahrende und selbstregulierte Roboter und Automaten oder 3-D-Drucker dezentral und maßgeschneidert Kunden bedienen?

Das wird ein Stück weit Realität, keine Frage. Denn wir erleben sie schon! Kleinmachen müssen wir uns deswegen aber nicht. Ganz im Gegenteil. Denn wir können auch in diesen neuen Zeiten gewinnen. WENN wir nicht nur das ruhige Fahrwasser suchen, sondern auch mal die eine oder andere Welle nehmen und zu neuen Ufern aufbrechen. Sprich: wenn wir die Digitalisierung und die damit verbundene Vernetzung mit großer Geschwindigkeit vorantreiben! Das Zauberwort hier in Hamburg heißt Smartport und die Chancen liegen in der Vernetzung von digitalen Lösungen beim Hafenumschlag, intelligenter Logistik und der Industrie.

Erinnern Sie sich noch an die Situation vor fast zwei Jahren? Europaweit brachten Schiffsverspätungen die Systeme der Häfen und der Hinterlandverkehre fast zum Erliegen. Gemeinsam mit Senator Horch und den Beteiligten haben wir schnellstmöglich Lösungen gefunden. Ich bin überzeugt, mit digitalen Informations- und Transportketten wären die Probleme wesentlich früher sichtbar geworden – und wir

hätten vieles verhindern können. Fakt ist: Wir müssen in Zukunft alle schneller werden, denn die hohe Geschwindigkeit ist bei der Digitalisierung, dem Innovations- treiber des 21. Jahrhunderts, ein Grundprinzip. Daher lautet das Motto: Speed – Speed – Speed! Mit hohem Tempo treiben wir zum Beispiel bei der DB – in eigens dafür eingerichteten 7 Digitalisierungs-Labs – digitale Produkte und Prozesse voran. Wir arbeiten konzernweit an über 260 Projekten. Doch nicht die Masse ist entscheidend, sondern die richtigen und für die Zukunft entscheidenden Projekte. Wir müssen vor allem lernen, unsere Geschäftsmodelle selbst infrage zu stellen, sie disruptiv zu hinterfragen. Denn wenn wir es nicht tun, machen es andere und wir werden zu Getriebenen. Deshalb nehmen wir die Dinge selbst in die Hand und bleiben Treiber unserer Geschäfte.

Ich möchte Ihnen daher nur zwei Beispiele geben, die auch für den Hamburger Hafen relevant sind: Im Rahmen von Logistik 4.0 sind viele unserer Lokomotiven und unserer Güterwaggons heute „intelligent“ unterwegs. Das heißt, mithilfe von Sensorik und Telematik erfassen sie im Schienengüterverkehr bereits während der Fahrt Tausende Daten, die in Echtzeit an Betriebsleitzentralen der Werkstätten übermittelt werden. Diese Lokomotiven wissen selbst am besten, wann eine Inspektion im nächsten Instandhaltungswerk ansteht, bzw. informieren sie die mobile Instandsetzung und häufig wird bereits präventiv der Fehler verhindert. Unser Ziel ist es, bis 2020 etwa 2000 intelligente eLoks durch Europa rollen zu lassen.

Zweites Beispiel: In unserer Logistiksparte schreitet gleichzeitig die Automatisierung auf der Schiene mit großen Schritten voran. Uns geht es darum, einen konkreten und umfassenden Plan zu entwickeln, wie wir das System Bahn für einen vollautomatischen Fahrbetrieb ausrüsten. Wir sind uns sicher, dass wir dadurch die Leistungsfähigkeit der Schiene auf ein neues Niveau heben können. Wir werden pünktlicher, zuverlässiger und effizienter sein – und so am Ende mehr Verkehre auf die Schiene holen. Davon wird auch der Universalhafen Hamburg profitieren, dessen Zukunft, Senator Horch hat es oft genug betont, GERADE in der Vielseitigkeit liegt. Digitale Lösungen greifen in der engen Verzahnung von Güterumschlag, verarbeitendem Gewerbe, Industrie und Logistik besonders gut. Oder anders: Die Digitalisierung ist nicht nur der entscheiden-de Wettbewerbsfaktor für die Zukunft, sondern der entscheidende Im- puls, wie in der Zukunft durch Kunden und Märkte bei der Auswahl der Verkehrsträger, des Unternehmens, der Region und damit auch über die Häfen entschieden wird.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, lassen Sie uns – wenn schon nicht die olympische Flagge – dann aber mit Stolz die Flagge des Hamburger Hafens hissen. Lassen Sie uns den Hafen, unser Tor zur Welt, noch ein Stück weiter öffnen. Denn Hamburg muss als Metropole des Fortschritts auf den Weltmärkten noch sichtbarer werden. Und wir dürfen Veränderungen nicht als Bedrohung, sondern als Motor für Fortschritt sehen. Weil wir vom Hamburger Hafen überzeugt sind und von der Bahn ohnehin – als dem mit Abstand energieeffizientesten, umweltfreundlichsten und sichersten Verkehrsmittel –, werden wir auch künftig in die Infrastruktur investieren. Wir alle hier haben eines gemeinsam: Wir denken in größeren Zeiträumen und Zusammenhängen; vor allem wenn es um Nachhaltigkeit geht. Und ich bin sicher, die Bahn bietet dem Hafen gewaltige Chancen, weiterhin nachhaltig zu wachsen. Als gebürtiger Hamburger und als Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn treiben mich die Geschicke des Hamburger Hafens jedenfalls sehr um.

Auch Helmut Schmidt hat immer wieder die große Bedeutung des Hamburger Hafens hervorgehoben. Denn wie lautet noch so schön der Titel des Buches, in dem Helmut Schmidt sein Verhältnis zu seiner geliebten Heimatstadt Hamburg beschrieb? Wäre er nicht Hamburger Innensenator und Bundeskanzler geworden, wer weiß, er lautet jedenfalls: „Dann wäre ich Hafendirektor geworden“.

Ein schöneres Kompliment kann man dem Hamburger Hafen gar nicht machen!

Vielen Dank!

