

HANSA



INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL

10|2017

SCHIFFFAHRT

Schwerpunkt: Fahren
Brexit
Börsenbericht

SCHIFFSTECHNIK

Maritime Future
HANSA Awards
Abwasser-Technologie

HÄFEN | OFFSHORE

Hurricanes in the U.S.
Markt-Kompass
HTG-Kongress



Oktober 2017 | 154. Jahrgang
ISSN 0017-7504 | C 3503 E | € 14,80
www.hansa-online.de

■■■■■■■ Durchflussmesstechnik

KRAL

Wenn schon Reporting, dann zu Ihrem Vorteil!



Nutzen Sie EU-MRV für Einsparungen
im Kraftstoffverbrauch mit der
KRAL Verbrauchsmessung.



Hamburg sucht den Schulterschluss

Auf dem Bremer Kapitänstag fordert HHLA-Chefin Angela Titzrath einen stärkeren Zusammenhalt der deutschen Häfen im internationalen Wettbewerb und ein Ende des »Fingerhakelns«. Eine Kooperation in Wilhelmshaven muss aber auch nicht sein

Das sind neue Töne aus Hamburg – und das ausgerechnet in Bremen: Angela Titzrath, Chefin des Hamburger Terminalbetreibers HHLA, hat an Bremen und Hamburg appelliert, im internationalen Konkurrenzkampf stärker zusammenzuhalten. Titzrath war Festrednerin auf dem 53. Kapitänstag im Bremer Rathaus, einer der traditionsreichsten Veranstaltungen in der Hansestadt an der Weser.

Doch die seit neun Monaten an der Elbe amtierende HHLA-Chefin hat offenbar allen Grund zur Sorge: »Deutschlands Häfen haben den Anschluss an die Spitze verloren«, sagte sie unverblümt den rund 400 Gästen, die sich zu Mulligatawny-Suppe und Mumbai-Chicken-Curry in der Oberen Rathauhalle trafen.

Nicht Bremen und Hamburg ständen zueinander im Wettbewerb, vielmehr hätten die deutschen Hafendorte ihre Konkurrenz im Ausland. Deutschland sei zwar Exportweltmeister und die führende Wirtschaftsnation in Europa, doch »unsere Seehäfen haben in den letzten Jahren den Anschluss an die Spitze verloren«, so Titzrath.

Als Beleg führte sie die jüngsten Umschlagzahlen an: Demnach hätten Rotterdam und Antwerpen weitere Marktanteile hinzugewonnen, während Hamburg, Bremen/Bremerhaven und auch Wilhelmshaven bestenfalls stagnierten oder Einbußen hinnehmen mussten. »Innerdeutsches Fingerhakeln sollten wir unterlassen. Es schwächt uns unnötig.«

Sie finde es befremdlich, wenn man, wie kürzlich in Wilhelmshaven geschehen, die pünktliche Abfertigung eines Großcontainerschiffes hervorhebe und zugleich auf Hamburger Probleme mit dem gleichen Schiff wegen des fehlenden Tiefgangs der Elbe verweise. »Der Wind bläst uns aus allen Richtungen kräftig ins Gesicht. Es besteht daher wenig Grund, mit dem Finger auf den jeweils anderen zu zeigen«, stellte die HHLA-Chefin klar.

Zuvor hatte auch Bremens Wirtschafts- und Häfensensor Martin Günthner (SPD) den hafenspolitischen Schulterschluss zwischen Bremen und



HHLA-Chefin Angela Titzrath

Hamburg beschworen. »Die deutschen Häfen bohren gemeinsam dicke Bretter, um stark am Markt zu agieren.«

Beim Thema Elbvertiefung gab es einen Seitenhieb auf die Niedersachsen. Die vom Umweltministerium in Hannover betriebene Ausweisung eines Naturschutzgebietes in der Elbmündung dürfe das Vorhaben nicht gefährden. Sobald Ausgleichsflächen für den Schierlings-Wasserfenchel gefunden seien, müsse mit der Verbreiterung und Vertiefung der Elbe zügig begonnen werden. »Das ist unsere Erwartung, die wir mit Nachdruck bekräftigen«, sagte Titzrath.

Mit Blick auf Asien verwies sie darauf, dass die Kunden dort nichts mit dem Begriff »Planfeststellungsverfahren« anfangen könnten, wohl aber verstehe man, dass Schiffe nur halb beladen deutsche Häfen anlaufen könnten. »Dann suchen sie für ihre Ladung eben andere Wege, und diese enden dann meistens in Häfen außerhalb Deutschlands.«

Der Hamburger Hafen leide zudem unter dem Dauerproblem »Schlick«. Schon jetzt gebe es durch Ablagerungen Mindertiefen von teilweise bis zu drei Metern, wobei ein Meter bedeute, dass ein Schiff 1.000 Container weniger mitbringen könne. »Wenn die Häfen von den Handelsrouten der Welt quasi abgeschnitten werden, dann bedeutet dies eine Gefahr für den gesamten Wirtschaftsstandort.«

Zum Schluss wiederholte Titzrath ihren Appell: »Wir dürfen keine Zeit verlieren und sollten unsere Kräfte bündeln.« Eine Beteiligung Hamburgs am Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven, von Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies erneut ins Spiel gebracht, sei dabei aber nicht das Ziel. »Ich bin offen für Kooperationen«, sagt Titzrath. »Aber Bemühungen, die lediglich darauf hinauslaufen, Ladung von A nach B zu verschieben, halte ich nicht für sinnvoll.« **KF**



Fotos: Bernd Lange / BHV

Immer ein Höhepunkt im maritimen Kalender: Der Kapitänstag im Bremer Rathaus