

Claudia Roller, Vorstand der Hafen Hamburg Marketing e. V., im Interview

„Im Hafen stehen wieder alle Zeichen auf Wachstum!“

Frau Roller, das Krisenjahr 2009 hat tiefe Spuren in den Häfen hinterlassen. In Hamburg ist der Gesamtumschlag um 21,4 Prozent gegenüber 2008 zurückgegangen. Wie stellt sich die Situation für den Hafen Hamburg und die Hafentbahnen aktuell dar?

Wir sehen sehr deutlich, dass wir die Talsohle durchschritten haben. Dabei haben im Januar diesen Jahres die Container noch nicht sehr dazu beigetragen. Aber auch dieser Trend wird in diesem und den nächsten Monaten gebrochen werden. Alle Anzeichen stehen wieder auf Wachstum. Das wird sich auch in den Zahlen für die Hafenbahn widerspiegeln.

Im „Masterplan Hafenbahn Hamburg 2015“ wurde davon ausgegangen, dass das Transportvolumen der Hafentbahnen überproportional ansteige, von täglich 400 Zügen war die Rede. Von welchen Zahlen gehen Sie im Moment für die kommenden Jahre aus?

Wir bleiben bei dieser Aussage, nur dass sich das Zeitfenster weiter

nach hinten verschiebt. Einige Prognostiker haben öffentlich bestätigt, dass der Hafen Hamburg im Jahr 2012 erneut die Zahlen aus dem Jahr 2007/2008 erreichen wird, um hernach mit einem Wachstum von sechs bis sieben Prozent in den Folgejahren rechnen zu können. Das entspräche im Prinzip unserer früheren Wachstumsprognose mit einer Unterbrechung von vier Jahren. Dies hieße, dass wir die ursprünglich anvisierten Mengenziele in 2019/2020 erreichen. Darauf bereiten wir uns vor.

Einige vor allem kleinere im Hafen tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen ziehen sich vom Kai zurück oder stehen ganz vor dem Aus. Welche Strategie verfolgt der Hamburger Hafen für den Schienenverkehr in Zukunft, um die Kapazitäten auf der Schiene zu sichern?

Wir haben circa 65 Bahnoperateure, die sich im

Hafen Hamburg zurzeit tummeln. Dass Unternehmen über den Wettbewerb, wie in anderen Branchen auch, kommen und gehen, sollten wir nicht überdramatisieren, solange der Wettbewerb mit fairen Mitteln erfolgt. Mit Kapazitäten hat dies nichts zu tun.

Was unternimmt die HPA, um dem zu erwartenden Umschlagschub nach dem Ende der Krise standhalten zu können?

Die HPA hält weitestgehend am Ausbauprogramm von vor der Krise fest. Dies ist mehrfach – sowohl von der Behörde für Wirtschaft und Arbeit als auch von der HPA – bestätigt worden, zuletzt auf unserer Jahrespressekonferenz Anfang Februar 2010.

Claudia Roller ...

... ist seit dem 1. April 2008 Vorstand des Hafen Hamburg Marketing e. V. (HHM). Die 56-jährige gelernte Schifffahrtskauffrau hat im Laufe ihrer Karriere Berufserfahrungen sowohl in Reedereien als auch im Hafenbetrieb gesammelt und ist versiert in der Seehafenverkehrswirtschaft und der Hinterland-Verkehrsorganisation.

2006 begann sie ihre Arbeit als General Marketing Manager bei der HHLA Intermodal, bis sie in den Vorstand des HHM wechselte. HHM, die Marketingorganisation des Hamburger Hafens, engagiert sich seit einem Vierteljahrhundert weltweit erfolgreich für die Interessen der Hamburger Hafenwirtschaft und der Metropolregion sowie für seine zahlreichen Mitgliedsunternehmen. Mit seinen vielfältigen Aktivitäten im In- und Ausland trägt HHM zur Stärkung der Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens bei.



Welche Infrastrukturprojekte innerhalb des Hafens werden im Moment noch geplant oder realisiert?

Es ist ein großes Bündel, von der Fahrrinnenanpassung der Elbe, der Sanierung oder dem Neubau mehrerer Brücken bis hin zu Kaimauern, Straßen und Bahnstrecken, das entsprechend der diversen Masterpläne aufzuarbeiten ist. Darüber hinaus ist an die Ausschreibung zur Nutzung des künftigen Central Terminals Steinwerder zu erinnern. Die Hafenspanne ist zwar kein Projekt der HPA, aber ebenfalls ein zukunftsgerichtetes Projekt, das dem Hafen und seinen Verkehren helfen wird.

HHLA und Eurogate bündeln im Terminalbereich ihre Kräfte, sogar

von einem gemeinsamen Hinterland-Terminal ist die Rede. Sehen Sie die Zukunft einzelner EVUs durch solche Zusammenschlüsse im Hafen gefährdet?

In der Tat werden in Teilbereichen im Hinterland Aufgaben vernünftigerweise gemeinsam aufgenommen. Das muss aber keine Bedeutung für eine Zusammenarbeit im Vertrieb der Transportkette haben. Ich gehe zurzeit davon aus, dass die einzelnen Bahnoperatoren der HHLA Intermodal und der Eurogate Intermodal weiterhin getrennt und in Konkurrenz zueinander auftreten werden. Insofern dürfte diese Zusammenarbeit auch keine Auswirkungen auf bestehenden EVUs haben.

Sehen Sie in Unternehmenszusammenschlüssen eine beispielhafte Entwicklung für die zukünftige Unternehmenskultur der im Hafen ansässigen EVUs?

Jedes Unternehmen muss über eine Analyse der Stärken und Schwächen selbst erkennen, ob es Sinn macht, im Schulterschluss mit anderen den Marktauftritt zu stemmen oder nicht. Das gilt genauso für ein EVU. Allerdings ist zu vermuten, dass durch Größe auch ein Vorteil beim Einkauf von Leistungen erzielbar ist, und somit Fusionen und Kooperationen sich vermehrt am Markt zeigen werden.

Frau Roller, vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview führte Ulrich Vössing.

Rostock Port

Sanierung der Bahngleise bis 2013

Die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH begrüßt die von Verkehrsminister Schlotmann mit der DB Netz AG erzielte Einigung zur durchgängigen Sanierung der Strecke Berlin-Rostock bis spätestens Ende 2013. „Endlich entspricht DB Netz einer langjährigen Forderung des Hafens, die Bahnbindung für Personen und Güter auf einen mit den Wettbewerbshäfen vergleichbaren Stand zu bringen. Damit werden auch die Chancen der Verlängerung des transeuropäischen Bahnnetzes von Berlin bis Rostock als Ausgangspunkt von „Motorways of the Sea“ nachhaltig verbessert“, sagt Ulrich Bauermeister, Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH.

Die in dem Maßnahmenpaket enthaltene vorgezogene Sanierung des Bahnhofes in Warnemünde verbessert die Erreichbarkeit und Abfertigungsmöglichkeiten im Seebad Warnemünde. Aus Sicht des Hafens ist das insbesondere für die tausenden internationalen Kreuzfahrtgäste

wichtig, die Jahr für Jahr den Aufenthalt in Deutschland zu einem Besuch Rostocks, Mecklenburgs und Berlins nutzen.

Ebenso wurde die Beseitigung des seit langem kritisierten Tunnels unter dem Bahngelände beschlossen. Die Verbindung zwischen Warnemünde und der von Touristen gern besuchten Wasserkante am Seekanal wird so für jedermann attraktiver. „Die Vollsperrung der Gleise von September 2012 bis April 2013 zwischen Rostock und Berlin ist ein Preis, der für die nachhaltige Verbesserung der Bahnverbindung zwischen der Hansestadt und der Hauptstadt sowie der Bahnanlagen in Warnemünde gezahlt werden kann. Die Vielzahl internationaler Reedereien, die den Kreuzfahrthafen Warnemünde im Programm haben, werden den Fertigstellungstermin 2013 mit Genugtuung zur Kenntnis nehmen“, so Ulrich Bauermeister.



Die Bahnverbindungen in Rostocks Hafen werden verbessert