

Förderkreis »Rettet die Elbe« eV

Nernstweg 22 • 22765 HAMBURG • Tel.: 040/39 30 01
eMail: foerderkreis@rettet-die-elbe.de • <http://www.rettet-die-elbe.de>

Hafenpolitik und Studie der OECD zum Hafen Hamburg Juli 2012

So (be)lügt man (sich) mit Statistik

Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) untersucht in einem "Port-Cities Programme" die Zusammenhänge von Häfen und Stadtentwicklung. Untersucht werden die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der Häfen, ihre Bedeutung für die Wirtschaft ihres Landes, das Zusammenwirken von Stadt- und Landesplanung, sowie ökologische Aspekte. Es werden politische Ratschläge gegeben. Die erste Studie beschäftigte sich mit den Seine-Häfen. Als zweiter Bericht in der Reihe wurde der für Hamburg im Juni 2012 veröffentlicht. Geplant sind Berichte zu Rotterdam/Amsterdam und Helsinki, an den Workshops haben sich aber noch weitere Hafenstädte beteiligt, so Antwerpen und Los Angeles.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) Hamburg war hoch erfreut über das positive Ergebnis des Berichts, an dessen Vorbereitung sie in den Workshops zuvor und durch direkte Zuarbeit beteiligt war. Die BWVI stellte die Studie durch Senator Horch in Berlin vor, um Druck auf die Bundesregierung auszuüben, den Hafen als nationale Aufgabe anzuerkennen und entsprechend die vielfältigen Wünsche Hamburgs zu erfüllen, die Infrastruktur für den Hafen auszubauen.

In ihrem Überschwang versäumte es die BWVI, kritisch zu lesen und zu hinterfragen, wie die so positiven Zahlen zustande kommen, und mit welchen Einschränkungen sie gelten. Hier drei Beispiele:

Deutschlands wichtigster Hafen?

So spricht der Senator:

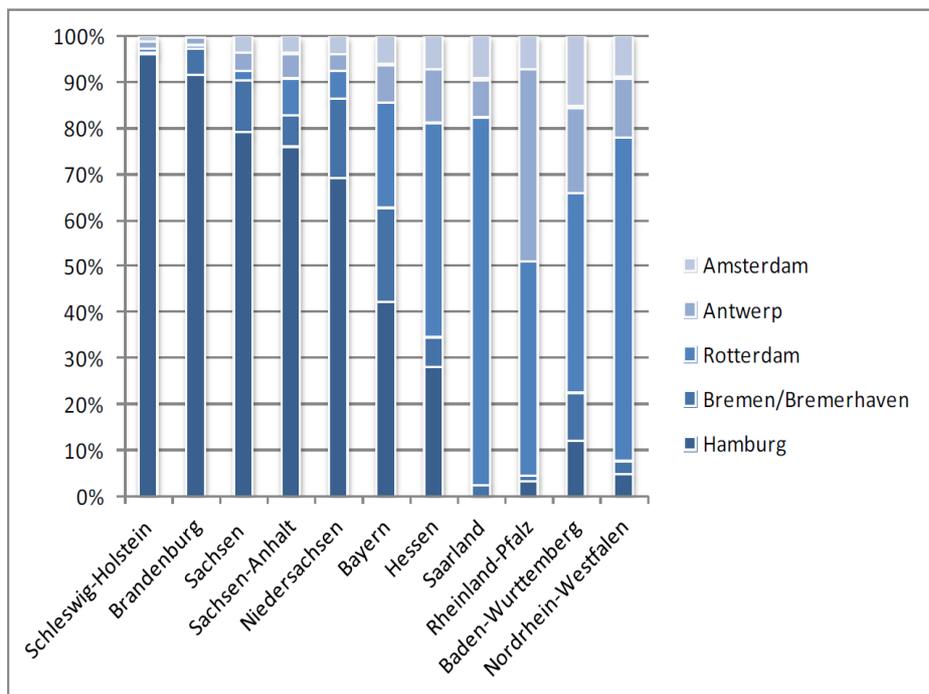
"...weil sie (die Studie) unser Hamburger Verständnis – was die Bedeutung des Hafens für die gesamte deutsche Volkswirtschaft angeht – klar untermauert."

Auf den ersten Blick untermauert die Studie mit einem Diagramm dieses Verständnis, zu welchen Anteilen die deutschen Länder die Häfen der "Nordrange" für ihre Seetransporte nutzen. Die Verfasser schreiben:

"Hamburg is the predominant port for most of Germany and services most of the country, with the exception of some of the large states in western and southern Germany (such as North Rhine-Westphalia and Baden-Württemberg) that predominantly use the ports of Rotterdam and Antwerp (Figure 12). ..."

Übersetzung RdE: Hamburg ist der vorherrschende Hafen für den größten Teil Deutschlands und bedient den größten Teil des Landes, mit Ausnahme einiger großer Länder im westlichen und südlichen Deutschland (wie Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg), die vorwiegend die Häfen Rotterdam und Antwerpen nutzen (Abbildung 12)...

Figure 12. Main ports for German states



Source: Author's own calculations based on data in Bundesamt für Güterverkehr (2007)
 Note: Shares refer to the situation in 2006. For reasons of comparability only hinterland traffic by rail and barge are included figure.

Diagramm kopiert aus OECD-Studie

Die Manipulation des Diagramms liegt in der einheitlichen prozentualen Darstellung für jedes Land, ungeachtet des volkswirtschaftlichen Gewichts. So wirkt das größte Land, Nordrhein-Westfalen, als Ausnahme von den meisten deutschen Ländern. Die Wirtschaftskraft eines Landes wird durch das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ausgedrückt, den Wert in Euro aller Produkte und Dienstleistungen eines Jahres (Daten des Statistischen Bundesamts). Wenn also Nordrhein-Westfalen mit einem BIP von 500 Milliarden Euro nur 8% seiner Seetransporte über Hamburg und Bremerhaven abwickelt, hat das dieselbe Bedeutung wie die 83% des Landes Sachsen-Anhalt mit einem BIP von 49 Mrd. Euro.

Multipliziert man die Hafennutzungsanteile der OECD-Studie mit dem Anteil eines jeden Bundeslandes am BIP, erhält man ein realistisches Bild, welche Häfen für die deutsche Wirtschaft wichtig sind. Da die OECD-Studie nicht alle Länder erfasst, wurde für diese Länder die Hafennutzungsverteilung des Nachbarlandes angesetzt, also Berlin äquivalent Brandenburg.

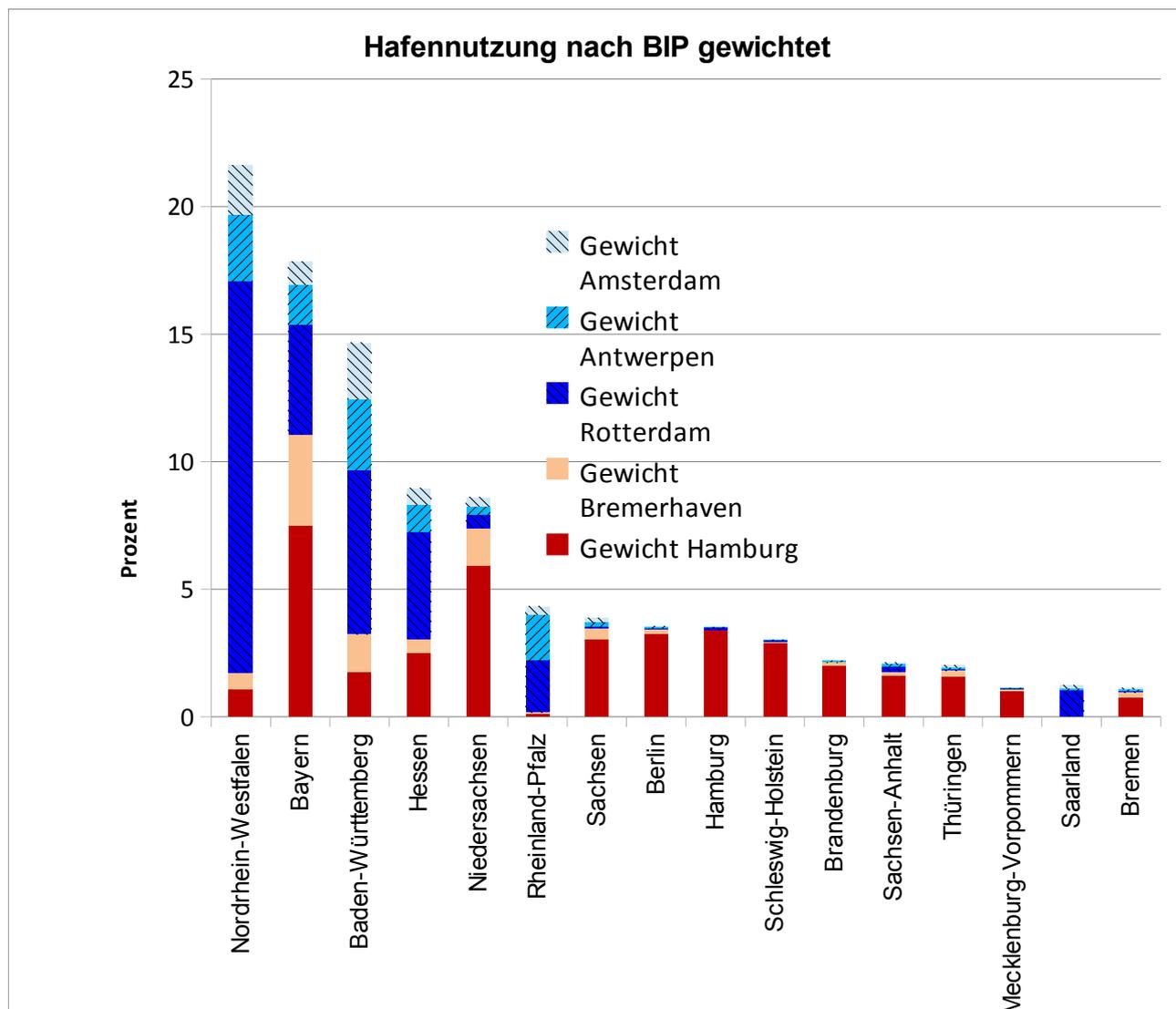


Diagramm und Tabelle erstellt von Rde nach Daten der OECD-Studie und Daten Statistisches Bundesamt

Hafen	Gewicht%
Hamburg	38,7
Bremerhaven	9,2
Rotterdam	34,4
Antwerpen	10,9
Amsterdam	6,8
deutsche Häfen	47,9
ARA-Häfen	52,1

Die nach BIP gewichteten Hafennutzungsanteile aller Bundesländer summieren sich zu 47,9% für die beiden deutschen Häfen, aber zu 52,1% für die niederländisch-belgische Hafenkette.

Die Verfasser der OECD-Studie weisen selbst darauf hin, dass viele Häfen nicht berücksichtigt wurden, die für einzelne Bundesländer wichtig sind, etwa polnische Häfen für Brandenburg. Aber nicht das ist ihnen vorzuwerfen, sondern dass sie dem Leser das hamburgische "Verständnis" nahelegen, immer noch "des Reiches Hafen" zu sein.

Die stärkste Ausstrahlung auf Investitionen?

Dass die Hafenwirtschaft mit der Wirtschaft des dahinter liegenden Landes gekoppelt ist, kann ohne Weiteres vorausgesetzt werden. Schwierig wird es zu bestimmen, in welchem Maß das der Fall ist, und genau das wird in der OECD-Studie versucht.

"The Port of Hamburg has significant indirect effects on the German economy, more so than the ports of Rotterdam, Antwerp and Le Havre/Rouen have on their national economies. An input-output (I-O) analysis conducted for this case study (integrating the Port of Hamburg and allowing for the calculation of a multiplier) identifies the indirect effects of changes in demand in the Port of Hamburg via backward linkages. This analysis is based on national I-O tables...

Übersetzung RdE: Der Hafen Hamburg hat bedeutende indirekte Effekte auf die deutsche Wirtschaft, mehr als es die Häfen Rotterdam, Antwerpen und Le Havre/Rouen auf ihre nationale Wirtschaft haben. In dieser Fallstudie wird eine Eingabe-Ausgabe Analyse durchgeführt (den Hafen Hamburg einschließend, die Berechnung eines Multiplikators erlaubend), welche die indirekten Effekte von Änderungen der Nachfrage im Hafen Hamburg über Rückkopplungen identifiziert. Die Analyse basiert auf nationalen Eingabe-Ausgabe Tabellen.

Table 7. Multipliers for main northwestern European ports

	Multiplier
Hamburg	1.71
Rotterdam	1.13
Antwerp	1.18
Le Havre/Rouen	1.57

Source: Author's own calculations based on Eurostat database

Diagramm kopiert aus OECD-Studie

Der Senator interpretiert das sogar als kausale Beziehung:

"In Hamburg liegt ein hoher Multiplikatoreffekt vor, d.h. jeder Euro, der im Hafen ausgegeben wird, führt zu 0,71 Euro an zusätzlicher Wertschöpfung in anderen Branchen. Der Effekt ist höher als in anderen Häfen."

Plausibel ist es andersrum, dass nämlich höherer Konsum und Produktion im Hinterland die Nachfrage nach den Dienstleistungen des Hafens erhöht. Was Ursache und was Wirkung ist, darf nur dann behauptet werden, wenn eben das gesamte Hinterland des Hafens untersucht wird. Die OECD-Studie betrachtet jedoch allein die nationale Statistik für den jeweiligen Hafen. Dabei schneiden kleine Länder schlechter ab als große. Der Multiplikatoreffekt bildet nach einem komplizierten und nicht durchschaubaren Rechenweg schlicht die Größe des BIP der jeweiligen Staaten ab.

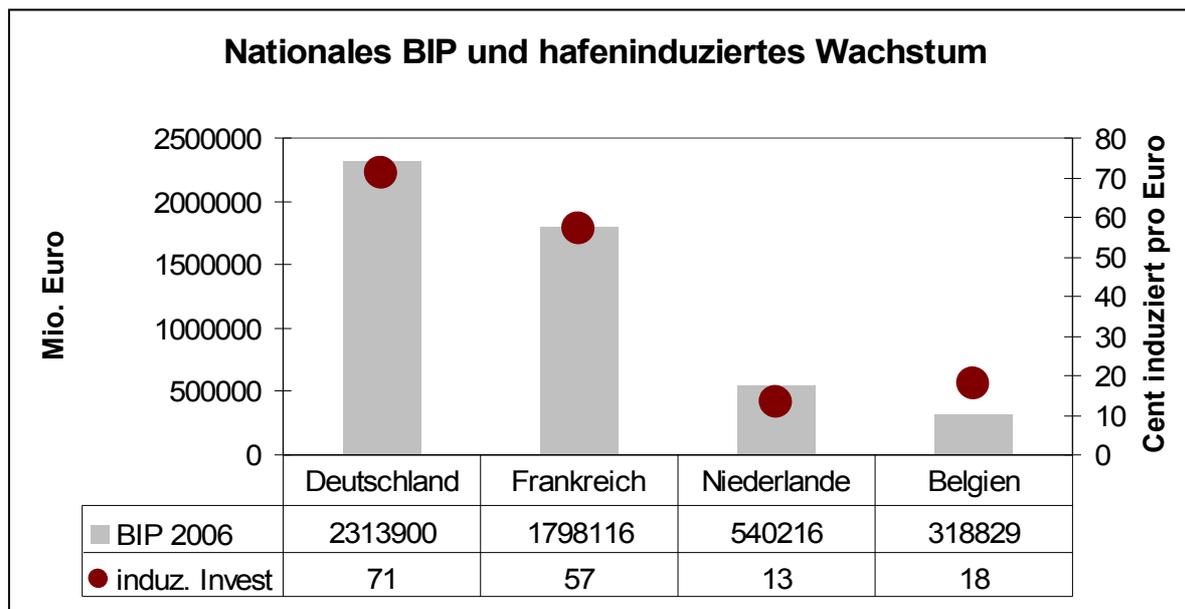


Diagramm erstellt von RdE nach Daten der OECD-Studie und Daten Eurostat

Das Diagramm zeigt das BIP des Jahres 2006 (nach Eurostat), verglichen mit den pro Euro induzierten Cent nach der OECD-Studie. Mangels Angabe der Zeitbasis durch die Verfasser wird hier angenommen, dass wie bei den Hafennutzungsanteilen das Jahr 2006 zu Grunde liegt. Ein Vergleich der Häfen nach einer derartigen Rechnung verbietet sich von selbst. Die Verfasser der OECD-Studie hätten darauf verzichten müssen, da sie wussten, wie sie politisch missverstanden werden.

Je größer, desto grüner?

Auf dem Energiesektor hat man gelernt, dass Sparen die umweltfreundliche Lösung ist, das "NegaWatt-Kraftwerk", das gar nicht gebaut werden muss. Auf dem Transportsektor kann man sich noch längst nicht vorstellen, weniger TEU zu transportieren. Die OECD-Studie konzentriert sich daher zunächst auf den "modal split", d.h., die Last auf die Umwelt zu mindern, indem man die Transporte von der Straße auf Schiene oder Wasserwege verlagert. Hierbei schneiden Hamburg durch seinen relativ hohen Bahnverkehr, Rotterdam durch die Rheinschifffahrt gut ab. Wie wäre es aber damit, die Transportwege zu verkürzen und so Treibstoffverbrauch und Klimaschäden zu verringern?

Auf der Webseite "EcoTransIT" kann man die Auswirkung von Transportketten unter verschiedenen Bedingungen interaktiv berechnen lassen. In dem folgenden Beispiel sollte eine Ladung von 100 Containereinheiten (das entspricht einem vollen Eisenbahnzug) mittelschwer beladen von Shanghai nach München gebracht werden. Als Auslastung wurde für alle Verkehrsträger einheitlich 85% angesetzt, ein sehr hoher Wert, der in der Praxis kaum durchgehend zu erreichen sein wird.

Von	Güterbahnhof Shanghai		
Nach	Güterbahnhof MÜNCHEN NORD RBF		
Fracht	100 TEU		
Typ	mittlere Beladung		
Auslastung	85%		
	via Transsib	via Venedig	via Hamburg
Wege km			
Zug[Diesel]	930	0	0
Zug[Elektro]	11283	549	774
LKW	0	22	22
Seeschiff	0	15821	19960
Summe	12213	16393	20756
Kohlendioxid Tonnen			
Zug[Diesel]	24,0	0,0	0,0
Zug[Elektro]	208,3	10,5	12,8
LKW	0,0	2,0	2,0
Seeschiff	0,0	213,7	269,5
Intermodaler Transfer	0,0	0,7	0,7
Summe	232,3	226,8	285,1

Tabelle zusammengestellt von RdE aus Daten von EcoTransIT

Der kürzeste Weg von Shanghai nach München führt über die Transsibirische Eisenbahn. Doch diese Route bietet nicht die Kapazität für Millionen Container wie der Seeweg. Realistisch wäre also die Überlegung, Container von China über den Hafen von Venedig nach Süddeutschland zu fahren anstatt über den Hafen Hamburg, da der Seeweg 4000 km und der Landweg 200 km kürzer sind.

Dem hält die OECD-Studie entgegen, die nach Norden fahrenden größeren Schiffe hätten eine bessere Ökobilanz, die die Entfernung kompensiere:

"The environmental impact of port shipments could also be affected by routing from Asia via northern ports, such as Hamburg, instead of southern European ports. Although some port authorities claim that carbon dioxide emissions are lower if traffic to southern Germany is routed through Adriatic ports, such as the Port of Venice, other calculations seem to suggest that the dominance of northwestern European ports is relatively less environmentally harmful. This is primarily due to better environmental performance of the largest vessels that call on the northwestern European ports (NEA, 2011)."

Übersetzung RdE: Die Umweltbelastungen der Verschiffung über Häfen können auch davon beeinflusst werden, ob die Routen aus Asien über nördliche Häfen wie Hamburg geleitet werden, oder stattdessen über südeuropäische Häfen. Obwohl einige Hafenbehörden beanspruchen, dass Kohlendioxid-Emissionen niedriger sind, wenn Verkehr nach Süddeutschland über Adria-Häfen geleitet wird, etwa den Hafen von Venedig, legen andere Berechnungen nahe, dass die Dominanz der nordwesteuropäischen Häfen relativ weniger umweltschädlich ist. Dies rührt in erster Linie von der besseren Umweltbilanz der größten Schiffe her, die die nordwesteuropäischen Häfen anlaufen (NEA, 2011)

Das niederländische Logistik-Institut NEA hat im Auftrag der Häfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg ermittelt, dass die größten Schiffe zu niedrigsten Preisen die Häfen der Nordsee anlaufen. Große Schiffe haben einen niedrigeren spezifischen Treibstoffverbrauch und Kohlendioxidausstoß als kleinere Schiffe. Wie groß der Unterschied ist, basiert auf wenigen Angaben der Reeder. Zudem wird für die Schiffe im Adria-Verkehr eine geringere Auslastung angenommen. NEA operiert mit vielen Annahmen, die zu einem erstaunlich positiven Ergebnis aus Sicht der Auftraggeber führen. Eine Ökobilanz der Landwege wurde von NEA nicht erstellt.

Die Umweltbelastung der enorm ausgebauten Infrastruktur zu den Nordhäfen (Autobahnen, Bahntrassen, Kanäle, und Fahrrinnenvertiefungen) wird nicht berücksichtigt.

Auch EcoTransIT bietet viele Stellschrauben, mit denen das Ergebnis manipuliert werden kann, bis auf einen Faktor: die Entfernung. Faktoren, die von betriebswirtschaftlichen Kalkülen der Reeder abhängen, können sich schnell ändern. Folgt man der Logik von NEA, verliert Hamburg den Transshipment-Verkehr, sobald effiziente Großschiffe die neuen Terminals in Gdansk und St. Petersburg anlaufen können und die (angeblich) treibstofffressenden kleinen Feeder ersetzen. Über die Adria-Häfen Koper und Triest werden bereits 37% des österreichischen Seeverkehrs abgewickelt, sagt die OECD-Studie, obwohl nach NEA der Weg über die Nordhäfen ökonomisch und ökologisch so viel günstiger sei.

Fazit

Die OECD-Studie wertet statistische Daten tendenziös aus und zieht unzulässige Vergleiche. Die Ergebnisse werden als politisches Druckmittel von Hamburg eingesetzt, sich vor allem von der Bundesregierung Deutschlands Vorteile zu verschaffen. Charakteristisch für die hamburgische Beschränktheit ist, den klugen Rat der Studie zu ignorieren, viel stärker mit Bremen zusammenzuarbeiten, denn von den Fahrtgebieten konkurrieren die Häfen nicht, sondern ergänzen sich.

Quellen:

Merk, O., Hesse, M. (2012), "The Competitiveness of Global Port-Cities: the Case of Hamburg", OECD Regional Development Working Papers, x/2012, OECD Publishing;

<http://www.oecd.org/dataoecd/53/15/50662240.pdf>

Pressestelle des Senats, Hamburg: "OECD Studie zum Hamburger Hafen", 27. Juni 2012

Arbeitskreis 'Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder': "VGR der Länder (Entstehungsrechnung) – Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen (nominal)"; Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2012; <https://www.destatis.de/DE/Startseite.html>

Eurostat: Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/>

Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu), Heidelberg, Öko-Institut, Berlin und Rail Management Consultants GmbH (RMCon), Hannover: "EcoTransIT World - Ermittlung des Energieverbrauchs und der Emissionsdaten von Transportketten"; <http://www.ecotransit.org/index.de.html>

NEA: "The Balance of Container Traffic amongst European Ports"; Gutachten im Auftrag der Häfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg, Zoetermeer, Netherlands, October 2011; <http://www.nea.nl/index.cfm/19,1151,c.html/1151/R20110190.pdf>

Krämer, W.: "So lügt man mit Statistik"; Campus Verlag, Frankfurt am Main, 1991