

Geschäftsmodell Container-Drehscheibe (Hub)

Referent: Klaus Baumgardt, Förderkreis »Rettet die Elbe« eV

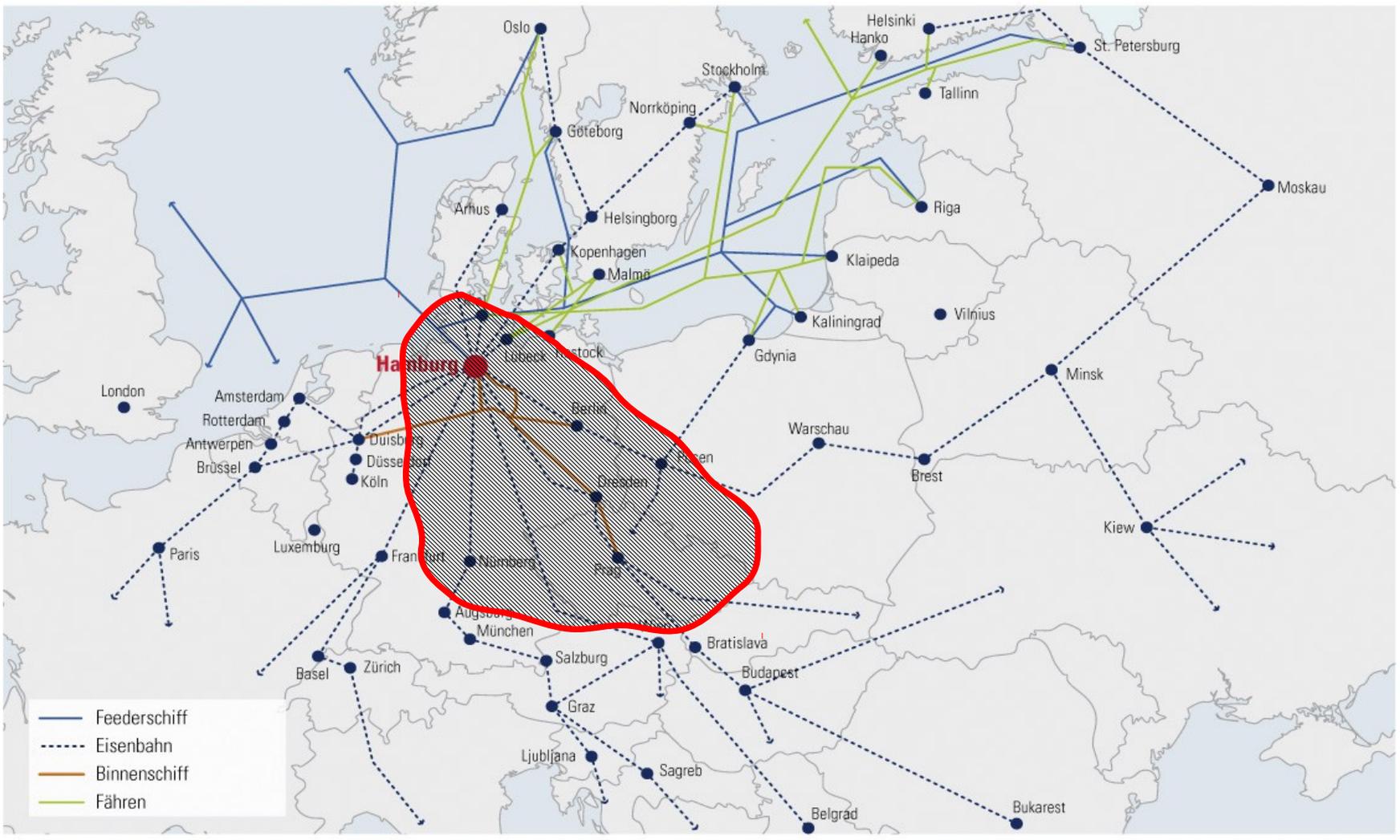


Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut HWWI

**Die volkswirtschaftliche Bedeutung des
Hamburger Hafens in Abhängigkeit vom
Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe**

**M. Bräuninger, A.H. Otto, S. Stiller
2010**



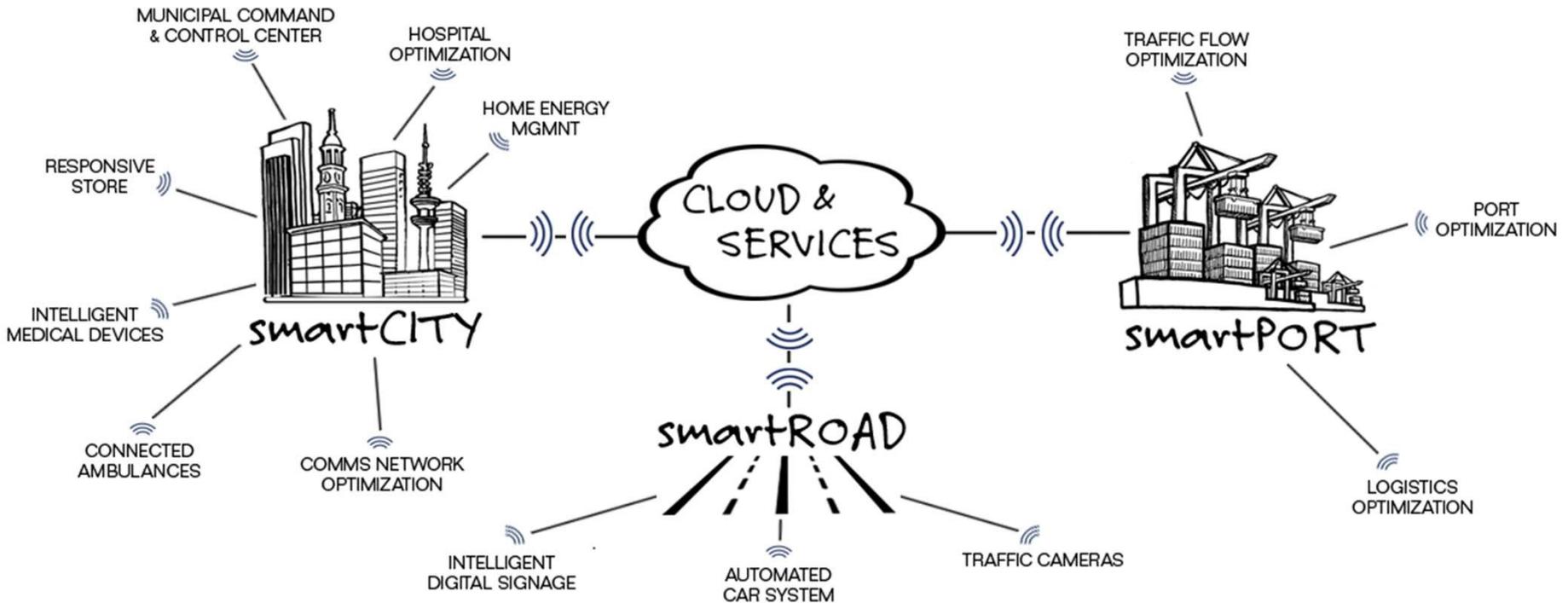


Quelle: Hafen Hamburg Marketing

Hinterlandverbindungen Hafen Hamburg laut HEP, sowie geografische Hinterland lt. "Rettet die Elbe"



Smart Port



Aus Präsentation des Chief Globalisation Officer, Cisco, Hamburg 2014



Smart Port, Smart City, Smart Asses

Visionary Leadership



Public Private Partnerships



New Ecosystem



Aus Präsentation des Chief Globalisation Officer, Cisco, Hamburg 2014



Ausstieg aus der Wachstumsspirale

**Hafenkooperation
heißt**

Eine verbindliche deutsche Hafengemeinschaft



Nur 10% der im Hafen umgeschlagenen Container haben Ziel oder Quelle in der Metropolregion Hamburg. Für 90% der Container ist der Hafen nur Schnittstelle zwischen den Transportmodi. Auf diesem Gebiet wächst der Hafen, und darauf ist die Hafenpolitik Hamburgs ausgerichtet. Das Hamburger Weltwirtschaftsinstitut hat als Rechtfertigung für die Elbvertiefung die Ideologie der Container-Drehscheibe (engl. Hub) formuliert.

Dazu müssen der Hafen und am besten gleich die ganze Stadt "smart" gesteuert werden. Gibt es noch eine Chance auf einen Hafen, der der Stadt dient?

Planänderung 3, Teil 11a, Anhang C, Gutachten im Auftrag HPA
Das HWWI versucht zu begründen, dass der Hamburger Hafen nur als große wachsende Drehscheibe (Hub) eine kostengünstige Versorgung mit Gütern nach Mittel- und Osteuropa gewährleisten könne. Die Kostenvorteile durch Bündelung von Fracht überwiegen den Nachteil, dass über einen Hub die Transportwege verlängert werden. Das HWWI belegt seine These aber nicht mit konkreten Frachtraten. Die vier Hubs der Nordrange – Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg – versuchten, immer mehr Fracht aus Hinterland und Zulieferhäfen (Spoke) auf sich zu ziehen, um die Skalenvorteile des Bündelns zu nutzen. Größe ist ein Vorteil, solange es dem Reeder gelingt, seine großen Schiffe auszulasten. Schwächelt ein Hafen, stürze er auf das Niveau eines regionalen Feederhafens ab.

Denkt man die Theorie zu ihrem logischen Ende, bliebe nach einem ruinösen Infrastruktur-Rüstungswettlauf doch nur Rotterdam übrig, und in den anderen Häfen zerstörte Flüsse und eine brachliegende Infrastruktur.

Ein Blick auf die Landkarte macht jedem deutlich, dass der Transport von Containern in die Schweiz, die Balkanländer oder die Ukraine über die Häfen am Mittelmeer bzw. Schwarzen Meer mit geringerem Aufwand möglich ist, anstatt sie erst vom Suezkanal um Europa herum über zusätzliche 5.000 km nach Hamburg zu schiffen, und dann per Bahn oder Lkw wieder rund 1.000 Kilometer gen Süden zu transportieren. Quantitativ berechnen kann man die Ersparnis an Weg, Treibstoff und Abgasen in einem Projekt "EcoTransIT" der UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER auf der Webseite <http://www.ecotransit.org/partners.de.phtml> . Daraus ergibt sich ungefähr ein Wirtschaftsraum von der Größe der schraffierten Fläche, in der der teurere Landtransport von Hamburg aus am günstigsten ist.

Bei steigenden Ölpreisen und Kosten der Verkehrswege im Binnenland wird der Kostenvorteil der Bündelung von Fracht im Hub aufgehoben. Die Transportketten werden über Häfen an Ostsee, Mittelmeer und Schwarzem Meer verkürzt, die näher an den sich entwickelnden Wirtschaftsräumen liegen als die heutigen Großhäfen der Nordrange. Tatsächlich bilden sich neue Hubs an der Adria (Venedig, Koper) oder an der Ostsee (Gdansk), wohin die Reederei Maersk nun ihre 18.000 TEU-Schiffe schickt - über Wilhemshaven, an Hamburg vorbei.

Ein großes Thema der IAPH - Konferenz ist der Smart Port. Wer wollte nicht, dass die ewigen Lkw-Staus im Hafen aufhören! Doch ist das eine Lösung ?

Die Stadt Hamburg und die Firma Cisco vereinbarten im April 2014 eine "Smart City Initiative", indem Cisco durch digitale Netzwerke und entsprechende Anwendungen der Stadt hilft, z.B. den Verkehr im Hafen staufrei zu steuern, die Stadt "smart" zu machen. Dazu erhält Cisco Zugang zum Behörden-Intranet.

Der Chief Globalisation Officer von Cisco trug vor, der Wert der Smartisierung betrage in Deutschland 914 Milliarden Euro in den nächsten zehn Jahren. Eine Stadt mit einem digital overlay könne intelligent optimiert werden aus einem Municipal Command&Control Center.

Die smarte City wird gelenkt durch und hin zu:

Visionary Leadership, :ein smarterer Arsch hoch über den Wolken

Public Private Partnerships, : der öffentlichen Hand fehlt schon ein Finger

New Ecosystem: die Skyline von Shanghai, ein erstrebenswertes neues Ökosystem?

Man frage mal nach, was Leader vorhaben, die mit solchen

Vorstellungen kommen. Einen Hafen, der der Stadt dient, haben die nicht im Sinn

.

Auch die smarteste Optimierung rettet den Hafen nicht, der dem Modell "Hub" folgt. Irgendwann kann man die Kapazität der Infrastruktur nicht mehr vergrößern, dann erstickt er an sich selbst. Technik X.0 ist nicht die Lösung.

Als Strategie führt der Hub den Hafen und die Stadt Hamburg in eine Katastrophe. Ein ständiges und unbegrenztes Wachstum führt zu einer selbstmörderischen Konkurrenz mit den anderen großen Häfen der Nordrange. Der Hafenentwicklungsplan ignoriert die Entwicklung in den Ländern an Mittelmeer und Ostsee, wo neue Hafenschwerpunkte Fracht von Hamburg abziehen werden. Der HEP baut auf Vorleistungen für die Infrastruktur durch die Bundesregierung, die planerisch und finanziell nicht gesichert sind.

Hamburg muss aus der Wachstumsspirale aussteigen, die der Hub fordert. Eine Lösung ist die "Hafenkooperation".

Der hamburgische Senat lehnt Absprachen der Häfen zum Ausbau ihrer Infrastruktur ab. Nur ungebremster Wettbewerb führe zu optimalen Dienstleistungen zu günstigsten Preisen. Dieser neoliberale Aberglaube zwingt Hafenstädte, alle Häfen mit jeder und größter Infrastruktur auszurüsten, über die die privaten Unternehmen disponieren.

Bedingt wird dieser Zustand durch die im Grundgesetz festgeschriebene "Länderhoheit". Um ein wenigstens national übergeordnetes Gesamthafenkonzept umsetzen zu können, müssen also auch nicht mehr zeitgemäße Aspekte der "Länderhoheit" überwunden werden. Hafenkooperation muss so verbindlich sein, dass die deutschen Häfen als Hafengemeinschaft am Markt auftreten. Ein Kartell also? Wer sich dagegen wehrt, sind die Kartelle der Reeder, Hafenbetriebe und Spediteure.

Eine Lösung wird noch gar nicht diskutiert: wir sparen Energie, Wasser, und warum nicht Transporte?