

COPYRIGHT

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Es darf ohne Genehmigung nicht verwertet werden. Insbesondere darf es nicht ganz oder teilweise oder in Auszügen abgeschrieben oder in sonstiger Weise vervielfältigt werden. Für Rundfunkzwecke darf das Manuskript nur mit Genehmigung von Deutschlandfunk Kultur benutzt werden.

Zeitfragen – Wirtschaft und Umwelt

„Das Wasser steht uns bis zum Hals“

Von Rainer Link

Atmo : Möwen in der Luft

Erzähler:

Im Minutentakt passieren kleine und große Schiffe die Elbe auf Höhe des Nord-Ostseekanals. Ihr Ziel: der Hamburger Hafen. Die Fahrrinne ist schmal, die Havariegefahr beträchtlich.

Funksprüche der Nautischen Zentrale „Captain, stop the engine...“

Erzähler:

Kürzlich feierte Hamburg eine besondere Premiere: Der weltweit größte Container Frachter, die „MOL Triumph“ (*englische Aussprache!*) macht auf seiner Jungfernfahrt im Hamburger Hafen fest. Das Schiff ist 400 Meter lang, 58 Meter breit, kann 20.100 Standardcontainer tragen, benötigt dafür aber einen Tiefgang von rund 16 Metern. Solch einen Giganten sicher durch die Elbe zu lotsen, ist eine nautische Herausforderung. Die Menschen stehen am Ufer und verfolgen das Spektakel.

Atmo : Schiffstuten, Menschen und Hunde am Strand.

darauf der Erzähler:

Die Geschichte des Containers ist gerade mal ein halbes Jahrhundert alt. In den 1960er Jahren landeten die ersten Stahlkisten auf der Kaikante. In den 1980er Jahren brachte die Reederei Hapag-Lloyd das erste Schiff, das mehr als 3000 Standardcontainer tragen konnte, aufs Wasser. Das galt damals als Revolution. In den 1990er Jahren folgten Schiffe, die 8.000 der genormten Stahlkisten

transportieren konnten. Heute sind Riesen wie die „MOL Triumph“ auf den Weltmeeren unterwegs, auf denen 20.000 Container gestapelt werden können. Auf offenem Meer haben diese Giganten kein Problem mit dem Tiefgang von 16 und mehr Metern. Aber die deutschen Häfen Hamburg und Bremen liegen nun mal an Flüssen mit deutlich flacheren Fahrrinnen. Deshalb ist die „MOL Triumph“ heute auch nur halb beladen, sonst würde der Frachter auf Grund laufen.

Um als wichtigster deutscher und drittichtigster europäischer Hafen im Geschäft zu bleiben, arbeitet Hamburg seit einem Jahrzehnt am Projekt Fahrrinnenvertiefung. Die Elbe soll von jetzt 13,50 auf 14,50 Meter vertieft werden. Nach langjährigem juristischen Tauziehen zwischen Umweltverbänden und der Politik hat das Bundesverwaltungsgericht im Februar 2017 ein finales Urteil gefällt. Ein Schiedsspruch, der von den Streitparteien in seiner Wirkung durchaus unterschiedlich interpretiert wird. Die Elbvertiefung kann kommen, aber nur unter relevanten Auflagen, die erst erfüllt werden müssen. Wie lange wird das dauern? Naturgemäß fallen die Antworten hierauf höchst unterschiedlich aus. Bürgermeister Olaf Scholz sieht vor seinem geistigen Auge bereits die Bagger am Start. Die Umweltschützer sehen sich nicht als Verlierer.

Malte Siegert:

Das Urteil lautet „rechtswidrig“ und „nicht vollziehbar“, d. h. der Vorhabenträger kann noch nicht anfangen zu bauen und hat noch eine Liste von Aufgaben, die er noch erfüllen muss, damit er irgendwann mal einen tauglichen Planfeststellungsbeschluss hat. Richtig bleibt aber auch, dass die Maßnahmen, die er ergreifen kann, seinen Plan heilen können, also die Fehler, die es gibt, können korrigiert werden und das heißt dann natürlich auch, dass irgendwann unter Umständen die Maßnahme tatsächlich auch kommen wird.

Erzähler:

Malte Siegert, ist der Schifffahrtsexperte des NABU, er ist sich sicher, dass noch viel Wasser die Elbe runter fließen wird, bis die größeren Schiffe mehr Raum unter dem Kiel haben werden. Wenn überhaupt. Denn es gibt da eine hamburgische Schicksalspflanze, die nur noch an der Elbe vorkommt. Der Schierlingswasserfenchel. Für den muss der Hamburger Senat eine neue Heimat schaffen.

Malte Siegert: (*entfällt bei Überlänge*)

Da muss er nacharbeiten. Und er muss vor allem dafür geeignete Flächen finden. Und wir gucken jetzt sehr genau darauf, welche Flächen der Senat findet, wo er sie findet und ob er sie überhaupt findet.

Malte Siegert :

Es gibt, weil es ja noch mal wieder ein großes Verfahren ist, aller Wahrscheinlichkeit nach eine weitere Beteiligung der Verbände im Rahmen der normalen Beteiligung, da werden wir mitmachen. Und dann werden wir uns das ganz genau angucken, ob diese Maßnahmen, die man ergreifen will, geeignet sind oder eben nicht. Und wenn

sie nicht geeignet sind unserer Meinung nach, dann werden wir uns weiter damit beschäftigen. Aber es ist jetzt nicht das Klagen um des Klagens Willen.

Erzähler:

Vor Beginn der Industrialisierung – also etwa vor eineinhalb Jahrhunderten - war die Elbe ein ruhiger Fluss mit einem natürlichen Wasserstand zwischen 2 und 6 Metern. Ein Gewässer, das im Sommer trocken fiel und bei Winterstürmen riesige Gebiete überschwemmte. Die Artenvielfalt war legendär. Für die Ansiedlung von Industriefirmen am Elbufer und für den sich entwickelnden grenzüberschreitenden Seehandel wurden Deiche gebaut. Schwimmbagger sorgten für gleichbleibende Wassertiefen von etwa viereinhalb Metern. Acht mal wurde die Elbe seitdem vertieft – auf heute 13,50 Meter. Aus ökologischer Sicht gibt es viele gute Argumente gegen weitere Elbvertiefungen. Der Fluss versalzt, weil das Nordseewasser sich immer weiter ins Landesinnere vorschiebt. Die Sturmflutgefahr wächst, weil auch die verstärkten Deiche den Wassermassen nicht in allen Wetterlagen trotzen können. Der Fischbestand ging dramatisch zurück und die Fließgeschwindigkeit hat so zugenommen, dass überall vor dem Baden gewarnt wird und sogar größere Kutter mit der Wucht des auflaufenden Wassers zu kämpfen haben.

Atmo : Möwen, Schiffsmotor

darauf der Erzähler:

Walter Zeeck, einer der letzten Elbfischer kann auf 50 Jahre Berufserfahrung an Bord seines Fangschiffes „Ostetal“ zurückblicken. Vor jedem Baggern in der Fahrrinne – so der Käptn – hätte man ihm vorher versichert, die Experten hätten Entwarnung gegeben, die Sache wäre im Lot.

Walter Zeeck:

Und das ist ja auch die Sauerei von den Gutachten, die sagen immer Durchschnittsgeschwindigkeit. Durchschnittsgeschwindigkeit ist für uns schiet-egol. Es ist die Spitzengeschwindigkeit, die uns das Leben schwer macht, dass wir nicht mehr fischen können. Wenn ein Graben durchschnittlich 20 Zentimeter tief ist und ich ersaue darin an einer Stelle mit drei Metern, dann ist der Graben 20 Zentimeter tief. Das ist totaler Quatsch, es geht um die Spitze, die Spitze, die in der Tide erreicht werden kann. Und das bringt uns sogar in Lebensgefahr. Und die Gefahr wird mehr durch diese Ausbaggereien.

Erzähler:

Thomas Straubhaar ist Professor für Volkswirtschaftslehre an der Universität Hamburg. Er war davor Direktor des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts. Sein Fachgebiet sind die internationalen Wirtschaftsbeziehungen.

Straubhaar

Dieses Motto „größer, schneller, weiter“ kommt an natürliche Grenzen und deshalb bin ich mir nicht sicher, ob auch in Zukunft dieses Setzen auf immer größere Containerschiffe, gerade für einen Hafen wie Hamburg, erfolgsversprechend ist.

Straubhaar

Letztlich muss man ja genau hinsehen, wer welche Kosten an diesen immer größer werdenden Schiffen trägt, und wie weit da auch öffentlich rechtliche Anreize, steuerliche Anreize, Subventionen der verschiedensten Art diese Tendenz mit beflügeln. Und es ist ja ziemlich offensichtlich, dass im Moment nicht sehr viel Geld in dieser Kategorie verdient werden kann in der Containerschifffahrt.

Erzähler:

Thomas Straubhaar sieht ein Auseinanderdriften zwischen der weltweiten Güterproduktion und dem Welthandel. Zwar würden immer mehr Güter produziert, aber sie kämen nur zu einem schwindenden Anteil in den Welthandel. Straubhaar sagt voraus, dass die Globalisierung, wie wir sie heute noch kennen mit Containern, Schiffen und Häfen, immer weniger relevant sein wird. Es kann ökonomisch nicht nachhaltig sein, Standardgüter zentral herzustellen und sie um die halbe Welt zu transportieren, so seine Expertise.

Erzähler:

Der Hamburger Schifffahrtsexperte Ulrich Malchow sieht den Trend zu den immer größer werdenden Schiffen und den darauf resultierenden Zwang zur Elbvertiefung ebenfalls zwiespältig. Wirtschaftlich gesehen gäbe es nur Verlierer. Das Ausbaggern sei „sinnlos, aber dennoch notwendig“, kleidet er seine Skepsis in eine dialektische Formulierung.

Malchow:

Aber, man muss auch als Hafen und als Verantwortlicher für den Hafen sowohl in der Hafenwirtschaft wie auch in der Politik einfach akzeptieren, die Schiffe sind da. Und die Schiffe sind die Kunden des Hafens. Keine Airline kann sich erlauben, übergewichtige Passagiere auszuschließen. Und genau das schwebt hier den Umweltschützern vor. Das kann man natürlich machen, aber dann sind die weg.

Erzähler:

Der Hamburger Hafen wird von Reedereien aus allen Kontinenten angelaufen. Sie bringen Jahr für Jahr knapp 10 Millionen Container in die Hansestadt. Eigentlich ein gutes Geschäft auf Gegenseitigkeit, aber wegen der Anfahrtsprobleme hat die Zufriedenheit der Reeder Grenzen, sagt Max Johns. Er ist der Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder und gleichzeitig Professor für Maritime Management an der Hamburg School of Business Administration.

Max Johns:

Die deutschen Häfen sind – man kann sagen – nicht ausreichend gerüstet oder haben es zu mindestens schwer bei den ganz ganz großen Containerschiffen mitzuhalten. Von der Reederseite ist das Interesse an den Häfen begrenzt, die Reeder kümmern sich zunächst um ihre eigenen Schiffe. Und diese Schiffe können genau so gut nach Rotterdam fahren oder wohin auch immer. Insoweit sind wir eigentlich hafenneutral, aber emotional natürlich nicht.

Erzähler:

Insbesondere die chinesischen Reedereien zeigen wenig Verständnis, dass die Elbe immer noch nicht vertieft ist. Hinter der Fassade eines professionell freundlichen Lächelns drohen die Asiaten den Hamburger Hafenverantwortlichen durch die Blume mit Abwanderung. Noch schicken sie ihre Schiffe elbaufwärts, verlangen dafür aber drei Dinge: Rabatte, Rabatte und Rabatte.

Hans Jörg Heims:

Die Reeder fragen ja nicht, ist Hamburg eine schöne Stadt, kann man da schön einkaufen, gibt es da ein tolles Konzerthaus, sondern die Reeder fragen, wie ist die Erreichbarkeit, in welchem Tempo erreiche ich diese Stadt? Wie sind die Kosten an den Terminals? Und wenn da die Antworten negativ sind, dann entscheiden die sich für den Standort, der ihnen besser passt. Und das ist Rotterdam und Antwerpen. Und das ist für uns die Konkurrenz, das sind die Wettbewerber.

Erzähler:

sagt Hans Jörg Heims, Sprecher der Hamburger Hafen und Lagerhaus AG, dem größten Container Umschlagbetrieb an der deutschen Küste. Jahr für Jahr reisen die Emissäre der Hamburger Hafenunternehmen um den Globus, besuchen die international tätigen Reedereien und versprechen einen baldigen Zuwachs an Tiefgang in der Elbe. Und dann passiert wieder nichts – Jahr für Jahr.

Malchow

Also, der Fernostverkehr ist hier für den Hamburger Hafen ungefähr 50% des Containervolumens. Und wenn das komplett wegfällt, dann können Sie sich vorstellen (lacht) dann braucht man hier nur noch die Hälfte der Kaianlage und die Hälfte der Kräne und nur noch die Hälfte der Arbeitsplätze.

Erzähler:

Den Nutzen der immer größer werdenden Schiffe hätten allein drei Großwerften in Korea, die die gigantischen Container-Schiffe bauten, drei niederländisch-belgische Baggerunternehmen, die die europäischen Flüsse vertieften und ein dominierender Hersteller von Container-Kränen in China, konstatiert Ulrich Malchow.

Ulrich Malchow:

Wer von Anfang an damit ein Riesenproblem hatte, waren die Häfen und die dort befindlichen Terminals, die sich diesen Schiffen anpassen mussten, sei es, was das Fahrwasser anbelangt, Tiefe und Breite, die Hafenanlagen, die Kaimauern und die Terminals mit ihrer Superstruktur, die Containerbrücken, die immer größer werden mussten ... Schnitt ... Und die haben ohne damit einen Container mehr umzuschlagen, es ist ja die selbe Anzahl von Containern, die nur konzentriert kommen auf großen Schiffen und mit einmal auf die Pier geschmissen werden. Und das verursacht für die Häfen Riesenprobleme, ohne Mehrerlöse auf der anderen Seite.

Hans Jörg Heims:

Von den Investitionen im vergangenen Jahr sind 80 Millionen Euro in die Anlagen geflossen, das ist jetzt nicht nur für große, neue Brücken gewesen, aber in der Hauptsache.

Erzähler:

Das Be- und Entladen von Containerfrachtern besorgen heute riesige Brückenkräne, die auf Schienen an der Kaikante bewegt werden. Für Brückenfahrer Sönke Greve sein Wunsch Arbeitsplatz in fast 50 Meter Höhe. Sein tonnenschweres Arbeitsgerät steuert er ohne jede körperliche Anstrengung mit einem Joystick. (Atmo beginnt) Die Konzentration ist hoch, muss er doch den Container auf dem Schiffsdeck zentimetergenau treffen.

a. mit Atmo auf Containerbrücke:

Containerfahrer: Ich fahre jetzt mit der Katze nach vorne in den Schiffsbereich, damit wir den nächsten Container nehmen können.... Der Ausleger ganz nach vorne....Das sind schon bis 40 Meter Breite.... Hydraulikgeräusche.

Erzähler:

Wenn einer der Superfrachter in Hamburg anlandet, sind auf einmal rund 11-,12-, oder 13.000 Container zu löschen. Und die müssen dann per LKW oder Bahn zügig aus dem Hafen geschafft werden. Das ganze Geschäft ballt sich durch die Riesenschiffe und sorgt schnell auch für Staus auf den hafennahen Autobahnen und den umliegenden Straßen. Der Container bestimmt auch die Arbeitszeit und die Schichtenteilung der Leute, die auf den Brücken und auf dem Kai arbeiten. Feierabend ist, wenn der letzte Container von der Brücke an einen Van-Carrier übergeben ist. Sönke Greve wird seine rechte Hand erst in einigen Stunden vom Joystick lösen können.

b.

... Hier haben wir noch die Umschalttasten...über mir mein Positionsmonitor.... wo ich mich befinde ...wie viele Tonnen ich dran habe.... was für eine Störung eventuell auftritt... wie der Wind steht, Windmesser... Momentan ist es sehr ruhig, Windstärke drei, vier in Böen.... Bei Windstärke 8 müssten wir dann irgendwann aufhören.... techn. Geräusche.

Erzähler:

Für die Umschlagbetriebe ist das Geschäft durch die Riesenschiffe komplizierter geworden. Aber auch die meisten Reeder, die ja Eigner der Großschiffe sind, haben von diesen Investitionen nur selten Vorteile. Der Trend zu immer größeren Schiffen bietet zwar im Prinzip ökonomische Wettbewerbsvorteile. Aber es gäbe auch eine Obergrenze zu beachten. Die hätte man ignoriert, sagt Schifffahrtsexperte Ulrich Malchow.

Ulrich Malchow

Jeder weitere Sprung, da ist der theoretische Vorteil so gering, dass die Nachteile bei weitem überwiegen. Und es kommt erschwerend hinzu, dass diese economies of scale ja nur genutzt werden können, wenn die Auslastung entsprechend hoch ist. Die Auslastung ist aber drastisch gesunken aufgrund der Krise, aufgrund der großen Überkapazität. Da bleibt überhaupt nichts übrig.

Ulrich Malchow

„Die Entwicklung war vorhersehbar. Und es war auch klar vorhersehbar, dass Hamburg der Hafen ist, der am meisten darunter leidet. Diese großen Schiffe sind – das muss man ganz klar sagen – Gift für Hamburg. Und, wenn die noch weiter wachsen, dann ist das der Overkill, weil sie dann nicht mehr nach Hamburg kommen können, rein physisch.“

Erzähler:

Das Bundesland Niedersachsen hat in Wilhelmshaven den Jade Weser Port gebaut. Es ist mit einer Fahrrinntiefe von 18 Metern der erste echte Tiefseehafen Deutschlands.

a Mc Allister

This ist a great day for Wilhelmshaven, this is an great day für Lower Saxonia.... we got a new port....

Erzähler:

Niedersachsens ehemaliger Ministerpräsident David McAllister war beim Startschuss des Jade Weser Ports in bester Feierlaune. Heute sehen viele Beobachter in dem Tiefseehafen eher ein „great disaster“, denn die großen Linienreedereien fahren großlos vorbei. Sie haben Kontrakte mit Bremen oder Hamburg.

Ulrich Malchow

Es gibt ja genug Häfen, wo man beobachten kann, dass die ihre Bedeutung verloren haben, weil sie nicht mehr erreichbar waren für größer werdende Schiffe. Stichwort: London. Also Hamburg hängt ja speziell am Fernosthandel und wenn der Fernosthandel, er wird ja nur noch ausschließlich mit diesen Riesenschiffen bewerkstelligt, wenn das dann nicht mehr über Hamburg läuft, dann bricht die ganze Kette, die da dran hängt, zusammen.

Aber man hat ähnliche Limits natürlich auch in anderen Häfen, denken Sie an New York, an die Bayonne Bridge; die wird gerade angehoben für eine Milliarde Dollar, um die Schiffe, die jetzt durch den Panama Kanal kommen, auch nach New York bringen zu können. Eigentlich ist es eine ganz tragische loose- loose- Situation.

Erzähler:

Mit dem Seetransport von Containern ließen sich früher Milliarden verdienen. Der Welthandel wuchs und wuchs. Die Häfen erzielten hohe Liegegebühren, die Spediteure und Reeder freuten sich über hohe Margen, die Umschlagbetriebe freuten sich über hohe Erlöse. Fast alle Reedereien orderten deshalb immer neue Schiffe, um am transkontinentalen Boom teilzuhaben. Dann kam 2008 die Lehman – Pleite, die den Welthandel nachhaltig störte. Doch diese Bankenpleite liegt nun fast 10 Jahre zurück und taugt allein nicht, um die aktuellen Turbulenzen in den maritimen Branchen zu erklären. Der internationale Handel wächst nur noch schleppend und der Containerumschlag in deutschen Häfen stagniert sogar. Ein wirtschaftliches Desaster für alle Schiffseigner, sagt Max Johns, Sprecher des Reederverbandes.

Max Johns

Das Umfeld ist im Moment extrem schwer. Wir erleben da sogar eine Krise der Container Reedereien, wie wir sie eigentlich noch nie seit dem 2. Weltkrieg oder dem Aufkommen der Container in den 60er Jahren erlebt haben. Wir haben nach wie vor große Warenströme, diese Warenströme wachsen auch, aber der Schiffsraum und die zur Verfügung stehenden Schiffe wachsen schneller. Und das heißt ganz konkret, dass die Reedereien nicht genug Geld für die Transporte bekommen, d. h. Jede Fahrt, die man macht, zahlt man eigentlich oben drauf. Und das muss man machen, um überhaupt im Markt zu bleiben, in der Hoffnung, dass die Preise bald wieder steigen.“

Erzähler:

Die deutschen Reeder haben in den letzten Jahren fast 20 Prozent ihrer Flotte stilllegen müssen. Aber das reichte nicht, um den Markt zu bereinigen. Deutschlands bekannteste Reederei Hapag Lloyd ist gezwungen mit dem arabischen Konkurrenten United Arab Shipping Company zu fusionieren. Hapag-Lloyd bringt 3,7 Milliarden Dollar Nettoschulden in die Ehe ein, die Araber 3,4 Milliarden. In neuhamburgischer Währung gerechnet startet die Firmenehe also mit einem Minus von rund neun

Elbphilharmonien. Dieses Konzerthaus wurde mit 80 Millionen Euro geplant und kostete dann 800.

Hamburg Süd, die zweite große Reederei Deutschlands, muss an den dänischen Weltmarktführer Maerks verkauft werden. Und fast monatlich nehmen Eigner kleinerer Reedereien in Bremen, Niedersachsen oder Hamburg den schweren Gang zum Konkursgericht.

Max Johns

Es ist also im Moment ein Geschäft auf die Zukunft oder eine Wette auf die Zukunft, dass man überlebt, dass man mit einem guten Marktanteil überlebt. Und das man dann Teile der Verluste wieder ausgleichen kann, die man macht. Heute macht fast jeder Verluste.

Erzähler:

Schuld an dieser Krise ist auf den ersten Blick die verhaltene Weltkonjunktur; auf den zweiten sind es die riesigen Containerschiffe, deren Fassungsvermögen so enorm gestiegen ist, dass man sie in den letzten Jahren nie komplett auslasten konnte. Viele der gehandelten Waren – wie etwa Telefone, Computer oder TV-Geräte - wurden kleiner und brauchen daher weniger Platz im Container und damit an Bord. Die Hoffnung, dass immer weitere Handelswaren statt als Stückgut in Containern verpackt werden, ist nicht realistisch, rechnet Hans Jörg Heims vor.

Hans Jörg Heims:

Wir haben heute schon 95% aller Waren, die überhaupt in einem Container transportiert werden können, werden im Container heute schon transportiert. Das heißt, diese Containerisierung, die ist schon an einem Endpunkt angekommen.

Erzähler:

Der Welthandel insgesamt müsse neu gedacht werden, denn die Globalisierung träte gegenwärtig in eine neue Phase, analysiert Thomas Straubhaar.

Straubhaar bei: :

Die Digitalisierung ist ein sogenannter game - changer, d. h. verändert die Spielregeln und zwar von Wirtschaft und Politik und Gesellschaft gleichermaßen und führt letztlich dazu, dass ganze Geschäftsmodelle völlig neu zu denken sind. Und das sieht man am Beispiel des 3D-Druckers sehr schön, indem es eben plötzlich bei Turnschuhen, die jahrelang aus Deutschland nach Südostasien in der Produktion verlagert wurden und dann kamen fertige Turnschuhe nach Deutschland zurück wurden hier gekauft, heute wird der Turnschuh wieder vor Ort nach den Maßen jedes einzelnen Kunden vom 3D-Drucker ausgedruckt werden.....

Einschub Erzähler:

Beim 3D-Druck werden mithilfe eines speziellen Druckers dreidimensionale Gegenstände schichtweise aufgebaut. Die Schichten werden durch Verkleben oder Verschweißen verbunden. Es können verschiedene Materialien verwendet werden. Gängige Werkstoffe für das 3D-Drucken sind dabei Kunststoffe, Kunstharze, Keramiken oder Metalle.

Fortsetzung Straubhaar

..... Innerhalb von Stunden haben Sie ihr maßgeschneidertes Exemplar und das braucht nicht mehr große Transaktionen zwischen adidas Deutschland und irgendwo der Produktionsstätte in China und dem Turnschuh, der irgendwo in Hamburg an den Kunden fließt.

Erzähler:

Was bedeutet dieser Trend nun für die norddeutschen Häfen? Wird das Geschäft mit den Containern dauerhaft zurückgehen? Lohnt sich die Vertiefung der Fahrrinnen von Elbe und Weser überhaupt noch? Ist die maritime Wirtschaft Norddeutschlands eine schrumpfende Industrie?

Straubhaar

Nein, es wäre sicherlich ein riesiger Fehler, wenn sich Hamburg vom Hafen oder von der Seeschifffahrt lösen würde, das kann ich mir im Moment schlicht nicht vorstellen. Würde ich deshalb auch nicht als klugen Rat bezeichnen. Aber, ich denke, was wichtig ist, dass man sich die Frage stellt, in welcher Art und Weise man in dieser Wertschöpfungskette einer digitalisierten Logistik man mit der immobilen Hafenwirtschaft noch Geld verdienen kann, in dem vielleicht die Qualität eine wichtigere Rolle spielt, dass eben dort präziser, oder kundengerechter oder schneller Abläufe und Prozesse abgewickelt werden können. Aber das dürfte m. E. weniger in der Menge als vielmehr in der Qualität liegen.

Erzähler:

Robotik und 3D-Druck vor Ort würden lange Transportwege entbehrlich machen und schmälerten so die ökonomischen Vorteile von Billiglohnländern.

Straubhaar

Ich denke, dass der entscheidende Faktor ist, dass mit der Digitalisierung, mit den neuen technologischen Möglichkeiten ganze Abläufe, ganze Wertschöpfungsketten, Produktionsprozesse räumlich neu organisiert werden. In der Tendenz dezentral, näher beim Kunden und das wird die Handelsströme mit Garantie komplett verändern und was so Standardprodukte betrifft, wird weniger über ganz weite Distanzen zu transportieren sein.

Erzähler:

Im Jahr 2025 werden in Hamburg 25 Millionen Container umgeschlagen – so steht es im Hafenenwicklungsplan, einem zentralen Dokument der hamburgischen Politik. Vor der Finanzkrise 2008 hatten die Hamburger Umschlagbetriebe die magische Marke von 10 Millionen Containern fast erreicht. Heute dümpelt Hamburg deutlich unterhalb der 10 Millionenmarke und wurde bereits vom belgischen Antwerpen überrundet. 25 Millionen Container? Diese Zielzahl lässt sich auch durch ein Übermaß an Optimismus nicht erklären. Sie war und ist schlicht utopisch, mittlerweile auch aus Sicht des größten Umschlagbetriebes, der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG. Aber was ist realistisch?

Hans Jörg Heims:

Ich würde jetzt genau den gleichen Fehler machen, den die Menschen gemacht haben, die vor ein paar Jahren die Zahl von 25 Millionen in die Welt gesetzt haben und hier neue Zahlen zu nennen. Es ist ja abhängig von vielen Faktoren.

Hans Jörg Heims:

Für den Hamburger Hafen und für uns ist, wenn der Containerumschlag auf dem Niveau bleibt, bzw., wenn er etwas wächst, dann ist das für uns schon ein Erfolg. Also, wenn das alles gut passt, und sich das alles so verändert, wie wir uns das vorstellen, dann ist natürlich auch vieles möglich. Aber wir sind ehrbare Kaufleute und wir wollen als ehrbare Kaufleute auch wahrgenommen werden, dann gehört zur Ehrlichkeit, zu sagen, es kann auch genau anders kommen, ja.

Erzähler:

Die Hamburger Hafen und Lagerhaus AG wurde vor einem Jahrzehnt teilprivatisiert. Damals kostete die Aktie rund 50 Euro. Heute zahlt man für dieses Papier nur noch 17 Euro. Und das muss noch nicht das Ende der Talfahrt des Terminalbetreibers sein, befürchtet der Hamburger Linken Abgeordnete und Hafen-Experte Norbert Hackbusch:

a. Norbert Hackbusch

Wir haben Reedereien, die gegenwärtig alle keine Gewinne machen und wir haben Containerterminals, die gegenwärtig noch Gewinne machen. Und ich befürchte natürlich, dass die Überkapazität dazu führen wird, dass vielleicht die Containerterminals so kräftig in Konkurrenz treten, dass auch diese Gewinne nicht mehr stattfinden werden. Das würde bedeuten, dass die Krise der Schifffahrt, die wir uns gegenwärtig ansehen auch zu einer Krise der Containerterminals überlaufen könnte. Und das wäre natürlich eine große Gefahr.

Erzähler:

Fazit: Mit Containern lässt sich nur noch in Ausnahmefällen Geld verdienen. Der ganze maritime Sektor steckt in der Dauerkrise, deren Ende nicht absehbar ist. Dennoch ist es

einigen Reedern in den vergangenen Jahren dennoch gelungen, noch reicher zu werden. Sie sammelten im Boom bei Anlegern viele Millionen Euro für neue Schiffsfonds ein, an denen sie sich selbst aber finanziell nicht oder kaum beteiligten. Sie profitierten dabei von Steuervorteilen und strichen lukrative Provisionen für die Fondsverwaltung ein. Das Risiko für diese Schiffe trugen im Wesentlichen die Anleger und die HSH Nordbank, die überaus großzügig - manche sagen auch extrem fahrlässig - hohe Kreditlinien einräumte. So finanzierte die HSH Nordbank hunderte Schiffe, die auf dem Markt nicht gebraucht wurden. Das Resultat: faule Schiffskredite und ein Finanz-Chaos ohne Beispiel. Bis heute ist nicht klar, wie viel im schlimmsten Fall die Abwicklung der „Bad Bank“ des Schiffsfriedhofs den Steuerzahler kosten wird. Optimisten gehen von weniger als 10, Realisten von mehr als 10 Milliarden Euro aus. Der renommierte Bonner Ökonom Martin Hellwig erwartet gar einen Gesamtverlust für die Steuerzahler in Hamburg und Schleswig-Holstein von mindestens 17 Milliarden Euro, sieht aber noch Luft nach oben.

Wolfgang Kubicki, FDP-Fraktionschef im Kieler Landtag:

b. Kubicki:

Wir haben eine erfolgreiche Bank, deren Erfolg darin besteht, das Land Schleswig-Holstein und Hamburg um 20 Milliarden Euro erleichtert zu haben. Besser kann man es nicht sagen: Eine Bank plündert zwei Länder aus.

Erzähler:

Jeder einzelne Hamburger oder Schleswig-Holsteiner ist mit rund viertausend Euro an der Bad Bank beteiligt. Zieht man die Kinder, Jugendlichen, Kleinrentner und Niedriglöhner ab, so kommt der norddeutsche Steuerzahler pro Kopf mit rund 10.000 Euro für die nicht benötigte Flotte auf. Präziser lässt sich derzeit das Desaster nicht bestimmen. In neuhamburgischer Währung jedenfalls eine Summe, mit der man eine stattliche Anzahl weiterer Elbphilharmonien bauen könnte, in denen dann das Loblied auf die hanseatischen Schifffahrtskaufleute und ihre Bankvorstände synchron erklingen könnte.

Einspielung:

„Heil über Dir Hammonia“, kurz mit Textzeile: „Stadt Hamburg an der Elbe Auen, was bis du schön anzuschauen....“

Erzähler:

Die Hoffnung stirbt zuletzt, so könnte auch das Motto des maritimen Business lauten.

Aber, was soll eigentlich die Hoffnung begründen? Noch in diesem Jahr werden

weitere 21 Mega-Frachter vorwiegend aus südkoreanischer Produktion auf Jungfernfahrt gehen. 2018 sollen dann sogar weitere 25 Giganten der Meere vom Stapel laufen. Allesamt bestellt in Jahren, als man glaubte, die Krise hätte die Talsohle überschritten. Die Herausnahme kleinerer Frachter aus dem Transportgeschäft durch Verschrotten oder Stilllegen kommt gegen diese massive Neubauoffensive nicht an. So ist der Horizont auf allen Weltmeeren voller Schiffe, die die Überkapazitäten weiter steigern und die Frachtraten nach unten drücken. Schiffe, die niemand braucht. Man wird also auch in den kommenden Jahren die Wehklagen aus der Schifffahrtsbranche häufig und deutlich vernehmen können.

Musikeinspielung, Andrea Doria, Lindenberg:

„Und überhaupt ist alles längst zu spät

und der Nervenarzt weiß auch nicht mehr wie's weitergeht.

ENDE