

100. Ausgabe „Stadt Land Hafen“

Im Dezember 2011 erschien diese Zeitung zum ersten Mal in Norddeutschland



Chefredakteur Matthias Soyka vor seinem Kerngebiet, dem Hamburger Hafen

Eigentlich wollten wir uns an dieser Stelle in wenig feiern: „Stadt Land Hafen“ hat Jubiläum. Dies ist die 100. Ausgabe. Im Dezember 2011 erschien diese Zeitung zum ersten Mal. Also ein Grund zur Freude für uns und auch Anlass, ein wenig stolz zu sein. Und doch ist in diesen Tagen alles anders. Eine Seuche von biblischen Ausmaßen bedroht uns alle. Darüber mehr auf den nächsten Seiten. Hier möchten wir nun kurz zurück blicken auf das, was uns bis vor kurzem noch sehr wichtig war und nun so unglaublich nebensächlich erscheint.

Als diese Zeitung das erste Mal erschien, war vieles so wie heute und einiges doch ganz anders. Angela Merkel war schon damals Bundeskanzlerin, der Berliner Flughafen war kurz vor der Fertigstellung, und die HPA hatte schon damals keinen Plan, was sie mit den Sedimenten im Hafen anstellen soll. Hamburg wurde indes von der SPD allein regiert und musste sich von der ersten schwarz-grünen Koalition auf Landesebene erholen – das Schlimmste, was der Stadt je passiert war. Die Hamburger CDU war so schwach – ein Umstand, der sich bis heute eher noch verschärft hat – dass sie sich gerade im Hafbereich Zugeständnisse hat abringen lassen, die Deutschlands größten Logistikstandort noch Jahre später

belasteten. „Hafen finanziert Hafen“ war das krude Motto, das die Grünen der Union eingetrichtert hatten. Die Umschlagbetriebe sollten nicht nur für ihre Suprastruktur sondern auch für die Infrastruktur wie Kaikannten und Ähnliches aufkommen. Ein Schwachsinn, den sich einige Altkommunisten, von denen die Grünen in Hamburg immer noch durchsetzen sind, ausgedacht hatten, da sie bis heute die Schifffahrt als eine ihrer größten Feinde ansehen und die maritime Wirtschaft, aus welchem Grund auch immer, mit zu den größten Umweltsündern zählen.

Diese Zeitung war stets bemüht, dies als Unsinn zu entlarven. Kein Transportmittel ist, gemessen an der bewegten Ladungsmenge, so um-

weltfreundlich wie das Seeschiff. Und dies mit weitem Abstand.

Auch die Umweltverbände machten in dieser Richtung ein Fass auf, verteufelten die Kreuzschifffahrt. Nun ist es zwar richtig, dass Kreuzfahrtschiffe die bei weitem höchsten Emissionen verursachen, deren Sinn in Anbetracht der transportierten Dinge – hauptsächlich Touristen – als durchaus fragwürdig erscheinen mag. Jedoch gibt es weltweit nur gut 500 Kreuzfahrtschiffe, im Vergleich zu rund 55.000 Handelsschiffen und 105.000 Seeschiffen insgesamt. Ihr Anteil liegt also bei weniger als ein Prozent. Zudem gelten in Häfen seit langem Emissionsbeschränkungen, die den Einsatz von Schweröl un-

tersagen. Seit Beginn dieses Jahres hat die Weltschifffahrtsorganisation (IMO) zudem den Schwefelgrenzwert für Marinediesel von 3,5 Prozent auf 0,5 Prozent drastisch gesenkt. Ein geradezu revolutionärer Schritt, den vor acht Jahren niemand in der Branche ernsthaft für möglich hielt. Spätestens mit Beginn dieses Jahres ist die Schifffahrt zum absoluten Saubermann der Logistik mutiert.

Da erscheinen die nun mit Wonne von den Grünen aufgestellten Forderungen nach Landstromanschlüssen – vor allem für Kreuzfahrtschiffe – als reichlich überzogen. Schließlich sind diese Anschlüsse nicht nur unverhältnismäßig teuer, sondern werden immer noch mit Kohlestrom (in Hamburg zu über 90 Prozent) und Atomstrom gespeist. Abgesehen davon verfügen nur eine Handvoll Kreuzfahrtschiffe über die nötigen Anschlüsse dafür. Das Nachrüsten eines Schiffes kostet einen siebenstelligen Betrag. Und Neubauten gibt es in dieser Schiffsklasse nur eine gute Handvoll im Jahr. Stattdessen wurden tatsächlich sauberere Alternativen wie die LNG-Barge oder die **Port Feeder Barge** von den offiziellen Hamburger Stellen abgebußt.

Ähnlich sinnvoll waren die Forderungen der Grünen nach mehr Hafenkooperation. Angeheizt wurde dies durch den Bau des JadeWeser-Ports (JWP). Die Umweltverbände versuchten, Hamburg und Wilhelmshaven gegeneinander auszuspielen, als es um das Genehmigungsverfahren der Fahrrinnenanpassung der Elbe ging. Die Hansestadt und Wilhelmshaven sollten sich die Verkehrsströme aufteilen, die größten Schiffe nur noch am JWP anlegen, da dort das Wasser so schön tief ist. Die öffentliche Hand habe 500 Millionen Euro am JWP investiert, da

könne man doch nicht die gleiche Summe noch einmal für die Vertiefung der Elbe ausgeben, wenn die Schiffe am JWP viel leichter anlegen könnten, argumentierte der Nabu damals. Auch dies haben wir als kompletten Unsinn entlarvt. Zum einen, weil eine Hafenkooperation, die auf wirtschaftlichem Dirigismus basiert, nach deutschem und europäischem Wettbewerbsrecht restlos illegal ist. Das Bundesverwaltungsgericht sah dies genauso und bügelte sämtliche Einwände der Umweltverbände im Grundsatz ab.

Zum Anderen, weil der ein Anlaufen des JWP für viele Spediteure wirtschaftlich ruinös wäre. Hamburg liegt 100 Kilometer im Landesinneren und ist nicht trotz dieser – zugegeben nautisch schwerer erreichbaren – Lage ein erfolgreicher Hafen, sondern wegen dieser Lage. Der Transport eines Containers auf einem großen Seeschiff kostet etwa drei Cent pro Kilometer, auf einem Lkw über 1,10 Euro, per Bahn etwa 70 Cent. Mit jedem Kilometer, auf dem Ladung per Schiff weiter ins Landesinnere gebracht wird, spart der Verlager massiv Geld. Im Vergleich zum JWP sind dies weit über 100

Euro pro Container. Die Gewinnmarge für einen TEU liegt auf den Haupttrouten bei lediglich 50 Euro.

Ein Dank sei an dieser Stelle dem Redaktionsteam gesagt. Matthias Jagenberg schrieb unermüdlich Dutzende von Beiträgen zu aktuellen Rechtsfragen, Andreas Kossak setzte sich mit diversen Fragen der Verkehrsplanung in Bund und Ländern auseinander, Nils Knüppel testete fast 100 norddeutsche Lokalitäten, und mein Bruder Martin besprach ebenso viele DVDs.

Besonderer Dank gilt auch unseren Anzeigenkunden, ohne die diese Zeitung nicht existieren würde. Allen voran Ingo Kock, der mit GÜHH unserer ältester und teuerster Inserent ist. Ebenso Ingo Zemelko (TCO Transcargo), Axel Plass und Axel Kröger (Zippel), Holger Krause (GROMEX) und zuvor Bernd Willms der diese Redaktion besonders unterstützte sowie Andreas Bock (Bock & Schulte). Die Liste ließe sich deutlich verlängern.

Und auch Ihnen als Leser sei gedankt für ihre Treue und ihre Anregungen. Wir werden uns weiter bemühen, ihnen die Logistik näher zu bringen.

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse

L A G E R H A U S G M B H

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040 / 78 08 77-3

Telefax 040 / 78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com