

Rede Dr. Ulrich Malchow auf HHLA HV 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

wer Visionen hat, muß nicht unbedingt zum Arzt gehen, um in Hamburg einmal das Sakrileg zu begehen, Helmut Schmidt zu widersprechen. Aber der Blick in ein Physikbuch kann nicht schaden. Daher habe ich schlechte Nachrichten: Entgegen den HHLA-Visionen werden niemals Container mit Schallgeschwindigkeit in einem HyperLoop den Hamburger Hafen verlassen, noch mit Drohnen über den Hafen fliegen.

Beide Vorhaben sind schon im Ansatz energetischer Frevel - also alles andere als zeitgemäß. Seien Sie also froh, dass hier keine 16-jährige Klimaaktivistin steht, die auch noch die große Moralkeule schwingt.

Die Protagonistin der HHLA-Visionen hat sich im Vorwege jede Kritik an den Vorhaben verbeten, weil – ich zitiere aus dem Handelsblatt v. 6.12. I.J. – "in Deutschland Ideen meist zerredet werden, bevor sie starten".

In diesem Fall reicht die Physik der gymnasialen Mittelstufe, um zu erkennen, dass da ohnehin nichts starten wird. HyperLoop und Containerdrohne erfordern pro Container einen exorbitanten Energieeinsatz. Zudem mangelt es am logistischen Nutzen, für den ja jemand bereit sein müßte, zu zahlen. Von der technischen Umsetzbarkeit will ich gar nicht erst sprechen. Beide Visionen sind nicht funktionierende Lösungsansätze für Probleme, die gar nicht existieren! In Hamburg nennen wir so etwas schlicht: "Tütelkram".

Dennoch sollen allein in den HyperLoop in den nächsten 2½ Jahren 3,5 MEUR gesteckt werden. Das sind fast 4.000 EUR pro Tag. Ausgaben, die man sich komplett sparen kann. Dass die HHLA nur Entwicklungspartner für eine Übergabestation sein will, macht die Sache nicht besser. Warum Container an Tütelkram übergeben?

Fehlt es also an technischem Verstand im Vorstand? Eigentlich nicht. Ein Mitglied ist sogar Ingenieur. Da fragt man sich doch: Wie kann das trotzdem angehen?

Da gibt es wohl nur 2 Möglichkeiten:

Entweder bei der HHLA grassiert schon das VW-Syndrom und niemand traut sich, der Protagonistin zu widersprechen. Halte ich für unwahrscheinlich aber nicht für ganz ausgeschlossen.

Die 2. Möglichkeit ist, dass die Ernsthaftigkeit der Vorhaben ohnehin nur vorgetäuscht ist, da es nur darum geht, eine HighTech-Story als Blendwerk zu produzieren. Das wäre schlimm, denn es würde bedeuten, dass die Öffentlichkeit, die Politik und insbesondere die Aktionäre bewußt getäuscht würden und dafür auch noch erhebliche Mittel aufgewendet werden, die man besser hätte ausschütten können.

Selbst der armen Bundeskanzlerin wurde neulich beim Besuch in Altenwerder eine Fotopappe mit der HHLA-Drohne in die Hand gedrückt, die sie in die Kamera halten sollte. Wenn die Physikerin gewußt hätte, wofür sie sich da hergegeben hat ...

Die HHLA betreibt billigsten Technologie-Populismus. Zu verbreiten, dass Container in Zukunft fliegen oder mit Schallgeschwindigkeit ins Umland geschossen werden können, ist eindeutig Fake-News. Eine derartige Scharlatanerie ist eines seriösen, den ökologischen Transportketten verpflichteten, zu $\frac{2}{3}$ der Freien und Hansestadt gehörenden Unternehmens nicht würdig! Meine Damen und Herren, wenn Sie dem Vorstand erwartungsgemäß nachher Entlastung erteilen, dann akzeptieren Sie damit auch, für dumm verkauft worden zu sein.

Es geht aber noch grotesker, denn gleichzeitig werden praktikable Lösungen, die auch tatsächliche Probleme entschärfen, und das noch auf äußerst klimaschonende und günstige Weise, seit nunmehr 10 Jahren von der HHLA ausgebremst. Ich spreche von einer "Port Feeder Barge". Ein neuartiges Containerponton für 170 TEU, das mit einem eigenen Containerkran versehen ist, und im Hafen einen Teil der hafeninternen Containerumfuhren klimaschonend von den überlasteten Straßen auf das Wasser verlagern soll.

Ca. 2 Mio TEU, das ist fast $\frac{1}{4}$ des Gesamtumschlages, werden innerhalb des Hafens umgefahren. Das geschieht zu 95% mit dem Lkw, wovon die Hälfte über die marode und bereits durchsatz-reduzierte Köhlbrandbrücke fährt.

Aufgrund des zweimaligen Umschlages mit den großen Containerbrücken ist die jetzt schon praktizierte Umfuhr auf dem Wasser mit konventionellen Schuten deutlich teurer als auf der Straße, weshalb sie nur von rd. 100.000 TEU genutzt wird.

Die Idee, ein neuartiges mit LNG angetriebenes Hafenfahrzeug zu entwickeln, das seinen eigenen Kran mitbringt, um von den Kostensätzen und auch der Verfügbarkeit der großen Containerbrücken unabhängig zu sein, ist also noch deutlich klimaschonender als der Schutentransport. Klingt simpel, ist simpel aber in seiner Ausgestaltung ist das Konzept noch weltweit einmalig und damit innovativ.

Als ich vor 15 Jahren mit diesem Konzept loszog, waren alle im Hafen begeistert. Mit allen relevanten Betrieben – so auch mit der HHLA – wurden praktisch wortgleiche Abfertigungsvereinbarungen geschlossen, die im Wesentlichen besagten, dass die "Port Feeder Barge" an der jeweiligen Anlagen kostenfrei liegen und dort selbständig umschlagen darf.

So hatte ich das Schiff in Auftrag gegeben. Leider rutschte die Bauwerft in die Insolvenz. Ohne die Werftpleite würde die "Port Feeder Barge" seit langem zum Hamburger Hafengebäude gehören – mit entsprechenden positiven Auswirkungen.

Als das Projekt vor 10 Jahren für einen Neustart bereit war, hat die HHLA die noch bestehende Abfertigungsvereinbarung überraschend gekündigt und den Selbstumschlag auf einmal kategorisch für alle Zukunft abgelehnt. Offizielle Begründung: Die Kaikante ist mittlerweile so automatisiert, da lässt sich kein Fremdkran integrieren.

Groteskerweise bekam ich nach der Absage eine Anfrage von der HHLA-Trucking-Tochter CTD – immerhin der größte Containertrucker im Hamburger Hafen – ob man die "Port Feeder Barge" nicht chartern könne. Mir ist der Hörer aus der Hand gefallen! CTD hatte sogar einen Letter of Intend ausgestellt! Das Ganze machte aus CTD-Sicht auch sehr viel Sinn, denn 50 Trucks hätte man mit der "Port Feeder Barge" auf einen Schlag ersetzen können. Als der alte HHLA-Vorstand davon Wind bekam, wurde der Letter of Intend unmittelbar zurückgezogen und auch der CTD-Geschäftsführer war irgendwann nicht mehr Geschäftsführer.

Dieser Zustand hielt 6 lange Jahre bis 2015 an – bis sich der aktuelle rot/grüne Senat konstituiert hatte, in dessen Koalitionsvereinbarung nämlich steht:

Straßengestützte Umfuhren im Hafen werden durch die Förderung von Containerbargen auf dem Wasser verringert. Der Senat wirkt über den Aufsichtsrat der HHLA ... darauf hin, dafür die nötigen tariflichen und organisatorischen Vorkehrungen zu schaffen.

Prompt rief die HHLA an, ob man nicht doch noch einmal miteinander reden könne. Dabei wurde mir erläutert, dass man nun zu dem Schluß gekommen ist, dass das Arbeiten mit dem eigenen Kran doch möglich sei.

Für 14 Seiten neue Abfertigungsvereinbarung hat es noch einmal geschlagene 2½ Jahre gebraucht, weil bei der HHLA immer irgendetwas wichtiger war. Ganz offensichtlich wurde auf Zeit gespielt. An die Wirtschaftsbehörde konnte man allerdings über all die Zeit melden: die Verhandlungen mit Herrn Malchow laufen.

Allerdings wollte man für den reklamierten Mehraufwand, den die "Port Feeder Barge" im Vergleich zum Lkw angeblich auslösen würde, noch ein Extra-Abfertigungsentgelt von 200 €/Tag haben. Das klingt nicht viel und wäre auch verkraftbar. Aber wenn die HHLA so ein Entgelt bekommt, wollen das alle anderen Kaibetriebe natürlich auch – zu Recht! Und dann lägen wir bei über 1.000 € Mehrkosten pro Tag, die die "Port Feeder Barge" nicht mehr wegdrücken kann – bei Umfuhrraten von gerade einmal 50 €/Box. Als ich das der HHLA erläutert habe, wurde mir wörtlich erwidert: "Wir sagen es auch nicht weiter".

Im Ergebnis scheitert ein sinnvolles und praktikables Vorhaben an 200 €/Tag. Ein Klacks für die HHLA aber der absolute Showstopper für ein innovatives Start-up, das mittlerweile als "Wait-up" daherkommt.

200 €, das ist wahrscheinlich weniger als die HHLA jeden Tag für Gästebewirtung ausgibt. 200 €, das ist auf jeden Fall weniger als der Drohnen- und HyperLoop-Tütelkram pro Tag kostet. Wegen der Staus auf den Straßen sollen jetzt große Containerschiffe auf HHLA-Kosten innerhalb des Hafens noch einmal verholen. Das dürfte die HHLA auch mehr als 200 € kosten. Die Vorstandsvorsitzende selbst hat eingeräumt, dass die chronische Überlastung der Köhlbrandbrücke

für die HHLA das größere Problem darstellt als ihre zu geringe Durchfahrtshöhe.

Angesichts der Situation auf den Straßen des Hafens ist es mir ein Rätsel, weshalb man nicht bereit ist, einen lächerlichen Eigenbeitrag von 200 €/Tag zu leisten. Das entspricht dem Umsatz aus gerade 1-2 Containermoves – bei fast 20.000 TEU täglich. Aber in Tütelkram werden Millionen gepumpt.

Es gibt niemanden im Hafen, der die "Port Feeder Barge" als "Tütelkram" abtut. Auch die HPA hält ihre Einführung für sinnvoll. Die Trucker – eigentlich Wettbewerber der Barge – fordern sogar ihren Einsatz! Es ist nur die HHLA, die sich sperrt, obwohl es auch dort versteckte Fans gibt. Meine Damen und Herren, es ist ein Stück aus dem Tollhaus, das sich hier die letzten 10 Jahre abgespielt hat.

Es ist die HHLA, die am meisten vom Funktionieren des Gesamthafens abhängig ist. Ihr Anteil am Containerumschlag beträgt rd. 80%. Entsprechend ursächlich ist sie für die Verkehrssituation im Hafen. Das "Port Feeder Barge"-Konzept kann da schon Entlastung bringen.

Meine Frage an den HHLA-Vorstand ist daher: Warum können Sie nicht über Ihren Schatten springen und an die alte Begeisterung anknüpfen? Es ist im Interesse der HHLA und ihrer Aktionäre, dass sich die Verkehrssituation entspannt. Öffnen Sie sich – nicht nur halbherzig – der "Port Feeder Barge", die wir auch gern in "HyperBarge" umbenennen können, damit es noch mehr nach HighTech und ScienceFiction klingt.

Vielen Dank!