

LOGISTIK + TRANSPORT INTERMODAL

Der Koppelverband MS HANSE mit Leichter JALE der DEUTSCHEN BINNENREEDEREI mit 172 TEU auf dem Elbeseitenkanal auf der Fahrt zwischen Hamburg und Braunschweig | Bild: DEUTSCHE BINNENREEDEREI

www.schiffahrtundtechnik.eu

SUT 40
INTERMODAL
JAHRE

► Titelthema

Transport und Umschlag an Elbe, Ostsee + Oder

Interviews: Prof. Dr.-Ing. Herbert Sonntag | DBR | 25 Jahre Hafen Straubing | Verkehrspolitischer Wahl-Check | Vorbericht STL 2021 | Terminal-Kooperation in Duisburg | HGK navigiert stabil | Neuer Brückenkran im CSA Andernach

INNOVATIVE SPEZIALKONZEPTE FÜR DIE FAHRGASTSCHIFFFAHRT

Individuell. Leistungsstark. Verlässlich.
Versicherungslösungen, die überzeugen.



Jetzt online
informieren!

www.allianz-esa.de

Allianz  Esa

Virtuelle Hauptversammlung der Hamburger Hafen und Logistik AG am 10. Juni 2021

Eindrücke eines HHLA Aktionärs

Es kann einem schon Angst und Bange werden, wenn man die HHLA-Vorstände agieren sieht. In der Frage & Antwort Session der HV wurden alle Antworten stur von Monitoren abgelesen, die dezent hinter einer Balustrade versteckt waren. Insbesondere die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath hat ausschließlich wörtlich vom Manuskript abgelesen, war aber krampfhaft um Lockerheit bemüht. Auch die Vorstandskollegen traten ihren Aktionären mit offenem Hemd locker entgegen. Der Umgang mit Zahlen war jedoch zu locker: Nach Hinweis aus dem Aktionärskreis musste eingeräumt werden, dass im Geschäftsbericht der Anteil am Hamburger Containerumschlag mit 80% zu hoch ausgewiesen war, tatsächlich sind es „nur“ 73%.

Erschreckend war dabei die Verweigerung der Realität. Seit Jahren sinkt Hamburgs Anteil in der Nordrange. Man sollte meinen, dass mit o.g. Marktanteil dafür wesentlich die HHLA verantwortlich sei. Darauf angesprochen, fallen Angela Titzrath nur die jahrelangen Auseinandersetzungen zur Fahrrinnenanpassung der Elbe ein, die zu einer Abwanderung von Transitladung geführt hätten, die ja bedauerlicherweise auch noch „doppelt“ zählt. Dass die HHLA vielen Reedereien und Spediteuren schlichtweg zu teuer geworden ist, wird komplett ausgeblendet. Stattdessen wird den Westhäfen Preis-Dumping und die Rabattierung von Doppelanläufen vorgehalten. Auch da kann man sich nur wundern: Diese Doppelanläufe haben das Befahren der Elbe für die Mega-Carrier erst möglich gemacht, indem sie erst in einem der Westhäfen geleichtert und nach dem Anlauf in Hamburg dort wieder voll abgeladen werden. Durch Auflegen eines Effizienzprogrammes wird aber indirekt eingeräumt, dass insbesondere die Personalkosten (51% der Gesamtaufwendungen) viel zu hoch sind, denn bei der HHLA wird sehr gut verdient – vom Brückenfahrer bis zum Vorstand. Der zuständige Personalvorstand konnte aber nicht einmal beziffern, wie hoch die Hamburger Tariflöhne im Vergleich zu den Konkurrenten in Rotterdam und Antwerpen sind. Stattdessen hat der Ex-Gewerkschaftssekretär bei jeder Gelegenheit die gute Zusammenarbeit mit Verdi betont. Man konnte aber auch erfahren, dass allein 50.000 EUR für einen ‚Vergütungsberater‘ ausgegeben wurden, nur um die vorgebliche Angemessenheit der Vorstandsbezüge bestätigt zu bekommen, die im Pandemiejahr bei rückläufigem Umsatz und starkem Gewinneinbruch bei allen Vorständen munter gestiegen sind.

Nachdem in der letzten HV schon eingeräumt wurde, dass das Zukunftsprojekt Containerdrohne doch nicht abheben wird, wurde jetzt mitgeteilt, dass auch der HyperLoop die angekündigte Schallgeschwindigkeit nicht erreichen wird. Auch durfte man erfahren, dass Hamburger Container gar nicht in den Genuss des nunmehrigen „SlowLoops“ kommen sollen. Vielmehr hat man den globalen Markt im Blick und will dort als Technologieanbieter auftreten. 2,4 Mio. EUR werden dafür bis zum ITS-Weltkongress ausgegeben. Auf Aktionärsfrage wurde allerdings eingeräumt, dass der Container-Transport auch per „SlowLoop“ noch energieintensiver ist als mit dem Lkw. Obwohl der Hafenumschlag seit Abschaffung des Dampfkranes schon vollelektrisch ist, wird immer wieder die



Dr.-Ing. Ulrich Malchow ist Geschäftsführer der PORT FEEDER BARGE | Bild: PORT FEEDER BARGE

Klimafreundlichkeit der HHLA hervorgehoben und betont, dass man bis 2040 vollkommen klimaneutral sein will – die BLG will dies schon bis 2030 schaffen. Es war auch zu erfahren, dass die HHLA zusammen mit MAN derzeit an autonomen Containertrucks für den öffentlichen Straßenverkehr arbeitet. Immerhin können sie auf der Anlage CTA schon selbständig rückwärts einparken. In Rotterdam kommen in einem ähnlichen Vorhaben, für das sogar separate Fahrwege angelegt wurden, nun doch erst einmal menschliche Fahrer zum Einsatz, da sich kein Anbieter autonomer Trucks für diese

vergleichsweise einfache Aufgabe finden ließ.

Gleichzeitig wird einer „Port Feeder Barge“ für den Hamburger Hafen aber erneut eine Absage erteilt, obwohl diese den Carbon Footprint der Containerumfuhr innerhalb des Hafens drastisch reduzieren und gleichzeitig das Straßennetz entlasten würde. Auch wäre sie mit nur 0,02 Fahrern/TEU schon jetzt quasi autonom unterwegs! Während Millionen für Science Fiction ausgegeben werden, führt die HHLA zu hohen Kosten bei der Selbstabfertigung der Barge an, obwohl die teuren Brücken gar nicht zum Einsatz kommen.

Bezüglich einer Fusion der Containeraktivitäten von HHLA und Eurogate war auf der HV wenig zu erfahren. Mittlerweile macht jedoch die Hamburger und Bremer Politik Druck. Motivation für die Fusion: Die deutschen Häfen sollen ihre Position angesichts der Marktmacht der nur noch drei weltweit agierenden Containerschiffs-Allianzen stärken. Übertragen auf die Luftfahrt wäre das so, als wenn die Flughäfen Frankfurt und München fusionieren wollten, weil es auch drei Luftfahrtallianzen gibt. Mit der Fusion von HHLA und Eurogate würde ein Monopol für den gesamten deutschen Containerumschlag entstehen, für das dann drei unterschiedliche Port Authorities aus drei Bundesländern zuständig wären. In den deutlich erfolgreicheren Häfen Rotterdam und Antwerpen läuft es genau umgekehrt: Dort arbeiten unter starken Port Authorities jeweils mehrere Terminalbetreiber, die untereinander im Wettbewerb stehen und zum Teil auch Reedereien gehören. Und bei uns soll es nur noch einen einzigen Betreiber für gleich drei Häfen geben? Den Markt auszuschalten, war schon immer die bequeme Primitivlösung bei hausgemachter mangelnder Wettbewerbsfähigkeit.

Dr.-Ing. Ulrich Malchow