

8. Juni 2015

An das Dialogforum Schiene-Nord
(Veranstalter, Teilnehmer, Interessierte)

Betr.: Prognosen für den Container-Umschlag in den norddeutschen Seehäfen,
Sitzung des Dialogforums Schiene-Nord am 22. Mai 2015

Sehr geehrte Forumsteilnehmer,
wir erkennen die am 22. 5. d.J. vorgelegten Prognosen und darüber hinaus die ökonomischen Grundsätze, aufgrund derer über schwerwiegende Eingriffe durch Maßnahmen zur Eisenbahninfrastruktur entschieden werden soll, nicht an.

Zu den Prognosen:

Wir bezweifeln nicht die logische und rechnerische Richtigkeit der angewendeten Formeln, wohl aber die Gültigkeit der eingegebenen (im Unterschied zu den berechneten) Daten. Über diese Gültigkeit wurde nicht referiert, obwohl ihr entscheidende Bedeutung zukommt. Wir halten die Eingangsdaten für fiktiv.

Beispiel 1:

Prognosen für den Container-Umschlag im Hamburger Hafen:

aus 2004: 18,12 Mio. TEU für 2015
23,44 Mio. TEU für 2020 (Quelle 1, S. 40)

aus 2010: 11,1 Mio. TEU für 2015
14,1 Mio. TEU für 2020 (Quelle 2, S. 92)

Tatsächlich umgeschlagen wurden 9,7 Mio. TEU im Jahr 2014 (Quelle 3) und im 1. Quartal 2015 waren es 2,3 Mio. TEU (vergl. Bsp. 2).

Die Zahlen belegen, wie unzuverlässig Prognosen als Entscheidungsgrundlage sind.

Und: Im Jahr 2008 wurden 9,8 Mio. TEU tatsächlich umgeschlagen (Quelle 2, S. 92). Dieses Ergebnis ist bisher nicht wieder erreicht worden, d.h. bezogen auf 2008 und 2014/2015 gab es sogar negatives Wachstum. Die in 2004 prognostizierten 18,12 Mio. TEU werden auch in diesem Jahr zu höchstens 54 % erreicht werden.

Quelle 1: Dynamisierung der außenhandelsbasierten Umschlagprognose des Hafens Hamburg für die Jahre 2005, 2010, 2015 und Schätzungen für das Jahr 2020 (Stand 11.2004)

Quelle 2: Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025 (Stand 10.2010)

Quelle 3: hafen-hamburg.de/de/statistiken

Beispiel 2:

Im 1. Quartal 2015 wurden 2,3 Mio. TEU im Hamburger Hafen umgeschlagen, im Vorjahr 2,4 Mio. TEU, das entspricht einem Rückgang von 4,2 %. Grund: Zwischen Hamburg und russischen Häfen wurden 35 % weniger TEU als im Vorjahr transportiert. Bei der HHLA, der größten Hafenumschlagsfirma, ging der Containerumschlag um 6,2 % zurück. Für den Rückgang wird das geringere Geschäft mit Russland, aber auch Abwanderung des

Feeder-Verkehrs nach Rotterdam genannt.

Das *erhoffte* (kursiv von Verfassern) Rekordergebnis von 10 Mio. TEU wird wohl auch in diesem Jahr nicht erreicht werden.

(taz 19. 5. 15, S. 24: Russen vermiesen Rekorde)

Zu den ökonomischen Grundsätzen:

Wider besseres Wissen und entgegen aller Verlautbarungen hinsichtlich ökologischer Belange und den Grenzen des Wachstums hat unbegrenztes Wachstum aus politischen und betriebswirtschaftlichen Gründen (erhoffte Rekordergebnisse umschlagender Firmen) oberste Priorität. Weil alle anderen Werte mit enormem Abstand nachrangig angesiedelt werden, muss die Realisierung von Großprojekten, wie das hier zur Diskussion stehende, zu Lasten der Streckenanlieger, zu Lasten von Umwelt und Natur und zu Lasten von Steuerzahlern forciert werden.

Wir vertreten diese Haltung nicht und sind nicht dazu bereit, das wie auch immer lautende Votum für eine der Trassenvarianten zu unterstützen. Es muss dringend gefragt werden, was transportiert wird bzw. werden muss. Was ist drin in all den Containern? Was ist überflüssig oder schädlich? Darüber hinaus ist die Fragmentierung der Produktionsprozesse, wobei erhebliche Entfernungen zwischen den beteiligten Standorten liegen, oft nicht unumgänglich erforderlich. Sie geschieht nur, weil tatsächliche Kosten des Transports nur zu einem Bruchteil von beteiligten Unternehmen getragen werden. Außerdem gibt es viele Produkte, die weltweit hergestellt werden und deshalb nicht von A nach B und von B nach A transportiert werden müssten. Und müssen Container über den Hamburger Hafen, statt über Ostseehäfen, nach Osteuropa reisen, damit die erhofften 10 Mio. TEU endlich erreicht und dann natürlich möglichst bald übertroffen werden?

Kurz: Was ist aufgrund wirklichen Bedarfs, aus volkswirtschaftlichen Gründen und unter ökologischen Gesichtspunkten sinnvoll und vertretbar? Maßnahmen zur Verkehrsinfrastruktur ziehen zwangsläufig erhöhten Verkehr nach sich, der unterbleiben würde, wenn sich Wirtschaftsteilnehmer anders orientieren müssten.

Zusammenfassung:

Das Prinzip des unmöglichen(!) stetigen und exponentiellen Wachstums ist zum Scheitern verurteilt und muss hinterfragt werden. Wir wissen, dass diese Frage nicht den Intentionen der Initiatoren des Dialogforums entspricht und deshalb nicht in den eng gesteckten Rahmen und den vorgegebenen Auftrag passen wird. Trotzdem ist es dringend erforderlich, sie zu stellen.

Den Nachweis der Gültigkeit der in Prognoseberechnungen eingegebenen Zahlen fordern wir allerdings. Ohne diesen Nachweis beteiligen Forumsteilnehmer sich an einem Prozess, dessen Ergebnis von den dann betroffenen Anrainern nicht gewollt und das ökologisch zerstörerisch sein wird, und das darüber hinaus lediglich aufgrund von fiktiven Annahmen zustande kommen wird.