



**CONTAINERUMSCHLAG IM VERGLEICH – TOP 20**

	2011 (IN MILLIONEN TEU)
SHANGHAI	1 31,74
SINGAPORE	2 29,94
HONG KONG	3 24,40
SHENZHEN	4 22,57
BUSAN	5 16,17
NINGBO	6 14,68
GUANGZHOU	7 14,40
QUINGDAO	8 13,02
DUBAI	9 13,00
ROTTERDAM	10 11,88
TIANJIN	11 11,50
KAOHSIUNG	12 9,64
PORT KELANG	13 9,60
HAMBURG	14 9,01
ANTWERPEN	15 8,66
.....	
BREMERHAVEN	22 5,92

Quelle: Hafen Hamburg Marketing e.V.

## REVOLUTIONÄRE GEDANKEN ZUR HAFENPLANUNG

Karl Gernandt sprengte den Rahmen der konventionellen Betrachtungen zur Hafententwicklung und trug grundlegend neue Gedanken vor, die dem Schifffahrtsplatz Hamburg eine aussichtsreiche Zukunft sichern sollen. Zum wiederholten Mal aus China zurückgekehrt, sah er die Entwicklung des Hafens in anderer Dimension: „Die Welt funktioniert anders, als wir es in Hamburg sehen.“ „Hamburg denkt zu kleinkariert, es muss internationale Lösungen anbieten.“ Dies deutete von vornherein auf eine neue Sicht von Planung und Entwicklung hin.

Der erste Kritikpunkt Gernandts ist nicht neu, aber eben aus deutscher Sicht nicht übertragbar. Gernandt hatte in China erlebt, wie wichtige Entscheidungen zum Ausbau der Infrastruktur in diktatorischer Weise ad hoc getroffen und verwirklicht wurden. Ohne dass soziale Belange der Bevölkerung Einfluss hatten oder aufschiebend wirkten. Im extremen Gegensatz dazu sieht Gernandt den typisch deutschen Planungsprozess, der auf Grund von Bürokratie, Protesten und Prozessen oft mehr als ein Jahrzehnt dauert. Der Wunsch, die übertriebenen Verzögerungsmechanismen auf ein erträg-

liches Maß zurückzuführen, blieb in der Bundesrepublik – abgesehen von einigen Projekten im Zusammenhang mit der Wiedervereinigung – erfolglos. Gernandt fasste kurz zusammen: „Wir müssen den Entscheidungsrahmen ändern“. Sicherlich trifft er damit auch eine der Facetten der Konkurrenzfähigkeit des Hafens.

Grundlegend neu war die zweite Erkenntnis, die Gernandt als Global Player (im Logistikunternehmen Kühne & Nagel) gewonnen hat. Sein Credo lautet jetzt: Hamburg soll sich nicht (wie in der Vergangenheit) am internationalen Wettrennen um die Größe



**Karl Gernandt**  
Präsident des Verwaltungsrats  
Kühne & Nagel International AG



**Prof. Dr. Peer Witten**  
Vorsitzender der Landesfachkommission  
Logistik und Infrastruktur

**LANDESFACHKOMMISSION**
**LOGISTIK UND  
INFRASTRUKTUR**
**Studie vorgelegt**

Mit der Vorlage ihrer Studie „Hamburg: Green Logistics Capital“ fand die Arbeit der Landesfachkommission Logistik und Infrastruktur im vergangenen Jahr ihren Abschluss. Unter dem Vorsitz von Professor Peer Witten hatten namhafte Persönlichkeiten aus der Branche drei Jahre lang über die wichtigsten Themen diskutiert. „Hamburg Green Logistics Capital – Ein Jahr danach“ lautete die Überschrift unter der Witten beim POLITISCHEN FRÜHSTÜCK die von der Kommission erhobenen Forderungen beleuchtete. Die Studie finden Sie auf der Webseite des Landesverbandes unter Landesfachkommissionen/Logistik und Infrastruktur.

Auf ihrer Sitzung im Oktober wird die Arbeitsgruppe über ihre Fortführung und thematische Ausrichtung beraten. **CA**

des Hafenumschlags beteiligen (Beispiel: Plan zum Neubau eines neuen Containerhafens auf Steinwerder, Fläche 800 ha). In Europa nagten Rotterdam mit der Rheinschiene, die in hochindustrialisierte Gebiete führt, und Wilhelmshaven mit der ausreichenden Wassertiefe für moderne Groß-Containerschiffe (derzeit maximal 18.000 TEU) an der Stellung Hamburgs. Sollte sich zudem der weltweite Containerverkehr mit Rücksicht auf die steigende Ladekapazität der Frachter zwangsläufig auf wenige Hubs (Hauptzielorte) konzentrieren, würde Hamburg kaum dazuzählen. Hier bleibe es bei Schiffen zweiter Ordnung bis etwa 12.000 TEU und dem dazugehörigen Feederverkehr. Damit ist das wahrscheinliche Umschlagsvolumen begrenzt.

Gernandt sieht die Chance für die Stellung der Hansestadt stattdessen bei einem anderen Ansatz: Es zählt nicht mehr die Größe, sondern vorrangig die Effizienz des Hafens. Er empfiehlt, Investitionen schwerpunktmäßig auf Umschlag und Logistik auszurichten. Auf diesem Gebiet bringe Hamburg viel

Erfahrung mit und könne sich gut behaupten. Effizienz werde dauerhaft ein wirksames Argument am Markt bleiben. Auf diesem Sektor seien auch zahlreiche Reserven vor Ort noch ungenutzt, und es mangle nicht an (oft noch durch Kontroversen behinderten) Ausbaumöglichkeiten. Fazit: Hamburg solle künftig bewusst auf einen internationalen Spitzenplatz in der Umschlagsgeschwindigkeit und der folgenden Logistik (bis zum Empfänger) setzen. Dazu gehöre natürlich auch der Ausbau der Hinterlandverbindungen.

Einen dritten – bereits bekannten – Aspekt für eine erfolversprechende Hafentwicklung sparte Gernandt in seine Betrachtungen aus. Es ist sinnvoll, im Hafengebiet Betriebe anzusiedeln, die hereinkommende Rohstoffe veredeln und die Fertigprodukte anschließend wieder exportieren. In dieser Richtung denkt auch der Senat.

Zur Einleitung des POLITISCHEN FRÜHSTÜCKS gab Professor Peer Witten einen Überblick über die Thesen der von ihm geleiteten Landesfachkommission „Logistik und Infrastruktur“. Siehe hierzu den folgenden Kasten. **He**

## 25 JAHRE VERMÖGENSVERWALTUNG AUF HANSEATISCHE ART

PR BERICHT

### Vermögensverwaltung- und Betreuung hat in Hamburg Tradition.

Die HPM Hanseatische Portfoliomanagement GmbH in Hamburg-Uhlenhorst, Fährhausstraße 8, ist seit 25 Jahren eine der traditionsreichen Adressen, wenn es um unabhängige Vermögensberatung geht. Zum einen unabhängig von Bank- und Produktzwängen. Unabhängig andererseits aber auch von Modeerscheinungen im Investmentbereich. Diese lassen sich zwar einfach verkaufen, eben weil sie gerade in Mode sind, bringen in der Regel aber sehr schlechte Ergebnisse.

Tradition steht bei der HPM aber nicht für Stillstand. Gerade in seinem 25. Jahr hat sich bei der HPM viel getan. So gelang es, den ehemaligen N-TV-Börsenkorrespondenten Stefan Riße zu

gewinnen, der den am 29. Juni dieses Jahres aufgelegten ersten Investmentfonds der HPM, den „Riße Inflation Opportunities UI“ managt. Wie der Name bereits impliziert, hat die Anlagepolitik des Fonds die Inflationsgefahren fest im Blick, die sich durch die weltweite Verschuldungsproblematiken aufgestaut haben. Das inflationäre Umfeld bietet allerdings auch Chancen, die für die Anleger und Kunden der HPM gewinnbringend genutzt werden sollen. Denn wer in den kommenden

Jahren sein Vermögen real erhalten will, für den ist Festgeld keine Lösung mehr. Denn längst hat die Politik die Inflation als Lösungsweg aus der Schuldenkrise eingeschlagen. Der Riße Inflation Opportunities UI ist für die HPM die perfekte Ergänzung zur bereits seit Jahren erfolgreichen Wertsicherungsstrategie „HPM-Krisengewinner“. Mit dieser haben die Kunden der HPM in den vergangenen fast sieben Jahren trotz Lehman-Crash eine durchschnittliche Jahresrendite von 7,37 Prozent erzielt.