

Hamburger Planer träumen von Verdreifachung des Containerumschlags bis 2025

Hafenentwicklung auf falschem Kurs

VON HERBERT NIX

25 Millionen TEU Jahresumschlag – das ist das Ziel, das der Hamburger Senat sich für die Häfen der Elbmetropole gesetzt hat, und zwar für das Jahr 2025. Dies zu erreichen, bedeutet eine Verdreifachung des Containerumschlags, der 2010 bei acht Millionen TEU lag. Und es würde ein Umkrempeln ganz Norddeutschlands erfordern, denn anders könnte diese Zielmarke des zur Zeit an der Elbe heiß diskutierten Hafenentwicklungsplans nie verwirklicht werden..

Alle fünf Jahre legt der Hamburger Senat, die Landesregierung des Stadtstaats, der Bürgerschaft, dem Parlament, einen so genannten Hafenentwicklungsplan vor. Der bislang gültige stammt aus dem Jahre 2005, der nächste Plan ist also überfällig. Bislang wurden solche Pläne ohne große Öffentlichkeit entworfen, beteiligt wurde im Vorfeld aber immer die Wirtschaft, also Handelskammer und die Verbände der See- und Hafenwirtschaft. Grundlage ist das Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG), in dem vorgeschrieben wird,

1. »die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens als internationaler Universalhafen aus wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischen Gründen aufrechtzuerhalten,
2. dem Hafen aus strukturpolitischen Gründen ein festes Ladungsaufkommen zu sichern und
3. die aufwendige öffentliche Infrastruktur möglichst wirkungsvoll für Hafenzwecke zu nutzen« (§ 1 Abs. 2 HafenEG).

Dies und auch die « ... erforderliche dauernde Bereitstellung für Hafenzwecke nutzbarer Flächen...« (§ 1 Abs. 5 HafenEG) sind als gesetzliche Aufgaben der Freien und Hansestadt Hamburg definiert. Das unterstreicht auch die Landesverfassung aus dem Jahr 1952, indem sie festlegt, Hamburg habe « ... als Welthafenstadt eine ihr durch Geschichte und Lage zugewiesene, besondere Aufgabe gegenüber dem deutschen Volke zu erfüllen. Durch Förderung und Lenkung befähigt sie ihre Wirtschaft zur Erfüllung dieser Aufgaben und zur Deckung des wirtschaftlichen Bedarfs aller« (1).

Verantwortlich für die Fortentwicklung der Hafeninfrastruktur ist die Hamburg Port

Authority (HPA) als Anstalt öffentlichen Rechts, die im Dezember 2010 den Entwurf des neuen Hafenentwicklungsplans 2015 (HEP 2015), in dem die planerischen Grundzüge der Hafenentwicklung und unternehmenspolitische Rahmenbedingungen dargestellt werden, dem damaligen schwarz-grünen Hamburger Senat zur Kenntnis übergeben hatte. Dessen parteiloser Wirtschaftssenator Ian Karan zeigte sich begeistert: »Das Thema Hafenentwicklungsplan ist für mich und meine Behörde von zentraler Bedeutung für die Hamburger Wirtschaftspolitik. Wir müssen alles möglich machen, um den Hafen in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und die Hafeninfrastruktur in angemessenem Umfang auszubauen. (...) Die Hafenentwicklungsplanung betrifft viele. Deshalb ist dies auch kein Entwicklungs- und Denkprozess, den die Wirtschaftsbehörde und die Hamburg Port Authority im Alleingang bestreiten. Nach meinem Verständnis von Politik und Demokratie ist es mein Wunsch, dass am Ende der Hafenentwicklungsplan breit mitgetragen wird von allen Betroffenen« (2).

Gleichzeitig kündigte Karan an, den Plan nicht nur den Wirtschafts-, sondern auch – ein Novum hamburgischer Geschichte! – den Umweltverbänden vorzulegen, um ihnen die Gelegenheit zu geben, ihre fachliche Bewertung einzubringen. Prompt wurde der Entwurf Anfang Januar 2011 den genannten Verbänden – auch dem Förderkreis »Rettet die Elbe« e. V. – zur Stellungnahme zugesandt; Frist: 18. Februar 2011.

Allerdings handelt es sich bei dem Dokument kaum um einen Entwicklungsplan, sondern eher um ein Strategiepapier. Ein Entwicklungsplan müsste Varianten durchspielen, Handlungsoptionen aufzeigen, Abwägungen vornehmen, quantifizieren, Machbarkeitsüberlegungen anstellen und einzelne Aktionspläne aufstellen. Eine Strategie entwickelt man, wenn etwas schief gegangen ist: Man gibt sich neue Ziele und zählt alles auf, was zur Zielerreichung nützlich ist. Insofern ist das Papier nichts anderes als eine visionäre Stoffsammlung vor dem Hintergrund des Umschlagrückgangs der vergangenen Jahre.

Es gibt nur ein einziges Ziel: 25 Millionen TEU Jahresumschlag bis 2025. Alles andere wird diesem Ziel untergeordnet. Um das aber zu erreichen, erscheint es den Planern notwendig, die gesamte Region vom Nord-Ostsee- bis zum Mittelkanal und von der Nordsee bis zur Ostsee umzumodeln. Denn ohne diese Eingriffe in das sehr weiträumig gefasste Umland von



Hamburg lassen sich offensichtlich 25 Millionen TEU als Zielmarke nicht erreichen. Also widmet sich der Plan nicht nur der strittigen Elbvertiefung, sondern ebenso der Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals, des Ausbaus von Binnenschifffahrt und Häfen, des forcierten Straßen- und Schienenbaus und vieles andere mehr. Nicht zu vergessen: An den Bund richtet sich die Forderung, dieses Umpflügen politisch und finanziell zu unterstützen (3).

Nach den vorgezogenen Wahlen im Februar 2011 hat die neue Hamburger SPD-Regierung den Entwurf des Hafenentwicklungsplans zurückgezogen. In einem breit angelegten Dialogprozess wollten der neue Senat und sein (wiederum parteiloser) Wirtschaftssenator Frank Horch gemeinsam mit Hafenunternehmen und Umweltverbänden einen neuen Hafenentwicklungsplan erarbeiten. Dieser Dialogprozess wurde mit dem so genannten »1. Hafengipfel« am 17. Juni 2011 eröffnet, Vertreter der Hafengewirtschaft, der Reeder, der Spediteure, der Kammern, der Gewerkschaften, der Umweltverbände sowie aus Verwaltung und Politik waren eingeladen worden. In dieser Auftaktveranstaltung wurde die Zielsetzung des Dialogprozesses vorgestellt und diskutiert.

Die sich anschließenden Vorgespräche mit den jeweiligen Akteuren dienten hauptsächlich dazu, von Seiten der HPA deutlich zu machen, welche Themen nicht behandelt werden sollen: Dazu zählen zum Beispiel die Aufgaben der HPA, die Finanzen oder das Thema Elbvertiefung. Besonderer Wert wurde auch darauf gelegt, die Presse erst nach Abschluss des Hafendialogs zu informieren. Anschließend

Die hamburgischen Häfen beanspruchen schon heute große Teile des städtischen Areals – und wo sollen weitere Millionen Blechboxen umgeschlagen werden?

wurden eben diese Dialoge durchgeführt, und zwar je einer für vier Themenschwerpunkte:

1. Faktoren für eine erfolgreiche Hafenstrategie,
2. Umschlagspotenzial-Prognose und Kapazitätsplanung,
3. Flächenstrategie und
4. Verkehrsplanung, Hinterlandanbindung und Modal Split.

Jede der Dialogrunden wurde mit so genannten Impulsreferaten eröffnet, anschließend durften die Teilnehmer unter Vorgabe von Themen in Kleingruppen Ziele und Denksätze erarbeiten. Den Abschluss des Dialogprozess bildete dann der »2. Hafengipfel« am 31. Oktober 2011, in dem die wesentlichen Ergebnisse vorgestellt und diskutiert wurden; es gibt sie zwar auch in Form einer CD, deren Veröffentlichung – auch auszugsweise – ist allerdings nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der HPA gestattet!

Grundsätzlich sieht der Förderkreis »Rettet die Elbe« die Beteiligung am Dialog zur Aufstellung eines Hafenentwicklungsplans (HEP) als positive Entwicklung für alle Beteiligten. Es darf aber nicht übersehen werden, dass von der HPA und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) wesentliche Fragen zur Zukunft des Hamburger Hafens ausgeklammert wurden, nämlich die geplante Elbvertiefung, die zukünftige Finanzierung des Hafens sowie die Finanzierung der notwendigen Flächenerweiterungen und Hinterlandanbindungen für den prognostizierten Containerumschlag von 25 Millionen TEU. Sowohl in den Grundsatzdiskussionen als auch in den fachlichen Workshops wurde durchgehend deutlich, dass eine nachhaltige Hafenentwicklung nicht gewollt und Umweltschutz nur in Randbereichen möglich sein könne.

Alle Planungen setzen – wie im Entwurf des schwarz-grünen Senats – das Ziel, den Containerumschlag von acht Millionen TEU im Jahre 2010 auf 25 Millionen in 2025 zu verdreifachen. Gemäß der vom Hamburger Weltwirtschaftsinstitut (HWWI) im Auftrag von HPA entwickelten Ideologie soll der Hafen als Drehscheibe (engl.: hub) noch weiter wachsen, um in der Konkurrenz zu Rotterdam und Antwerpen nicht unterzugehen. Weder ökonomisch noch (klima)ökologisch ist Hamburger Hafenpolitik nachhaltig.

Nicht beachtet wurde im Hafendialog auch, dass sich im Ostseeraum, am Mittelmeer sowie am Schwarzen Meer bestehende Häfen wie zum Beispiel Danzig, Triest und Odessa zu Hubs entwickeln, die näher an den sich entwickelnden europäischen Wirtschaftsräumen liegen als die heutigen Großhäfen der Nordrange. Es wäre daher notwendig gewesen, darüber zu diskutieren, ob und wie Hamburgs Behörden, Hafenunternehmen und Forschungseinrichtungen ihr Knowhow anbieten können, in den neuen Mitgliedsstaaten der EU umweltverträgliche Häfen und Logistikeinrichtungen zu schaffen. Der Hamburger Hafen muss im Kontext der europäischen Integration geplant werden.

Mehr von allem – Container, Stückgut, Massengut, Hightech-Industrie –, davon träumt die HPA. Aber etwa den Containerumschlag zu verdreifachen – bei zumindest Beibehaltung des Niveaus des Massenguttransports und der Industrieproduktion – könnte nur gelingen, wenn inner- und außerhalb des Hafens die Infrastruktur erweitert würde. Dafür müssten direkt im Hafen Flächen bereitgestellt werden, aber auch indirekt im Umland; darüber hinaus bräuchte es erhebliche Ausgleichsflächen für die massiven Eingriffe in die Natur. Das ist ein falscher Weg. Die knappen Flächen im Hafen



reichen nicht aus, alle Wünsche konfliktfrei zu bedienen. Schrumpfende Branchen – die Deutsche Shell AG etwa will ihre Raffinerie 2013 schließen – werden ignoriert. Eine Entwicklung der Flächen Altenwerder-West für Hafenzwecke muss abgelehnt werden, weil der Talraum der Alten Süderelbe für einen ökologischen Bypass neben den Containerterminals offen zu halten ist. Auf die Hafenerweiterung nach Moorburg sollte endgültig verzichtet werden.

Die Hafenwirtschaft legte eine Wunschliste für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vor, die kein Projekt von der Binnenwasserstraße Elbe bis zur Elbquerung auslässt, egal wie umstritten und wie wenig es finanzierbar ist. Aber die Infrastruktur des Hafens bedarf keines großräumigen Ausbaus, sondern einer qualitativen Verbesserung des Bestands.

Die Statistiken der tatsächlichen Schiffstiefgänge auf der Unterelbe zeigen deutlich, dass die Containerschiffe weder den tideunabhängigen noch den tideabhängigen möglichen Tiefgang ausschöpfen, der ihnen seit der jüngsten Elbvertiefung 2000 geboten wird. Eine weitere Vertiefung der Unterelbe ist deshalb nicht erforderlich.

Bessere Wartung, schnellere Reparaturen, mehr Ausweichleise im Bahnnetz, einheitliche Technik bei Signalen und rollendem Material würden die Kapazität des bestehenden Netzes erhöhen, so dass auch eine wachsende Wirtschaft im Einzugsgebiet des Hafens bedient werden kann.

Ober- und Mittelbebe genügen mangels Wasserführung nicht den Ansprüchen an eine wirtschaftlich leistungsfähige Wasserstraße. Allenfalls eine Modernisierung des Elbe-Seitenkanals, zum Beispiels des Schiffshebewerks Scharnebek, wäre eine realistische Option, die Hinterlandanbindung zu verbessern.

Nachdem die »Hafenmilliarde« – staatliche Einnahme aus dem Verkauf von 30 Prozent der HHLA-Aktien – aufgezehrt sein wird, soll der Hafen mit 100 Millionen Euro pro Jahr aus dem Haushalt bezuschusst werden. Wie hoch die nötige Subvention wohl sein wird, wenn der Umschlag verdreifacht wird und die Infrastruktur entsprechend höhere Unterhaltungskosten fordert? Diese Frage wurde von der BWVI im Dialog nicht erlaubt... ◀

ANMERKUNGEN:

1. Verfassung der Freien und Hansestadt Hamburg, Präambel.
2. Pressestelle der Behörde für Wirtschaft und Arbeit vom 22. Dezember 2010.
3. Förderkreis »Rettet die Elbe« e. V., Stellungnahme zum Hafentwicklungsplan 2015: http://www.rettet-die-elbe.de/hafen/der_hafen_dient_der_stadt.pdf.

Umwelt-Krimi und Manifest

Rezension: »Lügendes Licht«

Worm, Thomas, und Karstedt, Claudia: »Lügendes Licht« – Die dunklen Seiten der Energiesparlampe; S. Hirzel Verlag; Stuttgart, 2011; 254 Seiten; ISBN 978-3-77762-120-3; Preis 19,80 Euro.

Eigentlich ist der Titel dieses Buches irreführend. Denn es geht weniger um Licht, das lügt, als vielmehr um etliche Lügen und Halbwahrheiten, mit denen Licht, Leuchtmittel und Beleuchtung hier schlecht und dort gut geredet werden. Dieses Buch behandelt nicht allein die so genannte Energiesparlampe, sondern ebenso Edison-Glühlampe, Halogenlampe oder Leuchtstoffröhre – wer sich auf dieses Buch einlässt, lernt die verschiedenen Leuchtmittel-Arten zu unterscheiden, erfährt viel über Licht-Technik und Licht-Kultur, über gesundes und ungesundes Licht sowie über Politik und Lobbyismus. Dieses Buch trägt sowohl Züge eines Umwelt-Krimis als auch eines Manifests, das aufklären und zum Streit ermuntern will.

Dreh- und Angelpunkt ist zum einen das »Glühlampen-Verbot«, das die EU-Kommission am Parlament vorbei flächendeckend verfügt hat, zum anderen die damit einher

gehende »Zwangsverordnung« der Energiesparlampe, die eigentlich Kompaktleuchtstofflampe heißt. Markiert die Verordnung 244 / 2009 wirklich einen ernst zu nehmenden Schritt in Richtung Energieeinsparung und Klimaschutz? Ist die alte Glühfaden- »Birne« nach Thomas A. Edison tatsächlich eine ökologische Katastrophe, die Energiesparlampe dagegen der Umweltschutz-Heilsbringer? Dieses Buch will die Diskussion, die um diese Frage unter Verbrauchern und in vielen Foren entbrannt ist, mit Informationen und Aufklärung unterfüttern und auch anheizen.

Es ist zu begrüßen, dass die Autoren diese Aufklärung vielfältig und facettenreich leisten. Sie vermitteln physikalische Grundlagen des Lichts, Grundwissen über seine biologische Wirkung und viele hilfreiche technische Kenntnisse. Sie tun dies auf verständliche, meist flüssig lesbare Art. Das macht dieses Buch nützlich.

Problematisch ist, dass sie trotz ausführlicher Quellen, trotz umfangreichen Registers sowie eines informativen Anhangs mit Begriffserläuterungen oder Beleuchtungstipps für die Wohnung nicht immer ganz sachlich bleiben. Gelegentliche Polemik fördert zweifellos ihr Vorhaben, zur Debatte zu ermuntern – aber nicht alle Details ihrer verbalen Attacken sind für Laien auch begründet nachvollziehbar.

Da werden Fragen der Energieeffizienz oder der Lichtfarbe, der Produktions- oder Entsorgungsbedingungen des einen wie des anderen Leuchtmittels, der Strahlungswerte, der Lebensdauer und vieles andere mehr behandelt. Aber welchem Experten soll der Verbraucher Vertrauen schenken? Es fällt leicht, die Kritik der Autoren an der EU-Administration nachzuvollziehen: Allzu viele Einzelheiten der Verordnung erscheinen bei näherem Hinschauen nicht begründet, unzureichend untersucht, aus der Diskussion ausgeklammert. Alles zusammen genommen mündet dies in die zentrale Frage: Warum braucht es eine derart rigide Vorgehensweise, eine »Zwangsverordnung«, wenn doch angeblich die Vorteile der Maßnahme so eindeutig sein sollen?

Sie sind es nicht, das wird in diesem Buch deutlich. Aber es genügt nicht, fast mit einem Hauch Verschwörungstheorie die verantwortliche Allianz aus Politik, Industrie und etablierten Umweltverbänden zu geißeln: Die Gegenargumente lassen ihrerseits Fragen offen. Somit besteht der Wert dieses Buchs nicht im Aufzeigen klarer Alternativen, sondern im eindringlichen – und absolut notwendigen – Ruf, genau diese gemeinsam zu suchen.

Burkhard Ilschner

