



# Förderkreis »Rettet die Elbe« eV

Nernstweg 22 • 22765 HAMBURG • Tel.: 040/39 30 01

eMail: foerderkreis@rettet-die-elbe.de • <http://www.rettet-die-elbe.de>

Hamburg, den 15. November 2010

---

## Hamburg lügt sich grün!

Als die EU-Kommission im Mai 2008 den Wettbewerb "Europäische Umwelthauptstadt" aus der Taufe hob, sah die frischgebackene grüne Leitung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) die Chance, von dem im Vergleich zum Wahlkampf enttäuschenden Ergebnis der Koalitionsverhandlungen (Kraftwerk Moorburg und Elbvertiefung nicht verhindert) abzulenken. Der BSU gelang es, die EU-Jury zu überzeugen, im Februar 2009 Hamburg zum Gewinner und zur Umwelthauptstadt 2011 auszurufen.

## Spielregeln des Wettbewerbs

Verglichen werden Umwelt- und Klimaprobleme (10 Indikator-Felder a' maximal 15 Punkte), die allen Städten weitgehend gemeinsam sind. Spezifische Belastungen werden nur am Rande bzw. garnicht abgefragt (1). Sonst hätte eine kleine Stadt im Binnenland wie Freiburg scheinbar einen Vorteil gegenüber dem großen Hamburg mit seinem Flughafen mitten in der Stadt, einer stromfressende Aluminiumhütte, einem Welthafen und seinen Großkraftwerken. Andererseits haben sich große Städte große Umweltbelastungen bewusst aufgebürdet und wären stark genug, alle daraus entstehenden Probleme zu lösen. Aber wie kann man dann die Städte in einem Wettbewerb vergleichen?

Die BSU nutzte die methodische Freiheit, indem sie einerseits betonte, welch riesige Probleme Hamburg habe, andererseits der Jury verschwieg, wo Hamburg mit ihnen nicht fertig wird. Die BSU berichtete nur von Verbesserungen, die billig zu haben bzw. beabsichtigt sind, aber erst in unbestimmter Zukunft verwirklicht werden (2).

Die EU-Kommission hat keine konkreten messbaren Standards gesetzt – z.B. wieviel Transportkilometer mit dem Rad zurückgelegt werden. Die Daten der Städte sind nicht quantitativ vergleichbar. Die Bewertung erfolgt nicht nach einem nachrechenbaren Schema, sondern nach der qualitativen Einschätzung der "Evaluatoren". (1), (3)

"Dissemination" (Veranstaltungsprogramm) und "Presentation" (Selbstdarstellung) wurden in der Endrunde der acht Städte (von anfangs 35) mit maximal je 20 Punkten (über)bewertet. Hier hat Hamburg (Endstand 161,4 Punkte) die entscheidenden 4 Punkte Vorsprung gegenüber dem zweitplatzierten Stockholm (157,3 Punkte) errungen (3).

Die Jury hat ausschließlich die Angaben der Städte erhalten und als wahr angenommen (2). Die Daten wurden nicht auf Plausibilität geprüft, noch wurden kritische Gegenstimmen aus den Städten eingeholt. Zur Zeit der Bewerbung waren alle Umweltschutzorganisationen Hamburgs in die Kämpfe gegen KW Moorburg und Elbvertiefung verstrickt und hätten Hamburg gewiss kein glänzendes Zeugnis ausgestellt. Die BSU konnte erzählen, was sie wollte, und die Jury hat es geglaubt.

## Tarnen und täuschen

### Beitrag zum globalen Klimawandel, Indikator 1

Die Angaben Hamburgs enthalten nicht den CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Seeschiffsverkehrs, s. Statistisches

Amt Nord, Energie- und CO<sub>2</sub>-Statistiken (4). Zumindest für die Liegezeit im Hafen und die Fahrt auf der Elbe wäre dieser anzurechnen.

Für die CO<sub>2</sub>-Emission aus dem Stromverbrauch wird der Energiemix aus ganz Deutschland angesetzt (2). Der Hamburger Energiemix enthält jedoch wegen industrieller Großverbraucher wie Aluhütte, Stahlwerk und Kupferhütte einen höheren Anteil von Kohle- und Atomstrom. Entsprechend geringer wäre der Anteil und Anstieg erneuerbarer Energien zu berechnen.

Eine Anzahl Heizwerke sei in Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen umgewandelt worden. Wieviele und mit welcher Kapazität, benennt die BSU nicht (2). Die Gegenrechnung ist nämlich blamabel. 1998 wurde das Kraftwerk Hafen (kohlebefeuert, aber mit Fernwärmeauskopplung, 350 MW thermische Leistung) abgerissen und durch das Heizwerk Hafencity mit gleicher Leistung ersetzt. Dort wird Erdgas ohne Stromerzeugung für minderwertige Wärme verbrannt. Wie sagt die BSU: "In accordance with the principle "No heat without electricity, no electricity without heat""(2). Die von der BSU gemeinten umgewandelten Heizwerke wie Bergedorf West haben eine Leistung von ca. 5 MW. Erst mit 70 KWK-Anlagen dieses Kalibers wäre der Verlust wettgemacht.

In Unkenntnis dessen erteilte die Jury 12,5 Punkte für Hamburg.

## **Transport, Indikator 2**

Besonderer Wert wird von der Jury auf den Fahrradverkehr gelegt. Betont wird, dass Hamburg knapp nach Münster das dichteste Netz von Radwegen sein Eigen nennt, ca. 1 m Radweg/Einwohner (2). Ob es einen Grund hat, dass in Hamburg nur 9%, in Münster aber 36% aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden (5), wird nicht hinterfragt. Im Fahrradklimatest 2005 des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs belegte Münster den ersten Platz von 28 Großstädten, Hamburg den letzten (6).

Verschweigen konnte Hamburg das Problem Hafen nicht, aber einen positiven Dreh geben. "70% of all container traffic from Hamburg's port with destinations to and from Hamburg's european hinterland (30% of Hamburg's total container handling) is being transported by rail." (2) Die Evaluatoren waren sich nicht einig, 30% verstand der eine, der andere sah 70% des Containerumschlags im Hafen auf der Bahn (3). Beide Zahlen sind von der BSU zu hoch gegriffen. In den letzten zehn Jahren betrug der Anteil der Schiene 18%, der Straße 38%, der Binnenschifffahrt 1% und des (Übersee)Schiff zu (Feeder)Schiff-Transfers 43% des Containerumschlags im Hafen (7). Die BSU verschweigt, auf welcher Ausgangsbasis sie rechnete, ein Fall aus dem Lehrbuch (8). Nachdem die Jury die 70% geschluckt hatte, verkündet Hamburg die Lüge als wahr: "Zum Beispiel werden im Hamburger Hafen 70 Prozent aller Container per Bahn abtransportiert – ein Spitzenwert in Europa." (9)

Über die letzte Elbvertiefung, deren üble Folgen für die Umwelt messbar sind, und die geplante Elbvertiefung, bei der Schlimmeres zu befürchten ist, verliert die BSU kein Wort.

Auf die Idee, Transporte einzusparen, wie es bei Wasser und Strom längst Konsens ist, weil sie alle Energie und Ressourcen verbrauchen, ist die BSU nicht gekommen. Durch die Elbvertiefung soll bis 2015 der Containerumschlag im Hafen verdoppelt werden, und damit im Gleichschritt die Ansprüche des Weitertransports. Die Umwelthauptstadt im Wachstumsdelirium.

12 Punkte erschlich sich Hamburg bei der Jury dafür.

## **Luftqualität, Indikator 4**

Ein besonderes Anliegen der BSU sind die Abgase aus Kreuzfahrtschiffen. Ob sie da etwas machen kann, ist aber nicht sicher. Im Wettbewerb verspricht sie zaghafte "Study pertaining to an onshore power supply for cruise ships" (2). Wesentlich forscher tritt die BSU in einem Trickfilm auf, der auf der Expo in Shanghai lief und nun auf den Seiten der Umwelthauptstadt (10). Ein Kreuzfahrtschiff legt an, und schwupp stöpselt es seinen riesigen Stromstecker ins Empfangsterminal. Die Realität in Hamburg ist das genaue Gegenteil. Beim Planverfahren zur Einrichtung eines zweiten Kreuzfahrterminals in Altona forderte "Rettet die Elbe" einen Landstromanschluss, was aber glatt abgelehnt wurde. Dies geschah im Jahr 2009, als die Grünen mitregierten, aber kein Wort zu der Planung verloren. Richtfest und die erneute Steigerung auf fast 100 Anläufe im Jahr der schwimmenden Müllverbrennungsanlagen mit Personenbeförderung (= Kreuzfahrtschiffe) wurden 2010 gefeiert. Die Luftverschmutzung durch 14 000 Frachtschiffe im Hamburger Hafen ist überhaupt kein Thema der Umwelthauptstadt. Der meiste Dreck entsteht beim Betrieb der Antriebsmaschine

auf der Passage zur Nordsee, der damit die Niedersachsen und Schleswig-Holsteiner trifft.  
So kassiert Hamburg 14 Punkte.

### **Nachhaltige Landnutzung, Indikator 10**

"The basis of Hamburg's urban planning is to avoid urban sprawl ... A prominent example with a high population density is the "HafenCity." (2) Der Große Grasbrook mit 155 ha wurde vom Hafen an die City abgetreten, nachdem die Hafenerweiterung Altenwerder planfestgestellt war und 200 ha grüner Freiraum versiegelt werden durften. Die BSU schweigt über diesen Zusammenhang.

In der Präsentation vor der Jury zeigt Hamburg obendrein ein Luftbild der Airbuswerke(11). Das Werk wurde ins Mühlenberger Loch und die Startbahn in die Obstgärten von Neuenfelde verlängert. Auf den Widerspruch zu ihrer erklärten Stadtplanung weist die BSU die Jury natürlich nicht hin.

Der Hafen werde nicht ins Grüne erweitert, sondern nach innen: "Expansion of Hamburg's port is intentionally not being pursued as an expansion into the surrounding area, but rather as an internal compaction through more intensive use of existing land and by generating new areas as a result of filling in expendable harbour basins." Der Senat ist immer noch fest entschlossen, den Hafen ins grüne Moorburg zu erweitern. Hafenbecken zuzuschütten wäre keine schlechte Idee, wenn anderswo in Hamburg der aquatische Lebensraum erweitert würde. Genau vor dieser Ausgleichspflicht nach dem Naturschutzgesetz hat die BSU den Hafen ausgenommen.

Frechheit siegt mit immerhin 10 Punkten.

### **Stilfragen**

Am 29.9.2010 beschrieb das Hamburger Abendblatt die oben genannten Sachverhalte von Containern auf der Bahn und Landstrom für Kreuzfahrtschiffe (12). Die Internetseiten der BSU mit den hübsch bebilderten Mogeleyen, auf die das HA dabei Bezug nahm, waren am nächsten Tag verschwunden. In der Bewerbung und dem Bericht der Jury sind die Daten weiterhin zu finden. Der BSU kommt es vor allem auf die Hochglanzseiten an.

Nachdem die Jury entschieden hatte, schrie die BSU ihren Triumph heraus in einem Flyer (9), "Idylle kann ja jedes Dorf. Echt groß und grün: das kann nur Hamburg." Die unterlegenen Städte sind zwar allesamt deutlich kleiner als Hamburg, aber als "Dörfer" sollte man sie nicht verhöhnen.

Den Hafen als Idylle darstellen, indem man die großen Probleme weglässt, das kann Hamburg. Auf der Eingangsseite werden die sechs Themenbereiche illustriert, denen sich die BSU besonders widmen will. Zwei Bilder zeigen Altenwerder, einmal mit dem Kirchturm, das zweite mit der Kaianlage des Containerterminals (10).

Unter der Rubrik "Umweltouren" kündigt die BSU Ausflüge an, "vorbildliche Beispiele im Umweltschutz aus Hamburg ... zu erleben." Darunter ein Foto einer Familie, die fröhlich spazieren geht ... in Altenwerder!(10) In der Version vor dem 29.9. konnte man in der Szene den Kirchturm von Altenwerder gut erkennen. Heute hängt das Foto mit abgetrenntem oberem Teil im Netz, damit dem meist ortsunkundigen Betrachter nicht aufstößt, mit welcher Umweltzerstörung er gefoppt wird.

### **Fazit**

Sieht man den Wettbewerb sportlich, hat Hamburg gedopt. Der Titel "Umwelthauptstadt" ist abzuerkennen, und eine mehrjährige Sperre fällig.

Der Förderkreis "Rettet die Elbe" eV wird gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub am Sonntag, 3. April 2011, auf einer Fahrradtour die derbsten Lügen und Verdrehungen der BSU fachkundig erläutern. Die Fahrt beginnt um 10:30 Uhr vor dem Infopavillon der "Umwelthauptstadt" am Glockengießerwall und trägt den Titel **Hamburg lügt sich grün**

Ebenso werden wir auf unseren alternativen Hafentrümpfen im Umwelthauptstadtjahr 2011 darüber informieren.

Termine: <http://www.rettet-die-elbe.de/hafenrundfahrt/Hafenrundfahrt.php> und im Veranstaltungskalender der Umwelthauptstadt  
<http://umwelthauptstadt.hamburg.de/veranstaltungskalender/>

### **Quellen**

- 
- (1) MEASURING URBAN SUSTAINABILITY - Analysis of the European Green Capital Award 2010 & 2011 application round; Maria Berrini and Lorenzo Bono, Ambiente Italia
  - (2) Bewerbungsdaten Hamburg; <http://umwelthauptstadt.hamburg.de/downloads/nofl/2447258/bewerbungsdaten-hamburgs.html>
  - (3) The Expert Panel's Evaluation Work & Final Recommendations for the European Green Capital Award of 2010 and 2011; <http://umwelthauptstadt.hamburg.de/downloads/nofl/2447254/bewertungsbericht-eu-green-capital-2010-2011.html>
  - (4) Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein; Energie; <http://www.statistik-nord.de/daten/verkehr-umwelt-und-energie/energie/?type=0%252523header>
  - (5) Stadt Münster: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung – Radverkehr; <http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr.html>
  - (6) ADFC-Fahrradklimatest 2005 | ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.; [http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/110/114/Ergebnisse\\_Fahrradklimatest\\_2005.pdf](http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/110/114/Ergebnisse_Fahrradklimatest_2005.pdf)
  - (7) HPA Geschäftsbericht 2006; [http://www.hamburg-port-authority.de/hafenbahn-nutzungsbedingungen/doc\\_download/94-geschaeftsbericht-2006.html](http://www.hamburg-port-authority.de/hafenbahn-nutzungsbedingungen/doc_download/94-geschaeftsbericht-2006.html) ; auch: Statistisches Amt Nord; [http://www.statistik-nord.de/uploads/tx\\_standocuments/SI07\\_074\\_F.pdf](http://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standocuments/SI07_074_F.pdf); HPA Pressemitteilung 23.7.2010
  - (8) Walter Krämer: So lügt man mit Statistik; Campus Verlag 1994
  - (9) Flyer "Hamburg – Europäische Umwelthauptstadt 2011"; <http://umwelthauptstadt.hamburg.de/contentblob/2471380/data/flyer-plakate-hh-umwelthauptstadt-2011.pdf>
  - (10) Webseiten Umwelthauptstadt Hamburg; <http://umwelthauptstadt.hamburg.de/umwelthauptstadt/>
  - (11) HAMBURG. APPLICATION FOR THE TITLE AS EUROPEAN GREEN CAPITAL; Präsentation vor der Jury
  - (12) Hamburger Abendblatt: "Die Mär vom grünen Hamburger Hafen"; 29.9.2010; Serie zur Umwelthauptstadt