

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>

Der Hafen dient der Stadt

Einleitung

Der Hafen dient der Stadt, so sollte es sein. Die bisherigen Hafenentwicklungspläne (HEP) und der gegenwärtige Entwurf dagegen ordnen die Stadt dem Hafen unter. "DER HAFEN IST WICHTIG, ...DYNAMISCH, ...HAT ZUKUNFT, ...WIRKT NACHHALTIG", mit derartig großkalibrigen Kapitelüberschriften wird der Entwurf des HEP von der Wirtschaftsbehörde gegliedert. Da wird nicht abgewogen, wie wichtig usw. der Hamburger Hafen im europäischen Kontext ist, sondern nur gefordert, dass Hamburg das wichtigste, immer größere Stück vom Kuchen bekommt, und das nachhaltig in alle Zukunft. Dass Hamburg der größte deutsche Hafen "für ganz Deutschland" sei, betont die Wirtschaftsbehörde. Zu Kaisers Zeiten hieß es: "Des Reiches Hafen". Heute sind für Deutschland die Häfen Antwerpen und Rotterdam (bisher "unser" einziger Tiefwasserhafen!) vermutlich wertvoller als Hamburg, aber das haben die Verweigerer der europäischen Integration noch nicht begriffen. "In der ersten Liga der internationalen Häfen weiter mitspielen" (HEP) wollen die Hafenhooligans und bedauern, dass ihr Hafenverein auf den dritten Platz in Europa zurückgefallen ist. Ein Trainerwechsel wäre fällig.

Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV setzt der irrationalen Hafenpolitik (fast) aller Parteien in Hamburg entgegen, dass der Hafen nicht über die Grenzen hinaus wachsen kann, die von der Entwicklung der Stadt zu setzen sind. Sich zu bescheiden, nur soviel Fracht umzuschlagen, wie unter den wirtschaftlich und geografisch gegebenen Bedingungen gewinnbringend zu leisten ist, und den Rest anderen europäischen Häfen zu lassen, ist der Leitgedanke des Stadt-Hafen-Entwicklungsplans (SHEP) von »Rettet die Elbe«.

Wirtschaftsraum

Transportwege

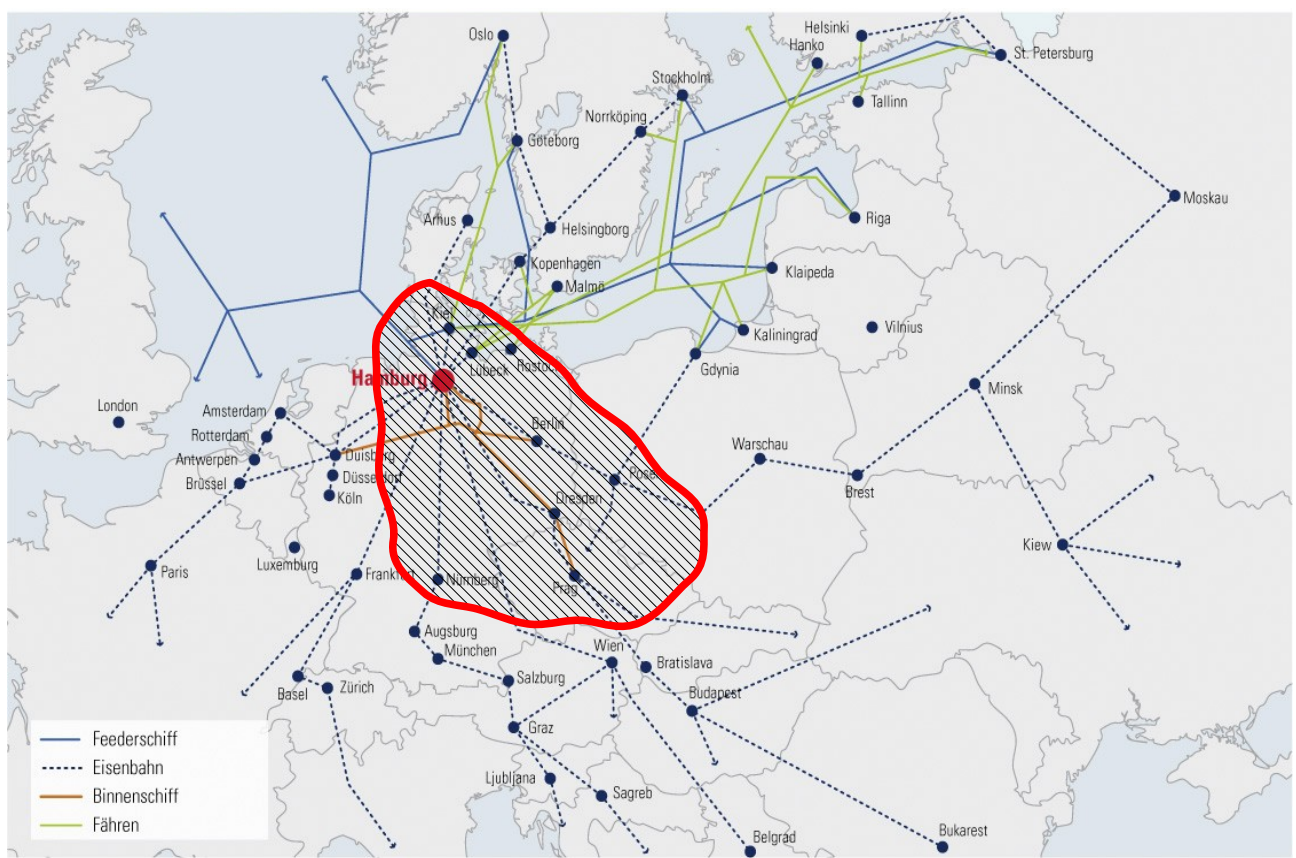
Über den Hafen werden Hamburgs Industrie und die Konsumenten mit Rohstoffen, Vor- und Endprodukten beliefert sowie die hier produzierten Güter kostengünstig über See exportiert. Über diesen Loco-Verkehr hinaus wird zu Land und zu Wasser ein Raum bedient, der bis Lappland im Norden, Moskau im Osten, Mailand im Süden und Paris im Westen reicht (Abbildung 1).

Die Strategie der Wirtschaftsbehörde zielt darauf, in diesem Wirtschaftsraum mehr Fracht einzusammeln und ihn noch zu erweitern. Die Behörde stützt sich dabei auf ein Gutachten des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts (HWWI) "Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens in Abhängigkeit vom Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe" (März 2010). Das HWWI versucht zu begründen, dass der Hamburger Hafen nur als große wachsende Drehscheibe (Hub) eine kostengünstige Versorgung mit Gütern nach Mittel- und Osteuropa gewährleisten könne. Die Kostenvorteile durch Bündelung von Fracht überwiegen den Nachteil, dass über einen Hub die Transportwege verlängert werden. Das HWWI belegt seine These aber nicht mit konkreten Frachtraten.

Die vier Hubs der Nordrange – Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg – versuchten,

immer mehr Fracht aus Hinterland und Zulieferhäfen (Spoke) auf sich zu ziehen, um die Skalenvorteile des Bündelns zu nutzen. Schwächelt ein Hafen, stürze er auf das Niveau eines regionalen Feederhafens ab. Denkt man die Theorie zu ihrem logischen Ende, bliebe nach einem ruinösen Infrastruktur-Rüstungswettlauf doch nur Rotterdam übrig, und in den anderen Häfen zerstörte Flüsse und eine brachliegende Infrastruktur.

Ein Blick auf die Landkarte macht jedem deutlich, dass der Transport von Containern in die Schweiz, die Balkanländer oder die Ukraine über die Häfen am Mittelmeer bzw. Schwarzen Meer mit geringerem Aufwand möglich ist, anstatt sie erst vom Suezkanal um Europa herum über zusätzliche 5.000 km nach Hamburg zu schiffen, und dann per Bahn oder Lkw wieder rund 1.000 Kilometer gen Süden zu transportieren. Quantitativ berechnen kann man die Ersparnis an Weg, Treibstoff und Abgasen in einem Projekt "EcoTransIT" der UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER auf der Webseite <http://www.ecotransit.org/partners.de.phtml> . Daraus ergibt sich ungefähr ein Wirtschaftsraum von der Größe der schraffierten Fläche, in der der teurere Landtransport von Hamburg aus am günstigsten ist.



Quelle: Hafen Hamburg Marketing

Abbildung 1: Hinterlandverbindungen Hafen Hamburg, laut Entwurf HEP, sowie Wirtschaftsraum laut SHEP

Günther Bonz, Eurogate - Generalbevollmächtigter sowie Präsident der europäischen Organisation der Terminalbetreiber Feport und ehemaliger Staatsrat der Hamburger Wirtschaftsbehörde, sieht in der Entwicklung der Adria-Häfen für Hamburg große Probleme: "Diese Häfen können Hamburg von Süden her Ladung abgraben, wenn wir nicht aufpassen" (Hamburger Abendblatt, 10.11.2010). Mit dieser Warnung wollte er seine Forderung nach einer raschen Elbvertiefung unterstreichen. Er unterschlägt dabei, dass Eurogate bereits an mehreren Häfen im Mittelmeer beteiligt ist, die gegenüber den Kunden intensiv beworben werden. Die Äußerungen des Herrn Bonz stehen nur scheinbar im Widerspruch zur Förderung der Mittelmeer-Verbindungen. Die Geschäftspolitik von Eurogate setzt auf beide Optionen, um die Investitionen in allen Häfen auszulasten. Der HEP würde die Freiheit der Disposition über die für Eurogate günstigsten Transportketten erhöhen. Ungünstiger aufgestellt ist die HHLA, da sie nur am Hafen Odessa beteiligt ist und sich sonst von Hamburg nicht emanzipiert hat.

Auch andere Reedereien und Hafenbetriebe trage der Umstrukturierung der Transportketten Rechnung. Die Reederei CMA CGM bedient zum Beispiel die Adria-Häfen Triest, Rijeka und Koper mit dem Fernost-Liniendienst Phoenix Express. Diese Häfen bedienen mit eigenen Eisenbahnverkehren Tschechien, Ungarn und Rumänien.

Im Ostseeraum bilden sich Transportketten, die den sich dort entwickelnden Märkten besser dienen als die Nordrange. "Der Seeverkehrsmarkt Ostsee steht vor gravierenden Änderungen: Viele Reedereien sind der Ansicht, dass es künftig mehr direkte Container-Linienverbindungen aus Übersee in die Ostsee geben wird. Dabei werden in erster Linie 4.000 TEU bis 6.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit = Standardcontainer)-Schiffe eingesetzt. Zudem wird das Ladungsaufkommen im Ostseeraum künftig weiter steigen, wobei es zu einer Ladungsmengenverschiebung zugunsten des Containerverkehrs kommen wird." Das sind die wichtigsten Ergebnisse der aktuellen Umfrage des "5. Maritimen Trendbarometers 2010" der UniCredit Corporate & Investment Banking unter Reedereien, die zusammen rund 90 Prozent des Seeverkehrs in der Ostsee abdecken. 58 Prozent der befragten Reeder meinen, dass es künftig mehr Container-Linienverbindungen aus Übersee direkt – also ohne Umladungen auf Feederschiffe, Bahnen oder Lkw – in die Ostsee geben wird, und dass sich diese Verkehre auch langfristig etablieren werden. Seit geraumer Zeit bedient bereits eine der weltweit größten Linienreedereien den Ostseeraum mit einer direkten wöchentlichen Verbindung aus Asien mit Großcontainerschiffen mit einer Kapazität von bis zu 8.600 TEU. Die meisten der befragten Reeder erwarten, dass aufgrund der künftigen zusätzlichen direkten Linienverkehre in die Ostsee der Hamburger Hafen seine Rolle als bedeutender Transshipment-Hafen teilweise verlieren könnte.

Der SHEP erkennt die Tendenz, dass bei steigenden Ölpreisen und Kosten der Verkehrswege im Binnenland der Kostenvorteil der Bündelung von Fracht im Hub bald aufgehoben wird. Die Transportketten werden über Häfen an Ostsee, Mittelmeer und Schwarzem Meer verkürzt, die näher an den sich entwickelnden Wirtschaftsräumen liegen als die heutigen Großhäfen der Nordrange. Diese Entwicklung ist nicht zu verhindern und aus Gründen des Klimaschutzes anzustreben. Hamburgs Behörden, Hafenunternehmen und Forschungseinrichtungen können ihr Know-how anbieten, in den neuen Mitgliedsstaaten der EU Häfen und Logistikeinrichtungen zu schaffen. Diese Institutionen wurden unter dem Druck von Umweltschutzorganisationen wie »Rettet die Elbe« trainiert, Hafenprojekte umweltverträglich zu planen.

Der Hafen Hamburg muss kontrolliert schrumpfen, bevor er platzt.

Hafenkooperationen

Der hamburgische Senat, unter Berufung auf das Gutachten des HWWI, lehnt Absprachen der Häfen zum Ausbau ihrer Infrastruktur ab. Nur ungebremster Wettbewerb führe zu optimalen Dienstleistungen zu günstigsten Preisen. Dieser neoliberale Aberglaube zwingt Hafenstädte, Staaten und die EU, alle Häfen mit jeder und größter Infrastruktur auszurüsten, über die die privaten Unternehmen disponieren. Die Firma Eurogate z.B., die im Hamburger Hafen ein Containerterminal betreibt, beherrscht die Häfen Bremerhaven und künftig Wilhelmshaven, und ist in mehreren europäischen Häfen Anteilseigner. Kooperation ist ihr Geschäftsprinzip, dem Staat dagegen wird es verwehrt.

Eine nationale Hafenkooperation scheitert auch daran, dass die deutschen Bundesländer ihre "Länderhoheit" in der Hafenpolitik nicht einschränken wollen. Die Länder Niedersachsen, Bremen und Hamburg wollen jedes für sich eine Zufahrt für die größtmöglichen Schiffe, jedes für sich eine erweiterte Infrastruktur, und richten jedes den maximalen Schaden in der Umwelt an. Der Hamburger Senat propagiert mit dem HWWI-Gutachten eine Führungsrolle seines "Hubs", die von den anderen Ländern verlangt, sich unterzuordnen.

Solche nicht koordinierten Planungen führen in den Bundesländern als auch in der Europäischen Union dazu, dass enorm hohe Finanzmittel aufgebracht werden müssen und die Umwelt – durch Flussvertiefungen und Hafenerweiterungen – stark beeinträchtigt wird.

Im Bundesverkehrswegeplan wird trotz des gemeinsamen EU-Marktes am Konkurrenzverhalten festgehalten: "Die deutschen Seehäfen haben große und regionale- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung. Die Bundesregierung unterstützt daher die Bemühungen der Länder die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu steigern" (Bundesverkehrswegeplan 2003) ebenso im "Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen" vom 17. Juni 2009.

Die Bundesrepublik Deutschland und die Bundesländer sehen zwar die Hafenplanung und -entwicklung als nationale Aufgabe an. Gleichwohl betreibt jedes Bundesland unabhängig voneinander und in Konkurrenz zueinander eine eigenständige Hafenpolitik. Bedingt wird dieser Zustand durch die im Grundgesetz festgeschriebene "Länderhoheit". Danach sind die Länder für die Hafenpolitik zuständig. Um ein wenigstens national übergeordnetes Gesamthafenkonzept umsetzen zu können, müssen also auch nicht mehr zeitgemäße Aspekte der "Länderhoheit" überwunden werden.

Infrastruktur

Die Größe des Hamburger Hafens richtet sich nach dem oben skizzierten Wirtschaftsraum und dem darin zu erwartenden Wachstum. Die Infrastruktur des Hafens bedarf keines großräumigen Ausbaus, sondern einer qualitativen Verbesserung des Bestands.

Hafengebiet

Der Flächenbedarf von Industrie und Gewerbe, die durch den Hafen unmittelbar beliefert werden, hat Vorrang. Ein Fehler, der Kupferhütte Arubis einen Seeschiff-Umschlagplatz zu verweigern, darf nicht wiederholt werden. Der Umschlag von 1,5 Mio. t/Jahr Kupfererzkonzentrat wurde ohne zwingenden Grund an Brunsbüttel abgegeben. Der SHEP sieht deshalb vor, Einrichtungen des Hafenumschlags und ihre Ansprüche an Fläche und Infrastruktur den ansässigen produzierenden Gewerbebetrieben zu widmen. Erst danach sind die Ansprüche der Logistikunternehmen zu befriedigen, solange sie sich in den Grenzen des oben beschriebenen Wirtschaftsraums bewegen. Logistikbetriebe haben sich in der Vergangenheit als große Flächenfresser auch ausserhalb des Hafens hervorgetan.

Im HEP wird nur unzureichend analysiert, welche Betriebe mit welchen Ansprüchen an den Hafen vorhanden sind, und wie sie sich in Zukunft entwickeln werden. Die Schließung der Shell-Raffinerie wird von der Wirtschaftsbehörde noch garnicht wahrgenommen, obwohl sie seit über einem Jahr angekündigt wurde. Der SHEP kann die handwerklichen Mängel des HEP nicht kompensieren, jedoch ist grundsätzlich festzuhalten: wenn produzierendes Gewerbe vorhanden ist und eine Zukunft hat, ist es zu pflegen, wenn es aus Hamburg verschwindet, ist es durch neue Industrie zu ersetzen. Im HEP wird leichtfertig freiwerdendes Areal für den Containerumschlag reklamiert und sogar aktiv gefördert, im mittleren Hafengebiet blühende mittelständische Unternehmen zugunsten eines weiteren Containerterminals zu verdrängen.

Die Hafenerweiterungsgebiete Moorburg und Francop werden langfristig nicht benötigt und können aus der Hafenplanung entlassen werden.

Seewasserstrasse

Elbvertiefung

Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV wertet seit 1998 die Schiffsstatistik des Hamburger Hafens aus und veröffentlicht das Ergebnis regelmäßig im Internet.
http://www.rettet-die-elbe.de/inhalt_schiffstiefgaenge.php

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 letzten Elbvertiefung 2000 geboten wird. Eine weitere Vertiefung der Unterelbe ist deshalb nicht erforderlich.

Die folgende Abbildung 2 zeigt für die Jahre 2003 bis 2009 die Anzahl der An- und Abläufe von Containerschiffen, und ob sie tideunabhängig (Tiefgang in Süßwasser < 12,80 Meter) oder tideabhängig (Tiefgang \geq 12,80 Meter) den Hamburger Hafen erreicht bzw. verlassen haben. Lediglich in 4,2 % der Fälle mussten Containerschiffe 2009 wegen ihres tatsächlichen Tiefgangs die Unterelbe tideabhängig befahren.

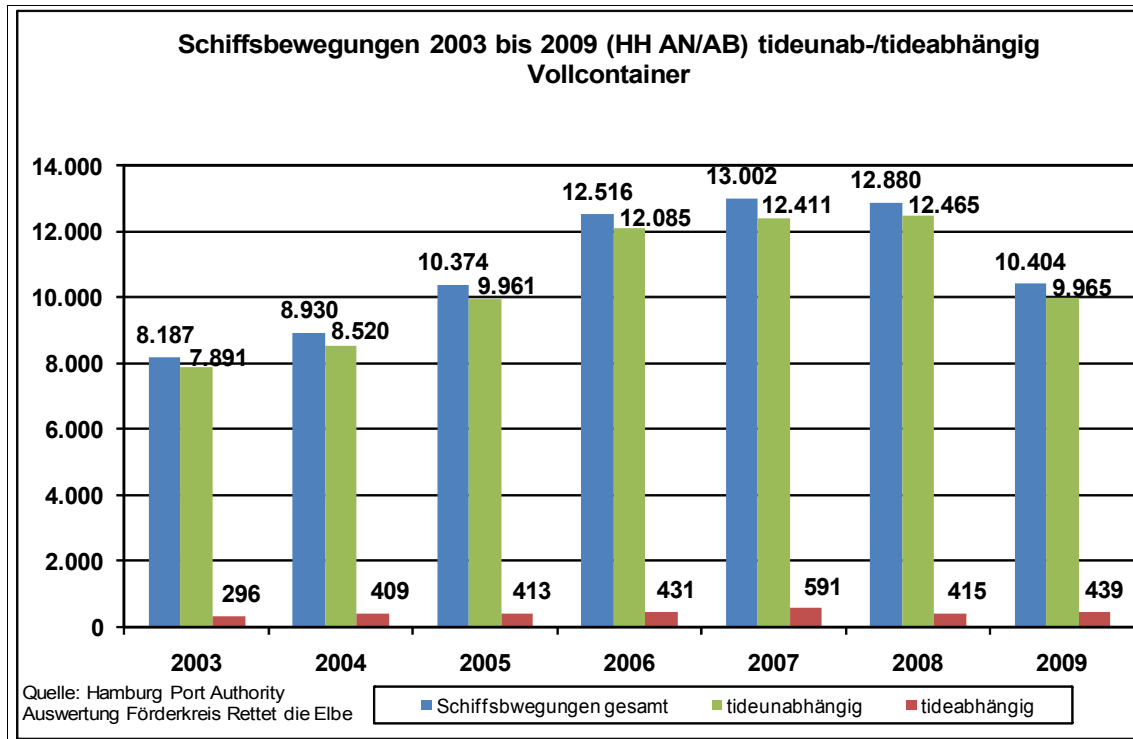


Abbildung 2

Beispielhaft zeigt die folgende Abb. 3 mit welchem tatsächlichen Tiefgang Containerschiffe der Größenklasse des Bemessungsschiffs der geplanten Vertiefung die Elbe im Jahr 2009 befahren haben.

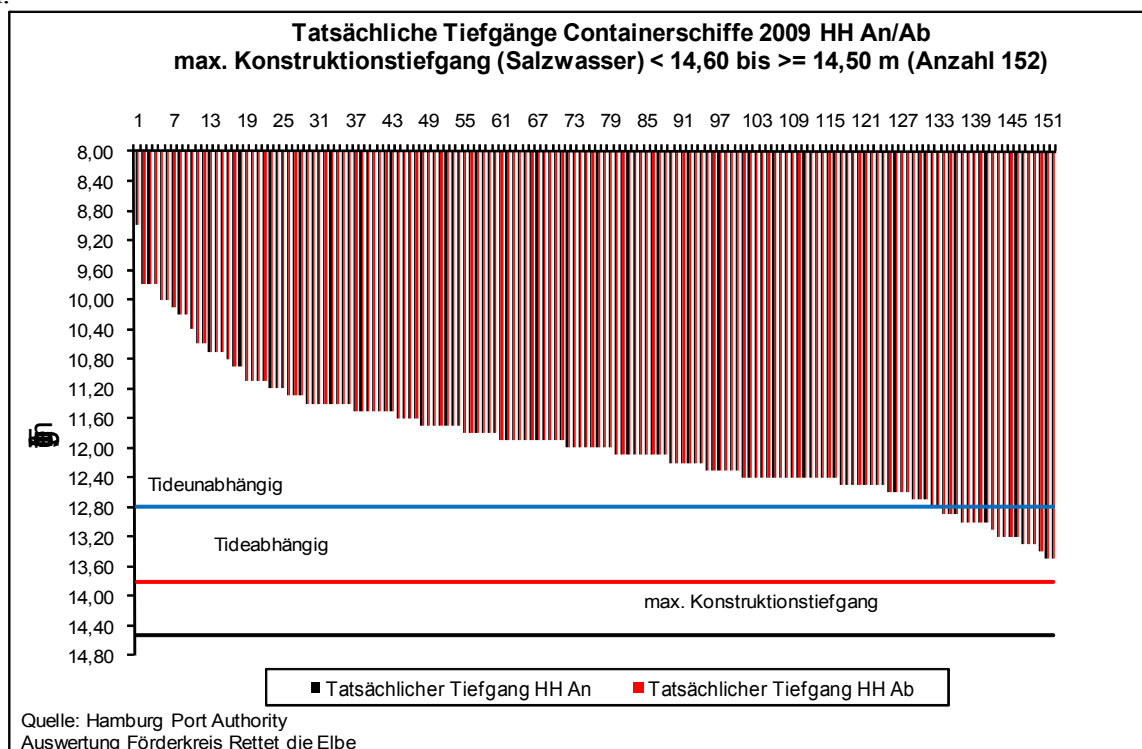


Abbildung 3: Tiefgangstatistik 2009 für große Containerschiffe mit einem Konstruktionstiefgang zwischen 14,5 m und 14,6 m in Salzwasser (Bemessungsschiff für die jetzt geplante Elbvertiefung). Die Schiffe sind nach tatsächlichem Tiefgang beim Anlaufen von links nach rechts sortiert.

Bei Containerschiffen mit einer Ladekapazität von 5.500 bis 11.400 TEU und einem Konstruktions-tiefgang von 13,20 m bis 15,50m in Salzwasser betrug die Anzahl der gelöschten und geladenen Container ca. 1.000 bis 4.000 TEU (mit sehr seltenen Ausnahmen aus speziellen Gründen). Dies zeigt, dass das Frachtaufkommen in Hamburg viel zu klein ist, um große Schiffe bis zum maximalen Tiefgang auszulasten, bzw. dass Hamburg mit kleineren Containerschiffen ausreichend bedient werden könnte, ohne die Elbe zu vertiefen.

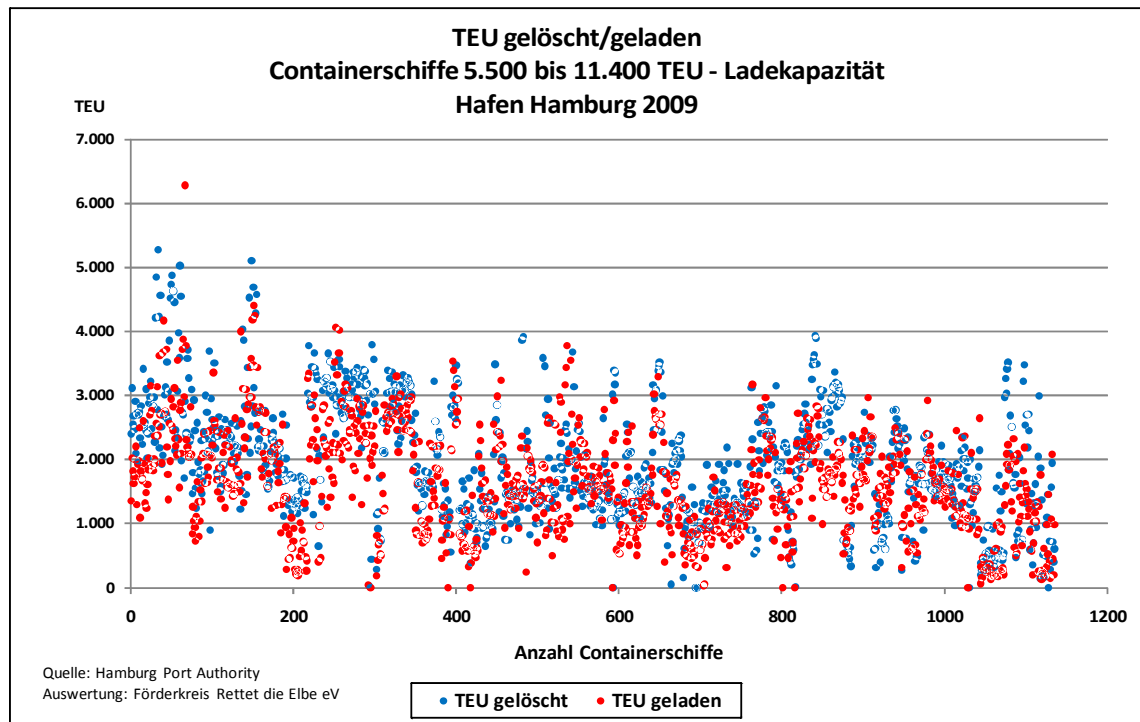


Abbildung 4

Die tideabhängige Fahrt besser nutzen könnten große Schiffe bereits heute. Das Tiefenprofil der Fahrrinne liegt über weite Strecken unter der Solltiefe. Mit variabler Geschwindigkeit können Schiffe geringere Tiefen "umfahren" und ein größeres Zeitfenster beim Auslaufen nutzen. Mit einem Abtrag einiger Kuppen um 50 cm auf weniger als 10% der Fahrstrecke wäre selbst für ein Bemessungsschiff eine tideabhängige Passage frei (s. Einwendungen »Rettet die Elbe« im Verfahren Elbvertiefung).

Hafenwasserwege

Die Wasserwege im Hafen sind wieder herzustellen und zu pflegen. Die Umfuhr von Containern verstopft die Straßen im Hafen. Die Bedingungen für sogenannte Containertaxis können mit einfachen Mitteln wesentlich verbessert werden, wie die Umfrage von HPA aus dem Jahr 2008 zeigt. Trotzdem sind derartige Maßnahmen im HEP nicht vorgesehen. Der SHEP von »Rettet die Elbe« fordert, den LKW-Verkehr innerhalb des Hafens auf Containertaxis zu verlagern. Die Köhlbrandbrücke könnte wesentlich entlastet und damit eine Hafenspannung unnötig werden.

Hinterlandanbindungen

Um die zum Ziel gesetzten Containermengen zu bewältigen, fordert der HEP den Ausbau aller Hinterlandanbindungen, zu finanzieren durch die Bundesregierung. Der Bundesverkehrswegeplan erteilt den Hamburger Illusionen eine Absage. Der SHEP geht von einer realistischen Verkehrsplanung aus.

Bahn

Neue Bahnverbindungen, nämlich die Y-Trasse, wird es nicht geben. Sie sind klimapolitisch und im Sinne der Beschränkung auf den originären Wirtschaftsraum des Hafens unerwünscht. Bessere Wartung, schnellere Reparaturen, mehr Ausweichgleise im Bahnnetz, einheitliche Technik bei Signalen und rollendem Material erhöhen die Kapazität des bestehenden Netzes, so dass auch eine wachsende Wirtschaft im Einzugsgebiet des Hafens bedient werden kann.

Straße

Neue Straßenverbindungen, nämlich Elbquerungen östlich und westlich von Hamburg, wird es nicht geben. Sie sind klimapolitisch und im Sinne der Beschränkung auf den originären Wirtschaftsraum des Hafens unerwünscht. Bessere Wartung und schnellere Reparaturen erhöhen die Kapazität des bestehenden Netzes, so dass auch eine wachsende Wirtschaft im Einzugsgebiet des Hafens bedient werden kann.

Binnenschiffe

Die Ober- und Mittel-elbe genügt mangels Wasserführung nicht den Ansprüchen an eine wirtschaftliche leistungsfähige Wasserstraße. Allenfalls eine Modernisierung des Elbe-Seiten-Kanals ist eine realistische Option, die Hinterlandanbindung auf diese Weise zu verbessern.

Umweltverträglichkeit

Tideelbekonzept

Maßnahmen von HPA nach Verkündung des Tideelbekonzepts waren die Verklappung von Baggergut in der Nordsee, einige Kanäle für Barkassen freizuhalten (Hafenrundfahrt-Tourismus), sowie der Bau einer "Sedimentfalle" im Strom an der westlichen Landesgrenze. Die Fahrrinne wurde auf einer Strecke von ca. 2 km um 2 m vertieft, damit von der Flut transportiertes Sediment vor dem Hafen abgefangen, leicht wieder ausgebagert und weiter stromab verklappt werden kann. Geplant wurde bisher, eine Unterwasserdeponie in der östlichen Medemrinne zu bauen, die einen großen Teil des Aushubs der künftigen Vertiefung aufnehmen soll. Von HPA und WSD Nord wird behauptet, die Unterwasserdeponie mindere das von der Nordsee einströmende Tidevolumen und bewirke so eine Senkung des Tidehubs im 100 km entfernten Hamburg.

Praktizierte und geplante Aktionen verfolgen primär das Interesse, die Baggerei in Hafenbecken und Fahrrinne zu erleichtern. Es handelt sich um harte Eingriffe in ein im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie schon "erheblich verändertes Gewässer", durch die es noch erheblicher verändert und weiter vom "guten ökologischen Potential" entfernt wird, zu dem ein naturnahes Strömungs- und Sedimentationsregime gehören. Dies würde durch eine erneute Elbvertiefung erheblich beeinträchtigt.

Der Eckpfeiler "Flutraum schaffen" im Tideelbekonzept bedeutet bei konsequenter Umsetzung im SHEP:

- zweiseitige großzügige Öffnung Alte Süderelbe und Billwerder Bucht gemäß den Vorschlägen von »Rettet die Elbe« beim Symposium "Tideelbe" Nov. 2006;
- Flutraum im Hamburger Elbebereich nicht durch Zuschütten von Hafenbecken vernichten;
- wenn Hafenbecken zugeschüttet werden, muß dies durch naturnahe Wasserkörper im Hamburger Elbebereich ersetzt werden.

Schiffs- und Hafenbetrieb

Nach "Green Capital" (Umwelthauptstadt 2011) nun auf dem Weg zum "Green Port"?

Die Freie und Hansestadt Hamburg und HPA sollten sich national und international dafür einsetzen, dass Schiffe nicht mehr als schwimmende Sondermüllverbrennungsanlagen ohne jegliche Reinigungsvorrichtungen über die Weltmeere fahren dürfen. Einzige und konsequente Lösung für die ca. 14.000 Frachtschiffe, die Hamburg anlaufen, ist sauberer Schiffstreibstoff! Ein Landstromanschluß ist lediglich für Binnenschiffe umsetzbar und sinnvoll.

Unterhaltungsbaggerungen und Sedimentmanagement

Die Baggermengen haben sich in Hamburg nach der letzten Elbvertiefung (1999) von ca. 3 Millionen Kubikmeter um das Dreifache auf ca. 9 Millionen erhöht. Durch Verklappung in der Nordsee und

verschiedene Einsparungen wurde das Volumen auf etwa 6 Millionen Kubikmeter gedrückt. Keine Berücksichtigung findet dabei die Baggergutmenge unterhalb von Hamburg.

Die Verlandungen von Nebeneiben, Altarmen und Buchten hat stark zugenommen, weil das Wasser bei Ebbe erheblich schneller und auf einen tieferen Stand abläuft und sich das erodierte Sediment dort ablagert. Jede weitere Vertiefung wird diese negativen Folgen fortsetzen. Zwischen 2003 und 2004 ist das Mühlenburger Loch im Südosten zwischen Airbus-Halbinsel und Estemündung um 21 cm verlandet, die Billwerder Bucht um 11 cm.

Im Gutachten zur geplanten Elbvertiefung der BAW eindeutig festgestellt, dass die Strömungsgeschwindigkeit im Bereich Hamburg erhöht wird und es zu einer größeren Sedimentation kommt.

Finanzierung

Die politische Debatte darüber, wie der Hamburger Hafen finanziert, verwaltet und entwickelt werden soll, wird derzeit durch den Entwurf des HEP heftig geführt. Der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) sieht im HEP 2015 die Gefahr, dass die jetzige Hafenverwaltung in Zukunft verstärkt am Markt auftreten soll, und sich Reedereien direkt an Hafenterminals beteiligen können. Einig ist sich der UVHH mit dem Senat dagegen, dass der Hafen auf Dauer von der Stadt mit ca. 100 Mio. Euro pro Jahr bezuschusst werden soll.

Der SHEP geht davon aus, dass der Hafen sich selbst finanzieren kann, wenn:

- er nicht ständig immer größere Vorleistungen für Wachstum erbringen muss;
- er marktgerechte Pachten im Vergleich zu Flächen außerhalb des Hafengebietes umsetzt.
- die Kosten für den Unterhalt der Wasserstraße den Benutzern angelastet werden.

Terminalbeteiligungen, wie zum Beispiel von Hapag-Lloyd am Terminal Altenwerder von 21 %, könnten für Infrastrukturmaßnahmen in Frage kommen. Es ist aber sehr darauf zu achten, wen Hamburg als Partner zulässt. Investoren aus diktatorischen Ländern dürfen nicht in Hamburg Fuß fassen, weil sie die Unsitten ihrer Staaten hier einführen.

Methodik

Der HEP ist als Plan völlig unzureichend. Der Förderkreis »Rettet die Elbe« eV kann jedoch nicht mit einem SHEP einen Gegenentwurf erstellen, der die Arbeit der Planungsabteilung von HPA ersetzt. Daher folgt hier nur eine methodische Kritik des HEP.

Strategiepapier, nicht Plan

Es handelt sich bei dem Papier kaum um einen Entwicklungsplan, sondern um ein Strategiepapier. Ein Entwicklungsplan müsste Varianten durchspielen, Handlungsoptionen aufzeigen, Abwägungen vornehmen, quantifizieren, Machbarkeitsüberlegungen anstellen und einzelne Aktionspläne aufstellen. Eine Strategie entwickelt man dann, 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 in Zusammenhang mit dem Umsatzrückgang der letzten Jahre.

Es gibt nur ein einziges Ziel: 25 Mio. TEU-Umschlag bis 2025. Alles andere wird diesem Ziel untergeordnet. Um dieses Ziel zu erreichen erscheint es notwendig, die gesamte Region vom NOK bis zum Mittellandkanal und von der Nordsee bis zur Ostsee umzumodeln, denn ohne diese Eingriffe in das Umland von Hamburg lassen sich offensichtlich 25 Mio. TEU nicht umschlagen (Elbvertiefung, NOK-Erweiterung, Binnenschifffahrt und Häfen, Straßenbau, Schienenbau u.a.m). Dazu wird noch der Bund aufgefordert, das Umpflügen politisch und finanziell zu unterstützen.

Volkswirtschaftliche Grundlage (BIP)

Um ihrem "Plan" Gewicht zu geben, versucht HPA nachzuweisen, dass möglichst viel Wertschöpfung und Arbeitsplätze am Hafen hängen und somit Hamburg in Form von Steuern zufließen. Die Brutto-Inlands-Produkt(BIP)-Berechnung beruht auf einer extensiven Auslegung des Komplexes Hafenwirtschaft und einer ebenso extensiven Auslegung Arbeitsplätze. Je größer BIP/Arbeitsplätze, desto eher gewinnt man den Bund und die angrenzenden Länder zur Mithilfe (natürlich auch die Senatsmitglieder). Eine Verflechtungsmatrix kann sachlich eng gehalten werden oder ideologisch weit, das ist eine Sache der politischen Vorgaben. BIP-Zahlen gelten im "Plan" als Druckmittel und Prestige-Ziffer, nicht als eine rationale ökonomische Zahl.

"Häfen sind Bausteine einer ökologischen Infrastruktur". Damit wird auf relative Zahlen angespielt. Je mehr TEU auf einem Schiff, desto weniger Emissionen pro TEU. Auch eine Relativierung führt bei höheren Quantitäten zu immer größeren Schäden. Völlig ausgeblendet werden bei der BIP-Berechnung die angerichteten Schäden. Dem BIP-Statistiker ist es egal, ob für die Errichtung einer Umschlagbrücke Löhne und Gehälter gezahlt werden oder ob bei einem Tankerunglück Löhne gezahlt werden für Gewässerreinigung, Deponierung von Schlamm, Reparatur der Schiffe und Beerdigung der Toten. Alle Posten zusammen erhöhen das BIP.

Externe Kosten

Solange den Investitionen der HPA für die Infrastruktur des Hafens nicht die angerichteten Schäden zugerechnet werden, ist jeder Plan mangelhaft. Die Ausgleichsmaßnahmen sind eine gängige Form der Monetarisierung. Sie müssten direkt den Investitionen als Belastungen zugerechnet werden, stattdessen gehen sie ins BIP ein und erhöhen die rechnerische Leistungskraft des Hafens. Den Investitionen zur Erreichung eines Umschlags von 25 Mio. TEU müssten sämtliche Kosten direkt zugerechnet werden, die für die Ausbaggerung der Elbe entstehen, den Unterhaltungsbaggerungen, Transporte in Nordsee, Anlegen einer Deponie, zusammen mit allen anderen Schäden am Naturhaushalt wie Grundwasserschäden, Fischsterben, eingeschränkte Nutzungen der Fischer und Sportler. Ebenso die Kosten, die zur Wiederherstellung eines ökologisch tragbaren Zustands der Gewässer entstehen. Die sekundären oder externen oder sozialen Kosten sind aber wesentlich höher (Schäden durch Immissionen, Lärm, Flächenverbrauch, Deponiebetrieb u.v.m), alles Kosten, die der Allgemeinheit aufgedrückt werden und nicht den Investitionen zugerechnet werden. Diese Zurechnungen würden dazu dienen, den Hafenbetrieb und seine Kostenstruktur angemessen wiederzugeben (laufender Aufwand, Hafengebühren). Durch eine korrekte Zuordnung der externen Kosten auf Investitionen kämen nicht nur höhere Hafengebühren heraus, sondern auch mehr Transparenz im Haushaltsplan der FHH über Art und Höhe der Zuschüsse an HPA.

Es ist bezeichnend, dass Arbeitsplatzzählungen und BIP-Additionen sehr extensiv, genau und penibel mit vielen Formeln und Koeffizienten dargestellt werden, aber die Auflistung und Zurechnung der externen Kosten eines Hafensbetriebs, der sich willkürlich mal 25 Mio. TEU als (einziges) Ziel setzt, einfach ausgeblendet werden.

Zum ökologischen Stolz der Stadt gehört wie gesagt die Relativierung der Schäden. Dass aber bei der Betrachtung des Verteilernetzes, wobei Container von Hamburg bis an die Adria gefahren werden, eine Ökobilanz völlig unterbleibt, ist bezeichnend (Verteilung der Container vom Mittelmeer aus).

Über die Qualität von Prognosen, auf denen die 25 Mio. TEU beruhen, kann man eigentlich gar nicht reagieren. Die Ankoppelung des Hafens an die Wachstumsregionen ist kleines Einmaleins. Da solche Kalküle jede Nation und jeder Hafen macht, entsteht nichts weiter als ruinöser Wettbewerb mit allen Folgen der direkten und externen Effekte. Zu einer Prognose müssten auch Aussagen gehören, wie sich das Verhältnis von "technischer Fortschritt" mit eingebauten Rationalisierungen der Arbeit und Anzahl der direkt im Hafen Beschäftigten in Zukunft entwickelt.

Zu dem Stichwort "Green Port". Die Art und Weise, wie Teile von Norddeutschland dem zukünftigen Hafenplan mit seiner einseitigen Zielsetzung untergeordnet werden, verbaut die geringste Annäherung daran, dass sich Ökonomie und Ökologie irgendwie harmonisch die Hand

geben könnten. Diese Ausrichtung des "Plans" führt zu einem Black Port. Das mindeste wäre, dass alle Aufwendungen, die von HPA unter Green Port laufen (Vorsorge, Dauerschäden, Schadensbeseitigung, Vernichtung, Einschränkungen, Sand-, Schlick-, Schlamm-, Wassermanagement) monetarisiert würden und den Investitionen als externe Kosten angelastet werden. Schließlich ist jeder zusätzliche Container belastet mit diesen Green Port-Kosten.

Vergangenheit und Zukunft im HEP

Eine Bestandsaufnahme und Analyse der Entwicklungen früherer HEP fehlt im jetzigen Entwurf. Der HEP macht nicht einmal den Versuch, nach Branchen differenziert die Entwicklung zu untersuchen, und ob die Maßnahmen der Hafenverwaltung irgendeinen Einfluß auf die Firmen hatten. Die schon erwähnte Ignoranz gegenüber dem Verschwinden der Mineralölindustrie ist nur ein Aspekt, die Verlagerungen, die mit der Räumung des Gebiets der Hafencity einhergehen, ein anderer, und nichts davon ist im HEP behandelt. Konflikte zwischen Ansprüchen der Firmen an Fläche und Infrastruktur werden ignoriert, besonders bei der Entwicklung des mittleren Hafens zu einem reinen Container-Terminal. Die prämierten Entwürfe des Wettbewerbs lassen alteingesessenen Betrieben keinen Platz, auch nicht in einer geplanten Zukunft. Es ist im HEP nicht erkennbar, wie sich die Gewichte der Branchen, etwa produzierendes und logistisches Gewerbe, verschieben und die Verkehrsströme verstärken bzw. Verlagern.

Fazit

Als Strategie führt der Entwurf des HEP den Hafen und die Stadt Hamburg in eine Katastrophe. Ein ständiges und unbegrenztes Wachstum insbesondere des Containerumschlags führt zu einer selbstmörderischen Konkurrenz mit den anderen großen Häfen der Nordrange. Die Strategie des HEP ignoriert die Entwicklung in den Ländern an Mittelmeer und Ostsee, wo neue Hafenschwerpunkte Fracht von Hamburg abziehen werden. Der HEP baut auf Vorleistungen für die Infrastruktur durch die Bundesregierung, die planerisch und finanziell nicht gesichert sind.

Als Plan ist der HEP handwerklich misslungen. Er beobachtet nicht die vergangene Hafentwicklung und erstellt daraus keine fundierten Prognosen. Die gewachsene Unternehmensstruktur wird nicht gepflegt, sondern der nebulösen TEU-Ideologie geopfert.

Der Entwurf des HEP ist zur Gänze zurückzuweisen und von Grund auf neu zu erstellen.