



Alternative Hafenkonzferenz 30. Mai 2015

Geschichte des Hamburger Hafens

"Die Freie und Hansestadt Hamburg hat als Welthafenstadt eine ihr durch Geschichte und Lage zugewiesene, besondere Aufgabe gegenüber dem deutschen Volke zu erfüllen", heißt es in der Präambel der Verfassung der Freien und Hansestadt Hamburg. Diese Geschichte und ihre bis heute reichenden Folgen möchte ich in den nächsten 30 Minuten vorstellen.

Gründung des Hafens

Sicherlich hatte bereits die Hammaburg einen Schiffslandeplatz. Von einem gezielten Hafenbau kann man aber erst ab dem Mittelalter sprechen. Eine Klimaerwärmung und bessere Technik erlaubten es ab dem 12. Jahrhundert, Überschüsse in der Landwirtschaft zu produzieren, mit denen man Handel treiben konnte. Das stimulierte weitere Gewerbe. Orte an Wasserwegen versuchten, als Häfen und Handelsplätze von dem Wirtschaftswachstum zu profitieren. Der Landesherr Hamburgs, Graf Adolf III von Schauenburg, lockte Kaufleute in den neu ausgebauten Stadtteil um die Nikolai-kirche.

Nun gab es aber ein Problem, weil andere Städte wie Stade dieselbe Geschäftsidee hatten. Adolf ging daher den Kaiser Friedrich I, genannt Rotbart, um eine Gefälligkeit an, nämlich, dass die Schiffe zwischen Hamburg und der Nordsee nicht durch andere Städte und Landherren von Zöllen, Maut und dergleichen behelligt werden dürften. Das versprach ihm der Kaiser im Jahre 1189, weil Adolf Krieger und Ausrüstung für dessen Kreuzzug stellte. Leider versäumte es Rotbart, Brief und Siegel auf den Handel zu geben, so dass die Hamburger mit leeren Händen da standen, als Rotbart 1190 fern in der Türkei in einem Fluss ertrank. Die Hamburger ließen sich deshalb Jahrzehnte später gegen eine angemessene Gebühr in der kaiserlichen Kanzlei von Rotbarts Enkel Friedrich II (der wohl nichts davon ahnte) die heute noch im Staatsarchiv gehütete Urkunde ausstellen und besiegeln. Diesen Vorsprung bauten die Hamburger gegen die anderen Städte aus, bis sie des Reiches mächtigster Hafen waren.

Die Geschichte lehrt also, dass sich Verbrechen für die Hamburger gelohnt haben, als da wären Beihilfe zu einem terroristischen Angriffskrieg radikaler Christianisten, Urkundenfälschung, Korruption usw., und das wird auf dem Hafengeburtstag jährlich gefeiert. Die von der Geschichte zugewiesene Aufgabe, die jeden Tag erfüllt wird, ist es, die Konkurrenzhäfen kurz und klein zu halten.

Des Reiches Hafen

Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der mittelalterliche Handelsplatz Hamburg in eine moderne Stadt des Industriezeitalters umgewandelt. Dampfschiffe und -loks sorgten für einen zuverlässigen massenhaften Transport von Gütern zu Wasser und zu Land. Die Geschäftsidee lag nahe, mit den Gütern nicht nur zu handeln und sie weiterzuleiten, sondern zunächst im Hafen Rohstoffe zu verarbeiten und zu veredeln, um von dieser zusätzlichen Wertschöpfung zu profitieren.

Die schmutzige Seite der Entwicklung erkannte man zutreffend. Die Lösung für Rauchplage, giftige Stäube, Fischsterben und Krankheiten lautete schlicht: Verdünnung. Immer höhere Schornsteine bauen und die Abwasserrohre in den Hauptstrom verlegen, und sich auf den frischen Seewind und die "Selbstreinigungskraft" der Elbe verlassen, war hamburgische Umweltpolitik bis in die 80er Jahre des 20. Jahrhunderts.

Um 1900 fiel die bis heute geltende Entscheidung für einen Kanal in der Elbe: *"Denn bei dem stetigen Wachstum der modernen grossen Ozeandampfer und ihres Tiefgangs kann nicht die Frage des augenblicklichen Bedürfnisses entscheiden, sondern allein das Mass des überhaupt erreichbaren. Es giebt hier (gemeint ist Stromregulierung) ... eine praktische Grenze, ausserhalb welcher nur noch der künstliche gegrabene Kanal dem Verlangen nach weiterem Tiefgang genügen kann"* (Wasserbaudirektor Buchheister 1901).

Wenn sich die Elbfischer beklagten, erhielten sie Bescheid: *"...Der Staat als solcher hat die Fischer nicht geschädigt, im Gegenteil. Er kann den Gang der wirtschaftlichen Entwicklung nicht aufhalten, hat aber sein möglichstes getan, um die Interessen der angeblich dadurch Geschädigten zu wahren."* (Kreiswohlfahrtsamt Harburg, 1930). Gut, dass wir heute diese Verfassung haben: **"Die natürlichen Lebensgrundlagen stehen unter dem besonderen Schutz des Staates."**

Hinzu kam der wachsende Transport von Auswanderern in die Neue Welt. Für diese Geschäfte des Hafens ging Hamburg über Leichen. Das Auswanderergeschäft durfte keinesfalls gestört werden, falls mal wieder die Cholera ausbrach, und man eigentlich eine Quarantäne hätte verhängen müssen. 8600 Todesopfer waren 1892 die Folge dieser unsittlichen Hafenpolitik - **"Jedermann hat die sittliche Pflicht, für das Wohl des Ganzen zu wirken"** (Verfassung FHH).

"Die Arbeitskraft steht unter dem Schutze des Staates" (Verfassung FHH), aber nur, wenn sich die Arbeiter brav an die Ziele ihrer Bosse halten, lautet die Lehre aus dem fehlgeschlagenen Hafenarbeiterstreik von 1896.

Schließlich wurden im wilheminischen Reich die Weichen für das Verhältnis des Hafens Hamburg zur "Dritten Welt" gestellt. 1884 gab Reichskanzler Bismarck der Kolonialherren-Lobby nach, so dass Deutschland Kolonien eroberte (zu horrenden Kosten) und vor allem auch Hamburger Pfeffer-säcke sie ausplünderten (mit fantastischen Profiten). Doch mit dem ersten Weltkrieg endete das deutsche Kolonialreich. Von Dauer war ein anderes Modell, nämlich der Freihandel mit den Ländern Lateinamerikas, die sich unter Führung Bolivars der spanischen Herrschaft entledigt hatten, und den Kolonien anderer europäischer Imperialisten. Die hamburgischen Kaufleute stellten sich gut mit den einheimischen herrschenden Klassen bzw. Kolonialherren, denen sie die Drecksarbeit überließen. Der Hafenumschlag mit Lateinamerika und den britischen Kolonien übertraf schon zu Kaisers Zeiten bei Weitem den mit den eigenen deutschen Überseeterritorien.

Der Wiederaufbau

1945 lagen Stadt und Hafen in Trümmern. Nie wieder Krieg, dachten die Hamburger, und schrieben in die Verfassung ihres neuen Bundeslandes: **"Sie will im Geiste des Friedens eine Mittlerin zwischen allen Erdteilen und Völkern der Welt sein"**. Mit den Opfern des Faschismus Frieden zu schließen, vergaßen die Hamburger. Erst 2005 wurde das Gelände des KZ Neuengamme endgültig nicht mehr für ein Gefängnis genutzt, sondern in eine Gedenkstätte umgewandelt.

Die britische Besatzungsmacht demontierte alle noch brauchbaren Anlagen im Hafen Hamburg. Andererseits brauchte sie den Hafen für den eigenen Nachschub. Auch lebensnotwendige Güter für die deutsche Bevölkerung mussten herangeschafft werden. Daher wurden die wichtigsten Funktionen des Hafens bald wieder hergestellt. Unter britischer Aufsicht räumte das Amt für Strom- und Hafenbau die Wracks und Trümmer, und stellte dann die Hafenanlagen wieder her, und zwar schon mit Blick auf größere Schiffe als vor dem Krieg. Ab 1954 durften diese Seeschiffe wieder auf deutschen Werften gebaut werden. Der Reichswirtschaftsführer und Zwangsarbeiterschinder Rudolf Blohm führte seinen Betrieb zu alter Größe.

Der Hafenumschlag hatte 1953 mit 16,5 Mio. Tonnen schon die Hälfte des Vorkriegsniveaus erreicht.

Aufrüstung

Die BRD wurde im sich rasch verschärfenden Ost-West-Konflikt gebraucht und in das westliche Wirtschafts- und Finanzsystem integriert durch Marshall-Plan, Montan-Union, sowie den faktischen Erlass von Reparationen, die erst in einem Friedensvertrag mit einem geeinten Deutschland festgelegt werden sollten.

Dem folgte logisch auch die Integration in das militärische System der NATO (und für die DDR des Warschauer Pakts). Die Bewegung gegen die Wiederbewaffnung kämpfte mit dem Handicap, dass Stalin und Ulbricht sich ebenso wenig als Pazifisten präsentierten wie Eisenhower und Adenauer. Zudem brachte Aufrüstung auch Arbeitsplätze: 1958 wurde als erster Neubau für die Bundesmarine das Schulschiff "Gorch Fock" von Blohm&Voss geliefert.

Nicht durchsetzen konnten Adenauer und FJ Strauß die Bewaffnung der Bundeswehr mit Atomwaffen gegen eine breite Front von traditionellen Pazifisten bis zu Gewerkschaften und SPD (darunter Herbert Wehner und der junge Bundestagsabgeordnete Helmut Schmidt). Der Hamburger Bürgermeister Max Brauer hielt im April 1958 vom Balkon des Rathauses vor 200.000 Demonstranten eine flammende Rede gegen den "Atomtod". Das Thema erledigte sich dadurch, dass die westlichen Atomkräfte den deutschen Verbündeten doch nicht so weit trauten, ihnen Gewalt über Atomwaffen zu geben.

Ideologisch wurde damals eine wichtige Unterscheidung gemacht zwischen militärischer und "friedlicher" Atomkraft. Die Göttinger 18, eine Gruppe führender Kernforscher, darunter mehrere Nobelpreisträger wie Otto Hahn, erklärten sich öffentlich gegen jegliche Atomwaffen, wollten aber die "friedliche Verwendung der Atomenergie mit allen Mitteln fördern" (weiter s.u.).

Sturmflut

Besonders hart traf die schwere Sturmflut im Februar 1962 die Stadt Hamburg, weil sie die Vorsorge sträflich vernachlässigt hatte. Während in Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bremen 28 Menschen durch die Sturmflut ihr Leben verloren, waren es in Hamburg 315. Wilhelmsburg (ca. 200 Tote) wurde hauptsächlich über eine unter Bemessungsniveau aufgehöhte Hafensfläche am Spreehafen geflutet. Auf Waltershof (41 Tote), eigentlich als Hafensfläche geplant und dem entsprechend nicht bedeckt, hatten sich ca. 4000 ausgebombte Hamburger in Kleingärten-Häuschen angesiedelt.

Aber: nach zwei Tagen lief der Hafenbetrieb wieder normal, berichtete das "Hamburger Abendblatt".

Aber: die hafenfremden "Behelfsheimbewohner" konnten endlich abgeräumt werden, so verfügte es der Senat. Wie zweckmäßig das Vorgehen war, zeigt sich in der Tatsache, dass der Hafen Waltershof gerade rechtzeitig fertig wurde, als 1968 das erste Containerschiff ihn anließ.

Aber: NATO, Bundeswehr und Helmut Schmidt galten nun als heldenhafte Retter.

Industrialisierung des Unterelberaums

"Durch Förderung und Lenkung befähigt sie ihre Wirtschaft zur Erfüllung dieser Aufgaben und zur Deckung des wirtschaftlichen Bedarfs aller". So sah sich der Senat als wohlmeinender Regent, der den Wiederaufbau angeführt hatte, und somit legitimiert, die Stadt in eine noch schöne Zeit zu lenken.

Aufbauplan 1960

Die Bürgerschaft verabschiedete 1960 einen Stadtentwicklungsplan mit dem irreführenden Titel "Aufbauplan", denn es war ein Stadterweiterungsplan. Dem Wiederaufbau nach dem Krieg folgte das Wirtschaftswunder, und das beruhte auf Wachstum. Neue Wohnviertel mit Hochhäusern für die anvisierten 2,2 Mio. Bewohner mussten her, in Industrie und Hafen sollten neue Arbeitsplätze entstehen, und dazwischen die autogerechte Stadt. Die Hafengrenze wurde bereits um die Dörfer Al-

tenwerder, Moorburg und Francop gezogen. Hamburg, "die schlafende Schöne" (so H. Schmidt anonym in einem Zeit-Artikel), sollte geweckt werden.

Kernige Pläne

Weit über den Aufbauplan hinaus dachte Wirtschaftssenator Helmuth Kern. In seinem "Modell für die wirtschaftliche Entwicklung der Region Unterelbe" beschrieb er 1970 eine schöne neue Elbewelt von Scharhörn bis nach Lübeck und Lüneburg. *"Man stelle sich einen Moment vor, alles wäre schon geschehen: Wir wären im Jahr 2000 und nähern uns von der Nordsee kommend mit einem der übergroßen oder überschallschnellen Verkehrsflugzeuge dem norddeutschen Großflughafen Kaltenkirchen. Unter uns herrscht reger Schiffsverkehr, darunter sehr große Einheiten, ...deren Ziel vielmehr das Hamburger Vorhafen- und Industriegebiet Neuwerk ist. ..."* Die Unterelbe ein zweites Ruhrgebiet am seeschifftiefen Wasser, für eine Idylle zu schade, gut bezahlte Arbeit statt verarmter ländlicher Räume, moderne Wohnsiedlungen, alles verbunden mit einem Netz von Autobahnen und versorgt mit billigem Atomstrom, versprach Kern.

Nun wurde der große Kuchen nicht nach einem einheitlichen Rezept gebacken, sondern die drei Bundesländer versuchten es zunächst für sich allein. Schleswig-Holstein und Niedersachsen wollten sich auch nicht der Hamburger Führung unterwerfen. Andererseits mussten die drei Staaten bei der Infrastruktur die Hilfe der Bundesregierung mit einer Stimme abrufen, und Großinvestitionen wie AKW oder Grundstoffindustrien wirkten über Ländergrenzen hinweg. In einem "Differenzierten Raumordnungskonzept" koordinierten die Bundesländer die Entwicklung des Unterelberaums im Jahr 1978. Die bisher geplanten Industrie- und Hafengebiete, der Tiefwasserhafen Scharhörn, acht AKW, und etliche Autobahnen waren darin enthalten. Um die Forderungen nach einem ökologischen Gesamtlastplan zu befriedigen, wurde bei der Firma Dornier-System ein Gutachten "Ökologische Darstellung des Unterelberaums" in Auftrag gegeben, unter Beteiligung des Umweltbundesamts, das 1985 veröffentlicht wurde. Der Unterelberaum sei ökologisch überlastet, lautete das Ergebnis.

Hafenerweiterung

Für die im Aufbauplan bezeichnete Hafenerweiterung musste die Stadt fast alle Grundstücke erwerben. Um langwierige Verhandlungen mit den Eigentümern zu umgehen, erließ die Bürgerschaft 1961 das Hafenerweiterungsgesetz. Das Hafengebiet wurde dem mühseligen Baurecht entzogen, es musste kein Bebauungsplan aufgestellt oder bestimmte Nutzungen festgelegt werden. Im Hafenerweiterungsgebiet durften Eigentümer ihre Immobilien nicht mehr frei verkaufen und ihren Wert nicht mehr erhöhen. 1973 begann die Stadt Hamburg, das Dorf Altenwerder aufzukaufen. Die meisten Bewohner ließen sich darauf ein und zogen fort. Sobald ein Haus geräumt war, wurde es abgerissen zur Einschüchterung der Verbliebenen. 1981 lebten nur noch gut 20 Menschen von ehemals 2000 in dem Dorf. Ein Bauer, der nicht verkaufen wollte, wurde mit Enteignung bedroht, und ließ es auf einen Prozess ankommen. Das Gericht stellte fest, dass das Hafenerweiterungsgesetz das von der Verfassung geschützte Recht auf Eigentum ohne ausreichende Gründe einschränkte. Da mussten Senat und Bürgerschaft das Gesetz zum "Hafenentwicklungsgesetz" novellieren. Erst 1993 stellte die Wirtschaftsbehörde einen Plan auf, Altenwerder zu einem Containerterminal auszubauen, das 2002 in Betrieb genommen wurde.

Auch das Dorf Moorburg ist zu über 90% im Besitz der Stadt. Mangels Bedarf (und Kapital) ist erst ab 2030 eine Umwandlung in Hafengebiet vorgesehen. Das kann sich jedoch ändern.

Atomkraft

Im Sinne der "Göttinger 18" wurden die ersten zivilen Atomkraftwerke ohne große Kontroversen gebaut. In Norddeutschland war das 1968 der Atomfrachter "Otto Hahn", Heimathafen Hamburg. An Land wurde der Reaktor Stade 1972 hochgefahren. Doch dann setzten die kritischen Fragen ein, ob Atomkraft denn sicher sei, was mit dem Abfall geschehen sollte, und wem es nütze und wer die Nachteile zu tragen hätte. 1975 in Wyhl am Oberrhein besetzten Anwohner den Bauplatz des AKW und verhinderten erfolgreich den Bau.

Die Energieunternehmen, etwa die Hamburger Elektrizitätswerke HEW, befanden sich zu jener Zeit in staatlicher Hand. Der Plan für ein AKW wurde von Behörden aufgestellt und durchgesetzt. Gebietsmonopole sicherten den Stromabsatz und rechtfertigten die Pläne, denn es gab ja keine Alternative zum AKW. Entsprechend großspurig trat der Staat gegen Gegner der Atomkraft auf.

Die "Otto Hahn", der Versuchsreaktor der GKSS in Geesthacht, die AKW Stade (1972), Brunsbüttel (1977), Krümmel (1983) und Brokdorf (1986) sind die im Unterelberaum realisierten Atomkraftwerke.

Industrialisierung-Deindustrialisierung

Schwerpunkte waren das westliche Hafengebiet Hamburg (Reynolds Aluminium, Hamburger Stahlwerke), Stade/Bützfleth (Dow Chemical, Aluminiumoxid Stade, Vereinigte Aluminiumwerke) und Brunsbüttel (Bayer, Schelde Chemie). Für alle Industriegebiete mussten die Länder teure Vorleistungen erbringen. Z.B. wurde das Dorf Büttel aufgekauft, die Bewohner vertrieben, das Gelände aufgehöhht und erschlossen, ein AKW gebaut, bis die Konzerne dem Angebot nicht mehr widerstehen konnten. Senator Kern lockte die US-Firma Reynolds Aluminium nach Hamburg, indem er das Hafenerweiterungsgebiet Altenwerder Westerweiden hinrichtete (227 Mio.DM direkte Subventionen), einen Anteil am AKW Stade kaufte für billigen Atomstrom (2,5 Pfg./kWh), und für die Kredite von 514 Mio.DM bürgte - da konnte Reynolds mit 14 Mio. DM Eigenkapital sorgenfrei einsteigen. 1970 setzte Bürgermeister Weichmann den ersten Spatenstich, ohne dass eine Bau- und Betriebsgenehmigung für das Werk vorlag. Sauber war die neue Industrie ebenso wenig wie die alte. Trotz staatlicher Starthilfe gingen Reynolds und HSW pleite.

Zeitgleich zur von der Politik gefeierten neuen Industrie gingen zwei Industriebranchen zugrunde, die Werften und die Mineralö Raffinerien. In den sechziger Jahren wurden in Hamburg noch die größten Schiffe der Welt (Tanker Tina Onassis, HDW) von ca. 25.000 Arbeitern gebaut. Dann verabschiedeten sich Schlieker, Stülcken, Deutsche Werft, Howaldt-Werke und viele kleinere Werften. Blohm&Voss ist heute mit 1.400 Arbeitern der einzige "Groß"betrieb. Die Motorisierung der Deutschen verlangte in den 60er Jahren Benzin, das in Hamburg von drei Massen-Raffinerien erzeugt wurde. BP auf der Dradenau wurde 1984 stillgelegt, Shell auf der Hohen Schaar wurde 2014 in eine kleine Spezialraffinerie umgewandelt, nur Holborn (früher Esso) in Harburg ist noch in Betrieb.

Die hamburgische Industriepolitik ist noch nicht einmal ökonomisch nachhaltig.

Immigration - ein Präzedenzfall

Susan Alviola, Frau eines philippinischen Seeoffiziers, wollte in Hamburg leben, weil ihr Mann schon seit 1972 für deutsche Reeder fuhr und nach Hamburg zwar nur selten kam, nach Manila aber gar nicht mehr. 1981 flog Frau Alviola mit ihren beiden Kindern nach Deutschland, nachdem sie auf der deutschen Botschaft erfahren hatte, sie dürfe durchaus in Deutschland wohnen.

Ausländische Seeleute, die unter deutscher Flagge fahren, haben keineswegs die Rechtsstellung gewöhnlicher ausländischer Arbeiter, die ihre Familien in die Bundesrepublik mitnehmen dürfen. Noch schlechter war Herr Alviola dran, weil die Schiffe zwar deutschen Reedern gehörten, aber unter fremder Flagge fuhren. Susan Alviola und ihre beiden Töchter sollten deshalb ausgewiesen werden. Sie suchten Asyl in der Stephanus-Kirche in Eimsbüttel. S. Alviola kämpfte selbstbewusst um ihr Bleiberecht. Die Staatsgewalt wollte beweisen, dass die Kirche kein "rechtsfreier Raum" ist, und betrieb die Abschiebung. "Then we lost the Eilverfahren"(S.A., 1984).

Container - Drehscheibe

Als 1968 das erste Vollcontainerschiff im Waltershofer Hafen abgefertigt wurde, bestanden noch Zweifel, ob Container eine wesentliche Rolle spielen würden. Heute werden 97% des Stückguts in den Boxen transportiert. Die Rationalisierungsmöglichkeiten sind für Reeder, Hafenbetriebe und Spediteure unwiderstehlich. Weiterhin ist die Ladung im Container weniger an den Ort des Hafens gebunden. Sie muss nicht zwischengelagert, umgepackt, bearbeitet und dann verteilt werden, sondern nur von einem Verkehrsträger auf den anderen gestellt werden. Nur 10% der in Containern umgeschlagenen Ladung hat Ziel oder Quelle in der Metropolregion Hamburg.

Der Hafenumschlag wuchs mit Containern seit 30 Jahren im Takt der Globalisierung. Daran, und nicht am relativ bescheidenen Wirtschaftswachstum der Region, orientiert sich die Hamburger Hafenpolitik. Das Geschäftsmodell "Container - Drehscheibe (Hub)" fordert Hafenerweiterung, Elbvertiefung und neue Autobahnen und Schienen. Ein Hub ist in Konkurrenz zu anderen Hubs zum Wachstum verdammt, sonst steigt er zum Regionalhafen ab.

Smart geschaltet

Die Stadt Hamburg und die Firma Cisco vereinbarten im April 2014 eine "Smart City Initiative", indem Cisco durch digitale Netzwerke und entsprechende Anwendungen der Stadt hilft, z.B. den Verkehr im Hafen staufrei zu steuern, die Stadt "smart" zu machen. Dazu erhält Cisco Zugang zum Behörden-Intranet. Es klingt wie die zeitgemäße Interpretation der Verfassung: ***"Um die politische, soziale und wirtschaftliche Gleichberechtigung zu verwirklichen, verbindet sich die politische Demokratie mit den Ideen der wirtschaftlichen Demokratie"***.

Der Chief Globalisation Officer von Cisco trug vor, der Wert der Smartisierung betrage in Deutschland 914 Milliarden Euro in den nächsten zehn Jahren. Eine Stadt mit einem digital overlay könne intelligent optimiert werden aus einem Municipal Command&Control Center. Dazu braucht man Visionary Leadership, Public PrivatePartnerships, New Ecosystem

Ein großes Thema der IAPH - Konferenz ist der Smart Port. Wer wollte nicht, dass die ewigen Lkw-Staus im Hafen aufhören! Wenn einem eine so glänzende Zukunft der Stadt verkauft werden soll, erinnere man sich an die Industrialisierung und die AKW und die dazugehörigen Hochglanzbroschüren. Und man frage mal nach, was Leader vorhaben, die mit solchen Vorstellungen kommen, und was sie unter "wirtschaftlicher Demokratie" verstehen.

Wissen und Handeln

Wege zu einem gerechten und sauberen Hafen

Dieser Teil des Einführungsvortrags sollte unter dem Schlagwort "Widerstand" stehen, und auch von einer anderen Gruppe vorbereitet werden. Da ich deren Part aber nicht 1:1 abbilden kann, und ebenso nicht die Sicht anderer an der Konferenz Beteiligten, beschränke ich mich darauf aufzuzeigen, auf welchen Wegen an die Probleme herangegangen wurde und wird. Man kann auch nicht alles zum heldenhaften Widerstand erklären.

Empörung

Der Wiederaufbau wurde von einem Konsens getragen, dass nun alles besser würde, und alle machten mit. Spätestens bei der Wiederbewaffnung traten fundamentale Gegensätze auf. Die politischen Bewegungen von 1968 schärften kritisches Bewusstsein, die Obrigkeitgläubigkeit schwand. Die Art, in der Staat und Industrie ihre Interessen durchsetzten, empörte viele Menschen. "Die Reichen machen es selbst, dass ihnen der arme Mann feind wird", wurde ein Slogan der Bauernkriege reaktiviert. Nicht alle, aber viele gingen den nächsten Schritt: "Wehrt euch, leistet Widerstand!"

Wissen

Was ich weiß, macht mich heiß! Wissen ist Macht, und die Gegner in Staat und Wirtschaft geben ihr Wissen ungern preis. Als den Elbfischern ihre Arbeit praktisch verboten worden war, verlangten sie von der Umweltbehörde Einsicht in das Wasserbuch, in dem verzeichnet ist, was und wie viel ein Betrieb einleiten darf. Das seien Betriebsgeheimnisse, lehnte die Behörde ab. Erst nach massiven Demonstrationen lenkte sie 1983 ein. Das "Recht zu Wissen" musste Schritt für Schritt erkämpft werden. Selbst das Umweltinformationsgesetz hilft manchmal nur nach einem Gerichtsprozess, z.B. bei der Tiefgangsstatistik, "Rettet die Elbe" vs. HPA.

Selbst messen, sagte sich die Umweltschutzgruppe Physik/Geowissenschaften, nahm Sedimentproben aus dem Hafen, analysierte sie und kartierte die Schwermetallgehalte im Hafen in einem Um-

fang, den die Umweltbehörde erst lange danach schaffte. Im Gegensatz zur Behörde scheuten sich die Geos nicht, die Verursacher zu identifizieren.

Kleine Anfragen waren ein häufig angewandtes Mittel, mit Hilfe der GAL in der Bürgerschaft den Senat zu zwingen, Informationen preiszugeben.

Die Alternative Hafenkonzferenz 1985 wurde von den norddeutschen Grünen und GALiern veranstaltet und vereinte das Wissen über Hafenbau, Stadt- und Küstenentwicklung. Auch beim Amt für Strom- und Hafenbau fand das Beachtung.

Veröffentlichungen der Wissenschaft erreichten die Öffentlichkeit in zunehmendem Maß. Die Forderung nach einem ökologischen Gesamtlastplan zur Untereibeindustrialisierung kam vor allem aus dem akademischen Bereich. Ein Konzept für einen Gesamtlastplan, was die Behörde nicht veröffentlichen wollte, wurde geraubdruckt. Eine umfangreiche Literatur zu Ökologie, Stadt- und Hafenentwicklung, Rüstung, 3. Welt, usw. entstand und verkaufte sich gut. Die Initiativen, die sich mit diesen Themen befassten, gaben eigene Schriften heraus, z.B. seit 30 Jahren das Journal "Waterkant". Der Büchertisch fehlte auf keiner Demonstration. Schließlich gingen auch die Behörden in die Info-Offensive und überschwemmten den Markt.

Presse, Funk und Fernsehen verbreiteten einst geschlossen die Positionen der Wirtschaft und des Staats. Kritiker der Zustände im Hafen wurden ignoriert oder als inkompetent oder Chaoten diskriminiert. Mit der "taz" wird versucht, dem etwas entgegen zu setzen, aber die taz(nord) beweist auch, wie schwierig das ist.

Online und transparent erweitert quantitativ und qualitativ die Wege zum Wissen. Digitale Texte, Messdaten und Landkarten können mit OpenSource Software verarbeitet und für eigene Zwecke genutzt werden.

Hafenrundfahrten möchte ich besonders erwähnen, weil es eine spezifisch hamburgische Form ist, Wissen zu vermitteln.

Kultur

Theater, Lieder, Film: Vor vierzig Jahren blühten Straßentheater und -musik zu politischen Themen wie Umwelt, AKW, Rüstung, usw. "Musik ist keine Keule, doch ist sie Stimulanz, für den Tanz", sang einer. Und obgleich es eigentlich viel zu realistisch war, konnte über "Asterix und das Atomkraftwerk" jeder lachen. Erinnern möchte ich auch an die Filme von Wolfgang Morell zu Hafenerweiterung, Untereibe und Gorleben, und an Günther Zints Foto-Kommentare.

Das Floßcafe, das "Rettet die Elbe" zehnmal im Museumshafen Övelgönne veranstaltete, kombinierte jeden Tag Sachvortrag und Kultur.

Demonstration

Demonstrationen und Blockaden wurden aus verschiedenen Anlässen angesetzt. In der Regel sind sie symbolischer Art wie die Fischkutterkonvois gegen die Elbvertiefung, das Brandmarken von Schiffen mit unerwünschter Fracht, oder das Anketten an die letzte Hafenfähre nach Altenwerder.

Das Altenwerder Fischerfest war von 1979 bis 1994 Demonstration, Kulturfestival und Szenetreffen.

Rechtswege

Planverfahren müssen bei großen Vorhaben von Rechts wegen durchgeführt werden. Die Regeln begünstigen Antragsteller und Planfeststellungsbehörde, die in Hafenprojekten sogar unter einem Dach, der Wirtschaftsbehörde, zusammenarbeiten. Nichtsdestotrotz muss man mitspielen, um die Chance zu wahren, einen Planfeststellungsbeschluss vor Gericht anzufechten.

Prozesse können geführt werden, wenn man sich durch ein Planverfahren gebissen hat, ein Klagegerecht besteht, kluge Anwälte helfen und kein prohibitiver Streitwert droht. In den vergangenen Jahrzehnten haben sich an AKW, Hafenerweiterung, Elbvertiefung, Airbuserweiterung und Kraft-

werk Moorburg - um nur die großen Verfahren zu nennen - Kläger und Juristen so gut eingearbeitet, dass sie Vorhaben wie die Elbvertiefung ernsthaft bedrohen können.

Wirtschaften

Genossenschaften: Die wirtschaftliche Verfassung des Hafens und der Seefahrt war zunächst eine genossenschaftliche. Die Kaufleute kauften ein Schiff und Ware, und fuhren dann selbst mit über See. Der Erlös wurde zu "liken deel" geteilt. Schifffahrt und Handel wurden aber sehr früh und bis heute nach kapitalistischen Prinzipien betrieben. Der Grundsatz der Verfassung: *"Auch Freiheit des Wettbewerbs und genossenschaftliche Selbsthilfe sollen diesem Ziele dienen"* hat im Hafen keine materielle Basis, was das Genossenschaftliche betrifft.

Selbstverwaltete Betriebe wurden im Hafen vor allem anlässlich von Werftschließungen diskutiert, also in hoffnungslosen Fällen. Banken und Staat gaben im Zweifelsfall lieber Kredite an kapitalistische "Retter".

Fair Trade begann vor ca. 40 Jahren mit der Weltladen-Bewegung. Mit der Gepa entstand ein Unternehmen, das die Interessen von Produzenten und Konsumenten unter einen Hut bringt, ohne vorrangig den eigenen Gewinn zu maximieren.

Aktionär sein kann man nutzen, um in die Jahresversammlung seines Lieblingsunternehmens zu kommen, den Vorstand zu nerven und das öffentlich zu machen. Über die beschränkten Rechte, Anträge zu stellen und etwas zu bewegen, informiere man sich beim Verband "Kritische Aktionäre".

Frauen

"Frauen an Bord bringen Unglück" ist ein Klischee, das tief in der Hafenfolklore verankert ist. Frau hat als Seemannsbraut an Land auf ihren Matrosen treu zu warten, der blonde Hans und Freddy schipperten fort in die blaue Ferne. Frauen zur See oder auf Hafenschiffen gibt es, aber sie sind auch heute noch selten. Das Barkassenunternehmen Ehlers, mit dem die "Hafengruppe" und "Rettet die Elbe" ihre "Alternativen Hafenrundfahrten" bestreiten, ist eine große Ausnahme.

Arbeitende Frauen im Hafen gibt es eine Menge, etwa in der Fischverarbeitung, aber sie werden kaum wahrgenommen. Die **Wandbilder** am Hafenrand machen sie sichtbar.

Ende

Dieser Abriss der Geschichte des Hafens und der Auseinandersetzungen um seine richtige Entwicklung ist weder vollständig noch allseits gerecht. Um es besser zu machen, gibt es heute die Alternative Hafenkonferenz. An die Arbeit!

Klaus Baumgardt