

# 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. April 2012

## Stellungnahme zum Entwurf Hafenentwicklungsplan 2025 (März 2012)

### Vorbemerkung

Die bisherigen Hafenentwicklungspläne (HEP) und der gegenwärtige Entwurf "Hamburg hält Kurs - Der Hafenentwicklungsplan bis 2025" enthält eine Anhäufung von geografischen, volks- und betriebswirtschaftlichen Argumenten, die für Politiker und Investoren den scheinbaren Beleg liefern sollen, dass ein weiterer Ausbau des Hamburger Hafens nicht nur sinnvoll ist, sondern auch für alle Beteiligten nur Gewinne bringt.

"Qualitätsführerschaft, Der Hafen als Herzstück der maritimen Wirtschaft, Stärkerer Fokus auf Umweltschutz und Energieeffizienz, Das Profil des Hafens schärfen, Wichtiger Beitrag zur Nachhaltigkeit des Lebensraumes Elbe mit derartigen 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.

Ein Plan dieser Art kann nützlich sein, wenn eine Erörterung der Faktoren, die für die Entwicklung des Hafens bestimmend sind, offen vorgetragen werden, und unter Benennung der positiven und negativen Folgen bestimmter Zielgrößen eine deutliche Abwägung getroffen wird. Diese erwartete sachliche Auseinandersetzung mit der Zukunft des Hafens wird auch in dem Hafenentwicklungsplan 2025 nicht geleistet.

Die Stellungnahme und Kritik am Hafenentwicklungsplan 2015 des Förderkreis »Rettet die Elbe« eV vom 18.02.2011 sind auch für den neuen HEP Entwurf zutreffend.

Im einzelnen werden in den Folgenden Abschnitten drei wesentliche große Kritikbereiche erläutert.

### Das Spiel mit statistischen Kennziffern

Der HEP stellt dar, dass der Hafen nicht nur lokaler Job-Motor ist, sondern eine überregionale volkswirtschaftliche Bedeutung hat.

- An keiner Stelle wird eine differenzierte Arbeitsplatzstatistik in Verbindung mit dem Hauptgeschäft, dem Containerumschlag, über längere Perioden gegeben. Die forcierten Produktivitätssteigerungen gehen immer zu Lasten der Beschäftigten; das Containerterminal Altenwerder ist hier exemplarisch.
- Menschen, die einkommensmäßig vom Hafen abhängen, werden eingeteilt in direkt Abhängige und indirekt Abhängige und überdies in Einkommensbezieher, die durch induzierten Konsum vom Hafen leben. Daraus ergibt sich, dass jeder Achte Erwerbstätige in Hamburg vom Hafen lebt. Die Statistik, die zu dieser Ziffer kommt, wird im Verborgenen gehalten. Sie muss aufgeschlüsselt werden in die Methoden Befragungen, Kennziffern, Berechnungen, Schätzungen.

- Die Einkommensentwicklung auf jeder Stufe der Wertschöpfungskette aller direkt vom Hafen abhängig Beschäftigten, die deutlich machen würde, wie und für wen der Hafen lukrativ ist, fehlt.
- Der Bezug auf die Stadt Hamburg bei den vom Hafen abhängig Beschäftigten ist willkürlich; die entsprechende Ziffer für die (jetzt erweiterte) Metropolregion fehlt, wo doch die Bedeutung des Hafens für die Metropolregion immer wieder herausgestellt wird. Die Ziffer würde zeigen, dass ca. 93 % der Erwerbstätigen der Metropolregion ihren Arbeitsschwerpunkt nicht im Hamburger Hafen haben und würde somit die Beziehung Hafen zu Metropolregion relativieren.
- Die Angabe der Wertschöpfung des Hamburger Hafens, eine der wichtigsten Kennziffern für die Einschätzung der ökonomischen Bedeutung des Hafens, wird ohne den kleinsten Hinweis auf das Zustandekommen der Ziffer angegeben. Wie bei der Beschäftigtenstatistik beruht die Berechnung auf "Umschlagstätigkeit" und "Hafenwirtschaft". Abgrenzungskriterien werden nicht gegeben oder erläutert. Sie erschöpfen sich in dem Begriff "hafenaffin".
- Geradezu unseriös ist der ständige Wechsel der Bezugsbasis, um eine beliebige Aussage zu stützen. Mal wird ein gewählte Periode vor der Krise betrachtet, mal das Jahr 2010, offensichtlich als Jahr der Bewältigung der Krise, dann wird auf Statistiken von Planco mit Bezug auf das Jahr 2011 hingewiesen. Eine statistische Betrachtung über mehrere Dekaden mit differenzierten Analysen zu Beschäftigung, Einkommen, Wertschöpfung, Kosten des Hafens, Subventionen, Belastungen der öffentlichen Haushalte, Reederverhalten müsste erwartet werden, fehlt jedoch und der Leser wird in einer Glaubenshaltung gelassen.
- Die Konzentration aller Hafennutzungen unter dem Begriff "Bündelung" wird an keiner Stelle hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Kosten diskutiert (Statistik der zugeschütteten Hafenbecken, Uferschutz, Ausbaggerungen, Pendlerströme, Staufolgen im Straßenverkehr, massiver Infrastrukturausbau, Einbeziehung des Bundes und der umliegenden Länder in den Ausbau der Metropolregion für die Hub-Funktion), um den Blick für Alternativen zu öffnen.
- Insgesamt zeigt der HEP mit seiner durchgehaltenen Methode der gezeigten Statistiken und Kennziffern (günstig für den Hafen) und den nicht gezeigten Statistiken (ungünstig für den Hafen) den lobbyistischen und propagandistischen Charakter der Argumentationsketten. Diese Intransparenz gepaart mit gezielter Unlauterkeit (Unterdrückung bzw. gezielte Auswahl von Statistiken) kann für alle Beteiligten gefährlich werden, da mit Kraft ein Projekt verfolgt wird, dem offensichtlich die volkswirtschaftlichen Grundlagen fehlen.

### **Die Einordnung des Hamburger Hafens in die Weltwirtschaft**

Eine der gewagtesten Aussagen liegt darin, dass der erkennbare Wandel auf den 5 Erdteilen dieses Globus die bisherigen Güter- und Finanzströme, die auf den Hamburger Hafen zulaufen, in keiner Weise affiziert mit der Folgerung, dass alles so weiter laufen kann wie bisher und in einem prognostizierten TEU-Umschlag von 25 Mio. im Jahre 2025 münden wird. Es wäre wichtig gewesen, den drastischen Einbruch des Container-Geschäfts von 28 % während der Krise zu analysieren. Stattdessen werden alle Einwände, die einen Wandel in den ökonomischen Beziehungen der Länder benennen, vom Tisch gewischt.

Kennzeichnend für weite Teile des HEP's ist eine große Unsicherheit gegenüber der kommenden weltwirtschaftlichen Entwicklung. Sie wird zunächst überspielt durch die

kraftvolle Zielmenge von 25 Mio. TEU im Jahr 2025. Dann aber wird gesagt, man werde die Entwicklung beobachten und den erwarteten Anstieg der Containerumschläge zunächst nicht durch Bautätigkeiten, sondern durch hafeninterne Kapazitätserweiterungen und insbesondere durch Produktivitätssteigerungen parieren. Als großes Vorbild gilt der Containerterminal Altenwerder, dessen Arbeitsweise auf andere Terminals übertragen werden soll.

Wenn nach diesem Muster vorgegangen wird, dann sollte erörtert werden, wie sich der Job-Motor Hafen weiter dreht, wenn Personal abgebaut und Fachkräfte überflüssig werden. Ein durchtechnisierter Hafen der zum großen Hub ausgebaut wird mit einer Verteilfunktion von 80 % (20 % Loco-Güter) bietet nur noch geringe Chancen für Arbeitssuchende in der Metropolregion und verliert als Arbeitsmarkt an Attraktion. Was bleibt ist der Erlebnispark Hafen.

Gravierender sind die sorglosen Aussagen, die im Zusammenhang mit den Prognosen gemacht werden, deren Methoden, Fakten und Bezugnahmen unerörtert bleiben. Als Kern der Prognosen bleibt Wachstumsfetischismus: Die Weltwirtschaft wächst, der Konsum wächst, der Containerverkehr wächst, der Hamburger Hafen hat keine Einschränkungen zu erwarten, die Reeder sind von Hamburgs Leistung begeistert, Hamburg wird sich dem neuen Wachstumsschub mit allen Mitteln anpassen. Belege fehlen. Von großem Interesse wären detaillierte Aussagen zu den Komplexen:

- Asiengeschäft, Friktionen in der chinesischen Volkswirtschaft, Schiffsablieferungen, Schiffsemissionen (große Schiffe benötigen 2 Maschinen), Stellplatzangebot, Linienverkehre, Ausbau des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven, NOK, Ausbau der Häfen im Ostseeraum,
- Hafenausbaupläne am Mittelmeer, am Schwarzes Meer, aber auch an der Nordsee. Einfluss auf die Zielgröße 25 Mio.TEU?
- Elbeausbaggerung, Engpässe beim Abtransport der Container, Hinterlandausbau mit notwendiger Einbindung der betroffenen Länder und des Bundes zur Stützung der Hub-Funktion Hamburger Hafen bei ersichtlichen Alternativen wie Hafenkooperation, Nordstaat.

Das zentrale Problem für die Stadt Hamburg besteht in dem immer weiteren Ausbau der Hub-Funktion des Hafens. Die Bündelung und Lenkung großer Güterströmen auf das begrenzte Areal des Stadtstaates, der beabsichtigte Schnelligkeitsschub bei der Abfertigung machen es notwendig, den Raum um Hamburg herum mit Hafenfunktionen zu belegen. Nach der Prognose wird es notwendig sein, im Jahre 2025 25 Mio. TEU pro Jahr anzunehmen und schnell zu verteilen. Die reine Verteilfunktion und die Ausdehnung des Hafens in sein Umland mit einem massiven Ausbau der Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenschifffahrt, des NOK, die Ausbaggerung der Unterelbe, die Schiffbarmachung der Oberelbe werden in dem Papier in keiner Weise angemessen diskutiert.

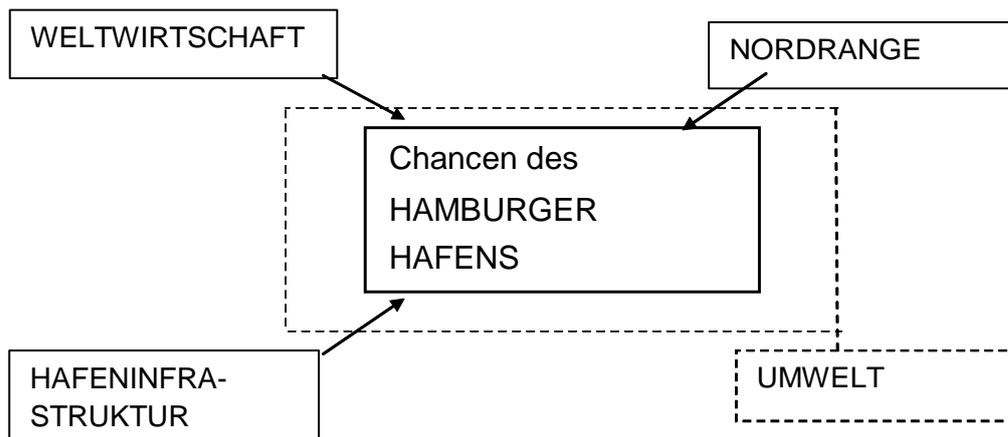
### **Die Behandlung der Umweltprobleme**

Der HEP nennt zu Beginn 4 strategische Bereiche, die vermehrt, gefördert, optimiert werden sollen:

- Erhöhung der Wertschöpfung durch mehr Effizienz
- Erhöhung des Umschlags zur Stärkung der Hub-Funktionm
- Festigung der Qualitätsführerschaft innerhalb der gesamten Transportkette
- Mehr Umweltschutz für Klima und Natur

Mit Hilfe von Prognosen und einem Monitoring soll dieses Einflussssystem bis 2025 immer wieder justiert werden. Auffallend ist, dass die ersten 3 Positionen im gesamten Papier unablässig ineinander verflochten werden; sie gehören nach der Intention des Papiers als der ökonomische Komplex zusammen und werden nach allen Seiten variiert. Der 4. Komplex Umwelt, Klima, Natur ist davon völlig abgetrennt, er fungiert nicht einmal als Anhängsel der einzelnen Strategien, sondern erscheint auf Seite 97 ff wie eine freiwillige Zugabe zu einer excellenten Performance. Umwelt hat in dem Modell HPA keinen Einflusspfad.

Einflussdiagramm "Chancen des Hamburger Hafens" nach HPA



Nach über 30 Jahren Umweltpolitik in Hamburg sollte für die Verfasser des Strategiepapiers "Kurs halten" zumindest die Einsicht vorhanden sein, dass Umweltschutz eine Querschnittsaufgabe ist, wobei - um in der Sprache der Grafik zu bleiben - jeder Einflusspfad durch den Filter des Umweltschutzes hindurch muss, um seine Leistungsfähigkeit zu beweisen. So kann z.B. bei dem Projekt Ausbaggerung der Elbe der Umweltschutz nicht irgendwo angehängt werden wie ein lästiger Rucksack (Ausgleichsmaßnahmen), sondern ist integraler Bestandteil der Planung und hat sämtlich Auswirkungen auf Menschen, Natur und Sachen zu benennen, zu bewerten und gegebenenfalls zu unterlassen. Da die Separierung des Umweltschutzes von der Planung Methode des Papiers ist (ein Umweltmanagement kann es nicht geben), kann zurecht gesagt werden, dass es sich um ein Lobby-Papier der Hafenwirtschaft handelt.

Das Kapitel Umwelt, Natur- und Klimaschutz zeichnet sich darin aus, dass es den Lesern den mangelhaften Vollzug bestehender Gesetze als freiwillige Leistung und Innovation der Hafenwirtschaft verkaufen möchte (Immissionsschutz, Klimaziele, IMO-Vorgaben, Lärmschutz). Der wiederholte Hinweis, ein Maximum an Umweltschutz beim Ausbau des Hafens sei durch die großen Containerschiffe erreicht, da der emittierte Anteil der Schiffe pro Container kleiner sei als bei ehemals kleineren Schiffen und somit eine erhebliche Verbesserung im Vergleich zum LKW-Transport der Container quer durch Europa eintritt, disqualifiziert die Autoren, da sie sich um positive Punkte bemühen auf der Basis völlig irrealer Grundlagen.