

## Die Zukunft des Hamburger Hafens und der Kampf um die verbleibenden Naturflächen

Am letzten Sonntag sind nach der Kundgebung einige von uns nach Altenwerder gefahren, um sich dort die sogenannten „Stattdessen-Flächen“ anzuschauen – die Flächen, die laut Koalitionsvertrag möglicherweise statt des Vollhöfner Waldes für die Hafennutzung erschlossen werden sollen. Davon, dass solche Flächen gefunden werden, hängt bisher die Unterschutzstellung des Völly ab.

Ich zitiere noch mal aus dem Koalitionsvertrag:

„Die Koalitionspartner vereinbaren, dass die Flächen der Vollhöfner Weiden in Altenwerder-West nicht für eine Hafennutzung in Anspruch genommen werden. Stattdessen sollen andere Flächen in entsprechender Größe für die Hafennutzung **aktiviert** werden...“

Auch wenn der Koalitionsvertrag vermutlich ziemlich rasch zusammengeschustert wurde: Die Sprache ist hier doch verräterisch. Die Flächen sollen „aktiviert“ werden – als wenn die Wildnis, die sich dort auf den letzten Restflächen des alten Altenwerder wunderbarerweise zu bilden beginnt, irgendwie „passiv“ oder „inaktiv“ wäre, als wenn die vom Menschen ungenutzten Flächen irgendwie darauf warten würden, vom Menschen in Anspruch genommen zu werden.

Ich fand es sehr berührend, in welcher kurzen Zeit und unter welchen beengten, isolierten Bedingungen sich dort eine üppige Pflanzen- und Tierwelt ausgebreitet hat – direkt neben und quasi unterhalb einer öden Logistik- und Gewerbelandschaft.

Welche Denkweise verbirgt sich dahinter, wenn man solche Grünflächen quasi als Landschaft im Wartezustand auffasst?

Die Stadt Hamburg fasst den Süderelberaum mindestens seit 100 Jahren immer sozusagen als Vorratsfläche auf, und zwar als Vorratsfläche für die Erweiterung von Industrie und Hafen. Vor hundert Jahren war das schwierig: Die Inseln im Stromspaltungsgebiet der Elbe gehörten zu Preußen, nicht zu Hamburg. Erst 1929 mit der Hafengemeinschaft zwischen Hamburg und Preußen wurden das Marschland und die Inseln südlich der Unterelbe und des Köhlfleets zum Hafenerweiterungsgebiet erklärt.

Die darauffolgende Geschichte der Hafenerweiterung, die wir alle kennen und die ihren Ausgang mit dem Hafenerweiterungsgesetz von 1961 nahm, ist auch eine Geschichte gigantischer Wachstumsprognosen. Bereits in den 60ern wurde der gesamte Süderelberaum fast bis Buxtehude für Hafen und Industrie überplant.

Ich habe mich gefragt: Warum um alles in der Welt muss heute noch anstelle der 40 Hektar, die hier nicht zerstört werden, eine andere Fläche zur Zerstörung gefunden und freigegeben werden?

Nicht zuletzt liegt das an einer Politik, die immer noch von wachsenden Umschlagszahlen im Hamburger Hafen träumt, und an der Denkweise, dass man der Wirtschaft stets kostengünstige Flächen zur Nutzung anbieten muss, um konkurrenzfähig zu bleiben. Und am günstigsten kriegt man diese Flächen immer auf dem Wege der Naturzerstörung.

Aber entsprechen solche Wachstumserwartungen heute überhaupt noch der Realität?

Wenn man sich die Kurzstudie *Die Zukunft des Hamburger Hafens. Determinanten, Trends und Optionen der Hafenentwicklung* anschaut, die der Direktor des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts (HWWI), Prof. Dr. Henning Vöpel, im April 2020 im Auftrag von NABU, BUND und WWF erstellt hat, dann muss man ganz klar sagen: Nein, solche Wachstumserwartungen sind heute völlig unrealistisch.

Das HWWI versteht sich als „Thinktank“, also als Beratungsinstitut für die Hamburger Politik und Wirtschaft, und wird getragen von der Hamburger Handelskammer. Wenn sein Direktor mitten während der Koalitionsverhandlungen die Warnlampe anschaltet und darauf hinweist, dass die alte Hafenpolitik eigentlich am Ende ist, dann muss man sich fragen: Was bedeutet das für Flächenerschließung und Naturzerstörung im Süderelberaum?

Ich möchte kurz die Aussagen und Ergebnisse der Studie zusammenfassen, denn sie ist wirklich interessant (was ich im Folgenden berichte, stammt also aus der Studie).

(1) Wie wir alle wissen, haben sich die Prognosen zum Anstieg des Containerumschlags nicht bewahrheitet. Nach kontinuierlicher Zunahme bis etwa zur Finanzkrise 2007 verharrt der Umschlag ungefähr auf demselben Niveau, d.h. seit nunmehr 13 Jahren bei etwa 8-9 Millionen Standardcontainer-Einheiten (TEU). Vöpel prognostiziert einen maximalen Anstieg auf 11 Mio. TEU, das ist weit entfernt von den 25 Mio., von denen der aktuelle Hafenentwicklungsplan ausgeht.

Das liegt an verschiedenen Dingen, auf die die Hafenpolitik kaum Einfluss nehmen kann:

- Der Welthandel schwächt sich allgemein ab, die Hochphase der Globalisierung ist vorüber.
- Das weltwirtschaftliche Wachstum wird sich verringern.

- Der starke Anstieg beim Handelsverkehr hatte viel mit der Verwandlung von Gesellschaften des globalen Südens in Industrie- und Konsumgesellschaften zu tun; dieser Prozess ist weit vorangeschritten und schreitet jetzt deutlich langsamer voran.
- Die globalen Handelsströme laufen zum Teil anders und an Hamburg vorbei.
- Der Hafenwettbewerb hat sich verschärft und der Hamburger Hafen hat gravierende Wettbewerbsnachteile.

- (2) Es gibt aber auch noch andere Faktoren, die dämpfend auf den Warenumschlag im Hafen wirken: Einer davon ist die Digitalisierung und die technologische Transformation. Nach Ansicht von Vöpel führt dies zu einer Verkürzung der Wertschöpfungsketten und einer Re-Regionalisierung der Produktion, sprich: zu kürzeren Handelswegen mit weniger Umschlag von physischen Gütern.
- (3) Interessant finde ich die Aussagen zum Thema Hafen und Klimawandel: Denn einerseits wird eine „klimaneutrale Transformation des Hafens“, wie immer diese gelingen soll, als Wettbewerbsvorteil eingeschätzt (ein Faktor ist zum Beispiel die gute Schienenanbindung). Andererseits ist klar: Der Hafen inklusive der dort angesiedelten Industrie ist eine große Dreckschleuder. Wenn der Hamburger Klimaplan bis 2050 eingehalten werden soll, dann darf der Hafen gar nicht weiter wachsen. Jedes Verfehlen der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele im Hafen muss nämlich woanders in der Stadt kompensiert werden. Es fragt sich nur, wo: beim Verkehr?
- (4) Ein weiterer Punkt ist die Arbeitsplatzsituation. Jeder Hafenausbau wurde bisher immer mit dem Arbeitsplatzargument gerechtfertigt. Das ist zwar zumindest in den letzten 40 Jahren selten im versprochenen Ausmaß eingetroffen. Aber angesichts hochgradiger Automatisierung in der Container-Logistik ist es heute doppelt absurd, damit die Zerstörung von Natur zu begründen. Die Zahl der Arbeitsplätze im klassischen Hafengewerbe wird weiter deutlich zurückgehen.
- (5) Nach Ansicht von Vöpel wird das derzeitige Geschäftsmodell der Hafenwirtschaft zunehmend unattraktiver, und zwar aus drei Gründen:
- (a) Es wird weniger Arbeitsplätze geben und damit eine geringere Wertschöpfung;
  - (b) die Infrastrukturkosten steigen (Ausbaggern, größere Hafenanlagen): Der Hafen wird einfach zu teuer;
  - (c) die Flächen lassen sich anders gewinnbringender einsetzen, oder anders ausgedrückt: Auf den Hafenumflächen lässt sich mit anderen Betrieben als den Hafenbetrieben deutlich mehr Profit erwirtschaften!

Fazit: „Der Strukturwandel ist so grundlegend, dass eine allmähliche graduelle Anpassung nicht ausreichen wird.“

Was schlägt Herr Vöpel nun vor? Nun, das ist leider allem Anschein nach ziemlich wolkig. Da ist von „digitaler Transformation“ die Rede, „neuen Geschäftsmodellen“, „integrierten Flächennutzungskonzepten“, Hafenkooperation, auch von „Innovationsmilieus“, Wasserstoff und Windkraft (einige dieser Schlagworte haben Eingang in den Koalitionsvertrag gefunden).

Was ich aber wirklich wichtig finde, und damit komme zurück zum Thema Naturzerstörung: Es gibt einen ganz klaren Kampf zwischen dem alten Hafenmodell und einem neuen, wie immer das aussehen mag.

Und die Beharrungskräfte, das benennt auch Vöpel ganz unverblümt, sind enorm. Das läuft nach dem Motto: Wenn man einmal die Elbe vertieft hat, muss man sie auch ein weiteres Mal vertiefen, oder: Wenn man schon so viele Terminals hat, muss man sie auch nutzen, auch wenn das vielleicht wirtschaftlich keinen Sinn mehr ergibt.

Für uns bedeutet das: Auch wenn der Umschlag zurückgeht und man Flächen wie in Altenwerder eigentlich gar nicht mehr braucht, darauf verlassen, dass sie unangetastet bleiben, können und dürfen wir uns nicht!

Ich denke sogar, es liegt eine gewisse Gefahr darin, wenn neue Industrien im Hafen angesiedelt werden sollen, auch wenn es sich um vorgeblich „grüne“ Technologie handelt. Denn einfacher ist es allemal, wieder und weiter in die Natur einzugreifen und Wildnis plattzumachen, als der alten Hafenwelt ein paar ungenutzte Flächen abzurufen.

**IN DIESEM SINNE: ALLE WÄLDER BLEIBEN, UND AM BESTEN KOMMEN NOCH MÖGLICHST VIELE HINZU!**

14.06.2020