

1. Grüner Hafenkongress

13.06.2014, 12:00 bis 18:00 Uhr, Rathaus, Kaisersaal

Die Hamburger Grüne Bürgerschaftsfraktion hat zu ihrem ersten grünen Hafenkongress eingeladen. Das Motto: ??? Gab es nicht, im Einladungstext finden sich im letzten Abschnitt zwei Fragen, die auf die Inhalte hinweisen: „Wie machen wir den Hamburger Hafen zukunftsfähig? Wo sollen die Prioritäten liegen?“.

Der Ablaufplan (Referenten mit ihren Themen und Podiumsrunde) weist ein buntes inhaltliches Programm aus.

Die Eröffnung macht **Jens Kerstan**, Fraktionsvorsitzender. Seine Ausführungen beinhalteten im Schwerpunkt die Aussage, wie einmalig diese Veranstaltung ist. Er bezeichnet sie mehrfach als eine „Kulturrevolution“, weil in Hamburg (erstmalig?) Vertreter unterschiedlicher Interessengruppen zum Thema Hafen zusammen eine Veranstaltung machen und miteinander statt übereinander reden. Zwei wesentliche Aspekte:

- Wir müssen in Hamburg darüber sprechen, wohin die Reise des Hafens gehen soll. Unabhängig von der Elbvertiefung muss über die Entwicklung des Hafens gesprochen werden.
- Er äußert sich sehr kritisch zum sogenannten Hafenprivileg, das auf Hafenflächen die Naturschutzgesetze außer Kraft setzt.

Der erste Redner ist **Reinhard Bütikofer**, Europaabgeordneter Bündnis 90/Die Grünen. Zu Beginn wirft er mit Zahlen um sich:

- 104 europäische Häfen werden von der EU als „strategisch wichtig“ eingestuft.
- Die EU hat in 2013 (?) 485 Mio.€ in 17 Ländern für insgesamt 89 Projekte ausgegeben. Und sie hat für über 2 Milliarden € Kreditunterstützung gewährt.

Desweiteren macht er im Wesentlichen Ausführungen zum Misserfolg und Erfolg der Regulierungsversuche der EU zur Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen. Es gibt jetzt einen neuen EU-Anlauf unter dem Motto „Hafen als Wachstumsmaschine“. Dort sind einige Ziele bzw. Aufgaben formuliert, u.a.

- Integration der Seehäfen in die Verkehrskorridore
- Häfen, Infrastruktur und Hinterlandanbindung einbinden
- Regulierung des Marktzugangs zu Hafendienstleistungen und
- Transparenz bei der öffentlichen Finanzierung der Häfen

Zum letzten Punkt gehört ein Fragebogen der Wettbewerbskommission, der im letzten Jahr an die europäischen Länder gegangen ist und in welchem Beihilfen für Hafenbetriebe erfasst und überprüft werden sollen. (Wir erinnern uns: [Hamburg musste dazu ausführlich Stellung nehmen](#), da eine unzulässige Beihilfe für die HPA vermutet wird.)

Er führt weiter aus, dass „unter ferner liefen“ auch die Stichworte „Sozialer Dialog“ und „Umwelt/Umweltschutz“ auf der Agenda stehen. Aber nach seine Einschätzung sind diese beiden Aspekte substanzlos bzw. werden gebremst behandelt.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen soll durch Nachhaltigkeit und Innovation zudem gestärkt werden. Die leere Floskel wird von ihm nicht mit Inhalt gefüllt. Seltsam, wie inflationär der Begriff Nachhaltigkeit verschleudert wird.

Nachfragen sind aus Zeitgründen nicht möglich. Man könne die Redner ja in der Pause persönlich ansprechen und dort Fragen klären.

Alexander Porschke, Vorsitzender des NABU Hamburg und Mitglied der Grünen ist der zweite Redner mit einem Vortrag zum Thema „Schritte auf dem Weg zu einem ökologischen Hafen“.

Er lobt (Hafen-)Betriebe, die Umweltprojekte machen, wie z.B. die Dachbegrünung bei der Spedition Fiege, auf der sich die größte Möwenkolonie in Hamburg angesiedelt hat. Nachfolgend ein paar wesentliche Punkte:

- Die European Sea Ports Organisation (ESPO) hat sich in 2003 auf einen "[Environmental Code of Practice](#)" verständigt und in 2004 veröffentlicht. Darin ist festgehalten, dass sich die Häfen neben sozialen und ökonomischen Fragen auch der Umwelt widmen müssen. Aus dieser Vereinbarung resultiert anscheinend, dass beigetretenen Häfen Nachhaltigkeitsberichte erstellen.
- Hamburg hat 2011 erstmalig einen Bericht erstellt, Bremen für seine Häfen dagegen langjährig.
- Ein großer Teil des Vortrags nahm das Thema „Luftbelastung durch Schiffsabgase“ ein, das der NABU in diesem Jahr mehrfach thematisiert hat.
- Der hamburgische Flächenverbrauchs für Gewerbeansiedlungen (im weiteren Sinne) wird in ein Verhältnis zur Schaffung von Arbeitsplätzen gesetzt: Das Verhältnis bei Hafengebieten beträgt 20 Arbeitsplätze/ha. Außerhalb des Hafens sind 100 Arbeitsplätze/ha üblich. Lediglich bei Logistikunternehmen könnte sich das Verhältnis auf 40Arbeitsplätze/ha reduzieren. Der Hafen schneidet schlecht ab.
- Über die „Global Reporting Initiative“ ist ein „Leitfaden zur Nachhaltigkeitsberichterstattung“ entwickelt worden. Er hebt den Indikatoren für „Qualität“ hervor.
- 2015 findet in Hamburg die Welt-Hafenkonferenz statt.

Abschließend fordert er eine „parlamentarische Vertretung“ für die Natur. Er weist darauf hin, dass sich der NABU verstärkt um die Frage eines grünen Hafens engagieren wird.

Nachfragen sind nicht möglich, siehe oben. Mittagspause

Es folgt ein Vortrag von **Dr. Martin Makait**, Geschäftsführer MWP GmbH. Die MWP hatte den Auftrag von der Bundesregierung, eine Seeverkehrsprognose mit dem Basisjahr 2010 bis zum Jahr 2030 zu erstellen. Die Prognosezahlen wurden am 12.06.2014 veröffentlicht. Die Informationen sind sehr umfangreich und sollen im Internet einsehbar sein.

Einführend erläutert er das Verfahren und die Abweichungen zu den bisherigen Vorgehensweisen bei Prognosen.

- In die Datenbasis und Prognose wurden 19 deutsche Seehäfen und 16 europäische Seehäfen einbezogen. Bei den europäischen Seehäfen wurde erstmals auch der Blick auf das Mittelmeer und Osteuropa gelenkt.
- Qualitätsentwicklung wurde als zusätzliches Kriterium zum Güterstruktureffekt aufgenommen.
- Es wurde ein Wettbewerbsmodell integriert, z.B. Jade-Weser-Port, Direktanläufe Ostseehäfen, Fehmarn-Belt-Querung...)
- Die Berechnung der „Tonnage“ bezieht sich ausschließlich auf Güter und nicht auf die Transportmittel (Fahrzeuge, Container...), wie es sonst üblich ist. Daher gibt es auch Unterschiede in den Zahlen des MWP zu den Veröffentlichungen der Reedereien und Häfen.
- Bei der Auswertung der Zahlen gab es politische Vorgaben, u.a. Fertigstellung der Fehmarn-Belt-Querung, Vertiefung der Elbe und der Weser sind abgeschlossen.

- Prognose für TEU Entwicklung in 2030:
 Hamburg = 16.387.000 TEU
 Bremen = 9.925.000 TEU
 Wilhelmshaven = 3.408.000 TEU

Von den bislang prognostizierten 25 Millionen TEU für 2025 sind nicht mal mehr zwei Drittel übrig geblieben!

Als Referent folgt **Dr. Anjes Tjarks**, Parlamentarischer Geschäftsführer und hafenpolitischer Sprecher der Grünen. In seinem Einstieg verweist er auf die gute Qualität des Hamburger Hafens, entsprechend der [Befragungen der UniCredit](#). Sein Beitrag hatte das Motto „Ein grüner Qualitätshafen – aus Hamburg für die Welt“, zu dem er auf ein Papier mit 10 Thesen Bezug nimmt. Da viele Aspekte bereits von Alexander Porschke behandelt waren, hat er nur noch einige Punkte zu ergänzen. Ein paar Punkte aus seinem Vortrag:

- Er spricht von einer besseren Wertschöpfung im Hamburger Hafen, aber er stellt dazu keine Indikatoren vor.
- Er geht auf die besondere Lage des Hamburger Hafens als Stadthafen ein: es würden sich besondere Anforderungen, z.B. Luftbelastung aus Schiffsabgasen ergeben.
- Als einziger Redner äußert er sich zur Elbvertiefung, die er für ökologisch nicht vertretbar hält. Er verweist auf das am 15.07. beginnende Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht und nennt 4 mögliche Ergebnisse:
 - Das Planfeststellungsverfahren und der –beschluss werden für gut befunden.
 - Es gibt ein „Ja“ für die Elbvertiefung, aber mit Auflagen/Nachbesserungen.
 - Das Gericht stellt fest, dass das Planfeststellungsverfahren fehlerhaft ist.
 - Das Thema wird an „Europa“ überwiesen.
 Er bevorzuge die Ergebnisse 3 und 4 und wünscht sich, dass danach nicht einfach ein neues Planverfahren auf den Weg gebracht wird, sondern dass alle Beteiligten miteinander sprechen und gemeinsam nach Lösungen suchen.
- Er führt noch ein Beispiel für unüberlegte Planungen der Stadt/Behörden an: Die Westerweiterung ist mangels Bedarf zzt. auf die lange Bank geschoben. Mit diesem Planverfahren gekoppelt ist jedoch die Erweiterung des Drehkreises, der unbedingt benötigt wird. Da beide Maßnahmen in einem Verfahren beschlossen wurden und nun die Westerweiterung auf Eis liegt, kann auch der Drehkreis nicht vergrößert werden. Eine Trennung der Vorhaben wäre sinnvoller gewesen.
- Abschließend stellt er die Entwicklung der finanziellen Situation der HPA dar. Für das Jahr 2018 prognostiziert er ein Defizit von 326 Mio. €.

Bevor eine „Expertenrunde“ (neudeutsch: Panel) zusammen gerufen wird, gibt es eine Meldung aus dem Publikum, die - für die Veranstaltung bis dahin ungewöhnlich - zugelassen wird. Ein Herr, vermutlich vom UVHH, äußert sich mit aggressivem Tonfall zum Thema Grundstücksmieten im Hafen und Kaimauermieten. Er verteidigt die geringen Mieten (Ø 3,30 €/qm/Jahr) damit, dass die Hafenunternehmen ja selbst das Gelände erst erschließen müssten. Und für die Kaianlagen gäbe es Mieten, über die sich erst nach 50 Jahren die Investition amortisiert würden.

Auf der Bühne treffen dann **Dr. Martin Makait**, GF MWP GmbH, **Dr. Johann Killinger**, Gesellschafter und GF Buss Group, **Herr Geißler**, Vereinigung HH Schiffsmakler und –agenten e.V., **Lutz Birke**, Leiter Hafenstrategie der HPA und **Dr. Anjes Tjarks** (s.o.) zusammen, um moderiert von **Jens Kerstan** zu den Thesen zu diskutieren. Einige wenige Notizen zu den Aussagen.

- Herr Birke: Hafenentwicklungsplan (HEP) ist nur ein Rahmen und muss nicht an die neuen Prognosen angepasst werden. „Grün“ steht im HEP und wird sukzessive umgesetzt. Wir wollten nie die 25 Mio. TEU, mussten uns aber darauf vorbereiten.
- Herr Killinger: Ökologie im Hafen läuft hervorragend! Infrastruktur ist ein Problem. Elbvertiefung ist eine höchst ökologische Maßnahme. Hier gibt es deutliches Murren im Publikum.
- Herr Geißler: Hinterlandanbindung – die Bahn ist ein großes Plus für Hamburg. Er möchte eine „intelligente Fahrrinnenanpassung“. (Hat er nicht weiter ausgeführt, aber es hörte sich nicht so an, als ob die Elbvertiefung ein vordringliches Thema ist.)
- Herr Barth, NYK Line (aus dem Publikum als „Kundensicht“ einbezogen): Elbvertiefung, besser Fahrrinnenanpassung ist zwingend notwendig. Die Verzögerung verschlechtert das Ansehen Hamburgs in Fernost. Die Schiffe werden nun mal größer.
- Herr Makait: Auf Nachfrage zu den von ihm präsentierten Zahlen zur Seeverkehrsprognose: Andere Szenarien, z.B. ohne Elbvertiefung können relativ problemlos berechnet werden.

Da es bei dieser Gesprächsrunde Zwischenrufe und einiges Gemurre gibt, werden nun doch wenige Meldungen aus dem Publikum zugelassen. Diese werden jedoch von den Gastgebern ausgesucht und entsprechen nicht der Reihenfolge der Wortmeldungen

So durfte noch einmal der UVHH-Teilnehmer reden, dann ein (grüner?) Teilnehmer aus Bremen, und dann auch Manfred Braasch. Insgesamt kamen nur 6 oder 7 Menschen überhaupt zu Wort.

Nach der Kaffeepause folgt ein weiteres „Panel“ zum Schwerpunkt Hafeninfrastruktur. Im Podium treffen sich **Christine Beine**, stv. GF Handelskammer, **Prof. Dr.-Ing. Ulrich Malchow**, GF Port Feeder Barge, **Dr. Thomas Rössler**, HTC-Hanseatic Transport Consultancy, **Dr. Till Steffen**, verkehrspolitischer Sprecher Grüne. Es moderiert **Manuel Sarrazin**, MdB, stv. Landesvorsitzender Grüne. In einer „Kuschelrunde“ werden keine neuen Erkenntnisse gebracht.

Resumee:

Die Veranstaltung war, trotz des frühen Beginns, gut besucht: rund 80 – 100 Teilnehmer. Der Raum leert sich aber deutlich nach dem ersten Panel. Es gibt nur wenig neue Informationen. Insgesamt ist man bemüht, sich nicht gegenseitig auf die Füße zu treten. Kritische Diskussionen erscheinen nicht gewollt. Die Grünen in Hamburg scheinen sich der Hafenwirtschaft bzw. einigen Vertretern aus diesem Bereich als kompetenter, wirtschaftsfreundlicher Ansprechpartner präsentieren zu wollen.

Fazit:

Die Veranstaltung hatte für die begrenzte Zeit zu viele Themen und das Publikum wurde nicht einbezogen.

Hamburg, 13.06.2014

gez. Paula Klingemann
Bürgerinitiative Hamburg für die Elbe