

im 30. Jahrgang



### Zu unserem Titelbild

Während der Biennale 2011 in Venedig ging der russische Milliardär Roman Abramowitsch mit seiner Luxusjacht »Luna« vor der Ausstellung in den Guardini vor Anker. Zwei Jahre später beschwor der britische Künstler Jeremy Deller in seinem Wandgemälde »We sit starving amidst our gold...« im Britischen Pavillon der Biennale von 2013 den britischen Frühsozialisten William Morris herauf, wie er aus den Fluten aufsteigt und Abramowitschs Jacht zurück ins Meer wirft. Das archaische Bild vom Aufstand des Sozialreformers gegen das Symbol der Superreichen spielt auch im politischen Unterbewusstsein des heutigen Griechenlands eine zentrale Rolle. Der Kampf der Syriza gegen die Macht der Reeder-Oligarchie wirkt bis in die Vorbereitung des EMD hinein. – Mit freundlicher Genehmigung des Künstlers.

## Griechenland und der „Europäische Tag der Meere“ 2015 Docke, Zocker und Titanen

Seite 7

Unsere Themen  
UNSERE THEMEN

Meeresbergbau – unnötig, teuer und riskant

Seite 11

FAO und Kleinfischerei – „Leitlinien“ sollen es richten

Seite 15

Emssanierung – Masterplan = Desasterplan

Seite 27

Gülle & Co. – Deutschlands Stickstoff-Politik stinkt

Seite 33, 37

Neues Planfeststellungsverfahren zur CTH-Westerweiterung im Hamburger Hafen

## „Goldrausch“ auf Kosten der Steuerzahler

VON AXEL GODENRATH

Egal, welche Partei oder Koalition Hamburg in den vergangenen 20 Jahren regierte oder in den nächsten Jahren im Rathaus sitzen wird – der Containerumschlag im Hafen und seine Steigerungspotenziale waren und sind die Lieblingekinder der Hafenspolitik aller Senate. Das gilt für Vorhaben wie die Elbvertiefung ebenso wie für jahrelang liegengeliebene Vorhaben wie die Westerweiterung des „Container Terminal Hamburg“ (CTH).

Die zu Beginn des Jahrtausends exponentiell anmutenden Steigerungsraten der Branche hatten bei Politik und Wirtschaft einen „Goldrausch“ ausgelöst: So wurden langfristige Wachstumsraten im Containerumschlag von jährlich 6,7 Prozent auf bis zu 27,8 Millionen TEU im Jahr 2025 ermittelt (1). Mit Blick auf dieses anscheinend nie endende Wachstum wurden bis Mitte des vergangenen Jahrzehnts verschiedenste Planvorhaben angeschoben, unter anderem die neunte Elbvertiefung (deren Umsetzung bekanntlich zur Zeit vom Europäischen Gerichtshof und Bundesverwaltungsgericht überprüft wird). Parallel wurde die Erweiterung von Terminalkapazitäten, Logistikflächen und Verkehrsverbindungen eingeleitet. Anfang 2005 legte der Senat ein detailliertes fünfjähriges Hafen-Sonderinvestitionsprogramm (2) mit einem Volumen von einer halben Milliarde Euro auf: Alle Terminalkapazitäten, die 2004 rund sieben Millionen TEU bewältigen konnten, sollten bis Ende 2009 konkret auf zwölf Millionen und in der Folge planerisch bis 18 Millionen TEU erweitert werden können.

Zum 1. Oktober 2005 wurde die Hafenverwaltung durch Gründung der „Hamburg Port Authority“ (HPA) in Form einer rechtsfähigen Anstalt öffentlichen Rechts konzentriert – zuvor waren die verschiedenen Aufgaben zwischen dem „Amt für Strom- und Hafenbau“ sowie Wirtschafts-, Finanz- und Umweltbehörde aufgeteilt gewesen. Die bis dato in den Etatplanungen des Landeshaushalts transparente Darlegung der Hafenkosten wurde schrittweise in die verschleierte HPA-Bilanz überführt. Mit der Teil-Privatisierung der „Hamburger Hafen und Logistik AG“ (HHLA) Ende 2007 und dem Konzept „Hafen finanziert Hafen“ in 2008 wurden der HPA gewissermaßen unter Umgehung des Haushaltsrechts die Verkaufserlöse aus den HHLA-Aktien, die so genannte HHLA-Milliarde,

zur Finanzierung der Infrastruktur im Hafen bereitgestellt (3).

Parallel zur HHLA-Privatisierung wurden im November 2007 auch die Senats-Planungen zur Westerweiterung am „Container Terminal Hamburg“ (CTH) bekannt gegeben (4): Dem Containerumschlag des Jahres 2006 von 8,9 Millionen TEU standen angeblich nur 9,2 Millionen TEU Kapazität gegenüber. Das kurz darauf beendete Umschlagsjahr 2007 wurde aber mit dem Rekord von 9,89 Millionen TEU abgeschlossen – erhebliche Kapazitätsreserven müssen somit schon damals bestanden haben.

Zum besseren Verständnis: Das Containergeschäft im Hamburger Hafen wird von zwei Terminalbetreibern dominiert, deren Marktanteile seit Jahren nur marginalen Änderungen unterworfen sind. Rund drei Viertel des Umschlags werden durch die mehrheitlich staats-eigene HHLA AG abgewickelt (5) – mit den drei Terminals in Altenwerder (CTA), Tollerort (CTT) und am Waltershofer Burchardkai (CTB). Weniger als 25 Prozent des Umschlags entfallen auf den CTH am so genannten Predöhlkai gegenüber vom CTB. Der CTH wird betrieben von der „Eurogate“-Gruppe (6) als Gemeinschaftsunternehmen der Unternehmens „Eurokai“ der Familie Eckelmann sowie der mehrheitlich staatseigenen Bremer BLG Logistics Group (7).

Mit der Westerweiterung des CTH sollten dessen bestehende und in Bau befindliche Kapazitäten von vier Millionen TEU um weitere zwei auf sechs Millionen TEU erweitert werden: Gegenüber den Hamburger Wohngebieten von Oevelgönne und Finkenwerder soll auf der nordwestlich von Waltershof liegenden Fläche erweitert werden. Zunächst sind vorbereitend die einst dort ansässigen Tanklager der Unternehmen DUPEG und Bominflot abgebaut beziehungsweise umgesiedelt worden. Im Anschluss an eine umfangreiche Bodensanierung sollen der Petroleumhafen verfüllt und der Predöhlkai dann um rund 1000 Meter bis zum Bubendeyufer für Großschiffsliegeplätze an der Elbe verlängert werden. Der CTH bekäme so neben einer deutlich längeren Kaje auch 40 weitere Hektar Terminalfläche.

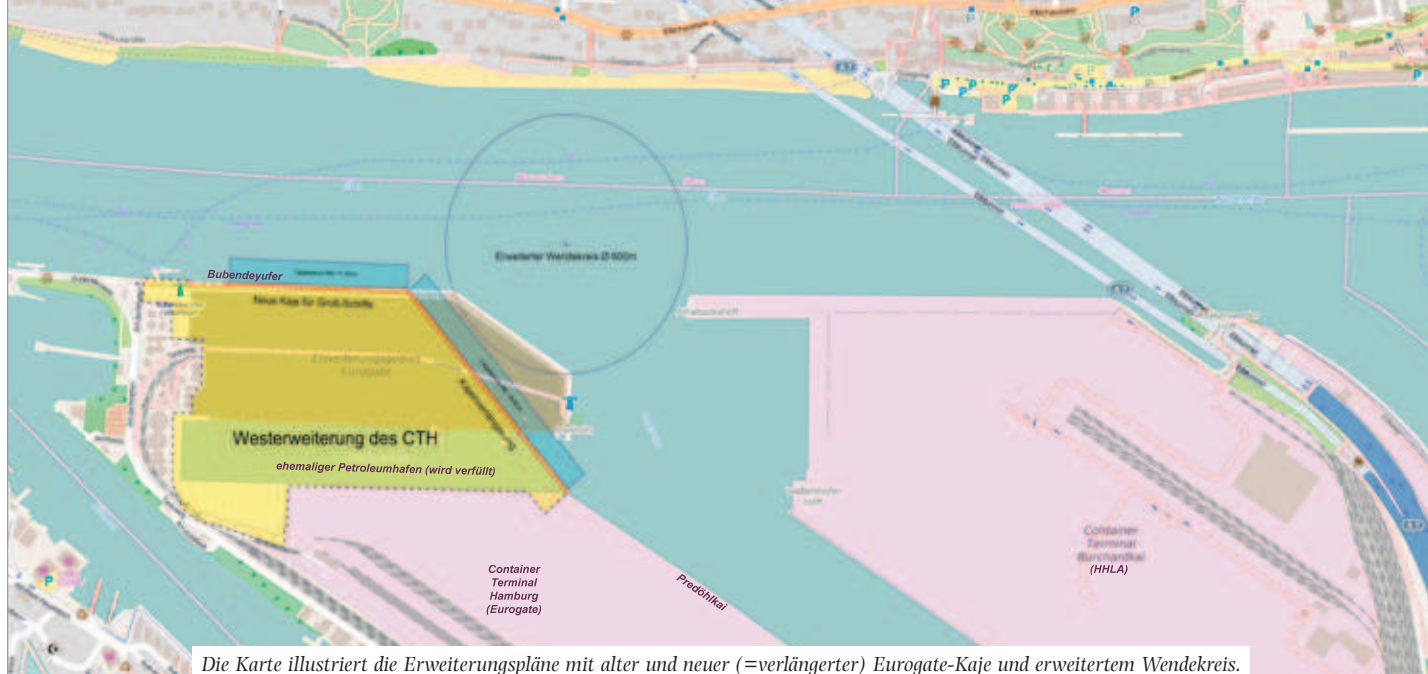
Mit dem Rückbau der östlichen Landspitze des Bubendeyufers, zwischen Parkhafen und (heutigem) Petroleumhafen soll zudem der Großschiff-Drehkreis des Parkhafens von 480 auf 600 Meter erweitert werden. Die von HPA zu tragenden Gesamtkosten wurden vom Senat mit rund 280 Millionen Euro angegeben: 138 Millionen für Umsiedelung der

*Das Luftbild zeigt den Container-Terminal Hamburg (CTH) in seiner heutigen Ausdehnung. Die Kaje schräg rechts ist der so genannte Predöhlkai, oben rechts in der Ecke sind der ehemalige Petroleumhafen zu erkennen, der verfüllt werden soll, sowie dahinter ein Teil des einstigen Tanklagergeländes, bereits für die geplante Erweiterung geräumt.*

FOTO: EUROGATE







KARTE: OPENSTREETMAP / BEARBEITUNG: WATERKANT

Unternehmen, 13,5 Millionen für Altlastensanierung sowie 145 Millionen für allgemeine Infrastruktur (Baukosten). Kosten für den Bau der Kaimauer blieben in der Schätzung unberücksichtigt, da diese sich später über Miete refinanzieren sollen. Laut Hafengesamtplanung sollten mit dieser Westerweiterung schon 2014 Kapazitäten von 16,3 Millionen TEU bereit stehen.

Mit Ausbruch der Finanzkrise 2007/2008 hätte man erwarten können, dass auch in Hamburg eine gewisse Ernüchterung einträte. Obwohl die HSH-Nordbank den Stadtstaat in dieser Zeit an den finanziellen Abgrund führte, Kurzarbeit am CTT drohte und der Umschlag 2009 massiv einbrach, wurden die Senatspläne zur Westerweiterung vorangebracht.

Im Spätsommer 2009 lagen die Pläne für die Planfeststellung öffentlich aus. Darin werden die CTH-Terminalerweiterung und der Ausbau des Drehkreises zusammengefasst. In den Unterlagen sind nur unzureichende Angaben über Lärmschutz und Luftbelastung für eine Industrie- und Wohnfläche in unmittelbarer Nachbarschaft zu finden, Ausführungen zur EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) fehlen völlig. Die Bedarfsbegründung basiert auf den bereits angeführten Prognosen des „Goldrauschs“. Es erschließt sich auch nicht, warum der navigatorisch sinnvolle Drehkreisausbau mit der Terminalerweiterung zusammengefasst wird.

Die Erörterungen der Einwendungen zur Planfeststellung fanden im Juni 2011 statt. Seither allerdings ist es – bis auf Tanklager-Abbau und begonnene Bodensanierung – ruhig geworden. Ob das nun den WRRL-Unklarheiten im Zuge der juristischen Verfahren um Weser- und Elbvertiefung oder nur stagnierenden Umschlagzahlen geschuldet ist, blieb bisher das Geheimnis von Planfeststellungsbehörde und Antragstellern. Neue Kostenschätzungen werden nur scheinbar über Bürgeranfragen bekannt. So sind die in 2007

geplanten Baukosten von 145 Millionen Euro inzwischen – Stand: 2014 – auf 298,5 Millionen gestiegen (8). Mit den Plankosten für die Kaimauer von 125 Millionen und den Kosten für die abgeschlossene Verlagerung der Tanklager-Unternehmen von 138 Millionen würde die Westerweiterung somit inzwischen deutlich mehr als eine halbe Milliarde Euro kosten – und übertrüfe damit das erwähnte Sonderinvestitionsprogramm mit einem einzigen Vorhaben.

Fünf Jahre nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Spätsommer 2009 rechnete eigentlich kein Beobachter mehr mit einem Planungsabschluss, geschweige denn einer Umsetzung der CTH-Erweiterung vor der Bürgerschaftswahl Mitte Februar dieses Jahres. Doch es kam anders:

Unmittelbar vor Weihnachten 2014 wurde im Amtlichen Anzeiger (9) vom 19. Dezember 2014 bekanntgegeben, dass die Antragsteller für die Westerweiterung, HPA und Eurogate, bei der Planfeststellungsbehörde neue Unterlagen zur WRRL und überarbeitete Unterlagen zum Lärm eingereicht haben. Die Auslegungsfrist von einem Monat begann Anfang dieses Jahres, Abgabeschluss für Einwendungen war somit der 19. Februar – vier Tage nach der Bürgerschaftswahl.

Die neuen Unterlagen der Antragsteller folgen dem bekannten Tenor: Obwohl sich Kapazitätsengpässe beim stagnierenden Containerumschlag von 9,73 Millionen TEU in 2014 nicht abzeichnen, wird an den „Goldrausch“-Prognosen festgehalten: Der Realisierungszeitraum wird lediglich um fünf Jahre von 2025 auf 2030 verschoben. Die Erreichung der WRRL-Ziele wird durch das Vorhaben angeblich in keinem Bereich beidseitig der Elbe in Frage gestellt. Bei Lärm- und Abgasbelastung soll es für direkte Anwohner wie für Erholungssuchende an der Elbe – etwa bei der über alle Grenzen hinaus bekannten „Strandperle“ – nur eine geringe Zunahme geben. Seit 2009 neu erkannte Gefahren, etwa durch Feinstaub

PM<sub>2,5</sub> und dessen Erzeugung durch die Schifffahrt, bleiben unberücksichtigt – sowohl für Elbanwohner als auch für das Binnenland.

Fazit: Eigentlich alles wie in 2009 bereits gehabt. Wer neun Jahre braucht, um derartige Unterlagen zusammenzustellen, sollte sich nicht über langwierige Planfeststellungsverfahren beschweren...

Nun kommt es also auf die neue Hamburger Regierung an: Bislang ist die CTH-Westerweiterung nicht planfestgestellt. und könnte damit Bestandteil der politischen Gestaltung einer realistischen und nicht mehr „goldberauschten“ Hafen- und Umweltpolitik der nächsten fünf Regierungsjahre werden. Nach den ersten öffentlich gewordenen Ergebnissen aus den rot-grünen Koalitionsverhandlungen ist dies (10) aber nicht zu erwarten. ◀

#### ANMERKUNGEN:

1. PLANCO Consulting GmbH, im Auftrage des BMVBS (heute BMVI): „Seeverkehrsprognose (Los 3)“; Essen, April 2007; Seite 69.
2. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft: „Hafen-Sonderinvestitionsprogramm“, Drucksache 18/1681.
3. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft: „Hafen-finanziert Hafen“, Drucksache 19/1518.
4. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft: „Schaffung zusätzlicher Umschlagkapazitäten im Hamburger Hafen durch Erweiterung des Container-Terminals Hamburg“, Drucksache 18/6205.
5. <http://www.hhla.de/>
6. <http://www.eurogate.eu/>
7. <http://www.blg-logistics.com/de/>
8. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Große Anfrage: „Westerweiterung EUROGATE“, Drucksache 20/10847.
9. Amtlicher Anzeiger, Teil II des Hamburgischen Gesetz- und Verordnungsblattes, Nr. 99 vom 19. Dezember 2014, Seite 2361.
10. Stand dieses Beitrags: 15. März 2015