

Beschluss des Landesausschusses am 20. Februar 2007

Hafen & Mehr:

Hamburgs Hafen entwickeln, Verkehrsinfarkt verhindern, Stadtentwicklung ermöglichen und Umwelt schützen

Hamburg ist nicht nur Hafen - Neue Impulse für Hamburgs Mitte

Der Hafen boomt. Hamburg profitiert damit vom globalen Welthandel und dem steigenden Containerumschlag. Wir Hamburger Grüne sind weder gegen den Hafen, noch wollen wir sein Wachstum verhindern. Auch schätzen wir die Arbeitsplätze, die der Hafen sichert. Wir wissen aber auch um den Preis, den Hamburg zahlen muss, wenn es wie bisher die Entwicklung des Hafens in den Mittelpunkt seiner gesamten Politik stellt. Deshalb wollen wir das Wachstum in eine Richtung lenken, die neben dem wirtschaftlichen Ertrag auch auf die Umwelt Rücksicht nimmt, die die Entwicklung lebenswerter Stadtviertel nicht ad absurdum führt und die der Stadt die Möglichkeit eröffnet, neue Stärken im Bereich der Kreativität zu suchen

1. Grundlegende Fakten

1.1 Hafen

Boomender Containerumschlag: Der Containerumschlag im Hamburger Hafen ist seit 1995 von 2,5 Mio. TEU auf rund 8 Mio. TEU in 2005 gewachsen. Hamburg konnte dabei seinen Marktanteil gegenüber den Konkurrenzhäfen in der Nordrange erhöhen. Für 2015 rechnet man mit rund 18 Mio. TEU, also mit mehr als einer Verdopplung.

Steigende Schiffsgrößen: Die Vernetzung der Weltwirtschaft wird auch durch immer stärker steigende Schiffsgrößen, die die Transportkosten stark reduzieren, befördert. Mittlerweile sind große Containerschiffe mit bis zu 8.000 TEU und Tiefgängen bis zu 14,50 m nicht mehr bestaunte Exoten, sondern die Regel geworden. Schiffe mit größerer Kapazität und Tiefgängen von 15 Metern und mehr befinden sich in Bau oder wurden bereits vereinzelt in Dienst gestellt.

Flächen: Hamburg wird Probleme haben, mit dem rasanten Wachstum beim Ausbau der dafür notwendigen Umschlagskapazitäten Schritt zu halten. Die knappe Ressource "Fläche" im Hamburger Hafen wird neben der Finanzierungsfrage zukünftig der entscheidende Faktor für Wachstum, Wertschöpfung und Arbeitsplätze sein.

Arbeitsplätze: Trotz Containerbooms ist der Anteil hafenabhängiger Arbeitsplätze seit 1990 rückläufig. Er stagniert seit 2001 bei 12 Prozent aller Beschäftigten in Hamburg, trotz 8.000 neuer Arbeitsplätze durch den Containerboom. Ohne Zweifel würde dagegen eine Reduktion oder gar der Verzicht von Investitionen im Hafen zu einem weiteren Arbeitsplatzabbau führen.

1.2 Umwelt:

Elbvertiefung: Die vom CDU-Senat geplante erneute Elbvertiefung stellt einen schweren Eingriff in die gesamte Flussstruktur dar. Während bei der letzten Elbvertiefung nur an relativ wenigen Stellen Spitzen im Flussprofil gekappt wurden (13 Mio. m³ Baggergut), müssen bei der kommenden Elbvertiefung weiträumige Abschnitte des Flusses komplett ausgebaggert und verbreitert werden (38 Mio. m³). Bereits heute ist das Ökosystem Elbe durch zahlreiche Wasserbaumaßnahmen erheblich geschädigt. Besonders zu nennen ist hier die Verschiebung der Süßwassergrenze, der Verlust ökologisch wertvoller Flachwasserzonen und die teils dramatische Sauerstoffknappheit, wodurch latent die Gefahr von Fischsterben im größeren Ausmaß besteht. Die letzte Elbvertiefung hat den so genannten „Tidal Pumping“-Effekt¹ mitverursacht, eine Entwicklung, mit der niemand gerechnet hat und die in ihren ökologischen und wirtschaftlichen Folgen unkalkulierbar ist.

Klimawandel: Nach jüngsten Forschungsergebnissen des GKSS sind Hamburgs Deiche nur bis zum Jahr 2030 sicher. Eine Diskussion über die Frage des Küstenschutzes muss dringend begonnen werden. Der von Klimawissenschaftlern voraus gesagte Meeresspiegelanstieg stellt Hamburg vor existenzielle Probleme. Bereits der für dieses Jahrhundert prognostizierte Anstieg zwischen einem halben und über einem Meter erfordert weitreichende Konsequenzen. Langfristig droht ein noch weitaus höherer Anstieg des Meeresspiegels.

Lärm: Das Wachstum des Schiffsverkehrs und des Container-Umschlags führt zu verstärkten Lärmemissionen in den hafennahen Wohngebieten. Dieser Konflikt wird einerseits durch den Ausbau bestehender Container-Terminals (Burchardkai) und die Umwandlung von bisher lärmarmen Nutzungen in Containerterminals (Mittlerer Freihafen) und andererseits durch das Heranrücken von Wohnbebauung an den Hafen (Hafencity, Sprung über die Elbe) noch verstärkt.

Luftverschmutzung: Der wachsende Schiffsverkehr belastet in zunehmendem Ausmaß die Luftqualität der Stadt. Die Schiffe verbrennen nicht nur beim Ein- und Auslaufen in den Hafen zumeist ungefiltert schadstoffhaltiges Schweröl, sondern auch zur eigenen Stromversorgung während der Liegezeiten. Dies führt zu hohen Emissionen von Schwefeldioxid, Stickoxiden, Ruß und Feinstaub.

1.3 Verkehr:

Ein drängendes Problem des Hamburger Hafens besteht im An- und Abtransport der Container. Eine Verdoppelung der Verkehrsmengen können weder Straße noch Schiene in ihrem aktuellen Zustand bewältigen.

Bahn: Eine Sanierung und Modernisierung der Hafenbahn ist überfällig. Zur Zeit werden zwar knapp 30 Prozent des gesamten Seehafenumschlags über die Bahn abtransportiert sowie 70 Prozent aller Container im Fernverkehr (> 150km) - um aber ein deutlich stärkeres Verkehrsaufkommen mit der Hafenbahn zu leisten, sind enorme Investitionen erforderlich.

¹ Die Sedimente, die die Hamburg Port Authority (HPA) zur Freihaltung der Fahrrinne und der Hafenbecken aus der Elbe gebaggert und an anderer Stelle wieder verklappt hat, werden nicht mehr wie bisher von der Strömung in Richtung Nordsee getragen, sondern mit der Flut zurück in den Hafen gespült ("tidal pumping"). Ohne eine kurzfristig gefundene Zwischenlösung zur Unterbringung des Baggergutes hätte der Hamburger Hafen von tiefgängigen Schiffen nicht mehr angefahren werden können.

Straße: Die geografische Stärke des Hamburger Hafens besteht in seiner relativen Nähe zum Baltikum sowie den Hinterlandverkehren in Richtung Osten. Die Anbindung an den Osten (A 24) und Nordosten (A1 - Lübeck) ist aber deutlich schwieriger als die Anbindungen nach Westen, Norden und Süden über die A7. Die Verkehre durch Wilhelmsburg und über die Veddel führen bereits jetzt zu erheblichen Konflikten mit der Wohnnutzung.

Hafenquerspanne: Der Hamburger Senat verfolgt bereits seit ca. 30 Jahren das Ziel, eine schnelle, leistungsfähige Verbindung zwischen dem Containerhafen und der A1/A24 herzustellen. Dieses Projekt ist enorm teuer, weshalb es bis heute kein tragfähiges Finanzierungskonzept gibt und steht in der vom Senat verfolgten Planung im Konflikt zum Sprung über die Elbe, entlastet weder die Innenstadt, noch Wilhelmsburg oder das Zentrum Harburgs, und die im Rahmen einer Realisierung als PPP-Projekt zu erhebende Maut wirft teilweise juristische und soziale Probleme (Mautpflicht für WilhelmsburgerInnen) auf.

Wasser/Binnenschiff: Derzeit liegt der Containerverkehr aus dem Hamburger Hafen mit Binnenschiffen fast brach. Das Potential an Güterverkehren, die vom Lkw auf das Binnenschiff ökologisch und ökonomisch verträglich verlagert werden können, ist begrenzt.

1.4 Stadtentwicklung:

"Sprung über die Elbe": Die wichtigste und breit getragene Stadtentwicklungsstrategie Hamburgs ist der "Sprung über die Elbe" längs der Achse Hafencity – Reiherstieg – Harburger Binnenhafen. Im Zuge des Sprungs soll die in der geografischen Mitte der Stadt gelegene Elbinsel Wilhelmsburg aufgewertet werden und zum neuen Wohn- und Arbeitsraum für Tausende von Menschen werden. Mit der internationalen Bauausstellung und der Internationalen Gartenschau treibt Hamburg diese Entwicklung voran.

Flächenfraß: Für die Anlandung der Container sind Aus- und Neubauten von Terminals notwendig (Mittlerer Freihafen, Ausbau Burchardkai, Ausbau Tollerort, Umbau Petroleumhafen, 3. Stufe CTA), die erheblich in die bestehende Flächenstruktur des Hafens eingreifen werden. Wenn sich die gegenwärtigen Wachstumsprognosen erfüllen, muss ab ca. 2010 mit der planungsrechtlichen Vorbereitung der Hafenerweiterung nach Moorburg gerechnet werden, die von der HPA angestrebt wird, um nach 2015 weitere Kapazitätssteigerungen erreichen zu können.

Logistik: Neben dem Wachstum des Containerumschlages verursacht die flächenintensive Ausweitung der Logistikbranche Konflikte mit Zielen der Stadtentwicklung und des Flächenschutzes, vor allem durch Planungen im Wilhelmsburger Osten, GutMoor und Maschen.

2. Die wichtigsten Zielkonflikte

Die Entwicklung des Hamburger Hafens zu einem modernen, wettbewerbsfähigen und leistungsstarken Player bringt verschiedene Konflikte mit sich:

- Im Hafen herrscht extreme Flächenknappheit - der CDU-Senat tut zu wenig für Flächeneffizienz und verplant Flächen gleich mehrfach.
- Der Ausbau der Hafeninfrastruktur und der stadteigenen Hafenbahn ist kostenintensiv - wo das Geld herkommen soll, steht in den Sternen.

- Die Containerschiffe werden immer größer - der CDU-Senat sieht die Elbvertiefung als Allheilmittel, trotz einer Vielzahl negativer Folgen für die Umwelt.
- Die Verbesserung der Anbindung des Hamburger Hafens an das Binnen-Wasserstraßennetz ist aus klima- und verkehrspolitischer Sicht wünschenswert. Die Mittlere Elbe als letzter naturnaher Strom in Mitteleuropa hat eine so überragende ökologische Bedeutung, dass ein weiterer Ausbau nicht in Frage kommt. Dem steht in Folge der Klimaveränderung auch ein im Sommer zunehmend sinkender Wasserspiegel im Wege.
- Der erwartete Anstieg des Meeresspiegels in Folge des Klimawandels macht eine grundlegende Neukonzeptionierung des Küstenschutzes erforderlich. Eine weitere Erhöhung der Deiche oder ein Sperrwerk in der Elbemündung hätten erhebliche Verschlechterungen des Naturhaushalts der Elbe zur Folge.
- Straße und Bahn sind mit den zu erwartenden Warentransporten überlastet – ohne die Entwicklung alternativer Verkehrstechniken drohen ständiges Verkehrschaos und Einschränkungen der Lebensqualität für viele Menschen.
- Wir wollen mehr Hafenverkehre mit der Bahn abwickeln – aber nicht zu Lasten Harburgs und des Spreehafens.
- Der Sprung über die Elbe wird fraktionsübergreifend begrüßt – die aktuelle Verkehrspolitik, insbesondere die vom Senat verfolgte Planung der Hafenuferspanne konterkariert diese Entwicklung jedoch.
- Der Hafen wächst an die Stadt heran und die Stadt an den Hafen – für die Bewältigung der entstehenden Konflikte müssen neue Lösungen entwickelt werden.
- Das Wachstum des Schiffsverkehrs führt zu verstärkten Luft- und Lärmemissionen
- Die Container sollen nicht nur in Hamburg umgeschlagen, sondern der Inhalt auch in der Stadt gehalten und weiterverarbeitet werden - Flächen für die dafür notwendige Logistik sind jedoch extrem rar.

3. Grüne Lösungsvorschläge

3.1 Hafenkonzentration für die Metropolregion

- Im Hafen herrscht extreme Flächenknappheit - der CDU-Senat tut zu wenig für Flächeneffizienz und verplant Flächen gleich mehrfach.

Um die Entwicklung des Hamburger Hafens langfristig zu sichern, bedarf es ganz anderer Maßnahmen als die ökologisch verheerende Elbvertiefung. Der enorme Flächenbedarf von Containerumschlag, Logistik und Stadtentwicklung wird verhindern, dass in der Zukunft alle traditionellen Hafennutzungen auf Hamburger Gebiet erhalten bleiben können. Hamburg braucht deshalb dringend ein Hafenkonzentration für die gesamte Metropolregion, das auch Cuxhaven, Brunsbüttel und Stade-Bützfleht mit einbezieht. Dieses ist für die zukünftige Entwicklung auch deshalb entscheidend, weil der Hamburger Hafen durch den Neubau des

Tiefwasserhafens Wilhelmshaven und durch die Vertiefung der Weser langfristig einem verschärften Standortwettbewerb ausgesetzt sein wird. Die Chance, durch ein nationales Hafenkonzzept auf die gleichzeitig Vertiefung der Elbe und der Weser sowie dem volkswirtschaftlich unsinnigen Ausbau dreier Häfen verzichten zu können, ist bisher leider nicht genutzt worden. Selbst wenn die Elbe vertieft werden sollte, dann würde die nächste Generation der Containerschiffe mit 16 Meter Tiefgang am neuen Elbtunnel kratzen, das heißt, Hamburg muss sich grundsätzlich Gedanken machen, wie es trotz großer Schiffe im Wettbewerb mithalten kann. Unter Umständen durch den Bau eines Containerhafens in Cuxhaven, der aber aufgrund der begrenzten Mittel der öffentlichen Haushalte nur privat finanziert werden kann. Ein Hafenkonzzept, das auch Niedersachsen und Schleswig-Holstein mit einbezieht, kann effiziente und umweltschonende Lösungen in Bezug auf den Flächenverbrauch entwickeln sowie für die Nachbarländer Anreize schaffen, Zugeständnisse bei den dringend benötigten Flächen zur ökologischen Aufwertung der Elbe zu machen. Wenn wir die gesamte Region in unsere Überlegungen einbeziehen, wird auch der Ausbau von Moorburg überflüssig - ein Ziel, das für uns unabdingbar ist.

3.2 Finanzierung der Hafeninvestitionen

- Der Ausbau der Hafeninfrastruktur und der stadteigenen Hafenbahn ist kostenintensiv - wo das Geld herkommen soll, steht in den Sternen.

Neue Hafenordnung

Hamburg braucht eine neue Hafenordnung. Die notwendigen öffentlichen Investitionen, um der Containerflut Herr zu werden, sprengen den Haushalt. Hamburg kann sich die hergebrachte Finanzierung der Hafeninfrastruktur auch unter Aufbietung sämtlicher Kräfte nicht leisten. Ziel muss es sein, Neuverträge nur noch mit kostendeckenden Mieten und Pachten abzuschließen. Die Höhe der Pacht für neu gebaute Containerterminals muss durch Ausschreibungen ermittelt werden.

Bevor neue Flächen im Hafen erschlossen werden, müssen die vorhandenen effizienter genutzt werden. Die durchschnittliche Pacht beträgt derzeit 2,10 € /qm im Jahr - kein Anreiz für Firmen, sparsam mit der knappen Ressource Flächen umzugehen. Die Anpassung und Erhöhung der Pachten bei bestehenden Verträgen ist ein erster Schritt, um die Flächen effizienter zu nutzen. Aufgrund des Bestandsschutzes wären Erhöhungen um mehr als 30 % in den nächsten Jahren schon ein großer Erfolg, was angesichts des skandalös niedrigen Ausgangsniveaus der Pachten aber nur ein Tropfen auf dem heißen Stein ist. Deshalb müssen die Privaten an den Kosten für die spezielle Hafeninfrastruktur (Kaimauern und Flächen), von denen allein sie profitieren, beteiligt werden. Bei der stadteigenen Hafenbahn ist ein riesiger Ausbau- und Instandhaltungsstau entstanden – die Finanzierung der nötigen Investitionen ist noch völlig offen.

Für den Ausbau der stadteigenen Hafenbahn werden hunderte von Millionen € benötigt, nur um den Anteil der Container, der mit der Bahn transportiert wird, konstant zu halten. Eine ökologisch gebotene Steigerung des Bahntransports wird noch teurer. Diese Aufgabe ist in der Vergangenheit sträflich vernachlässigt worden. Wo das Geld dafür herkommen soll, steht bisher in den Sternen, aber leider nicht in der mittleren Finanzplanung.

HHLA-Privatisierung

Die GAL lehnt das überhastete und konzeptlose Privatisierungsverfahren des CDU-Senats ab. Die HHLA braucht zurzeit weder Geld für eigene Investitionen noch externes Know-how. Die HHLA ist sowohl im Umschlagsbereich als auch im Schienentransport national und international führend. Der Verkauf an einen strategischen Investor ist daher zurzeit nicht nötig. Er verhindert, dass die Stadt durch Vorzugsaktien ein weiteres Finanzierungsinstrument nutzen kann und birgt die Gefahr, dass die HHLA nur ein Anhängsel eines großen international operierenden Konzerns wird. Die GAL will dagegen eine Hamburger Lösung, in der die HHLA langfristig als eigenständiger Konzern operiert, analog zu der Lösung, die beim germanischen Lloyd gefunden wurde.

Aus Sicht der GAL darf es nur dann zu Anteilsverkäufen der HHLA kommen, wenn alternative Finanzierungskonzepte zur Abdeckung der städtischen Hafeninvestitionen nicht die nötigen Finanzmittel erbracht haben. Dieser Weg ist vom CDU-Senat bisher noch nicht energisch genug bestritten worden. Dabei gelten für die GAL folgende Leitlinien:

1. Hamburg sollte keine Grundstücke im Hafen verkaufen. Diese sind unabdingbar zur Steuerung und Kontrolle des Hafens.
2. Eine deutliche Erhöhung der Einnahmen aus Mieten und Pachten im Hafen ist notwendig. Wir fordern eine mindestens 30 % Erhöhung
3. Die sehr gut verdienenden Umschlagunternehmen müssen stärker an den horrenden Flächenbereitstellungskosten beteiligt werden. Entweder durch kostendeckende Mieten und Pachten oder durch Ausschreibung der bereitgestellten Flächen und Terminals.

Sollten diese Maßnahmen nicht ausreichen, um die benötigten Investitionen der Stadt für die Hafeninfrastruktur - insbesondere auch für den Ausbau der Hafenbahn - aufzubringen, muss auch über den Anteilsverkauf an der HHLA nachgedacht werden.

Die GAL schlägt für diesen Fall vor, die HHLA an die Börse zu bringen und zwar in Form von stimmrechtslosen Vorzugsaktien. Die Stammaktien mit vollem Stimmrecht und damit der Einfluss Hamburgs bleiben dabei ungeschmälert in der Hand der Stadt und auch die Interessen der Arbeitnehmer werden dadurch gewahrt. Die GAL schließt nicht aus, dass die Stadt später einmal in einem zweiten Schritt auch stimmrechtsfähige Stammaktien an einen Investor verkaufen muss, wenn der Finanzbedarf aller geplanten Hafeninvestitionen nicht anders abgedeckt werden kann.

Ein Börsengang mit einer Kombination aus Vorzugs- und Stammaktien eröffnet aus Sicht der GAL die Möglichkeit, dass der städtische Investitionsbedarf finanziert werden kann, und langfristig nur eine Minderheit der Stammaktien der HHLA verkauft werden muss.

Folgende Bedingungen sind aus Sicht der GAL grundsätzlich an jeden Verkauf von stimmrechtsfähigen Stammaktien zu knüpfen:

- a. Die Interessen des Partners dürfen sich in keinem Konflikt zu Hamburger Interessen befinden. Kein Verkauf an andere Unternehmen, die Containerterminals in Konkurrenzhäfen von Hamburg betreiben.
- b. Der Wettbewerb bei Containerumschlag und Hinterlandverkehren im Hamburger Hafen muss erhalten oder gestärkt werden. D.h. kein Einstieg von Reedereien oder der Deutschen Bahn.
- c. Der neue Partner muss finanzkräftig genug sein, die Investitionen zu tätigen, ohne zur Bezahlung des Kaufpreises die HHLA finanziell ausbluten zu müssen oder später gezwungen zu sein, die Beteiligung weiterzuverkaufen.

Von den bisher bekannt gewordenen Bietern des vom Senat betriebenen HHLA-Verkaufsverfahren erfüllt aus Sicht der GAL keiner diese Kriterien zufriedenstellend.

Die Speicherstadt dagegen muss als Ganzes dauerhaft in städtischem Besitz bleiben, damit die Stadt uneingeschränkt über dieses Gebiet als Scharnier zwischen Hafencity und Innenstadt verfügen kann. Daher ist die Speicherstadt bei jeder Art von Anteilsverkäufen aus der HHLA herauszulösen.

Entscheidungen über Verkehrsinfrastrukturausbau, Flächenbereitstellung und die Höhe von Mieten und Pachten, die im wesentlichen die wirtschaftlichen Voraussetzungen und damit auch die Entwicklungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Hafens bestimmen, werden auch bei einer Privatisierung der HHLA von der Hamburg Port Authority (HPA) getroffen. Die HPA ist zu 100 % im Besitz der Stadt. Grüne Forderung muss sein, dass dieses auch in Zukunft so bleibt.

3.3 Keine Elbvertiefung und Verbesserung der ökologischen Situation der Elbe

- Die Containerschiffe werden immer größer - der CDU-Senat sieht die Elbvertiefung als Allheilmittel, trotz einer Vielzahl negativer Folgen für die Umwelt.

Aus Naturschutzgründen, aber auch aus wirtschaftlichen Gründen, lehnen wir die vom CDU-Senat beschlossene Elbvertiefung ab. Eine weitere Elbvertiefung vertagt einerseits die Beantwortung der Frage, wie man die Entwicklung des Hamburger Hafens angesichts immer größer werdender Containerschiffe langfristig sichert und bietet auf der anderen Seite keine Lösungsansätze gegen die ständige Verschlechterung des Gewässerökosystems. Schon heute gibt es Schiffe mit einem Tiefgang von 15 Metern und mehr, die den Hamburger Hafen nicht mehr voll beladen anlaufen können. Daran wird auch eine weitere Elbvertiefung auf 14,50 Meter nichts ändern.

Stattdessen wird die Elbe durch den erneuten Eingriff erheblich geschädigt; die Kosten für die Folgeschäden sind bislang in keiner Bilanz enthalten, noch ist geklärt, wer sie bezahlt. So kann es verstärkt zu Sturmfluten kommen, die Deiche müssen weiter erhöht - oder besser noch zurückverlegt - werden. Der Tidal Pumping Effekt wird die Schiffbarkeit der Elbe für tiefgehende Schiffe immer

wieder aufs Neue einschränken, Nebengewässer und Hafeneinfahrten werden verschlickt, ökologisch wertvolle Flachwasserzonen werden durch immer stärkeres Absinken der Niedrigwasserstände zurückgehen und hierdurch sowohl die Verschlechterung des Sauerstoffhaushaltes nach sich ziehen als auch zu einem Verlust von Lebensräume seltener Tier- und Pflanzenpopulationen führen. Somit wird deutlich, dass eine weitere Elbvertiefung aus ökologischer Sicht einen massiven Eingriff in das Ökosystem und ein riskantes Vorhaben mit unvorhersehbaren Folgen darstellt.

Die GAL fordert aus diesem Grund, auf die nächste Elbvertiefung zu verzichten und sich stattdessen für eine Verbesserung der ökologischen Situation der Elbe einzusetzen. Für den Naturschutz ließen sich besonders wertvolle Gewinne mit Maßnahmen auf niedersächsischem und schleswig-holsteinischem Gebiet erzielen. Der Hamburger Senat ist dabei auf die Kooperation der jeweiligen Landesregierungen angewiesen. Umfassende Maßnahmen wie die großflächige Rückverlegung von Deichen, z.B. in der Haseldorfer Marsch, sind nur langfristig zu erzielen und bedürfen eines langfristigen finanziellen und planerischen Engagements aller Anrainer der Unterelbe und des Bundes. Die GAL fordert ein klares, auch finanzielles, Bekenntnis für solche Maßnahmen im Zuge der Unterelbe-Kooperation ein.

Auf Hamburger Gebiet lassen sich folgende Maßnahmen umsetzen:

- Realisierung des EU-Life Projektes „Wiederherstellung des Tideeinflusses in den Borghorster Elbwiesen“
- die Aufwertung von Uferregionen der Elbe und ihrer Nebenflüsse
- die in den 90ern vorgesehenen, jedoch nie realisierten Deichrückverlegungsmaßnahmen
- die Umsetzung und Weiterentwicklung des Artenschutzprogramms und Landschaftsprogramms besonders im Wilhelmsburger Osten
- die Ökologisierung der Landwirtschaft in Hamburg
- die Ausweisung eines neuen Naturschutzgebietes Auenlandschaft Norderelbe im Bereich Billwerder/Spadenland

3.4 Anpassung an den Klimawandel: Naturverträglicher Hochwasserschutz, kein Ausbau der mittleren Elbe

- Der erwartete Anstieg des Meeresspiegels in Folge des Klimawandels macht eine grundlegende Neukonzeptionierung des Küstenschutzes erforderlich. Eine weitere Erhöhung der Deiche oder ein Sperrwerk in der Elbemündung hätten erhebliche Verschlechterungen des Naturhaushalts der Elbe zur Folge.

Der erwartete – und selbst bei größten Anstrengungen nicht vollständig zu verhindernde – Klimawandel hat auch für die Elbe weitreichende Konsequenzen. Diese sollen in einer länderübergreifenden Norddeutschen Klimafolgenkommission wissenschaftlich evaluiert werden.

Die Verbesserung der Anbindung des Hamburger Hafens an das Binnen-Wasserstraßennetz ist aus klima- und verkehrspolitischer Sicht wünschenswert.

Die Mittlere Elbe als letzter naturnaher Strom in Mitteleuropa hat eine so überragende ökologische Bedeutung, dass ein weiterer Ausbau nicht in Frage kommt. Dem steht in Folge der Klimaveränderung auch ein im Sommer sinkender Wasserspiegel im Wege. Anstatt mit Strombaumaßnahmen dieser Entwicklung hinterherzulaufen, wollen wir die verstärkte Nutzung des Elbe-Seiten-Kanals und des Mittellandkanals, sowie den Einsatz neuer Schiffstypen mit geringer Tauchtiefe prüfen.

Im Bereich der Unterelbe muss sich der Küstenschutz frühzeitig auf die erwarteten Veränderungen einstellen. Dabei müssen Naturschutz und Küstenschutz Hand in Hand gehen. Ein bloßes Erhöhen der bestehenden Deiche entlang der Unterelbe ist keine langfristig ausreichende Maßnahme und hätte massive Verluste von wertvollem Deichvorland zur Folge. Ebenso problematische ökologische Auswirkungen hätte ein Sperrwerk in der Mündung der Unterelbe. Wir favorisieren auf der Basis des heutigen Wissenstandes zum Klimawandel demgegenüber auch aus Gründen des Küstenschutzes eine großflächige Rückverlegung von Deichen. Der Neubau von höheren und stärkeren Deichen auf einer weiter ins Binnenland verlegten neuen Deichlinie bietet langfristig den besten Küstenschutz und ökologische Verbesserungen für die Elbe.

3.5 Entwicklung innovativer Transporttechniken

- Straße und Bahn sind mit den zu erwartenden Warentransporten überlastet – ohne die Entwicklung alternativer Verkehrstechniken drohen ständiges Verkehrschaos und Einschränkungen der Lebensqualität für viele Menschen.

Wir wollen die Entwicklung alternativer und innovativer Verkehrsmittel und -wege aktiv befördern. Hamburg braucht diese Technologien, um den Transport der Container stadtvträglicher abzuwickeln. Automatisierte Güterverkehre und Containerwassertaxis sind neue Lösungen, die auch international vermarktet werden können. Dafür wollen wir einen neuen Schwerpunkt in der Wissenschaft setzen und die Zusammenarbeit bei der Forschung und Entwicklung mit privaten Partnern verstärken. Durch die Förderung entsprechender Forschungsarbeiten und Pilotprojekte sowie durch ordnungspolitische Rahmensetzungen soll die Vorreiterrolle Hamburgs in Logistik-Fragen weiter ausgebaut werden. Erst wenn all diese Maßnahmen nicht die gewünschte Entlastung bringen, darf es zum Neubau herkömmlicher Verkehrs-Infrastrukturen kommen.

3.6 Ausbau der Hafentbahn

- Wir wollen mehr Hafentverkehre mit der Bahn abwickeln – aber nicht zu Lasten Harburgs und des Spreehafens.

Die Ideallösung zur Kapazitätssteigerung der Bahn im Hafen ist die Verlegung der bestehenden Bahntrasse in Harburg parallel zur B73 unter die Erde inklusive der Herstellung einer direkten Ausfädelungskurve zur Süderelbbrücke, die den Bau der „Dücker-Trasse“ ersetzen könnte. Diese Lösung ist finanziell schwierig, kann aber das prognostizierte Wachstum an Schienengüterverkehren technisch effektiv bedienen und darüber hinaus die Abtrennung des Harburger Zentrums vom Entwicklungsgebiet Binnenhafen überwinden.

Mittelfristig soll der Güterbahnhof „Hamburg Süd“ in den mittleren Freihafen, Bereich Hohe Schaar verlagert werden, weil die gewünschte städtebauliche Entwicklung des Spreehafens im Zuge des „Sprungs über die Elbe“ auch durch

den vorhandenen Güterbahnhof „Hamburg Süd“ am Nordufer des Spreehafens behindert wird. Durch die Entwicklung im Mittleren Freihafen erhält dieser Güterbahnhof neue Verkehre. Bei einem Neubau sind daher Möglichkeiten zur Steigerung der Flächeneffizienz und der Leistungsfähigkeit (wie z.B. kranen statt rangieren) unbedingt zu beachten.

3.7 Sprung über die Elbe

- Der Sprung über die Elbe wird fraktionsübergreifend begrüßt - die aktuelle Verkehrspolitik, insbesondere die vom Senat verfolgte Planung der Hafenuerspange konterkariert diese Entwicklung jedoch.

Angesichts der stark wachsenden Umschlagsmenge im Hamburger Hafen betreibt der Senat auch den Ausbau der Straßeninfrastruktur. Die Verkehrspolitik gerät dabei in Konflikt mit den Zielen der Stadtentwicklung, vor allem aktuelle Planungen für die Hafenuerspange konterkarieren den „Sprung über die Elbe“. Diese verkehrspolitische Prioritätensetzung des Senats ist aus unserer Sicht falsch. Unser Ziel ist eine Veränderung des Modal-Split zu Gunsten des Binnenschiffs und der Bahn. Deshalb wollen wir die verstärkte Nutzung des Elbe-Seiten-Kanals und des Mittellandkanals sowie den Einsatz neuer Schiffstypen mit geringer Tauchtiefe erreichen. Um mehr Container mit der Bahn abtransportieren zu können, brauchen wir eine Modernisierung der Hafenuerspanne, Effektivitätssteigerungen im Betrieb und auch einen stadtverträglichen Ausbau der Bahninfrastruktur. Innerhalb des Hafens wollen wir verstärkt Containerwassertaxis und automatisierte Verkehrsträger einsetzen, durch die Lkw-Verkehre innerhalb des Hafens ökonomisch und ökologisch sinnvoll ersetzt werden können. Beim Lkw-Verkehrsfluss sehen wir erhebliche und kurzfristig realisierbare Verbesserungsmöglichkeiten durch den Einsatz von Verkehrsinformationssystemen und die Aufhebung der Zollfreigrenzen.

Mit diesen Maßnahmen kann die Leistungsfähigkeit der Köhlbrandbrücke erheblich gesteigert werden. Der Senat selbst geht von einer möglichen Belastung der Köhlbrandbrücke im Jahr 2015 von 20.400 Lkw/Tag (gegenüber ca. 11.500 Fahrten 2003) aus. Die geplante Hafenuerspanne würde nur begrenzt mehr Lkw-Fahrten ermöglichen, sondern dient nach den Prognosen des Senats überwiegend der Bewältigung ansteigender Pkw-Verkehre (ohne Hafenuerspanne werden täglich ca. 25.000 Pkw-Fahrten erwartet, mit Hafenuerspanne soll dieses Aufkommen um mehr als 30.000 auf über 55.000 Pkw/Tag ansteigen). Deshalb lehnen wir den Bau einer zweiten Köhlbrandbrücke als Teil der geplanten Hafenuerspanne ab.

Die ansteigenden Lkw-Verkehrsströme, die auf der Köhlbrandbrücke bewältigt werden sollen, erfordern für den Bereich zwischen dem Reihersteg und der Autobahn A1 aber auch Lösungen zum Schutz der betroffenen Wohnbevölkerung und des städtebaulichen Ziels des „Sprungs über die Elbe“. Aus unserer Sicht erscheint dies nur durch den Bau eines Tunnels möglich, dessen exakte Führung auch außerhalb des bisherigen Trassenverlaufs der geplanten Hafenuerspanne verlaufen könnte. Dies ist definitiv nicht die vom Senat geplante Hafenuerspanne mit einer Gesamtbelastung von bis zu 80.000 Kfz pro Tag.

Für jede neue Straßenverbindung fordern wir, dass folgende Bedingungen zwingend erfüllt werden müssen:

- Sicherung des "Sprungs über die Elbe" und städtebauliche Verbesserung auch dort, wo eine neue Trasse entsteht sowie Schutz der im Umfeld lebenden Wohnbevölkerung
- Entwicklung des Spreehafens zu einer "zweiten Alster" sicherstellen
- Spürbare Entlastung der Hamburger City, Wilhelmsburgs und des Harburger Zentrums von Durchgangsverkehren, insbesondere vom Schwerlastverkehr und Gefahrguttransporten durch Verbote für LKW-Verkehr oder durch eine LKW-Maut auf diesen Strecken.
- Begrenzung des finanziellen und planerischen Risikos für die Stadt bei Realisierung eines PPP-Projekts
- Berücksichtigung sozialer Belange in der Ausgestaltung der Bemaunung von Strecken durch Wilhelmsburg für die ortsansässige Wohnbevölkerung.

3.8 Hafen und Stadt wachsen im selben Stadtraum

- Der Hafen wächst an die Stadt und die Stadt an den Hafen – für die Bewältigung der entstehenden Konflikte müssen neue Lösungen entwickelt werden.

Wir wollen den Strukturwandel im Bereich des Kleinen Grasbrook, am Spreehafen und am Reiherstieg und im Harburger Binnenhafen, der durch den „Sprung über die Elbe“ voran getrieben wird, dazu nutzen, diese Flächen für die Stadtentwicklung zu mobilisieren. Bei einem Heranrücken der Wohnbebauung wie in der Hafencity kann es allerdings zu Klagerechten der Neubewohner gegen bestehende Betriebe kommen.

Planungsrechtlich ist der Hafen ein Industriegebiet, d.h. die Betriebe können rund um die Uhr Lärm verursachen. Beim Ausbau oder Heranrücken der Umschlagplätze an Wohngebiete wie am Bubendey Ufer gegenüber von Övelgönne steigt die Lärmbelastung auch außerhalb des Hafengebiets, so dass die davon Betroffenen dagegen klagen können. In der Hafencity führen Schwefeldioxid und Feinstaubemissionen der Kreuzfahrtschiffe dazu, dass am Elbufer keine Wohnungen gebaut werden können. Dies könnte vor allem durch eine emissionsfreie Landstromversorgung vermieden werden.

Aus beiden Entwicklungen heraus ergibt sich die Notwendigkeit, Maßnahmen zur Reduzierung der Lärm- und Luftemissionen im Hafen zu ergreifen und teilweise neu zu entwickeln (z.B. zusätzlicher Lärmschutz neben Bahn- und Straßentrassen, technische Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms bei Containerverladungen, Einsatz von schwefeldfreien Treibstoffen). Außerdem müssen für die neuen Quartiere in Hafennähe vertragliche Konstruktionen entwickelt werden, die gemischte Nutzungen erleichtern.

3.9 Minderung der Luft- und Lärmemissionen

- Das Wachstum des Schiffsverkehrs führt zu verstärkten Luft- und Lärmemissionen

Umweltstandards für Schiffe sind durch internationale Vereinbarungen geregelt. Einflussmöglichkeiten für Hamburg liegen im Wesentlichen in der Ausgestaltung

der Hafengebühren. Das von 2001 bis 2003 in Hamburg praktizierte „Green Shipping“-Bonussystem war auf Umwelt-Zertifizierung, schwefelarme Treibstoffe und TBT-freie Anstriche ausgerichtet. Eine Wiederauflage und Weiterentwicklung des Systems soll Anreize für weitere Reduktion der Abgasemissionen, lärmarme Antriebstechnik, Getrenntsammlung und -entsorgung von Abfällen und Ballastwasserbehandlung setzen. Erhebliche Entlastungen bei Abgasen, Lärm und Vibrationen lassen sich darüber hinaus mit einem verbindlichen Angebot einer landseitigen Stromversorgung erzielen. Die Entwicklung und der Einsatz von neuartigen Antriebstechniken für Schiffe (insbesondere Windkraft, Brennstoffzellen, Solar- und Elektroantriebe) sollen verstärkt gefördert werden. Die Begasung von Containern mit umwelt- und gesundheitsgefährdenden Gasen wie Brommethan im Hafen soll durch sichere Technologien nach dem Vorbild von Rotterdam ersetzt werden.

3.10 Logistik

- Die Container sollen nicht nur in Hamburg umgeschlagen, sondern auch in der Stadt gehalten und der Inhalt weiterverarbeitet werden - Flächen für die dafür notwendige Logistik sind jedoch extrem rar.

Der Großteil des Wachstums hafenabhängiger Arbeitsplätze und Wertschöpfung findet nicht im direkten Güterumschlag, sondern bei vor- und nachgelagerten Dienstleistungen statt. Es wäre falsch, diese Wachstumschancen, die sich v.a. durch den anhaltenden Containerboom ergeben, nicht zu nutzen.

Der Wachstumsschub im Hamburger Hafen verschafft auch innovativen Bereichen der Logistik, die die ganzheitliche Steuerung von Produktionsprozessen beinhalten, Auftrieb. Diese stark wissensbasierten Aktivitäten knüpfen an Hamburgs Stärken bei unternehmensnahen Dienstleistungen sowie Wissenschaft und Forschung an. Sie sind ein wichtiger und wachstumsstarker Baustein der kreativen Stadt.

Hamburg als Logistikkreuzung mit vielen Handels- und Transportfirmen, aber auch als bedeutender Standort unternehmensnaher Dienstleister, hat in den innovativen logistischen Bereich alle Voraussetzungen, um im Rahmen einer Cluster-Bildung zusätzliche hoch qualifizierte Arbeitsplätze entstehen zu lassen. Für die weitere Entwicklung des Logistikgewerbes sind insgesamt verstärkte Aktivitäten im Bereich Ausbildung und Hochschule erforderlich.

Immer mehr Flächen im Hafen werden nicht mehr nur für den Umschlag, sondern für Logistik- und Distributionszentren genutzt, die von Hamburg aus Deutschland und Europa beliefern. Allein in diesem Bereich sind in den letzten Jahren 4.300 zusätzliche Arbeitsplätze entstanden. Insbesondere Lagerung, Kommissionierung sowie die Bearbeitung von Waren bieten ein erhebliches Potenzial für zusätzliche Arbeitsplätze in der Region, erfordern aber auch einen hohen Flächenbedarf.

Der Senat plant im Rahmen seiner Logistikinitiative, 40 Hektar pro Jahr zusätzliche Fläche auszuweisen, davon 17 Hektar im Hafen. Er verschärft damit die Flächenknappheit erheblich. Im Rahmen der Logistikinitiative wäre es falsch, ungebremst flächenintensive Logistiksparten einzig im Kernbereich Hamburgs bzw. der Metropolregion anzusiedeln.

Im Hamburger Umland sind jedoch nicht genügend attraktive Flächen für diese Logistikaktivitäten vorhanden. Sollen diese Flächen nicht ausschließlich auf dem Hamburger Stadtgebiet, v.a. in Harburg oder Allermöhe, bereitgestellt werden, ist eine intensive Zusammenarbeit mit Schleswig-Holstein v.a. aber auch mit Niedersachsen notwendig, um geeignete Flächen zu erschließen und zu entwickeln.