

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Wirtschaft und Arbeit  
Alter Steinweg 4  
20459 Hamburg

**Einwendung gegen den Antrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Hamburg Port Authority und Wasserschiffahrtsamt auf Planfeststellung der Fahrrinnenanpassung mit dem Ziel des Ausbaus der Fahrrinne der Elbe (Fahrrinnenanpassung).**

Hamburg, den 04.05.2007

Ich erhebe Einwendungen gegen die Zielsetzungen der Maßnahme, wie sie u.a. insbesondere in Projektbüro Fahrrinnenanpassung, Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe, 2007, Hamburg, dargestellt sind.

**1. Grundlage für die Planung ist die Erwartung eines erheblich wachsenden Containerumschlags insb. im Fernostverkehr (Projektbüro, S.3).**

Dieses Wachstum ist vor allem dadurch bedingt, dass es ein so großen Gefälle zwischen Löhnen, Arbeitsbedingungen sowie sozialen und ökologischen Standards der Produktion zwischen den europäischen Industriestaaten und dem Fernen Osten gibt, dass es sich insbesondere (aber nicht nur) für internationale Großkonzerne lohnt, die Produktion von Gütern nach Fernost zu verlagern. Konkret bedeutet das, dass dort die Produktion unter teilweise extremen Armutsbedingungen, mit Kinderarbeit (insb. im Textilbereich) und unter für die Bevölkerung und die Natur und das Klima schädlichen Niedrigstandards stattfindet.

Deutschland und auch Hamburg haben sich in einer Fülle von öffentlichen Erklärungen, Verträgen und Verpflichtungen für eine Politik der weltweiten Bekämpfung von Armut und Kinderarbeit sowie der Durchsetzung von sozialen und ökologisch akzeptablen Standards ausgesprochen.

Werden diese Standards tatsächlich umgesetzt, führt dieses zu einer Verringerung der Produktionskostendifferenz zwischen einer konsumentennahen Produktion vor Ort in der EU einerseits und der Produktion in Fernost sowie Afrika andererseits. Zugleich gibt es bei einer Verringerung der Armut in den dortigen Ländern einen größeren Absatzmarkt für die eigenen Produkte. Damit aber wird das Wachstum des Containerverkehrs zwischen Fernost und Europa gebremst und langfristig gestoppt.

Dieses wird auch dann geschehen, wenn die externen Kosten des Schiffsverkehrs (Umwelt, Klimafolgen) in die Kosten insbesondere durch Versteuerung des Treibstoffes eingehen und damit die Transporte teurer werden.

Das Projekt der Fahrrinnenanpassung aufgrund eines Containertransportwachstums setzt somit auf eine Unwirksamkeit einer auf globale Verantwortung zielenden Politik. Ich gehe aber optimistischerweise davon aus, dass eine solche Politik von der Bundesregierung und dem Senat ernst gemeint und real verfolgt wird.

Mein Einwand lautet daher: Weil die Politik eine weltweite Bekämpfung von

Armut und Kinderarbeit sowie die Durchsetzung von sozialen und ökologischen Standards verfolgt, wird das prognostizierte Wachstum des Containerverkehrs nicht eintreten.

**2. Das Projekt wird begründet mit der Konkurrenzsituation zu den Häfen in der Nordrange. Dabei geht es zum einen um die deutschen Häfen wie den Jade-Weser-Port (der in der Broschüre des Büros nicht erwähnt wird) und zum anderen um die niederländischen Häfen.**

Das Ausspielen der Konkurrenz zwischen den deutschen Häfen läuft dem Geiste des Grundgesetzes zuwider: Das Grundgesetz fordert die Gleichwertigkeit (Art. 72) bzw. Einheitlichkeit (Art. 102) der Lebensverhältnisse in seinem Geltungsbereich. Eine Standortkonkurrenz, die wirtschaftliches Wachstum für Hamburg auf Kosten des weniger entwickelten Nordseebereichs Niedersachsens zum Ziel hat, widerspricht diesem Ziel. Gerade unter den Aspekten des demographischen Wandels, bei dem mit Sicherheit ein Rückgang der Bevölkerung in Deutschland zu erwarten ist, ist eine Politik einer "wachsenden Stadt" oder "wachsenden Metropolregion" für die Entwicklung gleicher Lebensverhältnisse in der Bundesrepublik Deutschland kontraproduktiv. Sie würde überdies zu einem Ausbluten von Landstrichen führen und damit über den Länderfinanzausgleich zu erhöhten Nettoleistungen Hamburgs. Wenn zudem in 20 oder 30 Jahren ein Nordstaat (Hamburg-Niedersachsen-u.a.) entstehen sollte, müsste das neue Land die Politik der Häfen wieder umsteuern, um eine gleichmäßige Entwicklung der Regionen zu sichern. Im Grundsatz, wenn auch nicht in der gleichen Weise rechtlich abgesichert, gilt dieses auch für die Europäische Union. Auch sie muss ein Interesse an einer möglichst gleichmäßigen Entwicklung der Regionen haben. Zudem muss im Interesse der ökologischen und Klima- Gesamtverantwortung gelten, dass möglichst kurze Verkehrswege und damit Einsparung von unnötigem Verkehr angestrebt werden muss. Wenn also andere Häfen besser erreichbar sind (Büro, S.3), dann sollten sie auch angefahren werden.

Mein Einwand lautet daher: Eine Politik der Standortkonkurrenz entspricht weder dem Geist und Buchstaben des Grundgesetzes und der Europäischen Verträge noch dem Eigeninteresse Hamburgs.

**3. Eine permanente Erweiterung des Hafenumschlags hat für die Stadt Hamburg und die Menschen, die hier leben (oder hierher ziehen wollen) schädliche Folgen.**

Tagtäglich wird uns vor Augen geführt, dass aufgrund des Containerwachstums Autobahnen quer durch Hamburg neu gebaut und ausgebaut werden müssten, neue Trassen für den Bahnverkehr gelegt werden sollen. Der lärmende Containerverkehr auf Straßen und Schienen findet mittlerweile auch aufgrund der verlängerten Abfertigungszeiten im Hafen zunehmend nachts statt und die Hafenwirtschaft fordert eine durchgehende Abfertigung an 7 Tagen in jeweils 24 Stunden. Damit werden die Lebensbedingungen in Hamburg erheblich verschlechtert, die Menschen werden - entgegen dem ausgedrückten Ziel der Stadt - gedrängt, außerhalb der Stadt zu wohnen und damit den Individual-Verkehr noch weiter zu erhöhen.

Die Lebenswertigkeit der Stadtteile ist aber nicht nur eine humane Anforderung, sondern ist auch Bedingung für eine ökonomische Entwicklung der

Stadt.

**Mein Einwand lautet daher: Eine Politik des permanenten Zuwachses des Containerverkehrs beeinträchtigt die Lebensgrundlagen der Menschen in Hamburg, so dass die langfristige ökonomische und soziale Entwicklung der Stadt gefährdet ist.**

Michael Rothschuh