

»Die Fahrrinnenanpassung kommt«, aber eine Zukunftskonzeption für die Stadt fehlt



Nach dem Urteil zur Elbvertiefung hat sich Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) optimistisch gezeigt: In einer Regierungserklärung im Parlament sagte er: »Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 9. Februar 2017 ein klares Urteil gesprochen. Es gibt Rechtssicherheit. Und das bedeutet unwiderruflich: Die Fahrrinnenanpassung kommt.«

Nach rund 15 Jahren Planungen betrachtet Scholz die grundlegenden Fragen als geklärt: Das Gericht habe bestätigt, »dass das Verfahren korrekt durchgeführt und die Öffentlichkeit ausreichend beteiligt wurde«. Unabhängig von einer möglichen Kooperation mit anderen Häfen sei das Ziel anerkannt worden, den Hamburger Hafen besser erreichbar zu machen.

Die vom Gericht geforderten drei Nachbesserungen, die dazu führen, dass das Vorhaben dennoch »rechtswidrig« und »nicht vollziehbar« ist, sind aus Sicht des Bürgermeisters »überschaubar«. Die Richter hatten u.a. bemängelt, dass die Auswirkungen der Vertiefung auf die nur an der Elbe vorkommende Schierlings-Wasserfenchel nicht ausreichend geprüft worden seien. Auch seien mögliche Auswirkungen eines erhöhten Salzgehaltes durch die Elbvertiefung nicht ausreichend untersucht worden. Zudem beanstandete man die Regelungen zur sogenannten Kohärenzsicherung in Niedersachsen. Das sind Ausgleichsmaßnahmen, die vorgenommen werden müssen, weil die Elbvertiefung zu Beeinträchtigungen von Naturschutzgebieten führt.

Die Umweltverbände Bund, Nabu und WWF wiesen den Optimismus des Bürgermeisters zurück: »Obwohl Hamburg mit den Vertiefungsplänen vor Gericht gescheitert ist, versucht es der Erste Bürgermeister weiter mit dem Kopf durch die Wand.«

Wolfgang Peiner, von 2001 bis 2006 Hamburger Finanzsenator und Aufsichtsratsvorsitzender der HSH Nordbank, greift mit einer skeptischen Stellungnahme in die Debatte um die Elbvertiefung ein. Er malt kein optimistisches Bild von der Zukunft der Hansestadt. Hamburg werde noch viele Jahre von der Kraft seines Hafens profitieren. Er erwarte auch, dass die Bundesregierung ihrer Verantwortung für die Bundeswasserstraße Elbe gerecht wird und die notwendige Fahrrinnenanpassung aktiv begleitet und durchsetzt. Aber »der maritime Standort Hamburg erfährt große Umbrüche. Hamburg und seine maritime Wirtschaft stehen vor epochalen Veränderungen, auf die die Kaufleute und Politiker der Stadt reagieren müssen. Veränderungen sind in der Vergangenheit gelungen, und sie gelangen auch anderen Städten. ... Der Rückgang an Bedeutung des maritimen Sektors ist kein ›Weltuntergang‹, zwingt Hamburg aber, sich dem Strukturwandel unserer Wirtschaft stärker und bewusster zu stellen als bisher geschehen. Das ist in Teilgebieten gelungen.« Peiner fordert: Hamburg müsse endlich eine Strategie für seine Zukunft erarbeiten.

Dies ist allerdings eine bittere Stunde der Wahrheit: Ausgerechnet der Politiker, der in Hamburg ein ungeheures Finanzdebakel verursacht hat, weist auf die Tatsache hin, dass Hamburg dabei ist, seine Zukunft zu verschlafen.

Peiner hat schon einmal die Zukunft der Hansestadt sichern wollen: Er war zentral für das Geschäftsmodell »sichere Rendite aus dem Kreditersatzgeschäft« und damit die Weiterentwicklung der regionalen HSH Nordbank zu einer international agierenden Kapitalmarktbank verantwortlich. Peiner wurde Vorsitzender ihres Aufsichtsrats. Peiner hat angesichts der drohenden Bankpleite schnell die Kommando-Brücke bei dem Finanzinstitut geräumt und ist mit vielen anderen CDU-Politiker zur Haltung übergegangen: Schuld waren die Bankvorstände und die miserablen Verhältnisse im internationalen Finanzcasino. Bei aller Verantwortlichkeit für den Gesamtverlust von mindestens 20 Mrd. Euro für die Bundesländer Hamburg und Schleswig Holstein von Seiten der SPD und Grünen, »kann man in der Tat die These vertreten, dass vor allem die CDU und ihr ehemaliger Finanzpolitiker Peiner in besonderem Maße für diese Schädigung der Gemeinwesen verantwortlich gewesen ist.«

Wolfgang Peiner war über lange Jahre wohl einflussreichste CDU-Politiker in Hamburg. Bundesfinanzminister Schäuble behauptete 2011 forsch: »Wolfgang Peiner hat sich um die Stadt verdient gemacht.« Seine Begründung: »Peiner war ein erfolgreicher Manager, und er war ein erfolgreicher Politiker – und er hat zwischen beiden gewechselt«, sagte Schäuble. Und der CDU-Politiker erinnerte mit milder Süffisanz an ein direktes bundespolitisches Engagement Peiners. »Er war von 2001 bis 2006 Schatzmeister der CDU. Das war zumindest teilweise ein Himmelfahrtskommando«, sagte Schäuble, der dem Hamburger attestierte, die Finanzen der Bundespartei saniert zu haben. Vor allem erwies sich Schäuble als präziser Kenner der Hamburger Verhältnisse und erinnerte an das Konzept der wachsenden Stadt, das Peiner maßgeblich entworfen hat. Die Umsetzung der Idee habe dazu geführt, dass die Bevölkerungszahl gestiegen sei und es ein überdurchschnittliches Wachstum der Wirtschaftskraft und der Beschäftigtenzahl gegeben habe. »Und die soziale Spaltung in Hamburg ist geringer

geworden«, behauptete der Bundesfinanzminister zudem. Entscheidend für den Erfolg des Konzepts sei gewesen, dass Peiner an den Anfang »die ungeschönte, präzise Bestandsaufnahme« gestellt habe. Der Vergleich mit anderen Millionenstädten habe zu einer Analyse der Stärken und Schwächen geführt. »Wolfgang Peiner hat dabei immer gewusst, dass die Stadt mehr ist als die Ansammlung von Wirtschaftskraft«, betonte Schäuble.

Richtig ist zweifellos: Peiner war der wesentliche Vordenker und Akteur der Konzeption der »wachsenden Stadt«, die unter dem Bürgermeister Ole von Beust das erste Jahrzehnt des 21. Jahrhundert in Hamburg geprägt hat. Die CDU hatte sich mit dem Leitbild »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« für eine Wachstumsstrategie eingesetzt und diese dann ab 2001 mit unterschiedlichen politischen Koalitionen in die gesellschaftliche Praxis umgesetzt. Das Leitbild war keine Ansammlung von Einzelmaßnahmen, sondern ein Gesamtkonzept oder eine als mittlere Frist angelegte gesellschaftspolitische Strategie. In diese Konzeption wurden Ansätze der Vorgängersenate der SPD integriert – wie die Hafen-City – und – gestützt auf die Hamburgische Unternehmenslandschaft – ein mittelfristiger Plan für die Umgestaltung der Stadt verfolgt. Peiner wörtlich: »Wir wollen damit die Kräfte bündeln, die Schlagzahl erhöhen, aber auch einen Bewusstseinswandel anstoßen. Vor allem wollen wir aber Dinge umsetzen.«

Das Credo der CDU-Politik nicht nur in Hamburg war in den Jestedburger Beschlüssen fixiert: »Eine stringente Privatisierungspolitik ist ein wichtiges Mittel, um einerseits die Staatsquote zu reduzieren und andererseits wieder zum Wettbewerb als zentralem Ordnungsprinzip der Sozialen Marktwirtschaft zurückzukehren. Trotz vieler Detailfragen, die für den Einzelfall von Bedeutung sein können, sollte die Vermutung gelten, dass alles, was der Staat neben der Erfüllung seiner hoheitlichen Aufgaben ausübt, besser von Privaten erledigt werden kann. Zu beachten ist auch die überaus hohe Verschuldung der Hansestadt. Verkaufserlöse sollten in erster Linie zur Kredittilgung mit der Folge der Zinsentlastung eingesetzt werden. Auch die Veräußerung von Zuschussunternehmen entlastet den Haushalt, wie am Beispiel der (Teil-) Privatisierung des Landesbetriebes Krankenhäuser (LBK) deutlich wird. Mit der (Teil-) Privatisierung des Landesbetriebes Krankenhäuser haben Senat und CDU-Bürgerschaftsfraktion gegen erhebliche Widerstände eine für Unternehmen, Bürgerinnen und Bürger als auch Stadt richtige Entscheidung getroffen, die mittelfristig für alle Seiten von Vorteil sein wird.«

Der Kern des Leitbildes »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« zielte darauf ab, dass Hamburg seine Metropolfunktion ausbauen soll, national, bezogen auf das Umland und seine Rolle für Deutschland, aber auch international seine Stellenwert im Ranking der Weltstädte. Zum anderen bringt der Titel des Leitbildes zum Ausdruck, dass Hamburg wachsen will, sowohl quantitativ als auch qualitativ. Dabei geht es nicht um Wachstum um jeden Preis, sondern es steht ein qualitativer Anspruch dahinter. Das Wachstum soll gesteuert, nachhaltig und ressourcenschonend erfolgen. Hamburg soll sich auf die Lage am Wasser besinnen und an beiden Seiten der Elbe wachsen.

Gerichtet war diese Konzeption gegen die sozialdemokratische Konzeption der Selbstzufriedenheit. Die Bau- und Finanzruinen dieser Politik sind bis heute so wenig verarbeitet wie für den wachsenden Wohnungsmangel und die soziale Spaltung eine Konzeption zur Verbesserung erkennbar ist. Das große Finanzdebakel (nicht nur der HSH Nordbank) kann eine Mahnung sein, dass Privatisierung und Deregulierung ein gefährlicher Irrweg sind.

Schlechte Nachrichten aus dem Hamburger Hafen sind seit Jahren die Regel: Der Seegüterumschlag ist im Hamburger Hafen 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 0,3% auf 138,2 Mio. Tonnen gewachsen. Der für den Hafen so wichtige Containerumschlag hat sogar um ein Prozent auf 8,9 Millionen Standard-Container (TEU) zugelegt. Mit 8,9 Mio. über die Kaikante gehobenen Stahlboxen hat der Containerumschlag die magische Marke von neun Millionen TEU erneut verfehlt, von den 10 Mio., an denen der Hamburger Hafen vor zehn Jahren kratzte, ist man weit entfernt. Der Massengutumschlag, – in schweren Zeiten die Stütze des Hafens – ist 2016 um 1,3% auf 44,9 Mio. Tonnen zurückgegangen.

Für das Jahr 2017 rechnen die Hafexperten mit einem Seegüterumschlag auf Vorjahresniveau. Gemessen an der Marktentwicklung bedeutet dieses Verharren Rückschritt. Im Wettbewerb mit den anderen nordeuropäischen Häfen verliert Hamburg zurzeit Marktanteile. Während die Hansestadt Einbußen hinnehmen muss, legen die Konkurrenten Rotterdam und Antwerpen zu.

Ruinöser Wettbewerb zwischen den führenden Reedereien, wachsende Überkapazitäten auch durch die Inbetriebnahme immer größerer Containerfrachter und ein Paradigmenwechsel im Welthandel setzen der Schifffahrtsbranche zu, aber auch dem wirtschaftlichen Umfeld an ihren wichtigsten Standorten.

Trotz des Niedergangs der maritimen Wirtschaft bleibt diese in Hamburg ein gewichtiger Wirtschaftsfaktor. Der Branche werden in Hamburg rund 460 Unternehmen mit 23.550 Beschäftigten zugerechnet. Mehr als 1.500 Schiffe werden von Hamburg aus bereedert. Rund 70% aller Container-Charter-schiffe werden von Hamburg aus vermittelt. Gerupft worden ist in den vergangenen Jahren in Hamburg besonders das Segment der Schiffsfinanzierung. Rund 15% des weltweiten Volumens an Schiffskrediten werden in der Hansestadt verwaltet. Die weltweit führende Bank für Schiffsfinanzierungen, die HSH Nordbank, muss wegen massiver Probleme ihre Schiffsfinanzierung drastisch

zurückfahren. Bis zum Jahr 2018 wird sich entscheiden, ob die Landesbank von Hamburg und Schleswig-Holstein gemäß den Auflagen der Europäischen Kommission an neue Investoren verkauft werden kann oder aber komplett abgewickelt werden muss.

Die Weiterentwicklung des Hamburger Hafens nimmt immer noch eine Schlüsselrolle in der Hamburger Wirtschaftspolitik ein. Im Mittelpunkt stehen hierbei vor allem die Verbesserung der Infrastruktur und hierbei vor allem die Fahrrinnenanpassung der Elbe (»Elbvertiefung«). Im Rahmen einer Clusterpolitik müssten weitere klassische Felder der Hamburger Wirtschaft gestärkt und zugleich Zukunftsfelder entwickelt werden. Gegenwärtig gibt es Clusterinitiativen in den Bereichen Medien, IT und Telekommunikation, Luftfahrt, Life Science, Logistik, Kreativwirtschaft, erneuerbare Energien, Gesundheitswirtschaft und maritime Wirtschaft. Das politische Gesäusel von einer zukunftsorientierten »Clusterpolitik« kann allerdings nicht kaschieren, dass der Großteil der Mittel in den Abwehrkampf zur Erhaltung der überragenden Bedeutung des Hafens geht.

Auf den Hafen als reinen Umschlagplatz für Waren zu vertrauen, aber ist gefährlich, denn die Zeit stark steigender Warenströmen liegt hinter uns. Gleichzeitig belasten Überkapazitäten den Markt. Der Hafen in seiner gegenwärtigen Form ist daher nicht mehr Wachstumstreiber der Stadt. Deshalb müsste stärker auf den Ausbau bestehender wie den Aufbau neuer Cluster orientiert werden, wie z.B. Life Sciences – speziell die Medizintechnik bietet Chancen für technologiegetriebenes Wachstum. Denn hier hat Hamburg bereits Strukturen, auf die es aufsetzen kann. Zudem müsste der Strukturwandel im Hamburger Hafen viel aktiver gestaltet werden.

Hinzu kommt, dass unter dem Druck der Schuldenbremse nach wie vor der weitere Verfall der öffentlichen Infrastruktur hingenommen wird. Zukunftsorientierte Wirtschaftspolitik aber ist mit maroden Straßen, Brücken, Schulen, Universitäten und fehlenden (vor allem preiswerten) Wohnungen nicht zu haben. Zudem hat der starke Zustrom der Schutzsuchenden die fatalen Folgen einer auf Verschlingung des Staates ausgerichteten Politik offengelegt. Die vor allem durch den drastischen Personalabbau herbeigeführten Defizite bei den öffentlichen Dienstleistungen belasten Wirtschaften und BürgerInnen gleichermaßen.

Die Aufgaben für eine zukunftsorientierte Wirtschaftspolitik, die der rückläufigen Bedeutung der traditionellen Hafenwirtschaft Rechnung trägt, liegen also auf der Hand. Ob der Senat und die führende SPD sie anpacken, daran sind Zweifel angebracht. Leider schläft auch die parlamentarische Opposition vor sich hin. Die ärgerliche Wortmeldung von Peiner verdeutlicht: Ausgerechnet der politische Bankrotteur Peiner verweist darauf, dass Hamburgs Politik keine Zukunftskonzeption hat.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/die-fahrrinnenanpassung-kommt-aber-eine-zukunftskonzeption-fuer-die-stadt-fehlt/