

Antrag 24/I/2021

SPD-UB Cuxhaven

Der Landesparteitag möge beschließen:

New Blue Deal: Natur & Wirtschaft im selben Boot

1 Die SPD fordert

- 2 1. die konsequente Umsetzung des Elbe-Passierverbots von Schiffen, die länger sind, als es die Fluss-
3 breite erlaubt (schmalste Flussbreite dividiert durch 2,5),
- 4 2. von weiteren Anpassungsmaßnahmen der Elbe abzusehen und die Schlickverklappung zu beenden,
- 5 3. das Zuschütten von Seitenarmen der Elbe zu verbieten,
- 6 4. die Unterstützung von vielfältigen Unternehmensarten, die sich im Hamburger Hafen ansiedeln wol-
7 len und für betriebliche Mitbestimmung sowie ökologisch nachhaltige Wirtschaft stehen,
- 8 5. Projekte zur Renaturierung von Elbe und Wattenmeer zu unterstützen,
- 9 6. die maximale Potentialausschöpfung des Jade-Weser-Ports und des Schienenverkehrs von Wilhelms-
10 haven nach Maschen und
- 11 7. mehr staatliche Unterstützung für die Entwicklung nachhaltiger Technologien.

12

13 **Begründung**

- 14 • Kurzsichtige Wirtschaftspolitik beenden!

15 Der Hamburger Hafen ist der größte Deutschlands und der drittgrößte Europas. Er stellt viele Arbeitsplätze
16 und ist „Deutschlands Tor in die Welt“. Aufgrund der geografischen Lage von ca. 108km flussaufwärts im
17 Landesinneren ist dieser so wichtige Wirtschaftsstandort bedroht.

18 Schließlich muss die Elbe für ca. 150 Millionen Euro pro Jahr und unter katastrophalen Konsequenzen für
19 Tier- und Umwelt ausgebaggert werden, damit die immer größer werdenden Containerschiffe den Ham-
20 burger Hafen erreichen und dessen Wirtschaft am Laufen halten können. Ein weiterer Faktor ist neben der
21 Flusstiefe aber auch die Flussbreite. Diese muss laut internationalem Recht mindestens 2,5-mal so breit
22 sein, wie das den Fluss befahrende Schiff lang ist. Dieses Recht wird schon jetzt gebrochen, was die Wahr-
23 scheinlichkeit von Unfällen erhöht und in der Vergangenheit bereits zu Havarien geführt hat. Damit der
24 Hamburger Hafen die immer größer werdenden Containerschiffe empfangen kann, muss die Elbe also nicht
25 nur vertieft, sondern auch verbreitet werden. Zudem werden kontinuierlich Seitenarme der Elbe zugeschüt-
26 tet, damit ihre Fließgeschwindigkeit zunimmt, um Schiffe mit dem Strom schneller nach Hamburg kommen
27 – dieser erhöhte Wasserdruck schadet der Natur und macht das Gewässer für Hobbysegler*innen und Fi-
28 scher*innen schwer befahrbar, nimmt letzteren also sogar die Existenz.

29 Flüsse sind von der Natur geformte Gewässer und können vom Menschen nicht unendlich verändert wer-
30 den. Dass die Elbe für große Schiffe also bald nicht mehr passierbar ist, ist ein für den Menschen unver-
31 änderbares Naturgesetz. Der Hamburger Hafen ist also nicht nachhaltig, weil seine Kapazitäten natürlich
32 beschränkt sind. Tiefwasserhäfen wie Amsterdam oder Antwerpen haben diese Beschränkung nicht, weil
33 sie nicht an Flüssen, sondern direkt am Meer liegen. Die ökonomische Stabilität des Hamburger Hafens und
34 somit viele Arbeitsplätze sind in Zukunft also gefährdet. Somit sind alle Bemühungen, die Elbe zu verändern
35 nur der teure und umweltschädliche Versuch, den Status Quo minimal zu verlängern. So eine kurzfristige
36 Wirtschaftspolitik ist abzulehnen.

37 Kleine und mittelgroße Schiffe, die der Elbe nicht schaden, könnten weiterhin in Hamburg anlanden. Große
38 Schiffe könnten im Tiefwasserhafen Wilhelmshaven anlanden und ihre Ladung über das Schienennetz di-
39 rekt oder mit Feeder-Schiffen über Hamburg in Deutschland und der Welt verteilen. Der Platz, der in Ham-
40 burg aber durch das Wegfallen der Industrie um Riesen-Containerschiffe frei wird, kann anderweitig ge-
41 nutzt werden. Die Stadt Hamburg hat als weltbekannte Metropole eine enorme Vielfalt an spannenden
42 Unternehmensarten – aber schon lange ein Platzproblem. Um dieser Vielfalt Raum zur Entfaltung zu ge-

43 ben, könnte der freiwerdende Platz ideal genutzt werden. Als Sozialdemokrat*Innen wollen wir dabei na-
44 türlich Unternehmen unterstützen, die ihren Arbeitnehmer*Innen betriebliche Mitbestimmung gewähren
45 und eine ökologische Zielsetzung verfolgen.

46 • Weltnaturerbe bewahren!

47 Neben der kurzfristig gedachten Wirtschaftspolitik stören uns auch die Konsequenzen, die unser Zuhau-
48 se, das Wattenmeer, durch diese Politik ertragen muss. Der eklige und teils sogar giftige Schlick, der direkt
49 vor unserer Haustür verklappt wird, zerstört unser „Weltnaturerbe Wattenmeer“ und bedroht neben dieser
50 einzigartigen Landschaft auch viele Tiere, Menschen und den Tourismusstandort. Diese stetig steigende Be-
51 lastung führt zu einem Sauerstoffverlust des CO-Speichers Wattenmeer, sodass dieses weniger CO bindet.
52 In Zeiten von Greta Thunberg ist dies ein weiterer Effekt, den wir nicht hinnehmen dürfen.

53 • Progressive Wirtschaftspolitik!

54 Um die ökonomische Stabilität zu gewährleisten, benötigt Deutschland aber auch einen Tiefwasserhafen
55 – was auch die Länder Niedersachsen, Bremen und Hamburg selbst schon frühzeitig erkannt haben, so-
56 dass 2012 der tidenunabhängige Jade-Weser-Port (JWP) in Wilhelmshaven in Betrieb genommen wurde.
57 Hamburg verließ das Projekt allerdings 2011, um sich dem Projekt der Elbvertiefung zu widmen, was da-
58 zu führte, dass der JWP bis heute nur unzureichend genutzt wird, obwohl infrastrukturell alles für einen
59 großen Hafen-Betrieb vorhanden ist.

60 Ebenso unzureichend genutzt ist das sehr gut ausgebaute Schienennetz von Wilhelmshaven nach Ma-
61 schen, dem Güterverkehrsknoten schlechthin – es ist also ein riesiges Potential vorhanden. Der JWP stellt
62 also eine progressive Hafenpolitik dar, da er aufgrund seiner perfekten geografischen Lage an der Nordsee
63 und der infrastrukturellen Anbindung nach Maschen auch die in Zukunft größten Containerschiffe der Welt
64 aufnehmen und deren Ladung über den Güterverkehr effektiv verteilen kann.

65 Im Idealfall findet dieser Güterverkehr über die emissionsfreie Wasserstoff-Technologie statt, die weltweit
66 einmalig bereits im Personennahverkehr des Elbe-Weser-Netzes zum Einsatz kommt. Für den Güterverkehr,
67 der ein Vielfaches an Leistung benötigt, ist diese Technologie leider noch nicht reif genug – eine Weiterent-
68 wicklung dieser oder die Findung anderer Technologien wäre also erstrebenswert.

69

Empfehlung der Antragskommission

Annahme