

# Beispiel Hansaport - oder wie der Hafen Arbeitsplätze schafft

Seit 1977 ist der Hansaport im Betrieb, ein Spezialhafen zum Umschlag von Massenschüttgut wie Erzen oder Kohle. Er gehört wie die Köhlbrandbrücke zu den technischen Neuerungen, die angeblich notwendig sind, um die Zukunft des Hamburger Hafens und der dortigen Arbeitsplätze zu sichern. Wieviele Arbeitsplätze wirklich vom Hafen abhängen, weiß niemand genau, denn es gibt keine entsprechende Arbeitsplatzstatistik. Etwa 70.000 Menschen arbeiten im Umschlag, in der Verwaltung und anderen Bereichen des Hafens - soviel ist sicher. Politiker sprechen allerdings von 100.000, 150.000 oder sogar 200.000 Arbeitsplätzen. Mit wahrhaft abenteuerlichen Zahlen jedoch manipuliert Wirtschaftssenator Steinert, wenn er im 'Bergedorf Extra' (SPD - Stadtteilzeitung) im Mai 1981 schreibt: "Und mit unserem Hafen ist die wirtschaftliche Leistungskraft Hamburgs untrennbar verbunden. Sie zu sichern und damit die 935.000 Arbeitsplätze in Hamburg zu erhalten bleibt unser vorrangiges Ziel". Je mehr, um so besser, denn heutzutage ist das Arbeitsplatzargument der politische Schlüssel zur Verwirklichung aller möglichen Vorhaben, und seien sie volkswirtschaftlich auch noch so unverantwortlich, umweltzerstörerisch oder großwahnsinnig. Und wo ist eigentlich die Grenze zwischen hafenabhängigen und nicht-hafenabhängigen Firmen? Ist es die bayerische Fabrik, die den Firmenstempel für eine Werft an der Elbe herstellt, oder das Werk im Ruhrgebiet, welches Teile für eine Maschinenfabrik in Hessen fertigt, in der Spezialschraubenschlüssel für Containerkräne in Hamburg-Waltershof produziert werden? Eigentlich ist es ein Wunder, daß Hamburgs Politiker noch nicht behauptet haben, die gesamte westdeutsche Wirtschaft sei vom Hafen abhängig. Es ist doch wohl eher so, daß der Hafen wie jedes andere Unternehmen von der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung abhängt und damit genauso krisenanfällig ist und an die natürlichen Wachstumsgrenzen stößt wie andere Wirtschaftszweige auch. Darüber können keine pompösen, von der Stadt angeordneten Hafengeburtstage hinwegtäuschen und daran wird sich auch nichts ändern, selbst wenn die ganze Elbe ausbetoniert und der Hafen bis Helgoland erweitert wird.

Allerdings wollen wir nicht behaupten, der Hafen sei unwichtig für Hamburgs Arbeitsmarkt. Es geht uns nur darum, zu zeigen, wie unter der Parole "Der Hafen sichert Arbeitsplätze" in Wirklichkeit Arbeitsplätze zerstört und wegrationalisiert werden. Doch dazu später mehr. Zurück zum Hansaport.

Arbeitsplätze sichern - so einfach ist das nicht. Da müssen zuerst Vorleistungen erbracht werden. Es werden Flächen für neue Anlagen benötigt, und zwar am seeschiff tiefen Wasser. Da stören natürlich alte gewachsene Dörfer wie z.B. Altenwerder - also weg damit. Was macht es schon, wenn ein paar kleine Gewerbebetriebe und Bauernhöfe verschwinden, wenn die Elbfischer ihren Beruf an den Nagel hängen müssen - wie gesagt, es geht um die Sicherung von Arbeitsplätzen! Da sind so manche Mittel recht. Mit welcher menschenverachtenden Arroganz die Behördenmenschen dabei vorgehen, zeigen zwei Zitate. Der damalige Senatsbeauftragte für Umsiedlungsfragen, Raloff, erläuterte den sofortigen Abbruch der Altenwerder Wohnhäuser mit den Worten: "Zum einen müssen wir verhindern, daß da andere einziehen, die da nichts zu suchen haben. Der Abbruch dient der Sicherheit und er geschieht aus psychologischen Gründen. Die letzten Altenwerder, die glauben, der Ort sei vielleicht doch noch zu halten, müssen einsehen, daß es ernst wird mit der Umsiedlung." Während Raloff bei der Heimatzerstörung der Altenwerder noch von "Umsiedlung" spricht, benutzte der damalige Wirtschaftssenator Kern, von dem auch die Wahnsinnsideen von der Totalindustrialisierung der Unterelbe stammen, schon das deutliche "Verlagerung". Es geht ihm offensichtlich nicht um die Menschen, die ihr Zuhause verlieren. Für ihn sind es Gegenstände, die "verlagert" werden können. Die Spitze dieser Gemeinheiten erreichte Ex-Senator Kern bei der Eröffnung des Hansaports am 05.03.77, als er auf die Fragen einer Altenwerderin antwortete: "Wendet euch doch an die Verantwortlichen, ich bin seit einem Jahr nicht mehr im Amt, ich habe nichts mehr damit zu tun. Und außerdem wollt ihr doch nur ein Geschäft machen und für eure alten Häuser neue Bungalows haben." Wer hier mit wem Geschäfte macht, zeigen die Grundstückspreise: 40 DM pro m<sup>2</sup> bot der Senat den Altenwerdern für ihre bebauten Grundstücke, für 65 DM pro m<sup>2</sup> konnten sie stadteigene "Ersatzgrundstücke" kaufen. So also geht das! Erst werden Menschen aus ihrer Heimat vertrieben - verlagert -, dabei versucht die Stadt noch Geschäfte zu machen, und schließlich werden die Betroffenen von den Drahtziehern der ganzen Sache noch angepöbeln!

Der Hansaport wurde gebaut. Es ist eine moderne, leistungsfähige und schnelle Anlage, vor allem schnell - denn Zeit ist Geld. Ein Erzfrachter mit 100.000 Tonnen Ladung kann in 24 Stunden entladen werden. Allerdings muß bei den größten Schiffen ein Teil

der Ladung schon woanders gelöscht werden, sonst passen sie aufgrund ihres großen Tiefgangs selbst bei Flut nicht mehr in die Elbe. Aber es scheint immer noch profitabler zu sein, mit riesigen Investitionen einen nagelneuen Hafen zu bauen, in dem nur ein Teil der Schiffe hineinpaßt, als alte, schon vorhandene Häfen mit ausreichend tiefem Wasser auszubauen. Vielleicht ist es ein Vorteil des Hansaports, daß er gleichzeitig ein Zwischenlager für Schüttgüter ist. Die Erze werden dann, ganz nach Bestellung, in Bahnwaggons verladen. Der Umschlag, die richtige Sortierung der Erze und das Beladen der Waggons, alles geht schnell und ohne daß ein Mensch zu sehen ist. Moderne Rechanlagen machen's möglich: alles geht automatisch, und sogar die Rangierloks werden ferngesteuert. Zwölf Arbeiter pro Schicht, also insgesamt 36 (und ein Boss, aber der läßt arbeiten) bewältigen die gesamte Arbeit. Allerdings muß das ganze auch verwaltet werden, macht ungefähr 110 Arbeitsplätze, also insgesamt rund 150. Immerhin, wenn man bedenkt, daß es hier vorher nur ein altes, ungeplantes Dorf gab. Die neuen 36 technischen Arbeitsplätze entsprechen übrigens in etwa denen, die allein auf den 17 Bauernhöfen in Altenwerder zerstört worden sind. So sieht also die Arbeitsplatzpolitik im Hafen aus.

Den Hauptvorteil der ganzen Sache haben dabei die Stahlwerke in Peine-Salzgitter (Salzgitter AG), die auch zu 51% Besitzer des Hansaport sind. Dazu heißt es in den 'Salzgitter-Informationen' 1977: "Von dem neuen Hafen Hansaport erwarten wir, die Stahlwerke Peine-Salzgitter AG, eine fühlbare Entlastung der Transportkosten". Die staatlichen 56 Millionen DM Subventionen für den Ausbau des Sandauhafens, Räumung und Abbruch des Dorfes, "Verlagerung" der Bewohner, Aufspülung der Bauflächen und Anschluß an Bahn, Straßen und Leitungen haben sich gelohnt: Ein Dorf ist verschwunden, und 150 Arbeitsplätze sind neu geschaffen. Zwar war noch vor der Fertigstellung von 250 Arbeitsplätzen die Rede, doch davon hört man heute nichts mehr. Gleichzeitig sind aber in Salzgitter Arbeitsplätze wegrationalisiert worden, wie wir noch sehen werden, und ebenso in Nordenham an der Weser und in Emden. Über diese Häfen lief nämlich vorher der Haupterzumschlag für die BRD, und der ist jetzt durch die Konkurrenz des Hansaports zurückgegangen, was natürlich Rückwirkungen auf den dortigen Arbeitsmarkt hat.

Ein Hauptgrund für den Bau des Elbe-Seiten-Kanals war übrigens angeblich der bessere Binnenschiffahrtsanschluß

vom Hamburger Hafen ins Industriegebiet um Salzgitter und Braunschweig. Da es sich beim Kanal, genau wie bei der Köhlbrandbrücke mit ihren verrosteten (rostfreien!) Tragseilen, um ein Jahrhundertbauwerk handelt, brach kurz nach Fertigstellung ein Kanaldamm und große Gebiete im sonst nicht gefährdeten Binnenland durften erfahren, was eine Überschwemmungskatastrophe ist. Zum Glück darf die Bundesbahn auf Konkurrenzstrecken mit der Binnenschifffahrt für ihre Kunden Sondertarife anbieten (Zufall?). Sogleich wurde ein 10-Jahresvertrag gemacht, und seitdem befördert die DB das Erz 20% billiger als Normaltarif - in werkseigenen Waggons. Die wären nämlich beim Erztransport mit dem Binnenschiff überflüssig geworden. Aber wo nun so viel für die Salzgitter AG getan wurde, werden dort die Arbeitsplätze bestimmt sicher sein. Hören wir dazu noch einmal die 'Salzgitter-Informationen': "Der außerordentlich harte Wettbewerb auf dem Weltmarkt hat uns dazu gezwungen, immer mehr auf die Förderung des eigenen Erzes zu verzichten und in einem stärkeren Maße unsere Produktion auf preisgünstigere Importerze umzustellen. Für diese Zurückführung des einheimischen Erzbergbaus nur zwei Zahlen: Vor anderthalb Jahrzehnten beschäftigte der Erzbergbau im Revier von Peine und Salzgitter noch 7.500 Menschen, gegenwärtig (1977) sind es noch 700. Damit wird praktisch eine seit vielen Jahren aus wirtschaftlichen Gründen betriebene schrittweise Zurückführung unseres Erzbergbaues weitgehend abgeschlossen sein." Die gesamte Hansaport-Aktion entpuppt sich also als eine ganz Norddeutschland umfassende Rationalisierungsaktion für die Salzgitter AG!

Fassen wir noch einmal zusammen:

1. Vernichtung eines Dorfes und Vertreibung der Einwohner, um Platz für Hafenerweiterungen zu schaffen. Begründung: Schaffung von angeblich 250 Arbeitsplätzen, Sicherung der vom Hafen abhängigen 70.000 bis 100.000 bis 200.000 bis ... Arbeitsplätze.



Abb. 137  
Ferngesteuerte Rangierlokomotive im Hansaport - ein moderner und sauberer Arbeitsplatz. Er hat nur einen Nachteil: Menschen sind auf ihm überflüssig!

2. Zerstörung der Arbeitsplätze in Altenwerder, mindestens 60 in Landwirtschaft und Fischerei. Bau des Hansaports und dort Schaffung von 150, nicht 250, Arbeitsplätzen. Der Bau wird mit 56 Millionen DM aus Steuergebern subventioniert.

3. Weil der Erzumschlag jetzt in Nordenham und Emden fehlt, sind dort Arbeitsplätze gefährdet und z.T. schon verloren.

4. Bau des Elbe-Seiten-Kanals. Begründung: billiger Binnenschiffsanschluß vom Hamburger Hafen zum Industriegebiet Braunschweig und Salzgitter-Peine. Der Kanal - ein Jahrhundertbauwerk - geht erstmal kaputt.

5. Die DB bietet sofort als Ersatz billige Sondertarife an. Der Kanal ist heute nur zum Bruchteil ausgelastet.

6. Der Hintergrund - die Salzgitter AG, ein z.T. bundeseigener Stahlkonzern, möchte nicht mehr ihr eigenes Erz, sondern lieber billigeres Importerz verarbeiten. Folge - im Bergbau von Salzgitter werden in den letzten 15 Jahren 6.800 Arbeitsplätze wegrationalisiert. Dazu werden noch welche in der Umladung, Lagerung und Mischung der Erze rationalisiert, dies wird jetzt im Hansaport erledigt.

Im Zusammenhang mit dem Bau des Hansaports wurden in Norddeutschland also rund 7.000 Arbeitsplätze vernichtet - der Hamburger Senat und Ex-Senator Kern können stolz auf ihre Arbeitsplatzsicherungs politik sein!

## Warum die Elbe so attraktiv ist - und welche Freier dadurch angelockt werden

Im Juni 1982 hielt der Biologe R. Grimm im Rahmen des allgemeinen Vortragswesens der Uni Hamburg einen Vortrag zum Thema: "Die Elbe - lebendiger Fluß oder

Wasserstraße?" Die Zuhörer erlebten eine anschauliche und lebendige Darstellung der ökologischen Situation an der Unterelbe, an deren Ende sich die Antwort von selbst

ergab: "Wasserstraße!" Es wurde dann noch die schwache Hoffnung ausgesprochen, wenigstens einige kleine Stückchen der Elblandschaft als "Inseeln des Naturschutzes" der