
Hafenentwicklungsplan 2040

Stellungnahme des NABU Hamburg

Der lange erwartete Hafenentwicklungsplan zeigt nach Einschätzung des NABU Hamburg einige gute Ansätze. Gut ist der Aufbau mit zwei separaten Teilen sowie die überschaubare Länge des HEP, der sich dadurch recht gut lesen lässt. Aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes gibt es jedoch erhebliches Potenzial für Verbesserungen.

Richtig ist das Bekenntnis zum Hafen mit einer Abkehr vom quantitativen Boxenzählen hin zu qualitativer Wertschöpfung im Hafen. Auffällig ist aus Perspektive des NABU, dass Begriffe wie „Nachhaltigkeit“, „ressourcenschonend“, „klimaneutral“, „flächensparend“ etc. in zahlreichen Zusammenhängen auftauchen und es sogar ein Kapitel zu Lebensräumen und Arten im Hafen in den HEP geschafft hat. Die Sensibilität für Themen wie Klimaschutz, Biodiversität oder das Bekenntnis zur Sparsamkeit von Fläche oder Ressourcen ist überraschend, ermutigend und in einem Wirtschaftsplan neu.

Gerade weil die Biodiversitätskrise einen ebenso großen Stellenwert wie die Klimakrise hat, führt das aber auch zu krassen und teils amüsanten Widersprüchen und wirkt zuweilen gewollt. Denn Begriffe wie nachhaltig / Nachhaltigkeit erzeugen Erwartungen, sind selbst aber kein Garant für Veränderungen oder Verbesserungen. Auffällig ist, dass die „low hanging fruits“ wie eine Abkehr von klimaschädlichem Autobahnbau mit weiterer absehbarer direkter und indirekter Flächeninanspruchnahme u. a. in kohlenstoffbindenden Mooren, nicht geerntet werden, während andere klimarelevante Maßnahmen eine Wette auf die Zukunft sind. Auch die sicher ernst gemeinten ökologischen Ziele können durch ebenfalls beschriebene Maßnahmen zur ökonomischen Entwicklung (nautische Erreichbarkeit, Verkehrsinfrastruktur, Flächenentwicklung) kaum erreicht werden. Das politische Ziel, den Hamburger Hafen zum „nachhaltigsten Hafen“ Europas machen zu wollen, ist kommunikativ geschickt, täuscht jedoch bis zu einem gewissen Grad die Öffentlichkeit. Der Hamburger Hafen wird auch in Zukunft ein mehr oder weniger gewöhnlicher Industriehafen sein, der mit wenigen löblichen Ausnahmen (u. a. HHLA) im Rahmen gesetzlicher Vorgaben Standards erfüllen wird.

Die Widersprüche zwischen Prosa und Praxis bleiben. Leider.

Beispiele:

Kontakt

Malte Siegert
Vorsitzender

siegert@NABU-hamburg.de
040/69 70 89 15

- In Teil 2 unter 2.4.1. der Hafen als ökologischer Lebensraum beschrieben und rechtliche Notwendigkeiten wie Klimagesetzgebung, Wasserrahmenrichtlinie und die Wahrung des Verschlechterungsverbots richtiger Weise adressiert. Direkt im nächsten Kapitel 3, Infrastrukturerhalt- und Ausbau, geht es um die Notwendigkeit der nautischen Erreichbarkeit oder den Ausbau der Stadtautobahn A26 Ost, die teilweise durch ein Moorgebiet führt. Diese Interessen kollidieren durch die erheblichen negativen Auswirkungen auf Natur und Umwelt mit den in der Prosa des Vorkapitels beschriebenen ökologischen Zielen. Die durch die 9. Elbvertiefung zunehmenden Baggeraktivitäten im Hafen und in der Delegationsstrecke sowie die geplante Verklappung belasteter Hafensedimente bei der Hamburger Insel Scharhörn haben erhebliche negative ökologische Auswirkungen durch mangelnde Qualität als auch durch die Quantität der Sedimente. Viele Millionen Kubikmeter zusätzlicher Sedimente werden Lebensräume im Mündungsgebiet sowie im Wattenmeer beeinträchtigen, während auch weiterhin bei Neßsand ein Teil der verbliebenen Sedimente wird abgelagert werden müssen. Der Zustand der Tideelbe durch dauerhaft anhaltende Baggertätigkeiten, die vor allem im Sommer dramatische Situation der Gewässerqualität und der damit verbundene negative Einfluss vor allem auf die Fischpopulationen, ist weder mit den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie („guter Zustand“) vereinbar noch wird das Verschlechterungsgebot in einem (Wirtschafts-) Gewässer ernsthaft beachtet, das wie an der Ems- durch latente Baggeraktivitäten bereits kurz vor einem Kipppunkt steht.
- Als Plus für Hamburgs geografische Lage 120 Kilometer im Binnenland wird allein der (klimafreundlichere) Weg zu Wasser als ökologisch relevanter Faktor genannt. Der Widerspruch, dafür die Elbe latent auszubaggern zu müssen und somit tatsächlich das Gewässer selbst, Arten sowie marine und angrenzende Lebensräume nachhaltig (!) zu schädigen, bleibt dagegen in diesem Zusammenhang unerwähnt. Die Suggestion, mit den Nachbarn gute Lösungen herstellen zu wollen, scheint angesichts der aktuellen Situation (Klagefestschreibung im niedersächsischen Koalitionsvertrag) ebenso kurios, wie die Behauptung im HEP, die Elbvertiefung erfolgreich umgesetzt zu haben. Die Frage, ob die 9. Elbvertiefung überhaupt je vollumfänglich umgesetzt werden kann und wird, ist auch nach öffentlichen Aussagen von WSV-Chef Witte gegenwärtig völlig offen und angesichts der Fehlentwicklungen erst seit Kurzem offenbar in einer zweijährigen Prüfungsphase.
- 44 (1) „Insgesamt zeigen die zahlreichen Beiträge zum Hafenentwicklungsplan ein klares Bekenntnis der Stadt zu ihrer maritimen Zukunft und zur Modernisierung des Hafens.“ Die Umfrage wurde unserer Auffassung nach nicht ordentlich ausgewertet. Die Abstimmungen machten deutlich, wie stark sich die Bevölkerung wünscht, dass der Hafen bei Themen wie Klimaschutz und Mobilitätswende vorangehen sollte.
- 127 (1): Der Satz „Dabei nimmt der Hafen Rücksicht auf die Qualität der Stadtentwicklung im Interesse einer hohen Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger.“ ist völlig nichtssagend und spart aus, dass es sehr konkrete Zielkonflikte zwischen Stadt- und Hafenentwicklung gibt, für die es einen konkreten Mechanismus/ Prozess braucht, um sie aufzulösen. Beschrieben

wird die Einsetzung einer „Arbeitsgruppe“. Das ist aber zu wenig. Angedacht werden müsste eine Art „Hafenparlament“ mit Stakeholdern aus Zivilgesellschaft, Hafengewirtschaft, Umweltverbänden und Verwaltung.

- 283 (1): „Hamburg unterstützt daher mögliche europäische Initiativen zur Begrenzung des Schiffsgrößenwachstums. Die vorhandene seewärtige Zufahrt schließt ein weiteres Schiffsgrößenwachstum nicht aus. Vor diesem Hintergrund sind in Hamburg Maßnahmen an Drehkreisen und Liegeplätzen zu realisieren, um die nautische Erreichbarkeit zu gewährleisten. Ebenso werden die Terminalbetreiber ihre Suprastruktur weiterhin anpassen müssen.“
Es werden zwar Grenzen gewünscht. Dass die aber keine Rolle spielen, wenn anderswo andere Entscheidungen getroffen werden, zeigt, dass ökologische Belange immer denen der Ökonomie untergeordnet werden.
- 399 (1): Der Hamburger Hafen positioniert sich auch im Jahr 2040 als einer der führenden Logistikhubs in Europa. Wenn anderswo mehrfach Adjektive wie klimaneutral, flächeneffizient und nachhaltig genannt werden, dann wären sie hier zwingend zu ergänzen. Denn das ist ja das öffentlich erklärte Ziel vor allem des Bürgermeisters.
- 817 (1): „Eine zentrale Rolle spielt hierbei die 2022 abgeschlossene Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Schon in den ersten Monaten nach der Teilfreigabe in 2021 verstärkt noch einmal durch die finale Freigabe der verbesserten Sollwassertiefen im Januar 2022 zeigte sie deutliche Effekte. So ist der Anteil der den Hamburger Hafen anlaufenden Großcontainerschiffe (>= 18.000 TEU) seitdem kontinuierlich angewachsen. Deren Auslauftiefgänge haben sich durch die Fahrrinnenvertiefung im Vergleich zum Jahr 2021 durchschnittlich um 0,8 m, die Einlauftiefgänge sogar um 1,1 m erhöht.“
„Durch die Fahrrinnenvertiefung“ ist kaum eine Steigerung erfolgt, da auch schon vor der Elbvertiefung der Anteil an ULCV gestiegen ist. Der HEP stellt es so dar, als ob die Steigerung der Auslauf- und Einlauftiefgänge ausschließlich durch die Elbvertiefung erreicht wurden. Dies ist falsch, da ein Anteil der höheren Tiefgänge auch vor der Elbvertiefung hätte genutzt werden können. Die Elbvertiefung hat insofern nur solche höheren Tiefgänge ermöglicht, die vorher nicht genutzt werden konnten. Dies ist im HEP entsprechend differenziert darzustellen.
- 846 (1): „Unterstützt wird das Sedimentmanagement durch die Entwicklung von Flutraum, wie dies in Kreetsand bereits umgesetzt und in Ellerholz vorgesehen ist.“
 - ⇒ Die Maßnahme Kreetsand sollte ursprünglich schon vor Jahren umgesetzt sein. Stand heute ist die Maßnahme immer noch nicht abgeschlossen. Dies sollte entsprechend nicht fälschlich im HEP angegeben werden.
 - ⇒ Bei der Maßnahme Ellerholz ist zu ergänzen, dass diese als Ausgleichsmaßnahme für die vielen geplanten Deicherhöhungen in den nächsten bis zu 30 Jahren vorgesehen ist.
 - ⇒ Ergänzend sollte auf mögliche weitere Maßnahmen aus dem Forum Tideelbe verwiesen werden, die derzeit noch in Prüfung sind (Haseldorfer Marsch, Alte Süderelbe).

- 487: (2) Potenzialanalyse Kreislaufwirtschaft im Hafen

Die Potenzialanalyse ist zwar gut, aber es fehlt hier die Aufnahme der Idee einer *industrial symbiosis*, die es im Hafengebiet ermöglicht, Ressourcen gemeinsam effizienter zu nutzen (z.B. Abwärme), siehe:

https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2018/05/Industrial_Symbiosis.pdf

- 513 (2): „Als Partnerin beim Vertrag für Hamburgs Stadtgrün strebt die HPA an, auch zukünftig Maßnahmen im Hafen zu realisieren, die zu einer naturschutzfachlichen Aufwertung und zur Verbesserung des Biotopverbunds (Biotopverbund, Grünes Netz) führen und damit die Naturquantität und -qualität in Hamburg schützen und entwickeln.“ Das ist ein sehr löbliches Ziel. Allerdings wird das durch die A26 Ost sowie die mögliche Inanspruchnahme von Hafenerweiterungsgebiet maximal konterkariert.
- 1219 (2): Flächen in der Metropolregion - Entwicklung eines „Dryport“- oder Multimodalen-Logistikparks-Konzeptes bis 2024. Dieses Vorgehen ist das Einfallstor zu weiterem Flächenverbrauch in der Region. Im Hafen sollte der Vorrang der Binnenentwicklung gelten, wenn nicht gar ein Netto-Null-Flächenziel. Das gilt selbstverständlich auch für weitere Grünflächen im Hafenerweiterungsgebiet. Es ist nicht nachhaltig, flächen- oder ressourcensparend, alte Pläne zu bedienen, die unter einem anderen Geist erstellt wurden. Da sollte die FHH (aber auch die Handelskammer mit den Plänen westlich Moorburg) angesichts der proklamierten Ziele weiter sein.
- Hamburg will, richtiger Weise, vor dem Hintergrund von Energiewende und Versorgungssicherheit kurz- und mittelfristig H2-Entwicklung in Moorburg und auf der Hohen Schaar forcieren (Sustainable Energy Hub). Das ist gut. Trotzdem hält die FHH an der A26 fest, die die Hohe Schaar zerschneidet. Zudem wird genau in den 10 Jahren der südliche Teil der Hohen Schaar für Baustelleneinrichtung für die A26 Ost blockiert, in denen die Weichen für eine klimaneutrale H2-Wirtschaft gestellt werden müssten. Mit A26 Ost, sagen anerkannte Wasserstoffexpert*innen, ist die großflächige H2-Entwicklung (Cracker, Elektrolyseur, Lagerung, Umschlag, Import) wegen Sicherheitsabständen (Störfallbetrieb) maximal eingeschränkt. Und das genau dort, wo laut HEP im Bereich Moorburg / Hohe Schaar / Harburg im HEP „Energy“ geplant ist. Das ist widersprüchlich und ein Zielkonflikt, der an keiner Stelle benannt, geschweige denn gelöst wird. Noch absurder wird das Narrativ, wenn die Autobahn A26 Ost gebaut würde. Denn dann soll (auch nach Plänen der Handelskammer Hamburg) westlich des Dorfes Moorburg oder anderswo im Hafenerweiterungsgebiet für die Wasserstoffentwicklung zusätzliche (auch grüne) Fläche in Anspruch genommen werden. Diese Art unnötiger Flächeninanspruchnahmen und mangelnder ressourcensparender Planung mit weiterer, wenig nachhaltiger Einschränkung von Biodiversität, mit weiteren negativen Klimawirkungen ohne ganzheitliches Denken im Rahmen von Hamburger oder nationalen Plänen, Strategien oder Zielen ist, leider, so offensichtlich wie entlarvend widersprüchlich zum Text. Hinzu kommt, dass auch der Ausbau der im HEP als klimafreundlich beschriebenen

Hafenbahn in diesem Bereich durch den Ausbau klimaschädlichen A26 Ost behindert und verzögert werden würde.

Die Liste der Beispiele, an denen Anspruch und Wirklichkeit im HEP ohne visionäre Lösungen oder zukünftige Ansätze auseinandergehen, ist zu lang, um hier auf jeden einzelnen Punkt einzugehen.

Wesentliche Punkte fehlen:

Umschlagsprognose

Es fehlt eine zeitgemäße Umschlagsprognose, die nur am Rande kurz und verschämt auf Seite 8 (Zeilen 175-179) erwähnt wird. Einerseits ist die Prognose aus dem Dezember 2020 und ist durch verschiedene Faktoren bereits veraltet. Anerkannt ist die Schwierigkeit, belastbare Prognosen abzugeben, aber diese Prognose widerspricht jeglicher Tradition der Erstellung von HEPs. Die Umschlagsprognose muss weiter ausgeführt und aufgeschlüsselt werden. Sie ist elementare Grundlage für die Flächenstrategie. Zudem fehlen – wie in anderen Häfen bereits praktiziert, s. Lübeck – eine begleitende Prognose von Verkehrsemissionen und den Auswirkungen der Hafententwicklung auf Natur und Umwelt (inkl. Gewässer).

Mittelmeer, Ostsee, norddeutsche Seehäfen

Es fehlt eine Analyse der Entwicklung von Mittelmeer, Ostsee und den deutschen Seehäfen inklusive strategischem Umgang mit der absehbaren Herausforderung.

- Die für Hamburg und die nordeuropäischen (Nordrange-) Häfen bedeutsame Veränderung mit einer neuen Drehscheibe im Mittelmeer wird gerade einmal in einem Halbsatz erwähnt. Das ist fatal. Für COSCO endet die chinesische Seidenstraße in Piräus, wo die Staatsreederei ihren eigenen Hafen auf 10 Millionen Container Umschlag ebenso ausbaut, wie eine Bahnverbindung über den Balkan Richtung Ungarn. Hinzu kommt der Ausbau der Alpen-Bahntunnelverbindungen, über die zukünftig mehr Boxen den Raum nördlich der Alpen versorgen werden. Die Reedereien haben ihren Corona-Milliarden genutzt, sich in Südeuropa und Nordafrika in Häfen einzukaufen. Auch die Terminalbetreiber gingen in Tanger, Triest oder Genua auf Einkaufstour. Das bedeutet, dass ein bedeutender Teil der Großschiffe zukünftig im Mittelmeer umdrehen wird und deswegen auf kleinere 16 000 TEU Schiffe gefeedert werden wird. Diese Entscheidungen müssen für infrastrukturelle Erwägungen der Seehäfen und deren Kooperation stärker einbezogen werden.
- Die Bereitschaft, angesichts der Fusion von Antwerpen-Zeebrügge ernsthaft zu kooperieren, scheitert zu Lasten der Interessen der Bundesrepublik Deutschland auch weiterhin an den Föderalstaaten Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Das wird sich rächen. Auch auf diese Situation geht der HEP unzureichend ein.
- Bis auf den Vergleich zum Hafen Oslo fehlt für ein ernstzunehmendes Benchmarking ein intensiver Blick in die Ostsee. Angesichts des Ausbaus von Gdansk und Gdynia sowie dem geplanten Hafen Swinemünde droht Hamburg durch zunehmend mehr Direktanläufe von 16 000 TEU Schiffen in die Ostsee, dass Hamburg ausgespart wird und- wie schon heute im Ansatz erkennbar- Warenströme von Osten nach Westen laufen und nicht wie bisher umgekehrt.

Diese bereits eingesetzte Entwicklung wird sich- je nach Szenario- durch die Hafententwicklung in Polen für Hamburg eher weiter verschärfen. Auch zu dieser Entwicklung kaum ein Wort oder eine strategische Antwort.

Fazit:

Insgesamt ist der HEP eher ein Status Quo-Bericht mit sehr lokaler Sicht und kaum ein spannender Blick in die Zukunft 2040, der über den Tellerrand hinausgeht.

Unterschiedliche Entwicklungen mit erheblichen Auswirkungen auf das Wirtschaften – wie zum Beispiel die neue Drehscheibe im Mittelmeer – werden nicht eingehender betrachtet. Das ist schade und ein erhebliches Manko des HEP. Es wird nicht sichtbar, welche strategischen Erwägungen der Hamburger Hafen mit Blick auf 2040 in einem sich verändernden Marktumfeld anstellt.

Auch andere Prozesse werden nicht von den Möglichkeiten oder Wünschen her betrachtet, sondern vom Ausgangspunkt. Aus unterschiedlichen Gründen wesentlich für den Hamburger Hafen ist das Thema Verkehr. Beispielsweise wird dem Narrativ von immer mehr Verkehr, dem auch die Verkehrsinfrastruktur angepasst werden müsse, zu wenig visionär entgegengestellt, dass mit entsprechenden Maßnahmen Verkehr (auch angesichts der Klimagesetzgebung) vor allem in der Metropolregion Hamburg (aber auch grundsätzlich) reduziert werden kann und muss (vor allem der motorisierte Individualverkehr). Verkehr ist nicht unvermeidbar oder eine Naturkatastrophe. Verkehr ist, wie der Klimawandel, menschengemacht und kann auch nur vom Menschen reguliert und reduziert werden. Deswegen gehörte zu einem wirklich visionären Blick in die Zukunft ein erklärtes Bekenntnis zur Verkehrsreduzierung sowie für die Metropolregion Hamburg die Entwicklung und Beschreibung entsprechender Minderungspfade.

Es fehlt ein Plan, bis 2040 perspektivisch Veränderungen für den Verkehrsbereich einzuleiten, der neben den Privathaushalten das größte CO₂-Minderungspotential böte. Mit dem zudem mangelnden Bewusstsein für die Notwendigkeit auf bundesdeutscher Ebene wäre es gerade eine Chance für die Hamburger Politik, sich an dieser Stelle abzugrenzen. Stattdessen reiht sich die Hafententwicklung in ein wenig ambitioniertes Gesamtverkehrsszenario der deutschen Verkehrspolitik ein, das auch auf Landesebene nicht den selbst gesteckten Ansprüchen für eine moderne Verkehrswende entsprechen kann. Deswegen bleiben im Plan Möglichkeiten zur Veränderung in ihren potentiellen Wirkungen ungenutzt.

- Autonomes Fahren und Digitalisierung bringen zukünftig doppelt so viel Verkehr auf bestehende Systeme.
- Der motorisierte Individualverkehr muss runter, auch wegen der Klimaziele, die ohne den Verkehrssektor nicht erreicht werden können. Es fehlt ein Ziel für die Metropolregion (auf die im Zusammenhang mit Beschäftigung durchaus hingewiesen wird) zum maximalen Ausbau Sharing / Pooling / ÖPNV, um mehr Platz für Wirtschaftsverkehr zu schaffen und gleichzeitig klimaschädliche und flächenfressende Infrastruktur und Emissionen schon heute zu vermeiden.
- Die A26 Ost soll vornehmlich weiterhin dazu dienen „die Region bis Stade leistungsfähiger an das Kernstadtgebiet anzubinden“. Das ist ein Zielbild der Vergangenheit und hat in einem modernen HEP, der bis 2040 in die Zukunft schauen will, nichts verloren.

Nach Auffassung des NABU müsste ein Textbaustein als visionäres Bekenntnis zu einer nachhaltigen strategischen Entwicklung des Verkehrs im Hamburger Hafens so aussehen:

„Der Hamburger Hafen steht nicht für sich, sondern ist ein Baustein im Gefüge der Metropolregion. Der Hafen leistet deswegen einen wesentlichen Beitrag, die straßengebundenen Verkehrsmengen zu reduzieren. Im Jahr 2040 werden Hafen und Senat den motorisierten Individualverkehr in der Metropolregion um 80 Prozent reduziert und im Hamburger Stadtgebiet angemeldete PKW um 600 000 (von ehemals 820 000) auf unter 200 000 gebracht haben. Das erreichen wir vor allem mit einem angepassten ÖPNV und entsprechend attraktiven Tickets, die einen Umstieg im Modal Shift vom PKW auf den ÖPNV forcieren. So gewinnen wir in- und außerhalb des Hafens Raum für den wichtigen straßengebundenen Wirtschaftsverkehr.

Wir sind der Überzeugung, dass neben einer wichtigen Veränderung der Antriebe (Straße > eMobilität, Schiffs- und Luftverkehr > eFuels) zum Schutz der nationalen energetischen Interessen eine deutliche und dauerhafte Reduzierung des straßengebundenen (Strom-) Verbrauchs erreicht werden muss. Neben drastisch weniger MIV und damit einhergehendem Flächenverbrauch durch private PKW gehören auch 3000 hafeninterne Umfuhren per LKW zwischen den Terminals lange der Vergangenheit an. Sie wurden auf die Wasserstraßen (Barges, auch Systeme wie die Port Feeder Barge) verlagert oder durch innovative technologische Lösungen ergänzt oder ersetzt (schienegebundene Systeme innerhalb des Hafens).

Um in den für den Klimaschutz entscheidenden 10 Jahren bis 2032 keine weiteren Flächen zu verbrauchen, Biodiversität ernsthaft zu erhalten und Moore auch im und um den Hafen für kommende Generationen zu schützen und bedeutende Beiträge zum Klimaschutz zu leisten, verzichtete der Hafen bewusst auf den weiteren Ausbau weiterer vermeidbarer klimaschädlicher Verkehrsinfrastruktur wie den der A26 Ost. Wir sind der Überzeugung, mit Blick auf die Möglichkeiten von Digitalisierung und Automatisierung mit entsprechenden flankierenden Maßnahmen vor allem den Wirtschaftsverkehr mittel- und langfristig auf der bestehenden Infrastruktur abwickeln zu können. Das Ziel einer Verkehrswende in Hamburg ist bis 2030, den MIV so stark zu reduzieren, dass zukünftig auf unbestritten belasteten Verkehrsabschnitten wie z. B. der B 73 erheblich weniger Belastungen anfallen. Schon mit der Planung zum HEP 2040 wollte die Freie und Hansestadt Hamburg mit Blick auf die großen Herausforderungen der Klima- und Biodiversitätskrise, die Klimagesetzgebung und ihre eigenen Ambitionen, den Hamburger Hafen zum nachhaltigsten Hafen Europas zu machen, nicht tatenlos anerkennen, dass die Verkehrsmengen einfach zunehmen. Deswegen engagiert sich der Hamburger Hafen aktiv und offensiv gemeinsam mit den relevanten Beteiligten aus Verwaltung Wirtschaft und Politik, vermeidbare Belastungen für Mensch und Natur im Sinne einer lebenswerten Zukunft zu reduzieren.“

Selbst wenn das Prosa wäre, dann taugte es doch als eine Vision, um deren Erreichung sich dieser Senat und folgende Senate wirkungsvoll bemühen könnten und müssten.

Die Lösung liegt jedoch laut HEP-Entwurf nach wie vor kaum in einem Zielbild zu „weniger Verkehr“ mit wirkungsvollen Ansätzen für eine Mobilitätswende und einem gesamtstädtischen Umbau (Zielbildumkehr „autogerechte Stadt“), sondern in der

Akzeptanz der „Macht des Faktischen“ (viel Verkehr, viele Emissionen, viel mehr Infrastruktur). Mit fast ausschließlich „anders“ (2.1.2. Dekarbonisierung Hafenverkehre: emissionsarme Antriebe), werden weder die Klimaziele laut Gesetz noch angesichts dauerhaft teurer und wertvoller Energie notwendige Einsparungen adressiert. Vornehmlich ein „Weiter so“ aus Hamburger Perspektive ohne die wirklich großen globalen Entwicklungen einzubeziehen oder andere bestehende Ziele (Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Ressourcenschonung, Flächenschutz, Biodiversität) ernsthaft in Planung (oder den Stopp selbiger) einzubeziehen, ist ein gefährlich kurzsichtiger Blick für einen Plan, der bis 2040 in die Zukunft schauen will. Die Chance, kurzfristige, aber lang wirkende Veränderungen für die energetische Versorgung adäquat im HEP zu berücksichtigen, wurde größtenteils verpasst. So lässt eine neue Realität den HEP leider schon vor der offiziellen Veröffentlichung sehr schnell alt aussehen.