

Redebeitrag auf der Kundgebung der Klimaschutzinitiative Vollhöfner Wald am 21.06.2020

Am letzten Sonntag habe ich von der Studie des Direktors des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts berichtet, die die bisherigen Annahmen über die kontinuierliche Expansion des Hafenumschlags in Frage stellt. Die Hafenwirtschaft, so wird dort analysiert, muss einem grundlegenden Transformationsprozess unterworfen werden, denn der Hafen in seiner bisherigen Form wird seine Bedeutung für die Stadt Hamburg und seine Bedeutung als enormer Profitmotor sonst nach und nach verlieren.

In dieser Woche sind nun einige Stellungnahmen erschienen, die diese Annahmen des HWWI im Großen und Ganzen bestätigen: Wie etwa der NDR vor zwei Tagen berichtete, gibt es mittlerweile eine noch unveröffentlichte Prognose der HPA, die ebenfalls von einem nur noch minimalen Wachstum bis 2030 ausgeht, wobei die Corona-Krise und andere Effekte noch gar nicht berücksichtigt sind. Es ist also eigentlich als Zweckoptimismus zu bezeichnen, überhaupt noch von Hafenwachstum zu sprechen.

Ich hatte vor einer Woche die Frage gestellt: Warum um alles in der Welt muss man angesichts solcher Voraussagen noch anstelle der 40 Hektar, die am Völly nicht zerstört werden, eine andere Fläche zur Zerstörung durch die Hafenwirtschaft freigeben?

Die Antwort lautete: weil die Beharrungskräfte enorm sind, weil es scheinbar nicht möglich oder nicht denkbar ist, bestimmte Dinge, die vor 20 oder 30 Jahren angeblich noch irgendwie sinnvoll erschienen, einfach mal bleiben zu lassen, auch wenn sie nicht einmal wirtschaftlich noch Sinn ergeben.

– Zwar wird man Moorburg auf absehbare Zeit für den Hafen nicht benötigen – aber den Stadtteil aus dem Hafenerweiterungsgebiet zu entlassen, das wäre, so ein Hafenpolitiker, „das falsche Signal“.

– Zwar basiert die Elbvertiefung auf falschen Prognosen für den Güterumschlag, aber sie zu stoppen und die enormen Kosten, die Folgelasten und die Umweltschäden, die damit verbunden sind, nicht zu riskieren, wäre „das völlig falsche Signal“.

– Zwar beruht die A26-Ost auf Verkehrsprognosen, die absolut nicht mit einer Verkehrspolitik vereinbar sind, wie sie einzig heute noch zu verantworten wäre, nämlich eine deutliche Reduzierung des PKW- und LKW-Verkehrs – aber sie nicht zu bauen, das wäre nun wirklich „das falsche Signal“.

Denn das „Signal“ soll bedeuten: Wir, d.h. der Hamburger Senat, tun alles dafür, dass immer – oder möglichst lange noch – alles so weitergehen kann wie bisher, dass interessierten Investoren der rote Teppich ausgerollt wird, dass die Stadt ihren Wohlstand und die Profiteure ihren Reichtum noch möglichst lange aus den angestammten

Industrien und den bekannten Wirtschaftsformen ziehen können – notfalls auf Kosten der Natur.

Ähnliches lässt sich ja wie in einem Brennglas in dem kurzen Zeitraum der Corona-Krise beobachten. Es scheint, dass die Politik alles daransetzt, möglichst schnell wieder zur sogenannten Normalität zurückzukehren: zur gewohnten Hypermobilität, zum gewohnten Konsum, vor allem aber zum gewohnten Wachstum: Wachstum beim Autoverkehr, Wachstum beim Flugverkehr, Wachstum beim Warenverkehr und Warenumsatz, Wachstum im Bau und beim Flächenverbrauch, beim Energieumsatz, beim CO₂-Ausstoß, bei der Müllherzeugung, beim Rohstoffverbrauch.

Die Staus in der Stadt sind zurück, die ersten Ferienflieger heben wieder ab, eine Reihe von Großunternehmen, deren Geschäftsmodell letztlich vor allem durch rücksichtslosen Raubbau an der Natur funktioniert, sind gerettet.

Es ist vor allem eine Rückkehr zu den alten, bewährten Technologien und Industrien, die derzeit mit unglaublich viel Geld bewerkstelligt werden soll: Man versucht eine Normalität wiederherzustellen, die so normal sein soll wie gewohnt, nicht besser, nicht nachhaltiger, nicht gerechter.¹ Darum sollen sich andere zu einem anderen Zeitpunkt kümmern.

Ansätze eines nachhaltigeren, nicht naturzerstörerischen, klimafreundlichen Lebens und Wirtschaftens sind selbstverständlich erwünscht, aber sie treten gewissermaßen immer nur neben das Alte:

Klar wird der Radverkehr in der Stadt gefördert, aber nur, wenn er den Autoverkehr nicht allzu sehr beeinträchtigt.

Klar werden erneuerbare Energien gefördert, aber nur, insofern sie das Geschäftsmodell der fossilen Konzerne nicht zu rasch in Frage stellen (siehe Kohlekompromiss).

Klar dürfen wir unseren Wald („unseren Völli“, wie der Umweltsenator sagte) behalten, aber nur, wenn die Hafenwirtschaft stattdessen andere Flächen bekommt.

Der Effekt dabei ist: Es ist letztlich nicht viel damit gewonnen. Mehr Radverkehr und gleichzeitig mehr Autoverkehr in der Stadt bedeutet: es wird einfach nur enger. Grüner Strom und Kohlestrom führen gemeinsam vor allem zu einem Überangebot an Strom. Und eine Wildnis zwischen Hafen und Autobahn ist eben eine nur sehr kleine Wildnis.

Luisa Neubauer von „Fridays for Future“ hat kürzlich in einem bemerkenswerten Beitrag den Begriff der „Exnovation“² ins Spiel gebracht. Im Gegensatz zu „Innovation“, also der

¹ Vgl. Luisa Neubauer, The Long Goodbye, in: tazFuturzwei, Nr. 13/2020, S. 19.

² Ebd.

Verbreitung von neuen Ideen, bedeutet „Exnovation“ den Abschied von alten Ideen. Also zum Beispiel den Abschied von der Kohle. Oder den Abschied vom Verbrennungsmotor bzw. überhaupt davon, dass jeder ein Auto besitzen muss. Oder den Abschied von einer Wirtschaft, die ihre Umweltprobleme in den Globalen Süden verschiebt. Oder eben der Abschied von der Vorstellung, ständig in Naturkreisläufe eingreifen zu müssen.

Aber das scheint wirklich sehr schwierig zu sein. Nicht nur wegen der Macht und des Lobbyismus der großen Konzerne, sondern auch, weil das Normale das Gewohnte ist, weil eine Abkehr vom Leben mit PKW, Flugreise und Dauerkonsum für viele Menschen irgendwie weder vorstellbar noch erstrebenswert ist.

Dabei liegt die einzige Chance, die wir als Gesellschaft haben, um den eskalierenden Klimawandel noch einigermaßen in Grenzen zu halten und dies vor allem im globalen Maßstab auf gerechte Weise zu tun, eben im Aufhören: im möglichst raschen Abschied von gestriger Technologie, im Runterfahren von CO₂-intensiven Wirtschaftsformen, im Ausstieg aus dem immer schnelleren Konsum und im Erhalt bzw. in der möglichst weitgehenden Regeneration von natürlichen Ökosystemen, ja, von Wildnis.

Und deshalb halte ich Wälder wie den Völli für extrem wichtig, auch wenn er nur eine sehr kleine Wildnis ist: Weil man hier sehen und zeigen kann, was die Natur vermag, wenn man sie in Ruhe lässt, und weil er gewissermaßen symbolisch für eine erstrebenswerte Zukunft steht, während ein Großteil der umliegenden Industrie und Hafenwirtschaft vermutlich mittelfristig der Vergangenheit angehört.

Vielen Dank.

21.06.2020, Marcel Simon-Gadhof