

KOMMUNIKATION FÜR EINE NACHHALTIGE HAFENENTWICKLUNG IN ROSTOCK

Vorschläge für die Debatte über eine
Hafenerweiterung - aufbauend auf einer
vergleichenden Analyse von
Kommunikationsansätzen

02 2022



Index

1. Einleitung	2
2. Vergleichende Analyse	5
2.1. Vorgehen	5
2.2. Hamburg.....	6
2.3. Antwerpen	12
2.4. Lübeck.....	14
2.5. Oslo	18
2.6. Chemparks im Rheinland.....	20
2.7. Stromnetzausbau in Deutschland.....	222
2.8. Ableitungen.....	24
3. Kommunikationsansätze für den Hafen Rostock.....	26
3.1. Einleitung	26
3.2. Umfeldanalyse	27
3.2.1 Stakeholder: Motivationen und Konstellationen	
3.2.2 Themenlandkarte	
3.3. Kommunikationsstrategie	35
3.3.2. Ziele	
3.3.3. Phasen	
3.3.4. Instrumente	
4. Fazit.....	44

1. Einleitung

Der Hafen und der damit verbundene Handel sorgten seit der Entstehung Rostocks für Wohlstand des Standortes - die ehem. vier Pfarrkirchen und die hanseatischen Giebel zeugen noch heute von dieser Entwicklung. Spätestens ab den 1960er Jahren war der *auf grüner Wiese* neu errichtete Hafen das Tor zur Welt für die Handelsbeziehungen der damaligen DDR. Diese Funktion als wichtiger Verkehrsknotenpunkt erfüllt der Hafen auch heute noch - als Tor zum heute in seiner Bedeutung immer stärker wachsenden Wirtschaftsraum der Ostsee - und weltweit im Massengutsegment. In seiner jüngeren Geschichte hat der Hafen Rostock wesentliche Umbrüche meistern müssen, dabei hat er sich immer wieder gewandelt, neu erfunden und anders aufgestellt. Der Strukturwandel intensivierte sich stark nach dem Ende der DDR und der Wiedervereinigung. Der Seehafen musste sich durch viele Unsicherheiten navigieren. Heute verfügt Rostock über einen sehr modernen Hafen und über einen universalen Massengutbereich. Die Infra- und Suprastruktur ist für schnell drehende Fährverkehre genauso gut ausgebaut wie die Verkehrsverbindungen per Straße und Schiene in das Hinterland.

Diese Qualität zeigt auch die Entwicklung der Umschlagsmengen des Hafens. Im Überseehafen Rostock gingen im Jahr 2021 insgesamt 28,68 Millionen Tonnen (brutto) und 20,66 Millionen Tonnen (netto) Fracht über die Kaikanten. Insbesondere der Umschlag intermodaler Ladeeinheiten im Kombinierten Ladungsverkehr (KV) stieg im Jahr 2021 auf 121.000 Einheiten. Das war ein Plus von 33 Prozent zum Vorjahr. Derzeit verkehren wöchentlich 35 Kombiverkehrszüge aus Rostock nach Italien, in die Tschechische Republik, in die Slowakei, nach Luxemburg und Rumänien sowie nach Dresden, Wuppertal und Halle.

Ein neuer Wachstumstreiber für den Umschlag sind - neben Flüssig- und Schüttgütern - auch Container, die auf der Seidenstraße zwischen China und Europa per Bahn und zwischen Kaliningrad und Rostock per Schiff transportiert werden. Im April 2020 startete die Eisenbahnverbindung mit einem wöchentlichen Zug aus Xi'an, seit Mitte des vergangenen Jahres läuft der Verkehr in beide Richtungen. Hinzu kommt - zumindest bis zum Beginn der Coronakrise - die stark wachsende Kreuzfahrtbranche, die im Jahr 2019 272.000 Transitpassagiere an den vier Kreuzfahrtterminals und 186.000 Passagiere als Tagesgäste in Warnemünde, Rostock oder Mecklenburg-Vorpommern verzeichnete.

Der *Port of Rostock* ist jedoch nicht nur Hub für den Umschlag von Gütern und ein Anlaufpunkt für Kreuzfahrttouristen. Er bietet auch hafenaffiner Industrie und kaikantennaher Logistik und Gewerbe einen attraktiven Standort. Weltweit operierende Unternehmen wie Liebherr, Yara oder EEW SPC sind mittlerweile im Überseehafen Rostock beheimatet. Neue Firmen sind erst jüngst hinzugekommen - wie etwa in der Papierabfertigung oder in der PKW-Verschiffung gen Skandinavien. Damit hat sich der Hafen Rostock zu einem der wichtigsten Wirtschaftsstandorte im Land Mecklenburg-Vorpommern entwickelt.

Jedoch zeigt sich nach Aussagen der Verantwortlichen bei Hafen und Stadt zunehmend, dass Flächen für eine weitere Ansiedlung von Unternehmen, die von der Nähe zur Kaikante profitieren könnten, kaum mehr vorhanden sind. Anfragen von Interessenten für Flächen müssen derzeit negativ beschieden werden. Hinzu kommen neue Flächenbedarfe für die Entwicklung eines Energie- und Klimahafens - mit einer möglichen Ansiedlung von Standorten für den Import und die Produktion von *grünem* Wasserstoff, hergestellt aus erneuerbaren Energien.

Eine Erweiterung von Flächen wird seit mehreren Jahren von ROSTOCK PORT angestrebt. Konkret hat die öffentliche Hand (Regionaler Planungsverband, Energieministerium M-V, Amt für Stadtplanung und ROSTOCK PORT) unter Federführung des Regionalen Planungsverbandes die Eignung von Erweiterungsflächen südlich des Überseehafens (*Erweiterungsgebiet West*) im Bereich von Krummendorf sowie östlich im Bereich des Peezer Baches (*Erweiterungsgebiet Ost*), in der Nähe der Rostocker Ortsteile Nienhagen, Peez und Stuthof, geprüft. Erklärtes Ziel ist es, die Flächenvorsorge für den Hafen dadurch langfristig sicherzustellen. Diese Flächen - insgesamt 375 Hektar - sind in der Regionalplanung als sog. *Vorbehaltsgebiete* qualifiziert und sollen in den neuen Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock als sog. *Sondergebiet Hafen* aufgenommen werden, damit auf ihnen in den nächsten Dekaden eine Hafenentwicklung prioritär erfolgen kann.

Diese Überlegungen für eine Flächenerweiterung, die Ende der 1980er Jahre unstrittig, nach der Wende zurückgestellt und spätestens zur Jahrtausendwende erneut öffentlich geworden sind, haben in den

vergangenen Jahren immer wieder intensive öffentliche Diskussionen ausgelöst. Als eine Antwort darauf richtete die Hansestadt Rostock 2013 das Hafenforum ein, in dem - unter Leitung von Prof. Nieke als externem Moderator - die unterschiedlichen Interessen in der Tradition eines Runden Tisches zusammenkommen. Dazu gehören unterschiedliche Vertreter:innen der Stadtverwaltung, der Wirtschaft, des Hafens und der Anwohnerschaft sowie die Umwelt- und Naturschutzverbände. Das Forum begleitet die Debatte über die Nachbarschaft von Stadt, Natur und Hafen in Rostock seit vielen Jahren - und ist zu einer festen Einrichtung geworden.

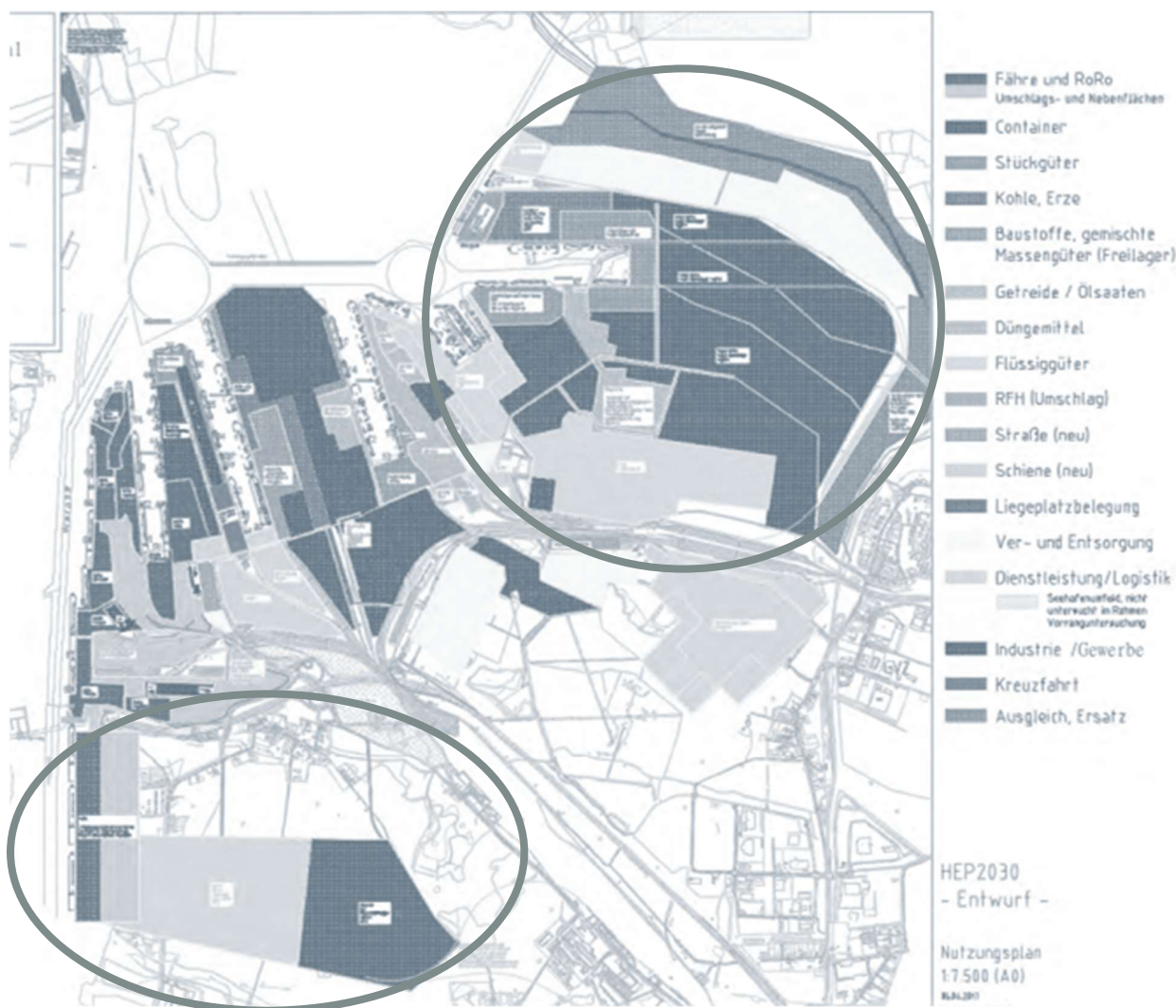


Abb. 1: Skizzierte Erweiterungsflächen „West“ und „Ost“

In den vergangenen Monaten hat die Debatte über die Hafenentwicklung eine neue Dynamik bekommen. Im August 2021 bekräftigten Vertreter der Stadt - allen voran Oberbürgermeister Claus Ruhe Madsen - sowie ROSTOCK PORT den Wunsch, die Flächenkulisse des Hafens deutlich zu erweitern, um neue Ansiedlungen von Unternehmen zu ermöglichen.¹ Der BUND und die Bürgerschaftsfraktion von Bündnis 90 / Die Grünen kritisierten diese Pläne öffentlich und wiesen auf den Umstand hin, dass das Mündungsgebiet des Peezer Baches im *Erweiterungsgebiet Ost* ein einzigartiger Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten und ein ökologisch wertvolles Mooregebiet darstellt, das wesentliche Mengen an CO₂ speichert. Auch sorgen sie sich um einen Eingriff in ökologisch sensible Bereiche im *Erweiterungsgebiet West* an den Oldendorfer Tannen

¹ Siehe: <https://www.ostsee-zeitung.de/Mecklenburg/Rostock/Hafen-Erweiterung-in-Rostock-10-000-neue-Jobs-bis-2030>



und am Ufer der Warnow (u.a. an der Steilküste).² Kritik an einer Flächenerweiterung äußerten auch die Anwohner:innen in Krummendorf, die sich in der Bürgerinitiative *Zukunft für Krummendorf e.V.* zusammengeschlossen haben. Sie fürchten um einen Verkauf ihres Wohneigentums, um Eingriffe in Naherholungsflächen und Wohnumfeld, um erhöhte Emissionen ebenso wie um den Eingriff in Naturflächen an der Warnowküste.³

Rostock ist mit dieser Diskussion über eine Hafenerweiterung nicht allein. Pläne für einen Zuwachs der Flächenkulisse lösen an vielen Hafen- und Industriestandorten Konflikte vor Ort, in der Nachbarschaft sowie mit den Vertreter:innen des Naturschutzes aus (s. Kap. 2). Immer wieder zeigt sich dabei: Einer nachhaltig gestalteten und dialogorientierten Kommunikation kommt in dieser Situation eine wichtige Funktion zu, um Vertrauen in den Prozess der Planung zu schaffen, unterschiedliche Sichtweisen frühzeitig in Planungen einzubeziehen und Konflikte aktiv zu bearbeiten. Hier kann Rostock von den Erfahrungen guter Praxis aus anderen konfliktären Vorhaben sowie aus ähnlich strukturierten Industrie- und Hafenstandorten profitieren.

Genau hier setzt die vorliegende Studie an, die im Rahmen des Interreg-Projekts *InterGreen Nodes* erstellt worden ist. Sie möchte der Kernfrage nachgehen: Wie kann eine Kommunikation für eine nachhaltige Hafenentwicklung in Rostock gelingen?

Konkret soll die Studie aufzeigen,

- welche Kommunikations- und Planungsansätze in Deutschland und Europa in Form von *Best Practice* gelten und auf die Situation in Rostock übertragen werden können;
- welche konkreten Ansätze sich für die Kommunikation und Diskussion einer Hafenerweiterung in Rostock empfehlen;
- wie ein Werkzeugkasten mit zeitgemäßen Kommunikationsprozessen und -instrumenten aussehen kann, die sich in vergleichbaren Vorhaben bewährt haben.

Die vorliegende Studie ist entlang dieser Aspekte gegliedert. Zunächst sollen Kommunikationsansätze aus anderen Häfen, Industriestandorten und von Infrastrukturdienstleistern analysiert werden (Kap. 2). Im Anschluss werden Kommunikationsräume und -möglichkeiten für eine Flächenerweiterung im Umfeld des Rostocker Hafens skizziert (Kap. 3), die einen Vorschlag für ein Narrativ, für Kernbotschaften, eine Dramaturgie und für sinnvolle Maßnahmen der öffentlichen Kommunikation beinhalten. Die Studie endet mit konkreten Empfehlungen für das weitere Vorgehen (Kap. 4).

² Siehe u.a. <https://gruene-rostock.de/allgemein/2021/gruene-fordern-keine-zerstoerung-der-oldendorfer-tannen> sowie <https://www.nnn.de/lokales/rostock/hansestadt-rostock/Rostocker-Hafenausbau-verstoessst-gegen-Umwelt-und-Klimaschutz-id34243477.html> und <https://www.ostsee-zeitung.de/Mecklenburg/Rostock/Fuer-Rostocks-Mega-Hafen-sollen-200-Hektar-Moor-weichen-Klimasuende-die-ihresgleichen-sucht>

³ Siehe: <https://www.zukunft-krummendorf.com/>

2. Vergleichende Analyse

2.1 Vorgehen

Ein Blick über die eigenen Hafengrenzen hinaus hilft, die Debatte in der eigenen Stadt bzw. im eigenen Hafen besser einordnen zu können und neue Ansätze und Ideen zu finden. Im folgenden Kapitel soll der Blick auf Standorte und Vorhaben gerichtet werden, die von einer ähnlich intensiven Diskussion über Flächeninanspruchnahmen geprägt sind wie momentan in Rostock. Diese Fallbeispiele adressieren jeweils unterschiedliche Schwerpunkte:

- Am Beispiel der Debatte über den Hafenstandort in *Hamburg* lässt sich aufzeigen, was passiert, wenn öffentliche Debatten lose verkoppelt und ohne kommunikatives Dach in der Öffentlichkeit diskutiert werden - und welche Auswirkungen dies auf die Wahrnehmung der Standortentwicklung hat.
- Die Diskussion über die Hafenentwicklung in *Antwerpen* zeigt das genaue Gegenteil. Dort gelang es der Stadt zusammen mit dem *Port of Antwerp*, im Rahmen eines strategischen und kontinuierlichen Prozesses über mehrere Jahre und Zuständigkeitsebenen hinweg, sowohl die Flächenkulisse als auch die seewärtige Zugänglichkeit für den Hafen zu sichern - im Dialog mit Naturschutz, Kommunen und Anwohner:innen.
- Auf einen öffentlichen Dialog mit der Stadtöffentlichkeit setzte auch die *Lübeck Port Authority*, als sie den neuen Hafenentwicklungsplan in Lübeck im Jahr 2019 konsultierte. Sie tat das auf eine neue und innovative Weise - unter systematischer Einbeziehung der Perspektiven von Bürger:innen, Umwelt- und Naturschutz, Wirtschaft und Logistik, Innovationsträger:innen und Kund:innen des Hafens.
- Wie sich ein Hafen konsequent und im Dialog auf den Weg zu einem *zero emission port* machen kann - und dabei nicht die Akzeptanz der Stadtgesellschaft und der Wirtschaft verliert - zeigt das Beispiel des *Port of Oslo* auf.
- Abschließend werden Kommunikationsansätze von Infrastrukturunternehmen vorgestellt, die mit neuen Ideen und Instrumenten des Dialogs im Bereich der Flächeninanspruchnahme gearbeitet haben. Zum einen ist dies die Verwaltungsagentur der *Chemparks* im Rheinland, die Currenta AG. Zum anderen soll überblicksartig auf die intensive Kommunikationsarbeit der *Übertragernetzbetreiber im Stromnetzausbau* in Deutschland geschaut werden.

Die einzelnen Unterkapitel für die Fallbeispiele sind immer gleich aufgebaut. Zunächst wird die fachliche Herausforderung beschrieben, dann wird das kommunikative Vorgehen samt eingesetzter Maßnahmen skizziert. Abschließend erfolgt eine Bewertung mit Hinweisen auf für die öffentliche Debatte in Rostock besonders empfehlenswerte Ansätze, die aus den jeweiligen Fallbeispielen destilliert werden können.

2.2 Hamburg

Herausforderung

Der Hamburger Hafen ist mit einem Umschlagsvolumen von 126 Millionen Tonnen und 8,5 Millionen TEU (2020) der drittgrößte Seehafen in Europa.⁴ Er ist aber auch, neben Antwerpen, der größte europäische Hafen, der inmitten in einer Millionenmetropole liegt. Seine Flächen grenzen an Stadtgebiete und Nachbarschaften - an die bürgerlichen Stadtteile im Westen Hamburgs, aber auch an die Stadtteile Finkenwerder und Moorburg sowie an Wilhelmsburg auf der großen Elbinsel.

Seit der Gründung Hamburgs ist die Lage des Hafens an der oberen Tideelbe immer schon Vorteil und Nachteil zugleich gewesen. Einerseits können die Seeschiffe weit in das Landinnere hineinfahren und die Waren direkt in das wirtschaftliche Herz der Metropolregion Hamburg bringen, die wiederum exzellent an das europäische Schienennetz angeschlossen ist. Andererseits hat der *Port of Hamburg* kaum Flächen, um zu wachsen, und ist als tideoffener Hafen mit langen Revierfahrten gleichzeitig mit einem komplexen Verkehrsmanagement auf der Elbe konfrontiert - von Tiefgangrestriktionen und starken Sedimenteinträgen von See, die eine Unterhaltung der Fahrrinne und der Liegeplätze aufwändig machen.

Es sind diese beiden Fragestellungen, die Flächenerweiterung in Stadtnähe und die Sicherung der Zugänglichkeit des Hafens, die die wesentlichen Stellgrößen für eine Standortsicherung des Hafens in Hamburg darstellen. Über diese beiden wichtigen strategischen Themen wird in Hamburg seit Jahrzehnten intensiv diskutiert. Sowohl die Inanspruchnahme neuer Flächen als auch die Sicherung der seewärtigen Zugänglichkeit haben kritische öffentliche Diskussionen ausgelöst, die bis heute stark polarisieren. Kumulationspunkte dieser Debatten waren u.a. die Inanspruchnahme des Mühlenberger Lochs für die Erweiterung des Airbus-Werkes, die Debatte über das Hafenerweiterungsgebiet im Raum Moorburg sowie die 9. Anpassung der Fahrrinne, die nach mehr als 16 Jahren Planungszeit 2019 abschließend genehmigt und im Januar 2022 baulich abgeschlossen wurde.

Blickt man zunächst auf die Debatte über die Flächeninanspruchnahme im Hafen, so fällt auf, dass Hamburg dafür eine eigene gesetzliche Grundlage mit dem Hafenerweiterungsgesetz (HafenEG) geschaffen hat. In diesem Gesetz ist im Rahmen einer Gebietsbeschreibung festgelegt worden, welche Flächen für eine Erweiterung von Hafenarealen vorgesehen sind. Das HafenEG ist in dem Bewusstsein verabschiedet worden, dass der Hafenentwicklung in Hamburg - abgesichert durch die Hamburgische Landesverfassung - eine hohe Priorität in der Stadt zugesprochen wird.

Dieses Selbstverständnis änderte sich jedoch mit der Überlegung, den städtebaulichen *Sprung über die Elbe* zu wagen und neue Stadtteile in Hafennähe zu entwickeln - allen voran die HafenCity, aktuell auch den Kleinen Grasbrook auf der gegenüberliegenden Elbseite zum südlichen Überseequartier. Insbesondere die Diskussion über die Entwicklung auf dem Kleinen Grasbrook wurde äußerst intensiv geführt - weniger in der Öffentlichkeit als intern zwischen Hafenwirtschaft und dem Hamburger Senat. Ausgangspunkt war die Olympiabewerbung Hamburgs. Im Falle eines Zuschlags hätte auf dem Kleinen Grasbrook das Olympiastadion samt Olympiadorf errichtet werden sollen. Nach öffentlichen Aussagen des Präsidenten der Unternehmensvereinigung Hafen Hamburg (UVHH), Gunter Bonz, hatte die Hansestadt Hamburg den Hafenunternehmen in diesem Kontext einen Deal angeboten, der ein Tauschgeschäft für Flächen vorsah. Die Umschlagsunternehmen sollten den Kleinen Grasbrook freimachen, im Gegenzug hätten sie Flächen im westlichen Hafenerweiterungsgebiet bei Moorburg erhalten.⁵

Obwohl es nicht zum Zuschlag für die Ausrichtung der Olympischen Spiele in Hamburg kam, bestand der Hamburger Senat darauf, die Flächen auf dem Kleinen Grasbrook für eine zukünftige Stadtentwicklung in Anspruch zu nehmen. Diesen Schritt kritisierte die Hafenwirtschaft sehr intensiv als, aus ihrer Sicht, gefährlichen Präzedenzfall. Die Debatte endete mit einem gemeinsam unterzeichneten *Letter of Intent* zwischen Stadt, Hamburg Port Authority (HPA) als Eigentümerin der Flächen und dem UVHH, in dem

⁴ Siehe: <https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken>

⁵ Siehe: <https://www.abendblatt.de/hamburg/article233147577/hamburger-hafen-warum-eine-zweite-hafencity-scheiterte-stadtentwicklung-bolz.html>

vereinbart wurde, die Umschlagsbetriebe auf den Flächen am Kleinen Grasbrook ab- bzw. umzusiedeln. Gleichzeitig wurde der Hafenwirtschaft zugesagt, dass die anderen Betriebe im Umfeld des neuen Stadtteils ihren Betrieb aufrechterhalten können - trotz erhöhter Anforderungen im Bereich des Immissionsschutzes, die bis heute noch nicht abschließend geklärt sind. Dieser Aushandlungsprozess erfolgte vorwiegend in diskreten Verhandlungsgesprächen zwischen Stadtverwaltung und Hafen.

2019 eskalierte ein neuer Konflikt um die Inanspruchnahme von Flächen für die Hafenerweiterung. Damals machte die HPA Pläne öffentlich, nach denen neue Flächen im Hafenerweiterungsgebiet bei Finkenwerder für eine Flächenentwicklung von 45 Hektar in Anspruch genommen werden sollten. Ursprünglich befand sich auf dieser Fläche ein altes Spülfeld. Über die Jahre hatte sich dort jedoch ein ökologisch wertvoller Tideauwald gebildet - die sog. Vollhöfner Weiden. Um diese Flächen für die Ansiedlungen von hafenaffinen Unternehmen nutzbar zu machen, hätte der Auwald gefällt werden müssen. Die Proteste von Seiten der Umwelt- und Klimaschutzbewegung waren sehr intensiv. In Hamburg kam es zu Baumbesetzungen, ein erstes Hüttendorf entstand. Die Situation konnte letztendlich nur entschärft werden, indem im Hamburger Senat politisch ein Moratorium vereinbart wurde, das vorsah, eine Flächeninanspruchnahme vorerst nicht vorzusehen. Diese Vereinbarung gilt bis heute.

Parallel zur Diskussion über die Inanspruchnahme von Flächen gibt es in Hamburg - und in der Region entlang der Tideelbe - eine sehr intensive Diskussion über die Sicherung der seewärtigen Zugänglichkeit des Hamburger Hafens. Diese Diskussion bezieht sich zum einen auf den Ausbau der Fahrinne - diskutiert unter dem Schlagwort der Elbvertiefung - und zum anderen auf die regelmäßige Unterhaltung des Hamburger Hafens, für die die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und die HPA zusammen mehr als 200 Millionen Euro jedes Jahr aufbringen müssen. In der Tat weist die Tideelbe - und hier insbesondere der Hamburger Hafen - hohe Sedimentationsraten auf. Die Tidedynamik ist stark verändert. Während der Flutstrom an Kraft gewinnt, nimmt die natürliche Spülwirkung des Ebbstroms immer stärker ab. Die sich intensivierende Sedimentation schränkt die Zugänglichkeit zum Hafen temporär spürbar ein. Hamburg benötigt deshalb neue Verbringstellen in Nordsee und Tideelbe für die Hafensedimente und ist dabei auf die Nachbarländer und den Bund angewiesen. Diese Diskussion ist jedoch äußerst konflikträchtig und zieht regelmäßig Proteste, in den von einer Sedimentverbringung vor der Küste betroffenen Gemeinden in Niedersachsen und Schleswig-Holstein, nach sich.

In diesem Spannungsfeld hat der Hamburger Senat aktuell den Auftrag, einen neuen Hafenentwicklungsplan zu verfassen. Der alte stammte aus dem Jahr 2011 und soll erneuert werden. Interessant ist hier jedoch die Herangehensweise der zuständigen Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) sowie der HPA. Der neue Hafenentwicklungsplan (HEP) 2040 wurde als das zentrale Strategiepapier des Senats zur zukünftigen Entwicklung des Hamburger Hafens vorgestellt. Er soll sich an der Idee eines Innovationshafens 2040 orientieren, der im Koalitionsvertrag von SPD und Grünen als gemeinsames Zukunftsbild adressiert worden ist. Der HEP 2040 wird - als sog. „Kombi-Produkt“ - aus einem statischen und einem dynamischen Teil bestehen (s. Abb. 2). Im Teil 1, dem sog. Kern-HEP, werden Ziele und Leitgedanken für die Entwicklung des Hafens benannt, die sich auf die beiden Dekaden von 2020 bis 2040 beziehen. In einem Teil 2 sollen Schwerpunktmaßnahmen ausformuliert werden, die dazu beitragen, die in Teil 1 genannten Ziele zu erreichen. Sie sollen flexibel formuliert werden, um sich neuen Entwicklungen schnell anpassen zu können. Dieser Teil 2 ist jedoch bisher nicht fachlich ausbuchstabiert worden. Er soll erst in den kommenden Jahren durch detaillierte „Masterpläne“ (z.B. Hafenbahn, Flächenstrategie, Straße, Hinterlandanbindung, Digitalisierung) inhaltlich angereichert werden.⁶

⁶ Siehe: <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Ideen-fuer-Hafenentwicklungsplan-in-Hamburg-vorgestellt,hafenentwicklungsplan104.html> oder <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/40452/bericht-des-ausschusses-f%C3%BCr-wirtschaft-innovation-und-medien-%C3%BCber-die-drucksachen-20-5550-hafenentwicklungsplan-%E2%80%9Ehamburg-h%C3%A4lt-kurs-%E2%80%93-der-hafenentwicklungsplan.pdf>

Zielsetzung des HEPs

Aufzeigen der durch
Megatrends
entstehenden Chancen
zur zukünftigen
Wertschöpfung am Hafen
– über Güterumschlag hinweg

Beschreibung des Wegs
zur Nutzung der
Chancen für alle
Hafenakteure

HEP Struktur

Teil 1

Teil 2



Abb. 2: Zielsetzung und Struktur des neuen HEP 2040 in Hamburg

Daraus wird ersichtlich, dass sich BWI und HPA in Hamburg entschieden haben, im HEP 2040 zunächst konkrete Aussagen über die konkreten Flächenplanungen und -inanspruchnahmen zu vermeiden und Diskussionen dazu auf einen späteren Zeitpunkt zu verlagern. Das geschah sicherlich auch vor dem Hintergrund, dass einige zentrale Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Hafens sich gerade in Klärung befinden - allen voran die momentan verhandelte Fusion der beiden größten deutschen Umschlagsunternehmen HHLA und Eurogate sowie der Entwurf einer neuen Nationalen Hafenstrategie, im Rahmen derer auch die Idee einer verstärkten Zusammenarbeit der Seehäfen in der Deutschen Bucht skizziert werden könnte.

Kommunikationsansätze

Der Hamburger Senat und die HPA standen und stehen mithin vor der Herausforderung, die Debatten über die Hafenentwicklung wie auch über die Fahrrinnenanpassung und das Sedimentmanagement in der Tideelbe kommunikativ aktiv zu steuern. BWI und HPA haben sich entschieden, sowohl für die Kommunikation des HEP 2040 als auch für die Fragen nach der zukünftigen Entwicklung der Tideelbe separate Dialogverfahren mit Stakeholdergruppen und Bürger:innen aufzusetzen. Verbunden wurden diese Prozesse allerdings nicht. Auffällig ist, dass insbesondere eine neue Zukunftserzählung für den Hafen fehlt. Zwar findet sich im Koalitionsvertrag ein Hinweis auf die Entwicklung hin zu einem Innovationshafen 2040. Dieser Begriff ist bisher jedoch nicht weiter inhaltlich aufgeladen und kommunikativ angereichert worden.

HEP 2040: Ziel des Dialogprozesses, der die Erstellung des HEP 2040 begleiten soll, ist es, Anregungen von Hafenwirtschaft, von Betroffenen sowie internen und externen Experten aktiv einzuholen. Der Dialog findet aktuell auf unterschiedlichen Ebenen und in verschiedenen Dialog-Räumen statt. Er soll sowohl intern die fachlich zuständigen Behörden im Senat einbeziehen (via *Sounding Board*) als auch Fach-Stakeholder aus dem Hafen (via vier Sitzungen von *Fokusgruppen*) und die interessierte Öffentlichkeit (via *Online-Dialog*) adressieren. Der Prozess ist in Abb. 3 dargestellt.

Beteiligungsprozess

Prozessplan zur termingerechten Integration der Beteiligungsergebnisse.

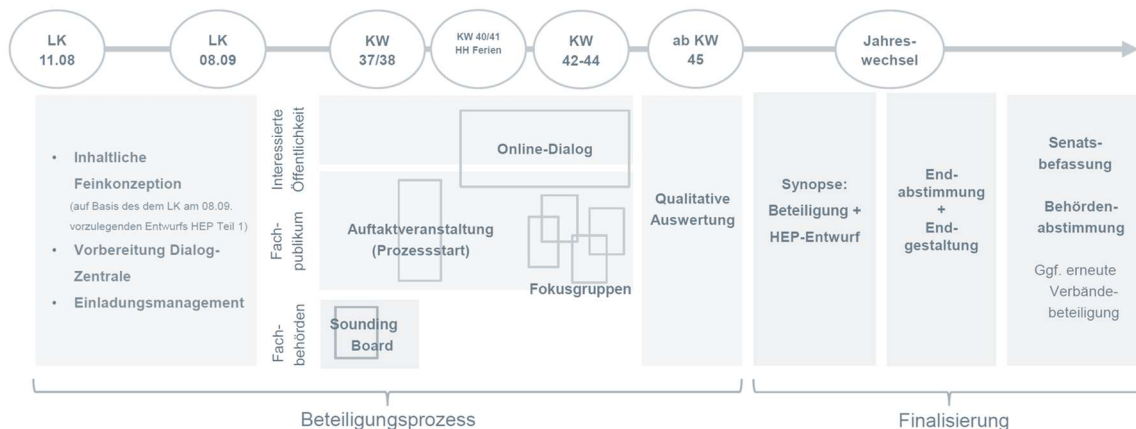


Abb. 3: Dialogprozess begleitend zum HEP 2040 in Hamburg

Noch befindet sich der Dialog- und Kommunikationsprozess in der Umsetzung. Deshalb ist es zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht möglich, ihn abschließend zu bewerten. Jedoch liegen erste Ergebnisse der öffentlichen Befragung der Hamburger:innen zur Hafenentwicklung vor. Sie zeigen, dass die Teilnehmenden ein großes Bedürfnis verspürt haben, den für Hamburg wirtschaftlich und emotional so wichtigen Hafen neu zu denken und zu justieren:

- Mehr als zwei Drittel (70 Prozent) der an der Umfrage teilnehmenden Nutzer:innen gaben an, dass eine saubere und umweltverträgliche Hafennutzung wichtiger zu bewerten ist als das Wachstum von Umschlag und Hafenwirtschaft;
- 60 Prozent votierten für eine grundsätzliche Transformation des Hafens, in dem sich verstärkt Zukunftsbranchen ohne direkten Hafenbezug ansiedeln sollten;
- neun von zehn Abstimmenden (91 Prozent) sprachen sich dafür aus, dass der Hafen Maßnahmen für Klima- und Umweltverträglichkeit frühzeitig und ausreichend ergreift.

Unabhängig von dieser Befragung hat sich die Handelskammer Hamburg mitten im laufenden Dialogprozess eigenständig mit einem Vorschlag für die zukünftige Ausrichtung des Hafens in die öffentliche Debatte eingebracht. Die Handelskammer fordert, dem *Port of Hamburg* eine neue wichtige Funktion als Transformationshafen für die Energiewende zuzuweisen. Dafür solle ein klares Konzept - samt neuer Flächenbedarfe - entwickelt werden.⁷ Als Ort der Innovation hat die HK das Hafenerweiterungsgebiet Moorburg in die Diskussion gebracht. Dort soll ein Raum für hafenaffine Produktion und Forschung - zum Beispiel im Bereich Wasserstoff - entstehen, unter Beibehaltung des Dorfkerns in Moorburg, der vollständig erhalten bleiben soll. Und auch wenn dort Flächenkonkurrenzen mit der A26 Ost und Spülfeldern der HPA bestehen, so ist dieser Vorschlag, nach Potenzialräumen für die Entwicklung eines Energie(wende)hafens in Hamburg zu suchen, in der Öffentlichkeit positiv aufgenommen und diskutiert worden.⁸

Tideelbe: Die Dynamik der Tideelbe hat sich in den letzten Jahrzehnten spürbar verändert. Der Flutstrom ist dominanter geworden, der Ebbstrom schwächer. Durch den Effekt des *tidal pumping* werden Sedimente verstärkt in die Elbe eingetragen, jedoch nur partiell wieder ausgetragen. Hinzu kommt ein Sedimentmanagement, das nicht flexibel genug auf kurzfristige Veränderungen im Flusssystem (v.a. auf

⁷ Vgl. <https://www.hk24.de/servicemarken/presse/pressemeldungen/pm-23-11-2021-moorburg-5342326>

⁸ Vgl. https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/hamburg_journal/Handelskammer-praesentiert-Plaene-fuer-Energiehafen-in-Moorburg,hamj116132.html oder <https://www.abendblatt.de/wirtschaft/article233920851/eine-zukunft-fuer-moorburg-das-sind-die-neuen-plaene-stadtentwicklung-energiehafen-handelskammer-senat.html>

Phasen mit niedrigen Oberwasserabflüssen) reagieren kann. Diese Faktoren führen sehr wesentlich zu einem messbar höheren Sedimentaufkommen in der mittleren und oberen Tideelbe - mit Auswirkungen auf die Unterhaltung von Fahrwasser und Häfen, auf den Erhalt von Tide-Lebensräumen und deren Artenvielfalt sowie auf die Region, die mit einer fortwährenden Suche nach neuen Verbringoptionen für Elbsedimente konfrontiert zu sein scheint.

Diese Herausforderungen an der Tideelbe sind bekannt. Lösungen sind seit der Entwicklung des Tideelbe-Konzepts in den 2000er Jahren intensiv diskutiert worden. Seit Ende 2013 hat ein breit angelegter Stakeholder-Dialog mit über 50 unterschiedlichen Interessengruppen (s. Abb. 4) diese Debatte noch stärker strukturiert, gebündelt und kontextualisiert.

Mitglieder des Forum Tideelbe

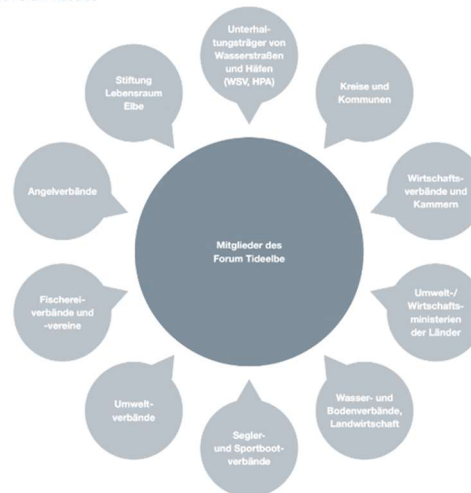


Abb. 4: Mitgliederstruktur des Forum Tideelbe

In einer ersten Stufe des Dialogs (*Forum Strombau- und Sedimentmanagement Tideelbe*) stand die Bewertung von Optionen für ein nachhaltiges Sedimentmanagement im Mittelpunkt. Daraus resultierte die Idee, Sedimente verstärkt aus der Tideelbe auszutragen - u.a. zur Tonne E3 südöstlich von Helgoland.

In einer zweiten Stufe sondierte und priorisierte der nun unter dem Namen *Forum Tideelbe* firmierende Stakeholder-Dialog über 20 Strombaumaßnahmen entlang der Tideelbe, die potenziell dazu beitragen können, der Elbe nachhaltig mehr Raum zu geben. In seinem Ergebnisbericht nahm das Forum - neben einer Untersuchung der Reaktivierung von Nebenelben - drei wesentliche Maßnahmen in den Fokus: die Wiederanbindung der Haseldorfer Marsch, der Alten Süderelbe sowie der Dove-Elbe. Im nächsten Schritt sollen nun die Wiederanbindung der Haseldorfer Marsch und der Alten Süderelbe tiefergehend auf ihre Machbarkeit geprüft werden.

Aus den beiden Stufen des Stakeholder-Dialogs - zur Fragestellung des Sedimentmanagements und der Schaffung von Flutraum an der Tideelbe - sind seit 2013 konkrete Ergebnisse und Empfehlungen hervorgegangen. Aktuell bleibt allerdings offen, ob der Dialog an der Tideelbe weitergeführt wird. Formal beendete das Forum Tideelbe seine Arbeit mit der Präsentation des Ergebnisberichts Ende September 2020. Das Gros der Teilnehmenden hatte zwar damals seine Bereitschaft zur weiteren Zusammenarbeit bekundet - darunter die zuständigen Umweltministerien der Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie die Bundesverwaltung. Jedoch fand sich bisher kein neuer Rahmen für die weiterhin sehr intensiven Diskussionen über die Entwicklung der Tideelbe.

Denn: Zwar hat das Forum Tideelbe fachliche Empfehlungen für Politik und Verwaltung erarbeitet und mittels dieser sachlichen und konstruktiven Arbeit Vertrauen unter den Stakeholdergruppen aufgebaut. Die Konfliktintensität hat insgesamt jedoch nicht abgenommen. Weiterhin werden die Vorhaben - allen voran die Wiederöffnung der Haseldorfer Marsch und der Alten Süderelbe - vor Ort an der Tideelbe stark kritisiert und über Bürgerinitiativen bekämpft. Das gilt auch für die Überlegungen Hamburgs, sich neue Verbringstellen für Hafensedimente in der Elbmündung zu erschließen, die in direkter Nähe zum Nationalpark Wattenmeer liegen.

Bewertung

Die Debatte über die Hafenentwicklung in Hamburg zeigt, wie wichtig es ist, von Seiten der Stadt und des Hafens aktiv Dialogangebote zu entwickeln, im Rahmen derer strategische Überlegungen und Maßnahmen zur Hafenentwicklung frühzeitig vorgestellt und konsultiert werden können. Die entscheidende Frage ist jedoch, wie die in diesen Prozessen erzielten Ergebnisse in Politik- und Verwaltungshandeln übersetzt und integriert werden. Denn weiterhin steht für viele Stakeholdergruppen die Frage im Raum, wie responsiv der Hamburger Senat und die HPA mit den Eingaben und Hinweisen aus den Dialogen umgehen.

Unabhängig von dieser schwierigen Frage der Verbindlichkeit im Umgang mit Dialog-Ergebnissen, kann konstatiert werden, dass die Konsultationsprozesse zu einem Vertrauensaufbau unter vormals zerstrittenen Parteien geführt haben. Das gilt insbesondere für das *Forum Tideelbe* und den dort gewählten Ansatz. Es gibt mittlerweile Gesprächskanäle, die offen sind und vertrauensvoll gepflegt werden - auch abseits von offiziellen Sitzungen. Das bezieht sowohl die Beziehung von Umwelt- und Naturschutzverbänden mit der Hafenwirtschaft als auch für den Austausch zwischen Anwohnervorteilern und den behördlichen Stellen ein. Vertrauensaufbau heißt aber nicht, dass aus Konflikten ein Konsens über die Hafen- und Tideelbeentwicklung entstanden ist. Die Konfliktpunkte sind weiterhin vorhanden und haben sich nicht aufgelöst. Sie werden nur auf eine vertrauensvollere Art miteinander diskutiert - möglichst im persönlichen Gespräch.

Was jedoch am Beispiel Hamburgs auffällt: Es gibt aktuell keinen kommunikativen Ansatz, ein offenes Gespräch über die Zukunft des Hafens - und damit auch über die zukünftigen Flächenpotenziale - zu führen. Der Senat scheut sich ebenso wie die HPA, eine breit angelegte Zukunftsdebatte über den Hafen zu beginnen. In diese Lücke ist die Handelskammer Hamburg nun gestoßen, die eigene Vorschläge zur Entwicklung eines Energie- und Klimahafens gemacht hat - resultierend aus einer Ungeduld mit dem Hamburger Senat und der HPA, die sich beide scheuen, konkrete Vorschläge für Flächennutzungen und -potenziale des Hafens zu machen. Das Beispiel zeigt: Insgesamt fehlt es in Hamburg an einer konsistenten und stadtgesellschaftlich getragenen Erzählung über die Zukunft des Hafens. Das führt zu einer großen Unsicherheit in der Öffentlichkeit (auch in den Medien), für die unklar bleibt, wohin der Weg des Hamburger Hafens führen wird.

2.3 Antwerpen

Herausforderung

Ähnlich wie der Hafen in Hamburg liegt der *Port of Antwerp* mitten im Stadtgebiet. Auch in Antwerpen stellte sich die Frage, wie sich der Hafen in engen Grenzen, in direkter Nähe zu Wohngebieten und Naturflächen, entwickeln kann. Diese Herausforderung löste der Hafen Antwerpen im Rahmen eines aufwändigen, aber letztlich erfolgreichen Prozesses, in den eine Vielzahl unterschiedlicher Stakeholdergruppen in Stadt und Hafen eingebunden wurden - und der in einem bis heute als vorbildlich geltenden Strategieplan mündete.

Die Hafenerweiterung in unmittelbarer Nähe zur Stadt fand erfolgreich auf zwei Arealen statt - dem Deurganck Dock-Terminal, das 2005 seinen Betrieb aufnahm, und dem Saeftinghe Dock-Terminal, das 2015 in den Bau ging und 2021 fertiggestellt wurde. Bereits in den 1990er Jahren entstanden Pläne für ein neues Terminal am westlichen Schelde-Ufer. Sie führten zu Konflikten, weil in den Flächennutzungsplänen der 1970er eine derartige Erweiterung nicht vorgesehen war. Daraufhin schwenkten Provinzregierung sowie Stadt- und Hafenverwaltung um und entwickelten die Hafenerweiterungsprojekte in Antwerpen im Geiste einer integrierten Stadt- und Hafenentwicklung.⁹

Es sollte, so die Absicht der Verantwortlichen, eine neue Beziehung zwischen Hafen und Stadt entstehen. Beide Terminal-Projekte nahmen zwar Flächen für die Hafennutzung in Anspruch, ließen aber gleichzeitig neue öffentliche und naturnahe Räume an der Schelde entstehen. Auch ermöglichte die Erweiterung des Hafens in Antwerpen eine Art fließenden Übergang vom historischen Stadtkern zum neuen Hafen. Ein wichtiger Aspekt: Mit dem *Eilandje* wurde das alte Hafenviertel für die Stadtentwicklung erschlossen, welches bis heute eine der attraktivsten Wohnlagen in Antwerpen darstellt.

Planungs- und Kommunikationsansatz

Seit Anfang 1999 arbeiteten die zuständigen Behörden und Verwaltungen in Provinz und Stadt und seit 2001 auch Umwelt- und Wirtschaftsverbände gemeinsam an einem Strategieplan für den Antwerpener Hafen, zunächst für das westliche Ufer (*left bank*) und später auch für das östliche Ufer (*east bank*). Dieser Strategieprozess wurde vom flämischen Minister für Mobilität, öffentliche Arbeiten und Energie in Auftrag gegeben. Er kam mithin von einer übergeordneten politischen Ebene, die vergleichbar mit den Bundesländern in Deutschland ist. Prämisse für den Strategieplan war nicht allein die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung des Hafens, sondern - gleichrangig - dessen Integration in das städtische Umfeld, Erhalt und Stärkung der ökologisch wertvollen Lebensräume entlang der Schelde und eine sparsame Raumnutzung.¹⁰

Die Konsultationen und Arbeiten am Strategieplan wurden von den Provinzgouverneuren von Antwerpen und Ostflandern persönlich verantwortet. Unterschiedlichste Arbeitsgruppen, zusammengesetzt aus Behörden, Wirtschaft, Umwelt- und Naturschutz und Anwohnervorteiler:innen, erarbeiteten jeweils Teilaspekte des Plans. Integriert in diese Konsultation wurden auch die Vertreter:innen der umliegenden Gemeinden.

Interessant ist: Die strategische Planung legte den Schwerpunkt auf langfristiges Denken, die Entwicklung von Visionen, aus denen sich die Bearbeitung *strategischer* Themen ableitete. Mit der Verabschiedung der Hauptpunkte des Plans verpflichteten sich die Partner, diesen als Leitfaden für ihr weiteres Handeln zu verwenden. Nach der Verabschiedung der Grundsätze des Strategieplans wurden eine Reihe von zusätzlichen Teilstudien für die Erweiterungsflächen am westlichen und östlichen Ufer durchgeführt. Ursprünglich waren getrennte Planungen für die beiden Anrainergebiete des Hafens vorgesehen, sie wurden mitten im Prozess aber zu einer einzigen umfassenden Planungsunterlage für den gesamten Hafen von Antwerpen und seine Umgebung zusammengeführt. Schnittstellen ergaben sich zum Beispiel bei den Themen Mobilität, Wirtschaft, Sicherheit und Naturschutz.

⁹ Siehe: <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/antwerpen-baut-terminal-im-saeftinghe-areal.html>

¹⁰ Siehe u.a.

http://www.antwerpen.be/docs/Stad/Stadsvernieuwing/Bestemmingsplannen/RUP_11002_214_10003_00001/RUP_11002_214_10003_00001_0047523strategischRu_tn.html

Ein besonderes Augenmerk legten die Planer:innen auf den Erhalt und Schutz von Naturflächen, der im Strategieplan als eine *conditio sine qua non* für eine Erweiterung des Hafengebietes definiert wurde. Im Rahmen des strategischen Planungsprozesses wurde beschlossen, die Aufwertung von Vogelschutz- und FFH-Gebieten zügig anzugehen. Dafür wurde ein Naturrichtlinienplan für diese besonderen Schutzgebiete am linken und rechten Schelde-Ufer erarbeitet und konsequent umgesetzt. In diesem Naturrichtlinienplan vermerkten die Unterzeichnenden, dass die Auswirkungen geplanter Entwicklungen der Seehafentätigkeiten stets unter einer bestimmten kritischen Schwelle gehalten werden sollten, um die Erhaltungsziele und die Entwicklungsmöglichkeiten der Naturschutzgebiete nicht zu beeinträchtigen.

Auch legten die Unterzeichnenden des Strategieplans städteplanerische Entwicklungsgrundsätze fest. Ein fester Grundriss markiert bis heute die Grenze des Hafens und garantiert, dass eine weitere Ausdehnung in Richtung der umliegenden Gemeinden nicht mehr möglich ist. Darüber hinaus wurde im Strategiepapier vereinbart, dass die sieben Polderdörfer am Rande des Hafens (Kieldrecht, Verrebroek, Kallo, Zandvliet, Berendrecht, Stabroek und Hoevenen) als lebenswerte Wohnzentren in der Peripherie erhalten und qualitativ gestärkt werden sollten. Die Polderdörfer wurden umsichtig in den Landschaftspark Kempen-Zeeland eingebettet - inkl. eines Aussichtspunktes in Richtung Hafen. Ferner ergab der Aushandlungsprozess, dass öffentliche Verkehrssysteme an beiden Scheldeufern stark ausgebaut werden sollten, um den Verkehrsfluss in Richtung Antwerpen zu optimieren, Anwohner:innen zu entlasten und CO₂-Emissionen zu verringern. Dazu gehörte auch der Bau von Fahrradrouten.

Bewertung

Das Beispiel Antwerpen zeigt, dass Kompromisse zwischen Stadt- und Hafenplanung möglich sind - wenn sie von einer ganzheitlichen und gemeinwohlorientierten Planung geprägt sind. Diese Form der Planung geht nicht kleinteilig vor. Ausgangspunkt ist - das galt auch für die parallel vorangetriebene Entwicklung der Schelde - ein übergeordneter Strategieplan, der den Rahmen für alle weiteren Detailplanungen setzte. Bereits auf dieser übergeordneten strategischen Ebene wurden die relevanten Stakeholdergruppen in die Planung aktiv eingebunden - bis hinein in die Stadtgesellschaft.

Auffällig ist, dass diese Abstimmungsprozesse sehr aufwändig und zeitintensiv waren. Aus diesem Grund wird Antwerpen immer wieder als Beispiel für einen *slow urbanism* angeführt, der Flächen behutsam und umsichtig entwickelt, dafür aber Zeit braucht. Für den Hafen Antwerpen, scheint sich dieses Vorgehen gelohnt zu haben. Die Strategiepläne für die Hafenerweiterung wie auch für die Scheldevertiefung haben sowohl zu zwei Terminalneubauten als auch zur Vertiefung des Fahrwassers geführt. Diese Entscheidungen bilden bis heute die Basis für ein nachhaltiges Hafenwachstum, das sich unbeeindruckt von aktuellen Krisen zeigt.

2.4 Lübeck

Herausforderung

Der Hafen Lübeck stellt mit einem Umschlag von 15,2 Millionen Tonnen brutto (2020) eine wichtige Drehscheibe im Waren- und Güteraustausch zwischen Zentraleuropa und der Ostseeregion dar.¹¹ Der Umschlag im Lübecker Hafen ist traditionell geprägt vom RoRo (Roll on/Roll Off)-Frachtgeschäft, vom Umschlag mit Papier- und Forstprodukten, von Massen- und Schuttgüter im Food-Sektor sowie konventionellen Stückverkehren. Im Vergleich zu anderen Ostseehäfen wie Kiel oder Rostock, ist das Kreuzfahrtaufkommen nachrangig zu betrachten.

Lübeck verfügt über die größte Anzahl von Destinationen im Ostseeraum. Verbindungen bestehen in die Häfen Schwedens (Malmö, Trelleborg, Husum), Finnlands (Helsinki, Turku, Hamina-Kotka, Kemi, Oulo, Hanko, Uusikaupunki), Estlands (Tallinn), Lettland (Liepāja) und Russlands (St. Petersburg) - mit einem aktuellen Schwerpunkt auf den Regionen im südlichen Schweden und im südwestlichen Finnland. Historisch gewachsen ist die lokale Verteilung der Anlagen und Betriebe im Lübecker Hafen. Lübeck verfügt über drei wesentliche Hafenstandorte: den Skandinavienkai an der Mündung der Trave, die Mittelhäfen im Bereich Schlutup und Dänischburg-Siems sowie die innenstadtnahen Hafenbereiche, u.a. mit dem Burgtorkai, dem Konstinkai und dem Vorwerker Hafen.

Die Hafenverkehre werden stark vom Transport auf der Straße via LKW geprägt. Er macht aktuell ca. 80 Prozent des hin- und weiterführenden Güterverkehrs aus. Der Schienenverkehr kommt auf 18 Prozent. Der Transport über den Wasserweg per Binnenschiff umfasst aktuell rund 2 Prozent. Von Gutachter:innen wird bis 2030 ein Wandel dieses *modal split* prognostiziert. Der Anteil des Schienenverkehrs soll steigen. Ein Wachstum wird auch für den Transport über das Binnenschiff vorhergesagt, sollte der Elbe-Lübeck-Kanal in naher Zukunft ertüchtigt werden.¹²

Vor diesem Hintergrund fand in Lübeck eine neue und intensiviertere Debatte über die Hafenentwicklungsplanung statt, die ausloten wollte, welche Verkehrs- und Flächenpotenziale der Hafen in Zukunft entwickeln kann. Der alte Hafenentwicklungsplan (HEP) der Hansestadt Lübeck stammte aus dem Jahr 1996. Er galt lange als wichtiger Orientierungspunkt für die Entwicklung der Supra- und Infrastruktur im Hafen. Mit Beschluss der Lübecker Bürgerschaft im Jahr 2013 sollte dieser HEP weiterentwickelt werden - unter der Leitfrage: „Wie muss der Lübecker Hafen von morgen aussehen - als ein Grundbestandteil der wirtschaftsstrategischen Ausrichtung der Hansestadt Lübeck?“.

Auftrag an die Verwaltung war es, einen *Masterplan Hafen und hafennahes Gewerbe* mit einem Prognosehorizont bis zum Jahr 2030 aufzustellen. Dessen Ergebnisse und Empfehlungen sollten die fachlichen Grundlagen für wichtige Entscheidungen von Politik und Verwaltung sowie von privaten Investoren im Hafen legen.

Erste Gespräche zur Sondierung von Fragestellungen und Themen für den neuen Hafenentwicklungsplan begannen mit der Hafenwirtschaft bereits im Jahr 2013. In einem ersten Schritt ging es darum, Themen gemeinsam zu identifizieren, die im zukünftigen HEP betrachtet werden sollten. Im Anschluss wurde eine Projektgruppe zur Hafenentwicklung unter Führung der Lübeck Port Authority (LPA), in die u.a. die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG), die Hans Lehmann KG, die IHK und die Stadt Lübeck (Untere Naturschutzbehörde, Untere Wasserbehörde, Untere Bodenschutzbehörde, Liegenschaften, Stadtplanung, Stadtgrün und Verkehr, Beteiligungscontrolling, Wirtschaftsförderung, KWL) involviert waren, eingebunden.

Um die fachliche Basis für den neuen HEP zu schaffen, wurden insgesamt sieben Grundlagengutachten erstellt, in deren Rahmen u.a. eine Plausibilitätsprüfung der Seeverkehrsprognose mit Szenarien für unterschiedliche Wachstumszahlen des Lübecker Hafens durchgeführt, Aussagen zur zukünftigen Größenentwicklung der Transportträger (Schiff, Zug, LKW) getroffen und die Position des Hafens im internationalen Wettbewerb betrachtet wurden. Der gutachterliche Schlussbericht des HEP, der auf der

¹¹ Vgl. <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/gueterumschlag-im-luebecker-hafen-sinkt-trotz-corona-nur-leicht-2971033>

¹² Vgl. Hafenentwicklungsplan Hafen Lübeck: <https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/hep/beschluss-hep.html>

Basis der Grundlagengutachten die Entwicklungstrends des Hafens herleitet, führte diese Stränge zusammen. Ergänzt wurde er mit gutachterlich modellierten Abschätzungen der Entwicklung von Luftschadstoff- und Lärmemissionen sowie Einschätzungen zu den Wirkungen der prognostizierten Hafenentwicklung auf Naturschutzgebiete und geschützte Arten.

Früh war klar, dass der HEP in den Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck integriert werden sollte. Jedoch verzögerte sich dessen Erstellung seit 2013 immer wieder. Mit dem Wechsel der Leitung an der Spitze der LPA und dem 2018 neu gewählten Lübecker Bürgermeister, Jan Lindenau, fand sich eine Konstellation, um dem Prozess neuen Schwung zu geben. Von Anfang an war klar: Der HEP sollte auf einer breiten Diskussionsbasis in der Stadt erstellt werden. Bürgermeister Lindenau übernahm die Schirmherrschaft für den Dialog.¹³

Kommunikationsansatz

Die Hansestadt Lübeck - vertreten durch die LPA - hatte sich somit zum Ziel gesetzt, den HEP nicht allein auf Basis gutachterlicher und fachlicher Empfehlungen zu erstellen, sondern einen breiten Kreis aus Hafenwirtschaft, Bürger:innen und Anwohner:innen, Umwelt- und Naturschutz sowie Travenutzer:innen aktiv in die Diskussion über die Hafenentwicklung einzubeziehen. Dieser Anspruch folgte dem Auftrag der Lübecker Bürgerschaft in der Drucksache VO/2013/00904 (2013). Dieser fordert, dass die Erstellung des HEP von einem breiten, transparenten und extern moderierten Dialogprozess begleitet werden sollte.

Der Dialog zum HEP fand von Mai bis Dezember 2019 unter dem Dach des von der Stadtverwaltung initiierten Dialograhmens *Lübeck:überMorgen* statt. Diese Marke bündelt alle öffentlichen Debatten über die Zukunft der Hansestadt Lübeck. Sie sind u.a. auf der Website: <https://uebermorgen.luebeck.de> dokumentiert.

Der Dialogprozess zum HEP folgte drei wesentlichen Zielen:

1. Einen zentralen Ort für eine strukturierte Debatte über den HEP schaffen

Aufgabe des Dialogs war es, die Debatte über den Hafenentwicklungsplan zu bündeln und ihr einen festen Rahmen zu geben. Die Dialogteilnehmenden sollten die Möglichkeit erhalten, Entwicklungsperspektiven für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030 miteinander abzuwägen und der LPA dazu - in Form einer Konsultation - Hinweise zu geben.

2. Die Planung mit Wissen vor Ort im Hafen und in der Stadt anreichern

Der Dialogprozess bot die Möglichkeit, bestehende Planungsvarianten mit dem vielfältigen Vor-Ort-Wissen der Lübecker:innen weiter anreichern zu lassen. Aufgabe des Dialogs sollte es sein, diese Kenntnisse strukturiert aufzunehmen und zu dokumentieren.

3. Entwicklungsperspektiven für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030 abstecken

Ergebnis des Dialogprozesses sollte es sein, fachlich begründete und gesellschaftlich diskutierte Entwicklungsperspektiven für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030 zu identifizieren.

Das Herzstück des Dialogprozesses stellte die *Arbeitsgruppe Hafenentwicklung* dar, die die unterschiedlichen Interessen im Lübecker Hafen bestmöglich repräsentierte - besetzt mit Vertreter:innen der Hafen- und Logistikwirtschaft, des Umwelt- und Naturschutzes, der Anwohnerinitiativen und Vereine, der Travenutzer:innen (Segler:innen, Fischer:innen, Angelsport) sowie mit Lübecker Bürger:innen (s. Abb. 5).

Um sich möglichst strukturiert auszutauschen und einzelnen Standpunkten ausreichend Raum zu geben, war die Teilnehmendenzahl in der *AG Hafenentwicklung* auf maximal 40 Personen begrenzt. Der Teilnehmerkreis setzte sich aus einem Kontingent von fix nominierten Mitgliedern sowie durch Losverfahren ausgewählte Bürgervertreter:innen zusammen. Deren Plätze löste Bürgermeister Lindenau im Rahmen einer öffentlichen Auftaktveranstaltung am 3. Juli aus. Letztlich umfasste der Kreis der Teilnehmenden folgende Mitglieder:

¹³ Siehe u.a.: <https://luebeck.org/zukunft-des-luebecker-hafens> oder https://uebermorgen.luebeck.de/files/HEP/Dialogprozess/AG%20Hafenentwicklung_L%C3%BCbeck_Rahmenpr%C3%A4sentation_2.%20Sitzung.pdf

Hafen und Logistik

Umschlagsunternehmen
Lübecker Hafen-Gesellschaft
Hans Lehmann KG
ATR Landhandel
Nordgetreide GmbH & Co. KG
Lagerhaus Lübeck
H. & J. Brüggen KG

Reedereien
Vereinigung Lübecker
Schiffsmakler und
Schiffsagenten e.V.
(4 Sitze)

Logistik
Verein Lübecker Spediteure
(4 Sitze)
logRegio

Wirtschaft
IHK zu Lübeck
Nautischer Verein
Lübeck

Hansestadt Lübeck

Gastgeber

Lübeck Port Authority



Bürgervertreter:innen

Ines Hartmann Dorothee Gaedeke
Horst Pahl Marcus Clasen

Anwohnerinitiativen

Gemeinnütziger Verein Kücknitz e.V.
Gemeinnütziger Verein Schlutup e.V.
Ortsrat Travemünde
Interessengemeinschaft Ivendorf

Travenutzer und -unterhaltende

Lotsenbrüderschaft NOK II/Kiel/Lübeck/Flensburg
Kreisseglerverein Lübeck
Lübecker Kreisverband der Sportfischer e.V.
Erzeugergemeinschaft -
Fischverwertung Lübecker Bucht

Umwelt- und Naturschutz

NABU
Lübeck

BUND
Lübeck
Landschaftspflegeverein
Dummersdorfer Ufer e.V.

Abb.
5:

Teilnehmende Stakeholdergruppen an der Arbeitsgruppe Hafenentwicklung in Lübeck

In den ersten beiden Sitzungen diskutierten die Teilnehmenden übergreifende Fragen der Umschlagsprognose für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030 und formulierten gemeinsame Leitsätze für dessen Zukunft. In den weiteren Sitzungen stellte die LPA verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten für die einzelnen Hafenstandorte vor und nahm Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden dazu auf (s. Abb. 6).

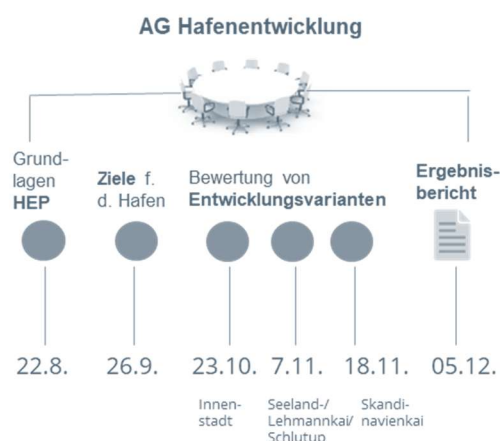


Abb. 6: Diskussionsprozess der Arbeitsgruppe Hafenentwicklung in Lübeck

Dabei gab sich die AG Hafenentwicklung folgende Regeln der Zusammenarbeit:

- **Transparenz:** Die AG Hafenentwicklung lebt von der Offenheit, Wissen miteinander zu teilen. Ergebnisbericht, Protokolle und Vorträge werden - wenn nicht anders von der AG entschieden - auf der Website von Lübeck:überMorgen veröffentlicht.
- **Respekt:** Alle Teilnehmenden achten die Meinungen der anderen Diskutanten. Unterschiedliche Sichtweisen werden respektiert.

- *Sachlichkeit*: Die Diskussion basiert auf Fakten. Sie kommt ohne Polemik aus.
- *Verständlichkeit*: Die Inhalte müssen nachvollziehbar sein. Experten sind aufgefordert, ihr Wissen so zu übersetzen, dass alle Teilnehmenden folgen können.
- *Vertraulichkeit*: Die Sitzungen der AG sind nicht öffentlich. So ist eine Diskussion im geschützten Raum möglich. Die Öffentlichkeit wird nur gemeinsam informiert.
- *Verbindlichkeit*: Alle Teilnehmenden verpflichten sich zu einer verbindlichen Zusammenarbeit. Dazu gehört die Bereitschaft, kontinuierlich mitzuarbeiten.

Ergänzend zur Arbeit des Dialogforums fanden begleitende öffentliche Formate unter dem Dach von *Lübeck:überMorgen* statt. Die LPA sammelte sowohl Bürger:innenstimmen im Rahmen von Stadtteilveranstaltungen in den hafennahen Bezirken Lübecks als auch in Form einer online-basierten Umfrage mit Thesen zur Zukunft des Lübecker Hafens ein. Gebündelt wurden die Resultate dieser sehr umfassenden Konsultation in einem Ergebnisbericht, der Bürgermeister Lindenau im Januar 2020 im Beisein von Medienvertreter:innen offiziell übergeben wurde. Nach einer intensiven Befassung mit dem fachlich ausgearbeiteten HEP sowie mit dem Ergebnisbericht der *Arbeitsgruppe Hafenentwicklung* verabschiedete die Lübecker Bürgerschaft den Hafenentwicklungsplan mit breiter Mehrheit im Mai 2020. Die *Arbeitsgruppe Hafenentwicklung* besteht weiter, sie begleitet die Umsetzung des neuen HEP kritisch.

Bewertung

Mit diesem Ansatz eines offenen, aber inhaltlich wie zeitlich sehr strukturierten Dialogs über die Hafenentwicklung ist Lübeck neue Wege gegangen. Ziel war es, die Debatte über den HEP nicht nur innerhalb eines kleinen Kreises von Hafenakteur:innen zu führen, sondern sie mit neuen Formaten gezielt in die Stadt hinein zu öffnen. Das Resultat: Der Hafen geriet wieder stärker in das Bewusstsein der Lübecker Bürger:innen - unterstützt von einer positiven Berichterstattung über den Prozess in den lokalen Medien. Zeitgleich ergab sich eine breite Verständigung über die Ziele, die Wachstumsperspektiven und die Flächenpotenziale des Hafens.

Herzstück des HEP ist ein 10-Punkte-Programm für den Lübecker Hafen, das zu großen Teilen im Dialog in der *AG Hafenentwicklung* gemeinsam erarbeitet worden ist - und nun auf Wunsch der Bürgerschaft von den zuständigen Behörden sukzessive abgearbeitet wird. Zu diesen Punkten zählen u.a. die Entwicklung einer gemeinsamen Dachmarke für den *Port of Lübeck*, aber auch die Optimierung von Flächennutzungen und die Stärkung und der Ausbau der Schienenanbindung. Ein wesentliches Ergebnis des breit angelegten Dialogprozesses war es jedoch auch, dass eine deutliche Erweiterung von Hafenflächen südlich der aktuellen Liegeplätze am Skandinavienkai nicht befürwortet wurde. Die Abwägung zeigte, dass es für die Inanspruchnahme von Flächen auf dem ökologisch wertvollen Gebiet am Dummersdorfer Ufer, das auch als Naherholungsareal von Lübecker Bürger:innen genutzt wird, keine ausreichende Unterstützung in der Stadt gab.

2.5 Oslo

Herausforderung

Oslo nimmt als größte Metropole Norwegens eine urbane Vorreiterrolle ein und ist einer der größten Hafenstandorte Norwegens. Der Hafen muss als Verkehrs- und Versorgungszentrum einen substanziellen Beitrag zu den ambitionierten Zielen Oslos auf dem Weg zur Klimaneutralität leisten. Die Ziele für einzelne Sektoren sind mit Initiativen hinterlegt, die 2020 verschärft wurden, weil die für 2023 (-52 % Treibhausgasemissionen gegenüber 2009) prognostizierten Ziele mit den bisherigen Mitteln nicht erreicht werden konnten. Aktuelles Ziel ist es, dass bis Ende 2025 alle internationalen Fähren sowohl beim Anlegen im Hafen als auch beim Ein- und Auslaufen in das Hafengebiet emissionsfrei sind. Dies soll mit Landstrom und Batteriebetrieb im Oslofjord erreicht werden. Der Hafen selbst hat das Ziel, den Umschlag und den landseitigen An- und Abtransport emissionsfrei zu gestalten.¹⁴

Der Hafen Oslo ist in kommunalem Eigentum und arbeitet als Landlord-Hafen. Bei einem Gesamtumschlag von 5,5 Millionen Tonnen in 2020 (-10 % zu 2019) entfallen 2,2 Millionen Tonnen auf Stückgüter. Er ist der größte norwegische Hafen und im Nationalen Verkehrsplan als Hauptnetzhafen mit den Terminals Sydhavna, Vippetangen und Hjortnes definiert. 2004 wurde die *Oslo Port Authority* als städtisches Unternehmen neu organisiert und erhielt den Namen *Port of Oslo*.

2008 nahm der Stadtrat von Oslo das Stadterneuerungsprojekt Fjordbyen an, mit dem in einem Zeitraum von ca. 20 Jahren Teile des Hafengebiets für die Stadtentwicklung umgewidmet und der Güterumschlag nach Sydhavna (Südhafen) verlegt wurden, während die internationalen Fährverkehre in Filipstad konzentriert werden sollten. Basierend auf dieser Entscheidung entsteht in Fjordbyen ein neuer Zugang zum Wasser für die Öffentlichkeit mit einer Hafenpromenade, Wohnungen, Erholung und Büroflächen. Die Stadt Oslo gewann erheblich an Attraktivität und internationalem Ansehen dank mehreren architektonisch hochwertigen Neubauten, wie z.B. die Oper. Sydhavna ist mit 600 Hektar heute hingegen Norwegens wichtigstes Logistikzentrum und wird weiterentwickelt und optimiert.

Die hohe Zustimmung zum Projekt Fjordbyen in der Stadtgesellschaft ließ nur beschränkten Raum für die Artikulierung von Hafeninteressen. Der Hafen stellte sich voll hinter das Projekt. Er erzielt über seine Tochter *HAV Eiendom* Erträge aus der Entwicklung ehemaliger Hafenflächen und gewinnt Möglichkeiten für eine effizientere Gestaltung seiner Prozesse durch die räumliche Zusammenfassung am Standort Sydhavna und Filipstad. Dem Nationalen Transportplan für Norwegen und den städtischen Planungen folgend hat die Hafenverwaltung Oslo 2019 einen strategischen Entwicklungsplan für 15 Jahre angenommen (*Strategiplan for Oslo Havn KF 2019 - 2034*).¹⁵

Breiten Raum in diesem Strategieplan nimmt der Umbau des Hafens hin zu einem *zero emission port* ein. Um dieses Ziel zu erreichen, hat Oslo ein umfangreiches Programm für den Hafen aufgelegt. Dazu gehören:

- Anforderungen an die Nutzung von Landstrom: Bis Herbst 2021 sollen weitere Landstromanlagen an den Terminals fertig gestellt werden;
- bis 2025 müssen internationale Fähren emissionsfrei in den Hafen ein- und ausfahren. Dafür sollen Batteriestrom, Wasserstoff oder Biokraftstoffe verwendet werden;
- emissionsfreier Betrieb aller kommunaler Fähren (ab 2022);
- emissionsfreier Güterumschlag im Hafen von Oslo: Elektrokräne, PKW und LKW;
- Umweltstrafen und Rabatte zur Belohnung emissionsarmer Schiffe;
- Zusammenarbeit mit anderen Kreuzfahrthäfen bei gemeinsamen Standards für Landstrom und anderen Umweltmaßnahmen.

¹⁴ Siehe: <https://www.oslohavn.no/en/menu/klima-og-miljo-i-oslo-by-og-havn/>

¹⁵ Siehe: <https://www.oslohavn.no/globalassets/oslo-havn/dokumenter/sentrale-planer/3153-rapport-strategiplan-2019-pdf.pdf>

Zusätzlich hat das Ressort *Stadtentwicklung* in Oslo eine separate Entwicklungsplanung für einzelne Terminals erstellen lassen. Dabei wurden die Belange der Stadtentwicklung denen der Seewirtschaft mindestens gleichgestellt. Im Ergebnis stand ein reduzierter Flächenbedarf. Er wurde zum einen durch die Zusammenlegung der einzelnen, teilweise als *dedicated* genutzten Terminals und zum anderen durch die kritische Bewertung, der in der Hafenplanung üblichen Eingangsparameter, die ein stetiges Wachstum unterstellen, erreicht. Diese für die Hafenplanung und die Reeder neue Sichtweise führte unweigerlich zu kritischen Diskussionen, die von Seiten der Stadtentwicklungsplanung durchaus gewollt waren.

Kommunikationsansatz

Der *Port of Oslo* hat sich für eine konsistente Erzählung entschieden – für das Narrativ des innovativen, emissionsfreien und stadtverträglichen Hafens. Die Umweltbilanz und der gemeinsame Weg zum Ziel der Null-Emission nehmen einen breiten Raum in der Selbstdarstellung des Hafens ein. Ziele, Maßnahmen und Fortschritte werden offensiv kommuniziert. Es gibt eine regelmäßige Umweltberichterstattung. Der Hafen ist zertifiziert nach ISO 14001 und dem *Port Environmental Review System* (PERS), was jährliche Berichtspflichten und Veröffentlichungen einschließt.

Hervorzuheben ist auch die aktive Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Umweltorganisationen. 2019 schloss der Hafen Kooperationsvereinbarungen mit den norwegischen Umweltstiftungen *ZERO* (*Zero Emission Resource Organisation*) und *Bellona Environmental Foundation* ab. *ZERO* bearbeitet besonders das Projekt Nullemissionshafen und die Landstromversorgung. *Bellona* befasst sich mit der Emissionsproblematik der Kreuzschifffahrt und ist Projektpartner für die Landstromversorgung der *Color Line*-Fährschiffe.¹⁶

Bewertung

Das Beispiel Oslo zeigt: Es ist für einen modernen Hafen außerordentlich wichtig, sich in die Erzählung der Stadt „einzuweben“ und sich als kommunikativer Teil der Kommune und der Region, ja sogar des Landes, zu verstehen. Nur so entsteht eine Kongruenz der Ziele und eine Basis für mehr Akzeptanz des Hafens vor Ort in der Bevölkerung. Strategieplan sowie Klima- und Umweltprogramm des Osloer Hafens sind, verbunden mit einem nachvollziehbaren Flächenmanagement und einer nachhaltigen Flächenentwicklung, beeindruckend. Sie bestimmen die Kommunikation des Hafens – mit klaren Botschaften und im täglichen Tun.

¹⁶ Siehe: <https://zero.no/> und <https://bellona.org/>

2.6 Chemparks im Rheinland

Herausforderung

Die Bayer AG ist eng verwoben mit der Industrieentwicklung im Rheinland. Ihre Produktionsstätten wuchsen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu großen Chemparks in Uerdingen, Dormagen und Leverkusen. Sie liegen heute in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohngebieten und beanspruchen eine Gesamtfläche von 1.100 Hektar. 2002 übergab die Bayer AG das Management der Chemparks an die CURRENTA GmbH & Co. OHG, die mit ihren 3.300 Mitarbeiter:innen bis heute für deren Versorgung und Sicherheit sowie für das Flächenmanagement zuständig ist.

Immer wieder gibt es rund um die Chemparks Belastungen der umliegenden Bevölkerung durch Lärm, Luftschadstoffe, Verkehre oder Unfälle. Erst jüngst kam es im Chempark Leverkusen zu einer folgenschweren Explosion mit sieben Toten, nachdem Abfallflüssigkeiten aus einem Tank ausgetreten waren. Anwohner:innen durften daraufhin über mehrere Stunden ihre Häuser nicht verlassen. Dieser Vorfall führte zu harscher Kritik vor Ort bis hinauf auf die Landesebene. Forderungen nach einer Einschränkung des Betriebs in den Chemparks, waren nur vereinzelt zu hören. Die Kommunen betonten die grundsätzlich gute Zusammenarbeit mit dem Betreiber CURRENTA.¹⁷

Das verwunderte nicht, denn um die Akzeptanz der Chemparks bei den Menschen vor Ort zu sichern, investierte das Unternehmen in den vergangenen Jahren sehr viel Zeit und Ressourcen in eine moderne Standortkommunikation, die ein wesentliches Ziel hatte: den Vertrauensaufbau zwischen Anwohner:innen, Kommunen und den Betreibern des Chemparks. In diesem Kontext entwickelte CURRENTA ganz neue Formen der Nachbarschaftskommunikation, die in Deutschland mittlerweile als modellhaft gelten.

Kommunikationsansatz

CURRENTA setzt auf eine intensive Kommunikation mit Anwohner:innen. Ein Nukleus dieser Form der Kommunikation sind die Nachbarschaftsbüros, CHEMPUNKTE genannt, in den Städten Dormagen, Uerdingen und Leverkusen. In diesen Büros, die meist mitten in der Innenstadt angemietet wurden, stellt CURRENTA interessierten Bürger:innenn Informationen über die Chemparks bereit und veranstaltet Bürger:innenstammtische und Gesprächsrunden. Auch konnten die Räumlichkeiten für ehrenamtliche Vereins- und Initiativenarbeit genutzt werden. So entwickelten sich die CHEMPUNKTE zu lebendigen Anlaufpunkten für die Nachbarschaft.

Darüber hinaus engagiert sich CURRENTA in vielen sozialen Projekten - wie etwa *Dormagen unternimmt was* oder bei der Organisation von Schülerlaboren -, die das Unternehmen nicht nur finanziell unterstützt, sondern seine Mitarbeiter:innen motiviert, sich dort ehrenamtlich einzubringen. Die Kommunikation mit den jeweiligen Nachbarschaften findet über sehr unterschiedliche Kanäle und Formate statt. Eigene Nachbarschaftsmagazine erscheinen quartalsweise, CURRENTA befragt regelmäßig die Anwohner:innen nach ihrer Zufriedenheit mit dem Management der Chemparks. Zudem investiert das Unternehmen sehr viel Zeit in die persönliche Netzwerkarbeit mit der Lokalpolitik und zivilgesellschaftlichen Initiativen vor Ort. Außergewöhnlich ist auch: Als erstes Unternehmen in Deutschland veröffentlichte CURENTA 2019 einen Akzeptanzbericht - zusätzlich zu seinem Nachhaltigkeitsbericht. Er beleuchtete die Nachbarschaftsarbeit des Unternehmens und formulierte Akzeptanzziele.

Bewertung

CURRENTA ist es durch eine langfristig angelegte Nachbarschaftskommunikation gelungen, Vertrauen in die Arbeit der Chemparks aufzubauen. Über die Jahre hinweg sind belastbare Beziehungen zu Anwohner:innen, Lokalpolitik und Vereinen vor Ort entstanden, die auch Krisen wie den jüngsten Unfall im Chempark

¹⁷ Siehe u.a.: https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/staatsanwaltschaft-ermittelt-gegen-drei-currenta-mitarbeiter-in-leverkusen_aid-63592889 ; https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/explosion-im-chempark-leverkusen-behoerde-bezieht-anwohner-in-verfahren-ein_aid-64781349 ; https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/explosionsunglueck-in-leverkusen-stadt-will-nun-regelmaessig-informieren_aid-65511233 ;



Leverkusen aushalten können. Nachbarschaftskommunikation ist zu einem aktiven Teil der Arbeit von CURRENTA geworden - und wird mittlerweile vom Unternehmen verinnerlicht.

2.7 Stromnetzausbau in Deutschland

Herausforderung

Die vier Übertragungsnetzbetreiber (ÜNB) Amprion, Tennet, 50 Herz und TransnetBW sind in Deutschland für den Bau und den Betrieb von Stromnetzen im Höchstspannungsbereich verantwortlich. Der Bedarf für den Ausbau von Stromnetzen – allen voran für die überregionalen *Stromautobahnen* – werden im sog. Netzentwicklungsplan markiert und vom Bundestag über das Bundesbedarfsplanungsgesetz festgelegt. Klar ist: der Stromnetzausbau gilt als wesentlicher Schlüssel zum Gelingen der Energiewende in Deutschland, weil er erneuerbare Energie aus dem Norden in die Verbrauchszentren in der Mitte und im Süden Deutschlands transportiert. Jedoch: Der Stromnetzausbau liegt weit hinter den zeitlichen Vorgaben der Politik zurück. Das ist v.a. in langwierigen Genehmigungsverfahren, aber auch in massiven Protesten vor Ort gegen den Leitungsbau begründet. Jüngst sollte der Bau von Erdkabeln die Akzeptanz des Stromnetzbbaus erhöhen, sorgte aber für neue Konflikte um die Inanspruchnahme von Böden.¹⁸

Als Vorhabenträger sind die Übertragungsnetzbetreiber nicht nur mit komplexen Planungs- und Genehmigungsverfahren konfrontiert. Auf ihnen liegt auch die Hauptlast der Projektkommunikation vor Ort in den von der Planung betroffenen Kommunen. Einen der Kernkonflikte stellt die Debatte sowohl um den Eingriff in die Landschaft und Heimat als auch um die Verfügbarkeit und den Erwerb von Flächen dar. Bürger:innen, Landwirt:innen und Naturschützer:innen sehen die geplanten Eingriffe vor Ort als kritisch an. Eine optimale Trassenführung ist schwer zu finden. Eigentümer:innen verweigern häufig den Verkauf ihrer Grundstücke. Gleichzeitig sind kaum noch Flächen verfügbar, um die geplanten Eingriffe in die Natur ortsnahe zu kompensieren.

Kommunikationsansatz

Aufgrund der zentralen Bedeutung des Stromnetzausbaus für den Umbau unseres Energiesystems richten die ÜNB ein sehr großes Augenmerk auf die transparente Kommunikation ihrer Projekte – und investieren viel Zeit, Personal und Geld in den Dialog mit Bürger:innen, Verbänden, Initiativen und Kommunen. Der Stromnetzausbau ist damit zu einem Experimentierfeld für die Öffentlichkeitsbeteiligung in Deutschland geworden. Folgend sollen einige interessante Kommunikations- und Dialogansätze der ÜNB skizziert werden:

- **Bürgerreferenten und Projektsprecher:** Die ÜNB sind in den vergangenen Jahren dazu übergegangen, Mitarbeiter:innen einzustellen, die sich vor Ort als Ansprechpartner:innen und Gesicht nach außen in den Projektregionen verstehen. Sie arbeiten als Kümmerer:innen und Netzwerker:innen, sind im Fall von Krisen schnell vor Ort und bauen belastbare Beziehungen zu den Stakeholdern in den einzelnen Kommunen auf.
- **Planungsdialoge:** ÜNB investieren mehr Zeit in eine möglichst frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit. So wagte etwa Amprion auf einem Leitungsabschnitt im Teutoburger Wald ein Pilotprojekt: das Unternehmen beteiligte repräsentativ ausgewählte Stakeholdergruppen an der Trassenfindung – und vereinbarte mit der Kommune, das Ergebnis dieser Öffentlichkeitsbeteiligung anzuerkennen und in die Planung zu übersetzen. In einem sog. Planungsdialog wurden Trassenalternativen abgewogen und nach unterschiedlichen Kriterien bewertet. Diese sehr frühe Form der Variantenabwägung gilt mittlerweile deutschlandweit als vorbildlich.¹⁹
- **Bürgerinfomärkte:** Um mehr Raum für die persönlichen Fragen der Bürger:innen abseits von klassischen, emotional zum Teil sehr aufgeladenen Informationsveranstaltungen zu bieten, entwickelten die ÜNB das Format des Bürgerinfomarktes. Hier haben Interessierte mehr Ruhe, sich an dezentralen Themenstationen mit den Fachexpert:innen und -planer:innen über einzelne Fragen der Planung auszutauschen (s. Kap. 3.3.4 Instrumentenkasten).

Bewertung

¹⁸ Siehe u.a.: <https://www.deutschlandfunk.de/erneuerbare-energien-stau-auf-der-stromautobahn-100.html>

¹⁹ Siehe beispielhaft: <https://borgholzhausen.amprion.net/> und <https://difu.de/projekte/planungsdialog-borgholzhausen>



Die Übertragungsnetzbetreiber haben neue Ansätze der Planungskommunikation entwickelt. Sie investieren erhebliche Ressourcen in die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, weit vor den formellen Genehmigungsverfahren. Die Effekte sind jedoch schwer zu bewerten. Weiterhin sind Bürgerproteste, Klagen und Demonstrationen gegen den Bau von Übertragungsnetzen Alltag. Jedoch führt die intensive Kommunikation vor Ort immer öfter dazu, dass die Betroffenen ihre Hinweise und Konfliktpunkte frühzeitig artikulieren und in die Planung einbringen können. Immer öfter verändern sich dadurch Planungen und werden gesellschaftlich verträglicher. Nicht auflösen lässt sich jedoch die grundsätzliche Kritik an der Notwendigkeit und die Opposition gegen den Sinn und Zweck der Ausbauvorhaben. Der Dialog zum Stromnetzausbau stößt dort an seine Grenzen, wo die Ob-Frage gestellt wird. Das zeigt: Dialog macht nur Sinn und eröffnet Spielräume, wenn er auf der Ebene des Wie geführt wird, nicht des Ob.

2.8 Ableitungen

Die Analyse der o.g. Fallbeispiele hat gezeigt, wie bedeutend Kommunikation für die häufig kontrovers geführten Diskussionen rund um raumbezogene Planungsvorhaben geworden ist. Es lassen sich aus den Fallstudien einige wesentliche Ableitungen treffen:

- *Ein kommunikatives und strategisches Dach schaffen: die Zukunftserzählung ist wichtig*

Um die Diskussion über die Entwicklung von Standorten - und damit über neue Flächenpotenziale - aktiv zu gestalten, braucht es ein konsistentes und positives Zukunftsbild, das möglichst viele Stakeholder in der Kommune und in der Region teilen. Hier muss insbesondere die Frage des Warum kommunikativ stärker als bisher in den Blick genommen und überzeugend beantwortet werden. Die Beispiele zeigen: Eine Debatte über eine Standorterweiterung oder ein Vorhaben gelang immer dann, wenn eine grundsätzliche Klarheit über dessen Bedeutung für die Gesellschaft bestand. Die Hafendebatten in Antwerpen, Oslo und Lübeck, aber auch die Vorhabenkommunikation der ÜNB sind dafür gute Beispiele. Die unterschiedlichen Fallstudien zeigen, dass es sich lohnt, ausreichend Zeit darin zu investieren, eine konsistente Zukunftsstrategie für die Entwicklung eines Standortes zu entwickeln und diese öffentlich zu verankern. Klug ist es, eine Zukunftsidee zu skizzieren, die sich in die Geschichte einpasst, die die Stadt, die Region oder das Land von sich zeitgleich erzählen möchten.

- *Transparenz von Informationen: Frühzeitig und verständlich kommunizieren*

Die Fallbeispiele machen deutlich, dass heute kein Weg mehr an einer frühzeitigen Information und Beteiligung der Öffentlichkeit vorbeiführt, sobald die Planungen zu einem Vorhaben aufgenommen werden. Transparenz ist die entscheidende Maßgabe, um kommunikatives Vertrauen auf- und auszubauen. Aus diesem Grund wird ein offener und souveräner Umgang mit Informationen immer wichtiger. Fakten und Daten sollten so aufbereitet sein, dass sie auch für Laien schnell zu erschließen sind und sich die Komplexität der Inhalte auf das Wesentliche reduziert. Um wahrnehmbarer zu werden, helfen zunehmend Visualisierungen, Infografiken sowie Web- und Videoformate (z.B. Erklärfilme), die besser zu erfassen und auch digital leichter zu verbreiten sind. Aus diesem Grund ist es zu empfehlen, die Kommunikation zu diversifizieren und die klassischen Kommunikationsmittel wie Flyer, Plakate oder Anzeigen gezielt durch digitale und audio-visuelle Kommunikationsformate zu ergänzen - immer mit dem Ziel, möglichst viele Menschen zu erreichen, an ganz unterschiedlichen Orten.

- *In Allianzen denken: Kompromisse vordenken und frühzeitig ausloten*

Ob eine Kommunikation gelingt, zeigt sich sehr früh im Prozess. In der Anfangsphase eines Vorhabens werden die Grundlagen für einen vertrauensvollen Dialog gelegt, werden Beziehungen und Allianzen aufgebaut, die idealerweise über das gesamte Planungsvorhaben tragen. Die positiven Fallbeispiele zeigen, wie wichtig es ist, in einer Vielzahl von Gesprächen - seien es offizielle Termine oder Diskussionen im Hintergrund - möglichst frühzeitig die Konfliktlinien und Themenschwerpunkte, vor allem aber Kompromisslinien herauszuarbeiten. Wenn diese kommunikative Offenheit da ist, ergeben sich häufig ganz unterschiedliche Allianzen und Konstellationen - zum Teil auch überraschende. Klar ist aber: ohne diese Allianzen in Politik, Wirtschaft und Stadtgesellschaft geht es nicht, sonst wird es schwer, öffentlich mit einem Vorhaben zu bestehen.

- *Raus aus den Gremien: Dialoge kreativer und offener gestalten*

Rostock hat mit dem Hafenforum einen wichtigen Ort etabliert, an dem Fragen der Hafenentwicklung in zumeist sachlicher Atmosphäre besprochen und erörtert werden können. Ein solches Dialogformat, angelehnt an einen Runden Tisch, hat es in fast allen o.g. Fallbeispielen gegeben. Dabei haben diese Dialogforen einen wesentlichen Mehrwert: Sie lassen Vertrauen unter den Protagonisten der Debatte entstehen. Jedoch fehlt diesen Formaten in der Regel eine Hebelwirkung hinein in die Öffentlichkeit, viele Bürger:innen bekommen zu wenig Einblick in die Diskussion. Auch führen Dialogforen häufig dazu, dass es nach wenigen Sitzungen an neuen Impulsen, Argumenten und Sichtweisen in der Debatte fehlt. Deshalb wurde diese Form des eng geführten Dialogs in einigen der aufgeführten Fallbeispiele durch

neue, kreativere und offenere Formate der Diskussion ergänzt - seien es Online-Umfragen, Fokusgruppen, Bürger-Infomärkte, Stadtgespräche oder Planungswerkstätten. Bewusst wurde der Weg hinein in die Nachbarschaften, in die Stadtgesellschaft und in neue Milieus gegangen, um ein breiteres Meinungsbild aus unterschiedlichsten Stimmen einzuholen - und auch diejenigen zu erreichen, die sich bisher noch wenig mit einzelnen Planungen oder Standortfragen beschäftigt hatten.

- *Sagen, was geht - und was nicht geht: Verbindlichkeit im Umgang mit Hinweisen und Kritik*

Ein Dialog ist kein Selbstzweck. Er darf nicht als Scheinbeteiligung wahrgenommen werden, sondern muss eine Verbindlichkeit entfalten. Das heißt: Wenn Hinweise und Anregungen aus der Öffentlichkeit aufgenommen werden, dann hat der Dialogführende auch die Pflicht zu erläutern, ob die Aspekte berücksichtigt werden können - oder nicht. Und wenn dies nicht der Fall ist, muss dieser Umstand nachvollziehbar begründet werden. Auch muss klar sein, wie und wo die Ergebnisse des öffentlichen Dialogs in politisches Handeln übersetzt und übertragen werden. Hier war aus unserer Sicht der Hafenentwicklungsdialo g in Lübeck vorbildlich. Von Beginn an war allen Beteiligten klar, dass die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung in einem separaten Ergebnisbericht zusammengefasst und der Bürgerschaft als gleichberechtigtes Dokument - neben dem eigentlichen HEP - zur Verfügung gestellt wurden. So kam es u.a. dazu, dass die Lübecker Bürgerschaft die in der AG Hafenentwicklung erarbeiteten Ziele für den Hafen in ein 10-Punkte-Programm übersetzte, an dem sich der Hafen bis heute orientiert.

3. Kommunikationsansätze für den Hafen Rostock

3.1 Einleitung

Aufbauend auf den Ableitungen, die aus der vergleichenden Analyse in Kap. 2 herausgearbeitet worden sind, sollen folgend Ansätze für eine nachhaltige Kommunikation der Hafenentwicklung in Rostock skizziert werden. Eine solche Beratung steht im Fall Rostocks jedoch vor einigen Herausforderungen, die es nicht ganz leicht machen, eine möglichst klare Dramaturgie der Kommunikation zu entwerfen.

Denn: In den letzten Jahren ergab sich immer wieder eine Konstellation, im Rahmen derer das Thema der Hafen- und Flächenerweiterung öffentlich adressiert und eingefordert wurde. Konkret ließ es sich dann aber nicht realisieren. Deshalb bleibt vielen Stakeholdern weiterhin unklar, ob sich Stadt und Hafen tatsächlich neue Flächen erschließen werden und wie und wann dies geschehen soll. Auch wenn sich die Debatte über eine Hafenentwicklung in den vergangenen Monaten intensiviert hat, so ist die Diskussion für viele Beteiligte weiterhin noch abstrakt - und hat noch keinen klaren Start- und Endpunkt.

Das Prozessverständnis ist gerade wie folgt: Es gibt die Diskussion, die Erweiterungsflächen *West* und *Ost* in den Aufstellungsbeschluss der Fortschreibung des Regionalplans der Region Rostock aufzunehmen. Daran anschließend - aber möglicherweise auch zeitgleich - könnten die Flächen in den *Zukunftsplan* der Hansestadt Rostock, also in den fortzuschreibenden Flächennutzungsplan, übernommen werden. Erst wenn diese Entscheidungen gefallen sind, würde die Inanspruchnahme von Flächen konkret geplant werden können. Daraus wird ersichtlich: Ein solcher Prozess wird viele Jahre dauern - mit öffentlichen Kontroversen und Zuspitzungen, aber auch mit zeitlichen Leerläufen. Diese Herausforderung gilt es, in einer Kommunikationsstrategie angemessen zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund müssen die hier skizzierten Kommunikationsansätze flexibel nutz- und anwendbar sein.

Das Kapitel beginnt zunächst mit einer Ist-Analyse, die das aktuelle kommunikative Umfeld der Diskussion über die Hafenentwicklung beleuchtet. Basis für diese Analyse sind sowohl die Auswertung der Medienberichterstattung der vergangenen Jahre zum Thema als auch Aussagen aus elf Expert:inneninterviews, die im Rahmen der Studie mit unterschiedlichen Stakeholdern geführt wurden. Die Umfeldanalyse teilt sich auf in eine Betrachtung der Stakeholdergruppen und der Themenlandschaft. Darauf aufbauend werden in einem nächsten Abschnitt konkrete Kommunikationsansätze für eine nachhaltige Hafenentwicklung in Rostock entworfen - mit den klassischen Bausteinen: Erzählung und Botschaften, Ziele, Dramaturgie und Maßnahmen. Letztere, also die Maßnahmen, sollen im Rahmen eines Werkzeugkastens separat vorgestellt und umrissen werden.

3.2 Umfeldanalyse

Eine überzeugende Kommunikationsstrategie sollte mit einer prägnanten Analyse des Umfeldes beginnen, in dem sich ein Vorhaben oder eine Planung verortet. Umfeld bedeutet: zum einen die relevanten Stakeholder vor Ort mit ihren unterschiedlichen Interessen und Positionen anzuschauen und zum anderen die konkreten Themen zu betrachten, die in Rostock im Rahmen der Debatte über die Hafenentwicklung aktiv diskutiert oder latent vorhanden sind. Erst aus dieser Umfeldanalyse ergibt sich im Anschluss die Skizze für Kommunikationsansätze.

Wesentliche Grundlage für die vorliegende Analyse stellten die Auswertung von ca. 60 Medienartikeln und Dokumenten aus dem Zeitraum von 2011 bis 2021 sowie die Inhalte aus Expert:inneninterviews mit elf Stakeholdern im Umfeld des Hafens dar (s. Tab. 1).

Institution	Name	Datum
Lotsenbrüderschaft WiRoSt	Andreas Krüger	08.07.
Hafenforum	Prof. Dr. Wolfgang Nieke	13.07.
Rostock Business	Gert Proba	09.07.
Ostsee Zeitung, THB	Thomas Schwandt	09.07.
Amt für Regionalplanung	Dr. Holger Janßen	12.07.
Stadt Rostock	Ralph Müller	03.08.
IHK zu Rostock	Sven Olsen	05.08.
Zukunft für Krummendorf e.V.	Dr. Manfred Reißmann	04.08.
Ortsbeirat Ost	Kurt Massenthe	12.08.
BUND Rostock	Nicole Boll	12.08.
Tamsen Maritime GmbH	Christian Schmoll	13.08.

Tab. 1: Auflistung der Experten, die im Rahmen von Stakeholdergesprächen im Zeitraum von Juli bis August 2021 befragt wurden.

3.2.1 Stakeholder: Motivationen und Konstellationen

Die Vertreter:innen des Landes Mecklenburg-Vorpommern, der Region, der Hansestadt Rostock und ROSTOCK PORT als Betreiberin des Hafens bewerten die Hafenerweiterung ähnlich positiv wie die Vertreter:innen unterschiedlicher Wirtschaftsinteressen. Eine kritisch-ablehnende Haltung nehmen die Umwelt- und Naturschutzverbände sowie die Anwohner:innen vor Ort in den möglicherweise betroffenen Erweiterungsgebieten *West* und *Ost* ein. Das gilt auch für die Fraktion von Bündnis 90/ Die Grünen in der Rostocker Bürgerschaft. In der Stadtgesellschaft ist das Thema der Hafenerweiterung der Analyse nach noch nicht breit diskutiert worden. Lokale Medien berichten auffallend neutral und sehr abwägend über die Pläne einer Hafenerweiterung.

Schaut man sich die einzelnen Stakeholdergruppen genauer an, so ergibt sich ein differenziertes Bild der Positionen und Motivationslagen der einzelnen Anspruchsgruppen:

Land Mecklenburg-Vorpommern

Die unterschiedlichen Landesregierungen in Mecklenburg-Vorpommern haben stets die besondere Bedeutung von Häfen als Umschlags- und Wirtschaftsstandorte für das Land hervorgehoben. Das gilt auch für die neue Landesregierung, die sich im November 2021 gebildet hat. Im aktuellen Koalitionsvertrag heißt es auf den Seiten 25/26: *„Die Häfen des Landes sind Tore - nicht nur Mecklenburg-Vorpommerns - in die Welt und vor allem in den Ostseeraum. Wir werden den Ausbau unserer Häfen daher weiterhin konsequent unterstützen, um unsere Brücken nach Skandinavien, ins Baltikum und nach Russland weiter zu stärken. Große*

Ausbaupotentiale sehen wir weiterhin in den nordischen und den baltischen Verkehren, insbesondere aber auch gen Russland und entlang der Neuen Seidenstraße von und nach China.“²⁰

Auf Seite 21 heißt es zudem: „Wir werden insbesondere die Häfen Rostock und Sassnitz-Mukran bei ihrer Entwicklung zu Industriestandorten für die Nutzung und Herstellung von Wasserstoff aus Erneuerbaren Energien unterstützen. Dabei werden wir beim Bund und der EU einen Beitrag einfordern.“²¹ In einem Interview mit der Ostsee Zeitung am 5. Januar 2022 sagte Wirtschaftsminister Reinhard Meyer: „Häfen werden heute immer in Verbindung mit Industrieansiedlungen gesehen. Da ist der Standort Rostock der allerbeste in ganz MV. (...) Es geht vor allem darum, wie man den Hafen erweitern kann. Eines ist völlig klar: Wir brauchen mehr Flächen für den Rostocker Hafen.“²²

Aus diesen aktuellen Aussagen wird deutlich, dass die Landesregierung den Hafenstandort in Rostock in einer besonderen Rolle und Verantwortung als Drehscheibe für Güter- und Warenverkehre sieht. Bedeutend ist auch der Hinweis auf zwei weitere Funktionen des Hafens: die weitere Entwicklung hin zu einem Industriestandort mit hafenauffiner Produktion und Logistik sowie der Ausbau des Hafens zu einem *entry port* für zukünftige Energieträger - allen voran Wasserstoff. Dem Land ist bekannt, dass sich aus diesen neuen Funktionen auch neue Flächenansprüche ergeben können.

Planungsverband Region Rostock

Der Planungsverband Region Rostock wurde 1992 auf Grundlage des ersten Landesplanungsgesetzes für Mecklenburg-Vorpommern gebildet. Er ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Seine Mitglieder sind die Hanse- und Universitätsstadt Rostock, der Landkreis Rostock sowie die Mittelzentren Bad Doberan, Barlachstadt Güstrow und Bergringstadt Teterow. Als Hauptaufgabe ist dem Planungsverband die Regionalplanung als wesentlicher Teil der Landesplanung übertragen worden. Diese wird aktuell fortgeschrieben. Wichtig ist das Selbstverständnis des Planungsverbands: Sein Ziel ist es, die überörtlichen und überfachlichen Belange unter Abwägung wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Erfordernisse zu steuern und Konflikte zu einem Kompromiss zu bringen. Der Planungsverband versteht sich mithin als ein moderierender und unabhängiger Akteur, der einen Raum anbietet, um Meinungen abzuwägen und sie zu Entscheidungen zu führen.

In der Debatte über eine mögliche Hafenerweiterung geht es dem Planungsverband im Kern um die Frage, ob die Erweiterungsflächen *West* und *Ost* in die Fortschreibung des Regionalplans im Status von Vorrangflächen aufgenommen werden sollen. Grundlage für diese Abwägung und für einen solchen Antrag sind umfangreiche Gutachten und Voruntersuchungen - u.a. zu den Umweltauswirkungen möglicher Flächeninanspruchnahmen - gewesen. In ihrer Sitzung am 7. Dezember 2021 entschied die Verbandsversammlung des Planungsverbands mit einer Mehrheit von 15 zu sechs Stimmen (bei einer Enthaltung), „die bisherigen Vorbehaltsgebiete *Ost* und *West* als zukünftige Vorranggebiete in den nunmehr optimierten Layouts im Umfang von 215 und 160 ha“ in den fortzuschreibenden Regionalplan aufzunehmen.

Hansestadt Rostock

Die Vertreter:innen der Hansestadt Rostock haben sich in den vergangenen Jahren grundsätzlich positiv zu Forderungen nach einem erweiterten Flächenbedarf für den Hafen geäußert.²³ Die Debatte über eine Hafenerweiterung fügt sich in die Diskussionen über übergeordnete Planungsprozesse der Hansestadt ein. Aktuell arbeiten die Behörden an dem sog. *Zukunftsplan* der Stadt - mithin an der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes (FNP), der als Rahmenplan Auskunft über Flächen für Wohnen, für Industrie und Gewerbe sowie über die Aufteilung von Verkehrsflächen und Grünanlagen geben soll.²⁴ Damit ist der Flächennutzungsplan die Grundlage, auf der konkrete Bebauungspläne entstehen. Ähnlich wie in Lübeck könnte auch in Rostock eine Konstellation entstehen, in der die Ergebnisse der Hafenentwicklungsplanung

²⁰ Vgl. Koalitionsvertrag ..., S.25/26.

²¹ Vgl. ebenda, S.21.

²² Vgl. Ostsee-Zeitung vom 5. Jan. 2022, Interview mit Wirtschaftsminister Reinhard Meyer, „Wir brauchen das Gas.“, S. 10.

²³ Vgl. <https://www.ostsee-zeitung.de/Mecklenburg/Rostock/Fuer-Rostocks-Mega-Hafen-sollen-200-Hektar-Moor-weichen-Klimasuende-die-ihresgleichen-sucht>

²⁴ Siehe: <https://zukunftsplan-rostock.de/%C3%BCbersicht>

in den FNP aufgenommen werden. Jedoch muss die Stadtverwaltung unterschiedlichste Belange in der Stadt abwägen. Diese Abwägung wird Zeit in Anspruch nehmen.

Bürgerschaft der Hansestadt Rostock

Die Lokalpolitik in Rostock wird gerade sehr stark vom Management der Coronakrise und von den Planungen für die Bundesgartenausstellung (BUGA) 2025 bestimmt. Die Debatte über Hafenpolitik und -entwicklung nahm im Vergleich dazu wenig Raum ein. So haben sich die Fraktionen in der Rostocker Bürgerschaft bisher kaum öffentlich zur Hafenentwicklung geäußert. Es sind bis vor Kurzem keine aktuellen Positionen zum Thema zu finden gewesen. Den aktuellen Hafenentwicklungsplan nahm die Rostocker Bürgerschaft lediglich zur Kenntnis, stimmte aber nicht aktiv über ihn ab.

Diese Situation ändert sich gerade. Die Fraktionen haben Gesprächsbedarf zu Förderprojekten im Bereich Wasserstoff (IPCEI) angemeldet. Gleichzeitig hat die intensivierte Berichterstattung über die Pläne einer Hafenerweiterung in den vergangenen Wochen dazu geführt, dass sich die Fraktionen stärker mit diesem Thema auseinandersetzen. Das gilt insbesondere für die Fraktion von Bündnis 90 / Die Grünen, die sich kürzlich öffentlich zu den avisierten Erweiterungsflächen positioniert hat. In einer Pressemitteilung - basierend auf einer Kleinen Anfrage der Fraktion - riefen die Grünen dazu auf, eine Online-Petition „gegen Zerstörung des Peezer Bachs und der Oldendorfer Tannen“ zu unterzeichnen.²⁵

ROSTOCK PORT

Das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Hansestadt Rostock sind die Eigentümer der Infrastruktur des Rostocker Hafens. Ihre Interessen werden durch ROSTOCK PORT wahrgenommen. Aufgabe von ROSTOCK PORT ist es, den Rostocker Hafen vorausschauend zu entwickeln. Das bezieht sich insbesondere auf den Ausbau der Infrastruktur und deren Instandhaltung sowie auf eine nachhaltige Flächenvorsorge. Nach Aussagen von ROSTOCK PORT mussten in den vergangenen Jahren immer wieder attraktive Anfragen für Ansiedlungen von Unternehmen negativ beschieden werden, weil die Flächenkulisse im Hafengebiet dazu nicht ausreichte.

Aus diesem Grund hat sich ROSTOCK PORT schon sehr frühzeitig mit der Frage befasst, wie das Hafengebiet nachhaltig erweitert werden kann. Pläne für eine Flächenerweiterung in den Bereichen *West* und *Ost* liegen bereits seit den 2000er Jahren konkret vor. Sie wurden insbesondere in den 2010er Jahren wieder intensiver untersucht - mit einer Vielzahl unterschiedlicher Gutachten und Studien. ROSTOCK PORT hat das Hafenforum mitinitiiert und nimmt dort regelmäßig Stellung zu diesen Plänen. Das Unternehmen sieht eine Flächenvorsorge als eine wesentliche Zukunftsfrage für den Standort an. Denn ohne ein konkretes Flächenangebot werde es nicht gelingen, sowohl neue Ansiedlungen von hafenaffinen Industrie- und Gewerbeunternehmen als auch neue Potenzialräume für die Entwicklung eines Energie- und Klimahafens zu ermöglichen.

Wirtschaft / Wirtschaftsförderung / maritime Wirtschaft

Die Vertreter:innen der Wirtschaft in Rostock unterstützen ROSTOCK PORT in seinem Ansinnen, Flächenvorsorge für die Ansiedlung von neuen Unternehmen und Innovationsclustern zu betreiben. Die IHK zu Rostock, aber auch die Vertreter:innen der maritimen Wirtschaft, betonen die Bedeutung des Hafens als Industriestandort in Mecklenburg-Vorpommern, der einer der stärksten Katalysatoren für die Wirtschaftsentwicklung der Stadt, der Region und des Landes sei. In der Rostocker Wirtschaft gibt es mithin die einhellige Meinung, dass der Hafen klare Entwicklungsmöglichkeiten haben müsse. Das sei als eine wichtige Form der Daseinsvorsorge, für den Standort Rostock zu begreifen. Attraktiv ist der Hafen aus Sicht der Wirtschaft mittlerweile nicht nur für die Ansiedlung von Umschlagsunternehmen, sondern auch für hafenaffine Industrie und Gewerbe. Hinzu komme seine Funktion als Nukleus für die Wasserstoffentwicklung in der Region.

Dass der Bedarf für Ansiedlungen wächst, bestätigt auch die Rostock Business GmbH in ihrer Funktion als Wirtschaftsförderung der Stadt. Der Hafen wird als hoch attraktiv für Unternehmensansiedlungen bewertet,

²⁵ Siehe: <https://ksd.rostock.de/bi/vo020?VOLFDNR=1021546>

in seinem Umfeld hätten sich bereits viele interessante Firmen Flächen gesichert - auch im Technologie- und Wissenschaftsbereich. Als Vorzeigeansiedlungen könnten u.a. Liebherr, EEW SPC und Yara aufgefasst werden. Insgesamt steigt nach Aussagen von Rostock Business der Druck auf Industrie- und Gewerbeflächen in Rostock. Es gingen laufend neue Ansiedlungsanfragen ein - z.B. von der verarbeitenden Industrie, die von der Hafennähe profitieren würden, aber auch von Firmen, die die Relaisfunktion des Hafens in Richtung Skandinavien nutzen möchten.

Umwelt- und Naturschutzverbände

Grundsätzlich, so die Aussagen der Umwelt- und Naturschutzverbände, stehe man dem Hafen Rostock positiv gegenüber. Er habe eine wichtige Funktion für die Region und die Stadt - und werde auch von den Bürger:innen als ein wesentlicher Teil der Identität der Hansestadt betrachtet. Die Umwelt- und Naturschutzverbände sehen die Inanspruchnahme von neuen Flächen für die Hafenentwicklung im Umfeld des Überseehafens allerdings äußerst kritisch. Rostock sei eine Stadt mit einer hohen Dynamik und befinde sich sehr stark im Umbruch. Immer mehr Flächen würden in Anspruch genommen werden - u.a. für den Wohnungsbau und für Industrie und Gewerbe. Das führe zwangsläufig zu Konflikten - nicht nur mit dem Naturschutz, sondern z.B. auch mit Kleingartenvereinen und Anwohner:innen.

Im Falle der Hafenerweiterung sprechen sich Vertreter:innen der Umwelt- und Naturschutzverbände dafür aus, zunächst die Flächenpotenziale im aktuellen Hafengebiet zu nutzen - also Flächen zu optimieren und sich nach innen zu entwickeln. Durch den Umbau der Energieversorgung könnten neue Flächen konvertiert werden - z.B. der Standort des Kohlekraftwerks oder Tanklager für Öl. Hinzu komme: In der Umgebung von Rostock gebe es an anderen Stellen ein großes Angebot von Flächen für die Entwicklung von Gewerbe- und Industrieflächen - etwa am Flughafen Rostock-Laage.

Auch naturschutzfachlich gibt es eine klare Position zu der Inanspruchnahme neuer Flächen. Als besonders sensibel, wertvoll und einzigartig wird das Gebiet um den Peezer Bach im Erweiterungsgebiet Ost beschrieben, der im alten Mündungsbereich der Warnow liege und als ein Küstenüberflutungsmoor einzustufen sei. Das Biotop müsse als prioritärer Lebensraum für sehr unterschiedliche Arten eingestuft werden. Hinzu komme die CO₂-speichernde Funktion des Moores. Auch im Bereich des im Erweiterungsgebietes West gebe es sehr sensible Lebensräume für geschützte Arten - so etwa unverbauete Uferabschnitte wie das Steilufer an der Warnow, an dem u.a. der Eisvogel seinen Lebensraum habe. Aber auch im Bereich der Oldendorfer Tannen gebe es größere Fledermausbestände.

Der Landesverband des BUND hat vor diesem Hintergrund öffentlich geäußert, dass eine Inanspruchnahme der Hafenerweiterungsgebiete nicht akzeptiert werden könne. Diese Position hat er auch in einem Brief an Ministerpräsidentin Manuela Schwesig und den Rostocker Oberbürgermeister Claus Ruhe Madsen bekräftigt.²⁶ Der BUND hat die Absicht erklärt, nötigenfalls die Mittel für eine Klage gegen die Hafenerweiterung zur Verfügung zu stellen - also gerichtlich durch die Instanzen gehen zu wollen.

Anwohner:innen-Initiativen

Die Anwohner:innen in den hafennahen Ortsteilen von Rostock begleiten die Diskussion über die Hafenentwicklung seit vielen Jahren sehr aufmerksam und sehr kritisch. Letztendlich geht es - insbesondere für die Einwohner:innen in Krummendorf - um die Zukunft ihres Ortes und um ihre Heimat. Aus diesem Grund haben sich die Bürger:innen im Rahmen von Initiativen organisiert, um ihre Interessen gebündelt nach außen zu vertreten. Hier ist der Verein *Zukunft für Krummendorf* e.V. zu nennen, aber auch über den Ortsbeirat Gehlsdorf bringen die Anwohner:innen ihre Belange in den politischen Raum ein.

Es gibt neben dem Innenbereich Krummendorf aktuell über 40 Häuser in den Splittersiedlungen Oldendorf, Up'n Warnowsand und Warnowrande, die zum Teil erst in der jüngeren Vergangenheit entstanden sind - aufgrund einer flexibel zu interpretierenden Außenbereichssatzung. Zwar leben die Menschen in Krummendorf schon seit vielen Jahrzehnten mit der Tatsache, dass der Hafen sich erweitern kann. Der mögliche Versuch einer Enteignung werde jedoch vehement bekämpft werden, so die Aussage der

²⁶ <https://www.bund-mecklenburg-vorpommern.de/service/presse/detail/news/moorzerstoerung-fuer-hafenausbau-rostock-unverantwortlich-und-aus-der-zeit-gefallen/>

Bürgerinitiative *Zukunft für Krummendorf*. Sie weist darauf hin, dass sich mehr als die Hälfte, der für eine Westerweiterung des Seehafens benötigten Flächen weiterhin in privatem Besitz befänden. Die Mehrheit der betroffenen Bürger:innen wolle nach ihrer Aussage nicht verkaufen.

Ganz grundsätzlich zweifelt der Verein den Bedarf für eine Erweiterung des Seehafens an und bestreitet die Aussage, dass der Hafen für seine originären Aufgaben mehr Fläche benötigt. Aus Sicht der Bürgerinitiative habe der Hafen die Möglichkeit, nach innen, statt nach außen zu wachsen. Auch stünden für Industrie und Gewerbe ausreichend Flächen im Umland von Rostock zur Verfügung. Kritik gibt es zudem an einem Eingriff in den Natur- und Naherholungsraum rund um Krummendorf. Eine Rodung der *Oldendorfer Tannen* oder Eingriffe in das Steilufer, seien nicht zu vertreten. Die Inanspruchnahme des Ostufers der Unterwarnow einschließlich des Kliffs und eines als Ausgleichsmaßnahme angelegten Schilfgürtels, ist aus Sicht des Vereins *Zukunft für Krummendorf* nicht mit der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) vereinbar. Auch wird die Beeinträchtigung (z.B. durch Lärm) der benachbarten Stadtteile Gehlsdorf, Toitenwinkel, Groß Klein und Schmarl durch eine Hafenerweiterung befürchtet.²⁷

Medien

Die ortsansässigen Medien - allen voran die Ostsee-Zeitung (OZ), die Norddeutschen Neuesten Nachrichten (NNN) und der NDR - begleiten die Diskussion über die Hafenentwicklung in Rostock seit vielen Jahren sehr aufmerksam. Der Medienauswertung zufolge berichten sie über dieses Thema *en gros* sachlich und geben allen Perspektiven einen entsprechenden Raum. Unklar bleibt allerdings für die Medien - so ein Journalist im Interview -, welche Erzählung über den Hafen sich in Zukunft durchsetzen werde.

Bürger:innen in Rostock und im Landkreis

Der Rostocker Hafen ist ein wichtiger Teil der Erzählung der Stadt und der Region. Gerade der Überseehafen ist jedoch weit weg von der Wahrnehmung vieler Bürger:innen, weil er gefühlt außerhalb der Stadt liegt - anders als etwa in Hamburg. Umfragen zur Wahrnehmung des Hafens in der Bevölkerung liegen aktuell nicht vor. Jedoch hat sich der Eindruck im Rahmen der Medienanalyse und der Stakeholderinterviews verfestigt, dass die große Mehrheit der Rostocker Bürger:innen - insbesondere in Innenstadtnähe und in Rostocks Süden - bisher kaum über konkrete Eindrücke, Meinungen und Informationen über eine Hafenerweiterung verfügen.

3.2.2 Themenlandkarte

Wird der Blick auf die öffentlich diskutierten Themen (s. Abb. 7) gerichtet, die sich rund um die Hafenentwicklung in Rostock ergeben, so wird deutlich, dass sie vergleichsweise überschaubar und klar zuzuordnen sind. Im Kern geht es um drei wesentliche Themenstellungen, die in der Debatte über eine mögliche Flächenerweiterung dominieren. In der Diskussion befinden sich immer wieder

- der Bedarf - und damit die Notwendigkeit - für eine Hafenerweiterung,
- die Inanspruchnahme von ökologisch wertvollen Flächen,
- der Eingriff in Eigentum und das persönliche Lebensumfeld, in die eigene Heimat.

Dieses Themenspektrum soll folgend beleuchtet werden. Wichtig wird es sein, die dahinterliegenden Argumentationen zu verstehen und zu analysieren, welches Potenzial einzelne Themen haben, um die öffentliche Debatte über die Hafenerweiterung tiefergehender einschätzen zu können.

²⁷ Siehe u.a.: <https://www.zukunft-krummendorf.com/>



Abb. 7: Themenlandkarte rund um die Hafenerweiterung in Rostock

Hafenerweiterung: Bedarf und Notwendigkeit

Die Bedeutung des Hafens für die Region wird – auch von den Kritiker:innen der Hafenerweiterung – anerkannt. Unbestritten ist, dass ROSTOCK PORT den Nukleus für das größte Industrie- und Gewerbegebiet Mecklenburg-Vorpommerns bildet und eine landesweite Bedeutung für den Wirtschaftsstandort hat.

Die Befürworter:innen einer Hafenerweiterung sehen genau diese Bedeutung und dieses Potenzial des Hafens. Sie haben immer wieder deutlich gemacht, Flächen zu benötigen, um attraktive Ansiedlungsanfragen bedienen zu können. In der Tat scheint der Druck auf Umschlags-, Industrie- und Gewerbeflächen in Rostock, in den letzten Jahren zugenommen zu haben (s. Abb. 8). Hinzu kommen neue Potenziale für die Entwicklung eines Klima- und Energiewendehafens, etwa mit einer regionalen Produktion von Wasserstoff und seiner Derivate. Das bedeutet aber auch: Der Bedarf für eine Flächenerweiterung ergibt sich nur zu geringen Teilen aus einem wachsenden seeseitigen Umschlag. Zu großen Teilen nährt sich der neue Flächenbedarf aus Ansiedlungsanfragen von Unternehmen, die die Nähe zur Kaikante suchen und durch die neue Funktion als Energiehafen.

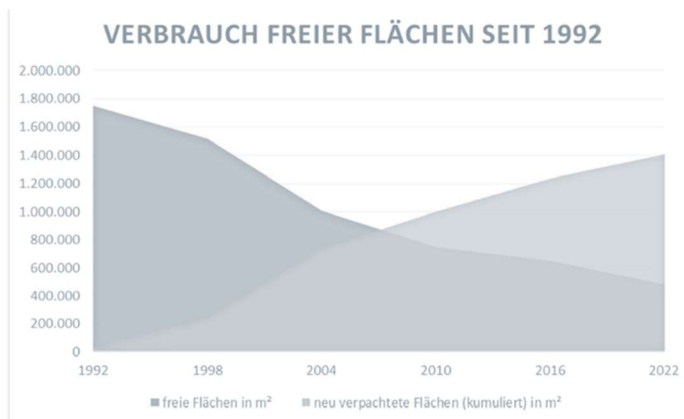


Abb. 8: Verhältnis von freien und neu verpachteten Flächen im Rostocker Hafen

Kritiker:innen einer Hafenerweiterung ziehen grundsätzlich in Zweifel, ob es einen Bedarf für eine Flächenerweiterung gibt. Diese Kritik richtet sich zunächst auf die Umschlagsprognosen für den Hafen. Zwar wird aus den aktuellen Prognosen deutlich, dass ein Wachstum des Umschlags im Überseehafen in den kommenden Jahren zu erwarten ist - im Bereich von jährlich 1,2 Prozent auf circa 31,8 Millionen Tonnen (brutto)²⁸ und 22,8 Millionen Tonnen (netto) im Jahr 2030. Dieser Zuwachs wird aber kritisch hinterfragt, denn erstens - so die Argumentation der Kritiker:innen - verschärfe sich die Wettbewerbslage für den Rostocker Hafen durch den Ausbau der polnischen Ostseehäfen, allen voran in Swinemünde. Zweitens veränderten sich die Warenströme durch den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) grundlegender als erwartet.²⁹ Drittens machen Kohlelieferungen für das Kraftwerk in Rostock derzeit noch einen wesentlichen Anteil der jährlichen Tonnage aus. Dieser werde sich aber bis zum avisierten Kohleausstieg im Jahr 2030 auf null reduzieren.

Auch um die Dringlichkeit einer Hafenerweiterung gibt es eine kontroverse Debatte. Die Verantwortlichen im Hafen und in der Wirtschaftsförderung weisen immer wieder darauf hin, dass kurzfristige Anfragen für Ansiedlungen gestellt werden, die aber aufgrund einer perspektivisch stark abnehmenden Flächenverfügbarkeit negativ beschieden werden müssten. Allein in den Jahren 2019 bis 2021 sind nach Angaben von Rostock Business 321 Ansiedlungsanfragen am Standort gestellt worden. Von den Kritiker:innen werden hingegen konkretere Belege für dieses Argument eingefordert. Das ist nicht immer einfach, denn häufig besteht aufgrund des Abstraktheitsgrades der Ansiedlungsanfragen oder von Verschwiegenheitsklauseln nicht die Möglichkeit, diese Informationen öffentlich zu machen. Auch ist allen Beteiligten bewusst, dass die Flächenerweiterung als ein Generationenprojekt verstanden werden muss - mit einem Zeithorizont von mind. zehn bis 15 Jahren bis zur ersten Nutzbarkeit der Flächen. Aus diesem Grund fällt es nicht leicht, die Akutheit der Flächenerweiterung aufzuzeigen.

Anders verhält es sich mit den prognostizierten Flächenbedarfen für den Umbau hin zu einem Klima- und Energiehafen. Dieses Warum für eine Hafenerweiterung wird grundsätzlich akzeptiert. Jedoch wird auch in diesem Fall ein Argument gegen eine neue Ausweisung von Flächen vorgebracht, dass aus Sicht der Kritiker:innen grundsätzlich gilt. Sie verweisen darauf, dass im Hafen selbst oder in unmittelbarer Nähe (bis hin zum Flughafen Rostock-Laage) ausreichend Flächen für die Ansiedlung von Unternehmen, für neue Formen der Energieproduktion und des -imports sowie für Innovationscluster zur Verfügung stehen. Ein Beispiel: Es wird argumentiert, dass eine neue Wasserstoffproduktion auch am bisherigen Standort des Kohlekraftwerks aufgebaut werden kann.

Natur- und Klimaschutz: Moore und Artenvielfalt

²⁸ Eigene Berechnungen von Rostock Port.

²⁹ <https://www.rostock.ihk24.de/servicemarken/presse/medieninformationen/fehmar-belt-5351478>

In beiden Erweiterungsgebieten (West/Ost) sind ökologisch wertvolle Flächen zu finden, die in Anspruch genommen werden könnten. Es handelt sich zum Teil um besonders geschützte FFH-Gebiete und Moore. Konkret bezieht sich die Diskussion auf das Mündungsgebiet des Peezer Baches sowie auf den Bereich der Oldendorfer Tannen und auf das Warnowufer mit der Steilküste im Bereich Krummendorf. Vor diesem Hintergrund hat die öffentliche Hand (Regionaler Planungsverband, Energieministerium M-V, Amt für Stadtplanung und ROSTOCK PORT) unter Federführung des Regionalen Planungsverbandes umfangreiche Gutachten in Auftrag gegeben, die untersuchten, welche Eingriffe zu erwarten und ob diese rechtlich zulässig und kompensierbar sind. Das Gutachten kommt insgesamt zu dem Schluss, dass es kein Ausschlusskriterium aus naturschutzfachlicher Sicht für die Hafenerweiterung gibt. Jedoch wäre die Flächeninanspruchnahme mit erheblichen Eingriffen und Kompensationsaufwänden verbunden. Grundsätzlich überwiege, so das Gutachten, das öffentliche Interesse am Vorhaben. Auf dieser Basis wäre es möglich, eine Ausnahme vom Verschlechterungsverbot bei der EU zu beantragen.

Die Umwelt- und Naturschutzverbände, aber auch die Anwohner:innen in den betroffenen Erweiterungsgebieten, setzen hier mit ihrer Kritik an. Sie bezweifeln grundsätzlich, dass eine Flächenenerweiterung mit den geltenden EU-Richtlinien (FFH-RL, WRRL-RL) vereinbar ist. Das gilt für die Auswirkungen auf streng geschützte Arten wie den Eisvogel oder sensible Vegetationsbereiche in Uferzonen (z.B. Schilf), aber auch für die Möglichkeit der Kompensation dieser Eingriffe auf anderen Flächen. Aktuell fokussiert sich die Debatte auf die sensiblen Funktionen der Mooregebiete im Bereich des Peezer Baches. Die Kritik: Moore gelten als wichtige CO₂-Speicher, insbesondere die unteren Torfschichten. Sollten sie abgegraben oder trockengelegt werden, drohe laut BUND ein Anstieg der CO₂-Emissionen über viele Jahre hinweg. Dies sei nicht mit dem Ziel vereinbar, in möglichst kurzer Zeit Klimaneutralität in der Stadt und im Land Mecklenburg-Vorpommern zu erreichen.

Nachbarschaft: Wohneigentum, Emissionen und Naherholung

Die konkrete Ausgestaltung der Erweiterungsflächen in den Bereichen *West* und *Ost* ist noch offen. Im jüngsten Beschluss der Verbandsversammlung des Regionalverbands Region Rostock vom 7. Dezember wird auf „optimierte Layouts im Umfang von 215 und 160 ha“ verwiesen. Die Bewohner:innen in der Nachbarschaft des Hafens - allen voran in den Außenbereichssiedlungen in Krummendorf - befürchten vor diesem Hintergrund jedoch konkrete Eingriffe in ihr Eigentum und in die Natur sowie erhebliche Auswirkungen einer späteren Hafennutzung auf ihr Wohnumfeld, z.B. durch Lärm- und Lichtemissionen.

3.3 Kommunikationsstrategie

Auf der Grundlage der Umfeldanalyse in Kap. 3.2 sollen folgend Kommunikationsansätze für die Debatte über eine nachhaltige Hafenentwicklung skizziert werden. Dazu gehören

- ein Vorschlag für eine übergreifende Zukunftserzählung für den Hafen Rostock,
- Kernbotschaften für die Hafenentwicklung,
- das Skizzieren von Zielen der Kommunikation,
- der Entwurf einer Dramaturgie in zwei Etappen - für das Jahr 2022 und für die Jahre 2023-26,
- die Beschreibung von Kommunikationsmaßnahmen im Rahmen eines Werkzeugkastens.

3.3.1 Narrativ und Kernbotschaften für eine nachhaltige Hafenentwicklung

Der Hafen Rostock hat sich stetig gewandelt und auch größere Umbruchphasen erfolgreich überstanden. Aktuell steht der Hafen an der Schwelle zu einer neuen Etappe. In Zukunft soll sich der Hafen deutlich diversifizieren. Die heute noch dominierende Umschlagsfunktion könnte durch weitere Aufgaben ergänzt werden - vor allem durch den Ausbau zu einem Energiehub für Wasserstoff und seiner Derivate (eFuels) sowie durch die begleitende Ansiedlung von Innovationsclustern aus hafenaffiner Industrie und Gewerbe, Technologieunternehmen und Logistik.

Dabei ist jedoch zu beachten: Universalhäfen haben es grundsätzlich schwer, eine konsistente Geschichte von sich zu erzählen. Das gilt auch für den Hafen Rostock. Die Diversität der auf der Hafenfläche operierenden Firmen ist groß, sie alle unter ein kommunikatives Dach zu bringen, ist auf den ersten Blick sehr herausfordernd. Zurzeit existieren in der Tat nur Fragmente einer Erzählung: Der Hafen wird als Motor der Wirtschaftsentwicklung in der Region bezeichnet, als Ort für qualitativ gute Arbeitsplätze, als Fähr- und Kreuzfahrthafen oder als Energiehafen. Was fehlt, ist ein übergreifender Zukunftsentwurf.

Narrativ / Storyline

Es öffnet sich jedoch gerade ein Zeitfenster, das es ermöglicht, ein neues Zukunftsbild des Hafens zu entwickeln; ein Bild, das sich kongruent in die Erzählung der Stadt „hineinwebt“ und zur Logik des Zukunftsplans passt, der die Stadt neu planen und denken soll. Diese Geschichte („Narrativ“) könnte lauten:

Der Rostocker Hafen ist das Tor über die Ostsee in die Welt - für die Region und für Deutschland. Der Hafen hat eine bewegte Geschichte hinter sich und dabei viele Umbrüche gewettert. Daraus ist er immer gestärkt hervorgegangen. Geholfen hat ihm dabei nicht nur seine Lagegunst an einem der wichtigsten Verkehrskorridore nach Nord- und Osteuropa. Auch die Verantwortlichen in Stadt und Hafen haben den *Port of Rostock* immer wieder neu erfunden.

Heute ist der Rostocker Hafen auf Kurs. Er ist als Universalhafen breit aufgestellt - mit Fährverkehren, Umschlagsbetrieben, Industrie an der Kaikante und Kreuzfahrt.

Jetzt heißt es jedoch, den nächsten Schritt in Richtung eines Zukunftshafens zu gehen; eines Hafens, der sich als offene Plattform für die Ansiedlung von Umschlag und Industrie, für Energieproduktion und Technologie versteht. Diese Innovationen benötigen Raum. Dieser Raum muss verträglich erschlossen werden, im Einklang mit Natur- und Klimaschutz und geprägt durch Sorgsamkeit im Umgang mit Nachbar:innen des Hafens. Das Resultat wäre eine nachhaltige Hafenentwicklung - mit großen wirtschaftlichen Potenzialen, neuen Pfaden auf dem Weg zur Klimaneutralität und guten Arbeitsplätzen für die Stadt und die Region.

Kernbotschaften

Aus diesem Narrativ leiten sich folgende Kernbotschaften ab, die zukünftig den Rahmen bilden, in dem die Debatte über die Hafenentwicklung in Rostock ausgestaltet wird. Diese Kernbotschaften könnten lauten:

- Der Hafen Rostock sorgt verlässlich für Wirtschaftswachstum und gute Arbeitsplätze in der Region. Soll er diese wichtige Funktion behalten und zukünftig ausbauen, ist er angehalten, eine vorausschauende Flächenvorsorge zu betreiben.

- Der Hafen Rostock versteht sich in Zukunft als eine Plattform für Innovationen, die modernen und intermodalen Umschlag, leistungsfähige und emissionsarme Industrie sowie neue Lösungen für eine klimaneutrale Energie- und Kraftstoffproduktion an einem Standort bündelt.
- Mit dieser Ausrichtung versteht sich der *Port of Rostock* als ein wichtiger Teil des Zukunftsplans der Stadt. Er schafft Raum für Innovationen - und behält gleichzeitig seine Identität als moderner und agiler Umschlagsplatz für Güter und Waren.
- All diese Ansprüche an den zukünftigen Hafen benötigen Flächen. Deshalb muss sich Hafen Rostock entwickeln können. Gleichzeitig ist der Hafen aufgefordert, seine Flächen zu bündeln und möglichst kompakt zu gestalten - idealerweise an einem Ort: dem Überseehafen.
- Der Hafen erweitert sich umsichtig und sorgsam. Der Hafen wird sich so verträglich wie möglich im Sinne einer guten Nachbarschaft entwickeln.

3.3.2 Ziele

Eine Kommunikationsstrategie bedarf klarer Ziele, an denen sie sich orientiert. Eine nachhaltige Kommunikation der Hafenentwicklung in Rostock sollte sich an den folgenden Zielstellungen ausrichten:

1. *Ein neues Bild des Hafens zeichnen:* Der Hafen befindet sich auf einem neuen Pfad in die Zukunft. Er soll sich zu einem Zukunftshafen entwickeln, der weit mehr ist als nur Fähr- und Umschlagsort. Diese neue Ausrichtung sollte kommunikativ in der Öffentlichkeit diskutiert und verankert werden.
2. *Verständnis für den Hafen schaffen:* Ziel der Kommunikation sollte es sein, die Rostocker:innen und die Region einzuladen, Einblicke in die Bedeutung, die Wertschöpfung und die Lieferketten zu bekommen, aber die Menschen kennenzulernen, die im Hafen täglich arbeiten. Der Hafen sollte sich gegenüber der Stadtgesellschaft stärker öffnen und transparenter erklären, was er tut.
3. *Die Debatte über die Hafenerweiterung öffnen:* Es existieren unterschiedliche Sichtweisen auf die Hafenerweiterung (s. Kap. 3.2). Diese Perspektiven sollten transparent gemacht und selbstbewusst öffentlich diskutiert werden - mit neuen Gesprächsformaten, die auch diejenigen in der Stadt und in der Region erreichen, die sich bisher noch keine Meinung zu diesem Thema bilden konnten.

3.3.3 Phasen

Auch wenn das Thema der Hafenerweiterung seit mehreren Jahren diskutiert wird, so scheint doch aktuell ein Punkt in der Debatte erreicht, an dem es Sinn macht, die öffentliche Kommunikation zu intensivieren. Das gilt ganz besonders für das Jahr 2022, in dem, so die Empfehlung, das Thema der Hafenentwicklung breit in Rostock diskutiert und öffentlich abgewogen werden sollte. Aber auch in den Folgejahren wird es wichtig sein, keine kommunikativen Leerstellen entstehen zu lassen, sondern dem Thema der Hafenerweiterung immer wieder öffentliche Präsenz zu geben. Zu überschauen ist aktuell eine Phase bis zum Jahr 2026/27, die mit einer endgültigen Entscheidung über die Aufnahme der Hafenflächen in den Flächennutzungsplan enden könnte.

Aus diesem Grund macht es Sinn, die Kommunikation in zwei Phasen einzuteilen:

- *Phase 1: Anlauf (Jan. bis Dez. 2022):* Das Jahr 2022 sollte in Rostock genutzt werden, um der Debatte über die Hafenentwicklung neuen Schwung zu verleihen und einen neuen Start der Kommunikation zu wagen. Ziel sollte es sein, das Thema aus der fachlichen Nische, in der es bisher kommuniziert wurde, herauszuholen und die Diskussion selbstbewusst, aktiv und souverän in die Öffentlichkeit zu tragen. Die Rostocker:innen sollten die Chance bekommen, sich auf breiter Basis ein Meinungsbild über die Zukunftsentwicklung des Hafens und über die Pläne für seine Erweiterung zu machen.
- *Phase 2: Dauerlauf (2023 bis 2026/27):* Da die konkreten Abläufe und Entscheidungspunkte auf dem Weg zur Verabschiedung des Flächennutzungsplans heute noch nicht absehbar sind, wird die

Dramaturgie für diese Jahre unschärfer formuliert werden - oder anders: die kommunikativen Instrumente müssen flexibel eingesetzt werden. Sie sind im Instrumentenkasten in Kap. 3.3.4 aufgeführt.

Phase 1: Anlauf (Jan. bis Dez. 2022)

Abb. 9 macht deutlich, wie sich eine Dramaturgie für die Kommunikation im Jahr 2022 konkret ausgestalten lässt. Grundsätzlich werden drei Ebenen der Kommunikation adressiert, nach denen sich auch die Maßnahmen gliedern.

Quartal 1: 2022

Information von Bürgerschaft und Ortsbeiräten

Zu Beginn des Jahres sollten ROSTOCK PORT und die Stadtverwaltung Raum bekommen, um den Stand der Vorüberlegungen und die bisher erstellten Gutachten zur Hafenerweiterung im politischen Raum vorzustellen. Konkret ist es zu empfehlen, dass sich die zuständigen Ausschüsse in der Rostocker Bürgerschaft mit dem Thema der Hafenentwicklung befassen. Zusätzlich sollte die Möglichkeit bestehen, die Überlegungen auch in den einzelnen Fraktionen tiefergehend vorzustellen. Das Gesprächsangebot sollte an alle Fraktionen gleichzeitig ergehen. Das gilt auch in zeitlicher Nähe für den Ortsbeirat Ost, in dessen Zuständigkeitsbereich die möglichen Erweiterungsflächen West und Ost fallen.

Hafenforum

Die Verwaltung der Hansestadt Rostock sollte noch im ersten Quartal zu einer neuen Gesprächsrunde des Hafenforums einladen. Im Rahmen dieser Sitzung könnten die neuesten Entwicklungen im Bereich der Hafenentwicklung besprochen werden. Zeitgleich sollten die Mitglieder des Hafenforums über die intensivierte Kommunikationsarbeit in den kommenden Jahren informiert werden, die zum Teil auch außerhalb des stärker fachlich arbeitenden Gremiums des Hafenforums stattfinden soll.

Website

Zu empfehlen ist es, eine eigene Internetpräsenz zum Thema der Hafenentwicklung aufzubauen und zu gestalten, die gebündelt - an einem Ort - die wesentlichen Informationen zum Stand der Überlegungen und der Debatte darstellt. Auf dieser Plattform sollten Fakten zur Zukunftsentwicklung des Hafens und zu dessen Bedeutung für Stadt und Region genauso zu finden sein, wie Informationen und Visualisierungen zu den konkreten Erweiterungsflächen und zu den bisher erstellten Gutachten / Studien für das Vorhaben.

Interview

Das Jahr 2022 sollte als ein Auftakt für ein Gespräch über die Hafenentwicklung in Rostock verstanden werden. Um dieses Signal gleich zu Beginn des Jahres zu setzen, empfiehlt sich, ein Mediengespräch zu initiieren, an dem unterschiedliche Protagonisten der Debatte zu Wort kommen und das als Interview in einem der wesentlichen lokalen Medien veröffentlicht wird.

Quartal 2: 2022

Auftakt: Hafen.Gespräche

Im April könnte - wenn es die aktuellen Corona-Regeln zulassen - eine neue öffentliche Dialogreihe *Hafen.Gespräche* starten, die sich an alle Rostocker Bürger:innen richtet. Im Rahmen dieser Reihe sollen unterschiedlichste Facetten und Fragestellungen zum Hafen und zur Hafenentwicklung in variierender Zusammensetzung und an interessanten Orten der Stadt beleuchtet werden. Den Anfang könnte Oberbürgermeister Madsen im Rahmen eines moderierten *Town Hall*-Formats machen. Diese Veranstaltung mit Bürger:innen wäre eine gute Gelegenheit für den Oberbürgermeister, um seine Vision und Idee vom Hafen vorzustellen und sie mit Stakeholdern und Bürger:innen in der Stadt zu diskutieren.

Bürgerreferent:in Hafen

Die Beispiele anderer Vorhabenträger - insbesondere von CUURENTA und der Übertragungsnetzbetreiber (s. Kap. 2) - zeigen, wie wichtig ist es, bei komplexen, langjährigen und kontroversen Planungsvorhaben, eine Person als Kümmer:in und Kontaktperson zu benennen, die Bürger:innen- und Stakeholderanfragen aufnimmt und beantwortet. Zudem sollte diese Person aktiv Kontakt zu einzelnen Vertreter:innen und Institutionen in der Nachbarschaft des *Rostocker Hafens* halten, die von einer Hafenentwicklung betroffen sind oder es sein könnten. Eine solche Person könnte bei der Stadtverwaltung angesiedelt sein - ggf. bei der Geschäftsstelle des Hafenforums.

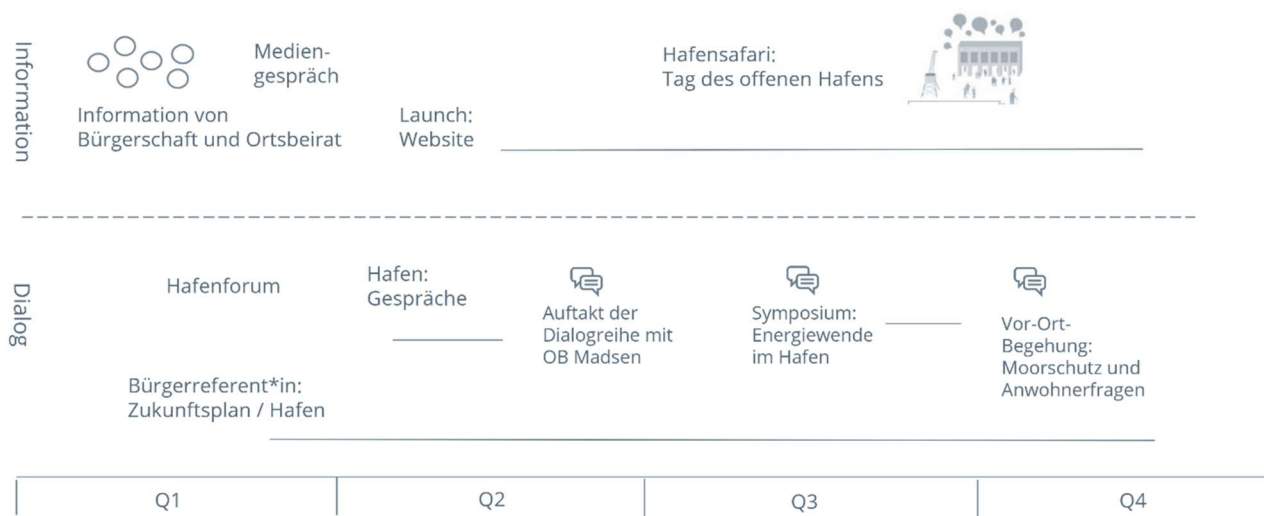


Abb. 9: Dramaturgie der Kommunikation zur Hafenentwicklung im Jahr 2022

Quartal 3: 2022

Symposium: Häfen - Orte der Energiewende

Nach der Sommerpause könnte ein internationales Symposium stattfinden, das Expert:innen zu der Frage zusammenbringt, welche Rolle Häfen im Rahmen des Umbaus unserer Energie- und Kraftstoffversorgung in Deutschland spielen werden. Im Fokus könnte die Funktion von Häfen als *entry ports* für erneuerbare Energieträger stehen - u.a. der Import und die Produktion von Wasserstoff und PowerFuels. Mit einem solchen Symposium würde sich der Standort Rostock nicht nur in der Region, sondern auch national als ein zukunftsweisender Hafenstandort positionieren.

Hafen.Safari - Tag des offenen Hafens

Um die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Diskussion über die Zukunft des Hafens zu lenken und ihn nah- und erfahrbar zu machen, bietet es sich an, einen Tag im Frühherbst festzulegen, an dem sich die Bürger:innen aus Rostock und der Region den Hafen, seine Aktivitäten und seine Betriebe aus der Nähe anschauen können. So wird folgendes Signal gesendet: Der Hafen öffnet sich - und er ist ein spannender Ort, an dem Wertschöpfung, interessante Arbeit und ein ausgefeiltes Lieferkettenmanagement stattfindet. Dieser Tag der offenen Tür im Hafen könnte als Safari konzipiert werden, im Rahmen derer die Gäste mehrere Stationen anlaufen und besuchen - ggf. auch per Bootstour.

Quartal 4: 2022

Vor-Ort-Begehung

Der sensible Umgang mit Fragen des Natur- und des Anwohner:innenschutzes ist ein entscheidendes Kriterium für die Debatte und für die Entscheidung über eine Hafenerweiterung. Sie sollte nicht nur gutachterlich geklärt werden, sondern auch im Rahmen der o.g. *Hafen.Gespräche* im Herbst 2021 vor Ort aufgegriffen und erörtert werden. Hier bieten sich Vor-Ort-Begehungen an, die Kritiker:innen und Befürworter:innen Raum geben, um über die Hafenerweiterung an lokalen *hot spots* der Planung vor Ort zu diskutieren und fachliche Argumente auszutauschen. ROSTOCK PORT würde mit diesem Termin signalisieren, dass er die Kritik und die Hinweise zur Planung sehr ernst nimmt und könnte zeitgleich aufzeigen, welche Planungsideen es vor Ort gibt - und wie für Ausgleich und Ersatz der Eingriffe gesorgt werden soll.

Phase 2: Dauerlauf (2023 bis 2026)

Auch in den folgenden Jahren 2023 bis 2026/27 wird die Diskussion in der Öffentlichkeit intensiv weitergehen. Es werden sich - sowohl im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans als auch des Flächennutzungsplans - Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung und der fachlichen Ergänzung der Pläne regelmäßig abwechseln. Das bedeutet: Es findet ein Wechselspiel aus öffentlicher Diskussion und planerischer Zurückgezogenheit statt. Für diesen Zeitraum kann zum aktuellen Zeitpunkt nur grob abgeschätzt werden, welche Dramaturgie sich in welcher Phase exakt ergeben wird. Es können aber auf den beiden Ebenen *Information und Dialog* grundlegende Formate vorgeschlagen werden, die in den einzelnen Jahren und Phasen zum Einsatz kommen. Sie sind in Abb. 10 dargestellt.

2023-2026/27

Information

- **Website:** Die 2022 aufgesetzte Website zur Zukunft des Hafens sollte weiter mit Inhalten ausgebaut werden. Sie muss sich als Ort etablieren, an dem alle interessierten Bürger:innen schnell Informationen und Einschätzungen zur Hafenentwicklung erhalten und den Dialog rund um dieses für Rostock wichtige Thema nachvollziehen können. Hier kommen Videoformate, Infografiken, Interviews oder auch magazinartige Artikel in Frage, mit der die Website aktuell und lebendig gehalten wird. Auch ist zu überlegen, die Website durch Dialogmöglichkeiten zu erweitern - etwa in Form von Online-Umfragen, Thesendiskussionen oder interaktiven Karten, in die Nutzer:innen ihre Hinweise zur Planung eintragen können.
- **Tag des offenen Hafens:** Sollte sich der Tag des Hafens im Jahr 2022 als erfolgreich erwiesen haben, ist dringend zu empfehlen, ihn zu wiederholen und gerne mit neuen Formaten zu koppeln - wie etwa einem Filmfestival im Hafen. Ziel sollte es sein, Kontaktpunkte für die Menschen in Rostock und in der Region zum Hafen zu schaffen und ihn weiterhin erlebbar zu machen.

Dialog

- **Bürgerreferent:in Hafen:** Diese Kümmerer-Funktion wird gerade in den Phasen, in denen wenig öffentliche Diskussion stattfindet, sehr wichtig sein. Die Bürgerreferent:in hält den Kontakt zu den unterschiedlichen Stakeholdergruppen rund um die Hafenerweiterung. So wird dafür gesorgt, dass der Kommunikationsfaden zum Thema Hafenentwicklung nicht abreißt und eine Dialogkultur erhalten bleibt.
- **Hafen.Gespräche:** Auch die *Hafen.Gespräche* sollten kontinuierlich, idealerweise zweimal im Jahr, fortgeführt werden - in möglichst wechselnden Formaten. Denkbar sind weiterhin *Town Hall*-Veranstaltungen mit Bürger:innen sowie Vor-Ort-Begehungen, ein Symposium und Fachgespräche zu

einzelnen Fragen der Hafenplanung und -entwicklung - ergänzend zum tendenziell stärker fachlich arbeitenden Hafenforum.

- *Innovationsallianz Hafen*: Es ist zu empfehlen, dass sich die wesentlichen Akteure, die sich für die Neuaufstellung des Hafens interessieren, in einem eigenen Netzwerk koordinieren. Ziel einer solchen Allianz als lose verkoppelter Organisation könnte es sein, neue Ansätze und Ideen für die Entwicklung des Zukunftshafens zu entwickeln und offen zu diskutieren (s. Instrumentenkasten).

3.3.4 Instrumente: Werkzeugkasten

Im Rahmen der oben skizzierten Kommunikationsansätze sind verschiedene Instrumente genannt und zum Teil bereits erläutert worden. Im folgenden Kapitel sollen diese Maßnahmen noch einmal einzeln vorgestellt und im Sinne eines Werkzeugkastens nutzbar gemacht werden. Die Instrumente sind wiederkehrend in die Dimensionen *Information* und *Dialog* eingeteilt.

Information

Information und Transparenz bilden die Basis jeder guten Kommunikation. Es lassen sich diesem Aspekt unterschiedlichste Maßnahmen zuordnen:

- *Umfeldanalysen*

Jede gute Planungskommunikation beginnt mit einer Sondierung und Analyse des Umfeldes. Die Ausgangsfrage lautet: In welchen Raum wird ein Vorhaben hineingeplant? Das kann technisch-planerisch beantwortet werden (z.B. mit dem Blick auf Raumwiderstände), hat aber auch eine gesellschaftliche Komponente. Zu analysieren ist, welche Anspruchsgruppen sich um ein Vorhaben sortieren, welche Positionen und Interessen sie haben und welche Andock- und Konfliktpunkte sich daraus ergeben.

- *Website und Social Media*

Websites sind heute Ankerpunkt und Heimat für die gesamte Kommunikation. Sie prägen das Bild nach außen, weil sie Texte, Bildsprache, Videos und Infografiken auf einer Plattform bündeln und ausspielen können. Aus diesem Grund fungiert die Website als Visitenkarte von Organisationen und Projekten. Im Bereich der Planungskommunikation werden aktuell immer öfter separate Websites für einzelne Vorhaben aufgebaut, die visuell und gestalterisch auf einem ähnlich professionellen Niveau anzusiedeln sind wie Internetauftritte von Unternehmen oder Verbänden. Sie versuchen, Fakten und Dokumente transparent darzustellen und sollten Raum für Interaktion und Dialog bieten.

Die Planungs- und Vorhabenkommunikation sollte sich auch in den Bereichen von Social Media verlängern, um möglichst viele unterschiedliche Zielgruppen - auch die jüngeren - zu erreichen. Erfahrungen aus vielen Fallbeispielen zeigen, dass sich YouTube, Facebook und Instagram sehr gut für das zielgruppenspezifische Ausspielen von audio-visuellen Inhalten sowie für die gezielte Bewerbung von Veranstaltungen eignen. Twitter bietet wiederum stärker die Möglichkeit, politisch Aktive und Medienvertreter:innen mit Inhalten zu erreichen.

- *Visualisierungen und Infografiken*

Die Planung von Vorhaben ist komplex. Viele fachliche Disziplinen sind beteiligt, unterschiedlichste Fragestellungen müssen geklärt und bearbeitet werden - von volkswirtschaftlichen Effekten über Naturschutzfragen bis hin zu Auswirkungen auf das Lebensumfeld von Anwohner:innen. Um diese fachlichen Details übersichtlich aufzubereiten und Hürden der Komplexität abzubauen, wird es immer entscheidender, klare und einfach verständliche Visualisierungen und Infografiken zu erstellen. Sie prägen heute vielfach das Bild der Kommunikation und sind über alle Medien hinweg einsetzbar.

- *Videos*

In den vergangenen Jahren sind auch Vorhabenträger und Infrastrukturdienstleister verstärkt dazu übergegangen, weg vom Text und hin zur audio-visuellen Aufbereitung von Informationen zu gehen. Eigens produzierte Videos nehmen immer mehr Raum ein. Videos werden primär eingesetzt, um Geschichten über Menschen zu erzählen und Inhalte dadurch zu personalisieren (*human touch*). Aus diesem Grund sind Videos immer dann stark und wirkungsvoll, wenn sie nah an Menschen bei der Arbeit, in Veranstaltungen oder Teamsettings sind und diese eng und möglichst authentisch begleiten.

- *Printprodukte: Flyer, Broschüren, Postkarten*

ROSTOCK PORT produziert regelmäßig den hochwertigen Hafenflyer *Rostocks Herz schlägt im Hafen*. Es ist wichtig, über solche professionellen Printprodukte zu verfügen, sie an Haushalte zu verteilen (z.B. über Beilagen) oder sie auf Veranstaltungen auszulegen. Das gilt auch für Broschüren. Sie verfügen über eine Haptik, die digitale Kommunikation nicht leisten kann und sind gerade bei älteren Zielgruppen weiterhin wichtige Medien, um sich über ein Vorhaben zu informieren. Eine gute Möglichkeit, Printprodukte gezielt einzusetzen, sind auch Postwurfsendungen an lokale Haushalte - z.B. in Form von Postkarten oder Hauswurfsendungen.

Dialog

Eine gezielte Öffentlichkeitsbeteiligung über Dialogformate hat in den vergangenen Jahren im Bereich der Planungs- und Vorhabenkommunikation deutlich an Bedeutung gewonnen. Dabei gilt der Grundsatz, Dialoge möglichst frühzeitig zu führen. Die Vielfalt an Methoden ist groß. Es soll hier eine Auswahl vorgestellt werden:

- *Bürgerreferent:in*

Es hat sich in Vorhaben, die über einen längeren Zeitraum geplant und realisiert werden müssen, bewährt, Mitarbeiter:innen einzustellen, die sich vor Ort als Ansprechpartner:in und Gesicht nach außen verstehen. Sie arbeiten als Kümmerin bzw. Kümmerer und Netzwerker:in, sind im Fall von Krisen schnell persönlich verfügbar, klären Fragen von Betroffenen und bauen belastbare Beziehungen zu den Menschen auf, die die Planung betrifft. Positive Beispiele für den Einsatz von Bürgerreferent:innen gibt es beispielsweise im Stromnetzausbau (u.a. Tennet) oder beim Ausbau des ÖPNV (u.a. Hamburger Hochbahn).

- *Symposien und Fachgespräche*

Ein wichtiges Dialogformat im Bereich der Planungskommunikation stellen Symposien und Fachgespräche dar, weil sie Räume bieten, um komplexe Fragestellungen fachlich tiefergehend zu diskutieren und sie auf einer betont sachlichen Ebene zu besprechen. Die Zielgruppen für diese Formate sind neben Wissenschaft und Fachverwaltungen auch Umwelt- und Naturschutzverbände, Vertretungen der Wirtschaft sowie informierte Laien, z.B. aus Bürgerinitiativen. Symposien sollten als öffentliche Veranstaltungen konzipiert werden, die von einer Medienarbeit begleitet werden, um die Ergebnisse auch einer breiteren Öffentlichkeit mitzuteilen. Fachgespräche sind hingegen als nicht-öffentliche Termine zu verstehen, die insbesondere konfliktäre fachliche Fragestellungen im kleineren Kreis adressieren können. Beide Formate sollten extern moderiert werden.

- *Vor-Ort-Begehungen*

Eine weithin unterschätzte Möglichkeit, in einen konkreten, aber auch sehr persönlichen Dialog zu kommen, sind moderierte Vor-Ort-Termine. Es ist zu empfehlen, so häufig wie möglich aus tendenziell starren Gremiensettings herauszukommen und planerische Fragen *im Feld* anzuschauen und zu erörtern. Denn häufig fällt es Betroffenen leichter, wenn sie vor Ort auf konkrete und sensible Stellen (*hot spots*) der Planung hinweisen können, die aus ihrer Sicht besonders beachtenswert sind. Gehen die

Planungsverantwortlichen auf diesen Wunsch ein, was zu empfehlen wäre, dann zeigen sie damit: wir arbeiten nicht nur am Planungstisch, sondern wir sind vor Ort.

- *Town Hall-Gespräche mit Bürger:innen*

Dialogveranstaltungen mit Bürger:innen laufen häufig nach einem sehr starren Muster ab. Im Saal sitzen die Gäste, auf einem erhöhten Podium präsentieren die Vorhabenträger:innen oder Fachexpert:innen ihre Erkenntnisse. Um diese Distanz zwischen Publikum und Podium abzubauen, bieten sich *Town Hall*-Formate an. Die Bühne wird mitten im Raum auf Augenhöhe mit den Gästen aufgebaut, die im Kreis (360°) um die flache Bühne gruppiert sind. Die Diskutanten wenden sich den Bürger:innen entweder direkt zu oder es können Fragestellende in den Podiumskreis kommen, dort ihre Frage adressieren, sie diskutieren und im Anschluss an die nächste Person übergeben. Diese Variante wird als Fish Bowl-Diskussion bezeichnet. In jedem Fall es ist wichtig, *Town Hall*-Formaten von einer erfahrenen Moderation begleiten zu lassen.

- *Bürger:innen-Infomärkte*

Bürger:innen-Infomärkte sind vergleichbar aufgebaut wie *Town Hall*-Formate. Sie führen Bürger:innen in ein Rondell, in dessen Mitte es die Möglichkeit gibt, kurzen Impulsvorträgen zuzuhören. Ziel der Bürger:innen-Infomärkte ist es jedoch, den Teilnehmenden die Möglichkeit zu geben, sich an dezentralen Themenstationen individuell über genau diejenigen Fragestellungen zu informieren, die sie persönlich betreffen und bewegen. An diesen Stationen stehen Fachplaner:innen und -expert:innen bereit, um die Fragen der Bürger:innen direkt zu beantworten oder sie an Moderationswänden aufnehmen zu können. Die Veranstaltungen sind bewusst nicht bestuhlt, um die Teilnehmenden zu aktivieren, sich eigenständig im Raum zu bewegen. Bürger:innen-Infomärkte werden aktuell von sehr vielen Vorhabenträger:innen genutzt - insbesondere im Bereich des Infrastrukturausbaus (s. Kap. 2.7).

- *Online-Dialoge und -Umfragen*

Bei Vor-Ort-Veranstaltungen zeigt sich: Die Teilnahme beschränkt sich sehr häufig auf Personen, die hauptberuflich mit Planungen zu tun haben oder die sich die Zeit nehmen können, um sich vor Ort in Diskussionen einzubringen. Das gilt nicht für alle Bürger:innen in gleichem Maße. Aus diesem Grund wird es immer wichtiger, orts- und zeitunabhängige Orte des Dialogs anzubieten, die flexibel genutzt werden können. Als eine niedrigschwellige Möglichkeit bieten sich Online-Umfragen oder Dialoge an, die heute technisch sehr einfach in die eigenen Websites eingebunden werden können.

Als erfolgreiche Formate für Online-Umfragen haben sich erstens die Abstimmung von Thesen erwiesen. Sie wurden jüngst etwa von der der Behörde für Wirtschaft und Innovation in Hamburg³⁰ oder von der LPA in Lübeck im Rahmen der Debatten über einen neuen Hafenentwicklungsplan eingesetzt.³¹ Zweitens gewinnen raumbezogene und kartenbasierte Online-Beteiligungen im Kontext von Planungs- und Vorhabenkommunikation an Bedeutung. Diese Tools bieten die Möglichkeit für Nutzer:innen, Hinweise zu einem Vorhaben per Marker auf einer virtuellen Planungskarte zu platzieren und dazu einen Hinweis oder Kommentar zu schreiben, der - nach Prüfung auf Netiquette - veröffentlicht wird. Gute Beispiele für diese Form der Beteiligung bieten die Dialogverfahren der Hamburger Hochbahn.³²

- *Dialogforum / Planungswerkstätten*

Ein Format, das sich an die Tradition von Planungszellen und Runden Tischen anlehnt, sind sog. Dialogforen oder Planungswerkstätten. Sie bieten die Möglichkeit, mit einem persönlich eingeladenen Kreis von Teilnehmenden, die möglichst viele Sichtweisen aus einer Kommune repräsentieren, tiefergehend in fachliche Details von Planungsfragen einzusteigen. Dialogforen und Planungswerkstätten sollten in einem sehr kompakten Zeitraum stattfinden und eine sehr konkrete Aufgabenstellung

³⁰ <https://www.hafen2040.hamburg/dialoge>

³¹ <https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/hep/dialogprozess.html>

³² <https://www.schneller-durch-hamburg.de/hamburger-mitnehmen-mobilitaet-von-morgen-mitgestalten>

bearbeiten, z.B. die Abwägung von Planungs- oder Trassenalternativen in einem frühen Stadium der Planung.

Etabliert hat sich mittlerweile, dass nicht nur fest gesetzte Mitglieder zu Dialogforen und Planungswerkstätten aufgrund ihrer Funktion und institutionalisierten Verfasstheit (z.B. Fachverwaltungen, Wirtschaftsakteure, Umwelt- und Naturschutzverbände oder Bürgerinitiativen) eingeladen, sondern zusätzlich Bürgervertreter:innen per Losverfahren in diese Dialogrunden aufgenommen werden. Sie bringen in der Regel einen sehr unvoreingenommenen und frischen Blick auf die Planung mit und machen die Diskussion facettenreicher. Ein Beispiel für ein solches „gemischtes“ Verfahren ist die *Arbeitsgruppe Hafenentwicklung* in Lübeck, die sich aus festen Vertreter:innen von Interessengruppen und zugelosten Bürger:innen aus der Stadtgesellschaft zusammensetzte.

- *Sondierungs- / Stakeholdergespräche*

Es ist ratsam, über den gesamten Projektverlauf in persönlichen Gesprächen Positionen zu erfragen, ein Stimmungsbild einzuholen und Fragen aufzunehmen. Diese Sondierungsgespräche können sowohl von den Vorhabenträger:innen selbst als auch von externen Moderator:innen geführt werden. Wichtig ist, dass möglichst frühzeitig ein persönlicher Gesprächskanal zu wesentlichen Stakeholdern geöffnet wird. Dieser „kurze Draht“ kann gerade in Zeiten von Konfliktlagen helfen, schnell Missverständnisse aufzuklären, Sichtweisen persönlich abzugleichen und Fragen zu beantworten. Unterstützen kann hier auch der oder die o.g. Bürgerreferent:in.

- *Allianzen*

Immer häufiger bilden sich öffentliche Allianzen oder Bündnisse, die ein Thema gemeinsam vordenken und sich dazu vernetzen möchten. Diese Allianzen sind zumeist lose verkoppelte Netzwerke, die mit einem geringen organisatorischen Aufwand koordiniert werden können. Sie dienen häufig als Think Tanks (Denklabore), um Innovationen voranzutreiben, aber auch um Kompromisslinien für eine Entwicklung von Vorhaben vorzudenken. In Rostock wäre das die o.g. *Innovationsallianz Hafen*, die auslotet, welche Innovationspotenziale der Hafen hat und wie sie realisiert werden können.

4. Fazit

Diese Studie hat Vorschläge für die Kommunikation einer nachhaltigen Hafenentwicklung gemacht. Im Fokus stand die Situation in Rostock. Die Erweiterung des Hafens ist mit Zielkonflikten behaftet. Die Inanspruchnahme von neuen Flächen trifft auf nachvollziehbare Bedenken von Anwohner:innen und von Naturschutzverbänden; gleichzeitig sind die Stadt und der Hafen Rostock aufgefordert, Vorsorge für Flächen als Teil der Daseinsvorsorge zu treffen, die Wirtschaftskraft und Wohlstand auch in den kommenden Jahrzehnten sichern soll.

Das Beispiel Rostock zeigt das Spannungsfeld auf, in dem sich die Kommunikation einer nachhaltigen Hafenentwicklung verorten muss. Diese Kommunikation - das ist hoffentlich deutlich geworden - muss sehr sensibel und umsichtig gestaltet werden. Abschließend sind es drei wesentliche Erkenntnisse, die auch in anderen Regionen und an unterschiedlichen Hafenstandorten in Europa beachtenswert sein können:

1. *Zukunftserzählung*: Häfen stehen überall in Europa vor einem Wandel. Sie sollen in Zukunft weit mehr als Umschlagsorte für Güter und Waren sein, sondern ihre Funktionen erweitern - als Plattform für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen in unmittelbarer Nähe zur Kaikante und als *entry port* für grüne Energieträger und Kraftstoffe. Es ist deshalb dringend zu empfehlen, dass die Kommunikation neue Zukunftsbilder für den Hafen formuliert und prägt. Sie können als Orientierungspunkt für die Zukunftsentwicklung dienen.
2. *Öffnung*: Die Diskussion über die zukünftige Hafenentwicklung in Rostock zeigt: die Kommunikation darf nicht nur eine fachliche sein, die sich auf den Hafen beschränkt. Die Debatte über den Hafen muss hinaus in die Stadtgesellschaft und in das Umland - mit neuen und kreativen Formaten, an ungewöhnliche Orte und Plätze. Diese Orte sollten aktiv angeboten werden. Dialog braucht einen klaren Rahmen - und man muss ihn von vorne führen. Wie dies gelingen kann, wurde in den vorangegangenen Kapiteln skizziert.
3. *Umsicht*: Kommunikation, die ein öffentlich kontrovers diskutiertes Thema wie die Hafenentwicklung begleitet, muss sehr sensibel und umsichtig vorgehen. Es geht nicht um das Verkaufen eines Vorhabens, sondern stets darum, Argumentationen transparent zu machen und sie in die öffentliche Debatte einzubringen. Letztlich muss aber klar sein: Kommunikation vermag, Debatten zu begleiten, Positionen zu schärfen und informative Transparenz herzustellen; sie kann jedoch keine Entscheidungen treffen und Fakten schaffen. Das muss an den dafür vorgesehen Stellen geschehen - in den demokratisch legitimierten Gremien und Parlamenten.