

# Containerhafen mitten im Ferienparadies?

An Kretas Südküste soll ein gigantisches Projekt verwirklicht werden

Im Süden Kretas - in der Gegend, die vom mächtigen Ida-Gebirge, der weiten Messara-Ebene und dem Libyschen Meer eingenommen wird - gibt es zur Zeit nur ein Gesprächsthema, das die Menschen beschäftigt: der Hafen.

Von Arn Strohmeier

**L**imani (das griechische Wort für Hafen) ist hier für die einen ein Symbol für Globalisierung, Fortschritt und vor allem Wohlstand, für die anderen ist „Limani“ eher ein bedrohliches Untergangsszenario, das Wort steht bei ihnen für wirtschaftlichen Ruin, ökologische Katastrophe und Zerstörung einer uralten Kulturlandschaft.

Der Anstoß des erbitterten Streits unter den Kretern, in den sich inzwischen auch immer mehr Ausländer - Griechenlandsfans, Kretaliebhaber und Umweltschützer - einmischen, ist ein Projekt von gewaltigen Ausmaßen, das die Regierung in Athen unter allen Umständen durchziehen will. Ja der zuständige Minister bekennet: „Es wird das größte Entwicklungsbauwerk sein, das Griechenland in den letzten Jahren realisiert hat.“

Worum geht es? Unmittelbar vor der kleinen Stadt Timbaki, die direkt am Meer zwischen den bekannten Ferienorten Hagia Galini und Matala liegt, soll ein Container-Umschlaghafen entstehen, der globalen Maßstäben genügen und Griechenland zu einem maritimen Knotenpunkt der Weltwirtschaft machen soll. Als Betreiber des gigantischen Projekts sind vor allem China, Südkorea und das Emirat Dubai im Gespräch. Die beiden asiatischen Wirtschaftsmächte suchen im östlichen Mittelmeer einen Anlaufhafen, von dem aus sie dann ihre Produkte in die angrenzenden Regionen bringen können. Dubai tritt als Investor auf.

Es ist kein Geheimnis: Der Welthandel boomt - und mit ihm natürlich die Häfen. Die Umschlagplätze für den globalen Warenverkehr gelten nach Prognosen von Wirtschaftsexperten als große Zukunftsbranche. Überall werden alte Anlagen aufgerüstet und neue gebaut. Jetzt drängen auch Investmentbanker und Finanzinvestoren in das lukrative Geschäft. Selbst in den arabischen Scheichtümern sind am Rande der Wüste in kürzester Zeit gewaltige Hafenanlagen entstanden - mit aneinander gereihten Container-Brücken und Kränen von bis zu achtzig Meter Höhe. „Nur der Himmel ist die Grenze“, heißt es dort.

Dies alles steht jetzt offenbar auch einer Region in Kreta bevor, die in keiner Hinsicht auf ein solches Mammutprojekt vorbereitet ist. Die Gegend ist eine der schönsten auf der ganzen Insel und lebt deshalb - neben der Landwirtschaft und der Fischerei - vor allem vom Tourismus. Zudem hat sie einmalige archaische Schätze aufzuweisen. Die kilometerlangen Sandstrände hier sind in der Saison vor allem von deutschen Sonnenanbetern bevölkert.

Der Küstenstreifen zwischen Kalamaki und Matala hat seinen Namen von der minoischen Siedlung Kommós - einer zwischen 2000 und 1200 v. Chr. bedeutenden Hafenstadt, an deren Ausgrabung kanadische Archäologen schon seit Jahrzehnten arbeiten. Aus den Funden, die hier gemacht wurden, schlossen die Historiker, dass die Handelsbeziehungen von Kommós nicht nur ins ganze Mittelmeergebiet reichten, sondern sogar bis nach Nordeuropa.

## Bedrohte Schildkröten

Direkt unter dem Hügel, auf dem die Ruinen der alten Stadt liegen, haben die großen Meeresschildkröten aus der Familie Caretta Caretta ihre Nistplätze. In den Sommermonaten kommen die Weibchen im Schutz der Dunkelheit an Land, graben Löcher in den Sand und legen ihre Eier ab, die die Sonne dann ausbrütet. Nach etwa fünfzig Tagen schlüpfen die Kleinen aus und versuchen sich so schnell wie möglich in das Meer zu retten. Ein Vorgang, der sich seit Urzeiten wiederholt und heutzutage jedes Mal unter großer Anteilnahme der Badegäste stattfindet. Das friedliche Miteinander von Touristen und bedrohten Tieren funktioniert also. Der Küstenstreifen ist nach der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie geschützt.

Nicht weit von hier liegt auf einem Hügel mit weitem Blick in die Messara-Ebene der minoische Palast von Phaistos - die zweitgrößte Anlage dieser Art nach Knossos. Jedes Jahr kommen viele Zehntausende von Touristen hierher, die Einblick in das Leben dieses geheimnisvollen Volkes nehmen wollen, das in Kreta ein blühendes Reich errichtete und dann plötzlich um etwa 1400 v. Chr. aus der Geschichte verschwand. Nur ein paar Kilometer weiter liegen - teilweise von Olivenbäumen überwachsen - die steinernen Reste der Stadt Gortis. Ursprünglich eine griechische Gründung wurde sie später die reiche Hauptstadt der römischen Provinz Kyrenaika - eine Weltstadt, die in ihren besten Zeiten über 100 000 Einwohner hatte. Die Pracht und die Größe dieser Metropole sind auch heute noch den Ruinen anzusehen. Paulus hat hier missioniert und einen Bischof eingesetzt.

Geschichte und Mythen dieser Gegend sind so bedeutend, dass von hier sogar der europäische Kontinent seinen Namen herlei-



ten. Denn am Strand von Matala - so lautet die Sage - ging einst der weiße Stier an Land, in den sich der oberste der olympischen Götter, Zeus, verwandelt hatte, um im heutigen Libanon die schöne phönizische Königstochter Europa zu rauben. Zeus machte sie zu seiner Geliebten und zeugte mit ihr das minoische Königsgeschlecht. Auf Kreta, so will der Mythos sagen, wo sich die Kulturen des Westens und des Ostens trafen, stand die Wiege Europas ...

Verglichen mit diesen großen Namen hat Timbaki, wo der Hafen gebaut werden soll, wenig zu bieten. Ein kleines verschlafenes, langweiliges Landstädtchen, das bisher vom Kleinhandel und dem Tomatenanbau lebte. Die riesigen einfarbig-grauen Plastiktreibhäuser, in denen die Knollenfrüchte in brütender Hitze gezoogen werden, bedecken kilometerweit die Landschaft der Messara-Ebene. Der Ort hatte im Zweiten Weltkrieg einige Bedeutung, weil sich hier eine Kommandantur der Wehrmacht befand. Am östlichen Ausgang des Ortes sieht man noch einen langgestreckten Flugplatz mit einigen noch originalen Baracken - auch eine Anlage von Hitlers Soldaten, die so viel Unglück über die Insel gebracht haben. Heute wird der kleine Airport vom griechischen Militär benutzt.

Hier also - vor diesem öden Landstädtchen soll der Riesenhafen mit seinen gewaltigen Brücken und Kränen entstehen, dessen Ablageflächen für die Container sich weit in das Land fressen werden. Da der Strand vor Timbaki flach und seicht ist, werden die Bagger tief in den Meeresboden greifen müssen, um die Fahrinnen für die Frachter auszuheben, was erhebliche Auswirkungen nicht nur auf die Ökologie des Meeres hier haben wird, sondern auch auf die Strömungsverhältnisse vor diesem Teil der Küste. Weil die Infrastruktur des Städtchens bisher nur mangelhaft ist, werden neue Straßen und sogar eine Bahn gebaut werden müssen - die Belastungen durch den dann entstehenden Verkehr werden beträchtlich sein. Kenner solcher Hafenanlagen weisen zudem auf Lärmbelastigungen und Lichtemissionen hin, die solche Terminals mit sich bringen und prophezeien denn auch für das Projekt in Kreta: „Mit dem Tourismus ist es dann vorbei!“

## Fehlendes Umweltbewusstsein

Der Fremdenverkehr ist aber die Haupteinkommensquelle der ganzen Region. Vielen hat er Auskommen oder sogar Wohlstand gebracht. Andere haben sich hoch verschuldet, um ein Hotel oder eine Pension zu bauen oder ein Restaurant zu eröffnen. So mancher muss nun bangen, dass er durch den Hafenbau seine Existenz verliert. Die Gegner des Projekts beginnen sich zu formieren, aber langsam und auf kretische Art. „Die Leute hier“, sagt Judith Ktistakis, die aus Hamburg stammt, hier verheiratet ist und in Kalamaki an der Kommós-Beach einen gut gehenden Auto-Verleih betreibt, „haben noch kein Umweltbewusstsein wie die Menschen in Mitteleuropa, das es dort ja auch noch nicht so lange gibt. So etwas entwickelt sich hier erst allmählich. Was den Hafenbau angeht, weiß die Bevölkerung gar nicht genau, was auf sie wirklich zukommt, sie ist verunsichert und nicht informiert. Die Einstellung der Menschen zu dem Vorhaben ist geteilt. Die Besitzer von Hotels, Pensionen, Restaurants und Supermärkten sind sehr skeptisch, sie befürchten



An dieser Küste vor der Stadt Timbaki (Pfeil) soll der größte Container-Hafen des Mittelmeeres entstehen. Sieht es dann dort so wie auf dem unteren Bild aus? FOTOS: HELMUT STELLJES / DPA

das Ende des Fremdenverkehrs hier und bangen um ihre Existenz. Die weniger Begüterten hoffen, dass der Hafen Arbeitsplätze schaffen wird und dass von dem dadurch entstehenden Reichtum auch etwas für sie abfällt. Dabei ist es höchst fraglich, ob so viele Arbeitsplätze entstehen werden, denn solche Anlagen brauchen ja wenig Personal, weil sie voll automatisch funktionieren. Vermutlich werden die Betreiber aus Asien ihre eigenen Leute mitbringen. Und außerdem muss man bedenken, wie viele Jobs dann im Tourismus hier verloren gehen würden. Das ist also eine sehr zweischneidige Sache.“

Bei denen, die sich gegen das Projekt engagieren, schwankte die Stimmung in den letzten Monaten ständig zwischen Hoffnung und Bangen. Mehrmals wurde schon Entwarnung gegeben, und fast hätten die Sektorkorken geknallt: der Hafen kommt nicht! Aber dann trafen wieder schlechte Nachrichten ein. Die Informationspolitik der Regierung in Athen war zudem lange Zeit äußerst mangelhaft, man kann auch sagen: es gab sie eigentlich gar nicht. Anfragen von besorgten Bürgern oder deren Initiativen an den Minister blieben unbeantwortet. Die größten Zeitungen des Landes hielten es nicht für nötig, über Griechenlands „größtes Entwicklungsbauprojekt“ zu berichten. Verbittert sagt Judith Ktistakis, dass es hier wohl darum gehe, die Interessen einiger weniger Leute „langsam, stillschweigend, verschleiert und undemokratisch“ umzusetzen. Vor allem den zuständigen Minister für Handel, Verkehr und Häfen Manolis Kefalogiannis hat sie im Verdacht, dass er sich mit dem Riesenprojekt ohne Rücksicht auf andere Interessen ein Monument für seine weitere Karriere setzen will. Dass der hohe Amtsträger aus dem Gebirgsstädtchen Anogia im Ida-Gebirge stammt - also nur wenige Kilometer von Timbaki entfernt - macht die Sache noch delikater. Denn unermüdlich behauptet der Mann, natürlich nur das Wohl der Insel im Auge zu haben ...

Aber die Aussichten, dass das große Projekt doch noch scheitert, sind offenbar nicht gut, denn im August und September überschlugen sich die Ereignisse und die Regierung rückte auch erstmals mit konkreten Informationen heraus. Wohl um das Interesse einer südkoreanischen Delegation anzufachen, der Regierungsmitglieder und Unternehmer angehörten und die Timbaki besuchte, legte die griechische Seite ihr Konzept offen. Danach ist geplant, Molen von 1200 Metern Länge, einen drei Kilometer langen Schutzwall und einen Hinterdamm von einem Kilometer Länge zu bauen. Die Außenfundamente sollen sich über 4000 Meter erstrecken. Der Hafen soll eine Tiefe von 16 bis 17 Metern haben und zwei Millionen Container im Jahr aufnehmen. Drei Schiffe sollen gleichzeitig abgefertigt werden können. Für Abstellplätze, Lager, Verpackungs- bzw. Entpackungsplätze sowie Flächen für Produktzusammenstellungen und Wohnsitze sind viele tausend Hektar vorgesehen, die genaue Zahl steht noch nicht fest. Die Investitionssumme wird insgesamt (einschließlich Maschinen) mit 2,5 Milliarden Euro angesetzt.

## Große Ziele der Regierung

Minister Kefalogiannis machte unterdessen immer wieder seine Absichten deutlich: „Mit diesem Projekt, glaube ich, hat Griechenland die einzigartige Gelegenheit, das Zentrum des Container-Umschlaghandels nicht nur für den Balkan, sondern auch für Nordeuropa, das Schwarze Meer und Nordafrika zu werden. Griechenland und besonders Kreta werden nach dem Bau des Hafens von Timbaki der Ort, wo die Waren vom Mittleren Osten, von Ostasien und China ankommen, damit sie in alle Länder des Mittelmeeres und Südeuropas umgeladen werden.“

Die Koreaner waren offenbar beeindruckt von dem, was sie in Timbaki gesehen hatten. Nach der Inspizierung des Geländes bo-

ten sie an, nicht nur in das Projekt zu investieren, sondern gleich auch den Bau des Hafens selbst zu übernehmen. Zudem boten sie mehr Geld als die Chinesen, die auch schon in Kreta vor Ort gewesen waren und deren Gesellschaften „China Shipping“ und „Cosco“ auch höchstes Interesse bekundet hatten. „Die Koreaner stechen die Chinesen aus“, schrieb die örtliche Zeitung „Patrias“ am 17. August. Das Blatt bemerkte weiter: „Übrigens verursachen die Pläne vor allem der Chinesen, Handelsbasen in den großen Häfen von Südeuropa zu erwerben, ‚schüttelfrostartige Angst‘ in den europäischen, aber auch in den asiatischen Wirtschaften, die ohnehin schon von billigen chinesischen Produkten überschwemmt werden. Wenn es den Chinesen gelingt, im Mittelmeer Hafenbereiche zu bekommen, werden diese Produkte - so wird erwartet - noch billiger und folglich extrem wettbewerbsfähig.“

Was die Zeitung hier über die Chinesen schrieb, gilt natürlich auch für die Koreaner. Die Geschäftsleute aus dem Reich der Mitte zeigten allerdings auch noch an anderen Plätzen in Griechenland für ihre Hafeninvestitionen Interesse. Vielleicht wollen sie auch nur pokern, um den Preis für Timbaki zu drücken. So wie Minister Kefalogiannis kräftig pokert und die Interessenten offenbar kräftig gegeneinander ausspielt, um vom Meistbietenden den Zuschlag zu bekommen. Mit im Spiel ist auch die Firma „Dubai Ports Worldwide“, der größte Hafenbetreiber der Welt mit über 100 Terminals. Auch Vertreter dieses Unternehmens schauten sich schon in Timbaki um.

Minister Kefalogiannis sprach inzwischen selbst in Peking und Seoul vor - genauso wie sein Regierungschef Konstantin Karamanlis. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde inzwischen in Auftrag gegeben - ausgerechnet bei einer Bank. Mit der Europäischen Entwicklungsbank hat Griechenland schon ein Protokoll über ein Finanzvolumen von drei Milliarden Euro unterschrieben, das für Hafenprojekte gedacht ist - auch für Timbaki. Das griechische Parlament hat das Süd-Kreta-Projekt schon diskutiert. Die Sache beginnt wirklich konkret zu werden.

Damit wächst auch der Druck auf die Opposition vor Ort, die die Gigantomane am schönsten Strand der Insel doch noch verhindern will. Bürgerversammlungen werden einberufen, Abgeordnete erklären sich öffentlich gegen die Pläne, Petitionen werden eingereicht. Die Regierung in Athen erklärt, nichts werde ohne Einwilligung der Bevölkerung geschehen - was aber eher auf Skepsis stößt. Der Bürgermeister, der für den Hafenbau ist, fordert eine Volksabstimmung.

Judith Ktistakis, die eine wichtige Rolle in der Opposition spielt, fordert Künstler und Intellektuelle in ganz Europa auf, dagegen Sturm zu laufen, das hier eine der schönsten Kulturlandschaften des Mittelmeerraumes zerstört werden soll. Und sie hofft vor allem auch auf die Touristen: „Wenn jeder, der hierher kommt, seinen Hoteller, Pensionswirt, Tavernenbesitzer oder Supermarktchef mit der Thematik konfrontiert und Druck ausübt, dann kommt das auch bei den Politikern an. Das würde uns hier sehr helfen.“

Ob ihre Hoffnungen realistisch sind?

> Weitere Informationen unter [www.kein.containerhafen-in-timbaki.com](http://www.kein.containerhafen-in-timbaki.com)

