

# Wann findet Hamburg den Mut, sich von dem Primat des Hafens zu verabschieden?

*Dieter Läßle*



## Prolog

In seinen »Hanseatischen Miniaturen« blickt Helmut Schmidt zurück auf seine Zeit in der hamburgischen Politik: »Anfang der fünfziger Jahre habe ich als junger Mitarbeiter des damals noch jungen Wirtschaftssenators Karl Schiller begriffen, dass es mit Hafen und Schiffen allein nicht ausreichen würde, sondern Hamburg modernste weltmarktfähige Industrie- und Dienstleistungsunternehmen der verschiedensten Sparten brauchte.« (Schmidt 1996: 524)

»Als ich anfangs der sechziger Jahre hamburgischer Senator geworden war, hatte ich vorher schon erkennen müssen, dass die tonangebenden Unternehmen und Politiker meiner Vaterstadt das Ende des Primats von Hafen und Überseehandel noch nicht begriffen hatten oder nicht begreifen wollten.« (Ebd.: 523)

## Der Hafen in Not

Die Nachrichten klingen nicht gut. Der Hafen verliert immer mehr Marktanteile an Wettbewerber wie Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge sowie an Mittelmeerhäfen und Häfen in Mittel- und Osteuropa. Zwischen 2000 und 2007 konnte Hamburg seinen Containerumschlag noch mehr als verdoppeln. 2007 verpasste der Hafen die Marke von zehn Millionen Containern (TEU) nur knapp. Der Optimismus war groß. Die Prognosen schossen in die Höhe: Bis 2016 sollten über 18 Millionen, bis 2025 rund 28 Millionen und bis 2030 sollten vierzig Millionen Container umgeschlagen werden. Hamburg wollte noch vor 2025 an Rotterdam vorbeiziehen und zum größten europäischen Containerhafen aufsteigen. Mit der Weltfinanzkrise 2008 brach der Umschlag ein. Der Traum vom größten Containerhafen des Kontinents war ausgeträumt. In den Folgejahren stagnierte der Umschlag zwischen neun und acht Millionen TEU. Und es ist bereits abzusehen, dass in diesem Jahr der Umschlag deutlich unter die Acht-Millionen-Marke fallen wird. Im Hamburger Hafen ist der Containerumschlag somit seit dem Boomjahr 2007 um zwanzig Prozent zurückgegangen. Die Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen haben in dieser Zeit ihren Umschlag um über vierzig Prozent gesteigert.

Hamburgs großes Hafenunternehmen, die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), das mal als modernstes Logistikunternehmen der Welt galt, ist zum Sorgenkonzern geworden. Der Aktienkurs der HHLA ist in den letzten Jahren dramatisch eingebrochen. Stand der Kurs der Aktie im Herbst

2007 bei 69 Euro, so lag er im Sommer 2023 knapp über zehn Euro. Dem Hafenunternehmen steht »das Wasser bis zum Hals«. Es gibt ernsthafte Zweifel, ob das Unternehmen, das mehrheitlich der Stadt Hamburg gehört, als eigenständiges Unternehmen überleben kann.

Die große Hoffnung, durch die – inzwischen neunte – Elbvertiefung könnten die Probleme des Hamburger Hafens gelöst werden, wurde enttäuscht. Die sogenannte Fahrrinnenanpassung, die mehr als 800 Millionen Euro gekostet hat und bei der fast dreißig Millionen Kubikmeter Baggergut angefallen sind, erwies sich als Fehlschlag. Bereits einige Monate später war die Zufahrt wieder so verschlickt, dass die freigegebenen Fahrtiefen zurückgenommen werden mussten. Selbst wenn die Elbvertiefung erfolgreich gewesen wäre, hätte Hamburg ein dauerhaftes Problem. Die großen Container-Carrier mit über 24 000 Containern könnten den Hamburger Hafen mit voller Ladung nicht erreichen. Hamburg wäre immer darauf angewiesen, dass diese Carrier zuvor einen Teil ihrer Ladung in Rotterdam oder Wilhelmshaven abladen, um weniger Tiefgang zu haben. Außerdem ist völlig ungeklärt, wo die riesigen Mengen Schlick dieses endlosen Kreislauf-Baggerns entsorgt werden können. Und unklar ist auch, wer die Hunderte Millionen oder Milliarden für das immer aufwendigere Unterhaltsbaggern übernimmt. Die Regierungen der angrenzenden Bundesländer sind nicht mehr bereit, eine weitere Vertiefung der Elbe mitzutragen. In dem Koalitionsvertrag der rot-grünen Landesregierung von Niedersachsen ist zu lesen: »Die neunte Elbvertiefung ist ökologisch gescheitert.« (SPD Niedersachsen 2022: 17)

Große Aufregung war im letzten Jahr, als der Hamburger Hafen im Ranking der zwanzig weltgrößten Häfen nach Containerumschlag auf Platz 20 abgerutscht war. Aber sehr viel besorgniserregender klang im Mai dieses Jahres eine Nachricht von der Weltbank, die mit ihrem »Container Port Performance Index« jährlich ein Ranking aller wichtigen Containerhäfen der Welt erstellt (World Bank Group 2023). Erfasst werden 348 Häfen weltweit. Das Ranking basiert auf Leistungsindikatoren, die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Häfen messen. Bei diesem Ranking lag Hamburg auf Rang 328 fast am Ende aller Häfen. Im Vergleich dazu: Bremerhaven gehört mit Rang 61 zusammen mit Zeebrugge (Rang 62) und Antwerpen (Rang 66) zu den Top 100 der globalen Containerhäfen. Wilhelmshaven hat in den letzten Jahren einen großen Sprung nach vorn gemacht und lag 2022 auf Rang 118.

Wie ist es möglich, dass der Hamburger Hafen, der immer als besonders schnell und zuverlässig galt, so abgestürzt ist? Eine entscheidende Ursache ist meines Erachtens, dass er der einzige große Containerhafen der Welt ist, der seinen Containerumschlag und die damit verbundenen Transportinfrastrukturen nicht Richtung Meer verlagert hat, sondern immer noch mitten in das bestehende Stadtgefüge eingezwängt hält. Dies führt dazu, dass sich Stadtentwicklung und Hafententwicklung immer mehr gegenseitig blockieren.

### *Hafententwicklungsplan 2040 – nur gute Nachrichten*

Im Juni 2023 hat der Senat einen neuen Hafententwicklungsplan 2040 (BWI 2023) vorgelegt, in dem strategische Handlungsfelder, Ziele und Leitmotive der zukünftigen Hafententwicklung formuliert werden. Erstaunlicherweise taucht keines der oben angedeuteten Probleme in dem Dokument auf. Etwas salopp könnte man sagen, es gibt nur gute Nachrichten aus dem Hafen. Beispielhaft hierfür sind die Ausführungen zu der Frage der seewärtigen Erreichbarkeit, die entscheidend für die Zukunft des Hafens ist: »Durch die erfolgte Fahrrienenanpassung im Bereich der Zufahrt wurde bereits eine entscheidende Grundlage für die Zukunftsfähigkeit des Hafens geschaffen« – so die Ausführungen in dem HEP (BWI, Bd. 2: 46). Auch die zukünftige Größenentwicklung der Containerschiffe mit Stellplätzen von über 28 000 Containern (TEU), die von Fachleuten für möglich gehalten werden, sind nach HEP kein Problem: »Die vorhandene seewärtige Zufahrt schließt ein weiteres Schiffsgrößenwachstum nicht aus.« (BWI, Bd. 1: 29) Die Tatsache, dass Hamburg als einziger größerer Hafen seinen Containerumschlag nicht Richtung Meer verlagert hat, wird als ökonomischer und ökologischer Vorteil gepriesen: »Dieser Seetransport tief ins Binnenland verkürzt die Landwege und reduziert mit Blick auf die gesamte Logistikkette die Kosten und die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Warentransports.« (Ebd.: 27) Kein Wort zu den Milliarden Euro, die das Unterhaltbaggern und eine dauerhafte Anpassung der Fahrrinne an die Ausmaße der Containerriesen kosten würden. Und die mit dem Kreislaufbaggern und der Schlickverklappung verbundene Zerstörung der Ökosysteme von Elbe und Nordsee sowie die progressiv steigende Sturmflutgefahr durch den ausgebagerten Strömungskanal der Elbe tauchen im HEP noch nicht einmal als Fragen auf.

### *Der Hafen – Motor der Wirtschaft und wichtigster Arbeitgeber der Stadt?*

Das zentrale Credo des Hafententwicklungsplans lautet: »Der Hafen ist seit jeher Motor für Wirtschaft und Wohlstand in Hamburg« – und dieses Credo kann man in nahezu allen vorangehenden Hafententwicklungsplänen finden. Dies ist das unerschütterliche Glaubensbekenntnis dieser Stadt. Es gibt keine Partei in der Bürgerschaft, die daran Zweifel aufkommen lässt. Und die besonders Gläubigen berufen sich dabei auf die Präambel der Verfassung der Freien und Hansestadt Hamburg.<sup>1</sup> Dem Primat des Hafens wird damit implizit Verfassungsrang zugesprochen.

Das Schlüsselargument für das Primats des Hafens sind die Arbeitsplätze, die durch den Hafen geschaffen und gesichert werden. Bei der empirischen Untermauerung dieses Arguments hat Hamburg eine unbestreitbare »Meisterschaft« entwickelt und stellt dabei Häfen wie Rotterdam, die beim Umschlag die Nase vorn haben, weit in den Schatten. So hatten im Jahr 2015 Rotterdam einen Güterumschlag von rund 440 Millionen Tonnen und Hamburg von rund 140 Millionen Tonnen. In dem offiziellen Wirtschaftsbericht der Stadt Rotterdam von 2015 war zu lesen, dass im Stadtgebiet Rotterdams rund 44 000 Menschen und in der ganzen Stadtregion rund 63 000 Menschen im Hafen und in den Hafenindustrien ihren Arbeitsplatz haben (Rotterdam 2015). In Hamburg wurden in nahezu allen offiziellen Verlautbarungen der Stadt seit 2011 immer wieder die gleichen Zahlen aufgelistet: Die Zahl der hafenabhängig Beschäftigten beträgt für die Stadt Hamburg 133 000 und für die gesamte Metropolregion 155 000. Diese Zahlen wurden mit großem Marketingaufwand im öffentlichen Bewusstsein verankert und sind regelmäßig in der Presse zu lesen.<sup>2</sup>

Es gehört zu den erstaunlichsten Veränderungen im neuen Hafententwicklungsplan, dass diese bisher so gehypten Zahlen nicht mehr auftauchen. Was ist passiert? Als Maßnahme eines geplanten Nationalen Hafenkonzepts hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Methodenstudie zu einer einheitlichen Berechnung der Beschäftigungswirkungen von Häfen entwickeln lassen (ISL et al. 2019). Auf der Grundlage dieser Methodenstudie entstand im Auftrag von Hamburg eine neue Untersuchung zur regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens (ISL et al. 2021). Zentral ist bei dieser Studie die Unterscheidung von »hafenbezogener« und »hafenabhängiger« Beschäftigung. So bezeichnet das Konzept »hafenbezogene Beschäftigte« Be-

Im Hamburger Hafen ist der Containerumschlag seit dem Boomjahr 2007 um zwanzig Prozent zurückgegangen. Die Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen haben in dieser Zeit ihren Umschlag um vierzig Prozent gesteigert.

schäftigte von Betrieben, die den Hamburger Hafen benutzen, zum Beispiel um Waren zu exportieren oder zu importieren, aber grundsätzlich auch andere Häfen benutzen könnten, ohne ihre Existenz zu gefährden. Hier ist also keine Abhängigkeit im Wortsinn, sondern nur ein »Bezug zum Hamburger Hafen« gegeben. Beschäftigung ist »hafenabhängig«, wenn die Tätigkeit ohne den Hamburger Hafen nicht stattfinden könnte oder gefährdet wäre.<sup>3</sup>

Unter dem Vorbehalt der empirischen Validität der Untersuchung sollen die Ergebnisse kurz zusammengefasst werden. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass in Hamburg nicht 133 000 Beschäftigte, sondern nur 47 100 Beschäftigte direkt und indirekt vom Hafen abhängig sind (ILS et al. 2021: XIV). Direkt vom Hafen sind nur 30 100 Beschäftigte abhängig, und auf den Terminals arbeiten insgesamt nur noch 4300 Beschäftigte. In der Metropolregion insgesamt sind nicht 155 000 Beschäftigte, sondern 60 200 Beschäftigte vom Hamburger Hafen abhängig, davon 30 730 direkt.

Es ist bezeichnend für den neuen Hafenentwicklungsplan, dass die sich aus dem neuen Beschäftigungsgutachten ergebenden Korrekturen und Differenzierungen verschwiegen werden. So weit Zahlen zu Arbeitsplätzen im HEP genannt werden, werden nur *hafenbezogene* Arbeitsplätze benannt: 124 000 für die Metropolregion und 607 000 deutschlandweit (HEP, Bd. I: 24). Kein Wort dazu, dass nur ein geringer

Teil dieser Arbeitsplätze wirklich vom Hafen abhängig ist. Dieser Umgang mit wissenschaftlichen Gutachten ist skandalös.

#### Die imaginierte Bedeutung des Hafens

Betrachtet man die Beschäftigung auf der Ebene einzelner Unternehmen, dann muss die These, der Hafen sei »der wichtigste Arbeitgeber der Region« (Hamburg Marketing) deutlich relativiert werden. Das *Hamburger Abendblatt* erstellt jeweils zum Jahresende eine Liste mit den 200 größten Arbeitgebern der Stadt. In der am 28. Dezember 2022 publizierten Liste steht das größte Hafenunternehmen, die »HHLA«, mit 3600 Arbeitsplätzen in Hamburg an 19. Stelle – weit nach einer ganzen Reihe von Industrieunternehmen wie Airbus, Lufthansa Technik AG, Jungheinrich oder Beiersdorf. Das nächstgrößte »Hafenunternehmen« ist die städtische Hafenverwaltung, die »Hamburg Port Authority« (HPA) mit 1850 Beschäftigten, und das drittgrößte Hafenunternehmen, Eurogate, kommt mit 970 Beschäftigten an 86. Stelle der Liste.

Die Reedereien, die man traditionell zur Hafenwirtschaft gezählt hat, haben sich von einer räumlichen Bindung an den Hafenumschlag emanzipiert und sind nicht mehr direkt »hafenabhängig«. So hat beispielsweise die weltgrößte Reederei, die »Mediterranean Shipping Company« (MSC), ihren Sitz am Genfer See, die zweitgrößte Reederei, APM-Maersk, hat ihren Hauptsitz in Kopenhagen, das kein Mainport für Container ist. Und die größte deutsche Reederei, Hapag-Lloyd, auf die noch genauer eingegangen wird, hat zwar ihren Hauptsitz in Hamburg, in einem Experteninterview hat mir allerdings ein Mitglied der Geschäftsleitung gesagt, dass die Reederei genauso gut am Genfer See sitzen könnte, wenn sie in Hamburg nicht das Traditionsgebäude am Ballindamm hätte.

Bei einem bewussten Blick auf die Unternehmenslandschaft und den Arbeitsmarkt Hamburgs wird man das Gefühl nicht los, dass es zwischen den ökonomischen Realitäten und den im öffentlichen Bewusstsein verankerten Bildern und Vorstellungen von der Hamburger Wirtschaft eine große Diskrepanz gibt. Die kollektiven Vorstellungen von der großen Bedeutung des Hafens haben ihre Wurzeln in einer jahrhundertealten Geschichte, auf die die Hamburgerinnen und Hamburger zu Recht stolz sind. Gleichwohl drängt sich mit Dringlichkeit die Frage auf, wie diese maritime Tradition in eine zukunftsfähige Vision und eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Wirtschafts- und Hafenpolitik weiterentwickelt werden kann.

### *Die Box – die disruptive Dynamik und nicht intendierten Folgen des Containers*

Der ehemalige Trucker und Fuhrunternehmer Malcom McLean löste mit einer recht simplen Idee eine Revolution aus, deren vielfältige Folgen erst heute einigermaßen überschaubar sind. Er ärgerte sich über die mühsame Verladearbeit an der Kaikante und verwendete deshalb Aluminiumboxen, um unterschiedliche Waren einfacher vom Lastwagen auf das Schiff zu hieven. Einen Frachter ließ er für den Transport seiner Boxen umbauen und fuhr am 26. April 1956 mit 58 stapelbaren Metallkisten von Newark nach Houston. Dies war die Geburtsstunde der Containerschiffahrt. Am 31. Mai 1968 wurde in Hamburg das erste Vollcontainerschiff, die »American Lancer« mit 272 Stahlboxen an Bord, von Feuerlöschbooten mit Wasserfontänen begrüßt. Auf dem Burchardkai hatte man bereits die erste Containerbrücke installiert.

Die Erwartungen waren groß. Das stark heterogene Stückgut widersetzte sich bisher einer Mechanisierung der Hafearbeit. Der Hafen war im internationalen Seeverkehr immer ein »Flaschenhals« – teuer durch den großen Arbeitseinsatz und zeitraubend durch die langwierigen Arbeitsprozesse im Hafen. Der standardisierte und weltweit normierte Container eröffnete ungeahnte Möglichkeiten einer Mechanisierung und Automatisierung des Umschlags. Die Verkürzung der Hafentiegezeiten ermöglichte ein bislang unbekanntes Wachstum der Schiffgrößen. Standardisierung und Normierung der Ladeeinheit machten eine weltweite Standardisierung und Normierung der Informationen und damit den Einsatz von Computern zur Optimierung von Arbeitsabläufen und Logistikketten möglich.

Dieser Innovationsschub hatte weitgehende Folgen. Er revolutionierte nicht nur die Hafearbeit, die Hafeninfrastruktur, die Rolle der Häfen und die Weltschiffahrt, sondern auch die weltweite Arbeitsteilung. Die Fragen, wo was produziert wird, wo neue Arbeitsplätze entstehen und wo Arbeitsplätze verloren gehen, wurden mit dem Siegeszug des Containers und Computers neu gestellt und neu beantwortet. Die heutigen Formen der Globalisierung der Ökonomie, insbesondere der Aufstieg Chinas zur Werkstatt der Welt<sup>4</sup>, sind ohne den Container kaum vorstellbar.

#### »Demaritimisierung« der Hafenstädte

Der Hamburger Hafen hat heute einen Containerisierungsgrad von über 99 Prozent. Mit anderen Worten: Der traditionelle und arbeitsintensive Stückgutumschlag ist weitgehend

aus dem Hafen verschwunden. Durch den Siegeszug des Containers kam es zu einer folgenschweren Entkopplung von Umschlagsentwicklung und Beschäftigung. Im operativen Bereich der Hafenwirtschaft führte dies zu enormen Arbeitsplatzverlusten (vgl. u.a. Läßle 1998). Die mit dem *Zusammenspiel von Container und Computer* einhergehende Integration der Transportkette ermöglicht außerdem sogenannte »Haus-Haus-Verkehre«, wobei die Waren beim Versender in den Container gepackt und erst beim Empfänger wieder ausgepackt werden. Dadurch verlor der Hafen zusätzlich all die Tätigkeiten, die früher mit der Lagerung, Kommissionierung, Veredlung oder Verarbeitung von Waren im Hafen verbunden waren. Die OECD spricht von einer ökonomischen »Demaritimisierung« der Hafenstädte: dem Verlust der traditionellen Hafenfunktionen und der damit verbundenen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte. Gleichzeitig steigen die ökonomischen und ökologischen Kosten des Hafens. Um konkurrenzfähig zu bleiben, müssen Hafenanlagen und Hafeninfrastrukturen immer wieder an die immer größer werdenden Container-Carrier angepasst werden (siehe Ferrari et al. 2012: 7). Ein Teufelskreis.

#### Transformation des Hafens in eine menschenleere Containerschleuse

Gegenwärtig steht der Hamburger Hafen vor einer neuen *Rationalisierungs- und Automatisierungswelle*, die zu einer großen Verunsicherung der Beschäftigten im Hafen führt. Durch die Fortschritte der Digitalisierung, der Robotisierung und der Künstlichen Intelligenz haben sich bisher ungeahnte Automatisierungsmöglichkeiten der Hafenprozesse eröffnet: Es ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren durch das Zusammenspiel von *Container, Computer und Algorithmen* die Kernfunktionen des Hafens in eine *vollautomatisierte Containerschleuse* transformiert werden.

Der menschenleere Hafen der Zukunft ist in Rotterdam bereits zu besichtigen, wo inzwischen die ersten vollautomatisierten Terminals im Probelauf sind. Der Containerumschlag wird von Algorithmen gesteuert und von Robotern durchgeführt: vom automatisierten Containerlager, dem robotisierten Transport vom Schiff zum Lager bis zu den ferngesteuerten Containerbrücken. Abseits der Kaikante steht ein gläserner Turm, in dem ein Operator vor dem Bildschirm sitzt und zwei bis drei Containerbrücken und deren Entlade- oder Beladevorgänge beaufsichtigt und teilweise noch per Joystick steuert. Ansätze eines automatisierten Containerterminals gibt es auch

Das zentrale Credo des neuen Hafenentwicklungsplans von 2023 lautet:  
Der Hafen ist seit jeher Motor für Wirtschaft und Wohlstand in Hamburg.  
Dies ist das unerschütterliche Glaubensbekenntnis dieser Stadt.

bereits auf dem Terminal Altenwerder, wo weit und breit kein Mensch zu sehen ist und die sogenannten »Automated Guided Vehicles«, die wendigen Transportroboter, 48 Stunden ohne Unterbrechung arbeiten. Aber dies ist nur eine bescheidene Vorform der jetzt anstehenden Automatisierungswelle.

#### **Aus Zukunftserwartungen wurden Zukunftssorgen**

Anfang des Jahres hat die HHLA durchsickern lassen, dass in den kommenden Jahren durch die Automatisierung von Arbeitsabläufen auf ihren Terminals pro Jahr 1,25 Millionen Arbeitsstunden eingespart werden sollen, um in den anstehenden Verhandlungen den Reedereien bessere Konditionen anbieten zu können. Seit Juni wird öffentlich darüber diskutiert, wie auf dem Burchardkai, wo in den 1960er Jahren die Containerisierung erwartungsvoll begonnen wurde, 800000 Arbeitsstunden eingespart werden können. Damit würden mehr als 400 der gegenwärtig eintausend Arbeitsplätze wegfallen. Die Beschäftigten bangen um ihre Arbeitsplätze. Noch wird um sozialverträgliche Lösungen gerungen. Das Unternehmen will »betriebsbedingte Kündigungen« vermeiden. Aber der Druck der Reedereien ist groß. Es wird behauptet, Häfen wie Rotterdam und Antwerpen, die schon weiter seien bei der Automatisierung, könnten die einzelnen Boxen etwa zwanzig bis dreißig Euro billiger umschlagen. Der Teufelskreis verstärkt sich.

#### *Exkurs: New York ein Lehrstück – Niedergang des Hafens und Neuerfindung der Stadt*

New York, das durch seinen Hafen zu der größten Stadt der USA und einer dominanten »Global City« aufgestiegen ist und in dessen Hafenumgebung die Idee des Containers entstand, hat durch die disruptive Dynamik des Containers seine Hafenfunktionen weitgehend verloren. In seinem Buch »The Box« beschreibt Marc Levinson (2016), wie diese neue Technologie die »mächtige ökonomische Maschine« des Hafens von New York obsolet werden ließ (ebd.: 102). Dieser Hafen, der lange Zeit der größte Hafen der Welt war, war Grundlage vielfältiger Jobs – Jobs für Docker, Lagerhaltung, Trucking und Transportdienstleistungen sowie Handels- und Finanzfunktionen. Dazu kamen die für den städtischen Arbeitsmarkt wichtigen Nahrungsmittelfabriken, die importierte Rohstoffe verarbeiteten. Auf den Docks zeigten sich die Probleme am schnellsten. »The container is digging our graves and we cannot live of containers«, formulierte ein Gewerkschaftsführer Anfang der 1970er Jahre die Stimmung im Hafen (ebd.: 128).

Ende der 1970er Jahre waren die meisten New Yorker Docks nur noch Geschichte. Während New York in den »Hafenindustrien« in den 1970er Jahren 70000 Beschäftigte verlor, stieg auf nationaler Ebene deren Anteil um über dreißig Prozent an. Der Container hatte die Standortvorteile des Hafens entwertet und auf den Kopf gestellt: »Now, a company could replace its crowded multi-story plant in Brooklyn or Manhattan with a modern, single-story factory in New Jersey or Pennsylvania ... and could send a container of goods to Port Elizabeth for a fraction of the costs of a plant in Manhattan or Brooklyn.« (Ebd.: 133) Die Jobs wanderten in andere Regionen. Der Container befreite sie von der räumlichen Bindung an den Hafen. Nach Levinson war diese Entwicklung keine Besonderheit New Yorks: »New York was only the first established shipping center whose economy would be transformed in ways that were unimaginable before the container arrived on the scene.« (Ebd.: 134)

#### **Von der Hafenstadt zur Ideenstadt und der »next economy«**

In einem Forschungspaper über den Aufstieg New Yorks zur größten Stadt der USA durch seinen Hafen untersucht Ed Glaeser von der Harvard Universität, wie New York den Niedergang seines Hafens verarbeitet und aus dieser Transformation ökonomisch gestärkt hervorgegangen ist (Glaeser

2005). Er zeigt vor allem, wie die traditionellen, mit dem Hafen verbundenen *Standortvorteile* (»location economies«) durch den dramatischen Fall der Transportkosten entwertet wurden und wie an deren Stelle die *Agglomerationsvorteile* (»agglomeration economies«) der großen, dichten Stadt traten. Aus der »Hafenstadt« wurde eine »Ideenstadt« mit einem innovativen Milieu, das die Entstehung von neuen Ideen und neuem Wissen begünstigte (ebd.: 33). Glaeser betont, dass in einer Hafenstadt nicht nur Waren gehandelt und transportiert werden, sondern immer auch Ideen. Außerdem sind Hafenstädte traditionell offen für Fremde und Zuwanderer, die neue Ideen und eine Vielfalt von Kulturen mitbringen. Dieses maritim geprägte, innovative Milieu ist irgendwann nicht auf den Umschlag von Waren angewiesen, sondern vor allem auf die sozialökonomischen und kulturellen Netzwerke der Stadt.

Seit der Jahrhundertwende zeigt sich in New York und anderen Städten eine neue Form städtischer Produktion, das sogenannte »urban manufacturing«, durch das sich die »Ideenstadt« wieder eine produktive Basis schafft (vgl. Läßle 2018). Diese neue urbane Produktion ist nicht zu vergleichen mit den alten »Schornsteinindustrien« des Hafens. Sie besteht vor allem aus Start-ups, einem Mix aus innovativen Klein- und Mittelbetrieben, die – vielfach basierend auf digitalen Technologien – ihre kundenspezifische Produktion auf die städtische Nachfrage ausrichten. Die Etagenfabriken und Werfthallen, aus denen in den 1970er und 1980er Jahren die hafenabhängigen Industriebetriebe und Werften ausgezogen sind, bieten für diese Form der »next economy« ideale Entwicklungsräume.

#### Renaissance des New Yorker Hafens durch Hafenkooperation

Noch eine letzte Anmerkung zum Hafen von New York. In den 1950er Jahren ist in New Jersey außerhalb der städtischen Strukturen an der Hudson Bay, südlich von Manhattan, der neue Hafen »Port Elisabeth« entstanden. Bei dem Aufkommen des Containers machte New Jerseys Politik deutlich, dass die Zukunft der Containerschifffahrt in New Jersey und nicht in New York stattfinden wird. Und so ist es auch gekommen. Nur dass heute die immer weiter ausgebauten Containerhafenanlagen in New Jersey gemeinsam von der »Port Authority of New York and New Jersey« (PANYNJ) betrieben werden. Als im vergangenen Jahr der Hamburger Hafen auf der Liste der

zwanzig größten Häfen der Welt von New York auf den 20. Platz abgedrängt wurde, war dies der gemeinsame Hafen von New York und New Jersey.

#### Primat des Hafens – »Kraftmotor« oder »Kraftfessel«

Hamburg ist groß geworden durch seinen Hafen. Auch seine besondere Schönheit, insbesondere die einmalige Verbindung von Land und Wasser in der Form einer maritim-amphibischen Stadtlandschaft, ist das Erbe einer Verknüpfung von Städtebau und Wasserbau, von Stadtentwicklung und Hafenentwicklung. Fritz Schumacher, der kluge Baudirektor Hamburgs, hat darauf hingewiesen, dass Hamburg diese Besonderheit nicht als müheloses Geschenk der Natur erhalten hat, sondern dass sie das Resultat jahrhundertelanger gesellschaftlicher Gestaltung ist. Dabei gab es um die vorletzte Jahrhundertwende, von 1871 bis 1910, zwischen der Vergrößerung des Hafens und dem Wachstum der Bevölkerung eine enge, unmittelbare Beziehung (Schumacher 1927: 35). Die Bevölkerung wuchs mit der Ausdehnung des Hafens. Der Hafen war in dieser Zeit tatsächlich ein »Kraftmotor« für die Stadt. Aber gerade dieser enge Zusammenhang von Hafen- und Bevölkerungsentwicklung verschärfte den Konflikt zwischen Arbeiten und Wohnen. Gefragt waren nicht nur Flächen für den Hafen, sondern auch für den Wohnungsbau: »In Wahrheit ist das Hamburger Problem ebenso sehr eine Frage des *Wohnlandes* wie des *Arbeitslandes*« – so Schumacher in seinen »Gedanken zum ›Gross-Hamburg-Thema«« (ebd.: 16). Dieses »Hamburger Problem« stellt sich auch heute noch mit großer Dringlichkeit.

Bei der Ausgestaltung Hamburgs als »Stätte der Arbeit« nahm der Hafen naturgemäß eine zentrale Rolle ein. Hamburg ging dabei sehr selektiv vor: »Neben der Frage der Güterverteilung hat es (bei) der Frage der Gütererzeugung und Güterbearbeitung ein sehr viel geringeres Interesse bewiesen.« (Ebd.: 8) Schumacher kommentiert diese Haltung mit der Bemerkung, Hamburg habe die Betätigungen der Gütererzeugung und Güterbearbeitung als »etwas an sich niedriger zu Bewertendes, Hamburg eigentlich nicht Würdiges angesehen« (ebd.). Diese besondere »Hamburger Eigenart«, die geprägt war von den seegerichteten Handelsinteressen der Kaufleute und Reeder, charakterisiert Schumacher als Kampf zwischen »Kraftmotor« und »Kraftfessel«.

Die besondere »Hamburger Eigenart« hat tiefe historische Wurzeln. Hamburg lebte über Jahrhunderte vom Welthandel



Der Hafen als Ort menschlicher Arbeit: Kaiarbeiter in Hamburg – 50er Schuppen um 1900. Das stark heterogene Stückgut widersetzte sich einer Mechanisierung der Hafenarbeit.

und von der Weltschifffahrt. Der Blick war auf das Meer gerichtet und kaum auf das ›Hinterland‹. Man folgte dem viel zitierten Leitsatz: »Aller Handel ist Welthandel, aller Welthandel ist Seehandel.«<sup>5</sup> Die logische Folge war das *Primat von Hafen und Handel*, das jahrhundertlang die ökonomische Entwicklung prägte und bis heute tief im Bewusstsein der Stadt verankert ist. Der Hafen wurde und wird bis heute als der entscheidende »Kraftmotor« betrachtet. Je mehr sich jedoch mit der Industrialisierung die ökonomische Dynamik vom Seehandel auf die Industrie im Binnenland verlagerte und je bedeutender Forschung und Entwicklung wurden, umso mehr erwies sich diese ›Hamburger Eigenart‹ mit ihrem Primat von Hafen und Handel als eine »Kraftfessel«. Die historischen Folgen der Geringachtung von »Gütererzeugung und Güterverarbeitung« und der jahrhundertlangen Vernachlässigung von Wissenschaft und Forschung sind heute eine einseitige und verletzbare Wirtschaftsstruktur, eine deutliche Innovationschwäche sowie ein ausgeprägtes Süd-Nord-Gefälle.

### *Wird Hamburg zur Innovationsprovinz?*

Es ist bezeichnend für die ›Hamburger Eigenart‹, dass es in der Öffentlichkeit als Schock empfunden wurde, als Hamburg im Ranking der zwanzig weltgrößten Häfen auf Platz 20 abgerutscht war. Man fürchtete, dass Hamburg endgültig aus der ›Champions League‹ verdrängt werden könnte. Keinerlei Interesse oder Echo fand dagegen die Tatsache, dass Hamburg beim Ranking der forschungstärksten Raumordnungsregionen in Deutschland (!) auf Platz 20 gelandet ist (vgl. Belitz, Schiersch 2018: 1017). Die Region München hat achtmal mehr Beschäftigte in dem Bereich Forschung und Entwicklung als Hamburg (ebd.). Nach einer Studie der OECD ist Hamburg in dem Zeitraum 2005–2015 beim *Wirtschaftswachstum* pro Kopf hinter *alle* andere deutschen Metropolregionen zurückgefallen. Die OECD führt dies u.a. auf die »geringe Innovationskapazität« von Hamburg zurück (OECD 2019). Nach dieser Studie beträgt der Anteil der im Hightech-Bereich Beschäftigten gerade einmal 4,8 Prozent. Dies ist der zweitniedrigste Wert unter den elf deutschen Metropolregionen und fast dreimal weniger als in der Metropolregion Stuttgart (ebd.: 20 u. 46). Die Schwäche Hamburgs wird noch verstärkt durch die Schwäche der anderen, ebenfalls maritim geprägten norddeutschen Bundesländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Bremen. Die norddeutschen Länder zeigen bei nahezu allen Leistungsindikatoren seit Jahren ein signifikantes Süd-Nord-

Direkt vom Hafen sind in Hamburg nur etwa 30 100 Beschäftigte abhängig, und auf den Terminals arbeiten insgesamt nur noch 4300 Beschäftigte. In der Metropolregion insgesamt sind nicht – wie immer wieder behauptet – 155 000 Beschäftigte, sondern etwa 60 000 Beschäftigte vom Hamburger Hafen abhängig, nur die Hälfte davon direkt.

Gefälle gegenüber Bayern und Baden-Württemberg. So liegen beispielsweise die Patentanmeldungen je 100 000 Einwohner in Norddeutschland über das letzte Jahrzehnt hinweg konstant bei nur einem Viertel des süddeutschen Werts (vgl. Becher et al. 2022: 95).

Man sorgt sich in Hamburg, aus der ›Champions League‹ der Häfen verdrängt zu werden, und merkt nicht, dass Hamburg bei den Innovationen, die zentral sind für die Bewältigung der sozialen, demografischen und ökologischen Zukunftsfragen, längst Provinzstatus hat – nicht wegen des Bedeutungsverlusts des Hafens, sondern wegen des politischen und mentalen Festklammerns an einem Primat des Hafens.<sup>6</sup>

In historischer Perspektive wird deutlich, dass die heutigen Schwächen Hamburgs ihre Ursachen im Wesentlichen in den Stärken seiner Vergangenheit haben. Solange der Hafen tatsächlich noch »Kraftmotor« war, hat sich Hamburg fast ausschließlich auf Hafen und Handel konzentriert. Als sich nach der Teilung Deutschlands die deutsche Wirtschaft neu ausrichtete und vor allem große Unternehmen, die ihren Hauptsitz in Berlin hatten, neue Standorte suchten, wollte sich Siemens Anfang der 1950er Jahre in Hamburg niederlassen, also Teile seiner Aktivitäten von Berlin nach Hamburg verlagern. Der Hamburger Senat und die Handelskammer erteilten Siemens eine Absage. Hintergrund war die ›Hamburger Eigenart‹ mit ihrer skeptischen Haltung gegenüber der Industrie. Man mein-

te, auf große Industrieansiedlungen nicht angewiesen zu sein, Hamburg hatte ja den Hafen (vgl. Dohnanyi 2002: 20) Es war vor allem die Hafenwirtschaft, die einer möglichen Konkurrenz um Flächen aus dem Weg gehen und sich auch nicht die Arbeitskosten hochtreiben lassen wollte.

Nach der Hamburger Absage wurde Siemens von dem damals noch provinziellen München mit offenen Armen empfangen. Heute gehört München als Technologie- und Wissenschaftsstandort uneingeschränkt in die globale ›Champions League‹ und die TU München zu den besten technischen Universitäten der Welt.<sup>7</sup>

Dies ist nur ein Beispiel von vielen. Entsprechendes könnte man ausführen zur Entwicklung von Wissenschaft und Forschung. Bis Anfang des 20. Jahrhunderts meinte Hamburg, auf eine Universität verzichten zu können. Eine Technische Universität fand man noch länger überflüssig. Die entstand in Hamburg-Harburg erst 1978 als sehr kleine Universität ohne die grundlegenden Fakultäten für Mathematik, Physik und Chemie. Die 2006 gegründete HafenCity Universität hat zwar ein sehr innovatives Konzept, leidet aber seit ihrer Gründung an einer strukturellen Unterfinanzierung, die ihr wie ein Mühlstein um den Hals hängt.

Seit einigen Jahren gibt es Anstrengungen, die jahrhundertelange Vernachlässigung von Wissenschaft und Forschung zu korrigieren. Es sind bescheidene Versuche, die Universitäts- und Hochschullandschaft zu stärken. Aber der Nachholbedarf ist riesig, und die Korrekturversuche sind viel zu zaghaf.<sup>8</sup>

#### **Hamburgs Wirtschaft – nicht zukunftsfähig**

Diese Beispiele machen deutlich, wie sich die ›Hamburger Eigenart‹ zu einer die Zukunftsfähigkeit der Stadt gefährdenden »Wachstumsfessel« entwickelt hat. Hamburg hat zwar einige innovative industrielle Kerne, insbesondere im Flugzeugbau und in der Medizintechnik, sowie eine respektable Gründerszene, aber es hat sich kein branchenübergreifendes dynamisches Innovationsökosystem herausgebildet. Die Medienwirtschaft, die lange Zeit Hamburgs wichtigster Wirtschaftsbereich mit einer starken überregionalen Bedeutung war, steckt durch die Digitalisierung und die Konkurrenz mit Berlin, Köln und München in einer tiefen Krise. Es muss mit aller Deutlichkeit festgestellt werden: *Hamburgs Wirtschaft ist nicht zukunftsfähig.*

#### *Die gesetzliche Fixierung eines Primats des Hafens: Das Hafenentwicklungsgesetz*

Das Gebiet des Hamburger Hafens umfasst die unglaublich große Fläche von 4300 Hektar. Es ist das größte Gewerbe- und Industriegebiet Deutschlands. Auf dieser Fläche arbeiten 21 860 hafenbezogene Beschäftigte, von diesen Beschäftigten sind 15 160 hafenabhängig (ISL et al. 2021: 40).<sup>9</sup> Daraus ergibt sich, dass es in diesem innerstädtischen und sehr gut erschlossenen Gebiet *pro Hektar zwischen 4 und 5 Beschäftigte* gibt. Kurz zum Vergleich: In der Hafencity, deren Flächen vor 25 Jahren noch zum Hafenentwicklungsgebiet gehörten, gibt es heute pro Hektar 354 Beschäftigte + 118 Bewohner + Schulen + Kindergärten + öffentliche Räume und Parkanlagen etc. Bei einem ›normalen‹ Gewerbegebiet gibt es pro Hektar in der Regel zwischen dreißig und einhundert Beschäftigte und auf Logistikflächen zwischen 15 und dreißig Beschäftigte.

Wie ist eine solche Flächenverschwendung möglich in einer Stadt, die händeringend nach Flächen sucht, wo Menschen ihre Kleingärten weggenommen werden, um der Wohnungsnot begegnen zu können, wo Handwerksbetriebe durch Flächendruck an den Stadtrand abgedrängt und dadurch in ihrer Existenz gefährdet werden, wo in der Stadt überall verdichtet wird und viele Bewohnerinnen und Bewohner um Spielplätze, Innenhöfe oder das Stadtgrün bangen?

Die Ursachen der immer stärkeren Ausdünnung und De-Intensivierung des Hafennutzungsgebiets sind in meinen Ausführungen zum Siegeszug des Containers bereits benannt. Zunächst die enormen Arbeitsplatzverluste durch die zunehmende Automatisierung der Kernfunktionen des Hafens. Wie wir gesehen haben, wird sich diese Tendenz zu einem menschenleeren Hafen in den kommenden Jahren noch verschärfen. Dazu kommt der Verlust der traditionellen Hafenfunktionen durch den Container, der von der OECD als »*Demaritimisierung*« der Hafenstädte benannt wird. Auf einen weiteren Aspekt hat Ed Glaeser in der Studie über den New Yorker Hafen hingewiesen. Entsprechend seinen Studien sind im Laufe des 20. Jahrhunderts die Transportkosten für Güter um rund 95 Prozent gefallen, wodurch die Standortvorteile des Hafens entwertet und die tradierten Strategien einer Hafenindustrialisierung obsolet geworden sind (Glaeser 2005: 4). Dieser Effekt wurde durch den Siegeszug des Containers noch verschärft. Angesichts dieser Tendenzen werden die Funktionsverluste des Hafens und die De-Intensivierung der Hafentflächen noch weiter zunehmen.

Dazu kommen noch die Besonderheiten des Hamburger Hafens. Die östlichen Hafengebiete sind schon länger vom Containerumschlag abgeschnitten, da größere Containerschiffe wegen ihres Tiefgangs nicht mehr über den alten Elbtunnel fahren können. Umschlags- und Distributionsfunktionen haben sich weitgehend in den westlichen Bereich des Hafens verschoben. Zusammen mit dem Niedergang der Werften und dem Wegbrechen großer Teile der traditionellen Seehafenindustrien hat dies dazu geführt, dass im östlichen Bereich des Hafens weite Teile der Hafensflächen untergenutzt oder brachgefallen sind. Zudem werden in absehbarer Zeit viele weitere Flächen im Hafenbereich frei, die bisher zur Lagerung fossiler Energieträger wie Kohle, Rohöl und Mineralölderivate genutzt wurden. Selbst im mittleren und westlichen Hafenbereich gibt es deutlich mehr Potenzialflächen für den Containerumschlag, als gegenwärtig benötigt werden.

In Zukunft wird es im Hafengebiet voraussichtlich noch weniger Beschäftigte pro Hektar geben. Gleichzeitig fordert die Hafenwirtschaft unbeeindruckt von dieser Entwicklung zusätzliche Flächen. Insbesondere fordert sie, dass das potenzielle ›Hafenerweiterungsgebiet‹ Moorburg, wo gegenwärtig viele junge Familien mit ihren Kindern leben, in eine Hafensfläche umgewandelt wird. Die gleiche Forderung ist im neuen Hafenentwicklungsplan zu finden (BWI 2023: Bd. 1, S. 87). Und ergänzt wird dieser Claim mit der entschiedenen Abwehr, Flächen eventuell für städtebauliche Nutzungen abzugeben: »Angesichts der bereits begrenzten Flächen sind weitere Flächenabgaben oder Nutzungseinschränkungen z.B. für oder durch eine städtebauliche Nutzung zu vermeiden.« (Ebd.: Bd. 2, S. 89)

#### Gefangen in Denkwelten der Vergangenheit

Angesichts der offensichtlichen Brachen ist im Hafenentwicklungsplan viel die Rede davon, durch Flächenvergabe »Wertschöpfung und Innovation zu stärken (und) Flächen effizienter zu nutzen« – aber immer nur unter der Grundbedingung der »Hafenkonformität«. Mit anderen Worten, zuallererst muss ein direkter Hafenbezug gegeben sein. Und damit sind wir beim Kernproblem der gegenwärtigen Diskussion um die Zukunft des Hafens.

Der ›Hafen‹ hat seine eigenen Gesetze. Das Primat des Hafens ist abgesichert durch das rechtliche Instrument des Hafenentwicklungsgesetzes (Hafen EG). Dieses Gesetz legt die Grenzen des Hafengebiets fest und verbannt nicht-hafenbe-

Die OECD spricht von einer ökonomischen »*Demaritimisierung*« der Hafenstädte: dem Verlust der traditionellen Hafenfunktionen und der damit verbundenen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte. Gleichzeitig steigen die ökonomischen und ökologischen Kosten des Hafens.

zogene Funktionen aus dem Hafengebiet. Das Hafenentwicklungsgesetz ist ein planrechtliches Sondergesetz, das das Ziel hat, »dem Hafen aus strukturpolitischen Gründen ein festes Ladungsaufkommen zu sichern und die aufwendige öffentliche Infrastruktur möglichst wirkungsvoll für Hafenzwecke zu nutzen« (ebd.: § 1 Absatz 1). *Die Überlassung von Grundstücken des Hafengebiets an nicht hafengebundene Unternehmen schließt das Gesetz grundsätzlich aus.* Damit ist genau der Ansatz blockiert, den Ed Glaeser als mögliche Lösung des zunehmenden Funktionsverlusts des Hafens identifiziert hat: Eine Entwicklungsstrategie, die die Agglomerationsvorteile der Stadt in den Mittelpunkt rückt, da die traditionellen Standortvorteile (»location economies«) des Hafens ihre Wirkung verloren haben. Agglomerationsvorteile entstehen aber nur durch Vielfalt und Dichte, also genau die Qualitäten, die das Hafenentwicklungsgesetz blockiert.

Hamburg bleibt mit seinen Versuchen einer Wiederbelebung der untergenutzten und brachgefallenen Flächen gefangen in einer Denkwelt der Vergangenheit. Jede Form der ökonomischen Entwicklung wird unter das Primat einer Sicherung des Ladungsaufkommens gestellt. Alles wird von der Kaikante her gedacht. Man setzt auf die »location economies« des Hafens, die es längst nicht mehr gibt. Gefordert werden hafenauffine und hafenkongforme Industriebetriebe, und da landet man wieder bei der Grundstoff- und Schwerindustrie, deren

Durch die Fortschritte der Digitalisierung, der Robotisierung und der Künstlichen Intelligenz haben sich bisher ungeahnte Automatisierungsmöglichkeiten der Hafenprozesse eröffnet. Es ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren die Kernfunktionen des Hafens in eine vollautomatisierte Containerschleuse transformiert werden.

Rohstoffe, Vor- und Endprodukte per Schiff transportiert werden – so beispielsweise die Handelskammer (Handelskammer 2020). Dies ist die Gedankenwelt des 19. Jahrhunderts, selbst wenn als Energieträger nicht mehr Kohle oder Atomstrom, sondern Wasserstoff anvisiert wird.

### *Ausbruch aus dem Teufelskreis*

Wie viele Milliarden will Hamburg in den nächsten Jahren in seinen Hafen stecken? Die Wunschliste der Hafenwirtschaft ist gewaltig: Bau der A26-Ost, Bau einer neuen Köhlbrandquerung, weiterer Brücken und Tunnel, zwei Milliarden Euro zur Behebung des Rückstaus bei der Sanierung der Kaimauern, dauerhafte verlässliche Ausbaggerung der Elbe, ein Drehkreuz für Megafrachter für 500 Millionen Euro und zusätzlich noch ein jährlicher Zuschuss für den Hafen in Höhe von 250 Millionen Euro, da der Hafen weit unterfinanziert sei. Insgesamt schwindelerregende Beträge. Von jedem einzelnen Posten – so wird von der Hafenwirtschaft kommuniziert – hängt nicht nur die Zukunft des Hamburger Hafens, sondern auch die der deutschen Exportindustrie ab. Die Chefin der HHLA und Präsidentin des Zentralverbands deutscher Seehafenbetriebe, Angela Titzrath, fordert von der Regierung sogar eine »Zeitenwende für die Häfen« und »Milliardeninvestitionen« in die Hafenstrukturen (*Süddeutsche Zeitung* vom 23. August 2023).

### **Die norddeutsche Hafenkooperation – die Würfel sind gefallen**

Könnte es nicht sein, dass die deutsche Wirtschaft nicht den Hamburger Hafen braucht, sondern ein verlässliches, zukunftsfähiges norddeutsches Hafensystem? Es kann kein Zweifel bestehen, Deutschland braucht eine maritime Souveränität, eine nationale Hafensouveränität. Die kann Hamburg mit seinen Strukturproblemen nicht sichern, egal wie viel Milliarden noch in den Hafen gesteckt werden. Die deutsche Wirtschaft braucht einen verlässlichen Zugang zu einem Tiefwasserhafen und der ist nur im Verbund mit den norddeutschen Häfen einzulösen. Im Übrigen ist es nicht sehr hilfreich für die Perspektive einer nationalen Hafensouveränität, wenn Hamburg in seiner Not die Chinesen in seinen Hafen holt. Und dazu noch eine Staatsreederei, die bereits zehn Prozent der europäischen Hafenskapazitäten kontrolliert.

Vor zwanzig Jahren organisierte die HHLA im »Rathaus des Hafens« bei St. Annen ein Kolloquium zu Ehren von Helmut Kern, dem ehemaligen Wirtschaftssenator und langjährigen Vorsitzenden der HHLA. Im Rahmen eines Vortrags stellte ich 2002 die These zur Diskussion: »Wenn wir uns auf einen Zeithorizont von dreißig Jahren einlassen, dann erscheint es mir wahrscheinlich, dass bis dahin das Seehafensystem eine norddeutsche und keine städtische Aufgabe mehr sein wird. Es wird voraussichtlich auch nicht entscheidend sein, dass der weitgehend automatisierte physische Umschlag innerhalb der Stadtgrenzen von Hamburg erfolgt, sondern entscheidend wird sein, dass in Hamburg die Kompetenz und Intelligenz zur Steuerung und Kontrolle der Transportketten konzentriert ist.« (Läpple 2002: 90) Dieser These wurde nicht widersprochen.

Nach dem Aufkommen des Containers gab es seit Ende der 1960er Jahren immer wieder Gespräche und Verhandlungen zwischen den norddeutschen Ländern zu der Frage eines gemeinsamen Tiefwasserhafens. Nicht zuletzt auf Drängen von Helmut Kern wurde eine gemeinsame Tiefwasserhafen-Kommission eingesetzt, die die Standortfrage klären sollte – leider ohne Erfolg. Als um die Jahrhundertwende die Länder Bremen und Niedersachsen die Hansestadt Hamburg eingeladen haben, sich an einem gemeinsamen deutschen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven zu beteiligen, hat Hamburg dies in einer Mischung aus Selbstherrlichkeit und Selbstgenügsamkeit abgelehnt. Man setzte auf eine weitere Vertiefung der Elbe. Diese Entscheidung entsprach der jahrhundertalten Staatsdoktrin

Hamburgs, dass alles strategisch Wichtige innerhalb der Grenzen der Freien und Hansestadt bleiben muss, ohne zu sehen, dass Häfen offene Systeme sind, die sich nicht in tradierte territoriale Grenzen pressen lassen. *Im Nachhinein betrachtet war der Ausstieg aus dem Plan eines gemeinsamen Tiefwasserhafens ein schwerwiegender strategischer Fehler.* Damals hätte Hamburg noch aus einer Position der Stärke verhandeln und gestalten können.

Vor zwei Jahren gab es erneut Verhandlungen zwischen Hamburg und Bremen. Die in Bedrängnis geratene Hamburger HHLA führte Sondierungsgespräche mit den Bremer Konkurrenten BLG Logistics und der Eurokai Gruppe. Es sah aus wie eine Flucht nach vorn. Die Rede war von einer Fusion des Containerumschlags der großen deutschen Hafenkonzerne. Die Gespräche wurden ohne Erfolg abgebrochen. Ebenfalls vor zwei Jahren forderte der Bundesverband der mittelständischen Wirtschaft (BVMW) ein Ende des Konkurrenzkampfs zwischen den deutschen Containerhäfen. Ein chinesischer Reeder unterscheidet ohnehin nicht zwischen Hamburg, Bremerhaven oder Wilhelmshaven. Die Forderung: »Schiffe sollten dort abgefertigt werden, wo es logistisch, technisch, nautisch und ökologisch am besten möglich ist.« (BVMW 2012: 2)

Inzwischen, so scheint es, sind die Würfel gefallen. Die Reederei Hapag-Lloyd, die aus dem Zusammenschluss der bremischen Traditionsreederei Lloyd und der traditionsreichen Hamburger Reederei Hapag 1970 entstanden ist, um gemeinsam die Herausforderungen des Containerverkehrs bewältigen zu können, und die vor einigen Jahren vom Land Hamburg mit dreistelligen Millionenbeträgen vor dem Untergang bewahrt wurde, teilte im September 2022 mit, dass sie sich am JadeWeserPort Wilhelmshaven, dem einzigen Tiefseehafen der Bundesrepublik, mit dreißig Prozent und mit fünfzig Prozent am Rail Terminal Wilhelmshaven beteiligt hat. Im Sommer 2022 wurde bekannt, dass Hapag-Lloyd seinen neu eingeführten Container-Schnellexpress, den China-German-Express, nicht in Hamburg, sondern in Wilhelmshaven ansiedelt. Und im Dezember 2022 hat die Reederei mitgeteilt, dass sie ihren wichtigen Liniendienst zwischen Asien und Deutschland (FE 2) vom HHLA-Terminal Burchardkai abgezogen hat und in Zukunft Wilhelmshaven ansteuern wird, wo die neuen Riesenschiffe, die Hapag-Lloyd in Auftrag gegeben hat, problemlos entladen werden können. Die Ironie der Geschichte: Hamburg ist als Ankeraktionär von Hapag-Lloyd nun gegen seinen Willen plötzlich Miteigentümer des Tiefseehafens Wilhelmshaven.

Keine andere Großstadt in Europa hat so große Flächenreserven mitten in der Stadt. Hamburg verfügt mit den unter- und ungenutzten Flächenreserven im Hafennutzungsgebiet über ein unglaubliches Potenzial. Nur – dieser Schatz muss gehoben werden. Oder treffender gesagt, dieses Potenzial muss entfesselt werden, entfesselt vom Hafenentwicklungsgesetz.

Ein gemeinsames norddeutsches Hafensystem ist nicht mehr aufzuhalten. Wenn Hamburg dieses sich neu strukturierende Hafensystem aktiv mitgestalten und seinen Platz darin bestimmen möchte, kann es die politische Entscheidung nicht mehr länger rausschieben.

**Der entfesselte Innovationshafen:  
»the next economy and the city to come«**

Es gibt auch eine gute Nachricht: Keine andere Großstadt in Europa hat so große Flächenreserven mitten in der Stadt. Hamburg verfügt mit den unter- und ungenutzten Flächenreserven im Hafennutzungsgebiet über ein unglaubliches Potenzial. Nur – dieser Schatz muss gehoben werden. Oder treffender gesagt, dieses Potenzial muss entfesselt werden, entfesselt vom Hafenentwicklungsgesetz.

Und die zweite gute Nachricht ist, diese Flächen des Hafenentwicklungsgebietes gehören nicht ›dem Hafen‹ oder den Hafenbetrieben, sondern sie gehören der Freien und Hansestadt Hamburg, also der öffentlichen Hand. Und es ist Aufgabe der Politik, um noch einmal Fritz Schumacher zu zitieren, »dafür zu sorgen, dass Grund und Boden dem für die Allgemeinheit wichtigsten Zweck nicht entzogen oder vorenthalten wird« (1919: 395). Auf Verlangen besteht eine Rückübertragungspflicht der verpachteten Flächen, wenn die Grundstücke u.a. für die Entwicklung der Stadt benötigt werden. Dies ist al-

Man sorgt sich in Hamburg, aus der ›Champions League‹ der Häfen verdrängt zu werden, und merkt nicht, dass Hamburg bei den Innovationen, die zentral sind für die Bewältigung der sozialen, demografischen und ökologischen Zukunftsfragen, längst Provinzstatus hat – nicht wegen des Bedeutungsverlusts des Hafens, sondern wegen des politischen und mentalen Festklammerns an einem Primat des Hafens.

les gesetzlich geregelt. Es bedarf nur des politischen Willens, diese Entscheidung – auch gegen den zu erwartenden Widerstand der Hafenwirtschaft – durchzusetzen. Ein Blick auf die Auseinandersetzungen um den Grasbrook und die Geschichte der vielen für die Stadt wichtigen Projekte, die am erbitterten Widerstand der Hafenwirtschaft gescheitert sind, macht deutlich, dass dazu politisches Stehvermögen erforderlich ist (siehe Läßle 2020). Nikolas Hill, der ehemalige Leiter des Planungstabs von Ole von Beust, fand klare Worte für die Blockadehaltung der Hafenwirtschaft bei der Transformation des Kleinen Grasbrooks: »Bestimmten Lobbyisten der Hafenwirtschaft ging es darum, ein Maximum an Entschädigungsleistungen herauszuholen. Da sollte die städtische Kasse regelrecht geplündert werden.« (Hill in einem Interview im *Hamburger Abendblatt* vom 13./14. April 2019)

Bei einem kurzen Blick in eine mögliche Zukunft erlaube ich mir, von der These auszugehen, dass sich – sechzig Jahre nach Helmut Schmidts sarkastischer Bemerkung, die tonangebenden Unternehmen und Politiker (und Politikerinnen) seiner Vaterstadt hätten das Ende des Primats von Hafen und Überseehandel immer noch nicht begriffen oder wollten es nicht begreifen – in Hamburg endlich die Einsicht durchgesetzt hat, dass man in Zeiten des Klimawandels nicht weiterhin Autobahnen für Lkw mitten durch die Großstadt bauen kann und dass es angesichts des steigenden Meeresspiegels verhängnis-

voll ist, weiterhin die Elbe immer noch tiefer auszubaggern. Vor allem wurde begriffen, dass die einseitige Ausrichtung der Stadtpolitik auf den Hafen den Wohlstand gefährdet und die Stadt immer mehr zur Innovationsprovinz macht. In einem mutigen Befreiungsschlag hat die Stadt ihren Anteil an der Reederei Hapag-Lloyd verkauft und den Erlös in einen städtischen Innovationsfond eingebracht. Gleichzeitig wurden die weitgehend untergenutzten oder brachgefallenen Hafenflächen – zunächst östlich des Reiherstiegs und in einem zweiten Schritt östlich des Köhlbrands – aus dem Hafentwicklungsplan entlassen, das gewaltige Flächenpotenzial wurde vom Hafentwicklungsgesetz entfesselt.

Der Weg war offen für einen wirklichen Innovationshafen, ein europaweit einmaliges Reallabor und Experimentierfeld für die wirtschaftliche, technologische, soziale und kulturelle Transformation unserer fossilen Lebens- und Produktionsweise unter der zentralen Fragestellung »*the next economy and the city to come*«: die Entwicklung neuer, kollaborativer Innovationsstrategien, Forschung, Entwicklung, Entwurf, Bau von Prototypen und Aufbau marktgängiger Produktionen; städtische Kreislaufwirtschaft und zirkuläres Bauen, Fragen des Zusammenlebens unterschiedlichster Bevölkerungsgruppen, aber auch neue Kooperations- und Vernetzungsformen von Hafenwirtschaft und städtischer Wirtschaft. Durch die maritim-amphibische Stadtlandschaft des Innovationshafens zieht sich ein grünes Band vom Kleinen Grasbrook bis zum Köhlbrand: der neue Hafenpark.

Es ist allen klar, Hamburg wird nie ein Boston werden und auch nicht München auf dem Feld von Forschung und Technologie einholen können. Mit seinem offenen Innovationsansatz, der es ermöglicht, genau zur richtigen Zeit etwas Einmaliges zu schaffen, ist Hamburg dem erfolgreichen München jedoch voraus, das in seinem Erfolg und den festgelegten Interessen der großen Technologie- und Internetkonzerne gefangen ist. Mit diesem Konzept eines Innovationshafens hat Hamburg das Potenzial, ein europäisches Kompetenzzentrum zu werden für die entscheidenden Zukunftsfragen in Zeiten des Klimawandels, des demografischen Wandels und der künstlichen Intelligenz. Nicht mehr der verzweifelte Versuch, das Tor zur Welt zu bleiben für Waren aus China oder dem deutschen Binnenland, sondern ein Magnet für kreative Menschen aus aller Welt zu sein; eine Welthafenstadt, nicht nur für die globale Warenwelt, sondern für Menschen und Ideen aus aller Welt, eine kosmopolitische Stadt, die mit ihren Forschungs- und Bil-

dungseinrichtungen Zugang bietet zum Weltwissen und – im Sinne von Henry James – aus Hamburg ein »Kompendium der Welt« macht.

### Epilog

Nach der Fertigstellung dieses Beitrags erschien in der Wochenzeitung *ZEIT Hamburg* ein Artikel zum denkmalgeschützten Wahrzeichen des Hamburger Hafens, der *Köhlbrandbrücke*. Zu dieser Brücke, die als »schönste Brücke Europas« ausgezeichnet wurde, steht im neuen Hafentwicklungsplan nur kurz vermerkt, sie sei »bautechnisch abgängig« und müsse durch ein »neues Querungsbauwerk« ersetzt werden. Der Artikel in der *ZEIT* hat die Überschrift: »Ist die Brücke doch zu retten? Seit Jahren heißt es, ein Abriss der Köhlbrandbrücke sei zwingend notwendig. Ein Gutachten zeigt: Das stimmt nicht.« (27. Juli 2023) Dem ausgezeichneten Artikel von Frank Drieschner – ein Beispiel investigativen Journalismus comme il faut – ist nichts hinzuzufügen. Hier nur kurz ein paar Stichworte zu dem Artikel und dem Gutachten: Bei der Behauptung, die Brücke sei marode, beriefen sich Politik und Verwaltung bisher auf ein geheim gehaltenes Gutachten aus dem Jahre 2008, das genau zu einem gegenteiligen Ergebnis kommt. In dem Gutachten steht, die Brücke hätte bei kontinuierlicher Instandhaltung noch eine planmäßige Restnutzungsdauer von etwa fünfzig Jahren. Auch eine noch längere Nutzungsdauer der stählernen Schrägseilbrücke sei denkbar, dann müssten allerdings die Spannbetonrampen, die zu der Stahlbrücke führen, ersetzt werden. Dazu müsse mit Kosten von mindestens neunzig Millionen Euro gerechnet werden. Heute wäre eine solche Sanierungsmaßnahme sicherlich teurer. Aber allein der geplante Abriss der Köhlbrandbrücke soll nach Angaben der Stadt 450 Millionen Euro kosten. Für den Bau eines neuen Tunnels unter dem Köhlbrand, der als Ersatz für die Brücke geplant wurde, liegen die geschätzten Kosten in Höhe von 5,3 Milliarden Euro. Inzwischen hat die Wirtschaftssenatorin die Planung für den Bau des Tunnels zwar gestoppt, aber angekündigt, die Köhlbrandbrücke müsse abgerissen werden.

Interessant ist die öffentliche Diskussion, die durch die Veröffentlichung des Artikels in der *ZEIT* ausgelöst wurde. Aus Sicht der Hafenwirtschaft stehen schon wieder die Zukunft des größten deutschen Seehafens und der deutschen Wirtschaft auf dem Spiel. Sie fordert so schnell wie möglich einen Ersatz für die Brücke. Man wird den Eindruck nicht los, als dürften bei dieser »Schicksalsfrage« Kosten keine Rolle spielen. Die

Es wäre naheliegend, die Belastung der Köhlbrandbrücke zum Anlass zu nehmen, jeden verfügbaren Euro in den Ausbau der Schiene zu stecken. Hinterlandverkehre müssen auf die Schiene und nicht auf die Straße. Ein wichtiges zusätzliches Handlungsfeld ist der Wasserverkehr. Seit Jahren wird gefordert, im Hafen Container-Barges einzusetzen, um die Straßeninfrastruktur zu entlasten.

Handelskammer ist bei dieser Frage nicht weniger entschieden. Ihr Sprecher fordert: »Die deutsche Wirtschaft braucht einen zuverlässigen Zugang zum Hamburger Hafen. Dafür ist neben einer Köhlbrandquerung auch die A26-Ost nötig und beides muss schnell umgesetzt werden.« (*Hamburger Abendblatt* vom 12. August 2023) Und auch für den Bürgermeister ist klar, dass zu einer sicheren Anbindung unseres Hafens an das Hinterland eine moderne Köhlbrandquerung gehört.

Angesichts des Primats des Hafens scheint der Denkmalschutz der Brücke keinen Bestand zu haben. Selbst der Kultursenator findet, dass der Denkmalschutz den Erhalt der Brücke nicht rechtfertigen kann. »Schönheit allein reicht nicht.« Wenn die Brücke ihren Zweck nicht mehr erfüllt, dann rechtfertigt dies den Eingriff in den Denkmalschutz – so seine Auskunft in einem Interview im NDR. Hafen schlägt Denkmalschutz.

Das unerschütterliche Glaubensbekenntnis dieser Stadt zu ihrem Hafen, das sich auch in der aktuellen Köhlbrand-Diskussion zeigt, ist im ersten Teil dieses Beitrags schon kommentiert worden. Der auffällige neue Aspekt der aktuellen Diskussion ist ein fast naives Bekenntnis zur »existenzsichernden Rolle des Lkw-Verkehrs«: für den Hafen, die Stadt und die deutsche Wirtschaft. Bei den Fragen des Zugangs zum Hafen und den Hinterlandsanbindungen ist nur die Rede von Lkws. Die Köhlbrandquerung wird dramatisch hochstilisiert als die »Schlagader des Hafens, die offen bleiben muss«. Zusätzlich

wird ultimativ der Bau der »Hafenpassage«, der A26-Ost, gefordert. Völlig ausgeblendet wird, dass gegenwärtig die weiter südlich verlaufende Autobahnverbindung von A7 und A1, also der südliche Autobahnhalbring – die wichtigste Ost-West-Verbindung und Straßen-Hinterlandsanbindung –, nach heutigem Stand für bis zu vier oder fünf Milliarden Euro ausgebaut wird.

Man bekommt den Eindruck, wir würden in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts und nicht in der Zeit eines dramatischen Klimawandels leben. Kein Wort zu dem längst beschlossenen Ziel, Warenströme auf Schiene und Binnenschiff zu verlagern, kein Wort zu der Notwendigkeit der Verkehrsvermeidung durch eine intelligenteren Organisation des Hafens. Ein großer Teil der Schwerlastverkehre, die die Köhlbrandbrücke belasten, ist das Resultat einer unrationellen räumlichen Organisation des Hafens. So wenig Anreize es gibt, um die Hafensflächen intensiver zu nutzen, so wenig Anreize gibt es, Verkehre zu vermeiden. Der Staat und die Stadt stellen ja unbegrenzt Verkehrsflächen bereit, denn ein fließender Schwerlastverkehr ist für die Stadt bekanntlich eine Existenzfrage.

Es wäre naheliegend, die Belastung der Köhlbrandbrücke zum Anlass zu nehmen, jeden verfügbaren Euro in den Ausbau der Schiene zu stecken. Hinterlandverkehre müssen auf die Schiene und nicht auf die Straße. Gleichzeitig müsste der Containerumschlag so organisiert werden, dass er mit einem Minimum an Lkw-Verkehren auskommt. Ein wichtiges zusätzliches Handlungsfeld ist der Wasserverkehr. Seit Jahren wird gefordert, im Hafenverkehr Container-Barges einzusetzen, um die hafenerne Straßeninfrastruktur zu entlasten. Warum gibt es nicht längst Versuche mit autonom schwimmenden Container-Barges im Hafen? Es gibt sehr viele Stellschrauben, um dem Verkehrsproblem zu begegnen. Die schlechteste Maßnahme ist, die Straßenkapazitäten für den Lkw-Verkehr zu vergrößern. Dies führt zu einem weiteren Wachstum der Lkw-Lawine.

Es gibt jedoch auch Lichtblicke in der aktuellen Diskussion: So zeigt sich, dass es in Hamburg Politikerinnen und Politiker gibt, die sich der hanseatischen Tradition der Aufklärung verpflichtet fühlen und nicht bereit sind, ihren Verstand a priori einer Parteiräson unterzuordnen. Menschen, die auf ihrem Recht bestehen, öffentlich Fragen zu stellen, wo Fragen angebracht sind, und die fordern, dass ernsthaft geprüft wird, ob eine Sanierung der Köhlbrandbrücke möglich ist und wie dieses Wahrzeichen der Stadt erhalten werden kann. Und es macht sich eine hanseatische Stadtgesellschaft mit kritischem Geist bemerkbar. Es wird in der kommenden Zeit lebendige

Diskussionen geben, nicht nur über den Erhalt dieses Wahrzeichens der Stadt, sondern auch über die Frage, ob ein Primat des Hafens noch zeitgemäß ist.

- 1 In der Präambel steht jedoch nichts von einem Primat des Hafens oder seiner besonderen ökonomischen Bedeutung, sondern es wird daran erinnert, dass diese kosmopolitische Welthafenstadt die Aufgabe hat, »im Geiste des Friedens eine Mittlerin zwischen allen Erdteilen und Völkern der Welt zu sein«.
- 2 Diese Zahlen stützten sich auf ein Gutachten von Planco (2011), das die Fortschreibung einer Berechnung aus dem Jahr 2001 war. Dabei war schon die Berechnung von 2001 mit heißer Nadel gestrickt. Die Gutachter von 2011 hatten bei ihrem methodischen Vorgehen offensichtlich selbst kalte Füße und wiesen darauf hin, dass die Ergebnisse ihrer Berechnungen nicht »ohne Einschränkung der Aussagekraft« (ebd.: 2) verwendet werden sollten.
- 3 Insgesamt ist die neue Studie zur Beschäftigungswirkung des Hafens deutlich differenzierter als die Vorgängerstudien. Aber auch diese Studie hat eine große Schwäche. Sie geht aus von der Frage: Wie kann eine nicht-substituierbare Abhängigkeit empirisch untersucht werden? Das Gutachten schlägt vor, dies durch eine Befragung der Unternehmen zu klären, bei denen man einen Bezug zum Hamburger Hafen unterstellt. Dazu wurden zunächst 58 000 Unternehmen mit einem Bezug zum Hamburger Hafen erfasst. Für die tatsächliche Befragung wurde ein repräsentatives Sample im Umfang von 2956 Unternehmen festgelegt. Trotz umfangreicher »Werbung« für diese Befragung haben jedoch nur 120 Unternehmen einen Fragebogen zurückgeschickt. Kann man nun ernsthafterweise auf der Grundlage der Auskünfte von 120 Unternehmen valide Rückschlüsse ziehen auf die tatsächliche Hafenabhängigkeit von 58 000 Unternehmen? Sicherlich nicht. Es liegt nahe, dass das Scheitern der Untersuchung an der Ausgangsthese einer nicht-substituierbaren Abhängigkeit lag. Angesichts der Vielfalt an Transportoptionen durch die große Anzahl möglicher alternativer Häfen ist es sehr unwahrscheinlich, dass ein Unternehmen in seiner Existenz gefährdet wäre, wenn es den Hamburger Hafen nicht geben würde. Ist es nicht viel plausibler, dass nicht die Unternehmen der Region oder des Binnenlandes vom Hamburger Hafen abhängig sind, sondern dass der Hafen abhängig ist von einer prosperierenden regionalen Wirtschaft und von der Wachstumsdynamik der Wirtschaft im Binnenland? Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass das ganze Konzept der »Hafenabhängigkeit« ein interessegeleitetes Konstrukt ist. In der wirtschaftswissenschaftlichen Fachdiskussion wird mehrfach darauf hingewiesen, dass solche Abhängigkeitsberechnungen »mit größter Vorsicht zu genießen« seien (vgl. u.a. FiFo 2006: 74).
- 4 Der enorme Containerboom im Hamburger Hafen nach der Jahrhundertwende fiel direkt mit dem Aufstieg Chinas zur Werkstatt der Welt zusammen. Diese Phase der Hyperglobalisierung fand mit der Weltfinanzkrise ein vorläufiges Ende. Inzwischen ist die Rede von einem »global trade slow down«, also der These, dass der Welthandel seinen historischen Gipfel überschritten habe, was seinen Niederschlag im Containerverkehr findet.
- 5 Dieses Sir Walter Raleigh zugeschriebene Zitat war prägend für das britische Weltreich, mit dem Hamburg eng verbunden war. Mitte des 19. Jahrhunderts kamen rund zwei Drittel aller seewärts nach Hamburg eingeführten Waren aus Großbritannien.
- 6 Die Angst, Hamburg könnte zur Provinz werden, ist sehr alt. Bisher war diese Angst meist verbunden mit der Befürchtung, Hamburg könnte seinen Hafen verlieren. Beispielfhaft ein Zitat aus dem Jahr

1960: »Der Hamburger Hafen ist die Grundlage des wirtschaftlichen Lebens in der Hansestadt. Ohne den Hafen würde Hamburg seine Stellung als Tor zur Welt verlieren und im Laufe der Jahrzehnte zur Bedeutungslosigkeit einer Provinzstadt herabsinken.« (*Hamburger Abendblatt*, 30.11.1960, S. 2) Fritz Schumacher verwies in seinen Gedanken zum »Gross-Hamburg-Thema« darauf, dass es Goethe war, der in einem Gespräch mit Eckermann 1828 die Befürchtung äußerte, Hamburg könnte zur »Provinzialstadt« werden, aber nicht durch den Verlust des Hafens, sondern durch den Verlust seiner Souveränität an »irgendein deutsches Reich« (siehe Schumacher 1927: 42).

7 Siemens hat übrigens Mitte Juli dieses Jahres angekündigt, in Deutschland eine Milliarde Euro zu investieren. Der größte Teil

davon geht in die Region München. Apple will am Standort München zwei Milliarden Euro investieren. Die anderen Internetkonzerne wie Google, Amazon, Microsoft und IBM bauen ihren Münchner Standort ebenfalls aus. Dabei ist die Lebensqualität in Hamburg sicherlich höher.

8 Forschungseinrichtungen mit einem großen internationalen Renommee gibt es in Hamburg u.a. mit dem DESY, dem European XFEL (European X-Ray-Electron Laser) sowie dem Helmholtz-Zentrum für Material- und Küstenforschung. Diese Einrichtungen von Weltrang werden aber primär vom Bund finanziert.

9 Zur Verdeutlichung: Dies sind die Beschäftigten auf der Fläche des Hafenenwicklungsgesetzes. Für die Stadt insgesamt gibt die Studie 30 100 direkt hafenenabhängig Beschäftigte an (vgl. ISL et al. 2021: XIV).

## Literatur

Becher, Gerhard; Bielinsky, Juliane; Brandt, Arno; Jung, Hans-Ulrich (2022): *Zeitenwende: Neue Hoffnung für den Norden?* In: Neues Archiv für Niedersachsen, 2/2022, S. 85–113.

Belitz, Heike; Schiersch, Alexander (2018): *Forschung und Produktivität – Industrieunternehmen in der Stadt im Vorteil.* In: DIW Wochenbericht, 47/2018, S. 1014–1020.

BVMW (2021): *Positionspapier: Die Krise der deutschen Containerhäfen meistern! Kernforderungen des Mittelstandes.* Berlin: BVMW.

BWI – Behörde für Wirtschaft und Innovation (2023): *Hafenenwicklungsplan (HEP) 2040: HEP Teil 1: Strategische Vision; HEP Teil 2: Operative Umsetzung.* Hamburg.

Dohnanyi, Klaus (2002): *Thesen zur Zukunft Hamburgs und zur Qualität Hamburger Zukunftspolitik.* In: HHLA (Hg.), *Hamburger Zukünfte und die Qualität der Hamburger Zukunftspolitik*, Hamburg: HHLA, S. 17–24.

Ferrari, Claudio et al. (2012): *Ports and regional development: a European Perspective*, OECD Regional Development working Papers, 2012/07, Paris: OECD-Publishing.

FiFo (2006): *Wachstumswirksamkeit von Verkehrsinvestitionen in Deutschland*, bearbeitet von R. Bertenrath et al., Universität Köln, FiFo-Berichte Nr. 7.

Glaeser, Edward L. (2005): *Urban Colossus: Why is New York America's Largest City?* Harvard Institute of Economic Research. Discussion Paper No. 2073, Cambridge, M.

Handelskammer (2020): *Hamburg 2040. Zukunftsplan Hafen.*

ISL – Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik u.a. (2021): *Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens.* Endbericht. Bremen/Hamburg.

ISL – Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik u.a. (2019): *Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf der Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung.* Bremen.

Läpple, Dieter (2020): *Hafen gegen Stadt – Das Drama um den Grasbrook.* In: *Hamburgische Architektenkammer (Hg.): Architektur in Hamburg. Jahrbuch 2020/21*; Hamburg: Junius, S. 220–225.

Läpple, Dieter (2018): *Perspektiven einer produktiven Stadt.* In: K. Schäfer (Hg.): *Aufbruch aus der Zwischenstadt*, Bielefeld: transcript, S. 150–175.

Läpple, Dieter (2002): *Entwicklungstendenzen der Stadtentwicklung und Thesen zu einer zukunftsorientierten Stadtpolitik.* In: HHLA (Hg.), *Hamburger Zukünfte und die Qualität der Hamburger Zukunftspolitik*, Hamburg: HHLA, S. 76–91.

Läpple, Dieter (1998): *The City and Port of Hamburg.* In: T. Kreukels, E. Wever (Eds.): *North Sea Ports in Transition: Changing Tides*, Assen: Van Gorcum, S. 65–79.

Levinson, Marc (2016): *The Box. How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton/Oxford: Princeton University Press.

OECD (2019): *OECD-Berichte zur Regionalentwicklung: Metropolregion Hamburg*, Paris: OECD-Publishing.

Planco Consulting (2011): *Fortschreibung der Berechnungen zur »Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hafens im Jahr 2001«*, Essen, Aug. 2011.

Rotterdam (2015): *Economische Verkenning Rotterdam 2015*, Gemeente Rotterdam.

Schmidt, Helmut (1996): *Hanseatische Miniaturen. In: Weggefährten. Erinnerungen und Reflexionen*, Berlin: Siedler Verlag.

Schumacher, Fritz (1927): *Zukunftsfragen an der Unterelbe. Gedanken zum »Groß-Hamburg«-Thema*, Jena: Diederichs.

Schumacher, Fritz (1919): *Sozialer Städtebau.* In: Ders.: *Lesebuch für Baumeister*. Braunschweig/Wiesbaden: 1977, S. 389–397.

SPD Niedersachsen (2022): *Koalitionsvertrag zwischen der SPD Landesverband Niedersachsen und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Niedersachsen für die 19. Wahlperiode des Niedersächsischen Landtags, 2022–2027.* Hannover.



Transformation der Seehäfen in automatisierte Containerschleusen  
unter der erdrückenden Dominanz globaler Reedereien

**Läpple, Dieter**, Professor em. für Internationale Stadtforschung an der HafenCity Universität Hamburg. Er leitete viele Jahre das Institut für Stadtökonomie an der TU Hamburg und lehrte und forschte als Dozent und Gastprofessor u.a. in Berlin, Amsterdam, Paris, Aix-en-Provence/Marseille und Leiden (NL). Er war u.a. Senior Fellow der Brookings Institution in Washington; Research Fellow am Institut d'Études Avancées, Paris; Berater des »Urban Age«-Programms der London School of Economics sowie Ko-Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats des Singapore-ETH Center: »Future Cities Laboratory« in Singapur. Bei der IBA Hamburg war er Mitglied des Kuratoriums. 2007 erhielt er den Baukulturpreis des BDA Hamburg.

**Messari-Becker, Lamia**, Prof. Dr.-Ing., Studium des Bauingenieurwesens an der TU Darmstadt. 2001–2009 wissenschaftliche Mitarbeiterin und 2006 Promotion an der TU Darmstadt. 2009–2013 Leiterin und Partnerin in einem Planungsbüro. Seit 2016 Sachverständige des Bundestages. 2016–2019 Fachbeirat der IBA Thüringen. 2016–2020 Mitglied im Sachverständigenrat für Umweltfragen (Kabinett Merkel III). 2017–2022 im Expertenkreis Zukunft Bau des Bundes (Kabinett Merkel III, Merkel IV und Scholz). Seit 2022 Mitglied im Zukunftsrat Nachhaltige Entwicklung Rheinland-Pfalz. Seit 2022 Beirat der Bundesstiftung Baukultur. Seit 2023 Beirat im Progressiven Zentrum Berlin. Seit 2020 Mitglied im Club of Rome International.

**Meyhöfer, Dirk**, geb. 1950 in Herne, Dr.-Ing., Studium der Architektur an der TU Hannover 1971–1977, Promotion an der HCU Hamburg 2021, Stadtforscher, Hochschullehrer und Publizist. Lebt in Hamburg und Hötter.

**Schnitter, Joachim**, Dr.-Ing., freier Gartenhistoriker, geb. 1969 in Hamburg, Studium der Landschafts- und Freiraumplanung in Hannover, DFG-Stipendiat im Graduiertenkolleg »Praxis und Theorie des künstlerischen Schaffensprozesses« an der UdK Berlin, Promotion am dortigen Fachbereich Architektur. Regionalbeauftragter für Schleswig-Holstein im Arbeitskreis Historische Gärten der Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e.V., führt das Büro *Schnitter · Gartendenkmalpflege · Freiraumplanung* in Sevetal.

**Schwarz, Ullrich**, geb. 1950, Prof. Dr. phil., Studium der Germanistik und Soziologie, 1984 bis 2015 Geschäftsführer der Hamburgischen Architektenkammer, seit 1992 Gastprofessuren an der Hochschule für bildende Künste Hamburg, Kurator der Ausstellung »Neue Deutsche Architektur« 2002, 2004–2008 Leiter des Instituts für Architekturtheorie, Kunst- und Kulturwissenschaften der TU Graz, 2008–2015 Professur an der HCU Hamburg. Zahlreiche Veröffentlichungen zur Ästhetik, Architekturtheorie, zum ökologischen Bauen und zur Stadtsoziologie.

**Tietz, Jürgen**, Dr., hat eine Ausbildung zum Buchhändler absolviert und Kunstgeschichte studiert. Er arbeitet als Schriftsteller in Berlin. Als Fachbuchautor und Journalist befasst er sich mit den Themen Architektur und Denkmalpflege. Er ist stellvertretender Vorsitzender des Hochhausbeirats der Stadt Düsseldorf und Mitglied der Arbeitsgruppe Öffentlichkeitsarbeit des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz. Zuletzt erschien sein Buch »Winking Froh Architekten. Nachkriegsmoderne Weiterbauen. Spiegel-Insel und Esplanade Hamburg« (2023).

**Walberg, Dietmar**, geb. 1962, Dipl.-Ing. Architekt, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e.V., Studium in Berlin und Kiel bis 1991, bis 2000 Projektleitender Architekt in Rastede, Berlin und Kiel, Bauforschung, Studien und diverse Veröffentlichungen zu bautechnischen und bauwirtschaftlichen Themen. A.o. Mitglied des BDA, Professur Fachgebiet Nachhaltiger Wohnungsbau am Fachbereich Bauwesen der Technischen Hochschule Lübeck.

**Wirthwein, Gabriel**, geb. 1995 in Heidelberg, lebt und arbeitet in Lilienthal, Studium der Architektur an der Hochschule Bremen seit 2019, Bachelorabschluss 2022, Fotograf, Journalist und Autor.

## Impressum

Junius Verlag GmbH  
Stresemannstraße 375  
22761 Hamburg  
www.junius-verlag.de

Copyright 2023 by Junius Verlag GmbH  
Alle Rechte vorbehalten  
Herausgegeben von der Hamburgischen Architektenkammer  
(verantwortlich: Dirk Meyhöfer und Ullrich Schwarz)

Die in diesem Jahrbuch erscheinenden namentlich gekennzeichneten Beiträge geben lediglich die Meinung der Autoren und nicht die Meinung des Herausgebers, der Redaktion oder des Beirats wieder.

Redaktion: Claas Gefroi, Dirk Meyhöfer und Ullrich Schwarz  
Beirat: Olaf Bartels, Angelika Fitz, Ulrich Höhns, Ernst Hubeli,  
Gert Kähler, Sabine Kock, Jürgen Tietz

Gestaltung: QART Büro für Gestaltung, www.qart.de  
Satz: Junius Verlag GmbH  
Lithografie und Produktion: Björn Cyriax

Druck und Bindung:  
Grafisches Centrum Cuno GmbH & Co. KG, Calbe  
(gedruckt im ultra HD Print)

Printed in Germany  
ISBN 978-3-96060-564-5  
1. Auflage 2023

Titelbild: Blick vom Hahntrapp zwischen dem St.-Nikolai-Mahnmal und dem neuen Wohnhaus von Georg Scheel Wetzel Architekten  
Foto: Martin Kunze  
Architekten: Georg Scheel Wetzel Architekten  
Umschlagbild Rückseite: Ferienhaus in der Kersig-Siedlung, Hörnum/Sylt  
Foto: Klaus Frahm  
Architekten: Hadi Teherani Architects

Anzeigen:  
Cult Promotion  
Am Sandtorkai 23–25  
20457 Hamburg  
Telefon: (040) 38 03 76 30  
E-Mail: anzeigen@cultpromotion.com

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.



Herausgegeben von der Hamburgischen Architektenkammer

# Architektur in Hamburg

## Jahrbuch 2023/24

**JUNIUS**