



Foto: Adobe / Dmy

Standpunkt

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

Das von der Kammer herausgegebene Jahrbuch „Architektur in Hamburg“ ist nicht nur ein Almanach des aktuellen Baugeschehens – es ist auch ein wichtiges Forum für die Entwicklung und Diskussion von fachlichen Standpunkten, beispielsweise zu den wichtigen Fragen der Stadtentwicklung und Stadtplanung. Auch das aktuelle „Jahrbuch 2023/24“ macht da keine Ausnahme. Ein Glanzstück ist der Text zur Entwicklung des Hamburger Hafens von Dieter Läßle, Professor em. für internationale Stadtforschung an der HafenCity Universität und langjähriger Leiter des Instituts für Stadtökonomie an der TU Harburg. Er plädiert dafür, sich von Illusionen zu verabschieden, den nicht abwendbaren Veränderungs- und Schrumpfungsprozess zu akzeptieren und vorausschauend zu gestalten, um Hamburg als Wirtschaftsstandort besser aufzustellen und neue Wege der Stadtentwicklung zu beschreiten. Hier nun der angekündigte Teil 2. Wir danken Dieter Läßle sowie dem Junius Verlag für die Erlaubnis zum Abdruck.

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 Ge-

staltung 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 und von der Weltschiffahrt. 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.«⁵ 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

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.

als eine »Kraftfessel«. Die historischen Folgen der Geringachtung von »Gütererzeugung und Güterverarbeitung« und der jahrhundertlang Vernachlässigung von Wissenschaft und Forschung sind heute eine einseitige und verletzbar Wirtschaftstruktur, 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 forschungsstärksten Raumordnungsregionen in Deutschland (!) auf Platz 20 gelangt 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-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 Festklammers an einem Primat des Hafens.⁶

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 meinte, auf große Industrieansiedlungen nicht angewiesen zu sein, Hamburg hatte ja den Hafen (vgl. Dohnanyi 2002: 20). Es war vor allem die Hafenvirtschaft, 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.⁷

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.

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.

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 zaghaft.⁸

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 Innovati-

onsökosystem 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 Hafentwicklungsgesetz

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).⁹ 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 Hafency, deren Flächen vor 25 Jahren noch zum Hafentwicklungsbereich 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 be-

nannt. 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 »De-maritimisierung« 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 Hafentflächen 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 Hafent-

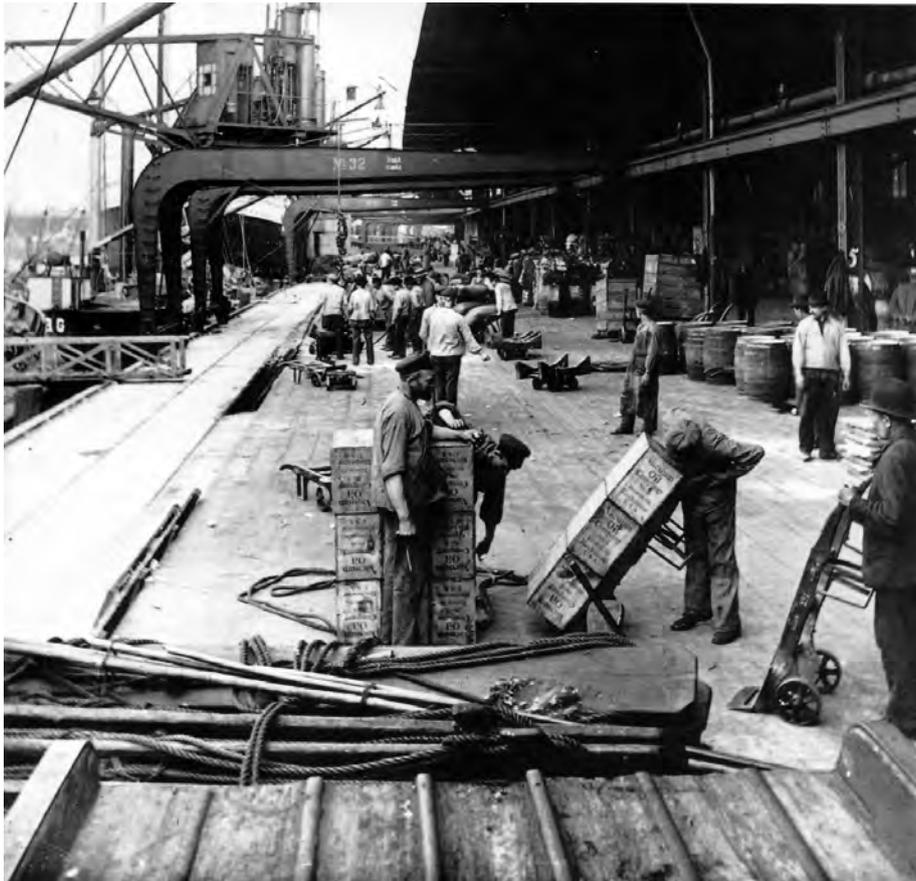
Durch die Fortschritte der Digitalisierung, der Robotisierung und der Künstlichen Intelligenz haben sich bisher ungeahnte Automatisierungsmöglichkeiten der Hafenprozesse eröffnet. Es ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren die Kernfunktionen des Hafens in eine vollautomatisierte Containerschleuse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

wirtschaft 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 Hafentfläche umgewandelt wird. Die gleiche Forderung ist im neuen Hafententwicklungsplan 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 Hafententwicklungsplan viel die Rede davon, durch Flächenvergabe »Wertschöpfung und Innovation zu stärken (und) Flächen effizienter zu nutzen« – aber immer nur unter der Grundbedingung der »Hafentkonformität«. 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 Hafententwicklungsgesetzes (Hafen EG). Dieses Gesetz legt die Grenzen des Hafengebiete fest und verbannt nicht-hafenbezogene Funktionen aus dem Hafengebiete. Das Hafententwicklungsgesetz 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 Hafentzwecke zu nutzen« (ebd.: § 1 Absatz 1). *Die Überlassung von Grundstücken des Hafengebiete 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 Hafententwicklungsgesetz 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 hafentaffine



Kaiarbeiter im Hamburger Hafen um 1900. Stückgut wird mit Sackkarren transportiert; Foto: Johann Hamann (1859-1935), Quelle Wikipedia

und hafenkonforme Industriebetriebe, und da landet man wieder bei der Grundstoff- und Schwerindustrie, deren 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 Hafengewirtschaft 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 Kai-mauern, 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 Hafengewirtschaft 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 Hafenkapazitäten kontrolliert.

Vor zwanzig Jahren organisierte die HHLA im ›Rathaus des Hafens‹ bei St. Annen ein Kolloquium zu Ehren von Helmuth 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 Helmuth 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

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 Hafentwicklungsgesetz.

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 mit-

telständischen 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. 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 Flä-

chenreserven 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 Hafenenwicklungsgesetz.

Und die zweite gute Nachricht ist, diese Flächen des Hafenenwicklungsgebietes 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 alles 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 Planungsstabs 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

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 öko logischen Zukunftsfragen, längst Provinzstatus hat – nicht wegen des Bedeutungsverlusts des Hafens, sondern wegen des politischen und mentalen Festklammers an einem Primat des Hafens.

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 verhängnisvoll ist, weiterhin die Elbe immer noch tiefer auszubaggern. Vor allem wurde begriffen, dass die einseitige Ausrichtung der Stadtpolitik auf den Hafen den Wohl-

stand 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 Hafenenwicklungsplan entlassen, das gewaltige Flächenpotenzial wurde vom Hafenenwicklungsgesetz 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 Bildungseinrichtungen 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 Hafenentwicklungsplan 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

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.

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 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 Kohlbrandquerung 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 intelligentere 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 hafenenne Straßenaufbauten 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 ernsthafte Weise 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. Beispielhaft 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 »irgend ein 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 Hafentwicklungsgesetzes. Für die Stadt insgesamt gibt die Studie 30100 direkt hafensabhängig Beschäftigte an (vgl. ISL et al. 2021: XIV).

Literatur

Becher, Gerhard; Bielsky, 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): Hafentwicklungsplan (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. Bertrath 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 Stadtpolitik, 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.

IMPRESSUM

Hamburgische Architektenkammer
Verantwortlich i.S.d.P.: Claas Gefroi
Referent für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
der Hamburgischen Architektenkammer

Grindelhof 40, 20146 Hamburg
Telefon (0 40) 44 18 41-0 (Zentrale)
Telefax (0 40) 44 18 41-44
E-Mail: gefroi@akhh.de

Verlag, Vertrieb, Anzeigen:
Solutions by HANDELSBLATT
MEDIA GROUP GmbH (siehe Impressum)

Druckerei: Bechtle Graphische Betriebe
u. Verlagsgesellschaft GmbH & Co. KG,
Zeppelinstraße 116, 73730 Esslingen

Das DAB regional wird allen Mitgliedern der Hamburgischen Architektenkammer zugestellt. Der Bezug des DAB regional ist durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten.



Chilehaus mit „Schiffsbug“ aus Richtung der Burchardstraße, verm. Anfang der 1950er Jahre. Fotograf unbekannt, Quelle HAA

100 Jahre Chilehaus: Fritz Höger – ein Meister des ornamental-expressionistischen Klinkerbaus

Im Frühjahr 1924 feierte das Chilehaus in Hamburg Einweihung. Zeitgenossen aller Couleur und Fachrichtungen waren sich einig: Etwas Außergewöhnliches hatte sich ereignet. Der Expressionismus in der Architektur hatte – insbesondere durch das berühmte Foto der Gebrüder Dransfeld aus der Froschperspektive gegen die Spitze des Gebäudes – seine weltweit bekannte Ikone erhalten. Der Gebäudetyp Kontor-

haus¹ war vorbildlich in das 20. Jahrhundert übertragen. Der Klinker² wurde durch ornamentales Vermauern als ganzer Stein mustergültig in den Expressionismus, in die Moderne, ins Neue Bauen transferiert³.

Die Heimat, so entnimmt man es Högers Schriften, der Fachliteratur aber auch Högers Bauen mit Klinker, war diesem Baumeister offenbar das Wichtigste im Leben und Stre-

ben. Selbst geographisch ist Fritz Höger mit Wohnsitzen und Werken auf den südlich Teil Holsteins konzentriert. Seine Planungen in Berlin, Hannover und Wilhelmshaven muss man zum norddeutschen Kulturkreis rechnen. Synonyme, die Fritz Höger zur Beschreibung der Heimat verwendet, sind neben norddeutsch, niederdeutsch, holsteinisch, germanisch und, ja auch, völkisch.



Chilehaus am Hopfensack und Klingenbergfleet (heute überbaut) und Ballinhaus (heute Meißberghof) im Hintergrund, Anfang der 1930er Jahre. Fotograf unbekannt, Quelle HAA



Johann Friedrich (Fritz) Höger wurde am 12. Juni 1877 in Bekenreihe, einem Weiler nordwestlich der Gemeinde Kiebitzreihe, in Holstein, geboren⁴. Er erhielt zunächst die übliche, einfache Dorfschulbildung – bildungsferne Schichten, wie wir heute sagen würden. Immerhin konnte Fritz Höger 1893 eine Lehre zum Zimmermann bei Julius Wiese in Elmshorn absolvieren. Parallel besuchte er die Abendschule und schrieb sich an der staatlichen Baugewerkschule Hamburg ein⁵. Der Schwerpunkt der Lehre in Norddeutschland lag auf dem Bauen mit Backstein und Ziegeln nach (neo-) gotischem Geschmack. 1896 legte Fritz Höger erfolgreich die Prüfung zum Baugewerksmeister ab. Allerdings

blieben Höger mangels Hochschulreife weiterführende Studien an technischen Hochschulen oder gar Diplome oder Examina verschlossen. Dem später höchst erfolgreich als Architekt arbeitenden Höger wird noch 1920 die Aufnahme in den Bund Deutscher Architekten mit Hohn und Spott verwehrt. Fritz Höger nannte sich deshalb Baumeister.

Fritz Höger siedelte 1900 nach Hamburg um. Dort erhielt er eine Anstellung im Büro Lundt und Kallmorgen⁶, das zur berühmten Architektendynastie Semper gehörte. Prägender war Högers Tätigkeit im Bauunternehmen des Maurermeisters Fritz Oldenburg, die Höger den unerhörten Variantenreichtum vom Mauerwerk aus Backstein, Ziegeln und Klinkern am praktischen Beispiel erproben ließ⁷. 1907 eröffnete Fritz Höger dann in Hamburg-Langenhorn sein eigenes Architekturbüro⁸. Das Kontorhaus Heinrich Niemann am

Rödingsmarkt im Zentrum von Hamburg plante Höger 1909. Aufgrund dieser Erfahrung veröffentlichte Höger zusammen mit dem Journalisten Paul Bröcker 1910 das Buch: „Die Architektur des hamburgischen Geschäftshauses“. Es wird der regionale Durchbruch Högers als Architekt⁹: 1912 das Rappoldhaus und 1913 das Klöpferhaus in der Hamburger Mönckebergstraße¹⁰, 1913 – 14 den Sitz der Handelskammer der Hansestadt, 1913 – 1919 Umbau und Erweiterung der Hamburg-Amerika-Paketschiff AG¹¹ (HAPAG) am Ballindamm an der Binnenalster.

Nach dem Ersten Weltkrieg realisierte Höger viele Entwürfe, die den Nachkriegswirren und der Hyperinflation zum Opfer fielen. In genau diese Zeit fällt der Auftrag des Bankiers und Unternehmers Henry Brarens Sloman, ein immenses Kontorhaus südlich der Steinstraße zu errichten, wie es die Welt

Foto: Fritz Höger; Max Halberstadt; Quellen: Wikipedia



Chilehaus, Blick von Norden. Fotograf Gross, Quelle HAA

noch nicht gesehen hatte: das Chilehaus. Fritz Höger ist nun auf dem Gipfel seines Ruhmes angelangt. Zu den weiteren Projekten bis 1933 gehören sicherlich der (zusammen mit den Brüdern Hans und Oskar Gerson geplante) Sprinkenhof¹² in Hamburg, das Verlagshaus des Hannoverschen Anzeigers¹³ und die Kirche am Hohenzollerndamm in Berlin-Wilmersdorf¹⁴ – unter 72 weiteren Projekten größten Umfangs. Das könnte genug sein für ein Lebenswerk: Seinen wahrhaft verdienten Ruhm genießen, ab und an sein gewichtiges Wort in die architektonischen Debatte werfen, eine Professur honoris causa¹⁵, ein Orden oder andere Ehrungen.

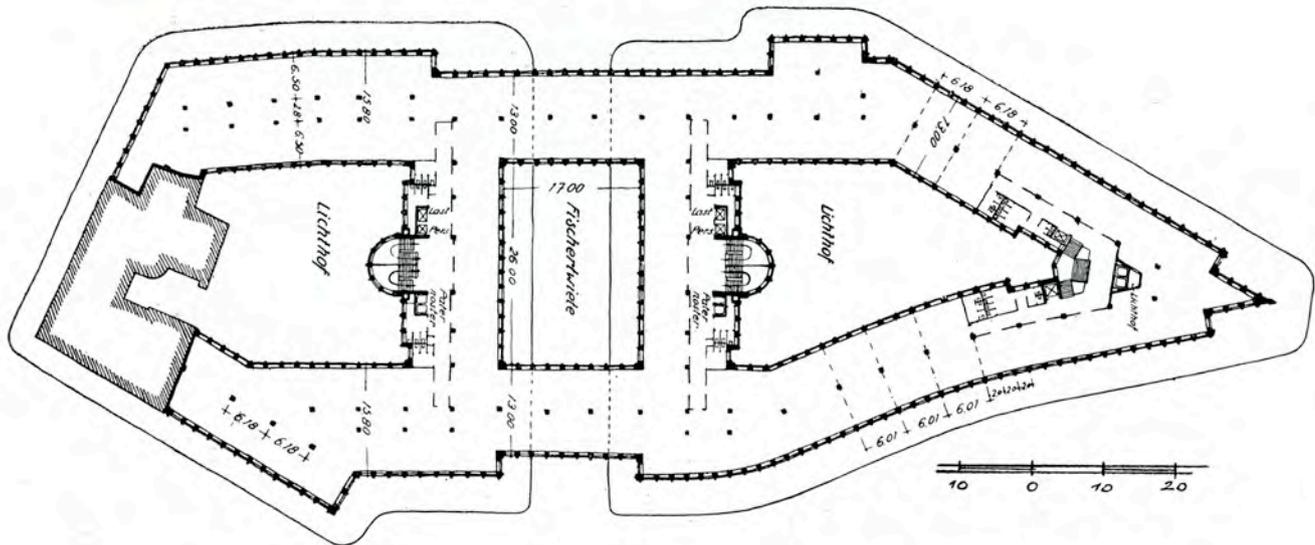
Daraus ist damals allerdings nichts geworden. Wie seine Zeitgenossen, der Maler Emil Nolde¹⁶ oder der Bildhauer Arminius Hasemann¹⁷, beschloss Fritz Höger, sein Schaffen

Adolf Hitler und seinen sinisternen Helfern als Vorbild für nationalsozialistische Baukunst anzudienen. Doch obwohl Höger bereits 1932 Mitglied der NSDAP wurde¹⁸ und noch 1938 das Gedicht „Künstlertum ist Führertum“¹⁹ veröffentlichen ließ, missfielen solcherlei expressive Werke der Staatsführung, die eine deutlich andere Kunstauffassung besaß. So wurde Högers Werk ignoriert und auch staatliche Aufträge für ihn blieben aus. Aufgrund ihrer nationalen Gesinnung ließ man Nolde, Hasemann und Höger jedoch unbehelligt – bis auf einige Gemeinheiten, etwa dem Ausschluss vom Reichskultursenat oder der Reichskammer der bildenden Künste. Högers Karriere war beendet und blieb es auch nach 1945. Die Bauaufgabe „Kontorhaus“²⁰ war obsolet geworden – wer bis dato sich keines hatte bauen lassen, beauftragte auch keines mehr. Auch der Expressionismus in der Architektur war in der Zeit der

Nachkriegsmoderne anachronistisch geworden. Am 8. September 1946 wurde in Itzehoe das letzte vollendete Werk von Fritz Höger enthüllt: Die Stele aus Klinkermauerwerk zum Gedenken an die Verfolgten des Nazi-regimes, die für Freiheit und Recht in Deutschland einstanden und Opfer der Tyrannei wurde²¹ – was für eine Absurdität angesichts der Tatsache, dass Höger nur zu gern mitgetan hätte als Staatsbaumeister im Dienste des Nationalsozialismus. Fritz Höger starb vor 75 Jahren am 21. Juni 1949 in Bad Segeberg.

Steffen Adam

Der Autor: Steffen Adam ist Architekt, Bauhistoriker und Mitglied im Vorstand des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin-Brandenburg.



- 1 Bernd Allenstein, Michael Pasdzior: Welterbe Kontorhäuser – Hamburgs architektonische Perlen. Köhler Verlag, Hamburg 2017
- 21 Bernd Allenstein, Michael Pasdzior: Welterbe Kontorhäuser – Hamburgs architektonische Perlen. Köhler Verlag, Hamburg 2017
- 3 Bernd Allenstein, Michael Pasdzior: Welterbe Kontorhäuser – Hamburgs architektonische Perlen. Köhler Verlag, Hamburg 2017
- 4 Klaus Volquartz: Zum 150. Jahrestag der holsteinischen Ständeversammlung. 1. Oktober 1835 – Itzehoe – 1. Oktober 1985. Wachholtz, Neumünster 1985
- 5 Piergiacomo Bucciarelli: Fritz Höger – Der Norddeutsche Backstein-Architekt. Vortrag vom 27.11.1991 in der Reihe „Architektur im Gespräch“. In: Schriftenreihe der Nordwestdeutschen Universitätsgesellschaft, Heft 63, Brune-Verlag, Wilhelmshaven 1994
- 6 Claudia Turtenwald (Hrsg.): Fritz Höger (1877–1949). Moderne Monumente. (Katalog zur Ausstellung „Fritz Höger, Architekt des Chilehauses, Moderne Monumente“ im Museum für Kunst und Gewerbe Hamburg vom 28. September bis 16. November 2003) Dölling und Galitz, Hamburg 2003, ISBN 3-935549-56-3.
- 7 Immo Boyken: Fritz Högers Kirche am Hohenzollernplatz in Berlin – Architektur zwischen Expressionismus und „Neuer Sachlichkeit“. In: architectura, Journal für die Geschichte der Baukunst, Deutscher Kunstverlag München Berlin 1985, Seite 179 – 198
- 8 Ekkhart Berkenhagen: Fritz Höger – Baumeister-Zeichnungen. In: Ausstellungskatalog zum 100sten Geburtstag, Kunstbibliothek Berlin Staatliche Museen Preussischer Kulturbesitz, Berlin 1977
- 9 Alfred Kamphausen: Der Baumeister Fritz Höger. Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.): Studien zur schleswig-holsteinischen Kunstgeschichte, Band 12, Karl Wachholtz Verlag, Neumünster 1972
- 10 Fritz Schumacher: Das Entstehen einer Großstadt-Straße (der Mönckebergstraßen-Durchbruch). In: Fragen an die Heimat. 2. Auflage. Band 3. Georg Westermann, Hamburg / Braunschweig 1923
- 11 Johannes Gerhardt: Albert Ballin und der Aufstieg der Hapag. In: Hansa, 2012, Heft 4/2012, Seite 53 – 56 und Heft 5/2012, Seite 70-72
- 12 Hans und Oskar Gerson: Der Sprinkenhof in Hamburg. In: Wasmuths Monatshefte für Baukunst, 13. Jahrgang, 1929, Nr. 6, S. 225-230
- 13 Matthias Schmidt: Der Dom der Sterne. Fritz Höger und das Anzeiger Hochhaus in Hannover. Architektur der Zwanziger Jahre zwischen Kosmologie und niederdeutschem Expressionismus. (= Schriften des Kunstgeschichtlichen Seminars der Georg-August-Universität Göttingen, Band 3.) Münster 1996, ISBN 3-89473-457-4
- 14 Kirche am Hohenzollernplatz. In: Deutsche Bauzeitung 1932, 66. Jg., Seite 585-589, 67. Jg. 1933, Seite 745; Die Bauwelt 1933, 24. Jg., Seite 433-438; Der Deutsche Architekt 1933, 5. Jg., Heft ¾, Seite 5-17; Wasmuths Monatshefte für Baukunst 1933, 17. Jg., Seite 209-214; Ostdeutsche Bauzeitung 1933, 31. Jg., Seite 281-283, 284-290; Die Bauzeitung 1935, 32. Jg., Heft 45 Seite 291 und 1937, 34. Jg. Heft Seite 504-507
- 15 Gerhard Kaldewey: Fritz Höger als Professor für Baukunst. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern, Band 79, Bremerhaven 2000, S. 115-142
- 16 Uwe Danker: „Vorkämpfer des Deutschtums“ oder „Entarteter Künstler“ – Nachdenken über Emil Nolde in der NS-Zeit. In: Demokratische Geschichte. Jahrbuch für Schleswig-Holstein. Hrsg. Beirat für Geschichte der Gesellschaft für Politik und Bildung Schleswig-Holstein e.V. Band 14, 2001, ISSN 0932-1632, Seite 149-188
- 17 Detlef Lorenz: Auf allen Sätteln, zwischen allen Stühlen. Der Zehlendorfer Bildhauer Arminius Hasemann – ein deutsches Künstlerleben im 20. Jahrhundert. In: Jahrbuch für Zehlendorf 2000. Seite 73 – 81
- 18 Dr. David Templin: Wissenschaftliche Untersuchung zur NS-Belastung von Straßennamen. Abschlussbericht erstellt im Auftrag des Staatsarchivs Hamburg, Hamburg, 30.11.2017, Seite 154 – 169
- 19 Carl J. H. Westphal: Fritz Höger. Der niederdeutsche Backstein-Baumeister. Franz Westphal Verlag, Wolfshagen-Scharbeutz, 1938. S. 69
- 20 Ralf Lange: Das Hamburger Kontorhaus. Architektur – Geschichte – Denkmal. Dölling und Galitz, Hamburg 2015, ISBN 978-3-86218-067-7.
- 21 Michael Legband: Das Mahnmahl in Itzehoe – erbaut, verdrängt, wiederentdeckt. In: Miriam J. Hoffmann / Vivian Vierkant (Hrsg.): „Heute marschieren wir alle geschlossen hinter dem Führer“. Itzehoe und der Kreis Steinburg 1933-1945. Kreismuseum Prinzeßhof, Itzehoe 2022, ISBN 978-3-00-070808-4, S. 280-295.

Literaturhinweis

„Großstadtphantasie“

Doppelnummer der Hamburger Bauhefte zum Kontorhausviertel und zum Chilehaus

Von Claas Gefroi

Die verdienstvolle Reihe der Hamburger Bauhefte widmet sich in ihren jüngst erschienenen Bänden 46 und 47 der Inkarnation Hamburger Baukunst der Zwischenkriegsjahre: dem Kontorhausviertel im Allgemeinen sowie dem Chilehaus im Speziellen.

Kontorhausviertel

Dass der Band zum Kontorhausviertel geschrieben wurde von Hermann Hipp, dem Doyen der Architekturgeschichtsforschung in Hamburg seit den 1980er Jahren, ist ein Glücksfall. Übersichtlich und stringent legt er die Planungs- und Baugeschichte des großen Geschäftshausviertels südlich der Steinstraße dar und berichtet detailliert über die Etappen auf dem Weg zur Realisierung: Vom ersten Bebauungsplan von 1912, der noch eine Mischbebauung mit fünf- bis sechsgeschossigen Mietwohnhäusern vorsah, über den von Fritz Schumacher initiierten Wettbewerb von 1914, der den Umschwung in Richtung Kontorhäuser brachte, bis hin zur Umsetzung der Planungen durch die Baupflegekommission unter Werner Hellweg, der Schumacher vertrat, da dieser von 1920 bis 1923 in Köln als Beigeordneter des dortigen Magistrats wirkte. Im Folgenden geht Hipp gesondert auf Einzelbauten ein: Chilehaus, Sprinkenhof sowie die Ergänzungen der 1930er Jahre (insbesondere der Altstädter Hof und das Bartholomay-Haus von Rudolf Klophaus) sowie den Auswirkungen der städtebaulichen (Ost-West-Straße) und hochbaulichen (City-Hof) Zäsuren der Nachkriegszeit. Im Schlusskapitel streift der Autor dann auch noch die jüngste Entwicklung mit der geplanten Neugestaltung des Burchardplatzes sowie dem Abriss des City-Hofs und dem Neubau des als Fortführung des Kontorhausviertels gedachten Johann Kontors. Hipp gelingt es nicht nur, in sehr konzentrier-



ter Form die Geschichte des Kontorhausviertels zu erläutern, sondern auch, sie – durchaus kritisch – zu reflektieren: So bemängelt er beispielsweise die städtebaulichen Korrekturen in den Planungen Mitte der 1920er Jahre, die u. a. zur Anlage des Burchardplatzes geführt und insbesondere die stadträumliche Wirkung des Chilehauses „entscheidend geschwächt“ hätten.

Chilehaus

Zum einhundertsten Geburtstag kommt dieser Band über das Chilehaus gerade recht: Der Kunsthistoriker Christoph Schulz-Mons schreibt nicht den x-ten Text zur Planungs- und Baugeschichte des vielleicht berühmtesten Hamburger Gebäudes. Natürlich erläutert der Autor diese in kurzen Kapiteln, erweitert durch biographische Anmerkungen zum Bauherrn Henry Brarens Sloman, dem

Architekten Fritz Höger und zum Bauplastiker Richard Kuöhl. Doch gleich nach dieser Pflicht folgt die Kür: Zunächst widmet sich Schulz-Mons einzelnen Aspekten des Chilehauses: Baukonstruktion, Verwendung des Backsteins, Grundrissformen sowie besondere Bereiche wie die berühmte Ostspitze, die geschwungene Südseite, die „Bastion“ im Norden oder die Innenhöfe. Die ganze zweite Hälfte des Heftes besteht aus einem Rundgang um das Gebäude, den der Leser mit dem Büchlein in der Hand gut vor Ort nachvollziehen kann: Fischertwiete, Südwestfassade, Innenhöfe, Nordwestfassade, Baukeramik und Architekturplastik, Eingang A und B, Foyers und Treppenhäuser, Kuöhl's Arkaden usw. Dabei geht der Autor tief in die Details, stellt Bezüge zur Bau- und Kunstgeschichte her, erläutert wunderbar die räumliche und visuelle Wirkung der Planungen Högers. So ist das kleine Heft insgesamt eine sehr gelungene, erhellende Schrift, die es tatsächlich schafft, dem altvertrauten Klinkerkoloss neue Seiten und einen frischen Blick abzugewinnen – ein besseres Geschenk zum Hundertsten lässt sich kaum denken.

Hamburger bauheft 46: „Das Kontorhausviertel“. Erste Auflage, Nr. 46 aus der Reihe der hamburger bauhefte, 64+4 Seiten DinA5 Querformat, vierfarbig, Rückendrahtheftung, ISBN 978-3-944405-73-5, 12,00 Euro

hamburger bauheft 47 „Ein Rundgang um das Chilehaus“. Erste Auflage, Nr. 47 aus der Reihe der hamburger bauhefte, 60+4 Seiten DinA5 Querformat, vierfarbig, Rückendrahtheftung, ISBN 978-3-944405-74-2, 12,00 Euro

Beide Hefte sind zu bestellen bei: www.schaff-verlag.de

Unser Klima, unsere Häuser - Nachbarschaft energetisch sanieren

Bezirksamt Eimsbüttel sucht professionelle Prozessunterstützung für Modellvorhaben



Im Schreiben des Bezirksamts heißt es: Klimaschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. In Hamburg wurden 2023 neue Klimaziele beschlossen. Das Ziel ist es, die CO₂-Emissionen bis 2030 um 70 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren. 2045, und damit fünf Jahre früher als bislang vorgesehen, soll ganz Hamburg CO₂-neutral leben und wirtschaften. Übergeordnete Strukturen wie zum Beispiel Gesetze, Förderungen und Kampagnen schaffen rechtliche Rahmen, fördern und aktivieren, um dieses Ziel zu erreichen.

Bislang ist die Umsetzung, insbesondere bei der energetischen Sanierung von Gebäudebeständen, jedoch nicht annähernd ausreichend. Dabei gibt es ein großes Inte-

resse der Bürgerinnen und Bürger, ihr Eigentum „klimafit“ zu machen. Oft mangelt es auf dem Weg dorthin an Wissen zu möglichen Förderungen und an dem zur Umsetzung gegebenenfalls erforderlichen Sachverstand, zum Beispiel für Ausschreibungen, Kostenkalkulationen, Beauftragung von Bauleistungen etc. In Hamburg als Metropole mit knapp zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern kommen zudem bauliche Abhängigkeiten durch verdichtete Wohnformen dazu, wie zum Beispiel in Geschosswohnungsbauten oder in Reihenhaussiedlungen. Bauliche Entscheidungen müssen gegebenenfalls gemeinschaftlich getroffen werden. Zudem kann bei den aufgeführten Wohnformen auch das Thema Flächenverfügbarkeit eine Rolle spielen.

Problemlage als Chance nutzen: Pilotprojekt im Bezirk Eimsbüttel

Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohneinheiten in verdichteten Wohnstrukturen, die zeit- und baugleich errichtet wurden, haben in der Regel gleiche Problemlagen, die optimalerweise gebündelt und gemeinsam angegangen werden können. Gleichzeitig kann die bzw. der Einzelne davon profitieren, wenn energetische Sanierungen gemeinsam durchgeführt werden.

Und natürlich: Sogenannte Skaleneffekte sind erforderlich, um die Sanierungsquote zu erhöhen. Die Skalierbarkeit ist ein Erfolgsfaktor beim baulichen Klimaschutz.

Das Bezirksamt Eimsbüttel möchte deshalb benachbarte Eigentümerinnen und Eigentümer bei der energetischen Instandsetzung ihrer Häuser unterstützen. Mit einem Modellvorhaben soll in einer Siedlung mit gleichen Baustrukturen erprobt werden, wie die individuellen Interessen beim energetischen Sanieren zusammengebunden werden könnten mit dem Ziel, ein gemeinsames Modernisierungskonzept zu entwickeln und dieses umzusetzen. Anhand von festgelegten Auswahlkriterien wurden entsprechende Siedlungsstrukturen im Bezirk Eimsbüttel und interessierte, sanierungswillige Eigentümerinnen und Eigentümer benachbarter Reihenhäuser identifiziert. In Kooperation mit den Hamburger Energielotsen werden Gebäude-Checks dieser Reihenhäuser durchgeführt, um erste Einzeleinschätzungen des Modernisierungsbedarfs geben zu können. Aus den aufgenommenen Daten wird für einzelne Häusergruppen ein überschlüssiges gemeinsames Modernisierungskonzept entwickelt, das aufzeigt, welche nachbarschaftlich umgesetzt



ten Maßnahmen welche Energieeinsparung und CO₂-Reduktion bringen könnten, welche Kosten damit verbunden wären und welche Fördermittel genutzt werden können. Ziel ist die Entwicklung von Maßnahmen für eine gemeinschaftliche nachbarschaftliche Sanierung. Für die Umsetzung des Modernisierungskonzepts soll eine professionelle Prozessbegleitung beauftragt werden.

Professionelle Prozessunterstützung

Die professionelle Prozessunterstützung ist der wesentliche Faktor für die Planung und Umsetzung der nachbarschaftlichen energetischen Sanierung. Im Unterschied zu einem Planungsprozess mit einem Bauherrn bildet hier eine Gruppe mit baugleichen Häusern den Bauherrn. Die professionelle

Prozessunterstützung ist somit Bau- und Gruppenbetreuung zugleich. Sie muss nicht nur energetische Sanierungsmaßnahmen zu bezahlbaren Kosten planen und umsetzen können, sondern auch den Gruppenprozess organisieren und fortwährend die individuellen Bedürfnisse und finanziellen Möglichkeiten der einzelnen Gruppenmitglieder im Blick haben. Dies kann herausfordernd sein, da sich Menschen mit ähnlichen Zielen, aber eventuell unterschiedlichen Voraussetzungen zusammenfinden, einen Sanierungsprozess entwickeln und diesen aufeinander abgestimmt umsetzen müssen.

Das Bezirksamt Eimsbüttel sucht für das beschriebene Pilotprojekt eine professionelle Prozessunterstützung, die Eigentümerinnen und Eigentümern einer oder mehrerer

Häusergruppen bei der Umsetzung des nachbarschaftlichen Sanierungsvorhabens begleitet. Die Schwerpunkte des Leistungsbildes liegen auf Kommunikation und Moderation des Gruppenprozesses sowie baulichen Sachverstand für Planung und Umsetzung. Bei Interesse freuen wir uns über eine kurze Interessensbekundung mit Angabe Ihrer Qualifikation. Geeignete Bewerberinnen und Bewerber werden bei zukünftigen Ausschreibungen zu diesem Thema berücksichtigt.

Für weitere Fragen und Einsendung Ihrer Interessensbekundung schreiben Sie bitte bis zum 30. August 2024 an klima@eimsbuettel.hamburg.de.

Literaturhinweis

Stadt Neu! 2. Beispielhafte Sanierungen aus Hamburg



Die Buchreihe »Stadt Neu!« stellt vorbildliche Hamburger Sanierungs- und Umnutzungsprojekte vor. Der Denkmalverein Hamburg treibt damit einen Paradigmenwechsel voran – hin zu einer Stadtentwicklung, die den Bestand bewahrt und fortentwickelt. Die Reihe zeigt das Potenzial von Altbauten verschiedener Epochen, würdigt die Leistungen engagierter Bauherr*innen und Architekt*innen und gibt Inspirationen für zukünftige Sanierungs- und Umbauprojekte. Mit prägnanten Texten des Architekturjournalisten Claas Gefroi und eindrucksvollen Fotografien sind die schön gestalteten kleinen Bücher anschaulich und auch für Laien verständlich.

Band 2 nimmt besondere Herausforderungen der Großstadt in den Fokus, u.a.: Die Sanierung der U-Bahnstation Rödingsmarkt beweist, wie zukunftsfähig über 100 Jahre

alte Infrastruktur ist. Eine Backstein-Wohnsiedlung in Altona-Nord veranschaulicht, dass energetische Sanierung auch ohne ästhetische Verluste funktioniert. Die Sanierung und Modernisierung des Hauses der Heilsarmee in der Talstraße schafft nicht nur einen Ankerplatz für sozial benachteiligte Menschen in Hamburg, sondern ein wichtiges, allen offenstehendes soziales Zentrum für St. Pauli. Die Umwandlung der Kirche St. Maximilian Kolbe zu einem Zentrum für Pflege, Ausbildung und Begegnung steht beispielhaft für Kirchenumnutzungen und für den Umgang mit experimenteller Beton-Baukunst der 1970er-Jahre.

**Stadt Neu! 2
Beispielhafte Sanierungen aus Hamburg
80 Seiten, ca. 80 Farbabbildungen, ISBN
10: 3-86218-171-5, ISBN 13: 978-3-
86218-171-1, 16,00 €**

HSBK Baukultur Forum 2024

Kick-Off #Baustelle

Um Städte zukunftssicher zu machen, sind mehr tiefgreifende Baumaßnahmen im urbanen Raum notwendig, doch in der Stadtgesellschaft breitet sich zunehmend Unbehagen über Veränderungen aus.

Die Hamburger Stiftung Baukultur (HSBK) initiiert einen konstruktiven Diskurs zum Thema #Baustelle. Am 30.5.24 wurde mit dem Baukultur Forum vor und in dem ehemaligen Shell Gebäude in der City Nord erste innovative Ansätze öffentlich diskutiert und gemeinsam überlegt, wie Gestaltung helfen kann, das Unvermeidbare angenehmer zu machen.

Das Forum eröffnete die Vorsitzende des Vorstands der HSBK, Karin Loosen, und zahlreiche Vertreter*innen unterschiedlicher Ämter und Mitglieder der Hamburger Bürgerschaft beteiligten sich rege an dem Diskurs. Einer der Vortragenden war Senator Jens Kerstan, Präses der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA).

Weitere Impulse kamen unter anderem aus Wien von Lina Streeruwitz (Architektin und Mitglied im Stiftungsrat), von Tobias Govert (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen) zur Hamburger Innenstadtentwicklung, vom Unternehmen Zeppelin Rental zur #Baustelle der Zukunft und von Eric Pfromm (bfgf Design Studios) zum Thema innovative Baucontainer.

Eine Gesprächsrunde zwischen Kirsten Pfaue aus der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), Kirsten Fust von den Energiewerken Hamburg und Henning Liebig von der Projekt- und Realisierungsgesellschaft (ReGe Hamburg) moderierte der Vorsitzende des Stiftungsrats, Reiner Nagel.

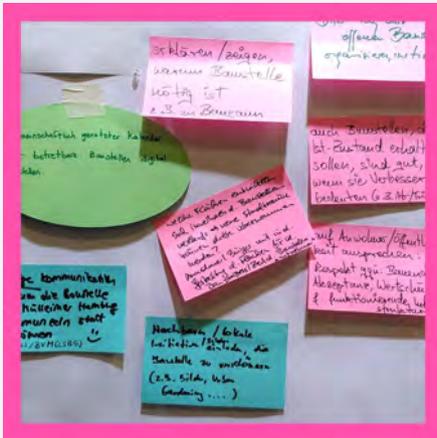
Zusätzlich erklärte der technische Geschäftsführer des U5-Projektes der Hochbahn, Klaus Uphoff, mehrfach „seine Baustelle“, die sowohl zum Auftakt vor dem ehemaligen Shell-Gebäude als auch nach dem offiziellen Programm von oben, aus dem 12. Stock gut eingesehen werden konnte.

Auf einer Karte markierten Gäste die „Baustellen, die sie besonders bewegten“ und es gab zahlreiche wichtige Rückmeldungen und Anregungen. Dank an alle, die mitgemacht haben und mit ihren Überlegungen zum weiteren Programm der HSBK Fokus #Baustelle beitragen. Es wurde deutlich, dass Akzeptanz auch von guter Gestalt abhängt. Daher nimmt die HSBK neben der Koordination und Kommunikation auch die Gestaltung in den Fokus!

Eine begleitende Ausstellung von Fotografien wurde in der ehemaligen Tablett Ablage der Mensa installiert – herzlichen Dank Hannes Heitmüller, Joshua Deli und Lars-Ole Bastar.

Dank den Impulsgeber*innen sowie den unterstützenden Firmen: VHV Versicherungen, HOCHBAHN U5 Projekt GmbH und ATT GmbH sowie der Gastgeberin GIG City Nord.





Alle Fotos: Michelle Jekel

Das HSBK Velo ist da!

Studierende der hcu haben mit ihren Entwürfen bei der Entwicklung unterstützt.

Danke dafür und auch an Prof. B. Ludescher und Prof. S. Broson.



Baukultur vor Ort bekommt Begleitung:

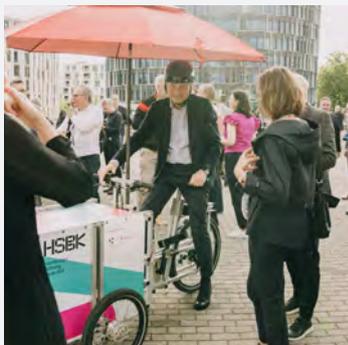
Das HSBK Velo mit Ausstellungsrahmen und mobiler Sitzkette.



Natürlich mit Farben & Formen der HSBK



... allseits sichere Fahrt und gute Baukultur-Anlässe.



Stiftungsrat und Vorstand freuen sich ebenso über das HSBK Velo...



... wie das Team der HSBK!

Wenn Sie möchten, dass das HSBK Velo auch zu Ihnen kommt, melden Sie sich gerne unter info@hsbk.city.

Wir bringen die Baukultur auf die Bühne.

Großer Dank der **Haspa** Hamburger Sparkasse **GUT FÜR HAMBURG** die das HSBK Velo finanziert hat sowie **1947 CHARGED** für die Umsetzung.

Alle Fotos: Michelle Jekel

Start in das 2. Fortbildungshalbjahr 2024



Wegen der späten Hamburger Schulsommerferien starten wir in das 2. Fortbildungshalbjahr in diesem Jahr erst am 31. August. Zum Redaktionsschluss dieser Doppelausgabe standen noch nicht alle Termine des Programms. Wir präsentieren Ihnen hier daher eine nicht ganz vollständige Übersicht der Angebote im September (31. August bis 1. Oktober). Daher empfehlen wir, schauen Sie regelmäßig auf unser Fortbildungsportal unter www.akhh.de/fortbildung, um kein Fortbildungsangebot zu verpassen. Dort finden Sie das tagesaktualisierte Programm, detaillierte Informationen zu den Inhalten der einzelnen Seminare und Lehrgänge, die Fortbildungssatzung, Merkblätter zur Dokumentationspflicht Fort-

bildung (Nachweise für den Betrachtungszeitraum 2023/2024 können Sie noch bis zum 31. Dezember 2024 sammeln!) für Mitglieder und Drittveranstalter, unsere Teilnahmebedingungen und eine kurzweilige Einführung zum Qualifizierungsprogramm BIM nach BIM Standard Deutscher Architekten- und Ingenieurkammern. Gerne beantworten wir Ihnen auch telefonisch Ihre Fragen und nehmen Anregungen zum Programm entgegen. Sie erreichen uns unter 040 441841-20, fortbildung@akhh.de, Frau Lerche unter -22 und Herrn Feige unter -25 direkt.

Hinweis zu den Formaten:

- P:** Präsenz-Seminar (findet in der Regel in der Hamburgischen Architektenkammer statt, Näheres siehe Webseite)
- W:** Online-Seminar
- H:** Präsenz-Online-Seminar (Sie haben die Wahl!)
- B:** Blended Learning

Zur Staffelung der Gebühren:

Mitglieder / Gäste / Ermäßigt / JM junge Mitglieder / ExG Existenzgründer*innen

Stand 21. Juni 2024

Programmänderungen bleiben vorbehalten

August

HAK242.26P

Samstag, 31. August 2024

Kinder brauchen Natur! Naturnah gestaltete Kita-, Schulgelände und öffentliche Spielräumen

Stefan Behr, Susanne Brehm und Kirsten Winkler

195,- € / 270,- € / 90,- € / JM 65,- € / ExG 90,- €

September

HAK242.27B

Dienstag, 3. September bis
Dienstag, 1. Oktober 2024

BIM Modul 3 – Informationskoordination nach BIM Standard Deutscher Architekten- und Ingenieurkammern



Steffen Feirabend, Nikolas Früh, Eberhard Beck, Marina Do Amaral Pimentel, Sirri El Jundi, Ina Karbon, Ulla Stäblein
1.960,- € / 2.360,- € / 1.460,- €

HAK242.01P

Montag, 2. September 2024 bis
Donnerstag, 27. Februar 2025

Energieberaterlehrgang im Wohnungsbau

Peter Buschbacher, Stefan Horschler, Holger Krämer, Stephan Rössig, Oliver Solcher, Heiko Schiller, Tim Wameling
2.525,- € / 3.225,- € / 2.125,- €

HAK242.03P

Donnerstag, 5. September und
Freitag, 6. September 2024

„Bitte machen Sie das!“ –

Projektleitung als Führungsaufgabe.

Projekte managen heißt auch, die Führungsrolle bewusst zu gestalten

Arno Popert

315,- € / 4,- € / 150,- €

HAK242.04P

Freitag, 6. September 2024

Basiswissen Bauüberwachung Teil 4: Nachtragsmanagement

Hans-Albert Schacht

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- €

HAK242.31P

Montag, 9. September 2024

Einführung in das ökologische Bauen

Dag Schaffarczyk

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- € / ExG 80,- €

HAK242.32P

Dienstag, 10. September 2024

Wasserkonzepte für Städte und Gebäude

Dag Schaffarczyk

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- € /
ExG 80,- €*HAK242.30P*

Mittwoch, 11. September 2024

Denkmalschutz und Recht

Christoph Schwarzkopf und

Katharina Feddersen

190,- € / 280,- € / 90,- €

HAK242.05P

Donnerstag, 12. September und Samstag,

14. September 2024

**Vertiefung Deutsch für Architekt*innen
und Bauingenieur*innen – Vom Entwurf
bis zur Baustelle**

Felix Friedrich

295,- € / 350,- € / 135,- €

HAK242.06P

Freitag, 13. September 2024

**Bewusstes Zeichnen in der Planung – Per-
sönlichkeitstraining mit „Lucid Drawing“**

Mario Zander

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- € /
ExG 80,- €*HAK242.07P*

Dienstag, 17. September 2024

**Solararchitektur – Basiswissen und
Entwurfskompetenz für Gestaltung
und Funktion**

Wolfgang Willkomm

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- € /
ExG 80,- €*HAK242.08P*

Mittwoch, 18. September 2024

**Büromanagement im Planungsbüro –
Wie Sie Ihr Büro zum Erfolg führen**

Heidi Tiedemann

165,- € / 240,- € / 80,- € / ExG 80,- €

HAK242.09P

Donnerstag, 19. September und Freitag,

20. September 2024

**„Aber klar!“ Überzeugend führen in Büro
und Projekt: Die persönliche Wirkung
überzeugend nutzen – den eigenen
Führungsstil erweitern**

Arno Popert

315,- € / 4,- € / 150,- €

HAK242.10P

Freitag, 20. September 2024

Nachhaltiges Bauen & Zertifizierung

Anja Rosen

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- € /
ExG 80,- €*HAK242.11P*

Samstag, 21. September 2024

Kreislaufgerecht Bauen

Anja Rosen

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- € /
ExG 80,- €*HAK242.12W*

Montag, 23. September 2024

**BIM – Eine Einführung für
Entscheidungssträger*innen**

Daniel Mondino

150,- € / 220,- € / 70,- € / ExG 70,- €

HAK242.13P

Dienstag, 24. September 2024

**Digitales Freihandzeichnen – das iPad als
hilfreiches Tool im Büro und auf der Bau-
stelle im Entwurfsprozess für Skizzen und
Illustrationen, als Digitaler Notizblock mit
Handschrifterkennung, als Kamera mit
einfacher Bildbearbeitung, als Scanner
und als Maßband**

Katharina Cordsen

120,- € / 2,- € / 60,- € / ExG 60,- €

HAK242.14P

Donnerstag, 26. September 2024

**Baukultur braucht Inklusion – Kompakte
Grundlagen zu Barrierefreiheit und
Inklusion im Planen und Bauen**

Beke Illing-Moritz

115,- € / 190,- € / 55,- € / JM 45,- € /
ExG 55,- €*HAK242.15P*

Freitag, 27. September 2024

**Der Bauantrag in der Praxis Teil 1 –
Planungsrechtliche Zulässigkeit von
Bauvorhaben**

Heike Hohmann und Annette Esselmann

125,- € / 190,- € / 55,- € / JM 40,- € /
ExG 55,- €*HAK242.16W*

Samstag, 28. September 2024

**Konfliktcoaching und Selbstfürsorge
für Bauleiter*innen**

Christoph Hegel

165,- € / 240,- € / 80,- € / ExG 80,- €

HAK242.18

Montag, 30. September 2024

**Strategien Nachhaltigen Bauens:
Rückbaupotentiale von Konstruktionen
und nachwachsenden Rohstoffen**

Petra Riegler-Floors

165,- € / 240,- € / 80,- € / JM 50,- € /
ExG 80,- €

Oktober

*HAK242.28B*Dienstag, 1. Oktober bis Donnerstag, 31.
Oktober 2024**BIM Modul 2 – Informationserstellung
nach dem BIM Standard Deutscher
Architekten- und Ingenieurkammern**Steffen Feirabend, Nikolas Früh, Eberhard
Beck, Sirri El Jundi, Ina Karbon, Marianne
Penka, Ulla Stäblein

1.960,- € / 2.360,- € / 1.460,- €