

Patriotische Gesellschaft von 1765



Perspektivwechsel für den Hamburger Hafen

13 Thesen des Arbeitskreises Hafen und
Wirtschaft der Patriotischen Gesellschaft
von 1765



Patriotische
Gesellschaft
von 1765

Perspektivwechsel für den Hamburger Hafen

13 Thesen des Arbeitskreises Hafen und Wirtschaft
der Patriotischen Gesellschaft von 1765

Inhalt

Perspektivwechsel für den Hamburger Hafen Arbeitskreis Hafen und Wirtschaft	3
Die Weltordnung im beschleunigten Zerfall – und was das für Hamburg bedeutet Prof. Dr. Henning Vöpel	6
Umschlagsprognose für den Hamburger Hafen und die dafür notwendige Infrastruktur Dr.-Ing. Ulrich Malchow	9
Der Wandel des Hamburger Hafens zu einem Sustainable Energy Hub Jan Rispens	13
Ökologie oder Ökonomie? – Sowohl als auch! Warum Hamburgs Hafenpolitik nicht nur Natur, sondern auch Wirtschaft riskiert Malte Siegert	17
13 Thesen für einen Perspektivwechsel	21

Perspektivwechsel für den Hamburger Hafen

Arbeitskreis Hafen und Wirtschaft

Als überparteilicher Zusammenschluss Hamburger Bürgerinnen und Bürger ist es gute Tradition der Patriotischen Gesellschaft von 1765, die Entwicklung des Gemeinwesens mit Engagement zu begleiten und sich zu drängenden Fragen der Stadt zu äußern.

Im 260. Jahr ihres Bestehens hat sie mit der Einrichtung eines Arbeitskreises „Hafen und Wirtschaft“ ein Forum geschaffen, das die veränderten Rahmenbedingungen des Hafens, die daraus resultierenden Folgen und das Spannungsverhältnis zwischen Stadtentwicklung und Hafenentwicklung beleuchtet. Dem Anspruch der Bürgerinnen und Bürger auf Gehör und Mitwirkung auf diesem wichtigen politischen und wirtschaftlichen Handlungsfeld gilt besonderes Augenmerk.

Ausgangspunkt sind die für Hafen und Stadt unabsehbaren Transformationsaufgaben. Klimaveränderungen, Künstliche Intelligenz, Digitalisierung und Automatisierung, durch Teilprivatisierungen veränderte politische und wirtschaftliche Machtverhältnisse, die neue Macht globaler Schifffahrtsallianzen und demografische Entwicklungen werden politische und gesellschaftliche Diskurse und Konflikte befeuern. Noch ist unklar, welche übergeordnete Strategie die Hamburger Politik verfolgt, und zwar jenseits von der im Hafenentwicklungsplan skizzierten Planung und Realisierung Hafen bezogener technischer Infrastruktur.

Hafenpolitik prägt Mentalitäten, Rhetorik und Entscheidungen in Hamburg. Wenngleich sie immer auch in Konkurrenz zu anderen Politiken und Zielen der Stadt und der Stadtgesellschaft steht und die ökonomischen Ziele des

Hafens künftig nicht mehr das einst erhoffte Niveau erreichen, bleiben Erfolge bei Hafenzugang, Hafeninfrastruktur und Hafenwirtschaft noch immer Gradmesser Hamburger Politik. Auseinandersetzungen, z. B. über den Bau des Containerterminals Altenwerder in den 1970er- und 1980er-Jahren, die im kollektiven Gedächtnis Betroffener und politisch engagierter Hamburgerinnen und Hamburger auf allen Seiten des Meinungsspektrums nachhaltig verankert sind, oder der langjährige Rechtsstreit über die Fahrrinnenanpassung vor dem Bundesverwaltungsgericht wirken nach.

Außerhalb der Kreise von Stakeholdern sieht sich Hafenpolitik mit zunehmender Skepsis hinsichtlich ihrer Ziele und Instrumente konfrontiert. Dabei ist nicht die Skepsis gegenüber dem Ausbau des maritimen-industriellen Komplexes als solche bemerkenswert (sie wird mittlerweile gegenüber fast allen Großprojekten artikuliert), sondern die mangelnde Lernbereitschaft im politisch-administrativen Raum. Im Hafenentwicklungsplan 2040 (Strategische Vision) heißt es: „Das unmittelbare Neben- und Miteinander von Hafen und Stadt hat eine lange Tradition und prägt die Identität der Stadt bis heute.“ Diese aus Sicht hafenpolitischer Akteure zufriedenstellende Diagnose sollte nicht missverstanden werden. Das Nebeneinander von Hafen und Stadt birgt Konfliktpotential, es zu steuern und dabei nach Möglichkeit vielen Interessen gerecht zu werden, sollte künftig mindestens den Stellenwert genießen wie die Realisierung technischer Vorhaben, die auf jenes Nebeneinander einwirken. Das handlungsdominante Leitbild von Hierarchie und Herrschaft durch Informationsvorsprung der Exekutive wird die Skepsis nicht mindern. Hamburg braucht

eine gemeinsame stadtgesellschaftliche Perspektive, um die Folgen der bevorstehenden ökonomischen und technologischen Umbrüche im Hafen solidarisch zu meistern.

Derzeit gibt es mehr Fragen als Antworten:

- Welche hafenpolitische Strategie – regional, national, und international – verfolgt die Hamburger Politik – jenseits von Planung und Realisierung rein hafenbezogener Infrastruktur?
- Werden hierbei globale ökonomische Entwicklungen, Wachstumserwartungen samt Neuorientierung globaler Logistikketten angemessen abgebildet?
- Wie kann eine kreative Umgebung für neue technische Entwicklungen im maritimen und Logistikbereich geschaffen werden, die zusätzliche Wertschöpfung nachhaltig und klimabewusst im Hafengebiet erzeugt?
- Welche Folgen haben technologische Entwicklungen, insbesondere die aus KI resultierenden Anwendungen, für die maritimen Standorte und an Häfen gebundene Wertschöpfung und Beschäftigung?
- Welchen Beitrag muss der Logistikbereich für lokale, nachhaltige und klimaschützende Vorhaben leisten?
- Mit welchen Zielen werden verbliebene lokale Gestaltungsspielräume der Stadt genutzt, insbesondere nach der Teilprivatisierung des bislang stadteigenen Hafenbetreibers?
- Welche mittel- und langfristigen Umschlagsprognosen sprechen für die Bevorzugung ungenutzter Hafenflächen bei gleichzeitigen Flächenbedarfen der Stadt?
- Wird der Senat eine deutlich sichtbare aktivere europäische und internationale Rolle einnehmen, um selbstbewusst lokale Demokratie zu verteidigen?



- In welcher Form kann eine Neujustierung des Verhältnisses von Stadt und Hafen gelingen?
- Welche Folgen hat die absehbare Verknappung öffentlicher Mittel für diesen Transformationsprozess?

Seit Generationen beflügelt der Hamburger Hafen ein kollektives Wir-Gefühl. Sein Erfolg hat dazu beigetragen, dass Hamburg heute ein sehr wichtiger Außenwirtschafts-, Produktions- und Dienstleistungsstandort ist und Vielfalt und internationale Zusammenarbeit als Chance und Gewinn betrachtet. Wird dies auch künftig so sein? Angesichts der sich rasant verändernden Lebensumstände der Menschen, der allgegenwärtig sichtbaren Disruption wirtschaftlicher und sozialer Beziehungen, des zögerlichen Schutzes unserer natürlichen Lebensgrundlagen und des Gefühls wachsenden Mitwirkungs- und Kontrollverlustes ist es höchste Zeit, die Zukunft des Hafens auf ein breiteres stadtbürgerschaftliches Fundament zu stellen. Hafenpolitische Ziele sollten nicht Partikularinteressen, sondern einen breiten gesellschaftlichen Konsens zum Ausdruck bringen.

In ihrem Abschlussbericht hat die „Initiative für einen handlungsfähigen Staat“ (2025) die Notwendigkeit unterstrichen, das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in den demokratischen Prozess zu festigen. Sie sollten stärker an der Willensbildung über öffentliche Angelegenheiten beteiligt werden (Empfehlung 34). Vorgeschlagen wird die Errichtung von Bürgerräten für Themen von hohem öffentlichen Interesse. „Bürgergutachten sollten einen klar umrissenen Zweck verfolgen und eindeutige Adressaten (Parlament, Regierung, Gemeinderat usw.) haben; die Adressaten die Empfehlungen des Bürgergutachtens erwägen und auch tatsächlich berücksichtigen können und der Öffentlichkeit einen Umsetzungsbericht vorlegen“ (Abschlussbericht, S. 145).

Hamburg sollte mit der Schaffung eines „Bürgerrates Hafenentwicklung“ vorangehen. Er sollte Zugriff auf alle erforderlichen Informationen erhalten, um kompetent wirtschaftliche und technische Sachverhalte bewerten zu können. Politik und Verwaltung sollten bedenken: Das Verständnis für komplexe Fragestellungen stärkt die Einsicht in mitunter komplexe politische und administrative Herangehensweisen und steht politisch instrumentalisierten oberflächlichen Vereinfachungen entgegen.

Nirgendwo wird das historische Selbstverständnis Hamburgs überzeugender dargestellt als auf den fünf Wandgemälden Hugo Vogels im Großen Festsaal des Rathauses. Die Geschichte der Stadt, geprägt vom Leben am Fluss und vom Hafen: von der unbewohnten Elbaue, den ersten Siedlern, der Christianisierung, dem wirtschaftlichen Austausch mit der Hanse bis zur Industrialisierung und Verdrängung der traditionellen Großsegler durch massive Dampfschiffe. Verdrängt von Eisen und Stahl wird auch der Mensch, der auf dem Schlussbild Hugo Vogels nicht mehr sichtbar ist. Wenn wir heute über den Hamburger Hafen sprechen, gilt es, diesen Bildern im übertragenen Sinne ein sechstes hinzuzufügen, auf dem Mensch, Stadt und Natur wieder sichtbar werden und zu ihrem Recht kommen. Die nachfolgenden Überlegungen und Vorschläge der Arbeitsgruppe sind von diesem Gedanken geleitet. Sie sind erstes Zwischenergebnis einer Arbeit, an der mitzuwirken die Patriotische Gesellschaft herzlich einlädt.

Die Weltordnung im beschleunigten Zerfall – und was das für Hamburg bedeutet

Prof. Dr. Henning Vöpel

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat als Welthafenstadt eine ihr durch Geschichte und Lage zugewiesene, besondere Aufgabe gegenüber dem deutschen Volke zu erfüllen. Sie will im Geiste des Friedens eine Mittlerin zwischen allen Erdteilen und Völkern der Welt sein. (Präambel der Hamburgischen Verfassung vom 6. Juni 1952)

Das Jahr 2025 könnte als jenes in die Geschichte eingehen, in dem die globale Ordnung der Nachkriegszeit endgültig zu Ende gegangen ist – ein Prozess, der historisch vielleicht schon 1989 mit dem Ende des Ost-West-Konflikts begann, sich ökonomisch mit der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise 2008 fortsetzte und mit dem Überfall Russlands auf die Ukraine 2022 sicherheitspolitisch eskalierte. Donald Trump beschleunigt zu Beginn seiner zweiten Amtszeit den Zerfall der Weltordnung, indem er die Welt mit Zöllen überzieht und die transatlantische Entkopplung der USA von Europa forciert. Der hegemoniale Konflikt um die nächste Weltordnung aber findet zwischen den USA und China statt. Seine Auswirkungen auf den Welthandel, die globalen Kapitalmärkte und die internationale Sicherheitsarchitektur werden gewaltig sein. Europa, Deutschland und Hamburg stehen vor historischen Herausforderungen. Kein anderer Kontinent, kein anderes Land, keine andere Stadt hat vergleichbar von der multilateralen Ordnung der vergangenen achtzig Jahre profitiert. Frieden, Sicherheit und Wohlstand sind wieder bedroht. Das Jahr 2025 ist aber auch ein Jahr, in dem sich neue Technologien und der Klimawandel weiter beschleunigt haben und nicht mehr unbeantwortet bleiben können.

Die Geschichte der Globalisierung spiegelt sich in der Geschichte Hamburgs und seines Hafens. Über Jahrhunderte hinweg hat die maritime Wirtschaft Hamburg als Standort und in seiner Mentalität geprägt. Der Anspruch und das Selbstverständnis als „Welthafenstadt“ haben nicht nur als Präambel Eingang in die Hamburgische Verfassung von 1952 gefunden, sondern auch den politischen Fokus immer wieder auf den Hafen gelenkt. Diese Ausrichtung wurde durch die weltwirtschaftliche Dynamik strukturell getragen. Seit fast zwanzig Jahren aber verdichten sich die Anzeichen eines tiefen Strukturwandels. Hamburg muss erneut seine Fähigkeit und seinen Mut zur Anpassung an neue globale Entwicklungen beweisen, will es seine Prosperität auch in Zukunft erhalten.

Dieser Beitrag wirft – in aller gebotenen Kürze – einen Blick zurück in die Vergangenheit, analysiert die Gegenwart und wagt einen Ausblick in die Zukunft. Niemand weiß, wie die Welt sich entwickeln wird. Aber jeder trägt die Verantwortung, die Gegenwart ehrlich zu beschreiben und die Zukunft mutig zu gestalten.

Die Vergangenheit: der verschleppte Strukturwandel

Ein tiefer Strukturwandel wirft oft seine langen Schatten voraus: Das Wachstum lässt nach, etablierte Geschäftsmodelle geraten unter Druck, die Innovationskraft wird schwächer und Investitionen verlagern sich an andere Standorte. Einen Strukturwandel erkennt man zuverlässig daran, dass mit jeder Krise Marktanteile verloren gehen und das Vorkrisenniveau nicht mehr erreicht wird.

Doch die Politik ignoriert die frühen Anzeichen eines Strukturwandels oft. Der Grund dafür ist klar: Ein Strukturwandel ist ein schmerzhafter Prozess. Es ist einfacher, die strukturellen Pfadabhängigkeiten immer noch ein paar Jahre zu verlängern. Deutschland lebte auf diese Weise viele sorglose Jahre in einer Vermögensillusion. Je später Politik aber reagiert, desto schwieriger wird es, den Strukturwandel zu bewältigen.

So ähnlich verhielt es sich mit dem Hamburger Hafen. Bereits Anfang der 2010er Jahre war der Strukturwandel nicht mehr zu übersehen. Der Containerumschlag stagnierte seitdem nach einer Dekade starken Wachstums. Prognosen gingen noch bis Mitte der 2010er Jahre von einem starken Trendwachstum des Containerumschlags aus. Diese Prognosen hatten einfach die Wachstumsraten fortgeschrieben, aber nicht in Rechnung gestellt, dass sich das enorme Wachstum, das insbesondere durch die weltwirtschaftliche Integration und das Wirtschaftswachstum Chinas getrieben war, abflachen würde. Die Wachstumserwartungen der frühen 2000er Jahre haben sich nie erfüllt und werden es auch nicht mehr. Ein neues Modell und eine neue Strategie für den Hafen sind unvermeidlich.

Die Gegenwart: der Kampf gegen den Bedeutungsverlust

Die Gegenwart ist gekennzeichnet von großen Umbrüchen, allen voran den geopolitischen Verschiebungen, technologischen Innovationen und klimapolitischen Anpassungen. Lange hat man geglaubt, den drohenden Bedeu-

tungsverlust mit kosmetischen Maßnahmen verhindern zu können. Doch das stellte sich als Irrtum heraus. Die erforderlichen Veränderungen reichen bis tief in die strukturellen und infrastrukturellen Grundlagen des wirtschaftlichen Wohlstands hinein. Mit der wirt-

„Die erforderlichen Veränderungen reichen bis tief in die strukturellen und infrastrukturellen Grundlagen des wirtschaftlichen Wohlstands hinein.“

schaftlichen Wettbewerbsfähigkeit ist auch die geopolitische Souveränität über die Jahre immer weiter geschwächt worden. Kritische Abhängigkeiten bei Energie, Rohstoffen und digitalen Technologien haben die europäische und deutsche Wirtschaft im Zeitalter der geopolitischen Konflikte verwundbar gemacht.

Alle diese Faktoren beeinflussen auch die maritime Wirtschaft und den Wettbewerb der Häfen. Gerade für Hamburg resultiert daraus eine Neubewertung des Hafens und seiner Rolle für die Stadt. Der Hafen fällt als Wachstumsmotor aus. Zwei politische Maßnahmen soll(ten) dem schleichenden Bedeutungsverlust des Hamburger Hafens entgegenwirken: zum einen die „Elbvertiefung“ und zum anderen die Beteiligung der weltgrößten Reederei MSC Shipping an der HHLA. Die „Elbvertie-



fung“ hat bisher nicht wesentlich die Wettbewerbssituation des Hamburger Hafens im Containerhandel verbessern können. Was den Einstieg von MSC betrifft, so ist politisch höchste Vorsicht geboten, ob es wirklich dauerhaft gemeinsame strategische Interessen gibt.

Ein bedeutender Faktor für die deutschen Seehäfen sind die Verschiebungen in den interkontinentalen Handelsströmen und Schifffahrtsrouten. Im Ringen um die geökonomische Vorherrschaft zwischen den sich abzeichnenden neuen Handelsblöcken befinden sich die Mittelmeerhäfen in einer geografisch günstigen Position. So haben chinesische Logistikunternehmen in den vergangenen Jahren viele Milliarden Euro in die maritime Infrastruktur der Region investiert. Für die Reedereien ergaben sich dadurch neue Möglichkeiten, die Auslastung ihrer Schiffe zu optimieren. Große Containerschiffe müssen nicht mehr bis zu den Nordseehäfen fahren, um die mitteleuropäischen Märkte zu beliefern.

Die Zukunft: neue Chancen durch Technologie und Nachhaltigkeit

Wettbewerbsfähigkeit und Souveränität müssen heute angesichts der geopolitischen Dominanz der Weltwirtschaft zusammengedacht werden. Der Anspruch Europas, Deutschlands und Hamburgs muss es vor diesem Hintergrund sein, wieder führend in Technologie, Wissenschaft und Innovation zu werden. Dadurch können neu entstehende Märkte gewonnen und bestehende Abhängigkeiten reduziert werden. Bisher haben die politischen Bemühungen der EU und Deutschlands aber kaum neue Potenziale erschlossen. Eher wurden strukturelle Pfadabhängigkeiten durch Subventionen und Bürokratie verstärkt.

Auch Hamburg könnte von einem stärker auf Technologie, Wissenschaft und Innovation ausgerichteten Entwicklungspfad profitieren.

Der Hafen kann hierbei eine wichtige infrastrukturelle Rolle spielen. Dafür müsste er aber neue Funktionen übernehmen, etwa in der Logistik der Energieversorgung oder der militärischen Verteidigung. Nachhaltigkeit und Digitalisierung bieten zudem vielfältige Chancen, zum Ausgangspunkt für neue



regionale und internationale Lieferketten zu werden. Andere Regionen haben vorge-macht, wie man Industrie, Technologie, Wissenschaft und Logistik zu neuen prosperierenden Standorten entwickeln kann.

Veränderung als Chance und Verantwortung

Die vor uns liegenden Jahre werden gewaltige Veränderungen mit sich bringen. Die alten Modelle lassen sich nicht mehr bewahren. Es geht in den Zeiten historischer Umbrüche darum, Frieden, Sicherheit und Wohlstand zu sichern – ganz im Sinne der Präambel der Hamburgischen Verfassung von 1952, die uns lehrt, wie wichtig Mut und Verantwortung sind. Europa, Deutschland und Hamburg sollten die vor uns liegenden Aufgaben als eine Chance und als ihre Verantwortung begreifen.

Prof. Dr. Henning Vöpel ist Vorstand der Stiftung Ordnungspolitik und Direktor des Centrums für Europäische Politik.

Umschlagsprognose für den Hamburger Hafen und die dafür notwendige Infrastruktur

Dr.-Ing. Ulrich Malchow

Obgleich der Hamburger Hafen ein Universalhafen ist, dominiert der sich aus dem Stückgutumschlag entwickelte Containerumschlag und ist damit für das Wohl des Gesamthafens bestimmend, weshalb sich nachstehend auf den Umschlag der bunten Stahlboxen beschränkt wird.

Aus der Weltrangliste der 20 größten Containerhäfen ist Hamburg seit Jahren verschwunden. Lag Hamburg 2005 noch auf dem 8. Platz, so war es 2024 nur noch die 23. Stelle. Dieser Maßstab ist jedoch gänzlich irrelevant, denn Hamburg konkurriert nicht mit Häfen wie Shanghai, Busan oder Singapur. Im Gegenteil: Diese Häfen sind das andere Ende von Transportketten, die möglichst ihren Ausgangs- oder Endpunkt in Hamburg haben sollen. Entscheidend ist vielmehr der Wettbewerb mit den Häfen in der Region: Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven und mittlerweile auch Wilhelmshaven sowie die aufstrebenden polnischen Häfen Gdansk und Gdynia.

Hamburg war nach Rotterdam lange Zeit die Nr. 2 in Europa und in den Nullerjahren wurde sogar gemutmaßt, dass Hamburg Rotterdam noch überholen könnte. Stattdessen ist das Gegenteil eingetreten: Hamburg musste seinen Rang an Antwerpen abtreten und dümpelt seitdem an dritter Stelle vor sich hin, während sich der Containerumschlag in den anderen Häfen deutlich dynamischer entwickelt hat. Der kontinuierliche Verlust an Marktanteilen von 24,4 % auf 17,8 % über die letzten elf Jahre entspricht einem 27 %igen Bedeutungsverlust und belegt, dass die Leistung

und/oder die in Hamburg geforderten Preise im Hafenwettbewerb immer weniger Akzeptanz finden (Abb. 1).

„Der kontinuierliche Verlust an Marktanteilen von 24,4 % auf 17,8 % über die letzten elf Jahre entspricht einem 27 %igen Bedeutungsverlust.“

Die im Vergleich überdurchschnittlich hohen Hafenkosten gelten als ein wichtiger Grund für die schwache Umschlagsentwicklung in Hamburg, wobei die Terminalkosten mit 80 % der maßgebliche Kostenbestandteil sind. Hamburg ist laut Aussagen von Reedereien rund 20 % teurer als die Westhäfen. Unabhängige Untersuchungen attestieren dem Hamburger Hafen an der Kaikante zudem ein signifikantes Produktivitätsdefizit gegenüber den Wettbewerbshäfen.

Der Containerumschlag in Hamburg wird von der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) dominiert, die drei der insgesamt vier großen Containerterminals betreibt. Sie hat über die Jahre einen relativ konstanten Anteil am Hamburger Containerumschlag von rd. 75 % (Abb. 2). Somit sind für den Bedeutungsverlust des Hafens die Ursachen hauptsächlich bei der HHLA zu suchen.

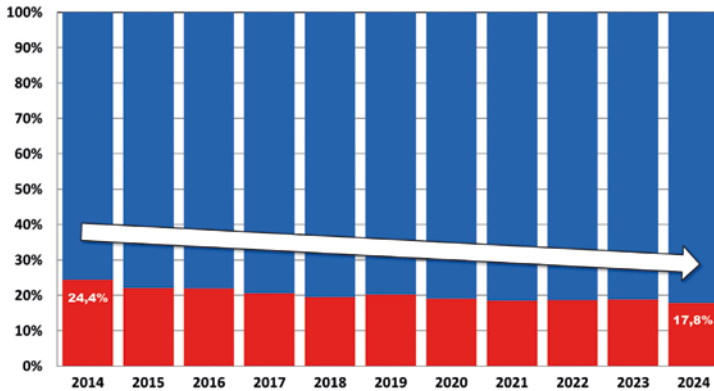


Abb. 1: Hamburgs Anteil am Containerumschlag von HH, BHW, WHV, RTM, ANT, poln. Häfen

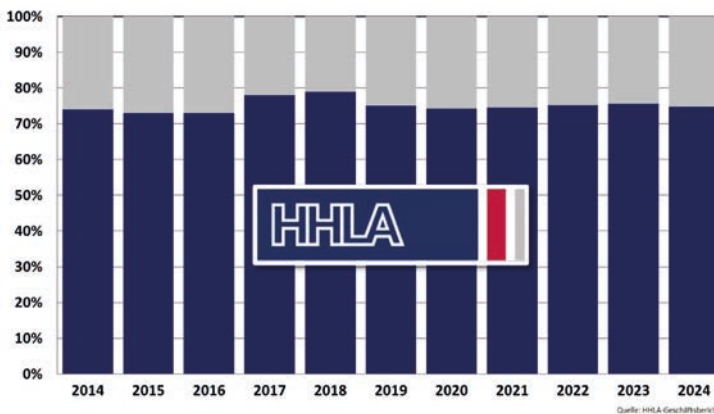


Abb. 2: HHLA-Anteil am Containerumschlag in Hamburg

Bei einem durchschnittlichen Jahreseinkommen der HHLA-Beschäftigten von ca. 100.000 EUR (bei ca. 50 % gewerblichen Mitarbeitern) entfallen knapp die Hälfte der Kosten auf Personalaufwendungen (80 % der Beschäftigten sind tarifgebunden). Die Vorstandsgehälter in diesem öffentlichen Unternehmen liegen im hohen sechsstelligen Bereich, wenn nicht gar bei 1 Mio. EUR. Aus spontanen Vertragsauflösungen, wie jüngst geschehen, resultieren Millionen-Abfindungen. Daher nimmt es nicht Wunder, dass die HHLA ein gewaltiges Kostenproblem hat, das

mit jeder Tarifierhöhung größer wird. Und da sich oben kräftig bedient wird, lassen sich unten auch keine Einsparungen durchsetzen.

Alle laufenden und noch geplanten Automatisierungsmaßnahmen dienen vornehmlich dem Zweck, Personalkosten zu sparen. Auch die Einführung von ferngesteuerten Containerbrücken soll die Personalproduktivität erhöhen, da weniger unproduktive Arbeitszeiten anfallen. Die Schiffsabfertigung selbst wird damit nicht beschleunigt – eher im Gegenteil.

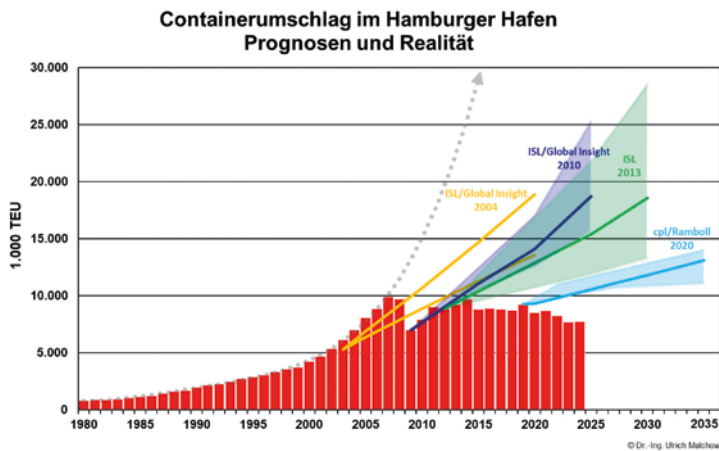


Abb. 3: Containerumschlag im Hamburger Hafen: Prognosen und Realität

Abb. 3 zeigt, dass alle von der Hamburg Port Authority bislang in Auftrag gegebenen Umschlagsprognosen letztendlich völlig daneben lagen. Anders als man auf den ersten Blick und angesichts der seit über 15 Jahren schwächelnden Leistung des Hafens vielleicht vermuten mag, ist es aber keinesfalls so, dass alle Prognosen durchgehend zu optimistisch waren.

Bis 2007 war der Hamburger Containerumschlag von einem geradezu atemberaubenden Wachstum geprägt, das mit nahezu perfekter Regression seit 1980 einer Exponentialfunktion entsprach (gepunktete Linie)! Selbst das „dynamisierte Szenario“ in der Prognose von ISL/Global Insight aus dem Jahr 2004 (obere Kurve) wurde in den Jahren darauf von der Realität noch deutlich übertroffen.

Es gibt zwar viele Vorgänge in Natur und Technik, die stringent Exponentialfunktionen folgen, aber der Containerumschlag in Häfen gehört sicherlich nicht dazu. 2008 geschah dann der Absturz aufgrund der globalen Finanzkrise. Aber auch die 2010 von ISL/Global Insight als Planungsgrundlage für die ab 2009 folgende Erholungsphase abgelieferte Prognose entsprach (sogar in ihrem optimistischen Szenario) der Realität in den unmittelbaren Folgejahren. Und auch die Basisannahme der nur drei Jahre später,

diesmal vom ISL allein angefertigten Prognose, entsprach der Realität in den beiden Folgejahren.

Die viel zitierte ISL/Global Insight-Prognose von 2010 gipfelte unter optimistischen Annahmen jedoch in einem „Umschlagspotenzial“ von 25,3 Mio. TEU (Zwanzig-Fuß-Standardcontainer) im Jahr 2025 – mehr als das Dreifache des tatsächlichen Volumens im letzten Jahr. Und auch das Basisszenario liegt mit 18,7 Mio. TEU immer noch 140 % über dem tatsächlichen Volumen im Jahr 2024.

Die in der Vorhersage von cpi/Ramboll aus dem Jahr 2020 antizipierten Umschlagssteigerungen fallen zwar nicht mehr so stark aus wie die ISL-Vorhersagen zuvor, sind aber dennoch das krasse Gegenteil des seit 2019 tatsächlich eindeutig abfallenden Trends.

Obwohl die Prognosen auf einer Vielzahl von komplexen Modellen mit z.T. sehr detaillierten Betrachtungen basieren, war die Qualität der langfristigen Vorhersagen stets erschütternd schlecht, womit sich auch gleich die Sinnfrage für derartige Prognosen stellt. Immerhin sollen sie die Grundlage für die Hafenplanung liefern und Investitionen oftmals im zehnsteligen Bereich rechtfertigen.

Insofern ist eine pragmatischere Betrachtungsweise angezeigt: Angesichts des Um-

Tab. 1

	Umschlag 2024 Mio. TEU	Kapazität Mio. TEU
HHLA: CTA, CTB, CTT	5,7	10
Eurogate Hamburg	1,9	4 (nach Westerweiterung: 6)
Übriger Hafen	0,2	
Gesamt	7,8	14 – 16

standes, dass über dem Umschlagsvolumen von 2024 aktuell noch eine Kapazitätsreserve von rd. 80 % vorhanden ist, die mit der Westerweiterung des Eurogate-Terminals noch einmal um 2 Mio. TEU erweitert wird, besteht, auch unter Berücksichtigung der langen Planungszeiträume, für Infrastrukturmaßnahmen zur Schaffung weiterer Umschlagskapazität derzeit kein Handlungsbedarf (Tab. 1). Es müsste vielmehr schon als großer Erfolg gewertet werden, wenn die 10 Mio-TEU-Marke in den nächsten Jahren tatsächlich einmal geknackt würde!

Die vorhandenen Kapazitätsreserven erlauben es sogar, auf die vorgesehene Erhöhung der neuen Köhlbrandbrücke um 20 Meter zu verzichten, die lt. Experteneinschätzung immerhin mit ca. 1 Mrd. EUR Extrakosten zu Buche schlägt. An den drei Anlagen CTB, CTT und Eurogate (insbesondere nach der Westerweiterung) ist auch zukünftig genug Kapazität vorhanden, um Schiffe größer als 14–16.000 TEU abzufertigen, die die bestehende Köhlbrandbrücke nicht passieren können. Die HHLA als Betreiberin der Anlage CTA hat aber ohnehin nicht vor, dort größere Schiffe abzufertigen, denn die neue Generation von Containerbrücken, die dort gerade aufgestellt werden, kann nur Schiffe bis 14–16.000 TEU bedienen. Größere (höhere) Schiffe, schon gar nicht für den geplanten „Energy Hub“, sind auf dem Köhlbrand also nicht in Sicht. Die Erhöhung der neuen Brücke ist also überflüssig. Vieles spricht ohnehin dafür, dass die Größenentwicklung bei Containerschiffen mittlerweile ihren Zenit bei etwas über 24.000 TEU erreicht hat. Das wäre ein Segen für den Hamburger Hafen.

Angesichts der insgesamt rückläufigen Umschlagsentwicklung über die letzten zehn Jahre stellt sich die Frage, wie eine Trendumkehr geschafft werden kann. Neben den tatsächlichen infrastrukturellen Notwendigkeiten (Fahrrinnenanpassung, Köhlbrandbrücke, Kaimauern) ist es vor allem die HHLA als der dominierende operative Player in Hafen, der durch innere Maßnahmen neu und effizienter aufgestellt werden muss, um wettbewerbsfähiger zu werden.

Mit dem Einstieg bei der HHLA hat MSC insgesamt 1 Mio. TEU an Umschlag garantiert (ab 2031). Da MSC in Spitzenjahren aber bereits ca. 0,6 Mio. TEU in Hamburg umschlägt, steht zu befürchten, dass die effektiven Mehrmengen, wenn sie denn tatsächlich kommen, kaum die Mengen kompensieren werden, die andere Reedereien wegen der neuen MSC-Dominanz aus Hamburg abziehen bzw. schon abgezogen haben (Hapag-Lloyd).

Allerdings besteht die Hoffnung, dass mit dem neuen Großaktionär bei der HHLA bald ein „neuer Wind weht“, der all die auf die HHLA einwirkenden Partikularinteressen zurückdrängt und die Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der HHLA in den Vordergrund rückt, damit die Trendwende im Hamburger Hafen endlich gelingt.

Dr.-Ing. Ulrich Malchow ist der Entwickler des „Port Feeder Barge“-Konzeptes für den Hamburger Hafen und war Professor für „Maritime Economics“ an der Hochschule Bremen. Er ist gelernter Schifffahrtskaufmann (Hapag-Lloyd) und studierter Schiff- und Maschinenbau-Ingenieur (RWTH Aachen).

Der Wandel des Hamburger Hafens zu einem Sustainable Energy Hub

Jan Rispens

Der Hafen: eine historisch gewachsene Energiedrehscheibe

Häfen haben historisch immer eine wichtige Rolle für die Energieversorgung gespielt. Hier wurden über die Jahrhunderte Rohstoffe für allerlei Waren angeliefert: Nahrungsmittel, Baustoffe, Metalle, Düngemittel und nicht zuletzt auch Energieträger. Zunächst kamen im Mittelalter vornehmlich biologische Energieträger wie Holz, Torf oder Ölsaaten von regionalen Märkten, später mit der Hanse gelang eine Versorgung aus ganz Europa und den überseeischen Kolonien. Schließlich etablierten sich im industriellen Zeitalter zunehmend global vernetzte Lieferketten, die eine zuverlässige Versorgung mit fossilen Energieträgern wie Kohle, Rohöl oder Mineralölprodukten gewährleisteten. In den großen Häfen hat sich dazu im Laufe der Zeit ein fein vernetztes Netzwerk von kleineren und größeren Unternehmen entwickelt, die sich gegenseitig mit produzierten Rohstoffen, Halbprodukten und Energie beliefert haben. Hamburg ist dafür ein Musterbeispiel. Häfen versorgten dabei nicht nur die eigene lokal angesiedelte Unternehmenslandschaft, sondern belieferten auch ein engmaschiges Netz an Umschlagknotenpunkten, Terminals, Eisenbahnlinien sowie Lkw-Flotten und Binnenschiffe mit Energieträgern aller Art. So wurde über diese Transportverbindungen auch das Hinterland mit Energieträgern versorgt. Und mit der zunehmenden Elektrifizierung wurden Häfen in den letzten anderthalb Jahrhunderten auch Knotenpunkte für die Stromerzeugung, weil hier einerseits große Industrie-stromverbraucher, aber auch eine schnell wachsende Bevölkerung mit Strom versorgt

werden mussten. Zudem konnte Kohle für Kraftwerke hier direkt angelandet werden, und in den Häfen war auch Wasser für thermische Kraftwerke und deren Kühlung in großen Mengen verfügbar. Insofern spielen Häfen seit Jahrhunderten eine herausragende Rolle in der Energieversorgung der Gesellschaft – es waren und sind neudeutsch herausragende „Energy Hubs“ von überregionaler Bedeutung.

Wandel durch Klimaschutz

Da Häfen bedeutsame Energy Hubs sind, ist es auch logisch, dass Häfen für einen erfolgreichen Klimaschutz in den Industrieländern von zentraler Bedeutung sind. Der Hamburger Hafen zeigt dies exemplarisch und eindrucksvoll: Die Industrie im Hafen produziert etwa 29 % der Treibhausgase Hamburgs einerseits, hat aber andererseits bereits in den letzten Jahrzehnten einen erheblichen Beitrag zu deren Reduktion geleistet: Durch eine erhebliche Steigerung der Energieeffizienz an vielen Stellen, eine bessere Verzahnung von Prozessstufen, aber zum Beispiel auch dadurch, dass sehr große Mengen industrieller Abwärme, die bisher in die Elbe geleitet wurden, für die Fernwärmeversorgung Hamburgs eingesetzt werden. In der Hafenlogistik und dem nachgelagerten Transportwesen spielt die schnell zunehmende Elektrifizierung von Transportmitteln eine Rolle. Dazu zählen sowohl Fahrzeuge auf den Terminals als auch die systematische Landstromversorgung von Schiffen, so dass die Schiffsmotoren im Hafen abgeschaltet werden können oder auch im kleineren Maßstab durch den Einsatz von elektrischen Hafenfähren ersetzt werden.

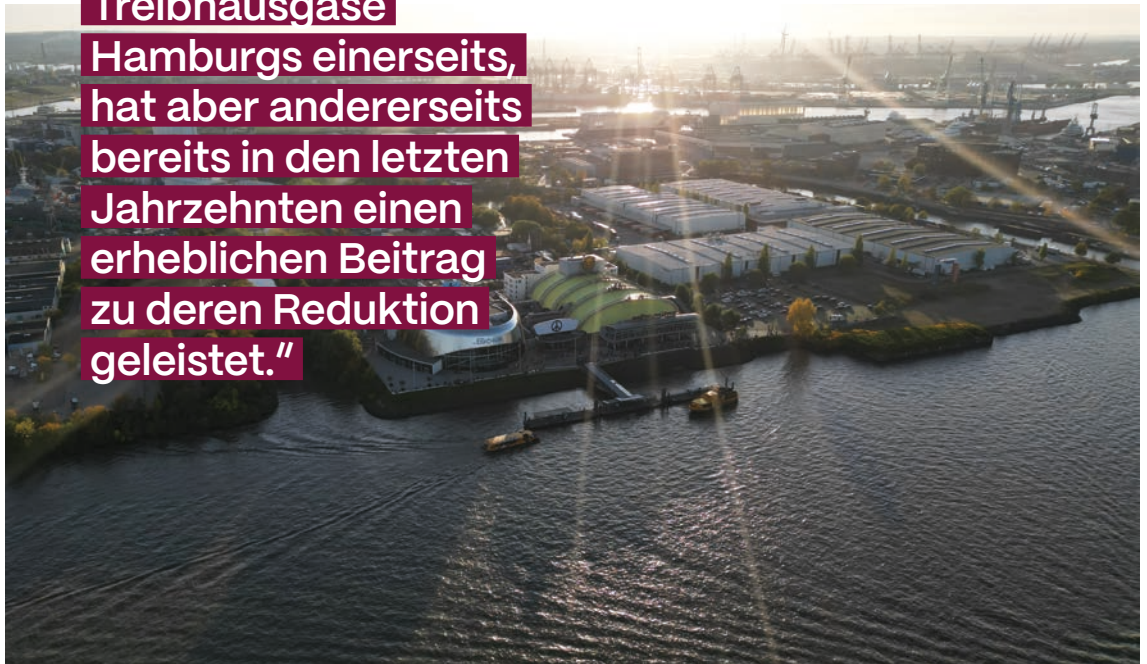
Das sind substanzielle und wichtige Klimaschutzfortschritte im Hafen. Aber seitdem die internationale, europäische und deutsche Klimapolitik ihre Klimaschutzziele von einer signifikanten Reduktion der Treibhausgase im Rahmen der Einhaltung des Zwei-Grad-Klimaschutzziels auf eine vollständige Klimaneutralität in 2045 für Deutschland (EU 2050) umgestellt hat, ist die Herausforderung auf nationaler Ebene aber auch im Hamburger Hafen noch einmal bedeutend gewachsen. Es bedeutet, dass auch der Energy Hub Hamburger Hafen eine sehr viel weitergehendere Elektrifizierung mit Ökostrom erreichen muss und eine breitere Dekarbonisierung. Es ist also schon vieles in Bewegung – aber wie kann dieser Prozess vom klassischen Energy Hub zu einem künftigen Sustainable Energy Hub aussehen?

Weitere Transformation

Am Anfang der Transformation zum Sustainable Energy Hub steht die Energieeffizienz. Was sich wie eine Selbstverständlichkeit anhört, ist es leider an vielen Stellen in der Praxis noch nicht: Die größten Unternehmen aus Industrie und Logistik haben sicher aus wirtschaftlichem Eigeninteresse eine bereits sehr weit optimierte und hocheffiziente Energieversorgung – in vielen kleineren Unternehmen ist aber durchaus noch Luft nach oben. So berichten Energieberater immer wieder, dass sie bei solchen kleineren Unternehmen mit relativ einfachen Maßnahmen Energieeinsparungen von 20 bis 30 Prozent erreichen konnten, mit Amortisationszeiten der Investitionen von deutlich unter zehn, häufig sogar weniger als fünf Jahren. Durch Informations- und Beratungsprogramme, und in manchen Fällen auch Förderung, besteht hier weiterhin bedeutendes Klimaschutzpotenzial.

**„Die Industrie im
Hafen produziert
etwa 29 % der
Treibhausgase
Hamburgs einerseits,
hat aber andererseits
bereits in den letzten
Jahrzehnten einen
erheblichen Beitrag
zu deren Reduktion
geleistet.“**

Elektrifizierung als mächtiger heutiger Trend wird sich sicher in Zukunft weiter verstärken: Alles, was einigermaßen elektrifiziert werden kann, wird elektrifiziert werden und erreicht



damit eine deutlich bessere Energieeffizienz und einen geringeren Primärenergieeinsatz als in Verbrennungsprozessen. Wenn gleichzeitig der Strommix in Deutschland von heute knapp 60 Prozent Anteil an Erneuerbaren Energien auf 80 Prozent bis 2030 und 100 Prozent im Jahr 2035 ansteigt, ist dies neben der Steigerung der Energieeffizienz die zweitwichtigste Säule der Dekarbonisierung. Hier ist Hamburg mit dem stark fortschreitenden Angebot an Landstromversorgung an den Liegeplätzen und der Fahrzeugelektrifizierung auf den Containerterminals bereits sehr gut auf dem Weg.



Natürlich kann grüner Strom auf dem Strommarkt eingekauft werden. In den kommenden Jahren können auch Industrieunternehmen über sogenannte Power-Purchase-Agreements (PPA) Grünstrom unkompliziert beschaffen. Aber auch in den direkt in Küstennähe gelegenen Häfen bestehen hervorragende Möglichkeiten, selbst Ökostrom zu erzeugen. Die Windverhältnisse sind vorteilhaft, Solarenergie kann auf etlichen Flächen sowie Lager- und Fabrikdächern installiert werden. Wenn der Strom direkt für den Eigenverbrauch eingesetzt werden kann, ergibt sich nebenbei eine einzigartige Wirtschaftlichkeit. Häfen sollten daher alles dafür tun, den Anteil von selbst produziertem Grünstrom zu maximieren. Hier hat Hamburg im vergangenen Jahrzehnt schon viele positive Erfahrungen mit Windkraftanlagen, sogar auf Grundstücken von Störfallbetrieben, gesammelt. Die geplante und bevorstehende Erweiterung der Anzahl von Windenergieanlagen ist essenziell – die installierte Leistung im Hafen könnte dadurch erheblich steigen, eine Verdopplung der Energieerzeugung scheint möglich. Vor allem die bisher noch geringe

Realisierung von Solaranlagen im Hafen bietet weitere Möglichkeiten, hier die eigene Grünstromerzeugung bedeutend zu steigern. In Kombination mit schnell günstiger gewordenen Großbatterien kann Wind- und Solarenergie mittlerweile auch kosteneffizient gespeichert werden und so einerseits zu wirtschaftlich attraktiven Energiepreisen, wie auch zu einer höheren Resilienz der Energieversorgung im Hafen beitragen. Die Kombination von firmeneigener Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge mit (eigenen) Solaranlagen könnte hier noch eine erhebliche Hebelwirkung entfalten.

Neben Strom ist auch die Wärmeversorgung ein wichtiger Bestandteil der Hafentransformation, die wichtige Möglichkeiten zur Dekarbonisierung bietet. Nachdem mit Industrieabwärme bereits heute die östliche HafenCity und Teile von Rothenburgsort über die Fernwärme beheizt werden, bestehen noch bedeutende weitere Potenziale, Abwärme aus dem Hafen in das städtische Fernwärmesystem einzuspeisen. Und es gibt noch wichtige weitere Wärmepotenziale im Hafen: Etliche Städte in Skandinavien haben bereits Großwärmepumpen in Flüssen oder im Meer installiert, um umweltfreundliche Wärme für Heizungszwecke effizient zu gewinnen. Hamburg plant auch solche Großwärmepumpen – so wird die Elbe sukzessive nicht länger als billige Wärmesenke genutzt, um unbenutzbare thermische Energie abzuleiten, sondern zur signifikanten Energiequelle, die zur nachhaltigen Wärmeversorgung in Hafen und Stadt beiträgt. Auf der Dradenau befindet sich im Klärwerk Dradenau außerdem Deutschlands größte Abwasserwärmepumpe im Bau.

Wasserstoffbasierte Energieträger

Das alles bietet bereits große Potenziale für eine nachhaltige Transformation des Hafens, aber was bleibt, sind Wirtschaftsbereiche in Industrie und Transport, die schlecht elektrifiziert werden können, entweder weil fossile Energieträger in chemischen Prozessen ein-

gesetzt werden oder weil damit hohe Temperaturniveaus erreicht werden müssen. Außerdem ist zu beachten, dass auch bei starkem Ausbau der Erneuerbaren Energien im Hafen sowie in ganz Deutschland eine Energieautarkie voraussichtlich nicht erreichbar sein wird. Hier können Wasserstoff oder auf Wasserstoff basierende Energieträger die verbleibende Lücke bei schwer zu vermeidenden CO₂-Emissionen schließen, indem sie besonders energieintensive Industrie- und Chemieprozesse dekarbonisieren. Ferner können diese Energieträger auch in Schiffen oder Langstreckenstraßenverkehren eingesetzt werden. Am Standort Moorburg hat Hamburg an zentraler Stelle im Hafen Möglichkeiten, signifikante Mengen klimaneutralen Wasserstoffs mit grünem Strom vor Ort zu erzeugen, da Moorburg über erhebliche Reserven am Stromnetzknäuel verfügt. In einer ersten Ausbaustufe ist mit dem Hamburg Green Hydrogen Hub eine Elektrolyse mittels Grünstrom und einer Leistung von 100 MW geplant. Die anschließend geplante zweite Ausbaustufe kann dann bis 700 MW Elektrolyseleistung bereitstellen. Und mit direkt angrenzenden Tanklagern besteht auch hier die wichtige Möglichkeit, klimaneutrale Energieträger ergänzend per Schiff zu importieren und hier ins Hamburg-Wasserstoff-Industriernetz (HH-WIN) im Hafen einzuspeisen oder in Fahrzeugen zu vertanken. Sowohl das HGHH als auch das HH-WIN befinden sich im Bau und im Zeitplan und bilden den wichtigen Kern für das entstehende Wasserstoff-Ökosystem. Auch auf den Importterminals sind Umbaumaßnahmen bereits angelaufen für Methanoltanks, außerdem wurde ein Genehmigungsantrag für einen Ammoniaktank gestellt.

Ausblick

Im Zuge der notwendigen Klimaneutralität ist ein tiefgreifender Transformationsprozess unserer gesamten Energieversorgung notwendig. Häfen werden als bestehende Energy Hubs sukzessive in Sustainable Energy Hubs

„In einer ersten Ausbaustufe ist mit dem Hamburg Green Hydrogen Hub eine Elektrolyse mittels Grünstrom und einer Leistung von 100 MW geplant.“

umgewandelt und den bevorstehenden Transformationsprozessen mit großer Hebelwirkung Vorschub leisten. Zum Glück sind die meisten der erforderlichen Technologien heute verfügbar – trotzdem wird dieser tiefgreifende Wandel kein Sprint, sondern in den kommenden zwei Jahrzehnten eher ein Marathon sein. Dieser bedeutet Anstrengung, bietet aber auch große Chancen für Innovation und nachhaltiges Wachstum. Hamburg hat – zusammen mit vielen Akteuren im Hafen – sehr gute Voraussetzungen, um aus diesem Prozess als Stadt und Hafen gestärkt hervorzugehen. Hamburg hat mit dem Konzept des „Sustainable Energy Hub“ im zentralen Bereich des Hafens und an den Standorten Moorburg und Dradenau sowie mit dem Wasserstoff-Industrie-Netz wichtige Weichenstellungen eingeleitet und Projekte gestartet für die kommende Marathon-Transformation.

Jan Rispens ist Geschäftsführer Erneuerbare Energien Hamburg der Clusteragentur GmbH.

Ökologie oder Ökonomie? – Sowohl als auch!

Warum Hamburgs Hafenpolitik nicht nur Natur, sondern auch Wirtschaft riskiert

Malte Siegert

Dass das Wirtschaften im Regelfall einen erheblichen negativen Einfluss auf Natur- und Umwelt hat, ist kaum zu bestreiten. Das gilt auch für die Häfen und die maritime Wirtschaft. Erstaunlicherweise wird diese Tatsache bis in die Gegenwart hinein politisch und gesellschaftlich weiterhin als relativ selbstverständlich hingenommen. Dabei sind die klima- und naturbedingten Folgen, die vor allem den Menschen selbst gefährden, kaum mehr zu ignorieren.

Unser Wohlstand droht durch negative Einflüsse auf Natur und Klima weiter gefährdet zu werden, während die Wirtschaft den Wohlstand eigentlich erhalten oder gar fördern soll. Dass darin ein Dilemma steckt, dämmert nicht mehr nur Naturschutzorganisationen, die gebetsmühlenartig vor den erheblichen negativen Auswirkungen auf die Umwelt warnen. Das Weltwirtschaftsforum sieht im „Global Risk Report 2024“ den Verlust der Biodiversität binnen einer Dekade auf Rang 3 der Weltwirtschaftsrisiken, die Europäische Zentralbank EZB testiert in einem Gutachten von 2023, dass über 70 Prozent aller europäischen Unternehmen von mindestens einer kostenfreien Ökosystemleistung – saubere



Luft, unbelastetes Wasser, Bestäubungsleistung von Insekten usw. – abhängig sind.

Auch in einer Veröffentlichung der Weltbank vom August 2025 – Port Reform Tool Kit: Effective Decision Support for Policymakers –, die sich mit notwendigen Reformen in Häfen befasst, spielt die Förderung der nachhaltigen Entwicklung eine bedeutsame Rolle, um, wie es dort heißt, „die potenziell negativen Auswirkungen der Entwicklungen der Hafeninfrastruktur und des Hafenbetriebs auf die natürliche und bebaute Umwelt in und um die Hafengrenzen zu verringern“.

Nur: Werden aufgrund der richtigen Analyse entsprechende Maßnahmen ergriffen? Werden negative Einflüsse auf sensible Ökosysteme wie die Nordsee mit dem Weltnaturerbe Wattenmeer oder Gewässer wie Weser oder Elbe verringert, die laut politischen Zielen der Europäischen Union in einen „guten Zustand“ gebracht werden sollen? Wird der weiterhin rasante Flächenverbrauch – durch Verkehrsinfrastruktur, Gewerbe- und Industriegebietsentwicklung oder Hafenentwicklung – angepasst, um das bundesdeutsche Netto-Null-Ziel beim Hektarverbrauch 2050 ernsthaft zu erreichen? Obwohl es nicht an Einsicht mangelt, sind wir weit entfernt von diesen teils gesetzlich verbindlichen, teils politischen Zielen.

Prestige statt Partnerschaft

Dabei würden unterschiedliche Maßnahmen dazu beitragen, Ökonomie und Ökologie besser ins Lot zu bringen, sorgsamer mit endlichen Ressourcen umzugehen und den weltwirtschaftlichen Verschiebungen in der Schifffahrt wirkungsvoller Rechnung zu

**„Ein Eckpfeiler zur
Stärkung des deutschen
Hafenstandorts wäre
eine enge Kooperation
zwischen den Nachbar-
bundesländern mit
großen Seehäfen.“**



tragen. Ein Eckpfeiler zur Stärkung des deutschen Hafenstandorts wäre eine enge Kooperation zwischen den Nachbarbundesländern mit großen Seehäfen. Vielleicht ist das spezielle Hamburger Ego zumindest teilweise dafür verantwortlich, dass Hamburg historisch eher gegen die westlich gelegenen Bundesländer mit Küstenlinie und Häfen gearbeitet hat und eine echte Zusammenarbeit der deutschen Seehäfen bis heute nicht verwirklicht werden konnte. Als Niedersachsen, Bremen und Hamburg im Jahr 2000 einen tideunabhängigen Tiefwasserhafen suchten, war Hamburg zunächst dabei. Zwei Jahre später zog sich die Hansestadt zurück, setzte auf die neunte Elbvertiefung und verzichtete auf den gemeinsamen Standort Wilhelms- haven.

Über den Tellerand

Hafenpolitik ist in den meisten europäischen Ländern mit bedeutenden Häfen eine nationale Aufgabe. Entsprechend gut werden die Hafenstandorte mit nationalen Mitteln ausgestattet. Damit in den Niederlanden oder Großbritannien die großen Häfen weniger Konflikte produzieren und besser zugänglich sind, wurden sie bereits vor Jahren seeseitig verlagert. Um zudem ökonomische wie ökologische Ressourcen zu sparen, fusionierten die großen belgischen Häfen Antwerpen und Seebrügge sogar zu „Port of Antwerp-Bruges“ und kooperieren sogar eng länderübergreifend mit dem niederländischen Platzhirsch Rotterdam. Weil Häfen in Deutschland vornehme föderalstaatliche Hoheit sind, sitzt Hamburgs Widersacher dagegen in Bremen. Oder in Wilhelmshaven. Das Ampel-Kabinett verabschiedete zwar 2023 eine Nationale Hafenstrategie, das Ambitionsniveau zur Umsetzung von Maßnahmen ist aufgrund der Konkurrenzsituation jedoch weiterhin niedrig. Ungeachtet geopolitischer Veränderungen und ökologischer Herausforderungen.



Elbvertiefung: Hohe Kosten, begrenzter Nutzen

Ein gutes Beispiel für das ökonomisch wie ökologisch unsinnige Scheitern bleibt die letzte Elbvertiefung. Die im Jahr 2020 abgeschlossene neunte „Fahrrinnenanpassung“ war angedacht, um Schiffe mit bis zu 10.000 Standardcontainern (TEU) tideunabhängig an Hamburg zu binden. Als sie fertig war, dominierten längst Mega-Schiffe mit über 20.000 TEU den Markt. Dabei brachte die Verbreiterung der Elbe in einem überschaubaren Teil bei Glückstadt („Begegnungsbox“) den Reedereien den größten Vorteil, während die Vertiefung Ursache des Großteils der ökologischen Schäden ist: erodierte Uferzonen, veränderte Strömungen, verschlechterte Wasserqualität. Jährlich fließen rund 120 Millionen Euro in die Unterhaltung, wobei die Verantwortlichen bis heute ein nachhaltiges Sedimentmanagement-Konzept schuldig bleiben, um die ökologischen Lasten von Schifffahrt und Häfen fairer zu verteilen.

Vom Weltmarkt zur Elbe: Der Stint verschwindet

Der nur 20 Zentimeter große Stint war einst Massenfisch der Elbe – Nahrungsquelle für Vögel und Fische, Einkommensgrundlage für Fischerfamilien, regionale Delikatesse. Die letzten beiden Elbvertiefungen haben seinen Bestand fast ausgelöscht. Mit ihm verschwanden abhängige Arten und ein Stück regionaler Kultur. Ein lokales Beispiel für den weltweiten Mechanismus: Wird die ökologi-

sche Grundlage zerstört, bricht auch die ökonomische auf Dauer ein.

Die Ökonomie der Ökologie – globale Beispiele

Kaffee und Kakao – klassische Hamburger Importgüter – zeigen, wie eng Natur und Wirtschaft verflochten sind. Kakao in Westafrika hängt von zwei Mückenarten ab, Robusta-Kaffee von Wildbienen. Klimawandel und Pestizide bedrohen diese Bestäuber – und damit ganze Lieferketten. Sinkende Ernten verteuern Rohstoffe wie Kakaobutter, belasten Industrie und Verbraucher und bedrohen Arbeitsplätze – auch in Hamburgs Hafenwirtschaft.

Hamburgs Chance: Wirtschaft und Natur zusammendenken

Für die Zukunft des Hamburger Hafens reicht es nicht, die Fahrrinne zu vertiefen und Containerzahlen zu steigern. Nötig ist eine wirkungsvolle nationale Hafenstrategie, die Konkurrenz zwischen Nordseehäfen durch

Kooperation ersetzt, wertvolle Ressourcen wie Flächen sparsam nutzt und Naturräume schützt. Das gilt auch für die Entwicklung der Häfen zu bedeutenden Schnittstellen der Energiewende. Kapazitäten für den Import von wasserstoffbasierten Derivaten wie Ammoniak oder Methanol müssen in Absprache mit den Nachbarbundesländern aufgebaut werden, um ökonomische Mittel ebenso sorgsam einzusetzen, wie das Naturkapital.

Die „Ökonomie der Ökologie“ ist also keine romantische Idee, sondern eine harte betriebswirtschaftliche Notwendigkeit. Wer Natur zerstört, vernichtet Werte – und gefährdet den Hafenstandort selbst. Insofern muss auch Hamburg vom Prestigedenken zu einer kooperativen, naturverträglichen Hafenentwicklung finden. Das ist nicht nur ökologisch geboten, sondern auch ökonomisch klug. Wer heute Biodiversität schützt, sichert morgen Arbeitsplätze, Lieferketten und Wettbewerbsfähigkeit – im Hafen, an der Elbe und weit darüber hinaus.

Malte Siegert ist Vorsitzender des NABU Hamburg.



13 Thesen für einen Perspektivwechsel

Um die öffentliche Diskussion anzuregen, haben die Mitglieder des Arbeitskreises Hafen und Wirtschaft 13 Thesen zur Entwicklung des Hamburger Hafens erarbeitet. Sie zeigen Wege zu einem Perspektivwechsel auf; ihr Fokus liegt auf der Nutzung der derzeit brachliegenden Hafenareale und vielfältigen Möglichkeiten, die sich Hamburg als „Stadt mit Hafen“ bieten können.

These 1

Unser Blick auf den Hafen ist nicht mehr zeitgemäß. Wir sollten den Hafen neu denken!

Uwe Doll

Die Präambel der Hamburgischen Verfassung betont die herausgehobene Bedeutung und daraus resultierend die Verantwortung Hamburgs als Welthafenstadt für ganz Deutschland. Daraus leitet sich der Sonderstatus des Hafens ab, der weitgehend ein Eigenleben führt und nicht den normalen politischen Entscheidungsprozessen städtischer Gebiete unterliegt. Von der Bevölkerung wird dieser Zustand weitgehend klaglos akzeptiert, weil er für den Betrieb und stetiges Wachstum notwendig erscheint.

Doch inzwischen hat sich die Faktenlage verändert. Wachstumsraten im Containerumschlag, wie sie noch vor Jahren prognostiziert wurden, sind inzwischen längst von der Wirklichkeit überholt. Zwar verändert sich die internationale politische und wirtschaftliche Lage ständig, mal auf Kosten Hamburgs, mal zu seinen Gunsten. Klar ist bei alledem aber: Der Hafen ist zwar immer noch der bekannteste, aber längst nicht mehr der wichtigste Wirtschaftsfaktor der Stadt. Wie schrieb die FAZ vor einiger Zeit genüsslich: Selbst der international drittklassige Finanzplatz Hamburg hat inzwischen eine höhere Wertschöp-

fung als der Hafen. Das klingt provokativ, aber ist deshalb nicht falsch. Nur haben die Hamburger es noch nicht verstanden.

Ist das dramatisch? Ja! Ist es deshalb auch ein Drama? Nein! In jedem Wandel liegt die Chance auf etwas Neues. Statt sich Illusionen zu machen und Wachstum durch überdimensionierte Großprojekte erzwingen zu wollen, sollten wir die Chancen sehen. Dazu gehört zuallererst ein neuer Blick auf den Hafen: Auf einen vielfältigen und offenen Möglichkeitsraum, statt auf ein monothematisches Sondergebiet mit eigenen Regeln. Dazu gehört ein Ende der klandestinen Planungsprozesse zugunsten einer Planung, die auf nachprüfbareren Grundlagen beruht und weitgehend transparent für die Öffentlichkeit stattfindet.

Der Prozess des Wandels ist unaufhaltsam und in Wirklichkeit längst im Gange. In guter Nachbarschaft zu Hafenbetrieben brüllt seit 2001 der „König der Löwen“, jeden Sommer findet das Jazzport Festival auf dem Gelände von Blohm + Voss statt, es gibt die „Zeltphilharmonie“ am Cruise Center Steinwerder und manches mehr. Und so vieles kann dazukommen: Attraktive Räume für Start-ups und für urbane Produktion, Sportstätten, Musikclubs und an einigen Stellen sogar Wohnen. Begreifen wir den ehemals abgeschotteten Hafen als riesiges Potenzial für Innovation und Vielfalt im Herzen der Stadt!

These 2

Das Hafenentwicklungsgesetz evaluieren und ggf. ändern

Lutz Peterscheck

Der Flächenbestand und -bedarf soll mit Blick auf veränderte Hafennutzung regelmäßig evaluiert werden. Mit dem Ergebnis wird die Hamburgische Bürgerschaft befasst. Das Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) soll dahingehend geändert werden, dass auch Zukunftsbranchen ohne direkten Hafenbezug bei der Flächenvergabe diskriminierungsfrei berücksichtigt werden. Es soll um Elemente der Öffentlichkeitsinformation und -beteiligung ergänzt werden.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich das Verhältnis von Verwaltung und Öffentlichkeit einem Wandel unterzogen. So wurden Transparenz- und Informationspflichten verankert, und die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist mittlerweile selbstverständlicher Teil staatlicher Planung und Projektrealisierung. Das



Hamburgische Verwaltungsverfahrensgesetz (HmbVwVfG) regelt dies in § 25 Abs. 3. Diese Norm findet allerdings im Zuge der Planfeststellung für Vorbereitungsmaßnahmen nach dem HafenEG keine Anwendung (§ 14 Abs. 1).

Das HafenEG vom 25.01.1982 (zuletzt geändert 2024) regelt die Entwicklung des Ham-

burger Hafens als Universalhafen (§ 1 Abs. 1). Dieses Sonderplanungsgesetz legt die Grenze des Hafengebietes fest, regelt zulässige Nutzungen im Hafengebiet, das der Stadt bzw. HPA zustehende Vorkaufsrecht an allen Flächen im Hafengebiet und die hafenspezifische Planfeststellung und Enteignung. Von besonderer Bedeutung sind die gesetzlich festgelegten Ziele, denen Planung, Enteignung und Nutzung untergeordnet sind: Die Hafenentwicklung erfolgt durch Hafenerweiterung und Weiterentwicklung des vorhandenen Hafens. Anpassungen an die wirtschaftlichen und technischen Erfordernisse, so das HafenEG, seien notwendig, um die internationale Konkurrenzfähigkeit aus wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischen Gründen aufrechterhalten, dem Hafen ein festes Ladungsaufkommen zu sichern und die aufwendige öffentliche Infrastruktur wirkungsvoll für Hafenzwecke zu nutzen.

Diese Zielfestlegungen führen zu einer Verengung von Gestaltungsmöglichkeiten, da Hafen und Hafenentwicklung vor anderen wirtschaftlichen und Flächenoptionen, die nicht hafenspezifisch sind, aber zukunftsweisend sein könnten, abgesichert werden. Eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll zudem verhindern, diese Ziele und die Hafenentwicklung als solche in Frage stellen.

Die überschaubare Umschlagserwartung, die hohen Kosten für neue Hafeninfrastruktur vor dem Hintergrund steigender Finanzbedarfe auch auf anderen staatlichen Handlungsfeldern und nicht zuletzt die schwierige Flächensituation in der Stadt machen eine ergebnisoffene öffentliche Erörterung vor allem des tatsächlichen Flächenbedarfs des Hafens und zukunftsweisender Alternativen, die Wertschöpfung und Arbeit generieren, unabweisbar. In diesem Sinne sollte in einem ersten Schritt die Flächennutzung evaluiert werden.

These 3

Wissenschaftliches Modell für den Elbstrom als Entscheidungsgrundlage nötig

Bernhard Gierds und Jürgen Bönig

Hamburg sollte einen Forschungsschwerpunkt Elbstrom organisieren, der mit einem digitalen Modell der Elbe von Lauenburg bis zur Elbmündung künftige Entscheidungen über Baumaßnahmen besser als bisher fundieren kann.

Die bisherigen Strombaumaßnahmen insbesondere zur Elbvertiefung beruhten auf wissenschaftlichen Erkundungen, die zeitlich, räumlich und hinsichtlich der Einflussfaktoren und der Wechselwirkungen zu eng angelegt waren. Regelmäßig überschritten die auch negativen Wirkungen die daraus abgeleiteten Vorhersagen.

Um für die in der Metropolregion Hamburg und die entlang der Unterelbe lebenden Menschen für die dort ansässigen Wirtschaftsbetriebe und nicht zuletzt für das Ökosystem Elbe nachteilige Entscheidungen zu vermeiden und das naturräumliche und wirtschaftliche Potenzial des Flusssystems für Hamburg und die Region nachhaltig nutzen zu können, bedarf es besserer wissenschaftlicher Grundlagen. Nötig ist eine Flussgebietsmodellierung, in der die verschiedenen Funktionen und Ökosystemleistungen der Elbe, ihrer Nebenflüsse und landseitigen Randbereiche integriert sind.

Beim Stand der Wissenschaft, der sich insbesondere in Hamburg in der Forschung an Klimamodellen zeigt, ist heute schon eine bessere Modellierung mit komplexeren Annahmen und Wechselwirkungen mit der in Hamburg vorhandenen Ausrüstung möglich. In einem Exzellenzcluster Wasserbau an Tideströmen könnte in Hamburg eine wissenschaftliche Kooperation zur Erstellung eines digitalen Elbmodells entstehen, die weltweit bedeutsam würde für Städte in vergleichbarer Lage.



Ein digitales Elbmodell würde es erlauben, vor partiellen Festlegungen auf einzelne Baumaßnahmen deren Rückwirkung auf andere Teile des Flusses und der Stadt zu ermitteln und so zu anderen, bisher nicht in Betracht gezogenen Alternativen führen.

Der Maßstab eines solchen Vorgehens wäre das Credo des Hamburger Wasserbaudirektors Johannes Dalmann (1823–1875), der 1856 die so fruchtbare Entscheidung für einen Tidehafen begründete: „Ebbe und Flut eignen sich zu Stromkorrekturen und halten Hafenbecken und Kanäle effektiver frei, als wir das vermögen. Lassen wir die Natur wieder für uns arbeiten!“

These 4

Die Wertschöpfung pro Hektar Hafenfläche könnte deutlich höher sein, wenn die Flächen effektiver und nicht nur durch „hafennahe Betriebe“ genutzt würden

Uwe Doll

Zwar ist die Aussage der HPA, dass fast sämtliche Flächen im Hafen verpachtet seien, formal korrekt. Dennoch liegen viele Flächen teilweise seit vielen Jahren brach. Ein wesentlicher Grund für diesen Zustand dürfte die Kontamination der Böden aufgrund der vormaligen Nutzung sein. Würde der Pächter und Verursacher der Verunreinigungen den Pachtvertrag kündigen und die Fläche an die HPA zurückgeben, so müsste er sie zuvor auf eigene Kosten sanieren. Betriebswirtschaftlich ist es dann sinnvoller, den Pachtvertrag

bestehen zu lassen, obwohl eine Nutzung nicht mehr erfolgt und auch nicht beabsichtigt ist. Hier müsste ein rechtlicher Hebel geschaffen werden, der den Pächter zur Sanierung ungenutzter Flächen verpflichtet.

Um die Flächen dann möglichst effektiv zu nutzen, müsste das Dogma des Hafenbezugs für Pächter und Nutzer aufgegeben werden. Der Hafen sollte offen für alle sein, die dort wertschöpfend tätig sein wollen und die hafenspezifischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten ausdrücklich akzeptieren, so dass spätere Klagen rechtssicher ausgeschlossen werden.

Beide Maßnahmen würden nicht nur die Wertschöpfung pro Hektar deutlich steigern, sondern auch den Hafen stärker in die Stadt integrieren, Innovation fördern und zur Lebendigkeit und Attraktivitätssteigerung der Hafenareale beitragen.



These 5

Die deutschen Seehäfen müssen kooperieren

Malte Siegert

Zusammenarbeit macht stark. Und Hamburgs europäische Nachbarn machen vor, wie das geht. Europas zweitgrößter Hafen Antwerpen fusionierte bereits 2022 mit dem belgischen Zeebrügge zum Port of Antwerp-Bruges und baut zudem länderübergreifend und wissenschaftsbasiert die strategische Kooperation mit dem niederländischen Marktführer Rotterdam aus. Am Hafenstandort Deutschland funktioniert die Kooperation über föderale Grenzen hinweg kaum. Würden aber Bremerhaven (HB), Wilhelmshaven (NI) und Hamburg (HH) unter Ägide des Bundes beispielsweise als „Deutsche Nordseehäfen“ stärker zusammen – statt wie beim MSC-Deal gegeneinander – arbeiten, entstünde mit rund 15 Millionen Containern Umschlag nicht nur ein Gegengewicht zur westlichen Konkurrenz in der „Nordrange“. Der Bund könnte endlich mehr direkt in die marode Infrastruktur der Häfen investieren und deren Transformation auch mit Blick auf die steigende militärische Bedeutung vorantreiben. Dafür lieferte die Nationale Hafenstrategie von 2023 viele gute, jedoch unzureichend umgesetzte Hinweise (u. a. eine externe Potenzialanalyse zur Hafenkooperation). Durch bessere Abstimmung bei Fragen der Flächennutzung, beispielsweise zur energetischen Transformation oder überschießender Anpassungen von Außenweser und Elbe, könnten ökonomische wie ökologische Kosten gesenkt werden. Es ginge viel für das Große und Ganze, man muss es aber wollen.

These 6

Wissenschafts- und Energiecluster gehören auf Hafenflächen

Dagmar Overbeck und Wolfgang Kneller

Während in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts noch tausende Hafenarbeiter im Stückgut-Zeitalter das Bild des Hafens bestimmten, haben sich durch technologischen Wandel und die Veränderungen in den Verkehrsströmen des Welthandels die Strukturen signifikant verändert. Dies ist im westlichen Hafenbereich zu beobachten, während andere Teile deutlich weniger dynamisch sind. 2,5 Kilometer Luftlinie vom Rathausmarkt entfernt befindet man sich zwischen gesichtslosen Lagerhallen auf dem Gelände zugeschütteter Hafenbecken sowie Brachflächen aufgegebener Umschlags- und Industrieflächen.

Die Umwidmung von Hafenflächen zu innovativen Wohn- und Gewerbeflächen ist aber nicht nur in Metropolen im Ausland wie Kopenhagen, Oslo, Amsterdam oder auch im amerikanischen oder asiatischen Raum zu finden, sondern auch bereits im Hamburger Süden, genauer gesagt im Harburger Binnenhafen. Die dort florierende gemischte Nutzung aus Industrie, Wohnen und Gewerbe entwickelte sich in kurzer Zeit zu einem innovativen Mikrokosmos durch eine breite Nutzung von Forschung und Entwicklung. Durch Zusammenarbeit mit der Technischen Universität und der daraus entstandenen TU-Tech, dem Fraunhofer Institut sowie mutigen Investoren mit Unterstützung aus Politik und Verwaltung sind eine Vielzahl Start-ups entstanden, aus denen sich mittlerweile wirtschaftsstarke Unternehmen entwickelt haben. Auch etablierte Unternehmen wie bspw. Becker Marine Systems, Harburg Freudenberger oder auch Continental (ehem. Phönix)

haben Synergien erkannt und ihre Forschungsabteilungen in Harburg ausgebaut.

Dieses im Vergleich zu den riesigen Arealen im restlichen Hafengebiet eher als Mikrokosmos zu bezeichnende Areal ist als positives Beispiel eines Transferprozesses in der Stadtentwicklung zu erkennen und daher Sinnbild einer skalierenden Entwicklung für den gesamten Hamburger Hafen.

Hamburg hat im Vergleich zu anderen deutschen, aber auch europäischen Metropolen wie bspw. München, Berlin oder Rotterdam deutliches Ausbaupotenzial in Bezug auf Wissenschafts- und Forschungsstandorte. Unbestritten ist außerdem, dass die bereits in Hamburg existierenden und vom Senat geförderten Wissenschafts- und Energiecluster in Inhalt und Nutzen viele Synergien zu Betrieben der Hafenwirtschaft erzeugen. Zusätzliche Studienplätze in MINT-Fächern und der Aufbau neuer Forschungscuster sollten durch die Ergänzung der bestehenden oder durch zusätzliche Innovationsparks auf Freiflächen im Hafen realisiert werden. Neben fehlenden finanziellen Mitteln stehen hier auch genehmigungsrechtliche Hürden sowie ein Festhalten an Tradition und jahrhundertalten Strukturen im Weg.

Dazu schreibt der Architekt Volkwin Marg: „Dafür braucht es gut erschlossene Flächen. Und die gibt es reichlich. Der Hafen hat heute Teilbrachen und viele untergenutzte Areale, veraltete Gleisflächen, Lagerplätze an besten Stellen, fast ohne Arbeitsplätze. Man muss aufräumen. Und zwar strategisch ... Es gibt zum Beispiel keine Planung, wo Gefahrgut sinnvoll und sicher gelagert werden darf – stattdessen liegt es verstreut an attraktivsten Stellen. Das blockiert nahegelegene Arbeitsplätze oder urbane Entwicklungsflächen.“ (Welt am Sonntag vom 05.07.2025)

Um das zu ändern, muss Hamburg bereit sein, die Hafen-Strukturen und Hafenindustrieflächen für Innovationen und Start-ups zu öffnen, zu fördern und entsprechende Flächen zur Verfügung zu stellen. Hierzu gehört die Stärkung einer Informations- und Vernetzungskampagne zwischen Forschung, Wissenschaft und Hafenwirtschaft, um neue Ideen zu entwickeln.

Synergien müssen herausgestellt und mit allen Beteiligten diskutiert werden. Aus dieser Diskussion entstehende Leuchtturmprojekte sollten anschließend von allen Seiten (Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft) gefördert und entwickelt sowie einheitlich vermarktet werden.



These 7

Neubau der Köhlbrand- Brücke bei derzeitiger Höhe belassen

Sigurd Hildebrandt

Für den Neubau der Köhlbrandbrücke stellt sich die entscheidende Frage, ob für das Containerterminal Altenwerder (CTA) die Anfahrt von 20.000 TEU ermöglicht werden soll. Hierfür müsste der Neubau der Brücke um 20 Meter höher sein, also von derzeit 55 Meter auf 70 Meter erhöht werden, da CTA das einzige Terminal hinter der Köhlbrandbrücke ist. Bisher liegt die maximale Kapazität der Schiffe im CTA bei 14.000 bis 16.000 TEU.

Die bestehenden vier Containerterminals im Hamburger Hafen haben eine Umschlagskapazität von 12,8 Mio. TEU, hierbei entfallen auf CTA 2,1 Mio. TEU. Durch die jetzt beschlossene Westerweiterung sowie Modernisierungen lassen sich die Kapazitäten auf 15 Mio. TEU erhöhen, ca. 13 Mio. TEU vor dem Köhlbrand. Die Umschlagszahlen bezogen auf die Anzahl der Standardcontainer (TEU) stagnieren bei ca. 8 Mio., bisherige Prognosen auf Steigerung bis 12 Mio., 15 Mio. oder sogar 20 Mio. TEU sind alle nicht eingetreten. Ein weiterer Trend ist die Größenentwicklung der Containerschiffe und die Frage, wie viele Schiffe mit mehr als 20.000 TEU gebaut und nach Hamburg kommen werden. Analysten sehen die Entwicklung bei Schiffen mit ca. 16.000 TEU, und begründen dies fundiert technisch und wirtschaftlich. Auch die Hamburger Reederei Hapag Lloyd hat 2024 vier Schiffe dieser Größenordnung geordert.

Um den 400 Meter langen und mehr als 60 Meter breiten 20.000-TEU-Schiffen die Durchfahrt bis zum CTA zu ermöglichen, müssten neben der Brückenerhöhung auch das Ostufer des Köhlbrands entsprechend befestigt werden und eine Wendemöglichkeit für diese Schiffe geschaffen werden. Zudem werden seit Dezember 2024 die bisherigen Containerbrücken am Terminal Altenwerder durch insgesamt 16 neue hochautomatisierte Modelle ersetzt. Sie sind zur Abfertigung von Schiffen bis zu 16.000 TEU Kapazität geeignet.



Die Notwendigkeit einer Passageertüchtigung der Köhlbrandbrücke für 20.000 TEU-Einheiten erscheint vor diesem Hintergrund unsinnig. Der Neubau der Köhlbrandbrücke sollte ähnlich der jetzigen Höhe bei 55 Meter liegen und nicht, wie im Koalitionsvertrag beschlossen, bei 70 Meter.

These 8

Vielfalt der Natur im Wasser schützen und pflegen

Jürgen Bönig

Die Wasserwege, der Elbstrom, Alster und Bille, die Fleete und Wendebecken sollten zugleich mit ihrer Nutzung für menschliche Zwecke des Transports, der Wärmespeicherung und als Wasserreservoir für die Entfaltung des Lebens im Wasser und für sich geplant, gepflegt und gehegt werden.

Wasser lebt

Die Elbe ist ein Geschenk der Natur an die Stadt. Zweimal im Laufe eines Tages steigt die Flutwelle und bringt frisches Wasser aus der Nordsee bis nach Hamburg. Das Salz des Meeres hat in der Übergangszone Vegetation und Tierwelt in der Nähe einer Großstadt entstehen lassen, wie es sie nur an diesem Ort gibt.

Auf dem Hamburger Fischmarkt wurden um 1900 noch zentnerweise Störe angeboten, die im Fluss gefangen wurden – Staustufen, Elbvertiefung und Gewässerverunreinigungen haben diese mögliche Ernte zerstört. Im Brackwassergebiet, das sich durch die Elbvertiefung weiter stromaufwärts nach Hamburg verlagert hat, ist ein einmaliges Ökosystem von Pflanzen und Lebewesen entstanden, das es nur hier gibt. Wenn der Schatz einer Pflanzenart nur an diesem Ort vorkommt, wenn es nur an dieser Stelle in der Welt diesen Gen-Pool noch gibt, folgt daraus die Verpflichtung, ihn zu schätzen, zu hegen und zu pflegen und bei der Nutzung dieser Flächen auf den Erhalt und die Ausdehnung dieser Ökosysteme bedacht zu sein.

Ähnliches gilt für die Gebiete, in denen auf natürliche Weise Nieder- und Hochmoore entstanden sind – in Deutschland gab und gibt es solche Moore auf größeren Flächen nur in Bayern, in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und um und in Hamburg. Weil die Verpflichtung besteht, diese Moore zu schützen und deren Torfschichten wieder zum Anwachsen zu bringen, hat Hamburg im Moorschutz eine größere Verpflichtung als andere Bundesländer.

Technische Bauwerke zugleich als Naturräume betrachten

Steht dieser Erhalt von Natur und dessen Weiterentwicklung im Widerspruch zur wirtschaftlichen Nutzung? Mittlerweile sind Wasserbauer in der Lage, technische Strombauwerke so auszubilden, dass das Leben von Pflanzen und Tieren im Wasser gefördert wird. Neue und alte Wasserwege, Dämme und Kaianlagen können so geplant werden, dass in den Transportwegen Flora und Fauna in der Stadt gedeihen. Bei der Planung von Bauten im und am Wasser sollte von Anfang an bedacht werden, welche natürlichen Ökosysteme zugleich mit der Nutzung durch den Menschen erhalten werden oder neu entstehen könnten – bisweilen entspringt die Lebensfeindlichkeit solcher Bauwerke nur der unbedachten Wahl dafür ungeeigneter Mittel.

These 9

Lebensqualität und Nachhaltigkeit im modernen Hafen steigern

Clemens Li

Ein moderner Hafen muss weit mehr bieten als wirtschaftliche Effizienz. Die Stadt Hamburg sollte Raum schaffen für kulturelle Vielfalt, gemeinschaftliche Aktivitäten und Erholung – ohne Konsumzwang, aber mit vielfältigen Möglichkeiten zur Begegnung, zum Austausch und zur kreativen Entfaltung. Offene Plätze, Ateliers, Werkstätten und Veranstaltungsräume laden dazu ein, sich einzubringen und gemeinsam Neues zu gestalten. Der Zugang zum Wasser – ob durch frei zugängliche Ufer mit Bootssteg, lebendige Plätze mit Brunnen oder Trinkwasserspender – steigert die Aufenthaltsqualität und verbindet die Menschen mit ihrer Stadt. Mehr Grünflächen und naturnahe Räume im Hafengebiet fördern Artenvielfalt, Klimaresilienz und das Wohlbefinden aller. Die Pflege dieser Flächen kann gemeinschaftlich mit den Menschen vor Ort gestaltet werden, um Verantwortung und Identifikation zu stärken.

Inspiration aus Rotterdam: Innovation und Start-ups

Ein Blick nach Rotterdam zeigt, wie die Transformation eines Hafens gelingen kann. Die niederländische Hafenstadt hat gezielt Flächen für Start-ups, Forschung und nachhaltige Technologien geöffnet. Innovation Hubs, Co-Working-Spaces und Gründerzentren sind entstanden, die neue Impulse für Wirtschaft und Stadtgesellschaft setzen. Die Zusammenarbeit zwischen Hafenwirtschaft, Wissenschaft und jungen Unternehmen fördert zukunftsfähige Lösungen – von grüner Logistik bis zu Kreislaufwirtschaft und digitaler Infrastruktur. Diese Entwicklung macht

deutlich, wie wichtig es ist, den Hamburger Hafen als Experimentierfeld für nachhaltige Innovationen zu begreifen und langfristig offen für Neues zu bleiben.

Lebensqualität: Räume für Kultur, Begegnung und Natur

Nach zwei Jahrhunderten industrieller Revolution steht der Hamburger Hafen an einem Wendepunkt. Die Gesellschaft verfügt heute über eine Produktivität, die weit über das zum Überleben Notwendige hinausgeht. Daraus erwächst die Chance, Zeit und Ressourcen stärker in Bildung, Erholung und kreatives Schaffen zu investieren – und den Hafen neu zu denken: als Raum für Lebensqualität und nachhaltige Entwicklung.

Nachhaltige Entwicklung und partizipative Prozesse

Die Zukunft des Hafens sollte sich an Lebensqualität und Nachhaltigkeit orientieren, nicht an kurzfristigem Profit. Langfristig verpachtete Flächen müssen transparent genutzt und neue Leitlinien entwickelt werden, die ökologische und soziale Ziele in den Mittelpunkt stellen. Partizipative Prozesse – Bürgerforen, Workshops, offene Beteiligungsformate – sind entscheidend, um die Bedürfnisse der Hamburger*innen in die Entwicklung einzubinden.

Ausblick

Der Hamburger Hafen kann zu einem Modell für eine lebenswerte, nachhaltige und innovative Stadt werden. Die Erfahrungen aus Rotterdam und anderen Hafenstädten zeigen, dass Wandel möglich ist – auch wenn nicht jeder Wunsch sofort erfüllbar erscheint. Entscheidend ist der Mut, neue Wege zu gehen und gemeinsam an einer langfristigen Vision zu arbeiten, die das Wohlbefinden der Menschen und die Bewahrung unserer natürlichen Lebensgrundlagen ins Zentrum rückt.

These 10

Speicher und Quelle von Wärme und Kälte im Hafen nutzen

Jürgen Bönig

Zweimal im Laufe eines Tages steigt die Flutwelle und bringt frisches Wasser aus der Nordsee bis nach Hamburg, das Wasser nimmt als riesiger Speicher die Wärme auf und der Wind bringt fast immer von Nordwesten den Geruch des Meeres bis in die Stadt.

Das Wasser des Flusssystems ist ein riesiger, sehr langsam reagierender Wärmespeicher, der die Stadt kühlt und dem durch Wärmepumpen Heizenergie entnommen werden kann. Wasser erwärmt sich nur langsam und kühlt langsam aus, weil es große Mengen an Energie von der Sonne aufnehmen kann – das gleiche Volumen Wasser speichert 4000-mal so viel Energie wie das gleiche Volumen Luft.

Zur Entwicklung des Stadtklimas sollten die Wasserwege ausgebaut und wieder freigeräumt werden, um diese ausgleichende Funktion zu erfüllen. Zugleich können sie mit einfachen Mitteln für die Wärme von Wohnungen und Gewerbe angezapft werden. Statt mit Ventilatoren die Luft an Luftwärmepumpen vorbeizuführen, könnten Wärmepumpen dem Wasser und den metallenen Spundwänden Wärme entziehen und als erwärmtes Wasser nahen Haushalten und Betrieben zuführen. In der Elbe sorgt die Tide schon dafür, dass genug Wärme nachgespeist wird, die der ideale Leiter Eisen an die Wärmekollektoren weiterführt. Dadurch könnte auch dem regelmäßigen Sauerstoffmangel in den Gewässern in den heißen wendenden Sommern entgegengewirkt werden – kühlt die Elbe, statt sie zu erwärmen.

Eine zentralisierte Entnahme von Wasser in ehemaligen Kraftwerken bringt die Gefahr mit sich, durch das Pumpen des Wassers zum Wärmetauscher Lebewesen im Wasser zu gefährden und zu töten und bringt zugleich keinen Effizienzvorteil, der bei der Elektrizitätserzeugung in zentralen Kraftwerken gegeben ist. Die Luftwärmepumpen der Bürger in ihren Privathaushalten sollten wo immer möglich durch verbrauchsnahe Wärmepumpen ersetzt und ergänzt werden, die dem riesigen Wasserspeicher unserer Stadt unkompliziert Wärme entziehen.



Wärmepumpen, die dem Wasser direkt oder indirekt über Spundwände Wärme entziehen und als Warmwasser ortsnah weitergeben, sollten systematisch entwickelt und im Wärmeplan der Stadt am Wasser eine zentrale Rolle spielen. Für die Nutzung dieser Allmen-de Wärme und Kälte im Wasser braucht es ein einfaches, aber lernfähiges Genehmigungsverfahren: Der private Gebrauch dieser Wärme sollte schlank geregelt und so reversibel und kontrolliert gestaltet werden, dass eventuelle Konkurrenzen um Energie und Zugang vorausschauend geregelt werden können.

These 11

Transportnetz Wasser ausbauen

Jürgen Bönig

Hamburg sollte das Netz seiner Wasserwege für den Transport von Gütern und Menschen ausbauen und mehr Fahrten und Anlandungen auf eine energiearme Weise über Schiffe ermöglichen. Im Alltagsverkehr könnten u.a. solar betriebene Schiffe auf Elbe, Alster und Bille eingesetzt werden, die auf Hamburger Werften gebaut und gewartet werden.

Die Elbe – ein Geschenk der Natur an die Stadt

Die Elbe mit ihrem Stromgebiet ist ein Geschenk der Natur an die Stadt, das in Zeiten notwendiger CO₂-Einsparung noch kostbarer geworden ist. Dieses Geschenk einer Stadt am und im Wasser hat Hamburg in den letzten Jahrzehnten wenig geachtet und dabei Qualitäten der Lage nicht wahrgenommen, die mit dem Ende des fossilen Zeitalters wieder genutzt werden könnten. Wenn auf irgendeinem Gebiet Hamburg Innovationen vorantreiben und Möglichkeiten erkunden kann, dann bei der Nutzung und Schönheit einer Stadt am Tidestrom, die von einem Netz von Wasserstraßen durchfurcht ist.

Schiffstransport ist die energieärmste Transportart, ob auf weite Strecken oder im Nahbereich für Güter und Personen, deren Bedeutung steigt, wenn möglichst wenig CO₂ ausgestoßen und möglichst wenig gespeicherte Sonnenenergie in Form von Kohle, Erdöl und Erdgas verbrannt werden soll. Das Netz der Gewässer in Hamburg erlaubt, Menschen, Container und schwere Lasten auf die denkbar energieärmste Art in die Stadt und in der Stadt zu bewegen.

Hamburg hat mehr Brücken als die meisten Städte der Welt, weil die Stadt stark wuchs zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als der Wasserweg noch der wichtigste Transportweg für Personen, Güter und Baumaterial war – Brücken führten über diese bedeutenden Transportadern. Nach dem 2. Weltkrieg sind viele dieser Flotte zugeschüttet worden, ersetzt Lastwagen Schuten und Barkassen. Aber bis in die Gegenwart wird das Wasser genutzt, um beispielsweise Brückenteile an ihren Bestimmungsort zu bringen.

Wenn jetzt fossile Energie nicht sinnlos verausgabt werden soll, ist der energiearme Transport über und durch das Wasser wieder die erste Wahl in einer Stadt, die ein weitverzweigtes Netz von Wasserwegen hatte und wieder haben könnte. Dadurch könnte der Hafen auf wirtschaftlich nutzbare Weise für Personen und Güter mit der Stadt über wieder ertüchtigte und ausgebaute Wasserwege und Anlandeplätze verbunden werden.



These 12

Die Aufhebung des strikten und pauschalen Wohnverbots im Hafen zugunsten pragmatischer Regelungen würde die Attraktivität des Hafens steigern, ohne den Betrieben zu schaden

Uwe Doll

Das heute geltende fast komplette Verbot von Wohnnutzungen im Hafen bestand keineswegs schon immer. Bis Ende der 1970er Jahre gab es sogar einen ganzen Stadtteil, Neuhof, mit etwa 2000 Einwohnern, gelegen auf den Flächen unterhalb der damals noch nicht existierenden Köhlbrandbrücke. Erst mit der Änderung des Hafenentwicklungsgesetzes 1982 wurde das Wohnen im Hafen bei wenigen Ausnahmen (Hausmeister etc.) komplett verboten. Grund dafür war die Befürchtung, dass künftige Hafenerweiterungen und neue Nutzungen auf den Industrieflächen an bestehenden Wohnnutzungen scheitern könnten. Die politischen Verwerfungen durch die Kämpfe um Moorburg und Altenwerder sowie das immer stärker werdende Umweltbewusstsein waren der Hintergrund.

Heute jedoch haben wir eine andere Situation. Die Umweltschutzaufgaben und der technische Fortschritt im Hinblick auf umweltschonende Produktionsweisen haben sich während der letzten 50 Jahre, allein schon zum Schutz der dort Beschäftigten, massiv verbessert. Natürlich gibt es immer noch Störfallbetriebe, in deren Nähe das Wohnen ausgeschlossen bleiben muss. Aber daneben gibt es genügend Bereiche, in denen innovative, an die Spezifik des Ortes angepasste

Wohnformen möglich wären. Im Spreehafen gibt es zum Beispiel seit Jahrzehnten bewohnte Hausboote, die geduldet werden, obwohl sie niemals als Wohnstätten genehmigt wurden. Sie stören niemanden, tragen aber zur Belebung und Attraktivität dieses Ortes bei. Ähnlich experimentelle Wohnformen sind auch an Land denkbar, als Beispiel sei der auf dem Baakenhöft in der Hafencity stehende Prototyp eines platzsparenden und hochwassersicheren Wohnturms genannt. Gemeinsam mit einer weiteren Diversifizierung der Nutzungen durch Produktion, Gewerbe, Kultur und partiell auch Wissenschaft könnten sich mindestens die östlich des Reiherstiegs gelegenen Teile des Hafens zu einem vielfältigen und attraktiven Teil der Stadt entwickeln.

Die Elbvertiefung ist gescheitert

Johann-Christian Kottmeier

„Elbe, die Lebensader Hamburgs“ – Christian Nehls in seiner Schrift über den Hamburger Hafen von 1892: „Die einem Meerbusen gleichende Mündung der Elbe bildet eine Fortsetzung der tief nach Südosten eingeschnittenen Helgoländer Bucht, welche in Cuxhaven ein Anschwellen der Flutwelle bis zu einer mittleren Höhe von 2,83 m bedingt. Den Elbstrom hinauf eilend wird die Flutwelle in ihrer Kraft gebrochen, sodass der Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser in Hamburg auf 1,89 m verringert ist.“

In Cuxhaven hat sich am Tidenhub nichts geändert, in Hamburg ist er in den letzten 135 Jahren mit fast 4 Meter um mehr als das Doppelte gestiegen. Dauerten damals Flut- und Ebbstrom beide ca. 6 Stunden, hat sich seither die Tidendynamik stark verändert: 5 Stunden Flutstrom mit bis zu 7 Knoten; 7 Stunden Ebbe mit bis zu 3 Knoten. Die Folge: Das Sediment verlagert sich flussaufwärts. Ursache sind die Elbvertiefungen ab 1900 von zunächst 8 Meter unter SKN (See-kartennull) bis auf 15,30 Meter heute, die nach Aussagen von Elblotsen nicht gehalten wird. Hinzu kamen die Absperrungen der Dove-Elbe, der Süderelbe, der Borsteler Binnenelbe, der Haseldorfer Marsch u.v.a.m. War der Fluss um die Jahrhundertwende noch das fischreichste Gewässer Europas, so ist die Fischerei im Bereich der Elbe komplett zum Erliegen gekommen. Neben dem normalen Tidegeschehen der Elbe verstärkt sich die Dynamik natürlich bei Sturmfluten, sodass allein die oben beschriebenen Eingriffe für die Notwendigkeit der Erhöhung der Hochwas-

terschutzanlagen infolge höherem Bemessungswasserstand ursächlich sind. Prof. Vöpel zeigt in seiner Studie vom Januar 2025 für das Vorjahr, dass nur rund 10 % der Schiffe die vermehrte Fahrwassertiefe genutzt und dies 1,2 Mio. Euro pro Schiff gekostet habe (CEP-Studie vom 27.1.2025). Demzufolge war die letzte Elbvertiefung weder notwendig noch sinnvoll.

Meiner Auffassung nach sollte die Fahrwassertiefe auf 13,50 Meter unter SKN rückgeführt werden. Damit kann fast jedes Schiff den Hamburger Hafen erreichen. Dies würde nicht allein enorme Kosten für die ständige Unterhaltsbaggerung der Elbe ersparen, sondern auch die Trübung der Elbe infolge der Saugertätigkeit abstellen, und die Fischbestände könnten sich sehr schnell erholen. Um eine ausgeglichene Tidendynamik und einen besseren Niedrigwasserschutz zu erreichen, sollten mindestens folgende Maßnahmen erwogen werden: Rückbau der Staustufe Geesthacht für die Verbesserung der Spülung des Hafens und Öffnung von Süderelbe und Aue während der normalen Wasserstände. Wir müssen uns zurückbesinnen und die Einheit von Wirtschaft, Natur und Stadtentwicklung wieder herstellen. Der Hamburger Hafen hat also seine Zukunft noch vor sich.

Ausblick

Dass die Patriotische Gesellschaft von 1765 gerade in diesem Jahr den Hamburger Hafen und seine Zukunft in den Blick genommen und zum Schwerpunktthema dieses Jahrbuchs gemacht hat, ist kein Zufall. Immer zahlreicher und lauter werden die Stimmen, die vom Hamburger Senat eine grundsätzliche Neuorientierung der Hafenpolitik fordern.

Zu diesen Stimmen gehören an prominenter Stelle der Stadtforscher Dieter Läpple und der Architekt Volkwin Marg. Viele andere haben sich ihnen angeschlossen. Zudem wird Henning Vöpel, Vorstand der Stiftung Ordnungspolitik und Direktor des Centrums für Europäische Politik, nicht müde, in seinen Studien die aus wissenschaftlicher Sicht

überzogenen von Senat und Hafen kommunizierten Wachstumserwartungen im Containerumschlag zu kritisieren und eine Wende der darauf ausgerichteten Politik zu fordern. Auch die Initiative „Hamburg vor zur Welt“ hat sich dieses Themas angenommen. Das Momentum für eine grundlegende Wende des politischen und ökonomischen Denkens und Handelns im Hinblick auf den Hafen scheint also gegeben. Mit den hier vorgelegten Thesen des Arbeitskreises Hafen und Wirtschaft sowie den Gastbeiträgen externer Experten stimmt die Patriotische Gesellschaft nicht nur in diesen Chor ein, sondern möchte ganz im Sinne ihrer Tradition einen eigenen Akzent setzen und die Diskussion in der Stadtgesellschaft weiter anregen und befruchten.



Bereits in der Einleitung und in der ersten These bezüglich einer Evaluation des Hafenentwicklungsgesetzes wird deutlich, worin dieser eigene Akzent besteht: Der zentrale Hebel für die Schaffung eines blühenden Hafens der Zukunft zum größtmöglichen Wohle der Stadt besteht in der Demokratisierung und transparenten Gestaltung der gesamten Hafenplanung und aller relevanten Entscheidungsprozesse. Dafür braucht es politischen Wagemut. Dass dieser sich auszahlt, beweist in jüngster Vergangenheit der Aufstieg Hamburgs in der Wissenschaft zu einer Metropole mit Exzellenzuniversität und mehreren Exzellenzclustern. Auch in diesen Prozess hatte sich die Patriotische Gesellschaft frühzeitig mit einem Thesenpapier eingebracht.

In den Thesen und auch den Gastbeiträgen zur Hafenpolitik wird ausdrücklich nicht die Forderung erhoben, kurzfristig weitere Flächen aus dem Hafengebiet zu entlassen. Deutlich wird vielmehr, dass es um eine Öffnung des Hafens, insbesondere in den nicht sicherheitsrelevanten Bereichen geht, also abseits der Containerterminals und in sicherer Entfernung zu Störfallbetrieben. Es geht darum, im Vergleich zum aktuellen Zustand höherwertige Nutzungen aus allen Bereichen, also nicht nur Industrie, Handwerk und Gewerbe, sondern auch Forschung, Freizeit und wo immer möglich auch Wohnen zuzulassen. Dabei sollten die Genehmigungsprozesse vereinfacht und nicht allein der HPA überlassen werden. Und es geht darum, die Natur ernst zu nehmen, ihre Eigendynamiken zu erkennen und sie mit ökonomischen Zielen zu versöhnen.

Die Autoren und die Patriotische Gesellschaft sind überzeugt von den Potenzialen und der Bedeutung eines hochmodernen Hafens für Hamburg und Deutschland. Aber die Stadt braucht eine intensive Diskussion darüber, was der Hafen in Zukunft sein kann und sein will und worin seine größten Potenziale liegen. Dafür will und wird die Gesellschaft jetzt und in den kommenden Jahren immer wieder ein Forum bieten und mit eigenen Beiträgen in Erscheinung treten.

Impressum

Herausgegeben vom Vorstand der
Patriotischen Gesellschaft von 1765

Redaktion und Fotos:
Arbeitskreis Hafen und Wirtschaft der
Patriotischen Gesellschaft von 1765

Gestaltung: Volker Butenschön,
Grafik-Design

© Patriotische Gesellschaft von 1765 e.V.
Hamburg, November 2025



**Patriotische
Gesellschaft
von 1765**

Patriotische Gesellschaft von 1765 e. V.
Trostbrücke 4–6 20457 Hamburg
+49 40 30709050-0 F – 21
info@patriotische-gesellschaft.de
www.patriotische-gesellschaft.de

**Zusammen für
Hamburg.**

Spendenkonto
Patriotische Gesellschaft von 1765
Hamburger Sparkasse
IBAN: DE06 2005 0550 1280 1176 54
BIC: HASPDEHHXXX