

Die Containerisierung in den Häfen
Hamburg und Bremen/Bremerhaven.
Ihre Auswirkungen auf Anlagen, Umschlag
und Beschäftigung 1966 – 2008.

Dissertation zur Erlangung des Grades des Doktors der Philosophie
der Fakultät für Geisteswissenschaften der Universität Hamburg

vorgelegt von

Benedikt Nufer
aus Hamburg

Hamburg 2018

Datum der Disputation: 15.07.2020

Gutachter: Prof. Dr. Franklin Kopitzsch
Prof. Dr. Norbert Fischer

Vorwort

Diese Arbeit geht zurück auf meine Magisterarbeit *Die Auswirkungen der Containerisierung auf Anlagen, Umschlag und Beschäftigung im Hamburger Hafen* aus dem Jahr 2009. Herr Prof. Dr. Kopitzsch regte an, die auf Hamburg begrenzte Magisterarbeit fortzuschreiben, um eine Untersuchung der Anpassungsprozesse in den breemischen Häfen auf die Containerisierung zu ergänzen und sie so zu einer Dissertation auszubauen. Herr Prof. Dr. Kopitzsch hat seitdem das Werden dieser Arbeit als Doktorvater begleitet, mir aus so manchem Tal der Verunsicherung herausgeholfen und mich darin bestärkt, an diesem Verfahren festzuhalten. Ich danke ihm für seinen unschätzbar wertvollen wissenschaftlichen Rat, seine Ermutigungen in Phasen des Zweifels und nicht zuletzt für seine Geduld.

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	8
1.1	EINFÜHRUNG	8
1.2	FORSCHUNGSSTAND	15
1.3	QUELLENLAGE	18
2	CONTAINERISIERUNG	24
2.1	DIE ENTWICKLUNG DES CONTAINERS	24
2.1.1	DIE BOX	24
2.1.2	DIE GESCHICHTE DES FRÜHEN BEHÄLTERVERKEHRS	25
2.1.3	DIVERSIFIZIERUNG DES HAFENUMSCHLAGS	26
2.1.4	ENTWICKLUNG DES KOMBINIERTEN VERKEHRS	29
2.1.5	NEUBEGINN SEEVERKEHR	31
2.1.6	ENTWICKLUNG DES BEHÄLTERVERKEHRS IN DER NACHKRIEGSZEIT	34
2.1.7	PROBLEME IM STÜCKGUTUMSCHLAG	37
2.1.8	MALCOM MCLEAN	39
2.1.9	NORMIERUNG	43
2.1.10	DER ISO-CONTAINER	45
2.1.11	AUSWIRKUNG DES CONTAINERS AUF DIE SEESCHIFFFAHRT	46
2.2	SCHIFFSGRÖßENWACHSTUM IM ZUGE DER CONTAINERISIERUNG	48
2.2.1	DIE ENTWICKLUNG DER SCHIFFSGRÖßEN BIS 1945	48
2.2.2	ENTWICKLUNGSSPRUNG IN DER MASSENGUTSCHIFFFAHRT	50
2.2.3	KONVENTIONELLE STÜCKGUTSCHIFFFAHRT AM LIMIT	52
2.2.4	DIE SCHIFFSGRÖßENENTWICKLUNG IN DER CONTAINERSCHIFFFAHRT	52
3	ANLAGEN	59
3.1	ANPASSUNG DER HAFENANLAGEN AN DEN CONTAINER	59
3.1.1	CONTAINERISIERUNG IM „ANYPORT“	59
3.1.2	ÄNDERUNG DER FLÄCHENANFORDERUNGEN	65
3.1.3	ANPASSUNG DER BETRIEBSMITTEL IM CONTAINERUMSCHLAG	69
3.1.3.1	KRANKAPAZITÄTEN	69
3.1.3.2	FLURFÖRDERMITTEL	74
3.1.4	ANPASSUNG DER HAFENZUFahrTEN AN DIE ANFORDERUNGEN DER SEESCHIFFFAHRT	78
3.2	DIE BREMISCHEN HÄFEN	85
3.2.1	DIE FRÜHEN HÄFEN IN BREMEN-STADT	85
3.2.2	WIEDERAUFBAU UND ENTWICKLUNG DER BREMISCHEN HÄFEN NACH 1945	92
3.2.2.1	BREMEN-STADT	92
3.2.2.2	BREMERHAVEN	95

3.2.2.3	DER „8,7-METER-AUSBAU“ DER WESER	100
3.2.2.4	BAU DES NEUSTÄDTER HAFENS	102
3.2.3	DIE CONTAINERISIERUNG IN DEN BREMISCHEN HÄFEN	110
3.2.3.1	WIE DER CONTAINER SEINEN WEG NACH BREMEN FAND	110
3.2.3.2	DER „9-METER-AUSBAU“ DER WESER.....	117
3.2.3.3	DIE EINBEZIEHUNG BREMERHAVENS IN DEN CONTAINERUMSCHLAG.....	121
3.2.3.4	DAS HANSAHAFEN-PROJEKT.....	123
3.2.3.5	BAU DER STROMKAJE IN BREMERHAVEN	135
3.2.3.5.1	ERSTE LIEGEPLÄTZE UND DIE „GROÙE PANNE“	135
3.2.3.5.2	ERWEITERUNG NACH SÜDEN.....	144
3.2.3.5.3	CT-II	146
3.2.3.5.4	CT-III.....	150
3.2.3.5.5	CT-IIIA	155
3.2.3.5.6	CT-IV	156
3.2.3.6	AUSBAU DER AUßENWESER	165
3.2.3.7	ENTWICKLUNG DER STADTBREMISCHEN HÄFEN	172
3.2.3.7.1	NEUSTÄDTER HAFEN	172
3.2.3.7.2	VOM ZWEIFEL AN DEN STADTBREMISCHEN HÄFEN ZUR ÜBERSEESTADT.....	174
3.3	DER HAMBURGER HAFEN	182
3.3.1	DIE ENTWICKLUNG DES HAMBURGER HAFENS BIS 1945	182
3.3.2	DER HAMBURGER HAFEN NACH 1945.....	187
3.3.2.1	NEUAUFBAU DER STÜCKGUTANLAGEN NACH DEM KRIEG.....	187
3.3.2.2	ENGPÄSSE IM KONVENTIONELLEN STÜCKGUTUMSCHLAG.....	189
3.3.2.3	RATIONALISIERUNGSMAßNAHMEN IM KONVENTIONELLEN STÜCKGUTUMSCHLAG.....	191
3.3.2.4	DER AUSBAU DES FAHRWASSERS.....	194
3.3.3	BEGINN DER CONTAINERISIERUNG – ABLEHNENDE ZURÜCKHALTUNG.....	197
3.3.4	ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER HAFENTEILE IM ZUGE DER CONTAINERISIERUNG	207
3.3.4.1	WALTERSHOF: ERSCHLIEßUNG BISHER BRACHLIEGENDER FLÄCHEN	208
3.3.4.1.1	BURCHARDKAI.....	208
3.3.4.1.2	EUROKAI.....	218
3.3.4.2	STEINWERDER: UMWANDLUNG KONVENTIONELLER STÜCKGUTANLAGEN IN CONTAINERTERMINALS	224
3.3.4.2.1	TOLLERORT.....	224
3.3.4.2.2	UNIKAI.....	226
3.3.4.3	KLEINER GRASBROOK: UMWANDLUNG KONVENTIONELLER STÜCKGUTANLAGEN IN MULTIPURPOSE-TERMINALS	229
3.3.4.3.1	ÜBERSEEZENTRUM.....	229

3.3.4.3.2	SEGELSCHIFFHAFEN – ERWEITERUNG NACH INNEN.....	231
3.3.4.4	ALTENWERDER: HAFENERWEITERUNG „NACH AUßEN“	234
3.3.4.4.1	STANDORTENTSCHEIDUNG FÜR DIE HAFENERWEITERUNG	234
3.3.4.4.2	WIDERSTAND GEGEN DIE ERWEITERUNG.....	237
3.3.4.4.3	GESCHEITERTE HAFENKOOPERATION II.....	243
3.3.4.4.4	BAU DES CT-ALTENWERDER	251
3.3.4.5	GROßER GRASBROOK – REDEVELOPMENT OF THE WATERFRONT.....	253
3.3.4.5.1	HTC - ERSTES KONVERSIONSPROJEKT.....	253
3.3.4.5.2	HAFENCITY – DIE IDEE VON DER STÄDTEBAULICHEN GROßTAT	255
3.3.4.5.3	KONZEPTION.....	258
3.3.4.5.4	BEGINN DER ARBEITEN	262
3.3.5	FAHRWASSERVERTIEFUNG IM RAHMEN DER CONTAINERISIERUNG	266
3.3.5.1	ERSTE ELBVERTIEFUNG UNTER EINDRUCK DES CONTAINERVERKEHRS 1971.....	266
3.3.5.2	DER 13,5-METER-AUSBAU VON 1974	267
3.3.5.3	FAHRRINNENANPASSUNG FÜR SCHIFFE MIT 13,50 METER TIEFGANG.....	270
3.3.5.4	GEPLANTER FAHRRINNENAUSBAU FÜR SCHIFFE MIT 14,50 METERN TIEFGANG	277
4	DIE ENTWICKLUNG DES UMSCHLAGS	287
4.1	STATISTISCHE BESONDERHEITEN DES CONTAINERUMSCHLAGS	287
4.2	DIE UMSCHLAGENTWICKLUNG IM HAMBURGER HAFEN.....	289
4.2.1	ENTWICKLUNG DES CONTAINERVERKEHRS	289
4.2.2	ANTEIL DES CONTAINERUMSCHLAGS AM STÜCKGUTUMSCHLAG	291
4.2.3	SCHIFFSANKÜNFTEN IM HAMBURGER HAFEN	293
4.3	DIE UMSCHLAGENTWICKLUNG IN DEN BREMISCHEN HÄFEN.....	296
4.3.1	ENTWICKLUNG DES CONTAINERVERKEHRS	296
4.3.2	ANTEIL DES CONTAINERUMSCHLAGS AM GESAMTUMSCHLAG	299
4.3.3	SCHIFFSANKÜNFTEN IN DEN BREMISCHEN HÄFEN	300
5	EINFLUSS DER CONTAINERISIERUNG AUF DIE HAFENARBEIT.....	305
5.1	GENERELLE WIRKUNG.....	305
5.1.1	DIE STÄNDIGE UNSTÄNDIGKEIT DER HAFENARBEIT.....	305
5.1.2	WIRKUNG DES CONTAINERS AUF BESCHÄFTIGUNGSMÖGLICHKEITEN IM HAFEN	309
5.1.3	VERÄNDERTE QUALIFIKATIONSANFORDERUNGEN DER HAFENARBEIT	311
5.1.4	AUSWIRKUNGEN AUF DIE ARBEITSTEILUNG IM HAFENUMSCHLAG.....	316
5.2	AUSWIRKUNGEN DER CONTAINERISIERUNG AUF DIE HAFENBESCHÄFTIGUNG IN HAMBURG	318
5.3	QUANTITATIVE AUSWIRKUNGEN DER CONTAINERISIERUNG AUF DIE HAFENBESCHÄFTIGUNG IN DEN BREMISCHEN HÄFEN	325
6	SCHLUSSBEMERKUNG	331

6.1	ZUSAMMENFASSUNG	331
6.2	FAZIT	344
6.3	ABSTRACT	350
7	QUELLEN & LITERATURVERZEICHNIS	353
7.1	QUELLEN	353
7.1.1	STAATSARCHIV HAMBURG.....	353
7.1.2	STAATSARCHIV BREMEN.....	356
7.2	MONOGRAPHIEN	359
7.3	AUFSÄTZE	367
7.4	ZEITSCHRIFTEN	373
7.4.1	HANSA	373
7.4.2	JAHRBUCH DER HAFENBAUTECHNISCHEN GESELLSCHAFT	380
7.4.3	SCHIFF UND HAFEN	382
7.4.4	HAMBURGER HAFEN-NACHRICHTEN UND SCHIFFSABFAHRTEN	384
7.4.5	SONSTIGE	385
7.5	TAGESZEITUNGEN	386
7.5.1	BREMER NACHRICHTEN.....	386
7.5.2	WESER-KURIER.....	389
7.5.3	NORDSEE-ZEITUNG.....	394
7.5.4	DIE WELT	396
7.5.5	HAMBURGER ABENDBLATT.....	399
7.5.6	BILD	406
7.5.7	SONSTIGE	407
7.6	GRAUE LITERATUR	408
7.7	INTERNETQUELLEN	418
8	VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN UND TABELLEN	424

1 Einleitung

1.1 Einführung

6,096 Meter lang, 2,438 Meter breit und 2,438 Meter hoch. Ein metallener Kasten in seiner einfachsten Form. An seiner Front eine Flügeltür. Seine acht Ecken versehen mit stählernen Ösen, an denen er eingehakt, festgezurt und transportiert werden kann. So sieht er aus, der Standardcontainer. Rechtwinklig und schnörkellos. Nicht trotz, sondern gerade wegen dieser Schlichtheit vermochte es dieser Behälter in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, den Gütertransport über See mit einer solchen Kraft und Geschwindigkeit zu verändern, dass er zur determinierenden Größe für Seeverkehr und Hafenwirtschaft wurde. Voll beladene Containerriesen und Hafenterminals mit ihren in den Himmel ragenden Containerbrücken wurden zum Symbol einer pulsierenden Weltwirtschaft.

Tatsächlich konnte das mit dem Begriff Globalisierung beschriebene Phänomen der internationalen Arbeitsteilung – so wie es sich seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts Bahn brach – nur mit Hilfe eines leistungsfähigen Seetransportsystems entstehen, das den inzwischen so selbstverständlichen Austausch von Gütern jeglicher Art über die Weltmeere hinweg im derzeit zu beobachtenden Ausmaß logistisch wie wirtschaftlich erst möglich werden ließ.¹ Dieses System etablierte sich seit Ende der 1960er Jahre in Form der Containerschifffahrt, die heute weit über 90 Prozent des weltweiten Stückguttransportes über See abwickelt. Die Einführung des Containers legte damit den Grundstein für eine neue Form des Seeverkehrs.

„Wenn der Verkehr die Bewegung von Menschen, Gütern, Gedanken von einem Ort zum andern bedeutet,“ so stellte der Geograph Friedrich Ratzel 1903 fest, *„dann ist seine geographische Natur zunächst darin klar: Er geht von einem Orte oder einer Stelle der Erde aus und strebt nach einer anderen hin, er verbindet also zwei Orte oder zwei Erdstellen durch den Weg, den er zurücklegt.“*² Im Falle des Seeverkehrs waren die durch ihn verbundenen Orte Häfen, d. h. solche Plätze, die für Seeschiffe erreichbar waren und an denen ein Güteraustausch zwischen Schiff und Land mög-

¹ Vgl.: Broeze, Frank: The Globalisation of the Oceans: Containerisation from the 1950s to the Present. St. John's 2002. S. 1.

² Zitiert nach: Schlögel, Karl: Europa in Bewegung. Die Transformation Europas und die Transformation des europäischen Verkehrsraums. In: Roth, Rolf; Schlögel, Karl: Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert. Berlin 2009. S. 34.

lich war. Für Hafenstädte überall auf der Welt bedeutete die Einführung des Containerverkehrs erheblichen Anpassungsdruck. Davon, ob sie diesem gerecht werden konnten, hing es ab, ob sie eine Zukunft als Umschlagsplatz im weltweiten Gütertausch über See haben sollten.

Dieser Anpassungsdruck – so die Hypothese der vorliegenden Arbeit – wirkte auf die Häfen zunächst unmittelbar durch die Anforderungen des Containers als neuem Umschlagsgut selbst. Sie zwangen die Häfen dazu, ihre Hafenanlage technisch umzurüsten und auszustatten, um durch den Einsatz spezieller Kräne und Flurfördermittel sowie einer auf die Anforderungen des Containers abgestimmten Kaiorganisation die Industrialisierung des Hafenumschlags zu erreichen. Der bis dahin personalintensive Hafenumschlag transformierte zu einer hochtechnisierten Dienstleistung. Die Umschlagsproduktivität stieg um ein Vielfaches an. Neue Hafenanlagen substituierten Hafendarbeit. Ganze Beschäftigungsfelder in den Häfen gingen binnen kürzester Zeit verloren. Trotz der rapide ansteigenden Umschlagszahlen ging die Zahl der im Güterumschlag beschäftigten Hafendarbeiter deutlich zurück.

Darüber hinaus wirkte der Container auf die Häfen auch durch seine Auswirkungen auf die Frachtschiffahrt. Die durch den Container induzierte Beschleunigung des Umschlags verkürzte die Hafentiegezeiten der Stückgutschiffe erheblich. Dadurch wurde es für die Reeder wirtschaftlich größere Schiffseinheiten einzusetzen, um so mehr Ladung transportieren zu können und dadurch bis dahin unerreichte Skaleneffekte geltend zu machen. Schon die erste Generation an Vollcontainerschiffen überstieg die Abmessungen der konventionellen Stückgutschiffe deutlich. Häfen, die nicht über ein leistungsfähiges seewärtiges Fahrwasser verfügten, waren gezwungen, ihre Zufahrt zum Meer im Takt des Schiffsgrößenwachstums auszubauen oder – wo dies nicht möglich war – ihre Anlagen an seeschifftiefes Wasser zu verlagern, wollten sie am Containerumschlag partizipieren. Zahlreiche Häfen vollzogen so eine geographische Verschiebung in Richtung See.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es zu untersuchen wie die Hafenplätze Bremen/Bremerhaven und Hamburg diesem Anpassungsdruck begegneten und sich in Folge der Containerisierung entwickelten.

Sozial- und wirtschaftshistorische Vergleiche sind vor allem dann von Interesse, wenn sie die Unterschiede historischer Entwicklungsprozesse herausarbeiten, erklären und deren innere Logik aufzeigen können. Grundvoraussetzung für die Sinnhaf-

tigkeit eines solchen Vorhabens ist die Vergleichbarkeit der Untersuchungsgegenstände. Vor diesem Hintergrund sind Hamburg und Bremen für die beschriebene Analyse in hohem Maße geeignet. Auf beide wirkten zahlreiche ähnliche bzw. gleiche Einflussfaktoren und doch war die Anpassung ganz unterschiedlich. Ziel der folgenden Untersuchung ist es, die Ursachen für diese Unterschiede in der Anpassung an die Containerisierung herauszuarbeiten.

Hamburg und Bremen waren und sind nach dem Zweiten Weltkrieg die zwei großen Universalhäfen Deutschlands. Der historische Ursprung beider Häfen geht auf das Frühmittelalter zurück. Beide Städte sind seit Ende des 19. Jahrhunderts Teil des gleichen Nationalstaates und unterlagen damit zu Beginn der Containerisierung schon seit Jahrzehnten gleicher nationalstaatlicher Gesetzgebung sowie gleichen nationalstaatlichen verkehrs- und infrastrukturpolitischer Rahmenbedingungen. Beide Hafenzentren haben ihre Tradition als freie Reichsstädte und Stadtstaaten auch nach der Gründung der Bundesrepublik Deutschland in der Form bewahren können, dass sie als eigenständige Bundesländer über das gleiche Maß politischer Autonomie verfügen. Auf beide wirkten die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs als ein Einschnitt, der dazu führte, dass die Häfen zu Beginn des Containerzeitalters gerade erst wieder neu aufgebaut waren und daher über relativ moderne Anlagen verfügten. Hamburg und Bremen wurden als Teil desselben Fahrtgebietes – der Nordrange – zudem beinahe gleichzeitig vom Auftreten des Containerumschlags erfasst. Als Teil desselben Wirtschaftsraums wirkten fast identische konjunkturelle Rahmenbedingungen, auch wenn beide Häfen über ein unterschiedlich strukturiertes Hinterland verfügten. Für beide Hafenzentren galt gleichermaßen, dass die Tatsache, Hafenstadt zu sein, Teil ihrer historischen Identität war und ist.

Diese Gemeinsamkeiten ermöglichen es, das Unterscheidende herauszuarbeiten, also die Ursachen dafür aufzuzeigen, warum sich der historische Einschnitt der Containerisierung auf beide Hafenzentren letztlich unterschiedlich auswirkte.

Vergleichskategorien der hier vorgenommenen historischen Gegenüberstellung sollen die Entwicklung der Hafenanlagen, der Umschlagsmenge und der Hafenbeschäftigung in Folge der Containerisierung sein.

Zwischen allen drei Kategorien gibt es Wechselbeziehungen. Der Umschlag von Gütern zwischen Schiff und Land ist das Produkt der im Hafen erbrachten Dienstleistungen. Maßgebliche Produktionsfaktoren dafür sind Kapital in Form von Anlagen sowie Arbeit in Form der Hafenbeschäftigung. Wie oben bereits dargestellt, wurde

im Zuge der Containerisierung in den Häfen Arbeit durch Kapital substituiert. Es war maßgebliches Ziel des Einsatzes von Containern, eine Rationalisierung oder gar Industrialisierung des Hafenumschlags zu erreichen. Hierfür mussten die Häfen in Vorleistung treten. Zwar waren einzelne Großbehälter auch schon an konventionellen Hafenanlagen geladen und gelöscht worden, der systematische Containerumschlag setzte aber das Vorhandensein entsprechend ausgerüsteter Anlagen voraus. Nur so konnten die Reedereien davon überzeugt werden, ihre Vollcontainerschiffe im jeweiligen Hafen laden und löschen zu lassen. Die Bereitstellung geeigneter Containerumschlagsanlagen war mithin die Voraussetzung für den Containerumschlag in einem Hafen.

Der Anteil des Containerumschlags am Gesamtumschlag nahm kontinuierlich zu. Der Container wurde als normierter Behälter zum Standard des Stückgutumschlags. Dies war nicht nur darauf zurückzuführen, dass immer mehr Güter, die zuvor konventionell versandt worden waren, nunmehr containerisiert wurden – sich also eine Verschiebung vom konventionellen Umschlag hin zum Containerumschlag vollzog – sondern auch darauf, dass das Güteraufkommen im Zuge der Containerisierung insgesamt stark anstieg. Doch auch dieses allgemeine Umschlagswachstum konnte nicht verhindern, dass die Beschäftigungsmöglichkeiten der Hafendarbeiter immer weiter zurückgingen. Ganze Tätigkeitsfelder, wie das der Schauerleute, die im konventionellen Stückgutumschlag die Lade- und Löscharbeit an Bord der Schiffe geleistet und die traditionell die größte Gruppe der Hafendarbeiter gebildet hatten, fielen durch den Einsatz des Containers fast vollständig weg. Die bei den zuständigen Gesamthafenbetrieben registrierte Zahl der Hafendarbeiter ging in Hamburg und Bremen immer weiter zurück. Hafentechnik substituierte Hafendarbeit.

Um die Veränderungen, die der Container in den Häfen verursacht hat, einordnen zu können, ist es zunächst notwendig darzustellen, welche systematischen Umwälzungen der Container für den Güterverkehr über See und somit für den Hafenumschlag bedeutete. Dies soll in einem dem Vergleich zwischen Bremen/Bremerhaven und Hamburg vorangestellten Kapitel erfolgen. Das Verständnis für die Funktionsweise und die konzeptionelle Idee des Containerverkehrs ist notwendig, um nachzuvollziehen, warum sich das Konzept des Einsatzes genormter Großbehälter im Überseeverkehr im Laufe der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts so schnell und konsequent durchsetzen konnte. Eine besondere Betrachtung verdienen dabei die Auswirkungen, die die Einführung des Containers auf die Abmessungen der Schiffsgrößen hatte.

Das darauffolgende Kapitel widmet sich der Anpassung der Anlagen in den Häfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg. Als Anlagen werden im Rahmen dieser Arbeit jene Flächen, Bauten und Gerätschaften verstanden, die im direkten Zusammenhang mit dem Güterumschlag zwischen Schiff und Hafen standen oder stehen. Dies umfasst die Kais³, die mittlerweile gemeinhin unter dem Begriff Terminal firmieren sowie die auf ihnen errichteten und für den Umschlag relevanten Gebäude, wie Schuppen und Hallen, sowie die technische Ausstattung der Kais mit Krananlagen und Großgeräten zur Flurförderung dazu. Auch die seewärtigen Hafenzufahrten werden im Sinne dieser Arbeit als Anlagen verstanden. Nicht zu den Anlagen zählen hingegen die Speicher oder die Anbindung der Hafenanlagen an das Hinterland. Sie werden – da wo dies sinnvoll erscheint – zwar Erwähnung finden, sind aber kein originäres Untersuchungsobjekt dieser Arbeit.

Die Geschichte der Häfen in Bremen und Bremerhaven kann nicht getrennt voneinander betrachtet werden. Zu eng ist die Historie des einen Hafens mit der des anderen verknüpft. Bremen musste aufgrund des Zustandes der Unterweser im 19. Jahrhundert von einer Hafenstadt zu einer „Stadt mit Hafen“⁴ werden. Durch die Gründung Bremerhavens sicherte sich der Stadtstaat einen Zugang zum seeschifftiefen Wasser. Diese Vorhafenfunktion manifestiert sich bis heute in der Tatsache, dass die Überseehafengebiete in Bremerhaven formal Teil der rund 60 Kilometer südlich liegenden Stadtgemeinde Bremen sind. Dementsprechend wird im Rahmen dieser Arbeit die Entwicklung des Hafens Bremerhaven als Teil der Chronologie der bremschen Hafenentwicklung behandelt.

Um die durch den Container bedingten Veränderungen untersuchen, beschreiben und damit verbundene Brüche angemessen einordnen zu können, ist es zunächst notwendig, die Entwicklung der Häfen vor Einführung des Containers zu betrachten. Insbesondere für Bremen gilt – wie bereits angedeutet – dass ein Teil der im Zuge der Containerisierung für die Entwicklung der Häfen relevanten Einflussfaktoren schon Jahrhunderte zuvor für den Hafenplatz prägend waren. Aus diesem Grund ist es zwingend, auch die Geschichte der Häfen von ihren überlieferten Anfängen bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs kurz darzustellen. Die Zäsur des Krieges verlangte

³ Die Begriffe „Kai“ und „Kaje“ werden im Rahmen dieser Arbeit synonym verwendet. Regelhaft ist die Verwendung des Begriffs „Kai“. Eine Ausnahme bilden das Kapitel 3.2 und seine Unterkapitel. Hier findet der Begriff „Kaje“ Verwendung, da dieser die in Bremen/Bremerhaven gängige Bezeichnung für die entsprechenden Hafenanlagen ist.

⁴ Pries, Martin: Waterfronts im Wandel. Baltimore und New York. Stuttgart 2008. S. 2.

dann in beiden Hafenplätzen den Neu- bzw. Wiederaufbau der zerstörten Hafenanlagen. In Bremen und Hamburg entstand damit nach dem Krieg jene Hafeninfr- und Hafensuprastruktur, die zu Beginn des Containerumschlags den Status quo in den Häfen bilden sollte. Aus diesem Grund wird der Wiederaufbau jeweils in einem gesonderten Kapitel betrachtet.

Ausgehend von diesem Blick in die Vorcontainerzeit soll sodann die Wirkung der Containerisierung auf ausgewählte Teile der Häfen in Bremen/Bremerhaven und Hamburg geklärt werden. Dabei konzentriert sich die Arbeit auf jene Hafenteile, die für den Stückgut- und späteren Containerumschlag prägend waren, sowie den Ausbau der seewärtigen Zufahrten, also Unterweser und Unterelbe. Sie, so wird zu zeigen sein, haben einen besonderen Einfluss auf die unterschiedlichen Anpassungsprozesse in Bremen/Bremerhaven und Hamburg. Hafenareale, die im Rahmen der Containerisierung keine Rolle spielten, wie beispielsweise die Industrieböden in Bremen-Stadt, der Fischereihafen in Bremerhaven oder die Hafenanlagen von Altona und Harburg, finden im Rahmen dieser Arbeit keine eingehendere Behandlung. Als Endpunkt des Betrachtungszeitraums wird das Jahr 2008 gewählt. In diesem Jahr wurde in Bremerhaven das CT IV in Betrieb genommen und damit der vermutlich letzte Ausbauschritt der Stromkaje vollendet, gleichzeitig markierte das Jahr durch einen Einbruch des Umschlags im Zuge der weltweiten Finanzkrise einen Einschnitt in beiden Hafenplätzen.

Das darauffolgende Kapitel der Arbeit baut auf der Deskription des qualitativen Wandels der Hafenanlagen in Bremen und Hamburg auf und ordnet die daraus resultierenden quantitativen Entwicklungen des Containerumschlags ein. Dabei geht es zum einen um die Entwicklung der Zahl umgeschlagener Containereinheiten, zum anderen um deren Anteil im Vergleich zu den konventionellen Umschlagsmethoden und den Gesamtumschlag in den Häfen. Es ist notwendig, in diesem Zusammenhang auf die Schwierigkeiten der statistischen Darstellung des Containerverkehrs und die Grenzen ihrer Aussagekraft einzugehen, die für beide Häfen gleichermaßen gelten. Hier sei insbesondere auf die fehlende separate Erfassung jener Container hingewiesen, die dem Hafen per Feederschiff zugeführt werden bzw. ihn verlassen. Auch fehlt eine eindeutige statistische Erfassung, wie viele Container die Häfen in Richtung Binnenland z.B. per LKW, Eisenbahn oder Binnenschiff verlassen. Lediglich über den Containertransport via Eisenbahn zu und von den Häfen gibt das Statistische Bundesamt Auskunft. Ohne die Äquivalente der anderen Verkehrsträger sind diese

Angaben für die vorliegende Arbeit jedoch nicht angemessen verwertbar. Deshalb wird der Aufbereitung der Zahlen für beide Häfen ein einführendes Kapitel vorangestellt.

Darauf folgend wird untersucht, wie sich der technische Wandel der Hafenanlagen auf der einen Seite und die mengenmäßige Entwicklung des Containerumschlags auf der anderen auf die Entwicklung der Hafenarbeit auswirkten. Es soll aufgezeigt werden, wie sich die Tätigkeit von und der Bedarf an Hafenarbeitern im Zuge der Containerisierung wandelten. Dafür wird zunächst ihre qualitative Wirkung auf die Beschäftigungsmöglichkeiten im Hafenumschlag untersucht, um schließlich die quantitativen Auswirkungen auf den jeweiligen Hafenplatz zu prüfen. Als Hafenarbeit werden dabei jene Arbeitsverhältnisse verstanden, die im Güterumschlag der Häfen Verwendung fanden. Eine Besonderheit der Hafenarbeit bestand von jeher darin, dass sie „*schon rein räumlich unter fast vollständiger Abschließung von anderer Berufsarbeit*“⁵ verrichtet wurde. Auch die soziale und organisatorische Struktur der Hafenarbeit war stets besonders. Die großen Hafenarbeiterstreiks 1896/97 führten in beiden Häfen zur Gründung von Hafenbetriebsvereinen. Das „*Gesetz über die Schaffung eines besonderen Arbeitgebers für Hafenarbeit*“ vom 3. August 1950 definierte als Aufgabe der Gesamthafenbetriebe eines jeweiligen Hafens, bindend festzuschreiben, welche Tätigkeiten in einem Hafen genau als Hafenarbeit anzusehen waren. Sowohl der Gesamthafenbetrieb in Bremen als auch der in Hamburg definierten als Hafenarbeit vor allem jene Tätigkeiten, die direkt mit dem Güterumschlag zwischen Schiff und Hafen zu tun hatten. Dazu gehörten in beiden Häfen die Stauer sowie die Kai- bzw. Kajenarbeiter. Sie machten im konventionellen Güterumschlag traditionell das Gros der Hafenarbeiter aus. In Hamburg, wo im konventionellen Stückgutumschlag auch der Außenbordumschlag eine Rolle spielte, kamen die Ewerführer als relevante Gruppe hinzu. Einzuräumen bleibt, dass diese enge Definition von Hafenarbeit nicht hinreichend ist, um die tatsächliche Entwicklung der Beschäftigungs- und Wohlfahrtseffekte der Häfen darzustellen. Eine solche Analyse wäre wünschenswert, ist jedoch methodisch nicht leistbar, da – wie zu zeigen sein wird – das dafür notwendige Quellenmaterial nicht in ausreichendem Maße existiert.

⁵ Jaerlich, Werner: *Hafenarbeitsrecht für Hamburg, Altona, Harburg und Unterelbe*. Hamburg 1927. S. 9 f..

1.2 Forschungsstand

Die Geschichte des Containers wurde bereits verschiedentlich untersucht. Michael Miller widmet ihr in seiner 2012 erschienenen Monographie „*Europe and the maritime World – A Twentieth-Century History*“⁶ ein eigenes Kapitel. 2008 hat der Wirtschaftswissenschaftler Marc Levinson seine umfassende Arbeit „*The Box – How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*“⁷ veröffentlicht, die die Entwicklungsgeschichte des Containers beleuchtet und dabei seine ökonomische Bedeutung einordnet. Wenige Jahre zuvor war Frank Broeze Untersuchung „*The Globalisation of the Oceans: Containerisation from the 1950s to the Present*“⁸ erschienen, die nach Anspruch des Autors „*the first [up-to-date history of containerisation] since Hans Jürgen Witthöft in 1978 published his remarkable ‚Container – Transportrevolution unseres Jahrhunderts‘*“⁹ war. Witthöft hat auf Grundlage des von Broezens erwähnten Sachbuchs von 1978 später noch mehrere Bücher über die Containerisierung veröffentlicht. 2000 „*Container – Eine Kiste macht Revolution*“¹⁰, 2004 „*Container – Die Mega-Carrier kommen*“¹¹ und 2010 „*Giganten der Meere: Containerschiffe – Motoren der Globalisierung*“¹². Die markigen Titel geben einen Hinweis darauf, dass sie sich in erster Linie an eine Leserschaft populärwissenschaftlicher Literatur richteten.

Mit den Auswirkungen technischer Entwicklungen, mithin der Containerisierung auf Häfen und Hafenstädte, setzten sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verschiedene Autoren, insbesondere aus dem Bereich der Geographie, auseinander. Es entstanden verschiedene Modelle, die die historische Entwicklung von Hafenplätzen idealtypisch zuspitzten, um eine allgemeingültige Beschreibung zu ermöglichen.¹³ Das erste namhafte Modell dieser Art war das *Anyport-Modell* des Geografen James

⁶ Miller, Michael: *Europe and the maritime World – A Twentieth-Century History*. Cambridge 2012.

⁷ Levinson, Marc: *The Box. How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton 2006.

⁸ Broeze, Frank: *The Globalisation of the Oceans. Containerisation from the 1950s to the present*. St. John's 2002.

⁹ Witthöft, Hans Jürgen: *Container – Transportrevolution unseres Jahrhunderts*. Herford 1978.

¹⁰ Witthöft, Hans Jürgen: *Container – Eine Kiste macht Revolution*. Hamburg 2000.

¹¹ Witthöft, Hans Jürgen: *Container – Die Mega-Carrier kommen*. Hamburg 2004.

¹² Witthöft, Hans Jürgen: *Giganten der Meere: Containerschiffe – Motoren der Globalisierung*. Hamburg 2010.

¹³ Vgl.: Hautz, Hanjo: *Stadt und Hafen – Entwicklungsperspektiven für eine verträgliche Nachbarschaft von Stadt(-entwicklung) und Hafen(-wirtschaft)*. Göttingen 2008. S. 9.

Bird, das in den frühen 1960er Jahren entstand, also kurz vor Beginn des transatlantischen Containerverkehrs, diesen aber in späteren Überarbeitungen mit einbezog.¹⁴ Die Analyse Brian Hoyles¹⁵ wurde zur Grundlage für stadtgeografische Arbeiten, die sich in jüngster Zeit vor allen Dingen mit der sogenannten *Revitalisierung der Wasserkante* in verschiedenen Städten, darunter auch Bremen und Hamburg, befassten.¹⁶ Obwohl die Einführung des Containers in der Seeschifffahrt für die Hafenstandorte Hamburg und Bremen jeweils einen tiefgreifenden Wandel bedeutete, ist die Geschichte dieser Entwicklung für beide Hafenplätze bisher kaum systematisch historisch aufgearbeitet und dargestellt worden. Dies gilt noch viel mehr für Arbeiten, die beide Hafenplätze miteinander vergleichen. Die letzte wissenschaftliche Monographie, die die Hafengeschichte Hamburgs und Bremens gegenüberstellt, stammt von Heinrich Flügel aus dem Jahr 1914.¹⁷ Flügel arbeitete darin die Geschichte beider Hafenstandorte unter verschiedenen Gesichtspunkten, insbesondere im Hinblick auf die Hafenanlagen und den Zustand der Wasserstraßen detailliert heraus.

Für Hamburg finden sich eine Reihe wirtschafts- und sozialwissenschaftlicher Arbeiten, die die Frühphase der Containerisierung betrachten, wie z. B. Gert Romeykes Arbeit *„Strukturwandel in der Hamburger Seehafenverkehrswirtschaft“*¹⁸ von 1976, der den Strukturwandel bei Stückgutkai-, Stauerei- und Betrieben der Hafenschifffahrt systematisch untersuchte und dabei erhebliche Veränderungen durch den Einsatz von Containern feststellte. Claus Gerckens untersuchte in *„Containerisierung im Hamburger Hafen 1968 - 1975“*¹⁹ von 1978 den Container als Mittel zur Mechanisierung des Hafenumschlags, aber auch als Transporttechnik, die vom Versender bis zum Empfänger ihre Wirkung entfaltete. Eine umfassende historische Untersuchung stellt Kai Käblers Monographie *„Zwischen Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsbetrieb – Hamburgs öffentlicher Hafenbetrieb im Wandel, 1910 - 1970“*²⁰ aus dem Jahr 2010 dar, in der er die Anfänge des Containerumschlags in Hamburg bereits

¹⁴ Bird, James: *The major seaports of the United Kingdom*. London 1963.

¹⁵ Hoyle, Brian: *Development dynamics at the port-city interface*. In: Hoyle, Brian, u.a.: *Revitalising the waterfront*. London 1988.

¹⁶ Vgl.: Schubert, Dirk (Hrsg.): *Hafen und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*. Berlin 2007; Pries. 2008; Hautz. 2008.

¹⁷ Flügel, Heinrich: *Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen*. Jena 1914.

¹⁸ Romeykes, Gert: *Strukturwandel in der Hamburger Seehafenverkehrswirtschaft*. Hamburg 1976.

¹⁹ Gerckens, Claus: *Containerisierung im Hamburger Hafen 1968 - 1975*. Konstanz 1978.

²⁰ Kähler, Kai: *Zwischen Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsbetrieb – Hamburgs öffentlicher Hafenbetrieb im Wandel, 1910 - 1970*. Bremen 2010.

aufzeigte. Die Magisterarbeit des Verfassers „*Die Auswirkungen der Containerisierung auf Anlagen, Umschlag und Beschäftigung im Hamburger Hafen*“²¹ aus dem Jahr 2009 untersuchte die Folgen des Containerverkehrs auf Hamburg.²²

Relativ lang ist die Liste der populärwissenschaftlichen Veröffentlichungen verschiedenster Autoren über die Geschichte des Hamburger Hafens unter dem Einfluss des Containers. Dazu gehören von Oliver Driesen „*Welt im Fluss. Hamburgs Hafen, die HHLA und die Globalisierung*“ aus dem Jahr 2010, von Reimer Eilers „*Das neue Tor zur Welt. Vierzig Jahre Container in Hamburg*“ aus dem Jahr 2009, von Sandra Engel und Sven Tode „*Hafen Stadt Hamburg. Von der Alster an die Elbe – Hafentwicklung im Strom der Zeit*“ aus dem Jahr 2007 sowie von Kurt Grobecker „*Hafen. Hamburg. Sechs Jahrzehnte Erfolgsgeschichte*“, 2004 erschienen²³

Die wissenschaftliche Literatur zur Geschichte des Containerumschlags in den bremischen Häfen ist nicht umfassend. Bernd Belina widmet in seiner Prognose „*Die Bremischen Häfen im Jahr 2050 – Zur Zukunft der Häfen in der Stadt Bremen*“²⁴ einen kurzen Abriss der bremischen Hafentwicklung und den Einflüssen der Containerisierung. Von Klaus Schlottau und Daniel Tilgner liegt eine Arbeit über den Bremer Überseehafen aus dem Jahr 2006 vor. Helmut Berking und Jochen Schwenk veröffentlichten 2011 eine vergleichende Arbeit über Bremerhaven und Rostock im Wandel.²⁵ Systematische historische Aufarbeitungen der Anpassungen des seewärtigen Fahrwassers in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts liegen weder für die Elbe noch für die Weser vor.

Relativ umfassend ist hingegen die Literatur, die sich mit den Folgen der Containerisierung auf die Hafenarbeit befasst. Michael Abendroth und Rainer Dombois haben

²¹ Vgl.: Nufer, Benedikt: *Die Auswirkungen der Containerisierung auf Anlagen, Umschlag und Beschäftigung im Hamburger Hafen*. Hamburg 2009.

²² Kapitel dieser Arbeit dienten als Grundlage für die vorliegende Studie. Teile wurden nach Überprüfung und Ergänzung übernommen. Darauf wird in Anmerkungen hingewiesen.

²³ Driesen, Oliver: *Welt im Fluss. Hamburgs Hafen, die HHLA und die Globalisierung*. Hamburg 2010; Eilers, Reimer: *Das neue Tor zur Welt. Vierzig Jahre Container in Hamburg*. Hamburg 2009; Engel, Sandra; Tode, Sven: *Hafen Stadt Hamburg. Von der Alster an die Elbe – Hafentwicklung im Strom der Zeit*. Hamburg 2007; Grobecker, Kurt: *Hafen. Hamburg. Sechs Jahrzehnte Erfolgsgeschichte*. Hamburg 2004. Nicht im Rahmen dieser Arbeit betrachtet werden konnte: Strupp, Christoph: „Gefährliche Kisten“ aus Amerika: Der Hamburger Hafen und die Containerisierung des Stückgutverkehrs in den 1960er Jahren. In: Hammel-Kiesow, Rolf; Herold, Heiko; Schnurmann, Claudia: *Die hanseatisch-amerikanischen Beziehungen seit 1790*. Trier 2017. S. 173 – 202.

²⁴ Belina, Bernd: *Die Bremischen Häfen im Jahr 2050. Zur Zukunft der Häfen in der Stadt Bremen*. Bremen 2001.

²⁵ Berking, Helmut; Schwenk, Jochen: *Hafenstädte. Bremerhaven und Rostock im Wandel*. Frankfurt 2011.

1979 zusammen mit anderen Autoren zunächst eine umfassende industriesoziologische Untersuchung der Arbeits- und Betriebsverhältnisse in den bremischen Häfen vorgelegt.²⁶ Zwei Jahre später veröffentlichten sie eine vergleichende Untersuchung der tariflichen und betrieblichen Regelungen in den norddeutschen Häfen, deren Titel „*Vom Stauhaken zum Container*“²⁷ die durch die Containerisierung induzierte Transformation bereits anreißt. Unter dem selben Titel veröffentlichte Birte Gräfining 2009 ihre Untersuchung der Hafendarbeit in Bremen und Bremerhaven als eine Entwicklung von einer Aushilfstätigkeit hin zur Facharbeit.²⁸ Von 1988 stammt Jürgen Raths historische Untersuchung „*Arbeit im Hamburger Hafen*“²⁹, die sich ausführlich mit den unterschiedlichen Hafendarbeiterberufen und ihren Arbeitstechniken befasste. Die spezifische Organisation der Hafendarbeit untersuchte Claudia Weinkopf 1992 am Hamburger Gesamthafenbetrieb als Beispiel eines branchenbezogenen überbetrieblichen Arbeitskräftepools.³⁰ Allen Arbeiten ist gemein, dass sie sich im Wesentlichen auf die qualitative Wandlung der Hafendarbeit konzentrieren und quantitative Aspekte ausklammern.

1.3 Quellenlage

Teile des für die vorliegende Arbeit relevanten Archivmaterials sind noch nicht für Forschungszwecke zugänglich. Im Bremer Staatsarchiv sind Schriftwechsel, Besprechungsprotokolle und Vermerke des Hafenamtes mit der BLG über den Containerumschlag bis ins Jahr 1971 vorhanden. Protokolle der Deputation für Hafen, Schifffahrt und Verkehr liegen bis September 1987 vor. Lediglich die Bestände zur Umwandlung der stadtbremischen Häfen rechts der Weser reichen bis in das Jahr 2000. Das Staatsarchiv Hamburg verfügt über Aktenbestände der Behörde für Wirtschaft und Verkehr, die in den relevanten Hafenfragen nicht über die 1970er hinausgehen.

²⁶ Abendroth, Michael; Beckenbach, Niels; Braun, Siegfried; Dombois, Rainer: Hafendarbeit. Eine industriesoziologische Untersuchung der Arbeits- und Betriebsverhältnisse in den bremischen Häfen. Frankfurt am Main 1979.

²⁷ Abendroth, Michael; Dombois, Rainer; Heseler, Heiner: Vom Stauhaken zum Container. Eine vergleichende Untersuchung der tariflichen und betrieblichen Regelungen in den norddeutschen Häfen. Stuttgart 1981.

²⁸ Gräfining, Birte: Vom Stauhaken zum Container. Vom unständigen Aushilfsarbeiter zum Hafendarbeiter. Bremen 2009.

²⁹ Rath, Jürgen: Arbeit im Hamburger Hafen. Hamburg 1988.

³⁰ Weinkopf, Claudia: Der Hamburger Gesamthafenbetrieb als Beispiel eines branchenbezogenen überbetrieblichen Arbeitskräftepools. Gelsenkirchen 1992.

Sie geben damit Einblick in den Beginn der Containerisierung des Hamburger Hafens, brechen aber bereits in dessen Frühphase ab und reichen daher für diese Arbeit nicht aus.

Um eine Untersuchung darüber hinaus zu ermöglichen, muss daher auf öffentlich zugängliche Quellen zurückgegriffen werden, die für beide Hafenplätze in zumindest ähnlichem Maße vorliegen. Da die Häfen sowohl in Bremen als auch in Hamburg stets von großem öffentlichem Interesse waren, bilden journalistische Quellen eine gute Grundlage, um die Entwicklung der Häfen zu erforschen. Zwar haben gerade regionale Publikationen dieser Art die Tendenz zu einem gewissen Lokalpatriotismus. Es war jedoch auf der anderen Seite gerade dieses Interesse von Redaktion und Leserschaft an den Geschehnissen vor Ort, das eine ausführliche Berichterstattung über die Entwicklung des jeweils eigenen Hafens über die Jahrzehnte sicherstellte. Für Hamburg stellt das *Hamburger Abendblatt* die relevanteste Quelle dieser Art dar. Bremen verfügte lange über zwei große Tageszeitungen: den *Weser-Kurier* und die *Bremer Nachrichten*. 1974 wurden die *Bremer Nachrichten* vom *Weser-Kurier* übernommen, behielten aber bis 1987 noch einen eigenständigen Lokalteil. Danach wurden beide Zeitungen redaktionell zunehmend zusammengelegt und unterschieden sich inhaltlich – wenn überhaupt – nur noch marginal. Die als Quelle herangezogene Tageszeitung aus Bremerhaven ist die *Nordsee-Zeitung*. Sowohl in Hamburg als auch im Land Bremen wurde die hafensbezogene Presseberichterstattung der genannten Zeitungen von den zuständigen Pressedokumentationen von Senat und Bürgerschaft archiviert. Dies umfasst auch Zeitungen und Zeitschriften, die über die oben genannten hinausgehen. Dazu zählen insbesondere *Die Welt*, *Bild*, *Hamburger Morgenpost* sowie die *tageszeitung*.

Bereits seit einigen Jahren bieten das *Hamburger Abendblatt* und der *Weser-Kurier* ihren Abonnenten Onlinearchive an, die es ermöglichen, alte Printausgaben der beiden Zeitungen digital einzusehen. Die Artikel sind in beiden Fällen als Scan der gesamten Zeitungsseite einzusehen. Die *Nordseezeitung* verfügte zum Zeitpunkt dieser Arbeit noch über kein Onlinearchiv, über das die Printausgaben der Vergangenheit digital zugänglich gemacht worden wären.

Die seit 1864 monatlich erscheinende Fachzeitschrift *Hansa* kann als Zentralorgan der maritimen Wirtschaft in Deutschland angesehen werden. Für alle Fragen, die sich mit Häfen, Schifffahrt und Wasserstraßen befassen, ist sie eine der wichtigsten Quel-

len. Durch ihre detaillierte Berichterstattung hat sie über weite Zeiträume dokumentarischen Charakter für die Entwicklung der deutschen Häfen. Gastautoren waren dabei oft Verantwortliche aus den einzelnen Häfen. Artikel aus und über die Häfen waren damit oft auch offizielle Verlautbarungen aus Politik und Hafenverwaltung. Weitere Fachzeitschriften, die als Quelle für diese Arbeit herangezogen wurden, sind die seit 1949 monatlich erscheinende *Schiff & Hafen* und das bis 1987 jährlich von der Hafenbautechnischen Gesellschaft herausgegebene Handbuch für Hafenbau und Umschlagstechnik sowie deren bis 2004 verlegten Jahrbücher. Auch hier gilt – wie im Falle der Hansa – dass es sich bei den Artikeln oft nicht um journalistische Berichterstattung über das Geschehen in den Häfen handelte, sondern die Autoren in der Regel aus dem Kreis der Hafenverantwortlichen selbst kamen. Sie nahmen damit eindeutig die Perspektive von Hafengewirtschaft und Hafenverwaltung ein.

Dies gilt auch für die Schriften und Schriftenreihen von in den hier untersuchten Häfen angesiedelten Verbänden, Vereinen und Institutionen. Viele davon müssen wegen der Perspektive eines Interessenverbandes oder der Hafengewirtschaft kritisch bewertet werden. Das gilt auch für Veröffentlichungen der verantwortlichen Gebietskörperschaften, die immer im Kontext des Interesses von Hamburger oder Bremer Wirtschafts- und Hafenpolitik verstanden werden müssen. Umgekehrt gilt das auch für Schriften von Umweltverbänden und Gegnern von Hafenerweiterung und Fahrrinnenanpassungen.

Zur Darstellung der Entwicklung des Güterumschlags in den Häfen wird auf das Datenmaterial des Statistischen Landesamtes Bremen bzw. des Statistikamtes Nord zurückgegriffen. Amtliche Statistiken über die Entwicklung der Hafenarbeiterschaft liegen nicht vor. Auch die Gesamthafenbetriebe verfügen hier nicht über fortlaufende Statistiken. Als Quelle konnten aber die Jahresberichte des jeweiligen Gesamthafenbetriebs herangezogen werden, die im Falle Bremens im Archiv des Hafenbetriebsvereines auszuwerten waren, im Falle Hamburgs auch in verschiedenen Bibliotheken einzusehen sind.

Um die in der Regel erheblichen Investitionsentscheidungen, die mit Hafenplanungen und dem Ausbau von Hafenanlagen einhergingen einordnen und bewerten zu können, wäre es wünschenswert, die Entwicklung der direkten und indirekten Effekte des Hafenumschlags auf Beschäftigung, Wertschöpfung und Steueraufkommen in den Hafenstädten zu ermitteln. Dieser Wunsch ist nicht neu. Immer wieder hat es

Initiativen zu derartige Untersuchungen gegeben. Es stellte sich jedoch heraus, dass diese mit erheblichen methodischen Schwierigkeiten belegt waren.

1966 stellte eine Senatskommission zur Festlegung der Investitionspolitik im Hamburger Hafen in ihrem Bericht an die Deputation für Wirtschaft und Verkehr die „*Schwierigkeit – wenn nicht gar Unmöglichkeit*“ fest, die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens an der Hamburger Wirtschaft zu messen.³¹ Im Jahr 1963 war dem Institut für Verkehrswirtschaft an der Universität Münster der Auftrag zur Erstellung eines externen Gutachtens über die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens für die Wirtschaftsregion Hamburg erteilt worden. Noch während der Untersuchung kamen erhebliche Zweifel an der Sinnhaftigkeit eines solchen Vorhabens auf. Die beauftragten Wissenschaftler waren an die Verwaltung mit einem „*statischen Wunschzettel*“³² von solchem Umfang herangetreten, dass seine Beantwortung aus Sicht der Beamten eines Aufwandes bedurfte, der in keinem Verhältnis mehr zum erhofften Erkenntnisgewinn stand.³³

War in der Aufgabenbeschreibung der Kommission noch die Erstellung einer „*Hafenbilanz*“³⁴ formuliert, in der „*die wirtschaftlichen Auswirkungen des Hafens für Hamburg und darüber hinaus*“³⁵ untersucht werden sollte, musste dieses Ziel im Laufe der Untersuchungen fallen gelassen werden.³⁶ Das Fehlen einer eindeutigen Definition der Hafenabhängigkeit, die mangelnde Eignung des vorhandenen statistischen Materials sowie das Urteil der Autoren, dass Schätzungen unzulässig waren, da sie „*nicht immer frei von Wunsch- und Interessendenken in der einen oder anderen Richtung*“³⁷ waren, ließen der Kommission den Versuch einer solchen Analyse insgesamt schließlich als „*wenig sinnvoll*“³⁸ erscheinen. „*[O]hne saubere statistische Grundlagen*“ so die Erkenntnis, seien „*fundierte Aussagen nicht möglich*“.³⁹ Dennoch liegen einzelne Studien zur wirtschaftlichen Bedeutung der Häfen vor. In Bremen war 1956 durch den Ausschuss für Wirtschaftsforschung der Versuch unter-

³¹ Vgl.: StHH 371-16 II. 1295.

³² StHH 371-16 II. 1413.

³³ Vgl.: Ebenda.

³⁴ Vgl.: StHH 371-16 II. 1295.

³⁵ Vgl.: Ebenda.

³⁶ StHH 371-16 II. 1296; StHH 371-16 II. 1297.

³⁷ StHH 371-16 II. 208.

³⁸ Ebenda.

³⁹ StHH 371-16 II. 1413.

nommen worden, die Hafenabhängigkeit der bremischen Wirtschaft zu untersuchen.⁴⁰ Gerhard Isenberg legte 1961 ein Gutachten über die „*Existenzgrundlagen der Stadt Bremerhaven*“⁴¹ vor, das ebenfalls die hafenabhängige Beschäftigung im Land Bremen untersuchte und dabei auch einen Vergleich der Hafensorientierung zwischen Bremen und Hamburg vornahm. Im Jahr 1965 untersuchte das Schweizer Wirtschaftsberatungsunternehmen Prognos im Rahmen einer Analyse der Wachstumskräfte des Wirtschaftsraumes Bremen auch dessen Hafenabhängigkeit.⁴² 1978 erneuerte der Bremer Ausschuss für Wirtschaftsforschung seine Untersuchung über die Hafenabhängigkeit der bremischen Wirtschaft⁴³, 1985 ergänzte er sie in einer Aktualisierung um fiskalische Aspekte.⁴⁴ 1993 untersuchte die Essener Consulting-Firma Planco sog. Spill-Over-Effekte der bremischen Häfen.⁴⁵ Etwa zur gleichen Zeit beauftragte die Hamburger Wirtschaftsbehörde ebenfalls Planco mit einer Untersuchung über die „*Bedeutung des Hafens für die Beschäftigung in Hamburg*“⁴⁶. Im Jahr 2001 wurde eine solche Untersuchung wiederholt und seitdem mehrmals fortgeschrieben.⁴⁷ Leider stehen die Daten der jüngeren Untersuchung nur unzureichend zur Verfügung, da sie nicht für eine Verwendung im Rahmen dieser Arbeit freigegeben wurden. Überhaupt ließe sich auf Grundlage der vorhandenen Zahlen aus den verschiedenen Gutachten die Auswirkungen der Containerisierung auf die Beschäftigung in Bremen/Bremerhaven und Hamburg nicht hinreichend ableiten. Voneinander abweichende Fragestellungen, unterschiedliche methodische Ansätze und verschiedene Definitionen der Begriffe Hafen und Hafenabhängigkeit ließen die Ergebnisse der Untersuchungen zum Teil stark voneinander abweichen. Einzelne Autoren solcher Studien wiesen vor diesem Hintergrund immer wieder darauf hin, dass eine Vergleichbarkeit der Daten mehrerer verschiedener Untersuchungen unzulässig

⁴⁰ Bremer Ausschuss für Wirtschaftsforschung (Hrsg.): Gutachten über den Anteil der Hafenwirtschaft an der Gesamtwirtschaft des Landes Bremen. Bremen 1956.

⁴¹ Isenberg, Gerhard: Existenzgrundlagen der Stadt Bremerhaven. Bremerhaven 1961.

⁴² Prognos AG (Hrsg.): Die wirtschaftlichen und demographischen Wachstumskräfte des Wirtschaftsraumes Bremen 1950 bis 1975. Basel 1965.

⁴³ Dannemann, Günter: Die Hafenabhängigkeit der Bremischen Wirtschaft. In: Bremer Ausschuss für Wirtschaftsforschung (Hrsg.): Regionalwirtschaftliche Studien 2. Bremen 1978.

⁴⁴ Lüneburg, Alfred; Dannemann, Günter; Lörcher, Siegfried: Ökonomische und fiskalische Bedeutung der Häfen für Bremen. In: Bremer Ausschuss für Wirtschaftsforschung (Hrsg.): Regionalwirtschaftliche Studien 6. Bremen 1985.

⁴⁵ Vgl.: Planco Consulting GmbH (Hrsg.): Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001. Aktualisierung der Schätzung für das Jahr 1990. Essen 2003. S. 10.

⁴⁶ Planco Consulting GmbH (Hrsg.): Bedeutung des Hafens für die Beschäftigung in Hamburg. Essen 1991.

⁴⁷ Planco Consulting GmbH (Hrsg.): Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001. Aktualisierung der Schätzung für das Jahr 1990. Essen 2003.

sei.⁴⁸ Planco führte in seinem Gutachten „*Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001*“ zur Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der Vorläuferstudie, die aus dem eigenen Hause stammte, aus: „*Da es selbst auf feinsten Gliederungsebene, d.h. auf Ebene der Unterklassen, keine eindeutige Zuordnung der alten Kategorien zu den neuen gibt, ist eine Umschlüsselung vielfach nicht möglich. Folglich ist eine Fortschreibung mit Hilfe des 1997 entwickelten Verfahrens nicht möglich. Auch ist eine statistische Fortschreibung anhand von Indikatoren für einen längeren Zeitraum als 10 Jahren nicht zweckmäßig.*“⁴⁹

Auch für diese Arbeit gilt: ohne saubere statistische Grundlagen sind fundierte Aussagen über die wirtschaftliche Bedeutung der Häfen in Bremen und Hamburg auf die jeweilige Wirtschaftsregion nicht möglich. Es ist mit anderen Worten im Rahmen dieser Arbeit nicht zu leisten, die Entwicklung von Hafenabhängigkeit und Wertschöpfung in Hamburg und Bremen/Bremerhaven historisch hinreichend zu untersuchen. Nachvollziehbare und gleichzeitig verlässliche Zahlen für die Beschäftigungswirksamkeit der Häfen im Rahmen dieser Arbeit bieten daher nur Zahlen über die Entwicklung der Arbeiterschaft der Gesamthafenbetriebe. Auf sie muss sich die quantitative Analyse der Beschäftigungswirkung der Häfen daher beschränken.

⁴⁸ Dannemann. 1978. S. 11 ff.

⁴⁹ Planco. 2003. S. 2.

2 Containerisierung

2.1 Die Entwicklung des Containers⁵⁰

2.1.1 Die Box

Das Containersystem etablierte sich seit Ende der 50er Jahre in Form der Containerschifffahrt, die heute weit über 90 Prozent des weltweiten Stückguttransportes über See abwickelt. Auch wenn der Containerverkehr im Volumen deutlich hinter den der Massengüter wie Öl, Kohle, Erze etc. zurückbleibt, so übersteigt der Wert der in Containern transportierten Waren den der Massengüter um ein Vielfaches. Tatsächlich scheint die These nicht vermessen, dass die Globalisierung ohne die Containerisierung nicht möglich gewesen wäre.

Was ist das Besondere am Container? Mit Sicherheit nicht der Behälter an sich: *„The value of this utilitarian object lies not in what it is, but how it is used”*⁵¹, hob Marc Levinson hervor, der mit *The Box – How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger* im Jahr 2006 eine umfassende Abhandlung über den Container und dessen Einfluss auf die Weltwirtschaft vorlegte. Die Form des Containers war demnach kein Selbstzweck, sondern der Schlüssel zu einer neuen Form des Gütertransports. Die Gleichförmigkeit der Boxen ließ es möglich werden, dass verschiedene Transportschritte technisch und organisatorisch zu einer *Transportkette* verbunden werden konnten.⁵² Damit wurde der Container zentrales Medium des sogenannten *kombinierten Verkehrs*, bei dem unterschiedliche Verkehrsträger wie Schiene, Straße und Schiff aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft wurden, damit der durchgehende Transport eines Gutes vom Haus des Absenders hin zum Haus des Empfängers in ein und demselben Transportgefäß – dem Container – ermöglicht werden konnte. Mag diese Funktion auf den ersten Blick noch wenig beeindruckend erscheinen, so kann seine praktische Wirkung auf den Ablauf des Gütertransportes kaum überbewertet werden. Frank Broeze kam in seiner Untersuchung *The Globalisation of the Oceans: Containerisation from the 1950s to*

⁵⁰ Dieses Kapitel wurde in Teilen übernommen aus der Magisterarbeit: Nufer, Benedikt: Die Auswirkungen der Containerisierung auf Anlagen, Umschlag und Beschäftigung im Hamburger Hafen. Hamburg 2009. S. 14 ff.

⁵¹ Levinson. 2006. S. 1 f..

⁵² Vgl.: Brinkmann, Birgitt: Seehäfen. Planung und Entwurf. Berlin 2005. S. 221 f..

the Present mit Blick auf die Bedeutung dieses Systems in der Geschichte des globalen Gütertransportes zu der Einschätzung, „*the container integrates land and sea as no previous technology has ever been able to do.*“⁵³

Das übergeordnete Prinzip beschreibt Miller dabei, als „*nothing more than packing cargo in a box.*“⁵⁴ In den großen Stahlbehältern konnten zahlreiche kleine Güter, die bis dahin noch bei jedem Wechsel zwischen zwei Transportmitteln hatten einzeln umgeladen werden müssen, zu einer einzigen großen Ladungseinheit zusammengefasst werden. Mit der Normung des Containersystems wurde es schließlich möglich, die einzelnen Transportmittel so aufeinander abzustimmen, dass die Bewegung der Boxen zwischen ihnen weitgehend mechanisiert, rationalisiert und damit der Güterumschlag insgesamt beschleunigt wurde. So wirkte die Einführung des Containers auf den Umschlag von Stückgütern insbesondere in den Häfen wie ein „*Prozess nachholender Industrialisierung*“⁵⁵, indem Arbeitsaufwand durch Kapitalintensität substituiert wurde.

2.1.2 Die Geschichte des frühen Behälterverkehrs

Die Idee, Güter in universellen und wiederverwertbaren Behältern zu transportieren, war Mitte des 20. Jahrhunderts, als sich das heute gültige Containersystem etablierte, prinzipiell nicht neu. Schon im antiken Griechenland waren Amphoren als solche eingesetzt worden.⁵⁶ In ihnen war rund die Hälfte aller in der Antike auf See transportierten Güter verstaut worden.⁵⁷ Die Wikinger nutzen im 12. Jahrhundert für den rund 18 Kilometer langen Landtransport zwischen ihrem Nordseehafen Hollingstedt und ihrer Handelsmetropole Haithabu an der Schlei abnehmbare Wagenkästen als eine Frühform intermodularer Transportgefäße.⁵⁸ Ab dem Mittelalter entwickelte sich das Holzfass zum Universalbehältnis des Güterverkehrs. Es war universell ein-

⁵³ Broeze. 2002. S. 11.

⁵⁴ Miller. 2012. S. 332.

⁵⁵ Vgl.: Läßle, Dieter; Deecke, Helmut; Krüger, Thomas: Strukturentwicklung und Zukunftsperspektiven der Hamburger Wirtschaft unter räumlichen Gesichtspunkten. Clusterstruktur und Szenarien. Hamburg 1990. S. 1.

⁵⁶ Dieses Kapitel wurde in weiten Teilen übernommen aus der Masterarbeit: Nufer, Benedikt: Die Auswirkungen der Containerisierung auf Anlagen, Umschlag und Beschäftigung im Hamburger Hafen. Hamburg 2009. S. 14 – 31.

⁵⁷ Vgl.: Bockius, Roland: Ladetechnik und Stauerei in der antiken Binnen- und Seeschifffahrt. In: Braun, Hans Joachim (Hrsg.): Seetransport in Geschichte und Gegenwart. Vorträge zur Jahrestagung der Georg-Agricola-Gesellschaft 2004 in Bremerhaven. Freiberg 2005. S. 41.

⁵⁸ Maixner, Birgit: Haithabu. Fernhandelszentrum zwischen den Welten. Schleswig 2010. S. 22.

setzbar, konnte relativ lange wiederverwendet werden und schützte die darin verstauten Güter beim Transport vor Schäden durch Stöße und Feuchtigkeit.⁵⁹ Das in Holzfässern transportierte Güterspektrum war groß.⁶⁰ Mit seinen Eigenschaften als vielseitiger Verpackungskörper erhielt das Fass den Ruf, direkter Vorfahr des Containers zu sein und wird mithin in der Literatur beispielsweise als „*Universalcontainer*“⁶¹ oder „*Container des Mittelalters*“⁶² bezeichnet.

Die Fassgrößen bewegten sich in einer Spannbreite zwischen zwölf und 1000 kg Inhalt. Trotz dieses bisweilen beachtlichen Gewichts war es verhältnismäßig leicht zu bewegen und somit „*umschlagfreundlich*“. Selbst Fässer mit einem Gewicht von mehreren hundert Kilogramm konnten von Hafenarbeitern gerollt werden. Die sich hierbei positiv auswirkende runde Form der Fässer war jedoch zugleich auch ihre größte Schwäche, da sie großen Stauraumverlust an Bord implizierte. So verlor das Fass ab dem Ende des 18. Jahrhunderts seine Bedeutung als Hauptverpackungsart von Trockengütern im Seeverkehr an die auch in ihrer Herstellung günstigere Holzkiste.⁶³

2.1.3 Diversifizierung des Hafenumschlags

Neben Fässern und Kisten, hinter deren generalisierenden Bezeichnungen sich keine einheitlichen Normen, sondern eine Vielzahl unterschiedlicher Größen und Formate verbergen, traten Güter und Kollos im Hafenumschlag in einer Vielzahl verschiedener Formen, z.B. als Säcke, Ballen, Packen, Kanister oder vollständig unverpackt auf. Das auffälligste Merkmal der Stückgüter war damit ihre „*breite Vielfaltigkeit*“⁶⁴ in Form, Gewicht und Abmessung. Das hatte weitreichende Folgen für den Umschlag von einem Transportträger auf einen anderen. In der Regel musste jedes Gut einzeln mit großem Aufwand gelöscht oder geladen werden und verlangte nach einer jeweils speziellen, seinem Charakter entsprechenden Behandlung.⁶⁵ Dies stellte solange kein Problem dar, wie sich das Güteraufkommen in einem überschaubaren

⁵⁹ Vgl.: Braun, Hans Joachim: Die 101 wichtigsten Erfindungen der Weltgeschichte. München 2005. S. 106; Rath. 1988. S. 85.

⁶⁰ Vgl.: Rabe, Johannes Emil: Das Speicherbuch. Hamburg 1916. S. 17.

⁶¹ Mörser, Kurt: Prinzipielles zur Transportgeschichte. In: Sieferle, Rolf Peter (Hrsg.): Transportgeschichte. Berlin 2008. S. 45.

⁶² Rath. 1988. S. 85.

⁶³ Vgl.: Ebenda. S. 85 ff.

⁶⁴ Witthöft. 2000. S. 9 f.

⁶⁵ Vgl.: Rath. 1988. S. 79 f.

Rahmen hielt. Und tatsächlich verharrte das Medium des Seetransports, das Seeschiff, in seiner Entwicklung über Jahrhunderte auf einem hinsichtlich seiner Transportfähigkeit nahezu gleichbleibenden Stand.⁶⁶

Doch auch nachdem sich durch die Nutzung der Dampfmaschine als Antriebsform und die Verwendung von Eisen bzw. Stahl im Schiffbau die Handelsflotten allmählich zu wandeln begannen, verharrte das Prinzip des aufwendigen Ladens und Löschens der Schiffe in seiner seit jeher üblichen Form. Die Entwicklung hin zu kürzeren und kalkulierbareren Reisezeiten bei allmählich erhöhter Tonnage der Schiffe ließ jedoch immer mehr den Güterumschlag in den Häfen in den Fokus erster Rationalisierungsbestrebungen rücken.

Einen ersten großen Entwicklungsschritt beim Hafenumschlag vollzog Mitte des 19. Jahrhunderts die Kohleschiffahrt an der englischen Ostküste. Im Juli 1852 wurde mit der rund 45 Meter langen, 7,8 Meter breiten und über einen Tiefgang von 4,8 Meter verfügenden *John Bowes* der erste Massengutfrachter moderner Vorstellungen für Trockenmassengut in Dienst gestellt.⁶⁷ Bis zur Jungfernfahrt der *John Bowes* waren hölzerne Kästen oder Säcke das klassische Verpackungsmittel für trockene Massengüter wie Kohle, Erze und Getreide gewesen.⁶⁸ Zwar hatte es schon in der Antike Schiffe mit keramischen Tanks gegeben, die über ein Fassungsvermögen mehrerer Tonnen verfügten und gewissermaßen ein antikes Massengutschiff darstellten; das dahinterstehende Prinzip ging aber in den folgenden Jahrhunderten der Schifffahrt wieder verloren.⁶⁹ Nun fand es erstmals wieder Anwendung. Das schnelle Be- und Entladen machte die *John Bowes* ihrer Konkurrenz gegenüber wirtschaftlich derart überlegen, dass sie in kürzester Zeit zum Vorbild für die gesamte Kohlentransportflotte an der englischen Ostküste und darüber hinaus wurde.⁷⁰

Etwa zur gleichen Zeit ließen aus den USA eingeführte Petroleumlampen die Nachfrage nach Mineralölen in Europa ansteigen. Zwischen 1860 und 1890 nahm deren

⁶⁶ Wendel, K.: Die technische Revolution im Schiffbau. Watt erfindet, baut und verkauft Dampfmaschinen. In: Schroedter, Paul; Schroeder, Gustav (Hrsg.): 100 Jahre Schifffahrt, Schiffbau, Häfen. „Hansa“. Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 1864-1964. Hamburg 1964. S. 69.

⁶⁷ Vgl.: Stopford, Martin: Maritime Economics. London 1988. S. 213; Fenton, Roy: John Bowes. The first Bulk Carrier? In: Ships in focus record. 2002. Nr. 20. S. 253 f.

⁶⁸ Vgl.: Küntzel, Werner: Falsch und richtig. Hamburger Winke für seemässige Verpackung. Hamburg 1957. S. 111.

⁶⁹ Vgl.: Bockius. 2005. S. 45.

⁷⁰ Vgl.: Fenton. 2002. S. 253; Stopford. 1988. S. 213.

Einfuhr über See dabei solche Ausmaße an, dass allein im Hamburger Hafen zeitweise bis zu 150.000 Fässer gleichzeitig lagerten.⁷¹ Das Verladen dieser großen Anzahl von Fässern an Bord der Schiffe war, wie oben beschrieben, aufwendig und konnte je nach Schiffsgröße bis zu 14 Tage dauern. Das Löschen stellte sich nicht selten als noch langwieriger dar. Bei Seegang schlugen trotz Sicherungsmaßnahmen immer wieder einzelne Fässer leck. Zusammen mit dem eintretenden Seewasser sammelte sich im Rumpf der Schiffe ein Gemisch aus Salzwasser und Petroleum, das aufwendig ausgeschöpft werden musste und dadurch die Liegezeit und die Kosten des Transportes erhöhte.⁷² Die praktizierte Form des Umschlags wurde der mengenmäßigen Anforderung der Petroleumfahrt nicht mehr gerecht. Bereits zu Beginn der 1860er Jahre hatte es daher in England Versuche mit ersten stählernen Tankseglern gegeben⁷³, in der Folgezeit gab es ähnliche Versuche mit kleineren Schiffen in der Ostseefahrt. Erst in den 1880er Jahren gelang dem Geestemünder Reeder Wilhelm Anton Riedemann dann die Entwicklung einer völlig neuen Umschlagsform, als er begann, Petroleum in den metallenen Frischwassertanks seiner Schiffe zu transportieren und diese mit Schlauchleitungen zu befüllen und zu entleeren. Konkreter Anstoß dafür war zunächst weniger der Aspekt des Ladens und Löschens als vielmehr eine Steuergesetzgebung des Reiches, die für jedes eingeführte Fass einen Betrag von zwölf Mark erhob – unabhängig von dessen Größe. Die eigentliche Motivation der Maßnahme trat jedoch schnell gegenüber den anderen Vorteilen in Form größerer Ladungsmengen, Minimierung des Ladungsverlustes und vor allem des schnellen Löschens der Schiffe durch Schlauchleitungen und Pumpen in den Hintergrund.⁷⁴ Riedemanns *Glückauf* gilt daher heute als der Prototyp der modernen Tankschiffahrt.⁷⁵

Bis zur Jahrhundertwende war die Rationalisierung beim Hafenumschlag von homogenen schüttbaren und flüssigen Massengütern so weit vorangeschritten, dass er in großen Teilen mechanisiert abgewickelt werden konnte. Statt wie bisher in Säcken und Fässern wurden diese Güter nun über Greifbagger und Pumpen direkt geladen

⁷¹ Vgl.: Rath. 1988. S. 87.

⁷² Vgl.: Marheinecke, Jens: Ein Waisenknabe wird zum Petroleumkönig. Der Lebensweg des Wilhelm Anton Riedemann von Meppen über St. Louis, Geestermünde und Hamburg nach Lugano. Hamburg 2000. S. 52.

⁷³ Vgl.: Paetow. 2005. S. 112.

⁷⁴ Vgl.: Marheinecke. 2000. S. 52 f..

⁷⁵ Vgl.: Stopford.1997. S. 292.

und gelöscht und waren damit dem Stückgutumschlag entwachsen.⁷⁶ So entwickelten sich nebeneinander zwei Formen des Hafenumschlags: der mechanisierte Massengutumschlag auf der einen Seite und der nach wie vor weitgehend manuelle und aufwendige Stückgutumschlag auf der anderen.

2.1.4 Entwicklung des kombinierten Verkehrs

Die dem Umschlag des heterogenen Stückguts immanente Problematik war schon früh als solche erkannt worden. Schon 1878 war in einer Denkschrift zum Güterbeförderungswesen festgestellt worden, dass die „*Stückgut-Beförderung [...], wie bekannt, gerade der technisch schwierigste Teile des gesamten [...] Güterexpeditionswesens*“ sei.⁷⁷ An Volumen machte es zwar bereits nach Beginn der Differenzierung zwischen Massen- und Stückgut mengenmäßig nur einen Bruchteil des gesamten Seetransports aus, bedurfte dabei aber eines Großteils des beim Umschlag zwischen zwei Transportträgern geleisteten Arbeitsaufkommens.⁷⁸

Augenfällig wurde das Problem des arbeitsintensiven Umschlags nicht nur im Transport über See. Besonders nach Etablierung der Eisenbahnen als binnenländischer Verkehrsträger im 19. Jahrhundert wurde es Bestandteil weitgehender Überlegungen. Aus der Erkenntnis, dass Gütertransporte in den seltensten Fällen ihren Anfang oder ihr Ende auf Bahnhöfen fanden, also *gebrochen* waren und somit eines mehrmaligen Umschlags bedurften, wurde daher damit experimentiert, Wagen zu konstruieren, die sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße nutzbar sein sollten, um damit einzelne Be- und Entladungsvorgänge einzusparen.⁷⁹ 1831 wurden im Eisenbahnverkehr zwischen Liverpool und Manchester die ersten Versuche eines Systems mit Plattformwagen durchgeführt, die über abnehmbare Wagenkästen verfügten. Das Experiment scheiterte am Mangel geeigneter Kran- und Hubvorrichtungen – ein Problem, das auch in den folgenden Jahrzehnten nicht gelöst werden konnte. Dennoch hat Priester recht, wenn er für die jüngere Transportgeschichte feststellt: „*Von*

⁷⁶ Vgl.: Bukold, Steffen: Hamburger Hafentarbeiter im Zeichen neuerer Unternehmensstrategien. Rationalisierung, Integration und Flexibilisierung des Arbeitseinsatzes. In: Herzig, Arno; Trautmann, Günter (Hrsg.): Arbeit und technischer Wandel in der Hafenstadt Hamburg. Hamburg 1989. S. 319.

⁷⁷ Stephan, Hnr.: Das Stückgut-Beförderungswesen auf den Eisenbahnen Deutschlands. Ein Vorschlag zur einheitlichen Gestaltung desselben. Berlin 1878. S. 7.

⁷⁸ Vgl.: Lüscher, Jürgen; Biebig, Peter; Schönknecht, Rolf: Das Buch vom Hafen. Berlin 1981. S. 78.

⁷⁹ Vgl.: Priester. 1951. S. 85; Heim, Frank: Lastwagen, Sattelschlepper und Container im Güterfernverkehr. Eine Kostenanalyse. Bern 1954. S. 65.

dieser Zeit an [...] datiert die eigentliche Geschichte des Behälters und Behälterverkehrs.“⁸⁰ Im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts kam es zu ähnlichen Versuchen in Frankreich und bis zur Jahrhundertwende entwickelte sich zwischen England und Frankreich bereits ein erster Seetransport mit containerähnlichen Behältern, „deren Konstruktion sich derart vervollkommnet hatte, dass sie keinen wesentlichen Anlass zu Störung mehr gaben.“⁸¹ Allerdings stand die Tarifpolitik der Schifffahrt, die den Transportpreis über See aus einer Kombination aus Güterart, Größe und Gewicht ermittelte, einer Etablierung der Transportform im Wege.⁸²

Einen wichtigen Impuls erlebte die Entwicklung des Behälterverkehrs dann durch den Beginn des Ersten Weltkrieges. Für die Alliierten galt es, schnell große Mengen Nachschub aus den Industriezentren im Inneren der USA auf die Kriegsschauplätze in Europa zu transportieren. Der Einsatz von Behältern mit einer Nutzlast zwischen 1,5 und 7 Tonnen⁸³ stellte sich hierbei im Hinblick auf Ladezeiten und Kosten beim Umschlag des militärischen Nachschubs als vorteilhaft heraus. Die in dieser Phase vorstattengehende zahlenmäßige Entwicklung des Behälterverkehrs gab dann auch wesentliche Impulse zur Etablierung von Kleincontainern im Transportwesen innerhalb der USA.⁸⁴ Ähnliche Entwicklungsschübe ergaben sich auf Seiten der Vereinigten Staaten auch im Zweiten Weltkrieg und im Koreakrieg, wobei aber in allen Fällen der Behälterverkehr in der Regel nur in eine Richtung abgewickelt wurde. Ein Rücklauf der Boxen wurde meist nicht organisiert. Nach ihrer Entladung wurden sie stattdessen entsorgt oder anderen Nutzungen zugeführt.⁸⁵

In Europa begannen nach Ende des Ersten Weltkriegs die Eisenbahngesellschaften, eine eigene Dynamik bezüglich der Verwendung von Behältern als Transportgefäße zur Kombination unterschiedlicher Transportarten zu entwickeln. In diesem Zeitraum begann sich auch der aus dem Englischen stammende Begriff „Container“, abgeleitet vom lateinischen Verb *continere* – umschließen –, als Bezeichnung für im Gütertransport genutzte Großbehälter im deutschsprachigen Raum durchzusetzen.⁸⁶ Auf dem Weltmotorkongress 1928 in Rom wurde erstmals auf breiter internationaler Basis die Bedeutung des Containers als Bindeglied im „gebrochenen Verkehr“ und

⁸⁰ Priester. 1951. S. 85.

⁸¹ Heim. 1954. S. 41.

⁸² Vgl.: Heim. 1954. S. 41.

⁸³ Vgl.: Heim. 1954. S. 48 f..

⁸⁴ Heim. 1954. S. 42.

⁸⁵ Vgl.: Preuß, Olaf: Eine Kiste erobert die Welt. Der Siegeszug einer einfachen Erfindung. Hamburg 2007. S. 69 ff..

⁸⁶ Vgl.: Heim. 1954. S. 41.

besonders bei der Zusammenarbeit von Eisenbahn und LKW herausgestellt.⁸⁷ Dabei wurden erste grundsätzliche Definitionen über Konstruktions- und Funktionsmerkmale formuliert, die seitdem nichts an ihrer grundsätzlichen Gültigkeit verloren haben: „Der moderne Container [...] ist keine gewöhnliche Kiste, sondern der bewegliche, in Untereinheiten aufgeteilte Kasten des Eisenbahnwagens [...] er lässt sich vom festen Teil lösen und kann ohne weiteres von den Transportmitteln auf ein anderes umgeschlagen werden.“⁸⁸ Neben der hier erwähnten multifunktionalen Nutzung durch verschiedene Verkehrsträger wurde auch der „Haus-zu-Haus-Verkehr“, also jene Form des Gütertransports, bei dem ein Ladungsgut ohne Umladen vom Haus seines Absenders bis zum Haus seines Empfängers befördert wird, als Ideal des Containertransportes herausgestellt.

Als Folge des aus dem Kongress entstandenen Container-Ausschusses wurde das *Bureau International des Containers (BIC)* unter der Schirmherrschaft der Internationalen Handelskammer in Paris gegründet. Insbesondere die sich der zunehmenden Konkurrenz durch das Auftreten von Lastkraftwagen ausgesetzt sehenden europäischen Eisenbahngesellschaften traten dem BIC bei.⁸⁹

Parallel zu der Entwicklung in Europa kam es auch in den USA beim Behälterverkehr auf Land zu einer „*sprunghaften Entwicklung*“.⁹⁰ Das weitmaschige und dezentral betriebene Eisenbahnnetz führte dazu, dass sehr oft der Eisenbahntransport selbst einen in sich gebrochenen Transport darstellte. Durch den Einsatz von Behältern wurde nun versucht, den Umschlag zwischen den unterschiedlichen Eisenbahnlinien zu erleichtern und zu beschleunigen.⁹¹

2.1.5 Neubeginn Seeverkehr

In der Zwischenkriegszeit wurden erneut – nun systematische – Versuche zum zivilen Einsatz von Containern im europäischen Seeverkehr unternommen. Im Jahr 1930 nahm die *Hamburg – London Linie* einen Behälterverkehr nach England auf. Die dabei zum Einsatz kommenden 4,20 Meter x 2 Meter x 2,10 Meter großen „*sog. Container*“⁹² wurden von der Reederei gegen eine Leihgebühr den Verladern zur

⁸⁷ Vgl.: Priester. 1951. S. 85.

⁸⁸ Heim. 1954. S. 43.

⁸⁹ Vgl.: Heim. 1954. S. 63.

⁹⁰ Krauss, Günter: Der Behälterverkehr. In: Hansa. 1950. S. 45.

⁹¹ Vgl.: Krauss. 1950. S. 453.

⁹² O.V.: Behälterverkehr der Hamburg – London Linie. In: Hansa. 1930. S. 953.

Verfügung gestellt, denen die Vorteilhaftigkeit der Behälter mit der Einsparung von Verpackungskosten beworben wurde. Die Behälter waren zwar gut 2,5 Meter kürzer als der heutige Standardcontainer, entsprachen in Höhe und Breite aber bereits annähernd den heutigen Maßen. Abgewickelt wurde der Verkehr über den Schuppen 10 am Kaiserkai im Hamburger Hafen, zu dem die Verloader die befüllten Behälter selbstständig anzuliefern hatten.⁹³

Ein Jahr später wurde dem Verkehr in der „Hansa“ eine „*bemerkenswerte Entwicklung*“⁹⁴ attestiert, die u.a. auch dadurch zustande gekommen war, dass die Reichsbahn einen Seehafen-Ausnahmetarif für den binnenländischen Behälterverkehr implementierte. So wollte man sich im immer stärker werdenden Konkurrenzkampf mit dem Lastkraftverkehr auf der Straße ein Wettbewerbsvorteil sichern.⁹⁵

Die deutsche Seeverkehrswirtschaft hatte zu diesem Zeitpunkt indes ein gespaltenes Verhältnis zum Behälterverkehr. Auf der einen Seite wurden „*gewisse Vorteile*“ gesehen, da beim Umschlag erkennbar Zeit sowie Material- und Personalkosten eingespart werden konnten, auf der anderen Seite waren die Container aber nur schwer mit dem bisher gültigen sehr ausdifferenzierten Tarifsysteem in Einklang zu bringen. Auch die notwendigen Transporte leerer Behälter sowie der auftretende Stauverlust durch den Transport von Großbehältern auf konventionellen Stückgutschiffen, wie er auf den Englandverkehren zu beobachten war, ließ Reeder und Hafenwirtschaft dem Container Anfang der 30er Jahre skeptisch gegenüberstehen.⁹⁶

Die Reichsbahn hingegen versuchte, den Behälterverkehr über See nachhaltig mit den ihr zur Verfügung stehende Mitteln zu fördern. So wurden ab Januar 1932 die bestehenden Ausnahmetarife für den Behälterverkehr auf alle Bahnhöfe der Deutschen Reichsbahn ausgeweitet und der Transport von leeren Behältern zu den Versandbahnhöfen insgesamt kostenfrei durchgeführt.⁹⁷

Im Laufe des Jahres 1932 erlitt die Entwicklung des Behälterverkehrs über See durch die Einführung eines Zolls in England einen herben Rückschlag. Der gerade erst rund zwei Jahre existierende Verkehr zwischen Hamburg und London musste in der Folge eingestellt werden.⁹⁸

⁹³ Ebenda. S. 953.

⁹⁴ Sp., H.: Behälter – Beförderung auf Seeschiffen. In: Hansa. 1931. S. 96.

⁹⁵ Vgl.: Sp.. 1931. S. 96.

⁹⁶ Ebenda. S. 96 f..

⁹⁷ O.V.: Ausnahme-Verkehr für den Behälter-Verkehr nach Uebersee. In: Hansa. 1932. S. 344.

⁹⁸ Lauritzen, G.: Schifffahrt und Behälterverkehr. In: Hansa. 1932. S. 1577.

Das Urteil von Seiten der Seeverkehrswirtschaft über den Container und die Bemühungen der Reichsbahn, seinen Einsatz auszuweiten, war vernichtend: „*Der Großbehälter ist durchaus nicht das richtige Beförderungsmittel für den Ueberseeverkehr [sic!]*“⁹⁹, stellte eine Abrechnung mit dem Container auf der Titelseite der *Hansa* vom November 1932 fest. Das Problem: Anders als bei der Eisenbahn, so die Analyse, wo die Behälter auch als Ersatz für gedeckte Wagen dienten und damit mehr ein Substitut der bestehenden Transportgefäße als ein zusätzliches darstellten, sei genau dieses Prinzip auf die Schifffahrt nicht übertragbar. Auf See „*ist und bleibt das Instrument, das die Rente abzuwerfen hat, das Schiff, das, um sich plastisch auszudrücken, niemals wie im Eisenbahnverkehr als Transportgefäß gleichzeitig Verpackung sein kann.*“¹⁰⁰ Vor diesem Hintergrund müssten sich finanzielle Aufwendungen für die Anschaffung von Containern für die Reedereien „*von vornherein als eine Kapitalfehlleistung erweisen*“.¹⁰¹ Auch die Unpaarigkeit der Güterströme im Behälterverkehr, wie sie selbst beim Verkehr zwischen zwei „*hochindustrialisierten Ländern*“ wie England und Deutschland zu beobachten war, erschien als klares Argument gegen den Container. „*Wer*“, so die rhetorische Frage des Autors „*bezahlt den Schifffahrtsgesellschaften den Rücktransport der leeren Behälter und den durch diesen beanspruchten kostbaren Laderaum?*“¹⁰² Auch die Gefahr von Falschdeklarierungen der sich in den Behältern befindlichen Ladung als „*niedrig-tarifizierte Güter*“ auf Kosten der Reeder wurde als klares Argument gegen den Einsatz von Containern im Seeverkehr angeführt. Insgesamt sei überdeutlich, „*welche Schwierigkeiten sich einer in großem Maßstabe vorgenommenen Einführung des Behälterverkehrs in der Überseeschifffahrt entgegen stellen und mit welchen Gefahren bei einer allgemeinen systematischen Einführung desselben zu rechnen ist.*“¹⁰³

An Land blieb die Etablierung des Behälterverkehrs gleichwohl als Anliegen der Reichsbahn bestehen. Ab 1932 verabschiedete sie einheitliche Regeln für die Beschaffung und Verwendung von Behältern und 1934 wurden drei RB-Behältertypen festgelegt. Die Anzahl der eingesetzten Behälter blieb dennoch überschaubar. Die Reichsbahn verfügte 1935 lediglich über 189 Großbehälter mit einem Fassungsvermögen von über drei Kubikmetern. Bis 1939 die zivile Entwicklung des Behälterverkehrs in Deutschland durch den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs jäh unterbrochen

⁹⁹ Ebenda. S. 1577.

¹⁰⁰ Ebenda. S. 1577.

¹⁰¹ Ebenda. S. 1577.

¹⁰² Ebenda. S. 1578.

¹⁰³ Ebenda. S. 1578.

wurde, hatte sich deren Zahl kaum nennenswert erhöht. Trotzdem wurde 1941 die „*Deutsche Behälterverkehrs-Gesellschaft m.b.H.*“ gegründet, in deren Aufsichtsrat neben dem Reichsverkehrs- und dem Reichsfinanzministerium auch das Oberkommando des Heeres einen Platz hatte, von der aber keine nennenswerten Impulse für die Entwicklung des Behälterverkehrs mehr ausgingen.¹⁰⁴

2.1.6 Entwicklung des Behälterverkehrs in der Nachkriegszeit

Nach dem Krieg gründete sich das *BIC* neu. Die europäischen Eisenbahnunternehmen begannen unter ihrem Dach, die Möglichkeit eines systematischen Einsatzes von Behältern im Gütertransport auszuloten.¹⁰⁵ Allerdings stellte sich sehr schnell heraus, dass der Behälterverkehr von den einzelnen Unternehmen weniger als ein logistisches Gesamtkonzept gesehen wurde, sondern vornehmlich zur Sicherung des eigenen Verkehrsaufkommens. Aus diesem Grund legten die meisten Gesellschaften Wert darauf, sowohl die Konstruktion der genutzten Behälter als auch die verkehrslogistische Organisation des Containerverkehrs in der eigenen Hand zu behalten, um eine Exklusivität der eigenen Dienstleistungen sicherzustellen. In keinem Land entwickelte der Container unter dieser Voraussetzung eine für den Güterverkehr wesentliche Bedeutung.¹⁰⁶

Dafür wurde aber in Form der Zollkonvention der Vereinten Nationen eine international gültige Definition für den Begriff „*Behälter*“ im Güterverkehr formuliert. Der Behälter war demnach „*ein Beförderungsgerät, das*

1. *von dauerhafter Beschaffenheit und daher genügend widerstandsfähig ist, um für wiederholte Benutzung geeignet zu sein;*
2. *besonders dazu bestimmt ist, die Beförderung von Gütern durch ein oder mehrere Verkehrsmittel ohne Umpacken der Ladung während des Transportes zu erleichtern;*
3. *mit Vorrichtungen ausgestattet ist, die seine leichte Handhabung ermöglichen, insbesondere bei Umladung von einem Verkehrsmittel auf ein anderes;*
4. *so beschaffen ist, daß es leicht beladen und entleert werden kann;*

¹⁰⁴ Vgl.: Krauss. 1950. S. 452 f..

¹⁰⁵ Vgl.: Heim. 1954. S. 63.

¹⁰⁶ Vgl.: Priester. 1951. S. 85 f..

5. ein Fassungsvermögen von einem Kubikmeter oder mehr hat.“¹⁰⁷

In West-Deutschland entwickelte die *Werft AG Weser* in Bremen seit 1948 zusammen mit der *Deutschen Bundesbahn (DB)* mehrere Behältermodelle für den Eisenbahntransport. Seit Anfang der 50er Jahre verlangte die *DB* dann auch gezielt nach Behältern für den Überseeverkehr. Wichtige Determinante für deren Entwicklung wurde die Tragfähigkeit der konventionellen Hafenkranen, die in den meisten Häfen lediglich um die 2,5 bis 3 Tonnen und bei Kopplung zweier Krane bis 5 Tonnen heben konnten. Aus diesem Grund erschien es den Konstrukteuren nicht sinnvoll, über ein Fassungsvermögen von 5 Tonnen hinaus zu gehen. Die Höhe des Behälters wurde mit 2,10 Meter so bemessen, dass dieser auf den Schiffszwischendecks gestaut werden konnte. Um den Haus-Haus-Verkehr zu ermöglichen, war der Behälter ferner für den Transport auf Behältertragwaren der Bahn ausgerichtet.¹⁰⁸

Ab 1950 wurden über die Häfen in Hamburg und Bremen wieder Container-Transporte mit Behältern der *DB* zu den britischen Inseln, namentlich den Häfen London, Hull, Liverpool, Manchester, Cork und Dublin angeboten. Bei der Beförderung mit gewissen Reedereien berechnete die *DB* dabei nur für den Bahnweg selber die Behältermieten. Für die Nutzungsdauer ab den deutschen Seehäfen fielen keine weiteren Kosten für Zeitmiete an. Auch der Behälterverkehr in andere Relationen war prinzipiell möglich, hier wurde jedoch für die gesamte Nutzungsdauer des Containers eine Miete verlangt. Der Rücktransport von leeren Behältern durch die Reedereien war für den Versender in jedem Fall kostenfrei.¹⁰⁹

Am 6. August 1952 fand in Hamburg die Gründungsveranstaltung der „*Contrans*“ *Gesellschaft für Übersee-Behälterverkehr mbH* statt. Das Unternehmen sollte den Einsatz von Großbehältern im Überseeverkehr sowohl fördern als auch betreiben, ohne dabei allerdings selbst Transport- oder Speditionstätigkeiten auszuüben. Beteiligt waren die *DB*, deutsche Reedereien, Hafengesellschaften und das deutsche Speditionsgewerbe. Die breite Einbindung aller wesentlichen Akteure, die am Überseeverkehr beteiligt waren, sollte eine Zersplitterung und ein Gegeneinander, wie es zuvor im Rahmen der *BIC* zu beobachten gewesen war, bei der Entwicklung eines deutschen Behälterverkehrs von vorneherein ausschließen.¹¹⁰

¹⁰⁷ zitiert nach: Neumann, Hans: Behälter für Stückgutverkehr. In: Hansa. 1964. S. 2130.

¹⁰⁸ Vgl.: Börnsen, H. A., Behälterverkehr über See, in: Hansa, 1954. S. 791.

¹⁰⁹ Vgl.: O.V.: Behälterverkehr über See. In: Hansa. 1950. S. 314.

¹¹⁰ Vgl.: O.V.: „*Contrans*“ für Übersee-Behälterverkehr. In: Hansa. 1952. S. 1086.

Neben der *DB* und *Contrans* gab es allerdings in der Bundesrepublik noch zahlreiche andere Unternehmen, die darum bemüht waren, den Behälterverkehr zu fördern oder ihn als Geschäftsmodell zu entwickeln. In Hamburg hatte sich die *Navtrans Container-Vermietung GmbH* niedergelassen, die für den überseeischen Güterverkehr Stahlbehälter mit einem Fassungsvermögen zwischen vier und zehn Kubikmetern und zwischen 2,7 und 7,8 Tonnen Gesamtgewicht anbot. Bis Anfang der 60er Jahre umfasste der Containerbestand von *Navtrans* rund 12.000 Behälter. Einer der wichtigsten Kunden waren dabei die Volkswagenwerke, die darüber einen Teil des Transports von Ersatzteilen in die USA abwickelten.

Ebenfalls in Hamburg hatte sich die *Deutsche Speditions- und Behälter-Gesellschaft* niedergelassen, die über die Häfen Hamburg und Bremen den Transport von Kleinbehältern von ein bis drei Kubikmetern Größe organisierte. In Frankfurt wiederum hatte die 1949 gegründete *Studiengesellschaft für den Behälterverkehr* ihren Sitz, die sich 1959 in *Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr* umbenannte. Ihr Ziel war es, „*die rationelle Verbindung von Beförderung und Umschlag wissenschaftlich zu erforschen und in der Praxis zu fördern.*“¹¹¹

Seit Mitte der 50er Jahre war tatsächlich eine merkliche „*Zunahme des Behälterverkehrs in den deutschen Häfen festzustellen.*“¹¹² Am weitesten verbreitet waren dabei Spezialbehälter, wie sie auch später noch im Containerverkehr eine wichtige Rolle einnehmen sollten, nämlich solche, die über eigene Kühlaggregate verfügten. Bei einer Kapazität von rund 42 cbm und einem Eigengewicht von rund zwei Tonnen konnten sie bis zu 20 Tonnen Ladung transportieren. In der *Hansa* wurde konstatiert: „*Sie lassen sich gut neben- und übereinanderstauen, geben jedoch heute noch [...] dem Stauer manche Rätsel auf, wie sie zu bewegen sind.*“ Als unzureichend stellte sich für den Umschlag der Großbehälter vor allen Dingen die Ausstattung der Hafenanlagen heraus. Die Behälter waren zu schwer, als dass sie von den üblichen Kränen hätten umgeschlagen werden können und so stand für die Beobachter fest, dass „*[e]ine zukünftige Hafenplanung [...] diesem zunehmenden Behälterverkehr Rechnung tragen*“¹¹³ müsste.

Große Erfolge beim systematischen Einsatz von Containern wurden Anfang der 50er Jahre außerhalb Deutschlands nämlich im Fruchttransport zwischen Algerien und

¹¹¹ zitiert nach: Neumann. 1964. S. 2131.

¹¹² Beck, E.: Pallets und Gabelstapler im internationalen Hafenumschlag. In: *Hansa*. 1954. S. 789.

¹¹³ Beck. 1954. S. 789.

Frankreich erzielt. Die „*Compagnie Nouvelle de Cadres*“ hatte bereits 1952 untersucht, inwieweit der Güterverkehr zwischen Frankreich und der nordafrikanischen Kolonie zu rationalisieren sei und war dabei auf den Einsatz von Containern als eine Lösungsmöglichkeit gekommen. Erste Versuche wurden mit ausrangierten 4,5 cbm fassenden Behältern der US-Armee unternommen, die aber bald durch einen extra entwickelten Behälter mit den Außenabmessungen 2,30 x 1,95 x 2,00 Meter und einem Fassungsvermögen von rund sieben Kubikmeter ersetzt wurden. Die Behälter konnten durch eine doppelte Flügeltür beladen werden und insgesamt bis zu 4,2 Tonnen transportieren. Sehr schnell zeigte sich, dass die Umschlagsleistung dieser Container etwa viermal höher lag als im konventionellen Stückgutumschlag. Die Kosten lagen dagegen bei weniger als einem Drittel. Zwar waren auf den konventionellen Stückgutschiffen Stauverluste von rund 20 Prozent unter Deck in den Laderäumen nicht zu vermeiden, durch den Transport von Behältern auf Deck ließ sich insgesamt jedoch eine Steigerung des Transportvolumens erreichen. Die kürzere Hafentiegezeit erhöhte die Anzahl der Rundreisen der im Behälterverkehr eingesetzten Schiffe.¹¹⁴ Trotz dieser zum Teil vielversprechenden Beispiele blieb die Nutzung von Containern doch nach wie vor auf wenige kleine Einsatzfelder beschränkt. Die Häfen hatten insbesondere in den Industrienationen bereits seit den 50er Jahren immer häufiger Probleme, das weiter anwachsende Seegüteraufkommen an ihren Anlagen abzuwickeln. Dies wirkte sich insgesamt hemmend auf den Welthandel aus. Obwohl international zahlreiche Akteure das vorhandene Rationalisierungspotential des Containers erkannt hatten, wurde es dennoch nicht ausgeschöpft.

2.1.7 Probleme im Stückgutumschlag

In der Stückgutfahrt existierte seit jeher eine starke Korrelation zwischen Schiffsgröße und Hafentiegezeit. Das aufwendige Beladen und Löschen der Schiffe, das sich aus der Heterogenität der Stückgüter ergab, führte dazu, dass sich aus größeren Schiffseinheiten und einem damit verbundenen Mehr an Ladung – anders als in der Massengutschiffahrt – keine Skalenerträge, also fallende Durchschnittskosten je umgeschlagenen Guts, erzielen ließen. Anfang der 60er Jahre hatte die Stückgutschiffahrt ihren wirtschaftlichen Grenzwert erreicht: Die großen Stückgutfrachter

¹¹⁴ Vgl.: K. G.: Erfahrungen mit Behältern im Seeverkehr zwischen Frankreich und Algerien. In: Hansa. 1954. S. 350 ff.

lagen bis zu 60 Prozent der Zeit im Hafen und waren folglich nur noch 40 Prozent ihrer Lebensdauer in der Lage, ihren Kernauftrag, das Transportieren von Gütern über See, zu erfüllen.¹¹⁵ Je nach Relation fielen damit rund drei Viertel der Kosten des Seetransports nicht mehr auf See, sondern in den Häfen an.¹¹⁶ Die Schiffsgrößen in der Stückgutfahrt bei konventioneller Umschlagsform waren derart ausgereizt, dass jedes zusätzlich transportierte Gut zu insgesamt höheren Durchschnittstransportkosten aller Güter führte.¹¹⁷ Weil die Größe konventioneller Stückgutschiffe nicht mehr weiter ansteigen konnte, stieg die Zahl der eingesetzten Schiffe an. Dies führte dazu, dass in vielen Häfen nicht mehr genügend Abfertigungsmöglichkeiten vorhanden waren. Die Folge war, dass einzelne Schiffe nicht selten mehrere Wochen in einem Hafen auf Reede liegen mussten, bevor sie einen Liegeplatz zugewiesen bekamen und be- und entladen werden konnten.¹¹⁸ Die Entwicklung des Welthandels blieb sprichwörtlich in den Häfen stecken. Die jeweils erste und letzte Meile einer Seereise war zum limitierenden Faktor eines wirtschaftlichen Stückgutverkehrs geworden.

Während der Einsatz von Großbehältern respektive Containern auf wenige Nischen beschränkt blieb, wurde versucht, den zeit-, personal- und damit kostenintensiven Stückgutumschlag, durch die Umsetzung anderer Innovationen leistungsfähiger zu machen. Schiffseitige Neuerungen beschränkten sich auf eine Verbesserung des bordeigenen Ladegeschirrs und, bei Neubauten, auf eine Vergrößerung der Schiffs- luke, um den aufwendigen Quertransport im Inneren des Schiffes zu minimieren.¹¹⁹ Hafenseitig dominierte der Versuch, durch Schaffung zusätzlicher Kaianlagen sowie Modernisierungen der Krananlagen und Flurfördergeräte zu einer Rationalisierung des Umschlags zu gelangen.¹²⁰ Die Einführung des Gabelstaplers in den 1950er Jahren führte zu einem ersten Beschleunigungsschub¹²¹ und schuf durch den Einsatz von

¹¹⁵ Vgl.: Gerckens. 1978. S. 9 f.; Witthöft. 2000. S. 9.

¹¹⁶ Vgl.: Levinson. 2006. S. 21.

¹¹⁷ Vgl.: Lempert, Burkhard: Die Transportrevolution Container – Ursachen, Entwicklungen, Zukunft. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 2010. Bd. 56. Hamburg 2010. S. 7 ff..

¹¹⁸ Vgl.: Deecke, Helmut: Globalisierung, Container und Seehafen. In: Schubert. 2007. S. 40.

¹¹⁹ Vgl.: Hensen, Ulrich: Ausbau von Umschlagsanlagen. In: Architekten- und Ingenieurverein Hamburg e.V.; Hamburgische Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlicher Gewerbe (Hrsg.): Hamburg und seine Bauten 1969-1984. Hamburg 1984. S. 278.

¹²⁰ Vgl.: Bukold. 1989. S. 311.

¹²¹ Vgl.: Klugmann, Werner: Tatsachen, Daten und Zahlen über den Hamburger Hafen. Hamburg 1966. S. 58.

Paletten eine Möglichkeit zur Vereinheitlichung der Ladungseinheiten zu sog. *Unitloads*.¹²² Alle diese Rationalisierungsmaßnahmen konnten die inzwischen unheilvolle Korrelation zwischen Schiffsgröße und Liegezeit jedoch nicht nachhaltig auflösen.¹²³

Im Jahr 1959 beklagte Bremens Hafenbaudirektor, dass im Zuge des Wiederaufbaus nach dem Krieg die Chance vertan worden sei, durch eine Vereinheitlichung der Umschlagstechnik die jetzt offenkundig werdenden Probleme abzumildern: *„Ohne zusätzliche Kosten hätten bei Beseitigung der Kriegsschäden auf der ganzen Welt die Transportmittel aufeinander abgestimmt werden können und hierbei die Hub- und Fördermittel, die zum Umsetzen der Güter beim Wechsel des Transportmittels eingesetzt werden. Dies hätte zur Folge gehabt, daß im Hafen eine sinnvolle Abstimmung der Hubkraft der Flurfördergeräte und sowohl der Krane an Land als auch auf Schiff geschehen wäre.“*¹²⁴ Die positiven Effekte, die eine solche Abstimmung auf die Geschwindigkeit des Umschlags gehabt hätten, seien offenkundig. Aus diesem Grund habe er, so Lutz weiter, die *„Hoffnung, daß es eines Tages vielleicht gelingen wird, im Weltverkehr Einheiten einzuführen und somit alles aufeinander abzustimmen.“*¹²⁵

2.1.8 Malcom McLean

Der Verdienst, einer solchen Einheit in Form des Containers doch noch zum Durchbruch zu verhelfen, kam dann dem US-amerikanischen Spediteur und Reeder Malcom McLean zu. Dass McLean für die Entwicklung des modernen Containerverkehrs maßgeblich war, ist unstrittig. Allerdings muss seine Rolle in der heutigen Rezeption durch populärwissenschaftliche Werke, aber auch in mancher Fachliteratur, als bisweilen verklärend bewertet werden. Beispielhaft sei hier der Text *„The box revolution“* erwähnt, der im Jahr 2008 im *Hansa – International Maritime Journal* erschien. Dort heißt es: *„In 1956, one man – his name is Malcom Purcell McLean, he was called ‘the father of containerization’ – developed a metal shipping container,*

¹²² Vgl.: Lange, Ralf; Rademacher, Henning: *Hafenführer Hamburg*. Hamburg 1999. S. 144.

¹²³ Vgl.: Boie, C.: *Das „offene Schiff“ – eine Realität*. In: *Hansa*. 1961. S. 1907.

¹²⁴ Lutz, Ralph: *Flurfördergeräte im Stückguthafen*. In: *Hansa*. 1959. S. 1876 f..

¹²⁵ Lutz. 1959. S. 1877.

which replaced the traditional break bulk method of handling dry goods and revolutionized the transport of goods and cargo world wide. The idea was born to carry goods with the container.“¹²⁶

Bei allen Verdiensten McLeans um die Etablierung des Containers, die noch zu zeigen sein werden, steht doch außer Frage, dass er weder als Vater des Containers noch als Geburtshelfer der Idee an sich gelten kann, mit Hilfe des Containers Güter zu transportieren. Wie bereits dargestellt, hatte die Idee des Einsatzes von Containern zur Rationalisierung des Güterumschlags bereits mehrere Jahrzehnte theoretisch existiert und war praktisch, wenn auch nur nischenhaft, betrieben worden. Auch das Konzept, durch den Einsatz von Containern einen kombinierten Verkehr zu schaffen und dadurch den Gütertransport zu rationalisieren, war lange bekannt, bereits ausprobiert worden und Bestandteil umfassender Untersuchungen. McLean war somit keinesfalls der eigentliche Erfinder des Containers oder des Containersystems, seine Leistung ist eine andere. Er war der Erste, der es vermochte, die theoretisch längst erkannten Rationalisierungspotentiale im Hinblick auf den Aspekt des Hafenumschlags und den Aspekt der Kombination verschiedener Verkehrsträger konsequent in die Praxis umzusetzen und sie so wirtschaftlich nutzbar zu machen. Ob sich McLean bei der Entwicklung seines Konzeptes dabei vom bereits real existierenden Behälterverkehr inspirieren ließ oder dieses tatsächlich vollständig selbst entwickelte, ist für die Bedeutung seiner Rolle weitgehend irrelevant. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass die heute geläufige Darstellung seiner autodidaktischen „*Erfindung*“ gespickt ist mit anekdotenhaften Stilisierungen, die zumindest mit einer kritischen Distanz zu betrachten sind.

Schon Ende der 30er Jahre soll sich demnach der damals 24-jährige McLean erste Gedanken über Rationalisierungsmöglichkeiten beim Hafenumschlag gemacht haben. Bei der Anlieferung einer Lastwagenladung Baumwolle im Hafen von Hoboken im US-Bundesstaat New Jersey hatte er als Spediteur mehrere Tage auf seine Abfertigung warten müssen. Angesichts des enormen Zeitverlustes und der damit verbundenen wirtschaftlichen Einbußen soll er die Idee entwickelt haben, statt der einzelnen Ladungsstücke künftig den gesamten LKW-Auflieger auf das Schiff zu verladen.¹²⁷ Dieses als „*fishy back*“ bezeichnete System sparte zwei Umschlagvorgänge und

¹²⁶ RH: The box revolution. In: Hansa. 2006 Nr. 8. S. 38.

¹²⁷ Vgl.: Preuß. 2007. S. 67.

wurde binnenseitig durch das sogenannte „piggy back“ ergänzt, bei dem Sattelschlepper-Auflieger auf Eisenbahnflachwagen befördert wurden.¹²⁸

Mitte der 50er Jahre – McLean war inzwischen zu einem der größten Spediteure der USA geworden – modifizierte er das System dahingehend, dass er die Behälter ohne Fahrgestell umzuschlagen plante. Die Legende besagt, dass McLean die Inspiration zu diesem Vorhaben beim Ziehen einer Schachtel Zigaretten aus einem Automaten hatte. Wie die Zigarettschachteln im Automaten sollten Stahlkisten auf Schiffen stapelbar sein.¹²⁹

McLean beschrieb seine Vorstellung selbst wie folgt: *”no tire, no chassis repairs, no driver, no fuel costs [...]. Just the trailer, free of its wheels. Free to be lifted unencumbered. And not just on trailer, or two of them, or five, or a dozen, but hundreds, on one ship.”*¹³⁰

Während sich in Europa die im *BIC* zusammengeschlossenen Eisenbahnen bei der Etablierung des Containers im kombinierten Verkehr durch unternehmerische Egoismen gegenseitig blockierten und der Umschlag von Behältern in den Häfen ein Nischendasein fristete, begann Malcom McLean in den USA damit, seine Vorstellung einer Verknüpfung von Binnen- und Seeverkehr durch den Einsatz von Containern umzusetzen. Allerdings fand er keinen Reeder, der an einer Umsetzung seines Konzeptes Interesse zeigte.¹³¹ So verkaufte er Mitte der 50er Jahre seine Spedition – per Gesetz war der Besitz zweier oder mehrerer Transportfirmen in den USA nicht erlaubt¹³² – und kaufte die Reederei *Waterman Steamship* einschließlich deren Tochter *Pan Atlantic Steamship*. Diese Reederei verfügte über eine kleine Flotte von Tankern aus dem Zweiten Weltkrieg, die auf ihren Decks Halterungen hatten, an denen während des Krieges Flugzeuge zum Transport auf See befestigt worden waren. Diese Konstruktion schien McLean geeignet, um sein Container-Konzept zu testen. Am 26. April 1956 stach von Newark (New Jersey) die *Ideal X* mit 58 Aluminium-Containern an Bord in See und lief fünf Tage später in Houston (Texas) ein, wo die

¹²⁸ Vgl.: Witthöft. 2000. S. 11.

¹²⁹ Vgl.: Ruppelt, Georg: Die Verküstung der Welt oder: wie der Container die Häfen verändert hat. Zur Ausstellung „Deutsche Nordseehäfen – Menschen und Schiffe“ in der Niedersächsischen Landesbibliothek 2003. In: Auskunft. Zeitschrift für Bibliothek, Archiv und Information in Norddeutschland. Bd. 27, 2007. S. 490; Witthöft. 2000. S. 20.

¹³⁰ Mayo, Anthony J.; Nohria, Nitin: The Truck Driver who reinvented shipping. Auf: Harvard Business School (Hrsg.): Working Knowledge. A first look at faculty research. 03.10.2005. hbswk.hbs.edu/item/5026.html (Letzter Besuch: 01.10.2013).

¹³¹ Vgl.: Preuß. 2007. S. 20.

¹³² Vgl.: Mayo; Nohria. 2005.

Boxen direkt vom Schiff auf Sattelschlepper umgeladen wurden und zum eigentlichen Empfänger weitertransportiert werden konnten. Die Fahrten der *Ideal X*, bei denen sie Richtung Texas Textilien und auf dem Rückweg Tabak in ihren Containern transportierte, waren ein wirtschaftlicher Erfolg: Der Containertransport per Schiff war deutlich günstiger als der 3.000 Kilometer lange Landweg. Hatte die *Ideal X* auf ihren Reisen zunächst neben den Containern konventionell Öl transportiert, konnte auf diese Form der Quersubventionierung bald verzichtet werden.¹³³

Im Oktober 1957 eröffnete McLean den ersten regulären Containerliniendienst nach festen Fahrplänen. Seine Reederei hatte er derweil – dem verbindenden Charakter des Containers zwischen Binnen- und Seetransport Rechnung tragend – in *SeaLand Industries* umbenannt. Das zu diesem Zweck neu konstruierte Schiff, die *Gateway City*, konnte ihre Container nicht nur auf Deck laden, sondern verfügte in ihrem Bug über eine Zellkonstruktion, in der sich mehrere Container übereinander stapeln ließen. Hatte die 160 Meter lange *Ideal X* noch eine Kapazität von 58, so war die knapp 25 Meter kürzere *Gateway City* bereits in der Lage, 226 Container zu transportieren.¹³⁴

Die offenkundige Leistungsfähigkeit der Verknüpfung zwischen Binnen- und Seeverkehr durch den Container, die McLean zu der begeisterten Äußerung *“I don’t have vessels, I have seagoing trucks!”*¹³⁵ veranlasste, blieb den konventionellen Reedern nicht verborgen. Für diese kam die neue Technik jedoch zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt: Zwar war es auch in ihrem Interesse, die Engpässe in den Häfen endlich zu überwinden, jedoch hatten viele von ihnen gerade erst ihre Nachkriegsflotten unter hohen finanziellen Aufwendungen auf vermeintlich moderne Stückgut-schiffe umgerüstet. Sie hatten dies in der Annahme getan, dass sich die neuen Schiffe über einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren amortisieren würden. So sahen viele in der neuen Umschlagtechnik keinen Gewinn, sondern eine Gefahr für die getätigten Investitionen.¹³⁶ Allerdings waren die wirtschaftlichen Probleme des konventionellen Stückgutumschlags so erheblich und auf der anderen Seite die Vorteile des Containerumschlags, wie ihn McLean praktizierte, so offensichtlich, dass bald zahlreiche Reedereien dem Beispiel von *SeaLand* zu folgen begannen. Die *Matson-Company* eröffnete 1958 den ersten Containerdienst des Pazifiks zwischen San Francisco und

¹³³ Vgl.: Witthöft. 2000. S. 20.

¹³⁴ Vgl.: Cudahy, Brain J.: Box boats. How container ships changed the world. New York 2006. S. 10.

¹³⁵ Preuß. 2007. S. 70.

¹³⁶ Vgl.: Hecht; Pawlik. 2007. S. 15.

Hawaii. An der Ostküste der USA, in der Karibik und im Golf von Mexiko operierten bald verschiedene Liniendienste. 1960 wurde der erste Versuch unternommen, Containerdienste über die Grenzen der USA hinaus auszudehnen. Die Reederei *Grace-Line* richtete zwei Frachter für den Liniendienst zwischen den Vereinigten Staaten und Südamerika her. Das Vorhaben scheiterte jedoch am Widerstand der Hafentarbeiter im venezolanischen La Guaira, die, wie bereits ihre Kollegen rund 70 Jahre zuvor, angesichts der ersten Tankschiffe in der neuen Umschlagtechnik eine Gefahr für ihre Arbeitsplätze sahen und sich dessen durch Boykott der neuen Technik zu erwehren suchten. Dennoch verkehrten Anfang der 60er Jahre bereits 171 Schiffe im Containerverkehr zwischen 25 Häfen in den USA, den karibischen Inseln und Panama.¹³⁷ Der Container hatte sich zu einem festen und schnell expandierenden Teil des Seetransportwesens entwickelt. Insbesondere US-amerikanische Reeder waren der Meinung, mit dem Container den Ausweg aus der wirtschaftlichen Krise der Stückgutfahrt gefunden zu haben.¹³⁸ Die Zeit- und Kostenersparnis im Hafenumschlag war frappierend und die Reeder drängten darauf, weitere Fahrtgebiete zu erschließen. Mit Beginn der zweiten Hälfte der 60er Jahre setzten sie schließlich zum Sprung über den Atlantik an.

2.1.9 Normierung

Bevor der Container in weitere Teile der Welt vordringen konnte, musste ein sich abzeichnendes Problem beseitigt werden: Mit zunehmender Zahl von Containerreedereien entstanden immer mehr unterschiedliche Containerabmessungen. Während *SeaLand* beispielsweise mit Containern einer Länge von 35 Fuß operierte, sah *Matson* die optimale Größe bei einer Länge von 24 Fuß.¹³⁹ Schon Ende der 1920er Jahre hatte die *Interstate Commerce Commission* der USA mit Blick auf die Ambitionen der US-Eisenbahngesellschaften im Containerverkehr gemahnt, dass die Einheitlichkeit der Container notwendige Voraussetzung sei, um das Rationalisierungspotential des Behälterverkehrs auch wirklich nutzen zu können.¹⁴⁰

¹³⁷ Vgl.: Witthöft. 2000. S. 21 f..

¹³⁸ Vgl.: Hansen, Helmut F.: Im Auf und Ab der Gezeiten. Die wechselvolle Geschichte des Hamburger Hafens. Herford 1989. S. 94.

¹³⁹ Vgl.: Witthöft. 2000. S. 20 f..

¹⁴⁰ Vgl.: Heim. 1954. S. 45 f..

Schon mit der Überwindung der klassischen Werkstattfertigung und dem Übergang zur Ford'schen Massenproduktion hatte sich die Bedeutung von Normen herausgestellt.¹⁴¹ Einheitliche Standards stellten seit jeher eine Grundlage für das Funktionieren verzahnter Industriegesellschaften dar. Das Problem der Normung ist jedoch die Frage des richtigen Zeitpunktes. Eine zu frühe Festlegung konnte eine Behinderung des Entwicklungsprozesses bedeuten. Bei einer zu späten Normung jedoch ließ sich das so entstandene Chaos kaum noch in allgemeingültige Normen ordnen.¹⁴² Innerhalb der USA einigte man sich schließlich im Jahr 1961 auf einheitliche Maße für Container: acht Fuß breit, acht Fuß hoch und 10, 20, 30 oder 40 Fuß lang sollten die US-amerikanischen Container von nun an sein. Doch da die Ausdehnung des Containerverkehrs auf die andere Seite des Atlantiks absehbar war, musste langfristig ein globaler Standard erreicht werden. Die *International Organization for Standardization (ISO)* beschäftigte sich daher Anfang der 60er Jahre umfassend mit diesem Thema. Die Mitglieder der zur Normierung des Containers gegründeten *ISO-Commission 104* trafen sich rund vierzigmal in Hafenstädten auf der ganzen Welt, um einen verbindlichen Rahmen für Herstellung, Bearbeitung und Transport von Containern zu entwickeln. Die meisten Vertreter präferierten die US-amerikanischen Maße, darunter auch die Deutschen. Lediglich Frankreich und die Sowjetunion bestanden darauf, ihre jeweils eigenen Abmessungen zum internationalen Standard zu erklären. Die französische Delegation berief sich dabei auf den internationalen Eisenbahnverband *Union Internationale des Chemins de fer (UIC)*, der bereits verbindliche Richtlinien für den Einsatz von Containern im europäischen Eisenbahnverkehr erlassen hatte. Die UIC-Norm sah vor, dass Eigengewicht und Ladung der Container zusammen 5,2 Tonnen nicht überschreiten durften, und ignorierte dabei weitgehend die bisherigen Erfahrungen und Größenentwicklungen, die im Behälterverkehr zur See in den USA gemacht worden waren.¹⁴³ Tatsächlich war ein hohes Maß an „*technischer Diplomatie*“¹⁴⁴ vonnöten, um zu einer Einigung zu gelangen. Um die zwi-

¹⁴¹ Becker, Walter: Industrielle Revolution – Wissenschaftlich-technische Revolution: Methodologisches und Wirtschaftshistorisches. In: Dresdener Beiträge zur Geschichte der Technikwissenschaften. 1988. S. 5.

¹⁴² Vgl.: Linde, Horst: Containertechnologie. (R)Evolution des Seeverkehrs. In: Braun, Hans-Joachim: Seetransport der Jahrestagung der Georg-Agricola-Gesellschaft 2004 in Bremerhaven. Freiberg 2005. S. 79.

¹⁴³ Vgl.: F.B.: Rationalisierung ist Trumpf im Seetransport. In: Hamburg Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1964 Nr. 24. S. 5.

¹⁴⁴ Schneider. 2005. S. 16.

schenzeitlich verfahrenere Situation zu klären, entschieden sich die Kommissionsmitglieder dafür, alle drei Maße zu alternativen Standards zu erklären. Zumindest bei den französischen Vorschlägen waren die deutsche und die US-amerikanische Delegation davon überzeugt, dass sie sich am Markt nicht durchsetzen könnten.¹⁴⁵ So wurden auf der Konferenz der *ISO/TC 104* vom 1. bis zum 5. Juni 1964 in den Räumen der Hamburger Handelskammer die Containerabmessungen der Serie 1 mit US-amerikanischen Maßen, der Serie 2 mit den von Frankreich geforderten Standards und der Serie 3 mit den Abmessungen, die die Sowjetunion gefordert hatte, beschlossen. Die Maße der Serie 1 setzten sich im Markt durch, die Serien 2 und 3 waren nach wenigen Jahren vollständig verschwunden.¹⁴⁶

2.1.10 Der ISO-Container

Der 20-Fuß-Container wurde nunmehr als *Twenty (Foot) Equivalent Unit (TEU)* zum Standardcontainer des internationalen Seeverkehrs und somit zur internationalen Maßeinheit des Containersystems.¹⁴⁷

Als großer Schwachpunkt der ISO-Normung stellte sich schnell die 8-Fuß-Breite heraus, die mit der in Europa erst wenige Jahre zuvor eingeführten Europoolpalette nicht kompatibel war. Zunächst hatten Logistikexperten eine Kombination von Container und Palette als nicht sehr wahrscheinlich eingeschätzt, schnell stellte sich diese Annahme aber als falsch heraus. Aufgrund der schon getätigten hohen Investitionen, die getrennt voneinander in beide Systeme geflossen waren, schien eine Zusammenführung jedoch nicht mehr möglich. Dies kann mit als Grund dafür angesehen werden, dass sich der ISO-Container innerhalb Europas nicht für den rein binnenländischen Transport durchzusetzen vermochte.

Der Normcontainer war vor allem für Trockenladungen ohne weitere Ansprüche, d.h. im Wesentlichen für den Transport von Halb- und Fertigwaren geeignet. Um weiteren güterspezifischen Ansprüchen gerecht zu werden, wurde über die Jahre eine Reihe von Spezialcontainern entwickelt.¹⁴⁸ Am weitesten verbreiteten sich dabei Kühlcontainer, in denen Ladungen bei konstanten Temperaturen zwischen -30°C (Gefrierfleisch/-fisch) bis $+14^{\circ}\text{C}$ (Bananen) transportiert werden können, Open-

¹⁴⁵ Vgl.: Eckelmann, Curt: De Hobenboos. Eine Lebensgeschichte. Hamburg 1992. S. 207.

¹⁴⁶ Vgl.: Harmstorf, Behrend: Kleine Chronik vom Hamburger Hafen. 1900 – 2000. Hamburg 2001. S. 117.

¹⁴⁷ Vgl.: Brinkmann. 2005. S. 235 f..

¹⁴⁸ Vgl.: Linde. 2005. S. 80.

Top-Container für sperrige Ladung, Tankcontainer für den Transport von Flüssigkeiten sowie Schüttgüter- oder Bulkcontainer für trockene Massengüter.¹⁴⁹ Somit ist der Containerverkehr mittlerweile auch in Bereiche vorgedrungen, die der konventionelle Stückgutverkehr an das Prinzip des Massengutumschlags verloren hatte.

2.1.11 Auswirkung des Containers auf die Seeschifffahrt

Erst die ISO-Normierung legte die Grundlage für die Möglichkeit eines Austausches von Containern zwischen verschiedenen Unternehmen und verschiedenen Verkehrsträgern überall auf der Welt.¹⁵⁰ Erst dadurch entfaltete der Container seine beschleunigende und revolutionierende Wirkung auf den Welthandel.¹⁵¹

Ohne den Container wäre das heutige Ausmaß des globalen Güterausstauschs kaum vorstellbar. Wie andere Verkehrsrevolutionen vor ihm¹⁵², führte seine Etablierung nicht nur zu einer erheblichen Beschleunigung des Verkehrs, sondern auch zu wesentlichen Kostenreduzierungen, die zusätzliche Verkehre induzierte. Moderne Produktionsprozesse, wie das *Just-in-time-Verfahren* und die Entwicklungen des *Supply Chain Management*, wurden erst durch die mit dem Container verbundenen Rationalisierungen möglich.¹⁵³ Gleichzeitig führte das verbesserte Transportangebot zu einem Anstieg der Güternachfrage. So wie schon Transportinnovationen Jahrhunderte zuvor eine „wesentliche Voraussetzung für die eigentliche industrielle Revolution“¹⁵⁴ waren, so wurde der Container zur „materialisierten Substanz der Globalisierung“.¹⁵⁵ Die schlichten Metallboxen entwickelten einen Einfluss auf Handel und Weltökonomie, wie ihn zuvor nur die Erfindung von Dampfschiff, Eisenbahn und Automobil entfalten konnten.¹⁵⁶ Der heutige Welthandel ist hochgradig abhängig von einer funktionierenden Containerschifffahrt. Die heute festzustellende komplexe industrielle Arbeitsteilung über Kontinente hinweg wurde nicht zuletzt erst durch den

¹⁴⁹ Vgl.: Brinkmann. 2005. S. 236.

¹⁵⁰ Vgl.: Hecht; Pawlik. 2007. S. 13f..

¹⁵¹ Vgl.: Broeze. 2002. S. 35; Ruppelt. 2006. S. 490 f..

¹⁵² Vgl.: Roth, Ralf: Allgemeine Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte. In: Roth; Schlögel. 2009. S. 48 f..

¹⁵³ Vgl.: Levinson. 2006. S. 12.

¹⁵⁴ Mörser. 2008. S. 53.

¹⁵⁵ Welke, Ulrich: Ladepläne und Fahrpläne. In: Gerstenberger, Heide; Welke, Ulrich: Seefahrt im Zeichen der Globalisierung. Münster 2002. S. 136.

¹⁵⁶ Vgl.: Levinson. 2006. S. 12.

Container möglich.¹⁵⁷ Er gestattet einen globalen Zusammenhang, an dessen Funktionieren nach Schlögel nicht weniger als „*die Existenz der entwickelten Welt*“ hängt.¹⁵⁸

Die im Vergleich zum konventionellen Stückgut deutlich höhere Produktivität des Containerumschlags führte insgesamt zu derart stark fallenden Transportkosten, dass ein Zustand erreicht wurde, in dem nach Miller „*ocean freight rates were all but meaningless in economic decisions about sourcing and selling*“.¹⁵⁹ Das Seegüteraufkommen stieg in der Folge dramatisch an. Binnen weniger Jahrzehnte wurde der Container zum zentralen Objekt der Handelsschifffahrt; Stückgutschifffahrt wurde mehr und mehr identisch mit Containerschifffahrt und so entwickelte sich der Container zum „*physischen Rückgrat*“ des Seetransports von Stückgütern.¹⁶⁰ Damit einher ging ein tiefgreifender Wandel der technischen, organisatorischen und ökonomischen Gegebenheiten in den Seehäfen, auch weil es im Zuge der Containerisierung zu einem sprunghaften Anstieg der Schiffsgrößen kam.

¹⁵⁷ Vgl.: Preuß, Olaf: Die Reedereien rüsten ab. Containerschifffahrt – Hohe Energiepreise erzwingen schwächere Motorisierung. In: Hamburger Abendblatt. 23. August 2008. S. 21.

¹⁵⁸ Schlögel. 2009. S. 34.

¹⁵⁹ Miller. 2012. S. 343.

¹⁶⁰ Deecke. 2001. S. 42.

2.2 Schiffsgrößenwachstum im Zuge der Containerisierung

2.2.1 Die Entwicklung der Schiffsgrößen bis 1945

Bis ins 19. Jahrhundert hinein unterschieden sich die Abmessungen von Frachtschiffen kaum von den im Mittelalter und davor gängigen Größen. Die Hanse hatte im Jahr 1412 festgelegt, dass Schiffe nicht die Größe von 100 Last Tragfähigkeit und einen Tiefgang von 12 lübischen Fuß (ca. 3,6 m) überschreiten sollten.¹⁶¹ Bis zum Beginn der sog. „*maritimen Revolution*“¹⁶² in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kamen Seeschiffe tatsächlich kaum über einen maximalen Tiefgang von 3,5 Meter hinaus.¹⁶³

Dann führte jedoch die Entwicklung neuer Antriebstechniken in Form der Dampfmaschine sowie die Nutzung von Eisen als Material im Schiffbau zu einem Entwicklungssprung in der Schifffahrt, der nach Einschätzung der englischen Admiralität jener Zeit so bedeutend war, dass sie sogar den Verlust der nordamerikanischen Kolonien wirtschaftlich mehr als aufwog.¹⁶⁴ Die Seefahrt machte sich zunehmend unabhängig von der Antriebskraft des Windes, was zu einer Beschleunigung und Verstärkung des Transports führte. Gleichzeitig ermöglichte der Bau eiserner Rümpfe größere Schiffe und dadurch eine zumindest bescheidene Vergrößerung der Ladekapazitäten.¹⁶⁵

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bildete sich die Massengutschifffahrt als eigenes Transportsystem heraus, dessen wesentliches Merkmal die Möglichkeit zu einem besonders rationalen Umschlag durch die Homogenität der Ladung war. Der Umschlag der Stückgutschifffahrt wurde hingegen weiterhin durch die Heterogenität der Ladung bestimmt. Trotzdem erfuhr auch die Stückgutschifffahrt in dieser Zeit einen bedeutenden strukturellen Wandel. Mit fortschreitender Entwicklung der Dampftechnologie wurden die Seefahrten planbarer und die Reedereien setzten ihre Dampfschiffe zunehmend nach festen Fahrplänen im Linienverkehr ein.¹⁶⁶ Mit Etab-

¹⁶¹ Flügel, Heinrich: Seewasserstraßen und -häfen. Ein historischer Überblick. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1988. Bd. 43. Hamburg 1989. S. 38.

¹⁶² Mörser. 2008. S. 39 ff..

¹⁶³ Vgl.: Lehmann, Eike: Schiffstechnik – Sind die großen Revolutionen vorüber? In: Weltseeverkehr vor der Jahrtausendwende. 7. Kieler Seminar zu aktuellen Problemen der See- und Küstenschifffahrt. Bergisch-Gladbach 2000. S. 115.

¹⁶⁴ Vgl.: Lehmann. 2000. S. 115.

¹⁶⁵ Vgl.: Sieferle, Rolf Peter: Transport und wirtschaftliche Entwicklung. In: Sieferle. 2008. S. 32.

¹⁶⁶ Vgl.: Stopford. 1997. S. 338 ff..

lierung der Liniendienste begann das Zeitalter der Großschifffahrt, deren Treiber zunächst die expandierende Passagier- und Postschifffahrt wurden. Erste Vertreterin dieser neuen Ära im Schiffbau war die 1857 in Dienst gestellte 207 Meter lange *Great Eastern*. Der Profilierungsdrang der europäischen Mächte führte um die Jahrhundertwende zum Wettstreit darum, das möglichst schnellste und größte Schiff der Welt zu bauen. Erst durch den Untergang der Titanic, dem mit 269 Meter Länge, 28,19 Meter Breite und einem maximalen Tiefgang von 10,5 Meter zu jenem Zeitpunkt größten Schiff der Welt, erfuhr dieser Eifer am 14. April 1912 einen ersten Einschnitt und fand schließlich mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges sein vorläufiges Ende. Der Krieg verschob nicht nur die Prioritäten vom zivilen zum militärischen Schiffbau, sondern wirkte über den eigentlichen Kriegsverlauf hinaus als Schock auf den Seehandel. Erst in der zweiten Hälfte der 20er Jahre hatte sich das Seegüteraufkommen wieder soweit erholt, dass erneut mit dem Bau großer Passagierschiffe begonnen wurde. In Deutschland wurden mit den Turbinendampfern *Bremen* und *Europa*, die jeweils 274 Meter lang und 31 Meter breit waren, zwei Schiffe gebaut, die gerade noch durch die Schleusen des Panamakanals passten. Die etwa gleichzeitig in Dienst gestellten britischen *Queen Mary* und *Queen Elisabeth* sowie die französische *Normandie* waren dafür bereits zu groß und stellten damit die ersten Post-Panamax-Schiffe der zivilen Schifffahrt dar.¹⁶⁷ Die großen Häfen beiderseits des Atlantiks sahen sich durch Ausmaß und Geschwindigkeit dieses Größenwachstums vor erhebliche Herausforderungen gestellt, was unter anderem zu einer Verlegung der Abfertigung dieser Schiffe in Vorhäfen führte. Während Bremen seine Passagierverkehre bereits seit jeher in Bremerhaven abfertigte, rüstete Hamburg dafür ab 1892 den Amerikahafen in Cuxhaven aus.¹⁶⁸ Lediglich fünf Schiffe, die in der Größenordnung zwischen 50.000 und 83.000 BRT mit Tiefgängen von über 12 Metern in der Nordatlantikfahrt eingesetzt wurden, diktierten in dieser Zeit den Häfen, die sie anliefen, ihren Investitionsbedarf und zwar in einem Maße, dass diese weder ihren Mitteleinsatz durch Hafengebühren und sonstige Einnahmen amortisieren

¹⁶⁷ Vgl.: Flügel. 1989. S. 38.

¹⁶⁸ Vgl.: Bolle, Arved: Die Auswirkungen der wachsenden Schiffsgrößen auf die Häfen und ihre Zufahrten. In: Hamburger Hafen-Nachrichten. 1957. Nr. 9. S. 26; Bolle, Arved: Erinnerungen aus 40 Jahren Arbeit für den Strom- und Hafengebäudebau und den Hamburger Hafen. In: Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft 1979/80. Bd. 37. Hamburg 1980. S. 77.

konnten, noch dass diese überhaupt für den betrieblichen und baulichen Unterhalt der Anlagen ausreichten.¹⁶⁹

Im Gegensatz zur Entwicklung in der Passagierfahrt waren die Abmessungen reiner Frachtschiffe bis zu diesem Zeitpunkt kaum nennenswert angestiegen und damit weit hinter den Dimensionen der Passagierschiffahrt zurückgeblieben. Wesentliche Impulse auf die Größenentwicklung der Handelsschiffahrt gingen während des Zweiten Weltkrieges vom *Emergency Shipbuilding Program* aus, mit dem die *War Shipping Administration* der USA den Tonnageverlust der Alliierten durch deutsche und japanische U-Boote zu kompensieren versuchte. Die Frachtschifflotte, die die USA in diesem Zuge zur Versorgung der eigenen Truppen und der ihrer Verbündeten jenseits des Atlantiks und im Pazifik wie am Fließband bauen ließen, bestand im Wesentlichen aus Schiffen der sog. *Liberty-Klasse*, die mit rund 7.000 BRT bei einer Länge von rund 127 m, einer Breite von 17,5 Meter und einem maximalen Tiefgang von 8,2 Meter zwar etwas größer waren als das zivile Regelfrachtschiff der Vorkriegszeit, allerdings noch weit hinter den größten Passagierschiffen zurückblieben.

2.2.2 Entwicklungssprung in der Massengutschiffahrt

Nach dem Krieg war die Zeit dieser großen Fahrgastschiffe, die im Liniendienst die Ozeane überquerten, bald vorbei, da das Flugzeug mehr und mehr zum wichtigsten Verkehrsträger im interkontinentalen Passagierverkehr avancierte. Dafür begann der Transport von Massengütern neue Dimensionen des Schiffbaus zu erschließen. Insbesondere die seit den 50er Jahren rasant ansteigende Nachfrage nach Mineralöl führte zu einem explosionsartigen Anstieg der Größenentwicklung bei Tankschiffen. Galten 1950 Tanker mit 15.000 Tonnen Tragfähigkeit als groß, waren nur zwanzig Jahre später Schiffe von 250.000 Tonnen nicht mehr ungewöhnlich.¹⁷⁰ Möglich wurde diese Entwicklung nicht zuletzt dadurch, dass durch die rationalen Techniken im Umschlag von Massengütern die Schiffsgrößen einen nur relativ geringen Einfluss auf die Hafentiegezeiten der Schiffe hatten. Allerdings stellte diese Entwicklung die Häfen vor große Herausforderungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit ihrer Anlagen und vor allem auch ihrer seewärtigen Zufahrten. Eine im Auftrag der

¹⁶⁹ Vgl.: Agatz, Arnold: Schiff- und Hafenbau – Handel und Schiffahrt ein unteilbares Ganzes. In: Hansa. 1970. S. 2035.

¹⁷⁰ Vgl.: Flügel.1989. S. 38; Papadopoulos, Sotirios: Entwicklung und Strukturwandel des Weltseeverkehrs (1960 – 1985). In: See- und Küstenschiffahrt im Umbruch. Kiel 1985. S. 1.

Hamburger Behörde für Wirtschaft und Verkehr erstellte Studie zur Anpassung der Seehäfen an die wachsenden Schiffsgrößen attestierte der Entwicklung im Massengutsektor in der frühen Nachkriegsära „*hektische Züge*“.¹⁷¹ Man riet dazu, bei Investitionen, anders als es in der Vorkriegszeit beim Passagierverkehr der Fall gewesen war, den Anforderungen der Reeder nicht blind zu folgen, sondern stattdessen „*ökonomisch rational*“¹⁷² die Maximierung des Umschlags nicht mehr zum alleinigen Entscheidungskriterium für Hafeninvestitionen zu machen. Gleiches war aus Bremen zu vernehmen, wo führende Hafenbauer feststellten, dass das Streben der Reeder „*nach möglichst billigen Frachtkosten für ihr Öl insofern einseitig [sei], als es nämlich nicht berücksichtigt, dass zu ihren eigenen wirtschaftlichen Überlegungen noch enorme Kosten für die dazugehörigen Hafenanlagen mit ihren Zufahrten gehör[t]en.*“¹⁷³ Die „*Mammutschiffe ohne Häfen*“¹⁷⁴ wurde in dieser Zeit zum geflügelten Wort, um das Phänomen zu beschreiben, dass die Abmessungen der Frachtschiffe in der Massengutfahrt den Zufahrten zu den Häfen entwachsen. Hamburg ergriff zwar im Laufe der 50er Jahre noch Pläne, um seine seeseitige Zufahrt über die Elbe auch für Tankschiffe offen zu halten, doch stellte sich schnell heraus, dass die Entwicklung neuer Größendimensionen in der Tankschiffahrt so schnell vorstättenging, dass jeder Versuch der Häfen, wasserbaulich darauf zu reagieren, obsolet wurde. Tatsächlich verlagerte sich die Abfertigung der Öltanker zunehmend von den Universalhäfen weg an tiefere Fahrwasser. Möglich wurde dieser Trend auch durch die Entwicklung von Pipelines, die einen kostengünstigen und rationellen Transport des Öls von den Tiefwasserhäfen zu Raffinerien im Hinterland ermöglichten. So entwickelte sich Wilhelmshaven zu Deutschlands zentralem Hafen für den Umschlag von Mineralölen, während Hamburg und die bremischen Häfen in diesem Umschlagssegment einen allmählichen Bedeutungsverlust hinnehmen mussten.¹⁷⁵

¹⁷¹ Reisner. 1970. S. I.

¹⁷² Ebenda. S. I.

¹⁷³ Agatz, Arnold: Die Anpassung der Seehäfen mit ihren Zufahrten an die wachsenden Schiffsgrößen. In: Wirtschafts-Correspondent. 1957. Nr. 46. S. 10.

¹⁷⁴ Agatz. 1957. S. 10.

¹⁷⁵ Hascher, Michael: Die low-tech-Revolution: Container und Pipelines. In: Roth; Schlögel. 2009. S. 438.

2.2.3 Konventionelle Stückgutschifffahrt am Limit

Die Stückgutschifffahrt blieb derweil deutlich hinter der Größenentwicklung beim Massengut zurück. Hier war man Mitte der 60er Jahre noch nicht über die Abmessungen der Liberty-Schiffe hinausgekommen und auch für die Zukunft rechnete man nicht mit einem wesentlichen Anstieg der Schiffsgrößen in diesem Segment. Langzeitprognosen gingen davon aus, dass das Regelfrachtschiff der Zukunft im Transport von Stückgütern Kapazitäten von rund 15.000 Tonnen Tragfähigkeit bei einem Tiefgang von 9 bis 9,5 Meter haben würde.¹⁷⁶ Aus schiffbautechnischen Erwägungen wäre der Bau größerer Einheiten zwar kein Problem, das hatte sich beim Bau der inzwischen in Dienst stehenden Supertanker gezeigt, in der konventionellen Stückgutfahrt zwangen jedoch wirtschaftliche Erwägungen zu einer Begrenzung des Schiffsgrößenwachstums. Der Umschlag der heterogenen Stückgüter war so zeit- und personalintensiv, dass jede Vergrößerung der Ladungsfähigkeit eines Schiffes unmittelbar mit einer Verlängerung der Liegezeiten und damit einem Anstieg der Kosten in den Häfen einherging. Economics of scale konnten so durch ein Anwachsen der Schiffseinheiten nicht geltend gemacht werden.¹⁷⁷ Die hemmende Wirkung dieses Umstandes auf die Entwicklung der Stückgutschifffahrt wird eindrücklich an den Konstruktionsmerkmalen neuaufgelegter Stückgutschiffe dieser Zeit deutlich. Die sieben Einheiten der Friesenstein-Klasse, der letzten Schiffsklasse konventioneller Stückgutschiffe der Vorcontainer-Ära, die der Norddeutsche Lloyd ab 1967 in Dienst stellte, waren 161,72 Meter lang, 22,5 Meter breit und verfügten über einen maximalen Tiefgang von rund 10 Meter bei einer Vermessung von 10.481 BRT. und waren damit nur unwesentlich größer als die während des Krieges in Dienst gestellten Schiffe der Liberty-Klasse.¹⁷⁸

2.2.4 Die Schiffsgrößenentwicklung in der Containerschifffahrt

Im frühen Containerverkehr waren die Behälter noch als Zuladung auf konventionellen Schiffen transportiert worden. Bei Malcom McLeans *Ideal X* hatte es sich

¹⁷⁶ Vgl.: Agatz. 1957. S. 10.

¹⁷⁷ Vgl.: Reisner. 1970. S. I; Schönknecht, Axel: Maritime Containerlogistik – Leistungsvergleich von Containerschiffen in intermodalen Transportketten. Berlin 2009. S. 29.

¹⁷⁸ Vgl.: Vidal, H.; Lücke, M.; Lenk, H.: Schnellfrachter MS „Friesenstein“. In: Schiff und Hafen. 1967. S. 914 ff.

um einen umgebauten US-T2-Weltkriegstanker mit einer Größe von 10.441 BRT gehandelt, der nach Umbauten in der Lage war, 58 Container als Decksladung zu befördern. Nachdem sich die Wirtschaftlichkeit des Containertransports erwiesen hatte, ließ McLean bereits erste Schiffe mit Zellkonstruktionen im Schiffsinneren ausstatten, in denen die Container übereinander gestapelt werden konnten. Dazu ließ er Weltkriegsfrachter so umbauen, dass sie insgesamt bis zu 266 Container transportieren konnten. Diesem Beispiel folgten auch andere Containerreedereien. Bei den Schiffen, mit denen im April 1966 die *United States Lines (USL)* den ersten Containerliniendienst über den Atlantik nach Europa aufnahm, handelte es sich um Semicontainerschiffe von 10.400 BRT, die in der Lage waren, 140 Container zu transportieren.¹⁷⁹ Die *MS Fairland*, mit der McLeans *SeaLand* im gleichen Jahr den ersten Vollcontainerdienst von Port Elisabeth in New York nach Rotterdam und Bremen aufnahm, konnte bereits 255 Container, noch in der reedereieigenen 35-Fuß-Abmessung, transportieren.¹⁸⁰ Durch die nun praktizierte Form des Umschlags

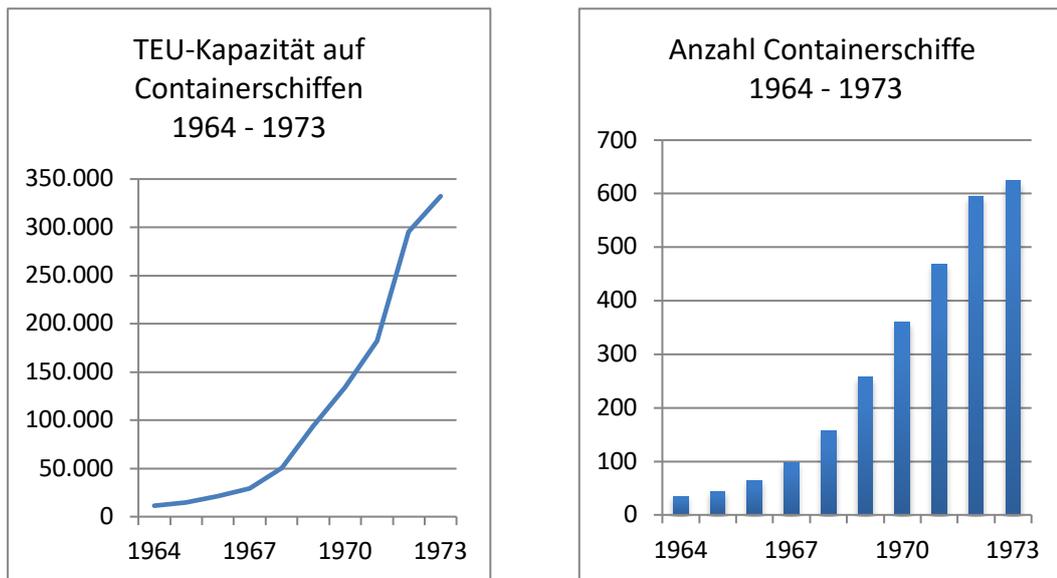


Abb. 1: TEU-Kapazitäten auf Containerschiffen und Anzahl an Containerschiffen 1964 - 1973

war der gordische Knoten durchschlagen, der die Stückgutschiffahrt so lange in ihrer Entwicklung gebremst hatte. Wie groß der Nachholbedarf war, lässt sich eindrücklich an der Geschwindigkeit zeigen, mit der sich die Abmessungen der Bestellungen von Containerschiffneubauten nun entwickelten, die z.B. der gemeinsame Containerdienst von Hapag und NDL bei deutschen Werften in Auftrag gab. Im Jahr 1967 bestellten beiden Reedereien gemeinsam vier Schiffe von je 14.000 BRT, die jeweils 750 Container transportieren konnten. Nur zwei Jahre später, im Jahr 1969,

¹⁷⁹ Vgl.: Witthöft. 2004. S. 36.

¹⁸⁰ Vgl.: Ebenda. S. 21 f..

orderten sie bereits doppelt so große Schiffe mit 27.000 BRT zum Transport von je 1.500 Containern. Nur ein weiteres Jahr später umfasste die Bestellung der jetzt fusionierten Reedereien Schiffe für die Ostasien-Relation mit je 55.000 BRT und der Kapazität von 3.000 Containern, die mit einer Länge von 285 Metern und einer Breite von 32,2 Metern bereits Panamax-Abmessungen besaßen.¹⁸¹ Binnen drei Jahren hatte sich damit die Größe der Containerschiffneubauten vervierfacht.

Als Größenmaß für Containerschiffe bürgerte sich alsbald die Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) ein, also die Anzahl der 20-Fuß-Container, die transportiert werden konnten. Dies erschien sinnvoll, da die Anzahl der Boxen zum einen nicht nur die Laderäume des Schiffes maß, sondern auch die Decksladung mit einschloss, die im Containerverkehr einen erheblichen Anteil ausmachte. Da ferner von Beginn an im Containerverkehr ein hoher Anteil an Leercontainerfahrten zwingend erforderlich war, um die globale Containerallokation sicherzustellen, erschien auch die Tragfähigkeit der Schiffe nicht mehr als hinreichend Auskunft gebend.¹⁸²

Zu Beginn der transatlantischen Containerschiffahrt im Jahr 1966 standen weltweit Container-Transportkapazitäten von rund 21.000 TEU zur Verfügung. Sechs Jahre später waren es bereits knapp 300.000. In der gleichen Zeit hatte sich die weltweite Containerschifflotte von 66 Schiffen auf 595 verneunfacht.¹⁸³

Obwohl die Dynamik, mit der sich die Entwicklung der Containerschiffsgrößen vollzog, etwas anderes vermuten lässt, gab es auch nach Beginn der transatlantischen Containerfahrt zunächst noch starke Zweifel, ob diese sich soweit etablieren würde, dass sie tatsächlich Bedeutung innerhalb des Seeverkehrs entfalten würde. Dies lag vor allem daran, dass, wie bereits beschrieben, von den Mitte 1967 in Dienst stehenden ca. 5.000 konventionellen Stückgutfrachtern rund 60 Prozent weniger als 15 Jahre alt waren und mithin als noch nicht von den Reedern abgeschrieben galten. Es wurde angenommen, dass den Reedereien unter diesen Voraussetzungen nicht daran gelegen sei, diese Schiffe durch die Forcierung des Containers schneller als nötig veralten zu lassen.¹⁸⁴ Bis in die 80er Jahre hinein, so die Annahme, würden die im Containerverkehr engagierten Reedereien mit der Unsicherheit leben müssten, ob

¹⁸¹ Vgl.: Witthöft. 2004. S. 24; Müller, Lutz; Wittenberg, Lutz: Ursachen des neuen Wandels: Das Grosscontainerschiff – Stand und Aussichten. In: 6. Kieler Seminar zu aktuellen Fragen der See- und Küstenschiffahrt. Probleme im Seeverkehr. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V.. Kiel 1997. S. 16.

¹⁸² Vgl.: Reisner. 1970. S. 10.

¹⁸³ Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen (Hrsg.): Statistik der Schifffahrt 1973. Bremen 1973.

¹⁸⁴ Vgl.: Theel, G. A.: Die Problematik der Anpassung der Seehäfen an die wachsenden Schiffgrößen. In: Hansa. 1968. S. 3.

sich die neue Umschlags- und Transporttechnologie durchsetzen würde und sich ihre Investitionen auch langfristig auszahlen würden. Vor diesem Hintergrund wurde prognostiziert, dass bis zum Jahr 2000 „[...] nur in wenigen Fällen [...]“ Containerschiffe mit Kapazitäten von bis zu 3.500 TEU entstehen würden.¹⁸⁵

Tatsächlich übertraf die Kapazität der Containerschiffe so schnell die der bis dahin üblichen konventionellen Stückgutschiffe, dass es in der Folge zu Überkapazitäten und einem Niedergang der Frachtraten kam. Dies war aus Sicht der Reeder zwar wenig erfreulich, trug aber mit dazu bei, dass der Containertransport aus Sicht der Verlader noch preiswerter und damit attraktiver wurde und somit schnell auf breite Akzeptanz stieß.¹⁸⁶ Die zu Beginn des transatlantischen Containerverkehrs zu beobachtende Geschwindigkeit des Schiffsgrößenwachstums schwächte sich infolge der vorhandenen Überkapazitäten vorerst ab. Erst Mitte der 80er Jahre erfolgte ein erneuter Wachstumsschub infolge der Einführung sogenannter *Round The World Dienste* durch die Reedereien *Evergreen* und *USL*. Bis 1983 existierten weltweit rund 40 Containerschiffe mit Stellplätzen für jeweils mehr als 2.500 TEU. Ab Mitte der 80er Jahre wurden dann sog. „*Jumbo-Containerschiffe*“ mit Kapazitäten von mehr als 4.000 TEU in Dienst gestellt.¹⁸⁷ Bei allen Versuchen, die Zahl der Containerstellplätze je Schiff zu erhöhen und damit die Wirtschaftlichkeit der Einheiten durch die Nutzung von Skaleneffekten zu optimieren, blieben die Abmessungen der Schleusen des Panamakanals bis weit in die 90er Jahre hinein der entscheidende Restriktionsfaktor für ein weiteres Wachstum von Containerschiffen. Nur Schiffe, deren Abmessungen eine Breite von 32,2 Metern und eine Länge von 295 Metern nicht überstiegen, konnten die künstliche Wasserstraße zwischen Atlantik und Pazifik passieren. Aus diesem Grund konzentrierten sich Reedereien und Werften lange darauf, innerhalb dieser Abmessungen die Schiffskapazitäten zu erhöhen. Allerdings zeigte sich bald, dass die Marke von 4.500 TEU hinsichtlich der Schiffsstabilität und der Wirtschaftlichkeit nicht nachhaltig überschritten werden konnte. Es wurde zunächst innerhalb dieses Rahmens versucht, die Containerschiffahrt weiter zu optimieren, beispielsweise durch den Einsatz besonders schnell (*SeaLand*) oder besonders langsam (*USL*) fahrender Einheiten. Beide Konzepte erwiesen sich jedoch als nicht wirt-

¹⁸⁵ Reisner. 1970. S. 54.

¹⁸⁶ Vgl.: Sager, Karl-Heinz: Die zweite Containerrevolution in der Linienschiffahrt. In: See- und Küstenschiffahrt im Umbruch. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Kiel 1985. S. 27 f..

¹⁸⁷ Vgl.: Ebenda. S. 27 ff..

schaftlich. Zusätzliche *economies of scale* konnten, so stellte sich bald heraus, tatsächlich nur durch ein weiteres Anwachsen der Schiffsgrößen geltend gemacht werden.¹⁸⁸ Dass der Bau von Schiffen mit deutlich über 8.000 TEU technisch kein Problem darstellen würde, war zu diesem Zeitpunkt bereits klar. Allerdings fürchteten viele Reeder die Einschränkung der Flexibilität ihrer Schiffe, wenn diese nicht mehr in der Lage wären, den Panama-Kanal zu passieren. Hinzu kam, dass die Suprastruktur der Häfen, insbesondere hinsichtlich der Containerbrücken, auf Panamax-Schiffe ausgelegt war. Breitere Schiffe, so die Sorge, würden nicht genügend Häfen mit geeigneten Umschlagseinrichtungen finden.¹⁸⁹

Es war die Reederei *APL*, die 1988 als erste mit ihren in Dienst gestellten Containerschiffbauten das Post-Panamax-Zeitalter ausrief. Die fünf Schiffe der *President-Truman*-Klasse von denen drei in Kiel bei den *Howaldtswerken-Deutsche Werft* und zwei in Bremen-Vegesack beim *Bremer Vulkan* gebaut wurden, waren 275 Meter lang, 39,4 Meter breit, hatten einen Tiefgang von max. 12,4 Meter und waren in der Lage, bis zu 4340 TEU zu transportieren.¹⁹⁰ Nachdem die bisher gültige Grenze erst einmal überwunden war, kam es zu einem sprunghaften Anstieg der Schiffsbreiten auf 40 Meter und darüber hinaus.¹⁹¹ Das Ende des Kalten Krieges sowie die politischen und wirtschaftlichen Öffnungstendenzen der asiatischen Volkswirtschaften führte dann in den 90er Jahren zu einem erheblichen Anstieg der weltweiten wirtschaftlichen Vernetzung, die insbesondere das Verkehrsaufkommen im Containertransport überproportional ansteigen ließ. Entsprechend erlebte der Bau großer Schiffseinheiten einen Boom. Bis 1995 befuhren bereits 60 Einheiten der Post-Panamax-Generation die Weltmeere. In dieser Zeit begann sich auch die Differenzierung zwischen großen interkontinental agierenden Schiffen mit mehr als 3.200 TEU auf der einen Seite und kleineren Schiffen, die in sog. Feederverkehr eingesetzt wurden, auf der anderen. Damit entwickelte sich ein Naben-Speichen-Prinzip im Containerverkehr, bei dem die großen Schiffe die langen Strecken zurücklegten und

¹⁸⁸ Vgl.: Müller, Lutz; Wittenberg, Lutz: Ursachen des neuen Wandels: Das Grosscontainerschiff – Stand und Aussichten. In: 6. Kieler Seminar zu aktuellen Fragen der See- und Küstenschifffahrt. Probleme im Seeverkehr. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V.. Kiel 1997. S. 16 ff.

¹⁸⁹ Vgl.: Jensen, Gerhard; Kraus, Andreas: Überlegungen zum Tiefgang zukünftiger Großcontainerschiffe. In: Schiff & Hafen. 2004. Nr. 6. S. 87.

¹⁹⁰ Vgl.: O.V.: Erster „President“ kommt in Fahrt. In: Hamburger Abendblatt. 22.04.1988. S. 26;

O.V.: Erster APL-Frachter vom Vulkan. In: Hamburger Abendblatt. 04.07.1988. S. 17.

¹⁹¹ Vgl.: Lemper, Burkhard; Zachial, Manfred: Containermärkte und Entwicklung der Containerflotte. In: Perspektiven der Schiffsgrößenentwicklung in der Containerschifffahrt – Herausforderungen für die deutschen Nordseehäfen. Wilhelmshaven 2000. Vgl.auch: Witthöft. 2010. S. 43.

wenige Großhäfen anliefen (*Nabe*) und die kleineren Feeder-Schiffe (*Speichen*) für die regionale Distribution auf mittleren und kurzen Strecken fungierten.¹⁹² Der Einsatz großer Schiffseinheiten machte selbst bei hohen Mengenaufkommen auf den Kurzstrecken keinen Sinn, da in ihrem Fall das Verhältnis der Hafenliegezeiten zu der Gesamtreisedauer wieder zu groß und damit unwirtschaftlich wurde.¹⁹³ Das Größenwachstum der Feederschiffe wurde darüber hinaus durch die Abmessungen der Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals begrenzt. Die 2008 eingeführten Schiffe des Baltic-Max-Typs verfügten über eine Länge von 168,11 Meter, einen Tiefgang von 9,61 Metern und einer Kapazität von 1425 TEU.¹⁹⁴ Die Aufteilung der Verkehre führte bei den im Interkontinentalverkehr agierenden Liniendiensten zu einem erneuten Sprung bei den Schiffsgrößen. Für jene Häfen, die als große Drehscheiben weiterhin eine Nabenfunktion behalten wollten, bedeutete dies, sich auf genau diese Schiffe bei der Bemessung ihrer Anlagen und seeseitigen Zufahrten einstellen zu müssen. Im Laufe der 90er Jahre nahm die Bedeutung großer Schiffseinheiten immer weiter zu. Im Jahr 2000 gab es bereits zahlreiche Schiffe mit mehr als 6.000 TEU. Die von der dänischen Reederei *Maersk* in Dienst gestellten elf Einheiten der 346,9 Meter langen und 42,8 Meter breiten *S-Klasse* verfügten bereits über Stellplätze für mehr als 8.000 TEU.

Anders als bei Länge und Breite war die Entwicklung der Tiefgänge lange Zeit nicht durch abrupte Sprünge gekennzeichnet. Die in vielen Fällen aufwendige und entsprechend langsame Anpassung der Häfen an die zunehmenden Tiefenanforderungen bremsten hier die Entwicklung.¹⁹⁵ Allerdings vergrößerte sich seit Anfang der 90er Jahre die Anzahl der Schiffe, die über einen Tiefgang von mehr als 12 Metern verfügten, stetig. Seit Mitte der 90er Jahre wurden erste Schiffe gebaut, die einen Tiefgang von mehr als 14 Metern aufwiesen. Lange galt vor dem Hintergrund der Kapazitätsgrenzen der Hafenzufahrten die Marke von maximal 14,5 Metern als Limit, obwohl dies bei zunehmender Schiffsgröße allmählich zu einem hydrodynamisch ungünstigen Breiten-Tiefgangs-Verhältnis der Schiffe führte.¹⁹⁶ Ab dem Jahr 2000 stieg die Zahl der Containerschiffe mit mehr als 14 Metern Tiefgang dann dramatisch

¹⁹² Vgl.: Poehls, Harald: Künftige Containerschiffe. Je größer desto besser? In: Fünftes Kieler Seminar zu aktuellen Fragen der See- und Küstenschifffahrt. Kiel 1995. S. 141.

¹⁹³ Vgl.: Reisner. 1970. S. 35.

¹⁹⁴ Vgl.: zy: Neue Aufträge für Sietas-Werft. In: welt.de. 13.12.2008.

http://www.welt.de/welt_print/article2871693/Neue-Auftraege-fuer-Sietas-Werft.html (Letzter Besuch 10.10.2015)

¹⁹⁵ Vgl.: Lemper. 2000. S. 24.

¹⁹⁶ Vgl.: Jensen. 2004. S. 87.

an. Die Schiffe der *Gudrun-Maersk-Klasse*, die ab 2005 vom Stapel liefen und über Stellplätze für über 9.000 TEU verfügte, waren die ersten Containerschiffe, die einen maximalen Tiefgang von 15,5 Metern aufwiesen. Nur ein Jahr später stellte die dänische Reederei mit der *Emma-Maersk* ein Schiff in Dienst, das mit einer Kapazität von 14.770 TEU noch einmal deutlich leistungsfähiger war und als das erste Schiff galt, das die 10.000-TEU-Marke weit überschritt. Das 397,71 Metern lange und 56,4 Meter breite Schiff wies dabei einen maximalen Tiefgang von über 16 Metern auf und stellte damit zahlreiche Häfen hinsichtlich ihrer Anlagen und ihrer seewärtigen Zufahrt vor erhebliche Probleme.¹⁹⁷ Seitdem sind eine Vielzahl von Schiffen in den

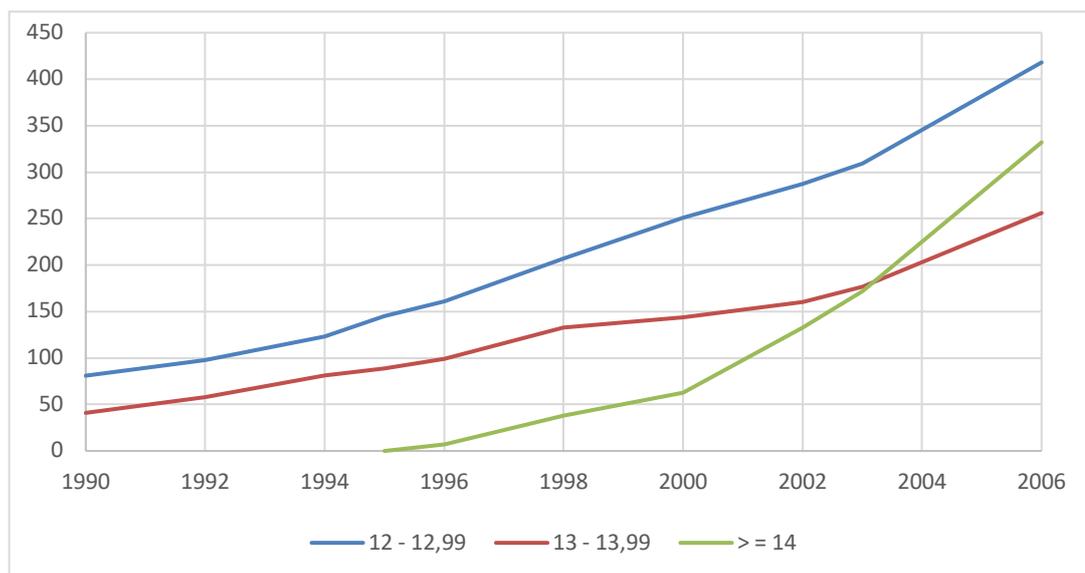


Abb. 2: Entwicklung der Containerschiffanzahl mit Tiefgängen über 12 m 1990 - 2006

Dienst gestellt worden, die ebenfalls bereits deutlich über 10.000 TEU transportieren können und Tiefgänge von über 16 Metern aufweisen.¹⁹⁸

¹⁹⁷ Vgl.: Witthohn, Ralf: „Emma Maersk“ – größtes Containerschiff der Welt in Fahrt. In: Schiff & Hafen. 2006. Nr. 11. S. 31.

¹⁹⁸ Vgl.: Witthöft. 2010. S. 88 ff.

3 Anlagen

3.1 Anpassung der Hafenanlagen an den Container

3.1.1 Containerisierung im „Anyport“

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden verschiedene Modelle, wie sich Häfen bzw. Hafenstädte im zeitlichen Kontext entwickelten. Insbesondere in den Geographischen Wissenschaften wurde versucht, die historische Entwicklung von Hafenplätzen idealtypisch so zuzuspitzen, dass eine allgemeingültige Beschreibung möglich wurde.¹⁹⁹

Das erste namhafte Modell dieser Art war das „Anyport-Modell“ des Geografen James Bird, welches in den frühen 1960er Jahren entstand, also kurz vor Beginn des transatlantischen Containerverkehrs. Bird untersuchte die Entwicklungsgeschichte britischer Häfen und identifizierte dabei sechs verschiedene Entwicklungsstadien, die nach seiner Auffassung alle betrachteten Häfen durchlaufen hätten und modellierte daraus die Historie eines *Any-Port*.

Nach Birds Analyse waren es standortunabhängige, wirtschaftliche, aber vor allem seit jeher umschlags- und schiffbautechnische Einflussfaktoren, die den Takt der Hafenentwicklung vorgaben.

*„Each of these eras was called into being by increased trade and technical advance in the design of ships. The ship designer has always been the pacemaker in shipping transport innovations since his creation has merely to float and sail economically per ton mile; whereas the port engineer has to cope not only with the demands of ship designers, but also with the physical difficulties of the port’s land and water sites.“*²⁰⁰

In der ersten Stufe entwickelte sich laut Bird ein einfacher Hafen an einem Ort, der sich für den Austausch von Gütern oder Personen zwischen Wasser und Land anbot. Dies war in der Regel an einem Fluss und dort an jener Stelle, an der die Überquerung des selbigen noch möglich, die gleichzeitig aber schon der Tide ausgesetzt war und

¹⁹⁹ Vgl.: Hautz. 2008. S. 9.

²⁰⁰ Bird. 1963. S. 33.

die über eine Geographie verfügte, die eine verkehrstechnische Anbindung ans Hinterland bot. Der frühe Hafen verfügte noch nicht über explizite Umschlagsanlagen, sondern lag als Ufermarkt in unmittelbarem Anschluss an eine städtische Siedlung.²⁰¹ In einer zweiten Phase kam es zu einer linearen Expansion des Hafens entlang des Flussufers über die engeren Stadtgrenzen hinaus. Mit der Entstehung einfacher Uferkais bildeten sich nun erste originäre Hafenanlagen heraus. Den dritten Entwicklungsschritt markierte dann der Bau befestigter Kais und Piers zum Anlegen von Seeschiffen. Das Anwachsen der Schiffsgrößen und die Zunahme des Güteraufkommens führten in der vierten Phase zum Bau von ersten richtigen Hafenbecken, in denen mehrere Schiffe zur gleichen Zeit abgefertigt werden konnten. Charakteristisch für diese Phase war auch die Einbeziehung des Eisenbahnverkehrs in den Hafen und die systematische Ausstattung der Umschlagsanlagen mit Kränen und Lager-schuppen. Der fünfte Schritt in der Entwicklung des *Any-Port* war die Vergrößerung der Hafenbecken, so dass mehrere hundert Meter lange, linear verlaufende Kaianlagen entstehen konnten. Gleichzeitig verlangten die erneut stark angewachsenen Schiffsgrößen einen Ausbau der Hafenbecken und eine Vertiefung des seewärtigen Zugangs. Im für Bird finalen sechsten Schritt entwickelten sich auf einzelne Umschlagsarten spezialisierte Kais, die räumlich immer weiter vom Ursprungshafen weg und vornehmlich an tieferem Wasser – wenn möglich nah am offenen Meer – angelegt wurden. Da Birds Modell vor der Einführung des Containerverkehrs in Europa entstand, wurde dieser in der Ursprungfassung des Modells noch nicht explizit berücksichtigt. Allerdings erkannte er bereits eine Tendenz zu Einheitsladungen und deren Vorteile.

*„They carry goods more cheaply per ton-mile because of a reduction in the proportion of motive power to carrying capacity and the saving of individual packaging. The speed of handling cargo is increased perhaps by suction from the huge hatches of simple clear holds.“*²⁰²

Nach Etablierung des Containerumschlags wurde dieser in das Modell als Teil der sechsten Phase mit aufgenommen.

Bird bleibt insgesamt vage, was die genaue zeitliche Verortung der einzelnen Phasen und Übergänge angeht. Lediglich den Beginn des vierten Entwicklungsschritts, also den Bau erster Hafenbecken, terminiert er konkret für Großbritannien auf die erste

²⁰¹ Vgl.: Neumann, Uwe: Auswirkungen und Prozeßabläufe der Erneuerung innerstädtischer Hafengebiete im Revitalisierungsprozeß britischer Städte. Düsseldorf 1997. S. 10.

²⁰² Bird. London 1963. S. 32.

Hälfte des 19. Jahrhunderts.²⁰³ Auch wenn das Modell allein aus der Beobachtung britischer Häfen entstand, so ging Bird davon aus, dass es auch auf andere Länder übertragbar sei.

*„It looks as though the histories of ports [in other countries] are going to be compared.“*²⁰⁴

Im Jahr 1988 entwickelte der Geograph Brian Hoyle in Anlehnung an Bird ein weiteres Phasenmodell der Hafenentwicklung. Anders als Bird legte Hoyle seinen Fokus dabei aber nicht mehr nur auf die Entwicklung des Hafens als solchen, sondern auf die Veränderung des Verhältnisses zwischen dem Hafen und der dazugehörigen Stadt. Hier stellte er mehrere signifikante Veränderungen fest, die er auf die Einführung neuer Umschlagstechniken, speziell auf den Container, zurückführte:

*„The 1970s and 1980s have witnessed substantial changes in port-city relationships on a variety of scales and in several different dimensions. The modern seaport acts as a gateway rather than as a central place, and the evolution of maritime technology (involving particularly the widespread development of bulk terminals, container ports and ro-ro methods) has had a general effect of weakening the traditionally strong functional ties between ports and cities. The migration of port activities towards deeper water, as a consequence of technological change, has introduced in many ports around the world an unaccustomed separation of port and urban functions.“*²⁰⁵

Hoyle legte zur Beschreibung seines Modells der Hafenentwicklung zwei Arbeiten aus den frühen 1980er Jahren zugrunde. 1981 hatte Norcliff bei der Untersuchung kanadischer Häfen vier Prozesse identifiziert, die nach Etablierung des Containers die Hafenentwicklung an der amerikanischen Ostküste stark beeinflussten: Zum Ersten Verdrängung arbeitsintensiver durch kapitalintensive Beschäftigung in der Hafenwirtschaft, zweitens den wachsende Flächenbedarf der Hafenwirtschaft, drittens die zunehmende Konkurrenz um Hafenflächen und viertens den Drang von Wirtschaftszweigen in Hafengebiete, die nicht unmittelbar zur Hafenwirtschaft gehörten. Norcliff schlussfolgerte deshalb: *„Industries which make intensive use of labour are located optimally towards the city centre, while those requiring large capital inputs in the form of extensive sites will favour suburban locations. [...] Industries which*

²⁰³ Vgl.: Bird. 1963. S. 30.

²⁰⁴ Ebenda. S. 26.

²⁰⁵ Vgl.: Hoyle. 1988. S. 3.

experience dramatical technological changes, generally in the form of greater capital inputs, are likely to relocate to areas within the urban region where their factor-inputs costs are minimized. ²⁰⁶

Auf Häfen übertragen bedeutete dies, dass, nachdem mit dem Containerumschlag eine sehr kapitalintensive Umschlagsform die zuvor arbeitsintensive Umschlagsform des konventionellen Stückgutumschlags verdrängt hatte, Hafenflächen immer mehr aus der Stadt heraus auf die grüne Wiese verlagert wurden, wo kostengünstiger Anlagen nach den Bedürfnissen der neuen Umschlagstechnik errichtet werden konnten. Gleichzeitig drängten, so Norcliffs Beobachtung, in Nordamerika personalintensive Dienstleistungen in die brachgefallenen stadtnahen Hafenareale – eine Entwicklung, von der er allerdings konstatierte, dass sie in West-Europa Anfang der 1980er Jahre noch in weitaus geringerem Umfang zu beobachten war.²⁰⁷

Während Norcliffs Analyse stark von der Flächenkonkurrenz um Hafenareale ausging, nahm Hayuth 1982 eine eher maritime Perspektive ein. Für ihn lag ein entscheidender Faktor für die Hafenentwicklung in der Veränderung der Schiffsgrößen. Insbesondere in Hinblick auf den Tiefgang hätten diese Dimensionen angenommen, dass viele bisherige Hafenplätze für die moderne Fracht- bzw. Containerschiffahrt schlicht „*unusable*“ geworden wären.²⁰⁸ Ähnliche Auswirkungen des Anwachsens von Schiffsgrößen hatte Harold Meyer bereits 1973 analysiert und dabei eine Verlagerung des Hafenumschlags weg von den bisherigen Hafenplätzen hin zu Vorhäfen an seeschifftiefes Wasser prognostiziert.²⁰⁹

Diese Prämissen zugrunde legend, identifizierte Hoyle in seiner Analyse insgesamt sechs verschiedene Phasen im Stadt-Hafen-Verhältnis, die er am Beispiel Marseilles darstellt. Da er die zentrale Zäsur in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verortet, verzichtete er, anders als Bird, auf die Differenzierung der frühen Entwicklungsstadien und fasst diese zusammen.

In dieser ersten Phase waren Hafen und Stadt demnach sowohl räumlich als auch funktional eng miteinander verwoben. Der primitive Stadthafen („*The primitive cityport*“) war bis ins 19. Jahrhundert hinein in der Regel noch in die Stadtbefestigung integriert. Die enge Verflechtung von Güterumschlag, Lagerung, Handel und anderer

²⁰⁶ zitiert nach: Ebenda. S. 4.

²⁰⁷ Vgl.: Ebenda. S. 5.

²⁰⁸ Vgl.: Hayuth, Yehuda: The port-urban interface. An area in transition. In: Area. 1982 Nr. 3. S. 220

²⁰⁹ Vgl.: Meyer, Harold M.: Some geographic aspects of technological changes in maritime transportation. In: Economic Geography. Bd. 49. Worcester 1973. S. 145.

hafenbezogener Dienstleistungen spiegelte sich auch in einer typischen Bauweise unmittelbar wider. Die üblichen Gebäude in Hafennähe verfügten in der Regel über einen direkten Zugang zum Wasser und waren gleichzeitig Wohn-, Lager- und Kontorhaus. Unter dieser ersten Kategorie fasst Hoyle die ersten drei Phasen Birds zusammen. Der Beginn von Hoyles zweiter stimmt dann mit dem Beginn von Birds vierter Phase überein.²¹⁰

Die Entwicklung zum expandierenden Stadthafen (*expanding cityport*) wurde durch wirtschaftliche und technische Entwicklungen im Zuge der Industrialisierung im 19. Jahrhundert verursacht. Der Übergang vom Holz- zum Eisenschiff und vom Segel- zum Dampfschiff ging einher mit dem Anwachsen der Schiffsgrößen und der Zunahme des Umschlagvolumens. Als Folge daraus kam es zu einer Herauslösung des Hafens aus der Stadt. Systematisch entstanden moderne Hafenanlagen mit extra ausgehobenen Hafenbecken, die speziell auf die Bedürfnisse der neuen Schiffstypen ausgelegt waren und deren technische Ausstattung mit Kränen und Lagerschuppen einen effektiven Güterumschlag ermöglichte. Das zuvor herrschende Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Handel und Hafen löste sich auf.²¹¹ Diese Phase vollzog sich bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein und wurde dann von einer Phase des modernen industriellen Stadthafens (*modern industrial cityport*) abgelöst. In dieser Phase verstärkten sich die Einflussfaktoren des wachsenden Welthandels, des technischen Fortschritts und des Schiffsgrößenwachstums noch weiter. Der internationale Austausch vor allem von Rohstoffen und Energieträgern stieg an. Um sich deren vergleichsweise aufwendigen Transport ins Hinterland zu sparen, siedelten sich Rohstoffe verarbeitende Betriebe in Hafennähe an. Die Häfen wurden so zu Standorten auch von nicht hafenbezogenen Industrien. Gleichzeitig führte der technische Fortschritt zu einer zunehmenden Mechanisierung des Güterumschlags vor allem beim Massengut. Weiter anwachsende Schiffsgrößen verlangten nach großzügigeren Hafenanlagen. Die vierte von Hoyle identifizierte Phase beginnt dann in den 1960er Jahren und wird maßgeblich durch die Einführung des Containers bestimmt. Mit ihm wird nach Hoyle der endgültige Rückzug des Hafens aus seiner bis dahin noch stadtnahen Lage eingeläutet.

„The retreat from the traditional waterfront has been largely induced by maritime technological factors, and the character and layout of modern port facilities are

²¹⁰ Vgl.: Schubert, Dirk: Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen in Seehafenstädten. In: Schubert. 2007. S. 18; Hautz. 2008. S. 13 f.; Hoyle. 1988. S. 7 f..

²¹¹ Vgl.: Hoyle. 1988. S. 9 f.; Schubert. 2007. S. 20.

*largely dictated by the requirements of ship-designers and ship-operators. The urban consequences of these trends, in terms of waterfront redevelopment and in terms of the wider context of local and regional socio-economic planning, have required the close attention of urban and other authorities confronted with the consequences of technological changes over which they have no direct influence or control.*²¹²

Das dem Containerumschlag zugrundeliegende Prinzip verlangte nach einer neuen Form von Hafenanlagen mit besonderer Kranausrüstung und Flurfördergeräten. Der Bedarf an Frei- und Verkehrsflächen erzwang den Bau räumlich erheblich größer dimensionierter Hafenanlagen in Form von Terminals. Da diese in urbanem Gebiet nicht zu erschließen waren, wurden die Hafenanlagen weg von den Städten flussabwärts verlagert, wo sie für die Containerschiffe, deren Größenwachstum eine unvergleichliche Dimension und Dynamik entfaltete, besser zu erreichen waren. Gleichzeitig ermöglichte der Container eine Zunahme der internationalen Arbeitsteilung, die wiederum ein erhebliches Anwachsen der Gütermengen verursachte.²¹³

In der fünften Phase begannen die Hafenstädte mit der Revitalisierung verlassener Hafensareale (*Redevelopment of the waterfront*). Während der Güterumschlag inzwischen nahezu in Gänze in stadtfernen Terminals abgewickelt wurde, waren die Hafensareale in Stadtnähe weitestgehend brach gefallen bzw. wurden nur noch wenig bewirtschaftet. Seit den 1980er Jahren, so stellt Hoyle fest, wurden solche Gebiete allmählich für Stadtentwicklungsprojekte (wieder)entdeckt. In den Hafenstädten wurde damit begonnen, sie als kombinierte Wohn-, Büro-, Einzelhandels- und Naherholungsquartiere zu erschließen.²¹⁴ Dieser Trend fand schließlich seinen Höhepunkt in der sechsten Phase, um die Hoyle sein Modell im Jahr 2000 ergänzte und deren Beginn er in den 1980er Jahren verortet. In ihr vollzog sich schließlich die vollständige Reintegration der ehemaligen Hafenflächen als Teil der Stadt (*Renewal of port/city links*).²¹⁵

Ausgehend von den Phasenmodellen Birds und Hoyles entwickelte Charlier in den 1990er Jahren ein Lebenszyklusmodell für Hafenanlagen. Nach diesem durchläuft jede Hafenumschlagseinrichtung in jeder der Phasen fünf einzelne Stadien. Nach Beginn einer Phase, die in der Regel mit dem Aufbau neuer Anlagen einhergeht, beginnt eine erste Wachstums- und Expansionsphase. Danach vollzieht sich die Reifung der

²¹² Hoyle. 1988. S. 12 f.

²¹³ Vgl.: Schubert. 2007. S. 21.

²¹⁴ Vgl.: Hoyle. 1988. S. 13; Schubert. 2007. S. 22.

²¹⁵ Vgl.: Hoyle. 2000. S. 405.

Anlage bis zu ihrer vollständigen Auslastung. Irgendwann beginnt die Anlage in einem dritten Schritt durch die Einführung technischer Neuerungen zu veralten, wodurch sie schließlich in einem vierten Schritt zum Ende ihrer Nutzung gelangt, brach fällt und letztlich in einer neuen Verwendungsform einen neuen Lebenszyklus beginnt.²¹⁶

Diese Analyse deckt sich weitgehend mit jener, welche die Bremische Hafenpolitik bereits im Zuge der Erstellung des Hafenentwicklungsplanes von 1975 aufstellte. Darin hieß es: *„Die geschichtliche Entwicklung zeigt weltweit, daß die Häfen im Zusammenwirken mit den Verkehrsträgern zu Wasser, aber auch zu Lande die Rolle des Anpassers, weniger die des Motors gespielt haben. Technische und operationelle Anpassungen in den Seehäfen waren und sind vorwiegend das Resultat von Veränderungen der Seeschifffahrt, nicht umgekehrt.“*²¹⁷ Wie zu zeigen sein wird, hatte Bremen – als der Hafenentwicklungsbericht 1975 geschrieben wurde – selbiges gerade erst erfahren müssen. Für Bremens Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Oswald Brinkmann, war dies eine prägende, ja erschreckende Erkenntnis, die er mit dem Hafenentwicklungsplan *„ins Bewußtsein“* aller politischen Verantwortlichen rufen wollte.²¹⁸

3.1.2 Änderung der Flächenanforderungen²¹⁹

Noch zu Beginn der allmählichen Etablierung des Containerverkehrs gingen viele Hafenverantwortliche davon aus, dass die Behälter auch weiterhin vornehmlich als Teilladung des Stückgutverkehrs umgeschlagen würden. So prognostizierte beispielsweise Bremens Hafenbaudirektor Lutz noch Mitte der 60er Jahre mit Blick auf die Entwicklungstendenzen in den USA: *„Vorerst werden nur wenige Häfen ein solches Aufkommen [an Containern] haben, daß Spezialanlagen für den Container-Umschlag einzurichten sind. Ich glaube nicht an die Entwicklung von speziellen Container-Häfen [...] auf dem europäischen Kontinent.“*²²⁰ Nur wenige Jahre später stellte sich jedoch heraus, dass die in den Häfen existierenden Anlagen für den Umschlag

²¹⁶ Vgl.: Neumann, Uwe: Auswirkungen und Prozeßabläufe der Erneuerung innerstädtischer Hafengebiete im Revitalisierungsprozeß britischer Städte. Düsseldorfer Geografische Schriften (36). 1997. S. 10.

²¹⁷ StAB 4,35/2-1520.

²¹⁸ StAB 4,35/2-1571.

²¹⁹ Dieses Kapitel wurde in Teilen übernommen aus der Magisterarbeit: Nufer, Benedikt: Die Auswirkungen der Containerisierung auf Anlagen, Umschlag und Beschäftigung im Hamburger Hafen. Hamburg 2009.

²²⁰ Lutz, R.: Behälterverkehr in Seehäfen. In: Hansa. 1963. S. 1866.

großer Mengen Container konzeptionell ungeeignet waren und daher ihre Neustrukturierung unvermeidlich wurde. Kaistrecken, die für den Umschlag von Vollcontainerverkehren genutzt werden sollten, verlangten neben der Ausstattung mit leistungsfähigem Gerät vor allem ausreichend Platz. Kaischuppen, die in den Jahrzehnten zuvor die „*betriebliche Grundeinheit*“²²¹ der Kaiumschlagunternehmen gewesen waren, wurden in der bestehenden Form nicht mehr gebraucht. Sie standen einem funktionierenden Containerumschlag vielmehr im Weg. Im Gegensatz zu vergleichsweise schmalen Kais der Anlagen für den konventionellen Stückgutumschlag mit ihrem hohen Anteil an Schuppenfläche benötigte der Containerumschlag vor allem viel Platz in Form großer Freiflächen zum Aufstellen der Container.

Der Bedarfsrückgang an Schuppenkapazitäten erklärt sich im Wesentlichen daraus, dass der Container den darin gestauten Gütern ausreichend Witterungsschutz bot, sie also nicht mehr gesondert in einem Schuppen zwischengelagert werden mussten. So wurde für Ladungen, die in sogenannten FCL-Containern²²² im Haus-zu-Haus-Verkehr transportiert wurden, eine Zwischenlagerung im Kaischuppen überflüssig. Lediglich für die Abfertigung von Port-zu-Port- bzw. LCL-Containern²²³ waren überdachte Flächen notwendig, um diese am Kai witterungsunabhängig be- und entladen zu können.²²⁴ Die Containerpackhalle wurde zum „*Kaischuppen der Neuzeit*“²²⁵ und unterschied sich von ihren Vorgängern vor allem durch ihre Größe, die sowohl den Containern als auch deren Flurförderfahrzeugen gerecht werden musste. Um eine hohe Flexibilität zu erreichen waren die Hallen, anders als zuvor die Kaischuppen, von allen Seiten rampenlos, d. h. ebenerdig, befahrbar.²²⁶

Insbesondere in den Anfangsjahren des Containerumschlags waren zahlreiche dieser Hallen auf nahezu allen Umschlaganlagen für Container zu finden. Mit zunehmender Umschlagmenge wurden aber aus Platzmangel die Containerpackaktivitäten weg von den Umschlaganlagen ins hafennahe Hinterland verlegt.

²²¹ Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft (Hrsg.): Hafen Hamburg. Konzepte für morgen. Entwicklungsplan. Hamburg 1976. S. 27.

²²² FCL ist die Abkürzung für Full Container Load. Sie bezeichnet einen Container, der komplett vom Versender eines Gutes beladen wurde, und stellt die Voraussetzung für einen Haus-Haus-Verkehr dar. Der Begriff FCL-Container wird daher auch als Synonym für den Haus-zu-Haus-Container verwendet. Vgl.: Hompel; Heidenblut. 2008. S. 101.

²²³ LCL ist die Abkürzung für Less than Container Load und bedeutet, dass die vom Versender ausgehenden Güter keinen kompletten Container füllen. LCL-Container sind damit Container, die die Transportkette nicht im Haus-zu-Haus-Verkehr durchlaufen, sondern in Packstationen im Hafen als Port-zu-Port-Container be- und entladen werden. Vgl.: Hompel; Heidenblut. 2008. S. 169.

²²⁴ Vgl.: Romeyke. 1976. S. 191.

²²⁵ O.V.: Containerisierung aus Sicht eines Hafens-Unternehmens. In: Handbuch für Hafenbau und Umschlagstechnik. Hamburg 1981. S. 105.

²²⁶ Vgl.: Romeyke. 1976. S. 191.

Der zunehmende Flächenbedarf begründete sich darin, dass die immer höher werdende Umschlaggeschwindigkeit des Containerverkehrs bei gleichzeitigem Wachsen der Schiffsgröße einen immer größeren Bedarf an Vor- und Nachstaufläche am Kai generierte. Im Gegensatz zum konventionellen Umschlag, bei dem ein beträchtlicher Teil des Umschlags während der oft Wochen dauernden Liegezeit der Schiffe unmittelbar in oder aus anderen Verkehrsträgern umgeschlagen wurde, fiel dieser Direktumschlag unter dem Ziel der Minimierung der Liegezeiten weg.²²⁷

Aus der immer schnelleren Abfertigung immer größerer Schiffe bei gleichzeitigem Rückgang des Direktumschlags resultierte zwangsläufig ein immer höherer Bedarf an Flächen zur Zwischenlagerung. Dieser Effekt wurde dadurch verstärkt, dass durch die kürzeren Liegezeiten pro Containerfrachter an jedem Liegeplatz innerhalb eines gegebenen Zeitabschnitts eine höhere Zahl von Schiffen abgefertigt werden konnte, was zu einer nochmaligen Erhöhung der Umschlagmenge pro Schiffsliegeplatz und Zeitabschnitt führte.

Dies hatte weitreichende Folgen für den benötigten Lagerflächenbedarf, der dadurch überproportional anstieg: Von Seiten des Containerschiffs erreichten bzw. verließen in kürzester Zeit sehr große Containermengen den Hafen, der Zu- und Abfluss der Container per Binnenverkehrsträger konnte jedoch nicht annähernd in vergleichbarem Maße koordiniert werden. So wurde das oft mehrere tausend Container umfassende Umschlagvolumen eines Containerschiffs zwar binnen weniger Stunden zwischen Schiff und Kai geladen und gelöscht, der Zu- und Ablaufverkehr der gleichen Container konnte sich aber über mehrere Tage oder Wochen hinziehen.²²⁸

Um die Kaibetriebe den Flächenanforderungen des Containerumschlags anzupassen, wurden sog. Terminalkonzeptionen entwickelt, die vorsahen, die verfügbaren Flächen zu „*optimalen Betriebsgrößen*“ zusammenzufassen.²²⁹ Durch den Tausch von Schuppen konnte beispielsweise in Hamburg erreicht werden, dass viele Hafenbetriebe von da an eine Kaizunge allein bewirtschafteten, was den Betriebsablauf vereinfachte.²³⁰

Mitte der 80er Jahre wurde veranschlagt, dass an einem Containerliegeplatz, der mit Containerbrücken und entsprechenden Flurfördermöglichkeiten ausgestattet war, in etwa so viel umgeschlagen werden konnte wie an sieben bis acht konventionellen

²²⁷ Vgl.: Hensen. 1984. S. 280.

²²⁸ Vgl.: Romeyke. 1976. S. 192 ff.

²²⁹ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): 1976. S. 27.

²³⁰ Vgl.: StHH 371-16 II_210.

Liegeplätzen und dass der Flächenbedarf des einen Containerliegeplatzes den der sieben bis acht konventionellen überstieg. Für einen wirtschaftlichen Betrieb musste ein Containerterminal, so die Rechnung, jedoch über mindestens drei, besser vier bis fünf Liegeplätze verfügen. Das entsprach bei fünf Liegeplätzen einer Betriebsfläche von rund 60 ha.²³¹ Die wenigsten existierenden Kaistrecken des Stückgutumschlags boten jedoch ausreichend Flächenreserven für den Betrieb solcher Terminals.

Auch Anlagen, die eigentlich auf die Abfertigung von konventionellen Stückgütern ausgerichtet blieben, mussten zusehends dazu in der Lage sein, die spätestens seit den 70er Jahren auch auf den meisten verbliebenen Stückgutschiffen als Deckladungen mitgeführten Container abzufertigen.²³² Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, lag der Investitionsschwerpunkt der betroffenen Hafenunternehmen seit Mitte der 70er Jahre auf der Umwandlung ihrer vorhandenen Anlagen in Mehrzweckanlagen oder sog. Multipurpose-Terminals. Diese waren in der Lage, die gesamte Bandbreite des Stückguts – von der konventionellen Kiste über Container und Ro/Ro-Verkehre bis hin zu Schwergütern – abzudecken.²³³

Ihren optimalen Zuschnitt fanden diese Anlagen bei einer Liegeplatzlänge von 180 Metern sowie einer Geländetiefe zwischen 100 Metern und 250 Metern bei nur einseitiger Nutzung der Kaizungen.²³⁴ Der Umschlag an diesen Anlagen erfolgte in aller Regel mit Schwerlastdrehkränen. Später wurden auch ausgediente Containerbrücken der Vollcontainerterminals hier aufgebaut. Anders als auf den Containerterminals wurden hier nach wie vor schwere oder besonders eilige Güter direkt umgeschlagen.²³⁵

Da die wenigsten bestehenden Anlagen des Stückgutumschlags den flächenmäßigen Größenanforderungen sowohl von Containerterminals als auch von Multipurpose-Terminals gerecht wurden, wurde im Zuge der fortschreitenden Containerisierung verstärkt versucht, zusätzliche Flächen zu generieren. Dazu gab es grundsätzlich zwei Möglichkeiten: die Hafenerweiterung „nach innen“ und die Hafenerweiterung „nach außen“.

²³¹ Vgl.: Hensen. 1984. S. 280.

²³² Vgl.: Ebenda. S. 283.

²³³ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.). 1976. S. 26.

²³⁴ Vgl.: Ebenda. S. 26.

²³⁵ Vgl.: Schneider, Oskar: Hafen Hamburg. Ein Buch vom Hamburger Abendblatt. Hamburg 1977. S. 22.

Unter dem Begriff der Hafenerweiterung „*nach innen*“ wurde die Umstrukturierung der Flächennutzung im Hafen selbst subsumiert. Dazu zählten die Einbeziehung bisher brachliegender Flächen, die Umwandlung und Herrichtung aufgegebenen Werftgelände, Industrie- und Gewerbeflächen sowie das Zuschütten nicht mehr genutzter Hafenbecken.

Die Hafenerweiterung „*nach außen*“ bezeichnete dagegen die Einbeziehung von Flächen in den Hafen, die zuvor nicht Teil des genutzten Hafengebiets waren.²³⁶ Welcher der beiden Wege eingeschlagen wurde, hing von den Gegebenheiten in den jeweiligen Häfen ab.

3.1.3 Anpassung der Betriebsmittel im Containerumschlag²³⁷

Um die Rationalisierungspotentiale des Containerumschlags in den Häfen hinreichend nutzen zu können, war es unabdingbar, dass neben der Anpassung der Hafensflächen als solchen auch die Betriebsmittel des Hafenumschlags, vor allem die Krananlagen und Flurfördergeräte, auf die spezifischen Anforderungen und – nicht weniger bedeutend – die Möglichkeiten des Containerumschlags angepasst wurden. Insbesondere aus der Wahl der Flurfördermittel ergab sich eine Wechselwirkung zu Terminalgestaltung und Flächenmanagement auf der Anlage.

3.1.3.1 Krankkapazitäten

Um einen Austausch von Containern zwischen Schiff und Kai zu ermöglichen, waren entsprechende Krankkapazitäten erforderlich. Über Jahrzehnte hatte das Durchschnittsgewicht der Hieve in den Seehäfen bei rund einer Tonne gelegen.²³⁸ Entsprechend war der Standardkran der Nachkriegszeit für Gewichte von maximal drei Tonnen ausgelegt. Im Containerverkehr reichte dieses Leistungsvermögen gerade noch

²³⁶ Vgl.: Rahlfs, Wilhelm: Der Hafen Hamburg. Ein Leistungsfähiger Hafen. In: Staatspolitische Gesellschaft e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg – Hafen mit Zukunft? Hamburg 1991. S. 21.

²³⁷ Dieses Kapitel wurde in Teilen übernommen aus der Magisterarbeit: Nufer, Benedikt: Die Auswirkungen der Containerisierung auf Anlagen, Umschlag und Beschäftigung im Hamburger Hafen. Hamburg 2009.

²³⁸ Vgl.: Neumann. 1964. S. 2133.

für das Anheben eines leeren 20-Fuß-Containers aus, der ein durchschnittliches Eigengewicht von 2,1 Tonnen hatte, erlaubte aber kaum Zuladung und scheiterte bereits am Leergewicht eines 40-Fuß-Containers von ca. vier Tonnen.²³⁹

Aufgrund des Mangels an leistungsfähigen Kaikränen wurde in der Anfangszeit des Containerumschlags noch regelmäßig auf schiffseigenes Gerät zurückgegriffen, das insbesondere deshalb auf Semicontainerschiffen vorgehalten worden war, da man in den USA traditionell den Güterumschlag per Kaikran nicht kannte, sondern sich bereits in der konventionellen Stückgutfahrt in der Regel allein auf den Einsatz des schiffseigenen Umschlaggeschirrs beschränkte. Die *American Ranger* beispielsweise, das erste in Hamburg abgefertigte Semicontainerschiff, verfügte über einen 30-Tonnen-Schwertgutbaum.²⁴⁰ Gerade bei Schiffen, die längere Strecken zurücklegten und dadurch den Großteil ihrer Einsatzzeit auf See verbrachten, wurde eine solch kapitalintensive Ausrüstung jedoch unwirtschaftlich.²⁴¹

In Fällen, in denen keine ausreichende schiffseigene Ausstattung zur Verfügung stand, fanden beim Containerumschlag der ersten Stunde oft die in den Häfen verfügbaren Schwerlastschwimmkräne Anwendung.²⁴²

Mit der Intensivierung des Containerverkehrs und der Entwicklung der ersten Vollcontainerschiffe zeichnete sich jedoch sehr bald ab, dass der Umschlag mit schiffseigener Technik oder Schwimmkränen den Ansprüchen von Verladern und Reedern an Wirtschaftlichkeit und Geschwindigkeit nicht gerecht werden würde und dass eine Beschaffung landseitiger, für den Containerumschlag geeigneter Krankapazitäten alternativlos war.

Zunächst wurden bereits bestellte, aber ursprünglich für konventionelle Zwecke vorgesehene Schwergutdrehkräne für den Containerumschlag umgewidmet. Bei diesen Kränen handelte es sich beispielsweise um Konstruktionen, die bei einer Ausladung von 15 Metern Lasten bis zu 12,5 Tonnen heben konnten; durch Koppelung zweier solcher Kräne war es möglich, Lasten von bis zu 22 Tonnen umzuschlagen. Um mög-

²³⁹ Vgl.: Winter, Horst; Katzschner, Thomas: Containerumschlag deutscher Seehäfen 1995 bis 2005. In: *Wirtschaft und Statistik*. 2006 Nr. 11. S. 1161.

²⁴⁰ Vgl.: O.V.: „American Ranger“ eröffnet USL-Containerdienst. In: *Hamburg Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten*. 1966. Nr. 50. S. 22.

²⁴¹ Vgl.: Neumann. 1964. S. 2133.

²⁴² Vgl.: O.V.: Von Küste zu Küste. Berichte aus deutschen Nord- und Ostseehäfen. In: *Hansa*. 1966. S. 347.

lichst viele der im Hafen verfügbaren Kräne im Containerumschlag einsetzen zu können, wurden darüber hinaus Versuche unternommen, die Tragfähigkeit von Kränen durch den Einbau einer Flaschenzugkonstruktion zu erhöhen.²⁴³

Die Ära des 3-t-Krans, der über Jahrzehnte die Standardausrüstung des Kaiumschlags darstellte, endete mit Beginn der Containerfahrt schlagartig. Auch der Versuch, zunächst einige wenige Schwerlastkräne zwischen 3-t-Standardkränen aufzustellen, erwies sich in verschiedenen Häfen als nicht sinnvoll, da sich das dadurch nötige Umrangieren der Kräne als zeitraubend und unwirtschaftlich herausstellte.²⁴⁴

In Hamburg beispielsweise wurden 1964 zum letzten Mal 3-t-Standarddrehkräne beschafft, ab 1966 wurden dann überwiegend Schwerlastkräne mit einer Leistungsfähigkeit von bis zu 25 Tonnen bestellt.²⁴⁵

Der Containerumschlag mit konventionellen Schwerlastdrehkränen offenbarte jedoch schnell gravierende Nachteile. Ein wesentlicher bestand in der Einpunktaufhängung des Containergeschirrs am Haken des Krans. Es stellte sich als äußerst anspruchsvoll heraus, die mehr als 12 Meter langen 40-Fuß-Container daran auszubalancieren, umso mehr, da die Seitenwände der Container mit ihrer Größe von rund 30 m² schon kleinsten Windböen eine große Angriffsfläche boten. So konnten starke Pendelbewegungen auftreten, die ein exaktes und schnelles Aufnehmen sowie Absetzen der Container erschwerten – ein Effekt, der durch die große Entfernung zwischen der Auslegerspitze des Krans und der eigentlichen Arbeitshöhe noch verstärkt wurde. Gleichzeitig war es beim Umschlag mit konventionellen Kränen kaum möglich, ungleichmäßig beladene Container stabil in horizontaler Lage zu halten, was immer wieder zum Verrutschen der Güter im Container und somit zu Ladungsschäden führte. Die Stabilitätsprobleme konnten zwar in Teilen durch den Einsatz zweier miteinander synchronisierter Kräne reduziert werden, doch ging auch dies nur unter Inkaufnahme einer erheblichen Verringerung der Umschlaggeschwindigkeit und stellte damit einen der Hauptvorteile des Containerumschlags in Frage.²⁴⁶

Als für den Containerumschlag sinnvollste Lösung erwies sich schnell die Nutzung von Spezialkränen, sogenannte Containerbrücken. Dabei handelt es sich um auf dem

²⁴³ Vgl.: Naumann, Karl-Eduard: Containerverkehr aus der Sicht des Hafenbaus. In: Hamburg Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1968. Nr. 18. S. 15; Haacke. 1968. S. 604 f.

²⁴⁴ Vgl.: Neumann. 1964. S. 2133.

²⁴⁵ Vgl.: Haacke, Hans: Vom "Kran" zum Constacker. In: Hansa. 1989. S. 597.

²⁴⁶ Vgl.: Deecke, Helmut: Die Einführung des Großcontainerüberseeverkehrs in Hamburg. Zum Verhältnis zwischen Ökonomie, technischem Fortschritt und veränderten Arbeitsprozessen im Hafenumschlag. Hamburg 1983. S. 148 ff.; Neumann. 1964. S. 2133.

Kai parallel zur Wasserkante verfahrbare Portalkräne, die jeweils über einen land- und einen wasserseitigen Ausleger verfügten. Sie ähnelten Anlagen für den Umschlag von Trockenmassengut, wie sie in Hamburg bereits seit den 20er Jahren, z. B. beim Kaliumumschlag an der Rethe, eingesetzt worden waren. Anders als bei diesen wurde bei Containerbrücken besonderes Augenmerk auf eine große wasserseitige Ausladung gelegt. In Arbeitsstellung ragte der wasserseitige Ausleger der Brücke waagrecht über die gesamte Schiffsbreite hinaus, während er nach oben geklappt wurde, wenn die Brücke nicht in Betrieb war oder beim An- und Ablegen der Containerschiffe.

Kaiseitig wurde das Auf- und Absetzen von direkt zwischen Schiff und Kai geladenen oder gelöschten Containern zwischen den Stützen des Portals durchgeführt. Im hinteren Teil des landseitigen Auslegers waren das Zwischenlagern von Containern beim Löschen oder die Vorsortierung für das Beladen möglich. Hier wurden darüber hinaus auch die Lukendeckel der behandelten Containerschiffe gelagert.

Unter der gesamten Auslegerspannweite operierte eine per Eigenantrieb bewegte Laufkatze. Daran befand sich die Kanzel des Containerbrückenführers, von welcher aus er, anders als der Kranführer eines konventionellen Drehkrans, einen direkten Überblick über das Umschlaggeschehen und die Vorgänge auf dem Schiffsdeck oder der Kaibetriebsfläche direkt unter dem behandelten Container hatte. Die erste in Hamburg am Burchardkai errichtete Containerbrücke verfügte über eine Hubkraft von 30,5 t. Die Leistungsfähigkeit nachfolgender Brücken nahm mit jeder Generation weiter zu. Über dem landseitigen Ausleger war in einem Maschinenraum das Hubwerk der Brücke untergebracht, das gleichzeitig als Kontergewicht für den langen wasserseitigen Ausleger diente.²⁴⁷

Zur Aufnahme der Container diente ein sog. *Spreader*, eine Traverse, die speziell für den Umschlag von ISO-Containern entwickelt worden war und über Teleskoparme der jeweiligen Containergröße automatisch angepasst werden konnte. In seinen vier Ecken verfügte der Spreader über Drehbolzen, sog. *Twistlocks*. Hatte die Traverse mit Hilfe sog. *Flipper*, Zentrierhilfen an ihren Ecken, von oben bündig auf einem Container aufgesetzt, griffen die Twistlocks in die genormten oberen Eckbeschläge, die sog. *Corner Fittings*, des Containers. Durch Drehung der Verriegelungsbolzen

²⁴⁷ Vgl.: F.B.: Wie wird ein Voll-Containerschiff entladen? In: Hamburg Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1968. Bd. 21. S. 2 f.

wurde der Container am Spreader fixiert und konnte anschließend angehoben und transportiert werden.²⁴⁸

Die Ver- und Entriegelung des Containers am Spreader erfolgte automatisch per Knopfdruck des Containerbrückenführers. So wurde das beim konventionellen Stückgutumschlag erforderliche aufwendige und zeitraubende manuelle Verbinden und Lösen der Lastenaufnahmemittel mit dem Hieven beim Containerumschlag mechanisiert.²⁴⁹

Eine weitere Besonderheit der Containerbrücke bestand in einem vollautomatischen Gewichtsausgleichsmechanismus im Spreader, der es ermöglichte, ungleichmäßig beladene Container in der Waagerechten zu halten. Gleichzeitig reduzierten die vier Stahlseile, mit denen der Spreader an der Laufkatze hing, Pendelbewegungen während des Umschlagvorgangs auf ein Minimum. Dies hatte beim Be- und Entladen von Vollcontainerschiffen eine große Bedeutung, da dort die Behälter in Zellschächten untergebracht waren, deren Führungsschienen einen nur geringen Bewegungsspielraum besaßen.²⁵⁰

Die Vorteile der Containerbrücken offenbarten sich sehr schnell: Durch ihre spezifische Konstruktion beschränkten sich ihre Bewegungsabläufe beim Umschlag auf zwei Koordinatenrichtungen (auf/ab und vor/zurück). Insbesondere die Vermeidung der für die konventionellen Kräne typischen und zeitaufwendigen Schwenkbewegungen führte zu einer erheblichen Zeitersparnis.²⁵¹

So dauerte beim Löschen eines Containerschiffes mit der ersten Containerbrücke im Hamburger Hafen ein sogenanntes Arbeitsspiel, d. h., die Zeit zwischen dem Greifen eines Containers in der Zelle des Containerschiffes bis zu dessen Absetzen auf dem Kai, weniger als zwei Minuten. Nach dem Entladen einer Zelle bis auf den Grund des Schiffsladeraums konnte dann ein sogenanntes Doppelspiel begonnen werden, bei dem auf dem Weg vom Schiff zum Kai ein Import-Container aus einer vollen Zelle zum Kai verbracht und ein Export-Container auf dem Rückweg vom Kai in die leere Zelle des Schiffs verladen wurde. Nach diesem Arbeitsschema ließen sich bereits mit den ersten Containerbrücken etwa 36 Container pro Stunde mit einem Gütervolumen von bis zu 900 Tonnen zwischen Schiff und Kai austauschen.²⁵²

²⁴⁸ Vgl.: Brinkmann. 2005. S. 257.

²⁴⁹ Vgl.: Deecke. 1983. 149 ff..

²⁵⁰ Vgl.: Deecke. 1983. 149 ff..

²⁵¹ Vgl.: Brinkmann. 2005. S. 258.

²⁵² Vgl.: F.B.. 1968. S. 2 f..

Das Grundprinzip aller seit 1968 errichteten Containerbrücken blieb gleich, allerdings stieg über die Zeit ihre Leistungsfähigkeit. Noch 1968 wurden Brücken in Dienst gestellt, die mit einer Netto-Tragfähigkeit von 45 Tonnen etwa ein Drittel mehr heben konnten als ihre nur wenige Monate zuvor in Betrieb genommene ältere Schwester. Sie verfügten darüber hinaus über einen weiterentwickelten Spreader, mit dem sie in die Lage versetzt wurden, in einem sog. *Twin-twenty-Betrieb* jeweils zwei 20-Fuß-Container gleichzeitig aufzunehmen.²⁵³

Im Zuge des weiteren Schiffsgrößenwachstums mussten sich die Containerbrücken den immer größer und breiter werdenden Schiffen anpassen. Bereits 1985 genügte die „*Brücke der ersten Stunde*“ den Ansprüchen des Hamburger Hafens nicht mehr und wurde nach Malta verkauft.²⁵⁴ Entsprechend der Entwicklung in der Schifffahrt hielten allmählich *Panamax*-, *Post-Panamax*- und schließlich die ersten *Super-Post-Panamax-Containerbrücken* Einzug. Übertraf die Umschlagleistung der ersten Containerbrücke diejenige des konventionellen Umschlags schon deutlich, so wuchs sie mit jeder neuen Generation weiter. Die neuesten Containerbrücken am Burchardkai können beispielsweise rund 125 Tonnen heben und sind dabei in der Lage, einen *Twin-fourty-Betrieb* aufzunehmen, d. h. zwei 40-Fuß-Container in einem Arbeitspiel zu bewegen.²⁵⁵

3.1.3.2 Flurfördermittel

Obwohl seit den 20er Jahren motorisierte Flurfördermittel in Form von Elektrokarren existierten und seit den 50er Jahren auch Gabelstapler in den Häfen eingesetzt wurden, konnte doch noch lange nicht auf den Einsatz von Sackkarren verzichtet werden. Je nach Zusammensetzung des Güteraufkommens und Form der Hafenanlagen betrug vor Beginn des systematischen Einsatzes von Containern das ihnen zufallende Einsatzaufkommen in Bremen Anfang der 60er Jahre wasserseitig des Kaischuppens noch rund 30 Prozent des Gesamtumschlags und beim Be- und Entladen von LKW oder Eisenbahnwaggons auf der Landseite der Schuppen sogar bis zu 60 Prozent.²⁵⁶

²⁵³ Vgl.: O.V.: Zweite Containerbrücke bestellt. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1967. Nr. 41. S. 3.

²⁵⁴ Vgl.: dee.: Eine Brücke geht auf Reisen nach Malta. In: Hamburger Abendblatt. 09.04.1985. S. 18.

²⁵⁵ Vgl.: Erste neue Containerbrücke für Burchardkai eingetroffen. Auf: NDR Online (Hrsg.): <http://www1.ndr.de/wirtschaft/containerbruecke104.html>. (Letzter Besuch 01.06.2009).

²⁵⁶ Vgl.: Lutz. 1963. S. 1865.

Allen inzwischen gemachten technischen Errungenschaften zum Trotz, war die Muskelkraft immer noch eine der entscheidenden Bestimmungsgrößen des Güterumschlags im Hafen. Tatsächlich waren die deutschen Häfen mit dem Einsatz von motorisierten Flurfördergeräten nach dem Krieg zunächst bewusst zurückhaltend gewesen. Der Bremer Hafenbaudirektor Ralph Lutz erklärte diese Zurückhaltung später mit arbeitsmarktpolitischen Erwägungen, nach denen aus Ermangelung einer deutschen Schifffahrt in der frühen Nachkriegszeit Seeleuten eine Beschäftigungsmöglichkeit gegeben werden sollte, die „*im Hafen mit der Schifffahrt verbunden*“²⁵⁷ war. Erst mit dem Aufbau einer eigenen deutschen Handelsflotte wurde diese „*Rücksichtnahme*“ fallen gelassen. Da gleichzeitig die allgemeine Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt die Suche nach Hafentarbeitern erschwerte, entstanden für die Hafenunternehmen Rationalisierungszwänge, die die Anschaffung von motorisierten Flurfördergeräten opportun werden ließen.²⁵⁸

Seit den 50er Jahren setzte sich mehr und mehr der Gabelstapler als bestimmendes Betriebsmittel der Flurförderung der Kaibetriebe durch. Im Jahr 1966 waren beispielsweise im Hamburger Hafen rund 1.000 Gabelstapler auf den Kaistrecken im Einsatz. Der Großteil von ihnen verfügte über eine Leistungsfähigkeit von 1,2 Tonnen bis 2,5 Tonnen und war somit auf den Transport von Paletten ausgelegt.²⁵⁹ Obwohl es Geräte gab, die dank besonders hoher Tragfähigkeit für Schwergut geeignet waren, wurde die grundsätzliche Konstruktion der Gabelstapler „*als ungeeignet für die Behandlung von Containern*“²⁶⁰ befunden. Zwar verfügte der ISO-Container in der Regel über an der Unterseite eingelassene Gabelstaplertaschen, doch ergaben sich bezüglich eingeschränkter Sichtverhältnisse des Gabelstaplerfahrers durch die Größe des Containers und durch mangelnde Transportstabilität erhebliche Probleme.²⁶¹

Erst durch die Ausrüstung mit Top- oder Seitenspreadern kamen Gabelstapler mit Hubkräften zwischen 10 Tonnen und 40 Tonnen – dann als Containerstapler oder Reach-Stacker – vornehmlich auf Anlagen mit einer geringen Zahl von umzuschlagenden Containern oder in Leercontainerlagern zur Anwendung. Ihre Vorteile bestanden in einer hohen Wendigkeit und der Möglichkeit, durch einen Wechsel der

²⁵⁷ Lutz.1959. S. 1876.

²⁵⁸ Vgl.: Lutz. 1959. S. 1876.

²⁵⁹ Vgl.: O.V.: Der Gabelstapler im Kaibetrieb des Hamburger Hafens. In: Hamburg Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1966. Nr. 7. S. 6.

²⁶⁰ Vgl.: Naumann. 1968. S. 15.

²⁶¹ Vgl.: Deecke. 1983. S. 153 f..

Vorsatzgeräte auch andere Güter zu transportieren und zu verladen. Demgegenüber standen jedoch mangelnde Wirtschaftlichkeit bei längeren Transportstrecken, das Erfordernis besonders breiter Fahrwege aufgrund des nur quer zur Staplerachse möglichen Transports sowie die erheblichen Anforderungen an die Bodenfestigkeit wegen der hohen Vorderachsenlast dieser Geräte.²⁶²

Um bezüglich dieser Schwachstellen teilweise Abhilfe zu schaffen, wurden zu Beginn des Containerumschlags sogenannter Seitenstapler eingesetzt, deren Hubwerk in einer zur „[...] Seite offenen, schachtartigen Aussparung in der Mitte der Plattform [...]“²⁶³ des Fahrzeuges lag, auf welcher der Container zum Transport abgesetzt werden konnte. Die Stapler waren wahlweise mit Spreadern oder Gabel ausgestattet. Da bei diesen Fahrzeugen alle Räder nahezu gleich belastet waren, war die Bodenbelastung auf den Terminals durch das Fahrzeug deutlich günstiger als beim Gabelstapler. Hinzu kam, dass die längsseitige Beförderung schmalere Verkehrswege erlaubte und so die Lagerplatzausnutzung deutlich verbessert werden konnte. Allerdings ergaben sich schon früh Probleme bei der Beladung von Eisenbahnwaggons.²⁶⁴ Malcom McLeans Grundüberlegung zum Containerumschlag hatte in der Schaffung eines Direktumschlags zwischen Schiff und LKW bestanden. Während dieses Prinzip in den USA Anwendung fand,²⁶⁵ erwies es sich für die europäischen Verhältnisse als nur bedingt geeignet. Dies lag zum einen an der wichtigen Rolle, die der Schienentransport in Europa spielte, und zum anderen an einer generellen Abkehr vom Direktumschlag, der in Folge der seit der Jungfernfahrt eines Containerschiffs im Jahr 1956 immer weiter gestiegenen Umschlaggeschwindigkeit als nicht mehr koordinierbar galt.²⁶⁶ Darüber hinaus erwies es sich mit zunehmender Umschlagmenge für die Terminalbetreiber, die die Chassis vorhalten mussten, als nicht wirtschaftlich.²⁶⁷ Aus diesem Grund wurde der Chassis-Betrieb nur terminalintern mit technisch „abgespeckten“ Aufliegern, die über keine Twistlocks zur Verriegelung der Container, sondern lediglich eine muldenförmige Auflage verfügten und deren Achsen ungefedert waren, durchgeführt. Die größte Schwäche dieses Systems lag in der

²⁶² Vgl.: Haacke, Hans: Gabelstapler und Spezialfahrzeuge für den Containerumschlag. In: Hansa. 1967 Nr. 9. S. 801; Brinkmann. 2005. S. 265 f..

²⁶³ Haacke. 1967. S. 801.

²⁶⁴ Vgl.: Haacke. 1967. S. 801 f..

²⁶⁵ Vgl.: Witthöft. 2000. S. 20.

²⁶⁶ Vgl.: Nagel. 1984. S. 250 f..

²⁶⁷ Vgl.: Mävers, Joachim: Container- und Stückgutumschlag an den Kaiumschlagsanlagen der HHLA im Jahr 1972. In: Hansa. 1973. S. 836.

Tatsache, dass das Chassissystem nicht in der Lage war, Container selbst aufzunehmen oder abzusetzen. Es war daher nur in Kombination mit hebefähigen anderen Flurförderungsmitteln einsetzbar.

Jüngste Weiterentwicklungen des Chassissystems finden sich in sogenannten Automated Guided Vehicles (AGV), die ohne Fahrer vollautomatisch über GPS und im Terminalboden eingelassene elektronische Wegmarken auf den Kaianlagen agieren und in dieser Form auf dem Container-Terminal in Hamburg erstmals Anwendung fanden.²⁶⁸

Als für den Transport von Containern im Hafen besonders geeignet stellten sich Fahrzeuge heraus, die in den 60er Jahren bereits vom Transport von Baumstämmen und Langgut jeglicher Art bekannt waren.²⁶⁹ Van-Carrier (auch Straddle-Carrier, Portalhubwagen, Portalstapelwagen, Torlader oder Torstapler genannt) bestanden aus einem Rahmengestell in Form eines Tors bzw. umgedrehten U. Zum Aufnehmen eines Containers fuhr der Van-Carrier längs über diesen, ergriff ihn mit seinem Spreader und hob ihn an, um ihn dann zu seinem Lager- oder Verladeort zu transportieren. Die erste Generation war lediglich in der Lage, Container für den Transport ein wenig anzuheben, die Modelle der späten 60er Jahre konnten bereits zwei Container übereinander stapeln. Neueste Modelle verfügen über die Möglichkeit, Containerstapel aus vier übereinander gelagerten Behältern zu bearbeiten und können darüber hinaus vereinzelt zwei Container parallel transportieren.²⁷⁰

Zwar waren die Anschaffungs-, Wartungs- und Betriebskosten dieser Geräte sehr hoch, doch führten ihre Vorteile wie hohe Autonomie, Produktivität und Flexibilität dazu, dass das Van-Carrier-System auf Containerterminals in der ganzen Welt zum Standardinstrument der Flurförderung von Containern wurde.²⁷¹

Ergänzung fanden Chassis- und Van-Carrier-Systeme häufig durch Containerstapelkräne, sog. Constacker oder Transtainer, die insbesondere zum Be- und Entladen von LKW und Waggons genutzt wurden oder ihren Einsatz auf Hafensflächen mit knapp bemessenen Lagerflächen zur Erhöhung der Lagerungskapazitäten fanden. Die schienengebundenen oder gummibereiften Portalbrücken lagerten und sortierten die Container in mehreren dicht nebeneinanderliegenden Blöcken vier- bis sechsfach übereinander.

²⁶⁸ Vgl.: Brinkmann. 2005. 305 f.

²⁶⁹ Vgl.: Schön; Uhlmann; Wilkens. 2007. S. 23; Haacke. 1967. S. 803.

²⁷⁰ Vgl.: Brinkmann. 2005. S. 244; Haacke. 1967. S. 803.

²⁷¹ Vgl.: Ebenda. S. 245.

Insbesondere die gummibereiften Geräte zeichneten sich durch eine vergleichsweise hohe Flexibilität aus. Ausgerüstet mit acht bzw. 16 Rädern, wurden sie in der Hauptfahrtrichtung automatisch über in der Fahrbahn eingelassene Leitlinien in ihrer Spur gehalten bzw. gelenkt. Durch Drehung ihrer Fahrwerksecken um 90° waren auch Querfahrten und das Umsetzen in eine andere Stapelreihe möglich. Die Spannweite der Constacker lag zunächst zwischen 23 Metern und 26 Metern, die Hubhöhe bei 15 Metern, so dass bei Freihaltung einer Fahrzeugspur sechs bis sieben Containerreihen vielfach übereinandergestapelt werden konnten.²⁷² Der Transport vom Kai- kran oder der Containerbrücke zum Constacker wurde dabei von Van-Carriern oder anderen Flurförderfahrzeugen vorgenommen.

3.1.4 Anpassung der Hafenzufahrten an die Anforderungen der Seeschifffahrt

Inwieweit ein Hafen überhaupt Anteil am Containerverkehr haben konnte, entschied sich nicht zuletzt an der Leistungsfähigkeit seiner Hafenzufahrt. Grundvoraussetzung, mithin „*wichtigste Lageeigenschaft*“²⁷³ für Entstehung und Existenz eines Seehafens, war seit jeher seine seewärtige Erreichbarkeit. Mag diese Feststellung zunächst trivial erscheinen, so wurde die Frage des eigenen Zugangs zum offenen Meer in der Geschichte vieler Häfen tatsächlich immer wieder zu einer Schicksalsfrage. Viele Seehafenstädte lagen nicht in unmittelbarer Nähe zum Meer, da es sich, wie Hagen 1863 in einer der ersten wissenschaftlichen Abhandlungen über die Wasserbaukunst feststellte, seit jeher als „*ein großer Gewinn*“ erwiesen hatte, „*[...]wenn die Seeschiffe noch weit aufwärts den Strom befahren und in bedeutender Entfernung Handelsplätze erreichen [...]*“ konnten.²⁷⁴ Um den See- und Binnentransport möglichst optimal miteinander zu verbinden, lagen sie daher dort, wo Fluss- und Seeschifffahrt, wie Franzius 1879 feststellte, „*[...] ihre natürliche Grenze und Berührung fanden [...]*“²⁷⁵, d.h. an einer Stelle, die zwar möglichst weit landeinwärts lag, die aber gleichzeitig noch dem Wechselspiel der Gezeiten ausgesetzt war, um mit ihrer Hilfe die sogenannte Revierfahrt der Seeschiffe stromaufwärts zu erleichtern.

²⁷² Vgl.: Haacke, Hans: Vom “Kran“ zum Constacker. In: Hansa. 1989. S. 601 f..

²⁷³ Schubert. 2007. S. 16.

²⁷⁴ Hagen, G.: Handbuch der Wasserbaukunst. Dritter Theil: Das Meer. Berlin 1863. S. 154.

²⁷⁵ Franzius, Ludwig: Einwirkung des Meeres auf Küsten und Strommündungen. Seeuferbau, Stromcorrection im Fluthgebiet und Seeschiffahrtsanäle. In: Franzius, Ludwig; Sonne, Ed. (Hrsg.): Der Wasserbau. Handbuch der Ingenieurwissenschaften. III Band. Leipzig 1879. S. 801.

Eine ständige Gefahr für diese Hafenstädte, gerade für jene, die an kleineren Ästuar- oder Tideflüssen gelegen waren, bestand darin, dass das zum offenen Meer führende Fahrwasser durch Sedimentablagerungen versandete und damit für Seeschiffe unpassierbar wurde. Was dies für Folgen haben konnte, lässt sich besonders anschaulich am Beispiel Brügges, jener Stadt an der Zwin, die zwischen dem 13. und 15. Jahrhundert zum umsatzstärksten Handelsplatz der Hanse avancierte, zeigen. Als nach rund zweihundertjähriger Blüte der Stadt ab dem Ende des 15. Jahrhunderts deren seewärtiger Zugang über die Zwin allmählich zu versanden begann, wurde Brügge bald für Seeschiffe un erreichbar. Das Fernbleiben der Schiffe beraubte die Stadt nicht nur ihrer Funktion als Hafenplatz, sondern führte gleichzeitig dazu, dass die einst florierende Handelsmetropole in der Folge sehr schnell ihre wirtschaftliche und schließlich ihre politische Bedeutung weitgehend einbüßte. Ein ähnliches Schicksal hatte im 12. Jahrhundert bereits Schleswig ereilt, das nach dem Untergang Haithabus 1066 auf dem gegenüberliegenden Nordufer der Schlei zu einem bedeutenden Handelsort im Handel zwischen Nord- und Ostsee avancierte. Das Auftreten der Kogge als neue Frachtschiffart stoppte die Entwicklung des Ortes jäh. Die weit ins Binnenland reichende Schlei war für diese Schiffe zu seicht und so verlor der Standort am Ende der Schlei, der über Jahrhunderte eines der Seehandelszentren Nordeuropas gewesen war, seine einstige Bedeutung für immer.²⁷⁶

Mit dem Anwachsen der Schiffsgrößen im 19. Jahrhundert wurde der Zustand des seewärtigen Fahrwassers allmählich auch für jene Häfen ein Problem, die bis dahin von der Versandung ihrer Wasserstraßen weitgehend verschont geblieben waren. Nun wurden die technischen Fortschritte des Schiffbaus mehr und mehr zu einer Gefahr für die Erreichbarkeit vieler Häfen. Angesichts dieses Umstandes blieb vielen Hafenstädten nur die Möglichkeit, den eigenen Hafen dadurch „[...] lebensfähig zu erhalten [...]“²⁷⁷, dass sie die ihn mit dem offenen Meer verbindende Zufahrt den neuen Bedürfnissen des Seeverkehrs anpassten. Zur richtungsgebenden Prämisse der Handelsschiffahrt wurde fortan die Maßgabe, dass das Seeschiff Hafen und Hafenzufahrt gestaltet. Der sich daraus ableitende Zwang vieler Hafenstädte, ihre Fahrwasser an die gängigen Schiffsgrößen anzupassen, führte dazu, dass sich Korrektur und Ausbau von Tideflüssen im 19. Jahrhundert zu einem eigenen Zweig der Wasserbaukunst entwickelte.²⁷⁸

²⁷⁶ Bohn, Robert: Geschichte Schleswig-Holsteins. München 2006. S. 13.

²⁷⁷ Franzius 1879. S. 801.

²⁷⁸ Ebenda. S. 801.

Da die Anpassung der Wasserstraßen an die Bedürfnisse der Schifffahrt unter hydro- und morphologischen Gesichtspunkten in der Regel aufwendig und dementsprechend teuer war, wurde zur Rechtfertigung der dafür notwendigen technischen und finanziellen Aufwendungen bereits früh eine volkswirtschaftliche Argumentation angeführt, die über die primäre Umschlagsicherung der Hafenplätze hinausging. So argumentierte der für die Korrektur der Weser verantwortliche Wasserbauingenieur, Ludwig Franzius, dass „[...] kein anderes Verkehrsmittel so billig [...], wie das Seeschiff“²⁷⁹ sei, da durch sein „Hineindringen [...] in das Binnenland vergleichsweise die Fracht von einigen Hundert Eisenbahnwagen auf etwa 100 km Entfernung gespart [...]“²⁸⁰ werden könnte und dies „[...] unzweifelhaft nach allen Richtungen hin Handel und Industrie lohnender machen [...]“²⁸¹ würde.

Als Bestätigungen für diese Annahme wurden die Entwicklungssprünge angeführt, die sich in Folge erster Flusskorrekturen in Hafenstädten auf den Britischen Inseln beobachten ließen. Als wichtigstes Beispiel galt dabei die Entwicklung, die Glasgow genommen hatte, nachdem die Clyde als erster Tidefluss überhaupt von der Mündung bis hinauf zur Stadt ab 1835 reguliert worden und fortan für zeitgenössische Seeschiffe befahrbar war. Binnen weniger Jahrzehnte hatte sich aus der schottischen Stadt mit einigen zehntausend Einwohnern eine maritime Handelsmetropole entwickelt, in der nur vier Jahrzehnte später deutlich mehr als eine halbe Million Menschen lebte. Eine vergleichbare wirtschaftliche Entwicklung hatte sich ebenfalls in Newcastle beobachten lassen, nachdem dort die Tyne auf rund 16 Kilometern zwischen Mündung und Stadt ausgebaut worden war.²⁸²

Auch in Hafenstädten auf dem europäischen Festland wurde aufgrund dieser positiven Erfahrungen danach damit begonnen, die seeseitigen Zufahrten durch den Ausbau der Fahrwasser für die größer werdenden Schiffe nutzbar zu machen. Ab 1846 wurde in Frankreich die Seine zwischen der an der Mündung liegenden Stadt Le Havre und dem rund 124 Kilometer flussaufwärts liegenden Rouen von Untiefen befreit. Im Jahr 1848 wurde Emden durch ein rund zwei Kilometer langes, eingedeichtes künstliches Fahrwasser wieder mit der Ems verbunden, die sich in den zwei Jahrhunderten zuvor in der Marsch immer weiter von der Stadt wegverlegt hatte und so

²⁷⁹ Franzius. 1882. S. 1.

²⁸⁰ Franzius. 1879. S. 802.

²⁸¹ Ebenda. S. 803.

²⁸² Vgl.: Ebenda. S. 802.

die Seeschifffahrt vor immer größere Probleme stellte, den Emdener Hafen anzufahren.²⁸³ Etwa zur gleichen Zeit begann auch Bremen damit, systematisch zu versuchen, die für Seeschiffe unpassierbare Unterweser wieder schiffbar zu machen. Obwohl die Stadt zwischen 1827 und 1830 mit Bremerhaven an der Wesermündung eine eigene Vorhafenstadt gegründet hatte, schien es zur Sicherung Bremens wirtschaftlicher und politischer Stellung notwendig, dass die Stadt nun selbst wieder für Seeschiffe erreichbar würde. Eine umfassende Korrektur der Weser wurde dann Anfang der 1890er Jahre vorgenommen.²⁸⁴ Hamburg hatte eine erste Vertiefung von Teilen der Elbe, deren Fahrwasser seit jeher deutlich großzügiger bemessen war als das der Weser, bereits 1872 abgeschlossen.²⁸⁵

Mit anhaltendem Schiffsgrößenwachstum wurde die Anpassung der Fahrwasser für die Hafenstädte zu einer immerwährenden Herausforderung um die eigene Wettbewerbsfähigkeit im Seegüterumschlag zu wahren. So wurden die für den Ausbau der jeweiligen Flüsse zugrunde gelegten Bemessungsschiffe im Zeitverlauf hinsichtlich ihrer Abmessungen immer wieder den Entwicklungen des Schiffbaus angepasst. Die Wahl der Bemessungsschiffsgröße war entscheidend für die Projektierung der Fahrrinnenanpassungen. Die Fahrrinnenbreite orientierte sich dabei an der Schiffsbreite, der Kurvenradius an der Schiffslänge und die Fahrrinnentiefe am Tiefgang des Bemessungsschiffes. Die Ausbaubreite einer geraden Strecke wurde dabei, wenn möglich als ein Vielfaches der Schiffsbreite ausgelegt, um die Gefährdung bei den Revierfahrten durch äußere Störungen wie Wind, Strömung und Wellen zu minimieren und um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die von Hand gesteuerten Schiffe auch bei Abwesenheit äußerer Einflüsse nie einen vollständig geradlinigen Kurs nahmen. Dies war umso wichtiger, als auf den mitunter sehr langen Strecken zwischen Meer und Hafen die sichere Begegnung zweier in entgegengesetzte Richtungen fahrender Schiffe ermöglicht werden musste.²⁸⁶ Für die Festlegung der Ausbautiefe galt als schiffseitiger Einflussfaktor der Tiefgang des Bemessungsschiffes, der stets in ruhender Position bei maximaler Beladung bestimmt wurde. Zusätzlich musste berücksichtigt werden, dass dieser Tiefgang sich durch den geringer werdenden Salzgehalt des Wassers flussaufwärts erhöhte und gleichzeitig die Schiffe während der

²⁸³ Vgl.: Ebenda. S. 802 ff..

²⁸⁴ Vgl.: Diese Arbeit S. 87 ff..

²⁸⁵ Vgl.: Diese Arbeit S. 184 ff..

²⁸⁶ Vgl.: Brinkmann. 2005. S. 85 ff..

Fahrt durch die vertikale Vorwärtsbewegung tiefer ins Wasser eintauchten. Gleichzeitig musste auch – abhängig von der jeweiligen Bodenart – ein gewisser Spielraum als Kielfreiheit eingeräumt werden sowie, je nach Sedimentation, ein Zuschlag für die Zeit zwischen den regulären Unterhaltsbaggerungen in denen die Fahrrinnen vieler Wasserstraßen eine Tendenz zum Versanden aufwiesen.²⁸⁷

Für die Bestimmung der Fahrrinnenabmessung war überdies die Frage entscheidend, ob eine unter dem Einfluss der Gezeiten stehende Hafenzufahrt während des gesamten Tideverlaufs, also sowohl bei Hoch- wie auch bei Niedrigwasser, befahrbar sein sollte. Damit das Bemessungsschiff den Hafen jederzeit tideunabhängig anlaufen und auch wieder verlassen konnte, musste die Fahrwassertiefe dem Mittleren Tide-niedrigwasser (MTnw) angepasst werden.²⁸⁸ War dies nicht der Fall, konnte dies bei einer Tidedauer von mehr als zwölf Stunden dazu führen, dass Schiffe erhebliche Wartezeiten in Kauf nehmen mussten, um das Fahrwasser der Hafenzufahrt befahren zu können. Gerade für die Linienschiffahrt mit ihren festen Fahrplänen konnte sich das Verpassen des entsprechenden Zeitfensters, z.B. durch Verzögerungen bei der Abfertigung im Hafen, zu erheblichen Verspätungen auswachsen. Dennoch zwang das rapide Schiffsgrößenwachstum insbesondere in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts dazu, den Ausbau vieler Hafenzufahrten so zu gestalten, dass den größten Frachtschiffen in der Regel nur noch eine tideabhängige Hafenzufahrt ermöglicht werden konnte. Die Entwicklung bei den Schiffsabmessungen der Massengutfahrt, gerade bei den Tankern, führte bereits ab den 60er Jahren dazu, dass die Anforderungen der großen hier im Einsatz befindlichen Einheiten für den Ausbau der Fahrwasser vieler großer stromaufwärts liegender Universalhäfen gar nicht mehr berücksichtigt wurden. Ihr Umschlag wurde nahezu vollständig in Häfen mit tiefergehenden Fahrwassern verlagert, bzw. der Bau von Vorhäfen an den Flussmündungen wurde forciert. Zu Beginn des Containerumschlags vermuteten viele Beobachter, dass die in dem neuen Verkehr engagierten Reeder von vornherein kein Interesse daran haben könnten, dass ihre Schiffe die langen Revierfahrten bis in die stromaufwärts liegenden Häfen auf sich nehmen würden, da dies für die kapitalintensive Containerschiffahrt viel zu zeitaufwendig wäre. Stattdessen wurde zunächst vermutet, dass auf beiden Seiten des Atlantiks ein bzw. maximal zwei Häfen, die möglichst direkt am offenen Meer lägen, angefahren würden, über die dann der gesamte Containerverkehr

²⁸⁷ Vgl.: Ebenda. S. 91 ff..

²⁸⁸ Vgl.: Ebenda. S. 102.

zwischen Nordamerika und Europa abgewickelt würde. Schnell zeigte sich, dass diese Annahme nicht mit den tatsächlichen Bedürfnissen von Reedereien und Verladern in Einklang stand. Im Gegenteil schien es immer noch im Interesse eines rationalen Gütertransports zu sein, mit dem Seeschiff möglichst weit ins Binnenland vorzudringen, um so den Anteil des deutlich kostenintensiveren Landtransports so gering wie möglich zu halten. Allerdings stellte sich bald heraus, dass die Fahrwasser der Flüsse den schnell wachsenden Schiffsgrößen der Containerschiffahrt nicht mehr in dem für den kommerziellen Seeverkehr notwendigen Maße angepasst werden konnten. Diese stellten an die Hafenzufahrten nämlich noch größere Anforderungen als es die Massengutschiffahrt bereits getan hatte. Während die großen Tanker oder Erzfrachter die deutschen Universalhäfen als reine Importhäfen anliefen, die Revierfahrt zurück zum Meer aber ohne Fracht und dadurch mit geringerem Tiefgang durchführten, waren Containerschiffe stets in beiden Richtungen beladen. Bei Revierfahrten von der offenen See in Richtung Hafen war es Schiffen mit größerem Tiefgang auf Tideflüssen stets möglich, die Flut, die vom Meer aus flussaufwärts strömte, für sich auszunutzen. Quasi auf der Flutwelle reitend, konnten sie auch jene Stellen überfahren, die für sie bei Niedrigwasser unüberwindbar waren. Flussabwärts fahrend konnten Schiffe mit großem Tiefgang dieses Prinzip jedoch nicht für sich nutzen. Ihnen kamen nun die Gezeiten entgegen und so trafen sie bei längeren Revierfahrten unweigerlich immer auch auf eine Niedrigwasserphase. Damit sie dann nicht buchstäblich im Fahrwassergrund steckenblieben, musste dieses so ausgerichtet werden, dass das für den Ausbau herangezogene Bemessungsschiff in beide Richtungen beladen agieren konnten. Viele Flüsse kamen so bald in ihren technischen und ökonomischen Grenzbereich, in dem von weiteren Ausbaumaßnahmen Abstand genommen werden musste. Zahlreiche vormals bedeutende Hafenplätze wie beispielsweise die Londoner Docks, die bis dahin eine der größten Hafenanlagen der Welt darstellten, schieden damit als Anlaufpunkte entsprechender Verkehre aus und leiteten sie in neue flussabwärts liegende Anlagen um. Grund dafür war auch die Tatsache, dass mit zunehmender Tiefe und Breite des Fahrwassers nicht nur die Kosten des Ausbaus selbst anstiegen, sondern auch die Kosten der laufend notwendigen Unterhaltsbaggerungen. Hinzu kam spätestens seit dem Ende des 20. Jahrhunderts ein steigendes Bewusstsein dafür, dass ein Ausbau der Fahrwasser auch immer erhebliche Eingriffe in die Natur bedeutete, die nicht nur das ökologische Gleichge-

wicht der Flüsse gefährdeten, sondern zusätzlich Tidewasserstände und Strömungsverhältnisse veränderten.²⁸⁹ Gerade aus Letzterem erwuchs bei den Anrainern der betroffenen Wasserstraßen Sorge um die Sturmflutsicherheit. Als Folge daraus mussten beispielsweise in Deutschland mit Einführung des Gesetzes über die Umweltunverträglichkeitsprüfung (UVPG) seit Beginn der 1990er Jahre alle Ausbauprojekte hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen sowie auf Kultur und sonstige Sachgüter vorher untersucht werden.²⁹⁰ Seitdem ist vielfach eine Entwicklung der zwei Geschwindigkeiten festzustellen. Während sich das Schiffsgrößenwachstum der Containerschifffahrt spätestens seit der Jahrtausendwende immer weiter beschleunigte, verlangsamten sich zunehmend die Prozesse, mit denen dieser Entwicklung durch Ausbau der Fahrwasser der Hafenzufahrten Rechnung getragen wurde. Es wurde immer deutlicher, dass allein die Sorge der Hafenstädte um die Zukunft ihrer Stellung im Seegüterverkehr nicht mehr ausreichte, um einen Ausbau der Fahrwasser in Angriff zu nehmen, selbst dann nicht, wenn dies nach konventionellen wasserbaulichen Erwägungen vertretbar schien. Die Frage nach dem Sinn der Anpassung von Flussläufen an das Diktat der Seeschifffahrt ließ sich nicht mehr allein mit den ökonomischen Interessen der Hafenstädte und dem wasserbautechnisch Möglichen beantworten. Das Umlenken von Verkehren in extra dafür gebaute neue Häfen an tieferen Fahrwassern war plötzlich nicht mehr nur die letzte Alternative, wenn eine Wasserstraße keinen weiteren Fahrwasserausbau mehr zuließ, sondern wurde stattdessen gezielt gefordert und forciert.

²⁸⁹ Ebenda. S. 78.

²⁹⁰ Vgl.: Ebenda. S. 80.

3.2 Die Bremischen Häfen

3.2.1 Die frühen Häfen in Bremen-Stadt

Bremens Hafengeschichte ist wechselvoll und seit jeher eng verbunden mit dem Zustand der Unterweser. Sie reicht zurück bis ins Frühmittelalter. Wann genau in Bremen die ersten Güter zwischen Schiff und Land ausgetauscht wurden ist unklar. Aus Ermangelung eines konkreten Datums, das den Beginn bremischer Hafenaktivitäten markiert, wurde im 20. Jahrhundert die Verleihung des Marktrechts an Bremen durch Kaiser Otto I. am 10. August 965 zur Geburtsstunde des Bremer Hafens stilisiert.²⁹¹ Als gesichert gilt indes der Ort, an dem sich der frühe bremische Hafenumschlag konzentrierte. Die Balge – ein rechter Seitenarm der Weser – war das erste systematisch als Hafen genutzte Areal Bremens.²⁹² Sie verlief auf einer Länge von rund 640 Metern quer durch die heutige Bremer Altstadt.²⁹³ Ab wann die Balge mit künstlichen Hafengebäuden ausgestattet wurde, ist nicht überliefert. Das Aufkommen neuer Schiffstypen, die so groß waren, dass die bis dahin gängige Umschlagsform bei der die Schiffe zum Be- und Entladen noch an geeigneten Stellen ans Ufer gezogen wurden, nicht mehr zu praktizieren war, führte vermutlich zwischen dem 11. und 13. Jahrhundert dazu, dass erste kaimauerähnliche Anlagen gebaut wurden.²⁹⁴ Das Schiffsgrößenwachstum sollte die wiederkehrende Determinante der bremischen Hafenentwicklung bleiben. Mit dem Auftreten der Hansekogge ab dem 13. Jahrhundert wurde die Balge in ihren Abmessungen zu klein. Relativ abrupt verlagerte sich das Hafengeschehen an den Hauptstrom der Weser.²⁹⁵ Das rechte Weserufer westlich der Martinikirche wurde fortan Zentrum des Bremer Seegüterumschlags. Hinter der Kaje, die den Namen Schlachte erhielt, siedelten sich in einer nahezu geschlossenen Häuserzeile Bremens Kaufmannskontore an, die in der ihnen typischen Bauweise

²⁹¹ Vgl.: Dehnkamp, Willy: Bremen – Ein Jahrtausend Schlüssel zur Welt. In: Hansa. 1965 Nr. 15. S. 1431; Schauburger, Hans: Die Weser im Spiegel der Tausendjahrfeier Bremens. In: Hansa. 1965. Sonderheft Oktober. S. 1863; Conrads, Heinz: Pioniertaten in Bremens Schifffahrt und Schiffbau. In: Hansa. 1965 Nr. 15 S. 1433.

²⁹² Vgl.: Schlottau, Klaus; Tilgner, Daniel (Hrsg.): Der Bremer Überseehafen. Bremen 2005. S. 14.

²⁹³ Vgl.: Weidinger. 1997. S. 54 ff.; Schlottau. 2005. S. 14.

²⁹⁴ Vgl.: Ebenda. S. 150 f.

²⁹⁵ Vgl.: Schröter, Heike: 500 Jahre Bremer Hafengeschichte – Strukturwandel in den Bremischen Häfen. In: Übersee-Museum Bremen (Hrsg.): TenDenZen - Jahrbuch des Übersee-Museums. Band 12. Bremen 2004. S. 147; Schlottau. 2005. S. 14; Weidinger. 1997. S. 58 ff.

Wohn-, Handels- und Lagerfunktion in sich vereinten und damit funktional unmit-
telbar in den Hafen einbezogen waren.²⁹⁶

Ende des 16. Jahrhunderts führten zwei gegensätzliche Entwicklungen technischer
und hydrologischer Natur für den Bremer Hafen zu einer unheilvollen Situation.
Während sich zum einen die Entwicklung immer größerer Schiffstypen fortsetzte,
begann gleichzeitig die Weser unterhalb Bremens allmählich zu versanden.²⁹⁷ Die
seewärtige Erreichbarkeit Bremens ging mehr und mehr verloren. Anfang des 17.
Jahrhunderts entschied sich die Stadt deshalb für den Bau eines Ausweichhafens am
äußersten Rande des Bremer Staatsgebietes, rund 15 Kilometer westerabwärts der
Schlachte bei Vegesack. Die rund 150 Meter lange, 75 Meter breite und 3,5 Meter
tiefe Anlage war das erste künstlich angelegte Hafenbecken auf deutschem Territo-
rium.²⁹⁸ Zum Leidwesen der Bremer setzte sich die Versandung der Weser jedoch
auch unterhalb Vegesacks fort. Schon Ende des 18. Jahrhunderts war sie so weit vor-
rangeschritten, dass auch Vegesack für Seeschiffe nicht mehr anzulaufen war. Der
bremische Seegüterumschlag verlagerte sich nunmehr jenseits des eigenen Staatsge-
bietes immer weiter westerabwärts zunächst ins oldenburgische Elsfleth, dann nach
Brake und später nach Nordenham.²⁹⁹

Aus Bremer Sicht konnte die Tatsache, dass sein Seegüterumschlag nunmehr nahezu
ausschließlich über oldenburgische Häfen abgewickelt wurde, nicht zufriedenstel-
lend sein. Immer wieder wurde darin eine Gefahr für die eigene Stellung als Handels-
und Kaufmannsstadt und damit schlechterdings für nicht weniger als die ökonomi-
sche Grundlage der politischen Eigenständigkeit der Stadt gesehen. Allein der Han-
del, so die einfache Rechnung, war letztlich Garant für die Existenz des Stadtstaa-
tes.³⁰⁰ Frühe Versuche, das Fahrwasser der Unterweser bis Bremen wieder passierbar
zu machen, scheiterten jedoch.³⁰¹ Nach einer Zuspitzung der politischen Spannungen

²⁹⁶ Vgl.: Weidinger. 1997. S. 376 ff.

²⁹⁷ Vgl.: Flügel, Heinrich: Hundert Jahre Korrektur der Unterweser und Hafenbau in Bremen-Stadt.
In: Hansa. 1986 Nr. 17. S. 1349; Vgl.: Brand, Friedrich: Die Verkehrswirtschaft der Unterweser –
Ihre geschichtliche Entwicklung und Bedeutung in der Gegenwart. Vortrag, geh. auf d. 12. Sitzung
d. Seeverkehrsbeirats am 18.4.1955 in Nordenham. In: Schriftenreihe des Seeverkehrsbeirats. Ham-
burg 1955. S. 6; Weidinger. 1997. S. 346 f.; Walther. 1955. S. 20f..

²⁹⁸ Vgl.: Weidinger. 1997. S. 346 f.; Walther. 1955. S. 20 f.; Flügel. 1986. S. 1349; Brand. 1955.
S. 6.

²⁹⁹ Vgl.: Walther. 1955. S. 21

³⁰⁰ Vgl.: Vagt, Erich: Die Bedeutung der Gründung Bremerhaven's in der wirtschaftspolitischen Ge-
schichte Bremen's. In: Hansa. 1933 Nr. 46. S. 1609; Keller-Stoll, 1982. S. 35; Scheper, Burchard:
Die jüngere Geschichte der Stadt Bremerhaven. Bremen 1977. S. 53.

³⁰¹ Vgl.: Flügel. 1986. S. 1349; Walther. 1955. S. 21 f..

mit Oldenburg³⁰² entschied sich Bremen schließlich im Jahr 1824 zum Bau eines eigenen Vorhafens an der Außenweser, um so wieder einen eigenen seeschiff-tauglichen Zugang zum Meer zu erhalten. Als Standort für diesen Bremer Hafen wurde ein rund 65 Kilometer stromabwärts liegendes Areal nördlich der Geestemündung am Lauf der Außenweser ausgewählt.³⁰³

In rund drei Jahren Bauzeit entstand ab 1827 im neu gegründeten Bremerhaven ein 752 Meter langes und 58 Meter breites Hafenbecken, das durch eine Kammer-schleuse mit der Weser verbunden wurde. Diese Schleuse war die erste ihrer Art auf dem europäischen Festland und wurde fast genau ein Jahrhundert genutzt.³⁰⁴ Nach anfänglichen Akzeptanzschwierigkeiten seitens der Schifffahrt wurde Bremerhaven 1846 Zielhafen der ersten Dampfschiffverbindung zwischen den USA und Europa. Der erst 16 Jahre alte Hafen setzte sich dabei gegen arrivierte Hafenplätze wie Rotterdam, Le Havre und Antwerpen durch. Bremerhaven entwickelte sich in der Folge zu einem der Hauptauswanderungshäfen Europas.³⁰⁵ Der Hafen wurde in der Folge in mehreren Schritten um zusätzliche Becken und Anlagen erweitert.³⁰⁶

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts richtete sich der Fokus der bremischen Hafenpolitik allmählich wieder auf Bremen-Stadt. Die Zweiteilung des Hafenplatzes in das Kontor- und Handelszentrum in Bremen-Stadt und den Vorhafen an der Außenweser stellte sich im Güterumschlag zunehmend als Wettbewerbsnachteil gegenüber den Konkurrenzhäfen an Schelde, Rhein und Elbe heraus. Der Bruch der für Bremen bestimmten Verkehre in Bremerhaven, der den Umschlag jedes einzelnen Ladungsgutes mit anschließendem Weitertransport per Leichter nach Bremen-Stadt erforderlich machte, war zeitaufwendig und teuer. Unter diesen Rahmenbedingungen erreichte Bremen im Güterumschlag nicht annähernd vergleichbare Wachstumsraten wie Hamburg, Rotterdam oder Antwerpen. So setzte sich allmählich das Bewusstsein durch, dass nur in einer umfassenden Korrektur der Weser eine Lösung dieses Problems liegen konnte. Wollte Bremen seine Bedeutung als Handelsstadt bewahren – so

³⁰² Vgl.: Bessell, Georg: Hundert Jahre Bremerhaven. In: Hansa. 1927 Nr. 18, S. 754; Kellner-Stoll. 1982. S. 34.

³⁰³ Vgl.: Scheper. 1977. S. 53.

³⁰⁴ Vgl.: Brönnner, Wolfgang: Vorhafen zum Alten Hafen. In: Scholl, Lars U. (Hrsg.): Bremerhaven: Ein hafengeschichtlicher Führer. Bremerhaven 1980. S. 51 f..

³⁰⁵ Vgl.: Vagt, Erich: Die Bedeutung der Gründung Bremerhaven's in der wirtschaftspolitischen Geschichte Bremen's. In: Hansa. 1933 Nr. 46. S. 1609.

³⁰⁶ Vgl.: O.V.: 100 Jahre Bremerhaven. In: Hansa. 1927 Nr. 14. S. 615; Flügel. 1914. S. 148.

die Erkenntnis – musste es selbst wieder „zu einer Seestadt im eigentlichen Sinne werden.“³⁰⁷

Unter der Leitung des Oberbaudirektor Franzius wurde mit den Planungen einer solchen wasserbaulichen Maßnahme begonnen. In einem Gutachten, das 1881 vorgestellt wurde, stellte Franzius die Betonung der aus seiner Sicht offenkundigen übergeordneten volkswirtschaftlichen Bedeutung einer Weserkorrektur heraus: „Dem Gedanken, die Weser in ihrem Flutgebiet oder die sogenannte ‚Unterweser‘ zu korrigieren, liegt die Überzeugung zu Grunde, dass kein anderes Verkehrsmittel so billig sei, wie das Seeschiff, und dass demnach die Seeschifffahrt thunlichst weit in das Binnenland hineingezogen werden müsse, um bei niedrigen Frachtsätzen den Umfang des Verkehrs zwischen Hinterland und Ausland zu vergrößern.“³⁰⁸

Franzius‘ Pläne sahen vor, die Weser soweit auszubauen, dass Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu fünf Metern Bremen-Stadt anfahren und auch wieder verlassen können sollten.³⁰⁹

Das Projekt war aufgrund seiner Dimension außergewöhnlich. Die Kommission um Franzius wies in ihrem Bericht selbst darauf hin, dass allenfalls in England an der Clyde und Tyne sowie in Frankreich an der Seine zuvor ähnliche Maßnahmen ergriffen worden waren. Alle anderen Flüsse, auf denen Seeschiffe verkehrten, so die Autoren, verfügten in der Regel über „glücklichere natürliche Umstände“³¹⁰, als es die Weser tat.

Dass der bremische Staat sich tatsächlich dazu durchringen konnte, ein Projekt von derartig großer technischer und – damit verbunden – finanzieller Dimension auf sich zu nehmen, war nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass der Stadtstaat fast parallel mit dem Reich über seine Eingliederung ins deutsche Zollgebiet verhandelte. Die Reichskanzler Bismarck nachgesagte Feststellung „Ihr wollt einen Freihafen? Ihr seid doch gar kein Seehafen.“³¹¹, machte das inzwischen bereits Jahrhunderte andauernde Dilemma Bremens einmal mehr überdeutlich. Erst Bremens Ankündigung, eine Korrektur der Weser eigenverantwortlich durchzuführen und zu finanzieren und gleichzeitig in Bremen-Stadt einen neuen Hafen zu bauen, ließ Berlin in der Freihafenfrage schließlich einlenken.³¹² Die zu diesem Zeitpunkt nur etwa 150.000

³⁰⁷ Flügel. 1914. S. 41.

³⁰⁸ Franzius. 1882. S. 1.

³⁰⁹ zitiert nach Flügel. 1914. S. 42.

³¹⁰ Franzius. 1882. S. 1.

³¹¹ zitiert nach Belina. 2001. S. 8 f..

³¹² Vgl.: Flügel. 1914. S. 167.

Einwohner große Staat Bremen sah sich damit in „*Erkenntnis dessen, was auf dem Spiel stand*“³¹³ gezwungen, die Kosten und das Risiko gleich zweier Baumaßnahmen von für ihre Zeit kolossalem Ausmaße auf sich zu nehmen.

Im Juli 1885 erfolgte der erste Spatenstich für den Bau des neuen Hafenbeckens, dessen Zufahrt rund drei Kilometer westerabwärts der Schlachte lag.³¹⁴ Anders als in Bremerhaven konnte das Becken hier als offener Tidehafen angelegt werden, was die Flexibilität der Anlage deutlich vergrößerte.³¹⁵ Der Mangel an einer leistungsfähigen Binnenwasserstraße zum Weitertransport der Güter ließ für die Verbindung ins Hinterland nur die Eisenbahn zu, womit deren besondere Rolle für den „*Eisenbahnhafen*“ Bremen festgeschrieben wurde.³¹⁶ Mit der Aufteilung der Kaje wurde der Grundstein für das sogenannte „*Bremer System*“ gelegt, bei dem sich die Hafenanlagen wie folgt gliederten: Kaje, Gleise, Schuppen, Gleise (und Fahrstraße), Speicher, Gleise (und Fahrstraße).³¹⁷

Nach etwas mehr als dreijähriger Bauzeit wurde am 21.10.1888 der etwa zwei Kilometer lange und 120 Meter breite Freihafen I eröffnet. Sechs Tage zuvor war Bremen offiziell ins deutsche Zollgebiet eingegliedert worden. Allerdings konnte der Hafen zu diesem Zeitpunkt noch nicht seiner eigentlichen Bestimmung nachkommen. Zwar wies das Becken schon eine Sohlentiefe von fünf Metern auf, doch standen die Arbeiten an der Weserkorrektur ihrerseits noch ganz am Anfang. Erst ab 1894 war es Schiffen mit einem Tiefgang von bis zu fünf Metern möglich, Bremen zu erreichen und auch wieder zu verlassen.³¹⁸

Bei der Projektierung des Freihafens I war man in Bremen eigentlich davon ausgegangen, mit der Anlage „*auf absehbare Zeit auskommen zu können*“³¹⁹. Der Erfolg, der sich nach der Weserkorrektur einstellte, machte aber schon bald eine umfassende Erweiterung notwendig. Bis 1906 entstanden mit dem Holz- und Fabrikhafen sowie dem Freihafen II zwei weitere Hafenbecken im bremischen Freihafenbezirk.³²⁰ Zwischen 1913 und 1916 wurde das Fahrwasser der Weser erstmals seit der Weserkorrektur erneut vertieft. Die Arbeiten an diesem sog. „*7-Meter-Ausbau*“ konnten

³¹³ Hacker: Vor 50 Jahren – Beginn der Bauarbeiten für den Hafen I in Bremen. In: Hansa. 1935 Nr. 29. S. 1164.

³¹⁴ O.V.: Fünfzig Jahre bremischer Freihafen. In: Hansa. 1935 Nr. 28. S. 1131.

³¹⁵ Vgl.: Franzius. 1889. S. 25.

³¹⁶ Vgl.: Hacker. 1935. S. 1164.

³¹⁷ Vgl.: Schlottau. 2005. S. 28f..

³¹⁸ Flügel. 1914. S.169 ff..

³¹⁹ Ebenda. S. 173.

³²⁰ Vgl.: Ebenda. S. 173.

allerdings ihr Ausbauziel nicht in vollem Umfang erreichen. Zwar waren nach Abschluss der Arbeiten Schiffe mit einem Tiefgang von sieben Metern in der Lage, die Weser bis Bremen hinaufzufahren, allerdings war es ihnen nicht möglich, den Hafen mit gleichem Tiefgang wieder Richtung See zu verlassen.³²¹

In den Verhandlungen zur Übergabe der Verantwortung über die Weser ans Reich im Jahr 1921 war die Garantie eines schiffbaren Fahrwassers der Unterweser nach der leidvollen Vergangenheit für die Bremische Seite dann auch von fundamentaler Bedeutung. Neben der Garantie, dass das Reich sicherstellen werde, dass der Hafen von Bremen-Stadt auch zukünftig für die jeweiligen Regelfrachtschiffe erreichbar sein werde, setzte Bremen zusätzlich einen Beschluss des Reichsrates durch, in dem ihm zugesichert wurde, dass, sollten die seewärtigen Zufahrten anderer deutscher Häfen vertieft werden, es selbst ebenfalls Anspruch auf die Vertiefung seines eigenen Fahrwassers erhalte.³²² Noch im Jahr 1921 wurde bereits mit dem sogenannten „*Erweiterten-7-m-Ausbau*“ begonnen. Dabei wurde die Weser jedoch nicht auf voller Länge ausgebaggert, sondern lediglich im oberen Abschnitt zwischen Bremen und Brake vertieft. So konnte bei deutlich geringerem Arbeitsanfall erreicht werden, dass Schiffe in Bremen bereits bei Niedrigwasser losfahren konnten, um Brake dann bei Hochwasser zu erreichen und hier den belassenen Buckel sicher zu überfahren. Zwar konnte das Auslaufen großer Schiffe mit einem Tiefgang von sieben Metern damit nicht vollständig tideunabhängig sichergestellt werden, aber das Zeitfenster, in dem sie den Hafen verlassen konnten, erhöhte sich signifikant. Diese Konstruktion, die für Zeitgenossen zunächst ein „*Kuriosum*“ darstellte, bewährte sich und wurde bei späteren Vertiefungen stets beibehalten. Bis 1924 konnte der „*Erweiterte-7-m-Ausbau*“ abgeschlossen werden. Schon im Jahr darauf folgte dann aber bereits der Beginn des nächsten Vertiefungsschritts auf nunmehr acht Meter.³²³

Nach Weserkorrektur und Bau der Hafenanlagen in Bremen-Stadt verlagerte sich der Großteil des bremischen Seegüterumschlags von Bremerhaven nach Bremen. Obwohl die Abfertigung der großen Auswandererverkehre stets an der Außenweser verblieb, war die Entwicklung Bremerhavens so für einige Jahrzehnte aus dem Fokus der bremischen Hafenpolitik geraten. Dies änderte sich erst, als der Norddeutsche

³²¹ Vgl.: Wegner, Hartwig: Ausbau und Verkehr der Unterweser. In: Hansa. 1953 Nr. 2. S. 126 ff.

³²² Vgl.: O.V.: Die Unterweservertiefungsfrage im Reichstag. In: Hansa. 1925 Nr. 12. S. 450 f.

³²³ Vgl.: Wegner. 1953. S. 126 ff.

Lloyd aufgrund von Kapazitätsengpässen in Bremerhaven offen damit drohte, seine Passagierverkehre ins oldenburgische Nordenham umzuleiten.³²⁴

Bei der nun einsetzenden Erweiterung des Hafens an der Außenweser kam es zu einer Abkehr vom bisherigen Bremerhavener Hafendesign, bei dem die Hafenbecken stets parallel zur Weser angelegt worden waren. Die nunmehr folgenden Erweiterungen wurden stattdessen so ausgerichtet, dass das Hafenbecken mit der 1897 fertiggestellten Großen Kaiserschleuse in einer Linie lag, um so die Notwendigkeit zum Manövrieren beim Ein- und Auslaufen zu minimieren. Nach diesem Prinzip wurden kurz nach der Jahrhundertwende auch die Erweiterungen um den Kaiserhafen II und den Kaiserhafen III gebaut.³²⁵

Anhaltendes Schiffgrößenwachstum – namentlich die Kiellegung der NDL-Dampfer *Bremen* und ihrer Schwester *Europa* im Jahr 1927³²⁶ machte dann den Bau einer weiteren Schleuse notwendig.³²⁷ Im Mai 1929 wurde der Grundstein für die 372 Meter lange und 45 Meter breite Schleusenkammer gelegt, die dann im Spätsommer 1931 mit der Schließung des neuen Lloyd-Dampfers *Bremen* eingeweiht wurde.³²⁸

Da es in der jungen Geschichte Bremerhavens bereits mehrmals die Abmessungen der Schleusen waren, die dazu geführt hatte, dass existierende Anlagen den wachsenden Größenanforderungen der Schifffahrt nicht mehr gerecht werden konnten, wurde parallel mit dem Bau der Nordschleuse am Weserufer zwischen den Vorhäfen von Nord- und Kaiserschleuse Bremerhavens erste fest Kaje direkt am offenen Strom errichtet. Ziel war es, so eine größere Reaktionselastizität auf die Entwicklungen im Schiffbau zu erreichen.³²⁹ Dies war im Hafenbau Bremerhavens nicht weniger als ein Paradigmenwechsel. In den zurückliegenden fast hundert Jahren hatte man bei der Schaffung neuer Hafenskapazitäten auf den Bau von Dockhäfen fokussiert. Mit dem Sprung ins Deichvorland betrat Bremerhaven im wahrsten Sinne des Wortes Neuland, was sich auch an ernstlichen Schwierigkeiten beim Bau deutlich machte.³³⁰ Im

³²⁴ Vgl.: Kellner-Stoll. 1982. S. 130.

³²⁵ Vgl.: Flügel. 1914. S. 155 f..

³²⁶ Vgl.: W.v.K.: Die „Nordschleuse“ in Bremerhaven. In: Hansa. 1929 Nr. 6. S. 271

³²⁷ Bessell, Georg: Geschichte Bremerhavens. Bremerhaven 1927. S. 583

³²⁸ Vgl.: Scholl, Lars U.: Nordschleuse. In: Scholl. 1980. 145 f.; Vagt, Erich: Die Bedeutung der Gründung Bremerhaven's in der wirtschaftspolitischen Geschichte Bremen's. In: Hansa. 1933 Nr. 46. S. 1609; W.v.K.: Die „Nordschleuse“ in Bremerhaven. In: Hansa. 1929 Nr. 6. S. 271.

³²⁹ Kludas, Arnold: Columbuskaje und Stückgut-Terminal. In: Scholl. 1980. S. 137; Lutz. 1970. S. 51.

³³⁰ Vgl.: Löbe, Karl: Um das Schicksal Bremens und Bremerhaven. Erlebte Entscheidungen. Bremen 1986. S. 9; O.V.: Die Columbusmauer in Bremerhaven. In: Hansa. 1927 Nr. 42. S. 1704; Kludas. 1980. S. 137 f.; Bessell. 2010. S. 583.

August 1928 – rund ein Jahr später als geplant – konnte die Anlage mit dem Festmachen des aus New York kommenden NDL-Schnelldampfers *Columbus* in Dienst gestellt werden. Schon bei ihrem ersten Einsatz zeigten sich die Vorteile der Lage der Stromkaje vor der Schleuse am offenen Strom, die eine zügige Abfertigung des Schiffes ermöglichte.³³¹ An der Fahrgastanlage, die ganz auf den Passagierverkehr ausgerichtet war und den direkten Umstieg zwischen Eisenbahn und Schiff ermöglichen sollte, was der offiziell nach dem Flaggschiff des NDL *Columbus* benannte Columbuskaje auch die Bezeichnung als „*Bahnhof am Meer*“ einbrachte,³³² wickelten in der Folge zahlreiche Reedereien ihre Passagierverkehre ab.³³³

3.2.2 Wiederaufbau und Entwicklung der bremischen Häfen nach 1945

3.2.2.1 Bremen-Stadt

„*Wer im Mai 1945 die Hafenanlagen in Bremen, vor allem das Zollanschlussgebiet betrat, war der Überzeugung, daß Bremen Bremen war. Die Zerstörung erschien vollkommen*“³³⁴, beschreibt der Bremer Hafenbaudirektor Ralph Lutz 1950 rückblickend den Zustand des Hafens zur Stunde Null. Zahlreiche Bombenangriffe sowie der Artilleriebeschuss beim Angriff britischer Bodentruppen auf Bremen hatten ihre zerstörerischen Spuren hinterlassen. Über das gesamte Hafengebiet verteilt lagen in der Weser und den Hafenbecken rund 230 Schiffswracks auf Grund und machten zusammen mit Minen die Schifffahrt im und zum Hafen zunächst unmöglich. Vollkommen desolat war auch der Zustand auf den Kajen. Noch verhältnismäßig gut stand es dabei um die Eisenbahnanlagen mit einer Zerstörungsquote von „nur“ einem Drittel. Dramatisch war der Status der Hochbauten. Lediglich zwölf Prozent der Schuppen und Speicher waren im Frühsommer 1945 noch nutzbar, von den im Jahr 1938 existierenden 262 Hafenkränen an den städtischen Kajen waren nach Kriegsende gerade noch zwölf einsetzbar.³³⁵

³³¹ Vgl.: O.V.: Inbetriebnahme der Columbus-Kaje in Bremerhaven. In: Hansa. 1928. Nr. 34. S. 1378.

³³² Vgl.: Bessell. 2010. S 583.

³³³ Vgl.: Vagt. 1933. S. 1609.

³³⁴ Lutz, Ralph: Die stadtbremischen Häfen 1945 – 1949. In: Hansa. 1950 Nr. 2. S. 116.

³³⁵ Vgl.: Lutz, Ralph: Die Häfen in Bremen. Zustand der Häfen 1945 und Wiederaufbau des Betriebes. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1950/51. Bd. 20/21. Hamburg 1953. S. 149.

Angesichts des Umfangs der Zerstörung und des allgemeinen Mangels nahezu aller benötigten Ressourcen galt es beim Wiederaufbau, „*die Kräfte in vorsichtiger Beschränkung auf das Wichtigste zusammenzufassen*“. ³³⁶ Daher wurden die ersten Maßnahmen des Wiederaufbaus „*nicht über den gesamten Hafen verzettelt*“, sondern zunächst bewusst auf die vorerst dringlichsten Maßnahmen beschränkt. ³³⁷

Dass der Trümmerlandschaft dann verhältnismäßig schnell wieder neues Leben eingehaucht werden konnte, war in erster Linie der Tatsache zu verdanken, dass die alliierten Besatzungsmächte Bremen als Nachschubhafen benötigten. Insbesondere in den Plänen der USA kam Bremen eine strategische Rolle zu, da über die bremischen Häfen die Versorgung aller US-Truppenkontingente in Europa organisiert und abgewickelt werden sollte. Dementsprechend wurde schnell nach Kriegsende damit begonnen, schwerpunktmäßig jene Anlagen wieder einsatzfähig zu machen, die für den Import von Gütern und deren Abtransport ins Binnenland geeignet waren. Dabei konzentrierte man sich zunächst auf den Überseehafen, dessen rund 950 Meter lange Kaje vor den Schuppen 15 und 17 die erste wieder instandgesetzte Hafenanlage in Bremen war. Von hier aus erstreckte sich der Wiederaufbau „*polypenartig*“ allmählich über den gesamten Überseehafen. ³³⁸ Die Zufahrt und das Becken wurden von Wracks befreit und alliierte Minentaucher begannen, unter Zuhilfenahme von Verbänden der aufgelösten deutschen Kriegsmarine das Wasser von Seeminen zu räumen. ³³⁹ Bis August 1945, rund drei Monate nach Kriegsende, konnte ein Zustand erreicht werden, der es zuließ, dass ein erstes Frachtschiff unter Ausnutzung der Flut den Überseehafen verlassen und noch am selben Tag aus der entgegen gesetzten Richtung ein weiteres Schiff den Hafen anlaufen konnte. Der Güterumschlag wurde dabei noch vorwiegend mit schiffseigenem Geschirr zwischen Schiff und Kaje durchgeführt. Erst nach Beseitigung der Bombentrichter auf den Kajen und den Verkehrswegen konnte später ein direkter Umschlag zwischen Schiff und LKW vorgenommen werden. Erst danach wurde mit der Wiederherstellung der Eisenbahnanlagen begonnen. ³⁴⁰

Ab Mitte 1946 wurde die systematische Wiederherstellung der Einsatzfähigkeit des gesamten Hafens vorangetrieben. Der zu diesem Zweck ausgearbeitete Generalplan für die Häfen in Bremen und Bremerhaven formulierte dabei bereits den Anspruch,

³³⁶ Apelt, H.: Bremens Häfen nach dem Kriege. In: Hansa. 1948 Nr. 3. S. 5.

³³⁷ Agatz, Arnold: Die Hafenbauten an der Weser. In: Hansa. 1948 Nr. 3. S. 9.

³³⁸ Lutz, Ralph: Die stadtbremischen Häfen 1945 – 1949. In: Hansa. 1950 Nr. 2. S. 116.

³³⁹ Vgl.: Lutz. 1953. S. 150.

³⁴⁰ Vgl.: Ebenda. S. 150.

strukturelle Schwächen der Vorkriegsanlagen durch Veränderungen beim Wiederaufbau zu beseitigen und aus „*gewonnenen Erfahrungen und richtigen Einschätzungen*“ das Ziel zu erreichen, „*der nachfolgenden Generation alle Möglichkeiten des weiteren Ausbaues offen zu lassen.*“³⁴¹ In Bremen betraf dies im Wesentlichen die Erweiterung der Straßen und Gleisanlagen auf der Kaje, denen im Gegenzug Speicher- und Schuppenflächen weichen mussten.³⁴² Um den dadurch bedingten Verlust von Lagerfläche auszugleichen, wurde ein angrenzendes vom Krieg stark zerstörtes Wohnviertel in den Hafen einbezogen, um hierhin die Anlagen auszulagern, die im alten Hafengebiet nicht mehr untergebracht werden konnten.³⁴³

Trotz dieser bereits in die Zukunft gerichteten Perspektive kann nichts darüber hinwegtäuschen, dass es zunächst vor allem darum ging, mit den knappen vorhandenen Mitteln allmählich die einzelnen Hafenreviere überhaupt wieder für den Umschlagbetrieb auszurüsten.

Das erste Wiederaufbauprogramm der stadtbremischen Häfen, das mit Ablauf des Jahres 1950 abgeschlossen werden konnte, konzentrierte sich daher zunächst auf den Wiederaufbau weiterer Teile des Überseehafens, die Herrichtung des Wendebeckens sowie die Räumung des Europahafens von Trümmern und Schutt.³⁴⁴

Verhältnismäßig schwierig stellte sich die Erneuerung und Modernisierung der Kran-ausstattung an den Kajen dar.³⁴⁵ Zunächst wurden die wenigen noch funktionsfähigen Kräne, auch wenn diese zu einem erheblichen Teil noch aus der Zeit von vor 1914 stammten, in den für den Einsatz vorgesehenen Hafenteilen gebündelt, die reparierbaren allmählich instand gesetzt und dafür zerstörte Anlagen soweit möglich als Quelle von Ersatzteilen ausgeschlachtet.³⁴⁶ Die Ressourcenknappheit gab dabei den Anstoß, einzelne Konstruktionsveränderungen der Anlagen vorzunehmen. Die in der Vorkriegszeit in Bremen üblichen Halbportalkräne mit ihren breiten, die Kranarbeitsfläche überdeckenden, landseitigen Portalbrücken hatten sich nämlich schon lange als unpraktisch erwiesen. Sie schränkten die Übersicht der Kranführer erheblich ein und behinderten darüber hinaus beim Auf- und Absetzen der Last. Daher wurde die Portalbrücke durch einen schmalen Sporn ersetzt, wodurch zum einen

³⁴¹ Agatz, Arnold: Die Hafenbauten an der Weser. In: Hansa. 1948 Nr. 3. S. 10.

³⁴² Vgl.: Ebenda. S. 10.

³⁴³ Vgl.: Lutz. 1953. S. 150.

³⁴⁴ Vgl.: Lutz, Ralph: Die stadtbremischen Häfen 1945 – 1949. In: Hansa. 1950 Nr. 2. S. 116.

³⁴⁵ Vgl.: Ebenda. S. 117

³⁴⁶ Vgl.: Naß, Ernst: Die Häfen in Bremen – Zustand der Häfen 1945 und Wiederaufbau des Betriebs. Maschinen- und Elektrotechnik. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1950/51. Bd. 20/21. Hamburg 1953. S. 174.

Stahl eingespart werden konnte und gleichzeitig das Handling des Krans erheblich verbessert werden konnte.³⁴⁷

Anfang der 50er Jahre wurde schließlich auch mit dem systematischen Wiederaufbau des Europahafens begonnen. Da inzwischen ein Bedarf an speziellen Einrichtungen für den Fruchturnschlag entstanden war, wurde abweichend von vorherigen Plänen der Ausbau des Schuppens 6 zu einem Fruchturnschlagschuppen beschlossen. Da Fruchtschiffe aber in der Regel nicht im Liniendienst, sondern nur saisonbedingt fahren, wurde der Schuppen zweigeschossig konzipiert, so dass hier neben dem unregelmäßigen Fruchturnschlag auch ein konventioneller Stückguturnschlag ermöglicht werden konnte und damit ganzjährig eine durchgehende Auslastung gewährleistet war. Der 1955 in Betrieb gestellte Bau war damit der erste zweistöckige Hafenschuppen in einem deutschen Seehafen.³⁴⁸

Insgesamt wurden sechs neue Stückguturnschuppen im Europahafen gebaut. Pünktlich zum 75. Jubiläum wurde 1963 sein Wiederaufbau schließlich abgeschlossen, so dass er nun auf ganzer Länge für den Stückguturnschlag nutzbar war.³⁴⁹

3.2.2.2 Bremerhaven

Anders als die Häfen in Bremen-Stadt hatten die Hafenanlagen Bremerhavens die Kriegsjahre weitgehend unbeschadet überstanden. Während das seit 1939 zu Wesermünde gehörende alte Bremerhavener Stadtgebiet fast vollständig zerstört war, wirkte der Hafen auf Beobachter wie „eine unbeschädigte Oase inmitten Deutschlands traurigster Bombenruinen.“³⁵⁰ Bis auf die Fahrgastanlage der Columbuskaje, die nach einem Luftangriff 1944 abgebrannt war, waren die übrigen Einrichtungen

³⁴⁷ Vgl.: Naß. 1953. S. 174 f.

³⁴⁸ Vgl.: Jung, Helmut: Der Wiederaufbau des Schuppens 6 im Europahafen in Bremen als Frucht- und Stückguturnschuppen. In: Hansa. 1955 Nr. 30/31. S. 1379 f..

³⁴⁹ Vgl.: Borttscheller, Georg: Die bremischen Häfen im Jahr 1963. In: Hansa. 1964 Nr. 2. S. 86; Daehne, Wilhelm: Die bremischen Häfen im Jahr 1959. In: Hansa. 1960 Nr. 2/4. S. 138; Borttscheller, Georg: Entwicklung und Ausbau der bremischen Häfen. In: Hansa. 1961 Nr. 2. S. 65 f.; Lutz, Ralph: Der Wiederaufbau des Europahafens in Bremen. In: Hansa. 1953 Nr. 38. S. 1250 f.; Lutz, Ralph: Der Europahafen in Bremen. In: Hansa. 1955 Nr. 37/38. S. 1638 f.

³⁵⁰ Zitiert nach: Agatz, Arnold: Stand und Zukunft der Bremerhavener Häfen. In: Hansa. 1949 Nr. 23. S. 561.

weitgehend intakt geblieben.³⁵¹ Da die USA Bremerhaven bereits 1944 als Nachschubhafen für ihre Truppen in einem besetzten Deutschland bestimmt hatten, war der Hafen danach bei Luftangriffen weitgehend ausgespart worden.³⁵²

Schon einen Monat nach Kriegsende, am 6. Juni 1945, konnte mit der „*Black Warrior*“ das erste Schiff im Auftrag der US-Navy in Bremerhaven abgefertigt werden.³⁵³ In den ersten Nachkriegsjahren bestand dann nahezu das gesamte Güteraufkommen in Bremerhaven aus Versorgungsmaterial für die US-Truppen in Deutschland und Europa. Die Columbuskaje wurde zur zentralen Anlage für die Ein- und Ausschiffung von US-Soldaten.³⁵⁴

Dementsprechend wurden Bremerhaven einschließlich der Stadt Wesermünde sowie auch Bremen-Stadt Teil der US-Besatzungszone, obwohl Nordwestdeutschland ansonsten unter britischer Militärverwaltung stand. Dieser Umstand bot die Chance zu einer „*Wiedervereinigung*“ beider Städte. Im Januar 1947 proklamierte die US-Militärverwaltung die Gründung des „*selbstständigen Landes*“ Bremen, das sich aus Bremen-Stadt sowie dem Stadtkreis Wesermünde einschließlich der Hafenanlagen Bremerhavens zusammensetzte. Der Präsident des Bremer Senates, Wilhelm Kaisen, erklärte dazu feierlich:

„[D]er Anschluß Wesermündes an Bremen [bedeutet] die Rückkehr der Tochterstadt zur Mutterstadt und die Wiederherstellung eines Verhältnisses, das von der Gründung Bremerhavens im Jahre 1827 bis 1939 bestanden und sich in jeder Beziehung bewährt hatte. Die gemeinsamen Interessen Bremens und Wesermündes sichern eine harmonische Zusammenarbeit beider Städte.“³⁵⁵ Noch im Februar des gleichen Jahres beschloss die Stadtverordnetenversammlung Wesermündes die Umbenennung des Ortes in Bremerhaven.³⁵⁶

Allerdings entsprach es auf den Hafen bezogen nicht ganz der Realität, wenn Kaisen von der Wiederherstellung alter Verhältnisse sprach. Tatsächlich wurde die 1938 vorgenommene Eingliederung des in Bremerhaven liegenden Überseehafens in die Stadtgemeinde Bremen nämlich nicht rückgängig gemacht. Dadurch blieb es bei der formalen Eigentümlichkeit, dass die Überseehäfen in Bremerhaven ein Teil der Stadt

³⁵¹ Vgl.: Ebenda. S. 561.

³⁵² Vgl.: Brandt. 1997. S. 22.

³⁵³ Vgl.: Gullasch, Hermann: Gegenwart und Zukunft Bremerhavens. In: Hansa. Sonderheft Bremen im Wiederaufbau. 1950. S. 490.

³⁵⁴ Vgl.: Agatz, Arnold: Stand und Zukunft der Bremerhavener Häfen. In: Hansa. 1949 Nr. 23. S. 561.

³⁵⁵ zitiert nach Brandt. 1997. S. 10.

³⁵⁶ Vgl.: Ebenda. S. 10.

Bremen inmitten der Stadt Bremerhaven waren. Das hatte zur Folge, dass über den Hafenausbau in Bremerhaven auch die Bürgerschaft der Stadtgemeinde Bremen entschied, die rund 70 Kilometer Weser aufwärts tagte, während sich die beschäftigungspolitischen Auswirkungen dieser Entscheidungen unmittelbar und in erster Linie auf den Ort Bremerhaven auswirkten. Schon bald wurde das diesem Konstrukt inhärente Konfliktpotential offenbar.

Während ab Ende der 40er Jahre verstärkt auch wieder ziviler Passagierverkehr über die Columbuskaje abgewickelt wurde, so dass bis 1950 hier eine neue Fahrgastanlage errichtet werden konnte,³⁵⁷ wurde der zivile Güterumschlag schon bald wieder größtenteils nach Bremen-Stadt umgeleitet. Bremerhaven litt schon bald nach Kriegsende unter einer gravierenden Unterbeschäftigung seiner Handelshäfen, die sich noch verstärkte, als auch das Ladungsaufkommen der US-Streitkräfte allmählich zurückging. Dies veranlasste den Bremerhavener Oberbürgermeister, Hermann Gullasch, 1950 zu der Mahnung an seine Landesregierung: *„[M]an muss sich in Bremen darauf besinnen, auch den Hafen in Bremerhaven einen gerechten Teil an Frachtverkehr wieder zukommen zu lassen. [...] Denn das Wohl und Wehe einer Bevölkerung von 115.000 Seelen ist mit einer durchgreifenden Belebung des Schiffsverkehrs in unseren Seehäfen unverbrüchlich verknüpft.“*³⁵⁸

In ihrem Bemühen, Verkehre in den Außenweserhafen zu lenken, stellten sich die Vertreter Bremerhavens fortan auf den Standpunkt, dass die während des Krieges eingetretenen technischen Entwicklungen – namentlich das Anwachsen der Schiffsgrößen – eindeutig für Bremerhaven als Haupthafen des Landes Bremen sprechen würden. So argumentierte Arnold Agatz, inzwischen Hafenbaudirektor und Professor für Wasser- und Hafenbau: *„Innerhalb eines Menschenalters wuchsen wir aus der ‚räumlichen‘ Nähe in die ‚zeitliche‘ Nähe, ohne es selbst zu erkennen und diese Vorteile zu nutzen. Heute benötigt der moderne Lastwagen mit Anhänger und 8 bis 10 Tonnen Last für die rund 65 km lange Strecke Bremerhaven – Bremen dieselbe Zeit wie am Anfang des Jahrhunderts der Pferdewagen mit 1 bis 3 Tonnen Last für die rund 5 km lange Strecke zwischen Zentrum des Überseehafens bis zum*

³⁵⁷ Vgl.: Schnelle: Bremerhaven wieder „Bahnhof am Meer“. In: Hansa. Sonderheft Bremen im Wiederaufbau. 1950. S. 492; Otto; Schnelle: Der Columbusbahnhof in Bremerhaven. In: Hansa. 1951 Nr. 38. S. 1364; Wollin, G.: Die neue Fahrgastanlage II auf der Columbuskaje in Bremerhaven. In: Schiff und Hafen. 1963 Nr. 1. 15. Jg, S. 46 f..

³⁵⁸ Gullasch, Hermann: Gegenwart und Zukunft Bremerhavens. In: Hansa. 1950. Sonderheft Bremen im Wiederaufbau. S. 490 f..

Marktplatz in Bremen. ³⁵⁹ Dies sei umso bemerkenswerter, als „[d]ie wachsenden Schiffsbaukosten und die erhöhten Liegekosten [...] die Reeder [...] aus wirtschaftlichen Gründen zwingen, in erster Linie ladungsgünstige Seehäfen mit kurzen und schiffahrtstechnisch günstigen Zufahrten vorzuziehen, um möglichst viele Reisen pro Jahr zu leisten.“³⁶⁰

Vorerst erschienen die Anlagen in Bremerhaven jedoch noch zu veraltet, um im Wettbewerb um den kommerziellen Stückgutverkehr Ladung auf sich zu ziehen. Vertreter der Stadt drangen daher bei den Verantwortlichen in Bremen darauf, eine Modernisierung der Anlagen in Bremerhaven durchzuführen und forderten immer wieder, dass in der Frage der Arbeitsteilung zwischen den Häfen die Anliegen der Außenweserstadt stärker berücksichtigt werden müssten.

Um den anhaltenden Klagen aus Bremerhaven entgegen zu treten, regte Hafensenator Noltenius Mitte der 50er Jahre schließlich an, dass zukünftig neben den traditionell in Bremerhaven abgefertigten Passagierverkehren auch besonders große Frachtschiffe sowie die allmählich aufkommenden Verkehre mit nur einem Ladungsgut (Unit-Load) an der Außenweser abgefertigt werden sollten. Allerdings hieß das nicht, dass er damit tatsächlich gedachte, das Ladungsaufkommen zwischen den Häfen politisch zu lenken. Im Gegenteil: Noltenius erklärte explizit, dass er eine „*künstliche Verlagerung von Umschlagsverkehren nach Bremerhaven*“ als „*weder empfehlenswert noch möglich*“³⁶¹ erachtete, womit seine Anregungen zunächst praktisch folgenlos blieben.

Im Jahr 1959 erklärte der Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr in einer schriftlichen Mitteilung „*über die Ausbaumöglichkeiten in den bremischen Häfen*“ gegenüber der zuständigen Deputation: „*Die eigentliche Stärke Bremens besteht darin, tief im Binnenland für das Seeschiff erreichbar zu sein und weit nach See zu [sic!] in Bremerhaven einen Vorhafen für solche Schiffe zu besitzen, die wegen ihrer Größe oder aus anderen Gründen nicht bis Bremen hinauffahren können oder wollen. Um diesen Vorteil auszunutzen, sollten beide Hafengruppen entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrs entwickelt werden.*“³⁶²

³⁵⁹ Agatz. 1949. S. 562.

³⁶⁰ Ebenda. S. 562.

³⁶¹ O. V.: Nicht nur die „Bremer Brille“. In: Bremer Bürger Zeitung. 19.01.1957.

³⁶² StAB 4,35/1 Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr 113. Sitzung der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Bd. 1 1956 – 1959.

Als kleine Maßnahme zur Ertüchtigung der Umschlagkapazitäten in Bremerhaven wurde die Columbuskaje dahingehend umgerüstet, dass an ihr neben Passagierverkehren auch Stückgutverkehre bedient werden konnten. Durch eine schnelle parallele Abfertigung von Stückgut- und Passagierverkehren direkt am Strom erhoffte man sich eine Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit Bremerhavens insgesamt zu erreichen.³⁶³ Vor diesem Hintergrund wurde die Fahrgastanlage II an der Columbuskaje gebaut, die ungefähr dort entstand, wo der im Krieg zerstört Columbusbahnhof gestanden hatte. Das insgesamt 245 Meter lange Gebäude verfügte auf insgesamt 26.100 Quadratmetern Nutzfläche neben einer Wartehalle, einer Zollhalle, einem Restaurant, Büros und Wohnungen über rund 6.700 Quadratmeter Fläche für den Stückgutumschlag. Nach ihrer Fertigstellung standen zehn Kräne mit einer Tragfähigkeit bis zu acht Tonnen zur Verfügung. Insgesamt war die rund 750 Meter lange Anlage in der Lage, bis zu fünf Schiffe gleichzeitig abzufertigen.³⁶⁴

Bei ihrer Eröffnung betonte der in Bremerhaven verantwortliche Hafenbaudirektor Wollin 1963, dass die Anlage aufgrund ihrer „*hohen Leistungsfähigkeit [...] auch einem in Zukunft steigenden Passagierverkehr gewachsen*“ sein werde.³⁶⁵ Allerdings zeichnete sich schon zu diesem Zeitpunkt ab, dass das Schiff seine Funktion als Hauptverkehrsmittel im transatlantischen Passagierverkehr an das Flugzeug verlieren würde. Dies machte sich in Bremerhaven nur wenige Jahre nach Eröffnung der Fahrgastanlage II besonders deutlich bemerkbar, als ab August 1966 die US-Streitkräfte damit begannen, die zivilen Angehörigen ihrer Soldaten per Flieger zu transportieren, was zu einem Einbruch der Reisenden über Bremerhaven führte. Im weiteren Verlauf ging das Passagieraufkommen im Linienverkehr dramatisch zurück und die Columbuskaje verlor ihre ursprüngliche Funktion nahezu vollständig.³⁶⁶

³⁶³ Vgl.: O. V.: Aussprache über Häfen. In: Bremer Nachrichten. 12.11.1956; O.V.: Nicht nur die „Bremer Brille“. In: Bremer Bürger Zeitung. 19.01.1957.

³⁶⁴ Vgl.: Wollin, G.: Die neue Fahrgastanlage II auf der Columbuskaje in Bremerhaven. In: Schiff und Hafen. 1963 Nr. 1. S. 46 f..

³⁶⁵ Wollin, G.: Die neue Fahrgastanlage II auf der Columbuskaje in Bremerhaven. In: Schiff und Hafen. 1963 Nr. 1. S. 48.

³⁶⁶ Vgl.: StAB 4,35/2-1567; O. V.: Bremerhavens Passagierverkehr. In: Hansa. 1967 Nr. 16. S. 1357.

3.2.2.3 Der „8,7-Meter-Ausbau“ der Weser

Als zentrale Argumente bei ihrer Forderung nach mehr Engagement für den Hafen in Bremerhaven führten die Vertreter der Außenweserstadt immer wieder das Faktum einer im Vergleich zu Bremen-Stadt günstigeren seeseitigen Zufahrt an. Sie prognostizierten, dass die noch durch die Beseitigung der Kriegsfolgen beanspruchte Bundesrepublik absehbar nicht in der Lage sein würde, dem eingetretenen Schiffsgrößenwachstum mit den nötigen Anpassungsprozessen auf der Unterweser begegnen zu können, um eine ungehinderte Revierfahrt bis Bremen-Stadt zu garantieren. Gullasch argumentierte: *„Eine weitere Vertiefung der Unterweser würde erneut riesige Kosten verursachen, die angesichts unserer Verarmung wohl kaum zu vertreten wären. Der Ausbau geeigneter Anlagen am Strom in Bremerhaven wird unabwendbar sein.“*³⁶⁷

Entgegen der vom Bremerhavener Oberbürgermeister geäußerten Erwartungen wurde dann aber doch bereits Anfang der 50er Jahre von Seiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit den Vorbereitungen für eine weitere Weservertiefung begonnen. Schon vor dem Krieg waren dazu Pläne erarbeitet worden, auf die jetzt zurückgegriffen werden konnte. Den Vorbehalten aus Bremerhaven gegen eine neuerliche Weservertiefung hielt man den Hinweis entgegen: *„Zwischen Bremerhaven und Bremen kann es keine Konkurrenz geben, da die Lenkung des Verkehrs in beiden Häfen in den Händen des Bremer Senats ruht.“*³⁶⁸

Unterstützung für eine Weservertiefung fand Bremen bei den niedersächsischen Unterweserhäfen. Hatte es zwischen den Unterweserhäfen in den 20er Jahren noch erhebliche Misstöne hinsichtlich des Ausbaus des Flusses gegeben, weil die damals noch oldenburgischen Hafenplätze eine Umleitung ihrer Verkehre weseraufwärts nach Bremen-Stadt befürchteten, zogen sie nun an einem Strang. Im Jahr 1953 schlossen die Länder Bremen und Niedersachsen sowie der private Hafenbetreiber *Midgard* aus Nordenham das sog. *Unterweser-Verkehrsabkommen*, das gemeinsame Initiativen zum Erhalt und zur Verbesserung der Verkehrswege zu den Unterweserhäfen vorsah.³⁶⁹

³⁶⁷ Gullasch, Hermann: Gegenwart und Zukunft Bremerhavens. In: Hansa. 1950. Sonderheft Bremen im Wiederaufbau. S. 490 f..

³⁶⁸ Wegner, Hartwig: Ausbau und Verkehr der Unterweser. In: Hansa. 1953 Nr. 2. S. 126.

³⁶⁹ Vgl.: stef: Die Unterweser soll tiefer werden. In: Bremer Nachrichten. 24.04.1964. S. 5.

Während für Brake und Nordenham vor allem die Anpassung an die Anforderungen der Massenschifffahrt im Vordergrund stand, brauchte Bremen-Stadt die Vertiefung, um für die Linienschifffahrt im Stückgutverkehr gerüstet zu sein. Das Anwachsen der Schiffsgrößen, das während der Kriegsjahre zu verzeichnen gewesen war, betraf Bremen ganz besonders, weil im Liniendienst mit den USA, der in Bremen immer eine sehr bedeutende Rolle gespielt hatte, in besonders großem Umfang Weltkriegsfrachter der Liberty-Klasse eingesetzt wurden. Deren maximaler Tiefgang überstieg die Kapazitäten der Unterweser aber zum Teil bei Weitem, so dass sie häufig auf ihrer Fahrt von und nach Bremen nicht voll ausgelastet eingesetzt werden konnten. Es setzte sich in Bremen die Position durch, dass eine Vertiefung der Unterweser notwendig war, wenn der Hafen von Bremen-Stadt weiterhin im Wettbewerb um diese Verkehre konkurrenzfähig sein sollte. Im Jahr 1951 stimmte das verantwortliche Bundesministerium für Verkehr dem Bremer Anliegen zu, die Unterweser soweit herzurichten, dass unter Beibehaltung des bestehenden Buckels zukünftig Schiffe mit einem Tiefgang von 8,7 Metern Bremen-Stadt anlaufen und auch wieder verlassen konnten.³⁷⁰ Zwischen 1954 und 1957 wurden die entsprechenden Arbeiten für die Vertiefung vorgenommen.³⁷¹

Schon kurz nach deren Fertigstellung machte das Land Bremen beim Bund bereits Ansprüche auf eine weitergehende Vertiefung geltend, die allerdings nun kritisch gesehen wurde. Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm erklärte dazu im November 1957 anlässlich eines Vortrags vor der IHK Bremerhaven: *„Dem weiteren Ausbau der Unterweser ist durch die Gestaltung des Flußbettes und durch die verfügbaren Tide- und Oberwassermengen eine natürliche Grenze gesetzt. Die Unterweser ist wohl der am stärksten regulierte Tidefluß der Welt. Zwar ist nicht anzunehmen, daß die Grenze des Möglichen beim jetzigen Ausbau schon erreicht ist, aber wir glauben doch, nicht weit von ihr entfernt zu sein. Der von Bremen gewünschte Ausbau der Unterweser für 10 Meter tiefgehende Schiffe wird wohl erhebliche Kosten erfordern und unerwünschte hydrologische Auswirkungen nach sich ziehen.“*³⁷²

³⁷⁰ Vgl.: Flügel, Heinrich; Müller, Karl-Heinz: Die Entwicklung der Zufahrtswege zu den bremischen Häfen 1960 – 1975. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1975/76. Bd. 35. Hamburg 1977. S. 37 f.

³⁷¹ Vgl.: Feyerabend, A.: Die Arbeiten an den Bundeswasserstraßen im Jahre 1954. In: Hansa. 1955. Nr. 1-3. S. 43 ff.; Feyerabend, A.: Die Arbeiten an den Bundeswasserstraßen im Jahre 1955. In: Hansa. 1956 Nr. 1. S. 44 ff.

³⁷² zitiert nach: O.V.: Ausbau der deutschen Seewasserstraßen. In: Hansa. 1957 Nr. 50. 2518 ff.-2522.

Tatsächlich hatten sich im Laufe der zurückliegenden Vertiefungen die Wasserverhältnisse in Bremen stark verändert. Der Tidehub bei Bremen-Stadt hatte 1887 noch zwischen 20 und 30 Zentimetern gelegen, im Jahr 1959 betrug er bereits 3,20 Meter und lag damit nur unwesentlich unter dem von Bremerhaven mit 3,40 m. Die relativ kleine Weser, deren Wassermenge nur etwa ein Fünftel der Elbe umfasste, schien damit nahe an ihrer natürlichen Ausbaugrenze.³⁷³

3.2.2.4 Bau des Neustädter Hafens

Nach dem „8,7-Meter-Ausbau“ der Unterweser stieg das Verkehrsaufkommen in Bremen-Stadt erheblich an. Noch bevor die im Krieg zerstörten Anlagen vollständig wieder aufgebaut worden waren, hatte sich daher bei den Bremer Hafenverantwortlichen die Erkenntnis eingestellt, dass der Bau zusätzlicher Hafenbecken und Kajen unabwendbar sein würde, wolle man das Gros des Güteraufkommens nach wie vor in Bremen-Stadt abfertigen.³⁷⁴

Die vorhandenen, erst jüngst wieder einsatzfähigen Schiffsliegeplätze befanden sich oft bereits kurz nach Inbetriebnahme am Rande ihrer Kapazitätsgrenzen.³⁷⁵ Am Jahresende 1959 mussten täglich 30 bis 40 Schiffe in der Weser auf Reede liegend darauf warten, abgefertigt zu werden.³⁷⁶

Die Handelskammer Bremen forderte von der Politik daher, „in Erkenntnis ihrer Verantwortung für die Existenz unseres Gemeinwesens“³⁷⁷ schnell die Erschließung neuer Hafenableitungen ins Auge zu fassen.

Die Mahnungen von Seiten der Bremer Wirtschaft, die das Wohl und Wehe des gesamten Stadtstaates mit dem Ausbau des Hafens in Bremen verknüpfte, verfehlte ihr Ziel nicht. Ein Bericht des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr an die Mitglieder der Häfen-Deputation vom 30. November kam zu dem Ergebnis: „Der Ausbau der bremischen Häfen hat mit dem ständig wachsenden Schiffsverkehr nicht

³⁷³ Vgl.: Walter, Friedrich: Die Weser als Zufahrtsstraße zu den Seehäfen. In: Hansa. 1959 Nr. 1. S. 30.

³⁷⁴ Vgl.: Müller, Karl-Heinrich; Gerdes, Günter; Thoms, Gerhard; Rehm, Klaus-Peter: Die Hafenanlagen in Bremen. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1975/76. Bd. 35. Hamburg 1977. S. 42.

³⁷⁵ Vgl.: Bremens Hafen und Seeschifffahrt. In: Schiff und Hafen 1961, Nr. 2. S. 173; Beier, Gerhard: Neue Stückgutanlage in Bremen-Stadt – Planerische Grundüberlegung und praktische Erfahrungen im Betrieb. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1966/68. Bd. 30/31. Hamburg 1969. S. 40.

³⁷⁶ Vgl.: Bremische Bürgerschaft – Stadtbürgerschaft (Hrsg.): Mitteilung des Senats an die Stadtbürgerschaft vom 28. April 1970. Nr. 174. Bau des Container-Terminals in Bremerhaven. S. 3.

³⁷⁷ zitiert nach: Hafen und Verkehr in Bremen. In: Schiff und Hafen. 1960 Nr. 7. S. 643.

*Schritt gehalten. Die Abfertigung des Schiffsverkehrs ist in den vorhandenen Hafenbecken, auch wenn diese voll ausgebaut werden, nicht mehr zu bewältigen*³⁷⁸. Aus diesem Grund dürfe sich Bremen „*nicht mehr damit begnügen, seine vorhandenen Häfen auszubauen und zu modernisieren, sondern muß auch für den weiter wachsenden Verkehr Vorsorge treffen*“³⁷⁹.

Als Ort für eine solche Hafenerweiterung bot sich von Anfang an nur das linke Weserufer an. Zwar ging damit eine Zweiteilung der Hafenanlagen durch die Weser einher, was erhebliche organisatorische und verkehrstechnische Herausforderungen mit sich brachte, aber nur hier waren die notwendigen Flächen für neue Hafenbecken verfügbar. Der Bau eines Stahlwerks nördlich der Industriehäfen, dem „*ursprünglich naturgegebenen Erweiterungsgebiet*“³⁸⁰ des Hafens, ließ einen Ausbau am rechten Weserufer nicht weiter zu.

Der Sprung über die Weser war damit notwendige Konsequenz aus der zwischenzeitlich auf dem rechten Ufer erfolgten Geländenumgestaltung und markierte gleichzeitig einen Paradigmenwechsel im bremischen Hafenbau, der seit den 1880er Jahren eine nahezu lineare Ausdehnung am rechten Weserufer stromabwärts beschritten hatte.³⁸¹ Allerdings waren die Planungen, auch am linken Weserufer Hafenflächen zu erschließen, nicht vollkommen neu. Schon bei den Verhandlungen über den Zollanschluss war dies von Bremer Seite in Erwägung gezogen worden, und auch Anfang des 20. Jahrhunderts, noch zu Franzius' Lebzeiten, hatte es entsprechende Vorhaben gegeben, die aber nie über eine Grobplanung hinaus gekommen waren.³⁸²

Im Laufe des Jahres 1960 beschlossen Senat und Bürgerschaft einstimmig die Erschließung eines neuen Hafenareals im Bereich Niedervieland.³⁸³ Noch im November des selben Jahres wurde durch den ersten Spatenstich, ausgeführt von Bürgermeister Wilhelm Kaisen, offiziell mit dem Bau des neuen Hafens begonnen. Bremens amtierender Hafensenator, Dr. Georg Borttscheller, betonte in seiner Ansprache anlässlich dieses Ereignisses, es sei „*die nationale und soziale Aufgabe der Freien und*

³⁷⁸ StAB 4,35/1 113.

³⁷⁹ Ebenda

³⁸⁰ Förster, Kurt: Strukturwandlung nordwestdeutscher Häfen. In: Schiff und Hafen. 1963 Nr. 1. S. 51.

³⁸¹ Vgl.: Förster. 1963. S. 51.

³⁸² Vgl.: Ebenda. S. 51; Löbe. 1977. S. 136.

³⁸³ Vgl.: O.V.: Bremens Hafen und Seeschifffahrt. In: Schiff und Hafen. 1961 Nr. 2. S. 173.

Hansestadt und ihrer Bürger, Häfen zu bauen“ und so sei es an der Zeit, die Verkehre, die aufgrund ihrer steigenden Menge inzwischen „weit über die Ufer getreten“ seien, in ein „neues geräumiges Gefäß zu leiten“.³⁸⁴

Genaugenommen beinhalteten die Pläne für das neue Hafengebiet gleich mehrere Gefäße, nämlich insgesamt fünf Hafenbecken, ein Verbindungsbecken (Hafen I) plus vier davon in südöstlicher Richtung abzweigende für den Güterumschlag vorgesehene Hafenbecken (Hafen II bis IV), die zur einen Hälfte für den Stückgutumschlag und zur anderen für Massengutumschlag sowie die Ansiedlung von Industrie vorgesehen waren.³⁸⁵ Im Ganzen, so die Planungen der 60er Jahre, sollte das neue Hafengebiet in seiner Endausbaustufe eine Fläche von rund 810 Hektar umfassen und damit das Eineinhalbfache der bereits existierenden Häfen auf dem rechten Weserufer.³⁸⁶

Die seeseitige Zufahrt, der sog. Seeschiffkanal, wurde etwa gegenüber der Oslebshauser Schleuse angelegt. Eine weitere Zufahrt speziell für Hafen- und Binnenschiffe, der Binnenschiffkanal, lag etwa gegenüber der Einfahrt zum Wendebecken des Überseehafens.

Im ersten Ausbauabschnitt wurde zunächst der Bau des Hafens II sowie der dafür notwendige Abschnitt des Verbindungsbeckens in Angriff genommen. Dabei ging es vor allem darum, zusätzliche Kapazitäten für den konventionellen Stückgutumschlag zu schaffen. Der Vorstand der BLG, Gerhard Beier, erklärte dazu 1965: *„Es kann [...] nicht übersehen werden, daß der Bau neuer Kapazitäten, gemessen am Verkehrsaufkommen, längst überfällig war, ein deutlicher Beweis dafür, daß es in den Seehäfen, in den deutschen Seehäfen jedenfalls, keinerlei Gefahren gibt, die aus Überkapazitäten entstehen könnten. Hier wird seit eh und je eher hinter dem echten Bedarf hinterher gebaut als auf Vorrat. So werden die neuen Facilitäten [sic!] auf dem linken Weserufer, wenn sie auf 1500 Meter Länge erstmal voll in Betrieb genommen sein werden, zu einem großen Teil einen schon vorhandenen Verkehr und die bis zur Fertigstellung anlaufenden jährlichen Zuwachsraten bei Anhalten der wirtschaftlichen Weiterentwicklung aufnehmen müssen.“³⁸⁷*

³⁸⁴ zitiert nach: O.V.: Hafengebäude auf dem linken Weserufer. In: Hansa. 1960 Nr. 52/53. S. 2649.

³⁸⁵ Vgl.: Wiegmann, D.: Entwicklungen der Hafenanlagen in Bremen-Stadt und die geplante Erweiterung auf dem linken Weserufer. In: Schiff und Hafen. 1961 Nr. 4. S. 285.

³⁸⁶ Vgl.: Lutz, Ralph: Behälter-Verkehr in Seehäfen. In: Hansa. 1963. S. 1864.

³⁸⁷ Beier, Gerhard: Die bremischen Häfen an der Jahreswende 1964/65. In: Hansa. 1965 Nr. 2. S. 133.

Zwar wurde zur Rechtfertigung der hohen Kosten für den Bau der neuen Verkehrseinrichtungen deren Nutzungsdauer mit rund 60 Jahren veranschlagt,³⁸⁸ offenkundig herrschte unter den verantwortlichen Hafenplanern in Bremen aber bereits Anfang der 60er Jahre eine gewisse Unsicherheit darüber, wie sich der Stückgutumschlag im Weiteren technisch entwickeln würde. Aus diesem Grund wurde bei den Planungen des neuen Hafenreviers besonderer Wert auf Flexibilität hinsichtlich der genauen Ausgestaltung der Anlagen gelegt. Der Bremer Hafenbaudirektor Ralph Lutz erklärte in einem Aufsatz aus dem Jahr 1963 zur Planung der Neustädter Häfen:

*„Der Entwurf eines Seehafens baut auf der Fahr- und Rangiertechnik der Verkehrsmittel und der Technik des Umschlags auf. Es ist nicht möglich, die Entwicklung dieser Techniken für einen so langen Zeitraum im einzelnen oder im ganzen vorzubestimmen. Aus dieser Erkenntnis resultiert eine elastische Planung, die eine Anpassung an die jeweiligen Forderungen entsprechend dem technischen Fortschritt gestattet. Nur das, was bereits gebaut ist, liegt fest.“*³⁸⁹

Um die Möglichkeit zu haben, auf etwaige Entwicklungen in Verkehrs- und Umschlagstechnik reagieren zu können, setzten die Bremer Hafenplaner auf eine sogenannte „Getriebeplanung“, die von vorneherein die Möglichkeit vorsah, z.B. die Landzungen oder Hafenbecken entgegen der Ursrungspläne zu verbreitern, falls dies erforderlich sein sollte. Vor diesem Hintergrund war ein Verzicht auf den Bau des Beckens V schon in der frühen Planungsphase als Möglichkeit vorgesehen gewesen.³⁹⁰

Im Januar 1961 wurde mit dem Rammen der Stahlspundwand der Westkaje des Beckens II begonnen.³⁹¹ Etwas mehr als eineinhalb Jahre später, im Oktober 1962, begannen die Baggerarbeiten am Hafenbecken und den Zufahrtskanälen.³⁹² Im Dezember 1963 erfolgte dann der Durchstich vom Seeschiffkanal in das bisher auf einer Länge von bis zu 500 Metern ausgehobene Hafenbecken.³⁹³ Damit war das erste Drittel des Beckens für Frachtschiffe befahrbar. Nach rund dreijähriger Bauzeit machte am 5. Februar 1964 mit dem Lloyd-Frachter *Riederstein* das erste Seeschiff im neuen Hafen fest. Noch verfügte die Kaje weder über Schuppen noch Kräne und

³⁸⁸ Vgl.: 4,35/2-1557.

³⁸⁹ Lutz, Ralph: Behälter-Verkehr in Seehäfen. In: Hansa. 1963 Nr. 19. S. 1864.

³⁹⁰ Vgl.: Lutz, Ralph: Die bremischen Häfen 1954 bis 1970. In: Schiff und Hafen. 1968 Nr. 4. S. 209.

³⁹¹ Vgl.: Wiegmann. 1961. S. 287.

³⁹² Vgl.: Beier, Gerhard: Die bremischen Häfen im Jahre 1962. In: Hansa. 1963 Nr. 2. S. 136.

³⁹³ Vgl.: Borttscheller, Georg: Die bremischen Häfen im Jahr 1963. In: Hansa. 1994 Nr. 2. S. 86.

so übernahm das Schiff mit bordeigenem Geschirr seine für Australien bestimmte Ladung Perlkatalysatoren außenbords von einem Binnenschiff.³⁹⁴

Angesichts der immer deutlicher zutage tretenden Kapazitätsengpässe an den Stückgutkajen in den alten Hafenrevieren mahnten Handelskammer und Deputation ab Mitte 1964 eine Beschleunigung der Arbeiten an. Möglichst schnell sollten die notwendigen Schuppenkapazitäten und Kräne für den Kajenumschlag bereitgestellt werden.³⁹⁵ Die „geringe Ausdehnung der derzeitigen Hafenanlagen“ und die „sich daraus ergebenden und zunehmenden Schwierigkeiten“ zwängen dazu, dass „an allen geeigneten Stellen [...] weitere Schiffs Liegeplätze angelegt werden“ hieß es von Seiten der Kammer.³⁹⁶

Zu diesem Zeitpunkt waren rund zehn Millionen Kubikmeter Boden bewegt, rund vier Kilometer Deich errichtet und die Ufereinfassung an der Westseite des Hafenbeckens II auf ihrer vollständigen Länge von 1500 Meter fertig gestellt worden.³⁹⁷

Im Juli 1965 begann die BLG auf der Westkaje des Beckens II mit dem Bau des ersten von insgesamt drei Kajenschuppen von je 23.000 Quadratmetern Lagerfläche.³⁹⁸

Im Grundriss wurde die gesamte Anlage auf der Kaje dreigeteilt, d.h. auf der gesamten Länge von 1500 Metern wurden drei gleich große Schuppen einschließlich der dazugehörigen Freiflächen angeordnet. Diese Konzeption kam nach Ansicht der Planer einer „optimalen Betriebseinheit“³⁹⁹ im modernen Stückgutumschlag der sechziger Jahre mit seiner Tendenz zum Unit-Load und dem Einsatz von Gabelstaplern am Nächsten.

Der erste der jeweils 325 x 70 Meter großen Schuppen, Schuppen 24, konnte Anfang September 1966, der zweite, Schuppen 22, im Dezember desselben Jahres und Schuppen 20 Ende Februar 1967 in Betrieb genommen werden.⁴⁰⁰

³⁹⁴ Vgl.: Löbe, Seehafen Bremen, 1977, S. 275.

³⁹⁵ Vgl.: O.V.: Beschleunigter Ausbau des linken Weserufers. In: Schiff und Hafen. 1965 Nr. 3. S. 241.

³⁹⁶ O.V.: Schifffahrt, Schiffbau und Häfen im Spiegel der Handelskammer Bremen. In: Hansa. 1964. Nr. 3. S. 231.

³⁹⁷ Vgl.: Wiegmann: Bauaufgaben im Seehafen Bremen im Wasser-, Eisenbahn- und Straßenbau. In: Schiff und Hafen. 1965 Nr. 7. S. 630 f.

³⁹⁸ Vgl.: O.V.: Bremer Häfen 1965 erheblich ausgebaut. In: Schiff und Hafen. 1966 Nr. 5. S. 374.

³⁹⁹ Vgl.: Beier, Gerhard: Neue Stückgutanlage in Bremen-Stadt – Planerische Grundüberlegung und praktische Erfahrungen im Betrieb. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1966/68. Bd. 30/31. Hamburg 1969. S. 40.

⁴⁰⁰ Vgl.: O.V.: Erhebliche Fortschritte beim Ausbau der bremischen Häfen. In: Schiff und Hafen. 1967 Nr. 4. S. 218.

Bei der Planung der Arbeitsfläche vor den Schuppen ging man von der Annahme aus, dass künftig „jegliche Flurförderung nur noch mit mechanischen Geräten, das heißt Gabelstaplern u.ä., ausgeführt werden würde, daß also die Sackkarre als Flurfördergerät völlig aus dem gewohnten Hafensbild verschwinden würde“⁴⁰¹. Vor diesem Hintergrund wurde wasserseitig eine 13 Meter breite Arbeitsfläche vor den Schuppen angelegt, die ihrerseits ebenerdig, d.h. ohne Rampen konstruiert waren. Bei dieser Flächentiefe war so nach Ansicht der BLG im Wechselspiel zwischen Kantenkran, Gabelstapler und Schuppen ein „Höchstmaß an Produktivität“⁴⁰² zu erreichen.

Jede der drei Betriebseinheiten wurde in der Grundausstattung zunächst mit je 25 Gabelstaplern ausgestattet. Die meisten dieser zu Beginn verwendeten Stapler waren in der Lage, Hieven von bis zu zwei Tonnen zu transportieren, für schwerere Lasten wurde jede Betriebseinheit überdies mit je drei 3,5-Tonnen-Staplern und einem Fünf-Tonnen-Stapler versehen.⁴⁰³

Eine auffallende Veränderung vollzog sich bei der Konstruktion der Krananlagen. Von Beginn an verabschiedete man sich bei der Planung des neuen Hafensareals von den ansonsten in Bremen weiterhin üblichen Halbportalkränen.⁴⁰⁴ Einige Vollportalkräne fanden zwar bereits an den jüngeren Anlagen im Überseehafen Verwendung, für den Neustädter Hafen wurde jedoch auf eine für Bremen völlig neue Konzeption gesetzt. Die hier eingesetzten Kräne wurden mit einem schmalen, nur drei Meter breiten Portal versehen, dessen Schienen direkt zwischen dem Leinenpfad an der Kaje und dem ersten wasserseitigen Gleis platziert wurden. Anders als in den älteren Hafenteilen überspannten die Kräne damit nicht mehr die Eisenbahngleise auf der Kaje. Das wichtigste Motiv für diese Konstruktion lag darin, dass den Kranführern jegliche Behinderung durch das Kranportal beim direkten Umschlag zwischen Schiff und Landtransportmittel, von dem man nach wie vor erwartete, dass er auch zukünftig eine große Rolle spielen würde, erspart werden sollte.⁴⁰⁵ Der Kranführer konnte jetzt nicht mehr dadurch gestört werden, dass er bei Drehbewegungen auf das Kranportal achten musste. Kollisionen zwischen Hieve und Kranportal, die bis dahin immer wieder vorkamen, konnten so weitgehend ausgeschlossen und damit Schäden

⁴⁰¹ Beier. 1969. S. 42.

⁴⁰² Ebenda. S. 42.

⁴⁰³ Vgl.: Ebenda. S. 45.

⁴⁰⁴ Vgl.: Ebenda. S. 40; Beier, Gerhard: Die bremischen Häfen an der Jahreswende. In: Hansa. 1967 Nr. 2, S. 99.

⁴⁰⁵ Vgl.: Beier. 1967. S. 99.

sowohl an den Gütern als auch an den Kränen minimiert werden. Zwar stieg durch die Anordnung der Platzbedarf der Anlage, die daraus entstehenden Kosten sollten jedoch durch die Optimierung des Betriebsablaufs überkompensiert werden.⁴⁰⁶

Die erste Kaje des Neustädter Hafens, die Westkaje des Beckens II, wurden mit insgesamt 40 Kränen je einem Kran pro 37,5 Meter Kajenlänge ausgestattet. Zunächst war die Möglichkeit offengehalten worden, hier nachträglich noch zu einer Verdichtung zu kommen, wovon aber nach Aufnahme des Betriebes Abstand genommen wurde. Da das Durchschnittsgewicht der Hieven im Stückgutverkehr noch deutlich unter drei Tonnen lag, wurden als Standardausstattung Kräne mit einer Tragfähigkeit von drei Tonnen beschafft. Zwei dieser Kräne, miteinander gekoppelt, waren in der Lage, Hieven von bis zu 5,5 Tonnen zu bewegen. Um auch noch höhere Gewichte heben zu können, wurden aber insgesamt zwölf der 40 Kräne für bis zu 7,5 Tonnen ausgelegt. Gekoppelt konnten zwei dieser Kräne Einzelgewichte von bis zu 14 Tonnen bewegen. Für alle schwereren Ladungen war der Einsatz von schwimmenden Schwergutkränen vorgesehen.⁴⁰⁷ Die Krananlagen waren damit für die Anforderungen des konventionellen Stückgutumschlags ausgelegt.

Der Bau des Neustädter Hafens war eine der treibenden Kräfte für die Neuordnung im Hafenbetrieb der bremischen Häfen. Die Stadt sah sich angesichts der enormen Summen, die zur Finanzierung der Hafenerweiterung nötig waren, nicht mehr in der Lage, den Ausbau allein aus öffentlichen Mitteln zu tragen. Dies umso mehr, als in den ersten Nachkriegsjahren dem Wiederaufbau der Häfen bei der Zuweisung öffentlicher Gelder immer Vorrang eingeräumt worden war. Nun machte sich vermehrt politischer Druck bemerkbar, der ein höheres finanzielles Engagement der öffentlichen Hand in anderen Politikfeldern einforderte.⁴⁰⁸

Hatte die kaufmännische Bewirtschaftung der Stückgutanlagen schon seit dem ersten Betriebsüberlassungsvertrag von 1888 nach dem Bau des Freihafens in den Händen der BLG gelegen, wurde deren Geschäftsauftrag nun auch auf den Bau und die Finanzierung der Suprastruktur der Hafenanlagen ausgedehnt. Damit hatte die BLG erstmals die Verantwortung, ihre Betriebseinrichtungen und Geräte selbst zu projektieren, zu finanzieren und zu beschaffen.⁴⁰⁹

⁴⁰⁶ Vgl.: Beier. 1969. S. 40 ff..

⁴⁰⁷ Vgl.: Ebenda. S. 44.

⁴⁰⁸ Vgl.: Löbe, Karl: Seehafen Bremen – 100 entscheidende Jahre. Bremen 1977. S. 263.

⁴⁰⁹ Vgl.: Beier, Gerhard: Neuordnung im Hafenbetrieb der bremischen Häfen. In: Schiff und Hafen. 1963 Nr. 12. S. 1188; Beier. 1969. S. 39.

Der im September 1963 zwischen BLG und Bremen unterzeichnete Rahmenvertrag unterschied jetzt formal zwischen Hafenanlagen und Betriebseinrichtungen. Für den Bau und den Unterhalt der Hafenanlagen war danach nach wie vor die Stadt verantwortlich. Das betraf die Hafenbecken, die Kajen und die darauf befindlichen Grundstücke und Verkehrswege sowie alle Zufahrten und Versorgungsleitungen. Die Verantwortung für Bau und Unterhalt der Betriebseinrichtungen wurde von nun an hingegen Sache der BLG. Allerdings baute sie alle mit dem Grund fest verbundenen Anlagen wie Schuppen, Speicher und Betriebsgebäude sowie die Kranbahnfundamente auf Rechnung der Stadt. Lediglich die beweglichen Anlagen wie Kräne, Gabelstapler und alle anderen mechanischen Arbeitsgeräte hatte die BLG auf eigene Rechnung zu beschaffen. In beiden Fällen lag die Finanzierung aber zunächst bei dem Hafenunternehmen. Diese Regelung galt sowohl für den Neustädter Hafen als auch für die alten Freihäfen auf der rechten Weserseite sowie die Anlagen in Bremerhaven. Dabei ist wichtig herauszustellen, dass diese Neuordnung der Zuständigkeiten von Stadt und BLG hinsichtlich des Baus von Hafenanlagen noch nicht unter dem Eindruck des Containers stand. In den Verhandlungen zwischen beiden Seiten spielte der Containerverkehr, auch wenn seine Entwicklung in den USA bereits interessiert beobachtet wurde, zu diesem Zeitpunkt noch keine Rolle.⁴¹⁰

⁴¹⁰ Vgl.: Löbe, Karl: Seehafen Bremen – 100 entscheidende Jahre. Bremen 1977. S. 268 f..

3.2.3 Die Containerisierung in den bremischen Häfen

3.2.3.1 Wie der Container seinen Weg nach Bremen fand

Wie der Container seinen Weg nach Bremen fand, darüber hat der bremische Senat im Jahr 1970 in einer umfassenden Mitteilung an die Stadtbürgerschaft informiert. Aufgrund der für eine behördliche Drucksache ungewöhnlichen anekdotischen Qualität des Textes soll er im Folgenden auszugsweise übernommen werden:

„Schon vor und verstärkt nach Übernahme seines Amtes fiel dem Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr auf, wie zeitraubend und umständlich der Stückgutumschlag in Seehäfen vor sich ging. [...] Gelegentlich ließ der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, das muss in den frühen 60er Jahren gewesen sein, darüber einem Schiffbauer gegenüber eine Bemerkung fallen und bedauerte, daß den Ingenieuren noch nichts Besseres eingefallen sei.

Darauf besann sich offenbar der Schiffbauer, als er hörte, der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr würde 1962 mit einer bremischen Delegation in die USA fliegen, und empfahl, dort eine in Port Elizabeth entstehende Containeranlage zu besichtigen. Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr war verhindert, die Fahrt mitzumachen, bat aber Kapitän Daehne, sich an Ort und Stelle umzusehen. Kapitän Daehne wurde während der Reise krank, und erst im Oktober 1965 konnte der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr auf einer privaten Reise die Anlage besichtigen. Es stand damals nur eine Containerbrücke, es genügte aber, um die Tragweite dieser neuen Anlage zu ermessen, zumal er vor Ort von einer Reihe von Herren Angaben über die Zeitersparnis durch die neue Umschlagstechnik erhielt. Sie ging in der Spitze bis zum Zehntel der bisher erforderlichen Zeit, und zwar dadurch, daß in Containern, die bis zu 20 Tonnen tragen, viele Kollis in einer einzigen Ladung verstaut wurden.

Zuvor und zwar im Juni 1965, hatte der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr den Besuch eines Bremers, der kurz zuvor bei Sea-Land eingetreten war und den Auftrag hatte, für diese in Europa einen Agenten zu suchen. Dieser Vertreter, Heinz Ahrens, erzählte dem Senator auf näheres Befragen, um was es eigentlich ging bei den Operationen der Sea-Land, und da hörte er, daß Sea-Land den Gedanken hätte,

den küstennahen Containerverkehr nach New York und den Outports einerseits, Puerto Rico andererseits die Transatlantik-Route zu übertragen. Der Senator fand das äußerst bemerkenswert und brachte Herrn Ahrens an Ort und Stelle telefonisch mit der Leitung der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft in Verbindung, die den gleichen Eindruck hatte wie der Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, daß es sich dabei um eine zukunftssträchtige Entwicklung handelte.

Nach der Rückkehr von seiner Reise veranlaßte der Senator, ausgehend von seiner Besichtigung Port Elizabeths, seiner Besprechung mit Herrn Ahrens und den Gesprächen zwischen diesem und der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, eine Delegation nach Port Elizabeth zu schicken, um alle Einzelheiten der neuen Umschlagsmethode zu prüfen. Das geschah und der Direktor der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Herr Beier, teilte mit, daß es im letzten Augenblick gelungen sei, Einblick und Anschluß in und an die neue Entwicklung zu halten. Daraufhin wurde alles daran gesetzt, Sea-Land davon abzubringen, in Nordwesteuropa nur einen Hafen anzulaufen, nämlich Rotterdam, sondern auch die bremischen Häfen. Das gelang. Damit wurde Bremen der erste deutsche Hafen, der am 5. Mai 1966 von einem Vollcontainerschiff angefahren wurde.

Jetzt mußte dieser erste Erfolg mit dem Ziel ausgebaut werden, Bremens Chance zu nutzen, den Konkurrenzhäfen über den Containerverkehr an den Gurt zu kommen, jedenfalls im Stückgutgeschäft.⁴¹¹

Auch wenn die Autoren der Drucksache merklich darum bemüht scheinen, Senator Borttscheller als visionäre Triebkraft hinter der Entwicklung herauszustellen, so gibt es doch keinen ersichtlichen Grund, an der prinzipiellen Korrektheit der beschriebenen Abläufe zu zweifeln.

Anfang Februar 1966 informierte Borttscheller die Deputation, dass nach langen Verhandlung erreicht werden konnte, dass Bremen in den transatlantischen Containerverkehr einbezogen werde. Eigentlich wollte die Reederei Sea-Land zunächst nur Rotterdam als einzigen europäischen Hafen anlaufen. Es bedurfte wohl einigen Engagements, die Reedereien unter Hinweis auf die Besonderheiten des europäischen Binnenverkehrs für Bremen als Hafen zu interessieren.⁴¹²

⁴¹¹ Bürgerschaft Bremen – Stadtbürgerschaft (Hrsg.): Mitteilung des Senats an die Stadtbürgerschaft vom 28. April 1970: „Bau des Container-Terminals in Bremerhaven“. Nr. I /174. 7. Wahlperiode. S. 2.

⁴¹² Vgl.: StAB 4,25/2-1559.

In Bremen selbst sah man sich für den Containerverkehr in einer „*günstigen Ausgangslage*“⁴¹³, da sich die Neubauvorhaben am Schuppen 18 und auf dem linken Weserufer für die neue Form des Güterumschlags gut eigneten. Durch sie war es möglich den interessierten Reedereien mehrere geeignete Fazilitäten für den Umschlag von Containern anzubieten. Dabei wurde zu diesem Zeitpunkt noch als relevant angesehen, dass die vorgesehenen Flächen alle in unmittelbarer Nähe zu Hafenschuppen lagen, in denen das Sammeln der Ladung sowie das Packen der Container vorgenommen werden konnte. „Alles in allem sei festzustellen“, so vermerkt das Deputationsprotokoll, „*daß Bremen für den Containerverkehr gerüstet sei.*“⁴¹⁴

Das erste Containerschiff, das am 5. Mai 1966 in Bremen-Stadt festmachte, wurde an einer speziell dafür hergerichteten Freifläche im Überseehafen abgefertigt. Die Fläche grenzte direkt an den Schuppen 18, mit dessen Fertigstellung erst wenige Wochen zuvor die letzte vom Krieg gerissene Lücke in den stadtbremischen Häfen geschlossen und damit der Wiederaufbau des Hafens nun offiziell als beendet erklärt worden war. Der bereits länger zu beobachtenden Rationalisierung des konventionellen Stückgutumschlags Rechnung tragend, war beim Neubau des Schuppen 18 die bisher übliche Bauart der Schuppen im alten Bremer Freihafengebiet aufgegeben und auf die bis dahin obligatorischen Rampen vollständig verzichtet worden, um einen rationellen Einsatz der Flurförderungsgeräte zu ermöglichen.⁴¹⁵ Neben 14 Kränen mit einer Tragkraft von drei Tonnen verfügte die Anlage um Schuppen 18 auch über vier für Bremen völlig neue Kräne mit einer Leistungsfähigkeit von 7,5 t, die kombiniert bis zu 15 Tonnen heben konnten und damit für den Umschlag von Containern geeignet waren.⁴¹⁶ Schuppen 18 war jedoch nicht nur ein Beispiel für die Anpassung an den Rationalisierungsdruck der konventionellen Stückgutfahrt, sondern darüber hinaus auch ein Indiz für die große Verunsicherung, die bei den verantwortlichen Hafenplanern hinsichtlich der kommenden Entwicklungen der Hafentechnik herrschte. So war die gesamte Schuppenkonstruktion bewusst nicht mehr, wie zuvor üblich, auf eine Lebensdauer von mehreren Jahrzehnten ausgelegt, sondern auf lediglich 15 bis 20 Jahre. BLG-Direktor Beier erklärte die neue Investitionspolitik mit dem Hinweis: „*Der Wandel in der Art des Stückgutumschlags vollzieht sich so schnell, daß sich ein Schuppen möglichst schnell amortisiert haben muß, damit wir*

⁴¹³ Vgl.: Ebenda.

⁴¹⁴ Vgl.: Ebenda.

⁴¹⁵ Vgl.: Beier. 1967. S. 99.

⁴¹⁶ Vgl.: O.V.: Der Wiederaufbau der stadtbremischen Häfen. In: Hansa. 1966. Sonderheft. S. 679.

*ihn, wenn nötig, in etwa 20 Jahren wieder ohne Verluste abreißen können, um Raum für neue Umschlagsmethoden zu schaffen.*⁴¹⁷

Tatsächlich stellte der auf dem direkt an Schuppen 18 angrenzenden Containerplatz beginnende Containerumschlag die bestehende, auf den konventionellen Stückgutumschlag ausgerichtete Struktur der Häfen in Bremen-Stadt schon sehr bald grundsätzlich in Frage.⁴¹⁸

So blieb die Abfertigung der Containerverkehre im Überseehafen auch eine vergleichsweise kurze Episode. Schon von Beginn an war geplant gewesen, dass der Containerumschlag nach Eröffnung des Neustädter Hafens auf das linke Weserufer verlegt werden sollte.⁴¹⁹ Bereits ab dem Sommer 1966 wurden die Sea-Land-Schiffe vor den Schuppen 24 im Neustädter Hafen abgefertigt.⁴²⁰ Die Anlagen hier eigneten sich deutlich besser für das Containerhandling auf der Kaje als jene rechts der Weser, da sie insgesamt mehr Platz boten. In der Folge wurde der Bau des Neustädter Hafens wiederholt als Beleg für die Weitsicht der Bremer Hafenverantwortlichen hinsichtlich der Entwicklung der Containerschiffahrt herangezogen. Beispielsweise erklärte Hafensenator Borttscheller im April 1967 auf einer Veranstaltung vor ausländischen Diplomaten in Bonn, dass es Bremen durch seine ständige Beobachtung und Analyse „*jedes Indiz neuer Verkehrstechniken*“ gelungen sei, die Entwicklung des Containerverkehrs frühzeitig zu antizipieren und in seine Hafenplanungen einzubeziehen. So sei man in der Lage gewesen, der beginnenden Containerschiffahrt mit dem Neustädter Hafen umgehend eine leistungsfähige Anlage zur Verfügung zu stellen.⁴²¹ Tatsächlich sind Zweifel an dieser Lesart angebracht. Zwar hatte der für den Hafen zuständige Hafenbaudirektor Lutz bereits 1963 in einer Denkschrift den Behälterverkehr als eine grundsätzlich zu beobachtende Entwicklung erwähnt.⁴²² In Bezug auf Bremen und Bremerhaven hatte er aber an anderer Stelle noch im gleichen Jahr seiner Einschätzung Ausdruck verliehen, dass er darin nur „*wenig Zukunft*“ sah. Lutz ging dabei so weit zu erklären, dass aus verschiedenen Gründen Bremen-Stadt für derartige Verkehre „*überhaupt nicht in Betracht*“ komme und auch gegen Bremerhaven

⁴¹⁷ zitiert nach: de Jong, E.: Modernste Hafenanlagen in Bremen. In: Hansa. 1966 Nr. 9. S. 737.

⁴¹⁸ Vgl.: Beier. 1967. S. 99.

⁴¹⁹ StAB 4,25/1 Hafenamts Bremen 824. Besprechung mit der BLG über Containerumschlag beim Hafenbecken Niedervieland (linkes Weserufer) Bd. 1. 1966 – 1967.

⁴²⁰ Vgl.: O.V.: Containerhafen Bremen. In: Schiff und Hafen. 1966 Nr. 6. S. 402; O.V.: Bremen rüstet für die Zukunft. In: Hamburger Abendblatt. 12.06.1967. S. 14.

⁴²¹ Vgl.: O.V.: Bremen im Containerverkehr. In: Hansa. 1967 Nr. 7. S. 506.

⁴²² Vgl.: Lutz, Ralph: Behälter-Verkehr in Seehäfen. In: Hansa. 1963 Nr. 19. S. 1864.

als Hafen viele Gründe sprächen, um den Umschlag von Containern hier „*wirtschaftlich erscheinen zu lassen*.“⁴²³

Der Bau des neuen Hafenteils am linken Weserufer hatte bei Baubeginn allein das Ziel, neue Umschlagkapazitäten für den konventionellen Stückgutumschlag zu schaffen und behielt es auch in den späten Projektphasen. BLG-Chef Beier sprach dann auch im Januar 1968 rückblickend von einem für sein Unternehmen „*überraschenden Auftreten*“ des Containers, welches aber angesichts des Baus des Neustädter Hafens für Bremen und die BLG zeitlich „*recht günstig*“ lag.⁴²⁴ Auch Hafense-nator Borttscheller selbst führte 1968 an anderer Stelle entgegen seiner Aussagen in Bonn aus dem Jahr zuvor aus, dass es erst das konkrete Interesse verschiedener Con-tainerreedereien gewesen war, das dazu geführt habe, dass „*kurzfristig Investitions-mittel umdisponiert [wurden], um damit vorab eine Containeranlage [...] im noch nicht betriebsfertigen Neustädterhafen [sic!] zu bauen*.“⁴²⁵

Festzuhalten bleibt, dass der Umstand, dass in Bremen mit dem Neustädter Hafen gerade ein Stückguthafen mit modernsten, auf den Umschlag von Unit-Load ausge-richteten Anlagen gebaut wurde, sicher der Tatsache zumindest zuträglich war, dass Bremen der erste deutsche Hafen wurde, den der transatlantische Containerverkehr anlief.⁴²⁶

Anfang Oktober 1966 wurden die vorhandenen konventionellen Stückgutkräne vor Schuppen 24 am Nordende des Neustädter Hafens um eine Containerbrücke mit 27,5 Tonnen Tragfähigkeit ergänzt. Die Brücke der Firma PACECO/Nohab mit einem Ausleger von knapp 40 Metern war für die Hafentechnik der Bundesrepublik ein ab-solutes Novum. In Europa entstand gleichzeitig in Rotterdam eine ähnliche An-lage.⁴²⁷

1968 wurde zwischen den Schuppen 22 und 24 eine zweite, mit 45 Tonnen noch deutlich leistungsfähigere Brücke errichtet. Ihre Inbetriebnahme im Juli markierte gleichzeitig auch die offizielle Einweihung des Container-Terminals im Neustädter Hafen. Bremen verfügte mit den zwei Containerbrücken an der Kaje im Neustädter

⁴²³ stef: Wird die Weser bei Vegesack begradigt. In: Bremer Nachrichten. 15.11.1963. S. 12.

⁴²⁴ Beier, Gerhard: Bremische Häfen an der Jahreswende. In: Hansa. 1968 Nr.2. S. 110.

⁴²⁵ Borttscheller, Georg: Gedanken über die bremische Hafenspolitik. In: Hansa. 1968 Nr. 2. S. 57.

⁴²⁶ Vgl.: Mitteilung des Senats an die Stadtbürgerschaft vom 28. April 1970: „Bau des Container-Terminals in Bremerhaven“, 7.Wahlperiode I Nr. 174. S. 3.

⁴²⁷ Vgl.: O.V.: Containerhafen Bremen. In: Schiff und Hafen. 1966 Nr. 6. S. 402; O.V.: Bremen rüs-tet für die Zukunft. In: Hamburger Abendblatt. 12.06.1967. S. 14.

Hafen in diesem Moment über die leistungsfähigste Anlage für den Containerumschlag in Europa.⁴²⁸ Für die Flurförderung der Container auf dem Terminal standen insgesamt sechs Portalhubwagen, sieben Zugmaschinen für Trailer und zusätzliche 5- und 3,5-Tonnen Stapler bereit.⁴²⁹

Das Nebeneinander von Containerverkehr und konventionellem Stückgutumschlag wurde von Seiten der BLG als eine der besonderen Stärken der Anlage angesehen. Die hohe Umschlaggeschwindigkeit im Containerverkehr bei gleichzeitig aber zunächst noch relativ geringem Mengenaufkommen führte in der Anfangszeit dazu, dass die Anlagen für den Containerumschlag häufig noch vergleichsweise wenig ausgelastet waren. Die Gestaltung der Anlage im Neustädter Hafen ermöglichte aber eben auch die Abfertigung konventioneller Stückgutschiffe, wodurch es möglich wurde, die Auslastung der Gesamtanlage erheblich zu steigern. Aus Sicht des BLG-Vorstands war so ein „*Maximum an Flexibilität*“⁴³⁰ sichergestellt. Nicht ohne Stolz hob man später hervor, dass die Westkaje des Beckens II im Neustädter Hafen die Blaupause für das später auch in anderen Häfen umgesetzte Konzept eines Multipurpose-Terminals gewesen sei.⁴³¹

Allerdings zeigte sich schon sehr bald nach Beginn des Containerumschlags im Neustädter Hafen, dass es zunehmend zu einer Verschiebung der Güterströme aus Bremen weg nach Bremerhaven kam. Noch bevor das erste Containerschiff Bremen angefahren hatte, war von dieser Entwicklung bereits ausgegangen worden. Vorschlägen von vorneherein den Containerverkehr in Bremerhaven zu konzentrieren und hier die entsprechenden Anlagen auszubauen, war zunächst jedoch noch mit dem Argument widersprochen worden, dass der Nordamerikaverkehr „*nun einmal in Bremen beheimatet*“ war und dies auch bleiben sollte. Erst für den Fall, dass die Containerschiffe größer würden, wollte man eine Verlegung der Verkehre ins Auge fassen.⁴³² Dies war dann allerdings schneller der Fall als zunächst gedacht.

⁴²⁸ Vgl.: sw: Leistungsfähigster Container-Terminal Europas eingeweiht. In: Bremer Nachrichten. 23.07.1968; sch.: Bremens Häfen fahren zweigleisig. In: Hamburger Abendblatt. (253) 29.10.1968. S. 17.

⁴²⁹ Vgl.: sch.: Bremens Häfen fahren zweigleisig. In: Hamburger Abendblatt. (253) 29.10.1968. S. 17.

⁴³⁰ Beier, Gerhard: Stückgutanlagen in den Neustädter Häfen 1966 – 1977. In: Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft 1975/76. Bd. 35. Hamburg 1977. S. 59.

⁴³¹ Vgl.: Beier. 1977. S. 59.

⁴³² Vgl.: StAB 4,35/2-1559.

Bereits im Juni 1967 hatte die bremische Handelskammer daher deutlich gemacht, dass sie mittelfristig in Bremerhaven das „*natürliche Zentrum des Containerumschlags*“ des Landes Bremen sehen würde, da ihrer Einschätzung nach schon bald die Schiffe der Containerlinienfahrt zu groß sein würden, um die Unterweser hinauf bis Bremen zu gelangen.⁴³³

Tatsächlich machten sich die Auswirkungen dieses Trends bereits bald in Bremen bemerkbar. In ihrer ersten Sitzung nach der Bürgerschaftswahl 1967 erörterte die Hafendeputation, dass „*das Schwergewicht für die nächste Legislatur*“ bei den Hafeninvestitionen in Bremerhaven liegen musste.⁴³⁴ Gleich im Februar wurde eine Deputationssitzung in Bremerhaven angesetzt, um sich dort „*an Ort und Stelle*“⁴³⁵ einen Überblick über die geplanten Bauvorhaben zu verschaffen. In dieser Sitzung gab Hafenaudirektor Wollin einen Überblick zur „*Generalplanung*“ für Bremerhaven. Darin enthalten war bereits das Vorhaben des Baus eines „*großen Container-Terminal*“ einschließlich Stromkaje an der Außenweser.⁴³⁶

Im Sommer 1968 ließ Sea-Land offiziell beim Hafenamt Bremen anfragen, mit welchen maximalen Schiffsabmessungen Bremen und Bremerhaven im Folgejahr angefahren werden könnten. Das Antwortschreiben wurde eng zwischen BLG und Hafenamt abgestimmt. Es räumt ein, dass Schiffe mit Abmessungen über 220 Meter Länge Bremen vorerst nicht anlaufen könnten und verwies auf die leistungsfähigen Anlagen in Bremerhaven.⁴³⁷ Im November 1968 informierte die BLG die Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, dass nach „*Kenntnis der Entwicklung der überseeischen Container-Schifffahrt*“ damit zu rechnen war, dass „*die ab 1970 in Erscheinung tretenden neuen Vollcontainerschiffe die Häfen in Bremen-Stadt nicht mehr anlaufen könnten.*“⁴³⁸

Noch im Dezember 1968 erklärte Bremens Bürgermeister Hans Koschnick, dass entgegen der vorherigen Planungen der Neustädter Hafen um kein weiteres Hafenbecken mehr erweitert werden würden und die dafür bereits vorgesehenen finanziellen Mittel stattdessen nach Bremerhaven umgeleitet würden.⁴³⁹ Um unter diesen Voraus-

⁴³³ Vgl.: O.V.: Kein Schiff braucht zu warten. In: Bremer Bürger Zeitung. 10.06.1967.

⁴³⁴ Vgl.: StAB 4,35/2-1560.

⁴³⁵ Ebenda.

⁴³⁶ Vgl.: StAB 4,35/2-1561.

⁴³⁷ Vgl.: StAB 4,25/1 Hafenamt Bremen 826. Besprechung mit der BLG über Containerumschlag beim Hafenbecken Niedervieland (linkes Weserufer) Bd. 3. 1967 – 1970.

⁴³⁸ StAb 4,35/2-1561.

⁴³⁹ Vgl.: ue: Neustädter Häfen werden nicht größer. In: Bremer Nachrichten. 13.12.1968.

setzungen überhaupt noch am Containerverkehr und damit am modernen Stückgutverkehr insgesamt weiter partizipieren zu können, wurde für den noch so jungen Neustädter Hafen und den gesamten Hafen in Bremen-Stadt der Ausbau der seewärtigen Zufahrt – wieder einmal – zu einer schicksalhaften Notwendigkeit.

3.2.3.2 Der „9-Meter-Ausbau“ der Weser

Bereits seit Mitte der 60er Jahre hatte sich Bremen gemeinsam mit Niedersachsen für eine erneute Vertiefung der Unterweser eingesetzt. Die niedersächsischen Häfen brauchten dringend eine weitere Vertiefung des Flusses, um für die immer größer werdenden Massengutschiffe erreichbar zu bleiben.⁴⁴⁰ Für Bremen indes erschien zunächst weniger die Fahrwassertiefe das drängendste Problem zu sein, sondern vielmehr eine Flussbiegung zwischen Lemwerder und Vegesack, die für Schiffe über 190 Meter Länge im Regelfall nicht mehr zu passieren war und die sich damit zunehmend zu einem Nadelöhr für den Hafen in Bremen-Stadt erwies.⁴⁴¹

Mit dem Beginn der Containerschiffahrt nach Bremen wurde dann schließlich aber auch wieder eine Vertiefung des Fahrwassers für die Hansestadt relevant. Tatsächlich hoffte man in Bremen auf einen schnellen Ausbau bis 1967, um bei den schnellen Entwicklungen im Containerverkehr als Standort konkurrenzfähig zu bleiben.⁴⁴²

Als im Laufe des Jahres 1966 trotz der bereits andauernden Planungen der Zeitpunkt für den Beginn der Baggerarbeiten immer noch nicht absehbar war, protestierten zunächst die Bremer Bundestagsabgeordneten von CDU und SPD parteibuchunabhängig gemeinsam bei der für die Vertiefung verantwortlichen Bundesregierung.⁴⁴³

Noch im gleichen Jahre machten dann auch Senator Borttscheller und seinen niedersächsischer Amtskollege Karl Möller in einem gemeinsamen Brief an Bundesverkehrsminister Seeborn ihren Unmut über den schleppenden Verlauf des Unterweserausbaus deutlich. Beide Länder hätten schon lange und in zahlreichen Eingaben bei der Bundesregierung darum ersucht, das Fahrwasser der Unterweser an die eingetretene Schiffsgrößenentwicklung anzupassen. Eine solche Anpassung sei inzwischen dringend erforderlich, um die Häfen der beiden Länder nicht mehr nur im Massengutverkehr, sondern auch in der Linienschiffahrt konkurrenzfähig zu halten. Es

⁴⁴⁰ Vgl.: stef: Weservertiefung soll 1967 beginnen. In: Bremer Nachrichten. 05.06.1964.

⁴⁴¹ Vgl.: stef: Wird die Weser bei Vegesack begradigt. In: Bremer Nachrichten. 15.11.1963.; stef: Weservertiefung soll 1967 beginnen. In: Bremer Nachrichten. 05.06.1964.

⁴⁴² Vgl.: stef: Weservertiefung soll 1967 beginnen. In: Bremer Nachrichten. 05.06.1964.

⁴⁴³ Vgl.: O.V.: Massengut nicht vernachlässigen. In: Weser-Kurier. 03.02.1966. S. 12.

dürfe nun keine Zeit mehr verloren werden, so lautete der dringende Appell beider Landesregierungen in Richtung Bundesverkehrsministerium in Bonn.⁴⁴⁴

Der langjährige Präsident der Bremer Hafenverwaltung mahnte anlässlich eines Vortrags im Januar 1967, das angesichts des zu beobachtenden Schiffsgrößenwachstums den Häfen nur die Wahl bliebe, dem Rechnung zu tragen oder in ihrer Bedeutung zurückzufallen. „*Nie und nirgends*“ sei es bisher gelungen, eine Abstimmung zwischen den Seeschiffgrößen und den bestehenden Hafeneinrichtungen zu erreichen. Aus diesem Grund sei die Anpassung der Häfen an die Anforderung der Schifffahrt unabdingbar.⁴⁴⁵

Anfang 1967 schließlich hatte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes in Bremen auch die Pläne für einen Ausbau der Weser fertig und leitete sie an das Bundesverkehrsministerium nach Bonn weiter.⁴⁴⁶ Allerdings machte das Projekt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung einige Sorgen. Die Unterweser war inzwischen bereits soweit ausgebaut, dass jede weitere Vertiefung mit erheblichen technischen und finanziellen Aufwendungen verbunden war.⁴⁴⁷ Der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen erklärte dazu: „*Wir glauben, daß mit dem bevorstehenden 9-m-Ausbau das technische und wirtschaftliche Optimum erreicht ist. Die Unterweser hat hydraulisch heute schon den Charakter eines Seekanals mit Tidebewegung.*“⁴⁴⁸ Immer wieder wurde auch in der Folge darauf hingewiesen, dass dieser Ausbauschnitt wohl der letzte sein müsste, da eine weitere Vertiefung nicht mehr vertreten werden könnte.⁴⁴⁹ Allerdings war man von Seiten der zuständigen Behörde im Jahr 1967 noch optimistisch, dass dies auch nicht erforderlich sein würde, da nach eigenen Prognosen „*vor allem für die Containerschiffe*“ zu erwarten sei, dass deren Abmessung „*voraussichtlich vornehmlich in der Länge und Breite zunehmen und der Tiefgang sich vermutlich nur geringfügig vergrößern wird*“.⁴⁵⁰

Erst im September 1970 erfolgte schließlich die notwendige Genehmigung der Unterweser-Korrektur durch das Bundesverkehrsministerium.⁴⁵¹ Das Planfeststellungsverfahren wurde ein Jahr später eingeleitet. Bemerkenswert wurde jetzt, dass

⁴⁴⁴ Vgl.: O.V.: Neuer Vorstoß zur Weservertiefung. In: Weser-Kurier. 26.08.1966. S. 14.

⁴⁴⁵ Vgl.: Sr: Containerverkehr erhöht die Umschlagsleistung. In: Weser-Kurier. 19.01.1967.

⁴⁴⁶ Vgl.: sw: Pläne für Weservertiefung fertig. In: Bremer Nachrichten. 17.01.1967.

⁴⁴⁷ Vgl.: sw: Schiffe über 100000 tdw auf der Weser. In: Bremer Nachrichten. 27.10.1967.

⁴⁴⁸ O.V.: Weser-Ausbau – Möglichkeiten und Grenzen. In: Hansa. 1972 Nr. 12. S. 1603.

⁴⁴⁹ Vgl.: sw: Schiffe über 100000 tdw auf der Weser. In: Bremer Nachrichten. 27.10.1967.

⁴⁵⁰ sw: Schiffe über 100000 tdw auf der Weser. In: Bremer Nachrichten. 27.10.1967.

⁴⁵¹ Vgl.: ke.: Startschuß für den Unterweser-Ausbau gefallen. In: Weser-Kurier. 29.09.1970. S. 13.

bei diesem Ausbauschnitt mit der bisherigen Systematik der Namensgebung gebrochen wurde. Die Vertiefung firmierte unter der Bezeichnung „9-Meter-Ausbau“, was angesichts des erst wenige Jahre zurückliegenden „8,7-Meter-Ausbau“ zunächst auf eine nur minimale Vertiefung von 30 Zentimetern schließen ließ. Tatsächlich handelte es sich aber um einen Ausbau der Fahrrinne um rund zwei Meter. Denn anders als bei den vorherigen Ausbauschnitten, bei denen sich die Meterangaben stets auf die nach der Vertiefung zulässigen Schiffstiefgänge bei Ausnutzung der Tide bezogen hatten, wurde nun das Mittlere Tideniedrigwasser (MTnw) als namensgebende Richtgröße herangezogen. Der „9-Meter-Ausbau“ entsprach damit in der bisherigen Systematik einem Ausbau auf rund 10,7 Meter.⁴⁵²

Die Gründe für die Wahl einer neuen Bemessungsgrundlage für die Namensgebung sind nicht eindeutig festzumachen. Trotz des von offizieller Seite immer wieder betonten wasserbaulichen Grenzbereichs, in den man sich mit der neuen Vertiefung der Unterweser begab, gab es zu dieser Zeit keinen relevanten Protest aus Gründen des Umweltschutzes, von dem die Quellen Auskunft geben würden. Lediglich von den Bewohnern entlang der Unterweser wurden Bedenken hinsichtlich des Hochwasserschutzes geltend gemacht, da sie befürchteten, dass bei Sturmfluten in der vertieften Weser das auflaufende Wasser zukünftig höher ausfallen könnte. Allerdings bezog sich dieser Protest in erster Linie auf die Tatsache, dass der Ausbau einiger Wehre entlang der Unterweser aus Sicht der Anwohner nicht schnell genug fertig wurde.⁴⁵³ Es ist trotzdem nicht auszuschließen, dass angesichts der bei den bisherigen Vertiefungen deutlich gewordenen hydrologischen Auswirkungen durch einen semantischen Kniff der neuerliche Ausbau kleiner und weniger gewichtig wirken sollte, als er es tatsächlich war.

Obwohl bei Beginn der Baggerarbeiten 1973⁴⁵⁴ bereits klar war, dass Bremen-Stadt im Containerverkehr keine nachhaltige Rolle mehr spielen würde,⁴⁵⁵ war der Stadt dennoch weiterhin an einer schnellen Vertiefung gelegen. Dabei ging es nicht zuletzt darum, den erst sei wenigen Jahren in Betrieb befindlichen Neustädter Hafen für moderne Stückgutschiffe erreichbar zu machen. Um die Arbeiten möglichst schnell abschließen zu können, erklärte sich Bremen daher schließlich dazu bereit den Ausbau, der eigentlich in der alleinigen Verantwortung des Bundes lag, in großem Umfang

⁴⁵² Vgl.: ke.: Startschuß für den Unterweser-Ausbau gefallen. In: Weser-Kurier. 29.09.1970. S. 13; Wetzel. 1987. S. 90; Flügel. 1977. S. 38.

⁴⁵³ Vgl.: O.V.: Vertiefung bringt keine Gefahren. In: Weser-Kurier. 10./11.01.1976. S. 10.

⁴⁵⁴ Vgl.: Weservertiefung in Angriff genommen. In: Hamburger Abendblatt. 20.03.1973. S. 18.

⁴⁵⁵ Vgl.: ke.: Startschuß für den Unterweser-Ausbau gefallen. In: Weser-Kurier. 29.09.1970. S. 13.

vorzufinanzieren. Damit erreichte das Land, dass die für 1982 vorgesehene Vollendung der Vertiefung auf das Frühjahr 1979 vorgezogen werden konnte und die Unterweser für Schiffe mit Tiefgängen bis zu 10,7 Metern gut drei Jahre früher freigegeben werden konnte als zunächst geplant.⁴⁵⁶

In der Umschlagstatistik machten sich die Fahrrinnenanpassung bereits kurz nach Beginn der Vertiefung bemerkbar. Nachdem sich der Containerumschlag in Bremen-Stadt zwischen 1970 und 1973 mehr als halbiert hatte, begannen sich die Umschlagzahlen nun zu erholen. Nach Vollendung der Vertiefung überstiegen die Wachstumsraten des Containerumschlags in Bremen-Stadt sogar die in Bremerhaven. Auch wenn Bremerhaven unangefochten das Zentrum des bremischen Containerumschlags blieb, so verringerte sich doch der Abstand zwischen den beiden Hafenplätzen für einige Jahre. Waren 1973 in Bremerhaven noch siebenmal mehr Container umgeschlagen worden als in Bremen-Stadt, waren es 1985 nur noch viermal so viele.

Die erste Zwischenbilanz nach Vollendung der Unterweservertiefung fiel dann auch in Bremen-Stadt betont positiv aus. „*Immer mehr Schiffe mit größerem Tiefgang laufen Bremen an*“, stellte die verantwortliche Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes fest. Zwar war der Umschlag von Massengütern zurückgegangen, der Zuegewinn beim Container- und Stückgutumschlag, der für die Rentabilität der noch so jungen Anlagen des Neustädter Hafens besonders wichtig war, wog dies durch sein anhaltend positives Wachstum in seiner Bedeutung jedoch auf.⁴⁵⁷

Allerdings erwiesen sich die hydrologischen Auswirkungen der Vertiefung noch vor Abschluss der Arbeiten als deutlich stärker als vor Baubeginn prognostiziert.⁴⁵⁸ Entgegen der im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegten Annahmen, sank das Tideniedrigwasser in Bremen-Stadt nicht lediglich um erwartete 15 Zentimeter, sondern mit 35 Zentimeter tatsächlich um mehr als das Doppelte ab.⁴⁵⁹ Die Auswirkungen waren schließlich so erheblich, dass der Bremer Senat für die nicht erwünschten Folgen der von ihm selbst zuvor so vehement geforderten Vertiefung bei der Bundesregierung Entschädigungsansprüche geltend machte, was zu erheblichen Verstimmungen auf Seiten des Bundes führte. Einschließlich der von Firmen und Verbänden aus Bremen erhobenen Beträge überstiegen die Entschädigungsforderungen nach Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums am Ende die für die Vertiefung

⁴⁵⁶ Vgl.: Id.: Weservertiefung schon Ende 1978 fertig. In: Bremer Nachrichten. 24.11.1977.; rsp: Unterweser für 10,70 Meter Tiefgang frei. In: Bremer Nachrichten. 26.01.1979.

⁴⁵⁷ O.V.: Vertiefung der Unterweser bewährt sich. In: Bremer Nachrichten. 18.03.1981.

⁴⁵⁸ Vgl.: O.V.: Ausbau der Unterweser auf 9 m. In: Hansa. 1971 Nr. 16. S. 1558.

⁴⁵⁹ Vgl.: Wetzl. 1987. S. 96.

selbst aufgewandten Mittel.⁴⁶⁰ All dies ließ aus Sicht zeitgenössischer Sachverständiger vorerst nur den Schluss zu, „*dass die Unterweser mit der 9-m-Vertiefung an die Grenzen ihrer Ausbaufähigkeit gestoßen [sei], über die hinaus es zu nicht wieder rückgängig zu machenden schweren Nebenwirkungen kommen könnte.*“⁴⁶¹

Der Bund änderte in diesem Zuge seine Prämissen in Bezug auf den weiteren Ausbau der Zufahrten zu den Seehäfen. Die seit 1921 geltende vertragliche Verpflichtung, dass das jeweilige Regelfrachtschiff im Weltverkehr unter Ausnutzung des Hochwassers Bremen-Stadt erreichen können musste, wurde aufgegeben. Von nun an sollte der Ausbau des Fahrwassers nicht mehr obligatorisch sein, wenn die Entwicklung der Schifffahrt dies verlangte.⁴⁶²

Trotzdem attestierte die Behörde des bremischen Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr der Weser in der nun vorliegenden Ausbaustufe, „*eine Seeschiffahrtstraße mit einer aussichtsreichen Zukunft*“ zu sein. Explizit wurde darauf hingewiesen, dass dies gelte, obwohl nach Ansicht der Behörde der Fluss auch bei einem weiteren Anstieg der Schiffsgrößen nicht weiter auszubauen sei. Die Weser würde aber trotzdem, so die offizielle Einschätzung, auch in Zukunft „*fast allen Verkehren eine uneingeschränkte, mit den Bedürfnissen der Häfen und Werften in Einklang stehende Entwicklungsmöglichkeit bieten*“. Lediglich im Erz- und Getreideverkehr sei davon auszugehen, so die Prognose, dass das fehlende Ausbaupotential zu Ladungsverlusten führen könnte. Ansonsten ging man davon aus, dass die weit südlich ins Binnenland vorgeschobene Lage der stadtbremischen Häfen und auch die hier vorhandene bedeutende „*kaufmännische Hafeninfrastuktur*“ dazu beitragen würden, dass sich Bremen-Stadt gegen die Häfen an „*seeschifftiefen Wasser*“ auch in Zukunft behaupten würde können.⁴⁶³

3.2.3.3 Die Einbeziehung Bremerhavens in den Containerumschlag

Noch während in Bremen-Stadt der Neustädter Hafen für die Abfertigung von Containerlinien ausgerüstet wurde, hatte die Atlantic Container Line (ACL) – ein Konsortium aus schwedischen, niederländischen, französischen und britischen Reede-

⁴⁶⁰ Vgl.: O.V.: Für Vertiefung der Außenweser kein Geld. In: Nordsee Zeitung. 04.05.1983. S. 13.

⁴⁶¹ Wetzel. 1987. S. 96.

⁴⁶² B.: Seeschiffahrtstraße mit Zukunft. In: Bremer Nachrichten. 09.12.1977. S. 12.

⁴⁶³ B.: Seeschiffahrtstraße mit Zukunft. In: Bremer Nachrichten. 09.12.1977. S. 12.

reien – ihr Interesse an der Eröffnung eines Liniendienstes mit Zielhafen Bremerhaven angemeldet. Der Einsatz größerer Schiffe und die Vermeidung der langen Revierfahrt sprachen aus Sicht des Reedereikonsortiums für den Hafen an der Außenweser als Alternative zu Bremen-Stadt. Dies umso mehr, als die ACL bereits in dem 1939 von der Kriegsmarine angelegten Nordhafen, einem direkt an das Wendebassin der Nordschleuse angrenzenden Hafenbecken, ihren Automobilumschlag abwickelte.⁴⁶⁴ Die US-Streitkräfte hatten hier schon 1959 damit begonnen, Fahrzeuge und schweres Gerät im Ro/Ro-Verkehr umzuschlagen.⁴⁶⁵ Mit der Zeit hatte auch das Volumen ziviler Ro/Ro-Umschläge soweit zugenommen, dass im Sommer 1964 die Ostkaje des Nordhafens dafür speziell hergerichtet wurde. Die 300 Meter lange Kaje, die über eine Wassertiefe von elf Metern verfügte und hinter der eine bisher ungenutzte Freifläche von rund 42.000 Quadratmetern lag, wurde dafür mit einer festen Rampe ausgerüstet, die für alle damals vorhandenen Schiffsgrößen ausgelegt war.⁴⁶⁶ Die Tatsache, dass die zu ACL gehörte Holland-Amerika Linie für ihre wöchentlichen Liniendienste ab Bremerhaven Verkehre aus Bremen und Hamburg abzog, ließ die Bremerhavener Nordseezeitung über den Anbruch einer „neue[n] Gründerzeit“⁴⁶⁷ für Bremerhaven jubilieren. „Was vor hundert Jahren die Regel war“⁴⁶⁸, kehre nun wieder: „Eine Reederei gibt aus eigenen Stücken einen Liniendienst nach Hamburg und Bremen auf und läuft Bremerhaven an, weil der Hafen ihnen eindeutige Vorteile bietet.“⁴⁶⁹ Neben der Einsparung der Revierfahrt auf der Unterweser wurde zu diesem Zeitpunkt als ein Vorteil der Anlagen in Bremerhaven noch explizit die Tatsache angesehen, dass die Umschlagsanlagen hinter der Schleuse lagen und damit tidefrei eine schwankungslose Beladungshöhe bieten konnten.⁴⁷⁰ Zu diesem Zweck wurde in der nordöstlichen Ecke des Nordhafens eine bewegliche Roll-on/Roll-off Anlage errichtet.⁴⁷¹

Nachdem auch der Norddeutsche Lloyd ankündigte, dass sein gemeinsam mit der Hamburger Hapag betriebener erster Vollcontainerdienst Bremerhaven anlaufen

⁴⁶⁴ Vgl.: sch.: Bremens Häfen fahren zweigleisig. In: Hamburger Abendblatt. 29.10.1968. S. 17.

⁴⁶⁵ Vgl.: Lünighöner, W.: Freiumschlaganlage an der Ostseite des Nordhafens im Überseehafen Bremerhaven. In: Hansa. 1965. S. 863; Wollin, Gerhard: Bremerhaven – Ausbau eines Container-Terminals. In: Hansa. 1968. Sondernummer Mai. S. 785.

⁴⁶⁶ Vgl.: Lünighöner. 1965. S. 863; Lünighöner, W.; Herbst, W.: Neue Anlage für den roll-on/roll-off-Verkehr im Nordhafen von Bremerhaven. In: Schiff und Hafen. 1968 Nr. 4. S. 211.

⁴⁶⁷ zer: Lage am Meer sprach für Bremerhaven. In: Nordsee-Zeitung. 8.9.1967.

⁴⁶⁸ Ebenda.

⁴⁶⁹ Ebenda.

⁴⁷⁰ Vgl.: O.V.: Erste Container-Linie für Bremerhaven. In: Weser-Kurier. 8.9.1967.

⁴⁷¹ Vgl.: 4,35,2/1560. Nr. 7/67.

sollte, fiel die Entscheidung für den systematischen Ausbau der Anlage zum *Container-Terminal-Bremerhaven*.⁴⁷² Dafür wurde die Westkaje des Nordhafens von 325 auf 400 Meter verlängert und mit einer Containerbrücke ausgestattet.⁴⁷³ Hinter den zwei Liegeplätzen der Anlage standen rund 130.000 Quadratmeter Freifläche zur Zwischenlagerung von Containern zur Verfügung, die bis Ende der 60er noch auf 150.000 Quadratmeter ausgeweitet wurde. Außerdem wurde ein 8.000 Quadratmeter großer Packschuppen errichtet.⁴⁷⁴

Allerdings beanspruchte die US-Armee weiterhin für ihre Nachschubschiffe eine Priorität an der Westkaje des Nordhafens mit einem Platzbedarf von 50.000 Quadratmetern, was von Beginn an eine Kollision mit den Planungen für den Containerumschlag an gleicher Stelle bedeutete.⁴⁷⁵

Mit der Inbetriebnahme der von der Friedrich Kocks GmbH in Bremen gebauten Containerbrücke, die in der Lage war, an ihrem 89 Metern langen Ausleger Lasten von bis zu 45 Tonnen zu heben, wurde der Container-Terminal in Bremerhaven am 2. Juni 1968 offiziell in Betrieb genommen. Damit standen sowohl in Bremen-Stadt als auch in Bremerhaven Anlagen für die Abfertigung von Vollcontainerschiffen zur Verfügung.⁴⁷⁶

Senator Borttscheller verwies darauf, dass mit den beiden Anlagen in Bremerhaven und Bremen-Stadt das Land Bremen über eine Doppelstruktur an Container- und Stückgutumschlageinrichtungen verfüge, die auf der Welt einzigartig und mit der man allen konkurrierenden Häfen mit Abstand voraus sei.⁴⁷⁷

3.2.3.4 Das Hansahafen-Projekt

Schon in der Anfangsphase war das Wachstum des Containerumschlags überraschend stark. Deshalb wurde schnell klar, dass der Nordhafen langfristig zu klein sein würde und wurde bald die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten in Bremerhaven

⁴⁷² Vgl.: Loske, Hans; Wenning, Heinrich: Die technische Entwicklung der Hafenanlagen des Containerterminals „Wilhelm Kaisen“ in Bremerhaven. In: Schiff & Hafen. 1983 Nr. 8. S. 21; Lüningshöner; Herbst. 1968. S. 211; sch.: Bremens Häfen fahren zweigleisig. In: Hamburger Abendblatt. 29.10.1968. S. 17.

⁴⁷³ Vgl.: Lüningshöner; Herbst. 1968. S. 211; gl.: 35 Millionen für Häfen in Bremerhaven. In: Weser-Kurier. 13.09.1967. S. 12.

⁴⁷⁴ Vgl.: Beier, Gerhard: Die bremischen Häfen im Jahre 1968. In: Hansa. 1969 Nr. 2. S. 110; StAB 4,35/2-1560.

⁴⁷⁵ Vgl.: StAB. 4,35/2-1561.

⁴⁷⁶ Vgl.: gl.: Günstige Prognosen für Containerhäfen. In: Weser-Kurier. 01./02./03.06.1968. S. 10.

⁴⁷⁷ Vgl.: Ebenda. S. 10.

ins Auge gefasst. Keine der bereits bestehenden Anlagen in Bremerhaven konnte jedoch sinnvoll in den Containerumschlag einbezogen werden. Die Kajen der Dockhäfen und auch die direkt an der Weser liegende Columbuskaje verfügten nicht über ausreichende Flächenreserven, um dort einen Containerterminalbetrieb zu ermöglichen. Da gleichzeitig das bei der Nutzung der Dockhäfen unumgängliche Schleusen als Wettbewerbsnachteil im Konkurrenzkampf mit anderen Hafenplätzen an der Nordsee gesehen wurde, fasste man bereits 1967 den Bau einer Stromkaje direkt an der Weser speziell für den Containerumschlag ins Auge.⁴⁷⁸ Als Standort wurde die Uferlinie wenige hundert Meter abwärts der Nordschleuse, direkt neben dem Nordhafen und der von den US-Streitkräften genutzten Carl-Schurz-Kaserne gewählt. Grund für die Wahl dieses Standorts war neben technischen Erwägungen auch der Verlauf der damaligen Gemeindegrenze zwischen Bremen und Bremerhaven, da der Terminal innerhalb der stadtbremischen Überseehäfen liegen sollte.⁴⁷⁹

Durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Nordhafen sollte darüber hinaus erreicht werden, dass beide Anlagen als eine Operationseinheit betrieben werden und so Schiffsabfertigungen sowohl vor als auch hinter der Schleuse angeboten werden konnten. Die nötigen Investitionsmittel für den Bau der neuen Stromkaje – das war früh offenkundig – waren ausgesprochen hoch. Bremen hatte erst kurz zuvor erhebliche Summen in den Bau des Neustädter Hafens investiert. Gleichzeitig herrschte 1967, nur ein Jahr nach Beginn der transatlantischen Containerfahrt, noch erhebliche Unsicherheit darüber, ob sich der Containerverkehr langfristig überhaupt durchsetzen würde und wenn ja, in welcher Form und vor allem in welchen Häfen. In Bremen sah sich der Senat daher einem Risiko gegenüber, das sich für ihn in technischer, aber vor allem auch in ökonomischer Hinsicht jeder detaillierten Kalkulationsmöglichkeit entzog.⁴⁸⁰ Es gab großen Zweifel, ob das Ladungsaufkommen im Containerverkehr ausreichen würde, damit langfristig mehrere Häfen an der neuen Umschlagmethode partizipieren konnten. Gerade in der Frühphase des Containerverkehrs vertraten zahlreiche Schifffahrts- und Hafenfachleute die These, dass auf jeder Seite des Atlantiks jeweils maximal zwei Häfen das gesamte Containeraufkommen unter sich aufteilen würden. Dass Rotterdam, der größte Hafen der Nordsee, einer davon sein würde,

⁴⁷⁸ Vgl.: bremenports GmbH (Hrsg.): Mit der Box zum Welthafen – Vier Jahrzehnte Stromkaje – Vom ersten Container bis zum CT 4. S. 10.

⁴⁷⁹ Vgl.: Gravert, Hinrich: Ausbau des Container-Terminals Bremerhaven. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1992. Bd. 47. Hamburg 1993. S. 98.

⁴⁸⁰ Vgl.: Beier, Gerhard: Der internationale Containerverkehr und -umschlag in Bezug auf Bremerhaven. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1982. Bd. 39. Hamburg 1983. S. 245.

schien offenkundig. Die der neuen Umschlagsform inhärenten Konzentrationstendenzen schienen so stark, dass nicht alle großen Häfen der Nordseeküste am Containerverkehr teilhaben konnten. Die Unsicherheit unter den Hafenplanern wurde noch verstärkt durch die Tatsache, dass den europäischen Häfen keine Vorbilder zur Verfügung standen, wie sie auf den „[m]ehr durch Zufall als durch Planung“⁴⁸¹ über sie hereingebrochenen Containerverkehr reagieren sollten. In den USA wurden Container-Terminals zwar schon eine ganze Weile erfolgreich betrieben, es handelte sich dabei aber in der Regel um reedereieigene Anlagen, die ganz auf die spezifischen Bedürfnisse ihrer Eigner ausgelegt waren. In Europa waren reedereieigene Hafenanlagen aber allenfalls die Ausnahme und es lag im Interesse der Hafenstädte und ihrer meist staatlichen Hafenbetriebe, dass mehrere Reedereien an ein und derselben Anlage abgefertigt wurden. Der Herausforderung, solche *Common-User-Terminals* bereitzustellen, standen alle europäischen Häfen gleichzeitig gegenüber, verbunden mit dem Risiko, dabei mit der eigenen Lösung unter Umständen technisch, organisatorisch und finanziell aufs falsche Pferd zu setzen.⁴⁸²

Um in diesem Umfeld die Gefahr von Fehlinvestitionen frühzeitig zu minimieren, ging von Bremen die Initiative für eine deutsche Hafenkooperation im Containerverkehr aus. Im Oktober 1967 stellte Bremens Hafensenator Borttscheller anlässlich einer Rede vor dem Nautischen Verein zu Bremen seinen Plan der Öffentlichkeit vor, der eine enge Zusammenarbeit der Hansestädte Bremen und Hamburg bei Errichtung von Umschlagskapazitäten für den Containerverkehr vorsah.⁴⁸³ Schon zwei Monate zuvor hatte Borttscheller einen solchen Vorschlag in einem Schreiben seinem Hamburger Amtskollegen, Wirtschaftssenator Helmuth Kern, unterbreitet.⁴⁸⁴

Noch einige Jahre vorher hatte ein interner Vermerk über die „*Arbeitsteilung der deutschen Seehäfen und Gemeinsame Investitionspolitik*“ aus dem Hause des Senators für Häfen scharfe Zweifel an derartigen Bestreben formuliert. Das „*an sich verständliche Verlangen nach Koordinierung der Investitionsmittel*“ sei „*gefährlich*“ hieß es dort, „*weil es neben der Erhaltung der freiheitlichen Wettbewerbsidee auch*

⁴⁸¹ Boldt, Günther: Planung von Container-Umschlagsanlagen und deren Betrieb. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1972/73. Bd. 33. Hamburg 1974. S 134.

⁴⁸² Vgl.: Boldt. 1974. S 134; Boldt, Günter: Container-Terminal Bremerhaven 1977 – Erfahrungen und Entwicklungen. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1975/76. Bd. 35. Hamburg 1977. S. 78 ff..

⁴⁸³ Vgl.: O.V.: Containerhafen Bremen – Hafen. In: Bremer Nachrichten. 18.10.1967.

⁴⁸⁴ Vgl.: O.V.: Hamburger Wirtschaftssenator gegen gemeinsamen Container-Hafen. In: Bremer Nachrichten. 28.10.1967.

dem technischen Fortschritt entgegensteht und sich im Wesentlichen darauf beschränkt einmal gegebene Verhältnisse eventuell gegen jede Vernunft zu verewigen.“⁴⁸⁵ Erscheine eine solche Zusammenarbeit vielleicht „auf den ersten Blick verführerisch“, so die Bewertung der Bremer Behörde damals, trage sie aber tatsächlich „mehr Gefahren als Vorteile in sich“ und fordere deshalb „die deutlichsten Bedenken“⁴⁸⁶ heraus.

Nun aber griff Borttscheller einen Vorschlag der Handelskammer Bremen auf, die bereits im Sommer 1966 eine engere Verzahnung der Hafenpolitik zwischen Hamburg und Bremen angemahnt hatte. Beide Stückguthäfen, so die Auffassung der Kammer, waren langfristig nicht in der Lage, ohne Kooperation untereinander der übermächtigen Konkurrenz Rotterdams entgegen zu treten. Aus diesem Grund sollten sich, so die Empfehlung, die Hafenstädte an Elbe und Weser bei der Bereitstellung von Containerumschlagkapazitäten zusammentun. Da laut eigener Prognose der Handelskammer zu erwarten war, dass bei einem anhaltenden Schiffsgrößenwachstum schon bald die Passage der Unterläufe der Weser, aber auch der Elbe, für moderne Frachtschiffe unmöglich würde, wurde empfohlen, Bremerhaven zu einer gemeinsamen „Container-Zentrale“ auszubauen.⁴⁸⁷

Genau diesen Vorschlag griff Borttscheller auf, um die – wie er sich ausdrückte – „große Hamburger Schwester“⁴⁸⁸ für eine enge Zusammenarbeit im Containerumschlag zu gewinnen. Konkret schwebte ihm eine Beteiligung Hamburgs am Bau der Stromkaje in Bremerhaven vor. Innerhalb der bremischen Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr war das Vorhaben nicht unumstritten.⁴⁸⁹ Auch Borttscheller räumte von Anfang an ein, dass sich Hamburg in Hafenfragen von Bremen „leider nur ungern lieben“⁴⁹⁰ lassen werde. Die Vorteile der Kooperation aber – wie die direkte Lage Bremerhavens an der Küste, die Revierfahrten überflüssig machen würden – lagen in seinen Augen jedoch so deutlich auf der Hand, dass er sich zuversichtlich zeigte, in der bisherigen Konkurrenzstadt an der Elbe eine Partnerin für eine gemeinsame Zukunft an der Außenweser gewinnen zu können.⁴⁹¹

⁴⁸⁵ StAB 4,35/1 113. Sitzung der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Bd. 1. 1956 – 1959.

⁴⁸⁶ Ebenda.

⁴⁸⁷ Vgl.: O.V.: Kein Schiff braucht zu warten. In: Bremer Bürger Zeitung. 10.06.1967.

⁴⁸⁸ O.V.: Containerhafen Bremen – Hafen. In: Bremer Nachrichten. 18.10.1967.

⁴⁸⁹ Vgl.: StAB 4,35/2-1560.

⁴⁹⁰ O.V.: Containerhafen Bremen – Hafen. In: Bremer Nachrichten. 18.10.1967.

⁴⁹¹ Vgl.: O.V.: Containerhafen Bremen – Hafen. In: Bremer Nachrichten. 18.10.1967.

Tatsächlich waren die Reaktionen aus Hamburg auf Borttschellers Vorstoß dann jedoch mehr als verhalten. Das Hamburger Abendblatt kommentierte bissig, man könne „dem Bremer Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Dr. Georg Borttscheller, nicht gerade Phantasielosigkeit vorwerfen“⁴⁹² und zeigte sich besonders empört über die Tatsache, dass Borttscheller mit seinem Vorschlag „die Standortfrage gleich präjudiziert“⁴⁹³ hatte. Zwar sei eine Hafenkooperation grundsätzlich eine Idee, „über die man diskutieren könnte“⁴⁹⁴, allerdings stellten die Kommentatoren aus Hamburg irritiert fest, dass der Bremer Senator auf der einen Seite zwar die Verlegung der in Hamburg abgewickelten Containerverkehre nach Bremerhaven vorschlug, zur gleichen Zeit aber selber damit fortfuhr, im Neustädter Hafen in Bremen-Stadt eigene Containerkapazitäten aufzubauen. Die Hamburger Zeitung schloss daraus, „dass der Bremer Senator von seiner eigenen Idee nicht sehr überzeugt“⁴⁹⁵ sein konnte. Das Resümee der Autoren war verbunden mit einem klaren Appell an die Hamburger Hafenpolitik: *„Kein Hafen, der als Universalhafen gelten will, kann heute auf moderne Umschlagsanlagen verzichten. Auch Hamburg nicht. Und deshalb müssen sowohl in Hamburg als auch in Bremen derartige Umschlagsanlagen bereitstehen.“*⁴⁹⁶

Auch von offizieller Seite waren die Reaktionen abweisend. Hamburgs Wirtschaftssenator Helmuth Kern lehnte den Plan als ein *„lokal fixiertes Kondominium-Konzept“*⁴⁹⁷ ab. Intern sah die Hamburger Wirtschaftsbehörde jedoch durchaus die Gefahr, dass sich aus der gegebenen Konkurrenzsituation beider Häfen *„eine Tendenz“* zu *„Fehlinvestitionen und zu nichtkostendeckenden Preisen“*⁴⁹⁸ ergeben konnte. Sorge bereitete vor allem, dass beide Häfen sich allein *„aus Prestigegründen“*⁴⁹⁹ gezwungen sehen konnten, eigene Containeranlagen zu schaffen. Die Idee, dies durch rechtzeitige Kooperation zu verhindern, hielt man deshalb für durchaus sinnvoll. Zweifel hat die Beamten jedoch daran, ob sie denn auch praktisch umsetzbar war. Speziell die Frage, ob es gelingen konnte, den Containerverkehr gezielt in einen gewünschten Hafen zu dirigieren, erschien ihnen fragwürdig. Denn der Kostenvorteil, der den Reedereien dadurch entstand, dass sie nur noch einen Hafen anliefen,

⁴⁹² Kr: Bremer Pläne. In: Hamburger Abendblatt. 21.10.1967. S. 23.

⁴⁹³ Ebenda. S. 23.

⁴⁹⁴ Ebenda. S. 23.

⁴⁹⁵ Ebenda. S. 23.

⁴⁹⁶ Ebenda. S. 23.

⁴⁹⁷ O.V.: „Drei-Stufen-Plan ist keine Lösung“. In: Weser-Kurier. 08.11.1967.

⁴⁹⁸ StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1407.

⁴⁹⁹ Ebenda. S. 6.

drohte dadurch „überkompensiert“⁵⁰⁰ zu werden, dass die Zu- und Ablaufkosten für einen beträchtlichen Teil der Ladung stieg, wenn diese nicht mehr im für sie geografisch günstigsten Hafen umgeschlagen werden konnte. Die verkehrsgeographische Lage Bremens zum westdeutschen Hinterland war zwar „per Saldo zweifellos günstiger“⁵⁰¹ als diejenige Hamburgs, dies traf auf Bremerhaven aber nur noch „wenn überhaupt, in sehr viel geringerem Maße“⁵⁰² zu. Dass Bremen-Stadt „wegen der ungünstigen Fahrwasserverhältnisse auf der Weser für die zukünftig sehr viel größeren Vollcontainerschiffe kein ernsthafter Konkurrent mehr“⁵⁰³ war, schien dagegen bereits ausgemacht. Dem gegenüber hielt man im Hinblick auf die Revierfahrt auf der Unterelbe für ausgeschlossen, „daß bei Rundreisen von mehreren Wochen [...] eine Zeitdifferenz von 2 mal 4 Stunden je Reise [...] den Ausschlag zugunsten Bremerhavens“⁵⁰⁴ geben konnte. Die Chancen Hamburgs im Containerverkehr bewertete die Wirtschaftsbehörde vor diesem Hintergrund deshalb positiv und leitete ihre „optimistische Erwartung“⁵⁰⁵ vor allem daraus ab, dass die Initiative für eine Kooperation gerade von Bremer Seite kam. Wäre sich Bremen seiner Sache sicher – so die einfache Rechnung – dann konnte es „doch in Ruhe das Hamburger Debakel abwarten“⁵⁰⁶ und musste „nicht noch ein Angebot auf Beteiligung an einer möglicherweise sogar rentierlichen Anlage unterbreiten“⁵⁰⁷. Hier empfahlen die Autoren markig einmal „auf den Busch“⁵⁰⁸ zu klopfen. Sollte tatsächlich „unabhängig von lokalen Interessen“⁵⁰⁹ ein einziger Terminal wirtschaftlicher zu betreiben sein, dann müsse gefragt werden, ob nicht Hamburg als nördlichster Hafen innerhalb der Nordrange die bessere Position für den Containerverkehr als Bremerhaven habe.⁵¹⁰

In einer Senatssitzung Ende Oktober 1967 erläuterte Wirtschaftssenator Kern mit seinen Hamburger Senatskollegen das Bremer Anliegen auf höchster politischer Ebene. Gemeinsam einigte man sich auf einen Gegenvorschlag. Auf die von Bremen angestrebte Kooperation wollte man sich nicht einlassen. Stattdessen bot Hamburg an, zukünftig die in den Häfen Bremens und Hamburg geltenden Konditionen sowie

⁵⁰⁰ Ebenda. S. 6.

⁵⁰¹ Ebenda. S. 6.

⁵⁰² Ebenda. S. 6.

⁵⁰³ Ebenda. S. 9.

⁵⁰⁴ Ebenda. S. 5.

⁵⁰⁵ Ebenda. S. 8.

⁵⁰⁶ Ebenda. S. 8.

⁵⁰⁷ Ebenda. S. 8.

⁵⁰⁸ Ebenda. S. 9.

⁵⁰⁹ Ebenda. S. 9.

⁵¹⁰ Vgl.: Ebenda. S. 9 f..

die künftigen Investitionen abzustimmen.⁵¹¹ Konkret schlug Hamburg einen Drei-Stufen-Plan vor, nach dem Hamburg und Bremen zunächst ihre Konditionen für die Abfertigung von Containerverkehren angleichen, in einem zweiten Schritt ihre Investitionsentscheidungen untereinander abstimmen und schließlich ihre Container-Terminals von einer gemeinsamen Betriebsgesellschaft, an der sowohl Bremen als auch Hamburg beteiligt wären, verwalten lassen sollten.⁵¹²

In Bremen reagierte man auf den Vorschlag aus Hamburg mit Enttäuschung. Kerns Drei-Stufen-Plan lief aus Bremer Sicht auf genau das Gegenteil dessen hinaus, was man an der Weser gehofft hatte. Statt einer Konzentration des deutschen Containerumschlags in einem gemeinsamen Terminal in Bremerhaven sprach sich Hamburg dezidiert für die Aufteilung der Verkehre aus.⁵¹³

In der Folge entwickelte sich eine Auseinandersetzung zwischen beiden Seiten, die sich sowohl hinter den Kulissen als auch in der medialen Öffentlichkeit immer mehr zuspitzte. Insbesondere in Hamburg rüstete man verbal auf. Den Versuchen Borttschellers, Hamburg mit allen Mitteln in ein „*Bremerhaven-Abenteuer*“⁵¹⁴ zu ziehen, müsse man sich erwehren, so die einhellige Auffassung. Das Hamburger Abendblatt sprach von einem „*Container-Kampf*“⁵¹⁵, Bild vom „*Kampf um den 'Blech-Kasten'-Container*“⁵¹⁶, in dem Bremen inzwischen „*mit fast ,kriminellen' Mitteln*“⁵¹⁷ gegen die Interessen Hamburgs agiere. Als Beleg für diesen Vorwurf berichtete das Boulevardblatt über angebliche Äußerungen Bremer Senatsvertreter gegenüber verschiedenen Reedereien, nach denen bereits ausgemacht sei, dass sich Hamburg auf jeden Fall an einem Containerhafen in Bremerhaven beteiligen und dafür auf eigene Anlagen verzichten würde.⁵¹⁸

Dass für Bremen die Idee eines gemeinsam gebauten und betriebenen Terminals in Bremerhaven einen hohen Stellenwert hatte, lässt sich an der Tatsache ablesen, dass Borttscheller sich angesichts der Skepsis und Kritik aus der Elb-Stadt genötigt sah, im Hamburger Abendblatt seine Vorschläge der Hamburger Öffentlichkeit noch einmal persönlich zu erläutern: „*Was mich veranlaßt hat, im Einvernehmen mit dem*

⁵¹¹ StHH. 131-2 A2a 1967 Band 4.

⁵¹² Vgl.: O.V.: Hamburger Wirtschaftssenator gegen gemeinsamen Container-Hafen. In: Bremer Nachrichten. 28.10.1967.

⁵¹³ Vgl.: O.V.: „Drei-Stufen-Plan ist keine Lösung“. In: Weser-Kurier. 08.11.1967.

⁵¹⁴ o. V.: Asphalt-Story gefährdet Hafengemeinschaft. In: Norddeutsche Volkszeitung. 09.12.1967.

⁵¹⁵ o. V.: Hamburg rüstet sich. In: Hamburger Abendblatt. 15.11.1967. S. 29.

⁵¹⁶ o. V.: Ein tolles Stück. In: Bild Hamburg. 15.11.1967. S. 5.

⁵¹⁷ o. V.: Ebenda. S. 5.

⁵¹⁸ Vgl.: Ebenda. S. 5.

Senat der Freien Hansestadt Bremen und von Hamburger Freunden das Anerbieten zu machen, ist die Sorge, daß unter Umständen nunmehr ein oder zwei kontinentale Häfen von den Vollcontainerschiffen angelaufen werden könnten. Dabei hätten in einer gemeinsamen Anstrengung im Hansa-Hafen Hamburg und Bremen große Chancen, den Wettbewerb mit den Rheinmündungshäfen mit großer Aussicht auf Erfolg durchzustehen."⁵¹⁹ Ein gemeinsamer Hafen direkt an der Küste ermögliche gegenüber den Reedereien den „denkbar schnellsten Umschlag“.⁵²⁰ Vor allem bemühte sich Borttscheller darum, klarzustellen, dass es sich bei seinen Vorschlägen nicht – wie vorgeworfen – um den Versuch des Landes Bremen handele, Bremerhaven auf Kosten Hamburgs die Güterverkehre der Zukunft zu sichern. Er unterstrich in seinem Beitrag, dass Bremen bereit sei, eigenes Staatsgebiet zu Gunsten einer Kooperation abzutreten, damit beide Länder territorial an dem gemeinsamen Hafen an der Außenweser gleichberechtigt beteiligt sein könnten. Darüber hinaus sei man in Bremen auch von vornherein bereit gewesen, so Borttscheller, dem Terminal den beide Städte repräsentierenden Namen „Hansa-Hafen“ zu geben. Ohne seine Enttäuschung über die Reaktionen aus Hamburg zu verhehlen, zeigte sich der Bremer Senator davon überzeugt, dass er insgesamt ein Angebot gemacht habe, das *"einer eingehenden Überlegung wert gewesen wäre"*. Angesichts der breiten ablehnenden Kritik, die ihm aus Hamburg entgegenschlug, stellte er dann aber zu guter Letzt fast trotzig fest: *„wir Bremer sind ebenso tolerant wie Hamburg und lassen jeden nach seiner Fassung selig werden"*.⁵²¹

Ende November 1967 schien es überraschend zu einer Annäherung beider Seiten zu kommen. Borttscheller und Kern besuchten zusammen den Hafen in Rotterdam, um sich ein Bild über den Ausbau der dortigen Containeranlagen zu machen. Auf einer gemeinsamen Pressekonferenz am Tag darauf in Hamburg zeigten sich beide von dem Gesehenen nachhaltig beeindruckt. *"Der Wille zu einer engeren Zusammenarbeit wurde durch die Eindrücke bestärkt"*⁵²², so der einvernehmliche Tenor der beiden Senatoren vor Journalisten. Kern versicherte, dass er persönlich Bremens Angebot zu einer engeren Zusammenarbeit niemals zurückgewiesen habe und Borttscheller stellte umgekehrt klar, dass es nie seine Absicht gewesen sei, Hamburg durch

⁵¹⁹ Borttscheller, Georg: „Jeder nach seiner Fassung“. In: Hamburger Abendblatt. 23.11.1967. S. 19.

⁵²⁰ Ebenda. S. 19.

⁵²¹ Ebenda. S. 19.

⁵²² sw.: Chancen für Container-Hafen. In Bremer Nachrichten. 02.12.1967. S. 9.

seine Initiative zu *"übertölpeln"*.⁵²³ Vielmehr sei es von vornherein sein Ziel gewesen, beide Städte konkurrenzfähig zu machen, indem sie ihren *"alten in Freundschaft geführten Wettkampf aufgeben und gemeinsam gegen Rotterdam aufkreuzen"*.⁵²⁴ Um Möglichkeiten für eine engere Zusammenarbeit ihrer Häfen auszuloten, vereinbarten die beiden Senatoren die Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe, die den Auftrag erhielt, bis Mitte 1968 erste Ergebnisse vorzulegen.⁵²⁵

In der eigentlichen Kernfrage jedoch, der Bündelung der Containeraktivitäten und des Baus eines gemeinsamen Containerterminals in Bremerhaven, traten die gegensätzlichen Positionen auch diesmal wieder deutlich zutage. Der Bremer Senator gab sich nach wie vor von der Sinnhaftigkeit einer Konzentration überzeugt, während Kern sich weiterhin äußerst skeptisch zeigte.⁵²⁶

In Bremen wollte man jetzt dennoch Fakten schaffen. Borttscheller erklärte: *"Die Einladung an Hamburg, sich am Container-Terminal in Bremerhaven zu gleichen Teilen zu beteiligen, bleibt bestehen, jedoch werden wir auch bei einer Absage Hamburgs das Projekt durchführen"*⁵²⁷ und verkündete gleichzeitig, dass bereits am Vortag durch die Bremer Deputation für Hafen, Schifffahrt und Verkehr die Entscheidung für den Bau einer Stromkaje an der Außenweser getroffen worden war.⁵²⁸

Kern wies vor diesem Hintergrund darauf hin, dass der Gedanke eines großen deutschen Hafenzentrums an der Elbe-Weser-Mündung zwar eine faszinierende Idee sei, dass aber dennoch der Teufel wie immer im Detail läge.⁵²⁹ Aus Hamburger Sicht war der von ihm unterbreitete Drei-Stufen-Plan, an dessen Ende drei Containerterminals in Hamburg, Bremen und Bremerhaven unter dem Management einer gemeinsamen Betriebsgesellschaft standen, die wünschenswertere Alternative zum Hansa-Hafen. In jedem Fall ging er davon aus, so stellte Kern klar, dass mittelfristig an allen drei Standorten Kapazitäten für den Containerumschlag ausgebaut würden.⁵³⁰ Im Ergebnis hatte sich an den Positionen beider Seiten damit kaum etwas verändert.

Gut eine Woche nach der gemeinsamen Pressekonferenz eskalierte die öffentliche Auseinandersetzung erneut. Der bremische Senat gab am 8. Dezember eine vierseitige Pressemitteilung heraus, mit der er auf den oben erwähnten und inzwischen mehr

⁵²³ Ebenda.

⁵²⁴ Ebenda.

⁵²⁵ Vgl.: No: Alle Kraft gemeinsam gegen Rotterdam. In: Weser-Kurier. 02.12.1967. S. 12.

⁵²⁶ Vgl.: Ebenda.

⁵²⁷ f.f.: Häfen planen Zusammenarbeit. In: Hamburger Abendblatt. 02.12.1967. S. 23.

⁵²⁸ Vgl.: No: Alle Kraft gemeinsam gegen Rotterdam. In: Weser-Kurier. 02.12.1967.

⁵²⁹ Vgl.: sw.: Chancen für Container-Hafen. In: Bremer Nachrichten. 02.12.1967.

⁵³⁰ Vgl.: f.f.: Häfen planen Zusammenarbeit. In: Hamburger Abendblatt. 02.12.1967. S. 23.

als drei Wochen alten Bild-Artikel vom 15. November reagierte. Die darin betriebene „völlig falsche Darstellung“⁵³¹, dass Bremen versuche „Hamburg die Hafenkunden abzuschwindeln“⁵³², wurde mit einem Verweis auf das Hamburger Presserecht beantwortet. Die darin festgeschriebene „öffentlichen Aufgabe“ der Presse sei mit Sicherheit nicht dadurch gedient, dass „Falschmeldungen und Unwahrheiten“⁵³³ verbreitet würden. Diese dienten schließlich „weder der Meinungsbildung noch der Bildung, sondern der Unbildung, der Verdummung – zum Schaden des Lesers.“⁵³⁴ Satz für Satz setzte sich die Pressestelle mit dem Text des Bild-Artikels von Mitte November auseinander, stellte die aus ihren Augen richtigen Fakten gegenüber und forderte sodann in ihrer Pressemitteilung eine Gegendarstellung.⁵³⁵

In Hamburg reagierte man darauf mit einiger Verwunderung. Ein Vermerk des Amtes für Wirtschaftspolitik der Behörde für Wirtschaft und Verkehr stellte dazu irritiert fest, dass die von Bremen begehrte Gegendarstellung gerichtlich durch eine einstweilige Verfügung sofort hätte erzwungen werden können. Dass Bremen dennoch „den Weg einer polemischen Pressemitteilung“⁵³⁶ wählte, ließ dagegen „die Vermutung zu, daß der ‚Bild‘-Artikel ein willkommenes Vehikel ist, um eine in scheinbar berechtigter Zurückweisung von Pressebehauptungen verpackte Kampagne gegen Hamburg in einem über die ‚Bild-Zeitung‘ hinausgehenden Rahmen zu führen“⁵³⁷. Daraus ließ sich schließen – so die Autoren des Vermerks – „daß Bremen seine Kampagne [...] mit unverminderter Härte fortzuführen“⁵³⁸ gedachte.

Kern nutzte nun einen Auftritt vor der Hamburgischen Bürgerschaft, um seine Ablehnung einer Hamburger Beteiligung an einem Containerterminal in Bremerhaven noch einmal unmissverständlich klar zu machen. Er unterstrich, dass aus seiner Sicht Hamburg der Entwicklung im Containerverkehr gelassen entgegenblicken konnte. Zentraler Punkt von Kerns Argumentation wurde jetzt die intern bereits vorgebrachte wirtschaftsgeografische Lage des Elbhafens, die aus seiner Sicht deutlich günstiger war als die von Bremerhaven. In dieser Einschätzung fand Kern die volle Unterstüt-

⁵³¹ StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1407.

⁵³² Ebenda.

⁵³³ Ebenda.

⁵³⁴ Ebenda.

⁵³⁵ Ebenda.

⁵³⁶ Ebenda.

⁵³⁷ Ebenda.

⁵³⁸ Ebenda.

zung der Opposition im Hamburger Landesparlament, die darin mit dem Senat übereinstimmte, dass für das Hansa-Hafen-Projekt aus Hamburger Sicht keine *"sachlichen Argumente"* vorzubringen waren.⁵³⁹

Tags darauf erklärte der Präsident des Bremer Senats, Bürgermeister Hans Koschnick, dass, ungeachtet der Tags zuvor von Kern vor der Hamburgischen Bürgerschaft geäußerten Ablehnung, die Verhandlungen mit Hamburg um das Hansa-Hafen-Projekt trotzdem weitergehen würden.⁵⁴⁰

In Ihrem Jahresbericht 1967 sprach sich die Handelskammer Bremen, die die Diskussion um das Hafenprojekt in Bremerhaven einst angestoßen hatte, erneut eindeutig für den Bau eines Container-Großterminals in Bremerhaven aus. Die Kammer bekräftigte nochmals ihre Einschätzung, dass die immer größer werdenden Schiffe im Containerverkehr letztlich nur einen deutschen Nordseehafen anlaufen würden – *"und das sei eben Bremerhaven"*.⁵⁴¹

Zwei Tage vor dem Jahreswechsel 1967/68 bekräftigte Kern Hamburgs Nein zum Hansa-Hafen-Projekt. Bremens Prämisse, dass Reedereien im Containerverkehr ihre Entscheidung für einen Hafen vom kürzest möglichen Seeweg und von der Vermeidung von Revierfahrten abhängig machen würden, stellte er grundsätzlich in Frage.⁵⁴² Als Grundlage für diese Einschätzung führte er die oben genannte Analyse seiner eigenen Behörden an, die ergeben hatte, dass entscheidender als die seeseitige Zufahrt für die Wahl eines Hafens dessen Anbindung ans Hinterland war. Vor diesem Hintergrund wertete es Hamburg als Fehleinschätzung, dass Container aus dem Hamburger Hinterland automatisch nach Bremerhaven umgeleitet werden könnten. Eher war zu befürchten, dass Deutschland bei einer Konzentration auf Bremerhaven insgesamt Ladung an die ausländische Konkurrenz verlor. Das containerisierungsfähige Ladungsaufkommen Hamburgs war geprägt von einer hohen Loco-Quote und als östlichster Nordseehafen von einem bedeutenden Güteranteil aus seinem natürlichen Hinterland. Ganz anders sehe die Lage in Bremerhaven aus, wo nahezu zwei Drittel des Ladungsaufkommens aus einem Hinterland stammten, um das der Weserhafen mit den Beneluxhäfen konkurriere. Letztlich, so lautete die Einschätzung,

⁵³⁹ Vgl.: O.V.: Hamburger gegen gemeinsamen Container-Hafen. In: Bremer Nachrichten. 13.12.1967.

⁵⁴⁰ Vgl.: er.: Bremen baut Bremerhaven. In: Hamburger Abendblatt. 14.12.1967. S. 23.

⁵⁴¹ No.: „Den Vorsprung vor Hamburg halten!“. In: Weser-Kurier. 23.12.1967.

⁵⁴² Vgl.: O.V.: Borttscheller antwortet Kern. In: Bremer Nachrichten. 30.12.1967.

werde sich Hamburg aufgrund seiner günstigeren verkehrsgeografischen Lage im Containerwettbewerb gegen Bremen und Bremerhaven behaupten können.⁵⁴³

In einer durch die Staatliche Pressestelle Hamburg verbreiteten Mitteilung ließ Kern am 12. Januar 1968 erklären, dass es für die Verwirklichung der Idee eines gemeinsamen Hafens an der „entscheidenden Voraussetzung“ fehle, nämlich, „daß sich die Verkehrsströme von Bremen-Stadt und Hamburg nach Bremerhaven verlustlos umlenken lassen“⁵⁴⁴. Hamburg sei „mit seiner für Containerschiffe zu jeder Zeit (ohne Warten auf Einschleusung oder Flutwelle) erregbaren Lage am Ende des Elbemündungstrichters – der meistbefahrenen Seeschiffsstraße der Welt – gleichsam ein ‚Hafen am Meer‘“⁵⁴⁵, der überdies den Vorteil habe, „daß die Güter mit der unerreicht billigen Seefracht 100 km landeinwärts befördert werden können.“⁵⁴⁶

Am 11.01.1968 erklärte schließlich auch Borttscheller anlässlich des feierlichen Umschlags des 44.444 Großcontainers in Bremen sein Hansa-Hafen-Projekt für gescheitert. „Mein Vorschlag war schon richtig, aber der Traum vom gemeinsamen Projekt ist nun ausgeträumt“⁵⁴⁷, stellte der Senator fest. Das Land Bremen würde jetzt stattdessen eigenständig den Bau eines Containerterminals in Bremerhaven vorantreiben.⁵⁴⁸

Ganz so ausgeträumt war das Projekt indes zu diesem Zeitpunkt noch nicht. In der Deputationssitzung Anfang Mai 1968 gab Borttscheller einen mündlichen Bericht über die zurückliegenden Verhandlungen. Darin machte er deutlich, dass er nach wie vor „ein enges Zusammengehen“⁵⁴⁹ von Bremen und Hamburg im Containerverkehr „für dringend geboten“⁵⁵⁰ hielt. Zwar habe sein Angebot in Hamburg „aus verschiedenen Gründen doch nicht den erwünschten Anklang gefunden“⁵⁵¹, aber „[a]uf alle Fälle halte er für weitere Verhandlungen die Tür offen“.⁵⁵² Eine gute Zusammenarbeit mit Hamburg lag – so Borttscheller – weiterhin im ureigenen Interesse Bremens.⁵⁵³

⁵⁴³ Vgl.: O.V.: Nein an Bremen. In: Hamburger Abendblatt. 29.12.1967. S. 24.

⁵⁴⁴ StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr II. Nr. 1407.

⁵⁴⁵ Ebenda. S. 2.

⁵⁴⁶ Ebenda. S. 2.

⁵⁴⁷ o. V.: Senator Borttscheller: „Der Traum ist aus!“ In: Weser-Kurier. 12.01.1968.

⁵⁴⁸ Vgl.: Senator Borttscheller: „Der Traum ist aus!“ In: Weser-Kurier. 12.01.1968.

⁵⁴⁹ StAB 4,35/2-1561. Niederschrift Nr. 7/68.

⁵⁵⁰ Ebenda.

⁵⁵¹ Ebenda.

⁵⁵² Ebenda.

⁵⁵³ Vgl.: Ebenda.

3.2.3.5 Bau der Stromkaje in Bremerhaven

3.2.3.5.1 Erste Liegeplätze und die „große Panne“

Unter dem Eindruck des aufgeheizten Wettbewerbs mit Hamburg und der überaus hohen Geschwindigkeit, mit der sich die Containerisierung der konventionellen Stückgutschiffahrt auf der Nordamerikarelation vollzog, wurde unter Hochdruck die Entscheidung für den Bau der Stromkaje getroffen. Die BLG drängte darauf, dass bis Mitte 1970 ein erster Liegeplatz am Strom betriebsfertig sein musste. Bereits für diesen Zeitpunkt rechnete man damit, dass die dann neusten Containerschiffe nicht mehr in der Lage sein würden, Bremen-Stadt anzulaufen.⁵⁵⁴

Am 10. Februar 1968 gab Bremens Bürgermeister Hans Koschnik das Startzeichen zum Bau des neuen Containerterminals samt Stromkaje im direkt neben dem Nordhafen liegenden Deichvorland.⁵⁵⁵ Aufgrund der negativen Erfahrungen, die beim Bau der Columbuskaje und auch der Nordschleuse hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit des Weserufers gemacht worden waren, wurde von Seiten des Senats veranlasst, *„dass eingehende sorgfältige und auf kürzeren Abständen, als sonst üblich, Proben aus dem Boden entnommen werden sollten.“*⁵⁵⁶ Im April 1968 vergab die Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr einen Auftrag zur Durchführung von Bodenuntersuchungen zur Vorbereitung des Baus der Stromkaje. Die Niederschrift über die entsprechende Deputationssitzung protokolliert, dass Senator Borttscheller *„mit Nachdruck“*⁵⁵⁷ auf eine genaue Überprüfung der im Kajenbereich vorhandenen Bodenschichten und Bodenkennwerte drängte, um *„das Risiko“*⁵⁵⁸ so gering wie möglich zu halten. Auf *„sorgfältigste Bauausführung“*⁵⁵⁹ sollte *„der größte Wert gelegt werden, um Vorkommnisse, wie sie 1927 an der Columbuskaje passiert [waren], auszuschließen.“*⁵⁶⁰ Die noch im gleichen Monat begonnen Bodenuntersuchungen wurden parallel von Instituten in Karlsruhe und Hannover ausgewertet.⁵⁶¹

⁵⁵⁴ Vgl.: StAB 4,35/2-1561. Niederschrift Nr. 12/68.

⁵⁵⁵O.V.: Container-Terminal Bremerhaven. In: Hansa. 1968. S. 316; O.V. Startschuss für Stromkaje. In: Hamburger Abendblatt. 12.02.1968. S. 15.

⁵⁵⁶ DS. 174 . 28.04.1970. S. 4.

⁵⁵⁷ StAB 4,35/2-1561 Niederschrift 6/68.

⁵⁵⁸ Ebenda.

⁵⁵⁹ Ebenda.

⁵⁶⁰ Ebenda.

⁵⁶¹ Vgl.: DS. 174 . 28.04.1970. S. 4.

Hatten die ursprünglichen Planungen der Stromkaje eigentlich zunächst nur den Bau eines einzelnen Liegeplatzes am offenen Strom vorgesehen, fiel aufgrund der Entwicklung im Containerverkehr zur Jahreswende 1968/1969 die Entscheidung, von vornherein zwei Liegeplätze für Schiffe von bis zu 250 Meter Länge zu bauen. Einschließlich der notwendigen Puffer ergab sich daraus eine Gesamtlänge der Kaje von 595 m.⁵⁶² Schon zu diesem frühen Zeitpunkt hielt man sich langfristig die Möglichkeit offen, die Kaje auf insgesamt 3,1 Kilometern bis zum Fort Brinkamahof nach Norden zu verlängern.⁵⁶³ Dahinter wurden 480.000 Quadratmeter Land neu aufgespült, auf denen Verkehrs- und Abstellfläche für Container einschließlich eines Packing Centers entstehen sollte.⁵⁶⁴

Angesichts der hohen Kosten, die mit dem Bau der Stromkaje verbunden waren, hob Senator Borttscheller hervor, dass selbst dann, wenn der Containerverkehr sich wider Erwarten nicht als "*der Weisheit letzter Schluß*"⁵⁶⁵ herausstellen sollte, trotzdem keine Gefahr für Fehlinvestitionen bestand: Die neue Stromkaje konnte ohne weiteres auch für den Umschlag von Massenstückgütern wie Holz, Papier und Zellulose oder jeglicher Form von Massengütern genutzt werden.⁵⁶⁶

Am 21. Februar 1969 vergab die Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr den Auftrag zum Bau der Stromkaje an das Baukonsortium Grün & Bilfinger. Die Firma setzte sich gegen Mitbewerber vor allem deshalb durch, weil ihr Angebot „*in der Termingestaltung sicherer*“⁵⁶⁷ erschien. Insgesamt spielte der Faktor Zeit für die Vergabe eine besondere Rolle. Um im Wettbewerb mit den anderen Häfen nicht ins Hintertreffen zu geraten, drängten Vertreter der Behörde für Häfen, Schifffahrt und Verkehr sowie des Hafenamtes darauf, dass die Baumaßnahmen kurzfristig begonnen wurden. Ende Februar erteilte Borttscheller die Anweisung, „*sofort*“⁵⁶⁸ mit dem Bau zu starten. Kurz darauf begannen die ersten Baggerarbeiten.⁵⁶⁹ Bereits im Juni wurde der erste Rammschlag an der neuen Kaje vorgenommen.⁵⁷⁰

⁵⁶² Vgl.: Ebenda. S. 4.

⁵⁶³ Vgl.: O.V.: Startschuss für Stromkaje. In: Hamburger Abendblatt. 12.02.1968. S. 15; sch.: Bremens Häfen fahren zweigleisig. In: Hamburger Abendblatt. 29.10.1968. S. 17.

⁵⁶⁴ Vgl.: Startschuss für Stromkaje. In: Hamburger Abendblatt. 12.02.1968. S. 15; sch.: Bremens Häfen fahren zweigleisig. In: Hamburger Abendblatt. 29.10.1968. S. 17.

⁵⁶⁵ O.V.: Pläne für Bremerhaven. In: Hamburger Abendblatt. 04.09.1969. S. 21.

⁵⁶⁶ Vgl.: Ebenda.

⁵⁶⁷ StAB 4,35/2-1562 Niederschrift 2/69.

⁵⁶⁸ StAB 4,35/2-1562 Niederschrift 6/69.

⁵⁶⁹ Vgl.: DS. 174. 28.04.1970. S. 4.

⁵⁷⁰ Vgl.: sehn.: Nächste Woche erster Rammschlag. In: Hamburger Abendblatt. 18.06.1969. S. 30.

Trotz der umfassenden Voruntersuchungen kam es schon bald nach Baubeginn zu erheblichen Schwierigkeiten. Die Rammarbeiten erreichten nicht die eigentlich vorgesehene Geschwindigkeit. Mitte September 1969 wurde schließlich festgestellt, dass die in den Boden gerammten Bohlen von ihren eigentlich vorgesehenen Lagen abwichen und zum Teil bereits Schäden aufwiesen.⁵⁷¹ Das an der Baustelle vorherrschende Erdreich war, ohne dass dies bei den Voruntersuchungen in ausreichendem Maße festgestellt worden war, durchzogen von Schichten mit weichem Kleiboden, die zu instabil waren, um die Kajenspundwand zu tragen.⁵⁷² Die mehr als 100 Meter der Kaje, die bereits in den Boden getrieben worden waren, stellten sich als baufällig und unbrauchbar heraus.⁵⁷³

Vertraulich wurde die Deputation Mitte Oktober 1969 darüber informiert, dass aufgrund der Lage auf der Baustelle der ursprüngliche Zeitplan nicht mehr zu halten war. Ein neuer Fertigstellungstermin war nicht absehbar. Für die BLG war dies ein ernsthaftes Problem. Sie hatte den ursprünglichen Fertigstellungstermin bei ihren Akquisebemühungen mehreren Reedereien fest zugesagt.⁵⁷⁴ Auch die Lieferung von vier Containerbrücken war fest terminiert. „*Besonders unangenehm*“⁵⁷⁵ war dabei, dass die zuständigen Ingenieure von Beginn an einen Fertigstellungstermin erst für Herbst 1970 in Aussicht stellen wollten. Erst in den Verhandlungen mit Reederei war „*aus taktischen Gründen*“⁵⁷⁶ eine Fertigstellung zum 1. Juni 1970 versprochen worden. Jetzt waren es „*die Verhältnisse in der Natur*“⁵⁷⁷ die bitter aufzeigten, dass man sich trotz allem Wettbewerbsdruck, dem man sich in Bremen ausgesetzt sah, wohl doch mehr „*Zeit zur Entwicklung*“⁵⁷⁸ lassen musste. Schnell war man sich hinter den Kulissen einigt, dass es dies der „*Einmaligkeit des Bauwerks*“⁵⁷⁹ geschuldet sei, die „*mit keinem konventionellem Bau*“⁵⁸⁰ zu vergleichen war. „*Nerven behalten*“⁵⁸¹ war

⁵⁷¹ Vgl.: DS. 174. 28.04.1970. S. 4.

⁵⁷² Vgl.: O.V.: Bremen investiert „verkehrsgerecht“ – Ausbau Bremerhavens als Containerhafen erhält Priorität. In: Hansa. 1970. S. 418; Seufert, Michael: Stromkaje auf schwachen Füßen. In: Bremer Nachrichten. 07.04.1970. S. 3; No.: Prof. Agatz will bis Mai entscheiden. In: Weser-Kurier. 11.04.1970. S. 9; O.V.: Abfertigung hinter der Schleuse. In: Hamburger Abendblatt. 23.02.1970. S. 17; Lutz, Ralph: Was geschah an der Stromkaje? In: Weser-Kurier. 17.06.1972. S. 15.

⁵⁷³ Vgl.: Seufert, Michael: Stromkaje auf schwachen Füßen. In: Bremer Nachrichten. 07.04.1970. S. 3; a. w.; f. f.: Millionen-Panne in Bremerhaven. In: Hamburger Abendblatt. (87) 15.04.1970. S. 38.

⁵⁷⁴ Vgl.: StAB 4,35/2-1562 Niederschrift 10/69.

⁵⁷⁵ Ebenda.

⁵⁷⁶ StAB 4,35/2-1562 Niederschrift 11/69.

⁵⁷⁷ Ebenda.

⁵⁷⁸ Ebenda.

⁵⁷⁹ Ebenda.

⁵⁸⁰ Ebenda.

⁵⁸¹ Ebenda.

deshalb die innerhalb der Deputation ausgegebene Losung. Man einigte sich darauf in der Kommunikation nach außen am bisherigen Eröffnungstermin festzuhalten. Erst wenn genaueres bekannt war, wollte man die unausweichliche Terminverschiebung auch öffentlich bekanntgeben.⁵⁸²

Hatte man zunächst gehofft, das Problem dadurch lösen zu können, dass einfach eine zweite Spundwand ähnlicher Bauart vor die erste zu setzen, erwies sich dieser Plan schon bald als undurchführbar.⁵⁸³ Die Situation war derart verfahren, dass die Arbeiten an der Baustelle ab November 1969 fast vollständig zum Erliegen kamen.⁵⁸⁴

Trotz der Probleme nahm der Containerverkehr über die bremischen Häfen mit unverminderter Dynamik zu. Um in Bremerhaven ausreichend Abfertigungskapazitäten vorzuhalten, wurde entschieden – anders als zunächst geplant – die Ostseite des Nordhafens zu verlängern und so zu ertüchtigen, dass hier vorübergehend zwei eigentlich für die Stromkaje vorgesehene Containerbrücken aufgestellt werden konnten.⁵⁸⁵ Um dies zu finanzieren, wurden Gelder, die ursprünglich für den Ausbau des Flughafens vorgesehen waren, in den Hafen umgeleitet.⁵⁸⁶ Zwischenzeitlich war wieder in Erwägung gezogen worden, auch die Columbuskaje für den Containerumschlag auszurüsten. Aus technischen und betrieblichen Gründen wurde davon aber schnelle wieder Abstand genommen.⁵⁸⁷

An der Stromkaje passierte währenddessen mehrere Monate nahezu nichts, bis sich im März 1970 schließlich, nachdem bis dahin immer noch keine Lösung gefunden worden war, Häfensenator Borttscheller aus „*Respekt vor dem Geld des Steuerzahlers*“⁵⁸⁸ genötigt sah, die Notbremse zu ziehen und der ausführenden Baufirma den Auftrag zu entziehen.⁵⁸⁹ Bereits Anfang Februar hatte er vor der Deputation erklärt, dass er das Vertrauen in die bauausführende Arbeitsgemeinschaft um Grün & Bilfinger verloren habe, da diese außerstande war einen Fertigstellungstermin bis Ende 1970 zu garantieren. Die ganze Sache war so verfahren, dass die Baufirma „*weder*

⁵⁸² Vgl.: Ebenda.

⁵⁸³ Vgl.: No.: Landesregierung nimmt Borttscheller in Schutz. In: *Weser-Kurier*. 20.05.1970. S. 9; DS. 174 . 28.04.1970. S. 4.

⁵⁸⁴ Borttscheller, G.: Die Stromkaje wird fertig. In: *Schiff und Hafen*. Sonderausgabe Bremen/Bremerhaven. B4.

⁵⁸⁵ StAB 4,35/2-1562 Niederschrift 13/69

⁵⁸⁶ StAB 4,35/2-1563 Niederschrift 1/70

⁵⁸⁷ Vgl.: StAB 4,35/2-1562 Niederschrift 13/69

⁵⁸⁸ Borttscheller, G.: Die Stromkaje wird fertig. In: *Schiff und Hafen*. Sonderausgabe Bremen/Bremerhaven. B4.

⁵⁸⁹ Vgl.: f. f.: Millionen-Panne in Bremerhaven. In: *Hamburger Abendblatt*. 15.04.1970. S. 38.

den Zeitpunkt der Fertigstellung auch nur annähernd angeben noch ihre Kostenvorstellung für eventuelle Mehrkosten nennen“⁵⁹⁰ wollte, wie das Deputationsprotokoll vermerkte.

„Hauptsorge“⁵⁹¹ blieb die Terminfrage. Wollte die BLG „einigermaßen zurechtkommen“⁵⁹² musste der erste Liegeplatz nach ihrer eigenen Einschätzung bis Ende 1970 fertig werden. Ansonsten befürchtete man die Abwanderung einzelner Reedereien, insbesondere nach Hamburg.⁵⁹³

Bis zu diesem Zeitpunkt war die „große Panne“⁵⁹⁴, wie Borttscheller den Vorgang bezeichnete, vor der Öffentlichkeit weitgehend geheim gehalten worden. Nur einem kleinen Kreis von Eingeweihten war das Ausmaß des Problems bekannt.⁵⁹⁵ Anfang April machten die Bremer Nachrichten den Zustand an der Stromkaje erstmals öffentlich.⁵⁹⁶ Borttscheller selbst hatte bis zum Schluss versucht, den Bericht noch zu verhindern. Die Empörung in Verwaltung und Deputation war groß. Offiziell beschwerte sich der Senator bei der Tageszeitung, dass durch den Artikel „den bremischen Interessen Schaden zugefügt“⁵⁹⁷ worden wäre. Umgekehrt führte in der Bremer Öffentlichkeit die Tatsache zu großer Empörung, dass über die Zustände auf der Baustelle so lange geschwiegen worden war.⁵⁹⁸

Bremens Hafenpolitik stand nun unter erheblichem Druck. Neben dem Ansehensverlust und den erheblichen Summen, die bereits buchstäblich in den Sand gesetzt worden waren, sah sich vor allem die BLG weiterhin der Notwendigkeit ausgesetzt, termingerecht eine Containerumschlagsanlage an seeschifftiefen Wasser einsatzfähig zu haben.⁵⁹⁹ Aus Sicht des Bremer Umschlagsunternehmens war es unbedingt notwendig, dass der erste Bauabschnitt der Kaje mit dem Start der Vollcontainerdienstleistungen nach Australien und der zweite bei Aufnahme der Vollcontainerdienste nach

⁵⁹⁰ StAB 4,35/2-1563 Niederschrift 2/70

⁵⁹¹ Ebenda.

⁵⁹² Ebenda.

⁵⁹³ Vgl.: Ebenda.

⁵⁹⁴ O.V.: Hohes Lehrgeld beim Bau der Container-Stromkaje. In: Weser Kurier. 11.04.1970. S. 9.

⁵⁹⁵ Vgl.: Ebenda.

⁵⁹⁶ Vgl.: Seufert, Michael: Stromkaje auf schwachen Füßen. In: Bremer Nachrichten. 07.04.1970. S. 3

⁵⁹⁷ StAB 4,35/2-1563 Niederschrift 5/70.

⁵⁹⁸ Vgl.: ue/ms: Parteien: Sand in die Augen gestreut. In: Bremer Nachrichten. 17.04.1970. S. 3.

⁵⁹⁹ Vgl.: Stuchtey, R.W.: Die Stellung der bremischen Häfen im Containerverkehr. In: Schiff und Hafen. Heft 10/1969. S. 845.

Ostasien zur Verfügung stand. Als sich dies als unmöglich herausstellte, wurde innerhalb der Deputation offen die Frage diskutiert, ob ein Weiterbau der Stromkaje überhaupt noch sinnvoll und verantwortbar war.⁶⁰⁰

Den Kritikern, die angesichts der Probleme und Kosten ein Ende des Projektes Stromkaje forderten, hielt der Senat entgegen, dass ein Verzicht auf den Containerterminal für den Hafenstandort Bremen insgesamt mit einem existenziellen Bedeutungsverlust verbunden wäre. Bremen stand, so die Einschätzung, vor nicht weniger als der Entscheidung, ob es zukünftig noch ein Hafenplatz von „Weltgeltung“⁶⁰¹ oder aber nur noch von „provinziellem Charakter“⁶⁰² sein wollte. Die zugespitzte Einschätzung des Senats lautete: nur mit dem Terminal in Bremerhaven und damit einem starken Hafen, war die staatliche und wirtschaftliche Existenz des Landes Bremens zu sichern.⁶⁰³

Borttscheller rief schließlich die Fertigstellung der Stromkaje zu seinem „*Schwerpunkt Nummer 1*“⁶⁰⁴ aus, dem er alles andere unterordnete. Unter allen Umständen sollte verhindert werden, dass die bereits zugesagten Liniendienste in den Pazifik noch vor ihrem Start in Konkurrenzhäfen abwanderten.

Um die Probleme auf der Baustelle in den Griff zu bekommen wurden, ohne dass die Öffentlichkeit zunächst etwas davon erfuhr, wichtige Personalentscheidungen getroffen. Der bisher zuständige Hafenbaudirektor Ralph Lutz wurde von seiner Verantwortung entbunden und dafür der inzwischen 79-jährige emeritierte Professor für Hafenbau Arnold Agatz damit beauftragt, „*ausgehend von seinen umfassenden Kenntnissen der Bodenverhältnisse in Bremerhaven seit dem Bau der Columbuskaje und der Nordschleuse in der zweiten Hälfte der 20er Jahre und gestützt auf seine technischen Einsichten [...] dem Senator und der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr bei diesem Vorhaben mit Rat beizustehen.*“⁶⁰⁵ Der Auftrag von Seiten des Senats an ihn war klar: Die Stromkaje musste fertig werden.⁶⁰⁶

Als eine seiner ersten Amtshandlung brach Agatz mit dem immer noch auf dem völlig verfahrenen Projekt lastenden Zeitdruck. Vor der Deputation erklärte er, dass es

⁶⁰⁰ StAB 4,35/2-1563 Niederschrift 4a/70.

⁶⁰¹ Ebenda.

⁶⁰² StAB 4,35/2-1563 Niederschrift 4a/70.

⁶⁰³ O.V.: Bremerhaven in Zeitdruck. In: Hamburger Abendblatt. 20.04.1970. S. 38.

⁶⁰⁴ Borttscheller, G.: Die Stromkaje wird fertig. In: Schiff und Hafen. Sonderausgabe Bremen/Bremerhaven. 1970. B4.

⁶⁰⁵ DS. 174 . 28.04.1970. S. 4.

⁶⁰⁶ Vgl.: Löbe, Karl: Um das Schicksal Bremens und Bremerhaven. Erlebte Entscheidungen. Bremen 1986. S. 18 ff; bremenports GmbH (Hrsg.): Mit der Box zum Welthafen – Vier Jahrzehnte Stromkaje – Vom ersten Container bis zum CT 4. Hamburg 2009. S. 12.

für ihn nicht maßgeblich war, wann, sondern dass die Stromkaje überhaupt fertig würde und dann auch halte.⁶⁰⁷

Deshalb wurde unter seiner Ägide ein vollständiger Neubau der Stromkaje nach dem Prinzip einer „überbauten Böschung“ beschlossen.⁶⁰⁸ Seine Konstruktion sah zunächst einen umfassenden Bodenaustausch vor, bei dem der vorhandene weiche Kleiboden ausgebaggert und durch Sand ersetzt werden sollte. Ein aufwendiges Pfahlssystem, zu dem neben einer wasserseitigen Stahlspundwand, die rund 40 Meter tief in den Wesergrund gerammt wurde, auch eine zweite landseitige Spundwand gehörte, sollte eine stabile Tiefengründung garantieren. Durch einen Überbau aus großen Stahlbetonplatten wurde eine Verteilung der hohen Lasten auf den Untergrund sichergestellt.⁶⁰⁹ Es erwies sich, dass diese Konstruktion „[i]n nahezu idealer Weise“⁶¹⁰ alle Anforderungen erfüllte, um den Bau der Stromkaje jetzt erfolgreich zu vollenden. Um die verlorene Zeit so weit wie möglich wieder einzuholen, wurde nun rund um die Uhr an der Anlage gebaut. Auf der Mole der Nordschleuse wurden die Teilstücke der Kaje aus Beton gegossen und von dort zu ihrem Bestimmungsort wenige hundert Meter weserabwärts gebracht.⁶¹¹

Das Grundprinzip dieser Kajenkonstruktion wurde dann auch die kommenden Jahrzehnte bei allen Ausbaustufen mit geringfügigen Anpassungen beibehalten. Besonderes Augenmerk verdient dabei die Entwicklung einer unter der Kaje liegenden Wellenkammer, die auch zu einer „Wellenvernichtung bei höchsten Sturmfluten“⁶¹² in der Lage war und damit das Überschlagen des Wassers auf der Terminal verhinderte.⁶¹³ Die Kaje war dabei so hoch angesetzt worden, dass sie auch bei extremen Sturmfluten nicht überschwemmt werden konnte und damit gleichzeitig die Funktion eines Schutzdeiches für Terminal und Hinterland übernahm.⁶¹⁴

Ebenfalls beibehalten wurde bei den weiteren Ausbaustufen die Reihenfolge der Bauarbeiten, bei denen in Bauphase 1 zunächst der Bodenaustausch, in Bauphase 2 die Rammung der wasserseitigen Spundwand von einer Hubinsel aus, in Bauphase 3

⁶⁰⁷ StAB 4,35/2-1563 Niederschrift 4/70.

⁶⁰⁸ Vgl.: No: Senat läßt Stromkaje weiterbauen. In: Weser-Kurier. 15.04.1970. S. 13.

⁶⁰⁹ Vgl.: Wenning, Heinrich: Konstruktive Gesichtspunkte für die Ausbildung der Kajenkonstruktion des Container-Terminals Wilhelm Kaisen in Bremerhaven. In: Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft 1982. Bd. 39. Hamburg 1983. S. 252.

⁶¹⁰ Wenning, 1983. S. 252.

⁶¹¹ Vgl.: sw: Bauen streng nach Termin. In: Bremer Nachrichten. 08.09.1970. S. 3.

⁶¹² Lünighöner, W.: Der 2. Schiffsliegeplatz an der Stromkaje „Containerkreuz Bremerhaven“. In: Schiff und Hafen. Heft 8/1971. 23. Jahrgang. S. 623.

⁶¹³ Vgl.: bremenports GmbH (Hrsg.): Mit der Box zum Welthafen – Vier Jahrzehnte Stromkaje – Vom ersten Container bis zum CT 4. Hamburg 2009. S. 43; Wenning, 1989. S. 252.

⁶¹⁴ Vgl.: gl.: Günstige Prognose für Containerhäfen. In: Weser-Kurier. 02.06.1968. S.10.

die Rammung der Einzelpfähle zur Tiefengründung, in Bauphase 4 das Verbringen der Wellenkammerfertigteile mit Hilfe von Schwimmkränen und schließlich in Bauphase 5 die Fertigstellung des Kajenrohbaus vorgenommen wurden.⁶¹⁵

Bis zum Herbst 1970 gelang es, die Abstell- und Verkehrsfläche des neuen Terminals zu befestigen, Gleise zu verlegen und mit dem Gatehaus die Koordinationszentrale des Terminals fertig zu stellen.⁶¹⁶

Die Abfertigung der ersten im Australiendienst verkehrenden Schiffen musste allerdings dennoch hinter die Schleuse an die Ostkaje des Nordhafens verlegt werden⁶¹⁷, die dafür extra um 50 Meter verlängert und mit Containerbrücken so ausgestattet wurde, dass an ihr Vollcontainerschiffe abgefertigt werden konnten.⁶¹⁸

Im Frühjahr 1971 war dann der erste Liegeplatz an der Stromkaje vollständig einsatzbereit.⁶¹⁹ Mit der Abfertigung des Vollcontainerschiffs *Encounter Bay* am 23. April wurden die ersten 250 Meter der Kaje, die zu diesem Zeitpunkt über zwei Containerbrücken und eine Freifläche von 200.000 Quadratmetern verfügte, ihrer Bestimmung übergeben.⁶²⁰ Der allgemeinen Erleichterung und Freude über die Vollen- dung der so schwierigen Bauarbeiten konnte auch die Tatsache keinen Abbruch tun, dass am Premierentag die *Encounter Bay* beim Manövrieren vor der Kaje mit einer Hubinsel kollidierte, die zur Baustelle des zweiten Liegeplatzes gehörte, wobei Schiff und Insel schwer beschädigt wurden und zwei Arbeiter in die Weser stürz- ten.⁶²¹

Die Eröffnung des zweiten Liegeplatzes folgte Mitte September 1972 anlässlich eines von Senat und BLG veranstalteten *Internationalen Schiffahrts- und Hafentages*. Mit Indienstellung beider Liegeplätze firmierte der Terminal jetzt unter dem Na- men „*Containerkreuz Bremerhaven*“ und wurde feierlich der BLG zur Bewirtschaf- tung übergeben.⁶²² Im Zuge des dazu veranstalteten Festaktes wurde der aufgrund

⁶¹⁵ Vgl.: Matern, Hans-Joachim: Bauliche Durchführung der nördlichen Verlängerung der Contai- nerkaje Bremerhaven. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1982. Bd. 39. Hamburg 1983. S. 257 f..

⁶¹⁶ Vgl.: sw: Bauen streng nach Termin. In: Bremer Nachrichten. 08.09.1970. S. 3.

⁶¹⁷ O.V.: Abfertigung hinter der Schleuse. In: Hamburger Abendblatt. (45) 23.02.1970. S. 17.

⁶¹⁸ Vgl.: O.V.: Containerterminalausbau in Bremen. In: Hansa. 1970 (3). S. 199. O.V.: Dritte Contai- nerkaje hinter der Schleuse. In: Hamburger Abendblatt. (5) 07.01.1970. S. 28.

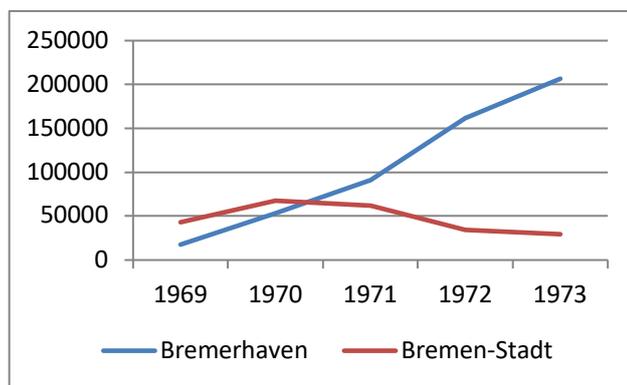
⁶¹⁹ Vgl.: Löbe, Karl: Um das Schicksal Bremens und Bremerhaven. Erlebte Entscheidungen. Bre- men 1986. S. 18 ff; bremenports GmbH (Hrsg.): Mit der Box zum Welthafen –Vier Jahrzehnte Stromkaje – Vom ersten Container bis zum CT 4. S. 12.

⁶²⁰ Vgl.: O.V.: Stromkaje Bremerhaven in Betrieb. In: Schiff und Hafen. 1971 (4). S. 243; O.V.: Opening of the „Containerkreuz Bremerhaven“. In: Schiff und Hafen. 1971 (5). S. 423.

⁶²¹ Vgl.: gu: Containerkreuz wurde eingeweiht. In: Weser-Kurier. 24.4.1971. S. 9.

⁶²² Vgl.: sw: Containerzahlen schnellen nach oben. In: Bremer Nachrichten. 13.08.1971. S. 4.

der Bauverzögerungen heftig kritisierte, inzwischen wieder rehabilitierte, aber wegen des Bruchs der Koalition zwischen SPD und FDP aus dem Senat ausgeschiedene ehemalige Hafensenator Borttscheller von Bürgermeister Koschnik als der Mann gewürdigt, der „als erster die Bedeutung des Containerverkehrs für Bremerhaven und Bremen erkannte“.⁶²³ Dem inzwischen achtzigjährigen Agatz wurde als „Kopf der Stromkaje“⁶²⁴ für seine „meisterliche Arbeit“⁶²⁵ bei der Rettung des Projektes offiziell gedankt. Das „Containerkreuz Bremerhaven“ als Operationseinheit aus Stromkaje und Nordhafen bestand zu diesem Zeitpunkt aus insgesamt 1.545 Metern Kaje- und Liegeplätzen für die Abfertigung von Semi- und Vollcontainerschiffen mit sieben Containerbrücken und rund 682.000 Quadratmeter Verkehrs- und Abstellfläche, auf der 22 Van-Carrier und 22 Zugmaschinen die Flurförderung der Container übernahmen.⁶²⁶



Hinsichtlich der Organisation der Flurförderung auf dem Terminal hatte man sich für ein Van-Carrier-System entschieden. Ein Chassi-System, wie es von Sea-Land betrieben wurde, erschien in Bremerhaven nicht brauchbar, da es zum einen zu viel Fläche bedurfte und zum anderen mit den Bedürfnissen des für den Weserhafen wichtigen Eisenbahnverkehrs nicht befriedigend in Einklang gebracht werden konnte. Der Einsatz von Constrackern oder Platzbrücken erschien ebenfalls nicht sinnvoll, da verschiedene Beispiele aus Häfen in den USA gezeigt hatten, dass die Geräte zu diesem Zeitpunkt noch wenig flexibel und technisch noch nicht ausgereift waren. Die Van-Carrier hingegen eigneten sich aus Sicht der BLG sowohl dafür, die Behälter zwischen Containerbrücke und Stellfläche zu transportieren, als auch sie auf dieser jederzeit umzu-

Abb. 3.: Umgeschlagenen Container in Bremen und Bremerhaven 1969 - 1973

und

⁶²³ gl.: Ein Meilenstein auf dem Weg in die Zukunft. In: Weser-Kurier. 15.09.1971. S. 9; sw: 600 Gäste feierten Containerkreuz. In: Bremer Nachrichte. 15.09.1971. S. 3.

⁶²⁴ gl.: Ein Meilenstein auf dem Weg in die Zukunft. In: Weser-Kurier. 15.09.1971. S. 9.

⁶²⁵ Ebenda. S. 9.

⁶²⁶ Vgl.: sw: 600 Gäste feierten Containerkreuz. In: Bremer Nachrichten 15.09.1971. S. 3.

sortieren. Sie waren gleichermaßen in der Lage, für die Be- und Entladung von Eisenbahn und LKW eingesetzt zu werden.⁶²⁷ Der für die Anlagen in Bremerhaven verantwortliche Betriebsleiter der BLG, Günter Boldt, hielt dazu 1976 fest: „Die diesem System immanente Flexibilität und ihre bewusste Aktivierung ermöglichte es erst, die gegenwärtige Umschlagsmenge an Containern zu bewältigen und eine derart große Anzahl an Containerreedern mit unterschiedlichen operationellen Weltanschauungen zu bedienen.“⁶²⁸

Insgesamt wurden beide Bremer Hafenplätze zu diesem Zeitpunkt von sechs Vollcontainerlinien und rund 20 Semi-Containerlinien angesteuert.⁶²⁹ Der Schwerpunkt des Containerverkehrs verschob sich nun endgültig von Bremen-Stadt nach Bremerhaven. Auch die Pionierreederei der Containerschiffahrt, Sea-Land, deren Liniendienste bisher noch den Neustädter Hafen angelaufen hatten, verlegte ihren Umschlag nun an die Stromkaje.⁶³⁰ Ab Spätherbst 1971 fuhren dann nur noch Semi-Containerschiffe die Weser aufwärts bis nach Bremen-Stadt. Als Reaktion darauf wurde eine der inzwischen drei Containerbrücken im Neustädter Hafen abgebaut und nach Bremerhaven verschifft, wo sie ihre Arbeit im Nordhafen wieder aufnahm.⁶³¹

3.2.3.5.2 Erweiterung nach Süden

Noch vor Eröffnung des ersten Liegeplatzes an der Stromkaje war entschieden worden, die inzwischen gut voranschreitenden Arbeiten für den Bau eines dritten Liegeplatzes fortzusetzen. Bei allen Problemen, die es beim Baubeginn gegeben hatte, sollten nun, da die nötigen Baugeräte schon mal vor Ort und die Arbeiten eingespielt waren, Synergien soweit möglich ausgenutzt werden.⁶³² Im März 1973 konnte der dritte Liegeplatz von 300 Metern Länge und mit zusätzlichen Stellflächen von 87.000

⁶²⁷ Vgl.: Boldt, Günter: Container-Terminal Bremerhaven 1977 – Erfahrungen und Entwicklungen. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1975/76. Bd. 35. Hamburg 1977. S. 78 ff.

⁶²⁸ Boldt 1977. S. 80.

⁶²⁹ Vgl.: O.V.: Containerzahlen schnellen nach oben. In: Bremer Nachrichten. 13.08.1971. S. 4.

⁶³⁰ Vgl.: hgo.: Containerwelle kommt im April. In: Nordsee-Zeitung. 18.02.1971. S. 5; gl.: Alles klar für dritten Liegeplatz. In: Weser-Kurier. 12.03.1971. S. 12; O.V.: Dritter Liegeplatz im Bau. In: Hamburger Abendblatt. 15.09.1971. S. 34.

⁶³¹ Vgl.: sw: Containerzahlen schnellen nach oben. In: Bremer Nachrichten. 13.08.1971. S. 4.

⁶³² Vgl.: gl.: Alles klar für dritten Liegeplatz. In: Weser-Kurier. 12.03.1971. S. 12; O.V.: Dritter Liegeplatz für die Kaje. In: Hamburger Abendblatt. (56) 08.03.1971. S. 19.

Quadratmetern eingeweiht werden.⁶³³ Die Stromkaje hatte damit insgesamt eine Länge von 952 Metern und war mit sechs Containerbrücken ausgestattet.⁶³⁴ Damit verfügte Bremerhaven zu diesem Zeitpunkt über den größten geschlossenen Containerterminal Europas.⁶³⁵

Schon im Jahr darauf wurde über eine Verlängerung der Anlage um einen weiteren Liegeplatz diskutiert, da sich bereits erste Kapazitätsengpässe auf dem Terminal abzeichneten.⁶³⁶ Im Hafentwicklungsplan aus dem Jahr 1975 wurde dann festgestellt, dass aufgrund der fortschreitenden Auslastung der bestehenden Anlage „*der Ausbau nach Süden notwendig*“⁶³⁷ war. Konkret wurden die Pläne allerdings erst in der zweiten Jahreshälfte 1976.⁶³⁸ Zwischenzeitlich waren mehrere Reedereien auf andere Hafenplätze ausgewichen, weil ihren Schiffen keine ausreichenden Liegeplätze mehr in Bremerhaven zugesichert werden konnten.⁶³⁹ Nicht zuletzt um damit einen „*Beitrag zur Sicherung der vorhandenen und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze*“⁶⁴⁰ zu leisten, beschloss die zuständige Deputation im März 1977 daraufhin den Ausbau der Stromkaje um einen weiteren 330 Meter langen Liegeplatz einschließlich zweier Containerbrücken und rund 120.000 Quadratmetern Abstellfläche nach Süden in Richtung Nordschleuse. Auf den noch verbleibenden 240 Metern bis zur Mole der Schleuse sollte nach den ersten Plänen ein weiterer Liegeplatz entstehen, der seinerseits aber nicht für den Containerumschlag vorgesehen war, sondern Platz für die Endausrüstung von Neubauten bremischer Werften bieten sollte.⁶⁴¹

Da die im bremischen Landeshaushalt für den Hafen bestimmten Mittel zu diesem Zeitpunkt weitgehend ausgeschöpft waren, erklärte sich die BLG bereit, die Finanzierung des Ausbaus der Stromkaje in Bremerhaven vorzufinanzieren. Diese als

⁶³³ Vgl.: Löbe, Karl: Um das Schicksal Bremens und Bremerhaven. Erlebte Entscheidungen. Bremen 1986. S. 18 ff; bremenports GmbH (Hrsg.): Mit der Box zum Welthafen – Vier Jahrzehnte Stromkaje – Vom ersten Container bis zum CT 4. Hamburg 2009. S. 12.

⁶³⁴ Hafentwicklungsplan 1975. S. 115.

⁶³⁵ Vgl.: Lüninghöner, W.: Der 2. Schiffsliegeplatz an der Stromkaje „Containerkreuz Bremerhaven“. In: Schiff und Hafen. Heft 8/1971. 23. Jahrgang. S. 623; gl.: Ein Meilenstein auf dem Weg in die Zukunft. In: Weser-Kurier. 15.09.1971. S. 9; O.V.: Dritter Liegeplatz im Bau. In: Hamburger Abendblatt. 15.09.1971. S. 34.

⁶³⁶ Vgl.: Ki: Häfen werden weiter wachsen. In: Bremer Nachrichten. 21.06.1974. S. 11; Furler, Wilhelm: Wie die bremischen Häfen die Zukunft meistern wollen. In: Hamburger Abendblatt. 27.07.1974. S. 23.

⁶³⁷ Hafentwicklungsplan 1975. S. 25.

⁶³⁸ StAB 4/35/2 1574.

⁶³⁹ Vgl.: rsp: FDP fordert Ausbau des Container-Terminals. In: Bremer Nachrichten. 11.09.1976. S. 4.

⁶⁴⁰ StAB 4/35/2 1575.

⁶⁴¹ Vgl.: O. V.: Trotz leerer Kasse: Hafen wird erweitert. In: Weser-Kurier. 12.03.1977. S. 13; O. V.: Bremerhaven erweitert seinen Container-Terminal. In: Bremer Nachrichten. 12.03.1977. S. 4; StAB 4/35/2 1575.

„*einmalig*“⁶⁴² deklarierte Vereinbarung begründete BLG-Chef Beier damit, dass die Situation im Containerverkehr „*ein schnelles Handeln und den Einsatz ungewöhnlicher Mittel*“⁶⁴³ notwendig machen würde.

Tatsächlich stiegen die Umschlagzahlen so rasch an, dass bereits 1978 erneute Abfertigungsprobleme an der Stromkaje dazu führten, dass von den ursprünglichen Planungen abgewichen wurde und das gesamte Uferstück von 568 Metern Länge bis zur Nordschleuse dem Container-Terminal zugedacht und damit der Bau eines fünften Liegeplatzes beschlossen wurde.⁶⁴⁴

3.2.3.5.3 CT-II

Angesichts der Ausweitung des Containerverkehrs auf immer mehr Fahrtgebiete wurde noch während des südlichen Ausbaus damit begonnen, eine Verlängerung der Kaje auch in nördlicher Richtung vorzuplanen, um späteren Zeitdruck bei Planung und Finanzierung zu vermeiden.⁶⁴⁵ Im Hafenenwicklungsplan von 1975 hatte die Hafenbehörde noch festgestellt, dass die Möglichkeit einer Norderweiterung „*aus finanziellen Gründen erst nach 1985 ernsthaft zu erwägen*“⁶⁴⁶ war. Nachdem aber aus der Umschlagsstatistik des Jahres 1977 hervorging, dass Bremerhaven nun endgültig Bremen beim Volumen des gesamten Stückgutumschlags überrundet hatte, drängte die Hafenbehörde darauf, die Planungen vorzuziehen.⁶⁴⁷

In einer Vorlage der Hafenbehörde für die Senatssitzung am 25. Juni 1979 hieß es dazu: „*Das Land Bremen und die umgebende Region haben nur einen einzigen herausragenden Standortfaktor anzubieten: die Seewasserstraße Weser, d.h. die unmittelbare Anbindung an die Welt-Seeverkehre und damit zu den überseeischen Außenhandelspartnern der Bundesrepublik Deutschland. Dieser Standortfaktor ist Voraussetzung für die Entwicklung von Dienstleistungen aller Art am Außenhandel und für die Ansiedlung von außenhandels- und seewasserstraßenorientierten Unternehmen. [...] Da das Land Bremen und die es umgebenden Regionen über keine Rohstoffbasis oder andere originäre Lagevorteile verfügen, ist das Land Bremen wirtschaftspolitisch in erster Linie von erfolgreicher Verkehrs- und Hafenpolitik abhängig.*“⁶⁴⁸

⁶⁴² No.: Kein Stopp für Investitionen. In: Weser-Kurier. 31.03.1977. S. 12.

⁶⁴³ Ebenda. S. 12.

⁶⁴⁴ Vgl.: StAB 4,35/2 1577; No.: Zehn Liegeplätze als Fernziel. In: Weser-Kurier. 14.02.78. S. 16.

⁶⁴⁵ Vgl.: No.: Zehn Liegeplätze als Fernziel. In: Weser-Kurier. 14.02.78. S. 16.

⁶⁴⁶ Hafenenwicklungsplan 1975. S. 25.

⁶⁴⁷ Vgl.: hei: Bremerhaven überrundet Bremen. In: Weser-Kurier. 24.05.1978. S. 4.

⁶⁴⁸ StAB 4,35/2 – 1674.

Offensiv wurde vor der Gefahr gewarnt, dass ohne eine Erweiterung der Hafenkapa- zitäten mit dem Einbruch der Bremerhaven anlaufenden Verkehre gerechnet werden musste und damit die Sicherheit der vorhandenen Hafearbeitsplätze „*in mehr oder minder großem Umfang gefährdet*“⁶⁴⁹ war. Die „*Lösung*“⁶⁵⁰ lag, so die Hafenbe- hörde, allein in einer Verlängerung der Stromkaje um bis zu 700 Meter in Richtung Norden mit insgesamt 980.000 Quadratmetern zusätzlicher Terminalfläche. Es gab dazu „*keine Alternative*“⁶⁵¹, legte sich die Behörde fest.

Da der bestehende Terminal aber bereits im Norden bis an die Grenze zwischen dem stadtbremischen Überseehafenbezirk und der Stadtgemeinde Bremerhaven heran- reichte, wurde noch 1977 durch einen Gebietsaustauschvertrag zwischen den Städten das stadtbremische Überseehafengebiet in Bremerhaven bis zum Weddewarder Tief nach Norden erweitert.⁶⁵²

Einen Monat vor der Eröffnung der südlichen Terminalerweiterung am 30. August 1979⁶⁵³ stimmt die Deputation auf einer Sondersitzung der Erweiterung nach Norden mit dem Hinweis zu,⁶⁵⁴ dass auch sie diese aus „*hafen- und beschäftigungspoliti- schen Gründen für unbedingt erforderlich*“⁶⁵⁵ hielt.

Aus Sicht des Hafenbaues stellte die Erweiterung nach Norden eine Herausforderung dar. Bisher waren alle Ausbauschritte von Norden nach Süden vorangetrieben wor- den. In die entgegengesetzte Richtung – wie in diesem Fall – musste nun gegen die offene See angearbeitet werden.⁶⁵⁶

Neu war auch, dass sich erstmals Protest gegen die Erweiterung des Hafens organi- sierte und sich Anlieger zu einer Bürgerinitiative zusammenschlossen. Der Umgang mit diesem Widerstand unterschied sich stark. Während kommunale Vertreter aus Bremerhaven mahnten, die „*Sorgen*“⁶⁵⁷ und das darin zum Ausdruck kommende „*berechtigte Interesse*“⁶⁵⁸ der Menschen ernst zu nehmen, wählten Teile der bremi- schen Hafenpolitik, namentlich der Hafensenator, einen äußerst konfrontativen An-

⁶⁴⁹ StAB 4,35/2 – 1528.

⁶⁵⁰ Ebenda.

⁶⁵¹ StAB 4,35/2 – 1528.

⁶⁵² Vgl.: Gravert, Hinrich: Ausbau des Container-Terminals Bremerhaven. In: Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft 1992. Bd. 47. Hamburg 1993. S. 98.

⁶⁵³ Vgl.: as: Ein Container-Terminal der Superlative. In: Weser-Kurier. 31.08.1979. S. 9.

⁶⁵⁴ Vgl.: rsp: Terminal wird erweitert. In: Bremer Nachrichten. 07.07.1979. S. 4; fr: Terminal Bre- merhaven wird weiter ausgebaut. In: Bremer Nachrichten. 21.08.1979. S. 4.

⁶⁵⁵ Vgl.: StAB 4,35/2 1580.

⁶⁵⁶ Vgl.: StAB 4,35/2 1579.

⁶⁵⁷ StAB 4,35/2 1580.

⁶⁵⁸ Ebenda.

satz, in dem sie die Protestierenden dahingehend diskreditierten, diese wollten in erster Linie mögliche Entschädigung nach oben treiben.⁶⁵⁹ Ein unabhängiges Lärmgutachten kam schließlich zu dem Ergebnis, das insbesondere durch Van-Carrier und LKW eine Ruhestörung zu erwarten war. Unter Einbeziehung des Senators für Umweltschutz und des Magistrats von Bremerhaven wurden schließlich Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Anlieger ergriffen.⁶⁶⁰

Im Jahr 1980 erging der Auftrag für den Bau von insgesamt 630 Metern Kaje mit Abstell- und Verkehrsflächen von rund einer halben Million Quadratmetern an ein Baukonsortium um die Philipp Holzmann AG.⁶⁶¹ Es war der bis zu diesem Zeitpunkt größte Bauauftrag für ein einzelnes Projekt in der bremischen Nachkriegsgeschichte.⁶⁶² Für die etwas kürzere Variante hatte man sich entschieden, weil unter Ausnutzung vorhandener Puffer auch so bis zu sechs Containerschiffe der dritten Generation, also zwei mehr als bisher, gleichzeitig an der Kaje festmachen konnten.⁶⁶³

Nach Vollendung des Ausbaus wurde die Gesamtanlage nach dem ehemaligen Bremer Bürgermeister Wilhelm Kaisen benannt. Dass diese Ehrung Kaisen zukam und nicht etwa dem ebenfalls inzwischen verstorbenen Borttscheller, der im Senat Kaisens und seiner Nachfolger für den Hafen verantwortlich gewesen war und maßgeblich den Bau des Container-Terminals in Bremerhaven vorangetrieben hatte, wurde von Teilen der Bremer Öffentlichkeit kritisiert.⁶⁶⁴

Im September 1982 wurde der erste Liegeplatz an der verlängerten Kaje in Betrieb genommen,⁶⁶⁵ bereits im Jahr zuvor waren die dahinterliegenden Stellflächen zur Lagerung von Containern genutzt worden.⁶⁶⁶ Die Eröffnung der Anlage fiel auf einen Zeitpunkt, als die Folgen der zweiten Ölkrise sich voll auf die Weltwirtschaft auswirkten. Insgesamt hatte der Hafen mit erheblichen Umschlagsrückgängen zu kämpfen und die bisher hohen Wachstumsraten des Containerumschlags brachen ein. Angesichts dieses Umstandes und der erheblichen finanziellen Aufwendungen, die der

⁶⁵⁹ Vgl.: Ebenda.

⁶⁶⁰ Vgl.: StAB 4,35/2 1582.

⁶⁶¹ Vgl.: Matern. 1983. S. 257 f..

⁶⁶² Vgl.: zer.: Teuerster Auftrag in der Geschichte. In: Nordsee-Zeitung. 07.03.1980. S. 13; fr: Millionenauftrag erteilt. In: Bremer Nachrichten. 08.03.1980. S. 4; fr: Wird aus Kaiserhafen der Kaisenhafen. In: Weser-Kurier. 09.04.1980. S. 19.

⁶⁶³ Vgl.: StAB 1582.

⁶⁶⁴ Vgl.: zer.: Auf Kaisen-Terminal wird Borttscheller noch nicht geehrt. In: Nordsee-Zeitung. 29.07.1980. S. 9; Ini: FDP: Auch Ex-Senator Borttscheller ehren. In: Bremer Nachrichten. 26.07.1980. S. 5.

⁶⁶⁵ Vgl.: O.V.: Boden spielte beim Bau verrückt. In: Weser-Kurier. 11.09.1982. S. 13.

⁶⁶⁶ Vgl.: fr.: Terminal-Ausbau genau im Zeitplan. In: Weser-Kurier. 04.12.1981. S. 10.

Stadtstaat Bremen für die Erweiterung der Anlage auf sich genommen hatte, bemühten sich die verantwortlichen Hafenvetreter bei der offiziellen Einweihung der erweiterten Anlage, erneut deren Bedeutung hervorzuheben. „*Durch diesen finanziellen Kraftakt soll die Zukunft des Hafens gesichert und damit die Selbständigkeit des kleinsten Bundeslandes untermauert werden*“ erklärte Hafensenator Oswald Brinkmann in seiner Ansprache auf dem Festakt zur Eröffnung.⁶⁶⁷ BLG-Chef Beier bemühte sich zu erklären, warum der unter den Erwartungen liegende Umschlag sogar etwas Gutes habe. Statt wie geplant drei Container übereinander zu stapeln, könnten sie so vorerst in zwei oder sogar einer Lage abgestellt werden, was den Zugriff erheblich erleichtern und den Hafen „*damit noch schneller*“⁶⁶⁸ machen würde.

1983 wurde auch der zweite Liegeplatz der Terminalerweiterung in Betrieb genommen. Auf einer Gesamtlänge von 2165 Metern und insgesamt rund 1,6 Millionen Quadratmetern Fläche arbeiteten rund 60 Van-Carrier und 18 Containerbrücken.⁶⁶⁹ Mit dem zunehmenden Ausbau der Stromkaje verlor der Nordhafen mehr und mehr seine Funktion als Teil des Container-Terminals Bremerhaven. Allmählich verschob sich sein Beschäftigungsschwerpunkt wieder auf die Abfertigung von Ro/Ro-Verkehren. Verstärkt wurde diese Entwicklung, als 1977 der japanische Automobilkonzern Toyota Bremerhaven zum zentralen Umschlagplatz für den Import seiner Wagen in Europa machte. Nachdem auch andere japanische Hersteller dem Beispiel folgten, entwickelte sich Bremerhaven allmählich zum führenden Hafen für den Automobilumschlag in Europa.⁶⁷⁰ Bereits Ende der siebziger Jahre hatte dieser so stark zugenommen, dass die Abstellflächen knapp wurden. Im Jahr 1978 wurde daher von der BLG an der Ostkaje des Nordhafens ein sog. Autoregal errichtet, das auf zwei Geschossen 33.000 Quadratmeter Stellfläche für rund 2.000 PKW schaffte.⁶⁷¹ Gleichzeitig wurde damit begonnen, auch andere Hafenteile mit in den Fahrzeugumschlag einzubeziehen. Im Kaiserhafen wurden zur Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen Hafenschuppen abgerissen. In der Folge vollzog sich eine räumliche Arbeitsteilung zwischen den Hafenbecken. Während über den Nordhafen der Fahrzeugexport abgewickelt wurde, verlegte sich der Automobilimport in den Kaiserhafen.

⁶⁶⁷ Mülmann, Andreas von: Terminal-Norderweiterung fertiggestellt. In: Bremer Nachrichten. 20.08.1983. S. 11.

⁶⁶⁸ Mülmann. 20.08.1983. S. 11.

⁶⁶⁹ Vgl.: O.V.: Bremen schafft neuen „Platz für Kisten“. In: Hamburger Abendblatt. 24.05.1983. S. 22; Fr.: „Wilhelm Kaisen“ an der Spitze. In: Weser-Kurier. 17.08.1984. S. 11.

⁶⁷⁰ Vgl.: Strohmeyer, Dieter: Bremerhaven – Wirtschafts- und Stadtentwicklung im Spannungsfeld langfristiger Konjunkturlagen. Bremen 1992. S. 254 ff.

⁶⁷¹ Vgl.: O.V.: BLG präsentiert neuartige Lagertechnik. In: Schiff & Hafen. 1978 Nr. 10. S. 982 f..

Mitte der 80er Jahre wurde auch hier ein großes Parkhaus gebaut. Nach dem Abzug der US-Streitkräfte aus der an den Nordhafen anschließenden Carl-Schurz-Kaserne wurde das ehemalige Airfield zu einem Parkplatz ausgebaut.⁶⁷²

3.2.3.5.4 CT-III

Den „*Entwicklungslinien bremischer Hafenpolitik 1985-1995*“ – der Fortschreibung des Hafenentwicklungsplans 1975 – stellte der bremische Senat eine Hafropolitische Standortbestimmung voraus, die kaum deutlicher ausfallen konnte. Dort hieß es: „*Die Häfen sind wirtschaftlich wie politisch von größter Bedeutung für das kleinste Bundesland Bremen. Wirtschaftlich stellen die bremischen Häfen mit ihren Hafengruppen in Bremen-Stadt und Bremerhaven die ökonomische Basis für unser Gemeinwesen dar; politische Bedeutung erlangen die Häfen, weil die Selbstständigkeit Bremens als Bundesland vor allem auf seine maritimen Funktionen für die Bundesrepublik Deutschland zurückzuführen ist.*“⁶⁷³ Die gegenüber dem Hafenentwicklungsplan von 1975 vorgezogene Norderweiterung der Stromkaje um den Container-Terminal Wilhelm Kaisen sei auch aus diesem Grund zwingend notwendig gewesen. Trotzdem war auch jetzt – so die Autoren – eine „*längere Phase nur der Erhaltung des Vorhandenen [...] nicht vertretbar*“⁶⁷⁴, wollte man die eigene Wettbewerbsfähigkeit nicht riskieren. Der Senat hob hervor, dass trotz der erheblichen Investitionen in die Hafenanlagen in Bremerhaven, die Ausgaben für den Hafen insgesamt „*nicht annähernd so schnell wuchsen wie die volkswirtschaftlichen Gesamtausgaben der öffentlichen Hände in Bremen.*“⁶⁷⁵ Angesichts der vorher festgestellten überragenden politischen und wirtschaftlichen Bedeutung der Häfen für Bremen ergab sich daraus fast zwingend ein Plädoyer für weitere Investitionen im Hafen. Bis zum Jahr 1995 wurde daher die planerische Vorbereitung einer zusätzlichen Erweiterung des Container-Terminals nach Norden vorgesehen, um sie sodann im Bedarfsfall schnell realisieren zu können.⁶⁷⁶

Kritik an der Fortschreibung des Hafenentwicklungsplans und den darin formulierten Investitionszielen kam vor allem von den Grünen, die 1983 erstmals in die bremische

⁶⁷² Vgl.: Ebenda. S. 982 f.; Strohmeyer, Dieter: Bremerhaven – Wirtschafts- und Stadtentwicklung im Spannungsfeld langfristiger Konjunkturlagen. Bremen 1992. S. 254 ff.

⁶⁷³ StAB 4,35/2 1592.

⁶⁷⁴ Ebenda.

⁶⁷⁵ Ebenda.

⁶⁷⁶ Vgl.: Ebenda.

Bürgerschaft eingezogen waren. Sie kritisierten, die vorgelegten Entwicklungslinien wären „*eher ein Dokument zur Verschleierung als zur Klärung der Probleme*“⁶⁷⁷ der bremischen Häfen. Das Ziel Bremen „*in der internationalen Konkurrenz zu halten, koste es was es wolle*“⁶⁷⁸ geißelten sie als „*Fiktionen*“⁶⁷⁹ zum Schaden der Stadt. Bremen lag aus ihrer Sicht wirtschaftsgeographisch inzwischen „*eher im Abseits*“⁶⁸⁰ und sie forderten deshalb, sich „*auf eine Perspektive des Schrumpfens der Häfen*“⁶⁸¹ einzustellen. Durch das Aufkommen neuer Liniendienste im Round-the-World-Verkehr war aus ihrer Sicht längst abzusehen, dass die Containerschiffahrt zukünftig „*an Bremerhaven vorbeilaufen werde*“.⁶⁸² Die Grünen forderten deshalb einen Ausbaustopp der Häfen sowie eine Harmonisierung und Koordinierung der Hafeninvestitionen auf europäischer Ebene.⁶⁸³ Die anderen Fraktionen teilten diese Einschätzung nicht. Auf einer Informationsreise im Sommer 1986 beobachtete eine Gruppe Bremer Hafenpolitiker mit Sorge „*Expansionsdrang und Ausbauwille*“⁶⁸⁴ in den westlichen Konkurrenzhäfen Antwerpen, Zeebrügge, Rotterdam und Amsterdam. Bremen müsse auf der „*Quivive*“⁶⁸⁵ sein, wollte es nicht hinter den anderen Häfen zurückzufallen, so die einhellige Meinung.⁶⁸⁶ Zwar verlagerte sich die hafropolitische Diskussion in Bremen danach zunächst auf die Zukunft der Anlagen in Bremen-Stadt, doch Ende der 80er drängte der Ausbau der Stromkaje erneut auf die Tagesordnung. Im April 1990 schließlich beschlossen die Deputationen für Häfen und Finanzen den Bau einer dritten Ausbaustufe der Stromkaje.⁶⁸⁷ Wie schon beim vorherigen Teilstücken kam es bei den Planungen des unter dem Namen CT-III firmierenden Bauabschnittes zu einem organisierten Widerstand von Anwohnern gegen das Projekt, der diesmal Unterstützung von Umweltverbänden fand. Unter dem Titel „*Phönix im Sinkflug? Bremens Hafropolitik vor einem notwendigen Neubeginn*“ legte die *Aktionskonferenz Nordsee* im Juni 1992 ein Gutachten vor, in dem der erneuten Erweiterung des Containerterminals jeder ökonomische Sinn abgesprochen

⁶⁷⁷ StAB 4,35/2 1709.

⁶⁷⁸ Ebenda.

⁶⁷⁹ Ebenda.

⁶⁸⁰ Ebenda.

⁶⁸¹ Ebenda.

⁶⁸² Ebenda.

⁶⁸³ Vgl.: StAB 4,35/2 1709.

⁶⁸⁴ B: SPD-Hafenexperten: Die Konkurrenz schläft nicht. In: Bremer Nachrichten. 14.06.86. S. 13.

⁶⁸⁵ Ebenda.

⁶⁸⁶ Vgl.: Ebenda. S. 13.

⁶⁸⁷ Vgl.: wet.: Superprojekt in Bremerhaven. In: Bremer Nachrichten. 27.04.1990. S. 17.

wurde.⁶⁸⁸ Zentrale These des Gutachtens: Durch den nach Ende des Kalten Krieges anstehenden Abzug der US-Streitkräfte aus Bremen und Bremerhaven sowie die erhebliche Reduzierung des US-Personals in der Bundesrepublik insgesamt würde das Güteraufkommen auf der Nordamerika-Relation zurückgehen, das bisher rund die Hälfte des gesamten Containerverkehrs über Bremen ausmachte. Dabei gingen die Autoren davon aus, dass nicht nur die für die Truppen selber umgeschlagenen Gütermengen entscheidend für den Rückgang sein würden, sondern auch deren Sogwirkung auf die zivilen Güterströme. Ohne die Vorgabe aus dem Pentagon, Schiffe mit Gütern aus den USA in Bremerhaven abfertigen zu lassen, bestand die Gefahr, diese Verkehre an andere Hafenplätze zu verlieren, so die Annahme.⁶⁸⁹

Gleichzeitig kritisierte das Gutachten die mit dem Bau des CT-III verbundene geplante Vertiefung der Außenweser als überflüssig, da nach Ansicht der Autoren von einem weiteren Wachstum der Schiffsgrößen nicht auszugehen war. Insgesamt war, so das Fazit der Gutachter, das gesamte Projekt CT-III nichts Anderes als eine „teure Werbestrategie“⁶⁹⁰, die vor allem „psychologischen Gründen“⁶⁹¹ geschuldet war, nämlich dem unbedingten Willen, sich gegenüber den anderen Häfen der Nordrange im Wettbewerb nicht geschlagen zu geben.⁶⁹²

Von offiziellen Stellen in Politik und Hafenwirtschaft wurde das Gutachten als „falsch“⁶⁹³ und „oberflächlich“⁶⁹⁴ zurückgewiesen. Innerhalb der Bremischen Bürgerschaft schlossen sich lediglich die Grünen den Analysen der Gutachter an.⁶⁹⁵ Trotz der allgemeinen Kritik fanden diese für den Hafenstandort Bremen/Bremerhaven besorgniserregenden Aussagen nicht nur mediale Aufmerksamkeit⁶⁹⁶, sondern

⁶⁸⁸ Vgl.: khl: Terminal-Ausbau ist nur „teure Werbestrategie“. In: Nordsee-Zeitung. 02.06.1992. S. 12; Ellmers, Carsten: Kaum Zukunftschancen als Containerhafen. In: Weser-Kurier. 02.06.1992. S. 13.

⁶⁸⁹ Deecke, Helmut; Kappel, Robert: Phönix im Sinkflug? Bremens Hafenpolitik vor einem notwendigen Neubeginn. Bremen 1992. S. 1 ff..

⁶⁹⁰ khl: Terminal-Ausbau ist nur „teure Werbestrategie“. In: Nordsee-Zeitung. 02.06.1992. S. 12.

⁶⁹¹ Ebenda. S. 12.

⁶⁹² Vgl.: khl: Terminal-Ausbau ist nur „teure Werbestrategie“. In: Nordsee-Zeitung. 02.06.1992. S. 12.

⁶⁹³ ce.: „Prognosen sind oberflächlich“. In: Bremer Nachrichten. 03.06.1992. S. 13.

⁶⁹⁴ Ebenda. S. 13.

⁶⁹⁵ Vgl.: O.V.: Harte Kritik an Gutachten. In: Nordsee-Zeitung. 03.06.1992.

⁶⁹⁶ Vgl.: Ellmers, Carsten: Nur Illusion?. In: Weser-Kurier. 02.06.1992. S. 13.

regten sowohl die BLG als auch den Senat zu einer nochmaligen Prüfung des Ausbauvorhabens an.⁶⁹⁷ Auch danach wurde jedoch an der Einschätzung festgehalten, dass die Erweiterung notwendig war.⁶⁹⁸

Der Protest gegen den Ausbau des Containerterminals wurde zu einem relevanten Teil von Bürgern aus Bremerhaven getragen. Bremen, so die Kritik, kümmere sich nicht genügend um die Anliegen und Bedürfnisse Bremerhavens und seiner Einwohner. Stattdessen würde die Stadt an der Außenweser allein auf ihre Hafenrolle reduziert und mit dem aktuellen Vorhaben nun endgültig zur „*Containerschleuse*“ der Bremer Wirtschaft degradiert.⁶⁹⁹

Von Seiten des Senats vertrat man die Position, dass sich die Seestadt „*immer nur um den Kern der Häfenökonomie entwickeln*“⁷⁰⁰ könne. Bremerhaven, das durch den fortschreitenden Niedergang von Werft- und Fischereiindustrie große Probleme auf dem Arbeitsmarkt zu verzeichnen hatte, brauche den Hafen.⁷⁰¹

Im Sommer 1994 schließlich, vier Jahre nach dem Beschluss der Deputation zum Bau und zwei Jahre später als eigentlich geplant, wurde schließlich mit den Ausbauarbeiten begonnen. Noch an dem Tag, an dem die zuständige Planfeststellungsbehörde, die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest in Aurich, ihre Zustimmung gegeben hatte, wurden die Erdarbeiten im Erweiterungsgebiet aufgenommen.⁷⁰² Anfang Oktober desselben Jahres wurde der erste Rammschlag an den 700 Metern der Kajenverlängerung vorgenommen.⁷⁰³ Es dauerte drei Jahre, bis der Terminal am 11. Juli 1997 offiziell eröffnet werden konnte.⁷⁰⁴ Da sich die Prinzipien, nach denen die Kaje in den mehr als zwei Jahrzehnten ihres Betriebes strukturiert war, bewährt hatten, wurde bei der Konstruktion des CT-III daran im Wesentlichen festgehalten. Allerdings wurde die Annahme zu Grunde gelegt, dass der prozentuale Anteil der von der Bahn ins Hinterland transportierten oder per Feeder weitertransportierten Container ansteigen würde. Die Freiflächen wurden entsprechend größer dimensioniert, so dass ein größerer Anteil an Containern hier zwischengelagert werden konnte. Da

⁶⁹⁷ Vgl.: ce.: „Fernost-Reeder am Ausbau interessiert“. In: Bremer Nachrichten. 04.06.1992. S. 10.

⁶⁹⁸ Vgl.: Ellmers, Carsten: „Bremer Umschlag in die Seestadt verlegen“. In: Bremer Nachrichten. 09.09.1992. S. 18.

⁶⁹⁹ Ellmers. 09.09.1992. S. 18.

⁷⁰⁰ Ebenda. S. 18.

⁷⁰¹ Vgl.: Strohmeier, Dieter: Bremerhaven – Wirtschafts- und Stadtentwicklung im Spannungsfeld langfristiger Konjunkturlagen. Bremerhaven 1992. S. 9 ff..

⁷⁰² Vgl.: gru.: Kleiboden wird im Meer verklappt. In: Bremer Nachrichten. 02.06.1994. S. 15.

⁷⁰³ Vgl.: Kolze, Detlef, „Alle Arbeiten laufen hervorragend“. In: Bremer Nachrichten. 06.03.1997. S. 23.

⁷⁰⁴ Vgl.: Heinrich, Hansjörg: Chancen über Chancen. In: Weser-Kurier. 12.07.1997. S. 6; Heinrich, Hansjörg: Die Riesen können kommen. In: Weser-Kurier. 12.07.1997. S. 1.

gleichzeitig die Kaje für die Abfertigung von Post-Panmax-Schiffen mit mehr als 8.000 TEU Ladekapazität ausgelegt wurde, verdoppelte man die Spurbreite der Containerbrücken von 50 auf 100 Fuß.⁷⁰⁵

Parallel zum Bau des CT-III wurde eine wesentliche Umstrukturierung der BLG vorgenommen. Seit ihrer Gründung 1877 hatte sie den Umschlag im Namen und auf Rechnung der Stadtgemeinde Bremen durchgeführt. Nach der Umstrukturierung, die zum 01.01.1998 erfolgte, agierte die BLG nun als Holding betriebswirtschaftlich selbstständig. Die verschiedenen Tochtergesellschaften arbeiteten voneinander unabhängig und konnten eigene Kooperationen eingehen.⁷⁰⁶

Wahre Freudenstürme löste im November 1997 in Bremen die Nachricht aus, dass die BLG noch vor dem offiziellen Inkrafttreten ihrer neuen Struktur die dänische Reederei Maersk für eine Beteiligung am CT-III hatte gewinnen können. Maersk plante die Nutzung des Terminals als sog. *dedicated Terminal*, der in Form eines gemeinsamen Tochterunternehmens zwischen BLG und der dänischen Reederei betrieben werden sollte. Der in Bremen als „*Hauptgewinn für die Bremischen Häfen*“⁷⁰⁷ und in Hamburg wahlweise als „*bedauerliche Entscheidung*“⁷⁰⁸, „*Schwerer Schlag*“⁷⁰⁹ oder gar als „*Bremer Sündenfall*“⁷¹⁰ rezipierte Zusammenschluss band die damals mit 84 Schiffen und einer zusammengefassten Stellplatzkapazität von 232.000 TEU als größte Reederei der Welt geltende Maersk nicht nur auf Jahre an Bremerhaven, sondern veranlasste sie auch, ihren bisher in Hamburg abgefertigten Umschlag nahezu vollständig nach Bremerhaven umzuleiten. Insgesamt rechnete man in Bremen damit, der Konkurrenz von der Elbe den Umschlag von rund 150.000 Containern jährlich abgezogen zu haben. Angesichts des Wettbewerbs zwischen den Hafenstädten und angesichts der umstrittenen hohen Investitionen des CT-III war dies für die Befürworter des Ausbaus eine willkommene Bestätigung.⁷¹¹

⁷⁰⁵ Vgl.: Gravert, Hinrich: Ausbau des Container-Terminals Bremerhaven. In: Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft 1992. Bd. 47. Hamburg 1993. S. 100.

⁷⁰⁶ Vgl.: Vollstet, Hans Werner: BremenPORTS: Die Privatisierung des Hansestadt Bremischen Hafenamtes. In: Hansa. 2002 Nr. 2. S. 55.

⁷⁰⁷ Heinrich, Hansjörg: Hauptgewinn für die bremischen Häfen. In: Bremer Nachrichten. 18.11.1997. S. 6.

⁷⁰⁸ Staatliche Pressestelle Hamburg (Hrsg.): Zur Entscheidung von Maersk, einen Fernost-Dienst von Hamburg nach Bremerhaven zu verlagern, erklärt die Wirtschaftsbehörde. 17.12.1997.

⁷⁰⁹ Köhnemann, Jörg: Schwerer Schlag für Hamburg – Maersk nach Bremerhaven! In: Bild Hamburg. 18.12.1997. S. 3.

⁷¹⁰ Klaffs, Heinrich: Der Bremer Sündenfall. In: Morgenpost. 19.12.1997. S.12.

⁷¹¹ Vgl.: Heinrich, Hansjörg: Hauptgewinn für die bremischen Häfen. In: Bremer Nachrichten. 18.11.1997. S. 6.

Im Juli 1998 wurde dann bekannt, dass der Terminal neben Maersk auch Sealand zur Verfügung stehen würde. Dazu gründete die *BLG Container GmbH & Co* mit beiden Reedereien eine gemeinsame Betriebsgesellschaft, an der das Bremer Hafenunternehmen 50 Prozent und die beiden Schifffahrtsgesellschaften jeweils 25 Prozent hielten. Umschlag und operative Organisation des Terminals lagen dabei in den Händen der BLG.⁷¹²

3.2.3.5.5 CT-IIIa

Bereits ein halbes Jahr vor Fertigstellung des CT-III hatte ein Gutachten eine weitere Terminalerweiterung angemahnt.⁷¹³ Hafensenator Beckmeyer hatte daraufhin noch vor der Eröffnung des CT-III den Auftrag zur Planfeststellung einer Verlängerung der Stromkaje um einen weiteren rund 340 Meter langen Liegeplatz veranlasst.⁷¹⁴ Damit wurde auch das ehemalige Fort Brinkamahof I aus dem Jahr 1868 in das Ausbaugebiet mit einbezogen. Beim Bau des CT-III hatte man die nach dem Zweiten Weltkrieg demilitarisierte Festungsanlage noch bewusst aus dem Erweiterungsgebiet ausgeklammert, weil in den Ruinen besondere Biotope entstanden waren, die Anfang der 90er Jahre noch erhalten werden sollten.⁷¹⁵

Anfang Juli 2001 wurde die Bauarbeiten am CT-IIIa aufgenommen.⁷¹⁶ Rund einen Monat nach Baubeginn reichten Bürger Weddewardens Klage gegen den Ausbau des Terminals beim Oberverwaltungsgericht Bremen ein, um die Bauarbeiten möglichst noch per Eilantrag zu stoppen. Die Anwohner argumentierten, dass die von einem Gutachter prognostizierte zu erwartende nächtliche Lärmbelastung durch den fertigen Terminal eine unzumutbare Störung darstelle und verwiesen auf eine entsprechende Studie des Umweltbundesamtes.⁷¹⁷ Im Dezember 2001 wurde der Antrag auf einen Baustopp zwar durch das Gericht abgewiesen, trotzdem konnten die Bürger zumindest einen Teilerfolg für sich verbuchen. So stellten die Richter in ihrer schrift-

⁷¹² Vgl.: Hanauer, Florian: Bremen holt Maersk – Neue Niederlage für Hamburg. In: Die Welt. 09.07.1998. S. 25.

⁷¹³ Vgl.: Kolze, Detlef: „Alle Arbeiten laufen hervorragend“. In: Bremer Nachrichten. 06.03.1997. S. 23.

⁷¹⁴ Vgl.: Kolze, Detlef: „Alle Arbeiten laufen hervorragend“. In: Bremer Nachrichten. 06.03.1997. S. 23; hei; ebj: Beckmeyer: CT III sichert Zukunft der bremischen Häfen. 12.07.1997. S. 1.

⁷¹⁵ Vgl.: Gravert. 1993. S. 100.

⁷¹⁶ Vgl.: Woltemath, Uwe: Baubeginn für neues Container-Terminal. In: Delmenhorster Kreisblatt. 03.07.2001. S. 12.

⁷¹⁷ Vgl.: cb: Weddewardener klagen gegen CT IIIa. In: Nordsee-Zeitung. 08.08.2001.

lichen Urteilsbegründung fest, dass der Planfeststellungsbeschluss einer Überarbeitung bedurfte, da der Lärmschutz darin stärker zu berücksichtigen war. Sollte der Schall nachts 45 Dezibel überschreiten, so das Gericht, dann mussten die Häuser der Kläger mit schalldichten Fenstern ausgestattet werden. Aufgrund des öffentlichen Interesses am Ausbau des Umschlagplatzes Bremerhaven – so das Gericht – war der Bau des CT-IIIa aber grundsätzlich nicht zu stoppen.⁷¹⁸

Schon vor der Urteilsverkündung, im Oktober 2001, war durch die ersten Rammschläge mit den Arbeiten an der Spundwand des Terminals begonnen worden⁷¹⁹, die bis Ende März 2002 abgeschlossen werden konnten.⁷²⁰ Zwei Monate früher als eigentlich vorgesehen wurde das CT-IIIa am 07.11.2003 als Teil des *North Sea Terminal Bremerhaven* für den Umschlag freigegeben. Die gesamte Stromkaje umfasste damit jetzt auf einer Länge von insgesamt 3.200 Metern zehn Liegeplätze und längst gingen die Planungen weit darüber hinaus. „*Wer CT IIIa sagt, muss auch CT IV sagen*“, stellte Bremenports-Chef Jürgen Holtermann bei der Eröffnung des neuen Liegeplatzes mit Blick auf die laufende Diskussion um die vierte Ausbaustufe fest.⁷²¹

3.2.3.5.6 CT-IV

Parallel zu Planung und Bau des CT-IIIa waren bereits die Vorbereitungen für die nächste Ausbaustufe mit dem Namen CT-IV getroffen worden. Im selben Gutachten, das schon Ausgangspunkt für die Arbeiten am CT-IIIa gewesen war, hatten sich die Autoren für eine noch weit darüber hinausgehende Erweiterung der Containerkapazitäten in Bremerhaven ausgesprochen.⁷²² Ziel war es, die gesamte noch verfügbare Uferlinie der Außenweser auf dem Staatsgebiet des Bundeslandes Bremen in nördlicher Richtung bis an die Grenze zu Niedersachsen auszunutzen, was einer Länge von rund 1.700 Metern entsprach und damit eine Verlängerung der Stromkaje um rund die Hälfte bedeutete.

Da ein solches Projekt auf der einen Seite natürlich mit erheblichen Kosten verbunden und auf der anderen Seite die Haushaltslage des Landes Bremen auf das äußerste angespannt war, bemühte sich der Senat zu Beginn der Planungen, private Investoren

⁷¹⁸ Vgl.: O.V.: Schalldichte Fenster für Weddewarden. In: Nordsee-Zeitung. 29.01.2002. S. 13.

⁷¹⁹ Vgl.: O.V.: CT IIIa: im Oktober erster Rammschlag. In: Nordsee-Zeitung. 22.08.2001. S. 17.

⁷²⁰ Vgl.: ja: Beim CT IIIa steht die Spundwand. In: Nordsee-Zeitung. 22.03.2002. S. 11.

⁷²¹ Kolze, Detlef: „Hafen für die Zukunft rüsten“. In: Weser-Kurier. 08.11.2003. S. 19.

⁷²² Kolze, Detlef: „Alle Arbeiten laufen hervorragend“. In: Weser-Kurier. 06.03.1997. S. 23.

für eine Beteiligung an der Finanzierung des CT-IV zu gewinnen.⁷²³ Allerdings stieß er damit auf wenig Wohlwollen bei den Angesprochenen. Selbst die inzwischen zwar privatwirtschaftlich organisierte, aber zum überwiegenden Teil noch in städtischem Besitz befindliche BLG wertete die Suche nach privaten Geldgebern als Versuch der öffentlichen Hand, sich ihrer Verpflichtung für den Hafen zu entledigen. Sie ließ mitteilen, dass aus ihrer Sicht der Hafenausbau in Bremen nach wie vor ein Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge sei, mithin also in staatlicher Verantwortung liege und Stadt und Land daher für die Kosten selber aufzukommen hätten. Der wiederholt vorgetragenen Aufforderung, sich in Form der Tochtergesellschaft Eurogate doch noch am Bau des Terminals finanziell zu beteiligen, erteilte die BLG mit dem Hinweis „*Ein Spediteur zahlt ja auch nicht die Autobahn, auf der er fährt*“ eine klare Abfuhr.⁷²⁴

Der Wirtschaftsverband Weser, namentlich sein Vorsitzender, der ehemalige Bremer Bürgermeister Klaus Wedemeier, ging in seiner Ablehnung noch weiter und erklärte dass diejenigen, die durch ihre Suche nach privaten Geldgebern den Ausbau verzögerten, in Wahrheit „*Gegner des Projektes CT IV*“⁷²⁵ seien.

Um die immensen finanziellen Belastungen für den bremischen Haushalt auch nach der Ablehnung möglicher privater Geldgeber dennoch in Grenzen zu halten, unternahm Finanzsenator Perschau im Herbst 2002 den Vorstoß, ein stärkeres finanzielles Engagement des Bundes einzufordern. Der Bau des CT-IV sei demnach, so die Bremer Argumentation, eine „*nationale Aufgabe*“. Schließlich lägen lediglich rund 15 Prozent der Wertschöpfung des Hafens in Bremerhaven und nur 20 weitere Prozent in Bremen, der Rest verteile sich über die gesamte Bundesrepublik bis in den tiefen Süden nach Bayern und Baden-Württemberg. Da sei es nur folgerichtig, dass sich alle an der Finanzierung des Hafens beteiligten.⁷²⁶

So nachvollziehbar die Argumentation auf den ersten Blick vielleicht erscheinen mag, für die bremische Hafenspolitik war sie nichts weniger als ein Paradigmenwechsel. Der Senat brach durch sie nämlich mit der in Bremen bis dahin geltenden Prämisse, dass eben gerade die selbstständige Finanzierung des Hafens Grundlage und Rechtfertigung der bremischen Eigenständigkeit darstelle. Noch 1990, als die Finan-

⁷²³ Vgl.: Rode, Lutz: Hatting will Betriebe mit ins Boot holen. *Weser-Kurier*. 04.05.2001. S. 19.

⁷²⁴ Hinrich, Jürgen: Bremen wagt Milliarden-Coup. In: *Weser-Kurier*. 14.09.2002. S. 1.

⁷²⁵ jank: Wolken über CT IV? In: *die tageszeitung - Bremen*. 04.05.2001. S. 15.

⁷²⁶ Vgl.: shs: CT IV: Alle sollen zahlen. In: *Nordsee-Zeitung*. 02.11.2002. S. 17.

zierung des Baus des CT-III gesichert werden musste, hatte der damalige Bürgermeister Hans Koschnick Gelder vom Bund dezidiert mit dem Hinweis abgelehnt: „Die Finanzierung muß aus bremischen Mitteln erfolgen, [...] bislang haben wir es auch unter größten Schwierigkeiten immer geschafft, unsere Häfen zu schützen. Wer nicht finanzieren will, der sollte auch nicht um seine Selbständigkeit kämpfen.“⁷²⁷

Perschau scheiterte letztlich mit seinem Vorstoß im Bund. Bremen blieb in der Finanzierungsfrage auf sich allein gestellt.⁷²⁸ Angesichts der erheblichen Belastungen für den Haushalt des ohnehin schon mehr als klammen Bundeslandes wurde nun auch innerhalb der bremischen SPD-Regierungsfraktion die Frage nach der Notwendigkeit der Terminalerweiterung neu gestellt. Anlässlich der Programmdebatte zur Bürgerschaftswahl 2003 forderte eine Gruppe um den Bürgerschaftsabgeordneten Joachim Schuster den Verzicht auf den Bau des CT-IV in seinen bisher vorgesehenen Ausmaßen, um dadurch Gelder für andere Zwecke, namentlich Bildung, Kultur und Umweltschutz, zur Verfügung zu stellen.⁷²⁹ Selten zuvor hatten in der Geschichte des Landes Bremen Vertreter einer Regierungspartei in dieser Deutlichkeit eine politische Prioritätensetzung zuungunsten des Hafenausbaus verlangt. Senat und Parteiführung schritten dementsprechend auch umgehend ein. Regierungschef Henning Scherf verlangte von seiner Partei, der Schaffung von Arbeitsplätzen und Wirtschaftswachstum Vorrang einzuräumen. Beides sei, so Scherf in seinem Bekenntnis zum Komplettausbau des CT-IV, nun mal „die Lok“, die alles andere ziehe.⁷³⁰

An der Frage der wirtschaftlichen Notwendigkeit des Terminals entzündete sich ein Teil des Protestes, der sich schon sehr früh gegen den Ausbau formierte. Größtes Argument gegen das CT-IV war dabei, dass bereits zur gleichen Zeit konkret über den Bau eines Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven oder Cuxhaven diskutiert wurde. Vor diesem Hintergrund drohe, so die Gegner des CT-IV, das gesamte Projekt noch vor Baustart eine „Investitionsruine“ zu werden.⁷³¹

Schon die Tatsache, dass sich der Senat für die Finanzierung des Projektes auf die Suche nach privaten Investoren gemacht hatte, wurde als Signal gewertet, dass sich der Senat seiner Sache wohl nicht sicher genug sei.⁷³² Dass die Suche dann auch noch

⁷²⁷ ce.: „Häfen sind die Basis unserer Selbständigkeit“. In: Weser-Kurier. 14.11.1990. S. 24.

⁷²⁸ Vgl.: asl: Bund an Kosten beteiligen. In: Nordsee-Zeitung. 06.05.2004. S. 16.

⁷²⁹ Vgl.: mue: Ausbau des CT IV spaltet Sozialdemokraten im Land. In: Nordsee-Zeitung. 18.11.2002. S. 9.

⁷³⁰ mue: Ausbau des CT IV spaltet Sozialdemokraten im Land. In: Nordsee-Zeitung. 18.11.2002. S. 9.

⁷³¹ O.V.: Planungen für Hafenausbau aussetzten. In: Nordsee-Zeitung. 27.09.2000. S. 18.

⁷³² Vgl.: jank: Wolken über CT IV?. In: die tageszeitung - Bremen. 04.05.2001. S. 15.

bis zum Schluss erfolglos geblieben war, sahen die Gegner als Beleg dafür, dass das CT-IV noch vor Baubeginn „reif fürs Seemannsgrab“⁷³³ sei. Insgesamt erschien ihnen eine Beteiligung Bremens am Bau eines Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven ökonomisch, aber auch ökologisch sinnvoller.⁷³⁴

Mehr noch als bei allen Ausbaustufen zuvor waren auch diesmal die Bürger des Ortschafts Weddewarden die unmittelbar von der Kajenverlängerung Betroffenen. Bei den vorherigen nördlichen Erweiterungen der Stromkaje war diese immer weiter an die im Jahr 1091 erstmals urkundlich erwähnte Siedlung herangerückt. Die Pläne des CT-IV sahen vor, dass sich der Terminal nun auf voller Länge zwischen Ort und Weser schieben sollte.

In der frühen Planungsphase des CT-IV war den betroffenen Menschen in Weddewarden vom Senat zunächst noch in Aussicht gestellt worden, dass Standortalternativen innerhalb Bremerhavens zumindest geprüft werden sollten. Ihre Hoffnungen ruhten dabei vor allem auf einer Fläche südlich des Fischereihafens, die vormals als Standort für den Neubau einer Großwerft vorgesehen war, ein Vorhaben, das aber im Zuge der Schiffbaukrise längst ad acta gelegt worden war. Von Beginn an hatte sich dieser mögliche Standort aus der Sicht von Hafenwirtschaft und Senat jedoch als weniger günstig dargestellt als die Verlängerung der vorhandenen Kaje. Dies lag zum einen an der Tatsache, dass das Ausweichgelände verkehrstechnisch vollkommen neu hätte erschlossen werden müssen, zum anderen lag die Fläche an einer Weserbiegung, was bei einer Stromkaje nautische Probleme befürchten ließ.⁷³⁵ Daher fiel die Entscheidung letztlich doch für die Verlängerung der bereits bestehenden Kaje. Bremens Regierungschef Henning Scherf überbrachte den Weddewardener Bürgern gemeinsam mit Bremerhavens Oberbürgermeister persönlich die Nachricht, dass sich alle Hoffnungen darauf, dass es keine Verlängerung der Stromkaje über die Ausbaustufe CT-IIIa hinaus geben würde, als „Fehleinschätzung“ erwiesen hätten.⁷³⁶

Von den Bewohnern des Dorfes musste sich Scherf vorwerfen lassen, dass ihm persönlich und der Politik im Allgemeinen die drohende Zerstörung des Ortes und das damit verbundene Leid der Betroffenen gleichgültig sei. Ein Eindruck, den die Weddewardener vor allen Dingen dadurch gerechtfertigt sahen, dass Scherf zuvor in einer Rede anlässlich der Bremer Eiswette gesagt hatte, dass die protestierenden Bewohner

⁷³³ Ebenda. S. 15.

⁷³⁴ Ebenda. S. 15.

⁷³⁵ Vgl.: sff: Drei Millionen für Terminal-Planung. In: Bremer Nachrichten. 24.10.1998. S. 13.

⁷³⁶ Kolze, Detlef: Scherf stieß auf Wut und Verbitterung. In: Weser-Kurier. 30.08.2000. S. 15.

Weddewardens nur ihre Partikularinteressen verfolgen würden und dabei den eigenen Seeblick wichtiger nähmen als die wirtschaftliche Zukunft Bremerhavens.⁷³⁷

Um den Widerstand der Bevölkerung möglichst frühzeitig aufzufangen, wurde im Oktober 2001 durch den Magistrat der Stadtgemeinde Bremerhaven ein Dialogforum eingerichtet. Unter Einbeziehung des Dortmunder Instituts für Kommunikation und Umweltplanung als neutralem Mittler sollte ein kontinuierlicher Austausch zwischen Stadt und den betroffenen Bürger sichergestellt werden.⁷³⁸

Nur ein Dreivierteljahr nachdem er ins Leben gerufen worden war, stand der Mediationsprozess jedoch bereits wieder vor dem Aus. Sein Ziel, zwischen den gegensätzlichen Positionen der betroffenen Anwohner und der für die Hafenerweiterung verantwortlichen Stellen zu vermitteln, scheiterte an der Tatsache, dass es eigentlich nichts zu vermitteln gab. Der Grundkonflikt war keiner, der durch Kommunikation hätte gelöst werden können. Zwei Seiten mit diametral entgegengesetzten Interessen standen sich gegenüber. Auf der einen Seite Senat und Hafenwirtschaft, die das CT-IV wollten, und auf der anderen Seite die Bürger Weddewardens, die das CT-IV auf keinen Fall wollten. Nachdem auch der Chefmediator im Februar 2002 auf einer Ortsversammlung in Weddewarden konstatierte, dass es in dem gesamten Dialog nicht mehr um das „Ob“, sondern nur noch um das „Wie“ einer Terminalerweiterung ging, stellten die Bürger die Neutralität des gesamten Prozesses in Frage.⁷³⁹

Vertreter der Bürgergemeinschaft Weddewarden (BGW) erklärten: *„Die Leute haben den Eindruck, das Moderationsverfahren wird nur dazu benutzt, um sie zu verschaukeln.“*⁷⁴⁰ In einer durch die BGW offiziell verbreiteten Erklärung hieß es zudem: *„Wenn es um CT IV geht, sind die Weddewardener nicht mehr dialogbereit. CT IV kann niemals sozialverträglich gebaut werden.“*⁷⁴¹ Neben der grundsätzlichen Ablehnung der Terminalerweiterung zeigten sich die Vertreter der BGW vor allem empört über die im Rahmen des Dialogforums angebotenen Ausgleichsmaßnahmen. Als *„dubiose Versprechen“* bezeichneten sie Vorschläge für den Bau eines neuen Sportplatzes, einer Halfpipe, eines Freizeitheims, eines Biergartens oder eines Boule-Spielfeldes. *„Man hat uns vorgeschlagen, den Terminal bunt anzustreichen und ein*

⁷³⁷ Vgl.: Kolze, Detlef: Scherf stieß auf Wut und Verbitterung. In: Weser-Kurier. 30.08.2000. S. 15.

⁷³⁸ Vgl.: Kolze, Detlef: Dialog statt Streit mit Weddewarden. In: Kurier am Sonntag, 21.10.2001. S. 9.

⁷³⁹ Vgl.: cb: CT IV: Vermittlung geht weiter. In: Nordsee-Zeitung. 07.02.2002. S. 13.

⁷⁴⁰ cb: Protest gegen Bau des CT IV. In: Nordsee-Zeitung. 02.08.2002. S. 18.

⁷⁴¹ cb: Ebenda. S. 18.

touristisches Ereignis daraus zu machen“, empörte sich der Sprecher der BGW Johann Tammen, „*Wir wollen aber keinen Hundertwasser-Terminal.*“⁷⁴² Insgesamt beklagten die Anwohner die aus ihrer Sicht „*einseitige Hafenanplanung, die auf die Situation der Menschen im Dorf keine Rücksicht nimmt*“, und stiegen nun endgültig aus dem Dialogprozess aus.⁷⁴³

Unter anderem wegen der anhaltenden Proteste wurde von dem eigentlichen Plan Abstand genommen, das CT-IV in zwei Stufen zu bauen. Stattdessen wurde entschieden, den Bau des 1700 Meter langen Container-Terminals in einem Stück fertig zu stellen. Die Auseinandersetzung erschien den Verantwortlichen politisch so aufreibend, dass sie diese „*lieber nur ein- statt zweimal*“ führen wollten.⁷⁴⁴ Am 17. September 2002 fiel die endgültige Entscheidung für die Verlängerung der Stromkaje.⁷⁴⁵ Bis zum Ende der Widerspruchsfrist gegen den Bau waren bei der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest in Aurich rund 100 Widersprüche und Stellungnahmen von Verbänden, Privatpersonen und Behörden eingegangen.⁷⁴⁶ Im Rahmen der darauf folgenden Anhörung zum Genehmigungsverfahren machten Vertreter des Gesamtverbandes Natur- und Umweltschutz Unterweser (GNUU) geltend, dass es sich bei den für den Ausbau vorgesehenen Flächen um Rastgebiete schützenswerter Vögel, namentlich von Pfuhlschnepfe, Kampfläufer und Sichelstrandläufer, handele und das zur Erweiterung vorgesehene Areal „*damit alle Kriterien eines Vogelschutzgebietes*“⁷⁴⁷ aufweisen würde. Die Umweltschützer mahnten ebenfalls an, dass mit dem Bau des CT-IV am rechten Weserufer das letzte Stück der Brackwasserzone der Außenweser, in der sich Meer- und Süßwasser mischen, verloren ginge. Die vom Senat vorgesehenen Ausgleichflächen könnten, so die Einschätzung der Umweltschützer, für diesen Verlust nicht als gleichwertiger Ersatz gelten.⁷⁴⁸

Angesichts der ökologischen und sozialen Kosten, die mit dem Ausbau unweigerlich verbunden schienen, wurden zunehmend in der ansonsten dem Ausbau freundlich gesinnten medialen Öffentlichkeit Bremerhavens kritische Fragen laut. Warum konnte der schon fest geplante Bau des Jade-Weser-Ports nicht als Alternative zum

⁷⁴² cb: Ebenda. S. 18.

⁷⁴³ cb: Anwohner beenden Dialog über CT IV. In: Nordsee-Zeitung. 03.08.2002. S. 17.

⁷⁴⁴ Schneider, Bernd: Mehr Platz für Containerschiffe. In: Weser-Kurier. 06.02.2002. S. 13.

⁷⁴⁵ Vgl.: Hinrich, Jürgen: Senat besiegelt Hafenausbau. In: Weser-Kurier. 18.09.2002. S. 1.

⁷⁴⁶ Vgl.: cb: 100 Einsprüche gegen CT IV. In: Nordsee-Zeitung. 19.06.2003. S. 11.

⁷⁴⁷ cb: Container verdrängen Pfuhlschnepfe. In: Nordsee-Zeitung. 02.09.2003. S. 9.

⁷⁴⁸ Vgl.: cb: Container verdrängen Pfuhlschnepfe. In: Nordsee-Zeitung. 02.09.2003. S. 9.

CT-IV gelten? War die Zahl der bei den vorherigen Hafenerweiterungen neu geschaffenen Arbeitsplätze wirklich relevant genug? Und warum war eine Produktivitätssteigerung auf den bestehenden Anlagen nicht möglich? Insbesondere die letzte Frage war durch die Betreiber der bestehenden Anlagen selbst provoziert. Hatten sie in der Vergangenheit der Forderung der Ausbaueegner, die Container auf den bestehenden Abstellflächen einfach höher zu stapeln, entgegengehalten, dass dies die Produktivität und das Handling auf den Terminals zu sehr einschränken würde, waren sie inzwischen längst selbst zu solchen Schritten übergegangen – ohne erkennbare Probleme. Die in Bremerhaven erscheinende Nordsee-Zeitung stellte vor diesem Hintergrund trocken fest: „Über Zweifel an ihren Aussagen dürfen sich die Hafentreiber jetzt allerdings nicht wundern.“⁷⁴⁹

Trotzdem votierte die Bremerhavener Stadtverordnetenversammlung im Mai 2004 für den Bau des CT-IV. Im gleichen Monat einigte sich Bremen mit Niedersachsen über den Kauf der Luneplate, einem rund 1.200 Hektar großen Areal südwestlich der Bremerhavener Fischereihäfen.⁷⁵⁰ Die Fläche diente als formal erforderlicher Naturausgleich für den Bau des CT-IV.⁷⁵¹

Am 16.06.2004 gab schließlich auch die zuständige Behörde aus Aurich grünes Licht für den Ausbau. Unmittelbar nach Übergabe des ca. 500 Seiten dicken Planfeststellungsbeschlusses für den Bau des Terminals mit seinen rund 90 Hektar Abstell- und Verkehrsfläche begann noch am selben Tag der Bau des Terminals.⁷⁵² Letzte Versuche der Weddewardener Bürger, mit einer Klage vor dem Obergericht Bremen die Arbeiten noch zu stoppen, scheiterten. Die für die Anwohner zu erwartenden Belastungen durch den Terminal wurden vom Gericht insgesamt als zumutbar bewertet.⁷⁵³ Umweltverbände wie der BUND hatten aufgrund der geringen Erfolgsaussichten von vornherein auf eigene Klagen verzichtet.⁷⁵⁴

Obwohl es nach Beginn der Baggerarbeiten zu einem Streit zwischen dem Land Bremen und der Gemeinde Bremerhaven über die Finanzierung des Projektes kam⁷⁵⁵, konnte am 12.11.2004 mit dem ersten Rammschlag schließlich auch der offizielle

⁷⁴⁹ Barth, Christoph: Diskussion um TEU und Dezibel. In: Nordsee-Zeitung. 06.09.2003. S. 17.

⁷⁵⁰ Vgl.: hi: Stolperstein für Hafenausbau. In: Weser-Kurier. 05.04.2004. S. 1.

⁷⁵¹ Vgl.: ich; khl: Luneplate wechselt in die Hand des Landes Bremen. In: Nordsee-Zeitung. 27.05.2004. S. 19.

⁷⁵² Vgl.: wir: Grünes Licht für Containerterminal. In: Weser-Kurier. 17.06.2004. S. 19.

⁷⁵³ Vgl.: Kolze, Detlef: Weddewardener unterliegen. In: Weser-Kurier. 14.01.2005. S. 9.

⁷⁵⁴ Vgl.: cb: Verzicht auf Klage. In: Nordsee-Zeitung. 07.09.2004. S. 8.

⁷⁵⁵ Vgl.: mue: CT-IV-Mittel zu Lasten der Seestadt. In: Nordsee-Zeitung. 14.07.2004. S. 13; nz: Landesteil gekürzt. In: Nordsee-Zeitung. 14.07.2004. S. 13.

Baubeginn im Beisein von rund 600 Gästen feierlich begangen werden.⁷⁵⁶ Anlässlich des Ausmaßes der Erweiterung, die die bestehende Kaje um rund die Hälfte verlängerte und die Containerumschlagkapazitäten in Bremerhaven bis 2015 verdoppeln sollte, geizte Wirtschafts- und Hafensenator Peter Gloystein nicht mit lobenden Worten für das Projekt. Nicht weniger als ein „*Zeichen für die Wiedergeburt Bremerhavens*“⁷⁵⁷ sei diese Erweiterung der Stromkaje, aus der „*große Impulse für die Region und die gesamte deutsche Wirtschaft*“⁷⁵⁸ erwachsen würden.

Im Februar 2006 legte der Senat fest, dass das CT-IV von der BLG betrieben werden würde. Dabei wurde die Vergabe „*freihändig*“, d.h. ohne vorherige Ausschreibung vorgenommen, was formal nur dadurch möglich wurde, dass das CT-IV keine eigene Straßenanbindung bekam, sondern seine Verkehre über das CT-III verliefen. So war es möglich, das Projekt trotz des Unbehagens der Wettbewerbshüter in Brüssel als „*unselbstständige Erweiterung des bestehenden Terminals*“ zu deklarieren und den Betrieb an die BLG bzw. Eurogate zu vergeben.⁷⁵⁹

Die Bauarbeiten gingen insgesamt überraschend zügig voran.⁷⁶⁰ Bereits im Oktober 2006 konnte der erste Liegeplatz seine Arbeit aufnehmen.⁷⁶¹ Dieser war mit zwei 118 Meter hohen Containerbrücken ausgestattet, die Ende August 2006, bereits vollständig zusammengebaut, mit einem Spezialfrachter auf einer 70 tägigen Reise direkt aus Shanghai eingeschifft worden waren. Mit ihrer Auslegerreichweite von 62,5 Metern waren diese Brücken in der Lage, Containerschiffe der neuesten Generation wie die *Emma Maersk* mit mehr als 20 Containerreihen abzufertigen. Auch die späteren drei Liegeplätze wurden mit je zwei dieser Brücken ausgerüstet.⁷⁶²

Da die insgesamt 1.681 Meter lange neue Kaje dem alten Kajenverlauf auf nur 540 Meter schnurgerade folgen konnte und dann, um der Fahrrinne zu folgen, um zehn Grad Richtung Nordwest abknickte, wurde dieser Abschnitt mit vier speziellen Containerbrücken mit flexiblen Drehgestellen versehen, die so den Knick überwinden konnten.⁷⁶³

⁷⁵⁶ Vgl.: O.V.: Offizieller Baubeginn für 1700 Meter lange Containerkaje. In: Nordsee-Zeitung. 12.11.2004. S. 9.

⁷⁵⁷ cb: CT 4: „Ein Zeichen für die Wiedergeburt Bremerhavens“. In: Nordsee-Zeitung. 13.11.2004. S. 1.

⁷⁵⁸ Kolze, Detlef: „Große Impulse für die Region“. In: Weser-Kurier. 13.11.2004. S. 19.

⁷⁵⁹ mue: Über den neuen Kajen soll die BLG-Flagge wehen. In: Nordsee-Zeitung.

⁷⁶⁰ Vgl.: MBR: Container-Terminal wird schneller fertig. In: Weser-Kurier. 28.06.2006. S. 12.

⁷⁶¹ Vgl.: rn; aw: Hafenwirtschaft feiert: Mit CT 4 Boden für Wachstum bereitet. In: Nordsee-Zeitung. 21.10.2006.

⁷⁶² Vgl.: Eckhardt, Christian: Containerbrücken für CT IV. In: Weser-Kurier. 22.08.2006. S. 1.

⁷⁶³ Vgl.: bremenports GmbH (Hrsg.): Mit der Box zum Welthafen. Vier Jahrzehnte Stromkaje – Vom ersten Container bis zum CT 4. Hamburg 2009 S. 45.

Da das CT-IV organisatorisch als Erweiterung der bestehenden Terminalanlagen geführt wurde, verzichtete der Terminalbetreiber Eurogate, anders als beispielsweise zuvor die Konkurrenz in Hamburg beim Bau Altenwerders, auf die Einführung vollautomatisch gesteuerter Flurförderungssysteme, sondern hielt auch auf der Erweiterung am Van-Carrier-System fest.⁷⁶⁴

Kurz vor Weihnachten 2008, 14 Monate früher als eigentlich veranschlagt, übergab das Baukonsortium die fertige Kaje an *bremenports*, die seit 2002 privatwirtschaftlich organisierte Nachfolgerin des Hansestadt Bremischen Hafenamtes (HBH).⁷⁶⁵ Die vorzeitige Fertigstellung des Terminals und die damit einhergehende Einsparung von Millionenbeträgen wurde vom Senat als Beleg dafür gesehen, dass die zunächst umstrittene Umstrukturierung der Hafenverwaltung als Erfolg zu werten sei.⁷⁶⁶ Am 12. September 2008 schließlich wurde der endgültig fertige und voll ausgestattete CT-IV feierlich eingeweiht. Aus Sicht des Bremer Regierungschefs Jens Böhrnsen ein „*historischer Tag in der Geschichte Bremens und Bremerhavens*“, der Bremerhavens Platz „*in der Champions League der Häfen*“ sicherte.⁷⁶⁷ Mit insgesamt 4.930 Metern Länge verfügte Bremen über die längste Containerkaje der Welt. Rund drei Mio. Quadratmeter Stell- und Verkehrsflächen standen den Terminals auf der gesamten Anlage zur Verfügung. Allerdings war Bremen nach rund 40 Jahren Hafenausbau an der Stromkaje mit der Fertigstellung des CT-IV buchstäblich an seine geografischen Grenzen gestoßen. Unmittelbar hinter der Kaje begann Niedersachsen und damit erschien eine weitere Verlängerung ausgeschlossen.⁷⁶⁸ „*Bremerhaven muss in Zukunft eben auf Qualität setzen, nicht auf Quantität*“, stellte Emmanuel Schiffer, Chef des Terminalbetreibers Eurogate, in einem am Tag der Eröffnung des CT-IV veröffentlichten Interview fest. Die Zukunft des bremischen Hafenausbaus liege in der Optimierung von Betriebsabläufen und der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des eingesetzten Gerätes.⁷⁶⁹ Kapazitätserweiterungen durch den Bau neuer Anlagen auf bremischem Boden erscheinen damit für die nähere Zukunft unwahrscheinlich.

⁷⁶⁴ Vgl.: O.V.: Das Ende des Wachstums – was nun? In: Nordsee-Zeitung. 12.09.2008. S. 14.

⁷⁶⁵ Vgl.: cb: CT 4: 1700 Meter Kaje fertig. In: Nordsee-Zeitung. 20.12.2007. S. 10.

⁷⁶⁶ Vgl.: Kolze, Detlef: Lob für „sparsame“ Hafengesellschaft. In: Weser-Kurier. 24.06.2008. S. 8.

⁷⁶⁷ cb: TEU, TEU, TEU – Der Hafen ist fertig. In: Nordsee-Zeitung. 13.09.2008. S. 1.

⁷⁶⁸ Vgl.: Struß-von Poellnitz, Annemarie: Mit dem CT 4 endet in Bremen eine Ära. In: Weser-Kurier. 13.09.2008. S. 19.

⁷⁶⁹ O.V.: Das Ende des Wachstums – was nun? In: Nordsee-Zeitung. 12.09.2008. S. 14.

3.2.3.6 Ausbau der Außenweser

Parallel zum Bau der Stromkaje in Bremerhaven wurde ab 1968 auch das Fahrwasser der Außenweser ausgebaut. Schon 1964 war unter anderem von Agatz ein solcher Schritt gefordert worden. Damals hatte zwar noch vor allem die Anpassung des Flusses an die Ansprüche der Massengutverkehre im Vordergrund gestanden, doch auch der sich in den USA durchsetzende Containerverkehr war bereits als Argument für eine Vertiefung angeführt worden.⁷⁷⁰ Als schließlich nur wenige Jahre später der Einsatz großer Vollcontainerschiffe im Linienverkehr nach Bremerhaven tatsächlich absehbar wurde, verlangte dies endgültig nach einem tieferen Flussbett. War Anfang der 60er Jahre noch eine Vertiefung auf elf Meter SKN ins Auge gefasst worden, entschied man sich nun, diesen Schritt zu überspringen und gleich einen Ausbau auf zwölf Meter SKN vorzunehmen, was Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 13,5 Meter in die Lage versetzte, den neuen Containerterminal in Bremerhaven tideabhängig anzufahren.⁷⁷¹ Die relativ günstigen Strömungsverhältnisse in der Außenweser ließen einen solchen Sprung zu. Einige Sorge bereitete der zuständigen Wasser- und Schifffahrsdirektion allerdings das Fahrwasser, das direkt vor der Stromkaje verlief, da befürchtet wurde, dass hier die nötige Wassertiefe nicht gehalten werden könnte. Aus diesem Grund wurde kurzfristig der Bau einer Mole mit dahinter liegender Kaje erwogen. Ein Plan, der aber rasch wieder aufgegeben wurde, da seine Umsetzung zu aufwendig und kostspielig erschien.⁷⁷²

Im Jahr 1968 stimmte der Bund dem Ausbau zu und bewilligte die dafür nötigen Mittel, so dass mit der Vertiefung noch im Laufe des Jahres begonnen werden konnte.⁷⁷³ Bis 1971 wurden die Arbeiten des „12-Meter-Ausbaus“ abgeschlossen.⁷⁷⁴ Die jetzt vorhandene Fahrwassertiefe von zwölf Meter SKN ermöglichte eine tideunabhängige Fahrt zum Containerterminal Bremerhaven für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 10,80 Metern. Tideabhängig war die Fahrrinne nach Bremerhaven für Schiffe mit Tiefgängen von bis zu 13,4 Metern passierbar und für Schiffe mit

⁷⁷⁰ Vgl.: o. V.: Agatz warnt: Massengut nicht unterbewerten. In: Weser-Kurier. 21.03.1964. S. 12.

⁷⁷¹ Vgl.: O.V.: Weser-Ausbau – Möglichkeiten und Grenzen. In: Hansa. 1972 Nr. 12. S. 1062; Dieckmann, Reinhard: Die Morphologie des Fahrwassers in der Außenweser. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1990. Bd. 45. Hamburg 1991. S. 135; sw: Schiffe über 100000 tdw auf der Weser. In: Bremer Nachrichten. 27.10.1967.

⁷⁷² Vgl.: sw: Schiffe über 100000 tdw auf der Weser. In: Bremer Nachrichten. 27.10.1967.

⁷⁷³ Vgl.: w: 100000-Tonner bis Bremerhaven. In: Weser-Kurier. 25.07.1968. S. 11.

⁷⁷⁴ Vgl.: rsp: Unterweser für 10,70 Meter Tiefgang frei. In: Bremer Nachrichten. 26.01.1979.

einem Tiefgang von bis zu 13 Metern auch wieder in Richtung offene See zu verlassen. Diese Maximaltiefgänge waren allerdings nur unter Inkaufnahme von bis zu fünf Stunden Wartezeit in jede Richtung für die Schiffe nutzbar.⁷⁷⁵

Obwohl bereits in den siebziger Jahren eine weitere Vertiefung der Außenweser auf 13 Meter SKN und darüber hinaus ins Auge gefasst worden war, genügte das Fahrwasser in dem nun vorhandenen Ausbauzustand rund zwei Jahrzehnte weitgehend den Anforderungen der Containerschifffahrt nach Bremerhaven. Dem von Bremen Anfang der 80er Jahre vorgetragenen Wunsch eines „14-Meter-Ausbaus“, um in Bremerhaven die Abfertigung großer Massengutschiffe zu ermöglichen, antwortete der Bund mit dem Hinweis, dass ihm eine weitere Vertiefung „wirtschaftlich und technisch nicht vertretbar“ erscheine.⁷⁷⁶ Die Notwendigkeit einer Vertiefung der Außenweser war aus Sicht der Bundesregierung nicht erkennbar, zumal „das Jade-fahrwasser mit seiner 18,5 Meter tiefen Fahrrinne schon heute alle Voraussetzungen erfüllt, um sehr großen Schiffen [...] ein sicheres und leichtes Anlaufen eines deutschen Hafens zu ermöglichen.“⁷⁷⁷ Schon Anfang der 70er Jahre hatte die verantwortliche Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen ebenfalls mit dem Verweis auf Wilhelmshaven „ernsthafte Bedenken“ geäußert, ob eine Vertiefung der Außenweser über zwölf Meter SKN jemals vertretbar und sinnvoll sein könnte, da man „mit einem großen Aufwand an Steuergeldern nur das erreichen [würde], was 20 km weiter westlich die Jade bereits heute schon“⁷⁷⁸ biete. Bürgermeister Koschnik sah sich schließlich genötigt in einem Fernschreiben an Bundeskanzler und Bundesverkehrsminister an die immer noch geltende Zusage des Reiches an Bremen zu erinnern.⁷⁷⁹ Ein Grund für die ablehnende Haltung des Bundes war sicher auch, dass nach der Vollendung des von Bremen zuvor vehement geforderten „9-Meter-Ausbaus“ der Unterweser Bremen Entschädigungsansprüche gegen den Bund geltend gemacht hatte.⁷⁸⁰

⁷⁷⁵ Vgl.: Bremische Bürgerschaft (Landtag) (Hrsg.): Mitteilung des Senats. Anpassung des Fahrwassers der Außenweser an die Anforderungen der Containerschifffahrt sowie Abgabe einer rechtsverbindlichen Erklärung gegenüber dem Bund über einen Anspruchverzicht und eine Freistellung des Bundes von Ansprüchen Dritter. 26.02.1991. Drucksache 12/1168.

⁷⁷⁶ O.V.: Für Vertiefung der Außenweser kein Geld. In: Nordsee-Zeitung. 04.05.1983. S. 13.

⁷⁷⁷ O.V.: Ebenda. S. 13.

⁷⁷⁸ zitiert nach: O.V.: Weser-Ausbau – Möglichkeiten und Grenzen. In: Hansa. 1972 Nr. 12. S. 1063.

⁷⁷⁹ Vgl.: StAB 4,35/2-1572.

⁷⁸⁰ Vgl.: O.V.: Für Vertiefung der Außenweser kein Geld. In: Nordsee-Zeitung. 04.05.1983. S. 13.

Erst als allmählich Containerschiffe der 4. Generation in Dienst gestellt wurden und sich die Tiefe der Außenweser damit endgültig zu einem Nadelöhr für die Linienschifffahrt zur Stromkaje entwickelte, kam neue Bewegung in die Ausbauplanungen. Die großen Containerschiffe mit Kapazitäten über 4000 TEU waren gezwungen, ihre zeitlich eng terminierten Fahrpläne auf die Tide bei Bremerhaven auszurichten, um die Stromkaje anlaufen zu können und dabei teure Wartezeiten zu vermeiden. Der Senat begann nun um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts an der Außenweser zu bangen und fürchtete Ladungsverluste oder gar die Abwanderungen ganzer Reedereien.⁷⁸¹ Dies umso mehr, als sich aufgrund der engen Koordination mit den vor- und nachlaufenden Hinterlandverkehren an Land sowie der nötigen Abstimmung mit Feederverkehren Verzögerungen bei der Ankunft der großen Containerschiffe auf die ganze Transportkette auszuwirken drohten. „*Das schnelle Verkehrssystem Container duldet keine Wartezeiten*“⁷⁸², begründete vor diesem Hintergrund Bremens Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr und für das Bauwesen, Konrad Kunick, den Antrag zur Vertiefung der Außenweser vor dem bremischen Landtag. Der Senat führte als Erklärung für die Vertiefung ferner an, dass seit einigen Jahren festzustellen sei, dass die Einführung neuer Computersysteme dazu geführt habe, dass die Stellplatzkapazitäten auf den Schiffen immer besser ausgenutzt würden und dadurch der reale Tiefgang der Schiffe immer mehr an ihre theoretische Tiefgangsgrenze heranreiche.⁷⁸³

Rückendeckung erhielt das Land dabei von einem Gutachten der Beratungsgesellschaft PLANCO aus Essen, die vom Senat mit der Erstellung einer Kosten-Nutzen-Analyse einer Vertiefung der Außenweser beauftragt worden war. Das Gutachten stellte nicht nur einen dringenden Ausbaubedarf der Außenweser fest, sondern attestierte einer Vertiefung auf 14,5 Meter zudem positive Auswirkungen auf die Beschäftigungslage der Region Bremerhaven und den Haushalt des Landes Bremen insgesamt.⁷⁸⁴

Anfang des Jahres 1990 leitete die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest in Aurich die nötigen Voruntersuchungen für einen Ausbau der Außenweser ein. Für

⁷⁸¹ Vgl.: Maack, H.: Die Vertiefung der Außenweser ist volkswirtschaftlich positiv zu bewerten. In: Hansa. 1991 Nr. 7/8. S. 395; Rodiek, Wilfried: Ausbau der Außenweser auf die Mindesttiefe von 14 Meter unter Seekartennull. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1997. Bd. 51. Hamburg 1998. S. 14.

⁷⁸² Bremische Bürgerschaft (Landtag) (Hrsg.): Plenarprotokoll. 12. Wahlperiode. 86. Sitzung. 24.04.1991. S. 5853.

⁷⁸³ Vgl.: Bremische Bürgerschaft (Landtag) (Hrsg.): Drucksache 12/1168. 26.02.1991.

⁷⁸⁴ Vgl.: Ebenda.

die Kosten des Ausbaus hatte nach geltendem Recht nach wie vor der Bund aufzukommen. Allerdings verlangte dieser von Bremen aufgrund der negativen Erfahrungen im Zuge des „9-Meter-Ausbaus“ der Unterweser eine rechtsverbindliche Erklärung des Landes, auf jegliche Form möglicher Regressansprüche zu verzichten und gleichzeitig den Bund auch von den Ansprüchen Dritter freizustellen.⁷⁸⁵ Im April 1991 kam die Bürgerschaft des Landes Bremen auf Antrag des Senats der Forderung des Bundes nach.⁷⁸⁶

Im Jahr darauf wurde die Vertiefung der Außenweser in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Das Planfeststellungsverfahren wurde im März 1995 eingeleitet.⁷⁸⁷ Anders als bei den vorherigen Ausbausritten an Unter- und Außenweser formierte sich dieses Mal organisierter Widerstand von Naturschützern und Umweltgruppen.⁷⁸⁸ Insgesamt 1850 Einwände wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gegen die Fahrrinnenanpassung von Verbänden und Einzelpersonen vorgebracht.⁷⁸⁹

Ein Teil der Einwände richteten sich gegen die Begründung der Ausbauplanung als solche. Sie zweifelten die zugrundeliegenden Prognosen hinsichtlich des Schiffsgrößenwachstums grundsätzlich an und stellten damit den Bedarf einer Vertiefung in Frage. Grundlage für diese Kritik war dabei u.a. jene Studie aus dem Jahre 1992, die bereits als Argumentationsgrundlage gegen den Bau des CT-III gedient hatte. Deren Autoren negierten ein Anwachsen der Schiffsgrößen und waren daher zu folgendem Ergebnis gekommen: *„Wir stellen fest, daß ein Trend zu immer größeren Schiffen nicht vorliegt. Im Gegenteil werden die Schiffe der Zukunft eher geringere Tiefgänge haben, diese können Bremerhaven ohne gravierende Beeinträchtigung anlaufen, ohne daß eine Außenweservertiefung erforderlich ist.“*⁷⁹⁰ Nach Schätzungen der Autoren war davon auszugehen, dass im Jahr 2010 maximal drei Prozent alle Bremerhaven anlaufenden Containerschiffe eine Stellplatzkapazität von 4000 TEU und mehr aufweisen würden und das *„ohne steigende Tendenz“*.⁷⁹¹

⁷⁸⁵ Vgl.: Bremische Bürgerschaft (Landtag) (Hrsg.): Drucksache 12/1168. 26.02.1991. S. 3.

⁷⁸⁶ Bremische Bürgerschaft (Landtag) (Hrsg.): Plenarprotokoll. 12. Wahlperiode. 86. Sitzung. 24.04.1991. S. 5866.

⁷⁸⁷ Vgl.: Rodiek. 1998. S. 16 ff..

⁷⁸⁸ Vgl.: ce.: Umweltschützer besorgt. In: Weser-Kurier. 25.02.1993. S. 21.

⁷⁸⁹ Vgl.: Rodiek. 1998. S. 16 ff..

⁷⁹⁰ Deecke; Kappel. 1992. S. 9.

⁷⁹¹ khl: Terminal-Ausbau ist nur „teure Werbestrategie“. In: Nordsee-Zeitung. 02.06.1992. S. 12.

Weitere Kritik richtete sich gegen die befürchteten Auswirkungen einer Vertiefung auf die Umwelt. Der NABU wertete die Vertiefung als „*einen schweren ökologischen Eingriff mit unabsehbaren Folgen*.“⁷⁹² Die Umweltschützer warfen ein, dass die Außenweser durch die neuerliche Vertiefung zu einem weithin künstlichen Kanal mitten durch den Nationalpark Wattenmeer würde. Auch innerhalb des Bremer Landesparlaments gab es nun Opposition gegen den Ausbau. Der Grünen-Abgeordnete Schramm erklärte stellvertretend für seine Partei: „*Bei der wachsenden Naturzerstörung ist die ewige Anpassung der natürlichen Verhältnisse an die wachsenden Verkehrsanforderungen – dieses Argument kommt ja immer – irgendwann auch kein Argument mehr. Die natürlichen Bedingungen müssen jetzt die Grenze sein für die wachsenden Forderungen der Ökonomie*.“⁷⁹³ Tatsächlich stellte eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung im Vorfeld des Ausbaus fest, dass weitreichende kompensationspflichtige Beeinträchtigungen auf das Ökosystem der Weser durch eine Vertiefung zu befürchten seien. Um die Vertiefung dennoch durchführen zu können, müssten Ausgleichs- und Ersatzflächen renaturiert werden. Kernstück der Kompensationsmaßnahmen wurde die Schaffung von Flachwasserzonen im Außendeichbereich entlang der Unterweser.⁷⁹⁴

Nach nur sieben Monaten Baggerarbeiten konnte Ende Januar 1999 schließlich die Vollendung des 14-Meter-Ausbaus der Außenweser vermeldet werden. Auf einer Länge von rund 60 Kilometern war das Hauptfahrwasser nun durchgängig auf eine Tiefe von 14 Meter unter SKN gebracht worden. Senator Beckmeyer erklärte anlässlich der Fertigstellung, dass nach einem zehnjährigen Kampf damit endlich erreicht sei, dass die Containerschiffahrt in Bremerhaven nun wieder „*optimale Bedingungen*“⁷⁹⁵ vorfinden könne. Tatsächlich kam es zu einem sprunghaften Anstieg des Containerumschlags in Bremerhaven, nachdem dieser in den Jahren zuvor nur vergleichsweise moderate Steigerungsraten aufweisen konnte.

Die Zufriedenheit mit dem vermeintlichen Optimum währte dennoch nicht sonderlich lange. Nur rund neun Monate nach Abschluss der Baggerarbeiten verabschiedete die Bremische Bürgerschaft einen Antrag, in dem der Senat dazu aufgefordert wurde, bei der Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass auf der Außenweser „*Seeschiffe*

⁷⁹² eb: Streit um die Weservertiefung. In: Weser-Kurier. 11.08.1995. S. 15.

⁷⁹³ Bremische Bürgerschaft (Landtag) (Hrsg.): Plenarprotokoll. 12. Wahlperiode. 86. Sitzung. 24.04.1991. S. 5857.

⁷⁹⁴ Vgl.: Rodiek. 1998. S. 16 ff..

⁷⁹⁵ Ellmers, Carsten: Künftig freie Fahrt für Container-Riesen. In: Weser Kurier. 26.01.1999. S. 17.

mit einer Abladetiefe von bis zu 14 Metern uneingeschränkt fahren können“.⁷⁹⁶ Jetzt wurde bezogen auf die Außenweser jene semantische Anpassung vorgenommen, die bei der Unterweser schon Jahre zuvor beim „9-Meter-Ausbau“ vollzogen worden war. Was vordergründig lediglich wie eine Aufforderung zu Unterhaltsbaggerungen aussah, schließlich war der „14-Meter-Ausbau“ ja gerade erst abgeschlossen, war nichts anderes als die Forderung nach einer neuerlichen Vertiefung. Entsprechend machten die Ausbaueegner auch gegen einen befürchteten neuerlichen „willkürlichen Eingriff in die Natur“ mobil.⁷⁹⁷ Trotzdem erklärte im Januar 2000 schließlich auch die BLG, dass aus ihrer Sicht tatsächlich bereits absehbar eine erneute Vertiefung der Außenweser nötig sein würde. Bremens Wirtschaftssenator Josef Hattig hatte da bereits bei seinem niedersächsischen Amtskollegen Peter Fischer anfragen lassen, wie Hannover zu einem Ausbau auf 15 SKN stehe und auch das Wasser- und Schifffahrtsamt des Bundes stellte mit Blick auf die erst ein Jahr zurückliegende Vertiefung auf 14 Meter SKN fest: „Wenn man die Entwicklung von heute nimmt, hätte man damals tiefer baggern müssen“.⁷⁹⁸

Der Bremer Senat sprach sich von nun an vehement für eine Vertiefung der Außenweser aus.⁷⁹⁹ Allerdings zeigte sich der Bund in dieser Frage äußerst zurückhaltend. Dies nicht nur aufgrund hoher Kosten und angespannter Haushaltslage, sondern vor allem auch deshalb, weil von Seiten der mitregierenden Grünen eine weitere Vertiefung aus ökologischen Gesichtspunkten abgelehnt wurde. Mitte September 2004 entschied das Bundeskabinett, dass eine Aufnahme der Außenweservertiefung in den Bundesverkehrswegeplan nur vorbehaltlich einer besonderen Prüfung durch das Bundesumweltministerium möglich sei. Bundesumweltminister Jürgen Trittin machte dann nur wenige Tage später in einem Interview mit den Bremer Nachrichten deutlich, dass er einem Ausbau äußerst skeptisch gegenüberstehe. Er mahnte stattdessen ein nationales Seehafenkonzept an. Aus seiner Sicht war es nicht weiter akzeptabel, „dass Hamburg und Bremen sich gegenseitig nicht das Schwarze unter den Fingernägeln gönnen.“⁸⁰⁰ Der Bundesminister beklagte: „Jeder Standort bleibt bei

⁷⁹⁶ Gerling, Wigberg: Bitte baggern – Appell der Bürgerschaft an den Bund. In: Weser-Kurier. 22.10.1999. S. 17.

⁷⁹⁷ Ebenda. S. 17.

⁷⁹⁸ Hinrichs, Jürgen: Die Außenweser kommt nicht zur Ruhe. In: Weser-Kurier. 28.01.2000. S. 1.

⁷⁹⁹ Vgl.: khl: Koalition für Weser-Ausbau. In: Nordsee-Zeitung. 15.09.2004. S. 13.

⁸⁰⁰ Hinrichs, Jürgen: Berlin sagt Nein zu Flussvertiefung. In: Bremer Nachrichten. 16.09.2004. S. 2.

sich allein und fordert vom Bund, was er nur kriegen kann. Das muss anders werden.“⁸⁰¹ Aus Sicht der bremischen Wirtschaft war die Entscheidung des Bundeskabinetts „ein verheerendes Signal“. Dies umso mehr, als Trittin in dem Interview bereits Wilhelmshaven als Standort für einen deutschen Containerumschlag am seeschifftiefen Wasser gehandelt hatte.⁸⁰²

Allerdings zeigte sich bald, dass die Bundesregierung in dieser Frage gespalten war. Das Bundesverkehrsministerium ließ einen Tag, nachdem Trittins Interview veröffentlicht worden war, gegenüber der Nordsee-Zeitung verlauten: „Die Weservertiefung wird nicht scheitern. [...] Das Projekt macht soviel Sinn, dass es schlicht kommen muss.“⁸⁰³

Im Dezember 2004 wurde schließlich offiziell mit der Untersuchung möglicher Auswirkungen einer erneuten Vertiefung auf die Umwelt begonnen.⁸⁰⁴ Als Mitte 2005 von Seiten der Bundesregierung ein Sofortprogramm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur aufgelegt wurde, waren darin Mittel für die Vertiefung von Außen- und auch Unterweser bereits berücksichtigt.⁸⁰⁵

Entgegen aller Analysen, die vor und nach dem „9-Meter-Ausbau“ eine weitere Vertiefung der Unterweser als technisch, ökonomisch und ökologisch unmöglich angesehen hatten, entschied man sich nun dazu, den Fluss doch bis Bremen-Stadt hinauf weiter vertiefen zu wollen. Beide Projekte, der Ausbau der Außenweser und der Ausbau der Unterweser, wurden parallel zueinander vorangetrieben.⁸⁰⁶

Im Juni 2006 eröffnete die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung das gemeinsame Genehmigungsverfahren zum Ausbau von Außen- und Unterweser auf einer Länge von 100 Kilometern vom Leuchtturm Roter Sand bis hinauf zu den Häfen in Bremen-Stadt. Während die Planungen für die Außenweser bis Nordenham eine Vertiefung um insgesamt 1,2 Meter vorsahen, waren für den Bereich zwischen Nordenham und Brake 90 Zentimeter und für die Strecke von Brake nach Bremen 60 Zentimeter vorgesehen.⁸⁰⁷

⁸⁰¹ Hinrichs, Jürgen: „Beide Projekte nicht in einen Topf werfen“. In: Bremer Nachrichten. 16.04.2004. S. 2.

⁸⁰² Vgl.: Hinrichs, Jürgen: Berlin sagt Jein zu Flussvertiefung. In: Bremer Nachrichten. 16.09.2004. S. 1.

⁸⁰³ Wehrmann, Anne-Katrin: Außenweser: Trittin hat kein Vetorecht. In: Nordsee-Zeitung. 17.09.2004. S. 11.

⁸⁰⁴ Vgl.: O.V.: Erster Schritt zur Weservertiefung. In: Bremer Nachrichten. 01.12.2004. S. 19.

⁸⁰⁵ Vgl.: EB: 75-Millionen für Weser-Ausbau. In: Weser-Kurier. 03.06.2005. S. 1.

⁸⁰⁶ Vgl.: Hardam, Viola: Das Flussbett soll noch tiefer werden. In: Die Norddeutsche. 26.11.2005. S. 1.

⁸⁰⁷ Vgl.: O.V.: Verfahren zur Vertiefung der Weser beginnt. In: Nordsee-Zeitung. 07.06.2006. S. 16.

Allerdings mussten die Vorbereitungen für den Ausbau im Sommer 2008 vorerst gestoppt werden. Das Bundesverwaltungsgericht hatte in einem Präzedenzfall den besonderen Stellenwert des Naturschutzes in Gebieten, die gemäß der EU Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie geschützt waren, herausgestellt.⁸⁰⁸ Genau zu einem solchen Schutzgebiet hatte der Bremer Senat auf Druck von EU und Bundesregierung die Mündung der Weser bei Bremerhaven sowie einen Teil der Unterweser zwischen Ochtemündung und Rehum im Jahr 2005 aber erklärt. Zwar waren die Fahrrinnen davon eigentlich ausgenommen worden, doch schon damals hatten Vertreter der Bremer Hafenwirtschaft die Entscheidung stark kritisiert, weil sie Einschränkungen des laufenden Vertiefungsverfahrens befürchteten.⁸⁰⁹ Diese traten nun nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ein und trugen mit dazu bei, dass sich der Ausbau weiter verzögerte.⁸¹⁰

3.2.3.7 Entwicklung der stadtbremischen Häfen

3.2.3.7.1 Neustädter Hafen

Schon 1971 war die Abfertigung von Vollcontainerdiensten vollständig nach Bremerhaven verlegt worden.⁸¹¹ Trotzdem wurden für die Häfen in Bremen-Stadt aufgrund ihrer Lage tief im Binnenland und der damit verbundenen geringeren landseitigen Vorfrachtzeiten weiterhin Potentiale in der konventionellen Stückgutschifffahrt und bei der Abfertigung von Semicontainerschiffen gesehen.⁸¹² Daher wurde die Kaje im Neustädter Hafen zunächst auch weiter für den Containerumschlag ertüchtigt und mit leistungsfähiger Suprastruktur ausgestattet. Die Geländetiefe des Terminals wurde bereits Anfang der Siebzigerjahre auf 300 Meter verdoppelt und reichte damit bis an jene Linie, an der in den Ursprungsplanungen eigentlich die Ostkaje des Beckens III hätte verlaufen sollen. Neben großzügigen Freiflächen für die Lagerung von Containern entstand im rückwärtigen Bereich des Terminals ein Container-Pa-

⁸⁰⁸ Vgl.: O.V.: Öko-Urteil bremst Nassbagger. In: Nordsee-Zeitung, 21.06.2008. S. 14.

⁸⁰⁹ Brandt, Michael: Schutz für Finte und Neunauge. In: Weser-Kurier, 23.12.2005. S. 9.

⁸¹⁰ o. V.: Öko-Urteil bremst Nassbagger. In: Nordsee-Zeitung, 21.06.2008. S. 14.

⁸¹¹ Vgl. Diese Arbeit S. 143 f..

⁸¹² Vgl.: Stuchtey, R. W.: Die Stellung der bremischen Häfen im Containerverkehr. In: Schiff und Hafen Nr. 10. 1969. S. 844.

cking-Center. Zwischenzeitlich wurde auch wieder die eigentlich schon ad acta gelegte Erweiterung der Anlage um ein weiteres Hafenbecken ins Auge gefasst,⁸¹³ die im Hafenentwicklungsplan von 1975 für Mitte der Achtziger projektiert wurde.⁸¹⁴ Zunächst wurde jedoch die Erschließung der Ostkaje des Beckens II in Angriff genommen.⁸¹⁵ Eine Maßnahme, die allerdings weniger dem Containerverkehr geschuldet war, sondern die Wettbewerbsfähigkeit im anhaltend schärfer werdenden Wettbewerb der Nordseehäfen um den konventionellen Stückgutumschlag sicherstellen sollte.⁸¹⁶

Im Mai 1977 begannen die Arbeiten an der Kaje, die in ihrer Endausbaustufe über zwei Liegeplätze verfügen sollte. Um für moderne Stückgutschiffe zugänglich zu sein, wurde die Beckensohle der neuen Liegeplätze auf 13 Meter unter NN vertieft. Bereits Anfang Dezember 1978 konnte an dem Terminal, der über eine Geländetiefe von insgesamt 450 Metern verfügte und der gleichzeitig für den Umschlag von konventionellem Stückgut, Massengut, Industrieanlagen und Containern ausgelegt war, das erste Schiff abgefertigt werden.⁸¹⁷ Die Anlage verfügte über sieben Kräne zwischen 8 und 16 Tonnen Tragkraft sowie eine 80-Tonnen-Containerbrücke, deren Besonderheit darin bestand, dass sie in der Lage war, über die Stückgutkräne hinweg fahren zu können und so die Flexibilität und Produktivität der Anlage im Vergleich zum Terminal auf der anderen Beckenseite erheblich vergrößerte. Bis Anfang der Achtzigerjahre wurden die Krankapazitäten noch durch eine 40-Tonnen-Platzbrücke ergänzt.⁸¹⁸ In ihrer Endausbaustufe verfügte die Ostkaje über mehr als 60.000 Quadratmeter Schuppen- und rund 151.000 Quadratmeter Freifläche.⁸¹⁹

⁸¹³ Vgl.: sw: Neustädter Hafen wird ausgebaut. In: Bremer Nachrichten. 25.11.1970. S. 3; Kroll, Hans Henning: Häfen in Bremen und Bremerhaven werden ausgebaut. In: Hamburger Abendblatt. 07.04.1973. S. 11; wi: Drittes Becken erst in zehn Jahren. In: Weser-Kurier. 21.06.1974. 13.

⁸¹⁴ Vgl.: Hafenentwicklungsplan 1975. S. 23 f.; Beier, Gerhard: Stückgutanlagen in den Neustädter Häfen 1966 – 1977. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1975/76. Bd. 35. Hamburg 1977. S. 59.

⁸¹⁵ StAB 4,35/2-1573.

⁸¹⁶ Vgl.: Hafenentwicklungsplan 1975. S. 23.

⁸¹⁷ Vgl.: O.V.: Bremen: Ausbau des Neustädter Hafens. In: Hansa Nr. 24. 1978. S. 2042; O.V.: Neue Stückgutumschlagsanlage in Bremen. In: Hansa Nr. 11. 1979. S. 891; O.V.: Neue Stückgutumschlagsanlage in Bremen. In: Hansa Nr. 11. 1979. S. 891; O.V.: Schuppen-Neubau im Neustädter Hafen. In: Hansa Nr. 13. 1983. S. 1188.

⁸¹⁸ Vgl.: O.V.: Schuppen-Neubau im Neustädter Hafen. In: Hansa Nr. 13. 1983. S. 1188.

⁸¹⁹ Vgl.: O.V.: Jetzt 60.000 qm überdachte Lagerfläche in Bremen. In: Schiff und Hafen Nr. 9. 1984. S. 207.

3.2.3.7.2 Vom Zweifel an den stadtbremischen Häfen zur Überseestadt

Während der Neustädter Hafen zunächst ausgebaut wurde, mussten die alten Hafenanlagen auf der rechten Weserseite einen immer stärkeren Rückgang ihres Umschlagvolumens verzeichnen. Anfang der Achtzigerjahre konnte kein Zweifel mehr darüber bestehen, dass die Entwicklung der zurückliegenden eineinhalb Jahrzehnte, die durch den Container induziert worden war, für das traditionelle Freihafengebiet einen erheblichen Funktionsverlust bedeutete. Seine Kajenstruktur war für die neuen Verkehre nicht ausgelegt. Der Neustädter Hafen und die Häfen in Bremerhaven hatten ihm binnen kürzester Zeit schlicht und einfach „den Rang abgelassen“.⁸²⁰ Trotzdem wurden Hafengewirtschaft und Senat zunächst nicht müde, zu versichern, dass das innenstadtnahe Hafengebiet auch in Zukunft „ein wichtiger Lebensnerv der Bremer Wirtschaft“⁸²¹ bleiben würde. Allerdings konnten alle Beteuerungen nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Güterströme zunehmend am Übersee- und Europahafen vorbei liefen.

Im Jahr 1985 waren es schließlich die Bremer Grünen, die es als erste Partei offen wagten, einen „geordneten Rückzug“⁸²² der Hafengewirtschaft aus den Hafenbecken rechts der Weser ins Gespräch zu bringen und damit an nicht weniger als einem „bremischen Heiligtum“⁸²³ zu kratzen. Es sei offensichtlich, so ihre Einschätzung, dass auf Dauer große Teile der stadtbremischen Häfen nicht im Wettbewerb mit anderen Hafenplätzen bestehen könnten und es daher an der Zeit sei, die sich vollziehenden Veränderungen in der Hafengewirtschaft nicht länger völlig zu ignorieren. Um ein langsames und schmerzhaftes Absterben des Hafengebiets rechts der Weser zu verhindern, sei stattdessen eine Umwidmung und anderweitige Nutzung nötig.⁸²⁴ Auch Vertreter der SPD schlossen sich der Argumentation an. Es sei an der Zeit, an alten Tabus zu rütteln und offen darüber nachzudenken, ob tatsächlich noch der Betrieb aller Hafenbecken notwendig sei. Namentlich der Europahafen wurde dabei offen zur Disposition gestellt. In der Folge versicherte Hafenseniör Brinkmann, dass seine Behörde derartige Überlegungen auf der Grundlage von Kosten-Nutzen-Analysen prüfen werde.⁸²⁵

⁸²⁰ ndt.: Überseehafen brachte Aufschwung. In: Weser-Kurier. 02.10.1981. S. 15.

⁸²¹ Methner, Harry: Überseehafen wurde 75 Jahre alt. In: Bremer Nachrichten. 02.10.1981. S. 3.

⁸²² gru.: Grüne: Auf Schrumpfung der Häfen einstellen. In: Weser-Kurier. 11.05.1985. S. 15.

⁸²³ Ebenda. S. 15.

⁸²⁴ Vgl.: efe: Grüne malen schwarz: Häfen in Gefahr. In: Bremer Nachrichten. 11.05.1985. S. 15.

⁸²⁵ Vgl.: as.: Wird Europahafen noch gebraucht? In: Weser-Kurier. 15.05.1985. S. 13.

Die Richtung der Diskussion änderte sich jedoch noch im gleichen Jahr fundamental, als im Dezember 1985 die EG die Zukunft der Freihafenzonen in Bremen und Hamburg in Frage stellte. Vor diesem Hintergrund erschienen Zweifel an der Zukunftsfähigkeit der eigenen Hafenableitungen aus bremischer Sicht plötzlich inadäquat. Im Gegenteil, von nun an wurde vorerst wieder die besondere Bedeutung und Leistungsfähigkeit des gesamten Freihafenbereichs herausgestellt.⁸²⁶

Erst 1987 brachte Senator Brinkmann die Diskussion wieder ins Rollen, als er die Verlagerung weiterer Hafenfunktionen vom rechten auf das linke Weserufer ankündigte.⁸²⁷ Zusätzlich ließ das Senatsressort für Wirtschaft und Außenhandel verlauten, dass die rechte Weserseite in ihrer vorliegenden Form „*hafenpolitisch uninteressant geworden*“⁸²⁸ sei. Stattdessen wolle man alternative Nutzungskonzepte prüfen.⁸²⁹

Allerdings gab es auch Planungen, das Areal in seiner ursprünglichen Funktion wiederzubeleben. Dazu wurde der Bau eines großen Multi-Purpose-Terminals einschließlich Stromkaje an der Weser angedacht. Um die dafür notwendigen Flächen zu erhalten sollte der Überseehafen, dessen alte Kajen sich inzwischen als in weiten Teilen marode erwiesen hatten, zugeschüttet werden.⁸³⁰

Für Aufsehen innerhalb der Hafengewirtschaft sorgte der Alternativplan der Senatorin für Umweltschutz und Stadtentwicklung, Eva-Maria Lemke-Schulte, die anregte, auf dem bisherigen Hafenableitung Platz für „*hochwertiges Wohnen*“ zu schaffen.⁸³¹ Unter den Industriebetrieben, die vor allem im Holz- und Industriefahren angesiedelt waren, aber auch unter Logistik- und Distributionsdienstleistern am Europa- und Überseehafen, traf diese Idee auf erheblichen Widerstand. Der Kaffeeröster Eduscho drohte unmittelbar nach Bekanntwerden der Pläne offen an, seine bisherigen „*Standortüberlegungen*“ überarbeiten zu wollen und gegebenenfalls nach Berlin oder Halle abzuwandern.⁸³² Andere Unternehmen drohten ähnliche Konsequenzen an, sollten die Pläne in die Tat umgesetzt werden. Die Sorge der Firmen bestand vor allem darin,

⁸²⁶ Vgl.: gh.: Die EG möchte den Bremer Freihafen abschaffen. In: Weser-Kurier. 12.12.1985. S. 9; gem.: Experten befürchten Selbstmord auf Raten. In: Weser-Kurier. 21.12.1985. S. 10; B: Parlament einig: Bremen darf Freihafen-Status nicht genommen werden. In: Bremer Nachrichten. 30.01.1986. S. 10.

⁸²⁷ Vgl.: Holtgreffe, Heinz: Häfen passen sich dem Strukturwandel an. In: Bremer Nachrichten. 14.05.1987. S. 15.

⁸²⁸ khp.: Spülfeld wird zum „Außenhandelszentrum“. In: Weser-Kurier. 22.08.1987. S. 15.

⁸²⁹ Vgl.: Holtgreffe, Heinz: Häfen passen sich dem Strukturwandel an. In: Bremer Nachrichten. 14.05.1987.

⁸³⁰ Vgl.: gru.: Überseehafen dicht – Schlickprobleme gelöst? In: Weser-Kurier. 01.03.1990. S. 23; Schlottau, 1999, S. 150.

⁸³¹ Groth, Peter: Hafenableitungen werden zugeschüttet. In: Weser-Kurier. 26.09.1990. S. 19.

⁸³² as.: Eduscho droht dem Senat. In: Weser-Kurier. 29.09.1990. S. 14.

dass mit möglichen Anwohnern auch Beschwerden gegen Lärm-, Verkehrs- oder andere Belästigungen einhergehen könnten.⁸³³ Die Heftigkeit des Protestes zeigte schnell Wirkung. Das Hafenessort legte nur wenige Wochen später gegen die Pläne der Stadtentwicklungssenatorin sein Veto ein und die Idee vom „*Wohnen am Wasser*“ verschwand vorerst wieder in der Schublade.⁸³⁴ Und das, obwohl Bremen zu diesem Zeitpunkt unter einem erheblichen Mangel an Wohnraum litt.⁸³⁵

Unabhängig davon blieb die BLG bei ihrer Analyse, dass die bestehenden Anlagen auf dem rechten Weserufer antiquiert und für einen modernen Umschlag nicht mehr geeignet seien. Auf den einzelnen Kajan stünde zu wenig Platz für die nötigen Lagerflächen zur Verfügung. Damit war aus Sicht der BLG eine Zukunft von Europahafen und Überseehafen als Orte mit originärer Hafenfunktion, nämlich dem Güterumschlag zwischen Schiff und Kaje, nicht mehr gegeben.⁸³⁶

Im Juni 1992 kündigte auch die Fruchthandelsgruppe Atlanta/Scipio an, ihren bis dahin im Europahafen abgefertigten Fruchtumschlag vollständig nach Bremerhaven zu verlegen.⁸³⁷ Dass ausgerechnet eine Firma, deren Vertreter sich kurz zuvor noch vehement gegen die Wohnungsbaupläne des Senates ausgesprochen hatten⁸³⁸, nun dem alten Hafensareal den Rücken kehrte, gab der Diskussion um dessen Zukunft noch einmal neue Nahrung. In der Bremer Öffentlichkeit wurden nun verstärkt Konversionsprojekte in Liverpool und London als erfolgreiche Beispiele angeführt, bei denen sehr wohl der Wohnungsbau bei der Neugestaltung alter Hafensflächen eine gewichtige Rolle gespielt hatte. Der Senat hingegen, der inzwischen aus einer Koalition von SPD, FDP und den Grünen bestand, schien in der Frage der Umgestaltung der Hafensreviere nicht sprachfähig. Zu verschieden waren die Positionen der einzelnen Parteien. Dass den unterschiedlichen Fachressorts, die in dieser Frage inhaltlich involviert waren, nämlich Häfen (SPD), Wirtschaft (FDP) und Stadtentwicklung (Grüne) jeweils Senatoren einer der drei Koalitionsparteien vorstanden, machte die

⁸³³ Vgl.: ce/wös.: Kunick: Kein Wohnen am Wasser. In: Bremer Nachrichten. 25.10.1990. S. 19.

⁸³⁴ Wöste, Hans-Christian: Vorschlag „Wohnen am Wasser“ vom Tisch. In: Bremer Nachrichten, 17.10.1990. S. 22; ce/wös.: Kunick: Kein Wohnen am Wasser. In: Bremer Nachrichten. 25.10.1990. S. 19.

⁸³⁵ Vgl.: eb. : SPD lädt zu Gespräch über Wohnungsnot ein. In: Bremer Nachrichten. 25.10.1990. S. 17.

⁸³⁶ Vgl.: Ellmers, Carsten: „Große Lagerflächen statt alter Schuppen“. In: Weser-Kurier. 05.11.1990. S. 11.

⁸³⁷ Vgl.: Heinrich, Hansjörg: Fruchthof bevorzugt Bremerhaven. In: Weser-Kurier. 02.06.1992. S. 5.

⁸³⁸ Vgl.: ce/wös.: Kunick: Kein Wohnen am Wasser. In: Weser-Kurier 25.10.1990. S. 19.

Angelegenheit nicht einfacher. Gerade im Hinblick auf die Zukunft des Europahafens bestand große Unklarheit. „*Nichts Genaues weiß man nicht!*“⁸³⁹ konstatierte die Bremer Presse die sich zum Teil widersprechenden Zielsetzungen der einzelnen Senatoren und die Wirtschaft beklagte ein „*Bremer Hickhack*“⁸⁴⁰ in dieser Frage.

Das Hafenressort legte schließlich 1993 einen Plan zur hafenwirtschaftlichen Wiederbelebung des rechten Weseruferes vor. Demnach sollte das gesamte Revier „*ohne Einschränkung*“⁸⁴¹ weiterhin allein für Güterumschlag, Distribution und Warenveredelung genutzt werden. Hafenfremde Nutzungen waren bewusst nicht vorgesehen. Stattdessen sollte das Areal zu einer Drehscheibe der Küsten- und Binnenschifffahrt ausgebaut werden. Insbesondere um die Anhänger der Grünen, die sich zuvor stark für die Umwidmung des alten Hafensareals eingesetzt hatten, von dem Plan zu überzeugen, wurde der Umweltschutz zur zentralen Argumentation für das Festhalten an der Hafenfunktion. Die Hafenbehörde rechnete vor, dass allein durch eine Verlegung des Gütertransports zwischen Bremerhaven und Bremen von der Straße auf das Binnenschiff mindestens 25.000 LKW-Transporte jährlich eingespart werden könnten.⁸⁴²

Noch im gleichen Jahr erfuhr der Plan jedoch einen jähen Rückschlag, als die Ergebnisse eines vom Senat selbst in Auftrag gegebenen Gutachtens veröffentlicht wurden, das so gar nicht mit den von der Stadt verkündeten Zielen übereinstimmen wollte. Die Gutachter, die unter anderem alle im alten Hafengebiet angesiedelten Unternehmen nach ihren Bedürfnissen bezüglich der Flächennutzung befragt hatten⁸⁴³, sahen in ihrer Studie für das Revier keine Zukunftsperspektive in einer Wiederbelebung der klassischen Hafenfunktion. Stattdessen empfahlen sie, Übersee- und Europahafen jeweils zumindest teilweise zuzuschütten und die so entstehenden Flächen einer neuen Nutzung zu überführen. In der Häfenbehörde, die das Gutachten selber finanziert hatte, reagierte man auf die Ergebnisse empört. „*Der nackte Wahnsinn*“⁸⁴⁴, kommentierte Staatsrat Markus dessen Inhalt laut Bremer Nachrichten und Häfensenator Beckmeyer selbst gab zu Protokoll: „*Das Papier ist fehlerhaft, unsere Überlegungen finden darin keinen Niederschlag. Der Auftrag lautete anders als das, was*

⁸³⁹ Hofmann, Karl-Heinz: 100 Jahre Seehafenstadt Bremen. In: Weser-Kurier. 09.07.1992. S. IV.

⁸⁴⁰ ce.: „Belebter Europahafen entlastet die Straße“. In: Weser-Kurier. 11.09.1993. S. 14.

⁸⁴¹ Ebenda. S. 14.

⁸⁴² Vgl.: ce.: „Belebter Europahafen entlastet die Straße“. In: Weser-Kurier. 11.09.1993. S. 14.

⁸⁴³ Vgl.: kö.: „Optimalmix in urbaner Umgebung“. In: Bremer Nachrichten. 28.03.1993. S. 17; efe.: Prognos – Gutachter wollen Europahafen zuschütten. In: Weser-Kurier. 06.12.1993. S. 11.

⁸⁴⁴ efe.: Prognos – Gutachter wollen Europahafen zuschütten. In: Weser-Kurier. 06.12.1993. S. 11.

*jetzt vorgelegt wurde.*⁸⁴⁵ Angesichts der Tatsache, dass bei Auftragserteilung des Gutachtens noch die Unabhängigkeit des ausführenden Unternehmens und die Ergebnisoffenheit der Untersuchung herausgestellt worden waren, eine zumindest überraschende Feststellung.⁸⁴⁶

In der Folge kam es erneut zu Meinungsverschiedenheiten unter den zuständigen Senatsbehörden über die Zukunftsaussichten des Areals⁸⁴⁷, sodass sich im Frühjahr 1994 Bremens Bürgermeister Wedemeier persönlich einschaltete und entschied, dass der Überseehafen zugeschüttet werden solle, um hier neue Flächen für hafennahes Gewerbe zu schaffen. Der Europahafen sollte stattdessen erhalten bleiben und zu einem Europäischen Zentrum der Lebensmittelindustrie ausgebaut werden.⁸⁴⁸ Die Zeiten in originärer Hafenfunktion waren damit für beide Häfen Vergangenheit. Im Sommer 1996 kündigte die BLG ihren vollständigen Rückzug aus dem Hafenrevier rechts der Weser und die Übergabe der bisher von ihr genutzten Flächen an die Stadt an.⁸⁴⁹

Im März 1998 schließlich wurde die Zuschüttung des Überseehafens durch die Bürgerschaft beschlossen.⁸⁵⁰ Sah der Beschluss zunächst nur eine Teilzuschüttung vor, wurde bereits zwei Monate später entschieden, doch das gesamte Becken zu verfüllen, da durch die gerade laufende Vertiefung der Außenweser das dafür notwendige Material gerade verfügbar war.⁸⁵¹

Ferner wurde entschieden, auf das so neuentstandene Gelände den Bremer Großmarkt zu verlegen, der bisher in der Nähe des Flughafens lag.⁸⁵² In diesem Sinne plante der Senat auch die Nutzung der übrigen Flächen, die durch die Zuschüttung des Überseehafens neu zur Verfügung standen. Einem möglichen Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen, wie es nach wie vor die Baubehörde präferierte, erteilte die Hafenbehörde, die für sich die alleinige Planungshoheit in Anspruch nahm, eine

⁸⁴⁵ Ebenda. S. 11.

⁸⁴⁶ Vgl.: kö.: „Optimalmix in urbaner Umgebung“. In: Bremer Nachrichten. 28.03.1993. S. 17.

⁸⁴⁷ Vgl.: ce.: Wird Hafenstrukturkonzept zum Zankapfel im Senat. In: Weser-Kurier. 29.01.1994. S. 13.

⁸⁴⁸ Vgl.: khl.: „Streit beendet“. In: Nordsee-Zeitung. 10.02.1994. S. 18.

⁸⁴⁹ Vgl.: mo: BLG: Wir geben Hafenanlagen zurück. In: Weser-Kurier. 15.08.1996. S. 6; Struß-von Pollnitz, Annemarie: Investoren für Hafenaerial gesucht. In: Weser-Kurier. 24.07.1998. S. 6.

⁸⁵⁰ Vgl.: Werner, Jörg: Einst hochmodern, heute veraltet. In: Bremer Nachrichten. 08.08.1998. S. 15.

⁸⁵¹ Vgl.: Schlottau. 1999. S. 148 ff.

⁸⁵² Vgl.: Hellwege, Ute: Großmarkt kommt in den Überseehafen. In: Weser-Kurier. 29.05.1998. S. 17.

klare Absage.⁸⁵³ „*Mit Wohnen ist nichts*“⁸⁵⁴, erklärte beispielsweise Staatsrat Markus und erhielt darin Unterstützung von der Handelskammer Bremen, die ebenfalls betonte, dass aus ihrer Sicht nur eine gewerbliche Nutzung der Flächen in Frage komme. Die herausragende Qualität der Flächen als Unternehmensstandort am see-schifftiefen Wasser sei konsequent zu nutzen, so die Kammer.⁸⁵⁵

Während es im Senat selber in dieser Frage keine Einigkeit gab, wurde von außen heftige Kritik am Vorgehen laut. Auf einem zweitägigen Workshop mit dem Titel „*Die Zukunft der alten Bremischen Hafenreviere*“ klagte die Architektenkammer Bremen, dass das Vorgehen der Hafenbehörde der Stadtentwicklung die Chance auf ein „*Jahrhundertwerk*“ nehmen würde. Teilnehmende Stadtentwickler und Unternehmensberater aus ganz Europa machten ihr Unverständnis darüber deutlich, „*mit welcher Eingleisigkeit und Phantasielosigkeit*“⁸⁵⁶ der Senat Bremen die Chance verwehrte, sich als „*Stadt am Wasser*“ eine neue Vision zu geben.⁸⁵⁷ Die Hafenbehörde gab sich davon ungerührt. „*Wir sollten nicht mit der Illusion rumlaufen, hier würde die City erweitert*“⁸⁵⁸, erklärte Staatsrat Markus und Senator Beckmeyer machte aus seinen Unmut über die anhaltende Diskussion keinen Hehl: „*Mich hat geärgert, dass manche öffentliche Stellungnahme zur künftigen Nutzung des Areals die fundamentalen ökonomischen Interessen in diesem Bereich schlichtweg unberücksichtigt gelassen hat.*“⁸⁵⁹

Die Riege der möglichen Investoren, die sich seit Sommer 1998 an der Ausschreibung zur Neugestaltung des gesamten 280 Hektar großen Hafenreviers auf der rechten Weserseite beteiligte, zeigte sich angesichts der Unbeweglichkeit der Hafenbehörde in dieser Frage zunehmend „*fassungslos*“.⁸⁶⁰ Sie kritisierten, dass auf der einen Seite wertvolle Flächen nahe der Innenstadt für den Großmarkt „*verschwendet*“

⁸⁵³ Vgl.: Struß-von Pollnitz, Annemarie: Investoren für Hafenaerial gesucht. In: Bremer Nachrichten. 24.07.1998. S. 6; Heinrich, Hansjörg: Kaum eine Chance für Wohnen. In: Bremer Nachrichten. 04.03.1999. S. 10; Monsees, Horst: Der langsame und leise Abschied vom Lustprinzip. In: Bremer Nachrichten. 27.03.1999. S. 6.

⁸⁵⁴ Struß-von Pollnitz, Annemarie: Investoren für Hafenaerial gesucht. In: Bremer Nachrichten. 24.07.1998. S. 6.

⁸⁵⁵ Vgl.: Heinrich, Hansjörg: Kaum eine Chance für Wohnen. In: Bremer Nachrichten. 04.03.1999. S. 10.

⁸⁵⁶ Junck, Volker: Großmarkt in die Marsch? In: Kurier am Sonntag. 22.11.1998. S. 5.

⁸⁵⁷ Vgl.: Junck. 22.11.1998. S. 5.

⁸⁵⁸ Monsees, Horst: Neue City in alten Häfen eine Illusion. In: Weser-Kurier. 05.03.1999. S. 9.

⁸⁵⁹ Ebenda. S. 9.

⁸⁶⁰ Monsees, Horst: Der langsame und leise Abschied vom Lustprinzip. In: Bremer Nachrichten. 27.03.1999. S. 6.

würden und Bremen gleichzeitig den weltweit zu beobachtenden Trend zur Konversion ehemaliger Hafensareale in hochwertige Wohn- und Dienstleistungszentren vollkommen ignoriere.⁸⁶¹

Erst nach der Bürgerschaftswahl 1999 und einem Wechsel an der Spitze der Häfenbehörde kam es unter dem neuen Häfensenator Josef Hattig zu einer Neuausrichtung in dieser Frage. Im Juni 2000 beschloss der Senat, das alte Hafenrevier in ein „*attraktives, innenstadtnahes, hochwertiges Gewerbe-, Dienstleistungs- und Wohnungsbaugelände*“⁸⁶² umzuwandeln. Der Großmarkt befand sich zu diesem Zeitpunkt jedoch schon im Bau.

Aufgrund der Senatsentscheidung wurde in den folgenden Jahren der „*Masterplan – Überseestadt Bremen – Standort der Möglichkeiten*“ als städtebauliches Entwicklungskonzept für das gesamte Areal entwickelt. Darin wurde nun explizit die Nähe zur historischen Innenstadt und die Lage am Wasser als das städtebauliche Potential der Flächen herausgestellt.⁸⁶³

Die Planer erkannten auf der Gesamtfläche verschiedene spezifische Flächencharaktere und unterteilten das Gesamtareal vor diesem Hintergrund in acht unterschiedliche Quartiere, denen sie eine jeweils eigene Identität zuwies.⁸⁶⁴ Da auf dem Areal noch zahlreiche Unternehmen aus „*Hafenzeiten*“ angesiedelt waren, sah der Masterplan von vornherein ein Nebeneinander alter und neuer Nutzung vor.⁸⁶⁵ Insbesondere die Unternehmen am Holzhafen wie die Rolandmühle, die Rickmers Reismühle oder Kelloggs wollten ihre bestehenden Standorte nicht aufgeben.⁸⁶⁶ Stadtplanerisch erkannte man in diesen „*maritimen Relikten*“⁸⁶⁷ nun eine besondere Chance. In Abgrenzung zur Hamburger HafenCity und anderen Hafenkonzessionsprojekten weltweit sollte hier das Nebeneinander von Altem und Neuem „*charakterbildend*“ wirken und eine Qualität der Überseestadt werden. Gerade durch die erst allmähliche Erschließung des Geländes, die eben bewusst nicht aus einem Guss war, sollte sich die Chance bieten, der anderswo zu beobachtenden „*Sterilität einer Retortenstadt*“⁸⁶⁸ zu

⁸⁶¹ Vgl.: Werner, Jörg: Nicht glücklich mit dem Großmarkt. In: Bremer Nachrichten. 29.04.1999. S. 22; Monsees. 27.03.1999. S. 6; Monsees, Horst: Neue City in alten Häfen eine Illusion. In: Weser-Kurier. 05.03.1999. S. 9.

⁸⁶² Hellwig, Silke: Schonfrist bis zur Gretchenfrage. In: Bremer Nachrichten. 21.06.2000. S. 13.

⁸⁶³ Vgl.: Masterplan. S. 2 ff..

⁸⁶⁴ Vgl.: Ebenda. S. 2 ff..

⁸⁶⁵ Wasewa, Günter: Heimathafen, S. 22.

⁸⁶⁶ Vgl.: Johnsen, Katrin: Heimathafen – Zehn Jahre Überseestadt Bremen – Streifzüge durch den Wandel. Bremen 2010. S. 20.

⁸⁶⁷ Johnsen, Katrin. 2010. S. 20; Sammet, Gerald: Am Kai der guten Hoffnung. In: Merian – Bremen und Bremerhaven. 2010 Nr. 12. S. 78 ff..

⁸⁶⁸ Johnsen. 2010. S. 20; Sammet. 2010. 78 ff..

entgehen. Lag diese Sicht bei den denkmalgeschützten und als denkmalwürdig eingestuften Gebäuden auf der Hand, entsprangen sie in anderen Teilen eher einer Art Zweckoptimismus. Neben den alten Industrie-, Lager- und Distributionsbetrieben, die als Zeugnisse der vergangenen Hafenfunktion an alte Zeiten erinnerten, war es vor allem das rund 20 Hektar umfassende Areal des noch jungen Großmarktes, das der vollständigen Neugestaltung des ehemaligen Hafengebietes im Wege stand. Bereits kurz nach seiner Eröffnung bestand allgemeine Einigkeit darüber, dass dessen Verlegung in den alten Überseehafen aus stadtplanerischer Sicht als eine „*veritable Dummheit*“⁸⁶⁹ angesehen werden musste, die allerdings vorerst nicht rückgängig zu machen war.

⁸⁶⁹ Sammet. 2010. 78 ff..

3.3 Der Hamburger Hafen ⁸⁷⁰

3.3.1 Die Entwicklung des Hamburger Hafens bis 1945

Die Gründung des Hamburger Hafens datiert im Selbstverständnis der Stadt auf das Jahr 1189. Die Gewährung von Zoll- und Abgabefreiheit auf der Niederelbe in Form eines Freibriefes – den es im Original vermutlich nie gegeben hat – durch Kaiser Friedrich I. Barbarossa ist als Gründungsmythos des Hafens bis heute fest verankert.⁸⁷¹ Gleichwohl gab es schon weit vor 1189 Hafentätigkeit auf hamburgischem Gebiet. Schon zu Beginn des 9. Jahrhunderts waren an der Alster eine Uferbefestigung mit Landungssteg errichtet und bereits im 11. Jahrhundert in der Großen Reichenstraße Speicher zur Lagerung von im Hafen umgeschlagenen Waren gebaut worden.⁸⁷² Mit dem Zusammenschluss von Alt- und Neustadt im 13. Jahrhundert wurde schließlich am Nikolaifleet die erste Vorform einer Kaianlage errichtet.⁸⁷³ Ab dem 16. Jahrhundert verlagerten sich die Hafenaktivitäten aufgrund der immer größer werdenden Schiffsabmessungen dann allmählich an die Mündung der Alster in die Norderelbe. Hier entstand der sogenannte Binnenhafen.⁸⁷⁴

Nach dem Niedergang der Hanse begann Hamburg mit dem Bau einer der größten Festungsanlagen Europas. In diesem Zuge wurde auch eine Erweiterung der Hafenanlagen vorgenommen. Zwischen den in die Elbe reichenden Teilen der Festungsanlage entstand der rund 1000 Meter lange und ca. 120 Meter breite Niederhafen, der bis weit ins 19. Jahrhundert hinein zentraler Ort für die Abfertigung von Seeschiffen in Hamburg blieb. Die übliche Form des Ladens und Löschens stellte dabei der Stromumschlag dar, bei dem flache Schuten längs der Seeschiffe festmachten und deren Güter übernahmen bzw. ihnen welche brachten. Der Niederhafen verfügte für diese Zwecke über zwei jeweils etwa 500 Meter lange Reihen Duckdalben. Über

⁸⁷⁰ Dieses Kapitel wurde in Teilen übernommen aus der Magisterarbeit: Nufer, Benedikt: Die Auswirkungen der Containerisierung auf Anlagen, Umschlag und Beschäftigung im Hamburger Hafen. Hamburg 2009. S. 32 ff.

⁸⁷¹ Vgl.: Kludas; Maass; Sabisch. 1988. S. 9 f.

⁸⁷² Vgl.: Ebenda. S. 9 f.

⁸⁷³ Albrecht. 1964. S. 832.

⁸⁷⁴ Vgl.: Rath. 1988. S. 51.

vereinzelte Möglichkeiten, Ladung direkt zwischen Seeschiff und Land umzuschlagen verfügte der Hamburger Hafen zu dieser Zeit lediglich im Binnenhafen.⁸⁷⁵

Seit Ende des 18. Jahrhunderts gab es Pläne, die einen Ausbau der Hafenanlagen unter Einbeziehung des Großen Grasbrooks vorsahen.⁸⁷⁶ Mit Beginn der Dampfschifffahrt wurde ein solches Vorhaben immer dringlicher.⁸⁷⁷ Erweiterungsarbeiten an den bestehenden Hafenanlagen, die noch in der Tradition des bis dahin praktizierten Umschlags blieben, reichten bald nicht mehr aus.⁸⁷⁸ Der gebrochene Hafenumschlag außenbords mit Hilfe von Schuten erwies sich für die Entwicklung des Hafens mehr und mehr als hinderlich. Insbesondere die Etablierung der Eisenbahn als landseitiger Verkehrsträger ließ die Notwendigkeit von direkten Umschlagsmöglichkeiten zwischen Schiff und Land an festen Kais – wie es sie zu diesem Zeitpunkt z. B. in Bremerhaven bereits gab – auch in Hamburg ansteigen.⁸⁷⁹

Erste Pläne, die den Bau eines durch Schleusen von der Elbe abgetrennten Dockhafens vorsahen, scheiterten.⁸⁸⁰ 1859 legten der Preußische Geheime Oberbaurat Gottlieb Hagen und der Hamburger Wasserbaudirektor Johannes Dalmann einen Plan vor, der den Bau eines offenen Tidehafens vorsah, dessen Hafenbecken nicht über Schleusen erreichbar waren, sondern über einen direkten Zugang zur Elbe verfügten und den Schiffen damit „*Freiheit im Kommen und Gehen*“⁸⁸¹ garantierten. Im Jahre 1862 wurde mit den Arbeiten begonnen und Teile des südlichen Stadtgrabens wurden zum ersten modernen Hafenbecken Hamburgs ausgebaut.⁸⁸² Nach gut vierjährigen Bauarbeiten wurde der Sandtorhafen am 11. August 1866 eröffnet und zwei Tage später mit dem Festmachen der ersten beiden Schiffe in Betrieb genommen.⁸⁸³

Auf der Kaifläche ließ die staatliche Kaiverwaltung Schuppen errichten, die so abgemessen waren, dass sie auf ihrer Länge die Ladungsmenge eines Schiffes aufnehmen konnten.⁸⁸⁴ Die Schuppen waren auf ihrer gesamten Länge wasserseitig offen, sodass – wie noch 1864 ausdrücklich hervorgehoben wurde – mit Kränen „*an jedem*

⁸⁷⁵ Vgl.: Mac-Elwee, Roy Samuel: Wesen und Entwicklung der Hamburger Hafenbaupolitik im Besonderen von 1815 bis 1888. Berlin 1915. S. 16 f.; Maass, Dieter: Der Ausbau des Hamburger Hafens. 1840 bis 1910. Hamburg 1990. S. 18 f.

⁸⁷⁶ Vgl.: Mac-Elwee. 1915. S. 20 ff.

⁸⁷⁷ Zitiert nach: Ebenda. S. 16.

⁸⁷⁸ Vgl.: Rath. 1988. S. 56; Maass. 1990. S. 20.

⁸⁷⁹ Vgl.: Flügel. 1914. S. 108.

⁸⁸⁰ Vgl.: Maass. 1990. S. 22 ff.; Commerz-Deputation (Hrsg.). 1858. S. XVI.

⁸⁸¹ Flügel. 1914. S. 108.

⁸⁸² Vgl.: Kludas; Maass; Sabisch. 1988. S. 22.

⁸⁸³ Vgl.: Rath. 1988. S. 35.

⁸⁸⁴ Vgl.: Maass. 1990. S. 45 f.; Bolle, Arved: 100 Jahre Entwicklung im Hafenbau unter besonderer Berücksichtigung des Hamburger Hafens. In: Schroedter, Paul; Schroeder, Gustav (Hrsg.): 100 Jahre Schifffahrt, Schiffbau, Häfen. "Hansa". Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 1864-1964. 1964. S. 144.

beliebigen Punkt Waren nach den Schuppen abgesetzt“ werden konnten.⁸⁸⁵ Der Schuppenboden war auf Anregung Dalmanns absichtlich so hoch verlegt worden, dass mit Hilfe von an beiden Schuppenseiten angebrachten Rampen ein niveaugleicher Gütertausch zwischen Schuppen und Eisenbahnwaggons möglich war. Dieses Prinzip gewährleistete eine schnelle Verladung zwischen Bahn und Schuppen und wurde bis weit ins 20. Jahrhundert beibehalten. Zentrale Neuerung am Sandtorkai war aber die Verwendung von Kränen für den Gütertausch zwischen Schiff und Kai. Der direkte Gütertausch zwischen Seeschiff und Land ermöglichte erstmals die Einsparung des zeitaufwendigen Stromumschlags als Zwischenschritt. Insbesondere für die immer bedeutender werdende Dampfschiffahrt mit ihrem kapitalintensiven Gerät war die Reduzierung der langen Liegezeiten ein Gewinn. Insgesamt 16 Dampffrollkräne mit einer Hubkraft von 1,6 Tonnen wurden entlang des Kais aufgestellt. Drei weitere Dampfkräne anderer Bauart mit einer Hubkraft von drei bis fünf Tonnen sowie acht Handkräne mit einer Tragfähigkeit von je einer Tonne vervollständigten die am Sandtorkai zur Verfügung stehenden Krananlagen.⁸⁸⁶ Der Beginn des Kaiumschlags und die Durchsetzung der Dampfschiffahrt läuteten so das Ende der seit Jahrhunderten bestehenden Hafenstruktur in Hamburg ein. Noch im Jahr der Eröffnung des Sandtorkais überstieg die durch Dampfschiffe nach Hamburg transportierte Ladungsmenge erstmals die der von Seglern transportierten Güter.⁸⁸⁷ Für den Hamburger Hafen waren die 1860er Jahre somit zum „*Jahrzehnt der Zeitenwende*“⁸⁸⁸ geworden.

Mit dem verstärkten Einsatz von Dampfschiffen kam es dann aber auf der Unterelbe immer häufiger zu Schwierigkeiten mit dem Zustand des Fahrwassers.⁸⁸⁹ Bis dahin galt der Große Grasbrook als genau jener Punkt an der Elbe, bis zu dem Seeschiffe problemlos den Fluss aufwärts fahren konnten.⁸⁹⁰ Die nun immer größer werdenden Schiffe bekamen jedoch zunehmend wieder Schwierigkeiten, die Elbe an ihrer

⁸⁸⁵ Vgl.: Maass. 1990. S. 48.

⁸⁸⁶ Vgl.: Maass. 1990. S. 49 f..

⁸⁸⁷ Vgl.: Rath. 1988. S. 51.

⁸⁸⁸ Schön, Bettina; Uhlmann, Gordon; Wilkens, Susanne: Von der Kaizunge zum Containerterminal. Hamburger Hafenlandschaften im Wandel 1866 bis 1970. In: Durke, Frank: Hafen Hamburg. Geschichte, Vision, Alltag. Worms 2007. S. 12.

⁸⁸⁹ Nehls; Bubendey. 1892. S. 59; Flügel. 1914. S. 28.

⁸⁹⁰ Maass, Dieter: Der Ausbau des Hamburger Hafens 1840 – 1910. Hamburg 1990. S. 181.

flachsten Stelle zwischen Neumühlen und Blankenese zu passieren.⁸⁹¹ Um dem entgegenzuwirken, wurde die Elbe bis 1872 mit Hilfe von Dampfbaggern so weit vertieft, dass der Fluss für Schiffe bis 5,1 Meter Tiefgang befahrbar wurde.⁸⁹²

Mit dem Anschluss Hamburgs an das deutsche Zollgebiet 1881 ergab sich Anfang der 1880er Jahre die Notwendigkeit, die „*grundlegende Form und Gestalt*“⁸⁹³ der kommenden Hafententwicklung festzulegen. Während das Stadtgebiet insgesamt Zollinland wurde, blieb der Hafen Zollausland. Diese Statusveränderung innerhalb der Stadt machte für den Hafen die Erschließung eines umfangreichen, die Anlagen des sog. Freihafens aufnehmenden Gebietes, notwendig. Der Generalplan, den die „Senats- und Bürgerschaftskommission für den Anschluss Hamburgs an das deutsche Zollgebiet“ im Jahr 1882 vorlegte, sah vor, zwischen der seit 1872 existierenden Eisenbahnbrücke im Osten und dem Köhlbrand im Westen zwei weitere, größere Hafengruppen zu erschließen, die neben Umschlaganlagen auch Ansiedlungsflächen für den Betrieb der Hafen- und Werftindustrie beinhalteten. Bei der Planung der Hafenbecken orientierten sich die Bauherren an dem auf dem Großen Grasbrook bereits umgesetzten Konzept. Alle Hafenbecken waren so angelegt, dass sich ihre schmalen Kaizungen „*wie Finger an einer Hand*“⁸⁹⁴ in Richtung Elbe streckten. Der dem Ausbau zugrundeliegende Plan stellte den „*großen Wurf*“ der weiteren Hafententwicklung dar und bestimmte die Entwicklung des Hafens für die folgenden Jahrzehnte.⁸⁹⁵ Wie die Gestalt der Hafenbecken, so orientierten sich auch die Kaiaufteilung und die Ausstattung im Prinzip an denen des Sandtorkais. Zwar passten sich die Abmessungen der Kaischuppen den gewachsenen Größenverhältnissen der Überseedampfschiffahrt an, grundsätzlich orientierten sich die Planer aber am Vorbild von 1866.⁸⁹⁶ Die Erschließung der Flächen auf dem Kleinen Grasbrook und auf Steinwerder vollzog sich sehr rasch. Bereits zwanzig Jahre nach dem Zollanschluss waren – deutlich schneller als zunächst erwartet – die in dem Plan vorgesehenen Baumaßnahmen vollendet. Mit dem Roßhafen entstand 1908 das letzte von insgesamt dreizehn Hafenbecken.⁸⁹⁷

⁸⁹¹ Hübbe, Heinrich: Fünf Abhandlungen über das Fahrwasser der Unter-Elbe. Hamburg 1854. S. 1;

⁸⁹² Vgl.: Nehls; Bubendey. 1892. S. 61 ff.; Buchheister, M.: Die Elbe und der Hafen von Hamburg. Hamburg 1899. S. 19.

⁸⁹³ Vgl.: Bolle. 1964. S. 144.

⁸⁹⁴ Schön; Uhlmann; Wilkens. 2007. S. 16.

⁸⁹⁵ Vgl.: Bolle. 1964. S. 145 f..

⁸⁹⁶ Vgl.: Maack. 1990. S. 64 f..

⁸⁹⁷ Vgl.: Rath. 1988. S. 59.

Zwar hatte sich durch die Ausbaumaßnahmen ein signifikanter Zuwachs der Liegeplätze ergeben, diesen stand jedoch ein Vielfaches an Umschlagswachstum gegenüber.⁸⁹⁸

Der 1908 zwischen Hamburg und Preußen geschlossene Köhlbrandvertrag legte die Grundlage für die Hafenerschließung von Waltershof.⁸⁹⁹ Ebenfalls einigten sich die beiden Vertragspartner auf die Herstellung einer durchgehenden Fahrwassertiefe von 10,2 Metern bis zu den Häfen Hamburgs und Harburgs.⁹⁰⁰ Schon kurz vor der Jahrhundertwende war das Teilstück der Elbe zwischen Altona und Finkenwerder wasserbaulichen Maßnahmen nach Vorbild der Weserkorrektur unterzogen worden. So war erreicht worden, dass bei Hochwasser Schiffe mit einem Tiefgang von 8 Metern bis Hamburg hinauf fahren konnten.⁹⁰¹

Im März 1910 wurde ein Generalplan für den Bau von Hafenanlagen auf der damaligen Elbinsel Waltershof vorgelegt.⁹⁰² Im Zuge des Ersten Weltkrieges und der anschließenden wirtschaftlichen Verwerfungen der 1920er Jahre brach der Seehandel nach Hamburg erheblich ein. Erste Umschlaganlagen wurden im 1929 ausgehobenen Griesenwerder Hafen erst Anfang der 1940er Jahre errichtet. Am Waltershofer Hafen, dem größten Hafenbecken des neuen Hafengebiets östlich des Köhlbrands, dessen Aushebung bereits 1915 vollendet worden war, fand bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges kein Kaiumschlag in relevantem Ausmaße statt.⁹⁰³

⁸⁹⁸ Vgl.: Goetz, Stefan: Die Entwicklung des Hafenraumes Waltershof. Hamburg 1983. S. 18.

⁸⁹⁹ Vgl.: Basedow. 1908. S. 6 ff..

⁹⁰⁰ Flügel. 1914. S. 36.

⁹⁰¹ Ebenda. S. 31.

⁹⁰² Vgl.: Nuhn, Helmut: Expansionsphasen des Hamburger Hafens unter Berücksichtigung politischer, ökonomischer und technologischer Steuerungskräfte. In: Nuhn, Helmut; Ossenbrügge, Jürgen; Söker, Elfried: Expansion des Hamburger Hafens und Konsequenzen für den Süderelberaum. Hamburg 1983. S. 52 ff.; Goetz. 1983. S. 20 f.

⁹⁰³ Vgl.: Goetz. 1983. S. 27 ff..

3.3.2 Der Hamburger Hafen nach 1945

3.3.2.1 Neuaufbau der Stückgutanlagen nach dem Krieg

Im Laufe des Zweiten Weltkriegs wurde der Hamburger Hafen Ziel zahlreicher alliierter Bombenangriffe. Zwischen Mai 1940 und April 1945 fanden mehr als 40 derartige Angriffe auf die Anlagen des Hafens statt.⁹⁰⁴ Als am 3. Mai 1945 die ersten Einheiten der britischen Armee die Elbbrücken Richtung Norden passierten, waren die Hafenanlagen weitestgehend zerstört und die Hafenbecken mit Schiffswracks übersät, die die Nutzung der nur noch wenigen intakten Kaianlagen weitgehend behinderten.⁹⁰⁵

Die ersten Pläne der britischen Besatzungsverwaltung für den Wiederaufbau des Hafens sahen vor, die weniger zerstörten Hafenteile im Oder-, Roß- und Baakenhafen sowie den Petroleumhafen auf Waltershof wieder instand zu setzen. Rund ein Jahr nach Kriegsende entstand 1946 am Roßkai die erste wieder funktionsfähige Kaistrecke für den Stückgutumschlag im Hamburger Hafen.⁹⁰⁶ Der vollständige Wiederaufbau des Hafens wurde fortan zu einem zentralen Ziel der Hamburger Nachkriegspolitik, obwohl die Stadt insgesamt weitgehend zerstört war. In den 1947 vorgelegten Skizzen zum Hamburger Generalbebauungsplan erklärte der Senat: *„Die oft gebrauchte Definition ‚Hamburg ist der Hafen und der Hafen ist Hamburg‘ dürfte als Erklärung ausreichen, daß der Hafen ein Kernstück der Bebauungspolitik des Stadtstaates ist.“*⁹⁰⁷

Vor diesem Hintergrund wurde das im Angesicht der vorhandenen Zerstörung durchaus ambitionierte Ziel ausgerufen, bis 1950 wieder 70 Prozent des Umschlags von 1936 bewältigen zu können.⁹⁰⁸ Angestrebt wurde dabei nicht nur der schlichte Wiederaufbau, sondern einen *„modernen Hafen“* zu schaffen, der auch in *„technischer und wirtschaftlicher Hinsicht“* kommenden Anforderungen gerecht würde.⁹⁰⁹ Damit war vornehmlich die Anpassung der Kaiorganisation der Stückgutumschlaganlagen an die veränderten Anforderungen der Binnenverkehrsträger gemeint.

⁹⁰⁴ Vgl.: Kludas; Maass; Sabisch. 1988. S. 144 f.

⁹⁰⁵ Vgl.: Grobecker. 2004. S. 11.

⁹⁰⁶ Vgl.: Kludas; Maass; Sabisch. 1988. S. 189.

⁹⁰⁷ Vgl.: Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Skizzen zum Generalbebauungsplan. Hamburg 1947. S. 12.

⁹⁰⁸ Vgl.: Ebenda. S. 12.

⁹⁰⁹ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens. Hamburg 1967. S. 5.

Schon während des Zweiten Weltkrieges war nämlich damit begonnen worden, den Kaiumschlag in Teilen umzustrukturieren. Zwei Faktoren waren dafür ausschlaggebend gewesen: Zum einen hatte die Verwendung des LKW stark zugenommen und zum anderen war aufgrund der Zerstörungen an den Schuppenanlagen damit begonnen worden, die Verladearbeiten zwischen Eisenbahn und Schiff verstärkt direkt vorzunehmen. Da klar war, dass die Bedeutung des LKW auch im Nachkriegsverkehr eher zunehmen als zurückgehen würde und auch der Direktumschlag zwischen Bahn und Schiff gewisse Vorteile offenbart hatte, sollte beidem beim Wiederaufbau durch eine veränderte Kaiaufteilung Rechnung getragen werden.⁹¹⁰ Aus Sicht der Hafенplanung galt es dafür zu sorgen, dass sich die beiden Verkehrsträger beim An- und Abtransport der Güter am Kai nicht gegenseitig behinderten. Dazu wurde die seit dem Bau der ersten Kaistrecke am Sandtorkai in Hamburg praktisch unveränderte Aufteilung der Anlagen des Stückgutumschlags umorganisiert, indem der Operationsbereich beider Verkehrsträger strikt voneinander getrennt wurde. Die Wasserseite der Schuppen blieb jetzt allein für die Bahn reserviert. In der Regel wurden hier drei Gleise verlegt, eines zum direkten Umschlag zwischen Bahn und Schiff, eines für den Gütertausch mit den auf 10 bis 12 Meter verbreiterten Schuppenrampen und dazwischen ein Rangiergleis. Die Landseite der Schuppen, die zuvor ebenfalls mit großzügigen Gleisanlagen ausgestattet war, wurde nun dem Straßenverkehr vorbehalten.⁹¹¹ Hier wurden die Schuppen jetzt mit einer vergrößerten, 3 bis 4 Meter breiten Rampe versehen, um ein leichtes Umladen zwischen LKW-Ladefläche und Schuppenboden sicherzustellen.⁹¹²

Der neuen Kaiaufteilung mit ihren oft stark verbreiterten Kaiflächen zwischen Schuppen und Wasserkante waren die bisher üblichen Halbportalkräne nicht mehr gewachsen. Die Notwendigkeit einer umfassenden Neubeschaffung der Krananlagen als Folge der Kriegszerstörung wurde daher zu einer grundlegenden technischen Überarbeitung genutzt. Zum Standard wurde der sog. Vollportalkran, der für den Hamburger Hafen im Zuge des Wiederaufbaus von Firmen wie Demag, Kampnagel, Kocks, Krupp und MAN entwickelt und weltweit zum Vorbild wurde. Auf drei oder vier Beinen direkt am Kai stehend hatten diese Kräne eine Ausladung von 25 Metern bei einer Tragfähigkeit von 3 Tonnen und entsprachen damit der Kapazität, die auch

⁹¹⁰ Vgl.: Kludas; Maass; Sabisch. 1988. S. 193 f..

⁹¹¹ Vgl.: Klugmann, Werner: Auf Schienen zum Schiff. Eine Dokumentation zum hundertjährigen Bestehen der Hamburger Hafenbahn im Jahre 1966. Hamburg 1966. S. 11.

⁹¹² Vgl.: Bolle. 1964. S. 149.

schon vor dem Kriege im Hamburger Hafen üblich war.⁹¹³ Anfang der 90er Jahre stellte die Wirtschaftsbehörde dazu fest: „*Noch fünfzehn Jahre nach Kriegsende war der technische Stand im Umschlag der gleiche wie 1930. Und auch 1930 hatte man sich in technischer Hinsicht eigentlich noch nicht sehr weit von 1866 entfernt.*“⁹¹⁴

3.3.2.2 Engpässe im konventionellen Stückgutumschlag

Nachdem das Gros des Wiederaufbaus der Umschlags- und Lagerfazilitäten im Hafen Mitte der 60er Jahre nahezu vollendet war, schienen die hafenbautechnischen Anforderungen des Stückgutumschlags im Hamburger Hafen zunächst nur noch gering. Insgesamt flossen rund 44,5 Prozent der Gesamtinvestitionen der Stadt Hamburg zwischen 1948 und 1965 in den Wiederaufbau des Hafens. Nun, da dieser abgeschlossen schien, war der Stadt dringend daran gelegen, diese stark einseitige Ausgabenpolitik zugunsten anderer Politikfelder aufzugeben.⁹¹⁵

Als Herausforderungen des zukünftigen Hafenbaus wurden vorerst vor allem die flächen- und fahrwassertechnischen Anforderungen des Massengutverkehrs gesehen, dessen Wachstum in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg das des Stückgutverkehrs deutlich übertroffen hatte. Insbesondere die immer größer werdenden Tanker und Massengutfrachter erforderten aus Sicht der Hafenplaner mittelfristig umfassende Anpassungen im Hafen.⁹¹⁶ So war die 1.560 Hektar große Fläche, die das Hafenerweiterungsgesetz von 1961 zwischen Neuenfelde, Finkenwerder und Altenwerder auswies, auch hauptsächlich für den Massengutumschlag vorgesehen.⁹¹⁷

In der Praxis jedoch kam es bereits seit Anfang der 60er Jahre zunehmend zu Abfertigungsproblemen an den Kaistrecken der neuen Stückgutumschlaganlagen. Zwar hatte das Umschlagvolumen des Stückgutes noch nicht wieder seine Höchststände der Zwischenkriegsjahre erreicht, die Zahlen der reinen Umschlagstatistik verschleierten jedoch einen anhaltenden Trend, der zunehmend zu Engpässen im Hafen führte. In der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg hatte im Zuge einer Verbesserung des schiffseigenen Ladegeschirrs der Stromumschlag deutlich an Bedeutung gewonnen. In den

⁹¹³ Vgl.: Bolle. 1964. S. 157.

⁹¹⁴ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg, Wirtschaftsbehörde, Strom und Hafenbau (Hrsg.): Hafenerweiterung Altenwerder. Zukunft für Hafen und Stadt. Hamburg 1992. S. 16.

⁹¹⁵ Vgl.: Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens. 1967. S. 6.

⁹¹⁶ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Strom und Hafenbau (Hrsg.): Grundlage für den künftigen Ausbau des Hafens Hamburg. Hamburg 1960. S. 7.

⁹¹⁷ Vgl.: Kludas; Maass; Sabisch. 1988. S. 205 f..

20er und 30er Jahren machte daher ein großer Teil der den Hamburger Hafen anlau- fenden Stückgutschiffe an Duckdalben fest und fertigte den Güterumschlag mit Hilfe der Hafenschiffahrt oder direkt aufs Binnenschiff ab.⁹¹⁸ Nun aber, nach dem Verlust großer Teile des einstmaligen natürlichen Hinterlandes der Elbe im Zuge der europäi- schen Ost-West-Teilung, hatte die Binnenschiffahrt für den Hamburger Hafen er- heblich an Bedeutung verloren. Lag deren Anteil 1936 noch bei rund einem Drittel des Gesamtumschlags, machte er 1963 nur noch ein Zehntel aus. Die Hoffnungen der Hafenplaner, die beim Wiederaufbau noch davon ausgegangen waren, dass der Eisenerne Vorhang im Laufe der Jahre wirtschaftlich durchlässiger würde und damit auch der Anteil des über die Mittel- und Unterelbe transportierten Güteraufkommens wieder an- steigen würde, bewahrheitete sich nicht.⁹¹⁹ Der An- und Abtransport der Seegüter verlagerte sich nach dem Krieg nahezu ausschließlich auf Straße und Schiene – diese waren aber über den Umschlag am Kai deutlich besser und direkter zu bedienen, als über den Außenbordumschlag. So war nach dem Ende des Krieges eine anhaltende Verlagerung weg vom Strom- hin zum Kaiumschlag zu verzeichnen.⁹²⁰ Schon 1951 hatte die Behörde für Strom- und Hafenbau gemahnt: „*Da die Verkehrsentwicklung zu höheren Anforderungen an die Umschlagsanlagen führt als sie [...] geschätzt wa- ren, [...] muss mit einer die Entwicklung der Hafengewirtschaft ernstlich gefährdenden Situation gerechnet werden.*“⁹²¹ Hamburg müsse, so die Analyse der für den Hafenaufbau zuständigen Behörde, „*mit allen Mitteln zu verhindern suchen, daß Verstopfun- gen bzw. schlechtere und verteuerte Abfertigung durch Kai- und Kaischuppenman- gel*“ das Interesse der Reedereien an Hamburg senken könnten.⁹²² Dennoch hielt der Trend in dieser Form an. Zwischen 1955 und 1965 stieg der Kaiumschlag um 57 Prozent, während im gleichen Zeitraum die zur Verfügung stehenden Kailängen nur noch um 12,5 Prozent anwuchsen.⁹²³ Zwar hatte die Produktivität der Anlagen von rund 5-7 Tonnen pro Quadratmeter vor dem Krieg auf bis zu Tonnen pro Quadrat-

⁹¹⁸ Vgl.: Bolle, Arved: Hafenanlagen für Stückgutumschlag. Ausgewählte Kapitel aus dem Seeha- fenbau. Berlin 1941. S. 2.

⁹¹⁹ Vgl.: Naumann, Karl-Eduard: Wirtschaftspolitische und technische Aspekte der heutigen Situa- tion des Hamburger Hafens. In: Hansa. 1964 Nr. 21, S. 2086.

⁹²⁰ Vgl.: Kähler, Kai: Zwischen Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsbetrieb – Hamburgs öffentli- cher Hafendienstbetrieb im Wandel, 1910 - 1970. Bremen 2006. S. 415 f..

⁹²¹ Strom und Hafenaufbau (Hrsg.): Denkschrift – Der Wiederaufbau des Hafens Hamburg um die Jah- reswende 1950/51. Hamburg 1951. S. 11.

⁹²² Ebenda. S. 11.

⁹²³ Vgl.: StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1323; Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.). 1967. S. 12; Naumann. 1964. S. 2086.

meter gesteigert werden können, damit war aber zunehmend das Limit der Leistungsfähigkeit des konventionellen Stückgutumschlags an den bestehenden Anlagen im Hafen erreicht. An den vorhandenen Kaistrecken wurden keine Kapazitätsreserven mehr gesehen.⁹²⁴

Die Hafenverwaltung reagierte auf die Engpässe mit der Planung weiterer konventioneller Kaianlagen. Allein für den Hafenbezirk Waltershof, der noch weitgehend brach lag, wurde der Bau von bis zu 50 konventionellen Kaischuppen vorgesehen, was einer Erweiterung der bisherigen Kapazitäten im Hamburger Hafen um rund die Hälfte entsprach.⁹²⁵

3.3.2.3 Rationalisierungsmaßnahmen im konventionellen Stückgutumschlag

Auf den bestehenden Anlagen östlich des Köhlbrands wurde vereinzelt damit begonnen, Spezialanlagen für einen rationaleren Stückgutumschlag zu schaffen und somit die Kapazitäten des Hafens auszuweiten.⁹²⁶ Prominente Beispiele dafür waren unter anderem der Neubau eines Südfrüchte-Schuppens am Segelschiffkai sowie der Wiederaufbau des Kaispeichers A am Kaiserhöft, des einzigen Speichers an seeschifftiefem Wasser im Hamburger Hafen.

Die umfangreichste Maßnahme zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Stückgutumschlags im Hamburger Hafen Anfang der 60er Jahre war jedoch der Bau des Überseezentrums auf dem Kleinen Grasbrook, genauer auf Schumacherwerder zwischen Moldauhafen und Norderelbe. Ziel des Neubaus war es, den bis dahin auf mehrere Schuppen auf dem gesamten Hafengebiet verstreuten Export-Sammelgutverkehr an einem Ort zu konzentrieren. Beim Sammelgut handelte es sich um Sendungen, die aufgrund ihres zu geringen Umfangs von darauf spezialisierten Sammelladungsspeditionen zu größeren Ladungseinheiten zusammengefasst und dann nach Hamburg in den Hafen transportiert wurden. Dort angekommen, wurden die Sammelladungen wieder in ihre Ursprungssendungen aufgeteilt. Die so entstehende Anzahl an Klein- und Kleinstsendungen wurde im Hafen zwischengelagert und schließlich für den Transport per Seeschiff wieder zu großen Einheiten zusammengefasst. Im Hamburger Hafen hatte diese Verkehrsform immer einen großen Stellenwert. Bis 1929 waren die Export-Sammelgutverkehre am Kirchenpauerkai unterhalb der Elbbrücken am

⁹²⁴ Vgl.: Naumann. 1964. S. 2086.

⁹²⁵ Vgl.: Kähler. 2006. S. 418.

⁹²⁶ Vgl.: Kludas; Maass; Sabisch. 1988. S. 212.

Nordufer der Norderelbe abgefertigt worden. Später wurde eine Nachfolgelage am Kamerunkai eingerichtet. Die auf die Abfertigung von Sammelgütern spezialisierten Anlagen waren jedoch im Kriegsverlauf zerstört worden. Im Zuge des Wiederaufbaus wurde dann die Bearbeitung der Sammelverkehre weitgehend dezentral organisiert. In den bestehenden Anlagen war jedoch eine angemessene Spezialisierung auf die besonderen Anforderungen dieser Verkehre nur sehr eingeschränkt möglich. Schon Mitte der 50er Jahre hatte es daher die Forderung zum Neubau einer großen Sammelgutanlage gegeben,⁹²⁷ die in der Folge immer wieder von Reedereien und Unternehmen verschiedener Branchen der Hamburger Hafenwirtschaft, vor allem auch von der HHLA wiederholt wurden.⁹²⁸

Mit konkreten Planungen für eine solche Anlage wurde dann zum Ende des Jahres 1960 begonnen. Bereits im Jahr 1961 konnten die Bauarbeiten aufgenommen werden.⁹²⁹ Die Kaizunge zwischen Moldauhafen und Norderelbe direkt unterhalb der Elbbrücken wurde deshalb als Standort ausgewählt, weil hier, nachdem ein Teil des Moldauhafens zugeschüttet worden war, genügend Raum für die rund 15 Hektar große Gesamtanlage vorhanden war und das Areal gleichzeitig verkehrstechnisch sehr gut an das Eisenbahn- und Straßennetz angebunden war. Zum Zeitpunkt der Planungen der Anlage wurden etwa 75 Prozent der Sammelgüter in Hamburg per Bahn angeliefert, rund 20 Prozent entfielen auf den LKW-Verkehr und nur etwa 5 Prozent wurden per Binnenschiff transportiert. Im Gegensatz dazu wurde die Verteilung der Sammelgüter auf die Seeschiffe noch zu rund 85 Prozent auf dem Wasser durchgeführt. Nur ein kleiner Rest entfiel auf den Straßentransport. Aus diesem Grund wurde die gesamte Konstruktion der Anlage auf einen Betriebsablauf ausgerichtet, in dessen Planung der Hafenschiffahrt eine überragende Bedeutung zukam.⁹³⁰

Um die Anlage so zu konzipieren, dass ihre Organisation eine möglichst störungsfreie Arbeit zuließ, waren im Vorfeld eingehende Untersuchungen vorgenommen worden. Die Folge war, dass die Arbeitsprozesse innerhalb der Anlage in mehrere

⁹²⁷ Vgl.: o. V.: Riesenprojekt für den Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 30.06.1954. S. 3.

⁹²⁸ Vgl.: o. V.: Ein neuer Verteilerschuppen für Hamburg. In: Hamburger Abendblatt. 04.10.1961. S. 22.

⁹²⁹ Vgl.: Förster, Kurt-Georg: Allgemeines zum Bau des Übersee-Zentrums. In: Hansa. 1967 Nr. 3. S. 196.

⁹³⁰ Vgl.: Mannitz, Walter: Die Ausrüstung des Verteilerschuppens mit Fördermitteln. In: Hansa. 1967 Nr. 6. S. 447.

voneinander unabhängige Arbeitsschritte unterteilt wurden,⁹³¹ beginnend mit dem Ausladen der binnenländischen Transportträger sowie dem Sortieren, Palettieren und Kennzeichnen der einzelnen Kolli. Ziel wurde es, die zahllosen, sehr unterschiedlichen Güter zu möglichst gleichartigen Einheiten zusammenzufassen, um auf diesem Wege ihre rationale Behandlung innerhalb der Anlage zu ermöglichen. Als standardisierte Manipulationseinheit wurde daher der Einsatz von Flachpaletten mit den Abmessungen 120 x 160 Zentimeter vorgesehen. Für sog. Kleingut wurden Paletten mit den Abmessungen 60 x 80 Zentimeter eingeführt. Die Paletten waren dabei allein für die Arbeit innerhalb der Anlage vorgesehen. Sie wurden bei Anlieferung der Güter beladen und erst nach der Auslieferung wieder abgepackt. Die Anlage verließen sie nicht. Der Lagerschuppen war so bemessen, dass er bei einem veranschlagten Jahresdurchsatz von bis zu 500.000 Tonnen ständig bis zu 12.000 Tonnen für eine durchschnittliche Lagerdauer von rund sechs Tagen aufnehmen konnte. Da die Sammelgüter in der Regel zwar palettierbar, aber nicht stapelbar waren, wurde der Schuppen mit Regalen ausgestattet. Insgesamt standen so Lagerflächen für 14.000 Kleingutpaletten und 24.000 Flachpaletten zur Verfügung. Der Lagerschuppen, das Herzstück des Überseezentrums, wurde daher auf eine Größe von 58.000 Quadratmeter dimensioniert, wobei von Beginn an eine „*zweifellos eines Tages notwendige Erweiterung*“⁹³² auf 72.000 Quadratmeter vorgesehen war. Die Auslieferung der Sammelgüter und ihr Weitertransport zu den Seeschiffen sollte, entsprechend der bis dahin üblichen Vorgehensweise, im Wesentlichen über den Wasserweg, also durch die Hafenschiffahrt durchgeführt werden. Am Nordufer des Moldauhafens wurden dafür an einem 520 Meter langen Kaiabschnitt insgesamt 56 überdachte Schutenliegeplätze angelegt. Um Platz zu sparen wurden die Krananlagen hier so konstruiert, dass die Schuten senkrecht zum Kai liegend beladen werden konnten. Insgesamt 28 Laufkatzenkräne mit einer Tragfähigkeit von je 2 Tonnen und wasserseitigen Auslegern von 25 Metern Länge standen hierfür zur Verfügung.⁹³³

Mitte Februar 1967 wurde das Überseezentrum in Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Georg Leber und rund 500 geladenen Gästen eingeweiht. Der Bau war das bis dahin teuerste Einzelprojekt in der Geschichte des hamburgischen Hafenbaus.⁹³⁴

⁹³¹ Vgl.: Mannitz. 1967. S. 447; Kuntsche, Dieter: Die Hochbauten für das Übersee-Zentrum. In: Hansa. 1967 Nr. 3. S. 200 ff.

⁹³² O.V.: Übersee-Zentrum im Hamburger Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 14.02.1967. S. 14

⁹³³ Vgl.: Mannitz. S. 450.

⁹³⁴ O.V.: Das teuerste Projekt im Hamburger Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 14.02.1967. S. 1.

Die insgesamt 138.000 Quadratmeter große Anlage war in dieser Form auf der ganzen Welt ohne Beispiel. In Hamburg zeigte man sich davon überzeugt, dass ihr Bau ein bedeutender Schritt sei, damit Hamburg im Wettbewerb mit anderen Hafenstädten „*im Rennen*“ bleiben konnte.⁹³⁵ Den Betrieb der neuen Anlage übernahm die HHLA.

Konnten durch den Bau des Überseezentrums mehrere bis dahin für den Sammelgutverkehr „blockierte“ Schuppen für den allgemeinen Stückgutumschlag umgewidmet werden, wurden aufgrund der allgemeinen Kapazitätsengpässe erste Maßnahmen entwickelt, um den Umschlag insgesamt leistungsfähiger werden zu lassen. Speziell skandinavische Reedereien setzten auf eine Beschleunigung des Umschlags durch sog. Unit-Load-Systeme, bei denen größere Kolli auf den in den 50er Jahren in Europa eingeführten Paletten vorgestaut wurden und in einem sog. Truck-to-Truck-Verfahren direkt über Rampen durch Seitenpforten der Schiffe per Gabelstapler umgeschlagen wurden.⁹³⁶ Zwar wurden Gabelstapler im Hamburger Hafen schon seit 1952 zur Flurförderung innerhalb der Schuppen genutzt,⁹³⁷ nun aber wurden sie zum zentralen Instrument des Umschlags am Kai selbst. Die breiten Rampen der Schuppen, die nur ein Jahrzehnt zuvor als Errungenschaft gefeiert worden waren, mussten wieder abgetragen und die Gleisanlagen auf dem Kai eingepflastert werden, damit die gerade erst vom wasserseitigen Kai verbannten Lastwagen direkt ans Schiff fahren und die Stapler hier agieren konnten.⁹³⁸

Im Juni 1962 wurde durch die Lager- und Speditions-Gesellschaft auf der Kaizunge Tollerort am Europakai mit dem Schuppen Nr. 90 der erste rampenlose Schuppen im Hamburger Hafen in Betrieb genommen.⁹³⁹

3.3.2.4 Der Ausbau des Fahrwassers

Bis 1921 war Hamburg selbst zuständig für den Ausbau des gesamten Fahrwassers auf Außen- und Unterelbe gewesen. Durch den Staatsvertrag von 1921 und einen

⁹³⁵ O.V.: Am Dienstag ist Premiere. In: Hamburger Abendblatt. 11.02.1967. S. 21.

⁹³⁶ Vgl.: Nagel, Gerd-Dieter: Hafenentwicklung. Die Weltwirtschaft als Randbedingung der Hafenentwicklung. In: Architekten- und Ingenieurverein Hamburg e.V.; Hamburgische Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlicher Gewerbe (Hrsg.): Hamburg und seine Bauten 1969-1984. Hamburg 1984. S. 250.

⁹³⁷ Vgl.: Fiehler, Fritz: Hafen 1989. Die Zeit der Umwälzungen. In: Skrentny, Werner (Hrsg.): Der Hafenführer. Schiffe und Menschen, Lieder und Geschichten an 99 Standorten. Hamburg 1989. S. 21.

⁹³⁸ Vgl.: Grobecker. 2004. S. 104.

⁹³⁹ Vgl.: Harmstorf. 2001. S. 115; O.V.: Für schnelleren Umschlag. In Hamburger Abendblatt. 09.06.1962. S. 13.

Zusatzvertrag von 1922 ging diese Zuständigkeit ans Reich über. Dieses verpflichtete sich im Gegenzug, das Fahrwasser der Elbe stets so tief zu halten, dass die jeweils größten Seeschiffe unter Ausnutzung der Tide den Hamburger Hafen anlaufen konnten. Hamburg selbst blieb verantwortlich für den Ausbau jenes Teils der Elbe, der in seinem Staatsgebiet lag. Im Zuge des Groß-Hamburg-Gesetzes von 1938 und der damit verbundenen Ausweitung des Hamburger Staatsgebietes wurde auch diese sogenannte Delegationsstrecke ausgedehnt. Nach 1949 gingen die vom Reich gegenüber Hamburg eingegangenen Verpflichtungen unverändert auf den Bund über.⁹⁴⁰ Schon nach Ende des Krieges landeten der Zustand des Fahrwassers von Unter- und Außenelbe sehr schnell auf der Agenda der hamburgischen Hafenpolitik. Die Entwicklungen neuer Schiffstypen während des Krieges hatte dazu geführt, dass das Fahrwasser der Elbe als seeseitige Zufahrt des Hamburger Hafens schon bald an seine Kapazitätsgrenze stieß. Dies umso mehr, als die 1939 begonnenen Strombaumaßnahmen nach Kriegsbeginn hatten abgebrochen werden müssen. Im November 1956 legte die Behörde für Wirtschaft und Verkehr daher eine Denkschrift: „Die Fahrwasser-Vertiefung in Außen- und Unterelbe, ein vordringlich ökonomisches Problem“ vor.⁹⁴¹ Hinweis auf den Handlungsdruck, der in der Hamburger Wirtschaftsbehörde verspürt wurde, kann aus der Tatsache abgeleitet werden, dass das Papier bis zur Veröffentlichung behördenintern noch den Arbeitstitel „*Die Vertiefung des Fahrwassers in der Unterelbe – ein dringend zu lösendes Problem*“ trug.⁹⁴² Seiner Analyse stellte der Senat die grundsätzliche Feststellung vorweg: „*Die Entwicklung und das Gedeihen eines Seehafens hängen nicht allein von der möglichst vollkommenen Ausgestaltung seiner technischen Einrichtungen ab; die besten und leistungsfähigsten Umschlagsanlagen erhalten ebenso wie die Hinterlandverbindungen erst dann ihren vollen Einsatzwert, wenn die Zufahrt zum Hafen von See her laufen und rechtzeitig in ihren Abmessungen, d.h. in der Breite und Tiefe ihres Fahrwassers, der Entwicklung der Seeschiffe angepaßt wird.*“⁹⁴³ „*Mit steigender Sorge*“, so der Senat weiter, beobachte er daher die „*fortschreitende Vergrößerung der Neubauten von Seeschiffen*“⁹⁴⁴. Wiederholt hätten – so wurde in einem Vermerk von

⁹⁴⁰ StHH 371-16II_210.

⁹⁴¹ Behörde für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Die Fahrwasser-Vertiefung in Außen- und Unterelbe, ein vordringlich ökonomisches Problem. Hamburg 1956.

⁹⁴² StHH 371-16 II_1357.

⁹⁴³ Behörde für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Die Fahrwasser-Vertiefung in Außen- und Unterelbe, ein vordringlich ökonomisches Problem. Hamburg 1956. S. 1.

⁹⁴⁴ Ebenda. S. 1

Strom und Hafenausbau bereits 1953 festgestellt – Hafenausbauingenieure verschiedenster Häfen auf ihre Bedenken hinsichtlich der anhaltenden Wachstumstendenzen im Schiffbau hingewiesen. Die Fahrwassertiefen der Hafenzufahrten seien demnach nicht unbegrenzt vergrößerbar. Diese Warnungen, resümieren die Autoren, seien jedoch bisher alle „*ungeachtet geblieben*“⁹⁴⁵ und kein Ende der Entwicklung absehbar.

Waren vor dem Krieg Schiffe mit einem Tiefgang von 9,0 Metern die Ausnahme, wurde nunmehr die Marke von 12 Metern bei Massengutschiffen bereits regelmäßig überschritten. Für Hamburg war diese Entwicklung, so die Einschätzung des Senats, inzwischen „*zu einer Schicksalsfrage geworden*“, da der Zustand des Flusses den steigenden Anforderungen der Schifffahrt nicht mehr genüge und für die Schiffe unerreichbar zu werden drohte.⁹⁴⁶ Die Herstellung eines vertieften Fahrwassers in der Unterelbe, so die Folgerung, duldet „*daher kein Aufschub mehr*.“⁹⁴⁷

Konkret sprach sich der Senat in seiner Denkschrift für eine Vertiefung von Unter- und Außenelbe von bisher zehn Meter bei Mittlerem Tideniedrigwasser auf zwölf Meter aus. Schon vor Veröffentlichung der Schrift hatte sich der Senat in Bonn um die Unterstützung des Anliegens durch das Bundesverkehrsministerium bemüht. Bis 1957 einigten sich beide Seiten darauf, dass das Fahrwasser in einem ersten Ausbauschritt zunächst auf elf Meter MTnw vertieft werden sollte, um dann im direkten Anschluss daran um einen weiteren Meter auf zwölf Meter MTnw vertieft zu werden. Aufgrund der Tatsache dass alle großen, im Hamburger Hafen vertretenen Mineralölverarbeiter, namentlich Esso, Shell und BP, die Indienststellung von Tankschiffen mit einem Tiefgang von über zwölf Metern für das Jahr 1961 ankündigten, erklärte sich Hamburg bereit, im Sinne einer schnelleren Durchführung den Fahrwasserausbau zunächst vorzufinanzieren.⁹⁴⁸ Die Arbeiten an der elf Meter-Vertiefung konnten 1962 abgeschlossen werden, die vorgesehenen weiteren Maßnahmen verzögerten

⁹⁴⁵ StHH 371-16 II_1357.

⁹⁴⁶ Behörde für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Die Fahrwasser-Vertiefung in Außen- und Unterelbe, ein vordringlich ökonomisches Problem. Hamburg 1956. S. 2.

⁹⁴⁷ Ebenda. S. 3.

⁹⁴⁸ Vgl.: Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Nr. 278. 17.10.1958. Haushalt 1958, Nachforderung von 3 000 000 DM für den Unterabschnitt 7320 – Strom und Hafenausbau – neue Haushaltsstelle 885. „Darlehen an den Bund zur Beschleunigung der Vertiefung der Unterelbe“. In: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft. Hamburg 1958. S. 898.

sich allerdings zunächst, weil ein neues Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden musste, dessen Feststellungsbescheide erst im Januar 1964 ergingen.⁹⁴⁹ Auch nachdem 1964 der Planfeststellungsbescheid für die Vertiefung der Elbe auf 12 Meter MTnw eingegangen war, kam es zwischen der Bundesregierung und dem Hamburger Senat zu Konflikten über die Finanzierung des eigentlich schon beschlossenen Ausbaus, sodass die Arbeiten nur äußerst schleppend vorankamen.⁹⁵⁰

3.3.3 Beginn der Containerisierung – Ablehnende Zurückhaltung

Als 1964 der leitende Hafendirektor Hans Laucht die laufenden Baumaßnahmen der Stückgutumschlagsanlagen in Hamburg 1964 mit den Worten zusammenfasste: „Im Bereich der Stückgutanlagen liegt der Schwerpunkt nach wie vor bei den Neubauten des Verteilerschuppens und des am seeschifftiefen Wasser liegenden Kaispeicher A. [...]. Daneben laufen einige Maßnahmen zur Verbesserung und Erweiterung von Kaimauern und Umschlagsgeräten“⁹⁵¹, war dies nichts anderes als eine euphemistische Beschreibung dessen, was die Wirtschaftsbehörde Jahre später als „weitreichende Konsequenzen“⁹⁵² für den Hafen beschrieb – nämlich die umfassende Neukonzeption der Stückgutumschlaganlagen nur wenige Jahre, nachdem sie im Zuge des Wiederaufbaus vollständig neu errichtet worden waren. Sukzessive wurde nun angefangen, die bestehenden Anlagen so umzugestalten, dass der Einsatz von Gabelstaplern auf den Kais und in den Schuppen leichter möglich wurde, und dazu z.B. Schuppenrampen abgetragen und Schienenstränge in den Boden versenkt.

Bemerkenswert an Lauchts Ausführungen war indes, dass er den Container, obwohl in Nordamerika schon längst etabliert und noch im gleichen Jahr in den Räumen der Hamburger Handelskammer international verbindlich genormt, in seinen Ausführungen zu den Anpassungen der Stückgutanlagen nicht erwähnte. Insgesamt standen Hafenplaner und Behörden in Hamburg dem Containerverkehr zu diesem Zeitpunkt tatsächlich äußerst skeptisch gegenüber und schätzten seine zeitnahe Einführung in Europa als unwahrscheinlich ein. Da spielte es auch keine Rolle, dass bereits seit den

⁹⁴⁹ Vgl.: Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Nr. 136. 02.06.1964. Vertiefung der Unterelbe. Gewährung eines Zwischenkredites in Höhe von 3 000 000 DM an den Bund für die Aufnahme der Baggerarbeiten zur Vertiefung der Unterelbe auf 12 m. In: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft. Hamburg 1964. S. 374.

⁹⁵⁰ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Drucksache Nr. 571. 21.03.1967. S. 8.

⁹⁵¹ Laucht, Hans: Planungsraum und Baustelle Hafen. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1964 Nr. 18. S. 10 ff..

⁹⁵² Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.). 1992. S. 16.

50er Jahren regelmäßig Großbehälter im Hamburger Hafen umgeschlagen wurden.⁹⁵³ Es könne zwar sein, dass in zehn oder zwanzig Jahren die Stückgutanlagen ganz anders aussehen müssten, gegenwärtig seien die Tendenzen in Richtung Container in der europäischen Schifffahrt aber allenfalls „*zaghaft*“⁹⁵⁴, so die Annahme an der Elbe.

Zu den stärksten Zweiflern am Containerverkehr gehörte der damalige Chef der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA) und ehemalige Hafensenator Ernst Plate. Er pathologisierte alle Tendenzen hin zu einer Ausweitung des Behälterverkehrs als „*Containeritis*“⁹⁵⁵ und brachte auch sonst seine Ablehnung gegenüber der „*rostigen Blechkiste*“⁹⁵⁶ unmissverständlich zum Ausdruck. Plates „*Kisten-Verdikt*“⁹⁵⁷, wie der Gründer der Eurokai KG diese Ablehnung später bezeichnete, gründete sich vornehmlich auf der inhaltlichen Sorge, dass die Einführung eines intermodularen Containerverkehrs, wie er an den Küsten Nordamerikas zu diesem Zeitpunkt bereits zu beobachten war, zu einem Rückgang im konventionellen Stückgutverkehr und somit zu einem Verlust an Wertschöpfungsmöglichkeiten und Beschäftigung für den Hafen insgesamt führen würde. Die Nutzung des Containers im Seegüterverkehr, so Plates Annahme, würde langfristig unweigerlich zu einer Degradierung des Hafens zur „*Durchgangsschleuse*“ für Container führen und damit unmittelbar zu einer Schwächung der Seehafenwirtschaft in Hamburg beitragen. Eine Etablierung des Containerverkehrs über den Atlantik hinweg lag somit nicht im Interesse der Häfen.⁹⁵⁸ Plate wurde in dieser Frage von den Befürwortern des Containerverkehrs als „*starrsinnig*“⁹⁵⁹ und angesichts seiner exponierten Rolle innerhalb der Hamburger Hafenwirtschaft als „*nicht den erforderlichen Weitblick*“ beweisend angesehen.⁹⁶⁰

Derweil wurden auf höchster politischer Ebene in Hamburg die immer größer werdenden Probleme im Stückgutumschlag Bestandteil umfassender Überlegungen. In einem Aufsatz vom Frühjahr 1965 stellte Wirtschaftssenator Edgar Engelhard die

⁹⁵³ Vgl.: Diese Arbeit S. 34 ff..

⁹⁵⁴ Naumann. 1964. S. 2089.

⁹⁵⁵ zitiert nach: O.V.: Wahre Größe. Planungen und Grössenentwicklung des Hamburger Hafens. In: Durke, Frank (Hrsg.): Hafen Hamburg. Geschichte, Vision, Alltag. Worms 2007. S. 28.

⁹⁵⁶ zitiert nach: Hansen. 1989. S. 97.

⁹⁵⁷ Eckelmann. 1992. S. 204.

⁹⁵⁸ Vgl.: Kähler. 2006. S. 434.

⁹⁵⁹ Grobecker, Kurt: Kurt Eckelmann geht an Land – Die Geschichte der Eurokai-Gruppe. Hamburg 1991. S. 47.

⁹⁶⁰ Grobecker. 1991. S. 47.

Notwendigkeit von Leistungssteigerungen im Stückgutumschlag fest, „zu denen insbesondere die Verbesserung und Mechanisierung des Umschlagsvorganges [und] der immer stärkere Einsatz von Flurfördergeräten, Paletten und Behältern“ gehöre.⁹⁶¹ Dennoch fanden Container- oder Behälterverkehr in den im Sommer des gleichen Jahres vorgestellten Leitlinien der Hamburger Wirtschaftspolitik keine Erwähnung. Dort wurde zwar auf „Maßnahmen zur Anpassung der Hafenanlagen an neue Verkehrstechniken“⁹⁶² verwiesen, konkret fand sich zum Containerverkehr in der mittelfristigen Konzeption der zukünftigen Hamburger Wirtschaftspolitik indes kein Wort.

Die Wirtschaftsbehörde bremste im Gegenteil alle Vorstöße zur Vorbereitung auf die neuen Verkehre vorerst aus. So lehnte es Engelhard 1965 entschieden ab, im Hafen bereits vorsorglich Einrichtungen für den Containerumschlag zu schaffen. „Der Hafenausbau sollte so dimensioniert sein, daß er stets eine Nasenlänge dem Bedarf voraus ist, nicht weniger aber auch nicht mehr“⁹⁶³, erklärte der für den Hafenausbau verantwortliche Ressortchef. Er sprach sich deutlich dagegen aus, Hafenanlagen allein „auf Verdacht“⁹⁶⁴ zu bauen. „Investitionen nach Maßstäben des Wunschdenkens möchte ich den Hamburger Steuerzahlern nicht zumuten, schon gar nicht angesichts der angespannten Haushaltslage.“⁹⁶⁵

Allerdings begann man in der Behörde für Wirtschaft und Verkehr damit, die Entwicklung genau zu beobachten. Detailliert wurden Berichte über den Containerverkehr im In- und Ausland aus Verkehrszeitschriften und der Tagespresse in zuständigen Stellen ausgewertet.⁹⁶⁶ Und es mehrten sich mahnende Stimmen gegen die Zurückhaltung. Ein Vermerk der Wirtschaftsbehörde über moderne Umschlagstechniken kam zu dem kritischen Ergebnis, dass „wesentliche Projekte“ an Hamburg „vorbeigegangen“ seien und nun in anderen Häfen zur Beschleunigung des Umschlags führen würden. Ganz konkret wurde dabei auf das angekündigte Engagement von Sealand in Bremen eingegangen. Die Autoren sprachen sich dafür aus, sich anderen Reedereien gegenüber, die an einem Containerdienst nach Hamburg Interesse haben

⁹⁶¹ Vgl.: Engelhard, Edgar: Hamburgs Zukunft als Stückguthafen. In: Hamburg Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1965 Nr. 17. S. 9.

⁹⁶² Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg, Staatliche Pressestelle (Hrsg.): Leitlinien der Hamburger Wirtschaftspolitik. Hamburg 1965. S. 14.

⁹⁶³ Zitiert nach: o. V.: Hamburger Hafenpolitik. In: Hansa. 1965 Nr. 18. S. 1665.

⁹⁶⁴ Zitiert nach: Ebenda. S. 1665.

⁹⁶⁵ Zitiert nach: Ebenda. S. 1665.

⁹⁶⁶ Vgl.: StHH. 371-16II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1406; StHH. 371-16II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1410; StHH. 371-16II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1411.

könnten, offen zu zeigen, weil ansonsten die Gefahr bestünde, dass „*Hamburg zum ‚Hinterlandhafen‘ wird*“, was „*für die gesamte Wirtschaft katastrophale Folgen haben*“⁹⁶⁷ würde.

Dennoch erklärte Engelhard im Januar 1966 mit Blick auf möglichen Containerverkehr in einer Rede vor dem Hafenverein, dass es Grundsatz der Hamburger Hafenplanung sei, bei Investitionstätigkeiten „*sorgfältig zwischen technischen Möglichkeiten und wirtschaftlichem Nutzen*“⁹⁶⁸ abzuwägen.

Bestätigung in der eigenen Zurückhaltung fand die Hamburger Hafenpolitik in Äußerungen des Direktors des Norddeutschen Loyds, der sich im August 1966 in verschiedenen Zeitschriften dezidiert gegen ein „*überstürztes Tempo*“⁹⁶⁹ bei der Einführung des Containerverkehrs aussprach, der nach seiner Auffassung in den kontinental europäischen Häfen nur unwirtschaftlich betrieben werden könnte.⁹⁷⁰

Als die HHLA unter Plates Leitung bei der Hafenbaudirektion Schwergutkräne für den Ausbau des Diestelkais zum Umschlagplatz von Schwer- und Spezialgütern beantragte, wurde dies abgelehnt, obwohl zu diesem Zeitpunkt mit der United States Lines (USL), der HAPAG und dem Norddeutschen Lloyd drei Großreedereien bereits ihr Interesse an einem gemeinsamen Containerdienst über Hamburg angedeutet hatten.⁹⁷¹

Jahre später konstatierte die Wirtschaftsbehörde, dass aus der Rückschau betrachtet Mitte der 60er Jahre in Hamburg die „*Tragweite der Transportmechanisierung nicht erkannt*“ worden war.⁹⁷²

Hinter den Kulissen wurde ein möglicher Einstieg in den Containerumschlag jedoch allmählich mit steigender Intensität diskutiert. Bereits wenige Wochen vor der Verabschiedung der Leitlinien zur Hamburger Wirtschaftspolitik hatte der Vorstand der HHLA dem Senat eine Denkschrift vorgelegt, die unter dem Titel „*Die gegenwärtige Situation im Stückgut-/Sackgutumschlag des Hamburger Hafens*“ erstmals offiziell nicht mehr nur die mangelnde Quantität der Kaianlagen, sondern auch die Form der

⁹⁶⁷ StHH. 371-16II. Nr. 1363.

⁹⁶⁸ Ebenda.

⁹⁶⁹ StHH. 371-16II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1411.

⁹⁷⁰ Vgl.: Ebenda.

⁹⁷¹ Vgl.: Kähler. 2006. S. 421 ff.

⁹⁷² Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.). 1992. S. 32.

Anlagen, d. h. die Qualität, offiziell als Ursachen für Abfertigungsprobleme im Hafen benannte.⁹⁷³ Als im Jahresverlauf 1965 u. a. Hamburgs Traditionsreederei HAPAG verlauten ließ, nun endgültig Möglichkeiten schaffen zu wollen, um zukünftig Container als Beiladung auf ihren Stückgutschiffen transportieren zu können, wiederholte die HHLA ihr wenige Monate zuvor schon einmal abgelehntes Ersuchen um einen Ausbau des Diestelkais.⁹⁷⁴

Politik und die für den Hafenausbau verantwortliche Strom- und Hafenbau zeigten sich von der Geschwindigkeit der Entwicklung nun überrascht. Bis zum Ende des Jahres 1965 hatte man sich jedoch zu einer neuen offiziellen Haltung gegenüber dem Containerverkehr durchgerungen, nach der der bisher wenig genutzte Hafenteil auf Waltershof zum Standort für den Hamburger Containerumschlag ausgebaut werden sollte. Übergangsweise sollten die HHLA-Anlagen am Diestelkai dafür die notwendige Ausrüstung erhalten, bis wenig später der Burchardkai zum Containerzentrum ausgebaut werden konnte.⁹⁷⁵

Trotzdem zeigte man sich weiter abwartend und unterstützte das Bestreben zunächst einen wettbewerbsneutralen Test mit etwa 20 Großcontainern zwischen den USA und Deutschland durchzuführen, um so „*noch bestehende Hindernisse bei der praktischen Abwicklung*“ festzustellen. Zu diesem Zweck wurde eigens im Bundesverkehrsministerium ein Arbeitskreis gebildet, der erstmals im Juli 1966 zusammentrat⁹⁷⁶ – bereits im Mai des gleichen Jahres war das erste Containerschiff im Überseehafen in Bremen abgefertigt worden.

Als Bestätigung für die eigenen Zweifel wurden zurückhaltende Äußerungen von Reedereiführungen vermerkt. Demnach sprach sich auch der Chef des Norddeutschen Lloyds gegen „*überstürztes Tempo in der Entwicklung des Container-Verkehrs in der nordatlantischen Linienschifffahrt*“ aus und prognostizierte, dass im rein privatwirtschaftlichen Bereich – also ohne militärische und ähnliche Ladung – der Containerverkehr für die Kontinental-Häfen „*unwirtschaftlich*“ sein würde.⁹⁷⁷

Trotzdem beobachtete man die Entwicklung in Bremen mit einigem Unbehagen. Im August berichtete ein Vermerk des Amtes für Wirtschaftspolitik, dass bereits seit Mai ein regelmäßiger Frachtliniendienst mit Containerschiffen zwischen der US-

⁹⁷³ Vgl.: Kähler. 2006. S. 427.

⁹⁷⁴ Vgl.: Ebenda. S. 427.

⁹⁷⁵ Vgl.: Ebenda. S. 438.

⁹⁷⁶ StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1363.

⁹⁷⁷ Ebenda.

Ostküste und Bremen verkehren würde. Der Hafen Bremen sei „*damit zum deutschen Basishafen für den Container-Verkehr geworden*“⁹⁷⁸.

Im Januar 1968 setzte Kern, seit April 1966 Senator, den Senat darüber in Kenntnis, dass die United States Lines mit der HHLA über die Einrichtung eines Containerliendienstes nach Hamburg getreten war und dafür ihre Gespräche mit Bremen abgebrochen habe.⁹⁷⁹ Dennoch überwog auch danach bei den Verantwortlichen im Hamburger Hafen noch lange Skepsis. So urteilte das HHLA-Vorstandsmitglied Werner Schröder noch 1968, dass „*aus einer gewissen Unsicherheit heraus oder auch [...] aus dem Bestreben [...] interessant und attraktiv zu erscheinen*“, Hafenvverwaltungen in jüngster Vergangenheit allenthalben „*zu einer weitgehenden Überbewertung des Containers als eines der spektakulärsten Rationalisierungsinstrumente*“ gekommen wären. „*Containerfähigkeit*“ sei jedoch nicht gleichzusetzen mit „*Containernützlichkeit*“ und diese werde weitgehend überschätzt.⁹⁸⁰ Auch die Hamburger Handelskammer prognostizierte zu diesem Zeitpunkt, die Entwicklung würde „*einen ruhigeren Verlauf nehmen, als in der ersten Container-Euphorie angenommen*“.⁹⁸¹

Nicht zuletzt diese immer wieder aus Hamburg gesandten kritischen Positionen gegenüber dem Container werden den damaligen Bremer Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Dr. Georg Borttscheller, darin bestätigt haben, im Oktober 1967 mit dem Vorschlag an die Öffentlichkeit zu treten, Hamburg und Bremen sollten im Containerverkehr „*ihre Schicksale zusammenlegen*“.⁹⁸²

Unabhängig von der Ablehnung durch einzelne Hafenfunktionäre wurde der Containerverkehr allmählich zu einer unabweislichen Realität im Hamburger Hafen, der es galt angemessen zu entsprechen, wollte man nicht riskieren, sich frühzeitig aus einer neuen Verkehrsform selbst zu verabschieden. Die bestehenden Anlagen im Hamburger Hafen waren Mitte der 60er Jahre jedoch nicht für die Abfertigung von Containerverkehren ausgelegt. Der 1967 von der Behörde für Wirtschaft und Verkehr vorgelegte Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens stellte hierzu fest: „*Die meisten vorhandenen Kaischuppen sind für den Umschlag*

⁹⁷⁸ Ebenda.

⁹⁷⁹ StHH 131-2 A2a 1968 Band 1.

⁹⁸⁰ Vgl.: Schröder, Werner: Hamburg. Ein Hafen für den modernen Stückgutverkehr. In: Hansa 1968 Nr. 19. S. 1589.

⁹⁸¹ hr.: Welche Chancen hat der Container im Überseeverkehr? In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. 1968 Nr. 10. S. 672.

⁹⁸² Grobecker. 2004. S. 98.

von Groß-Containern [...] nicht oder nur bedingt geeignet.“⁹⁸³ Es mangelte an Abstellflächen für die Behälter und unter den 887 Kaikränen, die zu diesem Zeitpunkt im Hamburger Hafen zur Verfügung standen, befanden sich lediglich vier Schwerlastkräne, die anderen waren mit einer Hubleistung von nur 3 Tonnen für den Umschlag von Containern praktisch nicht zu gebrauchen.⁹⁸⁴

Konnten die Semicontainerschiffe der ersten Stunde noch an den wenigen bestehenden Anlagen mit Schwergutkränen und mit Hilfe der 21 Schwimmkräne, die im Hamburger Hafen existierten, abgefertigt werden, bedurfte die nur zwei Jahre später beginnende Abfertigung von Vollcontainerschiffen einer neuen Kaistruktur.⁹⁸⁵ Die schmalen Landzungen der Hafenanlagen auf dem Großen und Kleinen Grasbrook und Steinwerder mit ihrer Vielzahl von Liegeplätzen, dafür aber vergleichsweise geringer Umschlag- und Lagerfläche, waren den Anforderungen eines umfassenden Containerverkehrs nicht gewachsen. Benötigt wurde jetzt vor allem Platz: große Terminals mit weniger Liegeplätzen, dafür mehr Umschlag- und Lagerflächen sowie leistungsfähige Hebevorrichtungen.⁹⁸⁶

Gut zwanzig Jahre nach Ende des Krieges, zu einem Zeitpunkt, zu dem der Wiederaufbau erst wenige Jahre abgeschlossen war, wurde deutlich, dass erneut erheblicher Investitionsbedarf auf den Hamburger Hafen zukommen würde. Die Stadt, die Eigentümerin nahezu aller für Umschlag- und Lagerzwecke nutzbaren Grundstücke im Hafen war und daher für die Kosten des Hafenausbaus nahezu allein aufkommen musste, sah sich der anstehenden finanziellen Herausforderung nicht mehr gewachsen. Dies wurde unter anderem dadurch verstärkt, dass gerade erst in der Haushaltsplanung eine Prioritätenverschiebung zugunsten der Bildungspolitik vorgenommen worden war.⁹⁸⁷ Es war zwar nach wie vor selbstverständlich, dass der Hafen bei allen grundsätzlichen Überlegungen zur Hamburger Wirtschafts- und Finanzpolitik besondere Aufmerksamkeit beanspruche – so die Feststellung der Wirtschaftsbehörde – das konnte aber nicht länger bedeuten, dass „*der staatliche Aufwand für Hafenzwecke*

⁹⁸³ Vgl.: Behörde für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.). 1967. S. 12.

⁹⁸⁴ Vgl.: Behörde für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.). 1967. S. 7.

⁹⁸⁵ Vgl.: Gerckens. 1978. S. 31 ff..

⁹⁸⁶ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Verkehr; Hafenredaktion; Unternehmensverband Hamburg e.V.; u.a. hamburgische Wirtschaftsverbände (Hrsg.): *Hamburger Hafen Handbuch*. Hamburg 1986. S. 52.

⁹⁸⁷ Vgl.: Grobecker, Kurt; Helmuth Kern. *Annäherung per Distanz. Persönliche Anmerkungen von Kurt Grobecker*. In: *Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m. b. H.* (Hrsg.): Helmuth Kern. *Ein Leben für den Hafen*. Hamburg 2005. S. 32 ff..

*absolute Priorität*⁹⁸⁸ genoß. Senat, Bürgerschaft und Bevölkerung mussten im Gegenteil Wert darauf legen, dass für den Hafen „*nicht mehr, aber auch nicht weniger getan wird, als es seiner Bedeutung – insbesondere in wirtschaftlicher Sicht – entspricht.*“⁹⁸⁹ So galt es, privates Kapital für den Hafenausbau zu gewinnen.

Schon in den Leitlinien der Hamburger Wirtschaftspolitik von 1965 war festgestellt worden, dass die bestehende Regelung der Verantwortlichkeiten im Hafen unternehmerischen Initiativen einzelner Betriebe zu wenig Raum einräumte und dadurch die optimale Wirtschaftlichkeit des Hafens insgesamt gefährdete.⁹⁹⁰

Als Schlüssel für mehr privates Engagement im Hafen wurde eine Neudefinition der Rolle der HHLA gesehen. Diese hatte bisher die Verwaltung der staatlichen Flächen einschließlich der darauf durch die Stadt errichteten Gebäude übernommen. Gleichzeitig betrieb die HHLA als städtisches Unternehmen weit über die Hälfte der Umschlaganlagen im Hafen selbst, den Rest vermietete sie an private Kaibetriebe, die verpflichtet waren, nur ihnen zugestandene Liniendienste abzufertigen und sich an vorgegebene Kaitarife zu halten.

Schon kurz nach seinem Amtsantritt veranlasste Wirtschaftssenator Kern, mit den Planungen für eine entsprechende Umgestaltung der Strukturen im Hamburger Hafen zu beginnen. Bürgermeister Weichmann und den Rest des Senats setzte er über sein Vorhaben per Brief vom 11. November 1966 in Kenntnis. Eindringlich warb Kern darin für eine Neuausrichtung der Rolle der HHLA und eine Reorganisation der staatlichen Tätigkeit im Hafen. Die bisherige Organisation war laut Kern „*so unzureichend, dass Engpässe, Verwaltungsirrwege und damit immense Zeitverzögerungen*“⁹⁹¹ zu einer Gefahr für die Entwicklung des Hafens insgesamt geworden waren. Ausdrücklich beklagte er, dass er bei Amtsantritt keinerlei Vorbereitungen für diese aus seiner Sicht überfällige Maßnahme vorgefunden hatte und sparte nicht mit Kritik an seinem Vorgänger Plate und dem ehemaligen Zweiten Bürgermeister Engelhard, die „*die Sachlage augenscheinlich anders beurteilen als die gesamte informierte Öffentlichkeit.*“⁹⁹²

Bis April 1967 wurde intensiv an der Erstellung des Berichts über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens gearbeitet.⁹⁹³ Der Bericht formulierte

⁹⁸⁸ StHH 371-16 II 208.

⁹⁸⁹ StHH 371-16 II 208.

⁹⁹⁰ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.), 1965, S. 14.

⁹⁹¹ StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Nr. 1323

⁹⁹² Ebenda.

⁹⁹³ Vgl.: Ebenda.

als Mitteilung an die Bürgerschaft das Ziel, „*einen verstärkten Einsatz privaten Kapitals im Hafen zu erreichen, aber auch, um durch verschärften Wettbewerb eine erhöhte Produktivität insgesamt zu erzielen*“.⁹⁹⁴ Zu diesem Zweck sah er vor, die Funktionen der HHLA neu zu regeln, sie von „*allen quasi-hoheitlichen und quasi-behördlichen Verpflichtungen*“⁹⁹⁵ zu entbinden und sie stattdessen „*voll in die Konkurrenz – auch um Hafengrundstücke und staatliche Infrastrukturmaßnahmen*“⁹⁹⁶ zu stellen.

Damit einher ging die Unterscheidung der Verantwortlichkeiten für Investitionen in die Infra- und Suprastruktur des Hafens. Nach wie vor beanspruchte die Stadt eine Verfügungsmacht der öffentlichen Hand über Grund und Boden im Hafen, um weiterhin die Voraussetzungen für Gesamtplanungen sicherzustellen. Somit oblag ihr der Ausbau der Infrastruktur, d. h. der Bau von Hafenbecken und Kaimauern, die ansiedlungsreife Herrichtung der Grundstücke sowie der Bau von Verkehrswegen und andere Ver- und Entsorgungsleistungen. Die im Hafen aktiven Unternehmen waren demgegenüber nach der Neuregelung für alle Investitionen selbst verantwortlich, die, unter dem Begriff der Suprastruktur subsumiert, für ihren eigenen Kaibetrieb erforderlich waren.⁹⁹⁷

Am 9. Januar 1970, fast drei Jahre nach der Ankündigung im Hafenreport, wurde die neue Hafenordnung vom Senat beschlossen.⁹⁹⁸ Der von Senator Kern vorgestellte Entschluss sah vor, dass zukünftig die Liegenschaftsbehörde die Verwaltung der Hafensflächen und die Wirtschaftsbehörde die Festlegung von Kaitarifen sowie Betriebsordnungen anstelle der HHLA bestimmen würden. Die HHLA wurde den privaten Unternehmen im Hafen gleichgestellt.⁹⁹⁹ Gleichzeitig wurde eine Kapitalerhöhung der HHLA beschlossen, die ihr einen finanziellen Spielraum verschaffen sollte. Diese erschien insbesondere deshalb notwendig, da mit dem anstehenden Ausbau des Containerterminals in Waltersdorf ein großes, für den Hafen inzwischen als entscheidend angesehenes Investitionsvorhaben vor der HHLA lag. Nur drei Wochen nach dem Senat, am 29.01.1970, beschloss die Bürgerschaft ohne vorherige Debatte die Änderung der Hafenordnung.¹⁰⁰⁰

⁹⁹⁴ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.). 1967. S. 22.

⁹⁹⁵ Vgl.: Ebenda. S. 22.

⁹⁹⁶ Vgl.: Ebenda. S. 22.

⁹⁹⁷ Vgl.: Ebenda. S. 21.

⁹⁹⁸ StHH 131-2 A2a 1970 Band 1.

⁹⁹⁹ Vgl.: Kr.: Hafen wird gestärkt. In: Hamburger Abendblatt. 09.01.1970. S. 26.

¹⁰⁰⁰ Vgl.: Kr.: Bürgerschaft für neue Hafenordnung. In: Hamburger Abendblatt. 29.01.1970. S. 19.

Wie erhofft setzte die Neudefinition des Verhältnisses zwischen Stadt und Privatwirtschaft sehr schnell unternehmerische Investitionen im Hafen frei. Die Hamburgische Landesbank stellte 1989 fest, dass auf die Neue Hafenordnung zahlreiche Neu- und Ausbauten unterschiedlicher Umschlageinrichtungen, insbesondere im Stückgut- und Containerbereich zurückzuführen waren.¹⁰⁰¹ Vor allem die Unterscheidung zwischen der von der Stadt zu finanzierenden Infrastruktur und der privat finanzierten Suprastruktur schuf das Potenzial, um den hohen Mittelaufwand für Anpassung an die neuen Umschlagetechniken aufzubringen.¹⁰⁰² Rasch kam es zu einem starken Anstieg der Investitionen in Suprastrukturmaßnahmen: Allein zwischen 1969 und 1970 verdoppelten sich die privatwirtschaftlichen Investitionen im Hafen.¹⁰⁰³ Der Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V. legte in seinem Jahresbericht von 1971 Wert auf die Feststellung, dass die neue Hafenordnung nicht allein ursächlich für das hohe Investitionsvolumen hinsichtlich der Suprastruktur war, sondern diesbezüglich vor allem eine fördernde und beschleunigende Wirkung hatte. Der Grund für den gewaltigen Anstieg des finanziellen Einsatzes waren dagegen vielmehr „*Konsequenzen der veränderten Konzeption des Gütertransports und des Güterumschlags*“.¹⁰⁰⁴

Wie notwendig die Entlastung der öffentlichen Hand von der Verantwortung für Investitionen in die Suprastruktur des Hafens war, wurde darüber hinaus durch die Tatsache dokumentiert, dass die Stadt auch unter der neuen Hafenordnung „*gewisse Schwierigkeiten*“ hatte, Mittel für den Ausbau der Infrastruktur „*in ausreichendem Umfang sicherzustellen*“.¹⁰⁰⁵ Um dennoch die Investitionstätigkeit im Hafen nicht zu bremsen, wurde früh zwischen Hafenwirtschaft und Stadt ein System zinsloser Vorfinanzierung von Infrastrukturbauten durch im Hafen aktive Unternehmen etabliert.¹⁰⁰⁶

¹⁰⁰¹ Vgl.: Cassier, Dietmar: Funktions- und Strukturwandel des Hamburger Hafens. Hamburg 1989. S. 38.

¹⁰⁰² Vgl.: Nagel. 1984. S. 253.

¹⁰⁰³ Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg. Jahresbericht 1971. Hamburg 1971. S. 19; o. V.: Investitionsboom im Hamburger Hafen. In: Hansa. 1969 Nr. 19. S. 1665.

¹⁰⁰⁴ Unternehmensverband (Hrsg.). 1971. S. 31.

¹⁰⁰⁵ Ebenda. S. 20 f..

¹⁰⁰⁶ Vgl.: Gerckens. 1978. S. 73.

3.3.4 Entwicklung ausgewählter Hafenteile im Zuge der Containerisierung

Im Laufe weniger Jahre beeinflusste die Containerisierung sämtliche bestehenden Anlagen des Stückgutumschlags im Hamburger Hafen. Dabei unterschieden sich Intensität und Form der Auswirkungen zum Teil erheblich. Während bisher kaum oder gar nicht genutzte Hafenteile plötzlich ins Zentrum der Hafenentwicklung gerieten, büßten bestehende Anlagen über die Zeit einen Großteil ihrer einstigen Bedeutung ein und wurden zum Teil schließlich vollständig von ihrer bisherigen Funktion entbunden. Die Form des Wandels korreliert dabei signifikant mit der geografischen Lage der Anlage und dem Zeitpunkt ihrer Einbeziehung in den Hafen. Je westlicher und jünger ein Hafenteil, desto größer wurde seine Bedeutung im Containerverkehr. Während die erst nach dem Ersten Weltkrieg ausgehobenen Hafenbecken auf Waltersdorf, die bis in die 60er Jahre hinein vornehmlich als Flächenreserve des Hafens galten, schnell zum Zentrum des Containerumschlags in Hamburg avancierten, verloren die innenstadtnahen Anlagen auf dem Großen Grasbrook, die die Keimzelle des Hamburger Hafens darstellten, schon bald an Bedeutung für den Hafenumschlag und wurden schließlich Ausgangspunkt eines der größten städtebaulichen Projekte in der hamburgischen Geschichte. Insgesamt gilt für den Hamburger Hafen hinsichtlich seiner Anpassung an den Containerverkehr jedoch, dass sich, anders als beispielsweise in den bremischen Häfen, keine vollständige Konzentration der Containeraktivitäten auf eine Anlage bzw. einen Hafenteil allein herausbildete. Vielmehr vollzogen sich zeitlich parallel Anpassungsprozesse unterschiedlicher Ausprägung in zunächst fast allen Hafenteilen. So wurden bestehende Anlagen an verschiedenen Stellen des Hafens zu Container-Terminals ausgebaut sowie neue Flächen als Container-Terminals erst für die Hafennutzung erschlossen. Dort wo aufgrund mangelnden Platzes oder zu geringer Fahrwassertiefe keine Abfertigung von Vollcontainerschiffen möglich war, wurden bestehende Anlagen zu Multipurpose-Terminals umgewandelt, an denen Container zumindest als Beiladung ebenfalls möglich waren. Da sich die Anpassungsprozesse in weiten Teilen parallel vollzogen, wird die folgende Darstellung anhand der Hafenteile gegliedert.

3.3.4.1 Waltershof: Erschließung bisher brachliegender Flächen

Innerhalb weniger Monate, quasi „über Nacht“, geriet 1966 das jüngste, bis dahin relativ wenig beachtete Hafengebiet auf Waltershof in den Fokus der Hamburger Hafenplanung. Bis dahin hatte es immer als Reservegebiet für den konventionellen Stückgutumschlag gegolten. Sein Ausbau war indes nie wirklich forciert worden und so waren nach dem Zweiten Weltkrieg hier nur vereinzelt Umschlaganlagen errichtet worden. Am besten erschlossen war innerhalb des Hafenteils der Diestelkai, an dem sich Anlagen der HHLA und privater Umschlagunternehmen befanden. An der Spitze der Kaizunge zwischen dem Griesenwerder und dem Waltershofer Hafen befand sich der Holzumschlag- und Lagerbetrieb Holzmüller. An dem zu diesem Zeitpunkt nur zum Teil mit Kaimauern versehenen Burchardkai befand sich eine Anlage der HHLA.

Als weitgehend ungenutztes Hafengebiet mit überdurchschnittlich breiten Kaizungen und verhältnismäßig großer Wassertiefe der Hafenbecken geriet Waltershof mit Beginn des Containerverkehrs in den Fokus des Hafenausbaus und wurde zu dessen Zentrum im Hamburger Hafen.¹⁰⁰⁷

3.3.4.1.1 Burchardkai

Im Frühjahr 1966 einigten sich die HHLA sowie die Reedereien HAPAG, Norddeutscher Lloyd und United States Lines auf die Aufnahme eines gemeinschaftlichen Containerdienstes am Burchardkai. Zwei Gründe waren für die Wahl des Burchardkais als Standort ausschlaggebend: Er verfügte sowohl über freie Kaikapazitäten als auch über Flächenreserven im rückwärtigen Raum, die ein weitreichendes Ausbaupotenzial boten.¹⁰⁰⁸

Zum Jahreswechsel 1965/66 hatte der VW-Konzern angekündigt, seinen PKW-Umschlag nach Übersee, den er seit 1958 über die HHLA-Anlage am Burchardkai abgewickelt hatte, in Hamburg aufzugeben und nach Emden zu verlegen, wo das Unternehmen gerade ein großes Automobilwerk errichtet hatte. Die Anlage auf Waltershof, die auf 31.300 m² Freifläche Abstellmöglichkeiten für bis zu 4.500 Autos aufwies, war die erste speziell auf den Automobilumschlag ausgerichtete in Europa

¹⁰⁰⁷ Vgl.: W.K.: Waltershof und seine Bedeutung im Hamburger Hafen. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1966 Nr. 8. S. 4.

¹⁰⁰⁸ Vgl.: O.V.: Hamburgs Start im Containerverkehr. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1966 Nr. 8. S. 3.

gewesen. Bis August 1964 waren hier in rund sechs Jahren 500.000 Volkswagen verladen worden.¹⁰⁰⁹

Zwar war der Verlust der Verladung von jährlich 120.000 PKW-Einheiten für die den Umschlag durchführende HHLA und den Hamburger Hafen insgesamt nicht unbedeutend, dennoch zeigten sich die Verantwortlichen im Hafen ungerührt von der Entscheidung des Wolfsburger Automobilkonzerns. Noch am Tag der Bekanntgabe ließ der Vorstand der HHLA, ohne dabei jedoch nähere Angaben zu machen, verlauten, man sei zuversichtlich, die Fläche am Burchardkai *„auch in Zukunft rentabel einsetzen zu können“*.¹⁰¹⁰ In Hafenkreisen hatte das weiträumige Gelände im Hinblick auf die sich abzeichnende Abfertigung von Containerliniendiensten schon länger als idealer Ort für den Aufbau einer entsprechenden Anlage gegolten.¹⁰¹¹ Neben der Freifläche für den VW-Umschlag verfügte das Areal zu diesem Zeitpunkt über zwei Schuppen von jeweils 5000 m² Lagerfläche. An ihnen waren bis dato vor allem Stückgutschiffe von sog. Outsiderlinien geladen und gelöscht worden, wenn für diese in den anderen Hafenteilen infolge von Engpässen keine Kapazitäten frei gewesen waren.¹⁰¹² Bereits kurz nach der Entscheidung des Volkswagenkonzerns beschloss die HHLA, trotz ihrer grundsätzlichen Vorbehalte gegenüber der Containertechnik, am Burchardkai Anlagen zur Abfertigung von Containerschiffen einzurichten. Die nach der alten Hafenordnung noch erforderliche Zustimmung der Hamburgischen Bürgerschaft erfolgte am 29.06.1966.¹⁰¹³ Die der Entscheidung vorausgehende Parlamentsdebatte nutzen Opposition und Senat noch einmal um die in Hamburg herrschende allgemeine Skepsis gegenüber dem *„Problem des Containerverkehrs“* deutlich zu machen. Besonders Wirtschaftssenator Kern brachte die zweifelnde Alternativlosigkeit, der sich die Hamburger Hafenpolitik angesichts der technischen Entwicklung im Stückgutumschlag gegenüber sah auf den Punkt, als er vor dem hamburgischen Landesparlament erklärte: *„Container sind an sich überhaupt nichts Neues. Neu ist lediglich, daß Spezialschiffe für Großcontainer entwickelt werden und sich alle Häfen der Welt darauf vorbereiten, dieses neue Transportsystem zu übernehmen. Wieweit die Häfen davon wirklich profitieren, ist sowieso noch eine zweite Frage.*

¹⁰⁰⁹ Vgl.: Kr.: Jubiläumsauto am Burchardkai. In: Hamburger Abendblatt. 26.08.1964. S. 20

¹⁰¹⁰ Vgl.: Kr.: VW-Großumschlag nach Übersee nicht mehr über Hamburg. In: Hamburger Abendblatt. 30.12.1965. S. 1.

¹⁰¹¹ Vgl.: Kr.: VW-Großumschlag nach Übersee nicht mehr über Hamburg. In: Hamburger Abendblatt. 30.12.1965. S. 1.

¹⁰¹² Vgl.: Deecke. 1983. S. 166.

¹⁰¹³ Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 6/95. 07.06.1966. S. 1 f..

Denn klar ist, daß bei einer Durchcontainerisierung von Haus zu Haus der Arbeitsanteil der Häfen bei diesem Transportsystem wesentlich geringer wird. Immerhin, wir müssen uns trotzdem darum kümmern. Ich möchte hier ausdrücklich bestätigen, daß wir der Container-Euphorie, die in machen Häfen der Welt ausgebrochen zu sein scheint und inzwischen auch schon wieder etwas zurückgedämmt ist, ausreichend skeptisch gegenüberstanden.“¹⁰¹⁴

Bereits knapp einen Monat später, am 1. Juli 1966, eröffneten die HAPAG und der Norddeutsche Lloyd einen gemeinsamen kombinierten Stückgut- und Containerdienst am Burchardkai.¹⁰¹⁵ Dazu hatten beide Reedereien ihren gesamten US-Ostküstenverkehr vom Schuppen 72 am Auguste-Victoria-Kai auf Steinwerder nach Waltershof verlegt. Die erste Abfahrt des neuen Dienstes bot am 04.07.1966 der konventionelle Stückgutdampfer des Norddeutschen Lloyds *MS Torstein*.¹⁰¹⁶

Mit der *American Ranger* machte nur drei Monate später in der Nacht zum 18.11.1966 das erste Semicontainerschiff im Hamburger Hafen an dem neuen Terminal fest. Gemeinsam mit seinen vier baugleichen Schwesterschiffen eröffnete der rund 180 Container tragende Frachter den Container-Liniendienst der United States Lines (USL) zwischen Hamburg und der US-Ostküste.¹⁰¹⁷ Auch wenn die *American Ranger* über einen bordeigenen 30-Tonnen-Schwergutbaum verfügte, mit dem der Containerumschlag zwischen Kai und Schiff erfolgte¹⁰¹⁸, waren bis zu diesem Zeitpunkt bereits erhebliche Mittel in die Ausstattung des Burchardkais mit containerfähigen Krankapazitäten investiert worden.¹⁰¹⁹ Neben acht 3-Tonnen-Kränen herkömmlicher Bauart existierten vier miteinander koppelbare Schwerlastkräne à 12,5 Tonnen und ein Schwerlastkran mit einer Leistungsfähigkeit von 20 t. Zur Flurförderung standen bereits ein 10 Tonnen Gabelstapler und ein Torlader mit 19 Tonnen Tragkraft zur Verfügung.¹⁰²⁰ Noch bevor die Verhandlungen zwischen der HHLA und verschiedenen Reedereien über die Einrichtung eines Vollcontainerdienstes abgeschlossen wurden, war bereits die Erweiterung des Terminals um weitere für die

¹⁰¹⁴ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Stenographischer Bericht über die 7. Sitzung. 29.06.1966. S. 204.

¹⁰¹⁵ Vgl.: Kr.: Für Container gerüstet. In: Hamburger Abendblatt. 15.11.1966. S. 26.

¹⁰¹⁶ Vgl.: O.V.: Hapag-Lloyd am Burchardkai. In: Hamburger Abendblatt. 02.07.1966. S. 19.

¹⁰¹⁷ Vgl.: O.V.: Container am Burchardkai. In: Hamburger Abendblatt. 18.11.1966. S. 28.

¹⁰¹⁸ Vgl.: O.V.: „American Ranger“ eröffnet USL-Containerdienst. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1966 Nr. 50. S. 22.

¹⁰¹⁹ Vgl.: Kr.: 15.11.1966. S. 24.

¹⁰²⁰ Vgl.: O.V.: „Container-Terminal-Hamburg“. In: Hansa. 1966. Nr. 23. S. 1988.

Abfertigung von Vollcontainerschiffen geeignete Liegeplätze beschlossen worden.¹⁰²¹ Dazu wurde zunächst durch die Beseitigung letzter Kriegsschäden der vorhandene Kai um rund 150 Meter verlängert und für die Erweiterung der Abstellflächen wurde die Geländetiefe der Anlage über die bisherige Zollgrenze hinaus von 100 auf 200 Meter verdoppelt. Auf der größeren Fläche sollten die Container übersichtlicher und unter Vermeidung von Doppelstapelungen gelagert werden. Da noch keine hinreichend einsatzfähige EDV zur Erfassung der Container bereit stand, wurden die Exportbehälter nach ihren Zielhäfen auf der Fläche sortiert und zusammengefasst.¹⁰²² Da sich aus Sicht der Behörde für Wirtschaft und Verkehr die Entwicklung des Containerverkehrs „*überraschend schnell*“¹⁰²³ vollzog und sich die am Burchardkai tätigen Reedereien entschlossen, alsbald den Verkehr mit Vollcontainerschiffen aufzunehmen, ergab sich die „*Dringlichkeit*“¹⁰²⁴ den eigentlich erst allmählich geplante Ausbau der Anlage zu beschleunigen.¹⁰²⁵ Wichtiger Teil der Ausbaubestimmung war die Bestellung der ersten Containerbrücke im März 1967.¹⁰²⁶ Noch bevor im November des gleichen Jahres mit den Montagearbeiten der von der Firma Demag konstruierten Brücke begonnen wurde und sie offiziell ihren Dienst aufnehmen konnte¹⁰²⁷, wurde bereits der Ausbau eines vierten Liegeplatzes in die Wege geleitet. Die Behörde für Wirtschaft und Verkehr erklärte, dass sich im Rahmen der unerwartet schnellen Entwicklung des Containerverkehrs gezeigt habe, dass sehr viel größere Schiffe eingesetzt wurden, als man dies zuvor erwartet hatte. Deren Dimensionen drohten dazu zu führen, dass die Kapazität des im Bau befindlichen dritten Liegeplatzes am Burchardkai zu klein bemessen war. Für „*erfolgsversprechende Akquisitionsbemühungen*“¹⁰²⁸ weiterer Containerlinien war die Schaffung eines vierten Liegeplatzes daher unumgänglich.

Nun wandelte sich auch die Einschätzung der hamburgischen Hafenpolitik zum Container insgesamt. Im seinem Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens (Hafenreport), den der Senat als Mitteilung an die Bürgerschaft

¹⁰²¹ Vgl.: Deecke. 1983. S. 170.

¹⁰²² Vgl.: O.V.: „Container-Terminal-Hamburg“, in: Hansa. 1966 Nr. 23. S. 1988; Erweiterung Container-Terminal Hamburg. In: Hansa. 1969 Nr. 5. S. 339.

¹⁰²³ StHH 371-16 II 1408.

¹⁰²⁴ Ebenda.

¹⁰²⁵ Vgl.: Ebenda.

¹⁰²⁶ Eigentlich war eine allmähliche Erweiterung der Anlage erst für das Jahr 1968 geplant. Vgl.: O.V.: Spezialkran für den Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 20.03.1967. S. 17.

¹⁰²⁷ Vgl.: O.V.: Hamburg rüstet sich. In: Hamburger Abendblatt. 15.11.1967. S. 29; O. V.: USL-Containerdienst ab Hamburg. In: Hansa. 1968 Nr. 12. S. 1051.

¹⁰²⁸ Vgl.: StHH 371-16 II Nr. 1408.

vom 21. März 1967 veröffentlichte, erklärte dieser: „*Es ist bekannt, daß Containerdienste bald auch in anderen Relationen (Australien, Ostasien) eingeführt werden sollen, wo man bis vor kurzem damit nicht gerechnet hatte. Für den Groß-Container sprechen außerdem so viele Gründe der Wirtschaftlichkeit und Produktivität, daß er sich ohne Zweifel immer mehr verbreiten wird. Dabei ist allerdings zweifelhaft, mit welcher Geschwindigkeit sich diese Entwicklung, die sicherlich auch nicht frei von Rückschlägen bleiben dürfte, vollziehen wird. Die Ansichten der Fachleute gehen heute noch weit auseinander; es gibt aber – im Gegensatz zu der Zeit noch vor einigen Monaten – kaum noch jemanden, der dem Groß-Container nicht eine große Bedeutung für den Seeverkehr und darüber hinaus für die gesamte Verkehrswirtschaft beimißt.*“¹⁰²⁹

In der Bürgerschaft musste sich der Senat jetzt von der zuvor selbst noch containerkritischen Opposition Vorhaltungen machen lassen, in seiner Anpassungspolitik auf die neue Verkehrstechnik zu spät und zu zurückhaltend agiert zu haben: „*Wo bleibt eigentlich der Hamburger Hafen in der internationalen Planung für den Containerverkehr? Können wir uns leisten, unsere Zukunft zu verschlafen? Was macht das für einen Eindruck auf unsere Verladerschaft?*“¹⁰³⁰, hinterfragte die Opposition die bisher so zurückhaltende Containerpolitik des Hamburgischen Senats.

Der Ausbau des Burchardkais vollzog sich indes mit beeindruckender Geschwindigkeit. Um die Akquisitionsbemühungen der HHLA um weitere Containerdienste am Burchardkai zu unterstützen, wurde im September 1967 der Bau eines vierten Liegeplatzes und die damit verbundene Erweiterung der Gesamtanlage auf 800 Meter Kai-mauer und 120.000 Quadratmeter Fläche beschlossen.¹⁰³¹

Den endgültigen Durchbruch des Containerverkehrs im Hamburger Hafen stellte dann die Abfertigung des ersten Vollcontainerschiffs am 31. Mai 1968 dar. Einen Tag später als erwartet war die *American Lancer* der US-Lines, die in der Lage war, 1.178 TEU zu transportieren, im Hamburger Hafen eingetroffen. Begrüßt wurde sie mit einem Festakt, wie er zuvor nur bei Passagierschiffneubauten auf ihrer Jungfernfahrt nach Hamburg üblich gewesen war. Ein deutliches Signal dafür, welche Bedeutung dem ersten Vollcontainerdienst für den Hamburger Hafen nun zugemessen

¹⁰²⁹ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 6/571. 21.03.1967. S. 15.

¹⁰³⁰ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Stenographischer Bericht über die 33. Sitzung. 28.06.1967. S. 1386.

¹⁰³¹ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 6/824. 21.02.1967 S. 4.

wurde.¹⁰³² Mit den Worten „*Schlechte Premiere, lange Spielzeit*“¹⁰³³ kommentierte Helmuth Kern die anfänglichen technischen Schwierigkeiten, nachdem beim Löschen des ersten Containers die Brücke überlastet und es zu einem kurzfristigen Stromausfall gekommen war¹⁰³⁴. Zehn Jahre später bewertete das Hamburger Abendblatt die Abfertigung der *American Lancer* als „*die bisher wohl größte Revolution im Hamburger Hafen*“.¹⁰³⁵

Vier Monate nach der Ankunft der *American Lancer* wurde mit der Abfertigung der *Weser Express*, einem von vier jeweils bis zu 728 TEU tragenden Vollcontainerschiffen des neuen Hapag-Lloyd-Containerdienstes, der vierte Liegeplatz am Burchardkai in Betrieb genommen.¹⁰³⁶ Damit war die HHLA am Burchardkai jetzt in der Lage jederzeit zwei Vollcontainerdienste parallel abzufertigen.¹⁰³⁷ Pro Liegeplatz war die Abfertigung von bis zu drei Schiffen in der Woche möglich. In einer ersten Bestandsaufnahme stellte die HHLA dabei noch 1968 fest, dass es sich beim bisherigen Ausbau des Burchardkais entgegen vorheriger Befürchtungen keinesfalls um „*Prestige-Investitionen*“ handele, sondern sich im Gegenteil die bisherigen Maßnahmen „*sehr eng an wirtschaftliche Notwendigkeiten*“¹⁰³⁸ hielten.

Durch die sich schnell abzeichnende Ausweitung des Containereinsatzes auf weitere Fahrtgebiete konkretisierten sich Überlegungen, auf Waltershof einen zentralen Containerterminal für den gesamten Hafen einzurichten. Insgesamt ging man in Hamburg davon aus, dass der bisherige „*Erfolg*“¹⁰³⁹ des eigenen Hafens im Containerverkehr darauf zurückzuführen war, dass man mit dem Burchardkai den Reedereien eine Anlage zur Verfügung stellen konnte, die aufgrund ihrer planerischen Konzeption und ihrer einheitlichen Betriebsführung als „*die leistungsfähigste auf dem europäischen Kontinent*“¹⁰⁴⁰ gelten konnte. Die Planungen gingen nun über den eigentlichen Burchardkai hinaus und beinhalteten das insgesamt 1,8 km² umfassende Gelände zwischen Waltershofer Hafen, Parkhafen, Norderelbe und Köhlbrand, das in weiten Teilen noch mit Kleingartensiedlungen bebaut war. Ursprüngliche Planungen, die

¹⁰³² Vgl.: USL-Vollcontainerdienst ab Hamburg. In: Hansa. 1968 Nr. 12. S. 1050.

¹⁰³³ Vgl.: f.f.: Container-Premiere im Hamburger Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 01.06.1968. S. 19.

¹⁰³⁴ Vgl.: Eilers. 2009. S. 15.

¹⁰³⁵ O.V.: 10 Jahre Container. In: Hamburger Abendblatt. 01.06.1978. S. 32.

¹⁰³⁶ Vgl.: O.V.: „Weser Express“ – das erste Vollcontainerschiff. In: Hansa. 1968 Nr. 14. S. 1208; Goetz. 1983. S. 62.

¹⁰³⁷ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 6/824. S. 4.

¹⁰³⁸ Schröder, Werner: Hamburg – ein Hafen für modernen Stückgutverkehr. In: Hansa. 1968 Nr. 19. S. 1592.

¹⁰³⁹ StHH 371-16_210.

¹⁰⁴⁰ Ebenda.

vorsahen, zwischen Waltershofer und Maakenwerder Hafen ein weiteres Hafenbecken, den Mühlenwerder Hafen, auszuheben, wurden aufgrund des absehbaren Flächenbedarfs aufgegeben. Von der Konzentration der Containerabfertigung an einem zentralen Ort erhofften sich Stadt und Hafenwirtschaft besondere Wirtschaftlichkeit und einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den Konkurrenzhäfen an Rhein und Weser.¹⁰⁴¹ Insbesondere die Möglichkeit zu einem zentralen Zu- und Ablauf der Hinterlandverkehre über die noch im Bau befindliche Autobahn A7 einschließlich des Elbtunnels sowie die Köhlbrandbrücke ließ ein solches Szenario aus Sicht der HHLA sinnvoll erscheinen.¹⁰⁴²

Im September 1969 begannen die Arbeiten am fünften Schiffsliegeplatz des Burchardkais, der speziell auf die Anforderungen der im Australverkehr eingesetzten größeren Schiffe der zweiten Generation ausgerichtet war.¹⁰⁴³ Für den Start der Ostasiendienste wurde schließlich durch den Bau eines sechsten Liegeplatzes die Kaistrecke des Burchardkais am Waltershofer Hafen komplettiert. Gleichzeitig entstand am Ostufer des Parkhafens ein 350 Meter langer siebter Liegeplatz, der anders als die übrigen Liegeplätze des Terminals als Universalliegeplatz zur Abfertigung jeder Art von Frachtschiffen angelegt wurde. So entstand am Kaimauerknick zwischen Burchardkai und Parkhafen auch eine Rampe für den Ro-Ro-Verkehr.¹⁰⁴⁴ Mit der Fertigstellung des siebten Liegeplatzes galt der Ausbau des Containerterminals am Burchardkai als vorerst beendet.¹⁰⁴⁵

Im Januar 1972 wurde mit dem Start der Vollcontainerdienste nach Fernost nach Einschätzung von Senat und HHLA „*ein neues Kapitel der Schifffahrtsgeschichte*“¹⁰⁴⁶ Hamburgs geschrieben. Die Hoffnungen waren groß. Immerhin war Hamburgs containerfähiges Ladungsaufkommen im Verkehr mit Ostasien gut fünfmal so hoch wie das der bremischen Häfen.¹⁰⁴⁷ Wirtschaftssenator Kern zog zu dieser Gelegenheit eine erste Bilanz über den bisherigen Verlauf der Containerisierung im Hamburger Hafen und stellte noch einmal heraus, dass Hamburg mit dem Bau und Ausbau des Containerterminals zwar kein geringes Risiko eingegangen sei, aber mit

¹⁰⁴¹ Vgl.: Goetz. 1983. S. 60 f.

¹⁰⁴² Vgl.: Schröder. 1968. S. 1592.

¹⁰⁴³ Vgl.: Mönkemeier, Karl-Ludwig: Hafen Hamburg. Welthafen auch im Containerverkehr. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1969 Nr. 36. S. 3.

¹⁰⁴⁴ Vgl.: StHH 371-16II_210; Naumann, Harald: Alles klar für den Ostasien-Dienst: Neue Container-Halle ist richtfertig. In: Die Welt. 02.11.1971. S. 23.

¹⁰⁴⁵ O. V.: Siebter Liegeplatz für den Container-Terminal. In: Die Welt. 22.05.1973. S. 17.

¹⁰⁴⁶ nu: Feierlicher Start der Vollcontainer nach Fernost. In: Die Welt. 25.01.1972. S. 17.

¹⁰⁴⁷ Vgl.: StHH 371-16II_210.

einer Mischung aus Selbstbewusstsein und kritischer Reflexion letztlich die richtige Entscheidung getroffen habe. „*Wir haben vertraut auf die Vernunft*“ resümierte Kern und stellte fest, dass nach Fertigstellung der Autobahn A 7 in direkter Nachbarschaft des Burchardkais kein anderer europäischer Containerhafen so gut ans das Verkehrsnetz angeschlossen sei wie der Hamburger.¹⁰⁴⁸ Umso größer war die Erschütterung in der Hamburger Öffentlichkeit als in den ersten Monaten die Umschläge im ausgehenden Fernostverkehr deutlich hinter den Erwartungen zurückblieben. Plötzlich schienen doch wieder Zweifel am Containerverkehr angebracht.¹⁰⁴⁹

Allerdings bedeutete der hohe Importanteil von Halb- und Fertigwaren, die direkt für den Hamburger Großraum bestimmt waren, für den Terminal am Burchardkai zunächst einmal gute Beschäftigungsaussichten. Für dessen Abwicklung mussten nämlich Möglichkeiten zum Be- und Entladen von Port-Port-Containern geschaffen werden. Allein im Jahr 1972 wurden von den rund 31.000 TEU, die im Fernostverkehr umgeschlagen wurden, ca. 65 Prozent am Burchardkai umgeladen. Dies erforderte wiederum beachtliche Kapazitäten an überdachter Fläche. Für das Entpacken von rund 1.000 Tonnen Ladung, die in etwa 140 TEU entsprachen, wurden jeweils rund 6.000 Quadratmetern benötigt. Neben den schon vor Beginn des Containerumschlags bestehenden zwei jeweils 5.000 Quadratmetern großen Schuppen wurden bis 1972, knapp sechs Jahre nach Beginn des Containerumschlags am Burchardkai, drei zusätzliche Hallen von 20.000, 26.000 und 30.000 Quadratmetern errichtet. Der Bau einer weiteren 20.000 Quadratmetern großen Halle war schon beschlossen, mit deren Fertigstellung 1973 schließlich die erste Baustufe des Containerterminals Burchardkai abgeschlossen wurde.¹⁰⁵⁰ Zu diesem Zeitpunkt wurden an sieben Liegeplätzen mit Hilfe von sieben Containerbrücken und elf Kaikränen die Liniendienste von 29 Reedereien abgefertigt. Auf dem inzwischen 800.000 Quadratmetern großen Terminal organisierten 25 Van-Carrier die Flurförderung.¹⁰⁵¹ Anders als in Bremen und den anderen Häfen der Nordrange waren mit USL und Hapag-Lloyd die Containerdienste der ersten Stunde am Burchardkai nicht auf einen Chassis-Betrieb festgelegt. Daher entschied sich die HHLA sehr frühzeitig für den Einsatz von Portalhubwagen als Hauptflurförderungsmittel.¹⁰⁵² Die ersten dieser Fahrzeuge, die am Burchardkai

¹⁰⁴⁸ Ebenda. S. 17.

¹⁰⁴⁹ nu: Zu wenig Container für die Mammutschiffe auf der Fernostroute. In: Die Welt. 14.04.1972. S. 19.

¹⁰⁵⁰ Vgl.: Mävers. 1973. S. 835.

¹⁰⁵¹ Vgl.: Ebenda. S. 834.

¹⁰⁵² Ebenda. S. 836.

eingesetzt wurden, besaßen noch keine Spreader. Stattdessen erfassten sie die Container an jeweils zwei Punkten der Seitenwände, was häufig zu einem äußerst instabilen Transport führte.¹⁰⁵³ Im Jahresverlauf 1968 wurde dann aber mit dem Peiner Portal Hubwagen der erste Van-Carrier in Dienst gestellt, dessen grundsätzliche Konstruktionsmerkmale die Weiterentwicklungen der folgenden Jahrzehnte bestimmen sollten. Angetrieben durch einen 200-PS-Dieselmotor, war der 38 Tonnen schwere Van-Carrier in der Lage, Container von bis zu 30 Tonnen Gewicht zu transportieren und jeweils zwei von ihnen übereinander zu stapeln. Geräte dieser Baureihe taten noch bis in die 90er Jahre ihren Dienst am Burchardkai und wurden dann allmählich von leistungsfähigeren Modellen verdrängt.¹⁰⁵⁴

Mitte der 70er Jahre war das Gelände zwischen Waltershofer und Maakenwerder Hafen ungefähr zur Hälfte durch den Terminal erschlossen. Nördlich des Containerverladebahnhofs lag nach wie vor eine Kleingartensiedlung, die als Erweiterungsgebiet für einen späteren Zeitpunkt angesehen wurde.¹⁰⁵⁵ Hatten die Ausbauplanungen zunächst die Schaffung von drei bis vier weiteren Liegeplätzen im nordöstlich gelegenen Maakenwerder Hafen vorgesehen, der zwischen 1968 und 1973 zu einem 24 Hektar großen Baudock, in dem die Betonsegmente für den neuen Elbtunnel produziert wurden, umfunktioniert worden war,¹⁰⁵⁶ wurde diese ursprüngliche Planung jedoch nicht weiterverfolgt. Stattdessen entschied sich die HHLA für den Bau zweier Liegeplätze direkt an der Norderelbe und stimmte, im Sinne einer Hafenerweiterung nach innen, mit Strom- und Hafenbau die Zuschüttung des Maakenwerder Hafens zur Schaffung weiterer Betriebsflächen ab.¹⁰⁵⁷

Die direkt an der Elbe liegenden Liegeplätze acht und neun waren zunächst nicht zur Abfertigung von Containerdiensten vorgesehen, sondern für den Umschlag von Massenstückgütern wie Röhren und Schiffsblechen. Da sich Containerbrücken auch für den Umschlag von Massenstückgütern als sehr effektiv herausgestellt hatten, wurde die am Liegeplatz sieben stehende 42-Tonnen-Brücke mit einem kurvengängigen Fahrwerk versehen, so dass sie sowohl am Parkhafen als auch an der im rechten

¹⁰⁵³ Vgl.: Deecke. 1983. S. 191 f.

¹⁰⁵⁴ Vgl.: O.V.: HHLA Zentralbereich Unternehmenskommunikation (Hrsg.): Van-Carrier-Pionier an Hafencampus übergeben. Hamburg 28.08.08. Auf: http://www.hhla.de/News-Detailansicht.217.0.html?&no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=415&tx_ttnews%5BbackPid%5D=35&cHash=799c1646f3. (Letzter Besuch: 01.06.2013).

¹⁰⁵⁵ Naumann. 02.11.1971. S. 23.

¹⁰⁵⁶ Vgl.: jk: Das Richtfest wäre fällig. In: Hamburger Abendblatt. 07.06.1973. S. 4.

¹⁰⁵⁷ Vgl.: fu: Millionen für neuen HHLA-Liegeplatz. In: Hamburger Abendblatt. 24.09.1975. S. 30.

Winkel dazu liegenden Massenstückgutanlage am Athabaskakai einsetzbar war.¹⁰⁵⁸ Im September 1977 wurde die Anlage eröffnet. Aufgrund des weiterhin stark steigenden Containerumschlags wurden im Laufe der 80er Jahre an den Liegeplätzen acht und neun zunehmend auch Containerschiffe abgefertigt. Im März 1988 wurde die Massenstückgutanlage schließlich komplett an den Diestelkai verlegt, und die an 16,5 Meter tiefem Wasser liegenden Liegeplätze bis zum Sommer 1989 endgültig für den Containerumschlag ausgebaut.¹⁰⁵⁹ Sie waren die ersten des Terminals Burchardkai, die mit Post-Panamax-Containerbrücken für die Abfertigung von Containerschiffen der vierten Generation ausgestattet waren. Die bisherigen Brücken waren dagegen für diese Schiffe zu klein. Die zunächst zwei am Athabaska-Ufer aufgestellten Brücken verfügten über eine Ausladung von 44,5 Metern und waren in der Lage, bis zu 70 Tonnen zu heben.¹⁰⁶⁰ Insgesamt erstreckte sich der Containerterminal Burchardkai nun über ein Areal von rund 1,5 Millionen Quadratmetern und verfügte mit insgesamt 143.000 Quadratmetern über die größten Hallenkapazitäten auf einem Containerterminal weltweit.¹⁰⁶¹ Allerdings stellte sich schon sehr bald heraus, dass das Wachstum des Umschlagvolumens, das allein zwischen Mai 1990 und Mai 1992 rund 40 Prozent betrug, zu Platzproblemen auf der Anlage führen würde. Aus diesem Grund wurde bereits Anfang der 90er Jahre damit begonnen, Packaktivitäten vom Terminal weg ins Hinterland zu verlegen und mit dem Rückbau der ersten Hallen angefangen.¹⁰⁶² Im Jahr 1995 wurde der Terminal durch den Bau eines zehnten Liegeplatzes komplettiert. Erweiterungsmöglichkeiten hatte dafür nur die schmale Kailänge des Athabaskahöfts zwischen Parkhafen und Niederelbe geboten, die auf eine Breite von rund 40 Metern ausgebaut wurde. Dadurch war der zehnte Liegeplatz der einzige am Burchardkai, der über keine Lagerfläche in seinem direkten rückwärtigen Raum verfügte. Alle Zu- und Abtransporte von Containern mussten über das Gelände des östlich direkt anschließenden achten Liegeplatzes abgewickelt werden.¹⁰⁶³ Insgesamt verfügte der Burchardkai Mitte der 90er Jahre in seiner maximalen Ausbaustufe über zehn Liegeplätze mit insgesamt mehr als 3.000 Meter Kailänge, an

¹⁰⁵⁸ Vgl.: Gramlich, Wolfgang; Krause, Dieter: Massenstückgut-Umschlag am HHLA Terminal Burchardkai in Hamburg. In: Handbuch für Hafenbau und Umschlagstechnik. Hamburg 1978. S. 123.

¹⁰⁵⁹ Vgl.: Harmstorf. 2001. S. 136.

¹⁰⁶⁰ Hertel, Dieter F.: Vier Riesen packen zu. In: Die Welt. 28.08.1989. S. 20.

¹⁰⁶¹ Vgl.: O.V.: Das Hamburger Hafenportrait. Container Terminal Burchardkai. In: Hansa 1989 Nr. 8. S. 536.

¹⁰⁶² Vgl.: O.V.: HHLA schafft Platz am Burchardkai. In: Hamburger Abendblatt. 24.06.1992. S. 20.

¹⁰⁶³ Vgl.: Wilde, Friedrich-Karl: Neubau des 10. Liegeplatzes am Athabaskakai. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1995. Bd. 50. Hamburg 1996. S. 125 f..

denen insgesamt 18 Containerbrücken, davon bereits neun Post-Panamax-Brücken, für den Containerumschlag zur Verfügung standen.¹⁰⁶⁴ In der Folgezeit wurden die Anlagen weiter technisch erneuert und modernisiert. 1997 wurde der Neubau der Kaimauer am Liegeplatz 1, bei gleichzeitiger Vertiefung des Hafenbeckens und Ausstattung mit neuen Containerbrücken veranlasst.¹⁰⁶⁵

Mit der Zielsetzung, die Kapazitäten bis 2012 von 2,6 auf 5,2 Millionen Standardcontainer zu verdoppeln, wurde 2004 von der HHLA ein Komplettumbau des Terminals angekündigt. Mit der Fertigstellung eines neuen Containerverladebahnhofs 2006 wurde der erste Bauabschnitt vollendet. Die Liegeplätze selber wurden sukzessive mit Super-Post-Panamax-Containerbrücken ausgestattet, die in der Lage waren, in einem Twin-fourty-Betrieb die wasserseitige Umschlagkapazität erneut zu vergrößern.¹⁰⁶⁶

3.3.4.1.2 Eurokai

Auf dem südlichen Ufer des Waltershofer Hafens, gegenüber dem Burchardkai, begann ab 1966 die Eurokai KGaA mit dem Aufbau eines eigenen Containerterminals. Die Eurokai KGaA war 1961 von verschiedenen Hamburger Hafenunternehmen gegründet worden.¹⁰⁶⁷ Treibende Kraft hinter der Unternehmung war Kurt Eckelmann, Chef einer traditionsreichen Ewerfuhrierei, die 1965 auf ihr hundertjähriges Bestehen zurückblickte.¹⁰⁶⁸ Zum Aufbau einer Stückgutumschlaganlage hatte die Eurokai KGaA kurz nach ihrer Gründung dem zu diesem Zeitpunkt für diese Fragen noch verantwortlichen HHLA-Chef Plate eine Option auf 50.000 Quadratmeter Kaifläche am Burchardkai abgetrotzt.¹⁰⁶⁹ Aufgrund der beginnenden Planungen der HHLA hier einen eigenen Containerterminal zu errichten wurde der Eurokai als Tausch für dieses Areal alternativ die Option auf eine deutlich größere Fläche am gegenüberliegenden Predöhlkai auf der Griesenwerder Landzunge zugesprochen.¹⁰⁷⁰ Im Februar

¹⁰⁶⁴ Vgl.: O.V.: Container Terminal Burchardkai. Liegeplatz 10 auf den Punkt fertig. In: Schiff und Hafen. 1995 Nr. 10. S. 60.

¹⁰⁶⁵ Vgl.: O.V.: Umbau im Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 04.04.1997. S. 10.

¹⁰⁶⁶ Vgl.: O.V.: Neuer Container-Bahnhof für den Burchardkai. Auf: HHLA Unternehmenskommunikation (Hrsg.): http://www.hhla-cta.de/Archiv-Detailansicht.267.0.html?&no_cache=1&tx_ttnews%5BpS%5D=1136070000&tx_ttnews%5BpL%5D=31535999&tx_ttnews%5Btt_news%5D=66&tx_ttnews%5BbackPid%5D=266&cHash=4e86c86cb2. Hamburg 26.09.06. (Letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁰⁶⁷ Vgl.: Deecke. 1983. S. 173.

¹⁰⁶⁸ Vgl.: O.V.: Das Hamburger Hafenportrait. Eurokai KGaA. In: Hansa. 1989 Nr. 8. S. 54.

¹⁰⁶⁹ Grobecker. 1991. S. 45.

¹⁰⁷⁰ Vgl.: Eckelmann. 1992. S. 236.

1966 kündigte das Unternehmen den Bau eines 5.000 Quadratmeter großen Schuppens und weitere Maßnahmen an, mit denen es das Ziel verfolgte, „*einen möglichst großen Anteil von Behälter-Ladungen im Durchlauf-Verkehr über den größten deutschen Seehafen abzuwickeln*“. ¹⁰⁷¹

Im März befasste sich der Senat mit dem Anliegen der Eurokai KGaA für den Containerumschlag eine Anlage am Griesenwerder Damm nutzen wollte. Das Unternehmen bemühte sich zu diesem Zeitpunkt aktiv um die Akquise einer amerikanischen Reederei und war damit in direkten Wettbewerb zu den gleichen Bemühungen der HHLA getreten, die sich um einen Umschlag am Diestelkai bemühte. ¹⁰⁷² Hier nun offenbarte sich das Paradoxon der alten Hafenordnung. Eurokai trat auf der einen Seite als potentiellcs Umschlagunternehmen in Konkurrenz zur HHLA, war aber auf der anderen Seite bei der Umsetzung dieses Vorhabens von dem staatlichen Hafenunternehmen und seiner hoheitlichen Rolle im Hafen abhängig. Der HHLA konnte die Aussicht, im Hamburger Hafen einen direkten Wettbewerber für den gerade erst gestarteten Containerumschlag zu bekommen, naturgemäß nicht gefallen. Unterstützung erfuhr die Eurokai KGaA bei der Umsetzung ihres Vorhabens jedenfalls nicht. Im Gegenteil: Im Juni setzte die Wirtschaftsbehörde den Senat darüber in Kenntnis, dass die Erschließung der Fläche am Griesenwerder Damm für den Containerverkehr nicht vorangetrieben werden konnte. Begründet wurde dies damit, dass die Eurokai geforderte Garantien nicht geben konnte. Konkret ging es darum, dass von der Eurokai KGaA verlangt wurde, dass diese bevor ihr die Erschließung der Flächen zugesagt wurde, verbindlich den Bau „*einer für neuzeitliche Transportsysteme geeigneten Umschlagsanlage*“ zusichern sollte. Zu dieser verbindlichen Erklärung sah sich die Eurokai ihrerseits jedoch nicht in der Lage, da ohne eine Zusage von Seiten der Stadt auf die Fläche eine erfolgreiche Akquise von Reedereien für den Umschlag an der geplanten Anlage nahezu unmöglich war. ¹⁰⁷³

Am 11.11.1966 nahm die Bild-Zeitung diesen Sachverhalt auf und griff in ihrem Bericht die nach der alten Hafenordnung dafür verantwortliche stadteigene HHLA an, der sie vorwarf, sich wie die Herrscherin über ein „*Königreich*“ zu verhalten: „*Diese große staatliche Gesellschaft – das ist höchst merkwürdig – reglementiert ihre Pächter, die gleichzeitig ihre Konkurrenten sind.*“ ¹⁰⁷⁴ Für nicht wenige war die

¹⁰⁷¹ Bast, Friedemann: Großumschlag von Übersee-Containern auf Waltersshof. In: Die Welt. 04.02.1966. S. 11.

¹⁰⁷² StHH 371-16 II 3429.

¹⁰⁷³ Ebenda

¹⁰⁷⁴ Schumann, Günther: Wer schläft denn da im Hafen? In: Bild. 11.11.1966. S. 7.

Tatsache, dass, während gegenüber am HHLA-eigenen Burchardkai bereits die Bau-
maßnahmen zur Herrichtung eines dritten Liegeplatzes anliefen, die Eurokai-Anlage
am Predöhlkai immer noch brach lag, ein Zeichen für die überholte, nicht mehr zeit-
gemäße alte Hafenordnung.¹⁰⁷⁵ Und auch Senator Kern nahm den Bild-Artikel und
die darin gegen ihn gerichteten Vorwürfe zum Anlass, den oben bereits erwähnten
Brief an Bürgermeister Weichmann zu schreiben, in dem er die aus seiner Sicht vor-
handenen Probleme der Organisation der staatlichen Tätigkeit im Hafen, die Rolle
der HHLA sowie damit verbundene Herausforderungen hinsichtlich der künftigen
Investitionsplanung im Hafen darlegte.¹⁰⁷⁶ Im Dezember schließlich legte der Senat
der Bürgerschaft einen Nachtragshaushalt zur Nutzung der Fläche auf der Kaizunge
Griesenwerder Damm vor.¹⁰⁷⁷ Dem vorausgegangen war eine Untersuchung der
Kommission für Hafeninvestitionen.¹⁰⁷⁸ In einer dazu verfassten Mitteilung an die
Bürgerschaft beschrieb der Senat selber die Sackgasse, in der die Eurokai KGaA
durch HHLA und Stadt gebracht worden war: „*Private Umschlagsbetriebe bemühen
sich bereits seit längerer Zeit, ein erschlossenes Freihafengrundstück vor der Freien
und Hansestadt Hamburg zu mieten, auf dem sie mit eigenen Mitteln eine [...] Mehr-
zweck-Umschlagsanlage errichten können. Die Verhandlungen über die Vermietung
konnten aber noch nicht abgeschlossen werden, wie es den Interessenten ihrerseits
nicht möglich ist, Kunden für ihre künftige Anlage zu werben, so lange sie nicht min-
destens über ein erschlossenes Grundstück verfügen.*“¹⁰⁷⁹ Dem öffentlichen Druck
Rechnung tragend, sollte dem Unternehmen die Möglichkeit gegeben werden, seinen
Betrieb aufzunehmen, indem ihm ein bisher ungenutztes 200 Meter langes Kaistück
am Predöhlkai einschließlich der dahinter liegenden Flächen von 35.000 Quadratme-
tern von der Stadt baureif erschlossen wurde.¹⁰⁸⁰ Entgegen der sonst üblichen Praxis
wurde die Bereitstellung der nötigen Suprastruktur vollständig der Eurokai KGaA
selbst auferlegt und damit hier eine wesentliche Neuerung der erst Jahre später in
Kraft tretenden Neuen Hafenordnung erstmals praktiziert.¹⁰⁸¹

Währenddessen ging der Aufbau der Anlage von Eurokai weiter. In der zweiten Jah-
reshälfte 1969 konnte der Terminal schließlich eröffnet werden. Ausgestattet mit

¹⁰⁷⁵ Vgl.: Kähler. 2006. S. 448.

¹⁰⁷⁶ StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1323.

¹⁰⁷⁷ Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 6/390. 30.12.1966.

¹⁰⁷⁸ StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1323.

¹⁰⁷⁹ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 6/390. 30.12.1966. S. 1.

¹⁰⁸⁰ Vgl.: NWB: Bau einer Kaimauer und Herrichtung von 35.000 qm am Griesenwerder Damm. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1967 Nr. 4. S. 3.

¹⁰⁸¹ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 6/390. 20.12.1966. S. 2.

zwei miteinander koppelbaren konventionellen 25-Tonnen-Schwertgutkränen war die 50.000 m² große Anlage mit einer Kailänge von 212 Metern für den „*modernen konventionellen Verkehr*“¹⁰⁸² ausgerüstet. Das erste an dem Terminal abgefertigte Schiff war die *Werner Seelenbinder*, ein mit 5.000 Tonnen Kautschuk beladener konventioneller Frachter aus der DDR.¹⁰⁸³

Zu diesem Zeitpunkt war der langfristige Ausbau zum Containerterminal bereits Ziel der Betreiber. Dennoch war der erste Liegeplatz so gestaltet, dass er zunächst möglichst vielseitig einsetzbar war.¹⁰⁸⁴ Zwar wurde Kurt Eckelmann später von seinem Biografen nachgesagt, er habe die Idee, einen privaten Containerterminal in Hamburg aufzubauen, „*mit Besessenheit*“¹⁰⁸⁵ verfolgt, doch schien eine vollständige Fixierung auf die so neue Umschlagsform vorerst noch zu risikoreich.¹⁰⁸⁶ Bis Mitte 1971 wurden daher zunächst vorwiegend Stückgut- und Unit-Load-Schiffe am Predöhlkai abgefertigt.¹⁰⁸⁷ Und auch danach wurde neben den Abfertigungsmöglichkeiten für Voll- und Semi-Containerschiffe auch Kapazitäten für den Umschlag von konventionellem Stückgut, Schwergut und jeder Form von Unit-Load bereitgehalten.¹⁰⁸⁸ Der „*Durchbruch für den Eurokai*“¹⁰⁸⁹ im Containerumschlag, wie Eckelmann ihn später selbst bezeichnete, erfolgte dann schließlich 1972 durch die Zusammenarbeit mit der skandinavisch-niederländischen Reedereigruppe *ScanDutch*, die hier ihren Fernostdienst in Hamburg abwickelte. Bis Mitte Juni gelang es Eurokai auf seiner Anlage, die zu diesem Zeitpunkt mit rund 150.000 Quadratmetern nur rund ein Zehntel des Terminals am gegenüberliegenden Burchardkai ausmachte, rund 20 Prozent des gesamten Containeraufkommens im Hamburger Hafen umzuschlagen.¹⁰⁹⁰ Zur Abfertigung der im Ostasienverkehr eingesetzten Containerschiffe der 3. Generation musste der Terminal dann jedoch erheblich ausgebaut werden. Im Ok-

¹⁰⁸² Deecke. 1983. S. 178.

¹⁰⁸³ Vgl.: Eckelmann. 1992. S. 239.

¹⁰⁸⁴ Vgl.: O.V.: Fortschritte am Eurokai-Terminal. In: Hansa. 1970 Nr. 23. S. 2051.

¹⁰⁸⁵ Grobecker. 1991. S. 27.

¹⁰⁸⁶ Vgl.: O.V.: Fortschritte am Eurokai-Terminal. In: Hansa. 1970 Nr. 23. S. 2051.

¹⁰⁸⁷ Vgl.: Heberle, H.: Eurokai-Terminal. In: Handbuch für Hafenbau und Umschlagstechnik. Hamburg 1975. S. 132.

¹⁰⁸⁸ Vgl.: nn: Private Hafenwirtschaft erweitert ihre Anlagen am Euro-Kai. In: Die Welt. 15.02.1972. S. 17.

¹⁰⁸⁹ Zitiert nach: Eckelmann. 1992. S. 241.

¹⁰⁹⁰ knt: Eurokai: 1000 Schiffe in vier Jahren. In: Die Welt. 01.06.1973. S. 22; Naumann. 1971. S. 23.

tober 1973 legte der Senat der Bürgerschaft Pläne für die Verlängerung des Predöhlkais auf 730 Meter vor.¹⁰⁹¹ Bis 1975 schließlich verfügte die Anlage über drei Containerbrücken für den kaiseitigen Umschlag, acht Van-Carrier für die Flurförderung sowie einige Chassis einschließlich Zugmaschinen. Da jedoch die Geländetiefe des Terminals zwischen Predöhlkai und Stoltenkai nur rund 260 Meter betrug, war im Van-Carrier-System die Lagerfläche des Terminals bereits sehr schnell erschöpft. Aus diesem Grund wurde 1975 eine in Deutschland bis dahin einzigartige Containerstapelanlage mit Hilfe von Constackern in Betrieb genommen. Diese konnte auf einer Fläche von nur 15.000 m² rund 3.100 TEU vierfach übereinander stapeln. Neben der 35 Meter breiten Lagergrundfläche innerhalb der Portale verfügten die Kräne rechts und links über Ausleger einer Länge von jeweils 12,5 m, mit denen zwei 400 Meter lange Ladegleise bzw. LKW-Ladespuren bedient werden konnten. Weitere Besonderheit der Anlage war, dass alle Lager- und Verladeprozesse „*vollelektro-nisch*“ erfasst und angefahren wurden und der Kranführer selbst nur noch eine Kontrollfunktion zu übernehmen hatte.¹⁰⁹² Durch Inbetriebnahme dieser Anlage erreichte die Eurokai KG hinter dem Containerterminal in Hongkong hinsichtlich der Umschlaggeschwindigkeit Mitte der 70er Jahre international den zweiten Platz.¹⁰⁹³ Um auf dem Terminal insgesamt so platzsparend wie möglich zu arbeiten, wurde Ende der 70er Jahre in Altenwerder der Eurokai-Landterminal errichtet, der mit 250.000 Quadratmetern sogar etwas größer war als die Anlage am Predöhlkai selbst, die nur 230.000 Quadratmeter umfasste. Hier wurden all die Aktivitäten hinverlagert, die nicht an seeschifftiefes Wasser gebunden waren, um sich so an der Umschlaganlage auf die Kernfunktion konzentrieren zu können.¹⁰⁹⁴ Ab Mitte der 80er Jahre wurden die Platzprobleme jedoch trotz aller vorherigerer Optimierungsbemühungen auf dem Terminal allmählich virulent. Eine Erweiterung der Anlage erschien daher dringend notwendig. Nach längerem Tauziehen willigte die HHLA 1986 schließlich ein, Teile ihrer Umschlaganlagen am Diestelkai aufzugeben, und machte damit den Weg frei für eine Teilzuschüttung des Griesenwerder Hafens. Das dadurch neu gewonnene Terrain wurde als zusätzliche Stellfläche des Eurokais erschlossen.¹⁰⁹⁵

¹⁰⁹¹ O. V.: Der Predöhlkai soll 730 Meter lang werden. In: Die Welt. 03.10.1973. S. 21.

¹⁰⁹² Vgl.: Heberle. 1975. S. 132 f..

¹⁰⁹³ Vgl.: pü.: Hochstapeln mit dem Superkran. In: Hamburger Abendblatt. 06.06.1975. S. 27.

¹⁰⁹⁴ Kisbach, Achim: Eurokai investiert in die Zukunft. In: Die Welt. 07.05.1979. S. 23.; Hertel, Dieter F.: Der (Eckel)Mann zwischen Land und Wasser. In: Die Welt. 09.12.1981. S. 24.

¹⁰⁹⁵ Vgl.: now.: Die HHLA macht Platz für Eurokai. In: Hamburger Abendblatt. 04.11.1986. S. 18.

Um weitere Lagerflächen zu schaffen, wurden ab Oktober 1987 Schuppen und Betriebsgebäude auf der Landzunge abgerissen. Kurz zuvor hatte Eurokai durch die Übernahme der Firma Holzmüller, die neben einer Ro-Ro-Anlage am Stoltenkai vor allem den Umschlag von tropischen Hölzern und Eisenerzeugnissen betrieben hatte,¹⁰⁹⁶ die gesamte Kaizunge zwischen Griesenwerder und Waltershofer Hafen unter ihre Kontrolle bekommen. Im Juni 1988 schließlich kündigte die Firmenleitung der Eurokai-Gruppe an, den Terminal völlig umstrukturieren zu wollen. Durch eine Verlängerung der Kaistrecke und die Anschaffung zusätzlicher, moderner Containerbrücken sowie neuer Flurfördergeräte sollte eine Kapazitätserweiterung um rund 50 Prozent auf 400.000 TEU im Jahr erreicht werden.¹⁰⁹⁷

Zum 800. Hafengeburtstag 1989 verfügte die Eurokai KGaA über eine 2,1 Kilometer lange Kaistrecke mit acht Liegeplätzen, an denen die zu dieser Zeit größten Containerschiffe abgefertigt werden konnten. Ein weiterer Liegeplatz befand sich im Bau. Fünf Containerbrücken mit einer Tragfähigkeit von bis zu 63 Tonnen übernahmen den Kaiumschlag, zwei weitere mit Post-Panamax-Abmessungen waren bereits bestellt worden. Auf dem Terminal standen Stellflächen für bis zu 20.000 TEU zur Verfügung, die mittlerweile über eine Constacker-Anlage sowie zwölf Van-Carrier in der Lage waren, Container von bis zu 40 Tonnen in drei Lagen übereinander zu stapeln.¹⁰⁹⁸

Mitte der 90er Jahre wurde dann mit einer umfassenden Erweiterung der Anlage begonnen. Bis 1997 wurde ein sechster Liegeplatz für Containerschiffe mit Kapazitäten von mehr als 6.000 TEU errichtet.¹⁰⁹⁹ Danach begannen die Arbeiten am 300 Meter langen Liegeplatz 7, für den nun auch der nordwestliche Teil des Griesenwerder Hafens zugeschüttet wurde.¹¹⁰⁰ Darüber hinaus erhielt Eurokai Teile des Geländes der BP-Raffinerie rund um den Petroleumhafen. Durch diese Maßnahmen konnte der Predöhlkai auf eine durchgehende Gesamtlänge von 2,3 Kilometern verlängert werden.¹¹⁰¹

¹⁰⁹⁶ Vgl.: O.V.: Holzmüller-Terminal in Bau. In: Hansa. 1971 Nr. 20. S. 1924 f.; O.V.: Erweiterung des Holzmüller-Terminals. In: Hansa. 1972 Nr. 10. S. 923 f.

¹⁰⁹⁷ Vgl.: now.: Vom Container überrollt. In: Hamburger Abendblatt. 01.06.1988. S. 34.

¹⁰⁹⁸ Vgl.: O.V.: Das Hamburger Hafenportrait. Eurokai KGaA. In: Hansa 1989 Nr. 8. S. 541.

¹⁰⁹⁹ Zerbe, Peter: Eurokai investiert in die Fläche. In: Die Welt. 27.06.1996. S. H17.

¹¹⁰⁰ Freie und Hansestadt Hamburg Wirtschaftsbehörde Strom- und Hafenbau (Hrsg.): Container Terminal Eurokai Neubau 7. Liegeplatz Predöhlkai. S. 1.

¹¹⁰¹ Zerbe, Peter: Eurokai investiert in die Fläche. In: Die Welt. 27.06.1996. S. H17.

3.3.4.2 Steinwerder: Umwandlung konventioneller Stückgutanlagen in Containerterminals

3.3.4.2.1 Tollerort

Schon zum Jahresbeginn 1967 hatte die Lager- und Speditions-Gesellschaft, die die Anlage rund um den Schuppen 90 am Europakai betrieb eine Vergrößerung ihrer Kapazitäten um einen weiteren Liegeplatz beantragt, um in der Lage zu sein, bis zu drei Stückgutschiffe gleichzeitig abzufertigen. Das Anliegen, nunmehr auch östlich des Köhlbrands erste Kapazitäten für die Abfertigung von Containerdiensten zu schaffen, wurde vom Senat positiv bewertet. „*Eine Konkurrenz zur Großumschlagsanlage für Container im Freihafen Waltershof ist nicht zu besorgen, weil ohnehin notwendig sein wird, außer jener Anlage an mehreren Stellen des alten Freihafengebiets ebenfalls (begrenzte) Möglichkeiten für den Umschlag von Containern zu schaffen, die nicht mit Voll-Containerschiffen, sondern mit herkömmlichen Frachtschiffen und zusammen mit herkömmlichem Stückgut befördert werden.*“¹¹⁰²

Schon zuvor hatte sich die Lager- und Speditions-Gesellschaft durch den innovativen Ausbau ihrer Anlagen als Vorreiterin hervorgetan. Mit der Eröffnung des ersten rampenlosen Schuppens (Schuppen 90) im Jahr 1962 hatte das Unternehmen frühzeitig seine Kaianlagen auf den Umschlag von Unitloads vorbereitet.¹¹⁰³ Die 1967 beschlossenen Maßnahmen beinhalteten neben der Verlängerung der Kaimauer um rund 190 Meter in nordwestlicher Richtung auch die Schaffung einer rund 16.300 Quadratmeter großen Fläche zum Aufstellen von Containern durch die Inanspruchnahme eines Teils des Geländes der ehemaligen Staatswerft Tollerort und durch Zuschüttung von hinter der Kaimauerflucht liegenden Wasserflächen.¹¹⁰⁴

Im Jahr 1973 wurde dann auf der Kaizunge Tollerort die erste Containerbrücke des Hamburger Hafens östlich des Köhlbrands in Betrieb genommen. Dadurch war nach knapp einjähriger Bauzeit der Ausbau des Tollerort-Terminals zu einem der ersten Multipurpose-Terminals im Hafen vollendet.¹¹⁰⁵ Die Anlage verfügte nunmehr über eine Kaimauer in der Gesamtlänge von 1,1 Kilometer und eine Fläche von rund

¹¹⁰² Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 6/479. S. 1.

¹¹⁰³ Vgl.: Harmstorf. 2001. S. 115.

¹¹⁰⁴ Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 6/479. 21.02.1967. S. 1.

¹¹⁰⁵ Vgl.: Bast, F.: Tollerort-Terminal mit vielseitiger Umschlagstechnik. In: Hansa 1973 Nr. SH. S. 870.

110.000 Quadratmetern. Neben der 48 Tonnen hebenden Containerbrücke verfügte sie über drei Van-Carrier und sechs neue 15-Tonnen-Drehkräne. Dadurch war die Anlage in der Lage, sowohl Semi- als auch Vollcontainerschiffe im Linienverkehr mit Großbritannien, Nordamerika und dem Südpazifik abzufertigen.¹¹⁰⁶

Das allgemeine Umschlagwachstum des Containersegments im Hafen vollzog sich auch auf dem Tollerort-Terminal. 1979 wurden dort rund eine halbe Million Tonnen containerisierte Güter umgeschlagen, die damit erstmals das Aufkommen des konventionellen Stückguts überstiegen. Aufgrund dieser Entwicklung entschied sich die Lager- und Speditionsgesellschaft 1980 für einen umfassenden Ausbau, bei dem der nördliche Teil der Kaizunge zu einem reinen Containerterminal umfunktioniert wurde, während der südliche Bereich des Europakais rund um den Schuppen 90 weiter für den konventionellen Umschlag genutzt wurde. Wesentlicher Teilbereich der Ausbauarbeiten war die Verbreiterung der Anlage um mehr als ein Drittel auf 280 m, wofür weite Teile des östlichen Kohleschiffhafens zugeschüttet wurden.¹¹⁰⁷

Am 08.12.1982 wurde der Terminal offiziell eröffnet. Damit war er zu jener Zeit, nach dem Burchardkai, Hamburgs zweitgrößter Containerterminal mit einer Stellfläche von bis zu 10.000 TEU. Seine jährliche Umschlagkapazität verdoppelte sich von bisher maximal 100.000 TEU auf bis zu 200.000 TEU.¹¹⁰⁸

Ausgestattet war der Terminal dafür mit zwei Containerbrücken von je 48 Tonnen Tragfähigkeit und einer Reichweite von je 36 Metern, zwei Schwergutkränen von je 25 Tonnen Tragfähigkeit, sechs Schwergutkränen von je 15 Tonnen Tragfähigkeit sowie zwölf konventionellen Kränen von drei bis fünf Tonnen Tragfähigkeit. Die Flurförderung übernahmen elf Van-Carrier sowie acht Zugmaschinen für Container-Trailer und ab 1983 zwei gummibereifte Transportkräne von je 35 Tonnen Tragfähigkeit, die in der Lage waren, Container vierfach übereinander zu stapeln.¹¹⁰⁹ Bis Ende der 80er Jahre wurde die Ausstattung des 1.130 Meter lange Kais um eine dritte Containerbrücke mit einer Tragfähigkeit bis 48 Tonnen ergänzt.¹¹¹⁰

¹¹⁰⁶ Vgl.: O.V.: Containerbrücke am Tollerort im Einsatz. In: Hamburger Abendblatt. 19.12.1972. S. 18.

¹¹⁰⁷ Vgl.: O.V.: Container erhalten Platz am Tollerort. In: Hamburger Abendblatt. 07.05.1980. S. 39; bri: 39 Mios! Contaner-Terminal wird größer. In: Bild. 29.05.1980. S. 5.

¹¹⁰⁸ Vgl.: O.V.: Das ist Hamburgs neuer Tollerort. In: Hamburger Abendblatt. 09.12.1982. S. 29.

¹¹⁰⁹ Lager- und Speditionsgesellschaft mbH (Hrsg.): Hamburg Tollerort Terminal. Hamburg ca. 1982. S. 2.

¹¹¹⁰ Vgl.: O.V.: Das Hamburger Hafenportrait. Containerterminal Tollerort. In: Hansa 1989 Nr. 8. S. 548 f..

Bis zur Mitte der 90er Jahre wurde der konventionelle Umschlag auf dem Terminal nahezu vollständig eingestellt. Um den anhaltenden Flächenansprüchen gerecht zu werden, wurden Mitte der 90er Jahre konkrete Pläne ins Auge gefasst, die Becken des Vulkanhafens und des Kohlenschiffhafens zugunsten einer Terminalerweiterung endgültig zuzuschütten.¹¹¹¹ Im Falle des Kohlenschiffhafens kam es hierüber zu erheblichen Auseinandersetzungen mit der hier beheimateten Reparaturwerft Pohl & Jozwiak, deren Leitung sich vom zuständigen Wirtschaftssenator Hans-Jürgen Krupp in den Entscheidungsprozess unzureichend eingebunden fühlte.¹¹¹²

Trotzdem wurde die Kailänge um 290 Meter nach Süden in den Vulkanhafen hinein auf insgesamt 1,4 Kilometern verlängert und durch das Aufspülen von rund 1 Mio. cbm Sand die Fläche des Terminals auf rund 470.000 Quadratmeter erweitert, wodurch die vorhandenen Containerstellplätze auf 21.000 TEU erhöht wurden. Insgesamt sollten die Kapazitäten durch die Maßnahmen bis zum Jahr 2000 mehr als verdoppelt werden.¹¹¹³ Kurz nachdem die Erweiterungspläne publik worden waren, verkaufte die den Terminal inzwischen betreibende Buss-Gruppe die gesamte Anlage an die HHLA.¹¹¹⁴ Unter deren Ägide firmierte der Terminal als Tollerort-Containerterminal (TCT).¹¹¹⁵

3.3.4.2.2 UniKai

Anfang der 70er Jahre begann auch die Hapag-Lloyd-Tochter UniKai Hafenbetriebs GmbH, an ihrer auf den Umschlag konventioneller Stückgüter spezialisierten Anlage am Kaiser-Wilhelm-Hafen mit den Schuppen 71 bis 74 erste Kapazitäten für die Abfertigung von Containerdiensten zu schaffen. Zunächst beschränkte sich diese Anlage auf das östliche Ende des Auguste-Victoria-Kais rund um den Schuppen 73.¹¹¹⁶

¹¹¹¹ Vgl.: eli.: Der Hafen wächst zu. In: Hamburger Abendblatt. 24.09.1994. S. 15; Rauscher, Lars: Hier entstehen 14½ Hektar neues Land. Sie schütten den Vulkanhafen dicht. In: Bild. 30.10.1998. S. 4.

¹¹¹² Vgl.: baa: Werftchef: Die Leute werden mir verrückt. In: Die Welt. 26.03.1992. S. 26.

¹¹¹³ Freie und Hansestadt Hamburg – Wirtschaftsbehörde – Amt für Strom und Hafenbau (Hrsg.): Verlängerung Europakai. TCT – Tollerort-Container-Terminal. Hamburg 1998. S. 4; Baas, Ingrid: Hohe Investitionen in Tollerort-Terminal. In: Die Welt. 11.06.1996. S. H2.

¹¹¹⁴ Vgl.: Binder, Frank: HHLA kauft Tollerort-Terminal - ... da waren's nur noch zwei. In: Bild Hamburg. 19.07.1996. S. 4; ius.: HHLA. In: Hamburger Abendblatt. 19.12.1997. S. 2.

¹¹¹⁵ Vgl.: eli.: Mehr Lagerfläche benötigt. In: Hamburger Abendblatt. 12.11.2001. S. 15.

¹¹¹⁶ Vgl.: Däuper, Horst: Verbesserung des Containerumschlages in Hafenbetrieben mit Hilfe tragbarer Datenfunkgeräte. Hamburg 1980. S. 40.

Im Jahr 1976 – inzwischen war ein eigener Betriebsbereich, der UniKai Container Terminal (UTC), eingerichtet worden¹¹¹⁷ – wurden an der Anlage zwei Schiffs Liegeplätze für Vollcontainerschiffe einschließlich zweier Containerbrücken gebaut. Darüber hinaus verfügte sie bereits über einen Containerreparaturbereich sowie Fazilitäten zum Packen der Behälter.¹¹¹⁸

Der insgesamt wachsende Containeranteil veranlasste die UniKai Anfang der 80er Jahre, den Betrieb des UTC auf die gesamte Kaizunge zwischen Kaiser-Wilhelm- und Ellernholzhafen auszudehnen. Dafür verkaufte sie ihre Schuppen am Auguste-Victoria-Kai an die Lager- und Speditionsgesellschaft¹¹¹⁹ und übernahm die Schuppen 75 und 76 von der HHLA, die als Gegenleistung eine 25,1 prozentige Beteiligung an dem Unternehmen erhielt.¹¹²⁰ Die Vollcontainerliegeplätze wurden an die Nordwestspitze des Kronprinzenkais verlegt, der auf einer Länge von 613 Metern um 45 Meter in das Becken des Kaiser-Wilhelm-Hafens vorgesetzt wurde. Auch hier fielen Gebäude und Einrichtungen wie die Schuppen 75 und 76 einem dem Raumbedarf geschuldeten Abbruch zum Opfer. Trotz dieser Maßnahme machte die insgesamt sehr begrenzte Grundfläche von nur 16,5 Hektar eine bis dahin in dieser Form im Hamburger Hafen einzigartig aufwendige Organisation der Stauflächen notwendig.¹¹²¹

Um eine möglichst wirtschaftliche Flächennutzung zu erreichen, setzte der UTC zum Ein- und Auslagern der Container auf dem im September 1984 offiziell eingeweihten Terminal insgesamt sieben gummibereifte 35-t-Constacker bzw. Transtainer ein, die je sechs Containerreihen nebeneinander überspannten und eine Stapelhöhe von vier Boxen erreichten. Die Besonderheit dieses Systems lag in der flexiblen Einsatzmöglichkeit der Portalkräne, die beliebig zwischen den einzelnen Containerblöcken verfahrbar waren.¹¹²²

Der schiffseitige Umschlag an den drei Liegeplätzen wurde zunächst von drei, später vier Containerbrücken mit einer Tragfähigkeit zwischen 35 Tonnen und 50 Tonnen

¹¹¹⁷ Vgl.: Langoni, W.: UTC – UniKai Container Terminal. In: Handbuch für Hafenbau und Umschlagstechnik. Hamburg 1985. S. 132.

¹¹¹⁸ Vgl.: Däuper. 1980. S. 40.

¹¹¹⁹ Vgl.: Lange; Rademacher. 1999. S. 6.

¹¹²⁰ Vgl.: Harmstorf. 2001. S. 130.

¹¹²¹ Vgl.: Hensen. 1984. S. 128.

¹¹²² Vgl.: Hertel, Dieter F.: Der jüngste Terminal für Container heißt „Unikai“. In: Die Welt. 12.09.1984. S. 22; Hensen. 1984. S. 128.

durchgeführt. Entlang des Mönckebergkais wurde durch einen schienengebundenen Portalstapelkran die Bahnverladung durchgeführt.¹¹²³

Obwohl nach der vollständigen Übernahme durch die HHLA im Jahr 1989¹¹²⁴ noch aufwendige Erweiterungsmaßnahmen vorgenommen wurden, u. a. entstand ein zusätzlicher Liegeplatz¹¹²⁵ und die Kapazität der Containerstellfläche wurde ausgebaut¹¹²⁶, gab das Unternehmen im Februar 2000 die Aufgabe des Terminals bekannt.¹¹²⁷ Der Umschlag an der Anlage war vorher kontinuierlich zurückgegangen. Die Suprastruktur war inzwischen veraltet, die Kaimauer für die neuen Generationen von Containerschiffen zu kurz¹¹²⁸ und die zur Verfügung stehende Fläche war insgesamt zu klein, um einen wirtschaftlichen Umschlagbetrieb aufrechtzuerhalten.¹¹²⁹ Allerdings musste sich die HHLA vorwerfen lassen, dass sie bewusst mit dazu beigetragen habe, den Terminal unrentabel werden zu lassen, um Verkehre innerhalb des Hafens auf ihre anderen Anlagen umzuleiten.¹¹³⁰ „Die HHLA will den Beweis erbringen, dass der neue Containerterminal in Altenwerder notwendig ist. Wir haben den Eindruck, dass sich die HHLA deswegen nicht um Aufträge für den UTC gekümmert hat. So hat die HHLA die kleinen Betriebe kaputtgemacht“, lautete der konkrete Vorwurf der zuvor von der HHLA am UniKai beschäftigten Subunternehmen.¹¹³¹ Im Februar 2003 wurde das letzte Schiff am UniKai abgefertigt.¹¹³² Drei Monate später eröffnete auf dem Gelände das Leercontainer-Zentrum UniKai (LZU).¹¹³³ Zum Serviceportfolio dieser Einrichtung gehören neben der Lagerung und Reinigung die Reparatur und Wartung von Containern. An- und Abtransport der Leercontainer finden

¹¹²³ Vgl.: O.V.: Das Hamburger Hafenportrait . UniKai Hafenbetrieb GmbH. In: Hansa 1989 Nr. 8. S. 556 f..

¹¹²⁴ Vgl.: Binder, Frank; Kersting, Christian: HHLA kauft Unikai, Schuppen weg, neue Liegeplätze – was sich im Hamburger Hafen alles ändern wird. In: Bild Hamburg. 02.02.1989. S. 3; Strothmann, Dierk.: Kauft die HHLA alle Anteile von „Unikai“? In: Hamburger Abendblatt. 18.01.1986. S. 3.

¹¹²⁵ Vgl.: O.V.: Das Hamburger Hafenportrait. UniKai Hafenbetrieb GmbH. In: Hansa. 1989 Nr. 8. S. 557.

¹¹²⁶ Vgl.: O.V.: Hamburger UniKai baut aus. In: Hamburger Abendblatt. 10.11.1997. S. 25.

¹¹²⁷ jökö: Aus für Unikai – Aber 130 Jobs bleiben erhalten. In: Bild. 16.02.2000. S. 4.

¹¹²⁸ Ebenda. 16.02.2000. S. 4.

¹¹²⁹ Vgl.: O.V.: Aus für den Terminal UniKai. In: Hamburger Abendblatt. 12.02.2000. S. 2.

¹¹³⁰ Vgl.: Heyl, Marcus; Köhnmann, Jörg: Unikai-Terminal. Vorwürfe gegen die HHLA. In: Bild. 18.02.2000. S. 3.

¹¹³¹ zitiert nach: Schnitker, Martin: Ärger im Hafen – Unternehmen klagen an. Der Unikai soll sterben, damit's in Altenwerder brummt! In: Bild. 14.03.2000. S. 4.

¹¹³² Vgl.: O.V.: Umschlagrekord am Terminal Altenwerder. 31.01.2003. <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article615153/Umschlagrekord-am-Terminal-Altenwerder.html>. (Letzter Besuch: 01.10.2013).

¹¹³³ Vgl.: O.V. Zentrum für leere Container. 15.05.2003. Auf: <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article628568/Zentrum-fuer-leere-Container.html>. (Letzter Besuch: 01.10.2013).

sowohl von Land als auch von der Wasserseite aus statt.¹¹³⁴ Der Anlage stehen nach wie vor zwei Containerbrücken und mehrere Constacker zur Verfügung. Ein Güterumschlag findet nicht mehr statt.

3.3.4.3 Kleiner Grasbrook: Umwandlung konventioneller Stückgutanlagen in Multipurpose-Terminals

3.3.4.3.1 Überseezentrum

Mitte Februar 1967 war auf dem Kleinen Grasbrook das Überseezentrum in Betrieb genommen worden. Damit fiel die Eröffnung des bis dahin größten und teuersten Einzelprojektes der hamburgischen Hafengebäudegeschichte genau in die Zeit, als das Auftreten des Containers die bisherige Form des Stückgutumschlags im Hamburger Hafen durcheinander wirbelte.¹¹³⁵ Bürgermeister Weichmann fühlte sich genötigt in seiner Ansprache anlässlich der feierlichen Einweihung des Überseezentrums darauf hinzuweisen, dass die Konzeption der Anlage und ihrer betrieblichen Organisation aus einer Zeit stammten, in der es noch keine Vorstellung vom Containerverkehr gegeben habe.¹¹³⁶

Um die Anlage schnell an den neuen Verkehr anzupassen, wurde die nicht überdachte Kaistrecke des Überseezentrums am Moldauhafen noch im gleichen Jahr mit einem Schwerlastschwenkkrane ausgerüstet, der mit seiner Tragfähigkeit von 25 Tonnen auch für den Umschlag von Containern geeignet war.¹¹³⁷

Tatsächlich war das Überseezentrum die ersten Jahre seines Bestehens mit über 400.000 Tonnen Jahresumschlag noch sehr gut ausgelastet.¹¹³⁸ Dabei stieg auch die Zahl der im Auftrag von verschiedenen Reedereien gestauten Container immer weiter an. Im Jahr 1973 wurden bis zur Jahresmitte rund 10.000 Container beladen.¹¹³⁹ Insgesamt arbeitete das Überseezentrum, das zu diesem Zeitpunkt 125 Angestellte

¹¹³⁴ Lange, Ulrike; Hutterer, Florian: Hafen und Stadt im Austausch. Ein strategisches Entwicklungskonzept für einen Hafenbereich in Hamburg. Berlin 2006. S. 50.

¹¹³⁵ Vgl.: O.V.: Das teuerste Projekt im Hamburger Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 14.02.1967. S. 1; O.V.: Am Dienstag ist Premiere. In: Hamburger Abendblatt. 11.02.1967. S. 21; O.V.: Übersee-Zentrum im Hamburger Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 14.02.1967. S. 14.

¹¹³⁶ Vgl.: O.V.: Hamburg „Übersee-Zentrum“. In: Hansa. 1967 Nr. 5. S. 347.

¹¹³⁷ Vgl.: Mannitz, Walter: Die Ausrüstung des Verteilerschuppens mit Fördermitteln. In: Hansa. 1967 Nr. 6. S. 450.

¹¹³⁸ Vgl.: Hoffschläger, Dieter: Überseezentrum: Nur noch halb so viel Sammelgut – 10.000 Arbeiter betroffen. In: Bild. 14.05.1980. S. 5; kni: Container-Rekord im Überseezentrum. In: Die Welt. 01.09.1973. S. 17.

¹¹³⁹ kni: Container-Rekord im Überseezentrum. In: Die Welt. 01.09.1973. S. 17.

und 313 Hafenarbeiter beschäftigte, jedoch nicht kostendeckend.¹¹⁴⁰ In den Folgejahren brach das Sammelgutaufkommen rapide ein. Bereits zu seinem zehnten Jubiläum im Jahre 1977 galt das einstige Vorzeigeprojekt als „*Sorgenkind*“¹¹⁴¹ des Hamburger Hafens. Der Anteil der Güter, die hier in Container verpackt wurden, war zwar inzwischen auf 28 Prozent angestiegen, insgesamt wurden aber nur noch 250.000 Tonnen Güter behandelt. Damit lagen weite Teile der zur Verfügung stehenden Kapazitäten brach. Als „*grundlegender Planungsfehler*“¹¹⁴² der Anlage stellte sich jetzt die Ausrichtung auf die Hafenschifffahrt als Transportmittel zu den Seeschiffen heraus. Im Zuge des Containerverkehrs hatte der Außenbordumschlag dramatisch an Anteilen im Hafen verloren. Ende der 70er Jahre wurden nur noch rund 10 Prozent der im Überseezentrum behandelten Güter mit Schuten weitertransportiert. Während der Bauphase waren die Planungen noch von bis zu 85 Prozent ausgegangen.¹¹⁴³ Anfang der 80er Jahre befand sich das Überseezentrum dann in seiner ursprünglichen Betriebsform in „*Existenznot*“.¹¹⁴⁴ Die Ausweitung des Containerverkehrs machte den Verteilerschuppen mehr und mehr überflüssig. Da sich die Anlage inzwischen für das tatsächlich anfallende Güteraufkommen als vollkommen überdimensioniert herausstellt hatte, wurden nun Teile des Lagerschuppens einer neuen Nutzung zugeführt und dem Otto-Versand zur Einrichtung eines Großlagers zur Verfügung gestellt.¹¹⁴⁵ Trotzdem machte die Anlage, die im Auftrag der Stadt von der HHLA betrieben wurde, jedes Jahr Verluste in Millionenhöhe, die der Hamburger Landeshaushalt übernehmen musste. Immer wieder wurde der Weiterbetrieb der Anlage daher insgesamt in Frage gestellt.¹¹⁴⁶ Ende 1983 schließlich trennte sich die Stadt dann „*von ihrem größten Verlustbringer im Hafen*“.¹¹⁴⁷ Mit dem Jahresbeginn 1984 musste die HHLA die Anlage vollständig auf eigene Rechnung betreiben. Im Gegenzug finanzierte die Stadt die Umgestaltung von „*Hamburgs Sorgenkind*“. Als wesentliche Maßnahme wurde der Moldauhafen zur Hälfte zugeschüttet, um so rund

¹¹⁴⁰ Vgl.: StHH 371-16 II_211.

¹¹⁴¹ Hertel, Dieter F.: Übersee-Zentrum: Das Sorgenkind feiert 10. Geburtstag. In: Die Welt. 14.02.1977. S. 15.

¹¹⁴² Hertel. 14.02.1977. S. 15.

¹¹⁴³ Vgl.: Mannitz. 1967. S. 450.

¹¹⁴⁴ Hoffschläger. 14.05.1980. S. 5.

¹¹⁴⁵ Vgl.: Hoffschläger. 14.05.1980. S. 5; hhw: Wer macht es besser als die HHLA? In: Hamburger Abendblatt. 23.07.1980. S. 29.

¹¹⁴⁶ Vgl.: O.V.: Überseezentrum überflüssig? In: Bild. 20.06.1983. S. 9; Hoffschläger. 14.05.1980. S. 5.

¹¹⁴⁷ now: HHLA übernimmt Überseezentrum. In: Hamburger Abendblatt. 28.12.1983. S. 1

25.000 Quadratmeter zusätzliche Stellfläche für LKW zu schaffen. Entsprechend ihres Bedeutungsrückgangs wurde die Kaistrecke, die einst für die Abfertigung der Hafenschiffahrt vorgesehen war, von über 500 Meter auf nur noch rund 100 Meter verringert.¹¹⁴⁸

In den Folgejahren nutzten immer mehr Unternehmen Flächen des Überseezentrums zur Einrichtung eigener Großlager, so u.a. zwischenzeitlich die Einzelhandelskette Coop¹¹⁴⁹, die Hamburger Duty-free-Shop-Kette Gebrüder Heinemann¹¹⁵⁰ oder Fuji Film.¹¹⁵¹

3.3.4.3.2 Segelschiffhafen – Erweiterung nach Innen

Auch die anderen Anlagen auf dem Kleinen Grasbrook wurden in Folge der Containerisierung Anpassungsprozessen unterzogen. Schon seit Mitte der 70er Jahre kam es innerhalb des Hafens im Zuge der Etablierung des Containerumschlags zunehmend zu einer Verkehrsverlagerung in den westlichen Teil des alten Freihafens. Gleichzeitig waren durch die verstärkt mechanisierte und dadurch beschleunigte Schiffsabfertigung insgesamt immer weniger Schiffsliegeplätze erforderlich, die für sich genommen jedoch jeweils immer größere Kaiflächen benötigten. Da insbesondere die Anlagen des östlichen Hafens auf dem Kleinen Grasbrook diesen neuen Anforderungen nicht gerecht wurden, ging hier der Umschlag kontinuierlich zurück. Dazu trug insbesondere auch die Tatsache bei, dass der Alte Elbtunnel zwischen Landungsbrücken und Steinwerder Schiffen mit einem Tiefgang von mehr als zwölf Metern die Zufahrt in den östlichen Hafenteil versperrte, was dazu führte, dass dieses Gebiet für die Durchführung von Vollcontainerdiensten weitgehend ausfiel.¹¹⁵²

Um sich dieser Entwicklung entgegenzustellen, beschloss der Senat im Mai 1974 eine Reihe von Umstrukturierungsmaßnahmen, die den östlichen Freihafen den zeitgenössischen Anforderungen des konventionellen Liniendienstes, aber auch des Semi-Containerverkehrs gerecht werden lassen sollten. Als eine „*einmalige Gele-*

¹¹⁴⁸ Vgl.: now: Hamburgs Millionen „fallen ins Wasser“. In: Hamburger Abendblatt. 04.01.1984. S. 27.

¹¹⁴⁹ Vgl.: vwd: Zentrallager im Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 08.02.1986. S. 14.

¹¹⁵⁰ Vgl.: her: Duty-free-Riese expandiert. In: Hamburger Abendblatt. 06.05.1994. S. 22.

¹¹⁵¹ O.V.: Fuji verlängert Lagerungsauftrag. Auf: [abendblatt.de http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article670300/Fuji-verlaengerte-Lagerungsauftrag.html](http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article670300/Fuji-verlaengerte-Lagerungsauftrag.html) (letzter Besuch 01.10.2013).

¹¹⁵² Vgl.: Gerckens. 1978. S. 125.

genheit“ dafür galt, dass durch die im Juni des gleichen Jahres beginnende Elbvertiefung rund 10 Millionen Kubikmeter Boden zur Aufspülung neuer Landflächen im Hafen zur Verfügung standen.¹¹⁵³

Zentraler Gesichtspunkt des Senatsplans war die nahezu vollständige Zuschüttung des Segelschiffhafens, der mit rund 35 Hektar bis dahin das größte Hafenbecken des Hamburger Hafens gewesen war.¹¹⁵⁴ Insgesamt 200.000 Quadratmeter neue Fläche sollten für die Schaffung eines Multipurpose-Terminals, der „für die Abfertigung herkömmlicher wie moderner Verkehre gleichermaßen geeignet“ war, durch diese Maßnahme entstehen. Kernstück waren zunächst der Bau eines Ro-Ro-Zentrums für den Umschlag von bis zu 900.000 Tonnen im Jahr, die Erweiterung der bereits bestehenden Fruchtanlage am O'Swaldkai sowie die Errichtung eines Lagerbereichs im rückwärtigen Teil der neu gewonnenen Fläche.¹¹⁵⁵

Ende 1976 waren die Erdarbeiten am Segelschiffhafen beendet und die Fläche damit bebauungsreif. Lediglich ein kleiner Teil bis zur Höhe des alten Bananenschuppens blieb vom alten Hafenbecken des Segelschiffhafens übrig.¹¹⁵⁶

Im Dezember 1978 wurde das neue Fruchtzentrum, in dem die HHLA ihren gesamten Südfrüchteumschlag konzentrierte, mitsamt einem 28.000 Quadratmeter großen Kühlhaus eingeweiht. Die Halle war in der Lage, bei Temperaturen zwischen 2 und 13 Grad Südfrüchte aller Art aufzunehmen.¹¹⁵⁷ Der zweite Bauabschnitt, der die Inbetriebnahme der Ro-Ro-Anlage umfasste, wurde 1982 vollendet.¹¹⁵⁸

Allerdings zwang der anhaltende Strukturwandel in der Schifffahrt bereits zeitnah zu weiteren Maßnahmen. So wurden beispielsweise 1985 die zwei existierenden Liegeplätze zur Abfertigung größerer Schiffe ausgebaut¹¹⁵⁹ und ab September 1989 begannen auf dem Mehrzweckterminal zwischen Moldau- und Hansahafen umfassende Modernisierungsarbeiten.¹¹⁶⁰ Im Zuge dieses Ausbaus wurde 1990 in einem „spektakulären Schwertransport“ mit Hilfe zweier Schwimmkräne eine 610 Tonnen

¹¹⁵³ Vgl.: Staatliche Pressestelle Hamburg (Hrsg.): Baggergut zum Aufspülen neuer Landflächen im Hafen. 21.05.1974. S. 1.

¹¹⁵⁴ Lange. 2006. S. 47.

¹¹⁵⁵ Vgl.: Staatliche Pressestelle Hamburg (Hrsg.). 21.05.1974. S. 1.

¹¹⁵⁶ Vgl.: O.V.: Kern hat große Pläne. In: Hamburger Abendblatt. 11.06.1976. S. 30.

¹¹⁵⁷ Vgl.: O.V.: Südfrüchte finden im Hafen neue Heimat. Hamburger Abendblatt. 08.12.1978. S. 39.

¹¹⁵⁸ Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg. Jahresbericht 1983. Hamburg 1983. S. 11.

¹¹⁵⁹ Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg. Jahresbericht 1985. Hamburg 1985. S. 9.

¹¹⁶⁰ Vgl.: O.V.: Am O'Swaldkai fiel der Ausbau-Startschuß. In: Hamburger Abendblatt. 12.09.1989. S. 19.

schwere Containerbrücke vom Burchardkai an den O'Swaldkai versetzt.¹¹⁶¹ Ab 1993 verfügte der Multipurpose-Terminal neben seinen Kapazitäten zur Abfertigung konventioneller Ladungen auch über zwei Liegeplätze mit insgesamt drei Containerbrücken zur Abfertigung von Semi- und Vollcontainerschiffen.¹¹⁶²

Insgesamt entwickelte sich der Kleine Grasbrook in dieser Zeit zum logistischen Zentrum für die Abfertigung von Multipurpose-Verkehren im Hamburger Hafen und spielte somit als „Ergänzung“¹¹⁶³ zu den weiter westlich gelegenen großen Containerterminals eine wichtige Rolle für die Hamburger Hafenwirtschaft.

Mit dem Leitbild *Metropole Hamburg – Wachsende Stadt*, das der Hamburger Senat im Juli 2002 verabschiedete, rückte der Kleine Grasbrook auch für eine hafenerne Nutzung in den Blickpunkt. Unter dem Stichwort „*Sprung über die Elbe*“ wurden die „*Nutzungspotenziale an den Wasserfronten*“¹¹⁶⁴ in Hamburg auch jenseits der HafenCity ins Auge gefasst. Die Flächen auf dem Kleinen Grasbrook wurden in der Folge beispielsweise in die Bewerbungskonzepte für Olympia 2012 und die IGA einbezogen.

Da das übergeordnete Ziel des Sprungs über die Elbe die Verknüpfung der Hamburger City mit den Stadtteilen südlich der Elbe, insbesondere der Veddel, Wilhelmsburg und Harburg war, kam dabei dem direkt jenseits der Norderelbe liegenden Kleinen Grasbrook die Funktion als „*Brückenschlag*“ zu. Als unmittelbar an die HafenCity angrenzendes Gebiet wurde für den Kleinen Grasbrook überdies „*die einmalige Chance*“ gesehen, „*langfristig als City-Erweiterungsgebiet und als Trittstein für den Sprung über die Elbe eine herausragende Rolle zu spielen.*“¹¹⁶⁵

Ende 2008 entzündete sich an dem Vorschlag von Hamburgs Wissenschaftssenatorin Herlind Gundelach, die Universität auf den Kleinen Grasbrook zu verlegen, eine heftige Diskussion über die Zukunft des Hafensareals. Nach erheblichen Einsprüchen von Hafenwirtschaft und Handelskammer verlor das Projekt schnell an Zuspruch und wurde schließlich aufgegeben.¹¹⁶⁶

¹¹⁶¹ Vgl.: Harmstorf. 2001. S. 137 f..

¹¹⁶² Vgl.: Harmstorf. 2001. S. 140.

¹¹⁶³ Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Bau und Verkehr (Hrsg.): *Sprung über die Elbe – Internationale Entwurfswerkstadt Hamburg* 2003. Hamburg 2003. S. 21.

¹¹⁶⁴ Ebenda. S. 3.

¹¹⁶⁵ Ebenda. S. 26.

¹¹⁶⁶ Volkmann-Schluck, Philip: Uni-Umzug: Träume und schäumende Debatten. In: *abendblatt.de*. 10.01.2009. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article142762/Uni-Umzug-Traeume-und-schaeumende-Debatten.html> (letzter Besuch 01.10.2013); Handelskammer Hamburg (Hrsg.): *Der Standort der Universität Hamburg im Chancen-Dreieck von Universität, Hafen- und Stadtentwicklung*. Hamburg 2009. S. 28 ff..

3.3.4.4 Altenwerder: Hafenerweiterung „nach außen“

3.3.4.4.1 Standortentscheidung für die Hafenerweiterung

Für eine umfassende Erweiterung des Hamburger Hafens nach außen, also in Flächen, die bisher noch nicht der Hafennutzung unterlagen, waren bereits Anfang der 1960er Jahre die formalen Voraussetzungen geschaffen worden. Seiner Mitteilung an die Bürgerschaft zum Hafenentwicklungsgesetz stellte der Hamburger Senat 1961 die Feststellung voran: *„Eine der wichtigsten Aufgaben der Hafenplanung ist die rechtzeitige Sicherstellung ausreichenden Hafenerweiterungsgeländes. [...] Die Geschichte Hamburgs zeigt, daß es hier in der Vergangenheit immer weitblickende Persönlichkeiten gegeben hat, die diesen Notwendigkeiten durch eine entsprechende Grundstücks politik Rechnung getragen haben. Auch heute tragen Senat und Bürgerschaft die Verantwortung dafür, dass künftigen Generationen entsprechende Möglichkeiten offengehalten werden.“*¹¹⁶⁷

Der Senat räumte dabei ein, dass es *„zweifellos nicht leicht [sei], den Raumbedarf kommender Entwicklungen einigermaßen richtig abzuschätzen“* und so entschied man sich dazu, *„eher etwas reichlicher als zu knapp [zu] disponieren [...], da ein Zurückstecken der Grenzen jederzeit, eine spätere Ausweitung aber kaum mehr möglich“* erschien.¹¹⁶⁸ Das ausgewiesene Gebiet umfasste im Wesentlichen rund 2370 Hektar im Gebiet der Alten Süderelbe mit Neuenfelde im Westen und Altenwerder im Osten.

Die Einbeziehung dieses Gebietes in die Erweiterungsplanungen des Hafens war derweil nicht neu. Weite Teile davon waren bereits im Vertrag zwischen Hamburg und Preußen zur Gründung der Hafengemeinschaft von 1929 als mögliche Hafенflächen ausersehen worden, darunter namentlich auch die Wohngebiete von Neuland, Moorburg, Altenwerder, Finkenwerder und Francop. Auch in späteren Planungen war diese Gebiete immer wieder als mögliche Flächen für den Bau neuer Hafenbecken gehandelt worden.¹¹⁶⁹

¹¹⁶⁷ Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft Nr. 158. 08.08.1961. In: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft. Hamburg 1961. S. 405.

¹¹⁶⁸ Ebenda. 08.08.1961. S. 405.

¹¹⁶⁹ Ebenda. 08.08.1961. S. 405.

Mit dem Hafentwicklungsgesetz von 1961 wurden jetzt vor allen Dingen die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen, damit sich die Stadt die Flächen für mögliche Hafenerweiterungsmaßnahmen auch einverleiben konnte. Da es in der Vergangenheit wegen „*fehlender Verkaufsbereitschaft oder unvertretbar hoher Forderungen der Eigentümer*“ immer wieder zu Problem gekommen war, sollten nun die Möglichkeit geschaffen werden, die im „*Hafenerweiterungsgebiet liegenden Privatgrundstücke – notfalls auch gegen den Willen Eigentümer – zu einem gerechten Preis rechtzeitig in Staatseigentum zu überführen*“.¹¹⁷⁰ Interessanterweise wurde diese Regelung neben Finkenwerder allerdings gerade für Altenwerder vorerst noch explizit ausgesetzt.¹¹⁷¹

Bezüglich der Art der Nutzung des zukünftigen Ausbaugesbietes herrschte Anfang der 60er Jahre weitgehende Sicherheit. Zu diesem Zeitpunkt wurde davon ausgegangen, dass der künftige Bedarf an Stückgutanlagen „*im wesentlichen im bisherigen Freihafengebiet einschließlich Waltershof gedeckt werden*“ könnte, wohingegen das ausgewiesene Hafenerweiterungsgebiet in erster Linie für die Ansiedlung von Massengutumschlaganlagen und Seehafenindustrie vorgesehen war.¹¹⁷²

Dass zunächst keine konkreten Schritte zur Erweiterung des Hafens vorgenommen wurden, hatte auch etwas damit zu tun, dass zwischenzeitlich das Projekt zum Bau eines künstlichen Industriebahnhofs bei Neuwerk in der Elbmündung forciert wurde. Auch diese Anlage sollte ganz auf die Bedürfnisse der Massengutschifffahrt einschließlich der Flächenbereitstellung für die Ansiedlung von Betrieben der Schwerindustrie ausgerichtet werden.¹¹⁷³

Schon wenige Jahre nach Beginn des Containerumschlags stellten die Hamburger Hafenverantwortlichen dann jedoch fest, dass bei dem zu erwartenden Wachstum der neuen Umschlagform die zur Verfügung stehenden Flächen im Hafen schon bald nicht mehr ausreichen würden und eine Hafenerweiterung *nach innen* den Raumbedarf des Containerbooms nicht würde stillen können.¹¹⁷⁴ Somit waren die vorherigen Prognosen bezüglich der Flächenentwicklung des Stückgutumschlags obsolet geworden.

¹¹⁷⁰ Ebenda. 08.08.1961. S. 405.

¹¹⁷¹ Ebenda. 08.08.1961. S. 405.

¹¹⁷² Behörde für Wirtschaft- und Verkehr – Strom und Hafenbau (Hrsg.): Grundlage für den künftigen Ausbau des Hafens Hamburg. Hamburg 1960. S. 14.

¹¹⁷³ Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 7/2118. 06.06.1972. S. 30.

¹¹⁷⁴ Vgl.: Unternehmerverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg. Jahresbericht 1999. Hamburg 1999. S. 5.

Zwar wurde zunächst kurzfristig erwogen, Containerumschlagkapazitäten ebenfalls in einem möglichen Vorhafen in der Elbmündung aufzubauen, allerdings trat schon sehr bald stattdessen das Hafenerweiterungsgebiet des Süderelberaums in den Fokus der Hafenplanung. Anders als seine nordwesteuropäischen Konkurrenzhäfen, die sukzessive dazu übergingen, ihren Containerumschlag Richtung See zu verschieben, forcierte Hamburg eine Kapazitätserweiterung in unmittelbarem Anschluss an das bisherige Hafengebiet und im Vergleich zum bisherigen Zentrum des Containerverkehrs auf Waltershof sogar wenige Kilometer flussaufwärts.

Hatte noch in der Konzeption des Hafenerweiterungsgesetzes von 1961 Altenwerder nur eine untergeordnete Rolle gespielt, der Ort war z. B. nicht wie andere Siedlungen in dem betreffenden Gebiet mit einer Veränderungssperre im Bebauungsbestand belegt worden¹¹⁷⁵, rückte das zu diesem Zeitpunkt 1.946 Einwohner zählende Fischerdorf jetzt ins Zentrum der Zukunftsplanungen für den Hafen. Im Jahr 1973 teilte der Senat der Bürgerschaft mit: „Die [...] weitere Hafenentwicklung macht es unumgänglich, das Wohngebiet Altenwerder nunmehr aufzugeben.“¹¹⁷⁶ Gleich zwei Anlagen sollten hier entstehen: zunächst am nördlich des Wohngebietes liegenden Sandauhafen die Massengutanlage Hansaport und wenig später auf dem einstigen Dorfgelände ein Container- und Stückgutterminal.¹¹⁷⁷

Damit beantwortete der Senat eine bis dahin noch offene Frage der Hamburger Hafenerweiterungsplanungen. Das zur Erweiterung ausgewiesene Gebiet hatte grundsätzlich zwei unterschiedliche Möglichkeiten zugelassen, die Zufahrt von Seeschiffen in das Hafenerweiterungsgebiet zu organisieren: im Westen über den Köhlfleet zum Finkenwerder Vorhafen und im Osten über den Köhlbrand zur Süderelbe. Zwischen beiden möglichen Zufahrten verliefen inzwischen wichtige Schienenweg und Straßen, die von den Seeschiffwegen nicht gekreuzt werden konnten. Bis zu diesem Zeitpunkt war unklar gewesen, ob dereinst beide Teile des Hafenentwicklungsgebiets gleichermaßen erschlossen würden oder ob es zu einer Konzentration auf einen der Teile kommen sollte und wenn ja, auf welchen. Ende Oktober 1973 stand fest, dass „in Anbetracht der hamburgischen Finanzlage, des Finanzbedarfs für die

¹¹⁷⁵ O.V.: Wahre Größe. Planungen und Größenentwicklung des Hamburger Hafens. In: Durke, Frank: Hafen Hamburg. Worms 2007. S. 30; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 7/3278. 30.10.1973. S. 2.

¹¹⁷⁶ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 7/3278. 30.10.1973. S. 2; Vgl. auch: StHH 371-16 II_210.

¹¹⁷⁷ Denker, Karl: Abschied von einer Idylle hinterm Deich. In: Hamburger Abendblatt. 02.11.1973. S. 3.

Durchführung begonnener und unmittelbar anstehender Projekte und im Interesse eines gewissen finanziellen Spielraums bei der weiteren Ansiedlungspolitik [...] eine Konzentration der Kräfte auf den östlichen der beiden erwähnten Teile des Hafenerweiterungsgebietes“ vollzogen und nunmehr das Gebiet vom Sandauhafen im Norden bis Moorburg im Süden Standort für eine Erweiterung des Hamburger Hafens nach außen würde.¹¹⁷⁸ Einer der wesentlichen Gründe für die Wahl dieses Gebiets lag in der Tatsache, dass über den Köhlbrand eine seeseitige Zufahrt ermöglicht werden konnte, deren Fahrwasser im Rahmen der gegenwärtig durchgeführten Arbeiten zu Vertiefung der Unterelbe auf 13,5 Meter verhältnismäßig leicht auszubauen war.¹¹⁷⁹

3.3.4.4.2 Widerstand gegen die Erweiterung

Was das für die betroffenen Menschen in diesem Gebiet zu bedeuten hatte, davon kündeten die Überschriften der in Hamburg erscheinenden Tageszeitungen in den Folgetagen. Das Hamburger Abendblatt erklärte den *„Abschied von einer Idylle hinterm Deich“*¹¹⁸⁰, während die Bild in großen Lettern feststellte *„Altenwerder muß sterben!“*¹¹⁸¹

Der Zeitplan für die Errichtung der neuen Containerkapazitäten in Altenwerder war eng. Schon für die zweite Hälfte des Jahrzehnts wurde damit gerechnet, dass die Anlagen auf Waltershof einschließlich deren Erweiterungsflächen ausgelastet sein würden. Damit galt es, möglichst schnell neue Hafenanlagen in Betrieb nehmen zu können.¹¹⁸² Im Spätherbst 1973 erhielten alle rund 250 Grundeigentümer- und etwa 500 Mieterhaushalte¹¹⁸³ des Ortes per Anschreiben, unterschrieben von Wirtschaftssenator Kern, den *„Räumungsbefehl“*¹¹⁸⁴, worin ihnen mitgeteilt wurde, dass binnen fünf Jahren alle Grundstücke in Altenwerder zu verlassen seien. Beim Ortsamt Harburg wurde zur Koordinierung des Prozesses vor Ort die Dienststelle *„Umsiedlungshilfe*

¹¹⁷⁸ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 7/3278. 30.10.1973. S. 1

¹¹⁷⁹ Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 7/3278. 30.10.1973. S. 1.

¹¹⁸⁰ Denker, Karl: Abschied von einer Idylle hinterm Deich. In: Hamburger Abendblatt. 02.11.1973. S. 3.

¹¹⁸¹ Dornhof, Georg: Altenwerder muß sterben! Jetzt ist es endgültig: 2000 Hamburger werden umgesiedelt. In: Bild. 02.11.1973. S. 8.

¹¹⁸² Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 7/3278. 30.10.1973. S. 1
¹¹⁸³ Vgl.: 371-16 II_210.

¹¹⁸⁴ Dornhof, Georg: Altenwerder muß sterben! Jetzt ist es endgültig: 2000 Hamburger werden umgesiedelt. In: Bild. 02.11.1973. S. 8.

für Altenwerder“ eingerichtet. Ziel dieser Dienststelle war es, das Verwaltungsverfahren für die Umsiedlung zu organisieren und zu beschleunigen. Nach Erfahrungen aus vergleichbaren Räumungen in anderen Teilen Westdeutschland veranschlagte man dafür ein Zeitraum von acht bis zehn Jahren. In Altenwerder war aber erklärtes Ziel den Räumungsprozess in lediglich zweieinhalb Jahren abzuschließen. Um die Folgen der Räumung zu mildern, sollte den Menschen aus Altenwerder die Beibehaltung der „nachbarschaftlichen Gemeinschaft“ und ein Leben in Elbnähe ermöglicht werden.¹¹⁸⁵ Dafür wurden in Finkenwerder, Hausbruch, Neugraben-Fischbek und Cranz Grundstücke für „Räumungsgeschädigte“¹¹⁸⁶ aus Altenwerder zur Verfügung gestellt.¹¹⁸⁷

Um sich der drohenden Zerstörung ihres Dorfes doch noch zu widersetzen, gründeten verbliebene Bewohner Altenwerders eine Bürgerinitiative. Deren Bindungskräfte schwanden jedoch bald, nachdem mehrere Bauern, deren Eigentum zusammen einen Großteil des betreffenden Hafenerweiterungsareals ausmachte, den finanziellen Verlockungen eines Verkaufs an die Stadt erlegen waren. Kurz nach Jahresbeginn 1976 vermeldete die Wirtschaftsbehörde, dass über 50 Prozent der ursprünglich in Altenwerder ansässigen Mieterhaushalte den Ortsteil verlassen hätten. Es sei gelungen, „die zunächst ablehnende Haltung der Altenwerder zu überwinden und durch die bislang abgeschlossenen Fälle auch den weitaus größeren Teil der weiteren Eigentümer von der Notwendigkeit eines Verkaufs zu überzeugen.“¹¹⁸⁸ Damit wurde auch das Minimalziel der Bürgerinitiative, eine geschlossene Umsiedlung aller Bewohner an einen neuen Ort, um dadurch die sozialen Bindungen untereinander zu erhalten, obsolet. Stattdessen beobachtete die Initiative wie die ersten Verkäufe eine „Sogwirkung“ entfachten, die vor allem Mieter und Besitzer kleinerer Häuser übrigbleiben ließ. Altenwerders Pastor Heinrich Kunig beklagte, dass viele derer, „die über Generationen hindurch glücklich waren“ nun auf der Strecke blieben, da die gebotene Entschädigung zu gering war, um irgendwo neu anzufangen. „Wie sollten sich“, so fragte der Seelsorger, „in Betonviertel Menschlichkeit und zwischenmenschliche Beziehungen dieser dörflich strukturierten Einwohner in Mark und Pfennig veranschlagen lassen?“¹¹⁸⁹

¹¹⁸⁵ Vgl.: StHH 371-16 II_210.

¹¹⁸⁶ Dornhof. 02.11.1973. S. 8.

¹¹⁸⁷ Vgl.: StHH 371-16 II_210.

¹¹⁸⁸ StHH 371-16 II_211.

¹¹⁸⁹ Zitiert nach: Schreiber, Albrecht: Nur die Toten dürfen bleiben. In: Deutsches Allgemeines Sonntagsblatt. 25.03.1979. S. 14.

Im Herbst 1977 stellte die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft in den von ihr offiziell vorgelegten Ausbauplanungen für Altenwerder fest: „*Neue Containerumschlagskapazitäten müssen spätestens 1985 zur Verfügung stehen, da bis dahin die im Hamburger Hafen vorhandenen und aktivierbaren Kapazitätsreserven erschöpft sein werden.*“¹¹⁹⁰ Da die Behörde mit einer Bauzeit von mindestens sieben Jahren rechnete, bedeutete dies, dass mit den Bauarbeiten an dem neuen Containerterminal spätestens 1978 begonnen werden musste. Vorgesehen war dabei der Bau eines Hafenbeckens zwischen Bullerrinnensiel im Norden und Drewsiel im Süden. Am nördlichen Ufer sollte eine Kaimauer mit einer Länge von 1000 Metern entstehen, um Platz für drei Liegeplätze für Containerschiffe der dritten Generation zu schaffen.¹¹⁹¹

Bis 1978 war der endgültige „*Tod des Bauern- und Fischerortes*“ Altenwerder nahezu besiegelt; nur noch wenige Menschen waren dort verblieben und hatten ihre Häuser und Wohnungen noch nicht gegen neue an anderen Standorten eingetauscht. Die Behörden schufen derweil Fakten: War ein Gebäude von seinen einstigen Bewohnern verlassen worden, wurde es umgehend abgerissen.¹¹⁹²

Für Aufmerksamkeit sorgte der Senatsbeauftragte für die Umsiedlungsfragen, der dieses Verfahren laut einer Publikation von Ausbaugegnern mit den Worten rechtfertigte: *„Der Abbruch dient der Sicherheit, und er geschieht aus psychologischen Gründen. Die letzten Altenwerder, die glauben, der Ort sei vielleicht doch noch zu halten, müssen einsehen, daß es erst wird mit der Umsiedlung.“*¹¹⁹³

Von den einst 599 Wohnungen in 320 Wohnhäusern, zwölf Bauernhöfen, 26 kleineren produzierenden Betrieben und 46 Einzelhandels- und Verkehrsunternehmen¹¹⁹⁴ blieb nur ein verschwindend kleiner Rest und für die nicht weichen wollenden Bewohner wurde das Leben in dem Dorf „*kaum mehr erträglich*“.¹¹⁹⁵ Dann aber, im Oktober 1978, gab die sog. Enteignungsbehörde als eine Abteilung der Finanzbe-

¹¹⁹⁰ Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft (Hrsg.): Ausbauplanung Altenwerder. Hamburg 1977. S. 1.

¹¹⁹¹ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft (Hrsg.): Ausbauplanung Altenwerder. Hamburg 1977. S. 4 ff.

¹¹⁹² Vgl.: Schweer, Michael: Von drei Seiten ist die Industrie herangerückt. In: Hamburger Abendblatt. 23.01.1978. S. 6.

¹¹⁹³ Ellerbrock, Hans-Joachim; Hahne, Jochen; Schafft, Gerhard: Altenwerder. Ein Dorf wird zerstört. Hamburg 1977. S. 73.

¹¹⁹⁴ Vgl.: Knickrehm, Jörg: Hansaport und ein neuer Container-Terminal verdrängen 2000 Bürger. In: Die Welt. 02.11.1973. S. 21.

¹¹⁹⁵ Vgl.: Schweer. 23.01.1978. S. 6.

hörde mit richterlicher Unabhängigkeit dem Einspruch eines Obstbauern aus Altenwerder recht und stoppte das von der ebenfalls zur Finanzbehörde gehörenden Liegenschaftsverwaltung eingeleitete Enteignungsverfahren. Begründet wurde dieser Schritt damit, dass die Behörde es versäumt habe, rechtzeitig das gesetzlich vorgeschriebene Planfeststellungsverfahren einzuleiten und den betroffenen Bürgern damit die Möglichkeit genommen habe, angemessene Einwendungen gegen die geplante Bebauung vorzubringen.¹¹⁹⁶ Als das Hamburger Landgericht 1979 die Entscheidung bestätigte, wurde der eigentliche Zeitplan, bis 1985 den Containerumschlag in Altenwerder aufzunehmen, obsolet.¹¹⁹⁷

Darüber, dass der gerichtliche Stopp des Hafenausbaus in Altenwerder für die Hamburger Hafenszene mehr war als nur eine juristische Niederlage, gibt ein Aufsatz Zeugnis, den die beiden Hafenbaudirektoren a.D. Karl-Eduard Naumann und Hans Laucht im Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1983/84 veröffentlichten. Die Autoren urteilten darin, dass die inzwischen in Umweltfragen stark sensibilisierte Bevölkerung „oft in radikaler, wenig sachgerechter Form [...] unerfüllbares, einseitiges Wunschenken“ fordere, was „erhebliche Hindernisse auch für die Hafentwicklung“ bedeute. Gemeinsam mit einem beobachteten Wandel der Rechtsauffassung habe „das rücksichtslose Streben nach Eigennutz, gepaart mit visionären Ideen, in breiteren Kreisen der Bevölkerung Eingang“ gefunden. Die beiden ehemaligen Hafenbauer resümierten schließlich mit Blick auf den Prozess der Hafenerweiterung: „Sachlich nüchterne Zukunftsplanung war, weil wenig spektakulär, zunehmend weniger gefragt, schon gar nicht, wenn sie Einsicht und Opfer verlangte. Und wo vielleicht noch Bereitschaft dafür vorhanden war, wurde sie oft mit geschickter Agitation und pauschalen Argumenten zunichte gemacht. Das Fazit war vielfach, daß Minderheiten nicht nur ihren berechtigten Schutz in Anspruch nehmen, sondern bei politischen Entscheidungsprozessen ausschlaggebend sein wollten – was sie manchmal auch erreichten.“¹¹⁹⁸

Innerhalb der Hamburger Verwaltung wurde dies zum Anlass genommen, die „Rechtsfragen der Hafentwicklung“, so der Name einer zu diesem Zwecke gegründeten Arbeitsgruppe, auf eine neue gesetzliche Grundlage zu stellen, die für den

¹¹⁹⁶ Vgl.: O.V.: Ein Bauer setzt den Hafen matt. In: Hamburger Abendblatt. 11.10.1978. S. 1.

¹¹⁹⁷ Vgl.: Steinert, Jürgen: „Strukturelle Rahmenbedingungen der Hamburger Wirtschaftspolitik für die 80er Jahre.“ Rede vom 07.10.1980. In: Jahrbuch. Der Übersee-Club. 1980/1981. S. 12.

¹¹⁹⁸ Naumann, Karl-Eduard; Laucht, Hans: Zwanzig Jahre Planen und Bauen für den Hamburger Hafen. Das hamburgische Hafentwicklungsgesetz von 1982. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1983/84. Bd. 40. Hamburg 1985. S. 161.

weiteren Hafenausbau „gleichzeitig Rechtssicherheit und Flexibilität der Planung“¹¹⁹⁹ schaffen sollte und in der Verabschiedung des Hafenentwicklungsgesetzes von 1982 mündete.

So geschah lange Zeit nichts; die Natur eroberte das fest menschenleere Gebiet zurück und dieses entwickelte sich allmählich zu einem Biotop.¹²⁰⁰

Stattdessen geriet zwischenzeitlich das südliche Nachbardorf Moorburg in den Fokus konkreter Hafenerweiterungspläne.¹²⁰¹ Erst mit dem Hafenentwicklungsplan von 1989 wurde das Ziel eines Containerterminals in Altenwerder wieder konkret aufgegriffen. Darin hieß es: „Für Altenwerder gilt, daß die planungsrechtlichen Schritte, die eine Inanspruchnahme für Hafenzwecke ermöglichen sollen, unverzüglich eingeleitet werden müssen, damit rechtzeitig weitere universell nutzbare Flächen für die [...] Bedarfe zur Verfügung stehen.“¹²⁰²

Im Rahmen der anschließenden Beratungen zum vorliegenden Hafenentwicklungsplan erteilte die Bürgerschaft dem Senat im Dezember 1990 den Auftrag zeitnah das Planverfahren für den Bau des Container-Terminals in Altenwerder einzuleiten. Genau zwei Jahre später, im Dezember 1992, wurde daraufhin der Planfeststellungsantrag eingereicht,¹²⁰³ der mit dem Auslegen in den Bezirksämtern von Harburg und Hamburg-Mitte sowie in den Ortsämtern Süderelbe und Finkenwerder in seine „öffentliche“ Phase trat.¹²⁰⁴ Die Pläne unterschieden sich nun von denen, die der Ausbauplan von 1977 vorgesehen hatte. Auf den Bau eines Hafenbeckens wurde nunmehr verzichtet. Stattdessen wurde eine sog. „Elbuferlösung“ gewählt, bei der die Kailinie des neuen Container-Terminals in Nord-Südrichtung direkt am Ufer der Süderelbe verlief. Auf diese Weise standen dem neuen Terminal hinterm Kai insgesamt

¹¹⁹⁹ Vgl.: Schulz-Schaeffer, Helmut: Das hamburgische Hafenentwicklungsgesetz von 1982. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1983/84. Bd. 40. Hamburg 1985. S. 76.

¹²⁰⁰ Vgl.: Gröne, Jörg; Held, Karlheinz: Integriertes Hafenverkehrszentrum Altenwerder. Chancen und Risiken für den Logistikstandort Hamburg. Hamburg 1999. S. 13 ff.

¹²⁰¹ Schütte, Herbert: Endgültig – Moorburg muß sterben. In: Die Welt. 21.01.1981. S. 19; Brinkmann, Peter: Warum braucht der Hafen Moorburg und Francop?. In: Bild. 22.03.1982. S. 7; Brinkmann, Peter: Bruch zwischen SPD und GAL? Senat läßt Moorburg bis 1995 räumen. In: Bild. 10.09.1982. S. 6; Kersting, Christian: Moorburg den Moorburgern – sie dürfen wieder Häuser bauen. In: Bild. 22.08.1984. S. 5; Brinkmann, Peter: Moorburg kann weiterleben! In: Bild. 20.06.1985. S. 8.

¹²⁰² Freie und Hansestadt Hamburg. Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft (Hrsg.): Hafen Hamburg. Dienstleistungszentrum mit Zukunft. Entwicklungen – Ziele – Chancen. Hamburg 1989. S. 49.

¹²⁰³ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 15/7461. 20.05.1997. S. 1.

¹²⁰⁴ svb: Pläne liegen aus. In: Hamburger Abendblatt. 06.01.1993. S. 10.

210 Hektar Land zur Verfügung, erheblich mehr als bei den Plänen von 1979.¹²⁰⁵ Dieser Platz wurde benötigt, da hinter dem rund 1400 Meter langen Kai mit insgesamt vier Liegeplätzen ein Terminal geplant wurde, der die logistischen Teilbereiche Umschlag, Lagerung, Weiterverarbeitung und Transport an einem Standort zu einem „integrierten Gesamtkonzept“ zusammenfassen sollte.¹²⁰⁶

Zwar lebten von den einst knapp 2000 Einwohnern nur noch etwa 30 auf dem veranschlagten Gebiet, dennoch formierte sich erneut erheblicher Widerstand gegen das Ausbauvorhaben.¹²⁰⁷ Die seit den 80er Jahren auch parlamentarisch etablierte Umweltbewegung beklagte, dass aus ihrer Sicht die Hamburger Containerterminals schon lange „erhebliche Überkapazitäten“ aufwiesen und dass es aus diesem Grund nicht gerechtfertigt sei, für eine „fragwürdige Wachstumsideologie den Lebensraum von Mensch und Tier zu zerstören“.¹²⁰⁸ Die Bürgerschaftsfraktion der GAL hielt die Hafenerweiterung für unnötig. Statt des Baus neuer Hafenanlagen sprach sich deren Fraktionsvorsitzende Krista Sager 1993 für den Bau von Wohnungen auf dem Gelände aus: „Wir haben keine Hafennot, sondern eine Wohnungsnot.“¹²⁰⁹ Der Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V. prangerte das aus seiner Sicht das „unverantwortliche und undemokratische“ Erweiterungsverfahren an und forderte einen Verzicht auf den Bau des Container-Terminals in Altenwerder. Stattdessen wurde nach einer engeren Kooperation der Häfen an Nord- und Ostsee einschließlich einer Umleitung von Ladungsströmen verlangt.¹²¹⁰

Im Jahr 1994 begann die öffentliche Erörterung von rund 8.000 Bürgereinwänden gegen den Bau des Terminals. Trotz aller Einwände hielten Senat und Hafengewirtschaft an dem Projekt fest. 1996 wies das Oberverwaltungsgericht die letzte Klage gegen den Bau des Terminals ab und genehmigte die sofortige Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses.¹²¹¹

¹²⁰⁵ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg. Wirtschaftsbehörde, Strom und Hafenbau (Hrsg.): Hafenerweiterung Altenwerder. Zukunft für Hafen und Stadt. Hamburg 1992. S. 30 f.

¹²⁰⁶ Vgl.: Freie und Hansestadt (Hrsg.).1992. S. 32.

¹²⁰⁷ Vgl.: O.V.: „Wir lassen uns nicht vertreiben!“ In: Hamburger Abendblatt. 11.02.1993. S. 13.

¹²⁰⁸ Vgl.: Gerhards, Erwin (Hrsg.): Der Hafen, der es in sich hat. Hamburg 1982. S. 26.

¹²⁰⁹ O.V.: Hafenerweiterung. Der Streit geht weiter. In: Hamburger Abendblatt. 14.01.1993. S. 10.

¹²¹⁰ Vgl.: Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.: Keine Hafenerweiterung in Altenwerder. Eingriffsregelung und ihre Folgen am Beispiel Altenwerder. Hamburg 1992. S. 13 ff.

¹²¹¹ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 15/7461. 20.05.1997. S. 1.

3.3.4.4.3 Gescheiterte Hafenkooperation II

Währenddessen geriet das Projekt zwischenzeitlich zu einem neuerlichen Sinnbild für das schwierige Verhältniss zwischen den Hafenstandorten Hamburg und Bremen. Rund 30 Jahre zuvor waren es die Bremer gewesen, die angesichts der Planungen zur Erweiterung ihrer Hafenanlagen nach außen, dem Bau der Stromkaje in Bremerhaven, eine Kooperation beider Bundesländer in Hafenfragen angeregt hatten. Nun, da Hamburg vor der größten Hafenerweiterung der Nachkriegszeit stand, sah man sich hier seinerseits zu einem vergleichbaren Schritt veranlasst. Zwar unterschieden sich beide Kooperationsvorschläge in ihrer konkreten Ausgestaltung, jedoch ist auffällig, dass die Initiative zur Kooperation in beiden Fällen genau von jener Stadt ausging, die im Begriff war, ihren Hafen in erheblichem Maße nach außen zu erweitern, während die Reaktion der jeweils anderen in beiden Fällen ähnlich abweisend blieb. Im Zuge des Baus des Terminals in Altenwerder hatten sich mehrere Großreedereien, unter ihnen die dänische Maersk, darum beworben, die neu entstehende Anlage als einen sogenannten dedicated Terminal selber zu betreiben, bzw. sich zumindest an einer Betriebsgesellschaft zu beteiligen.¹²¹² Einen vergleichbaren Terminal richtete Maersk zu diesem Zeitpunkt bereits in Rotterdam ein. Aus Sicht der Reedereien hatte der Betrieb eines eigenen Terminals mehrere Vorteile: Sie konnten so sicherstellen, dass den eigenen Schiffen zu jedem Zeitpunkt ein geeigneter Liegeplatz zur Verfügung gestellt würde und gleichzeitig ermöglichte er ihnen, direkten Einfluss auf die technische Ausstattung der Terminals zu nehmen und somit eine aus ihrer Sicht optimale Abfertigung der eigenen Schiffe sicherzustellen.¹²¹³ Hamburg lehnte eine derartige Beteiligung von Reedereien an Terminals in seinem Hafen aber kategorisch ab. Stattdessen wollte man am Prinzip des sog. Common-user-Terminals, der allen Hafenkunden gleichermaßen offenstand, festhalten.¹²¹⁴ Zum Schrecken der Hamburger Hafenpolitik zeigte sich die Konkurrenz in Bremen, die gerade dabei war mit dem CT-III die Stromkaje in Bremerhaven großzügig auszubauen, gegenüber dem Anliegen der Reedereien aber deutlich aufgeschlossener. Im Hamburger Abendblatt

¹²¹² rz: Container-Terminal Altenwerder an die HHLA. In: Hamburger Abendblatt. 09.10.1997; pum: Hamburgs geheime Hafenpläne. In: Hamburger Abendblatt. 25.11.1997. S. 19; Klaffs, Heinrich: Der Bremer Sündenfall. In: Hamburger Morgenpost. 19.12.1997. S. 12.

¹²¹³ rz: Abendblatt-Interview mit Maersk-Chef Erik Holtegaard. In: Hamburger Abendblatt. 25.11.1996. S. 22.

¹²¹⁴ Staatliche Pressestelle Hamburg (Hrsg.): HHLA baut den Containerterminal in Altenwerder. 08.10.1997.

ließ sich der Vorstandsvorsitzende der BLG Hans-Heinrich Pohl mit den Worten zitieren: „*Wenn eine Reederei wie Maersk genügend Ladung mitbringt, können wir über eine solche Möglichkeit durchaus reden.*“¹²¹⁵ Die Bremer Offenheit in dieser Frage und die Direktheit, mit der sie kommuniziert wurde, führte in Hamburg zu der Sorge, dass tatsächlich einzelne Großreedereien ihre Verkehre von Hamburg nach Bremerhaven verlegen könnten, wenn sie dort direkten Zugriff auf die Terminals erhielten. Die Befürchtung wurde noch genährt durch Aussagen des Chefs der Reederei Maersk, Erik Holtegaard, der ebenfalls dem Hamburger Abendblatt auf Nachfrage zu Protokoll gab, dass er die „*deutliche Gefahr*“ sehe, dass Hamburg einige Großreedereien an andere Hafenplätze verlieren könnte.¹²¹⁶

Einen Tag bevor Finanz- und Wirtschaftsbehörde ihre Entscheidung der Öffentlichkeit mitteilten, dass Bau und Betrieb des Container-Terminals Altenwerder an die HHLA vergeben würde¹²¹⁷, kam es daher auf Anregung Hamburgs zu einem geheimen Treffen von Spitzenpolitikern beider Bundesländer. An den Gesprächen, die am 06.10.1997 im Hamburger Rathaus stattfanden, nahmen Hamburgs Finanzsenator Ortwin Runde, der Chef der Hamburger Senatsverwaltung, Thomas Mirow, der HHLA-Chef Peter Dietrich, der Bremer Häfensenator Uwe Beckmeyer und Reinhard Hoffmann, Staatsrat der Bremer Senatskanzlei, teil.¹²¹⁸ Kernanliegen Hamburgs war ein Vorschlag zur Gründung einer gemeinsamen Holding von HHLA und BLG, die unter dem Namen *Deutsche Bucht AG* die Container-Terminals in Hamburg und Bremerhaven betreiben sollte. Allerdings knüpfte Hamburg die Verwirklichung dieser Idee an die Bedingung, dass Bremen ein sofortiges Moratorium hinsichtlich aller Akquisitionsaktivitäten für seinen Container-Terminal in Bremerhaven ausrief. Ab sofort sollten, so die Hamburger Bedingung, „*keine Gespräche mit Dritten geführt werden*“.¹²¹⁹ Vor allem ging es laut Protokoll den Hamburgern konkret darum, dass Bremen seine „*Maersk-Aktivitäten*“ einstellen solle.¹²²⁰ Die Reaktion der bremischen Seite auf Hamburgers Vorschlag einschließlich der damit verbundenen Bedingungen

¹²¹⁵ eha: Bremerhaven und Maersk. In: Hamburger Abendblatt. 06.04.1996. S. 21.

¹²¹⁶ rz: Abendblatt-Interview mit Maersk-Chef Erik Holtegaard. In: Hamburger Abendblatt. 25.11.1996. S. 22.

¹²¹⁷ Staatliche Pressestelle Hamburg (Hrsg.): HHLA baut den Containerterminal in Altenwerder. 08.10.1997.

¹²¹⁸ Bahnsen, Uwe: Hamburg und Bremen planen „Deutsche Bucht AG“. In: Die Welt. 25.11.1997. S. 33; Plöger, Christian: Geheimgipfel: Runde plant Hafen-Allianz mit Bremen. In: Die Welt. 17.11.1997. S. 29; pum: Hamburgs geheime Hafenpläne. In: Hamburger Abendblatt. 25.11.1997. S. 19.

¹²¹⁹ zitiert nach: Bahnsen. 25.11.1997. S. 33.

¹²²⁰ Ebenda. 25.11.1997. S. 33.

war verhalten. Häfensenator Beckmeyer ließ in das Protokoll aufnehmen, dass „*ohne Kenntnis der genauen Bedingungen für die Kooperation der Hafenvettbewerb zwischen Hamburg und Bremen fortbestehen*“ würde.¹²²¹

Die Hamburger Hafenpolitik stand zu diesem Zeitpunkt aus verschiedenen Gründen vor erheblichen Herausforderungen. An dem Projekt in Altenwerder laborierte die Stadt bereits seit den siebziger Jahren. Während die Bürgerschaft die Finanzierung eines der teuersten Bauprojekte der hamburgischen Nachkriegsgeschichte erst wenige Wochen zuvor abgesegnet hatte, drohte nun ein Teil der Hafenkunden offen mit Abwanderung und nach der Bürgerschaftswahl vom 21.09.1997 war die bisher regierende SPD mit der traditionell überaus hafenkritischen GAL in Koalitionsverhandlungen getreten. Tatsächlich einigten sich beide Seiten zwar darauf, dass die laufenden Projekte wie die Hafenerweiterung in Altenwerder sowie die Vertiefung der Elbe wie geplant durchgeführt werden sollten, doch ließen die Vertreter der GAL in den Koalitionsvertrag explizit aufnehmen, dass sie an ihren „*ökologischen, ökonomischen und juristischen Bedenken*“ gegenüber den Projekten festhielten. Um der GAL überhaupt eine Zustimmung zu den beiden aus Sicht der Hafenwirtschaft essentiellen „*Strukturverbesserungen*“ abzurufen, enthielt der Koalitionsvertrag den Auftrag, eine engere Kooperation zwischen den deutschen Seehäfen bzw. zwischen allen Häfen der Nordrange anzustreben.¹²²²

Drei Tage nach Amtseinführung des neuen Senats äußerte sich der neue Wirtschafts-senator Thomas Mirow zu Hamburgs Zielen hinsichtlich einer engeren Hafenkooperation, ohne dabei aber das Treffen vom 06.10. zu erwähnen: „*Ich glaube, daß wir es mit internationalen Entwicklungen zu tun bekommen sowohl im Bereich der Reedereien als auch der Hafenunternehmen, die ein höheres Maß an gemeinsamem [!] Handeln und gemeinsamen Rahmensetzungen der deutschen Seehäfen erfordert.*“ Zwei Tage nach Veröffentlichung des Interviews mit Mirow berichtete die Tageszeitung Die Welt dann in ihrem Hamburgteil erstmalig über den „*Geheimgipfel*“ von Anfang Oktober und den Hamburger Vorschlag zu einer engen Hafenkooperation beider Städte samt Gründung einer *Deutschen Bucht AG*.¹²²³ Wohl durch eine Indiskretion in Bremen waren Information über das eigentlich streng vertrauliche Treffen

¹²²¹ zitiert nach: Ebenda. 25.11.1997. S. 33.

¹²²² Plöger, Christian: Geheimgipfel: Runde plant Hafen-Allianz mit Bremen. In: Die Welt. 17.11.1997. S. 29.

¹²²³ Ebenda. 17.11.1997. S. 29.

an die Öffentlichkeit gelangt.¹²²⁴ Der Inhalt wurde in der Hamburger Presse als „*hafenpolitisches Dynamit*“ angesehen,¹²²⁵ eine Einschätzung, die allem Anschein nach von dem sich erst wenige Tage im Amt befindlichen Senat weitgehend geteilt wurde. In einer Pressemitteilung ließ Bürgermeister Ortwin Runde erklären: „*Zwischen den Hafенbetrieben, insbesondere auch zwischen der Bremer Lagerhausgesellschaft AG, der Hamburger Hafен- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft und den übrigen großen Hafенbetrieben gibt es seit Jahren in regelmäßigen Abständen Gespräche. Deren Gegenstand sind verbindende und trennende Interessen im Seehafенwettbewerb, dessen sich auf nationaler, europäischer und globaler Ebene ändernde Rahmenbedingungen, die Möglichkeit einer Zusammenarbeit im Hinterlandverkehr und ähnlichen Fragen. [...] Meldungen in den Medien – Presse und Rundfunk – vom 17.11.97 können sich nur auf die Existenz solcher Gespräche oben beschriebenen Inhalts beziehen. Darüber hinaus gemachte Vermutungen sind abwegig. Gespräche des gemeldeten Inhalts haben nicht stattgefunden.*“¹²²⁶ Dass es in den Gesprächen um viel mehr ging und dass ihr Inhalt nicht alltäglichen Abstimmungsbedarf zwischen den beiden Häfen umfasste, wurde von Runde schlicht geleugnet. In den darauf folgenden Tagen drangen aber immer mehr Details über das Treffen von Anfang Oktober an die Öffentlichkeit. Der Vorschlag Hamburgs zu einer engen Kooperation zwischen HHLA und BLG ließ sich so bald nicht mehr verneinen. Wirtschaftssenator Mirow sah sich schließlich veranlasst, sich zu Inhalten des Hamburger Vorstoßes genauer einzulassen. Er stellte heraus, dass es der Hamburger Seite bei ihrem Angebot nicht darum gegangen sei, vermeintliche eigene Wettbewerbsnachteile zu reduzieren, sondern allein um die ordnungspolitische Zielsetzung, die „*Übermacht*“ der global agierenden Großreedereien zu begrenzen.¹²²⁷ Gleichzeitig räumte Mirow ein, dass er durch die Bekanntwerden der Gespräche keine Möglichkeit mehr für eine erfolgreiche Vereinbarung zwischen Hamburg und Bremen sehe: „*In dem Maße, in dem nicht vertrauensvoll über solche Dinge gesprochen werden kann, wird einer Vereinbarung die Grundlage entzogen.*“¹²²⁸

¹²²⁴ Spannuth, Wiebke: Geplante Hafен-Allianz sorgt für heftige Debatte. In: Die Welt. 27.11.1997. S. 26; Brech, Jan: Maritime Animositäten zwischen Elbe und Weser. In: Die Welt. 08.12.1997. S. 16.

¹²²⁵ Bahnens, Uwe: Dynamit für den Hafен. In: Die Welt. 17.11.1997. S. 29.

¹²²⁶ Staatliche Pressestelle Hamburg (Hrsg.): Bürgermeister Ortwin Runde zu heutigen Presseberichten zur Hafenzusammenarbeit zwischen Hamburg und Bremen. 17.11.1997.

¹²²⁷ pum: Hamburgs geheime Hafенpläne. In: Hamburger Abendblatt. 25.11.1997. S. 19.

¹²²⁸ zitiert nach: pum: Ebenda. 25.11.1997. S. 19.

Damit waren die Wogen in der Hamburger Öffentlichkeit aber vorerst nicht zu glätten. In einer zu dem Thema anberaumten Aktuellen Stunde der Hamburgischen Bürgerschaft ging es zunächst vor allem um die Frage, ob Bürgermeister Runde in seiner Pressemitteilung vom 17.11. gelogen hatte, als er konkrete Fusionsgespräche zwischen Hamburg und Bremen geleugnet hatte. Inhaltlich waren dagegen alle Fraktionen weitgehend einig. Der CDU-Fraktionsvorsitzende Ole von Beust erklärte beispielsweise: „*Eine Zusammenarbeit ist im allgemeinen vernünftig.*“¹²²⁹ Gerade die GAL machte aus ihrer Sympathie für eine enge Kooperation zwischen beiden Hafentplätzen keinen Hehl, wobei sie ziemlich offen andeutete, dass sie damit die Hoffnung verband, die Anpassung des Fahrwassers der Elbe und den Ausbau Altenwerders überflüssig zu machen. Der GAL-Abgeordnete Norbert Hackbusch führte dazu aus: „*Man muß aus unserer Sicht nicht jeden Fluß ausbaggern, nicht in jedem Hafen einfach Flächen verschwenden.*“¹²³⁰ Für den Senat stellte Wirtschaftssenator Mirow noch einmal klar, dass das Gesprächsangebot an Bremen „*nicht aus einer Position der Schwäche*“¹²³¹ gemacht worden war. Hamburg sei es vielmehr darum gegangen, durch ein gemeinsames Vorgehen von Bremen und Hamburg die Macht der Reedereien zu brechen. Gerade die Verhinderung der Entstehung von dedicated Terminals käme dabei ein besonderes Gewicht zu: „*Wir können es uns nicht leisten, Reedereien Terminals zu geben und uns damit erpreßbar zu machen*“¹²³²

Das Verhältnis des Hamburger Senats zu den Kollegen in Bremen war nach dem Scheitern der Gespräche vorerst zerrüttet. In Hamburg zeigte man sich verstimmt über die Indiskretionen der bremischen Seite, die die Pläne für die *Deutsche Bucht AG* hatte öffentlich werden lassen. Mehr noch aber zeigte man sich enttäuscht, dass es nicht gelungen war, in der Frage der Reedereibeteiligungen an Terminals einen Konsens zwischen beiden Hafentplätzen herzustellen. Die Welt konstatierte: „*Zwei langjährig miteinander verfeindete Regierungen könnten sich auch nicht mißtrauischer [!] begegnen.*“¹²³³ In der Öffentlichkeit wurde Hamburgs Weigerung zur Einrichtung von dedicated Terminals jetzt mehr und mehr als „*Achillesferse*“¹²³⁴ der

¹²²⁹ zitiert nach: O.V.: „Bürgermeister Runde hat die Unwahrheit gesagt!“ In: Bild. 27.11.1997. S. 8.

¹²³⁰ zitiert nach: Ebenda. 27.11.1997. S. 8.

¹²³¹ zitiert nach: Ditz, Rüdiger: Parteien: Bremen soll Partner werden. In: Hamburger Morgenpost. 27.11.1997. S. 14 f.

¹²³² zitiert nach: Ebenda. 27.11.1997. S. 14 f.

¹²³³ Bahnsen, Uwe: In Sachen Gemeinsamkeiten bleiben alle Schleusen geschlossen. In: Die Welt. 15.12.1997. S. 23.

¹²³⁴ Ebenda. 15.12.1997. S. 23.

hamburgischen Hafenpolitik identifiziert. Dies umso stärker, als Bremens Häfense-nator Beckmeyer noch einmal öffentlich die grundsätzliche Bereitschaft Bremens unterstrich, die exklusive Nutzung seiner Container-Terminals durch einzelne Ree-dereien zuzulassen, solange an den Terminalunternehmen auch die BLG beteiligt sein würde.¹²³⁵

Die Hamburger Öffentlichkeit bemühte sich nunmehr, die „*teure und altertümliche Rivalität*“¹²³⁶ der beiden Hafenstädte zu ergründen. Dabei identifizierte man auf Sei-ten Bremens „*Neid und Bewunderung*“¹²³⁷ sowie „*Minderwertigkeitskomplexe*“¹²³⁸ gegenüber Hamburg, die weitgehend mit hamburgischen „*Ungeschicklichkeiten bis hin zur Überheblichkeit*“¹²³⁹ im Umgang mit der kleineren Nachbarstadt erklärt wur-den.

Mitten hinein in diesen kontemplativen Prozess brach Mitte Dezember 1997 die Nachricht, dass das lang Befürchtete tatsächlich eingetreten war: Die Reederei Ma-ersk kündigte ihren Rückzug aus dem Hamburg Hafen ab Jahresbeginn 1998 an. Stattdessen sollten ihre Liniendienste in Bremerhaven am neuen CT-III abgefertigt werden. Zwar führte Maersk als offizielle Begründung für die Entscheidung den Wegfall der Revierfahrt auf der Unterelbe an, doch herrschte in Hamburg kein Zwei-fel über die eigentlichen Beweggründe der Reederei. „*Die Dänen sind sauer, weil sie ihren eigenen Terminal in Altenwerder nicht bekommen haben*“¹²⁴⁰, analysierte die Bild und kommentierte: „*Jetzt haben wir den Salat. [...] Die Konkurrenzhäfen hofieren die Reedereien, die bei ihnen zu Gast sind. Hamburg hingegen verschreckt sie. [...] Die Entscheidung von Maersk – wir bedauern sie zutiefst. Wundern müssen wir uns allerdings nicht darüber.*“¹²⁴¹ Von Bremer Seite gab man sich keine Mühe, die eigenen Triumphgefühle zu verbergen. Im Gegenteil, der BLG-Pressesprecher Hartmut Schwertfeger listete in seiner Erklärung für die Entscheidung Maersks we-nig diplomatisch sämtliche aktuellen Problemfelder der hamburgischen Hafenpolitik auf: „*Wir haben vor Hamburg die Nase vorn – unser neues CT 3 ist fertig, Altenwer-der erst 2001. Die Vertiefung der Außenweser wird noch vor der Elbvertiefung fertig sein. Und ab Januar 1998 erlauben wir Reedereien, eigene Terminals im Hafen zu*

¹²³⁵ Vgl.: Bahnsen. 15.12.1997. S. 23.

¹²³⁶ Fahrún, Joachim: Zögerliche Hanseaten. In: die tageszeitung. 15.12.1997. S. 9.

¹²³⁷ Fahrún. 15.12.1997. S. 9.

¹²³⁸ Bahnsen, Uwe: Klima zwischen Stadtstaaten gereizt. In: Die Welt. 19.12.1997. S. 33.

¹²³⁹ Ebenda. 19.12.1997. S. 33.

¹²⁴⁰ Köhnmann, Jörg: Schwerer Schlag für Hamburg – Maersk nach Bremerhaven. In: Bild. 18.12.1997. S. 3.

¹²⁴¹ Rosin, Ulf: Kein Wunder. In: Bild. 18.12.1997. S. 3.

betreiben was Hamburg verbietet.“¹²⁴² Besonders erschüttert zeigte man sich in Hamburg, als herauskam, dass zum Zeitpunkt des Treffens zwischen Runde, Mirow und Beckmeyer Anfang Oktober die Verhandlungen zwischen Maersk und Bremen schon „*unter Dach und Fach*“ gewesen waren.¹²⁴³ Um die Abwanderung weiterer Reedereien zu verhindern, forderte jetzt die Opposition in der Hamburgischen Bürgerschaft, die Entscheidung, Altenwerder allein durch die HHLA betreiben zu lassen, noch einmal zu überprüfen. Unterstützung fand sie dabei bei der mitregierenden GAL.¹²⁴⁴ Dem widersprach die Hamburger Wirtschaftsbehörde entschieden. Mit Blick auf den Deal zwischen Bremen und Maersk ließ sie erklären: „*Wenn wir das alle machen würden, könnten wir unsere Häfen gleich den Reedereien schenken.*“¹²⁴⁵ Und weiter: „*Nach unserer Auffassung sind Nicht-Reederei-gebundene Terminals aus Sicht der Stadt wirtschaftlicher*“.¹²⁴⁶ Auch die HHLA teilte diese Auffassung. HHLA-Vorstand Peter Dietrich machte klar, dass er lieber bereit sei Ladungsverluste hinzunehmen, als einen Kunden um den Preis der Beteiligung an einem Terminal zu halten: „*Erst geben wir der einen Reederei ein eigenes Terminal, dann der zweiten. Aber für die dritte ist kein Platz mehr – und dann haben wir sie verprellt.*“¹²⁴⁷ Dietrichs Prognose: „*Die Bremer werden ihren Sündenfall womöglich schon bald bitter bereuen. Sie haben mit der Wurst nach dem Schinken geworfen. Aber wovon wollen sie den Schinken bezahlen.*“¹²⁴⁸

Die markigen Worte konnten jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Hamburger Hafenpolitik vor den Kopf gestoßen fühlte und der Weggang von Maersk allgemein als Niederlage Hamburgs im Wettbewerb der deutschen Containerhäfen rezipiert wurde.

Wirtschaftssenator Mirow kündigte deshalb an, mit Maersk noch einmal Gespräche zu führen, um „*die Beweggründe für die Verlagerung der Linie nach Bremerhaven [...] noch mal authentisch nachvollziehen [zu] können.*“¹²⁴⁹ Auch mit den Kollegen in Bremen wolle Hamburg auf Staatskanzleiebene in Kontakt bleiben, wird der Se-

¹²⁴² Köhnmann, Jörg: Von wegen „Deutsche Bucht AG“ – Bremen sagt Hamburg den Kampf an. In: Bild. 26.11.1997. S. 3.

¹²⁴³ Bahnsen. 19.12.1997. S. 33.

¹²⁴⁴ Klaffs, Heinrich: Der Bremer Sündenfall. In: Morgenpost. 19.12.1997. S. 12.

¹²⁴⁵ Zitiert nach: Klaffs. 19.12.1997. S. 12.

¹²⁴⁶ Zitiert nach: vM: Mirrow: Keine eigenen Terminals für Reedereien. In: Welt am Sonntag. 21.12.1997. S. 82.

¹²⁴⁷ Zitiert nach: Klaffs. 19.12.1997. S. 12.

¹²⁴⁸ Zitiert nach: Ebenda. 19.12.1997. S. 12.

¹²⁴⁹ Zitiert nach: vM. 21.12.1997. S. 82.

nator drei Tage vor Heiligabend 1997 in der Welt am Sonntag zitiert, um so auszuloten, ob sich vielleicht doch noch „eine hinreichende stabile Grundlage für substantielle Verhandlungen“ ergibt.¹²⁵⁰

Genau einen Monat später ereilte die Hafenspolitik des Hamburger Senats ein neuer Schlag, der Mirows Worte nachträglich wie einen hehren Weihnachtswunsch wirken ließ. Am späten Abend des 19.01.1998 rief der Bremer Bürgermeister Henning Scherf seinen Hamburger Amtskollegen Ortwin Runde an, um ihn darüber in Kenntnis zu setzen, dass am Tag darauf die BLG die Fusion ihrer Containersparte mit der Hamburger Eurokai, dem größten privatwirtschaftlichen Terminalbetreiber im Hamburger Hafen, der sich ebenfalls um den Betrieb von Altenwerder beworben hatte, aber bei der Vergabe von der Stadt übergeben worden war,¹²⁵¹ offiziell bekannt gegeben würde.¹²⁵² Damit waren Hamburgs Pläne für eine Kooperation zwischen HHLA und BLG endgültig durchkreuzt. Es stellte sich heraus, dass BLG und Eurokai bereits seit 1995 am Hamburger Senat vorbei ihre Fusionsverhandlungen geführt hatten.¹²⁵³ Der Chef der Eurokai KGaA Thomas Eckelmann erklärte: „Es gibt kein globaleres Geschäft als die Linienschifffahrt und die beiden gerade 100 Kilometer voneinander entfernten Hansestädte schlagen sich gegenseitig die Köpfe ein. Es mußte eine ökonomische Entscheidung getroffen werden, um im Wettbewerb mithalten zu können.“¹²⁵⁴ Zwar gab es nun eine Kooperation zwischen beiden Häfen, diese aber ganz ohne das Zutun und ohne direkten Einfluss des Hamburgischen Senats. Folgerichtig erklärte Wirtschaftssenator Thomas Mirow am 21.01.1998 der taz: „Das Thema Deutsche Bucht AG in Form einer gesellschaftlichen Verflechtung von HHLA und BLG ist vorbei.“¹²⁵⁵ In der Hamburger Presselandschaft war nun Wahlweise vom „Scheitern“ oder dem „Schiffbruch“ der hamburgischen Hafenspolitik die Rede. „Die HHLA als größter deutscher Hafenbetrieb bekommt nicht nur einen noch größeren Konkurrenten, sondern Bremen erstmals auch ein starkes Standbein in Hamburg“, fasste die Welt die Lage zusammen. Die taz sekundierte: „Für die langjährige Hafenspolitik [...] ist der Coup ein Desaster. [...] Die Bremer Stadtregierung wird

¹²⁵⁰ Zitiert nach: vM. 21.12.1997. S. 82.

¹²⁵¹ rz: Streit um Altenwerder. In Hamburger Abendblatt. 27.06.1997. S. 20; rz: Container-Terminal Altenwerder an die HHLA. In: Hamburger Abendblatt. 09.10.1997. S. 21.

¹²⁵² Klaffs, Heinrich: Der Hafen-Coup. In: Morgenpost. 21.01.1998. S. 19.

¹²⁵³ o. V.: Hamburgs neuer Hafenriese. In: Hamburger Abendblatt. 21.01.1998. S. 19.

¹²⁵⁴ Zitiert nach: rz/hjo: Bremen steift in Hamburg ein. In: Hamburger Abendblatt. 21.01.1998. S. 1.

¹²⁵⁵ Faruhn, Joachim; Marten, Florian: Hamburgs Hafenspolitik ist gescheitert. In: die tageszeitung - Hamburg. 22.01.1998. S. 22.

*künftig auch die Hamburger Hafenpolitik mitkontrollieren können. Die Arroganz der vermeintlichen Macht hat sich selbst ein Bein gestellt.*¹²⁵⁶ Die offizielle Senatslinie verfolgte naturgemäß eine andere Lesart. In einer offiziellen Stellungnahme werteten Runde und Mirow den Zusammenschluss positiv: *„Das Zusammengehen der beiden traditionsreichen Containerbetriebe wird die Position der deutschen Küste im europäischen Seehafenwettbewerb und vor allem gegenüber den Westhäfen stärken und ist deshalb zu begrüßen als Schritt in die richtige Richtung.*¹²⁵⁷ Noch einen Schritt weiter ging HHLA-Chef Dietrich. Vom Hamburger Abendblatt danach gefragt, was die Folgen für sein Unternehmen seien, dass das Projekt der Deutschen Bucht AG geplatzt sei und stattdessen die BLG jetzt mit Eurokai fusioniere, antwortete Dietrich trocken: *„Uns bleibt viel Ärger erspart“.*¹²⁵⁸

Die Containersparte der BLG und die gesamte Eurokai KGaA mit all ihren in- und ausländischen Beteiligungen fusionierten zur Eurogate. Das „Gate“, das schon während der Vertragsverhandlungen Arbeitstiel der Firma gewesen war, stand dabei als Akronym für *„German Alliance Terminals Europe“.*¹²⁵⁹ Während die Bremer Lagerhausgesellschaft lediglich ihre Tochter, die BLG Container GmbH & Co, in das gemeinsame Unternehmen einbrachte, wurde die gesamte Eurokai KGaA mit allen in- und ausländischen Beteiligungen Teil der gemeinsamen Eurogate. Sitz des neuen Unternehmens wurde Bremen. Es verfügte über Terminals in Bremerhaven und Hamburg, aber auch in Gioia Tauro und La Spezia (beide Italien) sowie in Lissabon und bot alle Dienstleistungen rund um den Container an.¹²⁶⁰

3.3.4.4 Bau des CT-Altenwerder

Trotz des für die Stadt Hamburg insgesamt wenig erfreulichen Verlaufs der Verhandlungen mit Bremen ging das nunmehr seit rund einem Vierteljahrhundert geplante

¹²⁵⁶ Haarhoff, Heike: Schiffbruch. In: die tagesszeitung. 22.01.1998. S. 21.

¹²⁵⁷ Staatliche Pressestelle Hamburg (Hrsg.): Bürgermeister Ortwin Runde und Wirtschaftssenator Dr. Thomas Mirow erklären zur geplanten Fusion des Containergeschäfts der Bremer Lagerhaus AG & Co. (BLG) und der Eurokai KGaA (Eurokai) in Hamburg. 20.01.1998.

¹²⁵⁸ Zitiert nach: Zamponi, Rolf: Mehr Fusionen in den Häfen nötig. In: Hamburger Abendblatt. 22.01.1998. S. 24.

¹²⁵⁹ Zerbe, Peter: Eurokai-Chef: die Bremer haben ihre Schularbeiten gemacht. In: Die Welt. 22.01.1998. S. 25.

¹²⁶⁰ Vgl.: Zerbe, Peter: Eurogate – Die Geburt eines Container-Riesen. In: Die Welt. 02.09.1999. S. 33.

Projekt zum Bau eines Container-Terminals in Altenwerder endgültig in seine Realisierungsphase.

Das letzte noch bewohnte Haus wurde im Mai 1998 geräumt¹²⁶¹ und damit die größte Umsiedlung der Hamburger Nachkriegsgeschichte endgültig abgeschlossen.¹²⁶²

Noch im selben Jahr wurde mit den Bauarbeiten an dem Terminal begonnen.¹²⁶³

Im Juni 2002, 17 Jahre später als zunächst geplant, konnte der von der HHLA betriebene Containerterminal Altenwerder (CTA) in Betrieb genommen. Inzwischen hatte sich das Umschlagunternehmen mit Hapag-Lloyd doch eine Containerreederei als Partner an seine Seite geholt. In ihrer Endausbaustufe, die im Juli 2004 fertiggestellt wurde, verfügte die Anlage über insgesamt 14 Super-Post-Panamax-Containerbrücken sowie zwei kleine Brücken für die Beladung von Binnenschiffen und Feedern. Die Terminalorganisation der Anlage stellte ein Novum dar. Die Containerlagerung auf dem Terminal war in insgesamt 26 Lagerblöcken organisiert. In jeweils zehn Reihen nebeneinander wurden in Längsrichtung je 37 TEU-Stellplätze zur Verfügung gestellt, auf denen Container in bis zu fünf Lagen gestapelt werden konnten. Zum Transport der Container innerhalb eines jeden Blocks wurden je zwei schienengebundene Portalkräne errichtet. Jedes Kranpaar wurde so ausgelegt, dass ein großer äußerer Kran im Betrieb den kleineren inneren Kran jederzeit überfahren konnte. So ließ sich der gesamte Block mit beiden Kränen gleichzeitig bedienen. Damit erreichte jeder Block eine Umschlagleistung von 40 Containern pro Stunde. Die Flurförderung zwischen Containerbrücke und -block wurde erstmals vollautomatisch von Fahrerlosen Transportsystemen sog. Automated Guided Vehicles übernommen, die über elektromagnetische Wegmarken und eine GPS-basierte Navigationssoftware fahrerlos den Terminal befuhren.¹²⁶⁴

¹²⁶¹ Vgl.: Gröne; Held. 1999. S. 14.

¹²⁶² Vgl.: Meier, Jörg: Von Menschen und großen Pöten. Das Hafengebäude Hamburg. Hamburg 1996. S. 131.

¹²⁶³ Vgl.: Gröne; Held. 1999. S. 14.

¹²⁶⁴ Vgl.: Brinkmann. 2005. S. 303 ff..

3.3.4.5 Großer Grasbrook – Redevelopment of the waterfront

3.3.4.5.1 HTC - Erstes Konversionsprojekt

Der Große Grasbrook war die ursprüngliche Keimzelle des modernen Hamburger Hafens und gleichzeitig das der Innenstadt am nächsten liegende Hafengebiet. Seine minimalen Flächenreserven und die geringe Wassertiefe an seinen Anlagen ließen das Gebiet nie für den Bau von Containerterminals in Frage kommen. Dafür wurde hier noch bis weit in die 1990er Jahre konventioneller Stückgutumschlag betrieben. 1966, genau im Jahr des ersten transatlantischen Containerdienstes, war an der Südwestspitze der Kaizunge zwischen Sandtor und Grasbrookhafen mit dem Neubau des im Krieg völlig zerstörten Kaispeichers A begonnen worden, Hamburgs einzigen an seeschifftiefem Wasser liegenden und gleichzeitig größten Speichers, der für die Lagerung von Kakao und Kaffee vorgesehen war. Doch der imposante Backsteinbau war das planerische Relikt einer vergangenen Zeit. Im Zuge der Containerisierung ging der Bedarf an solchen Lagerflächen rapide zurück. Zu keinem Zeitpunkt war der Speicher daher nach seiner Fertigstellung ausgelastet. So wurde der Kaispeicher neben dem Überseezentrum zum Sinnbild für letztlich nicht mehr gefragte konventionelle Anlagen in Zeiten des Containerumschlags.¹²⁶⁵

Insgesamt schwand die Bedeutung des Großen Grasbrooks im Kanon der Hamburger Hafenteile. Im März 1988 beauftragte der Senat daher die zuständigen Fachbehörden damit zu prüfen, inwieweit die Speicherstadt jenseits einer hafenbezogenen Nutzung einer neuen Verwendung zugeführt werden könnte, „*die der Lage und Bedeutung des Areals gerecht*“¹²⁶⁶ würde. Im Frühling des Folgejahres meldete eine kanadische Investorengruppe ihr Interesse an, zwischen Sandtorhöft und Kehrwiederspitze einen Bürokomplex mit mehreren zehntausend Quadratmetern Nutzfläche zu errichten.¹²⁶⁷ Zwar ging es dabei konkret um ein lediglich ca. vier Hektar großes Gelände, das zwar noch innerhalb der vorhandenen Freihafengrenzen, aber schon seit dem Zweiten Weltkrieg weitgehend ungenutzt brach lag,¹²⁶⁸ in Hamburg sorgten die Pläne den-

¹²⁶⁵ Vgl.: Kähler, Gert: *HafenCity Hamburg. Spuren der Geschichte*. Hamburg 2001. S. 56.

¹²⁶⁶ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): *Drucksache 13/5603* 27.02.1990. S. 1.

¹²⁶⁷ ds: *Milliarden für den Hafen*. In: *Hamburger Abendblatt*. 31.05.1989. S. 1.

¹²⁶⁸ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): *Drucksache 13/5603* 27.02.1990. S. 1.

noch für Furore. Das Abendblatt erkannte darin erste Schritte zu einer „*City im Hafen*“¹²⁶⁹ und selbst Hamburgs Erster Bürgermeister Henning Voscherau schwärmte von einer „*phantastischen Perspektive*“¹²⁷⁰, die sich daraus für die Dienstleistungs- und Handelsmetropole Hamburg eröffnen würden. In Teilen der Hafenwirtschaft wurde jedoch deutliche Ablehnung gegen das Projekt laut. In der dazu nötigen Verschiebung der Freihafengrenze wurde von nicht wenigen eine Gefahr für den stadtnahen Hafenteil einschließlich der Speicherstadt in seiner ursprünglichen Funktion gesehen.¹²⁷¹ Allerdings fanden die Pläne für die Umwidmung dieses noch sehr kleinen Hafens rund um die Kehrwiederspitze die Unterstützung durch die HHLA, namentlich ihren Chef, den ehemaligen Wirtschaftssenator Helmuth Kern, der das Projekt als „*städtebauliches Sahnestück*“¹²⁷² adelte und ihm damit das Plazet von Hamburgs größtem Hafenunternehmen gab. Unter Stadtplanern und Architekten war die Perspektive, die Kehrwiederspitze zu einer „*markanten Schnittstelle zwischen City und Hafen*“¹²⁷³ zu entwickeln, von vornherein auf so positive Resonanz gestoßen¹²⁷⁴, dass sich schließlich auch andere Investoren beim Senat für die Durchführung des Projekts bewarben.¹²⁷⁵

Der Hafenentwicklungsplan, den die Wirtschaftsbehörde im Oktober 1989 vorlegte nahm auf diese Entwicklung bereits Bezug. Darin hieß es: „*Die funktionalen Verflechtungen zwischen der Stadt und dem Dienstleistungszentrum Hafen werden dichter. [...] Entsprechend offen werden damit die Funktionsabgrenzungen zwischen den beiden Wirtschaftspolen City und Hafen. Entwicklungsstrategien für diese Nahtstellen müssen die positiven Perspektiven beider Bereiche bündeln, um die besonderen Standortvorteile dieser Nachbarschaft entsprechend zu nutzen. So ist es sicher be-*

¹²⁶⁹ svb; ds: Eine City im Hafen. In: Hamburg Abendblatt. 09.06.1989. S. 1.

¹²⁷⁰ Zitiert nach: O.V.: Sein oder Nichtsein? In: Hamburger Abendblatt. 30.06.1989. S. 31.

¹²⁷¹ O.V.: Gefahr für die Speicherstadt. In: Hamburger Abendblatt. 12.06.1989.

¹²⁷² Zitiert nach: O.V.: Sein oder Nichtsein? In: Hamburger Abendblatt. 30.06.1989. S. 31.

¹²⁷³ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 13/5603 27.02.1990. S. 1.

¹²⁷⁴ Vgl.: svb: Der Hafen – Tummelplatz der Planer. In: Hamburger Abendblatt. 09.08.1989; svb: Visionen vom Hafen der Zukunft. In: Hamburger Abendblatt. 25.08.1989. S. 4; O.V.: Wagner eröffnet das Bauforum. In: Hamburger Abendblatt. 05.09.1989. S. 3; stü: Investoren stehen Schlange. In: Hamburger Abendblatt. 28.12.1989. S. 23.

¹²⁷⁵ Vgl.: svb; ds: Bauprojekt wird Chefsache. In: Hamburger Abendblatt. 14.12.1989. S. 3; L. R.: Kehrwiederspitze: Der Bürgermeister verhandelt. In: Hamburger Abendblatt. 12.02.1990. S. 3; o. V.: Kehrwiederspitze: Kanadier wollen noch mehr zahlen. In: Hamburger Abendblatt. 23.02.1990. S. 3; Barga, Susanne von: Millionen-Poker um ein Filetstück. In: Hamburger Abendblatt. 10.03.1990. S. 4; svb: Zuschlag für die Briten? In: Hamburger Abendblatt. 22.03.1990. S. 3; Barga, Susanne von: Streit der Bewerber. In: Hamburger Abendblatt. 29.03.1990. S. 3.

gründet, wenn von dieser Randzone als der Hafencity gesprochen wird, in der internationale Investoren auf der Suche nach guten Anlagestandorten einen Ort mit hoher Hamburg-spezifischer Identität sehen. ¹²⁷⁶

Während mit der Verlegung der Hafengrenze die formalen Voraussetzungen für den Bau eines Bürokomplexes an diesem Standort geschaffen wurden,¹²⁷⁷ kam es zu zum Teil heftigen Konflikten über die geplante Architektur der Gebäude, zu denen unter anderem auch ein 18-stöckiges Hochhaus gehören sollte.¹²⁷⁸ Der Widerstand gegen die Entstehung eines „*Hafen-Manhattan*“¹²⁷⁹ an der Kehrwiederspitze fand schließlich 1992 seinen Höhepunkt darin, dass die Kommunalpolitiker des Bezirkes Hamburg-Mitte das Projekt zwischenzeitlich vollständig stoppten. Erst nachdem die Investoren zugesichert hatten, sich stärker an der bestehenden Architektur der Speicherstadt zu orientieren¹²⁸⁰ konnten bis April 1993 die endgültigen Pläne für das nun unter dem Namen Hanseatic Trade Center (HTC) firmierende Projekt vorgestellt werden. Hamburgs Oberbaudirektor, Egbert Kossak, kommentierte zu diesem Anlass die Pläne für den Bau des ersten Gebäudes ohne originäre Hafenfunktion auf dem Großen Grasbrook seit über 100 Jahren mit den für die Hafenvirtschaft wenig schmeichelnden Worten: „*Bisher hat Hamburg der Elbe nur seinen Hintern gezeigt. Das wird sich jetzt ändern.*“¹²⁸¹

3.3.4.5.2 Hafencity – Die Idee von der städtebaulichen Großtat

Noch während der Bauphase des HTC wurde in der Hamburger Verwaltung damit begonnen, unter größter Geheimhaltung hinter den Kulissen an einer umfassenden Neugestaltung des gesamten Hafengeländes auf dem Großen Grasbrook zu arbeiten. Anfang Mai 1997 berichtete das Hamburger Abendblatt erstmals darüber, dass im Rathaus eine „*sorgsam gehütet[e]*“ Drucksache in Vorbereitung sei, deren Inhalt Bürgermeister Voscherau „*als Bonbon*“ anlässlich seiner Rede zum 48. Überseetag

¹²⁷⁶ Freie und Hansestadt Hamburg. Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft (Hrsg.): Hafen Hamburg. Dienstleistungszentrum mit Zukunft. Entwicklungen – Ziele – Chancen. Hamburg 1989. S. 49 .

¹²⁷⁷ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 13/5603 27.02.1990. S. 1 ff.; O.V.: Hafengrenze verändert. In: Hamburger Abendblatt. 28.02.1990. S. 3.

¹²⁷⁸ O.V.: Kehrwiederspitze: Jury lehnt die Bauentwürfe ab. In: Hamburger Abendblatt. 15.01.1990. S. 3; svb: Modell oder geplante Wirklichkeit? In: Hamburger Abendblatt. 16.11.1991. S. 10.

¹²⁷⁹ O. V.: Kehrwiederspitze: Verkauf besiegelt. In: Hamburger Abendblatt. 20.02.1991. S. 5.

¹²⁸⁰ O.V.: „Verhunzte“ Silhouette. In: Hamburger Abendblatt. 19.09.1991. S. 20; O.V.: Neue Pläne für Kehrwiederspitze. In: Hamburger Abendblatt. 05.12.1992. S. 9.

¹²⁸¹ Zitiert nach: ron: Hamburgs neue Visitenkarte. In: Hamburger Abendblatt. 16.04.1993. S. 10.

präsentieren werde.¹²⁸² Tatsächlich stellte Voscherau im Beisein von Bundespräsident Herzog am 07. Mai 1997 im Rathaus dann seine „*Vision von der Rückkehr der [Hamburger] Innenstadt an das Wasser*“ der Öffentlichkeit vor.¹²⁸³

Dabei stellte er von Beginn an klar, dass er nicht weniger als eine „*städtebauliche Großtat*“ vor Augen hatte. Übergeordnetes Ziel war es, eine „*Neuausrichtung des Spannungsverhältnisses zwischen Hafengrenze und Innenstadt*“¹²⁸⁴ zu erreichen, um im Wettbewerb der „*großen Metropolen von Weltruf*“¹²⁸⁵ der Stadt „*in bewusster Abkehr von den in mehr als hundert Jahren gewachsenen Strukturen*“ endlich „*neue, hochwertige Entwicklungsräume*“¹²⁸⁶ zu eröffnen. Entsprechend der von ihm selbst ausgegebenen Maxime „*thinking big*“¹²⁸⁷ nahm Voscherau die historische Einordnung seiner Pläne gleich selber vor. Er stellte dabei keinerlei Bezug zum gerade erst abgeschlossenen Bau des HTC her, sondern führte stattdessen als historischen Referenzrahmen die aus seiner Sicht vergleichbar „*epochalen Einschnitte*“ des hamburgischen Städtebaus, wie die Entscheidung zum Bau eines offenen Tidehafens im Jahre 1858, den Zollanschluss von 1888 und die Sanierung der Altstadt ab 1910, an.¹²⁸⁸ Dem Duktus zäsuraler Bedeutung folgend, war auch die Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, in der die ersten Pläne offiziell dargestellt wurden, nahezu pathetisch mit „*Libertatem quam peperere maiores digne studeat servare posteritas*“ überschrieben,¹²⁸⁹ jenem lateinischen Wahlspruch, der in goldener Schrift über dem Portal des genau hundert Jahre zuvor errichteten Hamburger Rathauses prankt. Die offizielle Drucksache nahm, wie zuvor schon Voscherau vor dem Überseeclub, dann entsprechend auch eine klare historische Einordnung der Planungen vor. So sah sich der Senat nach eigenem Bekunden „*aus dem Mut früherer Generationen zur großen Tat, aus der Weitsicht ihres Handelns, aus den von ihnen verfolgten Konzepten und eingesetzten Instrumenten und schließlich aus den erreichten Erfolgen*“ inspiriert,

¹²⁸² Barga, Susanne von: Die Stadt wächst – in den Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 07.05.1997. S. 15.

¹²⁸³ zitiert nach: Voscherau, Henning: Rede zum 48. Überseetag. 75 Jahre Übersee-Club Hamburg 1922 – 1997. In: Übersee-Club (Hrsg.): Jahrbuch – Der Übersee-Club Hamburg 1996/1997. Hamburg 1998. S. 14.

¹²⁸⁴ Ebenda. S. 10.

¹²⁸⁵ Ebenda. S. 18.

¹²⁸⁶ Ebenda. S. 9.

¹²⁸⁷ Ebenda. S. 15.

¹²⁸⁸ Vgl.: Voscherau. 1998. S. 15; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 15/7460. 20.05.1997. S. 3.

¹²⁸⁹ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 15/7460. 20.05.1997. S. 1.

nun seinerseits einen große Vision in Angriff zu nehmen, nämlich die „*Rückkehr der Stadt Hamburg an die Elbe*“.¹²⁹⁰

Zwar räumte der Senat dem Großen Graßbrook eigentlich nach wie vor ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten für die Hafenwirtschaft ein, allerdings nur für jene Teile „*außerhalb des Containerumschlags*“¹²⁹¹. Diese konnten, so die Einschätzung, jedoch problemlos auch in andere Hafenteile verlagert werden. Der Senat resümierte daher: „*Für den innerstädtischen Hafенrand besteht damit innerhalb eines kurzen Zeitfensters eine der historisch seltenen Entscheidungsmöglichkeiten, nämlich zu bestimmen, ob die künftige Entwicklung dieses großen und zusammenhängenden Areals als Teil der Innenstadt oder als Teil des Hafens erfolgen soll.*“¹²⁹² Seine Antwort fiel eindeutig aus: „*Tourismus, Kultur und Freizeit sind weltweit wachsende Wirtschaftszweige, aus denen Hamburg erheblichen wirtschaftlichen Nutzen ziehen kann. [...] Der innenstädtische Hafенrand bietet dafür ideale Voraussetzungen, die anderenorts nicht erfüllt werden können: Fußwegentfernung zur Einkaufscity, Brückenschlag zum einzigartigen Erlebnisraum Hafен und Fluß, Kulturdenkmal Speicherstadt ‚am Wegesrand‘. Alle Arten von Konsum- und Kulturangeboten sind hier in einer besonderen Atmosphäre denkbar.*“¹²⁹³

Mit der Veröffentlichung der Drucksache wurde deutlich, wie lange der Senat unter Voscherau schon mit den Planungen des Projektes beschäftigt war. Noch bevor der Verkauf der Kehrwinderspitze an die Investoren des HTC beschlossen worden war, hatte Voscherau persönlich den Auftrag erteilt, die Umwandlung des innenstadtnahen Hafенrandes vorzubereiten. Neben der Wirtschaftsbehörde kam dabei dem Vorstand der HHLA die Federführung zu, was vor allen Dingen damit zusammenhing, dass die Vertreter des damals noch vollständig in städtischem Besitz befindlichen Hafенunternehmens im Hafengebiet des Großen Grasbrooks agieren konnten, ohne dass dies irgendjemanden hätte misstrauisch machen müssen. Wichtiges Ziel war nämlich, „*unter Wahrung höchster Vertraulichkeit*“ zu verhindern, dass „*spekulative Interessen*“ die Grundstückspreise frühzeitig in die Höhe trieben und so das Gesamtprojekt gefährdeten.¹²⁹⁴ Bis Mai 1997 wurden so über den schon vorhandenen städtischen Grund und Boden hinaus die wichtigsten Betriebs- und Immobilienvermögen auf dem für die Umwandlung vorgesehenen Hafенareal von der HHLA und

¹²⁹⁰ Ebenda. 20.05.1997. S. 3.

¹²⁹¹ Ebenda. 20.05.1997. S. 5.

¹²⁹² Ebenda. 20.05.1997. S. 5.

¹²⁹³ Ebenda. 20.05.1997. S. 5.

¹²⁹⁴ Ebenda. 20.05.1997. S. 3.

der 1995 speziell dafür gegründeten GHS (Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH) aufgekauft.¹²⁹⁵

3.3.4.5.3 Konzeption

Die GHS hatte währenddessen die Fakultät für Architektur der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen damit beauftragt eine *Studie zur Entwicklung des innerstädtischen Hafenrandes zwischen Grasbrook und Baakenhafen*¹²⁹⁶ zu erstellen.

Die Autoren bestätigten die Einschätzung, dass das für die Umwandlung vorgesehene Gebiet für den modernen Containerverkehr mit Großschiffen infrastrukturell wenig geeignet war. Aus der klassischen Perspektive der Hafenentwicklung, so die Gutachter, sei eine Erweiterung nach innen, bei der die vorhandenen Hafenbecken zugeschüttet würden, zwar der naheliegende Weg, ein solches Szenario entspreche aber nicht den Entwicklungsbedürfnissen der Gesamtstadt und so sei eine ganzheitliche Umwidmung weg von der Hafenfunktion sinnvoller.¹²⁹⁷

Die Verfasser der Studie orientierten sich bei ihrer Arbeit an schon vollendeten oder noch in der Umsetzung begriffenen Konversionsbeispielen von Hafenflächen in Barcelona, Genua, Kiel, Lübeck, Amsterdam und Rotterdam.¹²⁹⁸

Ohne dass damit die konkrete Form der Umgestaltung vorgegeben werden sollte, zeigte die Studie Grundlinien möglicher Nutzungen exemplarisch auf. Zu den wichtigsten Annahmen, die in der weiteren Entwicklung unverändert blieben, gehörten dabei der Erhalt der vorhandenen Wasserflächen zur Unterstreichung des maritimen Charakters des Quartiers, die Sicherstellung eines möglichst hohen Anteils an Wohnflächen sowie die Beschränkung auf eine relativ geringe Gebäudehöhe mit nur wenigen zehn bis maximal 30-geschossigen Punktbauten als sog. „Landmarken“.¹²⁹⁹

Die Reaktionen der Öffentlichkeit auf das Projekt waren von Beginn an überwiegend positiv. Zwar hinterfragten viele Kommentatoren den Zeitpunkt der Veröffentli-

¹²⁹⁵ Ebenda. 20.05.1997. S. 3.

¹²⁹⁶ Marg, Volkwin: Studie zur Entwicklung des innerstädtischen Hafenrandes zwischen Grasbrook und Baakenhafen. Aachen 1996. S. 2.

¹²⁹⁷ Marg. 1996. S. 2.

¹²⁹⁸ Ebenda. 1996. S. 2 f..

¹²⁹⁹ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 15/7460. 20.05.1997. S. 7.

chung der Planungen – Hamburg befand sich inmitten eines Bürgerschaftswahlkampfes – inhaltlich jedoch erntete der Bürgermeister für seinen Vorstoß weitgehende Zustimmung.¹³⁰⁰

Obwohl Voscherau in seiner Rede den Begriff „HafenCity“ nicht einmal in den Mund genommen hatte und auch die Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft ihn nicht enthielt, wurde er umgehend die gängige Bezeichnung im öffentlichen Diskurs.¹³⁰¹ Neben dem Hafenentwicklungsplan von 1989, der den Begriff Hafencity bereits verwendet hatte, hatte es seit Ende der achtziger Jahre unter der Ägide von Hamburgs Oberbaudirektor Egbert Kossak nämlich immer wieder Planspiele für die Entwicklung des innenstadtnahen Hafenrands gegeben, bei denen der Begriff „Hafen-City“ mediale Verwendung gefunden hatte.¹³⁰² Vor diesem Hintergrund entwickelte sich zwischen Kossak und Voscherau nach der Jahrtausendwende, als beide bereits nicht mehr im Amt waren, eine Auseinandersetzung darüber, wer von beiden als geistiger Vater der HafenCity zu gelten habe. Kossak warf dem ehemaligen Bürgermeister, der in der öffentlichen Rezeption als geistiger Vater der HafenCity wahrgenommen wurde, vor, in Wahrheit die Entwicklung „*regelrecht verschlafen zu haben*“ und verspätet nur eine Idee aufgegriffen zu haben, die Kossak selbst mit Voscheraus Vorgänger von Dohnanyi bereits lange zuvor entwickelt hatte. Voscherau seinerseits sprach Kossak in dieser Frage jedes Verdienst und jeglichen Einfluss auf die tatsächliche Entwicklung ab.¹³⁰³ Die Wahrheit liegt wohl in der Mitte. Während Kossak nachweislich schon Ende der 80er Jahre die Idee einer allmählichen Verschmelzung von Innenstadt und Hafen vorantrieb, ist die Entscheidung, den Großen Grasbrook als Hafengebiet aufzugeben und stattdessen hier einen neuen Stadtteil entstehen zu lassen, fraglos auf den Senat um Voscherau zurückzuführen.

Bedeutete die Entscheidung zur Umwandlung des Großen Grasbrooks zwar das Ende des Güterumschlags in der einstigen Keimzelle des modernen Stückgutumschlags im Hamburger Hafen, so war das Projekt der HafenCity zu Beginn doch sehr eng mit

¹³⁰⁰ Schütte, Gisela: Wahlweise unkonventionell. In: Die Welt. 09.05.1997. S. H1; Ruppensberg, Veit: Mit Pfunden wuchern. In: Hamburger Abendblatt. 09.05.1997. S. 2.

¹³⁰¹ Bahnsen, Uwe: Hamburgs City soll in den Hafen hineinwachsen. In: Die Welt. 09.05.1997. H1; Schütte, Gisela: Wahlweise unkonventionell. In: Die Welt. 09.05.1997. S. H1; Haarhoff, Heike: Visionen von der Stadt am Fluss. In: die tageszeitung - Hamburg. 09.05.1997. S. 5

¹³⁰² Vgl.: O.V.: Wagner eröffnet Bauforum. In: Hamburger Abendblatt. 05.09.1989. S. 3; O.V.: „Nicht nur Büros in die Hafen-City“. In: Hamburger Abendblatt. 28.02.1991. S. 4; scho: „Hafen-City“. In: Hamburger Abendblatt. 10.09.1992. S. 33; Schütte, Gisela: Wahlweise unkonventionell. In: Die Welt. 09.05.1997. S. H1.

¹³⁰³ Schmook, Matthias: HafenCity: Vorwürfe gegen Voscherau. In: abendblatt.de 21.01.2006 (<http://www.abendblatt.de/hamburg/article376419/HafenCity-Vorwuerfe-gegen-Voscherau.html>) gesehen: 06.06.2012.

dem Bau des Container-Terminals in Altenwerder und damit der Erschließung eines neuen Hafens, mithin der ersten Erweiterung des Hamburger Hafens nach außen im Zuge des Containerverkehrs, verbunden. So folgen die Drucksachen zum Projekt HafenCity (Drs. 15/7460) und zur Finanzierung Altenwerders (Drs. 15/7461) unmittelbar aufeinander und wurden gleichzeitig am 20. Mai 1997 veröffentlicht.¹³⁰⁴ Funktional waren beide Projekte dadurch verbunden, dass durch den Verkauf der Bauflächen auf dem Großen Grasbrook der durch die Stadt zu tragende Bau der Infrastruktur in Altenwerder zumindest teilweise finanziert werden sollte.¹³⁰⁵ Diese Verknüpfung brachte der HafenCity die Gegnerschaft derjenigen Kräfte in der Stadt ein, die nunmehr bereits seit Jahrzehnten gegen die Hafenerweiterung und für den Erhalt des Ortes Altenwerder kämpften. Dass ausgerechnet die Reintegration jenes Hafenteils in die Stadt, zu dem mittelbar auch die Speicherstadt gehörte, für deren Bau mehr als 100 Jahre zuvor rund 24.000 Menschen umgesiedelt worden waren, nun dafür genutzt werden sollte, „*die Rechnung für die aktuelle Zerstörung des Lebensraums Altenwerder zu begleichen*“¹³⁰⁶, erschien ihnen grotesk und zynisch.

Die Verknüpfung der Projekte HafenCity und Altenwerder entwickelte sich im Folgenden immer wieder zu einem Streitpunkt. Nachdem bei einer Expertenanhörung vor dem Stadtentwicklungsausschuss der Bürgerschaft im August 1997 deutlich geworden war, dass die zugrundegelegten Annahmen über die Erlöse aus dem Verkauf der Grundstücke der neuen HafenCity weitgehend unrealistisch waren,¹³⁰⁷ wurden beide Projekte im Folgenden immer stärker als unabhängig voneinander behandelt und in der Öffentlichkeit dargestellt.¹³⁰⁸ Um darüber hinaus den Einfluss der HHLA, die zu diesem Zeitpunkt bereits als Hauptinteressent für den Betrieb des Terminals in Altenwerder galt, auf die Entwicklung der HafenCity zurückzufahren, setzte die nach der Bürgerschaftswahl von 1997 mitregierende GAL durch, dass die GHS, bisher eine Tochter der HHLA, „*wegen der stadtentwicklungs- und liegenschaftspolitischen Bedeutung eine direkte Zuordnung zur Stadt*“¹³⁰⁹ bekam und der stadteigenen

¹³⁰⁴ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 15/7460. 20.05.1997; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 15/7461. 20.05.1997. S. 1.

¹³⁰⁵ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 15/7460. 20.05.1997. S. 4.

¹³⁰⁶ Haarhoff, Heike: Vosch-City. In: die tageszeitung – Hamburg. 09.05.1997. S. 17.

¹³⁰⁷ Vgl.: Schütte, Gisela: Geplante Hafen City noch nicht wasserdicht. In: Die Welt. 09.08.1997. S. H 4; Schütte, Gisela: Herbe Wahrheiten. In: Die Welt. 09.08.1997. S. H1.

¹³⁰⁸ Vgl.: Haarhoff, Heike: „Das ist alles noch nicht zu beziffern“. In: die tagesszeitung. 14.08.1997. S. 21; Schütte, Gisela: Hafencity als einfacher Kassenfüller? In: Die Welt. 20.08.1997. S. H 7.

¹³⁰⁹ Zitiert nach: svb: Jetzt hat die Stadt das Sagen. In: Hamburger Abendblatt. 20.01.1998. S. 17.

Vermögensholding, der Hamburger Gesellschaft für Beteiligungsverwaltung (HGV), zugeordnet wurde.¹³¹⁰

In der Folge entwickelten sich zahlreiche Pläne, wie die HafenCity zu bebauen sei. Zwischenzeitlich wurde erwogen, entgegen der bisher geltenden Planungsprämissen den Grasbrookhafen und die Hälfte des Baakenhafens doch zuzuschütten, um Platz für eine Verlegung der Hamburger Messe in die HafenCity zu schaffen.¹³¹¹ Der Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs zur HafenCity, der Anfang Oktober 1999 schon unter der Ägide des neuen Oberbaudirektors Jörn Walter prämiert wurde, war dann vom Preisgericht unter anderem auch deswegen ausgezeichnet worden, weil er insbesondere die bestehenden Hafenbecken als Wasserflächen ohne wesentliche Änderungsvorschläge in seine Pläne einbezogen hatte.¹³¹²

Aufbauend auf diesen Entwürfen wurde der Masterplan HafenCity erarbeitet, der im darauffolgenden Jahr veröffentlicht wurde. Er unterteilte das rund 155 Hektar große Areal in 18 Teilbereiche, die für sich genommen jeweils hinsichtlich ihrer Nutzung, ihrer städtebaulichen Typologie und des Zeitpunkts ihrer Erschließung eine eigenständige Einheit bildeten.¹³¹³ Um eine Streuung der Bauaktivitäten über das ganze Planungsgebiet zu vermeiden, wurden mehrere nacheinander folgende Entwicklungszeiträume geplant, in denen bis 2025 die Gesamtfläche von West nach Ost erschlossen werden sollte.¹³¹⁴ Neben der Speicherstadt und den Hafenbecken wurden auch andere erhaltenswerte „*Bauwerke der Hafengeschichte*“ identifiziert, die in die neu entstehende Bausubstanz integriert werden sollten. Neben dem Altbau des Verwaltungsgebäudes von Strom- und Hafenbau, der Oberhafenkantine und dem Betriebsgebäude des Schuppens 24 handelte es sich dabei vor allem um Brücken und gut erhaltene Exponate konventioneller Umschlagsgeräte.¹³¹⁵

¹³¹⁰ svb: Jetzt hat die Stadt das Sagen. In: Hamburger Abendblatt. 20.01.1998. S. 17; Schütte, Gisela: Kossak fordert Baubeginn für die Hafencity. In: Die Welt. 25.03.1998. S. 35.

¹³¹¹ Schütte, Gisela: Kossak fordert Baubeginn für die Hafencity. In: Die Welt. 25.03.1998. S. 35.

¹³¹² Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH (Hrsg.): Städtebaulicher Wettbewerb – Das Ergebnis. Hamburg 1999. S. 5 ff.

¹³¹³ Gesellschaft für Hafen- und Stadtentwicklung mbH (Hrsg.): HafenCity Hamburg – Der Masterplan. Hamburg 2000. S. 13.

¹³¹⁴ GHS. 2000. S. 40.

¹³¹⁵ GHS. 2000. S. 10 ff..

3.3.4.5.4 Beginn der Arbeiten

Noch im April 2000 wurde mit den ersten Bauarbeiten an der HafenCity begonnen. Gestartet wurden die Arbeiten dort, wo rund 134 Jahre zuvor Hamburgs erste moderne Hafenanlage in Betrieb genommen worden war: am Sandtorkai. Der Abbruch der Schuppen 4 und 5, die hier seit den 1950ern zur Lagerung von Stückgütern genutzt worden waren, markierte den Anfang der Arbeiten.¹³¹⁶ Anstelle der konventionellen Hafenschuppen wurden hier nun mehrere sieben- bis achtgeschossige Einzelgebäude errichtet, in denen neben Büros auch Wohnungen entstanden.¹³¹⁷

Das erste fertiggestellte Gebäude der HafenCity war aber das wenige hundert Meter südöstlich an der Spitze des Grasbrookhafens stehende Büro- und Schulungszentrum des Softwareunternehmens SAP.¹³¹⁸ In unmittelbarer Nachbarschaft dazu entstand mit dem Hamburg Cruise Center ein weiteres frühes Gebäude der HafenCity. Schon zu Beginn der Planungen war der Bau eines neuen Kreuzfahrtterminals westlich des Magdeburger Hafens vorgesehen.¹³¹⁹ Als Reaktion auf die nun jedoch unerwartet schnell steigende Zahl der Kreuzfahrtschiffsankünfte in Hamburg wurde für deren Abfertigung der zunächst als ein Provisorium angesehene Terminal am Strandkai errichtet. Gleichsam als architektonischer Hinweis auf die provisorische Komponente des Baus wie auch als Reminiszenz an den Hafen wurde die Außenhülle des Terminals aus ISO-Containern geformt, genau jenen Behältern, die dafür gesorgt hatten, dass das Gros des Güterumschlags im Hafen sich inzwischen elbabwärts nach Westen verlagert hatte und der Große Grasbrook seiner bisherigen Funktion entledigt worden war.¹³²⁰

Im gleichen Jahr nahm ein Projekt an Fahrt auf, das die Diskussion über die HafenCity für die nächsten Jahre maßgeblich bestimmen sollte. Schon Ende des Jahres 2001 war eine Gruppe von Investoren mit dem Vorschlag an den Senat herangetreten,

¹³¹⁶ Kersting, Christian: HafenCity: Sie fangen schon an zu buddeln. In: Bild. 06.04.2000. S. 4.

¹³¹⁷ GHS Gesellschaft für Hafen- und Stadtentwicklung mbH (Hrsg.): HafenCity Hamburg – Aktuelle Projekte. Hamburg 2001. S. 5.

¹³¹⁸ gs. Hafencity: Ein schlichter Glasbau ist der Sieger. In: Die Welt. 29.06.2000. S. 45; Gefroi, Class: Pflöcke im Niemandsland. SAP Business Center Hamburg. In: Hamburgische Architektenkammer (Hrsg.): Architektur in Hamburg. Jahrbuch 2003. Hamburg 2003. S. 76.

¹³¹⁹ Vgl.: GHS. 2000. S. 20; Handelskammer Hamburg (Hrsg.): Vision für die Metropole – Leitlinien für die Hafen-City in Hamburg. Hamburg 1999. S. 23 f..

¹³²⁰ Kähler, Gert: Containertekturen. Hamburg Cruise Center. In: Hamburgische Architektenkammer (Hrsg.): Architektur in Hamburg. Jahrbuch 2004. S. 64.

auf dem Kaispeicher A eine Konzerthalle zu errichten.¹³²¹ Eigentlich war dieser dafür vorgesehen gewesen, hier die sog. Mediacityports, eine „Medienstadt unter einem Dach“ einzurichten, in der Unternehmen der Medienbranche, eine Medienakademie, Veranstaltungsräume etc. einziehen sollten.¹³²² Die Architekten Herzog & de Meuron aus Basel legten nun aber einen Entwurf vor, der binnen kürzester Zeit in Hamburg für großes Aufsehen sorgte. Der wuchtige Backsteinkorpus des Kaispeichers sollte demnach um einen Glasbau aufgestockt werden, dessen Inneres Platz für zwei Konzertsäle, ein Hotel und Wohnungen bot.¹³²³ Die vorgelegte Architektur erschien dabei so „bildmächtig“, dass die öffentliche Begeisterung, die sie zu entfachen vermochte, schließlich auch die zunächst eher skeptischen Hamburger Stadtplaner und Politiker mitriss. Tatsächlich befand sich das Projekt HafenCity zu diesem Zeitpunkt in einer Krisenphase. Die Bewerbung für die Ausrichtung der Sommerolympiade 2012, deren Wettkampfstätten zu einer großen Zahl in der HafenCity hätten entstehen sollen¹³²⁴, war gerade gescheitert.¹³²⁵ Gleichzeitig machte es die allgemeine wirtschaftliche Lage nicht annähernd so leicht, Investoren zu finden, wie zu Beginn der Planung noch erwartet worden war. So erschien die Idee der Elbphilharmonie wie ein „Aufbruchsignal“, um das Projekt HafenCity aus seiner inzwischen eingetretenen „Lethargie“ zu reißen.¹³²⁶ Der Bau eines neuen Konzertsaals in der HafenCity war ohnehin geplant. Allerdings drehte sich zu diesem Zeitpunkt die Diskussion bereits seit Monaten um einen von Hamburgs Kultursenatorin Dana Horáková zwar favorisierten, in der Öffentlichkeit aber weitgehend umstrittenen Plan eines „AquaDome“, einer Kombination aus Konzertsaal und Aquarium am Überseequartier.¹³²⁷ Die Opposition forderte nun vehement, die Planungen für den

¹³²¹ Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 18/2570. 12.07.2005. S. 1.

¹³²² GHS Gesellschaft für Hafen- und Stadtentwicklung mbH (Hrsg.): HafenCity Hamburg – Aktuelle Projekte. Hamburg 2001. S. 4.

¹³²³ Mischke, Joachim: Elb-Philharmonie im Kaispeicher A? In: Hamburger Abendblatt 06.06.2003
Kähler, Gert: Mit vollen Segeln durch schwere See. In: Hamburgische Architektenkammer (Hrsg.): Architektur in Hamburg. Jahrbuch 2004. S. 64.

¹³²⁴ Vgl.: Barga, Susanne von: Der Plan: Olympia-Stadion auf dem Grasbrook. In: Hamburger Abendblatt. 28.08.2001. S. 11; Kastendieck, Hanna: Visionen fürs Olympia-Dorf. In: Hamburger Abendblatt. 24.06.2002. (abendblatt.de).

¹³²⁵ Haider, Lars; Grünberg, Rainer: Nach Olympia-Aus: Jetzt Volldampf für HafenCity. In: Hamburger Abendblatt. 14.04.2003. S. 1.

¹³²⁶ Kähler. 2004. S. 64.

¹³²⁷ Mischke, Joachim: Elb-Philharmonie im Kaispeicher A? In: Hamburger Abendblatt 06.06.2003. S. 7.

AquaDome, dieses „*seltame Bündnis aus Hai und Haydn*“¹³²⁸ aufzugeben und stattdessen die Realisierung einer neuen Philharmonie nach dem Entwurf der Architekten Herzog & de Meuron auf dem Kaispeicher A zu ermöglichen.¹³²⁹

Auch in der Hamburger Presselandschaft sah man nun die Chance gekommen, die „*vielerorts konzeptionslos dümpelnde*“¹³³⁰ Umsetzung des Projektes HafenCity wieder mit neuem Leben zu füllen. Schließlich beauftragte die Bürgerschaft im Februar 2004 den Senat einstimmig damit, das „*für eine Beförderung der Entwicklung der gesamten HafenCity wichtige Bauwerk*“ möglichst schnell bauen zu lassen.¹³³¹ Drei Jahre später, im Februar 2007, segnete die Bürgerschaft abermals einstimmig die Pläne zum Bau der Elbphilharmonie ab. Zu einem „*Pauschal festpreis*“¹³³² von rund einer Viertelmilliarde Euro sollte das Konzerthaus bis zum Beginn der Spielzeit 2010/11 fertig gestellt sein, um ab dann Hamburg den „*Olymp des internationalen Konzertbetriebes*“¹³³³ erklimmen zu lassen. Es sollte anders kommen. Schon bald nach Baubeginn musste der Zeitplan immer wieder nach hinten korrigiert werden.¹³³⁴ Bau- und Planungsmängel führten zwischen der Stadt und dem Baukonsortium rund um den Essener Konzern Hochtief immer wieder zu Streit um die Verantwortung. Zwischenzeitlich ruhten die Arbeiten auf der Baustelle vollständig.¹³³⁵ Die Kosten explodierten. Die kurz zuvor noch als Prestigeprojekt gefeierte Elbphilharmonie wurde von der Hamburger Öffentlichkeit mehr und mehr als „*Millionengrab*“ rezipiert und wurde zu einem über die Grenzen Hamburgs hinausreichenden Mahnmal gescheiterter öffentlicher Großprojekte.¹³³⁶ Zwischenzeitlich war fraglich, ob der Bau jemals vollendet werden würde. Im März 2013 legten Stadt und Baukonzern

¹³²⁸ Mischke, Joachim: SPD fordert Elb-Philharmonie. In: Hamburger Abendblatt 09.10.2003.

¹³²⁹ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 17/3400. 26.09.2003. S. 1.

¹³³⁰ Mischke, Joachim: Paukenschlag auf dem Kaispeicher A. In: Hamburger Abendblatt. 06.12.2003. S. 2.

¹³³¹ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 17/4256. 11.02.04. S. 1; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Plenarprotokoll 17/56. 25.02.04. S. 3376.

¹³³² Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 18/5526. 19.12.06 S. 9.

¹³³³ Zitiert nach: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Plenarprotokoll 18/75. 28.02.2007 S. 3993.

¹³³⁴ Fink, Hans-Juergen: Elbphilharmonie teurer – Warme Elbe erfordert Grundwasser zur Kühlung. 27.03.08. S. 9; Mischke, Joachim: Elbphilharmonie: Jetzt weiß man, woran man ist. In: Hamburger Abendblatt 12.06.2008. S. 1.

¹³³⁵ Dey, Andreas; Haarmeyer, Jan: Elbphilharmonie – warum Hamburgs spektakulärste Baustelle nahezu stillsteht. In: Hamburger Abendblatt. 04.11.2011. S. 12 f.

¹³³⁶ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Plenarprotokoll 19/12. 17.09.2008. S. 547.

schließlich vertraglich fest, dass das Konzerthaus bis 2016 zu einem nun „*Global-pauschal festpreis*“ von rund 800 Mio. Euro fertig gebaut würde.¹³³⁷

¹³³⁷ Vgl.: Elbphilharmonie: Die wichtigsten Etappen. Auf: NDR.de 10.05.2013 <http://www.ndr.de/regional/dossiers/elbphilharmonie/chronologie/elbphilchronologie100.html> (letzter Besuch 19.01.2013); Elbphilharmonie-Bauarbeiten: Stadt setzt Hochtief unter Druck. 27.06.2012. <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article2319833/Elbphilharmonie-Bauarbeiten-Stadt-setzt-Hochtief-unter-Druck.html>; Einigung mit Senat: Hochtief baut die Elbphilharmonie weiter. 05.07.2012. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article2328719/Einigung-mit-Senat-Hochtief-baut-die-Elbphilharmonie-weiter.html>.

3.3.5 Fahrwasservertiefung im Rahmen der Containerisierung

3.3.5.1 Erste Elbvertiefung unter Eindruck des Containerverkehrs 1971

Schon in der Frühphase des Containerverkehrs wurden immer wieder Stimmen laut, die prognostizierten, dass die zukünftigen Vollcontainerschiffe so groß sein würden, dass sie die Elbe nicht bis Hamburg passieren könnten. In den zuständigen Ämtern regierte man nervös auf derartige Prognosen. Strom- und Hafenbau verschickte an verschiedene Zeitungsredaktionen Schreiben in denen darauf hingewiesen wurde, dass derartige Behauptungen für Hamburg „*restlos falsch*“ seien. Es geben weder „*jetzt noch in absehbarer Zukunft Containerschiffe*“, die mit der gegenwärtigen und schon gar nicht mit der Fahrwassertiefe nach dem 12-Meter-Ausbau nicht auskommen würden.¹³³⁸

Zwei Gründe waren für diese Nervosität verantwortlich. Zum einen verzögerte sich der Ausbau immer wieder. Zum anderen musste man in Hamburg zur Kenntnis nehmen, dass die Bundesregierung offenbar versuchte, den seit 1921 existierenden Rechtsanspruch Hamburgs auf Ausbau der Elbe „*in einer für den Bund günstigeren Weis zu interpretieren*“. So wiesen Vertreter des Bundesverkehrsministeriums öffentlich darauf hin, dass die Verträge zwischen Reich und Hamburg zwar „*rechtlich einwandfrei*“ seien, doch den darin formulierten Zielen „*durch die technischen Möglichkeiten und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Grenzen gesetzt*“ seien.¹³³⁹

Wiederholt forderte Hamburg bei der Bundesregierung eine Beschleunigung der Maßnahmen.¹³⁴⁰ Im Frühjahr 1968 ließ der Senat offiziell mitteilen, dass die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für einen zügigen Ausbau „*bei weitem nicht*“ ausreichen und daher der eigentlich vorgesehene Zeitplan zur vollständigen Fertigstellung der Elbvertiefung nicht mehr einzuhalten sei. Erstmals erwähnte der Senat dabei als Beleg für die Dringlichkeit des Fahrrinnenausbaus ausdrücklich auch die Bedürfnisse der neu aufgetretenen Containerschiffahrt. Zwar hatten die ersten Vollcontainerdienste den Hamburger Hafen zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht angelau-

¹³³⁸ Vgl.: StHH 371-16 II 1408.

¹³³⁹ StHH 371-16 II_209.

¹³⁴⁰ Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 6/560. 21.03.1967. S. 1; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 6/1058. 30.11.1967. S. 1.

fen, doch schienen die sich seit rund einem Jahr vollziehende Entwicklung des Containerverkehrs im Hamburger Hafen sowie die in den Büchern der Werften stehenden Aufträge für Containerschiffneubauten Grund genug für die Annahme zu sein, zukünftig von erheblich größeren Schiffen ausgehen zu müssen.¹³⁴¹ Demgegenüber erschienen die Abmessungen der Massengutschiffe, die in der Denkschrift von 1956 noch zentrales Argument für die Vertiefung gewesen waren, auch einer ausgebauten Elbe inzwischen weitgehend entwachsen. Der Hamburgische Senat konstatierte daher, dass eine weitere Anpassung der Elbe an die Tiefgänge der Massengutfahrt *“in vielen Fällen wirtschaftlich nicht mehr vertretbar“* sei.¹³⁴² Dagegen sei aber durch die Entwicklung des Containerverkehrs *„ein neues und [...] entscheidendes Bestimmungselement für die Fahrwassertiefe der Elbe entstanden.“*¹³⁴³

Bis 1969 wurde die gesamte Unterelbe bis Hamburg schließlich auf 12 Meter MTnw vertieft. Einzelne Restarbeiten zogen sich bis in die 1970er Jahre hinein.¹³⁴⁴

Die Containerschiffe der Ostasienfahrt, die Hamburg seit 1972 anliefen, erreichten bereits voll beladen einen Tiefgang von 12,2 Meter und überstiegen damit bereits ein Jahr nach Vollendung der letzten Fahrrinnenanpassung zumindest theoretisch die Kapazitätsgrenze des Fahrwassers bei MTnw.¹³⁴⁵

3.3.5.2 Der 13,5-Meter-Ausbau von 1974

Noch bevor die Arbeiten an der 12-Meter-Vertiefung vollständig abgeschlossen worden waren, hatte Hamburg im September 1969 beim Bund eine weitere Vertiefung des Fahrwassers der Unterelbe auf nunmehr 13,50 Meter MTnw beantragt. Das Bundesverkehrsministerium erklärte im Juli 1970 schriftlich gegenüber Hamburg, dass eine derartige Vertiefung um 1,50 Meter technisch möglich sei, stellte den Beginn der Baggerarbeiten aber für frühestens 1975 in Aussicht. Für Hamburg, wo man mit einer Durchführungsdauer der Vertiefungsarbeiten von mindestens vier Jahren rechnete, ergab sich damit eine Fertigstellung der geforderten Wassertiefe nicht vor 1979, wahrscheinlich aber noch später.¹³⁴⁶ Aus Hamburger Sicht nicht hinnehmbar. *„Eine*

¹³⁴¹ Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 6/1292. 30.04.1968. S. 1.

¹³⁴² Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 7/1687. 14.12.1971. S. 2.

¹³⁴³ Ebenda. S. 2.

¹³⁴⁴ StHH 371-16 II_210.

¹³⁴⁵ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 7/1687. 14.12.1971. S. 2.

¹³⁴⁶ Vgl.: StHH 371-16 II_210; StHH 371-16 II_1357.

so lange Verzögerung“, argumentierte die Wirtschaftsbehörde, *„würde aber die Interessen der auf den Hamburger Hafen angewiesenen Wirtschaft unvertretbar beeinträchtigen und zu schwerwiegenden regionalpolitischen und volkswirtschaftlichen Konsequenzen führen.“*¹³⁴⁷

Zwar hatte es bis dahin noch keine ernststen Schwierigkeiten für Containerschiffe auf der Elbe gegeben, da die Schiffe in der Anlaufphase des Containerverkehrs in der Regel noch nicht voll ausgelastet waren, doch stellte der Senat 1973 gegenüber der Bürgerschaft mit Blick auf die Entwicklung der Containerschiffahrt fest: *„Die Tiefgänge nähern sich [...] der für die gegenwärtige Fahrwassertiefe kritischen Grenze und werden sie in absehbarer Zeit überschreiten.“*¹³⁴⁸

Als Problem wurde vor allen Dingen die Möglichkeit gesehen, beladenen Schiffen ein sicheres Auslaufen zu ermöglichen. In Richtung Hamburg war es den Schiffen noch unter Ausnutzung der Gezeiten möglich, den Hafen anzulaufen. Dazu mussten sie ihre Fahrpläne nur so ausrichten, dass sie etwa vier Stunden, bevor der Hochwasserscheitel Hamburg erreichte, Cuxhaven passierten. Auf diesem Weg konnten sie das Mitteltidehochwasser für eine sichere Fahrt nach Hamburg ausnutzen. Elbabwärts mussten auslaufende Schiffe, egal zu welcher Tidephase sie Hamburg verließen, während ihrer Passage auf der Unterelbe immer auch auf eine Tideniedrigwasserphase treffen, die ihnen von der Nordsee entgegen kam.¹³⁴⁹

Unter diesen Voraussetzungen mahnte der Senat bereits 1973: *„Die Vertiefung der Unterelbe auf 13,50 Meter unter MTnw ist äußerst dringend geworden. Nur wenn das Fahrwasser kurzfristig vertieft wird, kann Hamburg Anschluss an die Containerschiffahrt und damit an den modernen überseeischen Stückgutverkehr halten.“*¹³⁵⁰

Hamburger Senat und Bundesregierung verhandelten intensiv. Streng vertraulich wurde dabei auch die Frage errörtert, inwieweit Hamburg sich an den Finanzierungskosten für die Vertiefung der Bundesstrecke beteiligen sollte.¹³⁵¹ Hatte der Senat noch auf seiner Sitzung Mitte Juni 1973 klar dafür votiert, dass eine Beteiligung Hamburgs an den Ausbaurkosten der Bundesstrecke *„keinesfalls in Betracht“*¹³⁵²

¹³⁴⁷ StHH 371-16 II_1357.

¹³⁴⁸ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 7/3222. 02.10.1973. S. 1.

¹³⁴⁹ Vgl.: Diese Arbeit S. 76 ff.

¹³⁵⁰ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 7/3222. 02.10.1973. S. 2.

¹³⁵¹ Vgl.: StHH 131-2 A2a 1973 Band 2.

¹³⁵² StHH 131-2 A2a 1973 Band 3.

kam, stimmte er im September des gleichen Jahres einer Vorfinanzierung aus „*besonderen Umständen*“¹³⁵³ doch zu. Allerdings nicht ohne ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass dies nicht als „*Präjudiz für ähnlich gelagerte Maßnahmen*“¹³⁵⁴ zu sehen war.

Nachdem das Bundeskabinett im September des gleichen Jahres einer Vertiefung der Unterelbe zugestimmt hatte¹³⁵⁵, konnte im Frühsommer 1974 mit den Baggarbeiten begonnen werden. Auf hamburgischem Staatsgebiet wurde neben der Zufahrt zum Waltershofer Hafen auch der Köhlbrand bis zum Kattwykhafen ausgebaggert. Von den rund 10 Mio. cbm Boden, die dabei aus dem Hamburger Elbgrund geholt wurden, wurde ein Großteil dafür genutzt, inzwischen entbehrlich gewordene Hafenecken in terminalgeeignete Landflächen umzuwandeln.¹³⁵⁶ Damit gingen zwei durch den Container induzierte Maßnahmen, die Elbvertiefung und die Modernisierung alter Hafenanlagen durch Erweiterung nach innen, Hand in Hand. Wichtigste Maßnahmen dabei waren die Zuschüttung von rund 200.000 Quadratmetern des Segelschiffhafens zum Bau eines neuen Mehrzweck-Terminals sowie die vollständige Zuschüttung des Maakenwerder Hafens zur Erweiterung des Container-Terminals Burchardkai. Darüber hinaus wurde die Südspitze des Indiahafens, die Ostspitze des Sandtorhafens zur Erweiterung der hier untergebrachten Ro-Ro-Anlage und weite Teile des Sandauhafens zur Ansiedlung der hier vorgesehenen Massengutanlagen sowie Teile des Moldauhafens, des Stichkanals und des Stillhorner Kanals mit Sand aus der Elbvertiefung verfüllt.¹³⁵⁷

Nach der abgeschlossenen Vertiefung auf 13,50 Meter MTnw konnten nun Schiffe mit einem Tiefgang von rund 11,90 Metern den Hamburger Hafen tideunabhängig erreichen. In tideabhängiger Fahrt war es Schiffen mit einem Tiefgang von 14,30 Metern möglich, den Hafen anzulaufen. Bis zu einem Tiefgang von 12,80 Metern konnten elbabwärts fahrende Schiffe noch tideabhängig, d.h. innerhalb eines bestimmten Zeitfensters des rund zwölfstündigen Tiderhythmus, den Hafen Richtung See verlassen. Für Schiffe, deren Tiefgang über 12,80 Meter hinausging, war ein Verlassen des Hafens in Richtung See indes nicht mehr möglich.¹³⁵⁸

¹³⁵³ StHH 131-2 A2a 1973 Band 4.

¹³⁵⁴ Ebenda.

¹³⁵⁵ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 7/3222. 02.10.1973. S. 2.

¹³⁵⁶ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 8/46. 14.05.1974. S. 1.

¹³⁵⁷ Ebenda.. S. 1 ff.

¹³⁵⁸ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 14/3294. 22.12.1992. S. 5.

3.3.5.3 Fahrrinnenanpassung für Schiffe mit 13,50 Meter Tiefgang

Bis Anfang der 90er Jahre reichte die Fahrwassertiefe von 13,50 Meter MTnw für den Containerverkehr von und nach Hamburg weitgehend aus. Dann aber wurden auf der für Hamburg so wichtigen Südostasien-Relation zunehmend Containerschiffe der vierten Generation eingesetzt, die bereits selbst über Tiefgänge von rund 13,50 Metern verfügten.¹³⁵⁹ Im Jahr 1994 registrierte Hamburg über 600 Schiffsankünfte, die den Hafen unter Ausnutzung des Maximaltiefgangs nur bei Anpassung der Fahrpläne an günstige Tideverhältnisse und auch wieder Richtung See verlassen konnten.¹³⁶⁰ Gleichzeitig wurde in Hamburg mit Sorge zur Kenntnis genommen, dass die Bestellung von Containerschiffen der Größenklasse über 4000 TEU weltweit inzwischen „sprunghaft“ angestiegen war.¹³⁶¹ Unter diesem Eindruck analysierte man in Hamburg: *„Die von den Reedern aus wirtschaftlichen Gründen vorgesehene und dem Ladungsaufkommen des Hamburger Hafens entsprechende höchstmögliche Auslastung der Schiffe ist bei den heutigen Elbfahrwassertiefen zunehmend nicht möglich.*

*Der Hafen läuft angesichts dieses weltweiten Trends Gefahr, Ladungsverluste durch Umlenkung von Teilladungen auf Konkurrenzhäfen hinzunehmen, weil in zeitlicher Hinsicht ein verlässlicher Abtransport von Containern nicht sichergestellt ist. Dabei besteht die Gefahr, daß über das durch die Tiefgangsbeschränkung bestehende Maß hinaus Ladungsteile umdirigiert werden.“*¹³⁶² Um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens auch für die Zukunft zu sichern, erschien es nun aus Sicht von Hafenwirtschaft und Stadt daher dringend geboten, auch Schiffen mit Tiefgängen von 13,50 Meter ein tideabhängiges Ein- und Auslaufen zu ermöglichen.¹³⁶³ Diese Tiefgangsangabe von 13,50 Metern bezog sich dabei auf Salzwasser, wie es in der offenen Nordsee

¹³⁵⁹ Ebenda. 22.12.1992. S. 5.

¹³⁶⁰ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 15/1697. 06.09.1994. S. 4

¹³⁶¹ Ebenda. 06.09.1994. S. 4.

¹³⁶² Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 14/3294. 22.12.1992. S. 5.

¹³⁶³ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 13/7895. 19.03.1991. S. 1.

vorkommt; in Süßwasser wie im Hamburger Hafen, das eine geringere Dichte aufweist, sind die Tiefgänge noch einmal um rund 0,3 Meter größer.¹³⁶⁴ Die Tiefgangsangabe wurde in den folgenden Planung weiterer Fahrrinnenanpassungen zur gängigen Orientierungsgröße, so wie es an der Weser bereits seit dem 9-Meter-Ausbau der Fall war.¹³⁶⁵

Im April 1990 beantragte Hamburg beim Bundesverkehrsministerium eine Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe. Eine gemeinsam mit den Umweltministerien von Schleswig-Holstein und Niedersachsen in Auftrag gegebene Voruntersuchung war zu dem Ergebnis gekommen, dass zu befürchtende negative Auswirkungen einer solchen Maßnahme sowohl hydrologisch als auch ökologisch „in einem vertretbaren Rahmen“ bleiben würden.¹³⁶⁶

Anders als bei allen vorherigen Vertiefungen, die kaum Bestandteil einer breiten öffentlichen Diskussion wurden – das Schlagwort „Elbvertiefung“ findet sich in der Berichterstattung des Hamburger Abendblatts beispielsweise bis 1990 insgesamt nur zweimal¹³⁶⁷ – kam es diesmal zu einer intensiven Auseinandersetzung über „Sinn und Unsinn“¹³⁶⁸ bzw. die ökologische Verantwortbarkeit einer weiteren Elbvertiefung.

Nun wurde kritisch hinterfragt, was in den vorhergehenden Jahrzehnten nicht diskussionswürdig schien, dass nämlich nach Ansicht der Kritiker binnen gut hundert Jahren vom einst natürlichen Elbstrom kaum noch etwas wiederzuerkennen war. Umweltschützer klagten an, dass unter Inkaufnahme von „gravierenden Zerstörungen von Naturlandschaften“ die Unterelbe als seewärtige Zufahrt zum Hamburger Hafen „zurechtgebaut und verbogen“ worden sei.¹³⁶⁹ Sie forderten, dass die „ökonomische Entwicklung mit ökologischen Erfordernissen“ in Einklang gebracht werden, und sich deshalb „in Zukunft nicht mehr die Flüsse den Schiffen [...], sondern umgekehrt

¹³⁶⁴ Vgl.: Hamburg Port Authority; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Stand der Planungen und weiteres Vorgehen. Hamburg 2006. S. 4; Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg; Freie und Hansestadt Hamburg, Wirtschaftsbehörde, Strom- und Hafenausbau (Hrsg.): Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Das Projekt im Überblick. Hamburg 1997. S. 17

¹³⁶⁵ Vgl.: Diese Arbeit S. 117 ff.

¹³⁶⁶ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 14/3294. 22.12.1992. S. 5.

¹³⁶⁷ Volltextsuche nach dem Schlagwort „Elbvertiefung“ im Online-Archiv des Hamburger Abendblatts.

¹³⁶⁸ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 11/1378. 29.11.1983. S. 1.

¹³⁶⁹ Deecke, Helmut: Schiffgerechte Flüsse oder flußgerechte Schifffahrt. In: Jahrbuch der Hafenbau-technischen Gesellschaft 1994. Bd. 49. Hamburg 1995. S. 35.

die Schiffe den Flüssen“¹³⁷⁰ anpassen müssten. In diesem Zuge wurde auch die lange geltende Prämisse in Frage gestellt, die bereits Franzius seinen Planungen zur Korrektur der Weser vorangestellt hatte, dass nämlich ein Transport auf dem Wasserweg stets sinnvoller sei als der Landtransport. Auch wurde die Legitimität des bisher geltenden Diktums, dass das Schiff den Hafen und damit auch die Wasserwege zum Hafen gestalte, generell in Frage gestellt. Man stelle sich vor, so die Analogie der Vertiefungsgegner, eine Reihe Großspeditionen begönne damit, sich überdimensionierte Nutzfahrzeuge anzuschaffen und würde dann verlangen, dass sämtliche Brücken und Tunnel entsprechend anzupassen seien. „Niemand würde auf eine derartige Idee verfallen“, zeigten sich die Gegner der Elbvertiefung überzeugt, und doch sei dies im Bereich der Schifffahrt das seit Jahrzehnten geltende Prinzip, das nur deswegen funktioniere, weil die Reeder „vertrauensvoll auf das wettbewerbsorientierte Zusammenspiel der jeweiligen regionalen Interessen in den einzelnen Häfen bauen“ könnten.¹³⁷¹ Darüber hinaus wiederholten die gleichen Autoren, die schon zwei Jahre zuvor ein Gutachten gegen den Bau des CT-III in Bremerhaven und den dazugehörigen Ausbau der Außenweser veröffentlicht hatten, ihre Argumentation, nach der sie die Existenz eines anhaltenden Trends zu größeren Schiffen generell in Frage stellten.¹³⁷² Sie gingen vielmehr davon aus, dass die Tendenz eher zu kleineren und schnelleren Einheiten gehen würde und damit eine Vertiefung der Elbe jeder Notwendigkeit entbehre.¹³⁷³

Einer möglichen Kooperation der Nordseehäfen im Containerverkehr erklärten die zuständigen Stellen von Bund und Land eine klare Abfuhr. Die damit unweigerlich einhergehende staatliche Ladungslenkung würde von den Reedereien nicht akzeptiert werden und bedeute darüber hinaus „einen wirtschaftspolitischen Dirigismus, der sich mit den bestehenden marktwirtschaftlichen Prinzipien in keiner Weise vereinbaren“ ließe.¹³⁷⁴

Auch Wirtschaftsvertreter aus Hamburg und dem Hamburger Umland drängten auf eine Vertiefung der Elbe. Im Herbst 1996 schickten sechs norddeutsche Industrie- und Handelskammern einen Brief an die Regierungschefs von Hamburg, Nieder-

¹³⁷⁰ Deecke. 1995. S. 35.

¹³⁷¹ Ebenda. S. 35.

¹³⁷² Vgl.: Diese Arbeit S. 151 f. und S. 170 f..

¹³⁷³ Deecke. 1995. S. 35.

¹³⁷⁴ Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg; Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.). 1997. S. 17.

sachsen und Schleswig-Holstein, in dem sie anmahnten, endlich mit den Vertiefungsarbeiten endlich zu beginnen.¹³⁷⁵ Ihre Angst vor Ladungsverlusten wurde dabei auch von der Hamburger Presselandschaft geteilt. „*Hamburg braucht [...] ein Signal, das weltweit deutlich macht, daß die Stadt ihre Zukunft mit dem Hafen verbindet*“¹³⁷⁶, forderte das Hamburger Abendblatt, da andernfalls damit zu rechnen sei, dass erste Reedereien dem Hamburger Hafen den Rücken kehren könnten und dies für den Hafen eine unheilvolle Kettenreaktion auslösen könnte.

Gleichwohl war auch bei den Einlassungen der Vertiefungsbefürworter deutlich, dass der Aspekt des Umweltschutzes inzwischen einen bis dahin in dieser Frage nicht gekannten Stellenwert eingenommen hatte. Seit 1990 waren in der Bundesrepublik Umweltverträglichkeitsuntersuchungen (UVU) als fester Bestandteil von Planfeststellungsverfahren obligatorisch, in deren Rahmen die Auswirkungen eines Bauvorhabens auf die sog. Schutzgüter wie Menschen, Boden, Luft, Wasser, Pflanzen- und Tierwelt, Klima, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter untersucht wurden.¹³⁷⁷ Die UVU zur Elbvertiefung kam zu dem Ergebnis, dass mit der geplanten Fahrrinnenanpassung des Streckenteils von Wedel bis zur Außenelbe, der im Verantwortungsbereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stand (Bundesstrecke) Umweltbeeinträchtigungen einhergehen würden, die Kompensationsmaßnahmen erforderlich machten. Anders lag der Fall in dem Abschnitt des Flusses, der auf hamburgischem Staatsgebiet (Delegationsstrecke) lag. Das Hamburgische Naturschutzgesetz regelte nämlich, dass der Ausbau des Fahrwassers innerhalb des hamburgischen Hoheitsgebietes rechtlich nicht als Eingriff in die Natur anzusehen war.¹³⁷⁸

Insgesamt ergab sich im Laufe der Planung, dass anders als bei den vorangegangenen Maßnahmen dieses Mal eine durchgehende Vertiefung der Fahrrinne von Hamburg bis zur See nicht in Frage kam. Um gleichermaßen den neuen Containerfrachtern zwar die Zu- und Abfahrt nach bzw. von Hamburg zu ermöglichen, aber gleichzeitig die Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering zu halten, wurde schließlich eine

¹³⁷⁵ HA: Voscherau will raschere Elbvertiefung. In: Hamburger Abendblatt. 25.11.1996. S. 22.

¹³⁷⁶ Zamponi, Rolf: Streng abwägen. In: Hamburger Abendblatt. 25.11.1996. S. 2.

¹³⁷⁷ Vgl.: Ferk, Ulrich: Die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe: Portrait eines wasserbaulichen Großprojektes. In: Vechtarer Studien zur Angewandten Geographie und Regionalwissenschaft. Band 22. Vechta 2001. S. 77; Oswald, Jörg; Oellerich, Jörg: Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. In: Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft 1995. Bd. 50. Hamburg 1996. S. 19 ff.

¹³⁷⁸ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 16/2135. 16.02.1999. S. 1 f..

sogenannte *Sockellösung* gewählt, wie sie vergleichbar bereits seit dem Erweiterten-7-Meter-Ausbau von 1921 an der Weser existierte. Unterhalb von Cuxhaven wurde die Elbe auf 15,20 Meter und im Bereich des Hamburger Hafens auf 15,30 Meter unter Seekartennull¹³⁷⁹ vertieft,¹³⁸⁰ während die rund 65 Kilometer lange Strecke zwischen diesem Punkt und dem Beginn der Delegationsstrecke um nur 90 Zentimeter auf 14,40 Meter vertieft wurde.¹³⁸¹ Der Sockel wurde so positioniert, dass ihn die Schiffe innerhalb einer Hochwasserphase überfahren konnten.¹³⁸² Voraussetzung dafür war aber, dass ein zugrundegelegtes voll beladenes Bemessungsschiff - in diesem Fall ein Containerschiff der vierten Generation mit einer Länge von 300 Metern, einer Breite von 32,30 Metern – den Hafen bei Niedrigwasser verlassen musste, um auf der entgegenlaufenden Tidewelle den Sockel ungehindert passieren zu können.¹³⁸³ Aus Sicht der Planer lag der Vorteil dieser Form der Fahrinnenanpassung darin, dass der Sockel zum einen als „*hydraulische Bremse*“ wirkte und damit dafür sorgte, dass die hydrologischen und ökologischen Auswirkungen der Elbvertiefung verhältnismäßig gering ausfielen und gleichzeitig deutlich geringere Kosten anfielen als bei einer durchgehenden Ausbaggerung.¹³⁸⁴

Im Dezember 1996 sprachen sich die Landesregierungen der drei Elbanrainerstaaten auf einer gemeinsamen Kabinettsitzung für eine schnelle Realisierung der Fahrinnenanpassung aus.¹³⁸⁵ Im August 1997 wurden schließlich die Planfeststellungsverfahren für die Vertiefung von Unter- und Außenelbe eingeleitet und die Unterlagen öffentlich ausgelegt.¹³⁸⁶ Bis zum Ablauf der Einwendungsfrist im Oktober des selben Jahres waren bei den beiden zuständigen Planfeststellungsbehörden, dem für die Delegationsstrecke zuständigen Strom- und Hafenbau und der für die Bundestrecke verantwortlichen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, gemeinsam rund 650 Einwendungen gegen den Ausbau des Fahrwassers eingegangen.¹³⁸⁷ Noch bevor diese

¹³⁷⁹ Die Angabe Seekartennull (SKN), entsprach hier weitgehend dem bis dahin geltenden Mittlerentideniedrigwasser (MTnw). Seit 2005 ist das Seekartennull als der örtlich niedrigste Gezeitenwasserstand definiert.

¹³⁸⁰ Ferk. 2001. S. 76.

¹³⁸¹ Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg; Freie und Hansestadt Hamburg, Wirtschaftsbehörde, Strom- und Hafenbau (Hrsg.). 1997. S. 27

¹³⁸² Vgl.: Ferk, Ulrich: Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe – Portrait eines Großprojekts. In: Holt Fast – Nachrichtenblatt für ehemalige Angehörige des Amtes für Strom- und Hafenbau. Nr. 81. Hamburg 1996. S. 40 ff.

¹³⁸³ Vgl.: Oswald; Oellerich. 1996. S. 20.

¹³⁸⁴ Vgl.: Ferk. 1996. S. 40 ff..

¹³⁸⁵ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 16/43. 29.10.1997. S. 1.

¹³⁸⁶ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 16/7. 17.10.1997. S. 1.

¹³⁸⁷ Ferk. 2001. S. 76.

öffentlich erörtert und damit die Planfeststellungsverfahren insgesamt abgeschlossen wurden, war jedoch die Durchführung sog. „vorgezogener Teilmaßnahmen“ eingeleitet worden, um möglichst schnell Verbesserungen für die Schifffahrt auf der Elbe zu erreichen.¹³⁸⁸ Noch im Dezember 1997 wurde mit den Baggerarbeiten auf der Elbe begonnen.¹³⁸⁹ Allerdings mussten diese nach einer Klage von Elbfischern vor dem OVG Schleswig unterbrochen werden. Das Gericht teilte die Auffassung der Fischer, dass die vorgezogenen Teilmaßnahmen negative Auswirkungen für die Fischerei bedeuten würden. Erst nachdem sich Hamburg bereit erklärt hatte, den betroffenen 57 Fischereibetrieben einen finanziellen Ausgleich zu zahlen und diese im Gegenzug sämtliche Einwände zurückgezogen hatten¹³⁹⁰, konnte die erste Vertiefungsmaßnahme bis August 1998 vollendet werden. Danach konnten Schiffe mit einem Tiefgang von 12,30 Metern tideunabhängig den Hamburger Hafen verlassen, was gegenüber den vorherigen Kapazitäten der Unterelbe den zusätzlichen Transport von rund 200 TEU entsprach.¹³⁹¹

Allerdings führte die Durchführung der vorgezogenen Teilmaßnahmen vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu einem erheblichen Konflikt mit der Europäischen Kommission. Diese erkannte die Beschwerde verschiedener Umweltverbände gegen die Maßnahme als so gewichtig an, dass sie ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland einleitete. Insbesondere die Tatsache, dass die Ausbaggerungen begonnen hatten, bevor die abschließenden Ergebnisse der UVU vorlagen, wog aus Sicht der EU-Kommission so schwer, dass Hamburg nicht nur hohe Geldstrafen aus Brüssel drohten, sondern zwischenzeitlich die ernsthafte Sorge bestand, dass die noch ausstehende weitere Vertiefung langwierig verzögert oder gar vollständig in Frage gestellt werden könnte.¹³⁹² Von Seiten der Hafenvirtschaft zeigte man sich besorgt. Heinz Oberlach, Sprecher der HHLA, erklärte gegenüber dem Hamburger Abendblatt: „*Der Verfahrensablauf ist schon jetzt skandalös. Wir können nicht länger auf die Anpassung des Elbfahrwassers warten. Jeder Stillstand ist extrem schädlich für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger*

¹³⁸⁸ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache. 16/25. 15.10.1997. S. 1.

¹³⁸⁹ Bahnsen, Uwe: Die Elbe hat jetzt tideunabhängig 12,3 Meter Tiefgang. In: Die Welt. 20.08.1998. S. 31.

¹³⁹⁰ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 16/555. 18.03.1998. S. 1 f..

¹³⁹¹ Bahnsen. 20.08.1998. S. 31.

¹³⁹² Vgl.: Brüggemann, Mathias: Brüssel rügt Hamburg wegen Elbvertiefung. In: Hamburger Abendblatt. 16.11.1998. S. 11.

Hafens.¹³⁹³ Im Gegenzug bekräftigten Vertreter der Umweltverbände ihr Ziel, die Vertiefung der Elbe nun vollständig stoppen zu wollen.¹³⁹⁴

Im Februar 1999 lagen dann trotzdem die Planfeststellungsbeschlüsse zum Ausbau des Elbfahrwassers mit der Anordnung zur sofortigen Ausführung vor, und am 22. Februar, genau um 14.24 Uhr, konnte Hamburgs Wirtschaftssenator Thomas Mirow mit zweimal vier Schlägen auf die Schiffsglocke des Baggers Geopotes 14 das Zeichen zum Beginn der Elbvertiefung auf der Delegationsstrecke vor Finkenwerder geben.¹³⁹⁵ Mirow wiederholte bei diesem Anlass, dass aus Sicht der Stadt die Elbvertiefung nicht weniger als *"unverzichtbar für die Existenz des Hamburger Hafens"*¹³⁹⁶ sei. Nur eine zügige Fahrrinnenanpassung an die Bedürfnisse der jeweils größten Containerschiffe könne garantieren, so der Wirtschaftssenator, dass Hamburg weiterhin von den größten und wichtigsten Reedereien angefahren würde. Häfen, die nicht in der Lage seien, sich den Anforderungen der Schifffahrt anzupassen, würden letztlich unweigerlich aus dem Wettbewerb um die Verkehrsströme ausscheiden und ihre Funktion einbüßen.¹³⁹⁷

Rund einen Monat später, am 16. März 1999, wurde auch mit der Vertiefung der Bundestrecke begonnen.¹³⁹⁸ Von den rund 15 Mio. ccm, die auf der Gesamtstrecke aus dem Elbgrund gebaggert wurden, wurde ein Teil zur Geländeaufhöhung des Hafenerweiterungsgebiets in Altenwerder genutzt. Bis Dezember desselben Jahres konnten die Vertiefungsarbeiten weitgehend abgeschlossen werden. Einzelne Arbeiten im Bereich der Delegationsstrecke, wie der Ausbau der Fahrrinne bis zum neuen Container-Terminal Altenwerder, zogen sich noch etwas hin.¹³⁹⁹ Nach fast zehnjähriger Planung mit erheblichen politischen Auseinandersetzungen war Hamburg jetzt für Schiffe mit einem Tiefgang von 12,80 Metern tideunabhängig zu erreichen und auch wieder zu verlassen. Unter Ausnutzung der Gezeiten konnten Schiffe mit einem

¹³⁹³ zitiert nach: wai: „Für den Hafen katastrophal“. In: Hamburger Abendblatt. 17.11.1998. S. 14.

¹³⁹⁴ wai: „Für den Hafen katastrophal“. In: Hamburger Abendblatt. 17.11.1998. S. 14.

¹³⁹⁵ scho: Elbvertiefung: Seit 14.24 Uhr wird gebaggert. In: Hamburger Abendblatt. 23.02.1999. S. 14.

¹³⁹⁶ Zitiert nach: scho: Elbvertiefung: Seit 14.24 Uhr wird gebaggert. In: Hamburger Abendblatt. 23.02.1999. S. 14.

¹³⁹⁷ scho: Elbvertiefung: Seit 14.24 Uhr wird gebaggert. In: Hamburger Abendblatt. 23.02.1999. S. 14.

¹³⁹⁸ Vgl.: Ferk. 2001. S. 76; Scholz, Ernst-G.: Verspielte Zeit. In: Hamburger Abendblatt.

23.02.1999. S. 2 ; scho: Mirow gab Startsignal für Elbvertiefung. In: Hamburger Abendblatt. 23.02.1999. S. 1.

¹³⁹⁹ Ferk. 2001. S. 81.

Tiefgang von 13,80 Metern Richtung See auslaufen.¹⁴⁰⁰ Tatsächlich zeigte sich anhand der Verkehrsentwicklung aus Sicht der Vertiefungsbefürworter bald der Erfolg des Ausbaus. Ihre Grundprämisse, dass nur eine ausreichende Fahrrinntiefe dem Hamburger Hafen die Möglichkeit eröffnen würde, im Wettbewerb mit den Konkurrenzhäfen der Nordrange am weltweit stark wachsenden Containerverkehr weiterhin zu partizipieren, schien bestätigt. Mehrere Reedereien begannen als Folge der Fahrrinnenanpassung damit, ihr Engagement im Hamburger Hafen auszubauen.¹⁴⁰¹ Heftige Kritik übten Vertreter von Stadt und Hafenwirtschaft derweil an dem vorausgegangenem, aus ihrer Sicht unverhältnismäßig langen Planungsverfahren, das der technologischen und wirtschaftlichen Realität nicht gerecht würde und daher als „verspielte Zeit“ empfunden wurde.¹⁴⁰²

3.3.5.4 Geplanter Fahrrinnenausbau für Schiffe mit 14,50 Metern Tiefgang

Bereits zu diesem Zeitpunkt deutete sich am Horizont das Auftreten der nächsten Generation von Containerschiffen mit Kapazitäten von 7.500 bis 8.000 TEU an. Auch Schiffe mit einer Ladekapazität zwischen 10.000 und 12.000 TEU sowie einem Tiefgang von bis zu 16 Metern wurden von der Hamburgischen Schiffsklassifizierungsgesellschaft Germanischer Lloyd bereits als realistisch eingeschätzt.¹⁴⁰³ Nur wenige Wochen nach Vollendung der letzten Elbvertiefung machte Hapag-Lloyd-Vorstand Günther Casjens im Hamburger Abendblatt mit den Worten *"Wenn Hamburg als Hafen flexibel bleiben will, wird Baggern wieder zum Thema"*¹⁴⁰⁴ seine Einschätzung deutlich, dass schon bald eine erneute Anpassung der Fahrrinne an die weiter steigenden Ansprüche der Containerschiffahrt von Nöten sein würde. Auch aus der Wirtschaftsbehörde ließ man verlauten, dass eine weitere Vertiefung der Elbe angesichts der Entwicklungen im Containerschiffbau bereits Gegenstand von Voruntersuchungen sei.¹⁴⁰⁵ Der Koalitionsvertrag des nach der Bürgerschaftswahl 2001 neu gebildeten Senats enthielt bereits auf politischer Ebene die Feststellung, dass

¹⁴⁰⁰ Gienke, Eckart: Hafenwirtschaft atmet auf: Elbvertiefung fertig. In: Die Welt. 11.12.1999. S. 47; scho: Elbvertiefung. In: Hambregr Abendblatt. 31.12.1998. S. 15.

¹⁴⁰¹ Vgl.: rz: Elbvertiefung stimmt HHLA optimistisch. In: Hamburger Abendblatt. 23.06.1999. S. 21; Zerbe, Peter: Immer mehr größere Schiffe nehmen Kurs auf Hamburg. In: Die Welt. 18.02.2000. S. 48.

¹⁴⁰² Vgl.: O.V.: Verspielte Zeit. In: Hamburger Abendblatt. 23.02.1999. S. 2.

¹⁴⁰³ Zerbe, Peter: Jumbos verändern Transportwege. In: Die Welt. 07.09.1999. S. 39.

¹⁴⁰⁴ Zitiert aus: rz.: Neue Containerriesen – neue Elbvertiefung? In: Hamburger Abendblatt. 24.03.2000. S. 1.

¹⁴⁰⁵ Wolf, Peter Michael: Mirow: „Weitere Vertiefung der Elbe wird untersucht“. In: Die Welt. 15.12.2000. S. 44.

eine weitere Fahrrinnenanpassung bei Bedarf erfolgen müsse. Der Präses der Handelskammer Hamburg, Nikolaus W. Schües, griff dies in einem Interview mit der Welt im Dezember 2001 konkret auf und stellte fest: „*Ich sage dazu: Der Bedarf ist da.*“¹⁴⁰⁶

Genauso schnell wie die Befürworter einer erneuten Fahrrinnenanpassung sich zu Wort meldeten, machte eine breite Front von Umweltschützern und Elbanrainern gegen derlei Pläne mobil.¹⁴⁰⁷ Als Grund zur Sorge wurden die drohende Schädigung der Umwelt und eine befürchtete Gefährdung der Deichsicherheit entlang der Unterelbe angeführt.¹⁴⁰⁸

Umweltschützer forderten generell, auf weitere Vertiefungen zu verzichten. Auf Betreiben Hamburgs sei die Elbe „*jahrzehntelang vergewaltigt worden*“¹⁴⁰⁹, klagten sie und appellierten: „*Mit diesem Raubbau an der Natur, der im Wesentlichen auf Standortegoismen und der Unfähigkeit der norddeutschen Länder zur Hafenkooperation gründet, muss Schluss sein.*“¹⁴¹⁰ Parlamentarische Unterstützung erhielten die Gegner einer weiteren Elbvertiefung aus Hamburg von der GAL. Deren Abgeordneter Christian Maaß stellte fest: „*Es kann nicht angehen, dass mit einer Elbvertiefung ohne Rücksicht auf Steuergelder und auf das Ökosystem Elbe der goldene Teppich für immer größere Schiffe ausgerollt wird.*“¹⁴¹¹

Große Hoffnungen setzten die Elbvertiefungsgegner auf eine Kooperation der Küstenländer Bremen, Niedersachsen und Hamburg zum Bau eines Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven, auf den sich die drei Landesregierungen im März 2001 bereits vorläufig geeinigt hatten. Ein solcher Tiefwasserhafen, der speziell darauf ausgelegt sein sollte, auch die größten Schiffe am tiefen Fahrwasser der Jade abzufertigen, so die Hoffnung und Erwartung der Ausbauegner, würde eine weitere Anpassung der Elbe schlicht überflüssig machen. Genau ein solches Szenario wiederum ließ die Hamburger Handelskammer Kritik an der geplanten Hafenkooperation üben. Aus Sicht der Hamburger Wirtschaft drohte ein Tiefwasserhafen automatisch zur Konkurrenz und zur Gefahr für den eigenen Hafenumschlag zu werden. Auch aus diesen Gründen

¹⁴⁰⁶ Zitiert nach: Wolf, Peter Michael: Schües fordert Fahrrinnen-Anpassung der Elbe. In: Die Welt. 03.12.2001. S. 39.

¹⁴⁰⁷ Vgl.: hsm: Protest gegen Elbvertiefung. In: Hamburger Abendblatt. 07.11.2000. S. 12.

¹⁴⁰⁸ Vgl.: scho: Elbvertiefung: Gemeinde Jork wehrt sich. In: Hamburger Abendblatt. 27.07.2001. S. 12; Augener, Manfred: Zweite Deichlinie bei Sturmflut wichtiger denn je. In: Hamburger Abendblatt. 16.02.2002. S. 1.

¹⁴⁰⁹ Zitiert nach: jmw: Auf Elbvertiefung verzichten! In: Hamburger Abendblatt. 29.01.2002. S. 10.

¹⁴¹⁰ Zitiert nach: Ebenda. S. 10.

¹⁴¹¹ Zitiert nach: pum: Die GAL warnt vor Gefahren. In: Hamburger Abendblatt. 01.02.2002. S. 12.

stieg Hamburg schließlich im Frühjahr 2002 aus dem Projekt aus.¹⁴¹² Schien das Scheitern der Hafenkooperation zunächst wie ein Rückschlag für die Gegner einer Elbvertiefung, erwies sich schon bald das Gegenteil als der Fall. Zwar hatte Niedersachsen Hamburg zugesichert, eine erneute Elbvertiefung ergebnisoffen prüfen zu wollen, doch nach Hamburgs Ausstieg aus dem gemeinsamen Hafenprojekt auf niedersächsischem Boden erschien dies plötzlich zweifelhaft. Das Hamburger Abendblatt fragte dann auch kritisch mit Blick auf Hannover: *“Warum aber sollte die Landesregierung sich den Zorn der Küstenkreise aufladen im Interesse Hamburgs, wenn die Hansestadt bei niedersächsischen Anliegen mauert?”*¹⁴¹³

In Hamburg pochte man dennoch auf die einst erhaltene Zusage aus Niedersachsen¹⁴¹⁴ und berief sich gleichzeitig auf die Annahme, dass nach einer Vertiefung auf 14,5 Meter Tiefgang kein weiterer Ausbaubedarf mehr für die Elbe zu erwarten sei. Der Hamburger Wirtschaftssenator Gunnar Uldall führte dazu aus, dass die ohnehin schon sehr geringen Kosten des Seetransports durch ein weiteres Schiffsgrößenwachstum kaum weiter zu senken seien.¹⁴¹⁵ Zwar stellte sich Uldall damit gegen die meisten gängigen Prognosen, die Betonung der Einzigartigkeit der nächsten und damit vermeintlich letzten Elbvertiefung erschien anscheinend aber als eine sinnvolle Argumentation, um die Maßnahme doch zu rechtfertigen, speziell nachdem sich Niedersachsen und Bremen entschieden hatten, den Tiefwasserhafen auch nach Hamburgs Ausscheiden aus dem Projekt bauen zu wollen.¹⁴¹⁶ Von Seiten des Bundes, dem nach wie vor die Verantwortung für den Ausbau der Seewasserstraßen oblag, wurde Hamburg derweil bedeutet, dass die Stadt nicht mit einer schnellen Entscheidung zu ihren Gunsten in der Frage des Elbausbaus rechnen konnte. Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig erklärte vielmehr, das Tiefwasserhafenprojekt in Wilhelmshaven vorrangig fördern zu wollen. Mehr noch: Bei der Abwägung zwischen Tiefwasserhafen und Elbvertiefung kündigte der Bund an, mögliche wirtschaftliche Interdependenzen beider Projekte berücksichtigen zu wollen, was nichts anderes hieß,

¹⁴¹² Fertmann, Ludger: Hafen ohne Hamburg. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article183759/Hafen-ohne-Hamburg.html). 18.04.2002. <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article183759/Hafen-ohne-Hamburg.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴¹³ Fertmann. [Abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 18.04.2002.

¹⁴¹⁴ O.V.: Elbvertiefung: Beust pocht auf Zusage. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 23.05.2002. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article668829/Elbvertiefung-Beust-pocht-auf-Zusage.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴¹⁵ Zamponi, Rolf: Hamburg: eigener Hafen hat Vorrang. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 22.05.2002. <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article235995/Hamburg-Eigener-Hafen-hat-Vorrang.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴¹⁶ O.V.: Neuer Hafen auch ohne Hamburg. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 18.05.2002. <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article231358/Neuer-Hafen-auch-ohne-Hamburg.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

als dass geprüft werden sollte, ob eine Elbvertiefung überhaupt notwendig wäre, wenn in Wilhelmshaven ein neuer Hafen an seeschifftiefen Wasser zur Verfügung stünde. Hamburg berief sich derweil auf die aus Sicht des Senats weiterhin bestehende Verpflichtung des Bundes, die sich aus dem Staatsvertrag zwischen Hamburg und dem Reich von 1922 ergäben. Die Gültigkeit der damals vom Reich gegebenen Zusicherung, dass die „in der Regel größten Seeschiffe den Hamburger Hafen unter Ausnutzung des Hochwassers erreichen“ können sollten, ließ sich der Hamburger Senat in einem von ihm in Auftrag gegebenen Rechtsgutachten noch einmal bestätigen.¹⁴¹⁷ Dieser Auffassung stellte sich die niedersächsische Landesregierung entschieden entgegen, indem der damalige Ministerpräsident Sigmar Gabriel erklärte: „Es gibt keinen Rechtsanspruch.“ Gleichzeitig stellte er klar, dass für sein Land der Küstenschutz in der Frage der Elbvertiefung oberste Priorität habe. Die Deichsicherheit, so Gabriel, werde „nicht wirtschaftlichen Interessen geopfert“.¹⁴¹⁸

Mitten hinein in diese bereits aufgeheizte Diskussion platzte im Juli des Jahres die Nachricht der Schiffsklassifikationsgesellschaft Bureau Veritas, dass ihr der konkrete Entwurf eines 380 Meter langen „Supercontainerschiffes“ vorgelegt worden sei, das für mehr als 12.500 TEU ausgelegt sein würde. Das bedeutete gegenüber den zu diesem Zeitpunkt größten Containerschiffen, die in der Größenordnung um die 7.500 TEU lagen und Grundlage der bisherigen Vertiefungsdiskussion waren, ein Größenwachstum von rund zwei Dritteln.¹⁴¹⁹

Derweil verschärfte das Hochwasser der Oberelbe vom Sommer 2002, von dem neben Dresden, Dessau und Magdeburg auch das schleswig-holsteinische Lauenburg und das niedersächsische Hitzacker in Mitleidenschaft gezogen wurden, die politische Gemengelage. Zwar bestand kein direkter Zusammenhang zwischen dem Hochwasser der Mittel- und Oberelbe und der Fahrrinnensituation auf der Unterelbe, doch

¹⁴¹⁷ Kummereincke, Sven: Recht auf Elbvertiefung? Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 20.09.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article701867/Recht-auf-Elbvertiefung.html> (letzter Besuch 19.01.2013.)

¹⁴¹⁸ Zitiert nach: Fertmann, Ludwig; Bodewig: Zustimmung zur Elbvertiefung verzögert sich. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 07.06.02. <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article693672/Bodewig-Zustimmung-zur-Elbvertiefung-verzoegert-sich.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴¹⁹ Horn, Rainer: Pläne für 380 Meter langen Superfrachter fertig. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 11.07.2002. <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article337844/Plaene-fuer-380-Meter-langen-Superfrachter-fertig.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

veränderte die „*Flutkatastrophe*“¹⁴²⁰ die politische Sensibilität der Elbanrainer nachhaltig. So zog Schleswig-Holsteins Ministerpräsidentin Heide Simonis ihre vorherige Zusage, die Elbvertiefung „*uneingeschränkt unterstützen*“ zu wollen, zurück,¹⁴²¹ und die niedersächsische Landesregierung ging so weit, Hamburg aufzufordern, „*alle Ausbaggerungspläne zu den Akten zu legen*“.¹⁴²²

Gerade die Bevölkerung in den an der Elbe liegenden Landkreisen und Gemeinden zeigte nun erhebliche Vorbehalte gegenüber einem erneuten Ausbau der Elbe. Die Deichverbände insbesondere am niedersächsischen Ufer der Unterelbe befürchteten eine Verschlechterung des bestehenden Hochwasserschutzes durch eine erneute Fahrrinnenanpassung und verwiesen auf zu beobachtende Schäden an Uferböschung und Deichen der Unterelbe, die sie auf die vorangegangene Vertiefung zurückführten.¹⁴²³ An dieser Bewertung änderte auch die Veröffentlichung vorläufiger Untersuchungsergebnisse über die Langzeitfolgen der letzten Elbvertiefung durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg nichts, die zu dem Ergebnis kamen, dass die Auswirkungen der 1999 abgeschlossenen Vertiefung „*bisher geringer als prognostiziert*“¹⁴²⁴ seien. Die Veränderung des Tidenhubs sei demnach rund ein Drittel hinter den Erwartungen zurückgeblieben und auch bei der Fließgeschwindigkeit und der

¹⁴²⁰ O.V.: Neue Wasser-Walze: "Es ist grauenvoll". Auf: abendblatt.de. 15.08.2002.

<http://www.abendblatt.de/politik/deutschland/article404664/Neue-Wasser-Walze-Es-ist-grauenvoll.html> (letzter Besuch 19.01.2013); O.V.: Die Jahrhundertflut. In: Hamburger Abendblatt.

14.08.2002. <http://www.abendblatt.de/politik/deutschland/article805068/Die-Jahrhundertflut.html>

(letzter Besuch 19.01.2013); O.V.: Tote, Trümmer – und jetzt der Streit ums Geld. Auf: abendblatt.de.

21.08.2002. <http://www.abendblatt.de/politik/deutschland/article814349/Tote-Truemmer-und-jetzt-der-Streit-ums-Geld.html> (letzter Besuch 19.01.2013); O.V.: Flutkatastrophe: Schröder verschiebt Steuersenkung. Auf: abendblatt.de. 20.08.2002. <http://www.abendblatt.de/politik/deutschland/article412730/Flutkatastrophe-Schroeder-verschiebt-Steuersenkung.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴²¹ Christen, Ulf: Kritik an Elbausbau wächst. Auf: abendblatt.de. 13.09.02. <http://www.abendblatt.de/region/norddeutschland/article844132/Kritik-an-Elbausbau-waechst.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴²² Zitiert nach: Fertmann, Ludger: Widerstand gegen Elbvertiefung. Auf: abendblatt.de. 26.08.02. <http://www.abendblatt.de/politik/deutschland/article422370/Widerstand-gegen-Elbvertiefung.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴²³ Sulzyc, Thomas: Elbvertiefung? Einigung in weiter Ferne. Auf: abendblatt.de. 14.03.2006. <http://www.abendblatt.de/hamburg/harburg/article386091/Elbvertiefung-Einigung-in-weiter-Ferne.html> (letzter Besuch 19.01.2013); O.V.: Elbvertiefung: Gegenwind aus Niedersachsen. Auf: abendblatt.de. 07.08.2006. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article411782/Elbvertiefung-Gegenwind-aus-Niedersachsen.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴²⁴ Zitiert nach: Kummereincke, Sven: Experten: Elbvertiefung kein Problem für die Umwelt. Auf: abendblatt.de. 11.05.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article251859/Experten-Elbvertiefung-kein-Problem-fuer-die-Umwelt.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

Sturmflutgefahr habe es keine messbaren Veränderungen gegeben.¹⁴²⁵ Der Hochwasserschutz blieb auch danach ein immer wiederkehrender Streitpunkt zwischen den Landesregierungen in Hannover und Hamburg und wesentlicher Grund für die Vorbehalte der Anrainer der Unterelbe gegen eine erneute Vertiefung des Fahrwassers.

Darüber hinaus wurde auch die Frage nach den ökologischen Auswirkungen einer neuerlichen Elbvertiefung zum Bestandteil andauernder Diskussionen. Eine Voruntersuchung der Bundesanstalten für Wasserbau und Gewässerkunde, die sich mit den Folgen einer Vertiefung der Unterelbe befasste, kam im Frühjahr 2004 zwar zu dem Ergebnis, eine Fahrinnenanpassung sei „ökologisch vertretbar, technisch problemlos und [habe] einen im Vergleich zu den Kosten hohen Nutzen“¹⁴²⁶, trotzdem gab es insbesondere in der rot-grünen Bundesregierung erhebliche ökologische Bedenken gegen die Vertiefung. So stimmte das Bundeskabinett zwar im September 2004 prinzipiell für die von Hamburg beantragte Vertiefung, doch wurde das Projekt auf Intervention des Umweltministeriums nicht als „vordringlicher Bedarf“ eingeordnet und damit eine Entscheidung über Finanzierung und Zeitplan vertagt.¹⁴²⁷ Die Tatsache, dass Bundesumweltminister Jürgen Trittin auch noch öffentlich erklärte, den Bau des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven für vordringlicher zu halten und gleichzeitig den Sinn einer Fahrinnenanpassung generell in Frage stellte, da er sie für ökologisch fragwürdig hielt¹⁴²⁸, sorgte in Hamburg für wütenden Protest. Die Autoren des Hamburger Abendblatts erinnerten an 1630, als „Hamburg kurzerhand eine Flotte los [schickte], um gegen die Dänen zu ziehen“, die damals in Glückstadt eine Zollstation errichtet hatten, und mahnten an, dass nunmehr auch die „Irrfahrt des Trittin“ – wenn natürlich auch weniger kriegerisch – beendet werden müsse.¹⁴²⁹

¹⁴²⁵ Kummereincke, Sven: Experten: Elbvertiefung kein Problem für die Umwelt. Auf: abendblatt.de. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article251859/Experten-Elbvertiefung-kein-Problem-fuer-die-Umwelt.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴²⁶ Kummereincke, Sven: Studie: Elbvertiefung unbedenklich. Auf: abendblatt.de. 27.04.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article249146/Studie-Elbvertiefung-unbedenklich.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴²⁷ Kummereincke, Sven: Elbvertiefung: Nur Punktsieg für Hamburg. Auf: abendblatt.de. 16.09.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article277046/Elbvertiefung-Nur-Punktsieg-fuer-Hamburg.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴²⁸ Kummereincke, Sven: Elbvertiefung – Umweltminister sorgt für Unmut in Hamburg. Auf: abendblatt.de. 10.09.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article700239/Elbvertiefung-Umweltminister-sorgt-fuer-Unmut-in-Hamburg.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴²⁹ Kummereincke, Sven: Die Irrfahrt des Trittin. Auf: abendblatt.de. 11.09.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article276097/Die-Irrfahrt-desTrittin.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

Trittins umweltpolitischer Prämisse, dass eine Vertiefung schädlich für das ökologische Gleichgewicht der Elbe sei, widersprach dann noch im Dezember desselben Jahres ein von seinem eigenen Ministerium in Auftrag gegebenes Gutachten, das sich die Auffassung zu eigen machte, die seit jeher Argument für die Korrektur von Weser und Elbe gewesen war, dass nämlich ein Gütertransport per Seeschiff bis tief ins Binnenland stets sinnvoller sei als jeder Transport über Land – dies gelte neben den schon immer angeführten ökonomischen auch aus ökologischen Erwägungen, so die Einschätzung der Gutachter.¹⁴³⁰

Eigentlich hatte der hamburgische Zeitplan stets vorgesehen, dass die Vertiefung bis 2007 abgeschlossen sein sollte. Tatsächlich gelang es aufgrund der erheblichen Diskussionen um das Projekt aber überhaupt erst bis September 2006, den offiziellen Antrag auf Planfeststellung zur Vertiefung der Fahrrinne auf 14,5 Meter zu stellen.¹⁴³¹ Zwischen März und April 2007 lagen die Planunterlagen für das Projekt in insgesamt 60 Orten entlang der Elbe aus, wo die Bevölkerung Einsicht in die Pläne nehmen und Einwendungen vorbringen konnte.¹⁴³² Mehr als 5000 schriftliche Einwendungen wurden dabei eingebracht. Das entsprach ungefähr der achtfachen Menge der Einwände bei der letzten Vertiefung und war eine Masse, mit der auf offizieller Seite niemand gerechnet hatte, sodass der Zeitplan neuerlich durcheinander gebracht wurde, da alle Einwendungen einzeln zu beantworten waren.¹⁴³³ Der Hamburger Senat zeigte sich zerknirscht und räumte ein, dass er angesichts der umfassenden Vorbehalte in der Bevölkerung die Wichtigkeit des Projektes für Hamburg und die Region nicht ausreichend deutlich gemacht und überdies wohl im Umgang mit den Kritikern der Vertiefung „*nicht immer den richtigen Ton getroffen*“ habe.¹⁴³⁴ Angesichts des anhaltenden Widerstands der Anrainer wurden die Pläne dahingehend überarbeitet, dass teilweise einige Bedenken darin aufgenommen wurden. Im

¹⁴³⁰ Müller, Heike: Experten: Elbvertiefung ökologisch sinnvoll. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 20.12.04. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article296249/Experten-Elbvertiefung-oekologisch-sinnvoll.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴³¹ O.V.: Elbvertiefung: Hamburg stellt Antrag. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de) 12.09.06. <http://www.abendblatt.de/nachrichten/10-minuten-hamburg/article418873/Elbvertiefung-Hamburg-stellt-Antrag.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴³² O.V.: Planungsunterlagen zur Elbvertiefung liegen aus. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 20.03.07. <http://www.abendblatt.de/nachrichten/10-minuten-hamburg/article456952/Planungsunterlagen-zur-Elbvertiefung-liegen-aus.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴³³ Tiedemann, Axel: Elbvertiefung verzögert sich. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 24.08.2007. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article875898/Elbvertiefung-verzoegert-sich.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴³⁴ Zitiert nach: O.V.: Gedaschko räumt Fehler bei Planungen zur Elbvertiefung ein. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 30.08.08. <http://www.abendblatt.de/nachrichten/10-minuten-hamburg/article559157/Gedaschko-raeumte-Fehler-bei-Planung-zur-Elbvertiefung-ein.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

Herbst 2008 wurden die Planunterlagen erneut öffentlich ausgelegt. Diesmal war die Anzahl der schriftlich eingehenden Bedenken sogar noch größer als zwei Jahre zuvor. Rund 7.200 Einwendungen von Bürgern, Verbänden und Gemeinden dokumentierten die breit aufgestellte Ablehnung, auf die das Vorhaben der Fahrrinnenvertiefung bei den Menschen an der Unterelbe stieß.¹⁴³⁵ Aufgrund daraus resultierender erneuter Änderungen an den Planunterlagen wurde im Frühsommer 2010 eine dritte öffentliche Auslegung notwendig.¹⁴³⁶

Trotz aller Änderungen blieb es Ziel, die Fahrrinne so weit auszubauen, dass ein Bemmungsschiff mit einem Tiefgang von 14,50 Metern, einer Breite von 46 Metern und einer Länge von 350 Metern tideabhängig den Hamburger Hafen anlaufen konnte. Schiffen mit einem Tiefgang bis 13,50 Meter sollte eine tideunabhängige Fahrt auf der Unterelbe möglich werden. Innerhalb der rund 136 Kilometer langen Ausbaustrecke sollte die Fahrrinne daher zum einen vertieft und zum anderen ab der Mündung der Stör in die Elbe bis zum oberen Teil des Hamburger Hafens um 20 Meter verbreitert werden.¹⁴³⁷

Derweil wurde von Seiten der Reedereien immer lauter ein schneller Vollzug der Vertiefung eingefordert. Bei einem Treffen mit der Bundeskanzlerin Angela Merkel drängte der Chef der größten chinesischen Containerreederei Cosco, Wei Jiafa, auf eine baldige Vertiefung und mahnte angesichts des weiter vorangeschrittenen Schiffsgrößenwachstums darüber hinaus bereits die Notwendigkeit weiterer Ausbauschritte an. Bei weiteren Verzögerungen drohte er mit einem vollständigen Abzug seiner Reederei aus Hamburg und verdeutlichte dieses Szenario durch die aktuelle Entwicklung seiner Ladungsströme: *"Im vergangenen Jahr [2009] haben wir 60 Prozent der Ladung in Hamburg gelöscht, 40 Prozent in Rotterdam. In diesem Jahr [2010] werden es noch 20 Prozent in Hamburg und 80 Prozent in Rotterdam*

¹⁴³⁵ O.V.: Unterlagen zur Elbvertiefung werden neu ausgelegt. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 06.10.2008. <http://www.abendblatt.de/nachrichten/10-minuten-hamburg/article942916/Unterlagen-zur-Elbvertiefung-werden-neu-ausgelegt.html> (letzter Besuch 19.01.2013); at: Elbvertiefung: Anhörung hat begonnen. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 19.03.2009. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article163319/Elbvertiefung-Anhoerung-hat-begonnen.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴³⁶ O.V.: Montag beginnt die dritte öffentliche Plan-Auslegung. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 27.05.2010. <http://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article1509778/Montag-beginnt-die-dritte-oeffentliche-Plan-Auslegung.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴³⁷ Europäische Kommission (Hrsg.): Stellungnahme der Kommission vom 6.12.2011 auf Ersuchen Deutschlands nach Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen: Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne Unter- und Außenelbe bis zum Hamburger Hafen (Deutschland). Brüssel 06.12.2011. S. 7. http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/1_DE_ACT_part1_v4%5B1%5D.pdf (letzter Besuch 19.01.2013).

sein.¹⁴³⁸ Auch andere Großreedereien bliesen in das gleiche Horn und drohten mit Abwanderung. Sollte die Elbvertiefung nicht schnellstmöglich durchgeführt werden, so der Geschäftsführer der französischen Reederei CMA/CGM in Hamburg, „würden andere Häfen interessanter für unsere großen Schiffe werden. Es besteht dann die Gefahr und die Möglichkeit, dass wir mit diesen Schiffen nicht mehr nach Hamburg fahren“.¹⁴³⁹ Zwar schickte CMA/CGM gemeinsam mit anderen Reedereien seit Sommer 2010 bereits Schiffe mit Stellplatzkapazitäten von 14.000 TEU die Elbe hinauf bis Hamburg, allerdings war dies nur möglich, wenn diese zuvor in anderen Häfen einen Teil ihrer Ladung löschten, um dann mit geringerem Tiefgang ihre Fahrt bis Hamburg fortzusetzen.¹⁴⁴⁰

Unterdessen verzögerte sich die Durchführung der Fahrrinnenanpassung immer weiter. Im August 2009 erhöhte das Bundesverkehrsministerium die naturschutzrechtlichen Anforderungen an die Elbvertiefung noch einmal, indem es festlegt, dass für die Fahrrinnenanpassung ein sog. „Ausnahmeverfahren“ notwendig sei, da durch das Projekt eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der europäischen Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie zu erwarten sei.¹⁴⁴¹ Damit holte ein Aspekt das Projekt ein, der fünf Jahre zuvor Bestandteil erheblicher Diskussionen gewesen war. Damals waren die Bundesländer aufgefordert innerhalb ihrer Landesgrenzen Naturschutzgebiete nach der FFH-Richtlinie auszuweisen. Gegen erhebliche Proteste der Hamburger Wirtschaftsverbände wiesen Schleswig-Holstein und Niedersachsen am unterer Elb-lauf insgesamt drei Gebiete als FFH-Flächen aus.¹⁴⁴² Zwar konnte Hamburg noch durchsetzen, dass die Ausweisung der Flächen nur unter der Maßgabe gelten sollte, dass „Entwicklung und Ausbau des Hamburger Hafens dadurch nicht gefährdet“ würden, doch waren schon damals Umwelt- und Wirtschaftsverbände gleichermaßen

¹⁴³⁸ Zitiert nach: Preuß, Olaf: Chinesen wollen Elbe noch tiefer als bisher geplant. Auf: abendblatt.de. 20.07.10. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article1572895/Chinesen-wollen-Elbe-noch-tiefer-als-bisher-geplant.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴³⁹ Zitiert nach: Zamponi, Rolf: Reederei setzt Hamburg Frist bei Elbvertiefung. Auf: abendblatt.de. 12.11.2010. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article1693544/Reederei-setzt-Hamburg-Frist-bei-Elbvertiefung.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴⁴⁰ Vgl.: Zamponi.. 12.11.2010.

¹⁴⁴¹ O.V.: Bundesministerium stoppt Start der Elbvertiefung. Auf: abendblatt.de. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article1136880/Bundesministerium-stoppt-Start-der-Elbvertiefung.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴⁴² Stimming, Elisabeth; Christen, Ulf B.: Hafen: Beust schreibt Brandbrief an Schröder. In: Hamburger Abendblatt. 20.02.2004. <http://www.abendblatt.de/region/norddeutschland/article236738/Hafen-Beust-schreibt-Brandbrief-an-Schroeder.html> (letzter Besuch 19.01.2013); Kummereincke, Sven: Umweltschutz kontra Elbvertiefung. 10.06.2004.

davon ausgegangen, dass diese Einschränkung keinen Bestand haben würden.¹⁴⁴³ Die EU-Kommission selbst erkannte zwar Anfang Dezember 2011 in einer Stellungnahme, „*dass die nachteiligen Auswirkungen der Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne Unter- und Außenelbe bis zum Hamburger Hafen (Deutschland) aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt*“¹⁴⁴⁴ seien, tatsächlich waren damit die umweltrechtlichen Probleme der Vertiefung jedoch nicht aus dem Wege geräumt. Im Oktober 2012, nachdem die Anrainerländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein der Planfeststellung zur Fahrrinnenvertiefung auf der Unterelbe bereits offiziell zugestimmt hatten,¹⁴⁴⁵ gab das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig den Eilanträgen von Umweltschützern gegen den Vollzug der Elbvertiefung vorläufig statt und vertagte die Vertiefung damit vorerst erneut auf unbestimmte Zeit.¹⁴⁴⁶

¹⁴⁴³ Broockmann, Karsten: Bundesrat: Elbvertiefung geht vor Naturschutz. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). <http://www.abendblatt.de/hamburg/article258107/Bundesrat-Elbvertiefung-geht-vor-Naturschutz.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴⁴⁴ Europäische Kommission (Hrsg.): Stellungnahme der Kommission vom 6.12.2011 auf Ersuchen Deutschlands nach Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen: Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne Unter- und Außenelbe bis zum Hamburger Hafen (Deutschland). Brüssel 06.12.2011. S. 7. http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/1_DE_ACT_part1_v4%5B1%5D.pdf (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴⁴⁵ Christen, Ulf B.; Dey, Andreas; Lorenz, Kerstin: Hamburg begrüßt Ja zur Elbvertiefung aus Niedersachsen. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 03.04.2012. <http://www.abendblatt.de/region/niedersachsen/article2237077/Hamburg-begruesst-Ja-zur-Elbvertiefung-aus-Niedersachsen.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

¹⁴⁴⁶ O.V.: Bundesverwaltungsgericht stoppt Elbvertiefung vorläufig. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 17.10.12. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article109916728/Bundesverwaltungsgericht-stoppt-Elbvertiefung-vorlaeufig.html> (letzter Besuch 19.01.2013).

4 Die Entwicklung des Umschlags

4.1 Statistische Besonderheiten des Containerumschlags

Bei der Betrachtung der Statistiken zum Containerumschlag ist auf einige Besonderheiten hinzuweisen, die für die Einordnung der Zahlen relevant sind.

Die international übliche Maßeinheit für Angaben zum Containerumschlag ist TEU. Diese Zahlen dürfen nicht verwechselt werden mit der Stückzahl der tatsächlich umgeschlagenen Container. Aufgrund des hohen Anteils von 40-Fuß-Containern ist die tatsächliche Stückzahl der umgeschlagenen Container im Vergleich zu den Angaben in TEU deutlich geringer. Insbesondere für die Beschäftigung an den Umschlaganlagen ist aber nicht die Zahl der TEU, sondern die Zahl der tatsächlich umgeschlagenen Container wichtig.

Ist die Unterscheidung zwischen der Containerzahl und der TEU letztlich eine Frage der zugrundegelegten Maßeinheit, so schuf der Containerverkehr darüber hinaus ein statistisches Phänomen, welches in diesem Maße für den Hafenumschlag singulär ist. Da nie eine vollständige Paarigkeit zwischen den in Containern importierten und exportierten Gütern erreicht werden konnte – in Hamburg und Bremen überstieg die Gütereinfuhr per Container stets die Güterausfuhr – machte eine sinnvolle globale Containerallokation den Transport von Leercontainern notwendig. Indem der Container somit selbst zum Transportgut wurde, induzierte er zusätzlichen Umschlag. Anders als beim Transport von Massengütern oder konventionellen Stückgütern entstand im Containerverkehr so in erheblichem Maße Umschlagvolumen, ohne dass tatsächlich zu verschiffende Waren vorhanden waren. In Hamburg und Bremerhaven machte der Umschlag unbeladener Boxen bezogen auf deren physische Stückzahl einen Anteil von 10 bis 20 Prozent der ausgewiesenen Gesamtmenge aus. In Bremen-Stadt lag diese Quote insbesondere bei empfangenen Containern über diesem Wert. Durch ihr Eigengewicht entfalteten diese – wenn auch in geringerem Maße – darüber hinaus eine verzerrende Wirkung auf die Gewichtsstatistik.

Eine besonders interessante und daher hervorzuhebende Wirkung auf die Umschlagstatistik hat der sog. Feederverkehr. Seit den 70er Jahren begannen die großen Containerlinien, auf den Touren zwischen ihren Hauptfahrtgebieten nur noch wenige ausgewählte Knotenhäfen anzulaufen. Von diesen aus wurde dann die Verteilung zu kleineren Häfen jenseits der Hauptschiffahrtsrouten organisiert. Sowohl Hamburg

als auch Bremerhaven kamen aufgrund der geographischen Nähe zum Ostseeraum und zum Nord-Ostsee-Kanal ein hoher Stellenwert bei der Übernahme dieser Aufgabe für den Ostseeraum zu. Der Feederverkehr hat überproportionalen Einfluss auf die Umschlagstatistik der Häfen. Der Grund dafür ist einfach: Im Sinne der Statistik gilt ein Container als umgeschlagen, wenn er über die Wasserkante zwischen Schiff und Kai bzw. Kaje bewegt wurde. Dieser Vorgang tritt, anders als bei Containern, die per LKW oder Bahn landseitig den Hafen verlassen oder ihm zugeführt werden, beim Feeder- bzw. Transshipment-Container jedoch zweimal auf und wird somit für ein und denselben Container in der Umschlagstatistik auch zweimal erfasst.

Leider wird der Anteil der Feedercontainer sowohl in Hamburg als auch in den bre-mischen Häfen statistisch nicht gesondert ausgewiesen oder gar amtlich erfasst. Eine Untersuchung aus dem Jahre 1993 ergab, dass für Hamburg ca. 60 Prozent der in der Statistik aufgeführten Container zu dieser Kategorie gezählt werden können.¹⁴⁴⁷ Im Jahr 2013 machten 1,9 TEU Transshipment-Container bei einem Gesamtumschlag von 9,3 Mio. TEU einen Anteil von rund 40 Prozent am Gesamtumschlag aus. Zu diesem Zeitpunkt lag die Umschlagmenge im Hamburger Hafen in den traditionell wichtigsten Fahrtgebieten Asien und Ostsee noch immer unter den Werten von 2008. Mit einem Feedervolumen für die Ostsee von 1,6 Mio. TEU hatte Bremerhaven zu diesem Zeitpunkt nahezu zu Hamburg aufgeschlossen.¹⁴⁴⁸

Angesichts des Bedeutungszuwachses, den der Ostseeraum seit diesem Zeitpunkt genommen hat, kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil dieser sog. Transshipment-Container seit 1993 weiter zugenommen hat. Wichtig ist dieser Umstand insofern, als bei Transshipment-Containern der Großteil der im Hafen selbst oder in seinem Umfeld Beschäftigung generierenden Dienstleistungen nicht erforderlich ist. Die vor dem seeseitigen Weitertransport nur kurzfristig auf den Terminals zwischengelagerten Boxen haben somit zwar eine überproportionale statistische Bedeutung, generieren gleichzeitig jedoch kaum Wertschöpfungsmöglichkeiten für die Hafenvirtschaft.

Um die Auswirkungen der beschriebenen Phänomene auf die Statistik deutlich zu machen, sollen sie nachfolgend anhand eines konkreten Zahlenbeispiels des Jahres 1993 für den Hamburger Hafen veranschaulicht werden.

¹⁴⁴⁷ Vgl.: Deecke; Spiegel. 1994. S. 18.

¹⁴⁴⁸ Vgl.: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (Hrsg.): Prognose des Umschlagpotentials und des Modal Splits des Hamburger Hafens für die Jahre 2020, 2025 und 2030. Bremen 2015. S. 22 f..

Die Zahlen des Landesamtes für Statistik weisen für jenes Jahr den Umschlag von 2.494.595 TEU aus, die sich aus dem Umschlag von 1.809.256 Containern ergeben, davon 1.542.238 beladen. Mit einer Quote von rund 15 Prozent Leercontainern entsprach dieser Anteil im Jahr 1993 in etwa dem Mittel der vergangenen 40 Jahre.

Geht man davon aus, dass sich der von Deecke und Spiegel 1994 ermittelte Anteil doppelt gezählter Transshipment-Tonnage von 29,7 Prozent im Jahr 1993 anteilig auf 20- und 40-Fuß- sowie beladene und unbeladene Container verteilt, dann ergibt sich für das Jahr ein tatsächlicher Umschlag beladener Container von etwa 1,08 Mio. Stück. Dies entspricht weniger als der Hälfte der offiziell in der Statistik in TEU ausgewiesenen Zahl.

4.2 Die Umschlagentwicklung im Hamburger Hafen

4.2.1 Entwicklung des Containerverkehrs

Wann der erste Container im Hamburger Hafen umgeschlagen wurde, kann nicht mit Sicherheit verifiziert werden.

Zahlen des Statistikamts Nord über den Containerumschlag im Hamburger Hafen in der international üblichen Vergleichseinheit TEU liegen erst seit dem Jahr 1971 vor. Auch die Angaben des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V. (UHH) erfassen nicht den Beginn des Containerumschlags, reichen jedoch immerhin bis ins Jahr 1969 zurück. Klar ist, dass bereits weit vor dem Zeitpunkt, als der Containerumschlag in Hamburg offiziell statistisch erfasst wurde, ein solcher bereits zumindest vereinzelt stattfand.

Im ersten amtlich erfassten Jahr des Containerumschlags in Hamburg betrug dieser 111.653 TEU. Hatte sich der Containerverkehr in seinen Anfangsjahren allein auf die Nordatlantikroute zwischen Europa und der US-Ostküste beschränkt, so wurden im Laufe der 70er Jahre nahezu alle anderen Fahrtgebiete einbezogen.¹⁴⁴⁹ Entsprechend wuchs das Containeraufkommen. 1980 wurden in Hamburg bereits 783.000 TEU bzw. 635.000 Stück umgeschlagen. 1981 waren es bereits mehr als 900.000 TEU. Im Jahr darauf ging infolge der bis dahin schwersten weltweiten Rezession

¹⁴⁴⁹ Vgl.: Ninnemann, Jan: Seehafenwettbewerb in Europa. Eine empirische Analyse der Wettbewerbsdeterminanten am Beispiel ausgewählter Containerhäfen der Nordrange und im Mittelmeer. Hamburg 2006. S. 3.

nach dem Zweiten Weltkrieg der Containerumschlag im Hamburger Hafen um knapp 18.000 TEU zurück.¹⁴⁵⁰ Bis zum Jahr 2008 war dies der einzige Rückgang der Umschlagleistung binnen eines Jahres in der Geschichte des Containerumschlags im Hamburger Hafen. Schon 1983 wurden erneut Umschlagrekorde erzielt. Im Folgejahr überstieg die Menge der durch den Hamburger Hafen „geschleusten“ Metallboxen erstmals die Grenze von 1 Mio. TEU. Die 1980er und 1990er Jahre waren im Ganzen geprägt von einem stetigen Anstieg des Containerverkehrs. Zwar reichte das Wachstum nicht mehr an die oft deutlich zweistelligen Zuwachsraten der 1970er Jahre heran, doch bis zum Jahr 2000 hatte sich die Zahl der umgeschlagenen Einheiten auf 4,2 Mio. TEU vervierfacht.

Seit der Jahrtausendwende wurde der Containerumschlag zunehmend von der starken quantitativen Entwicklung der Weltwirtschaft angetrieben. Die mit dem Begriff „Globalisierung“ beschriebene Verstärkung der internationalen Arbeitsteilung führte dazu, dass der Welthandel und somit auch der Weltgütertransport schneller wuchsen als die Weltproduktion. Dies spiegelt sich seit den 90er Jahren vor allem im starken

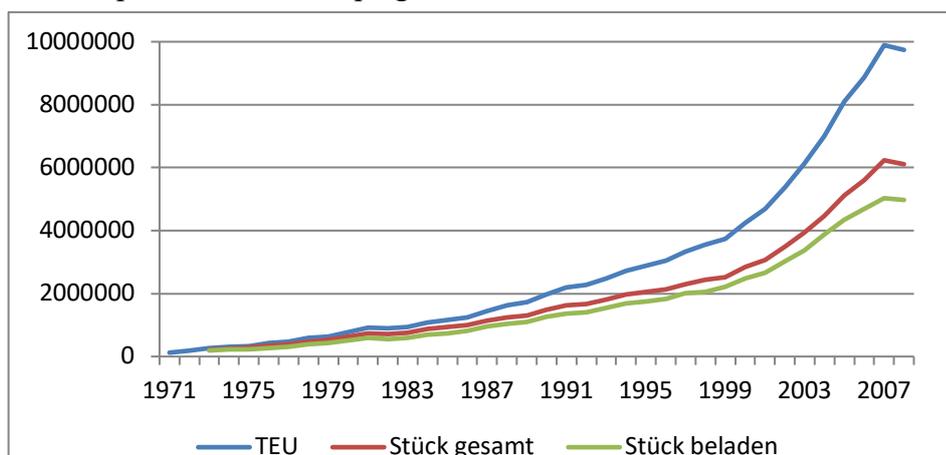


Abb. 4: In Hamburg umgeschlagene Container: Angegeben in der Maßeinheit TEU, ihrer physischen Stückzahl und der Anzahl beladener Container

Wachstum des Containerverkehrs mit den Fahrtgebieten in Ostasien und den Ostsee-Anrainerstaaten wider. Zwischen den Jahren 2000 und 2007 wuchs das in Hamburg umgeschlagene Containeraufkommen kontinuierlich mit einer jährlichen Rate zwischen 10 und 15 Prozent und erreichte mit 9,8 Mio. TEU 2007 seinen bisherigen Höchststand.

So wie sich in den Jahren zuvor das Wachstum der Weltwirtschaft überproportional positiv auf die Umschlagresultate im Containerverkehr niederschlug, so schlug sich dann die Rezession der Weltwirtschaft in der Folge der Hypothekenkrise in den

¹⁴⁵⁰ Vgl.: Unternehmensverband (Hrsg.). 1983. S. 1.

USA ebenso deutlich auf die Umschlagzahlen nieder: Galt es bis zum Sommer 2008 als sicher, dass die Marke von 10 Mio. TEU im Jahresverlauf durchbrochen würde, so blieb am Ende des Jahres ein Umschlagminus. Der negative Trend verstärkte sich im ersten Quartal 2009 und summierte sich auf einen Rückgang von 24,3 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum.¹⁴⁵¹ Dies war seit dem Zweiten Weltkrieg der größte Umschlagseinbruch im Stückgutumschlag des Hamburger Hafens.

4.2.2 Anteil des Containerumschlags am Stückgutumschlag

Um die Auswirkungen der Containerisierung auf den Hamburger Hafen in Zahlen sinnvoll darstellen zu können, muss die Entwicklung des Containerumschlags ins Verhältnis zur vorherigen Umschlagstruktur und speziell zum Stückgutumschlag gesetzt werden. Um die erforderliche Vergleichbarkeit zwischen den unterschiedlichen Transport- und Umschlagarten herstellen zu können, ist eine Darstellung der gewichtsmäßigen Entwicklung vonnöten.

Seit Wiederaufnahme der Hafentätigkeiten nach Ende des Zweiten Weltkrieges war der konventionelle Stückgutumschlag stetig gewachsen. Zwanzig Jahre nach Ende des Krieges wurden in Hamburg wieder 12 Mio. Tonnen Stückgut pro Jahr umgeschlagen.

Als im Jahre 1966 erstmals die in Containern umgeschlagene Gütermenge statistisch erfasst wurde, machte diese lediglich ein Volumen von 7.000 Tonnen oder ein halbes Promille des Stückgutumschlags jenes Jahres aus. Zwei Jahre später erreichte der Container mit 274.000 Tonnen bereits einen Anteil von 2,1 Prozent am gesamten Stückgutaufkommen.

Spätestens seit Beginn der 70er Jahre wurde das gesamte Wachstum beim Hamburger Stückgutumschlag durch die dynamische Entwicklung im Containerverkehr getragen. Zwar blieb die Menge des konventionellen Stückgutumschlags in dieser Zeit weitgehend stabil, das Wachstum ging aber fortan allein vom Containerverkehr aus. So erhöhte sich der Anteil des Containers am Stückgutverkehr von 4,6 Prozent 1970 auf knapp 40 Prozent 1980. Fünf Jahre später überstieg das Containervolumen erstmals jenes des konventionellen Umschlags. Spätestens zu diesem Zeitpunkt begann

¹⁴⁵¹ Zamponi, Ralf: Hamburger Hafenumschlag stark eingebrochen. Auf: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article1019227/Hamburger-Hafenumschlag-stark-eingebrochen.html>. (Letzter Besuch: 01.06.2009).

ein anhaltender Rückgang des konventionellen Stückgutverkehrs. Zunehmend konnte in diesem Bereich der durch den Container substituierte Umschlag nicht mehr durch Wachstum an anderer Stelle ausgeglichen werden.

Im Jahr 1989 bestanden bereits zwei Drittel des im Hafen abgewickelten Stückguts aus Containern, das Volumen des konventionellen Umschlags sank derweil auf den

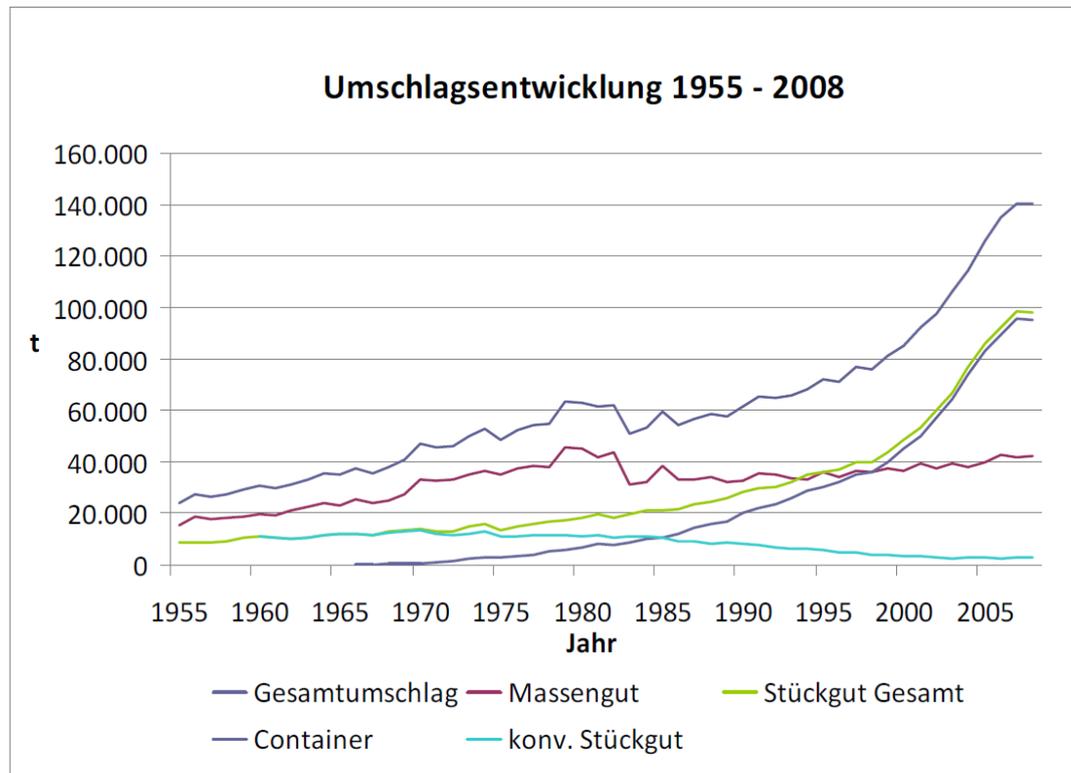


Abb. 6: Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen 1955 – 2008 differenziert nach Gütergruppen in 1000 t

Stand der 50er Jahre. Der kontinuierliche Rückgang hielt bis nach der Jahrtausendwende an. Erst 2003 kam es bei einem Wert von 2,58 Mio. Tonnen zu einer vorläufigen Bodenbildung im konventionellen Stückgutumschlag. Derweil war das Umschlagvolumen mit Containern auf über 66 Mio. Tonnen gestiegen, bis 2007 wuchs es nochmals um rund die Hälfte auf 95 Mio. Tonnen. Erst 2008 kam das Wachstum, wie bereits angedeutet, zum Stillstand. Am Jahresende verbuchte die Statistik gar ein geringes Minus. Das Jahr 2008 war somit das erste Jahr seit Beginn der Containerabfertigung im Hamburger Hafen, in dem sowohl das Gewicht als auch die Zahl der im Hafen behandelten Container zurückging. Doch auch dieser konjunkturelle Einbruch vermag nichts an der Tatsache zu ändern, dass die Containerisierungsquote des in Hamburg umgeschlagenen Stückguts seit 2002 einen Wert von über 95 Prozent erreicht hat. Stückgutumschlag ist folglich gleichbedeutend mit Containerumschlag geworden.

Ebenfalls aufschlussreich ist vor diesem Hintergrund ein Blick auf die Entwicklung der Umschlagstruktur in Bezug auf das Verhältnis zwischen Stück- und Massengütern. Ursprünglich übertraf das Umschlagvolumen von Massengütern in Hamburg jenes des Stückgutes. Daran änderte sich zunächst auch mit Aufnahme der ersten Containerverkehre nichts. Im Gegenteil, zunächst entwickelte sich der Massengutverkehr deutlich dynamischer als der Stückgutverkehr. Noch 1980 war das Volumen der in Hamburg umgeschlagenen Massengüter mehr als doppelt so hoch wie jenes der Stückgüter.

Wie in der Abbildung zu erkennen ist, schlugen sich konjunkturelle Schwankungen im Massengutverkehr deutlich in der Entwicklung des Gesamtumschlags nieder. Erst im Laufe der 80er Jahre wandelte sich dieser Trend. Während sich der Massengutverkehr nach seinem deutlichen Einbruch im Zuge der Rezession von 1982 lange Zeit nicht erholte, kletterte der Stückgutverkehr, wie gezeigt, getragen von der dynamischen Entwicklung des Containerumschlags, von Spitzenwert zu Spitzenwert. Seit 1996 übertrifft der Stückgutumschlag in Hamburg dauerhaft den Massengutumschlag, weitere zwei Jahre später übertraf ihn der Containerumschlag. Acht Jahre später, 2006, wurde im Hamburger Hafen wiederum doppelt so viel Stück- wie Massengut umgeschlagen. Der Container war zum bestimmenden Faktor für den Umschlag im Hamburger Hafen geworden.

4.2.3 Schiffsankünfte im Hamburger Hafen

Die Hamburger Hafenstatistik weist seit Ende der 1970er Jahre eine Differenzierung der Schiffsankünfte u.a. in Stückgut- und Containerschiffe aus. Zu diesem Zeitpunkt überstieg die Zahl der in Hamburg ankommenden Stückgutschiffe jene der Containerschiffe noch um ein Vielfaches. Im Jahr 1978 verließen 11.181 Stückgutschiffe den Hamburger Hafen und nur 2.090 Containerschiffe. In den folgenden Jahren brach die Zahl der Hamburg anlaufenden Stückgutschiffe dramatisch ein. In den zehn Jahren bis 1988 halbierte sich ihre Zahl fast auf nur noch 5.816. Bei den Containerschiffankünften war hingegen in dieser Zeit ein nahezu linearer Anstieg zu verzeichnen. 1988 erreichten 3.779 Containerschiffe den Hamburger Hafen. Vier Jahre später, im Jahr 1992, überstieg die Anzahl der Containerschiffankünfte mit 4.428 Stück die der Stückgutschiffe mit insgesamt 4.404 erstmals. Mitte der 1990er Jahre beschleunigte sich der Niedergang der Stückgutschiffahrt via Hamburg noch einmal. Im Jahr 2002 unterschritten die Schiffsabfahrten von Stückgutschiffen

erstmals die Marke von 1.000 Stück. Derweil hatte sich die Zahl der Containerschiffe kontinuierlich erhöht. Gebrochen wurde der Trend erstmals im Jahr 2007.

Für Hamburg liegen statistische Daten über die Entwicklung der Schiffsgrößen der den Hafen anlaufenden Schiffseinheiten seit dem Jahr 1900 in der zur Mitte des 19.

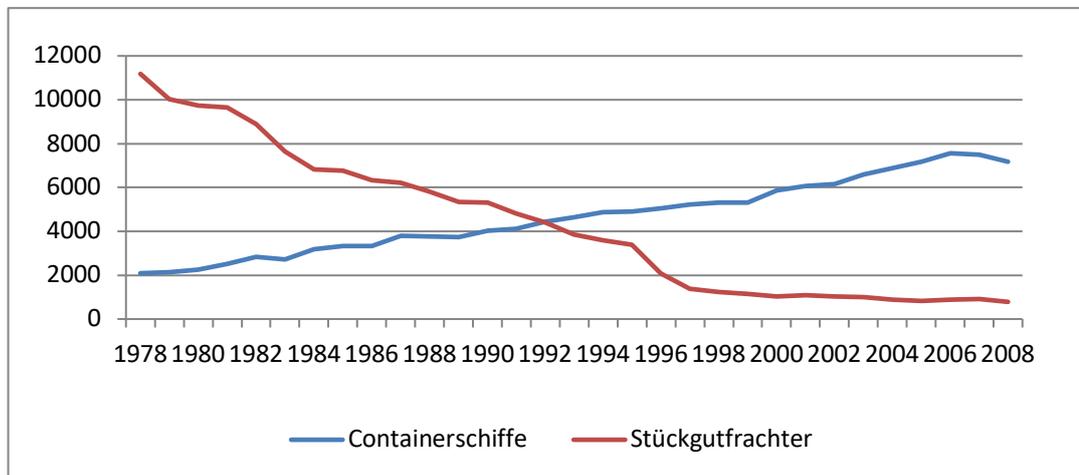


Abb. 7: Entwicklung der Ankünfte von Container- und Stückgutschiffen im Hamburger Hafen 1978 - 2008

Jahrhunderts eingeführten Maßeinheit Nettoregistertonnen (NRT) vor.

Eindrucklich weist die Statistik ein starkes Ansteigen der Schiffsgrößen ab Ende der 60er Jahre, also nach Beginn der Vollcontainerschiffahrt via Hamburg aus. Einen

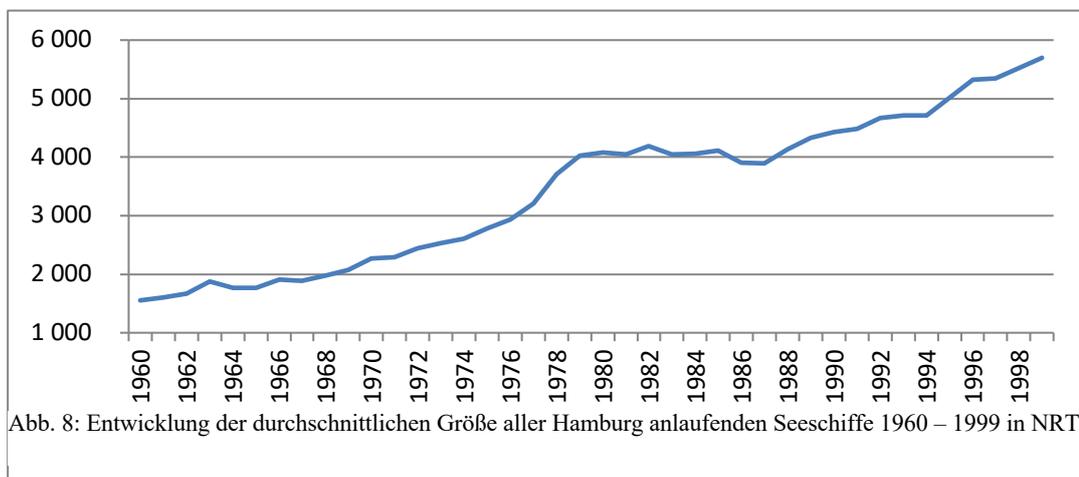


Abb. 8: Entwicklung der durchschnittlichen Größe aller Hamburg anlaufenden Seeschiffe 1960 - 1999 in NRT

exponentieller Sprung der Hamburg anlaufenden Schiffsgrößen ist mit Vollendung der Elbvertiefung im Jahr 1978 festzustellen. Im Verlauf der 1980er Jahre stagniert die Entwicklung vorerst, um dann 1988, dem Jahr in dem die ersten Post-Panamax-Schiffe in Dienst gestellt wurden, wieder an Fahrt aufzunehmen. Allerdings erwies sich die Einheit NRT für die Vermessung von Containerschiffen mit ihren oft offenen Zellkonstruktionen und den an Deck gestapelten Containern als wenig geeignet. Durchgehende Daten über die Ladekapazität in TEU, der Tragfähigkeit in tons (tdw) oder den Tiefgang der Einheiten, die in diesem Zusammenhang aussagekräftiger wären, liegen leider nicht vor. Die begrenzte Eignung der NRT als Maßeinheit der

modernen Schifffahrt führte bereits 1969 auf der International Tonnage Convention in London zur Entwicklung der Bruttoreaumzahl (BRZ) als neue Einheit für die Vermessung von Frachtschiffen. Zwar gibt es auch gegenüber der BRZ Vorbehalte hinsichtlich der Vergleichbarkeit unterschiedlicher Schiffstypen¹⁴⁵², doch lassen die aus ihnen hervorgehende Zahlen die Rolle, die die unterschiedlichen Schiffstypen im Hamburger Hafen spielten, deutlich werden.

Anfang der 1970er Jahre erreichte der Großteil der anlaufenden Tonnage Hamburg auf Schiffen der Größenordnung zwischen 5.000 und 20.000 BRZ. Dies blieb auch noch im Verlauf der 1980er Jahre so, jedoch ist nach der Elbvertiefung 1978 ein deutlicher Anstieg in der Größenordnung zwischen 20.000 und 50.000 BRZ und auch darüber hinaus festzustellen. In der ersten Hälfte der 1990er Jahre erreichte erstmals

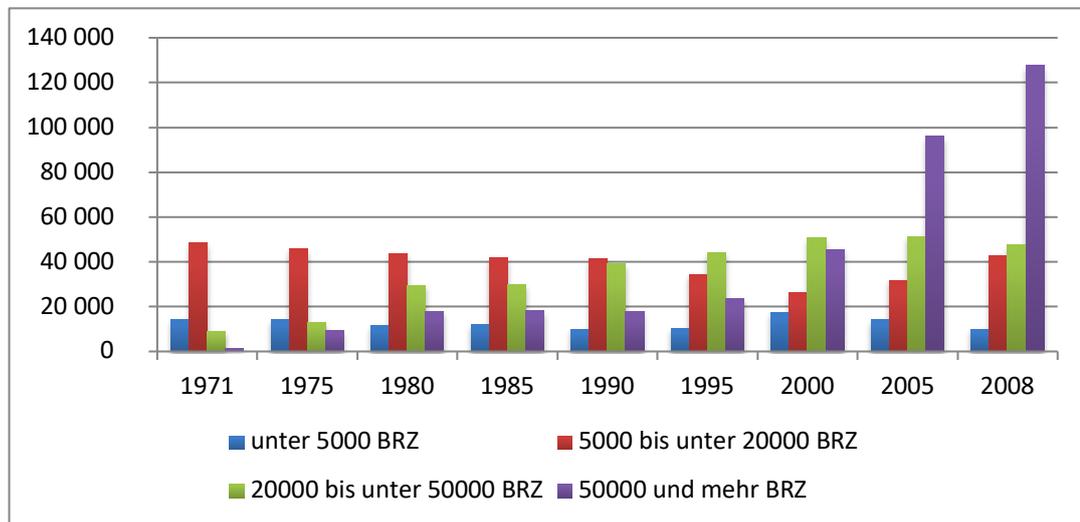


Abb. 10: Entwicklung der Hamburg anlaufenden Tonnage differenziert nach Schiffstypenklassen in BRZ

jährlich mehr Tonnage den Hamburger Hafen auf Schiffen über 20.000 BRZ. Nach der Elbvertiefung Ende der 1990er Jahre stieg dann das Tonnageaufkommen auf Schiffen über 50.000 BRZ rapide an. Während die Tonnage auf Schiffen zwischen 20.000 und 50.000 BRZ stagniert und später auch leicht zurückging, stieg sie bei Schiffen zwischen 5.000 und 20.000 BRZ an, was auf den Anstieg der Bedeutung des Ostseeraums als Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen und die steigende Bedeutung des Federverkehrs hinweist.

¹⁴⁵² Klüver, Karl Joachim: Geschichte der Schiffsvermessung. In: Hansa. 2008 Nr. 12. S. 25 ff.; Klüver, Karl Joachim: Geschichte der Schiffsvermessung. In: Hansa. 2009 Nr. 1. S. 32. ff.

4.3 Die Umschlagentwicklung in den bremischen Häfen

4.3.1 Entwicklung des Containerverkehrs

Auch für die bremischen Häfen ist nicht mit Sicherheit festzustellen, wann hier die ersten Container umgeschlagen wurden. Verlässliche Daten über den Containerumschlag liegen durch das Statistische Landesamt Bremen erst ab dem Jahr 1969 vor, also drei Jahre nach Abfertigung des ersten Containerschiffs im Überseehafen. Für die einzelnen Hafengruppen Bremen-Stadt und Bremerhaven liegen die Zahlen nur für die tatsächlich umgeschlagenen Container vor. Die veröffentlichten Statistiken geben Angaben in TEU nur für die bremischen Häfen insgesamt an. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Angaben des Statistischen Landesamtes Bremen für den Containerumschlag in Bremen-Stadt und in Bremerhaven keine Angaben für die Jahre

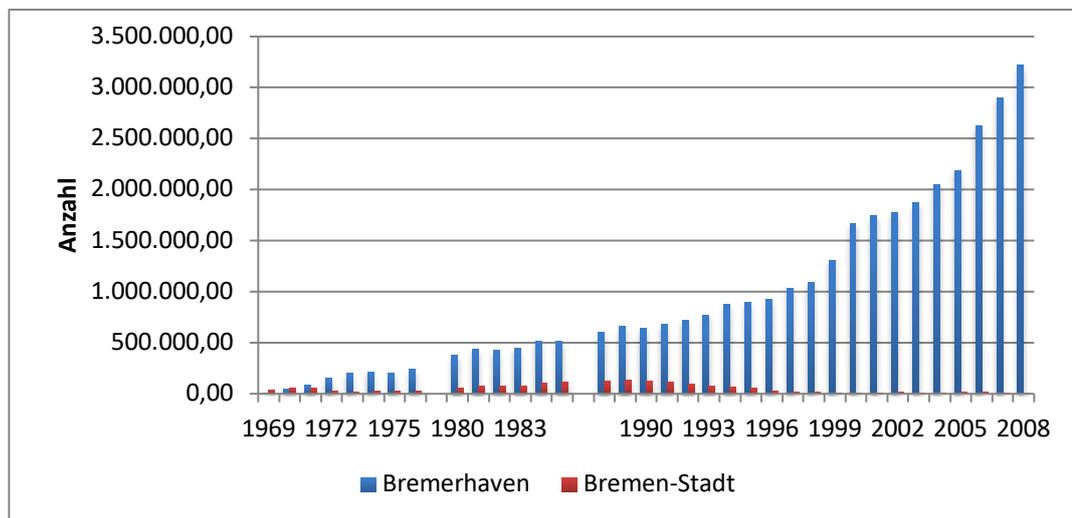


Abb. 11: Anzahl umgeschlagener physischer Container in Bremerhaven und Bremen-Stadt. Für die Jahre 1977 – 1979 und 1986 – 1987 liegen von Seiten des Statistischen Landesamtes Bremen keine Angaben vor.

1977 – 1979 und 1986 – 1987 enthalten.

Zunächst konzentrierte sich der Containerumschlag innerhalb der bremischen Häfen auf Bremen-Stadt. Bald nach Beginn des Containerumschlags wurde die Abfertigung der Containerdienste vom sog. Containerplatz an die neue Anlage im Neustädter Hafen auf der linken Weserseite verlegt. Währenddessen wurde mit dem Ausbau von Containerumschlagkapazitäten in Bremerhaven begonnen. Mit deren Inbetriebnahme ist vorerst ein abrupter Stopp des Wachstums des Containeraufkommens in Bremen-Stadt festzustellen. Im Laufe des Jahres 1970 ging das Containeraufkommen in Bremen-Stadt sogar wieder zurück – ein Trend, der sich im Folgejahr sogar noch verstärkte. Im Jahresverlauf 1971 wurden in Bremerhaven dann erstmals mehr Con-

tainer umgeschlagen als in Bremen-Stadt. Bereits ein Jahr später überstieg der Containerumschlag an der Außenweser den der Mutterstadt um mehr als das Viereinhalbfache. Ein Jahr später wurden in Bremerhaven mit mehr als 200.000 Containern bereits rund siebenmal so viele wie in Bremen-Stadt umgeschlagen. Erst mit Beginn der Arbeiten an der 9-Meter-Vertiefung der Weser begann auch der Containerumschlag in Bremen selbst wieder zu wachsen. Zeitweise überstiegen dessen Wachstumsraten in der Folge sogar die Bremerhavens, so dass 1985 in Bremerhaven mit rund 520.000 nur noch viermal so viele Container umgeschlagen wurden wie in Bremen-Stadt mit gut 130.000 Stück. Der Höhepunkt des Containerumschlags in Bremen-Stadt wurde 1989 mit rund 148.000 Containern erreicht. Ein Jahr zuvor war in Bremen-Vegesack mit der „*President Polk*“ das erste Post-Panamax-Containerschiff der Bremer Vulkan für die American President Lines vom Stapel gelaufen. Zwar konnte der Neubau genau wie seine Schwesterschiffe von Bremen-Vegesack bis zur Nordsee auf der Unterweser überführt werden, für einen Liniendienst mit Containerbeladung waren diese Schiffe dem Fluss jedoch entwachsen.¹⁴⁵³ In den Folgejahren brach der Umschlag in Bremen-Stadt dramatisch ein, um sich Ende der 90er Jahre bei unter 20.000 Containern pro Jahr einzupendeln. Mit wenigen Ausnahmen wurde dieser Wert auch in den Folgejahren nicht mehr überschritten. In Bremerhaven weitete sich das Containeraufkommen derweil immer weiter aus. Im Jahresverlauf 1997 wurden erstmals mehr als 1 Mio. Container in Bremerhaven umgeschlagen.

Interessant ist derweil die Struktur, die nun für den Containerumschlag in Bremen-Stadt charakteristisch wurde. Während in Bremerhaven der Anteil der ausgehenden Container stets leicht über dem der eingehenden Container lag, im Schnitt lag das Verhältnis bei 52 Prozent Versand zu 48 Prozent Eingang, lag der Anteil der ausgeführten Container in Bremen-Stadt weitaus höher als jener der eingeführten. Schon Mitte der 70er Jahre war der Anteil der ausgehenden Container unter allen in Bremen-Stadt umgeschlagenen Containern bis zu 20 Prozentpunkte über dem der empfangenen Container. In den späten 80er und frühen 90er Jahren glich sich das Verhältnis zeitweise soweit an, dass der Anteil der Exportcontainer den Anteil der Importcontainer lediglich um vier bis acht Prozentpunkte überstieg, um dann ab Mitte der 90er Jahre um bis zu 30 Prozentpunkte über dem der empfangenen Container zu liegen. Besonders bemerkenswert war dabei die hohe Leercontainerquote unter den nach Bremen kommenden Containern, die in den 80er Jahren bereits um die 40

¹⁴⁵³ vwd/ki: „Midnatsol“ und „President Polk“. In: Hamburger Abendblatt. 14.03.1988. S. 21.

Prozent betrug und nach einer kurzzeitigen Verringerung im Laufe der 90er Jahre seit 1999 bei deutlich über 50 Prozent liegt. Demgegenüber lag der Anteil der Leercontainer, die Bremen wieder verließen, im Schnitt unter 20 Prozent und entsprach damit weitgehend dem Wert, der auch in Bremerhaven erreicht wurde.

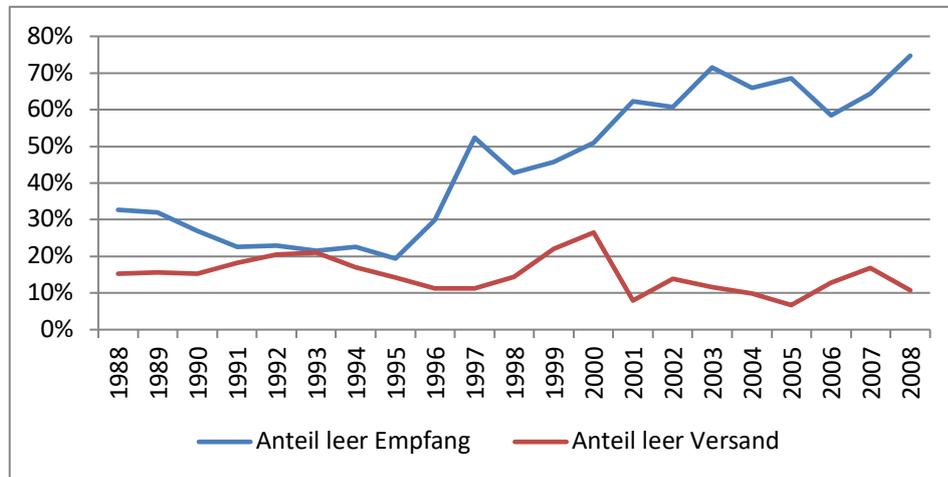


Abb. 12: Anteil umgeschlagener Leercontainer in Bremen-Stadt differenziert nach Empfang und Versand

Leider lassen die der Arbeit zugrundeliegenden statistischen Daten keine eindeutige Aussage darüber zu, was der Hintergrund für diese Beobachtung ist. Es ist jedoch naheliegend, dass Bremen-Stadt per Schiff Leercontainer zugeführt wurden, die sodann von hier beladen wieder versandt wurden.

In Bremerhaven stieg das Containeraufkommen im Laufe der 70er und 80er Jahre stetig an. Im Verlauf des Jahres 1984 wurden hier erstmals mehr als eine halbe Million Container umgeschlagen. Als 1997 das CT-III eröffnet wurde, wurde noch im gleichen Jahr die Marke von 1 Mio. Containern überschritten. Mit Vollendung des 14-Meter-Ausbaus der Außenweser im Januar 1999 ist eine erhebliche Beschleunigung des Umschlagwachstums festzustellen. Zwischen 1998 und 2000 stieg die Zahl der umgeschlagenen TEU um mehr als 900.000 Stück an, was einer Steigerung von rund 50 Prozent entsprach. Diese wurde 2001 zwar durch einen konjunkturellen Einbruch kurz gebremst, zog dann wieder aber an, sodass 2004 bereits mehr als 2 Mio. Container in Bremerhaven umgeschlagen werden konnten. 2008, im Eröffnungsjahr des CT-IV wurden erstmals mehr als 5 Mio. TEU und 3 Mio. Container in Bremerhaven umgeschlagen. Dies kompensierte in der Umschlagstatistik auch die in Hamburg bereits bemerkbaren Folgen der beginnenden Wirtschafts- und Finanzkrise.

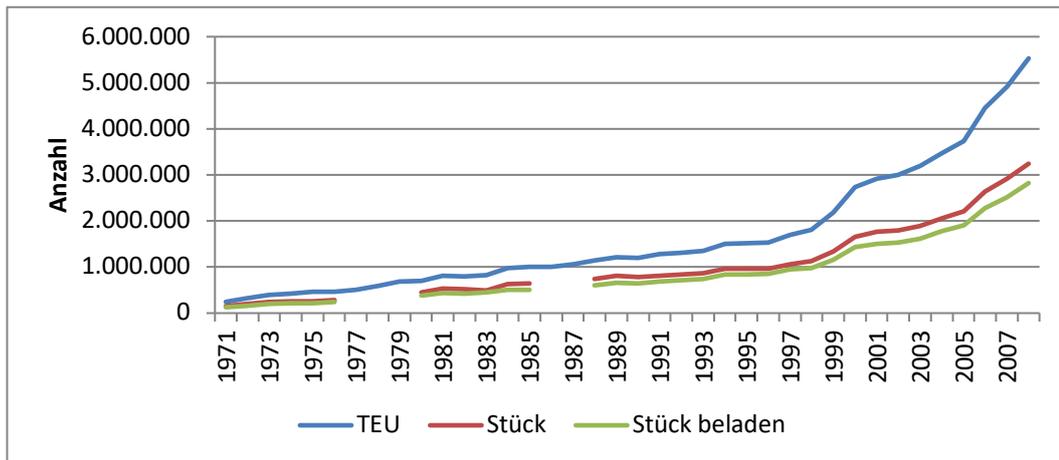


Abb. 13: Containerumschlag der bremischen Häfen in TEU, physischen Stück und beladenen Containern

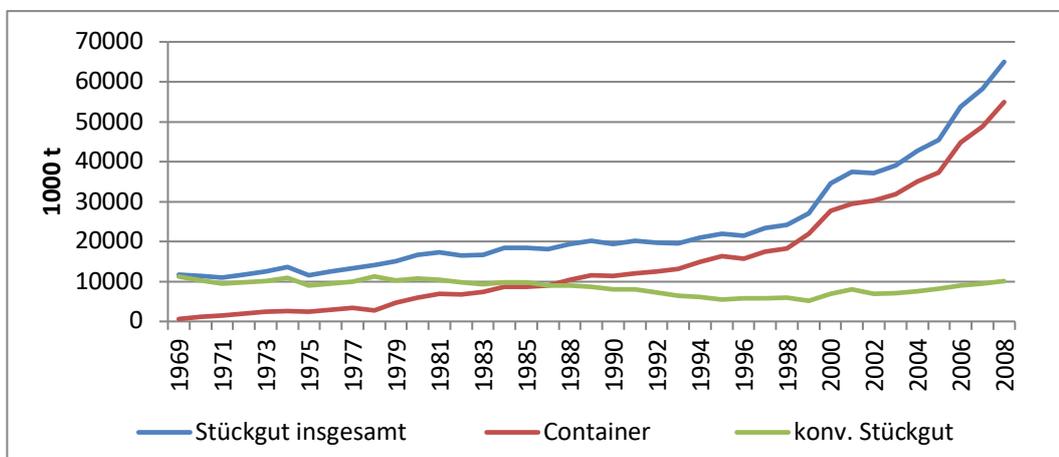


Abb. 14: Stückgutumschlag in den bremischen Häfen differenziert nach containerisiertem und konventionellem Stückgut

4.3.2 Anteil des Containerumschlags am Gesamtumschlag

Für die bremischen Häfen ist festzustellen, dass der Containerumschlag zunächst nicht unmittelbar den konventionellen Umschlag substituierte, sondern stattdessen zusätzlichen Umschlag für die bremischen Häfen generierte. Zwischen 1969 und 1985 bewegte sich das konventionelle Stückgüteraufkommen bei rund 10 Mio. t. Erst danach begann der Umschlag konventieller Stückgüter kontinuierlich zurückzugehen. 1986 überstieg das Gewicht des Containerumschlags erstmals das des konventionellen Stückgutumschlags. Bis 1999 ging dieses auf rund 5,1 Mio. Tonnen zurück, um dann jedoch in den Folgejahren wieder stark anzusteigen. Im Jahr 2008 wurden in den bremischen Häfen wieder rund 10 Mio. Tonnen konventionelles Stückgut umgeschlagen. In dieser Zeit ist das Ladungsaufkommen,

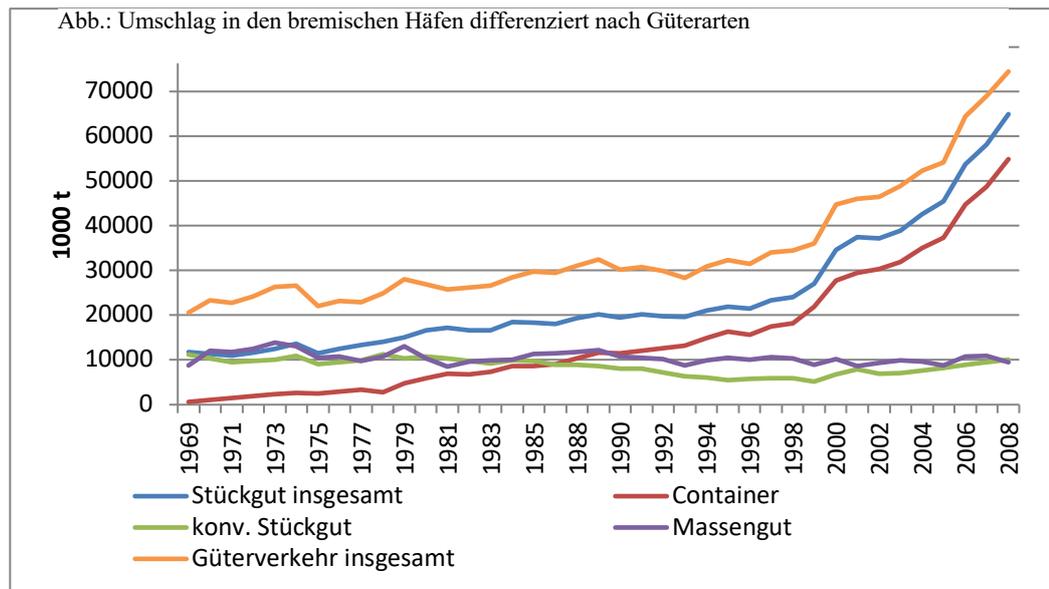


Abb. 15: Güterverkehr in den bremischen Häfen differenziert nach Güterart

das in Containern umgeschlagen wurde, kontinuierlich angestiegen. Ein deutlicher Sprung ist nach 1998 auch in der Gewichtsstatistik nach Eröffnung des CT IV festzustellen. 2008 machte der Containerumschlag rund das Dreifache des konventionellen Umschlags in den bremischen Häfen aus, 2008 war es bereits das Fünffache.

Anders als in Hamburg war in Bremen das Verhältnis zwischen Massen- und Stückgutumschlag bereits zu Beginn des Containerumschlags weitgehend ausgeglichen. Das Massengutaukommen blieb in den Jahren zwischen 1969 und 2008 mit leichten Abweichungen nach oben und unten stets bei rund 10 Mio t. Mit dem Anstieg des Containerumschlags wurde der Stückgutumschlag in den 1980er Jahren für die Umschlagstatistik der bremischen Häfen prägend. Das Umschlagwachstum fand zum wesentlichen Teil in dieser Umschlagsform statt.

4.3.3 Schiffsankünfte in den bremischen Häfen

Die Schiffsankunftsstatistiken der bremischen Häfen von 1950 bis 2008 zeigen deutlich auf, dass Bremen-Stadt im ersten Nachkriegsjahrzehnt das Hauptanlaufziel unter den beiden Häfen war. Im Jahr 1950 erreichten 5.022 Schiffe den Unterweserhafen, während lediglich 648 Bremerhaven anliefen. Die gesamten 1950er Jahre hindurch konnte Bremen-Stadt einen Anstieg der Seeschiffsankünfte verzeichnen. Bis 1962 stieg ihre Zahl auf über 12.000 pro Jahr. 1963 erfolgte dann ein Einbruch, der auf einen außergewöhnlich scharfen Winter zurückzuführen war, welcher insbesondere

den Ostseeverkehr im ersten Quartal des Jahres einschränkte.¹⁴⁵⁴ Im Laufe des Jahres 1964 erholten sich die Zahlen zwar, doch gingen danach die Schiffsankünfte aufgrund einer konjunkturellen Abkühlung, die schließlich in der Rezession von 1966 mündete, wieder zurück.¹⁴⁵⁵ Ab 1970 fand dann eine nachhaltige Verkehrsverlagerung von Bremen nach Bremerhaven in der Statistik ihren Niederschlag. Die Zahl der Schiffe, welche die Revierfahrt bis zu den Häfen von Bremen-Stadt auf sich nahmen, ging von nun an mit wenigen Ausnahmen von Jahr zu Jahr kontinuierlich zurück. In den 20 Jahren zwischen 1966 und 1986 halbierte sich deren Zahl nahezu.

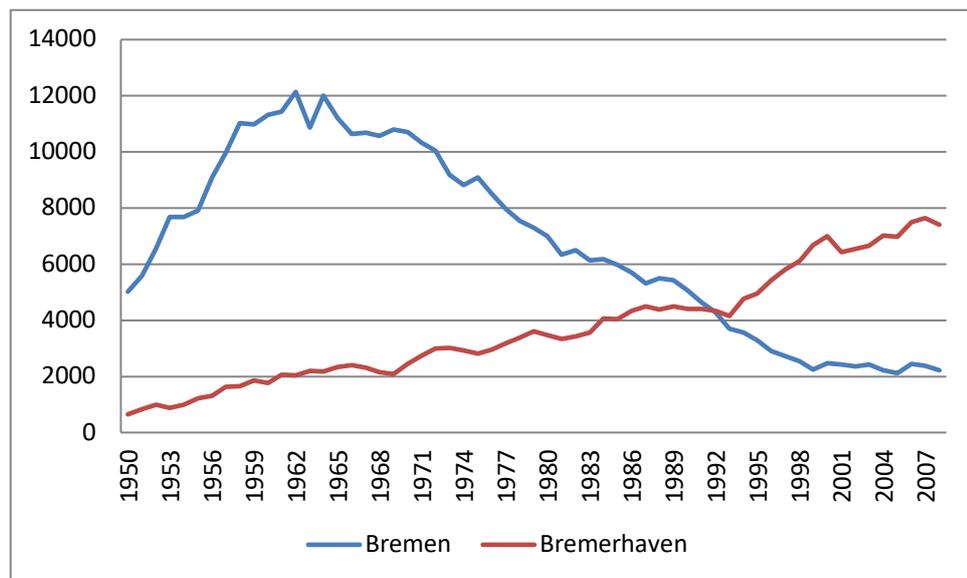


Abb. 16: Anzahl der Seeschiffankünfte in Bremen-Stadt und Bremerhaven 1950 - 2008

Für Bremerhaven war hingegen seit 1950 ein fast linearer Anstieg der Schiffsankünfte zu verzeichnen. Das Wachstum war aber in den zwei Jahrzehnten bis 1970 weitaus geringer ausgefallen als in Bremen-Stadt. Zwischen 1965 und 1969 war sogar ein leichter Rückgang zu verzeichnen und das, obwohl in diesem Zeitraum die Massengutumschlaganlage im Nordhafen in Betrieb genommen und im Mai 1966 eine regelmäßige Autofährverbindung von Bremerhaven nach England aufgenommen wurde.¹⁴⁵⁶ Der Beginn der Containerfahrt und speziell die Eröffnung der Stromkaje schlug sich dann jedoch mit einem überproportionalen Wachstum der Zahl der Schiffsankünfte nieder. Liefen 1969 noch 2.088 Schiffe Bremerhaven an, waren es 1972 bereits 3.003.

¹⁴⁵⁴ Borttscheller, Georg: Die bremischen Häfen im Jahre 1963. In: Hansa. 1964. Nr. 2. S. 85 f.

¹⁴⁵⁵ Beier, Gerhard: Die bremischen Häfen an der Jahreswende. In: Hansa. 1967. Nr. 2. S. 98 f.

¹⁴⁵⁶ Beier, Gerhard: Die bremischen Häfen an der Jahreswende. In: Hansa. 1966. Nr. 2. S. 102 f.; Beier, Gerhard: Die bremischen Häfen an der Jahreswende. In: Hansa. 1967. Nr. 2. S. 98 f.

Die 1970er und 1980er Jahre waren dann durchgehend von diesen entgegengesetzten Trends geprägt. Während die Zahl der Schiffsankünfte in Bremen-Stadt kontinuierlich abnahm, stieg sie in Bremerhaven – wenn auch nicht im gleichen Verhältnis, aber ebenfalls kontinuierlich – an. Im Jahr 1991 schließlich liefen erstmals mehr Seeschiffe Bremerhaven als Bremen-Stadt an. Die 1990er Jahre waren dann geprägt von einer Verstärkung der vorher schon zu beobachtenden Entwicklung. Im Zuge der Öffnung der ehemals planwirtschaftlichen Staaten der Ostseeregion sowie der Intensivierung der wirtschaftlichen Verflechtungen mit Südostasien stieg das Güteraufkommen in Bremerhaven stark an und mit ihm auch die Zahl der Schiffsankünfte. Bremen-Stadt spielte für den Linienverkehr nur noch eine untergeordnete Rolle, was sich in der Zahl der Schiffsankünfte niederschlug. Ab 2008 verharrte sie zwischen 2200 und 2500 Stück.

Bezüglich der Größe der Bremen-Stadt anlaufenden Seeschiffe ist seit 1950 ein kontinuierliches Anwachsen zu beobachten gewesen. Dabei ist festzustellen, dass die Inbetriebnahme des Neustädter Hafens und der Beginn der Containerschiffahrt kaum auffallende Auswirkungen auf die Größe der Schiffe induzierten. Im Vergleich dazu war jedoch in Folge des 9-Meter-Ausbaus der Unterweser ein deutlicher Anstieg festzustellen. Nach Beginn der Vertiefungsarbeiten wuchsen die Schiffgrößen schnell an. Bis zur Vollendung der Arbeiten im Jahr 1979 stieg die durchschnittliche

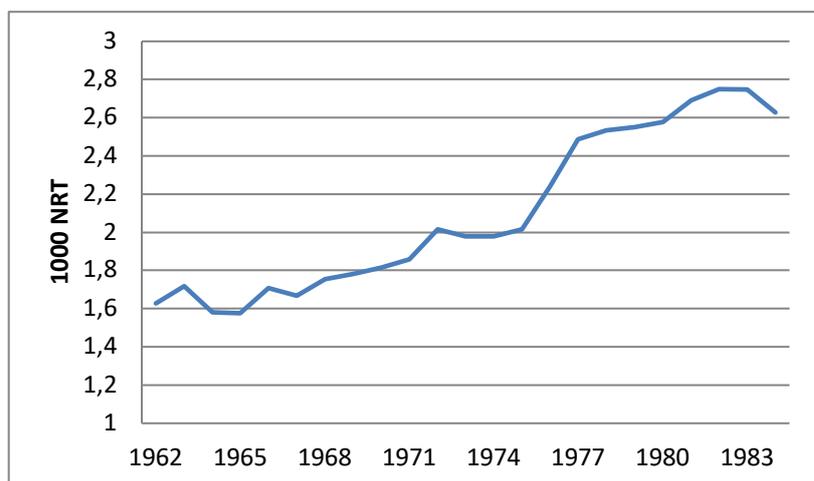


Abb. 17: Entwicklung der durchschnittlichen Größe Bremen-Stadt anlaufender Seeschiffe 1962 – 1984 in 1000 NRT

Größe der Bremen anlaufenden Seeschiffe im Vergleich zum

Vorausbauzustand um rund ein Viertel. Bremerhaven war traditionell von größeren Schiffen angelaufen worden, als dies für Bremen-Stadt der Fall war. Anfang der 1950er Jahre ging mit dem Rückgang der US-Truppenversorgung über Bremerhaven auch die durchschnittliche Größe der hier anlaufenden Schiffe zurück. Dieser Trend

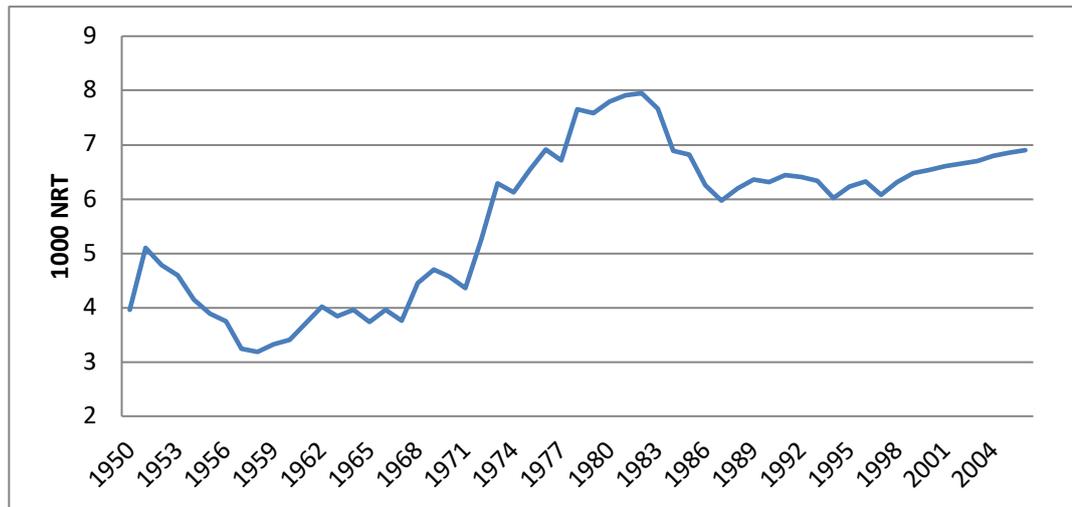


Abb. 18: Entwicklung durchschnittlichen Größe Bremerhaven anlaufender Seeschiffe 1950 – 2006 in 1000 NRT verschärfte sich noch einmal besonders 1957, nachdem der 8,7-Meter-Ausbau der Unterweser größeren Schiffen die Fahrt bis nach Bremen-Stadt ermöglicht hatte. Aufgrund der höheren Zahl der Schiffsankünfte zeigte sich dieser Effekt in der Statistik für den Hafen von Bremen-Stadt jedoch nicht annähernd so deutlich. Gegen Anfang der 1960er Jahre stieg die durchschnittliche Schiffsgröße der Bremerhaven anlaufenden Schiffe dann wieder an. Allerdings bleibt auffallend, dass beispielsweise die Einweihung der Erweiterung der Columbuskaje 1963 weitgehend ohne Auswirkungen blieb. Sehr wohl in der Statistik zu erkennen war dagegen die Eröffnung der Massengutanlage, mit der die Zahl der Bremerhaven anlaufenden traditionell größeren Massengutfrachter anstieg.

Einen deutlichen Sprung machten die Schiffsgrößen nach Eröffnung der Stromkaje und dem Beginn der Vollcontainerdienste nach Australien und Ostasien. Lag die

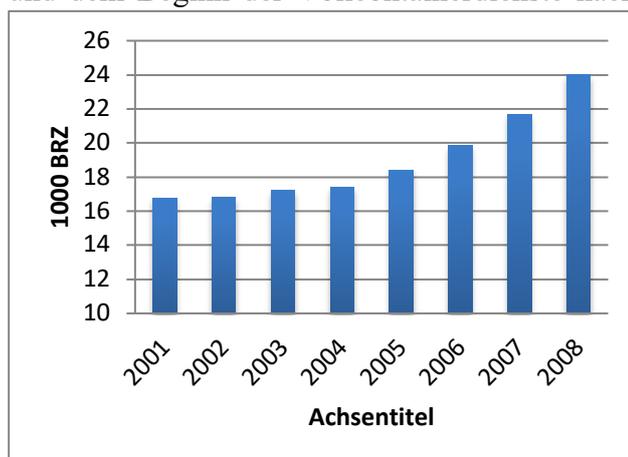


Abb. 19: Entwicklung der durchschnittlichen Größe Bremerhaven anlaufender Seeschiffe 2001 – 2008 in 1000 BRZ

durchschnittliche Größe eines Seeschiffs, das Bremerhaven anlief, 1971 noch bei rund 4354 NRT, waren es zwei Jahre später bereits 6294 NRT. Bis 1982 hielt dieses Schiffsgrößenwachstum an. Danach brach der Trend ab und der statistisch erfasste Wert der Schiffsgrößen ging zurück.

Dafür verantwortlich waren vor allen Dingen zwei Faktoren: Zum einen brach im Zuge einer Krise der Stahlindustrie

Anfang der 1980er Jahre die Nachfrage nach Erztransporten ein, was zu einem Rückgang der Ankünfte großer Massengutschiffe in Bremerhaven führte¹⁴⁵⁷, zum anderen war die Maßeinheit NRT nicht mehr in der Lage, die Größenentwicklung der neukonstruierten Containerschiffe aussagekräftig abzubilden.

Ab dem Jahr 2001 liegen statistische Angaben zur Schiffsgrößenentwicklung in TDW vor. Stellt man die Angaben in NRT und TDW einander gegenüber, so wird deutlich, welche unterschiedliche Aussagekraft beide Zahlen haben. Stiegen die Schiffsgrößen zwischen 2001 und 2006 – dem letzten Jahr, für das Angaben in NRT vorliegen – um insgesamt 5 Prozent an, waren es in TDW im gleichen Zeitraum 18 Prozent.

¹⁴⁵⁷ Hafenbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1982. S. 6.

5 Einfluss der Containerisierung auf die Hafendarbeit¹⁴⁵⁸

5.1 Generelle Wirkung

5.1.1 Die ständige Unständigkeit der Hafendarbeit

Die bereits beschriebenen technischen Veränderungen der Hafenanlagen und ihrer Ausrüstung verursachten einen wesentlichen Wandel der Quantität und Qualität von Beschäftigungsmöglichkeiten in den Häfen. Als Hafendarbeit soll dabei im Folgenden speziell die im Umschlag anfallende Beschäftigung bezeichnet werden, die im Wesentlichen das unmittelbare Vorstauen auf dem Kai und die Bewegung des Ladungsgutes vom Kai bis in den Schiffsrumpf einschließlich des dortigen Stauens und Sicherns beinhaltet.¹⁴⁵⁹ Daran beteiligt waren im konventionellen Stückgutumschlag vor allen zwei, respektive drei Hafenbranchen: Die Kai- und Lagerbetriebe, in deren Aufgabenbereich das Vorstauen auf den Kais einschließlich des Güterausstausches zwischen Kai und Schiff mit kaiseitigem Gerät gehörte, die Stauereien, die für den bordseitigen Umschlag, also das Stauen bzw. Löschen der Ladung im Bauch der Schiffe zuständig waren und speziell in Hamburg die Ewerführereien, die den wasserseitigen Umschlag mit Hilfe von Schuten durchführten.

Bis ins 19. Jahrhundert hatte das Laden und Löschen der Schiffe in der Regel noch deren eigenen Besatzungen obliegen. Noch in der Seemannsordnung von 1872 war festgelegt, dass die Seeleute mit dem Abschluss ihres Heuervertrages zur Übernahme jeglicher Arbeit an Bord der Schiffe verpflichtet waren, mithin auch zu deren Be- und Entladung. Erst als mit der Einführung fester Liniendienste der Bedarf an einer raschen Abfertigung der immer größerer werdenden Schiffe stieg, etablierte sich in den Hafenplätzen die Beschäftigungsform der Hafendarbeit.¹⁴⁶⁰

Seit jeher war diese Arbeit in den Häfen dadurch gekennzeichnet, dass sie großen Schwankungen unterlag. Nur dann, wenn Schiffe die Häfen anliefen, fiel Umschlag und damit auch Hafendarbeit an. Es herrschte eine „*Schicksalsgemeinschaft zwischen*

¹⁴⁵⁸ Dieses Kapitel wurde in weiten Teilen übernommen aus der Magisterarbeit: Nufer, Benedikt: Die Auswirkungen der Containerisierung auf Anlagen, Umschlag und Beschäftigung im Hamburger Hafen. Hamburg 2009.

¹⁴⁵⁹ Vgl. zu dieser Definition von Hafendarbeit: Scherhorn, G.; Braun, S.: Die zukünftigen Beschäftigungsmöglichkeiten für Arbeitnehmer im Hafen. Untersucht im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg ca. 1975. S. 26.

¹⁴⁶⁰ Vgl.: Verein Hamburger Stauer von 1886 e.V. c/o Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): 125 Jahre Verein Hamburger Stauer. 1886 bis 2011. Hamburg 2011. S. 3.

*Ladung, Hafenarbeit und Hafenarbeitern*¹⁴⁶¹, die sich auf die einfache Formel herunterbrechen ließ „*Ladung gleich Hafenarbeit gleich Hafenarbeiter*“.¹⁴⁶² Dieser Umstand wurde dadurch verstärkt, dass ein produktiver Ausgleich zwischen Zeiten starken und schwachen Verkehrs im Hafen praktisch nicht zu erreichen war. Anders als in produzierenden Industriebetrieben konnte im Hafen nicht „*auf Lager*“ gearbeitet werden, sondern die Arbeit musste dann erledigt werden, wenn sie gerade anfiel, weil ein zu löschendes und zu beladendes Schiff gerade im Hafen lag.¹⁴⁶³ Der Anspruch von Reedern, die Liegezeiten ihrer Schiffe in den Häfen möglichst auf ein Minimum zu reduzieren, verlangte von den Häfen, auch bei Verkehrsspitzen dazu in der Lage zu sein, mit dem nötigen Personalaufkommen zu reagieren. Lange gelang es den Hafenunternehmen, das damit verbundene ökonomische Risiko nahezu vollständig an die Hafendarbeiter abzugeben. Während es der Arbeiterschaft in der Industrie allmählich gelang, Tarifverträge und Arbeitszeitregelungen durchzusetzen, stagnierten die Beschäftigungsbedingungen der Hafendarbeiter noch bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts auf dem Stand „*vorindustrielle[r] Tagelöhner*“¹⁴⁶⁴. Die Möglichkeiten zum Broterwerb hingen dabei in der Regel allein vom situativen Bedarf der Reeder und Umschlagunternehmer ab. Lediglich die städtische Kaiverwaltung verfügte an ihren Anlagen über einen festen Stamm von staatlich angestellten Kaiarbeitern.¹⁴⁶⁵ Das Gros der Beschäftigungssuchenden war dagegen vollständig den Folgen des schwankenden Arbeitsanfalls ausgeliefert. Als „*de Lüüd von de Eck*“¹⁴⁶⁶ versammelten sie sich an zentralen Orten in Hafennähe oder in Arbeiterkneipen, um von den Vorarbeitern der Hafenunternehmen rekrutiert zu werden, wenn dieser Bedarf an Arbeitern hatte. Diese Vorgänge waren in hohem Maße von Willkür geprägt; eine gerechte, dem Hafendarbeiter ein Mindesteinkommen garantierende Verteilung der Arbeit wurde dabei nicht gewährleistet.¹⁴⁶⁷ Charakteristisch für die Beschäftigung im Hafen war damit ihre „*Unständigkeit*“, die nach Abendroth lange „*den eigentlichen Skandal*“¹⁴⁶⁸ der Hafendarbeit darstellte.

¹⁴⁶¹ Bartsch, Peter: Perspektiven für Hafendarbeit und Hafendarbeiter in Hamburg. In: Schiff & Hafen. 1989 Nr. 5. S. 21.

¹⁴⁶² Bartsch. 1989. S. 21.

¹⁴⁶³ Vgl.: Klugmann, Werner: Der Hamburger Hafendarbeiter. Soziale Probleme beim Güterumschlag. Hamburg 1954. S. 13.

¹⁴⁶⁴ Helle, Horst Jürgen: Die unstetig beschäftigten Hafendarbeiter in den nordwesteuropäischen Häfen. Eine industriesoziologische Untersuchung in Antwerpen, Bremen, Bremerhaven, Hamburg und Rotterdam. Stuttgart 1960. S. 1.

¹⁴⁶⁵ Vgl.: Schupp. 1908. S. 6.

¹⁴⁶⁶ Lange; Rademacher. 1999. S. 52 ff.

¹⁴⁶⁷ Vgl.: Lange; Rademacher. 1999. S. 52 ff.

¹⁴⁶⁸ Abendroth. 1979. S. 20.

Aufgrund der Erfahrung des großen Hafentarbeiterstreiks von 1896/97, bei dem sich die Hafentarbeiter in Hamburg vom 20.11.1896 bis zum 06.02.1897 und in Bremen vom 23.11.1896 bis zum 03.12.1896 im Ausstand befunden hatten, wurden erste bescheidene Maßnahmen ergriffen, die Situation der unständigen Hafentarbeiter in den Häfen allmählich zu verbessern.¹⁴⁶⁹ 1906 wurde im Hamburger Hafen der Hafentarbetriebsvereins (HBV) gegründet, der fortan, als eine Art Gesamtarbeitgeber für den Hafen, die Beschäftigungssuchenden zentral erfasste und sie bei Bedarf auf die einzelnen Hafentarbetriebe verteilte.¹⁴⁷⁰ Im Jahr 1914 wurde auch in Bremen ein Hafentarbetriebsverein gegründet.¹⁴⁷¹

Erst nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten änderte sich der Zustand der „Unständigkeit“ der Hafentarbeiter nachhaltig. Durch die *„Zwölfte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit (Bildung und Aufgaben von Gesamthafentarbetrieben)“* vom 8. April 1935 wurde erlassen, dass zukünftig *„sämtliche Betriebe eines deutschen Hafens, die Hafentarbeiter beschäftigen (Hafentar Einzelbetriebe), insoweit als ein einheitlicher Betrieb (Gesamthafentarbetrieb) gelten, als es [...] zur ordnungsmäßigen Verteilung der Gefolgschaft des Gesamthafentarbetriebes (§ 2 Abs. 2) auf die Arbeitsplätze erforderlich ist.“*¹⁴⁷² Die Beschäftigung als Hafentarbeiter war fortan Personen vorbehalten, die eine Arbeitskarte des GHB des jeweiligen Hafens besaßen. Diese wurde vom *„Führer“* des jeweiligen GHB ausgestellt. Ohne sie durfte keine Beschäftigung im Hafen aufgenommen werden.¹⁴⁷³

Nach Gründung der Bundesrepublik wurde im *„Gesetz über die Schaffung eines besonderen Arbeitgebers für Hafentarbeiter“* vom 3. August 1950 die Idee des Gesamthafentarbetriebs in eine demokratische Ordnung überführt. Darin wurde den einzelnen Gesamthafentarbetrieben auch auferlegt, für ihren jeweiligen Hafen *„den Begriff der Hafentararbeit [...] bindend festzusetzen“*¹⁴⁷⁴, was zur Folge hatte, dass die konkrete Definition von Hafentararbeit zwischen den verschiedenen Häfen leicht variieren konnte.

¹⁴⁶⁹ Vgl.: Schupp. 1908. S. 7; Abendroth. 1979. S. 65.

¹⁴⁷⁰ Vgl.: Lange; Rademacher. 1999. S. 54.

¹⁴⁷¹ Abendroth. 1979. S. 70.

¹⁴⁷² Vgl.: § 1 Abs. 1 Zwölfte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit (Bildung und Aufgaben von Gesamthafentarbetrieben) vom 8. April 1935. In: Weinkopf. 1992. S. 83.

¹⁴⁷³ Vgl.: Weinkopf. 1992. S. 19 f.

¹⁴⁷⁴ Gesetz über die Schaffung eines besonderen Arbeitgebers für Hafentarbeiter vom 3. August 1950. Zitiert aus: Gesamthafentarbetriebs-Gesellschaft m.b.H. Hamburg (Hrsg.): Gesetz über die Schaffung eines besonderen Arbeitgebers für Hafentarbeiter; Vereinbarung über die Schaffung eines besonderen Arbeitgebers für Hafentarbeiter in Hamburg; Satzung für den Gesamthafentarbetrieb Hamburg (mit Richtlinien zu § 7 Abs. 2). Hamburg 1997. S. 4.

Inzwischen hatten zwar nahezu alle in den Häfen aktiven Unternehmen einen festen Mitarbeiterstamm, doch orientierte sich dieser nur an der durchschnittlichen Auslastung der Betriebe, um bei den starken Schwankungen des Güterumschlags keine langfristigen Überkapazitäten aufzubauen. So brauchten die Unternehmen in Zeiten starken Güteraufkommens eine Möglichkeit zur kurzfristigen Heranziehung zusätzlicher Arbeiter.¹⁴⁷⁵

Neben den Hafeneinzelbetriebsarbeitern, die in einem festen Dauerarbeitsverhältnis bei einem Hafeneinzelbetrieb standen, existierte daher in den Häfen der Status der Gesamthafenarbeiter, die als Teil eines überbetrieblichen Hafentarbeiterpools bei den Gesamthafenbetrieben festangestellt waren und daraus bei Bedarf an die Hafeneinzelbetriebe entliehen wurden. Die Unständigkeit der Beschäftigung in den einzelnen Hafeneinzelbetrieben wurde somit durch die Existenz einer übergeordneten Einheit abgedeckt. Das individuelle Betriebsrisiko der Hafeneinzelbetriebe wurde damit nicht mehr auf den einzelnen Hafentarbeiter abgewälzt. Die Gesamthafenarbeiter wurden zu sog. „ständigen unständigen Hafentarbeitern“.¹⁴⁷⁶ Durch die gleichzeitige Existenz von Garantielohnabkommen kam es zu einer weitgehenden Trennung zwischen dem Einkommen der Gesamthafenarbeiter und den schwankenden Beschäftigungsmöglichkeiten beim Güterumschlag.¹⁴⁷⁷ Allerdings konnte der Pool der Gesamthafenarbeiter nur einen Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Beschäftigungsgraden der einzelnen Hafeneinzelbetriebe schaffen. Im Falle allgemeiner Beschäftigungsspitzen im Gesamthafen musste auch der Gesamthafenbetrieb seinen Mitarbeiterstamm kurzfristig ausweiten. Für diesen Fall gab es den Status der Aushilfsarbeiter, die von den Gesamthafenbetrieben bei einem „vorübergehenden Mangel an Gesamthafenarbeitern“¹⁴⁷⁸ kurzfristig angeworben wurden. Bei ihnen blieb das Phänomen der Unständigkeit im konventionellen Stückgutumschlag weiterhin manifest.

Mit Beginn der Containerisierung des Stückgutumschlags ging die Bedeutung der „ständig unständigen“ und „unständigen“ Hafentarbeiter insgesamt erheblich zurück. Dies ist zum einen auf den allgemein dramatischen Rückgang der Anzahl der Hafentarbeiter allgemein und zum anderen auf die gesteigerten Anforderungen an die Qualifikation der Hafentarbeiter zurückzuführen.

¹⁴⁷⁵ Vgl.: Helle. 1960. S. 11 f.

¹⁴⁷⁶ Abendroth. 1979. S. 86.

¹⁴⁷⁷ Vgl.: Weinkopf. 1992. S. 30.

¹⁴⁷⁸ Ebenda. S. 19 f.

5.1.2 Wirkung des Containers auf Beschäftigungsmöglichkeiten im Hafen

Der hohe Technisierungsgrad des Containerumschlags industrialisierte die Hafendarbeit, indem er die einst manuelle Tätigkeit des konventionellen Stückgutumschlags durch den Einsatz einer normierten und aufeinander abgestimmten teilautomatisierten Technik substituierte. Kapitalintensive Maschinen und Prozesse ersetzen zunehmend die menschliche Arbeitskraft im Hafen.

Damit löste das Auftreten des Containers im Hafenumschlag den oben beschriebenen Dreiklang zwischen Ladung, Hafendarbeit und Hafenarbeitern weitgehend auf. Zwar blieb das Vorhandensein von Umschlag weiterhin notwendige Bedingung für Beschäftigung und Beschäftigte in den Häfen, jedoch waren die Zeiten vorbei, in denen er auch hinreichend für das Anfallen von Hafendarbeit war. Zusätzlicher Umschlag bedeutete nicht mehr automatisch eine Ausweitung der Hafendarbeit oder auch nur eine Sicherung der bestehenden. Dies war in der Tatsache begründet, dass mit dem Container „das Schiff sozusagen atomisiert und landbewegungsfähig“¹⁴⁷⁹ wurde. Tätigkeiten wie das Stauen der Container wurden von nun an vermehrt außerhalb des Hafens vorgenommen. Statt des arbeitsintensiven Umschlags vieler kleiner Kolli und des im konventionellen Stückgutumschlag obligatorischen aufwendigen Stauens der Güter an Bord der Seeschiffe sowie der dazugehörigen Behandlung und Zwischenlagerung im Hafenschuppen, reduzierte sich der verbleibende Rest der Hafendarbeit im Wesentlichen auf den hochmechanisierten Austausch der Container zwischen Schiff und Kai.

Die Hamburger Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft konstatierte vor diesem Hintergrund: „Vorbei sind die Zeiten, da man nur Schiff und Ladung in den Hafen zu ziehen brauchte, um, sozusagen als selbstverständliches Abfallprodukt des Umschlags, Hafendarbeit zu gewinnen. Das Schiff hat sich vom Wasser unabhängig gemacht und ist, in kleine Einheiten – Container genannt – zerlegt, fähig geworden, ins fernste Hinterland auf Schienen und Straße zu rollen. Dabei schert es sich nicht um die bis dahin unverrückbare Ordnung, daß Hafendarbeit im Hafen stattfindet [...]. Das Laden und Löschen von Seeschiffen, der Inbegriff der Hafendarbeit, vollzieht sich immer stärker in Form des Packens und Auspackens von Containern mit hohem Anteil weitab des Hafens.“¹⁴⁸⁰

¹⁴⁷⁹ Bartsch. 1989. S. 22.

¹⁴⁸⁰ Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m.b.H.. Hamburg 1987. S. A 12.

Der eigentliche Umschlagsvorgang als Ladungsaustausch zwischen Schiff und Kai bzw. Kaje zeichnete sich im Containerverkehr dabei gegenüber dem konventionellen Stückgutumschlag durch eine erhebliche Produktivitätssteigerung jedes einzelnen Hafentarbeiters aus. Schon 1968, also noch im Anfangsstadium des Containerumschlags, belegte der Vorsitzende der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Gerhard Beier, dies mit einer eindrucklichen Beispielrechnung für den Containerumschlag der ersten Stunden in Bremen-Stadt:

„Dort [am Containerplatz im Bremer Überseehafen] werden alle vier Tage etwa dreihundert Container umgeschlagen, die durchschnittlich 12 Tonnen Ladung haben, das sind 3600 Tonnen Stückgut. 3600 Tonnen Stückgut werden innerhalb von 10 Stunden umgeschlagen. Dazu werden benötigt zweimal 13 Mann pro Schiff, das sind 26 Mann pro Schiff. Ein konventionelles Schiff mit 5 Luken im Nordamerika-Ostküstendienst ist sehr stolz – und wir sind es mit ihm – wenn wir pro Schicht in jeder Luke 100 Tonnen differenziertes Stückgut umschlagen können und dazu werden 12 Mann gebraucht, das sind 60 Mann pro Schicht, die 500 Tonnen bewältigen, nicht gerechnet das Personal, das vorher für das Be- und Entladen im Schuppen benötigt wurde. Bei 3600 Tonnen Stückgut bedeutet das, daß alles über alles 8 Schichten benötigt werden. 8 Schichten mal 60 Mann = 480 Mann zu 26 Mann [im Containerumschlag].“¹⁴⁸¹

Beier kommt damit für Bremen bereits 1968 auf eine Arbeitsproduktivität im Containerumschlag von rd. 14 Tonnen pro Mann und Stunde, im konventionellen Umschlag dagegen auf eine Arbeitsproduktivität von 0,8 Tonnen pro Mann und Stunde.¹⁴⁸² Noch bevor die ersten Vollcontainerschiffe die Häfen von Bremen und Hamburg erstmals anliefen, wurde deshalb an beiden Standorten bereits davon ausgegangen, dass zumindest mittelfristig von einem Rückgang der Zahl an Hafentarbeitern auszugehen war.¹⁴⁸³

Mit den Jahren wurde das Containersystem selbst immer weiter verbessert und so wurden erhebliche Kapazitätssteigerungen erreicht. Dies führte zu einer anhaltenden Steigerung der Produktivität des einzelnen Hafentarbeiters, die es der Hafenwirtschaft ermöglichte, trotz stetig steigenden Umschlagvolumens mit einer immer kleineren

¹⁴⁸¹ Zitiert nach: Braun, S; Scherhorn, G.: Die zukünftigen Beschäftigungsmöglichkeiten für Arbeitnehmer im Hafen. Untersucht im Auftrage der Behörde für Wirtschaft und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg ca. 1975. S. 23.

¹⁴⁸² Vgl.: Braun. ca. 1975. S. 24.

¹⁴⁸³ Vgl.: StAB 4,35/2-1599; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Stenographischer Bericht über die 7. Sitzung. 29.06.1966. S. 204.

Belegschaft auszukommen. Die Gründe für die Produktivitätssteigerungen lagen neben der immer leistungsfähigeren Umschlagstechnik auch im wachsenden Anteil der 40-Fuß-Container sowie dem Einsatz größerer Schiffseinheiten.¹⁴⁸⁴

5.1.3 Veränderte Qualifikationsanforderungen der Hafendarbeit

Das Auftreten des Containers im Hafenumschlag entfaltete seine Wirkung jedoch nicht allein auf das Verhältnis zwischen Umschlagsmenge und Größe der Hafendarbeiterschaft, sondern es veränderte auch die Qualifikationsanforderungen an die im Hafen Beschäftigten fundamental.

Ob Hafendarbeit „hirnlose Muskelarbeit“ oder „qualifizierte Facharbeit“¹⁴⁸⁵ war, wurde bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts diskutiert. Je höher der Technisierungsgrad der Hafendarbeit wurde, desto größer wurde der Bedarf nach immer qualifizierteren Arbeitern. Anders als die Benutzung der Sackkarre setzte die Bedienung von Kränen, Elektrokarren oder seit den 50er Jahren Gabelstaplern ein gewisses Maß an Ausbildung voraus. Trotzdem blieb die Hafendarbeit im konventionellen Stückgutumschlag vor allem körperliche Arbeit. Noch in den 60er Jahren erschien in der Diskussion um eine mögliche Ausbildung der Hafendarbeiter als wichtigster Ansatzpunkt die „fachliche Unterweisung vor allem im richtigen Gebrauch [ihres] primären Werkzeuges, [ihrer] Körperglieder und -kraft“.¹⁴⁸⁶

1965 berichtet die Hansa: „Daß Stauerarbeiter, die über eine der Umschlagsarbeit einigermaßen angemessene Arbeitsmethode verfügen, auffallend hohe Umschlagsleistungen erzielen, hat der Einsatz von einigen hundert landwirtschaftlichen Arbeitskräften im Schiffsladeraum in Hamburg gezeigt. Diese Arbeiter sind ‚von Hause aus‘ gewohnt, schwere Lasten zu heben, zu tragen und zu stapeln. Sie scheuen sich nicht davor, ihre Körperkraft im geeigneten Augenblick voll einzusetzen und verstehen es, ausdauernd und in stets gleichem Takt zu arbeiten. Es gibt Leute im Hamburger Hafen, die behaupten, daß diese der Landwirtschaft entliehenen Arbeiter im Güterumschlag mehr leisteten als die berufsmäßig zur Stammanschaft gehörenden Schauerleute.“¹⁴⁸⁷ Auch Hafensexterne ohne spezifische Erfahrung und Expertise im

¹⁴⁸⁴ Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '94. Jahresbericht. Hamburg 1994. S. 43.

¹⁴⁸⁵ Vgl.: Rath. 1988. S. 15.

¹⁴⁸⁶ Zehe, Rolf: Arbeitsprobleme bei Stauererei und Kaiumschlag. In: Hansa. 1965 Nr. 9. S. 813.

¹⁴⁸⁷ Zehe. 1965. S. 816.

Güterumschlag konnten also ohne weiteres Hafendarbeit verrichten, wenn sie nur über eine entsprechende körperliche Konstitution verfügten.

Auch wenn der physische Aspekt der Hafendarbeit zu diesem Zeitpunkt noch eindeutig überwog, so gab es dennoch bereits „*Spezialfunktionen*“¹⁴⁸⁸, für die besondere Kenntnisse benötigt wurden. Neben den Winden- und Decksleuten an Bord der Schiffe handelte es sich dabei vor allem um die Fahrer motorisierter Flurfördergeräte. Im hoch mechanisierten Containerumschlag verstärkte sich die Bedeutung dieser „*Spezialisten*“. Die harte körperliche Arbeit wurde zunehmend durch „*konzentrierte und oft nervenaufreibende Kopfarbeit*“¹⁴⁸⁹ ersetzt. Der Elbsegler tragende, wettergegerbte Hafendarbeiter mit einem Stauhaken in der Hand wurde als folkloristisches Motiv auf Postern und Postkarten zwar konserviert, ließ sich im tatsächlichen Güterumschlag aber immer weniger ausmachen. Manch einer sah daher mit dem Auftreten des Containers den Verlust einer vermeintlichen einstigen „*Hafenromantik*“¹⁴⁹⁰ eintreten. So schreibt der Hamburger Hafendarbeitnehmervertreter Bernt Kamin: „*Der Umschlag der Container ist das, was Hafendarbeiter heute überwiegend machen, und die ursprünglich so interessante Hafendarbeit, die man noch riechen konnte, die noch Krach machte, die noch Spaß machte, die noch harte Arbeit war, gerät völlig in den Hintergrund.*“¹⁴⁹¹

Ob Hafendarbeit indes wirklich so viel Spaß machte, darf bezweifelt werden. Noch Ende der 70er Jahre stellten die Autoren einer Untersuchung über die Arbeits- und Betriebsverhältnisse in den bremischen Häfen fest: „*Es erscheint offensichtlich, wird aber oft nicht hinreichend berücksichtigt, daß jemand in der Regel weder durch einen Akt freier Berufswahl noch durch ungezwungene Abrede [...] Hafendarbeiter wird.*“ Im Gegenteil: Hafendarbeiter, so die Autoren, werde man stattdessen allein „*aufgrund eines sozialen und beruflichen Schicksals.*“¹⁴⁹²

Gegenüber den meisten Berufen an Land wies die Hafendarbeit eine höhere körperliche Belastung und ein hohes Verletzungsrisiko auf. Im Jahr 1967 verletzten sich im Hamburger Hafen mehr als die Hälfte der im Umschlag tätigen Hafendarbeiter so

¹⁴⁸⁸ Ebenda. 1965. S. 816.

¹⁴⁸⁹ Bukold. 1989. S. 325 f..

¹⁴⁹⁰ Ruppelt. 2006. S. 491; Weiss, Christina: Das große Techno-Hafenkonzert. In: Merian. 2002 Nr. 11. S. 85.

¹⁴⁹¹ Kamin, Bernt: „Hafen und Logistik. Nur noch Container und keine Menschen?“ In: Meuche-Mäker, Meinhard: Hamburg – Wachsende Stadt durch schrumpfendes Gemeinwesen? Hamburg 2005. S. 80.

¹⁴⁹² Abendroth, Michael; Beckenbach, Niels; Braun, Siegfried; Dombois, Rainer: Hafendarbeit im Wandel. Eine industrietoziologische Untersuchung über die Arbeits- und Betriebsverhältnisse in den bremischen Häfen. Band 1: Die Voraussetzungen der Hafendarbeit. Bremen ca. 1978. S. 4.

schwer bei der Arbeit, dass sie danach zumindest kurzfristig als arbeitsunfähig galten.¹⁴⁹³ Auch zu Todesfällen kam es immer wieder.¹⁴⁹⁴ Die Risikofaktoren waren dabei mannigfaltig: Neben Unfällen mit schwerem Gerät barg auch der unmittelbare Umgang mit den vielfältigen Verpackungsarten und -größen ein Risiko. Neben obligatorischen Rückenproblemen durch das hohe Gewicht der von Hand zu bewegenden Ladungseinheiten waren Verletzungen an scharfkantigen Metalleinfassungen der Kisten und Kästen, Quetschungen zwischen den zum Teil tonnenschweren Kollos oder Stürze innerhalb der Schiffe an der Tagesordnung. Aber auch von einzelnen Gütergruppen konnte im konventionellen Verkehr eine erhöhte Belastung oder gar ein Risiko für die Hafendarbeiter ausgehen. So verwandelte sich Rohrzucker, der in Säcken transportiert wurde, wenn diese undicht waren zusammen mit Schweiß auf dem Rücken der Arbeiter zu einer klebrigen, reizenden Masse. Häute und Felle bargen die Gefahr von Milzbrandinfektionen.¹⁴⁹⁵

Die Bedingungen, unter denen der konventionelle Stückgutumschlag durchgeführt wurde, können mit als ein Grund dafür angesehen werden, dass die Fluktuation auch bei den festangestellten Hafendarbeitern enorm hoch war. Von den 2153 Arbeitern, die der Hamburger Gesamthafenbetrieb im Laufe des Geschäftsjahres 1965 neu einstellte, waren am Ende des Jahres nur noch 27 im Betrieb beschäftigt. Nur 295 der Ausgeschiedenen waren dabei zu Hafeneinzelbetrieben, wo die Arbeitsbedingungen vor allen Dingen deshalb als attraktiver galten, weil sie kalkulierbarer waren, gewechselt und damit der Hafendarbeit treu geblieben. Der überwiegende Teil war auf eigenen Wunsch ausgeschieden (1090) oder einfach nicht mehr zur Arbeit erschienen (406). Nur 48 Arbeiter des Gesamthafenbetriebs schieden im gleichen Jahr altersbedingt aus, womit das Alter als Grund für das Ende des Beschäftigungsverhältnisses im Hafen in der Statistik des Gesamthafenbetriebs knapp vor „zu lange in Haft“ (26) und „verstorben“ (14) am unteren Rande rangierte.¹⁴⁹⁶ Das Jahr 1965 stellte mitnichten einen Extremfall dar, sondern ist beispielhaft für die Verhältnisse des Arbeitsmarktes im Hafen. Im Laufe der 60er Jahre gelang es den Hafendarbetrieben immer weniger trotz gleicher oder besserer Bezahlung, erfolgreich mit Branchen außerhalb des Hafens um Arbeitskräfte zu konkurrieren.

¹⁴⁹³ Vgl.: Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m.b.H. (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebsgesellschaft m.b.H. 1965. Hamburg 1966. S. 14 ff.

¹⁴⁹⁴ Vgl.: Zehe. 1965. S. 816.

¹⁴⁹⁵ Vgl.: Rath. 1988. S. 16.

¹⁴⁹⁶ Vgl.: Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft. 1966.

Erst im Zuge der Containerisierung nahm der Anteil harter körperlicher Arbeit im Hafen sukzessive ab. In ihr Zentrum trat vermehrt die Bedienung komplexer hochtechnisierter Umschlaggeräte. Dadurch stieg nicht allein die Produktivität, sondern es stieg auch die Verantwortung und der „Wert“¹⁴⁹⁷ der im Hafen Beschäftigten. Die Arbeitsmöglichkeiten für unqualifizierte Arbeiter nahmen hingegen stark ab.¹⁴⁹⁸ Nun wurde eine Frage virulent, die schon länger in den Häfen Bestandteil von zum Teil kontroversen Diskussionen war, nämlich inwieweit Hafendarbeit als Facharbeit anzusehen war und die Beschäftigten zu ihrer Ausübung eine Ausbildung zu absolvieren hätten. Während sich Gewerkschaften und öffentliche Hafenverwaltungen für eine fachliche Ausbildung der Hafendarbeiter aussprachen, lehnte dies die Mehrzahl der privaten Hafenunternehmen ab. Neben der Frage, ob eine „primitive Arbeit“ wie die Hafendarbeit überhaupt gelehrt werden könne, war zentrales Motiv der Arbeitgeber sicher auch die Angst davor, in einer ausgebildeten Arbeiterschaft einen stärkeren Verhandlungsgegner bei Tarifforderungen zu haben.¹⁴⁹⁹ Während in den großen staatlichen Kaiumschlagunternehmen zumindest eine mehrtägige theoretische Unterweisung der Arbeiter üblich war, setzten insbesondere die den Umschlag in den Stückgut Schiffen durchführenden Stauereien seit jeher konsequent auf das Prinzip des *learning by doing*, wobei sich im Idealfall neue Arbeiter von ihren erfahreneren Kollegen den richtigen Umgang mit Ladung und Gerät abschauen sollten. An der Sinnhaftigkeit dieser Form des Wissenstransfers bestand jedoch schon im konventionellen Stückgutumschlag seit längerem Zweifel. Dafür waren mehrere Gründe maßgeblich: Zum einen brachte es die Struktur der Hafendarbeit mit sich, dass die Kollegen, mit denen ein Arbeiter zusammenarbeitete, täglich wechseln konnten, so dass es für neue Arbeiter zum Teil schwer bis unmöglich war, sich einen „Mentor“ zu suchen, von dem sie lernen konnten. Zum anderen musste die weiterzugebende Expertise auch der erfahrenen Hafendarbeiter zumindest in Frage gestellt werden, da auch diese nie selber eine strukturierte Ausbildung erhalten hatten. So waren in verschiedenen Häfen hafenspezifisch tradierte Arbeitsmethoden im Stückgutumschlag beobachtet worden, die zum Teil als ineffizient und im Umgang mit Ladung und Gerätschaft als fahrlässig bezeichnet werden mussten, aber von Hafendarbeitergeneration zu Hafendarbeitergeneration einfach weitergegeben wurden. Zu guter Letzt kam hinzu, dass in der un stetigen und stark physischen Hafendarbeit erfahrene ältere

¹⁴⁹⁷ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.). 1976. S. 4 f.

¹⁴⁹⁸ Vgl.: Weinkopf. 1992. S. 35.

¹⁴⁹⁹ Vgl.: Zehe. 1965. S. 814 ff..

Hafenarbeiter häufig kein Interesse daran haben konnten, eigene aus ihrer Erfahrung erworbene „Tricks“ und „Kniffe“ an jüngere, ihnen oft körperlich überlegene Kollegen weiterzugeben, da diese eine unmittelbare Konkurrenz für den eigenen Arbeitsplatz darstellen konnten.¹⁵⁰⁰

Schon Mitte der 60er Jahre, als die Häfen am Rande ihrer Kapazitätsgrenze im konventionellen Stückgutumschlag arbeiteten, rückte daher, auch mit Blick auf die eigene Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Hafenplätzen, der Ausbildungsstand der Hafenarbeiter immer mehr in den Fokus hafeninterner Diskussionen. Der Technisierungsgrad des Containerumschlags, der den im Umschlag beschäftigten Hafenarbeitern den Umgang mit Großgerätschaften abverlangte, entschied die Diskussion zugunsten der Ausbildungsbefürworter. Um die vorhandene Arbeiterschaft für die Anforderungen des Containerverkehrs zu rüsten, setzte seit den 70er Jahren eine „regelrechte *Qualifizierungsoffensive*“¹⁵⁰¹ ein, die sowohl in Bremen als auch in Hamburg zur Einrichtung von speziellen Ausbildungsstätten führte. Damit einher ging die Frage über den Status der Hafenarbeit. Da die Beschäftigung im Hafen – mit Ausnahme der Küper in Bremen und der Tallymänner in Hamburg, die jeweils für die Kontrolle der ankommenden Güter verantwortlich waren sowie die Ewerführer und Hafenschiffer – weder als Lehr- noch als Anlernberuf galt, gab es das Berufsbild Hafenarbeiter formal nicht. Erhebliche praktische Auswirkung für die im Hafen Beschäftigten hatte dies vor allem im Hinblick auf den Aspekt, dass sie im Falle einer Arbeitsunfähigkeit keine Ansprüche auf eine Berufsunfähigkeitsrente hatten. Anfang der 70er Jahre wurde dieser Umstand Teil einer breiteren öffentlichen Diskussion. Die Schaffung eines anerkannten Berufsbildes wurde fortan Forderung arbeitsmarktpolitischer Diskussionen im Hafen. „*Der Einsatz modernster leistungsfähiger Förder- und Umschlagsgeräte, das Container- und Ro/Ro-System stellen jetzt an die Qualifikation des Hafensarbeiters Ansprüche, die denen eines Industriefacharbeiters entsprechen*“, stellte der bremische Hafenentwicklungsplan 1975 fest.¹⁵⁰² In Bremen rühmte man sich, vor diesem Hintergrund durch die Schaffung einer Kommission aus Arbeitgebern und Arbeitnehmern ein auf der Welt einmaliges Modell der Hafensarbeitersausbildung geschaffen zu haben.¹⁵⁰³ Auch in Hamburg mündete das Ziel den Beruf des Hafensarbeiters aufzuwerten, schließlich in der Schaffung

¹⁵⁰⁰ Vgl.: Zehe. 1965. S. 814 ff..

¹⁵⁰¹ Vgl.: Bukold. 1989. S. 325.

¹⁵⁰² StAB 4,35/2-1520.

¹⁵⁰³ StAB 4,35/2-1571.

der Ausbildung zum Hafenfacharbeiter und der Gründung von Hafenfachschulen. Mit den höheren Anforderungen an die Qualifikation der Hafentarbeiter stiegen sodann auch die Bindungskräfte zwischen den verbleibenden Arbeitern und den Hafenunternehmen. Wesentlicher Einflussfaktor dafür war auch die Tatsache, dass die Beschäftigungsmöglichkeit der Stauereien mit steigendem Containerisierungsgrad immer weiter zurückging. Gerade die Stauereifirmen aber, die die Arbeiten des Güterumschlags auf den Schiffen vornahmen und die sowohl in Bremen als auch in Hamburg in Konkurrenzkampf untereinander standen, waren es, die seit jeher bei Arbeitsspitzen ihre Mitarbeiterzahl durch Gesamthafenarbeiter oder Aushilfsarbeiter aufgestockt hatten.¹⁵⁰⁴ Der Rückgang der Bedeutung von Gesamthafenarbeitern und Aushilfsarbeitern in den Häfen war damit eine Folge der Veränderung der Struktur der Arbeitsteilung beim Stückgutumschlag innerhalb der Häfen.

5.1.4 Auswirkungen auf die Arbeitsteilung im Hafenumschlag

Anders als beispielsweise in Rotterdam, wo die sog. *Stuwadoors-Betriebe* die gesamte Palette der anfallenden Dienstleistungen des Hafenumschlags ausführten, zeichneten sich die Häfen in Hamburg und Bremen in der Vorcontainerzeit durch eine vergleichsweise strikte Aufgliederung des Stückgutumschlags in verschiedene Teilleistungen aus, die von Betrieben unterschiedlicher Hafenbranchen durchgeführt wurden.¹⁵⁰⁵

Die Beschäftigung im konventionellen Stückgutumschlag untergliederte sich dabei im Kern in zwei bzw. drei Tätigkeitsfelder: die durch Stauereien ausgeführte Arbeit an Bord des Seeschiffs (Bordumschlag), die vor- und nachgelagerten Tätigkeiten auf den Hafenanlagen der Kaibetriebe (Kaiumschlag) sowie den lediglich in Hamburg in der Vorcontainerzeit relevanten wasserseitigen Güterumschlag auf Schuten der Ewerführereien (Außenbordumschlag).¹⁵⁰⁶

Lediglich an Kaistrecken, die von Reedereien selbst bewirtschaftet wurden, waren seit jeher Bord- und Kaiumschlag aus einer Hand betrieben worden.¹⁵⁰⁷

Schon mit Beginn des Containerumschlags war befürchtet worden, dass im Zuge der Containerisierung diese Aufteilung nicht beizubehalten sei und die Dienstleistungen

¹⁵⁰⁴ Vgl.: Abendroth. 1979. S. 36.

¹⁵⁰⁵ Vgl.: Diedrich, Helmut; Steineke, Jörg: Strukturvergleich der Leistungen und Preise der Hafenumschlagseinrichtungen in Hamburg und ausgewählten Nordseehäfen. Hamburg 1969. S. 19.

¹⁵⁰⁶ Vgl.: Schiffsmeldedienst GmbH. (Hrsg.): Von See auf Hamburg. Hamburg 1959. S. 15.

¹⁵⁰⁷ Vgl.: O.V.: In einer Hand. In: Hamburger Abendblatt. 03.10.1967. S. 19.

einiger Hafenbranchen nicht mehr benötigt werden würden. Gingen die Verantwortlichen jedoch zunächst davon aus, dass den entsprechenden Unternehmen ausreichend Zeit zur Verfügung stehen würde, um sich auf die veränderten Markterfordernisse einzustellen, stellte sich sehr schnell heraus, dass die häufig kleinen und nicht sehr kapitalkräftigen Betriebe einzelner Branchen nicht in der Lage waren, allein die notwendigen Investitionen zur Teilhabe am Containerverkehr aufzubringen.¹⁵⁰⁸

Insgesamt war ein strukturell schrumpfendes Spektrum an Umschlagdienstleistungen durch den zunehmend mechanisierten und automatisierten Containerumschlag, in dem verschiedene Hafenunternehmen aktiv waren, festzustellen. Manche Tätigkeitsfelder fielen vollständig weg, andere konzentrierten sich auf wenige Unternehmen.¹⁵⁰⁹ So wurden Hafenbranchen und Berufsfelder durch den Strukturwandel nahezu vollständig aufgelöst oder zumindest vollkommen neu gestaltet.¹⁵¹⁰

¹⁵⁰⁸ Vgl.: Abendroth. 1981. S. 19.

¹⁵⁰⁹ Vgl.: Mangels, Eymar-Klaus: Organisation der Güterverkehrsströme im Seehafen. Traditionelles Stückgut und moderne Umschlagsformen. Hamburg 1977. S. 9 f..

¹⁵¹⁰ Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Arbeit, Gesundheit und Soziales (Hrsg.): 100 Jahre Arbeitsschutz in der Hafenarbeit. 1898-1998. Hamburg 1998. S. 21.

5.2 Auswirkungen der Containerisierung auf die Hafenbeschäftigung in Hamburg

Darauf, dass mit dem Beginn des Containerumschlags ein allgemeiner Rückgang der Beschäftigung im Hafen zu erwarten war, hatte noch vor Abfertigung der ersten Vollcontainerdienste der Hamburgische Senat in einer Mitteilung an die Bürgerschaft am 12.08.1967 hingewiesen. Zwar sei die Rationalisierung seit jeher der beste Weg, um Arbeitsplätze im Hafen zu sichern, speziell im Containerumschlag müsse allerdings *„im ganzen mit einer Verminderung der Zahl der Arbeitsplätze im Hafen gerechnet werden“*.¹⁵¹¹ Tatsächlich lässt sich in der Ex-post-Betrachtung der Hafentarbeiterzahlen die angekündigte Tendenz in den Folgejahren schnell erkennen.

Der tatsächlich zu beobachtende Rückgang der Hafenbeschäftigung im Verlauf der 70er Jahre war aber zunächst nicht allein auf den Rückgang der Nachfrage nach Hafentarbeitern durch die Hafenwirtschaft zurückzuführen. Im Gegenteil: Das gesamte Jahrzehnt war zunächst geprägt von einer anhaltenden Unterdeckung des durch die Hafenunternehmen nachgefragten Arbeitskräftebedarfs. Die Hafenwirtschaft litt, wie sie selbst konstatierte, unter einem *„Arbeitskräftesog“* ausgehend von Industrie und Baugewerbe in Hamburg, die in der Regel bessere Arbeitsbedingungen versprachen als die Häfen. Die Industrialisierung des Hamburger Umlands führte darüber hinaus zu einem stetigen Rückgang der Pendlerzahlen. Aus Sicht der Hafenunternehmer lief die durch den Container induzierte Steigerung der Arbeitsproduktivität in den ersten Jahren zunächst immer noch dem Engpass an Arbeitskräften hinterher.¹⁵¹² Im Juni und Dezember 1973 kam es aufgrund von Arbeitskräftemangel zu Abfertigungsschwierigkeiten an den Kais. Das Problem wurde verschärft, nachdem Ende desselben Jahres die Bundesregierung ein allgemeines Anwerbeverbot für Nicht-EG-Bürger erlassen hatte, das zu einem Verlust portugiesischer Gastarbeiter führte.¹⁵¹³

In Folge der Rezession von 1975 veränderte sich diese Lage.¹⁵¹⁴ In einem vertraulichen Vermerk für die Sitzung der Deputation der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft im November 1975 wurde für den Hamburger Hafenentwick-

¹⁵¹¹ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, VI. Wahlperiode, 12.09.1967. Drucksache 824. S. 6.

¹⁵¹² Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '73. Jahresbericht. Hamburg 1973. S. 32.

¹⁵¹³ Vgl.: Ebenda. S. 32.

¹⁵¹⁴ Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '75. Jahresbericht. Hamburg 1975. S. 34.

lungsplan als wichtige Aufgabe der Wirtschaftspolitik der kommenden Jahre definiert „*zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen und die vorhandenen Arbeitsplätze zu sichern und zu festigen*.“¹⁵¹⁵ Doch nach der allgemeinen wirtschaftlichen Erholung der folgenden Jahre gestaltete sich die dauerhafte Besetzung offener Stellen auch aufgrund der nach wie vor hohen Fluktuation der Hafentarbeiter erneut schwierig. Obwohl beispielsweise im Jahr 1977 insgesamt 2.426 neue Festanstellungen durch die Hafeneinzelbetriebe (1.865) und den Gesamthafenbetrieb (561) getätigt worden waren, hatte sich die Zahl der Hafentarbeiter am Ende des Jahres insgesamt nur um 30 Personen erhöht.¹⁵¹⁶

Die Situation stellte sich als so drängend dar, dass die Hamburger Behörden immer wieder Fälle von „*Menschenhandel*“¹⁵¹⁷ beobachteten, bei denen illegale Arbeitsvermittler an der GHBG vorbei Hunderte von ausländischen Arbeitskräften ohne Arbeitsgenehmigung auch an „*angesehene*“ Betriebe der Hafentwirtschaft vermittelten.¹⁵¹⁸

Doch mit Beginn der 1980er Jahre wandelte sich die Situation nachhaltig. Anders als in den vorangegangenen Jahren konnte 1981 „*erstmalig nicht von einem generellen Mangel an Arbeitskräften gesprochen werden*“.¹⁵¹⁹ Vielmehr waren jetzt die Rationalisierungseffekte des Strukturwandels des Hafenumschlags zu erkennen: So ging die Beschäftigung der im Umschlag tätigen Hafentarbeiter allmählich zurück, während die zunehmende Zahl von Beschäftigten in Containerpackstationen und Containerreparaturbetrieben außerhalb der Umschlagterminals nicht mehr von der Hafentarbeiterstatistik erfasst wurde.

Mit Beginn der bis dahin schwersten Rezession der bundesdeutschen Nachkriegsgeschichte im Jahr 1982 kam es zu einem deutlichen Rückgang des Verkehrsvolumens im Hamburger Hafen. Damit verstärkte sich der Trend eines Nettoverlusts von Stellen in den Hafenbetrieben.¹⁵²⁰

¹⁵¹⁵ StHH 371-16 II_211.

¹⁵¹⁶ Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '78. Jahresbericht. Hamburg 1978. S. 35.

¹⁵¹⁷ O.V.: Menschenhandel im Hafen wurde der Kampf angesagt. In: Hamburger Abendblatt. 16.03.1972. S.12.

¹⁵¹⁸ Sch.: „Aussichtsloser Kampf gegen dubiose Firmen“. In: Hamburger Abendblatt. 21.08.1980. S. 7.

¹⁵¹⁹ Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '82. Jahresbericht. Hamburg 1982. S. 22.

¹⁵²⁰ Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '83. Jahresbericht. Hamburg 1983. S. 23.

Nachdem zur Mitte der 80er Jahre eine Erholung der Konjunktur eingesetzt hatte und das Güteraufkommen im Hamburger Hafen wieder wuchs, wurde endgültig deutlich, dass nunmehr der durch den Container forcierte Wandel der Umschlagorganisation zu einer Entkoppelung der Beschäftigungszahlen vom Umschlagaufkommen im Hamburger Hafen geführt hatte.¹⁵²¹ Das strukturelle Wachstum des Containerverkehrs ging zunehmend zu Lasten des arbeitsintensiven konventionellen Umschlags, dessen Volumen zurückging.¹⁵²²

Die in dieser Sparte tätigen Betriebe waren zu diesem Zeitpunkt nach Einschätzung der GHBG nun *"unbestritten [...] personell überbesetzt"*. Gerade bei den Stauereien, so die GHBG, habe die Entwicklung des Containerverkehrs mit einer ungeahnten Geschwindigkeit zu Verlusten an Arbeitsmöglichkeiten geführt, dass der aus betriebswirtschaftlichen Gründen erforderliche Personalabbau nicht mehr habe mithalten können.

Der GHBG stellte daher fest: *"Zur Sicherung der Existenz der Betriebe und der verbleibenden Arbeitsplätze ist es unausweichlich, die Zahl der Beschäftigten [...] zu reduzieren. Der Weg der altersbedingten Reduzierung unter Verzicht auf Neueinstellungen allein wäre völlig unzureichend, um die jetzt drängenden Personalprobleme zu lösen. Initiativen in Richtung Angleichung des Personalbestandes an die tatsächlich noch vorhandenen betriebswirtschaftlich vertretbaren Arbeitsplätze müssen schnell umgesetzt werden, wenn irreparable Schäden vermieden werden sollen."*¹⁵²³

Insbesondere die Einsatzmöglichkeiten für die *"einfachen"* Hafentarbeiter, die nicht über Spezialkenntnisse und -fertigkeiten verfügten, nahmen rapide ab. Doch nicht nur der Übergang vom konventionellen Umschlag zum Containerumschlag führte zu Rationalisierungen und somit zu einer Verminderung des Bedarfs an Arbeitskräften. Auch im Containersystem selbst kam es immer wieder zu Verbesserungen und Kapazitätssteigerungen. Dies führte zu einer anhaltenden Steigerung der Produktivität des einzelnen Hafentarbeiters, die es der Hafentarwirtschaft ermöglichte, trotz stetig steigenden Umschlagvolumens mit einer immer kleineren Belegschaft auszukommen.¹⁵²⁴

¹⁵²¹ Vgl.: Deecke. 2001. S. 50; Bukhold. 1989. S. 322 f.

¹⁵²² Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '87. Jahresbericht. Hamburg 1987. S. 24.

¹⁵²³ Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m.b.H. (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m.b.H. 1986/87. Hamburg 1987. A7 f.

¹⁵²⁴ Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '94. Jahresbericht. Hamburg 1994. S. 43.

Als weiterer Einflussfaktor auf die Beschäftigungsentwicklung im Hamburger Hafen stellte sich die verstärkte Umsetzung des Paradigmas des Haus-Haus-Verkehrs im Containerverkehr heraus.¹⁵²⁵ Mit wachsendem Anteil der FCL-Container wurde Plantes einst geäußerte Befürchtung von der Degradierung des Hafens zur Containerschleuse zunehmend Wirklichkeit.¹⁵²⁶ Die einst vielfältigen Seehafenfunktionen wurden weitgehend auf den Güterumschlag zwischen Wasser und Land reduziert. Da dieser aber gerade im Containerverkehr weitgehend rationalisiert und mechanisiert war, ergab sich hier nur ein geringer Bedarf an Arbeitskräften. Wenn überhaupt, dann fanden sich für die Hafenbetriebe beschäftigungsintensive Tätigkeiten im Containerverkehr nahezu ausschließlich in der Abfertigung von Port-Port- oder LCL-Containern, die auf den Terminals gestaut und gelöscht wurden.

Der zunehmende Bedarf an Stellfläche auf den Terminals führte aber, nachdem der Anteil der im Hafen be- und entladenen Container nach anhaltendem Wachstum 1973 mit 39,9 Prozent aller im Hafen umgeschlagenen Container sein Maximum erreicht hatte, im weiteren Verlauf der 70er Jahre dazu, dass die Terminalbetreiber aus Platzgründen ihre Packaktivitäten von ihren Anlagen im Hafengebiet weg verlagerten. Ende der 80er Jahre war der Anteil der im Hamburger Hafen be- und entladenen Container auf unter zehn Prozent gesunken, zehn Jahre später auf unter zwei Prozent. Der Unternehmensverband Hafen Hamburg wies in seinen Veröffentlichungen zu dieser Statistik zugleich immer wieder darauf hin, dass dieser dramatische Rückgang keinesfalls gleichbedeutend mit einem Verlust dieser Tätigkeiten für den Hamburger Wirtschaftsraum insgesamt war.¹⁵²⁷ Ein erheblicher Anteil der hafengebundenen Tätigkeiten verteilte sich vermehrt auf das Hamburger Stadtgebiet und dessen Umland. In weiterer Konsequenz entzogen sie sich damit den Regelungen des GHBG, fielen folglich auch nicht mehr unter die Definition von Hafearbeit und wurden somit nicht mehr in der Statistik aufgeführt. Verstärkt wurde die Neigung, jene nicht an seeschifftiefes Wasser gebundenen vor- und nachgelagerten Tätigkeiten ins Hinterland zu verlegen, dadurch, dass die Beschäftigung außerhalb der Terminals für die Arbeitgeber deutlich niedrigere Lohnkosten verursachte. Die nicht mehr unter den Hafengebundenen Tätigkeiten

¹⁵²⁵ Vgl.: Bukold, Steffen; Deecke, Helmut; Läßle, Dieter: Der Hamburger Hafen und das Regime der Logistik. Zum Strukturwandel im Güterverkehr und seinen Auswirkungen für die Hamburger Hafenvirtschaft. Hamburg 1992. S. 52.

¹⁵²⁶ Vgl.: Diese Arbeit S. 298 f..

¹⁵²⁷ Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '96. Jahresbericht. Hamburg 1996. S. 9.

tarifvertrag fallenden Beschäftigten in den ausgelagerten Lager-, Pack- oder Reparaturbetrieben verdienten einschließlich aller Sonderleistungen rund 30 bis 40 Prozent weniger als ein die gleiche Arbeit verrichtender Hafendarbeiter.¹⁵²⁸

Aus Sicht der GHBG und Teilen der Hafendarwirtschaft war dies eine äußerst unbefriedigende Entwicklung. Das Ziel wurde ausgerufen, die durch den Container räumlich vom Hafen unabhängig gewordenen vor- oder nachgelagerten Dienstleistungen des Güterumschlags für den Hafen wieder zurückzugewinnen. Oberste Prämisse war die Wiederherstellung der Ordnungsfunktion des GHB im Hinblick auf die Erfassung aller Betriebe, die Hafendararbeit verrichten, und die Durchsetzung des Gebotes, dass eine solche Hafendararbeit allein registrierten Hafendararbeitern vorbehalten sein sollte. Um dies zu gewährleisten, wollte die GHBG sicherstellen, *„daß für die Tätigkeiten in den Containerpackstationen und in den Distributionslagern Lohn- und Rahmenbedingungen tarifvertraglich vereinbart werden müssen, die denen der Speditionsbetriebe entsprechen, zu denen diese Beschäftigung abgewandert ist bzw. droht abzuwandern. Auf Grundlage gleicher tarifvertraglicher Bedingungen könnten und müssten die mit Hafendararbeit befassten Speditionsbetriebe in die Liste der Hafeneinzelbetriebe aufgenommen und den Regeln der GHB unterworfen werden“*.¹⁵²⁹ Im Jahresverlauf 1989 einigten sich der Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V. und die ÖTV-Bezirksverwaltung Hamburg auf tarifliche Regelungen für die Arbeit in Distributionslagern und Containerpackstationen. Der sog. DC-Tarif trat zum 01.01.1990 in Kraft und erlaubte in seinem Geltungsbereich im Vergleich zum eigentlichen Hafendaritarif geringere Stundenlöhne. Darüber hinaus wurden durch eine Satzungsänderung sowohl das Ein- und Auspacken von Containern als auch die Arbeit in Distributionslagern zu Hafendararbeit. Alle mit diesen Tätigkeiten befassten Betriebe im Hafennutzungsgebiet wurden beim GHBG als Hafeneinzelbetriebe eingetragen und mussten nach traditionellem Modell ihren den eigenen Mitarbeiterstamm übersteigenden Personalbedarf über die GHBG decken.¹⁵³⁰

¹⁵²⁸ Vgl.: Bukold. 1989. S. 339.

¹⁵²⁹ Gesamthafendarbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafendarbetriebs-Gesellschaft m.b.H.. Hamburg 1988. S. A5.

¹⁵³⁰ Gesamthafendarbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafendarbetriebs-Gesellschaft m.b.H.. Hamburg 1990. S. 8.

Dazu war eine in systematischer Hinsicht grundlegende inhaltliche Neudefinition des Begriffs der Hafendarbeit notwendig. Zuvor war Hafendarbeit als Arbeit in den Betrieben bestimmter Hafenbranchen definiert worden. Diese Methode war zwar eindeutig, hatte aber seit jeher vor der Schwierigkeit gestanden, dass einerseits auch in diesen Betrieben Arbeiten verrichtet wurden, die nach allgemeiner Verkehrsanschauung nicht Hafendarbeit darstellten, andererseits von anderen Betrieben, die nicht in der

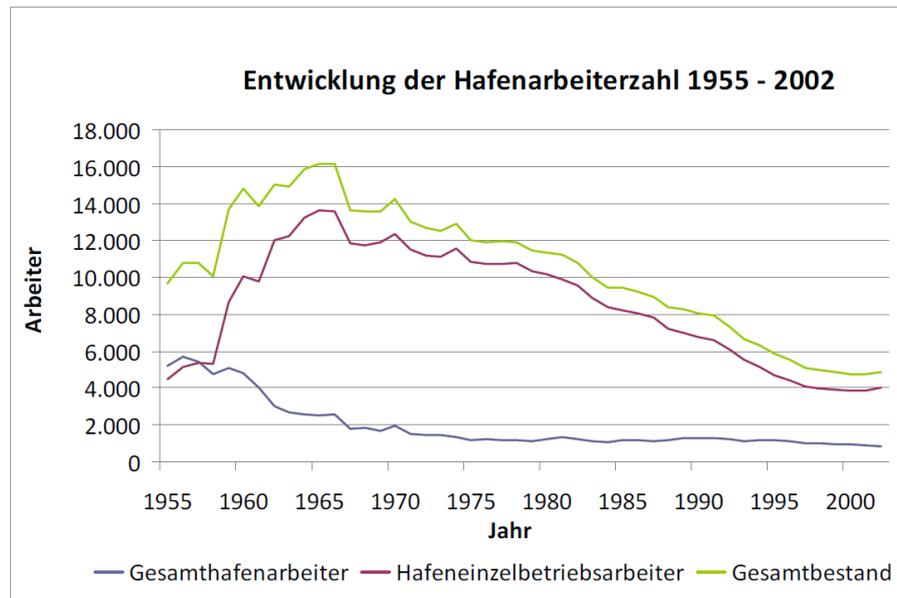


Abb. 20: Entwicklung der Hafendarbeiterzahlen in Hamburg 1955 - 2002

Liste der GHBG aufgeführt waren, Arbeiten verrichtet wurden, die nach allgemeiner Auffassung Hafendarbeit darstellten.¹⁵³¹

Die geänderte Satzung definierte Hafendarbeit fortan als „das Be- und Entladen von Schiffen sowie die damit im Zusammenhang stehenden vorgelagerten, begleitenden und nachgelagerten Tätigkeiten.“¹⁵³² Daran anschließend wurden diese Tätigkeiten einzeln aufgelistet. Es setzte sich damit die Position durch, dass anders als zuvor üblich *„der Begriff der Hafendarbeit objektiv von der Art der Tätigkeit her abzuleiten ist und nicht etwa umgekehrt davon, ob diese Tätigkeit in bestimmten Betrieben ausgeübt wird.“*¹⁵³³

Als Hafendarbeit angesehen wurde fortan auch das Laschen, also das Befestigen der Container an Bord der Schiffe. Tatsächlich war diese Entscheidung ein Bruch mit

¹⁵³¹ Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m.b.H.. Hamburg 1990. S. 10.

¹⁵³² Weinkopf. 1992. S. 88.

¹⁵³³ Satzung für den Gesamthafenbetrieb Hamburg. Entwurf vom 12. März 1990. § 3 Abs. 2. In: Weinkopf. 1992. S. 89.

der in Hamburg bis dahin üblichen Praxis. Die Ladungsbefestigung im konventionellen Stückgutumschlag war bisher nie als Hafendarbeit angesehen worden. Mit Blick auf das Containerlashing hatte die GHBG jedoch schon vorher festgestellt, dass es nicht sein könne, „*daß die einzige Tätigkeit an Bord, die im Containerverkehr für Hafendarbeiter noch in Betracht kommt, nicht Hafendarbeit sein soll.*“¹⁵³⁴

Da von nun an die Art der Tätigkeit konstituierend für den Begriff von Hafendarbeit wurde, kam es eben nicht mehr darauf an, in welchem Betrieb sie ausgeführt wurde. Zur Klarstellung wurde festgeschrieben, dass zur Hafendarbeit erklärte Tätigkeiten ihren Charakter als solche nicht dadurch verloren, dass sie als Werkumschlag in Produktions-, Handels- und Veredelungsbetrieben stattfanden.¹⁵³⁵ Diese Neuregelung stieß jedoch auf Widerstand bei einem Teil der Arbeitgeber, aber vor allem bei der Hafendarbeiterschaft. Während der Verein Hamburger Spediteure e.V. dagegen protestierte, dass seine im Hafengebiet angesiedelten Mitgliedsunternehmen nun erstmals als Hafendarbeiterschaft geführt wurden und damit unter die Regelungen der GHBG fielen, richtete sich der Protest der Hafendarbeiterschaft gegen einen „*Anschlag auf die Lohn- und Rahmenbedingungen*“ im Hafen, die aus ihrer Sicht durch den neuen Tarif schlicht nach unten korrigiert wurden. Die GHBG gab sich große Mühen ihre Position zu erklären, nach welcher der neue Tarif nicht etwa „*mindere*‘ Hafendarbeit zu *minderen*‘ Bedingungen“ schuf, sondern nur „*andere*‘ Hafendarbeit zu *anderen*‘ Bedingungen“. ¹⁵³⁶

Doch auch wenn sich Teile der Hafendarwirtschaft und speziell der GHB viel von der Neudefinition des Begriffs der Hafendarbeit sowie des damit verbundenen neu eingeführten Tarifvertrags für Distributionslager und Containerpackstationen (D+C-Tarif) versprochen hatten, so blieb der Erfolg dieser Maßnahmen weitgehend aus. Im Jahr 1991 entfaltete der neue Tarif lediglich für 3,2 Prozent, 1992 nur für 2,2 Prozent der GHB-Beschäftigten seine Wirkung.¹⁵³⁷ Auch in den folgenden Jahren vermochte er keinen signifikanten Anteil der Beschäftigung im Hafen auszumachen.¹⁵³⁸ Von Seiten der Hafendarbeiterschaft wurde bereits im Verlauf der 90er Jahre festgestellt, dass

¹⁵³⁴ Gesamthafendarbeits-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafendarbeits-Gesellschaft m. b. H. 1984/85. Hamburg 1985. A. 12.

¹⁵³⁵ Gesamthafendarbeits-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafendarbeits-Gesellschaft m. b. H.. Hamburg 1990. S. 10.

¹⁵³⁶ Ebenda. S. 8

¹⁵³⁷ Gesamthafendarbeits-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafendarbeits-Gesellschaft m. b. H.. Hamburg 1993. S. 30.

¹⁵³⁸ Gesamthafendarbeits-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafendarbeits-Gesellschaft m. b. H.. Hamburg 1998. S. 10.

der Tarif gegenüber den Bedingungen der Speditionstarife nicht konkurrenzfähig war.¹⁵³⁹ Zum 31.12.2006 wurde der D+C-Tarif aufgegeben. Mit „*gebremster Leidenschaft*“ stellte die GBHG fest, dass der Tarif sich nie am Markt hatte durchsetzen können und „*schlicht nicht wettbewerbsfähig*“ war.¹⁵⁴⁰

In der Zwischenzeit war der Rückgang der Beschäftigung im Hafen weiter fortgeschritten. Zwar war der Hafenumschlag in Hamburg weiterhin deutlich angestiegen, doch hatte sich gleichzeitig der Rückgang der Arbeitsplätze ebenfalls beschleunigt. Die fortschreitende Spirale der technischen Rationalisierung und die damit einhergehende stetige Steigerung der Produktivität jedes einzelnen Mitarbeiters sowie der Trend, die vor- und nachgelagerten Tätigkeiten aus dem Hafengebiet weg ins Umland zu verlagern, hatte sich fortgesetzt.¹⁵⁴¹

5.3 Quantitative Auswirkungen der Containerisierung auf die Hafenbeschäftigung in den bremischen Häfen

Bereits im Spätsommer des Jahres 1966, nur wenige Wochen nach dem offiziellen Beginn der Containerschifffahrt in Bremen, zeigte sich, dass die Zahl der Hafentarbeiter in den bremischen Häfen bereits den tatsächlich noch vorhandenen Bedarf übertraf, so dass mit einem allmählichen Abbau begonnen wurde. Für die stadtbremischen Häfen erklärte der Verband der Hafenbetriebsvereine im Land Bremen e.V. in seinem Bericht über das Jahr 1967 diesen bis dahin ungewöhnlichen Umstand explizit mit den „*Auswirkungen des tiefgreifenden Strukturwandels*“ in Folge „*der entscheidenden Änderungen der Umschlagsmethoden*“. Verstärkend kam hinzu, dass durch die Inbetriebnahme der Anlagen im Neustädter Hafen eine „*Beseitigung der ständigen Überlastung der Hafenskapazitäten*“ und damit der Zwang zu unproduktiven Umfuhr- und Umstapelarbeiten in den alten Freihafengebieten am rechten Weserufer weggefallen seien. War es in den vorausgegangenen Jahren stets eine Herausforderung gewesen, den Bedarf an Hafentarbeitern zu decken, wurde nun die „*Bewältigung des Problems, die Zahl der Hafentarbeiter den geänderten Verhältnissen*

¹⁵³⁹ Vgl.: Ebenda. S. 48.

¹⁵⁴⁰ Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m. b. H.. Hamburg 2005. S. 11.

¹⁵⁴¹ Vgl.: Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '98. Jahresbericht. Hamburg 1998. S. 46.

anzupassen [...] eine der Hauptaufgaben“ von Hafengebetsverein und Gesamthafenbetrieb in den bremischen Häfen.¹⁵⁴²

Allerdings viel diese in eine Zeit „*anhaltender Vollbeschäftigung*“ im Land Bremen, was die sozialen Folgen des Arbeitsplatzabbaus vorerst weitgehend abfederte. Mehr noch, als die Hafengebetsbetriebe zwei Jahre später wieder beabsichtigten, ihre Mitarbeiterzahl aufzustocken, stellte sie dies nun ebenfalls vor große Herausforderungen¹⁵⁴³ und bis ins Jahr 1971 blieb dann der generelle Mangel an Arbeitskräften ein wesentlicher Grund für einen Rückgang der Zahl der Hafearbeiter. Noch 1973 bemühte sich der GHB den Arbeitskräftemangel durch das Anwerben ausländischer Arbeitskräfte aufzufangen.¹⁵⁴⁴

Im Zuge der Verlegung der Abfertigung der Vollcontainerlinien von den stadtbremischen Häfen nach Bremerhaven gingen dann jedoch die Hafeneinzelbetriebe und der Gesamthafenbetriebsverein in Bremen-Stadt dazu über, „*die Zahl der Beschäftigten in Anpassung an die Einsatzmöglichkeiten*“ bewusst und nachhaltig zu reduzieren.¹⁵⁴⁵

Um den Herausforderungen, die sich aus der Strukturveränderung des Stückgutaufkommens ergaben, flexibler begegnen zu können und um der sich bereits deutlich abzeichnenden Tendenz zur Verlagerung der Ladungsströme von Bremen-Stadt nach Bremerhaven Rechnung zu tragen, vereinbarten der Verband der Hafengebetsvereine im Land Bremen e.V. und die ÖTV im Dezember 1972, die bisher existierenden separaten Garantielohnabkommen für Bremen und Bremerhaven zusammenzulegen. Beide Hafenplätze bildeten nunmehr für die Akteure der Hafenbeschäftigung eine Einheit, was für einige Jahre dazu führte, dass statistisch die Anzahl der Hafenbeschäftigten im Land Bremen nur noch für beide Hafenplätze gemeinsam erfasst wurde, was für diesen Zeitraum einen differenzierten Blick auf die jeweilig spezifischen Entwicklungen in Bremen-Stadt und Bremerhaven versperrt.¹⁵⁴⁶

Für beide Hafengruppen zusammen ist jedoch festzustellen, dass es bereits im Laufe der 1970er Jahre insgesamt zu einer Abkoppelung der Beschäftigungsentwicklung

¹⁵⁴² Verband der Hafengebetsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1967. Bremen 1968. S. 7.

¹⁵⁴³ Verband der Hafengebetsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1969. Bremen 1970. S. 10; Verband der Hafengebetsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1970. Bremen 1971. S. 12.

¹⁵⁴⁴ Vgl.: StAB 4,35/2-1569.

¹⁵⁴⁵ Verband der Hafengebetsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1971. Bremen 1972. S. 14.

¹⁵⁴⁶ vgl.: Verband der Hafengebetsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1972. Bremen 1973. S. 21 ff..

vom Umschlag kam. Der Bremer Hafenentwicklungsplan von 1975 stellte fest, dass die „*Rationalisierung und die Entwicklung neuartiger Umschlagssysteme*“¹⁵⁴⁷ auch trotz der steigenden Umschlagzahlen zu einem Rückgang der Gesamtzahl der Hafentarbeiter geführt habe. Insbesondere in Bremen-Stadt sei ein kontinuierlicher Rückgang, in Bremerhaven dagegen eine stagnierende Beschäftigungszahl zu beobachten gewesen. Erklärtes Ziel des Hafenentwicklungsplanes, der die hafropolitischen Leitlinien bis 1985 festlegte, wurde die Sicherung von Arbeitsplätzen im Hafen.¹⁵⁴⁸ Dem Menschen sollte fortan besondere Bedeutung bei der Hafenentwicklung eingeräumt werden.¹⁵⁴⁹

Im Jahr 1979 erklärte der Hafenbetriebsverein in seinem Jahresbericht: „*Die Auslastung der Beschäftigung der Hafentarbeit war – insbesondere wenn man den kontinuierlichen Einsatz der Gesamthafentarbeiter ansieht – ungünstiger als man es zunächst bei der Steigerung der Umschlagsziffern erwarten sollte. Das hängt einfach damit zusammen, daß der konventionelle und arbeitsintensive Umschlag sich ständig verringert. Es ist daher auch ein Trugschluß, wenn man bei den statistischen Erhebungen den Containerumschlag so ansieht, als ließe er sich mit dem altherkömmlichen Sack- und Stückgutumschlag vergleichen.*“¹⁵⁵⁰

Allein im Bereich des Containerumschlags der BLG in Bremerhaven erfolgte zunächst noch eine Ausweitung der Beschäftigung.¹⁵⁵¹ Allerdings bleibt festzustellen, dass es auch innerhalb der Hafengruppe Bremerhaven insgesamt zu keinem deutlichen Anstieg der Hafentarbeiterzahl kam. Zwar liegen differenzierte Zahlen für die 1970er Jahre – wie beschrieben – nicht vor, die langfristige Entwicklung macht dies jedoch eindrücklich deutlich. Zwischen 1967 und 1990 lag die Zahl der Hafentarbeiter in Bremerhaven stets zwischen 1600 und 2000. Die anfallenden Schwankungen waren dabei stark konjunkturbedingt. In Bremen-Stadt nahm die Zahl der Hafentarbeiter gleichzeitig rapide ab. Waren 1967 noch 7137 Arbeiter im Hafen beschäftigt, waren es 23 Jahre später im Jahr 1990 nur noch rund 2900. Von da an beschleunigte sich der Arbeitsplatzabbau innerhalb der Hafengruppe Bremen-Stadt noch einmal. Bis ins Jahr 1995 halbierte sich ihre Zahl erneut auf rund 1400. Im gleichen Jahr

¹⁵⁴⁷ StAB 4,35/2-1520.

¹⁵⁴⁸ Vgl.: Ebenda.

¹⁵⁴⁹ Vgl.: StAB 4,35/2-1570.

¹⁵⁵⁰ Verband der Hafenbetriebsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1978. Bremen 1979. S. 27.

¹⁵⁵¹ Verband der Hafenbetriebsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1979. Bremen 1980. S. 27.

waren erstmals seit der Weser-Korrektion und dem Bau der Freihäfen mehr Hafentarbeiter in Bremerhaven als in Bremen-Stadt beschäftigt. Bis zum Jahr 2000 reduzierte sich deren Zahl noch einmal um etwa die Hälfte auf 664. Dies war bisher der niedrigste Wert. Bis 2005 erholte sich die Zahl wieder auf 760 Hafentarbeiter in Bremen-Stadt.

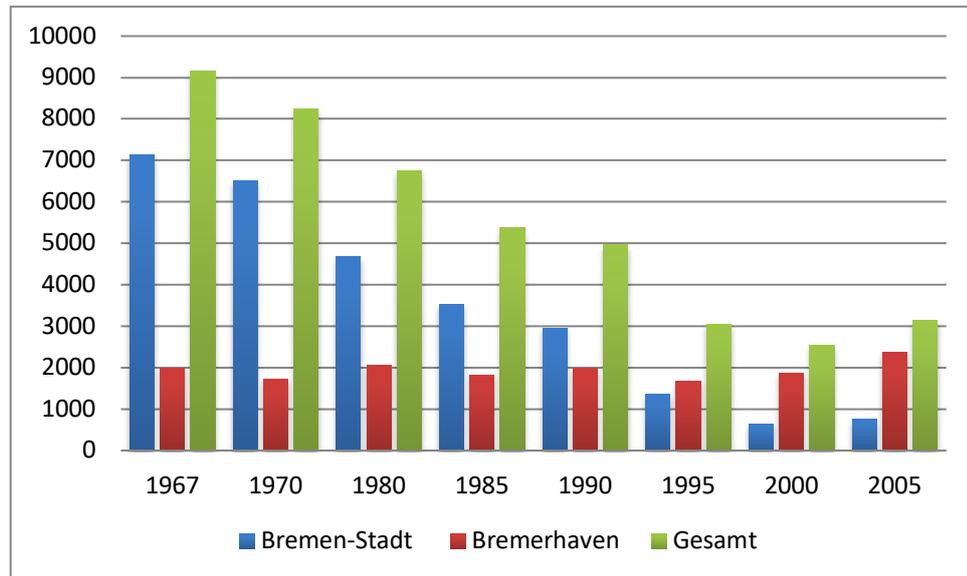


Abb. 21: Entwicklung der Hafentarbeiter in den bremischen Häfen

Der Rückgang der Hafentarbeiterzahl in Bremen-Stadt ist dabei nicht zwingend gleichzusetzen mit dem Verlust von Arbeitsplätzen innerhalb des Hafens. Durch Verlust an Beschäftigungsmöglichkeiten im originären Hafenumschlag sah sich die Hafentarwirtschaft gezwungen, ihr Angebotsspektrum zu erweitern. Sie bot zunehmend Dienstleistungen an, die zwar häufig noch innerhalb des Hafengebietes erbracht wurden, aber von ihrer Tätigkeit her nicht mehr der Hafentararbeit zugerechnet wurden und deren Beschäftigten deshalb auch nicht mehr als Hafentararbeiter geführt wurden.¹⁵⁵²

Eine Analyse des HBV in dieser Frage ergab: „Der Trend zur weiteren Containerisierung und andere strukturelle Veränderungen in beschäftigungsintensiven Umschlagsbereichen werden künftig weiter dazu führen, daß das Beschäftigungspotential zunehmend in anderen Dienstleistungsbereichen, wie Distribution und Containerpacking, gesucht werden muß.“¹⁵⁵³

¹⁵⁵² Hafentarbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1980. Bremen 1981. S. 35.

¹⁵⁵³ Hafentarbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1991. Bremen 1992. S. 10 f..

Dass diese Tätigkeiten bei den Hafenernehmen nicht von Hafenerarbeitern durchgeführt wurden, war darauf zurückzuführen, dass auch in den bremischen Häfen deren Tarifverträge deutlich höhere Stundenlöhne vorsahen, als dies beispielsweise im Lager- und Speditionsgewerbe der Fall war. Die Hafenerfirmen, die auf diesem Sektor Arbeitskräfte zu den Tarifbedingungen für Hafenerarbeiter einsetzten, sahen sich er-

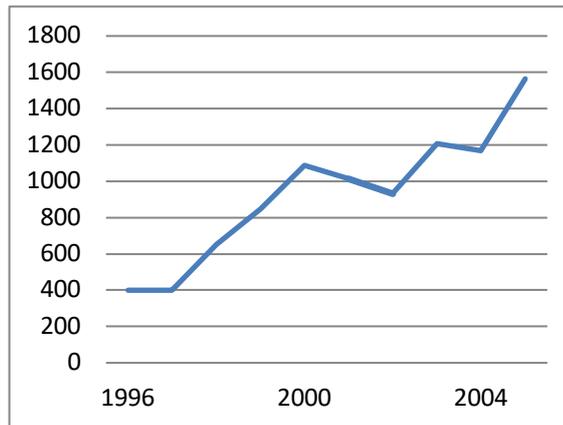


Abb. 22: Anzahl der im DC-Tarif eingruppierten Arbeiter

heblichen Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt, da auch die außerhalb des Hafengebietes ansässigen Konkurrenzbetriebe der Speditions- und Distributionsbranche zu erheblich günstigeren Konditionen arbeiten konnten.¹⁵⁵⁴

Im Zuge der Tarifverhandlungen des Jahres 1987 wurde zwischen dem HBV und den Gewerkschaften erstmals die Möglichkeit erörtert, einen gesonderten Tarifvertrag über die Lohn- und Rahmenbedingungen für Arbeitnehmer zu verabschieden, die in Distributionslagern beschäftigt waren. Die Hafenerunternehmen strebten an, sich dabei an den Tarifen zu orientieren, die bereits im Speditionsgewerbe Geltung fanden. Im Jahr 1988 einigten sich beide Seiten auf einen Manteltarifvertrag für Distributionslager, der, wie der HBV seinen Mitgliedern mitteilte, „bei der Eingruppierung und der Höhe der nach dem Lohntarifvertrag zu zahlenden Beiträge niedrigere Ansätze vor [sah], als sie an die Hafenerarbeiter zu zahlen [waren].“¹⁵⁵⁵

Anfang der 1990er Jahre waren im Land Bremen rund 400 Arbeiter nach dem neuen Tarifvertrag im Distributionsbereich und in Containerpackstationen beschäftigt. Mehr und mehr gingen Hafenerunternehmen dazu über, ihre Mitarbeiter in diesen Tarif umzugruppieren. Der Hafenerbetriebsverein Bremen stellte in seinem Jahresbericht

¹⁵⁵⁴ Hafenerbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1987. Bremen 1988. S. 59.

¹⁵⁵⁵ Hafenerbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1988. Bremen 1989. S. 54.

1996 dazu fest: „Die Unternehmen nutzen die Distributions- und Containerpackstationentarifverträge, um durch einen Tarifwechsel Hafentarbeiter nicht entlassen zu müssen.“¹⁵⁵⁶ Allein im Jahr 1998 wurde der Personalbestand im D+C-Bereich von 400 auf 650 Mitarbeiter erhöht, was „größtenteils dadurch bedingt [war], daß Hafentarbeiter in den DC-Bereich wechselten und ihnen dadurch ein Arbeitsplatz durch Versetzung erhalten blieb.“¹⁵⁵⁷ Es liegt nahe, dass durch die Schaffung des D+C-Tarifs zumindest mittelbar Hafentarbeit im Sinne der ursprünglichen Arbeitsverhältnisse substituiert wurde. Spätestens seit dem Jahr 2000 lag die Zahl der im D+C-Bereich beschäftigten Arbeiter über der Zahl der eigentlichen Hafentarbeiter. Dass sich anders als in Hamburg für die bremischen Häfen insgesamt der D+C-Tarif durchsetzte, ist auch darauf zurückzuführen, dass in Folge der „Zweihäufigkeit“ und der weitgehenden Verlagerung der Umschlagstätigkeiten nach Bremerhaven zur Stabilisierung der Beschäftigung in den stadtbremischen Häfen ein Ausbau der hier angesiedelten Distributionsdienstleistungen stark arbeitsmarktpolitisch forciert wurde.¹⁵⁵⁸

¹⁵⁵⁶ Hafenbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1996. Bremen 1997. S. 14.

¹⁵⁵⁷ Hafenbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1998. Bremen 1999. S. 14.

¹⁵⁵⁸ Hafenbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1987. Bremen 1988. S. 36 ff.

6 Schlussbemerkung

6.1 Zusammenfassung

Hamburg und Bremen: zwei Hafenplätze an der deutschen Nordseeküste. Beide liegen sie weit im Binnenland, jeweils dort, wo der Strom, der ihnen Zugang zur offenen See bietet, vom Binnen- zum Tidefluss übergeht. Für beide Häfen datiert der Beginn ihrer Geschichte im frühen Mittelalter. Beide wurden für Jahrhunderte zum ökonomischen Rückgrat der sich um sie herum entwickelnden Handels- und Kaufmannstädte.

Über diese Jahrhunderte hinweg waren die Güter, die in den Häfen umgeschlagen wurden, durch die große Diversität hinsichtlich ihrer Form und Verpackung gekennzeichnet. Das Be- und Entladen der Schiffe gestaltete sich damit aufwendig und langwierig. Nachdem im Laufe des 19. Jahrhunderts Verfahren etabliert wurden, den Umschlag homogener Güter – die in großen Mengen auftraten – zu rationalisieren, kam es zu einer ersten Differenzierung des Hafenumschlags. Dies geschah in pump-, saug- oder schüttbare Massengüter auf der einen Seite – deren Umschlag weitgehend technisiert abgewickelt werden konnte – und dem vorwiegend aus Halb- und Fertigwaren bestehenden klassischen Stückgut auf der anderen, das weiterhin einen personalintensiven und zeitaufwendigen Umschlag verlangte. Mit der zunehmenden Integration des Welthandels wurde die Frage immer drängender, wie auch dieser Teil des Güterverkehrs rationalisiert werden konnte. Dabei beschränkten sich derartige Überlegungen nicht allein auf den Seeverkehr, sondern wurden aktiv auch für binnenländische Verkehrsträger wie die Eisenbahn und später den LKW unternommen. Das eine Lösung in der Nutzung größerer Behältnisse liegen könnte, in die viele einzelne Ladungsstücke zusammengefasst und dann als große einzelne Einheit gemeinsam umgeschlagen würden, erschien schon seit dem 19. Jahrhundert als naheliegend. Gerade die Möglichkeit, den Einsatz der unterschiedlichen Verkehrsträger durch die Verwendung solcher Einheiten sinnvoll zu kombinieren, wurde zumindest theoretisch bereits als großer Vorteil eines solchen Umschlagsystems erkannt. Trotz der Bemühungen staatlicher und privatwirtschaftlicher Akteure, ein solches Konzept umzusetzen und zu etablieren, gelang das in der Praxis jedoch lange nicht. In Europa und den USA entwickelten sich mehrere Systeme parallel, von denen jedoch keines in der Lage war, einen nachhaltigen und über die eigene Nische hinausreichenden Beitrag zur Rationalisierung des Stückgutumschlags zu leisten.

Spätestens zum Ende der 1950er Jahre geriet der Stückgutumschlag im Seeverkehr aufgrund dieser Tatsache in eine nachhaltige, den Welthandel hemmende Krise. Hafenvirtschaft und Schifffahrt zeigten sich nicht mehr in der Lage, mit ihren bisherigen technischen Möglichkeiten dem anfallenden Güteraufkommen angemessen Rechnung zu tragen. Zentraler Grund hierfür war die Tatsache, dass ohne sinnvolle Rationalisierungsmöglichkeit des Stückgutumschlags mit jeder zusätzlichen Einheit Ladung in erheblichem Maße auch der Aufwand für das Be- und Entladen der Schiffe anwuchs. Economies of scale waren damit in der klassischen Stückgutschifffahrt ab einem gewissen Punkt praktisch kaum noch zu realisieren. Dem immer weiter anwachsenden Seegüteraufkommen konnte vor diesem Hintergrund nur sehr bedingt mit größeren Schiffseinheiten begegnet werden, da ein Anwachsen der Schiffe in der Stückgutschifffahrt zu einer derartigen Verlängerung der Liegezeiten in den Häfen führte, dass ihr Einsatz unwirtschaftlich wurde. In den 60er Jahren war schließlich ein Zustand erreicht, in dem viele Schiffe mehr Zeit unproduktiv in den Häfen verbrachten, als ihrem originären Auftrag – dem Transport von Gütern auf See – nachzukommen. Gleichzeitig führte die Tatsache, dass die Schiffe nicht weiter anwachsen konnten dazu, dass immer mehr von ihnen eingesetzt werden mussten, was wiederum zur Folge hatte, dass die Häfen nicht mehr in ausreichendem Maße über Liegeplätze verfügten. Die einzelnen Schiffe mussten häufig lange Wartezeiten in Kauf nehmen, bevor sie abgefertigt werden konnten. Insgesamt stellte dieser Umstand die Hafen- und Seeverkehrswirtschaft vor erhebliche Probleme.

In Nordamerika gelang es schließlich, das bereits bekannte Prinzip des Behältereinsetzes zur Rationalisierung des Hafenumschlags und zur Kombination verschiedener Verkehrsträger so konsequent umzusetzen, dass es sich von da an binnen weniger Jahre als eine gängige Umschlagform etablierte und von hier aus auch auf andere Fahrtgebiete ausgedehnt wurde. Um den weltweiten Containerumschlag technisch aufeinander abzustimmen, einigte sich eine internationale Kommission im Rahmen der ISO auf weltweit geltende Containernormen. Dadurch konnten Umschlagtechnik und Verkehrsträger auf einheitliche Maße ausgerichtet werden. Der ISO-Container führte damit zu einer Homogenisierung des Stückgutumschlags, durch die eine weitgehende Mechanisierung und damit Beschleunigung des Güterumschlags möglich wurde. Das führte zu einer erheblichen Reduzierung der Durchschnittskosten je umgeschlagenen Gutes. Der Umschlag zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erfolgte dabei ausschließlich im Container, die Anzahl der einzelnen Arbeitsschritte

wurde in erheblichem Maße reduziert. Das aufwendige Stauen und Löschen der Güter im Schiff – wie es im konventionellen Stückgutumschlag noch nötig gewesen war – fiel weg. Der Container wurde zu einem mobilen Teil des Schiffsladeraums. Die Umschlagsgeschwindigkeit nahm zu. Der Transport von zusätzlicher Ladung wurde wirtschaftlicher. Für die Frachtschiffahrt war damit ein für sie lange limitierender Faktor beseitigt. In der Folge wuchsen die Schiffsgrößen in erheblichem Maße an. Der Container wurde mehr und mehr zum Standardstückgut der Frachtschiffahrt und der Containerumschlag zum Standardprodukt der in den Häfen erbrachten Dienstleistungen. Hafenanlagen und Hafenbeschäftigung mussten daran angepasst werden. Für die Anlagen bezog sich dies auf die Ausgestaltung der Kaianlagen und deren Ausstattung mit Umschlagsgerät und die Leistungsfähigkeit ihres seewärtigen Fahrwassers. Die bisherigen Anlagen für den Stückgutumschlag waren für die Abfertigung von Containerverkehren weitgehend ungeeignet. Die gesamte Ausrüstung der Häfen mit Umschlagsgerät und Flurfördergerät musste erneuert werden, da die übliche Aufteilung der Kaiflächen zu wenig Platz zum Aufstellen und Zwischenlagern der Container ließ. Da der Container selbst den in ihnen transportierten Gütern genug Schutz bot, wurden die bisher obligatorischen Hafenschuppen überflüssig. Gleichzeitig erhöhte sich durch den Anstieg der Schiffsgrößen das Umschlagaufkommen je Schiff und durch die weitgehende Mechanisierung wiederum die Geschwindigkeit des Güterausstauschs zwischen Land und Wasser. Das erhöhte den Bedarf nach Flächen zum Vor- und Nachstauen der Container an den Liegeplätzen. Die konventionellen Anlagen des Stückgutumschlags mussten diesen Flächenanforderungen angepasst werden. Da wo dies nicht möglich war, weil in den meist noch stadtnah liegenden Häfen der dafür nötige Platz fehlte, löste sich die bisherige räumliche Nähe zwischen Stadt und Hafen auf. In vielen Häfen wurden neue Flächen erschlossen, die oft außerhalb der bisherigen Stadt- und Hafengrenzen lagen. Der Trend zu immer größeren Schiffen verschärfte diese Entwicklung noch einmal. Die Notwendigkeit von leistungsfähigen Fahrwasser führte dazu, dass neue Containerterminals tendenziell immer weiter flussabwärts platziert wurden. Häfen, die keine ausreichenden Fahrwassertiefen sicherstellen konnten, fielen aus den Fahrplänen der Containerlinienschiffahrt heraus und verloren damit ihre bisherige Funktion als Plätze des Güterumschlags.

Mit zunehmender Containerisierung des Stückgutumschlags ging sodann das anfallende konventionelle Umschlagaufkommen immer weiter zurück, so dass zahlreiche

der alten Hafentflächen immer weniger genutzt wurden und weitgehend brach fielen. Nach einer Phase des Abwartens wurde seit den 1980er Jahren in vielen Häfen damit begonnen, die einstigen Hafentflächen umzuwidmen. Diese unter der Überschrift Revitalisierung der Wasserfront in die Literatur eingegangene Konversion ehemaliger Hafentflächen ermöglichte es vielen Städten, den Strukturwandel, den ihre Häfen im Rahmen der Containerisierung erfahren hatten, für die eigene Stadtentwicklung nutzbar zu machen.

Bremen und Hamburg durchliefen unterschiedliche Anpassungsprozesse, die das Verhältnis zwischen Stadt und Hafen an beiden Plätzen unterschiedlich prägten.

Bremen war neben Rotterdam einer der ersten Häfen auf dem europäischen Festland, der in den zuvor bereits in Nordamerika etablierten Containerverkehr mit einbezogen wurde. Erster Standort für den Containerumschlag in den bremischen Häfen war eine eigens dafür hergerichtete Freifläche im Überseehafen in Bremen-Stadt. Bereits nach kurzer Zeit verlagerte sich die Abfertigung der Containerschiffe in ein gerade neu erschlossenes Hafengebiet auf der gegenüberliegenden Weserseite. Für Bremen fiel das Auftreten der Containerschiffahrt genau in eine Zeit, als die Stadt unmittelbar vor dem Abschluss einer umfassenden Erweiterung ihres Hafens nach außen stand. Der Bau des Neustädter Hafens auf der linken Weserseite bedeutete eine erhebliche Kapazitätsausweitung und war ein klares Bekenntnis zum Hafentstandort Bremen-Stadt. Mit der Vollendung der ersten Kaje des Neustädter Hafens konnte Bremen eine der modernsten Hafenanlage für den Stückgutumschlag in Europa aufweisen. Die Pläne für die Erweiterung umfassten in der Endausbaustufe mehrere Hafentbecken. Sie waren ganz im Zeichen der Kapazitätsengpässe im konventionellen Stückgutumschlag entstanden. Zwar war bei der Kaianteilung bereits Gabelstaplern und Uniloads Rechnung getragen worden, die Ausstattung mit 3-t-Kränen zeigte aber, dass die Anlage ursprünglich nicht für die Abfertigung von Containern vorgesehen war. Die Ertüchtigung für den Containerumschlag erfolgte dann auch kurzfristig. Die lange Kaje und das großzügige rückwärtige Areal dahinter waren dennoch gut für den Containerumschlag geeignet. Bremens Hafentverantwortliche bemühten sich dann auch, die zeitliche Korrelation zwischen Beginn der Containerschiffahrt und der Eröffnung des Neustädter Hafens als Beleg für die Weitsicht der bremischen Hafentpolitik darzustellen. Schaden nahm diese Lesart durch die Tatsache, dass sich schon sehr bald abzeichnete, dass die Kapazität des Fahrwassers der Unterweser für die mehr und mehr im Containerverkehr eingeführten großen Schiffseinheiten nicht

ausreichte. Bereits ein Jahr nach Beginn wurde klar, dass der Containerumschlag schon bald nach Bremerhaven an die Außenweser verlagert werden müsse. Während Vertreter Bremerhavens schon lange die bessere seewärtige Erreichbarkeit als Argument für den Ausbau der stadtbremischen Häfen an der Außenweser angeführt hatten, war es bis dahin stets Ziel der bremischen Hafenpolitik gewesen, durch einen entsprechenden Ausbau des Fahrwassers der Unterweser den Frachtschiffverkehr nach Bremen-Stadt zu lenken. Erst wenige Jahre zuvor war mit dem 8,7-Meter-Ausbau eine Vertiefung der Unterweser vorgenommen worden.

Vor der Weserkorrektion war die Stadt Bremen faktisch seit Anfang des 17. Jahrhunderts von einem direkten Zugang zu seeschifftiefem Wasser abgeschnitten gewesen. Schon damals hatte sich der bremische Hafenumschlag deshalb aufgrund zunehmender Unpassierbarkeit der Unterweser weseraufwärts verlagert. Das Ziel, auch unter diesen Voraussetzungen wieder über einen eigenen Seehafen zu verfügen, hatte Bremen 1827 zum Bau eines Vorhafens veranlasst. Bremerhaven etablierte sich in der Folge zu einer Drehscheibe der Dampfschiffahrt mit den USA. Insbesondere als Auswandererhafen wurde der Hafen einer der bedeutendsten Standorte Europas. Allerdings stellte sich für den Handel der in Bremen-Stadt ansässigen Kaufmannschaft der Bruch der Verkehrsströme in Bremerhaven noch im Laufe des 19. Jahrhunderts als zunehmend problematisch heraus. Dies, verbunden mit den Verhandlungen zum Anschluss Bremens ans Deutsche Zollgebiet, führte schließlich zu der Entscheidung für die Weser-Korrektion einschließlich des Baus eines Freihafens in Bremen-Stadt. Die Ladung sollte wieder bis hinauf nach Bremen geleitet werden. Sowohl für die Entscheidung zur Gründung Bremerhavens als auch zur Weserkorrektion war die bis dahin mangelnde Kapazität des Fahrwassers der Unterweser und deren hemmende Wirkung auf Bremens Bedeutung als Hafenstandort ursächlich gewesen.

Die Entscheidungen zur Weser-Korrektion stellten sich alsbald als richtig heraus. Bremen-Stadt erlebte in den Folgejahren eine stetige Blüte als Hafenstandort, die zu einer umfassenden Erweiterung seiner Freihäfen führte und Stadt und Reich in den folgenden Jahrzehnten dazu veranlasste, die Weser regelmäßig den jeweils aktuellen Bedürfnissen der Schifffahrt anzupassen.

Es waren die erheblich ansteigenden Umschlagmengen die auch nach dem Zweiten Weltkrieg zur Planung neuer Hafenanlagen in Bremen-Stadt führten. Durch die Etab-

lierung des Containerumschlags erwies er sich jedoch bereits kurz nach der Eröffnung des ersten von zunächst fünf geplanten Hafenbecken als Relikt eines dem Ende entgegengehenden Zeitalters des Hafenumschlags in Bremen. Die Ursache hierfür war allerdings nicht in der Hafenanlage an sich zu suchen. Im Gegenteil, die Anlage im Neustädter Hafen wäre wohl ohne größere Probleme zu einem vollwertigen Container-Terminal umwandelbar bzw. auszubauen gewesen. Die Länge der Kaje hätte Liegeplätze für mehrere Vollcontainerschiffe geboten und die zur Verfügung stehenden Erweiterungsflächen hinter der Kaje hätten zumindest für eine gewisse Zeit ausreichend Potential für den Terminalausbau gehabt. Ursächlich für die Tatsache, dass sich die Containerverkehre dennoch schon bald nach Beginn des Containerumschlags auf Bremerhaven konzentrierten, war die Tatsache, dass bereits die Vollcontainerschiffe, die Anfang der 70er Jahre in Dienst gestellt wurden, nicht mehr in der Lage waren, das Fahrwasser der Unterweser für eine Revierfahrt bis Bremen-Stadt zu nutzen. Die Unterweser war zu diesem Zeitpunkt in Folge mehrerer Vertiefungen bereits soweit ausgebaut, dass eine Anpassung an die Anforderungen der Containerschiffahrt und die Geschwindigkeit mit der diese Anforderungen stiegen, wasserbautechnisch nicht möglich erschienen. Auch nun drängte Bremen wieder auf eine weitere Vertiefung. Der für den Ausbau verantwortliche Bund willigte ein, obwohl die Unterweser sich bereits in einem wasserbaulichen Grenzbereich befand. Tatsächlich hatte die Vertiefung dann auch deutlich stärkere Auswirkungen auf den Fluss, als es vorher prognostiziert worden war. Das Ende der Ausbaufähigkeit war – zumindest vorerst – erreicht. Die seit 1921 geltende Garantie, dass das jeweilige Regelfrachtschiff unter Ausnutzung der Tide Bremen-Stadt erreichen können musste, wurde vom Bund aufgegeben. Die Verlagerung des Containerumschlags von Bremen-Stadt nach Bremerhaven konnte durch die Weservertiefung nicht gestoppt oder gar umgedreht werden. Die ursprünglich so ambitionierten Ausbauplanungen für das Hafensareal rechts der Weser wurden beerdigt. Trotz der erheblichen Investitionen und Anstrengungen, die unternommen worden waren, um den Hafen in Bremen-Stadt für zukünftigen Umschlag zu rüsten und erreichbar zu machen, verlagerte sich dessen Schwerpunkt an das tiefere Fahrwasser der Außenweser nach Bremerhaven. Damit markierte der Beginn des Containerumschlags für die Hafengruppe Bremen den Beginn der Verschiebung der Ladungsströme von Bremen-Stadt nach Bremerhaven. Nicht, weil dies politisch so gewollt gewesen wäre – das sicher nicht – sondern weil die Fahrwasserkapazitäten der Unterweser mit den Anforderungen der

Schiffsgrößenentwicklung in der Containerschifffahrt nicht Schritt halten konnte. Die Containerschifffahrt drehte damit einen Zustand zurück, der erst rund 80 Jahre zuvor durch die Korrektur der Weser hergestellt worden war. So wurde Bremerhaven bereits Anfang der 70er Jahre zum Zentrum des bremischen Containerverkehrs. Bereits im Jahr 1971 wurden erstmals mehr Container an der Außenweser als in Bremen-Stadt umgeschlagen.

Der Hafenstandort Bremerhaven stand zu diesem Zeitpunkt vor einem erheblichen Umbruch. Der Passagierverkehr, der über Jahrzehnte prägend für seine Hafenaktivitäten gewesen war, hatte seit der Etablierung des Flugzeugs auf der Nordatlantikroute seine Bedeutung weitgehend eingebüßt und war stark zurückgegangen. Somit bot der Beginn des Containerverkehrs eine neue Perspektive in einer Phase tiefgreifender struktureller Veränderungen. Zunächst wurden die ersten Containerdienste hinter der Nordschleuse im Nordhafen abgefertigt.

Um den Bedürfnissen der Containerschifffahrt nach schnellen Abfertigungen ihrer Schiffe gerecht zu werden, wurde schon sehr früh der Bau einer Stromkaje direkt an der Weser ins Auge gefasst. Die war auch deshalb notwendig, da keine der bestehenden Anlagen der Dockhäfen die nötigen Flächenreserven aufwies. Für den Bau der Stromkaje bemühte sich Bremen, Hamburg als Kooperationspartner zu gewinnen. Ziel war es dabei, einen gemeinsamen Containerterminal zu betreiben, zu dem auch Hamburg seine Verkehre an die Außenweser umlenken sollte. Dies wurde von Hamburg abgelehnt – das Projekt scheiterte. Bremen entschloss sich, den Bau der Stromkaje auch allein durchzuführen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit dem Baugrund konnte 1971 der erste Liegeplatz in Betrieb genommen werden. Schnell zeigte sich der Erfolg der Investition. Der Containerumschlag in Bremerhaven verzeichnete erhebliche Wachstumsraten, so dass die Stromkaje entlang des Ufers der Außenweser in mehreren Schritten umfassend nach außen erweitert wurde. Mit dem Bau des CT-III begann sich von Seiten von Umweltschützern und betroffenen Anwohnern erste Widerstände dagegen zu formieren, die sich dann insbesondere bei Planung und Bau des CT-IV laut artikulierten, allerdings keine nachhaltige Wirkung auf die Erweiterungen geltend machen konnten. Selbiges galt für die Proteste gegen den 14-Meter-Ausbau der Außenweser, der im Wesentlichen 1998 durchgeführt wurde, um damit den inzwischen weiter angewachsenen Containerschiffen einen möglichst tideunabhängigen Verkehr nach Bremerhaven zu ermöglichen.

In Bremen-Stadt war derweil ein weitgehender Verlust der einstigen Hafenfunktion zu verzeichnen. Mit steigendem Containerisierungsgrad des Stückgutverkehrs war auch dieser weitgehend aus den Häfen von Bremen-Stadt verschwunden. Zwar führte dort der Ausbau der Weser auf eine Tiefe von 9 Metern SKN zwischenzeitlich noch einmal zu einem kurzfristigen Aufschwung der Umschlagfähigkeiten, doch konnte auch diese Vertiefung keine nachhaltige Trendumkehr bewirken. Es waren weder mangelnde Anlagen, mangelnde Ausbauflächen noch mangelnder politischer Wille, die Bremen-Stadt seiner Rolle als Zentrum des bremischen Hafenumschlags beraubten, sondern die vergleichsweise flache und schmale Weser, die auch nach dem 9-Meter-Ausbau der Containerschiffahrt mit ihren immer größerer werdenden Einheiten keine Möglichkeit bot, den weit flussaufwärts liegenden Hafen mit ihren Liniendiensten anzulaufen.

So wirkte die Containerisierung auf die Beschäftigung im Hafen von Bremen-Stadt gleich doppelt. Zum einen traten auch hier Rationalisierungseffekte durch die Substitution des konventionellen Stückguts durch den Containerumschlag auf, zum anderen reduzierten sich die Beschäftigungsmöglichkeiten zusätzlich durch den Rückgang des allgemeinen Umschlagaufkommens.

Besondere Auswirkungen hatte der Rückgang des Umschlagvolumens für die alten Freihäfen, also die Hafенflächen rechts der Weser in Bremen-Stadt. Allmählich verloren sie ihre Bedeutung für den Seegüterumschlag fast vollständig.

Obwohl in anderen Hafenstädten auf der Welt der Trend zur Umwidmung brachgefallener Hafенflächen bereits erkennbar war, tat man sich in Bremen mit dieser Perspektive lange Zeit sehr schwer und das, obwohl der Hafen insgesamt im Zuge der Containerisierung dramatisch an Güteraufkommen und Bedeutung im Stückgutumschlag verloren hatte. Hafen- und Wirtschaftspolitik hielten lange an der ursprünglichen Funktion der unmittelbar an die Innenstadt angrenzenden Freihafengebiete fest. So wurden verschiedene Pläne entwickelt, wie die Areale als Hafенflächen wiederbelebt werden konnten. Als sich dann die Kajen des Überseehafens als einsturzgefährdet herausstellten, entschloss man sich für dessen Zuschüttung und siedelte mit dem Großmarkt einen Betrieb an, der zumindest mittelbar Bezug zum Hafen hatte, da in seiner Nachbarschaft am Europahafen der Fruchtumschlag in Bremen durchgeführt worden war. Dass die bremische Politik auch dann noch daran festhielt, die Flächen der alten Freihäfen allein für hafennahe Verwendungen nutzen zu wollen,

als sich bereits die BLG als größtes Hafenunternehmen Bremens aus ihnen zurückgezogen hatte, brachte ihr erhebliche Kritik von Stadtplanern und Architekten ein. Als sich die Stadt schließlich doch dazu entschied, die ehemaligen Hafenreviere in ein Stadtentwicklungsquartier umzuwandeln, waren mit der Zuschüttung des Überseehafens und dem Bau des Großmarktes bereits Entscheidungen getroffen worden, die in den Augen vieler der neuen Funktion eigentlich abträglich waren. Diesem Umstand Rechnung tragend sahen die Konzeptionen für die nun entstehende Überseestadt von vornherein ein Nebeneinander von neuer Nutzung als Wohn- und Dienstleistungszentrum sowie der alten Nutzung als Logistik- und Distributionsstandort vor.

Der Hamburger Hafen wurde seit dem Herbst 1966 regelmäßig von Semicontainerschiffen im festen Liniendienst angelaufen. Der Containerverkehr begann im Hamburger Hafen damit fast genau 100 Jahre, nachdem mit der Eröffnung des Sandtorhafens das erste Becken des modernen Hamburger Hafens eröffnet worden war. Von hier aus hatte sich der Hafen über den Großen und Kleinen Grasbrook, Steinwerder bis jenseits des Köhlbrands nach Waltershof mit zahlreichen Hafenbecken, Kais und Umschlaganlagen ausgedehnt.

Die erste Anlage für den Containerumschlag wurde im jüngsten Hafengebiet am Waltershofer Hafen ertüchtigt. In Hamburg herrschte insbesondere in der Anfangszeit noch erhebliche Skepsis gegenüber der neuen Umschlagform, deren Durchsetzungsfähigkeit bei den Hamburger Hafenverantwortlichen als nicht ausgemacht galt. Das erste Vollcontainerschiff wurde dann auch erst 1968 abgefertigt. Die Wahl Waltershofs – ein Gebiet in der Peripherie des Hamburger Hafens, das bis dahin weitgehend unerschlossen war – stellte sich aber schon bald als glücklich für die weitere Entwicklung des Containerumschlags im Hamburger Hafen dar. Das große, bisher kaum genutzte Areal rund um den Waltershofer Hafen bot sowohl am Kai selber, als auch im rückwertigen Raum genug Platz für den schrittweisen Ausbau zum Container-Zentrum im Hamburger Hafen. Mit der neuen Hafenordnung von 1970 wurde die Grundlage für mehr privatwirtschaftliches Engagement im Hafen geschaffen. Als Folge daraus entwickelte sich am gegenüberliegenden Kai des Container-Terminals Burchardkai der HHLA im Waltershofer Hafen mit der Eurokai KGaA der erste private Container-Terminal im Hamburger Hafen. Mit Burchardkai und Eurokai wurde Waltershof als der am weitesten westlich elbabwärts liegende Hafenteil das Zentrum des hamburgischen Containerumschlags.

Noch Anfang der 70er Jahre dehnte sich der Containerumschlag dann dennoch auch auf die elbaufwärts liegenden Hafengebiete aus. Mit Tollerort am Europakai und Unikai am Kaiser-Wilhelm-Hafen wurden ehemals konventionelle Stückgutumschlaganlagen auf Steinwerder allmählich zu Containerterminals umgewandelt. Die Elbe bot Containerschiffen dafür ein geeignetes Fahrwasser und wurde durch Ausbaumaßnahmen und Vertiefungen den wachsenden Anforderungen angepasst.

Auf dem Kleinen Grasbrook wurden die bestehenden Anlagen zu Multipurpose-Terminals ausgebaut, an denen neben dem Umschlag von konventionellen Stückgütern auch der Containerumschlag möglich war. Der Alte Elbtunnel stellte jedoch hier für die Containerschiffahrt eine Limitierung hinsichtlich des möglichen Tiefgangs dar. Sowohl auf Steinwerder als auch auf dem Kleinen Grasbrook wurden umfassende Hafenerweiterungen nach innen vorgenommen, durch die die schmalen Kaizungen durch das Zuschütten von Hafenbecken ausgedehnt wurden, um die Anlagen so für den Umschlag von Containern zu ertüchtigen. Dafür wurde im Wesentlichen Material verwendet, das bei den Arbeiten zur Vertiefung des Fahrwassers der Elbe anfiel. Insgesamt gab es seit Beginn des Containerverkehrs in Hamburg drei Elbvertiefungen. Die erste davon – die 1971 unmittelbar nach Beginn des Containerverkehrs nach Hamburg begonnen wurde – war noch unter dem Eindruck des Schiffsgrößenwachstums in der Massengutfahrt geplant worden. Allerdings waren die Abmessungen der großen Tankschiffe bereits Ende der 60er Jahre soweit angewachsen, dass klar war, dass auch eine vertiefte Elbe für sie nicht mehr ausreichend sein würde. So wurden die Pläne zum Ausbau der Elbe zwar weiterverfolgt, nun aber explizit, um so für den expandierenden Containerverkehr mit seinen immer größer werdenden Schiffen eine ausreichende Fahrwassertiefe nach Hamburg sicherzustellen. Noch zwei weitere Male wurde die Elbe vertieft. 1974 wurde die Elbe auf ein mittleres Tideniedrigwasser von 13,5 Metern gebracht. Anfang der 90er Jahre, nach dem Auftreten großer Containerschiffe mit Kapazität von mehr als 4.000 TEU, wurde eine erneute Vertiefung ins Auge gefasst, deren Umsetzung sich aber aufgrund erheblicher Widerstände von Umweltschützern und Anrainern bis Ende des Jahrzehnts verzögerte. Nach ihrer Fertigstellung war es Schiffen mit einem Tiefgang von 14,5 Metern möglich, den Hamburger Hafen anzulaufen. Auch wenn es an der Anpassung des Fahrwassers der Unterelbe an die Bedürfnisse der Containerschiffahrt erhebliche Kritik hinsichtlich des Umweltschutzes und möglicher Probleme bei der Deichsicherung gab, so muss doch konstatiert werden, dass es diese Ausbauschritte waren, die sicherstellten, dass

der weit im Binnenland liegende Seehafen Hamburg auch nach der Jahrtausendwende am Containerverkehr partizipieren konnte. Mehr noch: Entgegen des international zu beobachtenden Trends zum Bau bzw. zur Verlagerung von Terminals in Küstennähe wurde in Hamburg 2002 in Altenwerder ein neuer Container-Terminal eröffnet, der sogar weiter flussaufwärts lag als die meisten älteren Anlagen in Hamburg. Bereits seit den 70er Jahren war das Projekt zur Erweiterung des Hafens nach außen am Lauf der Süderelbe in Altenwerder verfolgt worden. Obwohl Altenwerder bereits seit 1929 für die Erweiterung des Hafens vorgesehen war, war das Projekt stark umstritten. Aufgrund des erheblichen Widerstands der betroffenen Bevölkerung, die zugunsten der neuen Hafenanlage ihr Dorf aufgeben und verlassen mussten, verzögerte sich das Projekt um rund zwei Jahrzehnte. Der 2002 eröffnete Terminal setzte das Rationalisierungsprimat, das von Beginn an wesentliche Triebkraft des Containerverkehrs gewesen war, in bis dahin nie dagewesener Konsequenz um. Der Terminal wurde soweit technisiert, dass der Umschlag, aber vor allem die Flurförderung der Container auf dem Kai fast ohne Menschen umgesetzt werden konnte. Vollautomatisierte ATV und Portalkräne übernahmen Transport und Organisation der Container auf dem Kai. Der seit Beginn des Containerverkehrs zu beobachtende Prozess der Substitution von menschlicher Hafenarbeit durch den Einsatz technischer Verfahren fand hier seinen vorläufigen Höhepunkt.

Schon vorher hatte sich das älteste und gleichzeitig der Innenstadt am nächsten liegenden Hafengebiet auf dem Großen Grasbrook für die Abfertigung von Container- und Semicontainerschiffen als weitgehend ungeeignet erweisen. Mit dem allmählichen Rückgang des konventionellen Stückgutaufkommens verlor es schließlich mehr und mehr an Relevanz für die Hafenwirtschaft. Ende der 90er Jahre wurde es schließlich von der Stadt zur Revitalisierung der innenstadtnahen Wasserfront vorgesehen. In dieser Zeit war der Containerumschlag in Hamburg stetig angestiegen. Gleichzeitig ging seit Mitte der 70er Jahre das Aufkommen an konventionellem Stückgut in Hamburg zurück. 1985 überstieg das Gewicht der in Containern umgeschlagenen Güter erstmal das des konventionellen Stückguts. Die Geschwindigkeit mit der sich diese Entwicklung vollzog, wird daran deutlich, dass nur vier Jahre später bereits zwei Drittel des im Hamburger Hafen umgeschlagenen Stückguts containerisiert war. Der Trend hielt unvermindert an. Während der Containerumschlag immer weiter zunahm, verloren die konventionellen Hafенflächen mehr und mehr an Bedeu-

tung. Nach Vollendung der Elbvertiefung im Jahre 2000 für Schiffe mit einem Tiefgang von 13,5 Metern nahm das Wachstum des Containerverkehrs nach Hamburg noch einmal rasant zu. Dieses Wachstum wurde dadurch getragen, dass die Hamburg anlaufende Tonnage mit Schiffen von mehr als 50.000 BRZ im Zuge der Elbvertiefung massiv anstieg. Schiffe dieser Größe wurden im Wesentlichen im Verkehr mit Fernost eingesetzt, ein Fahrtgebiet, das sich zu dieser Zeit im Zuge der weltweiten Arbeitsteilung wirtschaftlich besonders stark entwickelte.

In den bremischen Häfen nahm der Containerumschlag seine Anfänge in Bremen-Stadt. Nach Eröffnung der Umschlaganlagen in Bremerhaven stagniert der Containerumschlag in Bremen-Stadt und ging bald darauf zurück. Bereits ab 1971 wurden in Bremerhaven mehr Container umgeschlagen als in Bremen-Stadt. Das Umschlagwachstum innerhalb der Hafengruppe konzentriert sich nun ganz auf Bremerhaven. Erst nach der 9-Meter-Vertiefung der Unterweser begann der Containerumschlag auch in Bremen-Stadt wieder dynamischer zu wachsen. Zwischenzeitlich sogar stärker als der in Bremerhaven. Der Abstand zwischen beiden Häfen ging daraufhin zunächst zurück. Allerdings war diese Trendumkehr nicht von langer Dauer. Zwar wuchs der Containerumschlag absolut in Bremen noch bis Ende der 80er Jahre, brach dann aber in den 90er Jahren dramatisch ein, als die ersten Post-Panamax-Containerschiffe in den Dienst gestellt wurden. Das Umschlagswachstum beschränkte sich jetzt wieder ganz auf Bremerhaven. Mit Fertigstellung des 14-Meter-Ausbaus der Außenweser beschleunigte sich das noch einmal stark. Allein in den zwei Jahren danach stieg die Zahl der in Bremerhaven umgeschlagenen TEU um rund die Hälfte, obwohl in der gleichen Zeit die Zahl der Schiffsankünfte in Bremerhaven zunächst zurückging. Das Wachstum hielt an. Mit der Eröffnung des CT-IV im Jahr 2008 wurden in Bremerhaven erstmals 5 Mio. TEU umgeschlagen. Erst mit Beginn der Containerschiffahrt war in Bremerhaven überhaupt Stückgutumschlag in relevantem Ausmaße durchgeführt worden. Trotz des starken Anstiegs der Umschlagtätigkeiten kam es in Bremerhaven jedoch zu keinem bedeutenden Anwachsen der Hafentarbeiterzahl. Sie schwankte stets um die Zahl von 2000 Hafentarbeitern. Anders in Bremen-Stadt. Der Verlust der Hafenfunktion führte zu einem rapiden Rückgang der Hafentarbeiterschaft. Zwischen den Jahren 1967 und 2000 reduzierte sie sich um nahezu 90 Prozent. Nicht ganz so stark vollzog sich der Rückgang in Hamburg, wo sich die Containerisierung innerhalb des bestehenden Hafens vollzog. Gleichwohl war auch hier eine erhebliche Reduzierung des Gesamtbestandes der Hafentarbeiter um

rund zwei Drittel zu beobachten, obwohl sich das Umschlaggeschehen im Hafen in dieser Zeit vervielfacht hatte. Insgesamt war durch den Einsatz von Containern im Hafenumschlag schon von Beginn an eine erhebliche Produktivitätssteigerung zu erkennen gewesen, die den Bedarf an Hafentarbeitern bald insgesamt erheblich zurückgehen ließ. Diese Tendenz wurde dadurch verstärkt, dass nicht an seeschiffthiefes Wasser gebundene Tätigkeiten im Containersystem in großem Maße ins Binnenland verlagert werden konnten und auch wurden. Nur ein geringer Teil an Containern wurde im Hafen ge- oder entpackt. Das Stauen als Kerntätigkeit der Hafentarbeit wurde immer weniger als Dienstleistung in den Häfen nachgefragt. Das lässt sich eindrucksvoll an den dramatisch sinkenden Zahlen der Hafentarbeiter in Hamburg und Bremen-Stadt ablesen. Auch die nahezu konstant bleibende Zahl der Hafentarbeiter in Bremerhaven unterstreicht diesen Befund, wenn man bedenkt, dass sich Bremerhaven erst mit Beginn des Containerumschlags zum Zentrum des Güterumschlags innerhalb der bremischen Hafengruppe entwickelte. Die Vervielfachung der Umschlagmenge schlug sich demnach nicht positiv auf die Zahl der Hafentarbeiter nieder. Die Menge des Hafenumschlags hatte sich von der Zahl der Hafentarbeiter abgekoppelt. Technik ersetzte mehr und mehr die zuvor für die Hafentarbeit bestimmende Muskelkraft. Diese Entwicklung ging mit einer deutlichen Aufwertung der Hafentarbeiterschaft einher. Die Zeit der ungelerten Tagelöhner – die zuvor einen Großteil der im Hafen Beschäftigten ausmachte – ging mit dem Containerumschlag weitgehend zu Ende.

6.2 Fazit

Der Beginn der Containerschifffahrt zwischen Europa und USA wirkte auf die Häfen in Bremen und Hamburg als ein exogener Einflussfaktor. Die Initiative für den Umschlag von Containern ging nicht von den Häfen aus. Es waren die Reedereien, die nach einer Möglichkeit suchten, die Abfertigung der eigenen Schiffe zu beschleunigen. Zu dem Zeitpunkt als die ersten Containerlinien sich aufmachten, den Nordatlantik nach Europa zu überqueren, waren die Grundsätze des Containerumschlags in den USA schon etabliert und standardisiert. Für die Häfen diesseits des Atlantiks bedeutete dies, dass sie keine Möglichkeit hatten, noch Einfluss auf das grundsätzliche Prinzip des Containerverkehrs zu nehmen. Ihnen blieb allein die Entscheidung, sich den daraus ergebenden Anforderungen anzupassen, wenn sie an der neuen Form des Seegüterverkehrs teilhaben wollten oder nicht. Hier offenbarten sich erste Unterschiede zwischen Bremen und Hamburg. Während die Verantwortlichen in Bremen sich der neuen Umschlagmethode gegenüber aufgeschlossen zeigten, überwog in Hamburg zunächst Skepsis. Die Sorge, dass der Hafen als Folge von Mechanisierung und Haus-zu-Haus-Prinzip zu einer reinen Containerschleuse degradiert werden könnte, führte in Hamburg zunächst zu der Einschätzung, dass der Behälterverkehr nicht im Sinne der Häfen sein konnte. Erst als in Hamburg erkannt werden musste, dass das eigene Abwarten dazu führte, dass sich einzelne Reedereien dafür entschieden, stattdessen Konkurrenzhäfen anzulaufen, und sich nach eigener Analyse Bremen zum deutschen Basishafen für den Containerumschlag zu entwickeln drohte, führte dies zu einer Wandlung der hamburgischen Position.

Gleichwohl war diese früh geäußerte Sorge nicht unbegründet. Containerisierung bedeutete praktisch die Substitution von Hafearbeit durch Hafenanlagen. Durch die Produktivitätssteigerungen, die sich mit dem Einsatz von Containern ergaben, kopelten sich Umschlag- und Beschäftigungsentwicklung in den Häfen voneinander ab. Bei immer weiter anwachsendem Umschlag ergaben sich gleichzeitig immer weniger Beschäftigungsmöglichkeiten für Hafearbeiter. Zwar war der Rückgang an Hafearbeit dort, wo – wie in Bremen – ein weitgehender Verlust der Hafenfunktion insgesamt zu beobachten war, am deutlichsten. Aber auch in Hamburg, wo sich im Zuge der Containerisierung der Hafenumschlag und speziell der Stückgutumschlag vervielfachte, nahm die Zahl der Hafearbeiter deutlich ab. Selbst in Bremerhaven, wo erst mit Beginn des Containerumschlags Stückgutumschlag in relevantem Ausmaß durchgeführt wurde, nahm die Zahl der Hafearbeiter kaum zu. Dieser quantitative

Rückgang ging einher mit einer qualitativen Aufwertung der Hafendarbeit. Gerade die Bedeutung körperlicher Arbeit ging zurück. Die Beherrschung von Technik wurde mehr und mehr zur Bedingung für Hafendarbeit. Die Zeit der ungelerten Tagelöhner im Hafen fand damit ihr Ende. Der Rückgang der Arbeit im Hafen war jedoch nicht gleichbedeutend mit dem Wegfall vergleichbarer Tätigkeiten überhaupt. Das Stauen – früher Kerntätigkeit der Hafendarbeit – verlagerte sich ins Hinterland, dorthin, wo Container gepackt wurden. Im Falle der FCL-Container zum Versender bzw. Empfänger, im Fall von LCL-Containern oft in Packzentren jenseits der Hafengrenzen. Die Beschäftigungswirkung des Containerumschlags blieb damit zumindest in Teilen im Einzugsbereich der Hafenstädte. Als originäre Hafendarbeit, d. h. Arbeit im Hafen, ging sie jedoch in großem Umfang verloren. Der Hafen als Arbeitgeber verlor an Bedeutung.

Stattdessen wurde die Bereitstellung leistungsfähigerer Hafenanlagen Voraussetzung für die Teilnahme eines Hafens am hochtechnisierten Containerverkehr. Reichten in der frühen Anfangsphase des Containerverkehrs zunächst noch Freiflächen aus, waren schon bald spezielle Krananlagen und Terminalkonzeptionen für die Abfertigung der Containerschiffe notwendig. Erst durch das Vorhandensein spezialisierter Umschlaganlagen war das Rationalisierungsziel des Containerumschlags effektiv umzusetzen.

Sowohl in Bremen-Stadt als auch in Hamburg waren Flächen für solche Anlagen vorhanden. Bremen hatte zunächst einen Vorteil, da mit der Fertigstellung des Neustädter Hafens gerade frisch eine moderne Anlage fertiggestellt worden war, die leicht um passende Containerbrücken und Flurfördermittel ergänzt werden konnte. Eine ausreichend lange Kaje, großzügige Freiflächen und ausreichend Raum für Erweiterungen, ließen die Korrelation von Neueröffnung und Beginn der Containerfahrt zunächst wie einen Glücksfall aussehen. Schon sehr schnell stellte sich jedoch heraus, dass entsprechend ausgerüstete Kajen bzw. Kais nicht ausreichten, um Containerumschlag zu generieren. Wenn die seewärtige Hafenzufahrt den Anforderungen der Containerschiffahrt nicht gerecht wurde, war das Entwicklungspotential eines Hafens für den Behälterverkehr begrenzt. Auf Bremen traf genau das zu. Das Fahrwasser der Unterweser erwies sich bereits für die frühen Generationen an Vollcontainerschiffen als zu klein. Deshalb verlagerte sich das Zentrum des bremischen Containerumschlags bereits Anfang der 70er Jahre nach Bremerhaven.

Dafür, dass diese Verlagerung nicht im Sinne der bremischen Hafenplaner war, spricht, dass von ihrer Seite die Initiative für das Hansahafen-Projekt ausging. Der Bau einer Stromkaje an der Außenweser war eine so aufwendige und risikobehaftete Hafenerweiterung nach außen, dass eine Bündelung der Kräfte mit der Konkurrenz von der Elbe sinnvoll erschien. Bremen argumentierte dabei gegenüber Hamburg interessanterweise unter anderem damit, dass Revierfahrten insgesamt – und damit speziell auch jene die Elbe hinauf bis in den Hamburger Hafen – für Reedereien unattraktiv wäre, da sie an schnellen Rundreisen ihrer Schiffe interessiert seien. Bremen selbst musste gerade erleben, dass Revierfahrten bis in den eigenen Hafen aufgrund des mangelnden Fahrwassers kaum noch möglich waren. Beim Versuch, Hamburgs für das Hansahafen-Projekt zu werben, wurde das eigene Problem der Revierfahrten nun generalisiert. Die binnenländische Lage wurde allgemein als Nachteil definiert. Damit brachen die Bremer Hafenverantwortlichen mit genau jener Argumentation, mit der rund 80 Jahre zuvor die Weserkorrektur begründet worden war: Dass es nämlich besonders wirtschaftlich sei, wenn die Seeschifffahrt tunlichst weit ins Binnenland gezogen würde.

Aus Hamburg wurde dies als Versuch Bremens gewertet, sich angesichts der bevorstehenden Herausforderungen, Hamburg als Konkurrenten im Wettbewerb um Containerverkehre zu entledigen. Neben der in dieser Auseinandersetzung relevanten Frage nach Prestige – auf keinen Fall wollte man in Hamburg der Konkurrenz einfach das Feld überlassen – wurde die eigene Lage rund 100 Kilometer im Binnenland nicht als Nachteil, sondern als Standortvorteil gesehen. Das Engagement privater Hafenunternehmen war ein früher Hinweis darauf, dass dem Containerumschlag im Hamburger Hafen eine Zukunft beigemessen wurde. Da das Fahrwasser der Elbe dies erlaubte, wurde bald auch in den weiter flussaufwärtsliegenden Hafenteilen Containerumschlag betrieben. Zwar war die Topographie der konventionellen Anlagen in diesen Hafengebieten für den Containerumschlag wenig geeignet – auf den schmalen Kaizungen war zu wenig Platz, die Vielzahl an Hafenbecken wurde nicht mehr gebraucht – durch Erweiterungen nach innen konnte der Ausbau von Terminals jedoch ermöglicht werden.

Im Gegensatz dazu mussten die Häfen in Bremen-Stadt, nachdem sie von den Liniendiensten der Containerschifffahrt nicht mehr angelaufen wurden, insgesamt einen kontinuierlichen Bedeutungsverlust hinnehmen. Der verbleibende Umschlag konzentrierte sich bald im Wesentlichen auf die neueren Anlagen links der Weser.

Mangels Umschlag stellte sich bei den stadtnahen alten Freihäfen die Frage nach einer Anpassung der Anlagen an den Containerverkehr kaum. Das Zentrum des bremischen Hafenumschlags verlagerte sich insgesamt nach Bremerhaven. Lediglich die 9-Meter-Vertiefung der Weser konnte diesen Trend noch einmal – angesichts des anhaltenden Schiffsgrößenwachstums aber nicht nachhaltig und nur für kurze Zeit – umdrehen. Das ist insofern bedeutend, als dass nach der letzten Weservertiefung solche Schiffe, die bis heute speziell im Containerverkehr Richtung Skandinavien und der Ostsee eingesetzt wurden, Bremen-Stadt hätten anlaufen können. Diese Schiffe generierten ihre Ladung als sogenannte Feeder aber zu einem ganz wesentlichen Teil aus Transshipment-Containern, die von Übersee kamen und weitertransportiert werden mussten oder für Übersee bestimmt waren und per Zuliefererschiff angeliefert wurden. Ohne die Liniendienste, die im interkontinentalen Verkehr große Schiffe einsetzten, war Bremen als Zielhafen für einen Großteil der Feederliniendienste unattraktiv. Bremischer Knotenhafen, der von beiden Verkehren angelaufen wurde, war Bremerhaven. Hier konzentrierte sich fortan der bremische Containerumschlag. Die Stromkaje an der Außenweser wurde dafür fortlaufend und umfassend erweitert. Mit der Wanderung der Umschlagfähigkeit flussabwärts entsprach die Entwicklung, die die bremischen Häfen im Zuge der Containerisierung genommen haben, damit nahezu idealtypisch den Modellen für die Hafenentwicklung und dem Verhältnis zwischen Stadt und Hafen. Im Unterschied zu diesen Modellannahmen stellte die Verlagerung der Hafentätigkeit an einen flussabwärtsgelegenen Standort für die bremischen Häfen jedoch keine neue Entwicklung dar, sondern lediglich die Wiederholung der eigenen Geschichte. Den Beschränkungen des Fahrwassers der Weser Rechnung tragend, hatte sich Bremen bereits 1827 aufgemacht, eigene Hafenanlagen in unmittelbarer Nähe zum offenen Meer zu errichten, um so dann – als dies technisch möglich wurde – Ende des 19. Jahrhunderts den Weg zwischen Stadt und Meer schließlich durch eine großangelegte Weserkorrektur freizubaggern und fortan für die Frachtschiffahrt freizuhalten. Mit Beginn der Containerschiffahrt war das nach rund 80 Jahren nicht mehr weiter möglich. Das Auftreten der Containerschiffahrt Ende der 60er Jahre kann für Bremen mithin als Zäsur angesehen werden, die den Hafenplatz vor altbekannte Probleme stellte und die Ladungslenkung, die seit der Korrektur der Weser von den Außenweserhäfen in Richtung Bremen-Stadt vonstatten gegangen war, binnen kürzester Frist wieder umdrehte. Die Erreichbarkeit für die

Schifffahrt bestimmte in der bremischen Geschichte erneut über den Standort des Hafens.

Währenddessen konnte der Hamburger Hafen aufgrund der Fahrwasserkapazitäten der Unterelbe, die den Anforderungen der Schifffahrt mehrfach angepasst wurde, weitgehend innerhalb seiner bereits in der Vorcontainerzeit gültigen Grenzen den der neuen Umschlagtechnik angepasst werden. Bezogen auf die modellhaften Annahmen zur Hafenentwicklung stellt Hamburg damit einen Sonderfall dar. Ganz anders als in Bremen, konnte Hamburg die durch den Beginn des Containerumschlags induzierte Transformation innerhalb seines bestehenden Hafenareals vollziehen. Die zur Jahrtausendwende vollendete Anlage lag im Vergleich zu den vorhandenen Containerterminals sogar mehrere Kilometer flussaufwärts. Insgesamt verblieb das Zentrum des Hamburger Hafenumschlags weiterhin in unmittelbarer Nähe zur Stadt. Das Fahrwasser der Unterelbe war immer wieder durch Ausbaumaßnahmen und Vertiefungen den steigenden Anforderungen der immer größer werdenden Containerschifffahrt angepasst worden. Allerdings führte diese Politik zunehmend zu Widerstand seitens Umweltschützern und Elbanrainern. Just als das Wachstum der Schiffgrößen in der Containerschifffahrt eine neue Dynamik erreichte, verhinderten bzw. verzögerten diese Widerstände eine von Hamburg gewünschte erneute Elbvertiefung. Der politische und juristische Streit um die Elbvertiefung hält bis heute an. Verschiedene Reedereien begannen daher damit, ihre Schiffe in andere Häfen umzuleiten. Insbesondere bei schwerer See oder Sturm mieden sie die Elbe aus Angst vor Havarien. Auch vollbeladen war für viele der neuesten Großcontainerschiffe die Unterelbe nicht mehr zu passieren. War der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven nach seiner Eröffnung zunächst ein Beleg dafür, dass eine ausreichende Fahrwassertiefe zwar eine notwendige aber keinesfalls hinreichende Bedingung für Hafenumschlag war – trotz des tiefsten Fahrwassers der deutschen Nordseehäfen und der Beteiligung einer Großreederei an dem Terminal, blieb der Umschlag in den ersten Jahren nach Eröffnung zunächst weit hinter den Erwartungen zurück – relativierte sich dies Bild später. Mit den zunehmenden Schwierigkeiten bei der Revierfahrt nach Hamburg wurde Wilhelmshaven als Alternativhafen mehr und mehr angelaufen. Hamburg steht damit vor der Situation, dass die modernsten Einheiten der Containerschifffahrt nur noch unter Einschränkungen in der Lage sind, die Revierfahrt auf der Elbe durchzuführen. Die seit Anfang des Jahrtausends geplante Elbvertiefung könnte die Leistungsfähigkeit des Fahrwassers wieder zu Hamburgs Gunsten verändern. Ob das angesichts des

weiteren Schiffgrößenwachstums ausreichend wäre, kann nicht abschließend beurteilt werden. Die Tendenz, Landung mit dem Seeschiff möglichst weit ins Binnenland – und damit in die Nähe von Ausgangs- bzw. Endpunkt der Transportkette – zu tragen, scheint aber auch heute noch ungebrochen. Ansonsten ist es nicht zu erklären, warum immer noch deutlich mehr der Großcontainerschiffe nach Hamburg als nach Wilhelmshaven fahren. Allerdings mahnt das historische Beispiel Bremens, dass Reedereien, sollten sie mit den größten ihrer Schiffe den Hafen nicht mehr erreichen können, ihre Liniendienste insgesamt umleiten könnten. Im Gegensatz zu Bremen verfügt Hamburg über keinen Vorhafen. Der Verlust der Funktion als Containerhafen für mehr als die regionale Distribution wäre dann nicht ausgeschlossen. Wie für Bremen Anfang der 70er Jahre, könnte das für Hamburg das Ende seiner langen Historie als Universalhafen sein.

6.3 Abstract

7 Quellen & Literaturverzeichnis

7.1 Quellen

7.1.1 Staatsarchiv Hamburg

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 208. Einladungen, Tagesordnungen und Niederschriften zu den Sitzungen der Deputation für Wirtschaft und Verkehr. 12.1964 – 12.1966.

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 209. Einladungen, Tagesordnungen und Niederschriften zu den Sitzungen der Deputation für Wirtschaft und Verkehr. 01.1967 – 09.1969.

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 210. Einladungen, Tagesordnungen und Niederschriften zu den Sitzungen der Deputation für Wirtschaft und Verkehr. 10.1969 – 11.1974.

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 211. Einladungen, Tagesordnungen und Niederschriften zu den Sitzungen der Deputation für Wirtschaft und Verkehr. 12.1974 – 01.1977.

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 211. Einladungen, Tagesordnungen und Niederschriften zu den Sitzungen der Deputation für Wirtschaft und Verkehr. 02.1977 – 02.1978.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1294. Senatskommission zur Prüfung der Hafeninvestitionen. 12.11.1964 – 08.11.1965.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1295. Senatskommission zur Prüfung der Hafeninvestitionen. 30.11.1965 – 27.01.1966.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1296. Senatskommission zur Prüfung der Hafeninvestitionen. 09.02.1966 – 31.03.1966.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1297. Senatskommission zur Prüfung der Hafeninvestitionen. 06.04.1966 – 26.09.1966.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1323. Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens (Hafenreport). 01.09.1966 – 16.12.1966.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1324. Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens (Hafenreport). 19.12.1966 – 28.12.1966.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1325. Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens (Hafenreport). 10.01.1967 – 31.01.1967.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1326. Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens (Hafenreport). 03.02.1967 – 07.02.1966.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1327. Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens (Hafenreport). 07.02.1967 – 17.02.1967.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1328. Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens (Hafenreport). 20.02.1967 – 28.02.1967.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1329. Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens (Hafenreport). 02.03.1967 – 15.03.1967.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1330. Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens (Hafenreport). 16.03.1967 – 30.03.1967.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1331. Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens (Hafenreport). 04.04.1967 – 20.04.1967.

StHH. 171-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1332. Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens (Hafenreport). 29.04.1967 – 30.10.1968.

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1363. Allgemeine Angelegenheiten der Hafenspolitik. 1964 – 1967.

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1406. Entwicklung des Containerverkehrs im Ausland. 1966 – 1969.

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1407. Entwicklung des Containerverkehrs in den deutschen Häfen. 1966 – 1969.

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1408. Bau einer Umschlagsanlage für Container im Hamburger Hafen. 1965 – 1969.

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1410. Schiffbau für den Containerverkehr. 1966 – 1967.

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1411. Transportabwicklung im Containerverkehr. 1966 – 1967.

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1412. Entwicklungen von Umschlagstechniken für Containerverkehr. 1965 – 1968.

StHH. 371-16 II. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Nr. 1413. Gutachten von Prof. Dr. H.St. Seidenfuß: „Die wirtschaftliche Bedeutung der hamburgischen Hafenswirtschaft für die Wirtschaftsregion Hamburg“. 1963 – 1967.

7.1.2 Staatsarchiv Bremen

StAB 4,25/1 – 824. Hafenamtsamt Bremen. Besprechung mit der BLG über Containerumschlag beim Hafenbecken Niedervieland (linkes Weserufer) Bd. 1. 1966 – 1967.

StAB 4,25/1 – 826. Hafenamtsamt Bremen. Besprechung mit der BLG über Containerumschlag beim Hafenbecken Niedervieland (linkes Weserufer) Bd. 3. 1967 – 1970.

StAB 4,35/1 – 113. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzung der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Bd. 1 1956 – 1959.

StAB 4,35/2 – 1520. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Hafenentwicklungsplan. Entwurf, Stellungnahmen und Verabschiedung. 1974 – 1976.

StAB 4,35/2 – 1528. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Vorstudien und sonstiger Schriftwechsel zu Angelegenheiten des Hafenentwicklungsplans. 1971 – 1978.

StAB 4,35/2 – 1558. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Dezember 1965.

StAB 4,35/2 – 1559. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Dezember 1966.

StAB 4,35/2 – 1560. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Dezember 1967.

StAB 4,35/2 – 1561. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Dezember 1968.

StAB 4,35/2 – 1562. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Dezember 1969.

StAB 4,35/2 – 1563. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – April 1970.

StAB 4,35/2 – 1564. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Mai – Dezember 1970.

StAB 4,35/2 – 1565. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Dezember 1971.

StAB 4,35/2 – 1566. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Mai 1972.

StAB 4,35/2 – 1567. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Juni – Dezember 1972.

StAB 4,35/2 – 1568. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Mai 1973.

StAB 4,35/2 – 1569. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Juni – Dezember 1973.

StAB 4,35/2 – 1570. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Dezember 1974.

StAB 4,35/2 – 1571. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Mai 1975.

StAB 4,35/2 – 1572. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Juni – Dezember 1975.

StAB 4,35/2 – 1573. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – September 1976.

StAB 4,35/2 – 1574. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Oktober – Dezember 1976.

StAB 4,35/2 – 1575. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Juni 1977.

StAB 4,35/2 – 1577. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Mai 1978.

StAB 4,35/2 – 1579. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Juni 1979.

StAB 4,35/2 – 1580. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Juni – Oktober 1979.

StAB 4,35/2 – 1582. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Mai 1980.

StAB 4,35/2 – 1592. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen und Niederschriften. Januar – Dezember 1987.

StAB 4,35/2 – 1674. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Vorlagen. Enthält u.a.: Sondersitzung zum Container-Terminal Bremerhaven.

StAB 4,35/2 – 1709. Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Sitzungen der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Einladungen, Niederschriften und Vorlagen. 1985.

7.2 Monographien

Abendroth, Michael; Beckenbach, Niels; Braun, Siegfried; Dombois, Rainer: Hafenarbeit im Wandel. Eine industrisoziologische Untersuchung über die Arbeits- und Betriebsverhältnisse in den bremischen Häfen. Band 1: Die Voraussetzungen der Hafendarbeit. Bremen ca. 1978.

Abendroth, Michael; Beckenbach, Niels; Braun, Siegfried; Dombois, Rainer: Hafenarbeit. Eine industrisoziologische Untersuchung der Arbeits- und Betriebsverhältnisse in den bremischen Häfen. Frankfurt am Main 1979.

Abendroth, Michael; Dombois, Rainer; Heseler, Heiner: Vom Stauhaken zum Container. Eine vergleichende Untersuchung der tariflichen und betrieblichen Regelungen in den norddeutschen Häfen. Stuttgart 1981.

Basedow: Der Köhlbrandvertrag. Zuschüttung der Unterelbe. Hamburg ca. 1909.

Belina, Bernd: Die Bremische Häfen im Jahr 2050 – Zur Zukunft der Häfen in der Stadt Bremen. Bremen 2001.

Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens. 1967.

Berking, Helmut; Schwenk, Jochen: Hafenstädte. Bremerhaven und Rostock im Wandel. Frankfurt 2011.

Bessell, Georg: Geschichte Bremerhavens. Bremerhaven 1927.

Bird, James: The major seaports of the United Kingdom. London 1963

Bohn, Robert: Geschichte Schleswig-Holsteins. München 2006.

Bolle, Arved: Hafenanlagen für Stückgutumschlag. Ausgewählte Kapitel aus dem Seehafenbau. Berlin 1941.

Braun, Hans Joachim: Die 101 wichtigsten Erfindungen der Weltgeschichte. München 2005.

Braun, S.; Scherhorn, G.: Die zukünftigen Beschäftigungsmöglichkeiten für Arbeitnehmer im Hafen. Untersucht im Auftrage der Behörde für Wirtschaft und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg ca. 1975.

bremenports GmbH (Hrsg.): Mit der Box zum Welthafen – Vier Jahrzehnte Stromkaje – Vom ersten Container bis zum CT 4. Hamburg 2009.

Brinkmann, Birgitt: Seehäfen. Planung und Entwurf. Berlin 2005.

Broeze, Frank: The Globalisation of the Oceans: Containerisation from the 1950s to the Present. St. John's 2002.

Buchheister, M.: Die Elbe und der Hafen von Hamburg. Hamburg 1899.

Buchheister, M.; Bensberg, E.: Hamburgs Fürsorge für die Schiffbarkeit der Unter-Elbe. Hamburg 1901.

Bukold, Steffen; Deecke, Helmut; Läßle, Dieter: Der Hamburger Hafen und das Regime der Logistik. Zum Strukturwandel im Güterverkehr und seinen Auswirkungen für die Hamburger Hafenwirtschaft. Hamburg 1992.

Cassier, Dietmar: Funktions- und Strukturwandel des Hamburger Hafens. Hamburg 1989.

Cudahy, Brain J.: Box boats. How container ships changed the world. New York 2006.

Däuper, Horst: Verbesserung des Containerumschlages in Hafenbetrieben mit Hilfe tragbarer Datenfunkgeräte. Hamburg 1980.

Dannemann, Günter: Die Hafenabhängigkeit der Bremischen Wirtschaft. In: Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung (Hrsg.): Regionalwirtschaftliche Studien 2. Bremen 1978.

Deecke, Helmut: Die Einführung des Großcontainerüberseeverkehrs in Hamburg. Zum Verhältnis zwischen Ökonomie, technischen Fortschritt und veränderten Arbeitsprozessen im Hafenumschlag. Hamburg 1983.

Deecke, Helmut; Kappel, Robert: Phönix im Sinkflug? Bremens Hafenpolitik vor einem notwendigen Neubeginn. Bremen 1992.

Diedrich, Helmut; Steineke, Jörg: Strukturvergleich der Leistungen und Preise der Hafenumschlagseinrichtungen in Hamburg und ausgewählten Nordseehäfen. Hamburg 1969.

Driesen, Oliver: Welt im Fluss. Hamburgs Hafen, die HHLA und die Globalisierung. Hamburg 2010.

Eckelmann, Curt: De Hobenboos. Eine Lebensgeschichte. Hamburg 1992.

Eilers, Reimer: Das neue Tor zur Welt. Vierzig Jahre Container in Hamburg. Hamburg 2009.

Ellerbrock, Hans-Joachim; Hahne, Jochen; Schafft, Gerhard: Altenwerder. Ein Dorf wird zerstört. Hamburg 1977.

Engel, Sandra; Tode, Sven: Hafen – Stadt – Hamburg. Von der Alster an die Elbe – Hafentwicklung im Strom der Zeit. Hamburg 2007.

Flügel, Heinrich: Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen.

Franzius, Ludwig; Sonne, Ed. (Hrsg.): Der Wasserbau. Handbuch der Ingenieurwissenschaften. III Band. Leipzig 1879.

Franzius, Ludwig; u.a.: Projekt zur Korrektio n der Unterweser. Leipzig 1882.

Franzius., Ludwig: Die Korrektio n der Unterweser. Bremen 1888.

Franzius, Ludwig: Neue Hafen-Anlagen zu Bremen eröffnet im Jahre 1888. Hannover 1889.

Friedrichson, J.: Schifffahrts-Lexikon. Nebst einem Abriss der Geschichte der Schifffahrt und ihrer Entwicklung. Hamburg 1879.

Geißler, Robert: Die Weser – Eine Beschreibung in Wort und Bild. Göttingen 1863.

Gerhards, Erwin (Hrsg.): Der Hafen, der es in sich hat. Hamburg 1982.

Gerckens, Claus: Containerisierung im Hamburger Hafen 1968 -1975. Konstanz 1978.

Goetz, Stefan: Die Entwicklung des Hafenraumes Waltershof. Hamburg 1983.

Gräfin, Birte: Vom Stauhaken zum Container. Vom unständigen Aushilfsarbeiter zum Hafenfacharbeiter. Bremen 2009.

Grobecker, Kurt: Kurt Eckelmann geht an Land – Die Geschichte der Eurokai-Gruppe. Hamburg 1991.

Grobecker, Kurt: Hafen Hamburg. Sechs Jahrzehnte Erfolgsgeschichte. Hamburg 2004.

Gröne, Jörg; Held, Karlheinz: Integriertes Hafenverkehrszentrum Altenwerder. Chancen und Risiken für den Logistikstandort Hamburg. Hamburg 1999.

Hagen, G.: Handbuch der Wasserbaukunst. Dritter Theil: Das Meer. Berlin 1863.

Hagen, Gotthilf: Gutachterliche Aeusserung des königl. preuss. Geheimen Oberbau-rath Hafen über die Hafen-Anlage auf dem Grasbrook. Hamburg 1858.

Hansen, Helmut F.: Im Auf und Ab der Gezeiten. Die wechselvolle Geschichte des Hamburger Hafens. Herford 1989.

Harmstorf, Behrend: Kleine Chronik vom Hamburger Hafen. 1900 - 2000. Hamburg 2001.

Hautz, Hanjo: Stadt und Hafen – Entwicklungsperspektiven für eine verträgliche Nachbarschaft von Stadt(-entwicklung) und Hafen(-wirtschaft). Göttingen 2008.

Heim, Frank: Lastwagen, Sattelschlepper und Container im Güter-Fernverkehr. Eine Kostenanalyse. Bern 1954.

Helle, Horst Jürgen: Die unständig beschäftigten Hafentarbeiter in den nordwesteuropäischen Häfen. Eine industriesoziologische Untersuchung in Antwerpen, Bremen, Bremerhaven, Hamburg und Rotterdam. Stuttgart 1960.

Hübbe, Heinrich: Einige Wasserstands-Beobachtungen im Fluthgebiet des Elbstroms. Hamburg 1842.

Hübbe, Heinrich: Fünf Abhandlungen über das Fahrwasser der Unter-Elbe. Hamburg 1854.

Jaerlich, Werner: Hafentarbeitsrecht für Hamburg, Altona, Harburg und Unterelbe. Hamburg 1927.

Johnsen, Katrin: Heimathafen – Zehn Jahre Überseestadt Bremen – Streifzüge durch den Wandel. Bremen 2010.

Kähler, Gert: HafenCity Hamburg. Spuren der Geschichte. Hamburg 2001.

Kellner-Stoll, Rita: Bremerhaven 1827 - 1888 – Politische, wirtschaftliche und soziale Probleme einer Stadtgründung. Bremerhaven 1982.

Kludas, Arnold; Maass, Dieter; Sabisch, Susanne: Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hamburg 1988.

Klugmann, Werner: Auf Schienen zum Schiff. Eine Dokumentation zum hundertjährigen Bestehen der Hamburger Hafentbahn im Jahre 1966. Hamburg 1966.

Klugmann, Werner: Der Hamburger Hafentarbeiter. Soziale Probleme beim Güterumschlag. Hamburg 1954.

Klugmann, Werner: Tatsachen, Daten und Zahlen über den Hamburger Hafen. Hamburg 1966.

Küntzel, Werner: Falsch und richtig. Hamburger Winke für seemässige Verpackung. Hamburg 1957.

Lange, Ralf; Rademacher, Henning: Hafentführer Hamburg. Hamburg 1999.

Lange, Ulrike; Hutterer, Florian: Hafen und Stadt im Austausch. Ein strategisches Entwicklungskonzept für einen Hafenbereich in Hamburg. Berlin 2006.

Läpple, Dieter; Deecke, Helmut; Krüger, Thomas: Strukturentwicklung und Zukunftsperspektiven der Hamburger Wirtschaft unter räumlichen Gesichtspunkten. Clusterstruktur und Szenarien. Hamburg 1990.

Levinson, Marc: The Box. How the Shipping Container made the World smaller and the World Economy bigger. 2006.

Löbe, Karl: Seehafen Bremen – 100 entscheidende Jahre. Bremen 1977.

Löbe, Karl: Um das Schicksal Bremens und Bremerhaven. Erlebte Entscheidungen. Bremen 1986.

Löbe, Karl: Seeschifffahrt in Bremen – Das Schiff gestaltet Hafen und Stadt. Bremen 1989.

Lüneburg, Alfred; Dannemann, Günter; Lörcher, Siegfried: Ökonomische und fiskalische Bedeutung der Häfen für Bremen. In: Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung (Hrsg.): Regionalwirtschaftliche Studien 6. Bremen 1985.

Lüscher, Jürgen; Biebig, Peter; Schönknecht, Rolf: Das Buch vom Hafen. Berlin 1981.

Lutze, Ursula: Bremerhaven – Werdegang und heutige Bedeutung eines Seehafens. Bremen 1970.

Maass, Dieter: Der Ausbau des Hamburger Hafens 1840 – 1910. Hamburg 1990.

Mac-Elwee, Roy Samuel: Wesen und Entwicklung der Hamburger Hafenbaupolitik im Besonderen von 1815 bis 1888. Berlin 1915.

Maixner, Birgit: Haithabu. Fernhandelszentrum zwischen den Welten. Schleswig 2010.

Mangels, Eymar-Klaus: Organisation der Güterverkehrsströme im Seehafen. Traditionelles Stückgut und moderne Umschlagsformen. Hamburg 1977.

Marg, Volkwin: Studie zur Entwicklung des innerstädtischen Hafenrandes zwischen Grasbrook und Baakenhafen. Aachen 1996.

- Marheinecke, Jens: Ein Waisenknabe wird zum Petroleumkönig. Der Lebensweg des Wilhelm Anton Riedemann von Meppen über St. Louis, Geestermünde und Hamburg nach Lugano. Hamburg 2000.
- Meier, Jörg: Von Menschen und großen Pötten. Das Hafенbuch Hamburg. Hamburg 1996.
- Miller, Michael: Europe and the maritime world. A twentieth-century history. Cambridge 2012.
- Nehls, Christian; Bubendey, Johann Friedrich: Die Elbe – Hamburgs Lebensader. Hamburg 1892.
- Neumann, Uwe: Auswirkungen und Prozeßabläufe der Erneuerung innerstädtischer Hafengebiete im Revitalisierungsprozeß britischer Städte. Düsseldorf 1997
- Ninnemann, Jan: Seehafenwettbewerb in Europa. Eine empirische Analyse der Wettbewerbsdeterminanten am Beispiel ausgewählter Containerhäfen der Nordrange und im Mittelmeer. Hamburg 2006.
- Philippi, Johann Jacob Martin: Sammlung sämmtlicher neuer Preußischer Gesetze über die indirecten Steuern. Köln 1830.
- Preuß, Olaf: Eine Kiste erobert die Welt. Der Siegeszug einer einfachen Erfindung. Hamburg 2007.
- Pries, Martin: Waterfronts im Wandel. Baltimore und New York. Stuttgart 2008.
- Rabe, Johannes Emil: Das Speicherbuch. Hamburg 1916.
- Rath, Jürgen: Arbeit im Hamburger Hafen. Eine historische Untersuchung. Hamburg 1988.
- Romeykes, Gert: Strukturwandel in der Hamburger Seehafenverkehrswirtschaft. Hamburg 1976
- Scherhorn, G.; Braun, S.: Die zukünftigen Beschäftigungsmöglichkeiten für Arbeitnehmer im Hafen. Untersucht im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg ca. 1975.

Schönknecht, Axel: Maritime Conterainerlogistik – Leistungsvergleich von Containerschiffen in intermodalen Transportketten. Berlin 2009.

Schiffsmeldedienst GmbH. (Hrsg.): Von See auf Hamburg. Hamburg 1959.

Schlottau, Klaus; Tilgner, Daniel (Hrsg.): Der Bremer Überseehafen. Bremen 1999.

Schneider, Oskar: Hafen Hamburg. Ein Buch vom Hamburger Abendblatt. Hamburg 1977.

Schwarzwälder, Herbert: Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. Teil 1 – Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit (1810). Bremen 1995.

Skrentny, Werner (Hrsg.): Der Hafenfürher. Schiffe und Menschen, Lieder und Geschichten an 99 Standorten. Hamburg 1989.

Stephan, Hnr.: Das Stückgut-Beförderungswesen auf den Eisenbahnen Deutschlands. Ein Vorschlag zur einheitlichen Gestaltung desselben. Berlin 1878.

Stopford, Martin: Maritime Economics. London 1988.

Strohmeyer, Dieter: Bremerhaven – Wirtschafts- und Stadtentwicklung im Spannungsfeld langfristiger Konjunkturlagen. Bremerhaven 1992.

Scheper, Burchard: Die jüngere Geschichte der Stadt Bremerhaven. Bremen 1977.

Weidinger, Ulrich: Mit Koggen zum Marktplatz - Bremens Hafenstrukturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung. Bremen 1997.

Weinkopf, Claudia: Der Hamburger Gesamthafenbetrieb als Beispiel eines branchenbezogenen überbetrieblichen Arbeitskräftepools. Gelsenkirchen 1992.

Witthöft, Hans Jürgen: Container : Transportrevolution unseres Jahrhunderts. Hamburg 1978.

Witthöft, Hans Jürgen: Container. Eine Kiste macht Revolution. Hamburg 2000.

Witthöft, Hans Jürgen. Container – Die Mega-Carrier kommen. Hamburg 2004.

Witthöft, Hans Jürgen: Giganten der Meere. Containerschiffe – Motoren der Globalisierung. Hamburg 2010.

7.3 Aufsätze

Agatz, Arnold: Die Anpassung der Seehäfen mit ihren Zufahrten an die wachsenden Schiffsgrößen. In: Wirtschafts-Correspondent. 1957 Nr. 46. S. 10 -12.

Becker, Walter: Industrielle Revolution – Wissenschaftlich-technische Revolution: Methodologisches und Wirtschaftshistorisches. In: Dresdener Beiträge zur Geschichte der Technikwissenschaften. 1988. S. 4 – 8.

Bockius, Roland: Ladetechnik und Stauerei in der antiken Binnen- und Seeschiffahrt. In: Braun, Hans Joachim (Hrsg.): Seetransport in Geschichte und Gegenwart. Vorträge zur Jahrestagung der Georg-Agricola-Gesellschaft 2004 in Bremerhaven. Freiberg 2005. S. 41 – 56.

Bolle, Arved: 100 Jahre Entwicklung im Hafenbau unter besonderer Berücksichtigung des Hamburger Hafens. In: Schroedter, Paul; Schroeder, Gustav (Hrsg.): 100 Jahre Schifffahrt, Schiffbau, Häfen. "Hansa". Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 1864-1964. 1964. S. 143 – 161.

Brand, Friedrich: Die Verkehrswirtschaft der Unterweser - Ihre geschichtliche Entwicklung und Bedeutung in der Gegenwart. Vortrag, geh. auf d. 12. Sitzung d. Seeverkehrsbeirats am 18.4.1955 in Nordenham. In: Bundesverkehrsministerium (Hrsg.): Schriftenreihe des Seeverkehrsbeirats. Heft 7. Hamburg 1955. S. 5 – 16.

Brandt, Heinrich: Zwischen Besetzung und Verfassung – Die Eingliederung Wesermündes in das Bundesland Bremen. In: Bickelmann, Hartmut (Hrsg.): Verfassung, Verwaltung und Demokratie – Beiträge zum 50. Jahrestag der Verabschiedung der Bremerhavener Stadtverfassung. Bremerhaven 1997. S. 9 – 68.

Brönner, Wolfgang: Vorhafen zum Alten Hafen. In: Scholl, Lars U. (Hrsg.): Bremerhaven: Ein hafengeschichtlicher Führer. Bremerhaven 1980. S. 51 – 52.

Brönner, Wolfgang; Gravert, Hinrich: Vorhafen und Schleuse zum Neuen Hafen. In: Scholl, Lars U. (Hrsg.): Bremerhaven: Ein hafengeschichtlicher Führer. Bremerhaven 1980. S. 76 – 78.

Bukold, Steffen: Hamburger Hafenarbeiter im Zeichen neuerer Unternehmensstrategien. Rationalisierung, Integration und Flexibilisierung des Arbeitseinsatzes. In: Herzog, Arno; Trautmann, Günter (Hrsg.): Arbeiter und technischer Wandel in der Hafenstadt Hamburg. Hamburg 1989. S. 309 – 339.

Deecke, Helmut: Globalisierung, Container und Seehafen. In: Schubert, Dirk: Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin 2001. S. 37 – 62.

Ebhardt, Christina; Siegmüller, Annette: Zur Uferlinie der Balge in der Langenstraße. In: Bremer Archäologische Blätter. Band 4. Bremen 1998. S. 79 – 84.

Fenton, Roy: John Bowes. The first Bulk Carrier? In: Ships in focus record. London 2002. Nr. 20. S. 252 - 260.

Ferk, Ulrich: Die Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe: Portrait eines wasserbaulichen Großprojektes. In: Beiträge zur Geographie der Meere und Küsten Vechterer Studien zur angewandten Geographie und Regionalwissenschaft. Band 22. Vechta 2001. S. 73 -83.

Ferk, Ulrich: Die Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Portrait eines Großprojekts. In: Holt Fast – Nachrichtenblatt für ehemalige Angehörige des Amtes für Strom- und Hafenaufbau. Nr. 81. Hamburg 1996. S. 40 – 45.

Fiehler, Fritz: Hafen 1989. Die Zeit der Umwälzungen. In: Skrentny, Werner (Hrsg.): Der Hafenführer. Schiffe und Menschen, Lieder und Geschichten an 99 Standorten. Hamburg 1989. S. 19 -25.

Franzius, Ludwig: Einwirkung des Meeres auf Küsten und Strommündungen. Seeuferbau, Stromcorrection im Fluthgebiet und Seeschiffahrtskanäle. In: Franzius, Ludwig; Sonne, Ed. (Hrsg.): Der Wasserbau. Handbuch der Ingenieurwissenschaften. III Band. Leipzig 1879.

Gefroi, Class: Pflöcke im Niemandsland. SAP Business Center Hamburg. In: Hamburgische Architektenkammer (Hrsg.): Architektur in Hamburg. Jahrbuch 2003. Hamburg 2003. S. 76 – 77.

Gramlich, Wolfgang; Krause, Dieter: Massenstückgut-Umschlag am HHLA Terminal Burchardkai in Hamburg. In: Handbuch für Hafenbau und Umschlagstechnik. Hamburg 1978. S. 123.

Gravert, Hinrich: Verbindungsschleuse und Drehbrücke zwischen Neuem Hafen und Kaiserhafen I. In: Scholl, Lars U. (Hrsg.): Bremerhaven: Ein hafengeschichtlicher Führer. Bremerhaven 1980. S 118 – 119.

Grobecker, Kurt: Helmuth Kern. Annäherung per Distanz. Persönliche Anmerkungen von Kurt Grobecker. In: Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m. b. H. (Hrsg.): Helmuth Kern . Ein Leben für den Hafen. Hamburg 2005. S. 30 – 32.

Haspel, Jörg: Denkmäler im Hafen. Kräne an den Kaien. In: Skrentny, Werner (Hrsg.): Der Hafenfürer. Schiffe und Menschen, Lieder und Geschichten an 99 Standorten. Hamburg 1989. S. 69 – 71.

Hascher, Michael: Die low-tech-Revolution: Container und Pipelines. In: Roth, Ralf; Schlögel, Karl: Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert. Frankfurt am Main. 2009. S. 431 – 451.

Hayuth, Yehuda: The port-urban interface. An area in transition. In: Area. 1982 Nr. 3. S. 220.

Hensen, Ulrich: Ausbau von Umschlagsanlagen. In: Architekten- und Ingenieurverein Hamburg e.V.; Hamburgische Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlicher Gewerbe (Hrsg.): Hamburg und seine Bauten 1969-1984. Hamburg 1984. S. 278 -286.

Hoyle, Brian: Development dynamics at the port-city interface. In: Hoyle, Brian, u.a.: Rivitalising the waterfront. London 1988.

Hoyle; Brian: Revitalizing the Port-City Waterfront: Retrospect and Prospect. In: Blotevogel, Hans; Ossenbrügge, Jürgen; Wood, Gerald: Lokal verankert – weltweit vernetzt. Stuttgart 2000. S. 222 - 233.

Kähler, Gert: Containertekturen. Hamburg Cruise Center. In: Hamburgische Architektenkammer (Hrsg.): Architektur in Hamburg. Jahrbuch 2004. Hamburg 2004. S. 64 – 65.

- Kähler, Gert: Mit vollen Segeln durch schwere See. In: Hamburgische Architektenkammer (Hrsg.): Architektur in Hamburg. Jahrbuch 2004. Hamburg 2004. S. 192 – 193.
- Kamin, Bernt: „Hafen und Logistik. Nur noch Container und keine Menschen?“ In: Meuche-Mäker, Meinhard: Hamburg - Wachsende Stadt durch schrumpfendes Gemeinwesen? Hamburg 2005. S. 73 – 91.
- Kludas, Arnold: Columbuskaje und Stückgut-Terminal. In: Scholl, Lars U. (Hrsg.): Bremerhaven: Ein hafengeschichtlicher Führer. Bremerhaven 1980. S. 137 – 139.
- Lehmann, Eike: Schiffstechnik – Sind die großen Revolutionen vorüber? In: Weltseeverkehr vor der Jahrhundertwende. 7. Kieler Seminar zu aktuellen Problemen der See- und Küstenschifffahrt. S. 115 – 121.
- Lemper, Burkhard; Zachcial, Manfred: Containermärkte und Entwicklung der Containerflotte. In: Perspektiven der Schiffsgrößenentwicklung in der Containerschifffahrt – Herausforderungen für die deutschen Nordseehäfen. Wilhelmshaven 2000. S. 16 – 29.
- Linde, Horst: Containertechnologie. (R)Evolution des Seeverkehrs. In: Braun, Hans-Joachim: Seetransport der Jahrestagung der Georg-Agricola-Gesellschaft 2004 in Bremerhaven. Freiberg 2005. S. 77 – 94.
- Meyer, Harold M.: Some geographic aspects of technological changes in maritime transportation. In: Economic Geography. Bd. 49. Worcester 1973. S. 145 – 155.
- Mörser, Kurt: Prinzipielles zur Transportgeschichte. In: Sieferle, Rolf Peter (Hrsg.): Transportgeschichte. Berlin 2008. S. 39 -78.
- Müller, Lutz; Wittenberg, Lutz: Ursachen des neuen Wandels: Das Grosscontainerschiff – Stand und Aussichten. In: 6. Kieler Seminar zu aktuellen Fragen der See- und Küstenschifffahrt. Probleme im Seeverkehr. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V.. Kiel 1997. S. 15 – 33.
- Nagel, Gerd-Dieter: Hafenentwicklung. Die Weltwirtschaft als Randbedingung der Hafenentwicklung. In: Architekten- und Ingenieurverein Hamburg e.V.; Hamburgische Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlicher Gewerbe (Hrsg.): Hamburg und seine Bauten 1969-1984. Hamburg 1984. S. 250 – 256.

Neumann, Hans: 100 Jahre Kaikräne im Hamburger Hafen. In: Schroedter, Paul; Schroeder, Gustav (Hrsg.): 100 Jahre Schifffahrt, Schiffbau, Häfen. "Hansa". Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 1864-1964. Hamburg 1964. S. 162 – 169.

Nuhn, Helmut: Expansionsphasen des Hamburger Hafens unter Berücksichtigung politischer, ökonomischer und technologischer Steuerungskräfte. In: Nuhn, Helmut; Ossenbrügg, Jürgen; Söker, Elfried: Expansion des Hamburger Hafens und Konsequenzen für den Süderelberaum. Hamburg 1983. S. 39 – 78.

O.V.: Wahre Größe. Planungen und Grössenentwicklung des Hamburger Hafens. In: Durke, Frank (Hrsg.): Hafen Hamburg. Geschichte, Vision, Alltag. Worms 2007. S. 28 - 35.

O.V.: Wahre Größe. Planungen und Grössenentwicklung des Hamburger Hafens. In: Durke, Frank: Hafen Hamburg. Geschichte, Vision, Alltag. Worms 2007. S. 28 – 35.

Papadopoulos, Sotirios: Entwicklung und Strukturwandel des Weltseeverkehrs (1960 – 1985). In: See- und Küstenschifffahrt im Umbruch. Bergisch Gladbach 1986. S. 1 – 11.

Poehls, Harald: Künftige Containerschiffe. Je größer desto besser? In: Fünftes Kieler Seminar zu aktuellen Fragen der See- und Küstenschifffahrt. Kiel 1995. S. 139 – 161.

Rahlfs, Wilhelm: Der Hafen Hamburg. Ein Leistungsfähiger Hafen. In: Staatspolitische Gesellschaft e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg – Hafen mit Zukunft? Hamburg 1991. S. 19 – 22.

Roth, Ralf: Allgemeine Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte. In: Roth, Ralf; Schlögel, Karl: Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert. Berlin 2009. S. 47 – 64.

Sager, Karls-Heinz: Die zweite Containerrevolution in der Linienschifffahrt. In: See- und Küstenschifffahrt im Umbruch. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Kiel 1985. S. 25 – 46.

Schlögel, Karl: Europa in Bewegung. Die Transformation Europas und die Transformation des europäischen Verkehrsraums. In: Roth, Ralf; Schlögel, Karl: Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert. Berlin 2009. S. 29 – 46.

Scholl, Lars U.: Nordschleuse. In: Scholl, Lars U. (Hrsg.): Bremerhaven: Ein hafengeschichtlicher Führer. Bremerhaven 1980. 145 – 147.

Schön, Bettina; Uhlmann, Gordon; Wilkens, Susanne: Von der Kaizunge zum Containerterminal. Hamburger Hafenlandschaften im Wandel 1866 bis 1970. In: Durke, Frank: Hafen Hamburg. Geschichte, Vision, Alltag. Worms 2007. S. 10 – 27.

Schröter, Heike: 500 Jahre Bremer Hafengeschichte – Strukturwandel in den Bremischen Häfen. In: Übersee-Museum Bremen (Hrsg.): TenDenZen - Jahrbuch des Übersee-Museums. Band 12. Bremen 2004. S. 147 – 160.

Schubert, Dirk: Rivitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen in Seehafenstädten. In: Schubert, Dirk (Hrsg.): Hafen und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin 2007. S. 15 – 36.

Sieferle, Rolf Peter: Transport und wirtschaftliche Entwicklung. In: Sieferle, Rolf Peter (Hrsg.) Transportgeschichte. Berlin 2008. S. 1 – 38.

Steinert, Jürgen: „Strukturelle Rahmenbedingungen der Hamburger Wirtschaftspolitiker für die 80er Jahre.“ Rede vom 07.10.1980. In: Jahrbuch. Der Übersee-Club. 1980/1981. S. 1 -12.

Walther: Die Vertiefung der Unterweser. Vortrag gehalten auf der Sitzung des Seeverkehrsbeirates am 18. April 1955. In: Bundesverkehrsministerium (Hrsg.): Schriftenreihe des Seeverkehrsbeirats. Heft 7. Hamburg 1955. S. 17 – 32.

Johnsen, Katrin: Stadt planen. Das große ganze im Blick. In: Ahnert, Gaby; u.a.: Hameithafen. Zehn Jahr Überseestadt Bremen. Bremen 2010. S. 20 – 25.

Welke, Ulrich: Ladepläne und Fahrpläne. In: Gerstenberger, Heide; Welke, Ulrich: Seefahrt im Zeichen der Globalisierung. Münster 2002. S. 136 – 145.

Wendel, K.: Die technische Revolution im Schiffbau. Watt erfindet, baut und verkauft Dampfmaschinen. In: Schroedter, Paul; Schroeder, Gustav (Hrsg.): 100 Jahre Schifffahrt, Schiffbau, Häfen. „Hansa“. Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, 1864-1964. Hamburg 1964. S. 67 – 96.

7.4 Zeitschriften

7.4.1 Hansa

O.V.: Wasserverhältnisse auf der Elbe. In: Hansa. 1906. Nr. 50. S. 594.

Bubendey, Johann Friedrich: Das Fahrwasser der Untereibe. In: Hansa. 1907. Nr. 10. S. 114 – 115.

O.V.: Tiefenverhältnisse im Fahrwasser der Elbe, Wasserstandsanzeiger und Grenzen des tiefsten Fahrwassers. In: Hansa. 1908. Nr. 14. S. 325 – 328.

Valentin, K.: Übernahme der Aufsicht über die Wasserstraßen durch das Reich. Anno Domini 1189 bis 1921. In: Hansa. 1920. Nr. 56. S. 1090.

Höch, Otto: Die Stromverhältnisse der Elbe in der Gegend der Ostemündung. In: Hansa. 1924. Nr. 30. S. 839 – 841.

O.V.: Die Unterweservertiefungsfrage im Reichstag. In: Hansa. 1925. Nr. 12. S. 450 – 452.

O.V.: Die Hafenanlagen von Bremen und Bremerhaven. In: Hansa. 1927. Nr. 3. S. 189.

O.V.: Die Jahrhundertfeier in Bremerhaven. In: Hansa. 1927. Nr. 19. S. 798 – 799.

Bessell, Georg: Hundert Jahre Bremerhaven. In: Hansa. 1927. Nr. 18. S. 753 – 756.

O.V.: 100 Jahre Bremerhaven. In: Hansa. 1927. Nr. 14. S. 615.

O.V.: Die Columbusmauer in Bremerhaven. In: Hansa. 1927. Nr. 42. S. 1704.

O.V.: Inbetriebnahme der Columbus-Kaje in Bremerhaven. In: Hansa. 1928. Nr. 34. S. 1378.

W.v.K.: Die „Nordschleuse“ in Bremerhaven. In: Hansa. 1929. Nr. 6. S. 271.

O.V.: Bedeutende Erweiterung des Bremer Freihafens. In: Hansa. 1929. Nr. 47. S. 1875.

O.V.: Behälterverkehr der Hamburg – London Linie. In: Hansa. 1930. S. 953.

- O.V.: Der Bau der Nordschleuse in Bremerhaven. In: Hansa. 1930. Nr. 22. S. 911.
- O.V.: 100 Jahre Bremerhaven Hafen. In: Hansa. 1930. S. 1557.
- Sp., H.: Behälter – Beförderung auf Seeschiffen. In: Hansa. 1931. S. 96 – 97.
- Lauritzen, G.: Schifffahrt und Behälterverkehr. In: Hansa. 1932. S. 1577 – 1578.
- O.V.: Ausnahme-Verkehr für den Behälter-Verkehr nach Uebersee. In: Hansa. 1932. Nr. 9. S. 344.
- Vagt, Erich: Die Bedeutung der Gründung Bremerhaven's in der wirtschaftspolitischen Geschichte Bremen's. In: Hansa. 1933 Nr. 46. S. 1609 – 1610.
- O.V.: Ausbau des Hafen I in Bremen. In: Hansa. Nr. 1. S. 64 – 65.
- Hacker: Vor 50 Jahren: Beginn der Bauarbeiten für den Hafen I in Bremen. In: Hansa. 1935. Nr. 29. S. 1164 – 1165.
- O.V.: Fünfzig Jahre bremischer Freihafen. In: Hansa. 1935. Nr. 28. S. 1131.
- O.V.: Der Umbau des Freihafen I. In: Hansa. 1936. Nr. 29. S. 1450.
- O.V.: Der Umbau des Hafen I. In: Hansa. 1938. Nr. 21. S. 985 – 991.
- Agatz, Arnold: Die Hafengebauten an der Weser. In: Hansa. 1948. Nr. 3. S. 9 – 10.
- Apelt, H.: Bremens Häfen nach dem Kriege. In: Hansa. 1948. Nr. 3. S. 5 – 7.
- Agatz, Arnold: Stand und Zukunft der Bremerhavener Häfen. In: Hansa. 1949. Nr. 23. S. 561 – 562.
- Dr. R.: Ausbau der Nordwestdeutschen Wasserstraßen. In: Hansa. 1950. Nr. 31. 963 – 964.
- Gullasch, Hermann: Gegenwart und Zukunft Bremerhavens. In: Hansa. 1950. Sonderheft Bremen im Wiederaufbau. S. 490 – 491.
- Meyer, Gustav: Bremerhaven im Wiederaufbau. Zum Geleit. In: Hansa. Sonderheft Bremen im Wiederaufbau. S. 489 – 490.
- Krauss, Günter: Der Behälterverkehr. In: Hansa. 1950. Nr. 15. S. 452 – 453.

Lutz, Ralph: Die stadtbremischen Häfen 1945 – 1949. In: Hansa. 1950. Nr. 2. S. 116 – 117.

O.V.: Behälterverkehr über See. In: Hansa. 1950. S. 314.

Schnelle: Bremerhaven wieder „Bahnhof am Meer“. In: Hansa. 1950. Sonderheft Bremen im Wiederaufbau. S. 491 – 494.

Otto; Schnelle: Der Columbusbahnhof in Bremerhaven. In: Hansa. 1951. Nr. 38. S. 1364 – 1367.

O.V.: „Contrans“ für Übersee-Behälterverkehr. In: Hansa. 1952. Nr. 33/34. S. 1086.

Lutz, Ralph: Der Wiederaufbau des Europahafens in Bremen. In: Hansa. Sonderheft zur Duisburger Tagung der Hafenbautechnischen Gesellschaft. 1953. Nr. 38. S. 1250 – 1254.

Wegner, Hartwig: Ausbau und Verkehr der Unterweser. In: Hansa. 1953. Nr. 2. S. 126 – 130.

Beck, E.: Pallets und Gabelstapler im internationalen Hafenumschlag. In: Hansa. 1954. Nr. 17/18. S. 786 – 790.

Börnsen, H. A.: Behälterverkehr über See. In: Hansa. 1954. Nr. 17/18. S. 791 – 793.

K. G.: Erfahrungen mit Behältern im Seeverkehr zwischen Frankreich und Algerien. In: Hansa. 1954. S. 350 – 352.

Feyerabend, A.: Die Arbeiten an den Bundeswasserstraßen im Jahre 1954. In: Hansa. 1955. Nr. 1/3. S. 43 – 46.

Jung, Helmut: Der Wiederaufbau des Schuppen 6 im Europahafen in Bremen als Frucht- und Stückgutschuppen. In: Hansa. 1955. Nr. 30/31. S. 1379 – 1386.

Lutz, Ralph: Der Europahafen in Bremen. In: Hansa. 1955. Nr. 37/38. S. 1638 – 1643.

Feyerabend, A.: Die Arbeiten an den Bundeswasserstraßen im Jahre 1955. In: Hansa. 1956. Nr. 1. S. 44 – 47.

O.V.: Ausbau der deutschen Seewasserstraßen. In: Hansa. 1957. Nr. 50. 2518 – 2519.

Lutz, Ralph: Flurfördergeräte im Stückguthafen. In: Hansa. 1959. Nr. 36/37. S. 1876 – 1880.

O.V.: Bremische Hafenaupläne. In: Hansa. 1959. Nr. 51/52. S. 2620 – 2621.

Walter, Friedrich: Die Weser als Zufahrtsstraße zu den Seehäfen. In: Hansa. 1959. Nr. 1. S. 30 – 32.

O.V.: Hamburgs künftige Hafenaupolitik. In: Hansa. 1959. Nr. 30/31. S. 1507 – 1509.

O.V.: Hafenaubauten auf dem linken Weserufer. In: Hansa. 1960. Nr. 52/53. S. 2649 – 2650.

Daehne, Wilhelm: Die bremischen Häfen im Jahr 1959. In: Hansa. 1960. Nr. 2/4. S. 138 – 139.

Boie, C.: Das „offene Schiff“ – eine Realität. In: Hansa. 1961. S. 1907.

Bortscheller, Georg: Entwicklung und Ausbau der bremischen Häfen. In: Hansa. 1961. Nr. 2. S. 65 – 66.

Beier, Gerhard: Die bremischen Häfen im Jahre 1962. In: Hansa. 1963. Nr. 2. S. 136 – 137.

Lutz, Ralph: Behälter-Verkehr in Seehäfen. In: Hansa. 1963. Nr. 19. S. 1864 – 1866.

Albrecht, G.: Stationen der Hamburger Hafengeschichte – Vom Wik zum Welthafen. In: Hansa. 1964. S. 831 – 835.

Bortscheller, Georg: Die bremischen Häfen im Jahre 1963. In: Hansa. 1964. Nr. 2. S. 85 – 86.

Naumann, Karl-Eduard: Wirtschaftspolitische und technische Aspekte der heutigen Situation des Hamburger Hafens. In: Hansa. 1964. Nr. 21. S. 2085 – 2093.

Neumann, Hans: Behälter für Stückgutverkehr. In: Hansa. 1964. Nr. 21. S. 2130 – 2134.

O.V.: Schiffahrt, Schiffbau und Häfen im Spiegel der Handelskammer Bremen. In: Hansa. 1964. Nr. 3. S. 231 – 232.

- Beier, Gerhard: Die bremischen Häfen an der Jahreswende 1964/65. In: Hansa. 1965. Nr. 2. S. 132 – 135.
- Conradis, Heinz: Pioniertaten in Bremens Schifffahrt und Schiffbau. In: Hansa. 1965. Nr. 15 S. 1433 – 1436.
- Dehnkamp, Willy: Bremen – Ein Jahrtausend Schlüssel zur Welt. In: Hansa. 1965. Nr. 15. S. 1431.
- Lünighöner, W.: Freiumschlaganlage an der Ostseite des Nordhafens im Überseehafen Bremerhaven. In: Hansa. 1965. Nr. 9. S. 863 – 867.
- o. V.: Hamburger Hafenpolitik. In: Hansa. 1965. Nr. 18. S. 1665.
- Zehe, Rolf: Arbeitsprobleme bei Stauerei und Kaiumschlag. In: Hansa. 1965. Nr. 9. S. 813 – 818.
- Schauberger, Hans: Die Weser im Spiegel der Tausendjahrfeier Bremens. In: Hansa. 1965. Sonderheft Oktober. S. 1863 – 1872.
- Beier, Gerhard: Die bremischen Häfen an der Jahreswende. In: Hansa. 1966. Nr. 2. S. 102 – 103.
- de Jong, E.: Modernste Hafenanlagen in Bremen. In: Hansa. 1966. Nr. 9. S. 737 – 738.
- O.V.: „Container-Terminal-Hamburg“. In: Hansa. 1966. Nr. 23. S. 1987 – 1988.
- O.V.: Der Wiederaufbau der stadtbremischen Häfen. In: Hansa. 1966. Sonderheft. S. 679.
- O.V.: Von Küste zu Küste. Berichte aus deutschen Nord- und Ostseehäfen. In: Hansa. 1966. Nr. 5. S. 347.
- Beier, Gerhard: Die bremischen Häfen an der Jahreswende. In: Hansa. 1967. Nr. 2. S. 98 – 100.
- Förster, Kurt-Georg: Allgemeines zum Bau des Übersee-Zentrums. In: Hansa. 1967. Nr. 3. S. 196.
- Haacke, Hans: Gabelstapler und Spezialfahrzeuge für den Containerumschlag. In: Hansa. 1967. Nr. 9. S. 801 – 804.

Mannitz, Walter: Die Ausrüstung des Verteilerschuppens mit Fördermitteln. In: Hansa. 1967. Nr. 6. S. 4447 – 452.

O. V.: Bremerhavens Passagierverkehr. In: Hansa. 1967. Nr. 16. S. 1357.

O.V.: Bremen im Containerverkehr. In: Hansa. 1967. Nr. 7. S. 506.

O.V.: Hamburg „Übersee-Zentrum“. In: Hansa. 1967. Nr. 5. S. 347 – 348.

Beier, Gerhard: Bremische Häfen an der Jahreswende. In: Hansa. 1968. Nr.2. S. 110 – 111.

Borttscheller, Georg: Gedanken über die bremische Hafenspolitik. In: Hansa. 1968. Nr. 2. S. 57 – 58.

O. V.: USL-Containerdienst ab Hamburg. In: Hansa. 1968. Nr. 12. S. 1050 – 1051.

O.V.: „Weser Express“ – das erste Vollcontainerschiff. In: Hansa. 1968. Nr. 14. S. 1209.

O.V.: Container-Terminal Bremerhaven. In: Hansa. 1968. Nr. 5. S. 316.

Schröder, Werner: Hamburg. Ein Hafen für den modernen Stückgutverkehr. In: Hansa. 1968. Nr. 19. S. 1589 – 1593.

Theel, G. A.: Die Problematik der Anpassung der Seehäfen an die wachsenden Schiffsgrößen. In: Hansa. 1968. Nr. 1. S. 2 – 5.

O.V.: USL-Vollcontainerdienst ab Hamburg. In: Hansa. 1968. Nr. 12. S. 1050 – 1051.

Beier, Gerhard: Die bremischen Häfen im Jahre 1968. In: Hansa. 1969. Nr. 2. S. 110 – 111.

Erweiterung Container-Terminal Hamburg. In: Hansa. 1969. Nr. 5. S. 339.

o. V.: Investitionsboom im Hamburger Hafen. In: Hansa. 1969. Nr. 19. S. 1665.

Wollin, Gerhard: Bremerhaven – Ausbau eines Container-Terminals. In: Hansa. 1968. Sondernummer Mai. S. 784 – 787.

O.V.: Containerterminal-Ausbau in Bremen. In: Hansa. 1970. Nr. 3. S. 199.

O.V.: Bremen investiert „verkehrsgerecht“ – Ausbau Bremerhavens als Containerhafen erhält Priorität. In: Hansa. 1970. S. 418.

O.V.: Fortschritte am Eurokai-Terminal. In: Hansa. 1970. Nr. 23. S. 2051 – 2052.

Agatz, Arnold: Schiff- und Hafengebäude – Handel und Schifffahrt ein unteilbares Ganzes. In: Hansa. 1970. Nr. 23. S. 2035.

O.V.: Ausbau der Unterweser auf 9 m. In: Hansa. 1971. Nr. 16. S. 1557 – 58.

O.V.: Holzmüller-Terminal in Bau. In: Hansa. 1971. Nr. 20. S. 1924 – 1925.

O.V.: Weser-Ausbau – Möglichkeiten und Grenzen. In: Hansa. 1972. Nr. 12. S. 1062 – 1063.

O.V.: Erweiterung des Holzmüller-Terminals. In: Hansa. 1972. Nr. 10. S. 923 f..

Bast, F.: Tollerort-Terminal mit vielseitiger Umschlagstechnik. In: Hansa. 1973. Nr. SH. S. 870.

Mävers, Joachim: Container- und Stückgutumschlag an den Kaiumschlagsanlagen der HHLA im Jahr 1972. In: Hansa. 1973. Nr. 5. S. 833 – 836.

O.V.: Bremen: Ausbau des Neustädter Hafens. In: Hansa. 1978. Nr. 24. S. 2042.

O.V.: Neue Stückgutumschlagsanlage in Bremen. In: Hansa. 1979. Nr. 11. S. 891.

O.V.: Schuppen-Neubau im Neustädter Hafen. In: Hansa. 1983. Nr. 13. S. 1188.

Flügel, Heinrich: Hundert Jahre Korrektur der Unterweser und Hafengebäude in Bremen-Stadt. In: Hansa. 1986. Nr. 17. S. 1349.

Haacke, Hans: Vom “Kran“ zum Constacker. In: Hansa. 1989. Nr. 8. S. 597.

O.V.: Das Hamburger Hafenportrait. UniKai Hafenbetrieb GmbH. In: Hansa. 1989. Nr. 8. S. 556 f..

O.V.: Das Hamburger Hafenportrait. Container Terminal Burchardkai. In: Hansa. 1989. Nr. 8. S. 536.

O.V.: Das Hamburger Hafenportrait. Containerterminal Tollerort. In: Hansa. 1989. Nr. 8. S. 548 f..

O.V.: Das Hamburger Hafenportrait. Eurokai KGaA. In: Hansa. 1989. Nr. 8. S. 541.

Maack, H.: Die Vertiefung der Außenweser ist volkswirtschaftlich positiv zu bewerten. In: Hansa. 1991. Nr. 7/8. S. 395.

Vollstedt, Hans Werner: BremenPORTS: Die Privatisierung des Hansestadt Bremischen Hafenamtes. In: Hansa. 2002. Nr. 2. S. 55 – 59.

RH: The container story. The box revolution. In: Hansa. 2006. Nr. 8. S. 38 – 43.

Klüver, Karl Joachim: Geschichte der Schiffsvermessung. In: Hansa. 2008. Nr. 12. S. 25 – 28.

Klüver, Karl Joachim: Geschichte der Schiffsvermessung. In: Hansa. 2009. Nr. 1. S. 32 – 37.

7.4.2 Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft

Lutz, Ralph: Die Häfen in Bremen. Zustand der Häfen 1945 und Wiederaufbau des Betriebes. In: Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft 1950/51. Bd. 20/21. Hamburg 1953. S. 149.

Naß, Ernst: Die Häfen in Bremen – Zustand der Häfen 1945 und Wiederaufbau des Betriebs. Maschinen- und Elektrotechnik. In: Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft 1950/51. Bd. 20/21. Hamburg 1953. S. 174.

Beier, Gerhard: Neue Stückgutanlage in Bremen-Stadt – Planerische Grundüberlegung und praktische Erfahrungen im Betrieb. In: Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft 1966/68. Bd. 30/31. Hamburg 1969. S. 40.

Boldt, Günther: Planung von Container-Umschlagsanlagen und deren Betrieb. In: Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft 1972/73. Bd. 33. Hamburg 1974. S. 134.

Boldt, Günter: Container-Terminal Bremerhaven 1977 – Erfahrungen und Entwicklungen. In: Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft 1975/76. Bd. 35. Hamburg 1977. S. 78 – 80.

Flügel, Heinrich; Müller, Karl-Heinz: Die Entwicklung der Zufahrtswege zu den bre-mischen Häfen 1960 – 1975. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1975/76. Bd. 35. Hamburg 1977. S. 37 – 41.

Müller, Karl-Heinrich; Gerdes, Günter; Thoms, Gerhard; Rehm, Klaus-Peter: Die Hafenanlagen in Bremen. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1975/76. Bd. 35. Hamburg 1977. S. 41 – 55.

Bolle, Arved: Erinnerungen aus 40 Jahren Arbeit für den Strom- und Hafenaufbau und den Hamburger Hafen. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1979/80. Bd. 37. Hamburg 1980. S. 59 – 87.

Beier, Gerhard: Der internationale Containerverkehr und –umschlag in Bezug auf Bremerhaven. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1982. Bd. 39. Hamburg 1983. S. 245.

Matern, Hans-Joachim: Bauweise Durchführung der nördlichen Verlängerung der Containerkaje Bremerhaven. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1982. Bd. 39. Hamburg 1983. S. 257.

Wenning, Heinrich: Konstruktive Gesichtspunkte für die Ausbildung der Kajakonstruktion des Container-Terminals Wilhelm Kaisen in Bremerhaven. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1982. Bd. 39. Hamburg 1983. S. 247 – 254.

Naumann, Karl-Eduard; Laucht, Hans: Zwanzig Jahre Planen und Bauen für den Hamburger Hafen. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1983/84. Bd. 40. Hamburg 1985. S. 109 – 171.

Schulz-Schaeffer, Helmut: Das hamburgische Hafenentwicklungsgesetz von 1982. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1983/84. Bd. 40. Hamburg 1985. S. 61 -90.

Flügel, Heinrich: Seewasserstraßen und -häfen – Ein historischer Überblick. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1988. Bd. 43. Hamburg 1989. S. 17 – 47.

Dieckmann, Reinhard: Die Morphologie des Fahrwassers in der Außenweser. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1990. Bd. 45. Hamburg 1991. S. 135 – 146.

Gravert, Hinrich: Ausbau des Container-Terminals Bremerhaven. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1992. Bd. 47. Hamburg 1993. S. 98 – 103.

Schiller, Peter: Ausbau des Containerterminals Bremerhaven. Das neue Betriebssystem. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1992. Bd. 47. Hamburg 1993. S. 112 – 117.

Deecke, Helmut: Schiffgerechte Flüsse oder flußgerechte Schifffahrt. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1994. Bd. 49. Hamburg 1995. S. 35 – 36.

Wilde, Friedrich-Karl: Neubau des 10. Liegeplatzes am Athabaskakai. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1995. Bd. 50. Hamburg 1996. S. 125 – 129.

Oswald, Jörg; Oellerich, Jörg: Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1995. Bd. 50. Hamburg 1996. S. 19 – 24.

Rodiek, Wilfried: Ausbau der Außenweser auf die Mindesttiefe von 14 m unter Seekartennull. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1997. Bd. 51. Hamburg 1998. S. 14.

Lemper, Burkhard: Die Transportrevolution Container – Ursachen, Entwicklungen, Zukunft. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 2010. Bd. 56. Hamburg 2010. S. 7 – 15.

Beier, Gerhard: Stückgutanlagen in den Neustädter Häfen 1966 – 1977. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1975/76. Bd. 35. Hamburg 1977. S. 56 – 60.

7.4.3 Schiff und Hafen

O.V.: Hafen und Verkehr in Bremen. In: Schiff und Hafen. 1960. Nr. 7. S. 643.

O.V.: Bremens Hafen und Seeschifffahrt. In: Schiff und Hafen. 1961. Nr. 2. S. 173.

Wiegmann, D.: Entwicklungen der Hafenanlagen in Bremen-Stadt und die geplante Erweiterung auf dem linken Weserufer. In: Schiff und Hafen. 1961. Nr. 4. S. 285.

Beier, Gerhard: Neuordnung im Hafenbetrieb der bremischen Häfen. In: Schiff und Hafen. 1963. Nr. 12. S. 1188.

Förster, Kurt: Strukturwandlung nordwestdeutscher Häfen. In: Schiff und Hafen. 1963. Nr. 1. S. 51.

Wollin, G.: Die neue Fahrgastanlage II auf der Columbuskaje in Bremerhaven. In: Schiff und Hafen. 1963. Nr. 1. S. 46 f..

O.V.: Beschleunigter Ausbau des linken Weserufers. In: Schiff und Hafen. 1965. Nr. 3. S. 241.

Wiegmann: Bauaufgaben im Seehafen Bremen im Wasser-, Eisenbahn- und Straßenbau. In: Schiff und Hafen. 1965. Nr. 7. S. 630 f..

O.V.: Bremer Häfen 1965 erheblich ausgebaut. In: Schiff und Hafen. 1966. Nr. 5. S. 374.

O.V.: Containerhafen Bremen. In: Schiff und Hafen. 1966. Nr. 6. S. 402.

O.V.: Erhebliche Fortschritte beim Ausbau der bremischen Häfen. In: Schiff und Hafen. 1967. Nr. 4. S. 218.

Vidal, H.; Lücke, M.; Lenk, H.: Schnellfrachter MS „Friesenstein“. In: Schiff und Hafen. 1967. Nr. 12. S. 914 ff..

Lüninghöner, W.; Herbst, W.: Neue Anlage für den roll-on/roll-off-Verkehr im Nordhafen von Bremerhaven. In: Schiff und Hafen. 1968. Nr. 4. S. 211.

Lutz, Ralph: Die bremischen Häfen 1954 bis 1970. In: Schiff und Hafen. 1968. Nr. 4. S. 209.

Stuchtey, R. W.: Die Stellung der bremischen Häfen im Containerverkehr. In: Schiff und Hafen. 1969. Nr. 10. S. 844.

Borttscheller, G.: Die Stromkaje wird fertig. In: Schiff und Hafen. Sonderausgabe Bremen/Bremerhaven. 1970. B4.

Lüninghöner, W.: Der 2. Schiffsliegeplatz an der Stromkaje „Containerkreuz Bremerhaven“. In: Schiff und Hafen. 1971. Nr. 8 S. 623.

O.V.: Stromkaje Bremerhaven in Betrieb. In: Schiff und Hafen. 1971. Nr. 4. S. 243.

O.V.: Opening of the „Containerkreuz Bremerhaven“. In: Schiff und Hafen. 1971. Nr. 5. S. 423.

O.V.: BLG präsentiert neuartige Lagertechnik. In: Schiff und Hafen. 1978. Nr. 10. S. 982 f..

Loske, Hans; Wenning, Heinrich: Die technische Entwicklung der Hafenanlagen des Containerterminals „Wilhelm Kaisen“ in Bremerhaven. In: Schiff und Hafen. 1983. Nr. 8. S. 21.

O.V.: Jetzt 60.000 qm überdachte Lagerfläche in Bremen. In: Schiff und Hafen. 1984. Nr. 9. S. 207.

Bartsch, Peter: Perspektiven für Hafenarbeit und Hafenarbeiter in Hamburg. In: Schiff und Hafen. 1989. Nr. 5. S. 21.

O.V.: Container Terminal Burchardkai. Liegeplatz 10 auf den Punkt fertig. In: Schiff und Hafen. 1995. Nr. 10. S. 60.

Jensen, Gerhard; Kraus, Andreas: Überlegungen zum Tiefgang zukünftiger Großcontainerschiffe. In: Schiff und Hafen. 2004. Nr. 6. S. 87.

Witthohn, Ralf: „Emma Maersk“ – größtes Containerschiff der Welt in Fahrt. In: Schiff und Hafen. 2006. Nr. 11. S. 31.

7.4.4 Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten

O.V.: Der Gabelstapler im Kaibetrieb des Hamburger Hafens. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1966. Nr. 7. S. 6.

O.V.: Hamburgs Start im Containerverkehr. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1966. Nr. 8. S. 3.

O.V.: Zweite Containerbrücke bestellt. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1967. Nr. 41. S. 3.

Bolle, Arved: Die Auswirkungen der wachsenden Schiffsgrößen auf die Häfen und ihre Zufahrten. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1957. Nr. 9. S. 26.

F.B.: Rationalisierung ist Trumpf im Seetransport. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1964. Nr. 24. S. 5.

F.B.: Wie wird ein Voll-Containerschiff entladen? In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1968. S. 2 f..

Laucht, Hans: Planungsraum und Baustelle Hafen. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1964. Nr. 18. S. 10.

Mönckmeier, Karl-Ludwig: Hafen Hamburg. Welthafen auch im Containerverkehr. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1969. Nr. 36. S. 3.

Naumann, Karl-Eduard: Containerverkehr aus der Sicht des Hafenbaus. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1968. Nr. 18. S. 15.

NWB: Bau einer Kaimauer und Herrichtung von 35.000 qm am Grieswerder Damm. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1967. Nr. 41. S. 3.

W.K.: Waltershof und seine Bedeutung im Hamburger Hafen. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1966. Nr. 8. S. 4.

O.V.: „American Ranger“ eröffnet USL-Containerdienst. In: Hamburg Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1966. Nr. 5. S. 22.

Engelhardt, Edgar: Hamburgs Zukunft als Stückguthafen. In: Hamburg Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1965. Nr. 17. S. 9.

O.V.: „American Ranger“ eröffnet USL-Containerdienst. In: Hamburger Hafen-Nachrichten und Schiffsabfahrten. 1966. Nr. 50. S. 22.

7.4.5 Sonstige

hr.: Welche Chancen hat der Container im Überseeverkehr? In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. 1968 Nr. 10. S. 672.

Heberle, H.: Eurokai-Terminal. In: Handbuch für Hafenbau und Umschlagstechnik. Hamburg 1975. S. 132.

Langoni, W.: UTC - UniKai Container Terminal. In: Handbuch für Hafenbau und Umschlagstechnik. Hamburg 1985. S. 132.

O.V.: Containerisierung aus Sicht eines Hafen-Unternehmens. In: Handbuch für Hafenbau und Umschlagstechnik. Hamburg 1981. S. 105.

Winter, Horst; Katzschner, Thomas: Containerumschlag deutscher Seehäfen 1995 bis 2005. In: Wirtschaft und Statistik. 2006 Nr. 11. S. 1159 – 1167.

Ruppelt, Georg: Die Verküstung der Welt oder: wie der Container die Häfen verändert hat. Zur Ausstellung „Deutsche Nordseehäfen – Menschen und Schiffe“ in der Niedersächsischen Landesbibliothek 2003. In: Auskunft. Zeitschrift für Bibliothek, Archiv und Information in Norddeutschland. Bd. 27, 2007. S. 490.

7.5 Tageszeitungen

7.5.1 Bremer Nachrichten

O. V.: Aussprache über Häfen. In: Bremer Nachrichten. 12.11.1956.

stef: Wird die Weser bei Vegesack Begradigt. In: Bremer Nachrichten. 15.11.1963.

stef: Die Unterweser soll tiefer werden. In: Bremer Nachrichten. 24.04.1964. S. 5

stef: Weservertiefung soll 1967 beginnen. In: Bremer Nachrichten. 05.06.1964.

sw: Pläne für Weservertiefung fertig. In: Bremer Nachrichten. 17.01.1967.

O.V.: Containerhafen Bremen – Hafen. In: Bremer Nachrichten. 18.10.1967.

sw: Schiffe über 100000 tdw auf der Weser. In: Bremer Nachrichten. 27.10.1967.

O.V.: Hamburger Wirtschaftssenator gegen gemeinsamen Container-Hafen. In: Bremer Nachrichten. 28.10.1967.

sw.: Chancen für Container-Hafen. In: Bremer Nachrichten. 02.12.1967.

O.V.: Hamburger gegen gemeinsamen Container-Hafen. In: Bremer Nachrichten. 13.12.1967.

O.V.: Borttscheller antwortet Kern. In: Bremer Nachrichten. 30.12.1967.

sw: Leistungsfähigster Container-Terminal Europas eingeweiht. In: Bremer Nachrichten. 23.07.1968.

ue: Neustädter Häfen werden nicht größer. In: Bremer Nachrichten. 13.12.1968.

Seufert, Michael: Stromkaje auf schwachen Füßen. In: Bremer Nachrichten. 07.04.1970. S. 3

ue/ms: Parteien: Sand in die Augen gestreut. In: Bremer Nachrichten. 17.04.1970. S. 3.

sw: Bauen streng nach Termin. In: Bremer Nachrichten. 08.09.1970. S. 3.

sw: Neustädter Hafen wird ausgebaut. In: Bremer Nachrichten. 25.11.1970. S. 3.

O.V.: Containerzahlen schnellen nach oben. In: Bremer Nachrichten. 13.08.1971. S. 4.

sw: 600 Gäste feierten Containerkreuz. In: Bremer Nachrichten. 15.09.1971. S. 3.

Ki: Häfen werden weiter wachsen. In: Bremer Nachrichten. 21.06.1974. S. 11.

rsp: FDP fordert Ausbau des Container-Terminals. In: Bremer Nachrichten. 11.09.1976. S. 4.

O. V.: Bremerhaven erweitert seinen Container-Terminal. In: Bremer Nachrichten. 12.03.1977. S. 4.

ld.: Weservertiefung schon Ende 1978 fertig. In: Bremer Nachrichten. 24.11.1977.

B.: Seeschiffahrtstraße mit Zukunft. In: Bremer Nachrichten. 09.12.1977. S. 12.

rsp: Unterweser für 10,70 Meter Tiefgang frei. In: Bremer Nachrichten. 26.01.1979.

rsp: Terminal wird erweitert. In: Bremer Nachrichten. 07.07.1979. S. 4.

fr: Terminal Bremerhaven wird weiter ausgebaut. In: Bremer Nachrichten. 21.08.1979. S. 4.

fr: Millionenauftrag erteilt. In: Bremer Nachrichten. 08.03.1980. S. 4.

lni: FDP: Auch Ex-Senator Borttscheller ehren. In: Bremer Nachrichten. 26.07.1980. S. 5.

O.V.: Vertiefung der Unterweser bewährt sich. In: Bremer Nachrichten. 18.03.1981.

Methner, Harry: Überseehafen wurde 75 Jahre alt. In: Bremer Nachrichten. 02.10.1981. S. 3.

Mülmann, Andreas von: Terminal-Norderweiterung fertiggestellt. In: Bremer Nachrichten. 20.08.1983. S. 11.

efe: Grüne malen schwarz: Häfen in Gefahr. In: Bremer Nachrichten. 11.05.1985. S. 15.

B: Parlament einig: Bremen darf Freihafen-Status nicht genommen werden. In: Bremer Nachrichten. 30.01.1986. S. 10.

B: SPD-Hafenexperten: Die Konkurrenz schläft nicht. In: Bremer Nachrichten. 14.06.1986. S. 13.

Holtgrefe, Heinz: Häfen passen sich dem Strukturwandel an. In: Bremer Nachrichten. 14.05.1987.S. 15.

wet.: Superprojekt in Bremerhaven. In: Bremer Nachrichten. 27.04.1990. S. 17.

Wöste, Hans-Christian: Vorschlag „Wohnen am Wasser“ vom Tisch. In: Bremer Nachrichten. 17.10.1990. S. 22.

ce/wös.: Kunick: Kein Wohnen am Wasser. In: Bremer Nachrichten. 25.10.1990. S. 19.

eb.: SPD lädt zu Gespräch über Wohnungsnot ein. In: Bremer Nachrichten. 25.10.1990. S. 17.

ce.: „Prognosen sind oberflächlich“. In: Bremer Nachrichten. 03.06.1992. S. 13.

ce.: „Fernost-Reeder am Ausbau interessiert“. In: Bremer Nachrichten. 04.06.1992. S. 10.

Ellmers, Carsten: „Bremer Umschlag in die Seestadt verlegen“. In: Bremer Nachrichten. 09.09.1992. S. 18.

kö.: „Optimalmix in urbaner Umgebung“. In: Bremer Nachrichten. 28.03.1993. S. 17.

gru.: Kleiboden wird im Meer verklappt. In: Bremer Nachrichten. 02.06.1994. S. 15.

Kolze, Detlef: „Alle Arbeiten laufen hervorragend“. In: Bremer Nachrichten. 06.03.1997. S. 23.

Heinrich, Hansjörg: Hauptgewinn für die bremischen Häfen. In: Bremer Nachrichten. 18.11.1997. S. 6.

Struß-von Poellnitz, Annemarie: Investoren für Hafenaereal gesucht. In: Bremer Nachrichten. 24.07.1998. S. 6.

Werner, Jörg: Einst hochmodern, heute veraltet. In: Bremer Nachrichten. 08.08.1998. S. 15.

sff: Drei Millionen für Terminal-Planung. In: Bremer Nachrichten. 24.10.1998. S. 13.

Heinrich, Hansjörg: Kaum eine Chance für Wohnen. In: Bremer Nachrichten. 04.03.1999. S. 10.

Monsees, Horst: Der langsame und leise Abschied vom Lustprinzip. In: Bremer Nachrichten. 27.03.1999. S. 6.

Werner, Jörg: Nicht glücklich mit dem Großmarkt. In: Bremer Nachrichten. 29.04.1999. S. 22.

Hellwig, Silke: Schonfrist bis zur Gretchenfrage. In: Bremer Nachrichten. 21.06.2000. S. 13.

Hinrichs, Jürgen: „Beide Projekte nicht in einen Topf werfen“. In: Bremer Nachrichten. 16.04.2004. S. 2.

Hinrichs, Jürgen: Berlin sagt Jein zu Flussvertiefung. In: Bremer Nachrichten. 16.09.2004. S. 1.

O.V.: Erster Schritt zur Weservertiefung. In: Bremer Nachrichten. 01.12.2004. S. 19.

7.5.2 Weser-Kurier

O.V.: Agatz warnt: Massengut nicht unterbewerten. In: Weser-Kurier. 21.03.1964. S. 12.

O.V.: Massengut nicht vernachlässigen. In: Weser-Kurier. 03.02.1966. S. 12.

O.V.: Neuer Vorstoß zur Weservertiefung. In: Weser-Kurier. 26.08.1966. S. 14.

gl.: 35 Millionen für Häfen in Bremerhaven. In: Weser-Kurier. 13.09.1967. S. 12.

O.V.: „Drei-Stufen-Plan ist keine Lösung“. In: Weser-Kurier. 08.11.1967.

No.: Alle Kraft gemeinsam gegen Rotterdam. In: Weser-Kurier. 02.12.1967.

No.: „Den Vorsprung vor Hamburg halten!“. In: Weser-Kurier. 23.12.1967.

O. V.: Senator Borttscheller: „Der Traum ist aus!“ In: Weser-Kurier. 12.01.1968.

gl.: Günstige Prognosen für Containerhäfen. In: Weser-Kurier. 01.06.1968. S. 10.

w: 100000-Tonner bis Bremerhaven. In: Weser-Kurier. 25.07.1968. S. 11.

O.V.: Hohes Lehrgeld beim Bau der Container-Stromkaje. In: Weser Kurier. 11.04.1970. S. 9.

No.: Prof. Agatz will bis Mai entscheiden. In: Weser-Kurier. 11.04.1970. S. 9.

No.: Senat läßt Stromkaje weiterbauen. In: Weser-Kurier. 15.04.1970. S. 13.

No.: Landesregierung nimmt Borttscheller in Schutz. In: Weser-Kurier. 20.05.1970. S. 9.

ke.: Startschuß für den Unterweser-Ausbau gefallen. In: Weser-Kurier. 29.09.1970. S. 13.

gl.: Alles klar für dritten Liegeplatz. In: Weser-Kurier. 12.03.1971. S. 12.

gu: Containerkreuz wurde eingeweiht. In: Weser-Kurier. 24.04.1971. S. 9.

gl.: Ein Meilenstein auf dem Weg in die Zukunft. In: Weser-Kurier. 15.09.1971. S. 9.

Lutz, Ralph: Was geschah an der Stromkaje? In: Weser-Kurier. 17.06.1972. S. 15.

wi: Drittes Becken erst in zehn Jahren. In: Weser-Kurier. 21.06.1974. S. 13.

O.V.: Vertiefung bringt keine Gefahren. In: Weser-Kurier. 10.01.1976. S. 10.

O. V.: Trotz leerer Kasse: Hafen wird erweitert. In: Weser-Kurier. 12.03.1977. S. 13.

No.: Kein Stopp für Investitionen. In: Weser-Kurier. 31.03.1977. S. 12.

No.: Zehn Liegeplätze als Fernziel. In: Weser-Kurier. 14.02.1978. S. 16.

hei: Bremerhaven überrundet Bremen. In: Weser-Kurier. 24.05.1978. S. 4.

as: Ein Container-Terminal der Superlative. In: Weser-Kurier. 31.08.1979. S. 9.

fr: Wird aus Kaiserhafen der Kaisenhafen. In: Weser-Kurier. 09.04.1980. S. 19.

ndt.: Überseehafen brachte Aufschwung. In: Weser-Kurier. 02.10.1981. S. 15.

fr.: Terminal-Ausbau genau im Zeitplan. In: Weser-Kurier. 04.12.1981. S. 10.

O.V.: Boden spielte beim Bau verrückt. In: Weser-Kurier. 11.09.1982. S. 13.

Fr.: „Wilhelm Kaisen“ an der Spitze. In: Weser-Kurier. 17.08.1984. S. 11.

gru.: Grüne: Auf Schrumpfung der Häfen einstellen. In: Weser-Kurier. 11.05.1985. S. 15.

as.: Wird Europahafen noch gebraucht. In: Weser-Kurier. 15.05.1985. S. 13.

gh.: Die EG möchte den Bremer Freihafen abschaffen. In: Weser-Kurier. 12.12.1985. S. 9.

gem.: Experten befürchten Selbstmord auf Raten. In: Weser-Kurier. 21.12.1985. S. 10.

khp.: Spülfeld wird zum „Außenhandelszentrum“. In: Weser-Kurier. 22.08.1987. S. 15.

gru.: Überseehafen dicht – Schlickprobleme gelöst? In: Weser-Kurier. 01.03.1990. S. 23.

Groth, Peter: Hafenbecken werden zugeschüttet. In: Weser-Kurier. 26.09.1990. S. 19.

as.: Eduscho droht dem Senat. In: Weser-Kurier. 29.09.1990. S. 14.

Ellmers, Carsten: „Große Lagerflächen statt alter Schuppen“. In: Weser-Kurier. 05.11.1990. S. 11.

ce.: „Häfen sind die Basis unserer Selbstständigkeit“. In: Weser-Kurier. 14.11.1990. S. 24.

Ellmers, Carsten: Nur Illusion? In: Weser-Kurier. 02.06.1992. S. 13.

Heinrich, Hansjörg: Fruchthof bevorzugt Bremerhaven. In: Weser-Kurier. 02.06.1992. S. 5.

Ellmers, Carsten: Kaum Zukunftschancen als Containerhafen. In: Weser-Kurier. 02.06.1992. S. 13.

Hofmann, Karl-Heinz: 100 Jahre Seehafenstadt Bremen. In: Weser-Kurier. 09.07.1992. S. IV.

ce.: Umweltschützer besorgt. In: Weser-Kurier. 25.02.1993. S. 21.

ce.: „Belebter Europahafen entlastet die Straße“. In: Weser-Kurier. 11.09.1993. S. 14.

eFe.: Prognos – Gutachter wollen Europahafen zuschütten. In: Weser-Kurier. 06.12.1993. S. 11.

ce.: Wird Hafenstrukturkonzept zum Zankapfel im Senat. In: Weser-Kurier. 29.01.1994. S. 13.

eb: Streit um die Weservertiefung. In: Weser-Kurier. 11.08.1995. S. 15.

mo: BLG: Wir geben Hafenanlagen zurück. In: Weser-Kurier. 15.08.1996. S. 6.

Kolze, Detlef: „Alle Arbeiten laufen hervorragend“. In: Weser-Kurier. 06.03.1997. S. 23.

Heinrich, Hansjörg: Chancen über Chancen. In: Weser-Kurier. 12.07.1997. S. 6.

Heinrich, Hansjörg: Die Riesen können kommen. In: Weser-Kurier. 12.07.1997. S. 1.

Hellwege, Ute: Großmarkt kommt in den Überseehafen. In: Weser-Kurier. 29.05.1998. S. 17.

Strauß-von Pollnitz, Annemarie: Investoren für Hafenaerial gesucht. In: Weser-Kurier. 24.07.1998. S. 6.

Ellmers, Carsten: Künftig freie Fahrt für Container-Riesen. In: Weser Kurier. 26.01.1999. S. 17.

Monsees, Horst: Neue City in alten Häfen eine Illusion. In: Weser-Kurier. 05.03.1999. S. 9.

Gerling, Wigberg: Bitte baggern – Appell der Bürgerschaft an den Bund. In: Weser-Kurier. 22.10.1999. S. 17.

Hinrichs, Jürgen: Der Außenweser kommt nicht zur Ruhe. In: Weser-Kurier. 28.01.2000. S. 1.

Kolze, Detlef: Scherf stieß auf Wut und Verbitterung. In: Weser-Kurier. 30.08.2000. S. 15.

Rode, Lutz: Hatting will Betriebe mit ins Boot holen. In: Weser-Kurier. 04.05.2001. S. 19.

Schneider, Bernd: Mehr Platz für Containerschiffe. In: Weser-Kurier. 06.02.2002. S. 13.

Hinrich, Jürgen: Bremen wagt Milliarden-Coup. In: Weser-Kurier. 14.09.2002. S. 1.

Hinrich, Jürgen: Senat besiegelt Hafenausbau. In: Weser-Kurier. 18.09.2002. S. 1.

Kolze, Detlef: „Hafen für die Zukunft rüsten“. In: Weser-Kurier. 08.11.2003. S. 19.

hi: Stolperstein für Hafenausbau. In: Weser-Kurier. 05.04.2004. S. 1.

wir: Grünes Licht für Containerterminal. In: Weser-Kurier. 17.06.2004. S. 19.

Kolze, Detlef: „Große Impulse für die Region“. In: Weser-Kurier. 13.11.2004. S. 19.

Kolze, Detlef: Weddewardener unterliegen. In: Weser-Kurier. 14.01.2005. S. 9.

EB: 75-Millionen für Weser-Ausbau. In: Weser-Kurier. 03.06.2005. S. 1.

Brandt, Michael: Schutz für Finte und Neunauge. In: Weser-Kurier. 23.12.2005. S. 9.

MBR: Container-Terminal wird schneller fertig. In: Weser-Kurier. 28.06.2006. S. 12.

Eckhardt, Christian: Containerbrücken für CT IV. In: Weser-Kurier. 22.08.2006. S. 1.

Kolze, Detlef: Lob für „sparsame“ Hafengesellschaft. In: Weser-Kurier. 24.06.2008. S. 8.

Struß-von Poellnitz, Annemarie: Mit dem CT 4 endet in Bremen eine Ära. In: Weser-Kurier. 13.09.2008. S. 19.

7.5.3 Nordsee-Zeitung

hgo.: Containerwelle kommt im April. In: Nordsee-Zeitung. 18.02.1971. S. 5.

zer.: Teuerster Auftrag in der Geschichte. In: Nordsee-Zeitung. 07.03.1980. S. 13.

zer.: Auf Kaisen-Terminal wird Borttscheller noch nicht geehrt. In: Nordsee-Zeitung. 29.07.1980. S. 9.

O.V.: Für Vertiefung der Außenweser kein Geld. In: Nordsee Zeitung. 04.05.1983. S. 13.

khl: Terminal-Ausbau ist nur „teure Werbestrategie“. In: Nordsee-Zeitung. 02.06.1992. S. 12.

O.V.: Harte Kritik an Gutachten. In: Nordsee-Zeitung. 03.06.1992.

khl: „Streit beendet“. In: Nordsee-Zeitung. 10.02.1994. S. 18.

O.V.: Planungen für Hafenausbau aussetzen. In: Nordsee-Zeitung. 27.09.2000. S. 18.

cb: Weddewardener klagen gegen CT IIIa. In: Nordsee-Zeitung. 08.08.2001.

O.V.: CT IIIa: Im Oktober erster Rammschlag. In: Nordsee-Zeitung. 22.08.2001. S. 17.

O.V.: Schalldichte Fenster für Weddewarden. In: Nordsee-Zeitung. 29.01.2002. S. 13.

cb: CT IV: Vermittlung geht weiter. In: Nordsee-Zeitung. 07.02.2002. S. 13.

ja: Beim CT IIIa steht die Spundwand. In: Nordsee-Zeitung. 22.03.2002. S. 11.

cb: Protest gegen Bau des CT IV. In: Nordsee-Zeitung. 02.08.2002. S. 18.

cb: Anwohner beenden Dialog über CT IV. In: Nordsee-Zeitung. 03.08.2002. S. 17.

shs: CT IV: Alle sollen zahlen. In: Nordsee-Zeitung. 02.11.2002. S. 17.

mue: Ausbau des CT IV spaltet Sozialdemokraten im Land. In: Nordsee-Zeitung. 18.11.2002. S. 9.

cb: 100 Einsprüche gegen CT IV. In: Nordsee-Zeitung. 19.06.2003. S. 11.

cb: Container verdrängen Pfuhschnepfe. In: Nordsee-Zeitung. 02.09.2003. S. 9.

Barth, Christoph: Diskussion um TEU und Dezibel. In: Nordsee-Zeitung. 06.09.2003. S. 17.

asl: Bund an Kosten beteiligen. In: Nordsee-Zeitung. 06.05.2004. S. 16.

ich; khl: Luneplate wechselt in die Hand des Landes Bremen. In: Nordsee-Zeitung. 27.05.2004. S. 19.

mue: CT-IV-Mittel zu Lasten der Seestadt. In: Nordsee-Zeitung. 14.07.2004. S. 13.

nz: Landesteil gekürzt. In: Nordsee-Zeitung. 14.07.2004. S. 13.

cb: Verzicht auf Klage. In: Nordsee-Zeitung. 07.09.2004. S. 8.

khl: Koalition für Weser-Ausbau. In: Nordsee-Zeitung. 15.09.2004. S. 13.

Wehrmann, Anne-Katrin: Außenweser: Trittin hat kein Vetorecht. In: Nordsee-Zeitung. 17.09.2004. S. 11.

O.V.: Offizieller Baubeginn für 1700 Meter lange Containerkaje. In: Nordsee-Zeitung. 12.11.2004. S. 9.

cb: CT 4: „Ein Zeichen für die Wiedergeburt Bremerhavens“. In: Nordsee-Zeitung. 13.11.2004. S. 1.

O.V.: Verfahren zur Vertiefung der Weser beginnt. In: Nordsee-Zeitung. 07.06.2006. S. 16.

rn; aw: Hafenwirtschaft feiert: Mit CT 4 Boden für Wachstum bereitet. In: Nordsee-Zeitung. 21.10.2006.

cb: CT 4: 1700 Meter Kaje fertig. In: Nordsee-Zeitung. 20.12.2007. S. 10.

O.V.: Öko-Urteil bremst Nassbagger. In: Nordsee-Zeitung. 21.06.2008. S. 14.

O.V.: Das Ende des Wachstums – was nun? In: Nordsee-Zeitung. 12.09.2008. S. 14.

cb: TEU, TEU, TEU – Der Hafen ist fertig. In: Nordsee-Zeitung. 13.09.2008. S. 1.

mue: Über den neuen Kajen soll die BLG-Flagge wehen. In: Nordsee-Zeitung.

7.5.4 Die Welt

Bast, Friedemann: Großumschlag von Übersee-Containern auf Waltershof. In: Die Welt. 04.02.1966. S. 11.

Naumann, Harald: Alles klar für den Ostasien-Dienst: Neue Container-Halle ist fertig. In: Die Welt. 02.11.1971. S. 23.

nu: Feierlicher Start der Vollcontainer nach Fernost. In: Die Welt. 25.01.1972. S. 17.

nn: Private Hafenwirtschaft erweitert ihre Anlagen am Euro-Kai. In: Die Welt. 15.02.1972. S. 17.

nu: Zu wenig Container für die Mammutschiffe auf der Fernostroute. In: Die Welt. 14.04.1972. S. 19.

O. V.: Siebter Liegeplatz für den Container-Terminal. In: Die Welt. 22.05.1973. S. 17.

knt: Eurokai: 1000 Schiffe in vier Jahren. In: Die Welt. 01.06.1973. S. 22.

kni: Container-Rekord im Überseezentrum. In: Die Welt. 01.09.1973. S. 17.

O. V.: Der Predöhlkai soll 730 Meter lang werden. In: Die Welt. 03.10.1973. S. 21

Knickrehm, Jörg: Hansaport und ein neuer Container-Terminal verdrängen 2000 Bürger. In: Die Welt. 02.11.1973. S. 21.

Hertel, Dieter F.: Übersee-Zentrum: Das Sorgenkind feiert 10. Geburtstag. In: Die Welt. 14.02.1977. S. 15.

Kisbach, Achim: Eurokai investiert in die Zukunft. In: Die Welt. 07.05.1979. S. 23.

Schütte, Herbert: Endgültig – Moorburg muß sterben. In: Die Welt. 21.01.1981. S. 19.

Hertel, Dieter F.: Der (Eckel)Mann zwischen Land und Wasser. In: Die Welt. 09.12.1981. S. 24.

Hertel, Dieter F.: Der jüngste Terminal für Container heißt „Unikai“. In: Die Welt. 12.09.1984. S. 22.

Hertel, Dieter F.: Vier Riesen packen zu. In: Die Welt. 28.08.1989. S. 20.

baa: Werftchef: Die Leute werden mir verrückt. In: Die Welt. 26.03.1992. S. 26.

Baas, Ingrid: Hohe Investitionen in Tollerort-Terminal. In: Die Welt. 11.06.1996. S. H2.

Zerbe, Peter: Eurokai investiert in die Fläche. In: Die Welt. 27.06.1996. S. H17.

Bahnsen, Uwe: Hamburgs City soll in den Hafen hineinwachsen. In: Die Welt. 09.05.1997. H1.

Schütte, Gisela: Wahlweise unkonventionell. In: Die Welt. 09.05.1997. S. H1.

Schütte, Gisela: Geplante Hafen City noch nicht wasserdicht. In: Die Welt. 09.08.1997. S. H 4.

Schütte, Gisela: Herbe Wahrheiten. In: Die Welt. 09.08.1997. S. H1.

Schütten, Giesela: Hafencity als einfacher Kassenfüller? In: Die Welt. 20.08.1997. S. H 7.

Bahnsen, Uwe: Dynamit für den Hafen. In: Die Welt. 17.11.1997. S. 29.

Plöger, Christian: Geheimgipfel: Runde plant Hafen-Allianz mit Bremen. In: Die Welt. 17.11.1997. S. 29.

Bahnsen, Uwe: Hamburg und Bremen planen „Deutsche Bucht AG“. In: Die Welt. 25.11.1997. S. 33.

Spannuth, Wiebke: Geplante Hafen-Allianz sorgt für heftige Debatte. In: Die Welt. 27.11.1997. S. 26.

Brech, Jan: Maritime Animositäten zwischen Elbe und Weser. In: Die Welt. 08.12.1997. S. 16.

Bahnsen, Uwe: In Sachen Gemeinsamkeiten bleiben alle Schleusen geschlossen. In: Die Welt. 15.12.1997. S. 23.

Bahnsen, Uwe: Klima zwischen Stadtstaaten gereizt. In: Die Welt. 19.12.1997. S. 33.

Zerbe, Peter: Eurokai-Chef: Die Bremer haben ihre Schularbeiten gemacht. In: Die Welt. 22.01.1998. S. 25.

Schütte, Gisela: Kossak fordert Baubeginn für die Hafencity. In: Die Welt. 25.03.1998. S. 35.

Hanauer, Florian: Bremen holt Maersk – Neue Niederlage für Hamburg. In: Die Welt. 09.07.1998. S. 25.

Bahnsen, Uwe: Die Elbe hat jetzt tideunabhängig 12,3 Meter Tiefgang. In: Die Welt. 20.08.1998. S. 31.

Zerbe, Peter: Eurogate – Die Geburt eines Container-Riesen. In: Die Welt. 02.09.1999. S. 33.

Zerbe, Peter: Jumbos verändern Transportwege. In: Die Welt. 07.09.1999. S. 39.

Gienke, Eckart: Hafenwirtschaft atmet auf: Elbvertiefung fertig. In: Die Welt. 11.12.1999. S. 47.

Zerbe, Peter: Immer mehr größere Schiffe nehmen Kurs auf Hamburg. In: Die Welt. 18.02.2000. S. 48.

gs.: Hafencity – Ein schlichter Glasbau ist der Sieger. In: Die Welt. 29.06.2000. S. 45.

Wolf, Peter Michael: Mirrow: „Weitere Vertiefung der Elbe wird untersucht“. In: Die Welt. 15.12.2000. S. 44.

Wolf, Peter Michael: Schües fordert Fahrrinnen-Anpassung der Elbe. In: Die Welt. 03.12.2001. S. 39.

7.5.5 Hamburger Abendblatt

O. V.: Riesenprojekt für den Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 30.06.1954. S. 3.

O. V.: Ein neuer Verteilerschuppen für Hamburg. In: Hamburger Abendblatt. 04.10.1961. S. 22.

O.V.: Für schnelleren Umschlag. In: Hamburger Abendblatt. 09.06.1962. S. 13.

Kr.: Jubiläumsauto am Burchardkai. In: Hamburger Abendblatt. 26.08.1964. S. 20.

Kr.: VW-Großumschlag nach Übersee nicht mehr über Hamburg. In: Hamburger Abendblatt. 30.12.1965. S. 1.

O.V.: Hapag-Lloyd am Burchardkai. In: Hamburger Abendblatt. 02.07.1966. S. 19.

Kr.: Für Container gerüstet. In: Hamburger Abendblatt. 15.11.1966. S. 26.

O.V.: Container am Burchardkai. In: Hamburger Abendblatt. 18.11.1966. S. 28.

O.V.: Am Dienstag ist Premiere. In: Hamburger Abendblatt. 11.02.1967. S. 21.

O.V.: Das teuerste Projekt im Hamburger Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 14.02.1967. S. 1.

O.V.: Übersee-Zentrum im Hamburger Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 14.02.1967. S. 14.

O.V.: Spezialkran für den Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 20.03.1967. S. 17.

O.V.: Bremen rüstet für die Zukunft. In: Hamburger Abendblatt. 12.06.1967. S. 14.

O.V.: In einer Hand. In: Hamburger Abendblatt. 03.10.1967. S. 19.

Kr: Bremer Pläne. In: Hamburger Abendblatt. 21.10.1967. S. 23.

O. V.: Hamburg rüstet sich. In: Hamburger Abendblatt. 15.11.1967. S. 29.

Borttscheller, Georg: „Jeder nach seiner Fassung“. In: Hamburger Abendblatt. 23.11.1967. S. 19.

f.f.: Häfen planen Zusammenarbeit. In: Hamburger Abendblatt. 02.12.1967. S. 23.

O.V.: Nein an Bremen. In: Hamburger Abendblatt. 29.12.1967. S 24.

O.V.: Startschuss für Stromkaje. In: Hamburger Abendblatt. 12.02.1968. S. 15.

f.f.: Container-Premiere im Hamburger Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 01.06.1968. S. 19.

sch.: Bremens Häfen fahren zweigleisig. In: Hamburger Abendblatt. 29.10.1968. S. 17.

sehn.: Nächste Woche erster Rammschlag. In: Hamburger Abendblatt. 18.06.1969. S. 30.

O.V.: Pläne für Bremerhaven. In: Hamburger Abendblatt. 04.09.1969. S. 21.

O.V.: Dritte Containerkaje hinter der Schleuse. In: Hamburger Abendblatt. 07.01.1970. S. 28.

Kr.: Hafen wird gestärkt. In: Hamburger Abendblatt. 09.01.1970. S. 26.

Kr.: Bürgerschaft für neue Hafenumordnung. In: Hamburger Abendblatt. 29.01.1970. S. 19.

O.V.: Abfertigung hinter der Schleuse. In: Hamburger Abendblatt. 23.02.1970. S. 17.

a. w.; f. f.: Millionen-Panne in Bremerhaven. In: Hamburger Abendblatt. 15.04.1970. S. 38.

O.V.: Bremerhaven in Zeitdruck. In: Hamburger Abendblatt. 20.04.1970. S. 38.

O.V.: Dritter Liegeplatz für die Kaje. In: Hamburger Abendblatt. 08.03.1971. S. 19.

O.V.: Dritter Liegeplatz im Bau. In: Hamburger Abendblatt. 15.09.1971. S. 34.

O.V.: Menschenhandel im Hafen wurde der Kampf angesagt. In: Hamburger Abendblatt. 16.03.1972. S. 12.

O.V.: Containerbrücke am Tollerort im Einsatz. In: Hamburger Abendblatt. 19.12.1972. S. 18.

O.V.: Weservertiefung in Angriff genommen. In: Hamburger Abendblatt. 20.03.1973. S. 18.

Kroll, Hans Henning: Häfen in Bremen und Bremerhaven werden ausgebaut. In: Hamburger Abendblatt. 07.04.1973. S. 11.

jk: Das Richtfest wäre fällig. In: Hamburger Abendblatt. 07.06.1973. S. 4.

Denker, Karl: Abschied von einer Idylle hinterm Deich. In: Hamburger Abendblatt. 02.11.1973. S. 3.

Furler, Wilhelm: Wie die bremischen Häfen die Zukunft meistern wollen. In: Hamburger Abendblatt. 27.07.1974. S. 23.

pü.: Hochstapeln mit dem Superkran. In: Hamburger Abendblatt. 06.06.1975. S. 27.

fu: Millionen für neuen HHLA-Liegeplatz. In: Hamburger Abendblatt. 24.09.1975. S. 30.

O.V.: Kern hat große Pläne. In: Hamburger Abendblatt. 11.06.1976. S. 30.

Schweer, Michael: Von drei Seiten ist die Industrie herangerückt. In: Hamburger Abendblatt. 23.01.1978. S. 6.

O.V.: 10 Jahre Container. In: Hamburger Abendblatt. 01.06.1978. S. 32.

O.V.: Ein Bauer setzt den Hafen matt. In: Hamburger Abendblatt. 11.10.1978. S. 1.

Schmidt, Wolfgang: Ihre Heimat ist nur noch ein Objekt der Trauer. In: Hamburger Abendblatt. 11.10.1978. S. 4.

O.V.: Südfrüchte fanden im Hafen neue Heimat. In: Hamburger Abendblatt. 08.12.1978. S. 39.

O.V.: Container erhalten Platz am Tollerort. In: Hamburger Abendblatt. 07.05.1980. S. 39.

hhw: Wer macht es besser als die HHLA. In: Hamburger Abendblatt. 23.07.1980. S. 29.

Sch.: „Aussichtloser Kampf gegen dubiose Firmen“. In: Hamburger Abendblatt. 21.08.1980. S. 7.

O.V.: Das ist Hamburgs neuer Tollerort. In: Hamburger Abendblatt. 09.12.1982. S. 29.

O.V.: Bremen schafft neuen „Platz für Kisten“. In: Hamburger Abendblatt. 24.05.1983. S. 22.

now: HHLA übernimmt Überseezentrum. In: Hamburger Abendblatt. 28.12.1983. S. 1.

now: Hamburgs Millionen „fallen ins Wasser“. In: Hamburger Abendblatt. 04.01.1984. S. 27.

dee.: Eine Brücke geht auf Reisen nach Malta. In: Hamburger Abendblatt. 09.04.1985. S. 18.

Strothmann, Dierk: Kauft die HHLA alle Anteile von „UniKai“? In: Hamburger Abendblatt. 18.01.1986. S. 3.

vwd: Zentrallager im Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 08.02.1986. S. 14.

now.: Die HHLA macht Platz für Eurokai. In: Hamburger Abendblatt. 04.11.1986. S. 18.

vwd/ki: „Midnatsol“ und „President Polk“. In: Hamburger Abendblatt. 14.03.1988. S. 21.

O.V.: Erster „President kommt in Fahrt. In: Hamburger Abendblatt. 22.04.1988. S. 26.

now.: Vom Container überrollt. In: Hamburger Abendblatt. 01.06.1988. S. 34.

O.V.: Erster APL-Frachter vom Vulkan. In: Hamburger Abendblatt. 04.07.1988. S. 17.

ds: Milliarden für den Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 31.05.1989. S. 1.

svb; ds: Eine City im Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 09.06.1989. S. 1.

O.V.: Gefahr für die Speicherstadt. In: Hamburger Abendblatt. 12.06.1989. S. 3.

O.V.: Sein oder Nichtsein? In: Hamburger Abendblatt. 30.06.1989. S. 31.

svb: Der Hafen – Tummelplatz der Planer. In: Hamburger Abendblatt. 09.08.1989. S. 1.

svb: Visionen vom Hafen der Zukunft. In: Hamburger Abendblatt. 25.08.1989. S. 4.

O.V.: Wagner eröffnet Bauforum. In: Hamburger Abendblatt. 05.09.1989. S. 3.

O.V.: Am O'Swaldkai fiel der Ausbau-Startschuß. In: Hamburger Abendblatt. 12.09.1989. S. 19.

svb; ds: Bauprojekt wird Chefsache. In: Hamburger Abendblatt. 14.12.1989. S. 3.

stü: Investoren stehen Schlange. In: Hamburger Abendblatt. 28.12.1989. S. 23.

O.V.: Kehrwiederspitzte: Jury lehnte die Bauentwürfe ab. In: Hamburger Abendblatt. 15.01.1990. S. 3.

L. R.: Kehrwiederspitzte: Der Bürgermeister verhandelt. In: Hamburger Abendblatt. 12.02.1990. S. 3.

O. V.: Kehrwiederspitzte: Kanadier wollen noch mehr zahlen. In: Hamburger Abendblatt. 23.02.1990. S. 3.

O.V.: Hafengrenze verändert. In: Hamburger Abendblatt. 28.02.1990. S. 3.

Bargen, Susanne von: Millionen-Poker um ein Filetstück. In: Hamburger Abendblatt. 10.03.1990. S. 4.

svb: Zuschlag für die Briten? In: Hamburger Abendblatt. 22.03.1990. S. 3.

Bargen, Susanne von: Streit der Bewerber. In: Hamburger Abendblatt. 29.03.1990. S. 3.

O. V.: Kehrwiederspitzte: Verkauf besiegelt. In: Hamburger Abendblatt. 20.02.1991. S. 5.

O.V.: „Nicht nur Büros in die Hafen-City“. In: Hamburger Abendblatt. 28.02.1991. S. 4.

O.V.: „Verhunzte“ Silhouette. In: Hamburger Abendblatt. 19.09.1991. S. 20

svb: Modell oder geplante Wirklichkeit? In: Hamburger Abendblatt. 16.11.1991. S. 10.

O.V.: HHLA schafft Platz am Burchardkai. In: Hamburger Abendblatt. 24.06.1992. S. 20.

scho: „Hafen-City“. In: Hamburger Abendblatt. 10.09.1992. S. 33.

O.V.: Neue Pläne für Kehrwinderspitze. In: Hamburger Abendblatt. 05.12.1992. S. 9.

svb: Pläne liegen aus. In: Hamburger Abendblatt. 06.01.1993. S. 10.

O.V.: Hafenerweiterung. Der Streit geht weiter. In: Hamburger Abendblatt. 14.01.1993. S. 10.

O.V.: „Wir lassen uns nicht vertreiben!“ In: Hamburger Abendblatt. 11.02.1993. S. 13.

ron: Hamburgs neue Visitenkarte. In: Hamburger Abendblatt. 16.04.1993. S. 10.

her: Duty-free-Riese expandiert. In: Hamburger Abendblatt. 06.05.1994. S. 22.

eli.: Der Hafen wächst zu. In: Hamburger Abendblatt. 24.09.1994. S. 15.

eha: Bremerhaven und Maersk. In: Hamburger Abendblatt. 06.04.1996. S. 21.

HA: Voscherau will raschere Elbvertiefung. In: Hamburger Abendblatt. 25.11.1996. S. 22.

rz: Abendblatt-Interview mit Maersk-Chef Erik Holtegaard. In: Hamburger Abendblatt. 25.11.1996. S. 22.

Zamponi, Rolf: Streng abwägen. In: Hamburger Abendblatt. 25.11.1996. S. 2.

O.V.: Umbau im Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 04.04.1997. S. 10.

Bargen, Susanne von: Die Stadt wächst – in den Hafen. In: Hamburger Abendblatt. 07.05.1997. S. 15.

Ruppensberg, Veit: Mit Pfunden wuchern. In: Hamburger Abendblatt. 09.05.1997. S. 2.

rz: Streit um Altenwerder. In: Hamburger Abendblatt. 27.06.1997. S. 20.

rz: Container-Terminal Altenwerder an die HHLA. In: Hamburger Abendblatt. 09.10.1997. S. 21.

O.V.: Hamburger UniKai baut aus. In: Hamburger Abendblatt. 10.11.1997. S. 25.

pum: Hamburgs geheime Hafenpläne. In: Hamburger Abendblatt. 25.11.1997. S. 19.

svb: Jetzt hat die Stadt das Sagen. In: Hamburger Abendblatt. 20.01.1998. S. 17.

O.V.: Hamburgs neuer Hafenriese. In: Hamburger Abendblatt. 21.01.1998. S. 19.

rz/hjo: Bremen steigt in Hamburg ein. In: Hamburger Abendblatt. 21.01.1998. S. 1.

Zamponi, Rolf: Mehr Fusionen in den Häfen nötig. In: Hamburger Abendblatt. 22.01.1998. S. 24.

Brüggemann, Mathias: Brüssel rügt Hamburg wegen Elbvertiefung. In: Hamburger Abendblatt. 16.11.1998. S. 11.

wai: „Für den Hafen katastrophal“. In: Hamburger Abendblatt. 17.11.1998. S. 14.

scho: Elbvertiefung. In: Hamburger Abendblatt. 31.12.1998. S. 15.

Scholz, Ernst-G.: Verspielte Zeit. In: Hamburger Abendblatt. 23.02.1999. S. 2.

scho: Elbvertiefung: Seit 14.24 Uhr wird gebaggert. In: Hamburger Abendblatt. 23.02.1999. S. 14.

scho: Mirrow gab Startsignal für Elbvertiefung. In: Hamburger Abendblatt. 23.02.1999. S. 1.

rz: Elbvertiefung stimmt HHLA optimistisch. In: Hamburger Abendblatt. 23.06.1999. S. 21.

O.V.: Aus für den Terminal UniKai. In: Hamburger Abendblatt. 12.02.2000. S. 2.

rz.: Neue Containerriesen - neue Elbvertiefung? In: Hamburger Abendblatt. 24.03.2000. S. 1.

hsm: Protest gegen Elbvertiefung. In: Hamburger Abendblatt. 07.11.2000. S. 12.

scho: Elbvertiefung: Gemeinde Jork wehrt sich. In: Hamburger Abendblatt. 27.07.2001. S. 12.

Bargen, Susanne von: Der Plan: Olympia-Stadion auf dem Grasbrook. In: Hamburger Abendblatt. 28.08.2001. S. 11.

eli.: Mehr Lagerfläche benötigt. In: Hamburger Abendblatt. 12.11.2001. S. 15.

jmw: Auf Elbvertiefung verzichten! In: Hamburger Abendblatt. 29.01.2002. S. 10.

pum: Die GAL warnt vor Gefahren. In: Hamburger Abendblatt. 01.02.2002. S. 12.

Augener, Manfred: Zweite Deichlinie bei Sturmflut wichtiger denn je. In: Hamburger Abendblatt. 16.02.2002. S. 1.

Haider, Lars; Grünberg, Rainer: Nach Olympia-Aus: Jetzt Volldampf für HafenCity. In: Hamburger Abendblatt. 14.04.2003. S. 1.

Mischke, Joachim: Elb-Philharmonie im Kaispeicher A? In: Hamburger Abendblatt. 06.06.2003. S. 7.

Mischke, Joachim: Elbphilharmonie: Jetzt weiß man, woran man ist“ In: Hamburger Abendblatt. 12.06.2008. S. 1.

Preuß, Olaf: Die Reedereien rüsten ab. In: Hamburger Abendblatt. 23.08.2008. S. 21.

7.5.6 Bild

Schumann, Günther: Wer schläft denn da im Hafen? In: Bild. 11.11.1966. S. 7.

Dornhof, Georg: Altenwerder muß sterben! Jetzt ist es endgültig: 2000 Hamburger werden umgesiedelt. In: Bild. 02.11.1973. S. 8.

Hoffschläger, Dieter: Überseezentrum: Nur noch halb soviel Sammelgut – 10.000 Arbeiter betroffen. In: Bild. 14.05.1980. S. 5

bri: 39 Mios! Container-Terminal wird größer. In: Bild. 29.05.1980. S. 5.

Brinkmann, Peter: Warum braucht der Hafen Moorburg und Francop? In: Bild. 22.03.1982. S. 7.

Brinkmanne, Peter: Bruch zwischen SPD und GAL? Senat läßt Moorburg bis 1995 räumen. In: Bild. 10.09.1982. S. 6.

O.V.: Überseezentrum überflüssig? In: Bild. 20.06.1983. S. 9.

Kersting, Christian: Moorburg den Moorburgern. In: Bild. 22.08.1984. S. 5.

Brinkmann, Peter: Moorburg kann weiterleben! In: Bild. 20.06.1985. S. 8.

Binder, Frank; Kersting, Christian: HHLA kauft Unikai. In: Bild. 02.02.1989. S. 3.

- Binder, Frank: HHLA kauft Tollerort-Terminal. In: Bild. 19.07.1996. S. 4.
- Köhnemann, Jörg: Von Wegen „Deutsche Bucht AG“ – Bremen sagt Hamburg den Kampf an. In: Bild. 26.11.1997. S. 3.
- O.V.: „Bürgermeister Runde hat die Unwahrheit gesagt!“ In: Bild. 27.11.1997. S. 8.
- Rosin, Ulf: Kein Wunder. In: Bild. 18.12.1997. S. 3.
- Köchmann, Jörg: Schwerer Schlag für Hamburg – Maersk nach Bremerhaven! In: Bild. 18.12.1997. S. 3.
- Rauscher, Lars: Hier entstehen 14½ Hektar neues Land. Sie schütten den Vulkanhaufen dicht. In: Bild. 30.10.1998. S. 4.
- jökö: Auf für Unikai – Aber 130 Jobs bleiben erhalten. In: Bild. 16.02.2000. S. 4.
- Heyl, Marcus; Köhnemann, Jörg: Unikai-Terminal. Vorwürfe gegen die HHLA. In: Bild. 18.02.2000. S. 3.
- Schnitker, Martin: Ärger im Hafen – Unternehmen klagen an. Der Unikai soll sterben, damit's in Altenwerder brummt! In: Bild. 14.03.2000. S. 4.
- Kersting, Christian: HafenCity: Sie fangen schon an zu buddeln. In: Bild. 06.04.2000. S. 4.

7.5.7 Sonstige

- Ditz, Rüdiger: Parteien: Bremen soll Partner werden. In: Hamburger Morgenpost. 27.11.1997. S. 14 f..
- Fahrn, Joachim: Zögerliche Hanseaten. In: die tageszeitung. 15.12.1997. S. 9.
- Faruhn, Joachim; Marten, Florian: Hamburgs Hafenpolitik ist gescheitert. In: die tageszeitung. 22.01.1998. S. 22.
- Klaffs, Heinrich: Der Bremer Sündenfall. In: Hamburger Morgenpost. 19.12.1997. S. 12.
- Klaffs, Heinrich: Der Hafen-Coup. In: Hamburger Morgenpost. 21.01.1998. S. 19.

Haarhoff, Heike: „Das ist alles noch nicht zu beziffern“. In: die tageszeitung. 14.08.1997. S. 21.

Haarhoff, Heike: Schiffbruch. In: die tageszeitung. 22.01.1998. S. 21.

Haarhoff, Heike: Vosch-City. In: die tageszeitung. 09.05.1997. S. 17.

Hardam, Viola: Das Flussbett soll noch tiefer werden. In: Die Norddeutsche. 26.11.2005. S. 1.

hfn: Bremen fehlt auf Hamburger Container Expo. In: Industriekurier. 23.10.1969.

jank: Wolken über CT IV? In: die tageszeitung. 04.05.2001.

Junck, Volker: Großmarkt in die Marsch? In: Kurier am Sonntag. 22.11.1998. S. 5.

Kolze, Detlef: Dialog statt Streit mit Weddewarden. In: Kurier am Sonntag. 21.10.2001. S. 9.

O. V.: Nicht nur die „Bremer Brille“. In: Bremer Bürger Zeitung. 19.01.1957.

O.V.: Kein Schiff braucht zu warten. In: Bremer Bürger Zeitung. 10.06.1967.

O.V.: Asphalt-Story gefährdet Hafengemeinschaft. In: Norddeutsche Volkszeitung. 09.12.1967.

Schreiber, Albrecht: Nur die Toten dürfen bleiben. In: Deutsches Allgemeines Sonntagsblatt. 25.03.1979. S. 14.

vM: Mirrow: Keine eigenen Terminals für Reedereien. In: Welt am Sonntag. 21.12.1997. S. 82.

Woltemath, Uwe: Baubeginn für neues Container-Terminal. In: Delmenhorster Kreisblatt. 03.07.2001. S. 12.

7.6 Graue Literatur

Bremische Bürgerschaft – Stadtbürgerschaft (Hrsg.): Mitteilung des Senats an die Stadtbürgerschaft vom 28. April 1970. Nr. 174. Bau des Container-Terminals in Bremerhaven.

Bremische Bürgerschaft (Landtag) (Hrsg.): Mitteilung des Senats. Anpassung des Fahrwassers der Außenweser an die Anforderungen der Containerschiffahrt sowie Abgabe einer rechtsverbindlichen Erklärung gegenüber dem Bund über einen Anspruchverzicht und eine Freistellung des Bundes von Ansprüchen Dritter. 26.02.1991. Drucksache 12/1168.

Bremische Bürgerschaft (Landtag) (Hrsg.): Plenarprotokoll. 12. Wahlperiode. 86. Sitzung. 24.04.1991.

Bürgerschaft Bremen – Stadtbürgerschaft (Hrsg.): Mitteilung des Senats an die Stadtbürgerschaft vom 28. April 1970: „Bau des Container-Terminals in Bremerhaven“. Nr. I /174. 7.Wahlperiode.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 6/95. 07.06.1966.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 6/390. 20.12.1966

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 6/479. 21.02.1967.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 6/560. 21.03.1967.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 6/571. 21.03.1967.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 6/824. 21.02.1967

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 6/1292. 30.04.1968.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 7/1687. 14.12.1971.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 7/2118. 06.06.1972.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 7/3222.
02.10.1973.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 7/3278.
30.10.1973.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 8/46.
14.05.1974.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 11/1378.
29.11.1983.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 13/5603
27.02.1990.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 13/7895.
19.03.1991.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 14/3294.
22.12.1992.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 15/1697.
06.09.1994.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 15/7460.
20.05.1997.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 15/7461.
20.05.1997.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 16/7.
17.10.1997.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache. 16/25.
15.10.1997.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 16/43.
29.10.1997.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 16/555.
18.03.1998.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache: 16/2135.
16.02.1999.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 17/3400.
26.09.2003.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 17/4256.
11.02.2004

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 18/2570.
12.07.2005.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Drucksache 18/5526.
19.12.2006

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Plenarprotokoll 19/12.
17.09.2008.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Stenographischer Bericht
über die 33. Sitzung. 28.06.1967.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Stenographischer Bericht
über die 7. Sitzung. 29.06.1966.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): VI. Wahlperiode,
12.09.1967. Drucksache 824.

Bürgerschaft Hamburgische Bürgerschaft (Hrsg.): Plenarprotokoll 17/56.
25.02.2004.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Plenarprotokoll 18/75.
28.02.2007

Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Großhamburg. Denkschrift des Hamburger
Senats. Hamburg 1921.

Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Skizzen zum Generalbebauungsplan. Ham-
burg 1947.

Freie und Hansestadt Hamburg. Strom und Hafенbau (Hrsg.): Denkschrift – Der
Wiederaufbau des Hafens Hamburg um die Jahreswende 1950/51. Hamburg 1951.

Freie und Hansestadt Hamburg. Behörde für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Die Fahrwasser-Vertiefung in Außen- und Unterelbe. Hamburg 1956.

Freie und Hansestadt Hamburg. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Amt für Strom und Hafenausbau (Hrsg.): Grundlage für den künftigen Ausbau des Hafens Hamburg. Hamburg 1960.

Freie und Hansestadt Hamburg. Staatliche Pressestelle (Hrsg.): Leitlinien der Hamburger Wirtschaftspolitik. Hamburg 1965.

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.): Bericht über die Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens. Hamburg 1967.

Freie und Hansestadt Hamburg. Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft (Hrsg.): Hafen Hamburg. Konzepte für morgen. Entwicklungsplan. Hamburg 1976.

Freie und Hansestadt Hamburg. Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft (Hrsg.): Ausbauplanung Altenwerder. Hamburg 1977.

Freie und Hansestadt Hamburg. Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft (Hrsg.): Hafen Hamburg. Dienstleistungszentrum mit Zukunft. Entwicklungen – Ziele – Chancen. Hamburg 1989.

Freie und Hansestadt Hamburg, Wirtschaftsbehörde, Strom und Hafenausbau (Hrsg.): Hafenerweiterung Altenwerder. Zukunft für Hafen und Stadt. Hamburg 1992.

Freie und Hansestadt Hamburg. Wirtschaftsbehörde. Strom- und Hafenausbau; Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg (Hrsg.): Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Das Projekt im Überblick. Hamburg 1997.

Freie und Hansestadt Hamburg. Wirtschaftsbehörde. Amt für Strom und Hafenausbau (Hrsg.): Verlängerung Europakai. TCT – Tollerort-Container-Terminal. Hamburg 1998.

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Arbeit, Gesundheit und Soziales (Hrsg.): 100 Jahre Arbeitsschutz in der Hafenausbauarbeit. 1898-1998. Hamburg 1998.

Freie und Hansestadt Hamburg. Wirtschaftsbehörde. Amt für Strom- und Hafenumbau (Hrsg.): Container Terminal Eurokai. Neubau 7. Liegeplatz. Predöhlkai. Hamburg ca. 1999.

Freie und Hansestadt Hamburg. Behörde für Bau und Verkehr (Hrsg.): Sprung über die Elbe – Internationale Entwurfswerkstadt Hamburg 2003. Hamburg 2003.

Freie und Hansestadt Hamburg. Behörde für Wirtschaft und Verkehr. Hafenredaktion; Unternehmensverband Hamburg e.V.; u.a. hamburgische Wirtschaftsverbände (Hrsg.): Hamburger Hafen Handbuch. Hamburg 1986.

Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebsgesellschaft m.b.H. 1965. Hamburg 1966.

Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m. b. H. 1984/85. Hamburg 1985.

Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m. b. H.. Hamburg 1987.

Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m.b.H.. Hamburg 1988.

Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m. b. H.. Hamburg 1990.

Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m. b. H.. Hamburg 1993.

Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m. b. H.. Hamburg 1998.

Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (Hrsg.): Jahresbericht der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m. b. H.. Hamburg 2005.

Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH (Hrsg.): Städtebaulicher Wettbewerb – Das Ergebnis. Hamburg 1999. S. 5 ff

Hamburg Port Authority; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Stand der Planungen und weiteres Vorgehen. Hamburg 2006.

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (Hrsg.): Prognose des Umschlagpotentials und des Modal Splits des Hamburger Hafens für die Jahre 2020, 2025 und 2030. Bremen 2015.

Isenberg, Gerhard: Existenzgrundlage der Stadt Bremerhaven. Bremerhaven 1961.

Prognos AG (Hrsg.): Die wirtschaftlichen und demographischen Wachstumskräfte des Wirtschaftsraumes Bremen 1950 bis 1975. Basel 1965.

Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Nr. 278. 17.10.1958.

Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Nr. 158. 08.08.1961.

Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Nr. 136. 02.06.1964.

Staatliche Pressestelle Hamburg (Hrsg.): Baggergut zum Aufspülen neuer Landflächen im Hafen. 21.05.1974.

Staatliche Pressestelle Hamburg (Hrsg.): Bürgermeister Ortwin Runde und Wirtschaftssenator Dr. Thomas Mirow erklären zur geplanten Fusion des Containergeschäfts der Bremer Lagerhaus AG & Co. (BLG) und der Eurokai KGaA (Eurokai) in Hamburg. 20.01.1998.

Staatliche Pressestelle Hamburg (Hrsg.): Bürgermeister Ortwin Runde zu heutigen Presseberichten zur Hafenzusammenarbeit zwischen Hamburg und Bremen. 17.11.1997.

Staatliche Pressestelle Hamburg (Hrsg.): HHLA baut den Containerterminal in Altenwerder. 08.10.1997.

Staatliche Pressestelle Hamburg (Hrsg.): Zur Entscheidung von Maersk, einen Fernost-Dienst von Hamburg nach Bremerhaven zu verlagern, erklärt die Wirtschaftsbehörde. 17.12.1997.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '71. Jahresbericht. Hamburg 1971.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '73. Jahresbericht. Hamburg 1973.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '74. Jahresbericht. Hamburg 1974.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '75. Jahresbericht. Hamburg 1975.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '78. Jahresbericht. Hamburg 1978.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '82. Jahresbericht. Hamburg 1982.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '83. Jahresbericht. Hamburg 1983.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '85. Jahresbericht. Hamburg 1985.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '87. Jahresbericht. Hamburg 1987.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '94. Jahresbericht. Hamburg 1994.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '96. Jahresbericht. Hamburg 1996.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '98. Jahresbericht. Hamburg 1998.

Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '98. Jahresbericht. Hamburg 1998.

Unternehmerverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): Hafen Hamburg '99. Jahresbericht. Hamburg 1999.

Verein Hamburger Stauer von 1886 e.V. c/o Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (Hrsg.): 125 Jahre Verein Hamburger Stauer. 1886 bis 2011. Hamburg 2011.

Hafenbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1980. Bremen 1981.

Hafenbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1982. Bremen 1983.

Hafenbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1987. Bremen 1988.

Hafenbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1988. Bremen 1989.

Hafenbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1991. Bremen 1992.

Hafenbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1996. Bremen 1997.

Hafenbetriebsverein im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1998. Bremen 1999.

Verband der Hafenbetriebsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1967. Bremen 1968.

Verband der Hafenbetriebsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1969. Bremen 1970.

Verband der Hafenbetriebsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1971. Bremen 1972.

Verband der Hafenbetriebsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1972. Bremen 1973.

Verband der Hafenbetriebsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1978. Bremen 1979.

Verband der Hafenbetriebsvereine im Land Bremen e.V. (Hrsg.): Bericht des Jahres 1979. Bremen 1980.

Commerz-Deputation (Hrsg.): Die Hafenanlagen auf dem Grasbrook. Eine Denkschrift der Commerz-Deputation. Hamburg 1858.

Europäische Kommission (Hrsg.): Stellungnahme der Kommission vom 6.12.2011 auf Ersuchen Deutschlands nach Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen: Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne Unter- und Außenelbe bis zum Hamburger Hafen (Deutschland). Brüssel 06.12.2011.

Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.: Keine Hafenerweiterung in Altenwerder. Eingriffsregelung und ihre Folgen am Beispiel Altenwerder. Hamburg 1992.

Gesetz über die Schaffung eines besonderen Arbeitgebers für Hafentarbeiter vom 3. August 1950. Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m.b.H. Hamburg (Hrsg.): Gesetz über die Schaffung eines besonderen Arbeitgebers für Hafentarbeiter; Vereinbarung über die Schaffung eines besonderen Arbeitgebers für Hafentarbeiter in Hamburg; Satzung für den Gesamthafenbetrieb Hamburg (mit Richtlinien zu § 7 Abs. 2). Hamburg 1997.

GHS Gesellschaft für Hafen- und Stadtentwicklung mbH (Hrsg.): HafenCity Hamburg – Der Masterplan. Hamburg 2000.

GHS Gesellschaft für Hafen- und Stadtentwicklung mbH (Hrsg.): HafenCity Hamburg – Aktuelle Projekte. Hamburg 2001.

Handelskammer Hamburg (Hrsg.): Vision für die Metropole – Leitlinien für die Hafen-City in Hamburg. Hamburg 1999.

Schmid (Hg.): Der Deutsche Bund – Eine Zeitschrift für das öffentliche Recht Deutschlands und der gesamten deutschen Länder. Band 1 (3). Hildburghausen 1815.

Lager- und Speditions-Gesellschaft mbH (Hrsg.): Hamburg Tollerort Terminal. Hamburg ca. 1982.

Übersee-Club (Hrsg.): Jahrbuch – Der Übersee-Club Hamburg 1996/1997. Hamburg

Handelskammer Hamburg (Hrsg.): Der Standort der Universität Hamburg im Chancen-Dreieck von Universität, Hafen- und Stadtentwicklung. Hamburg 2009.

7.7 Internetquellen

Fertmann, Ludger: Hafen ohne Hamburg. Auf: abendblatt.de. 18.04.2002.
<http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article183759/Hafen-ohne-Hamburg.html>

O.V.: Neuer Hafen auch ohne Hamburg. Auf: abendblatt.de. 18.05.2002.
<http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article231358/Neuer-Hafen-auch-ohne-Hamburg.html>

Zamponi, Rolf: Hamburg: eigener Hafen hat Vorrang. Auf: abendblatt.de. 22.05.2002. <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article235995/Hamburg-Eigener-Hafen-hat-Vorrang.html>

O.V.: Elbvertiefung: Beust pocht auf Zusage. Auf: abendblatt.de. 23.05.2002.
<http://www.abendblatt.de/hamburg/article668829/Elbvertiefung-Beust-pocht-auf-Zusage.html>

O.V.: Fuji verlängert Lagerungsauftrag. Auf: abendblatt.de 24.05.2002.
<http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article670300/Fuji-verlaengerte-Lagerungsauftrag.html>

Fertmann, Ludwig: Bodewig: Zustimmung zur Elbvertiefung verzögert sich. Auf: abendblatt.de. 07.06.2002. <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article693672/Bodewig-Zustimmung-zur-Elbvertiefung-verzoegert-sich.html>

Horn, Rainer: Pläne für 380 Meter langen Superfrachter fertig. Auf: abendblatt.de. 11.07.2002. <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article337844/Plaene-fuer-380-Meter-langen-Superfrachter-fertig.html>

O.V.: Die Jahrhundertflut. In: Hamburger Abendblatt. 14.08.2002.
<http://www.abendblatt.de/politik/deutschland/article805068/Die-Jahrhundertflut.html>

O.V.: Neue Wasser-Walze: "Es ist grauenvoll". Auf: abendblatt.de. 15.08.2002.
<http://www.abendblatt.de/politik/deutschland/article404664/Neue-Wasser-Walze-Es-ist-grauenvoll.html>

O.V.: Tote, Trümmer - und jetzt der Streit ums Geld. Auf: abendblatt.de. 21.08.2002.
<http://www.abendblatt.de/politik/deutschland/article814349/Tote-Truemmer-und-jetzt-der-Streit-ums-Geld.html>

O.V.: Flutkatastrophe: Schröder verschiebt Steuersenkung. Auf: abendblatt.de. 20.08.2002. <http://www.abendblatt.de/politik/deutschland/article412730/Flutkatastrophe-Schroeder-verschiebt-Steuersenkung.html>

Fertmann, Ludger: Widerstand gegen Elbvertiefung. Auf: abendblatt.de. 26.08.2002.
<http://www.abendblatt.de/politik/deutschland/article422370/Widerstand-gegen-Elbvertiefung.html>

Christen, Ulf: Kritik an Elbausbau wächst. Auf: abendblatt.de. 13.09.2002.
<http://www.abendblatt.de/region/norddeutschland/article844132/Kritik-an-Elbausbau-waechst.html>

O.V.: Umschlagrekord am Terminal Altenwerder. Auf: abendblatt.de. 31.01.2003.
<http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article615153/Umschlagrekord-am-Terminal-Altenwerder.html>. (Letzter Besuch: 01.10.2013).

O.V. Zentrum für leere Container. Auf: abendblatt.de. 15.05.2003.
<http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article628568/Zentrum-fuer-leere-Container.html>. (Letzter Besuch: 01.10.2013).

Mischke, Joachim: SPD fordert Elb-Philharmonie. Auf: abendblatt.de. 09.10.2003
<http://www.abendblatt.de/kultur-live/article648229/SPD-fordert-Elb-Philharmonie.html>

Mischke, Joachim: Paukenschlag auf dem Kaispeicher A. Auf: abendblatt.de. 02.12.2003. <http://www.abendblatt.de/kultur-live/article223590/Paukenschlag-auf-dem-Kaispeicher-A.html>

Stimming, Elisabeth; Christen, Ulf B.: Hafen: Beust schreibt Brandbrief an Schröder. Auf: abendblatt.de. 20.02.2004. <http://www.abendblatt.de/region/norddeutschland/article236738/Hafen-Beust-schreibt-Brandbrief-an-Schroeder.html>

Kummereincke, Sven: Studie: Elbvertiefung unbedenklich. Auf: abendblatt.de. 27.04.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article249146/Studie-Elbvertiefung-unbedenklich.html>

Kummereincke; Sven: Experten: Elbvertiefung kein Problem für die Umwelt. Auf: abendblatt.de. 11.05.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article251859/Experten-Elbvertiefung-kein-Problem-fuer-die-Umwelt.html>

Sven Kummereincke: Umweltschutz kontra Elbvertiefung. Auf: abendblatt.de. 10.06.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article257574/Naturschutz-kontra-Elbvertiefung.html>

Karsten Broockmann: Bundesrat: Elbvertiefung geht vor Naturschutz. Auf: abendblatt.de. 12.06.2004 <http://www.abendblatt.de/hamburg/article258107/Bundesrat-Elbvertiefung-geht-vor-Naturschutz.html>

Sven Kummereincke: Elbvertiefung – Umweltminister sorgt für Unmut in Hamburg. Auf: abendblatt.de. 10.09.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article700239/Elbvertiefung-Umweltminister-sorgt-fuer-Unmut-in-Hamburg.html>

Sven Kummereincke: Die Irrfahrt des Trittin. Auf: abendblatt.de. 11.09.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article276097/Die-Irrfahrt-desTrittin.html>

Sven Kummereincke: Elbvertiefung: Nur Punktsieg für Hamburg. Auf: abendblatt.de. 16.09.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article277046/Elbvertiefung-Nur-Punktsieg-fuer-Hamburg.html>

Sven Kummereincke: Recht auf Elbvertiefung? Auf: abendblatt.de. 20.09.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article701867/Recht-auf-Elbvertiefung.html>

Heike Müller: Experten: Elbvertiefung ökologisch sinnvoll. Auf: abendblatt.de. 20.12.2004. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article296249/Experten-Elbvertiefung-oekologisch-sinnvoll.html>

Schmock, Matthias: HafenCity: Vorwürfe gegen Voscherau. Auf: abendblatt.de 21.01.2006 <http://www.abendblatt.de/hamburg/article376419/HafenCity-Vorwuerfe-gegen-Voscherau.html>

Sulzyc, Thomas: Elbvertiefung? Einigung in weiter Ferne. Auf: abendblatt.de. 14.03.2006. <http://www.abendblatt.de/hamburg/harburg/article386091/Elbvertiefung-Einigung-in-weiter-Ferne.html>

O.V.: Elbvertiefung: Gegenwind aus Niedersachsen. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 07.08.2006.
<http://www.abendblatt.de/hamburg/article411782/Elbvertiefung-Gegenwind-aus-Niedersachsen.html>

O.V.: Elbvertiefung: Hamburg stellt Antrag. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de) 12.09.2006.
<http://www.abendblatt.de/nachrichten/10-minuten-hamburg/article418873/Elbvertiefung-Hamburg-stellt-Antrag.html>

O.V.: Planungsunterlagen zur Elbvertiefung liegen aus. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 20.03.2007. <http://www.abendblatt.de/nachrichten/10-minuten-hamburg/article456952/Planunterlagen-zur-Elbvertiefung-liegen-aus.html>

Axel Tiedemann: Elbvertiefung verzögert sich. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 24.08.2007.
<http://www.abendblatt.de/hamburg/article875898/Elbvertiefung-verzoegert-sich.html>

Fink, Hans-Juergen: Elbphilharmonie teurer – Warme Elbe erfordert Grundwasser zur Kühlung. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 27.03.2008. <http://www.abendblatt.de/kultur-live/article909405/Warme-Elbe-erfordert-Grundwasser-zur-Kuehlung.html>

O.V.: Gedaschko räumt Fehler bei Planungen zur Elbvertiefung ein. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 30.08.2008. <http://www.abendblatt.de/nachrichten/10-minuten-hamburg/article559157/Gedaschko-raeumte-Fehler-bei-Planung-zur-Elbvertiefung-ein.html>

O.V.: Unterlagen zur Elbvertiefung werden neu ausgelegt. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 06.10.2008. <http://www.abendblatt.de/nachrichten/10-minuten-hamburg/article942916/Unterlagen-zur-Elbvertiefung-werden-neu-ausgelegt.html>

Volkmann-Schluck, Philip: Uni-Umzug: Träume und schäumende Debatten. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 10.01.2009. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article142762/Uni-Umzug-Traeume-und-schaeumende-Debatten.html>

at: Elbvertiefung: Anhörung hat begonnen. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 19.03.2009.
<http://www.abendblatt.de/hamburg/article163319/Elbvertiefung-Anhoerung-hat-begonnen.html>

Zamponi, Ralf: Hamburger Hafenumschlag stark eingebrochen. Auf: [abendblatt.de](http://www.abendblatt.de). 18.05.2009. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article1019227/Hamburger-Hafenumschlag-stark-eingebrochen.html>. (Letzter Besuch: 01.06.2009).

O.V.: Bundesministerium stoppt Start der Elbvertiefung. Auf: abendblatt.de. 12.08.2009. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article1136880/Bundesministerium-stoppt-Start-der-Elbvertiefung.html>

O.V.: Montag beginnt die dritte öffentliche Plan-Auslegung. Auf: abendblatt.de. 27.05.2010. <http://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article1509778/Montag-beginnt-die-dritte-oeffentliche-Plan-Auslegung.html>

Preuß, Olaf: Chinesen wollen Elbe noch tiefer als bisher geplant. Auf: abendblatt.de. 20.07.2010. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article1572895/Chinesen-wollen-Elbe-noch-tiefer-als-bisher-geplant.html>

Zamponi, Rolf: Reederei setzt Hamburg Frist bei Elbvertiefung. Auf: abendblatt.de. 12.11.2010. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article1693544/Reederei-setzt-Hamburg-Frist-bei-Elbvertiefung.html>

Dey, Andreas; Haarmeyer, Jan: Elbphilharmonie – Warum Hamburgs spektakulärste Baustelle nahezu stillsteht. Auf: abendblatt.de. 04.11.2011. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article2081956/Elbphilharmonie-warum-Hamburgs-spektakulaerste-Baustelle-nahezu-stillsteht.html>

Ulf B. Christen, Andreas Dey und Kerstin Lorenz: Hamburg begrüßt Ja zur Elbvertiefung aus Niedersachsen. Auf: abendblatt.de. 03.04.2012. <http://www.abendblatt.de/region/niedersachsen/article2237077/Hamburg-begruesst-Ja-zur-Elbvertiefung-aus-Niedersachsen.html>

O.V.: Elbphilharmonie-Bauarbeiten: Stadt setzt Hochtief unter Druck. Auf: abendblatt.de 27.06.2012. <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article2319833/Elbphilharmonie-Bauarbeiten-Stadt-setzt-Hochtief-unter-Druck.html>

O.V.: Einigung mit Senat: Hochtief baut die Elbphilharmonie weiter. Auf : ndr.de 05.07.2012. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article2328719/Einigung-mit-Senat-Hochtief-baut-die-Elbphilharmonie-weiter.html>

O.V.: Bundesverwaltungsgericht stoppt Elbvertiefung vorläufig. Auf: abendblatt.de . 17.10.2012. <http://www.abendblatt.de/hamburg/article109916728/Bundesverwaltungsgericht-stoppt-Elbvertiefung-vorlaeufig.html>

O.V.: Elbphilharmonie: Die wichtigsten Etappen. Auf: ndr.de 10.05.2013
<http://www.ndr.de/regional/dossiers/elbphilharmonie/chronologie/elbphilchronologie100.html>

O.V.: Erste neue Containerbrücke für Burchardkai eingetroffen. Auf: ndr.de
<http://www1.ndr.de/wirtschaft/containerbruecke104.html>. (Letzter Besuch 01.06.2009).

Mayo, Anthony J.; Nohria, Nitin: The Truck Driver who reinvented shipping. Auf: Harvard Business School (Hrsg.): Working Knowledge. A first look at faculty research. 03.10.2005. <http://hbswk.hbs.edu/item/5026.html>

O.V.: HHLA Zentralbereich Unternehmenskommunikation (Hrsg.): Van-Carrier-Pionier an Hafenumuseum übergeben. Hamburg 28.08.08. Auf: http://www.hhla.de/News-Detailansicht.217.0.html?&no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=415&tx_ttnews%5BbackPid%5D=35&cHash=799c1646f3. (Letzter Besuch: 01.06.2009).

O.V.: Neuer Container-Bahnhof für den Burchardkai. Auf: HHLA Unternehmenskommunikation (Hrsg.): http://www.hhla-cta.de/Archiv-Detailansicht.267.0.html?&no_cache=1&tx_ttnews%5BpS%5D=1136070000&tx_ttnews%5BpL%5D=31535999&tx_ttnews%5Btt_news%5D=66&tx_ttnews%5BbackPid%5D=266&cHash=4e86c86cb2. Hamburg 26.09.06. (Letzter Besuch 01.06.2009).

Osnabrücker Friedensvertrag vom 24.10.1648. LWL-Institut für westfälische Regionalgeschichte; Stiftung Westfalen-Initiative für Eigenverantwortung und Gemeinwohl (Hrsg.): Internetportal „Westfälische Geschichte“ http://www.lwl.org/westfaelische-geschichte/portal/Internet/finde/langDatensatz.php?urlID=740&url_tabelle=tab_quelle

Magistrat der Stadt Bremerhaven (Hrsg.): bremerhaven.de. <http://www.bremerhaven.de/meer-erleben/service-infos/stadtgeschichte/lloydhalle.24314.html>

8 Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abb.1 TEU-Kapazitäten auf Containerschiffen und Anzahl an Containerschiffen 1964 – 1973. Vgl.: Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen (Hrsg.): Statistik der Schifffahrt 1973. Bremen 1973.

Abb. 2: Anzahl Containerschiffe mit Tiefgang > 12 m 1990 – 2006. Vgl.: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (Hrsg.): ISL Shipping statistics yearbook. Verschiedene Ausgaben.

Abb. 3.: Umgeschlagenen Container in Bremen und Bremerhaven 1969 – 1973. Vgl.: [bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61035&netscape=ja&titelname=Bremen Infosystem](http://bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61035&netscape=ja&titelname=Bremen%20Infosystem)

Abb. 4: In Hamburg umgeschlagene Container: Angegeben in der Maßeinheit TEU, ihrer physischen Stückzahl und der Anzahl beladener Container. Vgl.: Zahlen der Hamburger Port Authority

Abb. 5: Die Entwicklung des Stückgutumschlags im Hamburger Hafen – differenziert nach containerisiertem und konventionellem Stückgut. Vgl.: Zahlen der Hamburger Port Authority

Abb. 6: Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen 1955 – 2008 differenziert nach Gütergruppen. Vgl.: Zahlen der Hamburger Port Authority

Abb. 7: Entwicklung der Ankünfte von Container- und Stückgutschiffen im Hamburger Hafen zwischen 1978 – 2008. Vgl.: Zahlen der Hamburger Port Authority

Abb. 8: Entwicklung der durchschnittlichen Größe aller Hamburg anlaufenden Seeschiffe zwischen 1960 – 1999 in NRT. Vgl.: Zahlen der Hamburger Port Authority

Abb. 10: Entwicklung der Hamburg anlaufenden Tonnage differenziert nach Schiffsgrößenklassen in BRZ. Vgl.: Zahlen der Hamburger Port Authority

Abb. 11: Anzahl umgeschlagener physischer Container in Bremerhaven und Bremen-Stadt. Vgl.: [http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61035&netscape=ja&titelname=Bremen Infosystem](http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61035&netscape=ja&titelname=Bremen%20Infosystem)

Abb. 12: Anteil umgeschlagener Leercontainer in Bremen-Stadt differenziert nach Empfang und Versand. Vgl.: http://www.statistik-bremen.de/bremendat/statwizard_step1.cfm

Abb. 13: Containerumschlag der bremischen Häfen in TEU, physischen Stück und beladenen Containern. Vgl.: [http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61035&netscape=ja&titelname=Bremen Infosystem](http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61035&netscape=ja&titelname=Bremen%20Infosystem)

Abb. 14: Stückgutumschlag in den bremischen Häfen differenziert nach containerisiertem und konventionellem Stückgut. Vgl.: <http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61035&netscape=ja&titelname=Bremen%20Infosystem>

Abb. 15: Güterverkehr in den bremischen Häfen differenziert nach Güterart. Vgl.: <http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61035&netscape=ja&titelname=Bremen%20Infosystem>

Abb. 16: Anzahl der Seeschiffankünfte in Bremen-Stadt und Bremerhaven 1950 – 2008. Vgl.: [http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61010&netscape=ja&titelname=Bremen Infosystem](http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61010&netscape=ja&titelname=Bremen%20Infosystem)

Abb. 17: Entwicklung der durchschnittlichen Größe Bremen-Stadt anlaufender Seeschiffe 1962 – 1984 in 1000 NRT. Vgl.: [http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61010&netscape=ja&titelname=Bremen Infosystem](http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61010&netscape=ja&titelname=Bremen%20Infosystem)

Abb. 18: Entwicklung der durchschnittlichen Größe Bremerhaven anlaufender Seeschiffe 1950 – 2006 in 1000 NRT. Vgl.: [http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61010&netscape=ja&titelname=Bremen Infosystem](http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61010&netscape=ja&titelname=Bremen%20Infosystem)

Abb. 19: Entwicklung der durchschnittlichen Größe Bremerhaven anlaufender Seeschiffe 2001 – 2008 in 1000 BRZ. Vgl.: [http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61010&netscape=ja&titelname=Bremen Infosystem](http://www.statistik-bremen.de/bremendat/abfrage.cfm?tabelle=61010&netscape=ja&titelname=Bremen%20Infosystem)

Abb. 20: Entwicklung der Hafendarbeiterzahlen in Hamburg 1955 – 2002. Eigene Auswertung der Jahresberichte der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft m. b. H.

Abb. 21: Entwicklung der Hafendarbeiter in den bremischen Häfen. Eigene Auswertung der Jahresberichte des Hafenbetriebsvereins im Land Bremen e.V.

Abb. 22: Anzahl der im DC-Tarif eingruppierten Arbeiter. Eigene Auswertung der Jahresberichte des Hafenbetriebsvereins im Land Bremen e.V.

Eidesstattliche Versicherung:

Hiermit versichere ich an Eides statt, die vorliegende Dissertation selbst verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt zu haben. Diese Arbeit wurde nicht schon einmal in einem früheren Promotionsverfahren angenommen.

Benedikt Nufer

Hamburg, März 2018