SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Überwindung von Zeit und Raum?: Zeitliche Beschleunigung und Entgrenzung durch gebaute Umwelt; das Beispiel der Hamburger Hafeninfrastruktur

Heeg, Susanne

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Heeg, S. (2005). Überwindung von Zeit und Raum?: Zeitliche Beschleunigung und Entgrenzung durch gebaute Umwelt; das Beispiel der Hamburger Hafeninfrastruktur. *Europa Regional*, *13.2005*(4), 146-154. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48118-3

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.
Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:
This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.
By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

gesis Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Überwindung von Zeit durch Raum? Zeitliche Beschleunigung und Entgrenzung durch gebaute Umwelt: – das Beispiel der Hamburger Hafeninfrastruktur

Susanne Heeg

Einleitung

Die Überwindung von Raum und Zeit ist ein weit verbreitetes Motiv in der Literatur wie in den Wissenschaften. Die literarische Behandlung von Zeitmaschinen und „Raumraffern" sowie bahnbrechende Erfindungen im Bereich der Kommunikations- und Verkehrstechnologien wie Bahn, Flugzeug, Telefon, Internet entspringen demselben Antrieb, nämlich die begrenzende Wirkung von Raum und Zeit zu überwinden. Mit dem nämlichen Ziel werden ideell bzw. materiell Maschinen, Technologien, Infrastrukturen geschaffen, die eine Überwindung von wahrgenommenen und erfahrenen Raum- und Zeitgrenzen ermöglichen sollen – und dabei gesellschaftliche Veränderungen bewirken können.

Im folgenden Beitrag werden jedoch weniger literarische Darstellungen der Überwindung und Meisterung von Raum und Zeit diskutiert, als die entsprechenden materiellen Artefakte, die Menschen schaffen und geschaffen haben, um Distanzen bzw. raumzeitliche Grenzen zu überwinden. Diese „Artefakte" wie Verkehrs-, Kommunikations- und Distributionsinfrastrukturen eint, dass sie vor allem der *schnelleren* Überwindung von Raum dienen: sie sollen helfen, gleichbleibende räumliche Distanzen in kürzerer Zeit zu bewältigen. Diese Infrastrukturen sind nicht raumlos oder unabhängig vom Raum, sondern sie entfalten ihre Wirkungen erst durch die Fixierung im Raum; damit formen sie Raum.

Zugleich muss man sich jedoch bei der Diskussion von baulichen und technischen Infrastrukturen mit dem widersprüchlichen Phänomen auseinander setzen, dass mit jeder Materialisierung und Anwendung von Infrastrukturen der jeweils erreichte Stand von zeitlicher Beschleunigung eingefroren bzw. fixiert wird. Neue Nutzungen und Technologien erfordern jedoch meist neue Infrastrukturen. Jede Konfiguration von gebauter Umwelt birgt also die Chance in sich, neue grenzüberschreitende Bewegungen und Geschwindigkeiten zu ermöglichen, aber zugleich auch die Gefahr (wohl eher: Gewissheit), ein Hindernis für zukünftige Überwindungsbestrebungen zu sein.

Es soll also im Folgenden um die zeitliche Beschleunigung gehen, welche technische und bauliche Infrastrukturen – im Weiteren auch als gebaute Umwelt bezeichnet – bewirken und ermöglichen. These ist, dass die gebaute Umwelt eine Bedingung, aber zugleich auch ein Hindernis bei der Verschiebung von Zeitgrenzen ist. Der von Karl Marx (1974, S. 438) geprägt Ausdruck „Vernichtung von Raum durch Zeit" beschreibt gesellschaftliche Bemühungen, die räumlichen Distanzen zwischen Märkten zeitlich zu verringern. Ziel ist es demnach, im kapitalistischen Wettbewerb die Umschlagsdauer zu senken bzw. den Umsatz zu beschleunigen. Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist die Optimierung der gebauten Umwelt. Nach Marx baut das Ziel der Zeitreduzierung auf der Raumgestaltung auf: durch die Gestaltung, Entwertung, kreative Zerstörung und erneute Formung der gebauten Umwelt soll es gelingen, zeitliche Grenzen zu überwinden.

Eine zeitliche Beschleunigung basiert dabei ganz maßgeblich auf räumlichen Materialisierungen in der Form von Verkehrs-, Kommunikations- und Distributionssystemen. Dabei stellt jede Infrastruktur eine Fixierung des jeweiligen Standes der Zeitreduzierung dar. Auch wenn es sich bei der Zeit um eine abstrakte, entmaterialisierte Größe handelt, so baut jede zeitliche Beschleunigung auf einer materiellen Basis in der Form von Infrastrukturen auf.

Die Überwindung von zeitlichen Barrieren im Raum geht allerdings keineswegs mit einem Bedeutungsverlust der für gesellschaftliche Organisationen grundlegenden Koordinaten „Raum" und „Zeit" einher, sondern vielmehr mit einem sich stetig verändernden Spannungsverhältnis zwischen ihnen. Auch wenn man häufig lesen kann, dass räumliche Distanzen immer mehr an Bedeutung verlieren, sprechen große Verkehrs- und Kommunikationsprojekte der Gegenwart und jüngeren Vergangenheit wie z.B. die Öresundbrücke (Kopenhagen/Malmö), die Autobahnbrücke über das Tal des Flusses Tarn (F) oder das Internet eine andere Sprache. Offensichtlich hat das Bestreben, Übermittlungs-, Informations- und Transportzeiten weiter zu reduzieren, noch kein Ende gefunden. Trotz neuer Telekommunikationsmittel und Innovationen im Transportsektor nimmt die Organisations- und Bindungskraft von Raum und Zeit keineswegs ab, sondern die Suche nach neuen Möglichkeiten der zeitlichen – und räumlichen – Optimierung läuft weiter. Dies beinhaltet den fortgesetzten Versuch der besseren Gestaltung des Raums: z.B. durch die Überwindung von natürlichen Grenzen (z.B. Brücken- oder Tunnelbau), informationstechnischen Grenzen (z.B. durch die Ausdehnung von Glasfasernetzwerken) oder verkehrstechnischen Grenzen (z.B. durch eine Optimierung des Umschlags an Verkehrsdrehscheiben). Raum wird dadurch aber nicht vernichtet, sondern gestaltet.

Die Begriffe „Grenze" bzw. „Entgrenzung", die hier gebraucht werden, stehen also nicht mit nationalen bzw. territorialen Grenzziehungen im Zusammenhang. Vielmehr müssen sie im Kontext der Kapitalzirkulation verstanden werden: zeitliche Grenzen der Kapitalzirkulation sollen durch bauliche Investitionen verschoben werden, um die Umschlagszeiten zu reduzieren. Die Begriffe Grenze und Entgrenzung haben insofern eine räumliche, zeitliche und organisatorische Bedeutung. Dies wird am Beispiel des Hamburger Hafens ausgeführt.

Im Folgenden soll zuerst der Prozess analysiert werden, auf den sich das Bestreben einer Überwindung von zeitlichen Grenzen zurückführen lässt. Dabei sollen die Begriffe „Grenze" bzw. „Be- und Entgrenzung" präzisiert werden (Abschnitt 2). Danach soll ein Motor der Entgrenzung analysiert werden. Ein

geeignetes Beispiel hierfür ist der Hamburger Hafen, der in seiner historischen Entwicklung und Veränderung dargestellt wird, um einen Eindruck von der stetigen Abfolge von Erneuerung und Erstarrung in den Fähigkeiten der gebauten Umwelt zur Grenzüberwindung zu geben (Abschnitt 3 und 4).

Ausgangspunkt des Beitrages ist der zentrale Stellenwert von gebauter Umwelt für wirtschaftliche Prozesse. Dies bedeutet angesichts vielfältiger Entwicklungsphänomene und -prozesse, die im Raum stattfinden und die gebaute Umwelt prägen, eine bewusste Be- und Einschränkung auf überwiegend wirtschaftliche Dimensionen. Um das Argument zu verdeutlichen, wird auf eine makrotheoretische und materialistische Analyse zurückgegriffen, die erst im Fazit (Abschnitt 5) um eine handlungstheoretische und konstruktivistische Perspektive erweitert wird. Diese Perspektive hebt zugleich die sehr konkreten, raumspezifischen Probleme einer materialistischen Analyse hervor.

Be- und entgrenzende Wirkung der gebauten Umwelt

Die gebaute Umwelt als eine von Menschen geprägte und geformte Umwelt dient der Ermöglichung, Vermittlung bzw. Kanalisierung von gesellschaftlichen Tätigkeiten in spezifischen Orten. Der Begriff „gebaute" Umwelt beschränkt sich allerdings nicht auf Bauwerke, sondern umfasst in einem weiten Sinne die durch menschliche Prägung gestaltete Umwelt. In ökonomischer Hinsicht bestehen mindestens drei Funktionen der gebauten Umwelt: als Mittel, Element und Bedingung der Produktion (vgl. Harvey 1985, S. 101f.). Als Mittel der Produktion verwendet z.B. der Bauer die gebaute Umwelt bzw. im engeren Sinne die durch menschliche Bearbeitung überformte Oberfläche. Als Element der Produktion wird gebaute Umwelt von Bauunternehmen und Projektentwicklern ein- und umgesetzt. Für alle Unternehmen gilt jedoch, dass die gebaute Umwelt eine Bedingung der Produktion ist, denn wirtschaftliche Tätigkeiten setzen einen Standort und eine bauliche Infrastruktur voraus. Gebäude, Standort, technologische und Verkehrsinfrastruktur sind eine unerlässliche Voraussetzung, um Absatzmärkte zu erreichen, produktive Tätigkeiten umzusetzen und Beziehungen zu Lieferanten und Abnehmern aufrecht zu erhalten. Die Konkurrenzfähigkeit von Unternehmen wird entscheidend von der Qualität und Verortung der gebauten Umwelt beeinflusst: die unterschiedlichen Qualitäten haben gestaltenden Einfluss auf Produktionsbeziehungen und Zirkulationsprozesse.

Die Gestaltung der gebauten Umwelt geschieht entlang von sozioökonomischen Anforderungen und gesellschaftlichen Auseinandersetzungen, aber sie wirkt auch auf diese Kräfte zurück, insofern sie Tätigkeiten kanalisiert sowie menschliche Ausdrucks- und Wahrnehmungsformen prägt (Lefèbvre 2002). Es handelt sich also bei der gebauten Umwelt um ein Produkt gesellschaftlicher Formung, das mit bestimmten Nutzungen einher geht und diese zum Teil sogar vorschreibt. So lässt sich ein Wohngebiet aufgrund von gesellschaftlichen und baulich-materiellen Setzungen kaum noch zu einem Verkehrsknotenpunkt umbauen. Aber bereits vermeintlich einfacher zu realisierende Nutzungsänderungen wie die Öffnung eines Wohngebietes für gewerbliche Nutzungen stellen sich in der Regel weit reichende Hindernisse entgegen, da industrielle Fertigungsprozesse oder Büronutzungen mit anderen Anforderungen an die gebaute Umwelt einher gehen als Wohnnutzungen.

Die gebaute Umwelt in der Form von Gebäuden, Wegen, Kanalisationssystemen, Kommunikations- und Verkehrsinfrastrukturen wirkt also auf soziale Organisationen zurück, insofern Bewegungen und Aktivitäten räumlich geformt werden[1]. Dies bezieht sich nicht nur auf aktuelle Aktivitäten, sondern auch auf zukünftige, denn bestehende bauliche Strukturen wirken als Rahmen setzende und häufig auch limitierende Faktoren für zukünftige Nutzungen und Planungen[2]. Eine völlige Überformung eines Gebietes ist häufig schwierig, da bestehende Muster mitunter schwer veränderbar sind. Einmal bestehende bauliche Strukturen wirken lange nach und müssen in Planungen berücksichtigt werden. Damit ist die gebaute Umwelt als eine bauliche Materialisierung gesellschaftlicher Zustände zu verstehen. Nach Bordieu (1991) bzw. Lefèbvre (2002) ermöglicht das Entziffern baulicher Arrangements eine Interpretation bzw. Einsicht in eine Gesellschaft.

Diese Starrheit von gebauter Umwelt erfordert eine permanente „kreative Zerstörung". Da gesellschaftliche und wirtschaftliche Dynamiken fortlaufende Änderungen bedeuten, sind auch Weiterentwicklungen in der gebauten Umwelt nötig. Diese Veränderungen gehen mit Abriss, Neuentwicklung und/oder Überformung einher. Im Weiteren werden vorrangig wirtschaftliche Dynamiken diskutiert, von denen ein großer Veränderungsdruck auf die gebaute Umwelt ausgeht. Dieser Veränderungsdruck bezieht sich auf die Beschleunigung von wirtschaftlichen Abläufen und hat unternehmensinterne und -externe Dimensionen. Beide Dimensionen beinhalten die Verkürzung der Zeit, in der Kapital umgeschlagen wird und haben bauliche Voraussetzungen: eine unternehmensinterne Beschleunigung setzt auf eine Verkürzung des Produktionsprozesses eines Produktes bzw. einer Dienstleistung und beinhaltet in der Regel neue Produktions- und Organisationsverfahren, die bauliche und technische Anpassungen erfordern. Eine unternehmensexterne Beschleunigung zielt auf eine Verkürzung der Zirkulation, d.h. der Zeit von der Produktion eines Gutes bis zu dessen Verkauf und der erneuten Investition des erzielten Gewinns. Die unternehmensexterne Beschleunigung beinhaltet vor allem die Verkürzung der Transportdauer zu den Absatzmärkten. Entscheidende Größe ist dabei die Überwindung von Distanzen. Auch wenn diese Formulierung vor allem die räumliche Entfernung als das Problem nahe legt, sind räumliche Distanzen eine Funktion aus Entfernung *und* Zeit. Die absolute Entfernung kann nicht reduziert werden, aber die Zeit, in der eine Entfernung überwunden werden kann. Diese Schnelligkeit der Raumüberwindung ist aber eine bauliche und materielle Größe. Entscheidend zur Schnelligkeit bzw. Beschleunigung trägt die Verkehrs-, Kommunikations- und Distributionsinfrastruktur bei.

Trotz der Versuche, infrastrukturelle Voraussetzungen in den westlichen Gesellschaften in der Nachkriegszeit anzugleichen, verfügen Städte im Vergleich zu ländlichen Räumen in der Regel über die günstigsten Infrastrukturvoraussetzungen. Hinzu kommt, dass Städte – wie Saskia Sassen (1996), Manuel Castells (2001) oder Michael Storper (1996) ar-

[1] In der Formulierung „räumliche Formung" von Aktivitätsmustern ist enthalten, dass es Differenzen geben kann zwischen den Vorstellungen von PlanerInnen und NutzerInnen, die häufig auf Formen alltagsweltlicher Aneignung zurückzuführen sind.

[2] Dazu besteht eine umfangreiche Diskussion, vgl. z.B. Lefèbvre 2002, Bourdieu 1991, Läpple 1996, Giddens 1995, S. 161ff.

gumentiert haben – durch ihre Agglomerationsvorteile, d.h. die Ansammlung von häufig spezialisierten Unternehmen, Standortvorteile bieten, die die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen stärken. Für ein Unternehmen ist es günstig, über beide standörtliche Vorteile zu verfügen: neben den Agglomerationsvorteilen für den Produktionsprozess von Dienstleistungen und Gütern noch eine gute Anbindung an internationale Märkte. Dazu bestehen je nach historischen, technischen und gesellschaftlichen Gegebenheiten spezifische räumliche Konstellationen und Notwendigkeiten. Diese Konstellationen weisen zwei Dimensionen auf: zum einen Standorte als Arbeitskräftepool, Markt, Produktionsort und als Ort der zwischenbetrieblichen Beziehungen; zum anderen Standorte als Ensemble baulicher Infrastrukturen. David Harvey bezieht diese Dimensionen vor allem auf Städte und versteht Urbanisierung als einen Prozess, in dem sich räumliche Ensembles materialisieren, die aus Infrastrukturen der Kommunikation, des Transports und der Wirtschaftstätigkeit bestehen und dazu beitragen, räumliche und zeitliche Grenzen des Austauschs zu verschieben (Harvey 1985, S. 24ff.). In der Tat findet man in Städten eine Verdichtung von Verkehrs-, Distributions- und Kommunikationsinfrastrukturen, aber die beschriebenen Prozesse gelten nicht nur für Städte, sondern für eine Vielzahl von Standorten.

Es existieren also Wettbewerbsvorteile (und -nachteile) für Unternehmen je nach Standort und nach infrastrukturelle Anbindung dieses Standortes. Wettbewerbsvorteile basieren auf einer effizienten, für den Austausch funktionalen baulichen Infrastruktur. Diese Infrastrukturen sind mit der wirtschaftlichen Globalisierung, die eine Ausdehnung der Handels- und Produktionsbeziehungen beinhaltet, komplexer geworden. Wettbewerbsfähigkeit setzt in den letzten 20 bis 30 Jahren verstärkt die Fähigkeit voraus, den Marktzugang international auszudehnen und neue Absatzmärkte erschließen zu können. Je entfernter die Märkte jedoch sind, desto bedeutsamer wird die bauliche Infrastruktur am eigenen Standort als auch zwischen Standort und Markt. Sie ist nicht nur eine Voraussetzung dafür, dass Märkte erreichbar sind, sondern auch in welcher Zeit sie erreicht werden können. Die bauliche Infrastruktur sowie die Verkehrsträger haben damit großen Einfluss auf eine kritische Dimension des Distributionsprozesses: je länger die Umschlagszeit von der Produktion/Herstellung bis zum Absatz dauert, desto mehr Kapital ist unproduktiv in der Ware bzw. Dienstleistung gebunden und kann nicht wertsteigernd im Produktionsprozess eingesetzt werden. Die Entwicklung der baulichen und technischen Infrastruktur ist insofern eng gekoppelt an den Versuch der Beschleunigung von Umsatz und Kommunikation und der Verschiebung von Raum- und Zeitgrenzen.

Die gebaute Umwelt ist in diesem Sinne eine Voraussetzung für die Globalisierung ökonomischer Beziehungen und zwar durch den Auf- und Ausbau der gebauten Infrastruktur. Sie ermöglicht die Überwindung bisher bestehender Grenzen in Raum und Zeit (Graham u. Marvin 2001, S. 190ff.). Dies erfordert aber eine hohe Flexibilität und Anpassungsfähigkeit im baulichen Arrangement. Darin liegt jedoch ein Widerspruch, denn die gebaute Umwelt einer bestimmten Phase steht für die räumliche Materialisierung (und Fixierung) wirtschaftlicher und sozialer Dynamik an einem bestimmten Ort. Die Änderung einer einmal errichteten Infrastruktur ist häufig zeitaufwändig und schließt eine Entwertung der bestehenden Infrastrukturen ein. Damit ist die gebaute Umwelt das genaue Gegenteil von Dynamik, Flexibilität und Wandel. Bald nach der Materialisierung eines Elementes der gebauten Umwelt, d.h. einer Straße, Brücke, eines Tunnels, Hafens, Kommunikationsnetzes etc., ist dieses schon wieder veraltet und stellt ein Ausdruck vergangener Produktivität dar, der erneute Einschnitte/Eingriffe erfordert. Denn eine veraltete bzw. nicht leistungsfähige Infrastruktur birgt die Gefahr in sich, im Vergleich mit Wettbewerbern – in diesem Fall anderen Standorten – ins Hintertreffen zu geraten und an standörtlicher Attraktivität zu verlieren. Gebaute Umwelt steht für eine Paradoxie: sie ermöglicht eine Beschleunigung und wirkt zugleich als Begrenzung. In und mit ihr besteht die Möglichkeit und Verheißung, zeitliche Grenzen zu verschieben, aber auch festzuschreiben. Die gebaute Umwelt ist eine unumgängliche Voraussetzung zur Beschleunigung, aber zugleich antithetisch eine Barriere für weitere Versuche der Beschleunigung. Um es mit David Harvey zu sagen:

„The produced geographical landscape constituted by fixed and immobile capital is both the crowning glory of past capitalist development and a prison that inhibits the further progress of accumulation precisely because it creates spatial barriers where there were none before. The very production of this landscape, so vital to accumulation, is in the end antithetical to the tearing down of spatial barriers and the annihilation of space by time" (Harvey 1985, S. 43).

Zentral ist, dass die zeitliche Dauer durch räumlich verankerte Infrastrukturen verkürzt wird. Aber jede neue Runde in der Produktion von Raum stellt bald schon wieder eine Hürde für die nächste Runde der raumzeitlichen Expansion und Entgrenzung dar und erfordert eine erneute räumliche Anpassungsleistung. So lässt sich erklären, dass vor allem die Umwelt in Städten stärker durch Dynamik, konstruktive Zerstörung und Entwertung geprägt ist, d.h. durch Gestaltung, Überbauung, Erweiterung und Abtragung der gebauten Umwelt als durch Statik und Erstarrung. Die Dauer des Lebenszyklus von Teilelementen der gebauten Umwelt ist dabei nicht festgelegt, sondern hängt von der wirtschaftlichen Dynamik und arbeitsorganisatorischen, marktbezogenen und technologischen Prozessen ab. Zum Teil wird die bauliche Infrastruktur aber schon vor dem Ende ihres Lebenszyklus durch neue Wirtschaftsentwicklungen entwertet. Raum ist durch Widersprüchlichkeiten geprägt: durch die Produktion von Raum werden zeitliche Grenzen verschoben, aber zugleich auch fixiert.

Im Folgenden soll am Beispiel des Hamburger Hafens verdeutlicht werden, wie der Prozess der Beschleunigung bzw. der Verschiebung von Zeitgrenzen immer wieder dazu beiträgt, bestehende Infrastrukturen zu entwerten und zu erneuern. Die Dynamik des internationalen Handels führt zu nachvollziehenden (expost) sowie der Zeit vorauseilenden (exante) baulichen Eingriffen.

Hamburg und der Hafen

Die sozioökonomische Entwicklung Hamburgs wurde bis Anfang des 20. Jahrhunderts in hohem Maße durch den Hafen bestimmt. In der Politik begünstigte dies bis in die Gegenwart eine Vorrangstellung der Hafenentwicklung vor vielen anderen Politikfeldern. Helmut Nuhn (1983, S. 44) weist darauf hin, dass politischen Entscheidungen über die Flächensicherung und zukünftige Entwicklung des Hafens Priorität in Se-

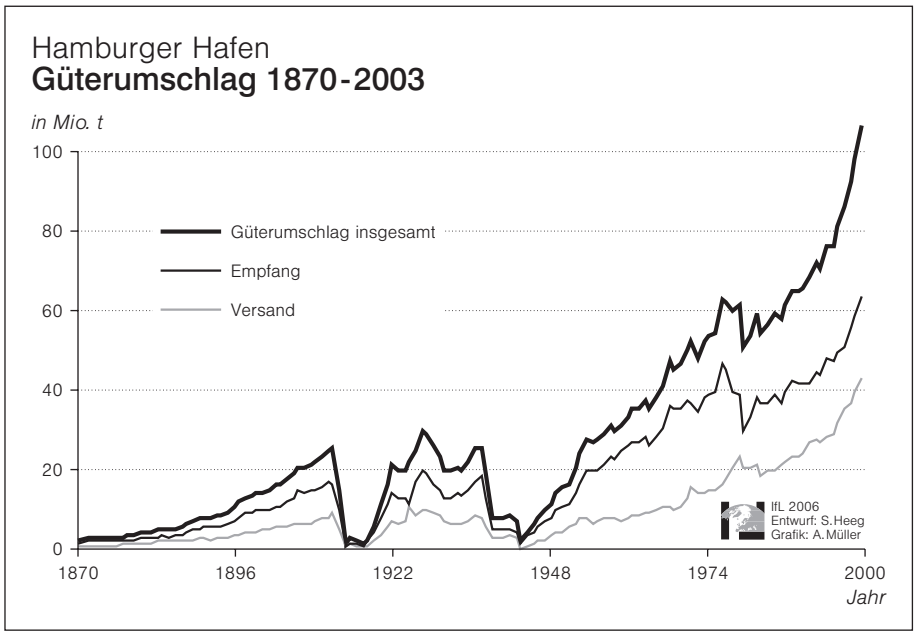

Abb. 1: Güterumschlag im Hamburger Hafen von 1870 bis 2003
Quelle: Statistisches Landesamt Nord

nat und Bürgerschaft zukam. Demnach fanden konkurrierende Nutzungsansprüche und Entwicklungsvorstellungen bei den über die Parteigrenzen hinweg meist einstimmig gefassten Beschlüssen geringe Berücksichtigung. Soweit im Verlauf der Zeit Interessen anderer Länder (Dänemark, Preußen, BRD) betroffen waren, gelang es immer, günstige Entscheidungen für Hamburg herbeizuführen. Auf dieser Basis konnte eine vorausschauende Hafenentwicklungsplanung realisiert werden, die bis in die Gegenwart dazu beigetragen hat, dass der Hafen neuesten technologischen und infrastrukturellen Standards entspricht.

Ausgehend vom jeweiligen Zentrum des Hafens wurden in der Geschichte immer neue, zusätzliche Flächen zur Hafenerweiterung erschlossen und mit entsprechender Infrastruktur versehen. Ziel war und ist es, durch eine Beherrschung des Raums eine zeitliche Beschleunigung im Warenumsatz herbeizuführen. Die Flexibilität, die neue verkehrstechnologische und -infrastrukturelle Entwicklungen versprach, wurde dabei häufig um den Preis von Ab- bzw. Entwertungen der bestehenden Hafeninfrastruktur erzielt. Dies ging in der geschichtlichen Entwicklung mit völligen Neugestaltungen der Hafeninfrastruktur und/oder räumlichen Verschiebungen des Entwicklungsschwerpunktes einher.

Die gebaute Umwelt vergangener Runden der Verkehrs- und Technologieentwicklung wandelte sich in diesem Sinne zu einer materiellen Barriere, die neuen Expansionsbestrebungen im Wege stand. Wenn man die jährlichen Steigerungen des Güterumschlags im Verlauf von mehr als 130 Jahren betrachtet[3], dann waren die stetigen Modernisierungen, Ausweitungen und Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur erfolgreich (vgl. *Abb. 1*): durch die kontinuierliche Revolution in den infrastrukturellen und technischen Voraussetzungen konnte die Umschlagsmenge gesteigert werden. Die Überwindung von Grenzen erforderte im Falle des Hamburger Hafens räumliche und infrastrukturelle Expansionen. Diese beziehen sich nicht nur auf die Verkehrsinfrastruktur im Hafen, sondern auch auf die des Umlandes, die allmählich in das Hafenkonzept eingebunden wurde.

Seit der Hanse stand die Entwicklung des Hafens vor der Anforderung, als Schnittstelle zum Weltmarkt zu funktionieren. Dies bedeutete, einen flexiblen und schnellen Zugang zu internationalen Märkten zu ermöglichen und dadurch den Anteil der Region bzw. Deutschlands am Welthandel zu steigern. Schon immer konkurrierte der Hamburger Hafen dabei mit anderen Häfen (z.B. Bremen/Bremerhaven). In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts hat sich der Wettbewerb weiter verschärft. Hamburg steht nicht mehr nur mit anderen deutschen Häfen im Wettbewerb, sondern zusätzlich mit europäischen Häfen der Nordrange (z.B. Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven). Nachdem die Entfernung des Hamburger Hafens zum offenen Meer lange als Nachteil im Konkurrenzkampf gesehen wurde, hat sich dieser Umstand in den letzten Jahren aber zum Vorteil entwickelt. Jeder zurückgelegte Seekilometer kostet pro Container ca. 45 Cent, aber jeder Landkilometer das Fünffache[4]. Infolgedessen versuchen die Reedereien, so viel Strecke wie möglich auf dem Wasser zurückzulegen. Dieser Standortvorteil wurde in den vergangenen Jahrzehnten von stetigen Anstrengungen begleitet, die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens weiter zu steigern. Bei allen Versuchen ist das Bestreben zentral, die Umschlagszeit im internationalen Handel in kostengünstiger Weise zu reduzieren. Kontinuierlich durchgeführte Maßnahmen sind dabei, den Flusslauf zur besseren Schiffbarkeit zu bearbeiten sowie die Löschung der Ware im Hafen und ihren Weitertransport ins Hinterland zeitlich zu optimieren.

Entlang von weltwirtschaftlichen, organisatorischen und technologischen Veränderungen lassen sich drei Phasen der Entwicklung der Hafenwirtschaft und -infrastruktur identifizieren[5]. Jede Phase stellt einen neuen Versuch der Optimierung zeitlicher Beziehungen dar. Nach der Darstellung der Entwicklung soll im anschließenden Abschnitt 4 noch die politische Vermittlung und Wahrnehmung von Beschleunigung und infrastruktureller Anforderungen in Hamburg untersucht werden.

a) Ausweitung des Handels

In Hamburg ging ein erster großer Schub des hafenbezogenen Ausbaus von der Ausdehnung des Handels aus, der ab dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts einsetzte. Dieser zunehmende Handel wurde von einer allmählichen Durchsetzung der Dampfschifffahrt und des Eisenbahnwesens angetrieben, wodurch das wirtschaftliche Hinterland ausgedehnt werden konnte. Entscheidend war, dass die bis dato bestehenden infrastrukturellen Bedingungen nicht mehr ausrei-

[3] Einbrüche im Umschlag beschränkten sich im Wesentlichen auf die beiden Weltkriege.

[4] nach Angaben des Betriebsratsvorsitzenden der Gesamthafenarbeiter Bernt Kamin (Januar 2005) und „Die Zeit" Nr. 51 vom 15.12.2005: „Flut der großen Kästen"

[5] Es gibt unterschiedliche Phaseneinteilungen. Nuhn (1983) unterscheidet z.B. vier Phasen nach den dominierenden Kräften, dem zeitlichen Ablauf und den räumlichen Ausprägungen. Demgegenüber wird in diesem Artikel eine Phaseneinteilung auf der Basis der dominierenden infrastrukturellen Veränderungen vorgenommen.

Hamburg
Stadtgrundriss von 1834

Originalstich von J. L. Semmelrahn (1834)

Abb. 2: Hamburger Stadtgrundriss von 1834, Originalstich von J. L. Semmelrahn (1834)
Quelle: SCHELLENBERG 1936, Abb. 8

chend waren, um die wachsenden Güterströme bewältigen zu können (MÖLLER 1999, S. 178ff.; NUHN 1983, S. 48ff.).

Es erfolgte ein Ausbau des Hafens, der mit einer „Konzentration" auf die Elbe einherging. Bis dato erfolgte ein doppelter Umschlag der Waren: von großen Handelsseglern, die an Pfählen vertäut im Nieder- oder Binnenhafen ankerten, wurde die Ladung auf Schuten umgeladen, die anschließend den Transport über die Fleete bis zu den im Innenstadtbereich verstreut liegenden Speichern übernahmen (KÄHLER 2001, S. 21ff.). Bis ins ausgehende 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts war Hamburg also eine Hafenstadt im engeren Wortsinn, da sich die Hafentätigkeit über die Alsterarme und die verschiedenen Fleete auf weite Bereiche der Stadt erstreckte (vgl. *Abb. 2*). Dies bedeutete aber eine vergleichsweise zeitintensive Abwicklung der Handelstätigkeit mit beschränkten Lagerkapazitäten.

Um aber die größeren Warenmengen der Dampfschiffe bewältigen zu können, mussten ein schnellerer Umschlag vom Seeschiff zur Lagerfläche als auch ein Ausbau der Lagerkapazitäten erfolgen. Ab dem Ende der 1850er Jahre wurde ein Hafenausbau in Angriff genommen, der einen zweifachen Umschlag überflüssig machte. Die Waren wurden direkt vom Schiff in Lagerhäuser am Wasser umgeschlagen. Der Umbau wurde notwendig, um die größeren Gütermengen im Zuge einer Ausdehnung des Welthandels bewältigen zu können.

Im Verlauf der 1860er bis 1880er Jahre erfolgten zwei umfangreiche Bau- und Umbaumaßnahmen (vgl. MAASS 1990): zum einen die Anlage eines offenen Tidehafens mit künstlichen Hafenbecken im Jahr 1862/66 und zum anderen die Baumaßnahmen im Zuge der Ausweisung des Freihafens. Der 1882 beschlossene Zollanschluss von Hamburg an das Reich bedeutete eine Reduzierung des bislang für Hamburg, Altona und Wandsbek geltenden Freihafenstatus auf ein begrenztes Gebiet am Hafen. Diese Regelungen zogen einen weit gehenden Umbau und Anpassung des Hafens nach sich, um in diesem Gebiet ausreichend Lagerraum und Anlegemöglichkeiten zu schaffen.

Im Zeitraum von 1882 bis 1888, dem Jahr, in dem der Zollanschluss vollzogen wurde, wurde die Speicherstadt zur Lagerung der Waren erbaut. Bis 1895 erfolgte eine Erweiterung des Hafengebietes in östlicher und südlicher Richtung. Das Gebiet der Speicherstadt war bis dato ein Teil der Innenstadt und wurde vor allem von Hafenarbeitern bewohnt. Zugunsten der Realisierung zusammenhängender Speicherbauten wurden Enteignungen vorgenommen, bis zu 24.000 Bewohner vertrieben und auf dem gesamten Gelände eine Wohnnutzung gesetzlich ausgeschlossen.

Auf diesem Wege wurde ein integrierter Hafenwirtschaftsraum geschaffen, der günstige infrastrukturelle Möglichkeiten zum schnelleren Umschlag der Waren zwischen See und Land bot. Durch die räumliche Konzentration konnten Vorteile einer arbeitsteiligen Vorgehensweise genutzt werden mit dem Effekt einer Erhöhung der Produktivität. Weiterhin bot sich im Freihafengebiet aufgrund der zollrechtlichen Situation die Gelegenheit einer wertschöpfungsintensiven Veredelung von Rohstoffen aus Übersee wie Kaffee, Tee, Kakao etc. mit anschließendem Weitertransport ins Hinterland. Der infrastrukturelle Aus- und Umbau bezog sich aber nicht nur auf den Hafen im engeren Sinne; in dieser Phase begann der Aufbau von Eisenbahnverbindungen, um eine rasche Verteilung der Warenströme zu ermöglichen. Die Überwindung von raumzeitlichen Grenzen beinhaltet in diesem Sinne den Aufbau infrastruktureller Verbindungen, die vom Hafen bis ins Hinterland gingen. Dies war aber nur möglich durch eine Umgestaltung bzw. Zerstörung dessen, was vorher bestand. In dieser Phase – von ersten Überlegungen in den 1850er Jahren bis Ende des 19. Jahrhunderts – wurden der Fluss den Umschlagsanforderungen angepasst, Lagerkapazitäten erhöht und als Folge davon Umschlagszeiten reduziert (HARMS 2001, S. 56f.).

b) Vertiefte Arbeitsteilung und administrative Rationalisierung

Der stetige Anstieg im Güterumschlag (vgl. *Abb. 1*) machte einen weiteren infrastrukturellen Ausbau notwendig und zog zugleich einen organisatorischen Wandel in der Logistik nach sich. So entstanden zwischen Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts neue Hafenbecken auf dem Südufer der Norderelbe (*Abb. 3, siehe vierte Umschlagseite*). In den nächsten Jahren folgten Erweiterungen Richtung Westen mit zum Teil zugeordneten Industrie- und Gewerbeanlagen. Eine fehlende landseitige Verkehrsverbindung erschwerte allerdings die Erschließung dieser Flächen (NUHN 1983, S. 52ff.). Um diese Begrenzung zu überwinden, wurden Fährverbindungen und ein Tunnel zwischen den bestehenden Hafenanlagen errichtet. Zusätzlich wurde in Verhandlungen mit Preußen er-

reicht, dass das neue Hafengebiet durch eine Eisenbahnlinie an das Schienennetz nach Harburg angebunden wurde.

Um das relativ enge Hafengebiet nicht zu überlasten, wurde der Seeschiffverkehr vom Binnenschiffverkehr, der die logistische Anbindung des Hinterlandes herstellte, getrennt. Dies bedeutete, dass die Seeschiffe auf der Elbe nicht von Binnenschiffen behindert wurden, sondern die Binnenschiffe gelangten durch ein ausgeklügeltes System rückseitiger Zufahrtsmöglichkeiten an die Umschlagsware heran. Diese Situation galt bis in die 1960er Jahre: kontinuierlich wurden Begrenzungen der bestehenden, quantitativ unzureichenden Infrastruktur durch weitere Infrastruktur überwunden. Der Infrastrukturausbau fand dabei nicht nur im Hafen statt, sondern mit der Entwicklung des Wasserstraßen- und Schienennetzes erfolgte eine Einbindung des Hafens in einen immer größeren Wirtschaftsraum.

Insofern bedeutet die Überwindung von raumzeitlichen Grenzen zum einen die verkehrliche und wirtschaftliche Erschließung von Raum über den Hafen hinaus, zum anderen eine tendenzielle Verlagerung des Hafenschwerpunktes Richtung Südwesten und eine vertiefte Vernetzung und Verbindung der einzelnen Hafenbereiche.

Eine wichtige Neuerung war weiterhin der organisatorische Wandel in den Arbeitsabläufen. Die Ausdehnung des Umschlags unterstützte eine Rationalisierung der Hafenwirtschaft, die nicht nur Folgen für die Arbeitsabläufe an den Kais hatte, sondern auch für administrative Tätigkeiten. Grundsätzlich nahm der Grad der Arbeitsteilung zu (Harms 2001, S. 61). Die Folgen bestanden vor allem in der Ausdehnung der Verwaltungsarbeit aufgrund des gestiegenen Umfangs und der Rationalisierung des Umschlags. Ausdruck hiervon war die Zunahme großer Geschäfts- und Kontorhäuser. Ab den 1880er Jahren und vor allem in den Zwischenkriegsjahren wurden im Altstadtbereich Wohngebäude durch Geschäftsgebäude ersetzt. Nicht alle Geschäfts- und Kontorhäuser beinhalteten Unternehmen der Hafenwirtschaft, aber je näher die jeweiligen Gebäude am Hafen lagen, desto höher war der Anteil von Versicherungen, Handelshäusern und Reedereien. In diesem Sinne hat auch die administrative Rationalisierung des Umschlags einen Ausdruck in der gebauten Umwelt.

c) Technologischer Wandel: Containerisierung

Der weltweite Anstieg des Containerverkehrs, der eine prozentuale Zunahme des containerisierten Stückguts am gesamten Stückgut bedeutete, ging mit weit reichenden Veränderungen für den Hamburger Hafen einher. Die Entscheidung zugunsten des Containerumschlags erfolgte in Hamburg im Jahr 1967 und zog eine weitere Schwerpunktverschiebung des Hafens in Richtung Südwesten nach sich. Bedingt durch den Tiefgang der Containerschiffe konnten diese nicht in den alten Hafen einlaufen, sondern es wurde eine Hafengebietserweiterung notwendig. Diese ist jedoch nicht nur allein auf den Tiefgang der Schiffe zurückzuführen, sondern auch auf die Spezialisierung und Standardisierung der Transportbehälter und Umschlagseinrichtung. Containerschiffe transportieren mehr Gut und benötigen deshalb sowohl eine effektivere Umschlagstechnik als auch mehr Lagerfläche. Es wurde also die Anlage neuer Kaianlagen notwendig, die mehr Stauraum für Container boten. Zugleich stieg in den 1960er Jahren die Nachfrage nach Industrieflächen am seeschifftiefen Wasser (Nuhn 1983, S. 60). Diese Standorte ermöglichten einen schnellen Umschlag von der Produktion über das Transportmittel Schiff zu internationalen Märkten.

Die Hafenerweiterung umfasste die Gebiete zweier alter Marschdörfer (Altenwerder und Moorburg, vgl. *Abb. 4, siehe vierte Umschlagseite*). 1996 begannen in Altenwerder die Bauarbeiten für einen multifunktionalen Containerterminal mit großen Stauflächen am Kai. Insbesondere die Räumung von Altenwerder war sehr umstritten, wobei seitens der Stadtregierung immer wieder der Zwang zur Modernisierung des Hafens hervorgehoben wurde (Harms 2001, S. 71; Ossenbrügge 1983). Die bislang bestehende Hafeninfrastruktur wurde als eine Begrenzung und Fessel für weitere Expansionsbestrebungen thematisiert. Die Containerisierung im internationalen Seeverkehr bedeutete für die Häfen, dass im Umschlag Anforderungen festgelegt wurden, die nur durch neue Anlagen erfüllt werden konnten. Jenen Häfen, die den entsprechenden Anforderungen nicht nachkommen konnten, drohte ein Ausscheiden aus dem Standortwettbewerb. Gleichzeitig waren die Aussichten, die sich durch zweistellige Wachstumsraten im containerbasierten Güterumschlag ergaben, ein wirksamer Anreiz für ein infrastrukturelles Nachziehen.

Um den Anschluss an internationale Hafenentwicklungen nicht zu verpassen, scheute man nicht die sozialen und politischen Kosten einer Umsiedlung der Altenwerder Bevölkerung. Ähnlich wie in späteren Diskussionen wurden Ideen zum Neubau eines Hafens an der Nordsee verworfen, obwohl diesbezügliche Argumente der Beschleunigung des Umschlags plausibel waren – ganz abgesehen davon, dass Altenwerder verschont geblieben wäre. Angesichts der Konkurrenz der Hafenstandorte sollten Arbeitsplätze, Wertschöpfung und Steuereinnahmen in Hamburg bleiben. Dies zeigt, dass das Bestreben zur Überwindung zeitlicher Barrieren politische Grenzen hat, die im Wettbewerb der Städte, Regionen und Länder bestehen.

Aufgrund der Entwicklung zu immer größeren Schiffen mussten die Fahrrinnen kontinuierlich vertieft werden. Ab 1910 lag die Solltiefe bei -8 m, ab 1960 bei -12 m, ab 1974 bei -13,5 m (Möller 1999, S. 176). Seit Inbetriebnahme von Großcontainerschiffen mit bis zu 5.000 TEU[6] Lademöglichkeit muss die Tiefe der Fahrrinnen bei -15 m und der Liegewanne bei -16,5 m liegen. Insbesondere die letzte Vertiefung führte in den 1980er Jahren zu einer heftigen Diskussion zwischen Vertretern von Hafeninteressen und Ökologieinteressen, die zugunsten der ersteren entschieden wurde. Die Elbe wurde den Anforderungen der Schiffe und des Güterandrangs angepasst. Weiterhin erfordert die Containerisierung neue Kaimauern mit einer entsprechenden Tiefe des Kaibereiches, damit moderne Containerbrücken und logistische Infrastruktur eingesetzt werden können.

Die Ursache für den umfangreichen Umbau und die Erweiterung des Hafens zugunsten der Containerschifffahrt liegt auch hier in der Beschleunigung des Umschlages. So führt Ilse Möller (1999, S. 185) aus: „Dauert z.B. das Löschen einer Stückgutladung von 7 000 t bei einem konventionellen Frachter etwa eine Woche, so kann die gleiche Ladungsmenge containerisiert in 10 Stunden umgeschlagen werden.“ Dies gibt einen guten Eindruck der zeitlichen Beschleunigung durch neue infrastruktu-

[6] TEU – twenty foot equivalent unit = 20 Fuß Standardcontainer

relle Bedingungen. Hintergrund hierfür ist die Automatisierung des Umschlags, die durch die Containerisierung ermöglicht wurde.

Dies hat jedoch nicht nur am bzw. im Hafen infrastrukturelle Auswirkungen, sondern auch auf die anschließende Logistik. Der Umschlag immer größerer Mengen bedingt leistungsfähige, flexible Verkehrsträger in Form von Bahn, Binnenschiffe und Lkws, um die bei der Löschung erzielten Zeitvorteile nicht im Weitertransport zu verspielen. Hierzu wurde ein Hinterlandsystem aufgebaut, das auf verschiedenen Transportsystemen (Schiene, Wasserstraße und Straße) und Verteilerknoten (Güterverteilzentren und Verschiebebahnhöfe) basiert. Besonders eindrücklich ist die Optimierung dieses Systems am Beispiel des schienengebundenen Transports, bei dem eine weitreichende Automatisierung greift. Hierzu wurde ein System mehrerer Direktzüge entwickelt, das die tägliche Bedienung wichtiger Standorte in Deutschland und im europäischen Ausland ermöglicht. Durch diese Punkt-zu-Punkt-Verbindungen können zeitraubende und Logistik erfordernde Rangiervorgänge reduziert werden. Hierzu wurde der größte Rangierbahnhof Europas geschaffen, der direkt an der zentralen Bahnstrecke Hamburg-Hannover liegt.

Die Abstimmung der verschiedenen Güterverteilzentren und Bahnhöfe im Umland sowie im Hafen (und zwischen dem Versende- und Empfängerhafen) bedeutet hohe Anforderungen an die Informationsverarbeitung und Abstimmung aller Beteiligten. Dazu wurde die Informations- und Kommunikationsinfrastruktur in der Logistikkette ausgebaut, um angesichts der Vielzahl von Versendern und Empfängern den Informationsfluss zu gewährleisten.

In der Containerisierung zeigt sich am deutlichsten, inwiefern die vergangene Infrastruktur neue Entwicklungen begrenzt und durch die Produktion neuer Elemente der gebauten Umwelt überwunden werden muss. Die durchgeführten Anpassungen in der gebauten Umwelt sprengen bisher bestehende raumzeitliche Grenzen. Jedoch ist absehbar, dass der Endpunkt der Entwicklungen bei weitem nicht erreicht ist. Allein der Umstand, dass die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd bereits Schiffe mit 8.600 TEU bauen lässt, deutet darauf hin, dass beim Versuch der Beschleunigung an neuen Fronten gearbeitet wird (Hamburger Abendblatt 8/9.1.2005 „Neue Containerriesen für Hapag-Lloyd"). Diesbezüglich wurde in Hamburg Anfang 2005 schon wieder über eine Anpassung der Infrastruktur diskutiert, denn es könnten mehr Schiffe in Hamburg anlegen, wenn die Schiffbarkeit der Elbe ausgedehnt werden würde. Aufgrund der gut erschlossenen logistischen Infrastruktur im Hafen und der anschließenden Bereiche ist der Hamburger Hafen als Anlaufstelle des globalen Handels sehr attraktiv. Um den Standortvorteil des Hamburger Hafens nutzen und die Nachfrage bedienen zu können, wird gegenwärtig eine weitere Elbvertiefung, ein paralleler Ausbau des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven, eine Anpassung der Hafenbahn und Straßeninfrastruktur (u.a. Hafenquerspange) diskutiert. Weiterhin sollen auch die Festigkeit und Länge der Kaimauern und die Tiefe des Kairaums verbessert werden, da eine Erhöhung der TEU die Notwendigkeit zu mehr Lagerfläche nach sich zieht. Damit könnte eine größere Menge in kürzerer Zeit umgeschlagen, d.h. vom Schiff abgeladen und weitertransportiert werden.

Es zeigt sich damit der Doppelcharakter der Infrastruktur als Segen und als Fluch: die Modernisierung der Infrastruktur stärkt den Standortvorteil des Hamburger Hafens, aber zugleich erfordern die stetigen Neuerungen in der Schiffstechnologie und die Zunahme im Handel neue und weitere Runden in der Optimierung der Infrastruktur. Die alte Infrastruktur wird zum Ausdruck und Ballast vergangener Produktivitätsrunden und bedeutet Einschränkungen für Modernisierungen.

Politische Dimensionen der raumzeitlichen Grenzüberwindung

Die bisher beschriebenen Anstrengungen zur Erneuerung, Erweiterung und Umgestaltung der Infrastruktur – die eine Ab-, Ent- und Aufwertung beinhalten – setzen eine enorme organisatorische Leistung und funktionierende institutionelle Struktur voraus. Die Modernisierung der gebauten Umwelt vollzieht sich nicht automatisch (oder durch die unsichtbare Hand des Marktes), sondern erfordert eine gesellschaftliche Vermittlung. Dies weist auf die Bedeutung der Dimension „Politik" bei der Wahrnehmung und Gestaltung raumzeitlicher Grenzen hin.

Wie schon am Anfang betont, dominierte das Bemühen um eine Sicherung des Hafens die Politik von Senat und Bürgerschaft im Verlauf von zwei Jahrhunderten. Die Politik des Senates bezog sich diesbezüglich auf eine territoriale Expansion, eine Flächensicherung und einen Infrastrukturausbau. Nicht nur die rigorose Umwandlung von bewohnter Fläche zu Hafenfläche am Beispiel der Speicherstadt und Altenwerders zeigt eine politische Kontinuität über 100 Jahre, sondern auch die mehrmalige Erweiterung und Eingliederung von Flächen in den Hafen, die nicht zum Hamburger Stadtgebiet gehörten. Wichtiger Faktor bei der Hafengestaltung war und ist, dass der Hamburger Hafen über die Jahrhundert weitgehend in städtischer Hand war[7]. Damit konnte man frühzeitig auf Veränderungen reagieren und strategische Entwicklungen vornehmen.

Ein Beispiel hierfür ist die Trennung der Bahninfrastruktur vom Bahnbetrieb im Bereich des Hamburger Hafens. Die Stadt Hamburg ist für die Infrastruktur zuständig, während die Bahn das Betriebspersonal stellt und den Fahr- und Rangierbetrieb gewährleistet. Ziel hiervon ist, den Fluss zwischen dem See- und Hafenverkehr infrastrukturell zu sichern. Grundsätzlich konnten so vorausschauend Modernisierungen und Anpassungen vorgenommen werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu sichern. Nach Möller (1999, S. 188) liegt der Vorteil der organisatorischen Aufgabenteilung darin, „daß Hamburg entscheidenden Einfluß auf die Funktionsfähigkeit des ersten Bindegliedes zwischen See- und Landverkehr nehmen und gezielt Investitionen zur Steigerung der Schnelligkeit des Güterumschlags vornehmen kann – das Feld, auf dem sich der harte Wettbewerb zwischen den Seehäfen abspielt".

Für die Zukunft deutet sich an, dass der Zugang der Supertanker zum Hafen und die Distribution vom Hafen ins Hinterland zu den kritischen Faktoren der Hafenentwicklung werden. Je größer die Schiffe werden, desto mehr Güter bzw. Container müssen in kurzer Zeit auf

[7] Diesbezüglich gibt es Anfang 2006 eine neue Situation. Es wird diskutiert, die städtische Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA), die drei Containerterminals betreibt und große Teile der weiteren Logistikinfrastruktur kontrolliert, zu privatisieren. Potenzieller Käufer ist die Deutsche Bahn, die damit ihre Marktstellung im Logistikbereich ausdehnen will. Der Deal ist nicht nur aufgrund der Privatisierung eines städtischen Unternehmens umstritten, sondern auch, weil der Verkauf der HHLA an einen Umzug der DB von Berlin nach Hamburg gekoppelt ist. Nachtrag August 2006: Dieser Deal scheiterte aufgrund der unterschiedlichen Bundes- und Länderinteressen.

weitere Verkehrsträger verteilt werden. Grenzen in der Beschleunigung bestehen gegenwärtig in den Umschlagskapazitäten an Land und durch den Tiefgang, den die Elbe zulässt. Über mehrere Jahre hinweg verzeichnete der Hamburger Hafen zweistellige Wachstumsraten im Umschlag; 2005 konnte die HHLA mit mehr als 5 Mio. Containern einen Umschlagsrekord aufweisen. Aus dieser Entwicklung hat sich in der Öffentlichkeit ein Bild festgesetzt, wonach weitere Infrastrukturanpassungen notwendig sind, da die Infrastruktur der Flaschenhals einer weiteren Beschleunigung ist. Wie problematisch eine nicht angemessene Infrastruktur und eine unzureichende Abstimmung der Logistiksysteme sind, belegt der Rotterdamer Hafen. Obwohl die Infrastruktur des Rotterdamer Hafens modernsten Ansprüchen genügt, besteht ein Engpass beim Umschlag, der darauf zurückzuführen ist, dass die Hinterlandsysteme (d.h. Anbindung an Schiene, Wasser, Straße) nicht ausreichend sind. Zwar werden die Güter von den Schiffen abgeladen, aber die Kapazitäten des landseitigen Weitertransports sind begrenzt.

Um den Problemen begegnen zu können, die der Wettbewerb der Häfen und die Herausforderungen der infrastrukturellen Anpassung mit sich bringen, ist in Hamburg ein institutionelles Neuarrangement durchgeführt worden. Ziel ist es, die Flexibilität des Hafenmanagements zu erhöhen. In der Nachkriegszeit bildete sich eine zunehmende Aufsplitterung der Verantwortlichkeiten heraus. Noch Ende 2004 bestanden eine Vielzahl von Zuständigkeiten und komplizierte Verflechtungen und Verwaltungsabläufe zwischen einzelnen zuständigen Fachbehörden. Dies wurde durch die im November 2004 beschlossene Gründung einer „Hamburg Port Authority" geändert. Mit der Port Authority soll flexibler und unabhängiger vom städtischen Haushalt, aber auch von den politischen Abstimmungsprozessen in der Bürgerschaft auf Marktentwicklung und Ausbaunotwendigkeiten des Hamburger Hafens reagiert werden. Unter anderem soll die Ausgründung die Möglichkeit schaffen, zusätzliches Kapital für Hafenprojekte wie etwa den Ausbau von Liegeplätzen zu beschaffen (BWA 2004).

Zusammengefasst eröffneten sich im Verlauf der Hamburger Hafenentwicklung mehrere miteinander verbundene Ansatzpunkte zur Beschleunigung: eine Vergrößerung der Hafenkapazität, eine Intensivierung des Umschlags, eine Reformierung der Organisationsform und eine Veränderung der Hinterland- und Transportsysteme. Grenzen haben insofern vielfältige Erscheinungsformen. Die dominantesten Grenzen sind räumlicher und zeitlicher Natur, die wiederum durch bauliche, organisatorische und logistische Grenzen beeinflusst werden. Welche Grenze jedoch als entscheidend angesehen wird, ergibt sich nicht aus einer irgendwie gearteten intrinsischen Logik der Hafenentwicklung, sondern aus politischen Auseinandersetzungen. Dieses Argument wird im Fazit ausgeführt.

Fazit

Die Analyse der Hamburger Hafenentwicklung zeigt ein permanentes Wechselspiel zwischen Be- und Entgrenzung durch die gebaute Umwelt. Investitionen in die physische Infrastruktur dienten dazu, zeitliche Begrenzungen vorheriger Investitionsrunden aufzuheben und neue Möglichkeiten in der Beschleunigung des Warenumschlags zu schaffen.

Bei der bisherigen Darstellung standen gesellschaftliche und politische Vermittlungsprozesse der Hafenentwicklung eher im Hintergrund. Aus einer makrotheoretischen und materialistischen Perspektive lassen sich die Anforderungen der Hafenentwicklung aus dem Prozess der Kapitalakkumulation und Marktkonkurrenz ableiten; eine solche Analyse blendet aber die schwierige Frage nach den konkreten Aushandlungen verschiedener Interessen vor Ort aus. Ex-post betrachtet scheinen sich Veränderungen vielmehr aus „Sachzwängen" zu ergeben. Es stellt sich aber die Frage, wer setzt fest, was getan werden muss? Wer agiert und wer reagiert? Wie vermitteln sich Zwänge und Notwendigkeiten? Wer definiert, was Zwänge und Notwendigkeiten sind? Was bestimmt die Wahrnehmung von Notwendigkeiten?

Diese Fragen müssten beantwortet werden, um dem Eindruck der Infrastrukturentwicklung als einer Entwicklung, die übergeordneten Kräften gehorcht, etwas entgegen zu setzen. An dieser Stelle können keine Antworten mehr auf die Fragen gegeben werden. Hilfreich bei der Beantwortung sind aber zwei unterschiedliche Debatten, die beide am Fallbeispiel des Hamburger Hafens weiter gehende Einsichten vermitteln könnten: In der einen Debatte werden „Städte als Unternehmen" (Harvey 1989), „lokale Wachstumskoalitionen" (Logan u. Molotch 1987) oder „urbane Regime" (Mossberger u. Stoker 2001) diskutiert.

Wichtigstes Argument ist, dass der lokale Staat, um Veränderungen durchsetzen zu können, über die Fähigkeit verfügen muss, endogene Handlungspotenziale zu aktivieren und zu bündeln. Nach Clarence Stone (1993) resultiert (lokale) politische Macht nicht alleine aus einem Wahlsieg. Regierungsfähigkeit beinhaltet vielmehr den Aufbau lokaler Allianzen, die sich aus Akteuren des öffentlichen, privaten und zivilgesellschaftlichen Sektors zusammensetzen. Jede Veränderung im Stadtraum – und insbesondere solche, die eine Umgestaltung bestehender Infrastrukturen beinhalten – benötigt demnach eine Bündelung wirkungsmächtiger Akteure und plausibler Argumentationsmuster. Dieser Prozess ist darauf zurückzuführen, dass lokale Regierungsfähigkeit aufgrund der Begrenztheit eigener Ressourcen die Einbindung vielfältiger Ressourcen, Informationen und Kapital weiterer Akteure braucht.

Dies leitet auf den zweiten theoretischen Strang über, denn es stellt sich die Frage, wie plausible Argumentationsmuster zustanden kommen, die Akteursgruppen einigen. In diskurstheoretischen bzw. poststrukturalistischen Diskussionen wird darauf hingewiesen, dass Themen im öffentlichen Bewusstsein (d.h. Medien) verankert sein müssen, damit sie wirkungsmächtig werden. Damit sind sie aber auch zu gewissen Teilen unabhängig von einzelnen Akteuren, bestehen aus Diskursen, die plausibel zusammengefügt sein müssen. Insbesondere bei massiven Eingriffen – wie z.B. der Entwicklung des Containerhafens in Altenwerder auf Kosten der dortigen Bevölkerung – müssen unumgängliche Notwendigkeiten und Zwänge glaubhaft vermittelt werden.

Die konkrete Antwort darauf, was Be- und Entgrenzung und Beschleunigung bedeuten bzw. wie diese Phänomene verstanden und in Handlungen umgesetzt werden, muss in lokalen Diskussionen gefunden werden. Dabei treffen verschiedene Interessen und Überzeugungen aufeinander, die ver- und ausgehandelt werden müssen. Im Prozess der Aushandlung entwickeln sich Diskurse, die an vorgängige Argumentationsmuster andocken und sich häufig bei ande-

ren regionalen Beispielen bedienen und in der Argumentation darauf beziehen. Somit sind diese Diskurse auch für die spezifischen Wahrnehmungen der Notwendigkeiten und Umsetzungen der Infrastrukturanpassungen/des Infrastrukturausbaus verantwortlich und weniger übergeordnete Kräfte der Kapitalakkumulation.

Literatur

Bourdieu, P. (1991): Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: Wentz, M. (Hrsg.): Stadt-Räume. Frankfurt am Main.

BWA - Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien Hansestadt Hamburg (2004): Gründung der Hamburg Port Authority als Anstalt öffentlichen Rechts, Pressemitteilung. In: http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/pressemeldungen/2004/november/02/2004-11-02-bwa-port_20authority.html (Zugriff 20.12.2004).

Castells, M. (2001): Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft. Mehrteiliges Werk: Das Informationszeitalter, Teil 1. Opladen.

Giddens, A. (1995): Die Konstitution der Gesellschaft. 3. Auflage. Frankfurt am Main.

Graham, S. u. S. Marvin (2001): Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition. London.

Harms, H. (2001): Hamburg – Die Bedeutung langfristiger Innovations- und Konjunkturzyklen für die Entwicklung von Hafen und Stadt. In: Lafrenz, J. (Hrsg.): Hamburg und seine Partnerstädte. Hamburg, S. 1-41.

Harvey, D. (1985): Urbanization of Capital. Oxford.

Harvey, D. (1989): From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. In: Geografiska Annaler B, Vol. 71, No. 1, pp. 3-18.

Kähler, G. (2001): Hafencity Hamburg. Spuren der Geschichte. Hamburg.

Läpple, D. (1991): Gesellschaftszentriertes Raumkonzept. In: Wentz, M. (Hrsg.): Stadt-Räume. Frankfurt am Main.

Lefèbvre, H. (2002): Die Produktion des städtischen Raums. Ein Reprint aus Arch+ Nr. 34. In: AnArchitektur, Nr. 01, S. 4-20.

Logan, J. R. u. H. L. Molotch (1987): Urban Fortunes. The Political Economy of Place. Berkeley.

Maass, D. (1990): Der Ausbau des Hamburger Hafens: 1840 bis 1910. Entscheidung und Verwirklichung. Hamburg.

Marx, K. (1974): Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie. 2. Auflage. Berlin.

Möller, I. (1999): Hamburg. 2. völlig neubearbeitete Auflage. Gotha, Stuttgart.

Mossberger, K. u. G. Stoker (2001): The evolution of urban regime theory: the challenge of conceptualization. In: Urban Affairs Review Vol. 36, No. 6, pp. 810-835.

Nuhn, H. (1983): Expansionsphasen des Hamburger Hafens unter Berücksichtigung politischer, ökonomischer und technologischer Steuerungskräfte. In: Nuhn, H. et al. (Hrsg): Expansion des Hamburger Hafens und Konsequenzen für den Süderelbraum. Durchführung der Umsiedlung Altenwerders und Reaktion der Betroffenen. Paderborn.

Ossenbrügge, J. (1983): Interessen und Verhalten der Bevölkerung Altenwerders im Umsiedlungsprozeß nach einer Inhaltsanalyse der Lokalpresse. In: Nuhn, H. et al. (Hrsg): Expansion des Hamburger Hafens und Konsequenzen für den Süderelbraum. Durchführung der Umsiedlung Altenwerders und Reaktion der Betroffenen. Paderborn.

Sassen, S. (1996): Metropolen des Weltmarktes. Frankfurt am Main.

Schellenberg, C. (Hrsg.) (1936): Das alte Hamburg. Leipzig.

Stone, C. N. (1993): Urban regimes and the capacity to govern. In: Journal of Urban Affairs Vol. 15, No. 1, pp. 1-28

Storper, M. (1997): The Regional World. Territorial Development in a Global Economy. New York.

Dr. Susanne Heeg
Universität Hamburg
Institut für Geographie
Bundesstraße 55
D-20146 Hamburg
heeg@geowiss.uni-hamburg.de