

**Universität Pardubice
Philosophische Fakultät**

**Standort Deutschland am Beispiel der Freien
und Hansestadt Hamburg**

František Podzimek

Abschlussarbeit

2010

Univerzita Pardubice
Fakulta filozofická
Katedra cizích jazyků
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **František PODZIMEK**
Studijní program: **B7310 Filologie**
Studijní obor: **Německý jazyk pro hospodářskou praxi**

Název tématu: **Německo na příkladu svobodného a hanzovního města
Hamburku Standort Deutschland am Beispiel der Freien
und Hansestadt Hamburg**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Po krátkém historickém přehledu vývoje svobodného hanzovního města Hamburg představuje student rozhodující hospodářská odvětví tohoto spolkového státu. Odůvodňuje jejich výběr a popisuje vývoj těchto odvětví. Důležitou součástí je popis aktuální situace.

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:

KIEL, M.: Hamburg Früher/Heute, Erschienen bei Komet Verlag GmbH, 2008, ISBN-10: 3-89836-756-8 DOMIZLAFF, S.: Der hamburger Hafen, Erschienen bei Edition Maritim GmbH, 2008, ISBN-10: 3-89225-552-0 JACKS, G.: Hamburgs Geschichte, Mythos und Wirklichkeit, Erschienen bei Ellert & Richter Verlag GmbH, Hamburg, 2008, ISBN 978-3-8319-0315-3 BUHLMANN, R., FEARN, A., LEIMBACHER, E.: Wirtschaftsdeutsch von A-Z Neu, Langenscheidt, 2008, ISBN: 9783468498695 / 3468498691 Duden Wirtschaft von A bis Z: Duden Verlag, 2007, ISBN: 9783411709632 / 3411709634

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Bianca Beníšková**
Katedra cizích jazyků

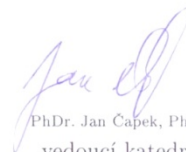
Datum zadání bakalářské práce: **30. dubna 2009**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. března 2010**



prof. PhDr. Petr Vorel, CSc.
děkan

L.S.



PhDr. Jan Čapek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2009

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. června 2010

František Podzimek

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei der Leiterin meiner Abschlussarbeit bedanken, bei Frau Bianca Beníšková, ihre Unterstützung bei der Erarbeitung dieser Abschlussarbeit.

Annotation

Diese Abschlussarbeit befasst sich mit dem Thema „Standort Deutschland am Beispiel der Freien und Hansestadt Hamburg“. Ein Teil der Arbeit sind ein kurzer geschichtlicher Überblick Hamburgs, ein Kommentar zu ausgewählten Branchen bzw. Firmen.

Schlüsselwörter

Hamburg, Wirtschaft, Luftfahrtindustrie, Hamburger Hafen, Containerlogistik.

Název

Standort Deutschland am Beispiel der Freien und Hansestadt Hamburg

Souhrn

Tato bakalářská práce se zabývá tématem „Standort Deutschland am Beispiel der Freien und Hansestadt Hamburg“. V práci se nachází krátký přehled vývoje hospodářství v historii. Dále se práce zabývá vybranými hospodářskými oblastmi a podniky.

Klíčová slova

Hamburg, hospodářství, letecký průmysl, přístav Hamburg, kontejnerová přeprava.

Title

Germany on instance of free and Hanseatic Hamburg City

Abstract

This bachelor thesis has a title “Germany on instance of free and Hanseatic Hamburg City”. Thesis contains a short overview of historical development of economy and considers selected economic regions and businesses.

Keywords

Hamburg, economy, air industry, Hamburg-port, Containerlogistics.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	9
2	Einfluss der Wirtschaftsentwicklung in der deutschen Geschichte nach 1945 auf die Stadt Hamburg.	9
3	Die Wirkung der geschichtlichen Entwicklung auf die Hamburger Wirtschaft	11
4	Der Wirtschaftsanteil Hamburgs an der deutschen Wirtschaft	14
5	Standort Hamburg	17
5.1	Infrastruktur	17
5.2	Kultur und Erlebnis	18
5.3	Eimsbüttel – ein wichtiger Hamburger Bezirk.....	18
5.4	Wirtschaftsstandort Hamburg.....	19
5.5	Universität Hamburg.....	21
5.6	Bedeutende Wirtschaftszweige in Hamburg	22
5.7	Handel	22
5.8	Maritime Wirtschaft.....	23
5.9	Luftfahrtindustrie.....	24
5.10	Finanzplatz und Versicherungen.....	24
5.11	Medien und IT	25
5.12	Life Science.....	25
5.13	Chemie	25
5.14	Ernährungswirtschaft.....	26
5.15	Nanotechnologie	26
6	Ausgewählte Wirtschaftsbereiche	27
6.1	Luftfahrtstandort Hamburg	27
6.2	Hamburg Airport	27
6.2.1	Airbus Deutschland GmbH.....	28
6.3	Containerterminals; Geschwindigkeit steht im Vordergrund	32
6.3.1	Eurogate Containerterminal Hamburg	33
6.3.2	HHLA Container Terminal Tollerort.....	33
6.3.3	HHLA Container Terminal Burchardkai.....	34
6.3.4	HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA)	34
6.3.5	Weitere Terminals - Nahrungs- und Genussmittel im Hamburger Hafen.....	35
6.4	Containerlogistik am Beispiel der Reederei Jens & Waller GmbH & Co. KG.....	35
6.5	Hafencity	36
7	Abschluss	38

8	Literaturverzeichnis	39
	Literatur	39
	Internetquellen	40
9	Bilderverzeichnis	41
10	Tabellenverzeichnis.....	61

1 Einleitung

Die vorliegende Arbeit zeigt, wie die Entwicklung und die Wirtschaftsstärke der Stadt Hamburg die deutsche Wirtschaft beeinflusst. Am Anfang wird der Einfluss der Wirtschaftsentwicklung in der Nachkriegszeit auf die Stadt Hamburg geschildert. In diesem Kapitel wird die Stärke der ganzen BRD dargestellt. Es befasst sich hauptsächlich mit der Situation nach dem II. Weltkrieg, weil sich diese Arbeit an Heute orientiert. Dass die Geschichte mit der Wirtschaftsentwicklung stark zusammenhängt, wird auch im weiteren Kapitel gezeigt. In diesem Kapitel wird die wirtschaftliche Entwicklung Hamburgs beschrieben. Nachfolgend werden manche Standortfaktoren marginal erwähnt, und es werden manche nähere Grundinformationen über die Faktoren angegeben. Die Standortfaktoren werden in der Arbeit in folgenden Kapiteln beschrieben.

Die Arbeit stellt in den nachfolgenden Abschnitten die wichtigsten Wirtschaftszweige der Stadt Hamburg vor, wie zum Beispiel Handel, maritime Wirtschaft, Ernährungswirtschaft, Luftfahrtindustrie, Medien und IT, Chemie und Nanotechnologie, Finanzplatz und Versicherungen. Diese Faktoren sind die Tragesäule der Hamburger Wirtschaft. Mit diesen Zweigen habe ich mich näher befasst. Es ging um die Luftfahrtindustrie – auch über Airbus Deutschland GmbH. Mit der Airbus Deutschland GmbH ist eine persönliche Erfahrung des Autors verbunden. Der Autor hat an einer Exkursion in der Firma teilgenommen, und so konnten die Herstellungsprozesse besser beschrieben zu werden

Ein weiterer wichtiger Wirtschaftszweig ist die Marinewirtschaft und der Hafen. Auch im Laufe der Geschichte war der Hafen für eine gute wirtschaftliche Entwicklung der Stadt von Bedeutung. Das Kapitel beschreibt die tragenden Marktprodukte. Die Arbeit beschäftigt sich auch mit den verschiedenen Terminals und ihren Aufgaben. Mit diesem Kapitel sind auch persönliche Erlebnisse verbunden, die auch in einem Kapitel beschrieben werden.

2 Einfluss der Wirtschaftsentwicklung in der deutschen Geschichte nach 1945 auf die Stadt Hamburg.

Hamburgs Wirtschaft ist ein Bestandteil der gesamtdeutschen Entwicklung. Die Arbeit wird sich deswegen mit der Entwicklung der deutschen Wirtschaft nach 1945 befassen. Heutzutage ist die wirtschaftliche Situation in Deutschland (BRD) ein Ergebnis von ökonomischer und politischer Weisheit, gepaart mit guten Internationalen Beziehungen.

Am 23. Mai 1949 wurde die BRD aus vier Okkupationszonen gegründet. An diesem Tag wurde auch ein Gesetz in Kraft getreten. In diesem Gesetz wurde auch festgelegt, dass es nie zur Vereinigung von Ost- und Westdeutschland kommen darf. Die Siegermächte wollten offensichtlich nicht, dass Deutschland seine Wirtschaftsmacht wiedergewinnt. Die BRD hat zusammen mit Frankreich, Italien, Belgien und den Niederlanden die Römischen Verträge ausgehandelt und unterschrieben. Damit wurden die Grundsteine für den Wirtschaftsverbund EWG gelegt. Diese Verträge haben einen wertvollen Beitrag zum wirtschaftlichen Aufschwung in Europa geleistet.

Das Projekt Ludwig Erhards, das so genannte „Marktwirtschaftskonzept“ der 50er Jahre, hat die Wirtschaft der BDR wieder auf die Beine gestellt. Die Folge dieses Projektes war fast volle Beschäftigung. Der Lebensstandard erhöhte sich, die Lebensqualität nahm zu.

In den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts entstand dank Bundeskanzler Dr. Adenauer das sogenannte „Deutsche Wirtschaftswunder“. Adenauer hat das Projekt „Soziale Marktwirtschaft“ des Wirtschaftsministers Ludwig Erhard übernommen, der 1963 Bundeskanzler wurde. L. Erhard entwickelte für Deutschland das Modell der freien und sozialen Marktwirtschaft. Die BRD wurde dank diesen Reformen zu einem starken Wirtschaftspartner. Es dauerte nicht lange, und die BRD wurde in der EG ein führendes Land. Diese Zeit nennt man auch die „Adenauer-Zeit“ nach dem Mann, der die BRD aus der ökonomischen Krise führte.

Für die 60er Jahre sind die Verlangsamung der BSP-Steigerung und der globale konjunkturelle Sturz typisch. Die CDU wollte lieber die keynesianische Wirtschaftspolitik anwenden, und so wollte die CSU ein wirtschaftliches Gleichgewicht schaffen.

In den 60er und 70er Jahren kühlte sich die Wirtschaft etwas ab. Die 80er Jahre dagegen sind als erfolgreiche wirtschaftliche Epoche anzusehen. Ein Grund dafür war die Politik Helmut Kohls. Der Sinn dieser Politik war, viele Reformen durchzuführen. Die wichtigsten Reformen waren Rentenreform, Steuererleichterung und die Reform der öffentlichen Finanzen.

So wie die 50er die Adenauerzeit genannt werden, so sind die 80er Jahre des 20. Jahrhunderts fest mit dem Namen H. Kohls verbunden. H. Kohl war der Vorsitzende der CDU und im Jahre 1982 wurde er zum Bundeskanzler ernannt.

Die Wirtschaft wurde stark durch die Vereinigung am 3. Oktober 1990 nach dem Fall der Berliner Mauer (3. November 1990) beeinflusst. Nach dem Mauerfall und der Wiedervereinigung entstand die heutige Bundesrepublik Deutschland. Was die wirtschaftliche Struktur Ostdeutschlands angeht, sind bis heute viele westdeutsche Kriterien übernommen worden. Viele Kriterien kommen also aus dem ehemaligen Westdeutschland, das zwischen den 50er und 90er Jahren wirtschaftlich fortgeschrittener war. Noch lassen sich die sozialen und psychologischen Unterschiede zwischen den ehemaligen Ländern gut beobachten.

Während der Regierungszeit Gerhard Schröders (1998-2005) wurden Reformen eingeführt, die die Wirtschaft Deutschlands regulierten. Der wichtigste Teil ist das Programm Agenda 2010, das die Steigerung des BSP vorausnimmt.

Ein wichtiger Standort für Deutschland ist mit seiner unglaublichen ökonomischen Stärke und einer hoch entwickelten Wirtschaft die Stadt Hamburg

Die Stadt Hamburg ist mit 1,8 Millionen Einwohnern die zweitgrößte Stadt Deutschlands und zugleich ein selbstständiges Bundesland. Die Stadt hat eine 1200jährige Historie. Hamburg gehört zu den so genannten Hansestädten und noch heute ist es eine freie Stadt. In der Stadt Hamburg gibt es den zweitgrößten europäischen Hafen mit einem der größten Handels und Logistikzentren. Außer der hundertjährigen Speicherstadt, des größten zusammenhängenden Lagerkomplex der Welt, finden wir hier auch ganz moderne Wirtschaft, z.B. Fabriken der Firma Airbus, wo man einige Flugzeugmodelle herstellt. Hamburg ist ein wichtiges touristisches und kulturelles Zentrum im Norden Deutschlands. Die legendäre Band Die Beatles haben in Hamburg „auf der Reeperbahn“ ihre erfolgreiche Karriere gestartet. Es lohnt sich, etwas mehr über diese Stadt zu wissen. Aber um überhaupt von einer Stadt schreiben zu können, muss man etwas über das Land erfahren, in dem sie sich befindet.

Die Arbeit schildert im Folgenden die Wirkung der Geschichtsentwicklung auf die Wirtschaft. Hauptsächlich konzentriert sich die Schilderung an den Hafen, der eine große Stärke für die Hamburger Wirtschaft bedeutet. Eine weitere starke Seite der Wirtschaft ist die Flugzeugindustrie. Sehr wichtig ist natürlich auch die Entwicklung der Hafen-City.

3 Die Wirkung der geschichtlichen Entwicklung auf die Hamburger Wirtschaft

„Als der aus Livland stammende Journalist Julius von Eckardt 1870 nach Hamburg kam und seine zukünftigen Landsleute genauer beobachtete, stellte er fest, dass unter den Hamburgern ein ausgeprägtes Geschichtsbewusstsein herrschte, das durchaus nicht einheitlich aus einer traditionell hanseatischen Richtung gespeist wurde oder sich dem neuen Verständnis einer gesamtdeutschen Geschichte verpflichtet fühlte, wie es sich im Zuge der nationalen Begeisterung bis hin zur offiziellen Interpretation im Kaiserreich von 1871 gehörte.“ (WIETZOREK, 2008 S. 169)

Die Deutsche Hanse hat sich im 12. Jahrhundert aus der Gemeinschaft der Ost- und Nordseehändler entwickelt. Allgemein wird die Stadt Lübeck im Jahre 1143 als Gründungstadt der Hanse angesehen. Das Ziel der Hanse war nicht nur wirtschaftlicher Natur (sichere Handelswege), sondern sie übte auch politischen Einfluss aus. Folgende Städte gehörten zu den „Hansestädten“ – Anklam, Braunschweig, Bremen, Danzig, Demmin, Greifswald, Köln, Lübeck, Riga, Rostock, Stralsund und natürlich Hamburg. Die Abmachungen zwischen diesen Städten brachten große Vorteile für die wirtschaftliche Entwicklung in ganz Nordeuropa und auch für Hamburg.

Das Stadtwappen erschien erst auf dem Stadtsiegel, und zwar im Jahre 1241. Auf diesem Stadtwappen sehen wir eine Burg mit großem geschlossenem Tor und drei Türmen. Über dem mittleren Turm erschien als Hinweis auf die Existenz der Kirche ein Kreuz, flankiert von jeweils einem Stern, den Mariensternen, die an das einstige Erzbistum Hamburg erinnern. Aber erst 1835 wurden die Farben festgelegt und so die silberne Burg in das rote Feld gesetzt (WIETZOREK, 2008 S. 5). Abbildung 1.

Die Stadt Hamburg ist hauptsächlich durch ihren Hafen bekannt. Seit über 800 Jahren bestimmt der Hafen die Wirtschaftsentwicklung der Elbemetropole. Der Hafen hat aus Hamburg eine Wirtschaftsmetropole, einen internationalen Handelsplatz und eine facettenreiche Kulturstadt gemacht. Dabei ist das „Tor zur Welt“ von schweren Schicksalsschlägen nicht verschont geblieben. Im Laufe der Jahrhunderte hat sich die Stadt immer wieder neu erfunden und ist doch nach hanseatischer Art ihrer Tradition treu geblieben. Vergangenheit und Zukunft liegen im Hamburger Hafen dicht beieinander. Die Speicherstadt mit deren imposanten Backsteingebäuden entstand Ende des 19. Jahrhunderts für die zollfreie Lagerung von Waren aus aller Welt. Direkt daneben wächst Hamburgs neues Quartier, die HafenCity, mit grandiosem Blick auf den Hafen und die Silhouette der Elbemetropole. Die Geschichte Hamburgs kann man in verschiedene Zeitabschnitte unterteilen

Hammaburg - Die frühmittelalterliche Festungsanlage gilt als Keimzelle der heutigen Stadt Hamburg. Errichtet wurde sie auf einem flachen Geestrücken zwischen Alster und Bille, umgeben von tiefer liegendem, sumpfigem Marschland – daher der Name, der sich aus dem altsächsischen Wort „ham“ für Sumpfgebiet ableiten lässt. Die Anlage wurde vermutlich zwischen 810 und 834 errichtet. Die genaue Lage der Hammaburg ist bis heute unbekannt. (KLEINELUMERN, 2007 S. 10)

Das Bistum Hamburg; – 832 erhob der fränkische Kaiser Ludwig der Fromme die Missionsstation zum Bistum Hamburg, das bereits ein Jahr später von Papst Gregor IV. zum Erzbistum aufgewertet wurde. Infolge der schwindenden Macht der Franken nach der Reichsteilung 843 konnten jedoch nur zwei Jahre später dänische Wikinger über die Elbe nach Hamburg vordringen. Die Brandschatzung und die Plünderung Hamburgs führten zur Verlegung des Erzbistums nach Bremen. Unbeeindruckt vom Verlust der geistlichen Macht, ließen sich um die Hammaburg immer mehr Handwerker und Händler nieder. Schließlich stellte Erzbischof Ebo von Reims im frühen Jahrhundert das Erzbistum wieder her und verlieh der stetig wachsenden Handwerks- und Handelssiedlung das Marktrecht. 966 übertrug der sächsische Herzog Otto I. dem Bischof Ansgar die weltliche Herrschaft über die Siedlung. Trotz der internen Spannungen stieg die wirtschaftliche und christliche Bedeutung der Stadt. So wurde Hamburg bis zur endgültigen Aufgabe als Bischofssitz im Jahre 1072 erbaut als Zentrum für die Missionierung der skandinavischen Länder sowie Ausgangspunkt für den Aufbau von Handelsbeziehungen, die im Westen bis nach Island und Grönland reichten.

Während sich Adolf III. auf dem dritten Kreuzzug ins Heilige Land befand, nutzten die Hamburger Bürger dessen Abwesenheit aus, und die bischöfliche Altstadt zusammen mit der weltlichen Neustadt wählten 1190 einen gemeinsamen Rat, der mit Vertretern aus der Aristokratie besetzt wurde. Als Ausdruck ihrer politischen Stärke bauten die Hamburger in beiden Stadtteilen je ein Rathaus. 1214 festigte sich jedoch das innere Band zwischen den beiden Stadtteilen. Schließlich vereinigten sich die Alt- und Neustadt unter einem Rat und einer Gerichtsbarkeit auch offiziell und brachten dies im Bau eines neuen Rathauses an der Trostbrücke im Jahr 1216 zum Ausdruck. 1227 gewann Adolf IV. die Schlacht gegen die Dänen und bekam endgültig die Macht über Hamburg. Adolf IV. lies aber die Bürger weiter über sich selbst entscheiden. Durch die erworbenen Handelsprivilegien schritt die Entwicklung von Handel und Gewerbe zügig voran. Schnell gründeten sich die ersten Gilden, und auch auswärtige Händler errichteten ihre Handelshäuser in der prosperierenden Stadt. Erst 1284 kam es zu einem wirtschaftlichen Rückschlag, als während eines verheerenden Brandes weite Teile der Stadt den Flammen zum Opfer fielen. Ein weiterer Schicksalsschlag ereilte Hamburg 1350, als die Pest erstmalig die Stadt erreichte und 6.000 Menschenleben forderte. Doch dank des immer weiter wachsenden Handels erholte sich Hamburg auch rasch von den Folgen der Pest. Die bessere Vernetzung der Handelswege in Europa führte schließlich dazu, dass die Kaufleute der norddeutschen Handelsstädte ihre Interessen zunehmend gemeinsam außerhalb Deutschlands, so in London und Brügge, vertraten. In Hamburg gingen dabei Kaufmannsinteressen und Ratspolitik immer mehr Hand in Hand.

Auch die Stadt Hamburg wurde von der Reformation betroffen. Der neue Glaube setzte sich schnell durch. 1546 trat die Hansestadt in den ausbrechenden Schmalkaldischen Krieg ein. 1555 wurde zunächst ein friedliches Nebeneinander der Konfessionen möglich und der Übertritt der Stadt zum evangelischen Glauben bestätigt. Das hatte einen Bewohnerzuwachs zur Folge, weil viele Menschen verschiedener Glaubensrichtungen in die

Stadt kamen. Vom Dreißigjährigen Krieg (1618 – 1648) ist Hamburg dank guter Verteidigung weitgehend verschont geblieben.

Obwohl Hamburg nach dem Tode von Adolf VIII. wieder unter dänische Oberhoheit geraten war, gelang es den Bürgern, ihre Privilegien gegenüber den Dänen zu sichern und sowohl innen- als auch außenpolitisch relativ unabhängig zu agieren. Dies kam insbesondere dem Handel zugute. Zwar büßte Hamburg mit dem Niedergang der Hanse im 15. Jahrhundert zunächst seine wirtschaftliche und politische Bedeutung ein, doch mit der Entdeckung der Neuen Welt witterten auch die Hamburger Kaufleute wieder Morgenluft.

Das Geschäft mit überseeischen Produkten war den Hamburgern Kaufleuten nicht unbekannt, die direkten Beziehungen mit dem Kontinent auf der anderen Seite des Atlantiks waren jedoch allein den Kolonialmächten vorbehalten. Das änderte sich, nachdem sich die britischen Besitzungen in Nordamerika von ihrem Mutterland losgesagt hatten. Mit der Unabhängigkeit der USA (1783) standen die Häfen an der nordamerikanischen Küste auch hanseatischen Schiffen offen. Der Handel florierte, die Kaufleute erzielten gute Gewinne, und die Einwohnerzahl stieg. 1789 brach die Französische Revolution aus. 1806 rückten französische Truppen nach Norddeutschland vor und besetzten die der Neutralität verpflichtete „Freie und Hansestadt“ Hamburg. Die napoleonische Kontinentalsperre gegen Großbritannien sowie dessen Gegenblockade an der Elbmündung legte die hanseatische Schifffahrt völlig lahm. Der Handel stagnierte, zahlreiche große Handelshäuser gingen bankrott, Arbeitslosigkeit und Armut stiegen rapide an. Hinzu kamen Sondersteuern zur Versorgung der Besatzungssoldaten. (KLEINELUMERN, 2007 S. 15)

Nach der Befreiung von den Franzosen begann der Wiederaufbau der Stadt, die 1815 Mitglied des Deutschen Bundes wurde. Dass dabei schneller als erwartet die harte Zeit der Besatzung überwunden werden konnte, verdankte die nun „Freie und Hansestadt“ Hamburg seinen Reedern. Nachdem in Südamerika die spanischen und portugiesischen Kolonien ihre Unabhängigkeit erklärt hatten, brachen alte Handelsmonopole zusammen. Da auch Großbritannien innerhalb seiner Interessensphäre die Handelsbeschränkungen lockerte, konnten Hamburger Schiffe fast überall ihre Flagge zeigen.

Die große Brandkatastrophe (1842) nutzte Hamburg, um beim Wiederaufbau der Stadt den Erfordernissen der beginnenden Industrialisierung und dem zunehmenden Verkehr Rechnung zu tragen. Es wurden breitere Straßen geplant, ganz schnell entstanden Eisenbahnlinien und dank vieler Brücken wurde die Stadt an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die deutsche Industrie brauchte Rohstoffe aus Übersee. In den Werften wurden Schiffe im Akkord auf Kiel gelegt, um die wachsende Nachfrage nach Frachtraum zu befriedigen. In raschem Tempo wurden immer neue Hafenbecken ausgebaggert und Lagerhallen gebaut. 1867 ist Hamburg dem Norddeutschen Bund beigetreten, 1871 wurde es Bundesstaat des Deutschen Reiches. Bis 1888 wurde auf dem Gebiet des „Freihafens“ die Speicherstadt gebaut, der größte Lagerhauskomplex der Welt. In der Folgezeit erlebte Hamburgs Wirtschaft großen Boom. Die technischen Innovationen trieben die Entwicklung der Stadt voran. Seit 1894 verkehrten elektrische Straßenbahnen, 1906 wurde der Hauptbahnhof eröffnet, und 1910 nahm die U-Bahn ihren Betrieb auf. Später kam es aber leider zu politischen Unruhen. Allgemeine und freie Wahlen fanden erstmals 1919 statt. Das Jahr bedeutete auch für die Hamburger Wirtschaft eine tiefe Zäsur. Bereits durch die Seeblockade, die von den Alliierten während des Ersten Weltkriegs über den Hafen verhängt worden war, war der Handel weit-

gehend zum Erliegen gekommen. Im Versailler Friedensvertrag von 1919 wurde Hamburg zur Ablieferung fast seiner gesamten Handelsflotte gezwungen.

Kurz nach der Ernennung Adolf Hitlers zum Reichskanzler am 30. Januar 1933 übernahm auch in Hamburg die NSDAP die Macht. Am 1. April 1937 wurden einige Gemeinden nach Hamburg eingemeindet. Dadurch vergrößerte sich die Fläche Hamburgs. Später wurde Hamburg auch zur „Führerstadt“. 1940 tauchten erstmals alliierte Bomber am Himmel über der Stadt auf. Waren die Angriffe anfangs noch auf den Hafen und industrielle Ziele beschränkt, nahm in der Folgezeit die Intensität des Luftkrieges stetig zu. Höhepunkt war die Operation „Gomorrha“ im Sommer 1943, die die vollständige Zerstörung Hamburgs zum Ziel hatte. Nach dem Weltkrieg waren 80% vom Hafen und 60% der Stadt zerstört. (KLEINELUMERN, 2007 S. 20)

Die ersten Jahre der Nachkriegszeit waren geprägt vom Wieder- und Neuaufbau der Stadt. Der Hafen kam als Motor für den wirtschaftlichen Neustart nur langsam in Fahrt, zumal durch die Teilung Deutschlands die Stadt ihres bisherigen Hinterlandes beraubt wurde. Der Import und Export auf eigene Rechnung war stark eingeschränkt, Schiffbau untersagt. Die Hamburger umschifften manche wirtschaftliche Flaute – z. B. das große Werftensterben in den 1970er Jahren und profitierten letztlich vom Fall des „Eisernen Vorhangs“ (1989). Inzwischen vom Rand der Deutschlandkarte ins Zentrum gesamteuropäischer Verkehrsströme gerückt, zählt der Hafen dank moderner Umstrukturierungen heute zu den Top Ten der weltgrößten Containerhäfen. Er ist auch ein beliebter Anlaufpunkt für Kreuzfahrtschiffe aus aller Welt. Mit seinen Universitäten und den zahlreichen Forschungsinstituten hat sich Hamburg auch seinen Platz in der Forschungslandschaft gesichert. Mit dem Airbus-Werk und der Lufthansa-Werft ist Hamburg heute weltweit drittgrößter Standort der Luftfahrtindustrie.

4 Der Wirtschaftsanteil Hamburgs an der deutschen Wirtschaft

Deutschland zählt zu den höchstentwickelten Industrieländern der Welt und ist nach Japan und den USA die drittgrößte Volkswirtschaft. Deutschland ist auch der größte und wichtigste Markt in der Europäischen Union. Im Jahr 2007 wurde in Deutschland ein Bruttoinlandsprodukt von 2423 Milliarden Euro erreicht. Deutschland ist weltweit der größte Lieferer. Dadurch ist Deutschland wie kaum ein anderes Land wirtschaftlich global ausgerichtet und stärker als viele andere Länder mit der Weltwirtschaft verflochten.

In jüngster Zeit hat die deutsche Wirtschaft einen robusten konjunkturellen Aufschwung erlebt – im Jahre 2007 wuchs sie um 2,5 Prozent. Mit 8,4 Prozent fiel der Anstieg der Unternehmensinvestitionen zudem besonders deutlich aus. Mit dem Wirtschaftswachstum, das von Wachstumsimpulsen sowohl aus dem Ausland als auch aus dem Inland profitiert, geht eine Verminderung der Zahl der arbeitslos gemeldeten Menschen einher. Im Dezember 2007 lag sie bei 3,4 Millionen – das war der niedrigste Dezemberstand seit 1992. Diese positive wirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Entwicklung verdankt man einer Reihe von Faktoren. Die Wirtschaftspolitik hat die sogenannten Rahmenbedingungen verbessert und die Unternehmen haben ihre Wettbewerbsfähigkeit gesteigert. So wurden die Lohnzusatzkosten gesenkt, der Arbeitsmarkt flexibilisiert und Bürokratie abgebaut. Außerdem trat 2008 die Reform der Unternehmenssteuer in Kraft. Damit werden die Firmen weiter deutlich entlastet. Die Unternehmer haben gleichzeitig

Einkaufs- und Kostenstrukturen optimiert, in innovative Produkte investiert und sich fit für den Wettbewerb gemacht.

Die BRD besteht aus 16 Bundesländern, davon sind Bremen, Berlin und Hamburg gleichzeitig Städte. Hamburg ist so sowohl eine Stadt als auch ein Bundesland.

Wie gesagt besteht Deutschland aus 16 Bundesländern, die eigene staatliche Verantwortung tragen. Deutschland war in kleine Länder gegliedert. Die heutigen Bundesländer sind nach dem II. Weltkrieg gebildet worden (siehe Bild 1). Hamburg ist nach Berlin mit der Fläche von 755 km² und der Einwohnerzahl von 1,77 Millionen die zweitgrößte Stadt Deutschlands.

Die Stadt hat auch den wichtigsten Seehafen Deutschlands und ist größter Außenhandelsplatz. Hamburg ist zu einer nordeuropäischen Dienstleistungsmetropole durch konsequenten Strukturwandel geworden. Es sind die Branchen wie zivile Luftfahrtindustrie, Kommunikationswirtschaft und Elektronik, die die Zukunftswirtschaft bilden. Die Stadt Hamburg ist trotz starker Industrie eine der grünsten Städte Deutschland. (Parks und öffentliche Grünanlagen, Wald, Moor und Heide).

Die Stadt Hamburg liegt auf einer Fläche von 755,16 km². Zum 31. August 2009 lebten in der Stadt 1.780.748 Menschen (2.351 Einwohner pro km²). Die Stadt Hamburg gliedert sich in 7 Bezirke mit 105 Stadtteilen. In dieser Stadt, die 6 m über dem Meeresspiegel liegt, beträgt die Arbeitslosenquote 8,9% (CHRISTIAN, 2010)

Tabelle

	Hamburg	Metropolregion
Fläche	755 km ²	19.801 km ²
Bevölkerung (31.12.08)	1,77 Mio.	4,3 Mio.
Sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer (31.12.08) (STATISTIKAMT_NORD, 2009)	0,8 Mio.	1,4 Mio.

Bevölkerung

(STATISTIKAMT_NORD, 2009)

	31.12.2008
Bevölkerung insgesamt in Mio. Hamburg (Metropolregion)	1,77 (4,3)
Männer	865.921
Frauen	906.179
Unter 18-Jährige (%)	15,3
18- bis unter 60-Jährige (%)	60,5
60-Jährige und Ältere (%)	23,9

Einzelhandelskaufkraft

Auch im Jahr 2008 führen Berlin, Hamburg, München und Stuttgart die Rangliste der Städte mit dem größten Nachfragevolumen an.

**Einzelhandels-Kaufkraft-Volumen
(in Milliarden Euro)**

Berlin	23,9
Hamburg	17,6
München	17,2
Stuttgart	15,2

Arbeitsmarkt

(1) jeweils den 30.6.(2) Jahresdurchschnitt

Eckwerte	2007	2008
Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte (1)	772.007	797.514
Arbeitslosenquote (2)	9,2 %	8,1 %
Arbeitslose (2)	81.305	72.958

Wirtschaft Hamburg

Einwohner 2005 bis 2008: + 1,7 Prozent (Schnitt: - 0,4 Prozent)

Anteil der Hochschulabsolventen an der Gesamtzahl von Beschäftigten (Hochqualifizierte) 2005 bis 2008: + 0,9 Prozent (Schnitt: + 0,5 Prozent)

Zahl der Erwerbstätigen 2005 bis 2008: + 3,7 Prozent (Schnitt: + 4,6 Prozent)

Bruttoinlandsprodukt: 50.640 Euro je Einwohner (2008) (Bundesschnitt: 30.343 Euro)

Verfügbares Einkommen: 24.371 Euro je Einwohner (2008) (Bundesschnitt: 19.162 Euro)

Steuerkraft: 4.923 Euro je Einwohner (Bundesdurchschnitt: 2.401 Euro)
(STATISTIKAMT_NORD, 2009)

Die Stadt Hamburg gehört zu den schönsten Metropolen der Welt. Die Elbe und breite Grünflächen bieten viele Freizeitmöglichkeiten. Die Stadt bietet nicht nur große Grünanlagen, sondern auch gute kulturelle Bedingungen (Möglichkeiten). Die Stadt verfügt über viele Theater, Opern, Museen, und man kann viele Musicals, Kinos und Multikinos, Konzerte, viele Kinderspielplätze, Fußball- und Basketballplätze besuchen – verschiedene Veranstaltungen und Kindershows bieten eine tolle Gelegenheit für die Familien mit Kindern.

Hamburg ist, wie die Tabellen in den Anlage zeigen, eine starke Stadt, und dies gilt auch im Vergleich zu anderen Regionen. Die erste Tabelle zeigt uns den Vergleich von Bruttowertschöpfungen. Bruttowertschöpfung ist eine Kennzahl der Entstehungsrechnung der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung. Wie man sehen kann, ist die Stadt Hamburg die drittstärkste von allen mit ihr vergleichbaren Regionen, was die Bruttowertschöpfung angeht. Das war im Jahre 2007 die gleiche Situation wie schon 1996. Nachfolgend werden diese zwei Jahre verglichen. Die nachfolgende Grafik zeigt, wie stark die Stadt Hamburg ist, was das Bruttoinlandsprodukt angeht. Die nächste Grafik zeigt nochmal den Vergleich Hamburgs mit ganz Deutschland und den einzelnen Regionen.

In der Tabelle 1 ist das Bruttoinlandsprodukt in den gewählten Regionen, was die Wirtschaftstärke nachweist, ausgewiesen.

Die Grafik, die Sie als Abb. 3 in den Anlagen finden, zeigt die Einteilung der Unternehmen und ihre Anzahl im Jahre 1996 und 2007. Die Grafik, die als Abb. 4 bezeichnet ist, schildert das prozentuale Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen von Deutschland mit Hamburg und anderen Städten. Eine weitere Grafik – Abb. 5 zeigt uns das Bruttoinlandsprodukt in ausgewählten Regionen und Abb. 6 vergleicht die Angstelltenzahlen in verschiedenem Wirtschaftszweigen.

5 Standort Hamburg

5.1 Infrastruktur

Schnelle und effiziente Transportlogistikdienstleistungen kennzeichnen Hamburgs Standortqualitäten. Der Stadtstaat Hamburg ist eng mit seinem direkten Umland verflochten. Rechnet man die angrenzenden Landkreise hinzu, leben im Großraum Hamburg über 4,3 Millionen Menschen. Rund 270.000 Bewohner des Hamburger Umlandes fahren jeden Tag zur Arbeit und die Landkreise gehören zu den leistungsstärksten und expansivsten Gebieten.

Hamburg ist auf das Fernstraßennetz, das sind 80 km Autobahnen innerhalb des Stadtgebietes, gebunden. Die Stadt ist mit den großen internationalen und den benachbarten regionalen Wirtschaftszentren leistungsfähig verbunden. Um den sich aus politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen in Europa ergebenden Verkehrszuwächsen Rechnung zu tragen, sind der Ausbau bzw. die Ergänzung bestehender Strecken in der Planung bzw. bereits eingeleitet. Dies betrifft insbesondere die Nord-Süd-Verbindungen. Darüber hinaus sind zur Entlastung Hamburgs vom Fernverkehr weiträumige Umfahrungen des Ballungsgebiets in der Diskussion. Um den für den Hafen- und Wirtschaftsstandort Hamburg bedeutsamen Güter- und Wirtschaftsverkehr auch weiterhin gewährleisten zu können, werden Verbesserungen im Straßennetz und in der Verkehrsabwicklung durchgeführt. Parallel dazu laufen Projekte, um die Durchführung des Wirtschaftsverkehrs rationeller und umweltfreundlicher zu gestalten.

Hamburg ist der größte Eisenbahnknotenpunkt Nordeuropas und Ausgangspunkt der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen im ICE- und IC-Verkehr. Die meisten Fernzüge beginnen und enden im Bahnhof Hamburg-Altona. Neben dem Hauptbahnhof existieren des Weiteren die Fernbahnhöfe Hamburg-Dammthor, Hamburg-Harburg und Hamburg-Bergedorf. Neben zahlreichen Regionalbahn-Linien, die das Hamburger Umland erschließen, bestehen auch Regional-Express-Verbindungen. Ähnliche Angebote bilden die privat betriebenen Metronom-Züge und die Nord-Ostsee-Bahnen. Große Bedeutung im paneuropäischen Güterverkehr der Schiene hat die Hamburger Hafenbahn.

Hamburg Airport ist mit fast 13 Millionen Passagieren pro Jahr der fünftgrößte Verkehrsflughafen in Deutschland. Sein dichtes Streckennetz garantiert Nonstop-Flüge zu allen großen deutschen Städten sowie den wichtigsten europäischen Wirtschafts- und Handelszentren. Alle großen europäischen Airlines sind in Hamburg vertreten. Des Weiteren bietet Hamburg hervorragende Verbindungen nach Skandinavien.

Mit einem Jahresumschlag von fast 140 Millionen Tonnen und einer Abfertigung von 10 Millionen 20-Fuß-Standardcontainern (TEU) - davon gut die Hälfte im Asienverkehr - ist der Hamburger Hafen die bedeutendste nordeuropäische Warendrehscheibe. Mit direkten Blockzugverbindungen und einem ausgeklügelten feinmaschigen Netz an Feederdiensten stellt die Hafenwirtschaft die Distribution von Waren aller Art just-in-time zum Kunden sicher. (LINDNER, 2008 S. 229-241)

Der Hamburger Hafen bietet als modernes Logistik-, Distributions- und Komplettierungszentrum alle Dienstleistungen, die heute im Im- oder Exportbetrieb benötigt werden. Verkehrsgünstig zwischen Nord- und Ostsee gelegen, verfügt der Hamburger Hafen nicht nur über eine jahrhundertlange Tradition im Überseehandel, sondern hat sich durch ein System regionaler Verkehrsträger in der Metropolregion Hamburg zum zentralen Warenumschlagplatz in Nordeuropa entwickelt. Als Umschlagplatz für Waren und Informationen bildet der Hafen die Basis für den Aufstieg Hamburgs zu einer der international bedeutendsten Handelsmetropolen.

Mit dem Containerterminal Altenwerder verfügt der Hamburger Hafen heute über eine der modernsten und produktivsten Umschlaganlagen der Welt. Hier werden Umschlag, Lagerhaltung, Distribution, Reparatur und Depothaltung von Containern sowie deren Transport mit Binnenverkehrsträgern optimal verknüpft. Eine starke Stellung hat der Hamburger Hafen auch als zweitgrößter Binnenhafen Deutschlands. Seit der Überwindung der Teilung Europas haben die Elbe und das Kanalnetz, wodurch Ostdeutschland und die Tschechische Republik angebunden sind, eine wachsende wirtschaftliche Bedeutung bekommen. Befördert werden überwiegend Massengüter, aber auch der Transport von Stückgütern in Containern gewinnt immer mehr an Bedeutung. Nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch ist der Transport durch Binnenschiffe heute eine attraktive Alternative zum Güterfernverkehr auf der Straße.

5.2 Kultur und Erlebnis

Am 17. August 1960 startet die Hamburger Karriere der Beatles im berühmten "Indra". Hier begann eine der größten Musikkarrieren aller Zeiten. Die Stadt Hamburg ist nicht nur ein Wirtschaftstandort, sondern auch ein Kulturstandort. Neben den vielen Konzerten, Musiksälen, wie z. B. „König der Löwen“, „Disneys-Tarzan“, „Cats“, „Ich war noch niemals in NY“ oder „Sister act“ gibt es auch verschiedene Konzerte von Klassik bis Rock-Konzerte. In der Stadt gibt es auch verschiedene Kinos, Multikinos und 3D-Kinos. Man hat auch eine große Auswahl an Theatern, Museen und anderen kulturellen Erlebnissen.

5.3 Eimsbüttel – ein wichtiger Hamburger Bezirk

Eimsbüttel ist ein wichtiger Hamburger Bezirk mit rund einer Viertelmillion Einwohner. Er ist ein attraktiver, lebendiger, gemischter Arbeits- und Wohnort mit hoher Lebensqualität. Dieser Bezirk umfasst mit seiner Fläche von 50 Quadratkilometern gleich neun Stadtteile. In Eimsbüttel gibt es etwa 120.000 Arbeitsplätze. Neben global operierenden Unternehmen gibt es hier mehr als 1.400 Handwerksbetriebe, eine Vielzahl von Medienunternehmen, die Universität Hamburg und zwei weitere Hochschulen.

Außerdem hat hier etwa ein Drittel aller ausländischen Konsulate ihren Sitz. Die Qualität dieses Bezirks liegt auch in der verkehrsgünstigen Lage. Der Bezirk hat gute Anschlussmöglichkeiten an zwei Autobahnen. Dazu stehen verschiedene Bahnhöfe, Bushaltestellen, S- und U-Bahnen sowie AKN (Altona-Kaltenkirchen-Neumünster, ein regionales Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen mit Sitz in Kaltenkirchen) zur Verfügung. In Eimsbüttel gibt es Spielplätze, Sportanlagen, Kleingartengebiete und vieles mehr.

Dieser Bezirk ist der größte Teil Hamburgs, was die Einwohnerzahl angeht, so ist es auch ein wichtiger Arbeit- und Wirtschaftsmarkt.

	Eimsbüttel	Stadt Hamburg
Bevölkerung	244 268	1 715 225
Fläche (km ²)	50,1	755,2
Einwohner je km ²	4 878	2 271

5.4 Wirtschaftsstandort Hamburg

Hamburg belegt seit dem Jahr 2001 den Spitzenplatz – hauptsächlich aufgrund des überdurchschnittlichen Wirtschaftswachstums.

Hamburg erwirkte mit mehr als 50.000 Euro nicht nur das höchste Bruttoinlandsprodukt pro Kopf deutschlandweit, sondern weist auch die höchste Erwerbstätigenquote auf.

Auch langfristig wird diese Entwicklung anhalten. Hamburg hat eine Strategie entwickelt, um nachhaltig qualifizierte und kreative Menschen aus dem In- und Ausland nach Hamburg zu holen und die Einwohnerzahl so zu erhöhen, was natürlich der Stadt mehr Wohlstand sichert.

Wo die Stadt Hamburg stark ist, zeigt das Bundesländer-Ranking 2009 der WirtschaftsWoche und der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft. Das Bruttoinlandsprodukt, die jährliche Wirtschaftsleistung je Einwohner, beläuft sich in Hamburg auf 50.640 Euro. Im Bundesschnitt sind es 30.343 Euro.

Das verfügbare Einkommen in Hamburg liegt bei 24.371 Euro je Einwohner im Jahr (2008). Bundesschnitt: 19.162 Euro. (STATISTIKAMT_NORD, 2009)

Die Steuerkraft vermittelt einen Eindruck von der Wirtschaftskraft eines Bundeslandes. Hamburg kommt hier auf 4.923 Euro je Einwohner. Bundesdurchschnitt: 2.401 Euro. Auch diese Zahl bedeutet Rang 1 für die Hansestadt. Die Stadt zählt zu den attraktivsten Wirtschaftsstandorten Nordeuropas sowohl für heimische Firmen als auch für ausländische Unternehmer. Der wichtigste Wirtschaftsbereich ist der Dienstleistungssektor, wo ungefähr drei Viertel aller Beschäftigten tätig sind. Hamburg ist aber auch ein wichtiges industrielles Zentrum. In der Stadt gibt es mehr als 140.000 Unternehmen und Gewerbetreibende. Besonders stark sind die Bereiche Hafen und Logistik, Luftfahrtindustrie, Handel mit Asien und China gehören zu den wirtschaftlichen Schwerpunkten der Stadt. Was man als einen großen Standortvor-

teil Hamburgs betrachten kann, ist die Tatsache, dass hier Wirtschaft und Stadt Hand in Hand gehen, damit sich die Wachstumsbranchen entwickeln können.

Nach den Ergebnissen einer Untersuchung der Perspektiven für die deutschen Städte soll Hamburg bis 2015 Städte wie Münster oder Freiburg übertreffen und sogar München von der Spitze verdrängen. Hamburg ist die Stadt mit den besten ökonomischen Aussichten in Deutschland. Das ist das Ergebnis einer Exklusivstudie des Wirtschaftsforschungsinstituts Feri in Bad Homburg.

Hamburg profitiert vor allem davon, dass es so wettbewerbsfähig für die Globalisierung und den internationalen Handel aufgestellt ist wie kein anderer Standort der Republik. Die Wirtschaftsleistung wächst dort bis zum Jahr 2015 um knapp 14 Prozent. Die Zahl der Arbeitsplätze steigt auf 1,1 Millionen, gegenüber 2006 ein Plus von mehr als fünf Prozent.

Auch Hamburg wurde in diesem Jahr von der Rezession betroffen, aber die Stadt hat schon schlimmere Zeiten überlebt, und außerdem erwarten die Experten ein baldiges Ende von diesem Absturz der Weltwirtschaft. Der Abschwung der vergangenen Monate wirkt sich auch auf die Wirtschaft Hamburgs negativ aus, bei den Arbeitsplätzen und bei den Steuereinnahmen. Die Wirtschaft Hamburgs wächst und soll weiter wachsen, und zwar um 16 %, auch trotz der Krise.

Die Stadt Hamburg war auch in der Geschichte immer wirtschaftlich und ökonomisch sehr stark. Die Stadt ist und war politisch frei. Hamburg hat sich aus allen Wirtschaft- und Politikkrisen schnell erholt dank seiner Souveränität und dem starken wirtschaftlichen Willen. Es war oft der Hafen, der die Stadt gerettet hat. Heutzutage sind es auch andere Wirtschaftsbereiche, die die Wirtschaft der Stadt stärken.

Dazu zählen:

- *Handel*
- *Maritime Wirtschaft*
- *Luftfahrtindustrie*
- *Logistik*
- *Finanzplatz und Versicherungen*
- *Medien und IT*
- *Industrie allgemein*
- *Life Science*
- *Chemie*
- *Ernährungswirtschaft*
- *Regenerative Energien*
- *Innovationen aus Hamburg*
- *Nanotechnologie*

Eine Stadt, die wirtschaftlich und ökonomisch wachsen will, braucht eine sehr gute Infrastruktur. Der Verkehr wird durch gute Autobahnanschlüsse erleichtert. Weiter hat die Stadt ein starkes Massenverkehrsaufkommen, das durch ein gut funktionierendes dichtes Netz von U- und S-Bahnen gewährleistet wird. Über gut ausgebaute Straßen ist sowohl der Hafen als auch der Flughafen zu erreichen.

Die Abb. 7, die sich in den Anlagen befindet, stellt dann eine Grafik dar, die Eingetragene kammerzugehörige Unternehmen nach Rechtsformen vorstellt. (HANDELSKAMMER, 2009 S. 140)

Liste der größten Arbeitgeber nach der Anzahl der Beschäftigten (Jahr 2006),

1.Stadt Hamburg	70 000
2.Airbus Deutschland GmbH	12 000
3.Deutsche Lufthansa AG	10 374
4.Asklepios Kliniken Hamburg	10 200
5.Deutsche Bahn AG	8 200
6.Deutsche Post AG	5 800
7.Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf	5 600
8.Hamburger Sparkasse AG	5 000
9.Beiersdorf AG,	4 700
10.Hamburger Hochbahn AG	4 303
11.HHLA	4 215
12.Otto Group	4 200
13.Universität Hamburg	4 160
14.Daimler AG	3 906
15.Rewe Group	3 854
16.Allianz SE Gruppe	3 700
17.Axel Springer AG	3 418

5.5 Universität Hamburg

Mit rund 38.000 Studierenden ist die Universität Hamburg eine der größten in Deutschland. Zirka 650 der insgesamt 4.100 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler sind Professorinnen und Professoren. Weitere 5.800 Angestellte arbeiten in Technik, Bibliotheken, Labors, Krankenversorgung und Verwaltung, davon 3.800 hauptamtliche im UKE und rund 2.000 in den anderen fünf Fakultäten bzw. in der Präsidialverwaltung. Mit 150 verschiedenen Gebäuden verteilt sich die Universität über die ganze Stadt, hat ihren örtlichen Mittelpunkt aber im Campus Von-Melle-Park und im angrenzenden Stadtteil Eimsbüttel. (Stand 1.12.2009)

Die Fakultäten bestimmen ihre Organisation unter Berücksichtigung des Hamburgischen Hochschulgesetzes selbst. Die Organisation soll nach funktionalen Gesichtspunkten sowie nach Wissenschaftsgebieten ausgerichtet sein.

- Fakultät für Rechtswissenschaft
- Fakultät Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
- Medizinische Fakultät
- Fakultät für Erziehungswissenschaft, Psychologie und Bewegungswissenschaft
- Fakultät für Geisteswissenschaften
- Fakultät für Mathematik, Informatik und Naturwissenschaften

Das Abb.8 – zeigt die Anzahl der Studierenden. (UNIVERSITÄT_HAMBURG, 2010)

5.6 Bedeutende Wirtschaftszweige in Hamburg

Die Bedeutung der Industrie wird heute stark unterschätzt. Die Industrie ist aber die Basis für die Expansion der Dienstleistungen. Die Zahl der Arbeitsplätze wächst sogar in diesem Sektor. Das gilt auch für die Hamburger Luftfahrtindustrie, wo jeder sechste Arbeitnehmer beschäftigt ist, damit gehört Hamburg mit Berlin und München zur Spitzengruppe der Industriemetropolen in Deutschland. So spielt die Industrie in der Wirtschaftsentwicklung Hamburgs eine hervorragende Rolle. .

Nach einer Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung erhalten die Unternehmen, die im Dienstleistungssektor tätig sind, ein Fünftel ihrer Aufträge vom Industriesektor. Natürlich kommen noch Aufträge von dem Finanzdienstleistern und aus dem Medienbereich hinzu. In Hamburg ist die Industrie eng mit der maritimen Wirtschaft verbunden. Es ist ein sehr wichtiger Teil sowohl für den Binnenmarkt als auch für den Außenmarkt. Man handelt vor allem mit Kautschuk, Kupfererz, Mineralöl, Kakao, Kaffee, Ölsaaten, Tabak oder Tee und vielem mehr.

Historisch gesehen war es der Schiffbau, der Hamburgs Aufstieg zur Industriemetropole am stärksten vorangetrieben hat. Die Großwerften und viele mittlere und kleinere Werften waren die Motoren des industriellen Fortschritts. In der Blütezeit des Schiffbaus waren rund 40 % des hamburgischen Industriepotenzials direkt oder indirekt von diesem Wirtschaftszweig abhängig.

Länder wie China, Japan, Korea, Osteuropa, und nicht zuletzt unsere europäischen Nachbarn sind für Hamburg sehr wichtige Handelspartner. Der Handel zwischen Hamburg und dem Ausland stärkt die Marine. Die Schiffe, die so wichtig für Hamburg sind, bekommen so neue Technologien. Ein weiterer sehr wichtiger Industriezweig ist die Luftfahrtindustrie, die in Hamburg eine lange Historie hat. Weitere wichtige Produzenten von Investitionsgütern am Standort Hamburg sind heute insbesondere auch die Maschinenbauer. Rund 20 % der deutschen Primäraluminiumproduktion kommen aus Hamburg. Weiter ist Hamburg ein starker Automobilzulieferer. Weniger bekannt ist, dass Hamburg ein wichtiger Produktionsort für Halbleiter ist. Nirgendwo sonst in der Republik entwickelt sich das Geschäft mit Halbleitern so dynamisch wie in Hamburg. Rund 360 Unternehmen aus dem Bereich der Mikroelektronik haben sich in der Region niedergelassen. (LINDNER, 2008 S. 211-223)

Die Siemens AG ist ein weiterer bedeutender Arbeitgeber dieser Branche. Über 2.000 Mitarbeiter arbeiten für den Hamburger Hauptstandort am Berliner Tor, den Bereich Medical Solutions in Wandsbek und den Bereich Industrial Solutions and Services in Rothenburgsort. Der Geschäftszweig Schiffbau, einer der führenden Zulieferer der Schiffbauindustrie für Antriebs- und Automatisierungssysteme, hat seinen Hauptsitz ebenfalls in Hamburg.

5.7 Handel

Die Hansestadt ist traditionell der wichtigste Umschlagplatz für Waren aller Art im Norden Europas und zentrale Schnittstelle für den Überseehandel der Ostseeanrainer. Der Handel war für die Stadt immer sehr wichtig. Der Handel war der Impuls für wachsende Wirtschaft und er war natürlich auch ein Stützpunkt in schlechten Zeiten. Der Handel hat die

Stadt berühmt und wohlhabend gemacht. Der Handel verläuft reibungslos innerhalb Deutschlands und mit dem Ausland. In der Vergangenheit und auch heute noch ist die Verbindung mit der Neuen Welt sehr wichtig. Hamburg profitierte durch seine Stationen in Amerika. Heutzutage, wie schon gesagt wurde, ist es hauptsächlich China, mit der man handelt. China ist heute ein starker Wirtschaftspartner, mit dem Hamburg gute Geschäftsbeziehungen hat. Der größte Teil der Waren wird über den Hafen durch den Containerverkehr abgefertigt. Nachdem die Stadt die Teilung Europas überlebt hat, konnte Hamburg seine Position als führender Außenhandelsplatz in Europa festigen. Heute ist der Ostseeraum eine besonders dynamische Wirtschaftsregion geworden. Hamburg ist auch ein attraktiver Markt mit hoher Kaufkraft. Hamburg spielt für den Handel und Verkehr innerhalb der Ostseeregion eine wichtige, in deren Beziehung zur übrigen Welt sogar eine zentrale Rolle.

Mehr als 36.000 Handelsunternehmen mit 125.000 Beschäftigten machen Hamburg nicht nur zu einem der bedeutendsten Außenhandelsplätzen, sondern auch zu einem bedeutenden Standort des Einzel- und Großhandels. Im Einzelhandel sind ungefähr 20.000 Hamburger Unternehmen aktiv. Im Großhandel sind es über 3.900. Und die Zahlen wachsen ständig. Der Handel ist so ein bedeutender Auftraggeber. (*HAMBURG_DE, 2010*)

5.8 Maritime Wirtschaft

Die maritime Wirtschaft gehört zu den bedeutendsten Wirtschafts- und Beschäftigungsfaktoren in Hamburg und der ganzen Küstenregion. Dazu zählen Bereiche wie Schiffbau, Stahl- u. Metallbau, Offshoreindustrie, Elektrik/Elektronik, Anlagenbau, Navigationstechnik, Schiffbauzulieferer, Umwelttechnik, Meerestechnik und weitere Dienstleistungsbereiche.

Alle Hafenstandorte in Hamburg (Brunsbüttel, Stade, Cuxhaven und Glückstadt) haben eine lange maritime Tradition. Es ist die Meernähe, die zu dem wirtschaftlichen Erfolg geführt hat. Die Tragsäulen sind dabei die Häfen. Seeschifffahrt, Schiffbau, Stahl- und Metallbau, Elektronik, Anlagenbau, Navigationstechnik, Umwelttechnik, Meeres- und Offshore-Technik, Hydrographie und Wasserbau sowie ihre Dienstleistungs- und Forschungseinrichtungen haben in Hamburg ihren Sitz.

Die Hamburger Werften haben in der ganzen Welt einen hervorragenden Ruf. Sie bauen Containerfeeder, Kreuzfahrtschiffe, Megayachten und Tanker der neuesten Generation. Weiter bauen die Werften zum Beispiel hochinnovative Roll-on/Roll-off-Schiffe, Schlepper, Gastanker, Fahrgastschiffe und Rettungsboote usw. Die älteste Werft ist seit 1635 die J.J. Sietas KG.

Die maritime Wirtschaft wurde auch von der Krise betroffen. Sie wurde dank dem hohen Fachwissen gerettet. Das Fachwissen ist wichtig, um im Schiffbau auf hohem Niveau gute Ergebnisse zu erzielen. Durch dieses Fachwissen ist der Spezialschiffbau an die Spitze der norddeutschen Werften gerückt. Es gibt auch technische Hochschulen, an denen die zukünftigen Schiffbauingenieure ausgebildet werden. Es gibt Hochschulen in Hamburg-Harburg, Cuxhaven usw. (*HAMBURG_DE, 2010*)

5.9 Luftfahrtindustrie

Wie in der Arbeit schon erwähnt wurde, gehört die Luftfahrtindustrie zu den Tragsäulen der Hamburger Wirtschaft. Hamburg ist einer der weltweit führenden Standorte der zivilen Luftfahrtindustrie. Im Jahre 2008 hatte diese Branche mehr als 36.000 hochqualifizierte Mitarbeiter. Es gibt hier große Unternehmen – Airbus Deutschland GmbH, Lufthansa Technik AG und Hamburg Airport GmbH. Zusammen haben sie ca. 640 internationale Kunden. Besonders wichtig im Flugzeugbau sind Leichtbautechnologien. Auch auf dem Flughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel werden innovative Technologien eingesetzt.

Eine Qualifizierungsoffensive sichert den betreffenden Firmen hochqualifiziertes Personal. Mit der Technischen Universität Hamburg-Harburg, der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg, der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr, dem Technologiezentrum Hamburg-Finkenwerder und vielen weiteren Hochschulen der Metropolregion wurde ein effektives Forschungsnetzwerk aufgebaut.

Hamburg ist geprägt durch eine 100jährige Luftfahrttradition. Mehr als 36.000 gut ausgebildete und zum Teil hoch spezialisierte Mitarbeiter haben in der Branche ihren sicheren Arbeitsplatz gefunden. Bis Anfang 2008 bedeutet das ein Wachstum von 33 Prozent gegenüber dem Jahr 2000. Und Jahr für Jahr werden es mehr. Allein der Teilbereich Flugzeugbau im Süden Hamburgs beschäftigt rund 14.500 Mitarbeiter. Bei Airbus in Finkenwerder sind rund 12.000 Angestellte tätig, in Stade 1.600 und in Buxtehude 360. Der Hamburger Airport ist der am zweitstärksten wachsende Flughafen in der EU. Im Jahr 2009 starteten und landeten in Fuhlsbüttel 12,21 Millionen Fluggäste; 4,7 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Rund 800 Jugendliche erhalten derzeit an Alster und Elbe in flugzeugtechnischen Kernberufen eine Ausbildung. Damit ist Hamburg bundesweit führend. Zudem nehmen ca. 1.500 Personen an Anpassungsqualifizierungen im gewerblich-technischen Bereich teil. (HAMBURG_DE, 2010)

5.10 Finanzplatz und Versicherungen

Die Hamburger Börse wurde 1558 eröffnet und im Jahre 1590 gründete Joh. Berenberg, Gossler & Co das erste Bankhaus. Damit wurde die älteste deutsche Privatbank gegründet. Die 1676 gegründete Hamburger Feuerkasse ist die älteste Versicherung der Welt. Auch heute spielt Hamburg in der deutschen Finanzwirtschaft eine wichtige Rolle. Rund 23.000 Menschen sind im Hamburger Kreditgewerbe beschäftigt.

Die Hamburger Börse teilt man in Einzelbörsen ein, und zwar: Wertpapierbörse, Versicherungsbörse, Allgemeine Börse, Getreidebörse und Kaffeebörse. Hamburg als Versicherungsplatz liegt auf dem dritten Platz auf dem deutschen Markt. Es gibt jede Menge von Feuer- und Haftpflichtversicherungen, Kreditversicherungen usw.

Eine sehr wichtige Institution ist auch die Hamburger Handelskammer, die im Jahre 1665 gegründet wurde. Die Handelskammer hat verschiedene Bereiche: Einzelhandel, Ambulanter Handel, Großhandel, Handelsvertretungen, Versand- und Onlinehandel. (HAMBURG_DE, 2010)

5.11 Medien und IT

Wie kaum eine andere Stadt orientiert sich Hamburg in der Medien- und Informationswirtschaft. Hamburg hat eine lange Tradition als Handelsplatz und ist mit der Finanzwirtschaft eng verknüpft. Die Banken profitieren sowohl von der Außenhandelsfinanzierung als auch von der Finanzierung des Schiffbaus. 1558 wurde die Hamburger Börse eröffnet. 1590 folgte mit dem Bankhaus Joh. Berenberg, Gossler & Co. die älteste deutsche Privatbank. Auch heute spielt Hamburg in der deutschen Finanzwirtschaft eine wichtige Rolle. Mit rund 130 Kreditinstituten liegt die Stadt Hamburg auf dem zweiten Platz unter den deutschen Bankplätzen. Hamburg als Versicherungsplatz belegt den dritten Platz im deutschen Markt. (HAMBURG_DE, 2010)

5.12 Life Science

Diese Branche ist für die Entwicklung neuer Medikamente, individualisierter Therapien, verbesserter Diagnosen zuständig. Dazu hat Hamburg hervorragende wissenschaftlich-medizinische Experten. Das alles geschieht durch High-Tech-Unternehmen, Forschungseinrichtungen und durch Universitäten. Das ergibt ein dichtes und breites Forschungsnetz. 270.000 Beschäftigte in 500 Unternehmen sind in den Life-Sciences und der Gesundheitswirtschaft in und um Hamburg engagiert. Für die Stadt ist Life-Sciences ein wichtiges Zukunftsfeld. Es ist ein Wirtschaftsfaktor mit hohem Beschäftigungs- und Innovationspotenzial. Diese Branche vernetzt Medizin, Medizintechnik, Pharmazie und Biotechnologie.

Die Metropolregion ist dank der Größe und Marktdominanz der ansässigen Großkonzerne ein idealer Standort für Medizintechnik. Kaum eine andere Region in Deutschland hat im Bereich medizintechnischer Forschung und Entwicklung eine vergleichbar ausgeprägte Infrastruktur. In rund 300 Unternehmen der Medizintechnik sind über 11.500 Menschen beschäftigt. Zahlreiche mittelständische Unternehmen bieten analytische sowie diagnostische Produkte und Dienstleistungen am Weltmarkt an.

Zu den renommierten Forschungseinrichtungen weltweit zählt das Bernhard-Nocht-Institut für Tropenmedizin. Das Heinrich-Pette-Institut für Experimentelle Virologie und Immunologie forscht in der Biologie und Immunologie humaner Viren und Viruserkrankungen. Eine gründliche Orientierung der Ausbildung an den Bedürfnissen des Arbeitsmarktes, fächerübergreifendes Lernen und ein frühes Heranführen an Forschung und Technik – all dies wird in den Life Sciences in der Region bereits zu einem guten Stück umgesetzt. (HAMBURG_DE, 2010)

5.13 Chemie

Die Entwicklung der chemischen Industrie in der Metropolregion Hamburg hängt vor allem von der Verfügbarkeit der notwendigen Rohstoffe ab. Die Rohstoffe können günstig über den Hamburger Hafen transportiert werden. 43.000 Beschäftigte sind in der chemischen Industrie der Metropolregion Hamburg tätig. Von 2006 bis 2007 wuchs die Zahl der Arbeitskräfte um 2,2 Prozent.

Die Basischemie und die Grundstoffproduktion sind Schwerpunkte der Branche. Sie wird durch die Betriebe der petrochemischen und Kunststoffindustrie ergänzt. Eine exzellen-

te Infrastruktur, hervorragende Forschungseinrichtungen und Universitäten vervollständigen die guten Standortbedingungen.

Geprägt wird die Branche durch viele mittelständische Unternehmen. Sie stellen u.a. Kunststoffe, Konservierungsmittel und Kunstharze her. Die Chemie im Norden profitiert von der Rohstoffverfügbarkeit entlang der Wertschöpfungskette. Auch die Pharmaindustrie hat für Hamburg und die nördlich angrenzenden Kreise eine herausragende Bedeutung. Unter den Chemiehändlerhäusern ist der weltgrößte Chemikalienhändler in Hamburg ansässig.

Zwischen dem Nord-Ostseekanal und der Elbe hat sich ein strategisch wichtiger Standort für chemische Grundstoffe entwickelt. Man produziert dort zum Beispiel auch chemische Vorprodukte wie Fettalkohole. Weitere Produkte sind verschiedene Farben und Lacke. Wichtig ist die Herstellung von Schiffsfarben. Weitere Schwerpunkte der chemischen Industrie liegen vor allem in verbrauchernahen Produkten. (HAMBURG_DE, 2010)

5.14 Ernährungswirtschaft

In der Stadt Hamburg kreuzen sich die Handelsströme nicht nur aus Deutschland, sondern aus aller Welt. Die Ernährungswirtschaft konzentriert sich aber vor allem in den ländlichen Regionen. Diese Branche trägt mit all den Produktionsschritten der Weiterverarbeitung von Lebensmitteln usw. zur Wertschöpfung in der Region bei und sichert somit Arbeitsplätze in der Industrie und im Handel.

2008 waren in der Metropolregion in gut 220 Unternehmen der Ernährungswirtschaft rund 21.800 Mitarbeiter beschäftigt. Die Ernährungswirtschaft spielt in den ländlichen und den suburbanen Räumen der Metropolregion eine wichtige Rolle. Die Zielmärkte sind dabei z. B. Grünlandwirtschaft, Tierhaltung und Ackerbau.

Die Grünlandwirtschaft, Tierhaltung und der Ackerbau prägen große Gebiete der ländlichen Räume in Norddeutschland und der Metropolregion Hamburg. In küstennahen Gebieten dominieren auf nährstoffreichen Marschböden Futterbaubetriebe, die vornehmlich Milchwirtschaft und Rindermast betreiben.

Glände und Moorwerder sind auch für den Anbau von Feingemüse bekannt. Das „Alte Land“ zwischen Hamburg und Niedersachsen mit einer Fläche von ca. 14.300 Hektar Anbaufläche ist das größte Obstanbaugebiet Mitteleuropas. 77 Prozent der hier wachsenden Bäume sind Obstbäume, 12,7 Prozent Kirschen. (HAMBURG_DE, 2010)

5.15 Nanotechnologie

Nanotechnologie ist eine der wichtigsten Zukunftstechnologien. Man benutzt heute die Nanotechnologieprodukte fast in allen Lebensbereichen. Man benutzt sie zum Beispiel bei Korrosionsschutz, Computerchipherstellung, Deodorants, Badezimmerfliesen oder Tumorthherapie. Verschiedene Produkte werden dank dieser Technologie härter oder flexibler, schmutz- und wasserabweisend, kratzfest, korrosionsgeschützt. Die Hamburger Hochschulen und Forschungseinrichtungen sind eine starke Unterstützung für die Weiterentwicklung und Weiterforschung. Biologen, Physiker, Ingenieure, Chemiker, Mediziner und Informatiker erforschen, analysieren die Sphäre dieser Technologie.

Die Vernetzung von zahlreichen Nanotechnologie-Kompetenzen wird vom Kompetenzzentrum HanseNanoTec übernommen. Auch Hamburgs Consulting- und Beteiligungsunternehmen beginnen sich auf Nanotechnologie zu spezialisieren. In Hamburg gibt es reine Nanotechnologie-Unternehmen, die ausschließlich Nanomaterial für die unterschiedlichsten Anwendungen entwickeln und produzieren. (HAMBURG_DE, 2010)

6 Ausgewählte Wirtschaftsbereiche

6.1 Luftfahrtstandort Hamburg

Ein sehr wichtiger Industriezweig für Hamburg ist die Luftfahrtindustrie mit seinem Flugzeugbau und dem Flughafen. Diese Industrie hat eine rund hundertjährige Geschichte. Es ist eine Vereinigung von allen Luftfahrtindustriezweigen von der Flugzeuginstandhaltung über Flugzeugbau bis hin zum Flughafenbetrieb. Neben den drei großen Anker-Unternehmen Airbus Deutschland GmbH, Lufthansa Technik AG und Flughafen Hamburg GmbH sind über 300 kleine und mittelständische Unternehmen mit insgesamt mehr als 36.000 Beschäftigten in dieser Branche tätig.

Hamburg Airport ist ein wichtiger Beschäftigungs- und Wirtschaftsmotor: Rund 12.500 Beschäftigte sind in fast 250 Firmen auf dem Flughafen-Gelände tätig. Gesellschafter des teilprivatisierten Flughafens sind die Freie und Hansestadt Hamburg mit 51 % sowie HOCHTIEF Airport GmbH und HOCHTIEF AirPort Capital mit 49 %.

Am Luftfahrtstandort Hamburg sind mit Bau, Instandhaltung, Entwicklung, Ausstattung und weltweitem Support von zivilen Passagier- und Frachtflugzeugen unterschiedliche Spitzentechnologien mit breiter Anwendungspalette vertreten.

6.2 Hamburg Airport

Hamburg Airport hat jährlich fast 12 Millionen Fluggäste. Rund 168.400 Starts und Landungen finden hier pro Jahr statt. Über 120 nationale und internationale Ziele fliegen die 70 Airlines ab Hamburg an. Rund 12.500 Beschäftigte sind in fast 250 Firmen auf dem Flughafen-Gelände tätig. Mit über 22.000 Gewerbeanmeldungen pro Jahr ist Hamburg Gründerhauptstadt Nr. 1 in Deutschland. Über 3.000 Außenhandelsunternehmen machen Hamburg zum Zentrum des deutschen Außenhandels. Rund 400 hier etablierte chinesische Unternehmen kennzeichnen Hamburg als einen der führenden Chinastandorte in Europa. Es gibt weitere Faktoren, die Hamburg zu einer Wirtschaftstadt machen:

- Hamburg ist eine der wohlhabendsten Regionen in Europa
- Hamburg ist die im Standortwettbewerb erfolgreichste Region Deutschlands
- Drittgrößter Konsularplatz der Welt
- HafenCity ist das größte städtebauliche Projekt Europas
- Große Zuwächse im Tourismus
- Deutschlands Gourmetstadt Nr. 1

6.2.1 Airbus Deutschland GmbH

Das Wichtigste Unternehmen im Flugzeugbau von der Entwicklung bis zur Endmontage ist die Airbus Deutschland GmbH mit ihrem Werk in Hamburg-Finkenwerde. In Hamburg findet die Montage und Ausrüstung großer Teile der Rumpfsektionen aller Airbus-Modelle statt. Außerdem findet in Hamburg die Endmontage der Single-Aisle-Modelle A318, A319, A320 und A321 sowie die Auslieferung der Flugzeuge an die Kunden statt. Der Luftfahrtstandort Hamburg hat auch im Bereich Flughafenbetrieb eine herausragende Rolle. Hamburg zählt zu den drei führenden Luftfahrtstandorten der Welt. Bis jetzt wurden von den Kunden aus aller Welt rund 4400 Flugzeuge aus dieser Airbus-Familie bestellt, mehr als 2700 sind im Einsatz. In Hamburg wurden seit 1993 schon mehr als 1200 Single-Aisle-Flugzeuge ausgeliefert. (AIRBUS_023, 2010)

Airbus ist ein führender Flugzeughersteller, der als Technologieführer mit ausgeprägter Kundenorientierung, umfassendem kommerziellem Know-how und hoher Fertigungseffizienz eine Spitzenposition in der Branche erobert hat. Mit einem Jahresumsatz von über 27 Milliarden Euro im Jahr 2008 kann Airbus heute dauerhaft etwa die Hälfte aller Neuaufträge für Verkehrsflugzeuge für sich verbuchen. Das Unternehmen erweitert zudem seinen Wirkungsbereich und seine Produktpalette, indem es sein besonderes Know-how nun auch auf dem Verteidigungssektor zur Geltung bringt. Airbus mit Hauptsitz in Toulouse ist ein EADS-Unternehmen. Der global tätige Konzern mit etwa 52 000 Mitarbeitern besitzt Tochtergesellschaften in den Vereinigten Staaten, China, Japan und im Nahen Osten, Ersatzteilzentren in Hamburg, Frankfurt, Washington, Beijing und Singapur, Schulungszentren in Toulouse, Miami, Hamburg und Beijing sowie mehr als 150 Außendienstbüros in aller Welt. Airbus stützt sich zudem auf die industrielle Zusammenarbeit und Partnerschaften mit wichtigen Unternehmen in aller Welt sowie auf ein Netzwerk von rund 1 500 Zulieferern in 30 Ländern. Airbus greift auf die Fähigkeiten und das Fachwissen von 15 Standorten in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien zurück. Jeder Standort fertigt vollständige Flugzeugsektionen, die anschließend zur Endmontage nach Toulouse oder Hamburg gebracht werden.

Das Unternehmen hat Ende 2008 das umfangreichste Investitionsprojekt seiner Geschichte abgeschlossen. Es ist das Know-how in den Flughafenmanagement-Bereichen, das es zu einem starken, umweltfreundlichen Unternehmen macht, das Weltweit erfolgreich ist. Es sind aber auch die 300 kleinen und mittelständigen Unternehmen, die das Beschaffen von Grundstoffen und Materialien für Oberflächenschutz, Materialbearbeitung, Geräte- und Modellbau, Mess- und Regeltechnik, Ausrüstung, Flugzeuginnenausstattungen und Kabinensysteme bis hin zu Dienstleistungen in den Bereichen Engineering, Berechnung, Software-Integration, Dokumentation und Design sowie Ersatzteilversorgung, Kundendienst und Wiederaufarbeitung absichern. Wie schon erwähnt wurde, ist einer der wichtigsten Standorte Deutschlands und auch Hamburgs das Airbus-Werk in Hamburg-Finkenwerder mit mehr als 11.000 Beschäftigten. Mit dem Bau des Airbus A380 ist der Luftfahrtstandort Hamburg an einem international herausragenden Projekt beteiligt. (AIRBUS_023, 2010)

Auch auf dem Gebiet der Kabinen und Kabinensysteme hat sich der Standort an der Elbe weltweit einen Namen gemacht. Im weltweit größten beweglichen Kabinensimulator wird die Integration von neuen Technologien im Bereich Kabine getestet. Im zweiten Endmontagezentrum neben Toulouse werden hier die Single-Aisle-Flugzeuge A318, A319 und

A321 endmontiert und an die Kunden aus aller Welt ausgeliefert. In Hamburg finden auch Entwicklung und Konstruktion statt, außerdem sind hier die nationalen Produktmanager der einzelnen Airbus-Programme sowie der Customer Service ansässig. Weiter erfolgt hier die Rumpfmontage aller Flugzeuge von Airbus und deren Ausrüstung mit sämtlichen flugwichtigen Systemen wie Elektrik, Hydraulik, Elektronik, Wasser und Klima. In Hamburg befindet sich der Sitz des Center of Excellence Cabin and Cargo Customisation und auch der Hauptsitz des Center of Excellence Forward and Aft Fuselage. Das Unternehmen verfügt zudem über umfangreiche Testeinrichtungen für statische und dynamische Versuche. Airbus liefert die Hälfte aller Verkehrsflugzeuge weltweit und hat damit eine starke Marktstellung. Mit dem Airbus A380, dem größten Passagierflugzeug der Welt, steht Airbus an der Spitze.

Daneben gibt es eine Organisationseinheit der Airbus SAS – die Airbus Spares Support and Services (Airbus Spares). Diese Organisationseinheit hat rund 400 Mitarbeiter. Das in Hamburg direkt am Flughafen ansässige Airbus Spares verfügt über eine Lagerfläche von über 30.000 m² mit etwa zweieinhalb Millionen Ersatzteilen, von Kleinteilen bis hin zu Seitenleitwerken. Der Airbus Spares verfügt über Schnelligkeit, Flexibilität sowie hochrationelle Beschaffung.

Die Zentrale in Hamburg bietet dazu noch Touristenführungen, damit sich jeder eine Vorstellung von der Herstellung von Flugzeugen machen kann. Ich habe auch diese Möglichkeit genutzt. Man muss sich erst mal anmelden. Nach dem 11. September wurden starke Sicherheitsmaßnahmen eingeführt, um weitere terroristische Angriffe zu vermeiden. Es muss eine Gruppe von mindestens 10 Leuten sein, wenn sich niemand anderer meldet, gibt es keine Führung. Bevor man überhaupt in den Bus Richtung Herstellungshallen einsteigen kann, werden infolge der Sicherheitsmaßnahmen die Besucherliste mit den Reisepässen verglichen. Nachher bekommt jeder Besucher eine Karte mit den persönlichen Daten, die man die ganze Zeit um den Hals tragen muss.

Man fährt mit dem Bus unter die Traininglandebahn bis zu den Herstellungshallen. Jede Halle hat ihre eigene Aufgabe, das heißt in jeder Halle wird immer ein anderer Teil gebaut oder ein anderer Prozess durchgeführt. Zum Beispiel in einer Halle werden nur die Flügel hergestellt, und in einer anderen Halle wird ein Teil vom Rumpf gebaut. Die Führung fängt bei den Flügeln an und geht weiter zu den Rumpfteilen. Es ist interessant zu sehen, wie alles funktioniert. Es sind natürlich strenge Herstellungs- und Sicherheitsmaßnahmen im Unternehmen eingeleitet. Man darf nur den gezeichneten Wegen folgen. Man bekommt während der Führung interessante Informationen. Zum Beispiel für das Zusammenbauen von Rumpfteilen sind 500.000 Nieten pro Flugzeug nötig. So ein Niet kostet 45 €. Die Nieten muss man tiefgefroren halten, wenn man sie einmal aus der Kühlmaschine holt, muss man sie auch verbauen. Im Hamburger Werk werden ungefähr 1 bis 3 Flugzeugmaschinen im Monat hergestellt. Man muss aber annehmen, dass so ein Herstellungsprozess von einem Flugzeug 8,5 Monate dauert und in den Hallen warten bis zu 38 nicht vollbeendete Flugzeuge. Für ein vollendetes Flugzeug braucht man 150 kg Farbe. Es ist interessant zu wissen, dass in ein Flugzeug bis zu 18 km Kabel eingebaut werden. Airbus ist neben Boeing einer der weltweit bedeutenden Flugzeugbauer.

In Hamburg baut man folgende Flugzeuge:

- Airbus A300 (Ur-Airbus)
- Airbus A310 (Weiterentwicklung des A300)
- Airbus A320 (A318/A319/A320/A321)
- Airbus A330 (Großraumflugzeug für Mittel- und Langstrecke)
- Airbus A340 (vierstrahliges Langstreckenflugzeug)
- Airbus A350 (Neuentwicklung)
- Airbus A380 (Riesen-Airbus)
- Beluga (Transportflugzeug für Airbus)
- A400M (militärisches Transportflugzeug) (*AIRBUS_COM, 2010*)

Die Abb. 9 zeigt uns, wie so ein Flugzeugbau aussieht. Die Abb. 10 stellt dann die Anzahl der Bestellungen von den einzelnen Flugzeugmodellen dar und die Abb. 11 zeigt uns dann die Anzahl der jeweils gelieferten Modelle.

Es gibt auch andere Airbusstandorte in Deutschland. Das Hamburger Werk entstand in den 1930er Jahren als Ableger der Werft Blohm und Voss. Während des Zweiten Weltkriegs wurden dort vor allem Lastensegler gebaut. Das Werk in Hamburg-Finkenwerder besitzt einen eigenen Werksflughafen. Um neue Produktionshallen für den Airbus A380 zu errichten, wurde ein Teil des ehemals für den Bau von Wasserflugzeugen vergrößerten Mühlenberger Lochs wieder zugeschüttet. Dieses Werk hat die Aufträge für weitere 5 Jahre.

Das Bremer Werk ist das zweitgrößte Airbus-Werk in Deutschland. Es liegt direkt am Bremer Flughafen und wurde 1923 als Bremer Flugzeugbau gegründet und dann in Focke-Wulf-Flugzeugbau AG umbenannt. In Bremen werden vor allem Landeklappen gebaut.

Das industrielle Netzwerk von Airbus wird laufend erweitert und umfasst mittlerweile auch ein regionales Konstruktionsbüro in Nordamerika, ein als Joint Venture angelegtes technisches Entwicklungszentrum in Russland sowie weitere technische Entwicklungszentren in der Volksrepublik China und in Indien. Der Bau einer Endmontagelinie (FAL) für die Airbus A320-Familie in Tianjin ist mittlerweile abgeschlossen.

Das Werk in Lemwerder gehörte früher auch zu Focke-Wulf und hat einen eigenen Flugplatz und direkten Zugang zur Weser. Früher war das Werk ein reiner Reparaturbetrieb. Mittlerweile werden dort auch Komponenten gebaut. Das Werk in Nordenham ist ein weiteres Werk des ehemaligen Focke-Wulf Werkes. Das Werk wurde 1934 gegründet und ist in der Rumpfschalenproduktion tätig.

Das Werk in Stade ist spezialisiert auf die Verarbeitung von Kohlefaserverbundwerkstoffen und Seitenleitwerke für alle Airbus-Flugzeuge. Das Werk entstand 1959 als Außenstelle für Montagearbeiten des Werkes Hamburg-Finkenwerder. Neben den Teilen für die Airbus-Familie werden in Stade auch Rumpfschalen aus Kohlefaser für den Eurofighter hergestellt.

Das Werk in Buxtehude fertigt Kommunikations- und Kabinenmanagementsysteme für die Airbus-Familie. Buxtehude war schon einmal als Firma KID-Systeme selbstständig.

Der Standort wurde 1991 von der damaligen MBB errichtet. Das Werk Buxtehude ist nicht so weit vom Werk in Hamburg-Finkenwerder entfernt.

Das Werk in Varel hat sich auf die spanabhebende Produktion von Flugzeugteilen und die Herstellung von Fertigungs- und Montagevorrichtungen spezialisiert. Das Werk geht auf die 1936 gegründeten Motorenwerke Varel zurück, wurde 1943 von der Weser-Flugzeugbau übernommen und gelangte so über die VFW und MBB zu Airbus. Airbus hat Standorte in ganz Europa, unter anderem in Frankreich, Spanien, England usw. Es gibt 22.000 Mitarbeiter in Inland und 56.000 weltweit, 350 Mitarbeiter in Buxtehude, 1.620 Mitarbeiter in Stade und 3.500 Mitarbeiter in Bremen.

Mit dem kontinuierlichen Ausbau der A380-Flotten der Airlines ist die Zahl der Flughäfen, die den Großraumjet im Liniendienst abfertigen können, auch 2009 weiter gestiegen. Die umfassende Flughafentauglichkeit war seit Anfang der Entwicklung des völlig neuen doppelstöckigen Großraumflugzeugs ein Schlüsselkriterium. So stand Airbus seit dem ersten Konzeptentwurf für die A3XX im Jahr 1996 im ständigen Dialog mit Fluggesellschaften, Regulierungsstellen, Flughäfen, Bodenabfertigungsdiensten und Industrieverbänden. Das übergeordnete Ziel, dieses Flugzeug für den Einsatz auf regulär ausgestatteten Flughäfen tauglich zu machen, wurde mit Erfolg erreicht. Mittlerweile hat die A380 auch praktisch unter Beweis gestellt, dass die Integration in vorhandene Flughafenanlagen problemlos ist. Die A380 kann demnach herkömmliche und kleinere Großraumflugzeuge ersetzen und bietet dabei klare ökonomische und ökologische Vorteile. So kommt der A380 eindeutig eine Schlüsselrolle beim nachhaltigen Wachstum des Luftverkehrs zu.

Der A380 ist ein umweltfreundliches, sauberes, leises und intelligentes Flugzeug. Er setzt mit ihrer bahnbrechenden und branchenführenden Technik neue Maßstäbe für Leistung, Wirtschaftlichkeit, Ökoeffizienz und Kabinenkomfort. Die Betriebskosten pro Sitz liegen dank dem niedrigeren Treibstoffverbrauch, den geringeren Wartungskosten und anderen Einsparungen 20 Prozent unter denen des bisher größten Passagierflugzeugs. Fluggesellschaften erhalten damit ein höchst rentables Arbeitsmittel, mit dem sie die prognostizierten Steigerungen des Verkehrsaufkommens der wichtigsten Routen bewältigen können. Airbus rechnet damit, dass das Passagieraufkommen in den nächsten 20 Jahren um fast fünf Prozent jährlich steigen wird.

Kumulativ entspricht dies einer Verdreifachung des Aufkommens innerhalb dieses Zeitraums. Fluggesellschaften werden bis 2028 mehr als 1.300 Supergroßraumflugzeuge einsetzen, wobei 55% davon im asiatisch-pazifischen Raum beheimatet sein werden. Schon heute verbinden 80 Prozent aller mit der 747 bedienten Flüge nur 37 Flughäfen. Die Hälfte der 100 Langstrecken mit den schnellsten Zuwachsraten sind Verbindungen zwischen jeweils zwei solchen Verkehrsdrehscheiben.

Die Nachfrage nach Flügen auf wichtigen Langstrecken wie London-Singapur, Sydney-Los Angeles und New York- Tokio wächst kontinuierlich. Dies bringt jedoch auch eine immer stärkere Verkehrsbelastung auf diesen wichtigen Flughäfen mit sich und vermehrt die Bedenken bezüglich möglicher Umweltfolgen.

Der A380 wurde unter Berücksichtigung der strengen Lärm- und Emissionsgrenzwerte moderner Flughäfen konzipiert. Das Flugzeug trägt diesen Umweltauflagen in großem Maße Rechnung, so dass sein Betrieb in keiner Weise eingeschränkt wird. Der verstärkte

Einsatz von Verbundwerkstoffen (mehr als in jedem anderen heutigen Flugzeug) führte zu Gewichtseinsparungen, die wiederum einen niedrigeren Treibstoffverbrauch und damit einen geringeren Schadstoffausstoß mit sich bringen. Der A380 erzeugt bei Start und Landung nur halb so viel Lärm wie das bisher größte Passagierflugzeug, befördert jedoch um 40 Prozent mehr Passagiere. Gerade Fluggesellschaften, die täglich internationale Großflughäfen wie London-Heathrow, Frankfurt, Sydney oder Tokio anfliegen, sehen sich mit strengen Umweltauflagen, Betriebseinschränkungen oder zusätzlichen Gebühren konfrontiert. Mit der A380 haben sie die Gewissheit, dass sie bis weit in die Zukunft hinein effizient operieren können.

Der A380 ist eine Neuentwicklung, bringt gleichzeitig aber alle Errungenschaften der Airbus-Familienkommunalität mit sich. Der Schulungsaufwand für Piloten, die von anderen Airbus Fly-by-Wire-Flugzeugen auf die A380 umsteigen, verringert sich so beträchtlich, weil die Cockpitleayouts, Verfahren und Flugeigenschaften weitgehend übereinstimmen. Auch der Flügelmittelkasten, ein wichtiges, starken Belastungen ausgesetztes Element der Primärstruktur zur Verbindung der Flügel mit dem Flugzeugrumpf, ist bei der A380 zum ersten Mal weitgehend aus Verbundwerkstoffen aufgebaut. Die Rumpfhecksektion mit dem hinteren Druckschott, Seiten- und Höhenleitwerk wird ebenfalls erstmals aus Verbundwerkstoffen gefertigt. Neben diesen Kompositanwendungen weist der A380 auch einen erheblichen Anteil moderner Metallwerkstoffe auf, die bedeutende Vorteile im Hinblick auf die Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit bieten. Jeder dieser Werkstoffe wird in optimaler Abstimmung auf die Belastungen, Beanspruchungen und das Beschädigungspotenzial bei den jeweiligen Baugruppen eingesetzt, wie sie bei einem Flugzeug mit den Abmessungen eines A380 auftreten.

Exemplarisch für die Nutzung neuer Technologien bei dem A380 steht auch das Flugsteuerungssystem. Es arbeitet erstmals mit zwei hydraulischen Kreisen, die durch zwei Stromnetze ergänzt werden. Bisher waren Systeme gebräuchlich, die sich allein auf drei oder vier reine Hydraulikkreise stützen. Der A380 bleibt so vollständig auch nur mit elektrischem Strom aus einer von bis zu sieben Stromquellen steuerbar – eine klare Sicherheitsoptimierung für den Fall einer Störung des Hydrauliksystems und eine weitere Pionierleistung für die Branche. Die eigens für den A380 entwickelten Stromgeneratoren mit variabler Frequenz sind weniger komplex, leichter und zuverlässiger als die heutigen konventionellen integrierten Festfrequenzgeneratoren, die mit einer Antriebseinheit mit konstanter Drehzahl arbeiten müssen.

Dass das Airbusmodell A380 wichtig ist, zeigt uns die als Abb.12 in den Anlagen befindliche Grafik. (AIRBUS_005, 2010)

6.3 Containerterminals; Geschwindigkeit steht im Vordergrund

Für den Containerumschlag stehen in Hamburg vier große Container-Terminals zur Verfügung. Hohe Umschlagleistungen innerhalb kurzer Liegezeiten sorgen dafür, dass auch die größten Containercarrier innerhalb von ein bis zwei Tagen den Hafen wieder verlassen können. Die Terminal-Kapazitäten werden ständig an die Markt- und die Containerschiffsgrößen-Entwicklung angepasst.

In der Tabelle 5 kann man den Aufschwung des Containertransports gut beobachten. Deswegen wird sich die Arbeit weiter mit diesem Bereich befassen. Die Tabelle 5, die den

Güterumschlag im Hamburger Hafen schildert, befindet sich in der Anlage. Zu dieser Tabelle gehört auch die Grafik – die in der Anlage als Abb.13 dargestellt ist. (EILERS, 2009 S. 8-9)

6.3.1 Eurogate Containerterminal Hamburg

Der EUROGATE Container Terminal Hamburg liegt zentral im Waltershofer Hafen. Im Laufe des Jahres werden hier an sechs Großschiff-Liegeplätzen rund um die Uhr Containerschiffe abgefertigt.

Mit einem Umschlag von 2,7 Mio. TEU in 2008 ist EUROGATE Container Terminal Hamburg die zweitgrößte Umschlagsanlage der EUROGATE-Gruppe in Deutschland. Um auch für die Zukunft gerüstet zu sein, wird mit der „Westerweiterung“ die Terminalfläche deutlich erweitert und die jährliche Kapazität auf sechs Millionen TEU p.a. erhöht. Die Fertigstellung ist für 2015/2019 geplant.

Umschlaggut	Container
Berths	6
Kailänge	2 080 m
Max. Tiefe	16.7 m
Terminalgelände	1 400 000 m ²
Kaiausrüstung	21 Containerbrücken 149 VC 1 Reach Stacker 900 Reefer Points

(HAMBURG_HAFEN, 2010)

6.3.2 HHLA Container Terminal Tollerort

Das HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) bietet vier Liegeplätze mit insgesamt acht Containerbrücken. Schiffe bis zur Post-Panamax-Größe können hier abgefertigt werden.

In den nächsten Jahren wird die Terminalfläche erweitert und zwei zusätzliche Liegeplätze geschaffen. Das CTT verfügt über einen eigenen Containerbahnhof. 720 Meter lange Gleise und drei neue Transtainer-Brücken erlauben die schnelle Abfertigung von Ganzzügen ohne Rangierarbeiten.

Umschlaggut	Container
Berths	4
Kailänge	1000 m
Max. Tiefe	15.2 m
Terminalgelände	600 000 m ²
Kaiausrüstung	8 container cranes
Besonderheiten / Kapazität	320 reefer connections, rail connection

(HAMBURG_HAFEN, 2010)

6.3.3 HHLA Container Terminal Burchardkai

Das Container Terminal Burchardkai ist nach Fläche und Anzahl der umgeschlagenen Boxen die größte Umschlaganlage im Hamburger Hafen. An zehn Liegeplätzen mit insgesamt 27 Containerbrücken werden in jedem Jahr mehr als 5 000 Schiffe abgefertigt. In den nächsten Jahren wird die Kapazität auf 5,2 Millionen TEU erweitert und damit fast verdoppelt.

Dafür sorgen unter anderem moderne Twin-Forty-Containerbrücken, die mit einer Bewegung zugleich zwei 40-Fuß-Container laden oder löschen können

Umschlaggut	Container
Berths	10
Kailänge	2 850 m
Max. Tiefe	16.5 m
Terminalgelände	1 400 000 m ²
Kaiausrüstung	27 container cranes
Besonderheiten / Kapazität	1 500 reefer connections, rail connection, Container Freight Station (HAMBURG_HAFEN, 2010)

6.3.4 HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA)

Das Container Terminal Altenwerder hat die modernsten Containerumschlaganlagen der Welt. Das Terminal wurde 2002 als Gemeinschaftsprojekt der Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) und der Reederei Hapag-Lloyd in Betrieb genommen. An den vier Liegeplätzen für Großcontainerschiffe stehen insgesamt 15 Containerbrücken zur Verfügung. Vierzehn davon sind sogenannte Post-Panamax-Brücken mit Zweikatzbetrieb. Die Hauptkatze übernimmt den Transport vom Schiff auf die Laschplattform. Die Portalkatze befördert den Container vollautomatisch von der Laschplattform auf das AVG.

Technische Daten: Höhe des Auslegers ca. 110m, Hubhöhe 38,5m, Senktiefe 23 m, nutzbare Ausladung auf der Wasserseite 61 m (22 Containerreihen), Nennlast an den Blöcken 63 To. Eigengewicht = 2000 To.

Umschlaggut	Container
Berths	4
Kailänge	1400 m
Max. Tiefe	16.7 m
Terminalgelände	1 400 000 m ²
Kaiausrüstung	14 container cranes
Besonderheiten / Kapazität	2 100 reefer connections, rail Connection

Es stehen neben zwei RoRo-Liegeplätzen auch eine Containerbrücke und ein Mobilkran bis 104 Tonnen zur Verfügung. (HAMBURG_HAFEN, 2010)

Das Terminal ist auf den Bildern Nr. 14 – 17 zu sehen. Nr. 14 ist das Eurogate Containerterminal Hamburg, Nr. 15 das HHLA Container Terminal Tollerort, das Bild Nr.16 zeigt

das HHLA Container Terminal Burchardkai, und die Abb.17 das HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA)

6.3.5 Weitere Terminals - Nahrungs- und Genussmittel im Hamburger Hafen

Der Hamburger Hafen bietet Umschlag- und Lagermöglichkeiten für alle Arten von Genuss- und Nahrungsmitteln. An verschiedenen Terminals können Kaffee, Anis, Äpfel, Fisch, Fleisch, Kakao und andere Nahrungsmittel abgefertigt werden. In modernen Kühllagern kann die Ware gelagert werden. Über 90 % des weltweiten Warenumschlags von grünem Kaffee werden im Hamburger Hafen umgeschlagen. Der Containerisierungsgrad liegt mittlerweile bei nahezu 100 Prozent.

Der Kaffeehandel hat in Hamburg eine lange Tradition. Anfang des 17. Jahrhunderts trafen erstmals Kaffeebohnen aus den arabischen Ländern im Hafen ein. Was nicht zuletzt den Ausschlag dafür gab, die „Speicherstadt“ zum Ende des 19. Jahrhunderts zu erbauen. Die Lagerhäuser in der Speicherstadt boten dafür gleichmäßige klimatische Bedingungen. In den Produktionsbetrieben werden einige Rohstoffe direkt in Hamburg verarbeitet. Etwa 42,5 Millionen Tonnen massenhafter Ladung wurden im Jahr 2008 in Hamburg umgeschlagen. Auch wenn in Hamburg heute rund 97 Prozent des gesamten Stückgutumschlags in Containern erfolgt, sind die verbleibenden Mengen „konventionellen Stückguts“ für den Hafen von großer Bedeutung. Für den konventionellen Umschlag von z. B. Metallen, Kraftfahrzeugen, Eisen, Früchten, Gemüse, Zellulose, Papier/Pappe und Stahl gibt es im Hafen Spezialterminals.

Im Hamburger Hafen befindet sich das weltweit größte Teppichhandels- und Lagerzentrum. Hamburg ist die wichtigste europäische Drehscheibe für den Import vor allem aus Iran, Afghanistan, Pakistan und Indien. Etwa 60 kleine und große Handelsfirmen haben ihren Sitz in der historischen Speicherstadt. Vor allem Händler aus Iran und Afghanistan beliefern von dort aus ihre Kunden in der ganzen Welt. Abnehmer sind nicht nur die europäischen Länder, sondern auch Amerika, Neuseeland oder Japan. 68.000 Quadratmeter Lagerfläche stehen in der historischen Speicherstadt für die Lagerung der wertvollen Ware zur Verfügung. Das Segment des konventionellen Stückguts verzeichnete im Jahr 2008 einen Gesamtumschlag von 2,8 Millionen Tonnen.

6.4 Containerlogistik am Beispiel der Reederei Jens & Waller GmbH & Co. KG

Die Reederei Jens & Waller GmbH & Co. KG Die Geschäfte der Reederei Jens & Waller GmbH & Co. KG werden von den beiden Gesellschaftern Dieter Waller und Ulf Jens geführt. Der Kapitän Dieter Waller (Jahrgang 1944) und sein Neffe Dipl.-Ing. Ulf Jens (Jahrgang 1976) stammen aus einer alten angesehenen Schifffahrtsfamilie, die auf eine über Generationen währende Reedereitradition zurückblicken kann. Kapitän Waller fährt seit 1959 zur See. Das Kapitänspatent erwarb er 1967. Herr Dipl.- Ing. Ulf Jens folgte der Familientradition und ist für die Reederei bereits seit Jahren tätig, zunächst an Bord und seit 2002 im Reedereibüro an Land. Im Dezember 2005 beendete Herr Jens sein berufsbegleitendes Studium mit dem Erwerb des Hochschulgrades Diplom-Ingenieur. (REEDEREI_JENS, 2010)

Im Jahre 2007 hatte ich die Möglichkeit, auf einem Containerschiff (m/s Helmut) der Reederei Jens & Waller GmbH & Co.KG aus Stade eine Reise von Hamburg nach St. Petersburg, Rauma in Finnland, Bremerhaven und wieder zurück nach Hamburg zu machen. Schon vorher muss man ein Visum haben, um nach Russland einreisen zu dürfen. Als wir St. Petersburg erreichten, kamen zuerst der Zollbeamte, die Immigrationbeamten (Grenzpolizei) und der Makler an Bord. Als dann alle Formalitäten erledigt waren, konnte mit dem Entladen des Schiffes begonnen werden. Als erstes werden die Laschings entfernt, dann kann der Kran die Container anheben und sie an Land auf einen Spezialwagen absetzen. Der bringt die Container dann zu einem Stellplatz und hier werden die Container zwischengelagert. In einigen Häfen läuft das Ganze vollautomatisch. Die Container können bis zu viert übereinander gestapelt werden. Hier werden die Container gelagert, bis sie vom Empfänger abgerufen werden. Dann kommt entweder ein Lastwagen oder der Container wird auf einen Zug gesetzt und zum Empfänger gebracht. Das Löschen/Laden muss schnell gehen. Die Hafengebühren sind ein Kostenfaktor, der nicht unerheblich ist. Nach dem Laden und der Abfertigung durch die Behörden geht es so schnell wie möglich auf die Rückreise.

Das Schiff, mit dem ich gefahren bin, hieß MS Wilhelm und wurde im Jahre 2008 gebaut. Dieses Schiff hat eine Länge von 134,44 m, es ist 22,50 m breit, und hat 8,71 m Tiefgang. Die Geschwindigkeit beträgt 18,5 Kn. Die Maschine hat eine Leistung von 7950 KW. Die Tragfähigkeit beträgt 11.000 TDW (Tons deadweight), und sie verfügt über 868 TEU-Containerplätze. TEU sind standardisierte 20-Fuß-Container ISO IC. Auf dem Schiff sind der Kapitän + 3 Offiziere bei Atlantiktouren – (an der Ostsee reichen 2 Offiziere aus.) Weiterhin sind der Chef (Leitender Ingenieur), sechs Matrosen und ein Koch an Bord. Die Wache (Arbeitszeit) dauert 6 um 6 Stunden.

Bilder 21 und 22, die sich in der Anlage befinden, sind Fotos von der Reise. Die Abb. 21 zeigt das Schiff und die Abb. 22 zeigt den Autor und seinen Freund Bruno Kodlin.

6.5 Hafencity

Weil sich die Stadt auch weiter entwickeln muss, baut die Stadt auf einer Fläche von 157 Hektar einneuen Stadtteil. Es entsteht ein lebendiger innerstädtischer Raum mit einer Mischung von Arbeits- und Wohnnutzung, von Einzelhandel, Freizeit, Gastronomie und Kultur. Es soll ein Platz für Büros mit 40.000 Arbeitsplätzen und für 5.500 Wohnungen werden. Die öffentlichen Plätze heißen Magellan-Terrassen, Vasco-da-Gama-Platz und Marco-Polo-Terrassen. Das gesamte Gebiet wird auf 7,5 bis 8 Meter über Normal angehoben. Das neue Stück der Stadt wird mehr als 2,0 Mio. m² Bruttogeschossfläche (BGF) haben. Es entstehen 5.500 Wohnungen für 12.000 Einwohner, Dienstleistungsflächen mit mehr als 40.000 Arbeitsplätzen, Gastronomie-, Kultur- und Freizeitangebote, Einzelhandelsflächen, Parks, Plätze und Promenaden. Die HafenCity wird die heutige Innenstadtfläche um 40% erweitern. Der Aufbau orientiert sich an den Strukturen der Innenstadt. Wichtige Umgebungsfaktoren sind die Speicherstadt, die historischen Hafenstrukturen und einige erhalten gebliebene Bestandsbauten. Mit der HafenCity wird die Identität Hamburgs als maritime Stadt fortgeschrieben (*HAFENCITY, 2010*)

Allgemeine Daten

Gesamtgröße: 157 ha

Landflächen: 123 ha

Bruttogeschossfläche (BGF): Neubau mehr als 2 Mio. qm

Es entstehen 5.500 Wohnungen und mehr als 40.000 Arbeitsplätze

Entfernung zum Rathaus (City-Zentrum): 800 m

Erweiterung der Hamburger Innenstadt um 40 %

10 km neue Wasserkanten

ca. 24 ha öffentliche Parkanlagen, Plätze und Promenaden

Derzeit sind 35 Projekte fertig gestellt; 32 Projekte in Bau oder in Planung

Über 950.000 qm BGF sind durch Verkauf der Grundstücke oder Anhandgaben (exklusive Optionen mit Planungsverpflichtung) bereits gesichert

Investitionsvolumen: Private Investitionen ca. 5,5 Mrd. Euro; öffentliche Investitionen:

ca. 1,3 - 1,5 Mrd. Euro, davon gut 800 Mio. aus Grundstückserlösen in der HafenCity

Ca. 95 % der bebaubaren Grundstücksflächen vor Veräußerung in öffentlichem Eigentum (Sondervermögen "Stadt und Hafen", vertreten durch die HafenCity Hamburg GmbH)

Entwicklung der HafenCity

1997: Ankündigung des Projekts HafenCity

2000: Beschlussfassung des Masterplans durch den Senat

Ab 2000: Beginn der Infrastrukturmaßnahmen, Flächenfreimachung und Betriebsverlagerungen

Ab 2003: Intensiver Beginn der Hochbaumaßnahmen (Quartier Am Sandtorkai / Dalmannkai)

2007: Baubeginn des zentralen Areals Überseequartier

2007: Baubeginn der U-Bahnlinie U4

2009: Gesamtfertigstellung des ersten Quartiers Am Sandtorkai / Dalmannkai

2010: ca. 1.500 Bewohner und 6.000 Arbeitsplätze

Nutzungen in der HafenCity

Insgesamt entstehen (als oberirdische Nutzfläche):

ca. 650.000 qm BGF Wohnfläche

ca. 107.000 qm BGF Einzelhandels- und Gastronomiefläche

ca. 1.000.000 qm BGF Bürofläche

ca. 250.000 qm BGF Fläche für Bildung, Wissenschaft, Kultur und Freizeit

7 Abschluss

Das Ziel dieser Arbeit war zu zeigen, inwieweit die Hamburger Wirtschaft die BRD beeinflusst, und warum die Stadt Hamburg so wichtig und stark in der Wirtschaftssphäre ist. Die Arbeit zeigt die Entwicklung sowohl der Hamburger als auch der deutschen Wirtschaft in der Geschichte und beweist damit, dass sich die geschichtlichen Tatsachen auf die Wirtschaft und Wirtschaftsentwicklung stark auswirken. Erst wurde die wirtschaftliche und politische Situation in der BRD nach 1945 geschildert, und dann hat die Arbeit die geschichtliche Wirtschaftsentwicklung Hamburgs gezeigt.

Diese Arbeit betrachtet die wichtigsten beeinflussenden Wirtschaftszweige und ihre Bedeutung für die Hamburger Wirtschaft. Zur Sprache kommt auch die Aufgabe der einzelnen Wirtschaftszweige in Bezug auf z. B. Nanotechnologie, Ernährungswirtschaft, Chemie, Life Science, Medien und IT, Luftfahrtindustrie, Maritime Wirtschaft, Handel, Finanzplatz und Versicherungen.

Das Ergebnis dieser Arbeit ist die Antwort auf die Frage: „Wieso ist die Stadt Hamburg ökonomisch und wirtschaftlich so stark und so wichtig“ – sie zeigt verschiedene Faktoren, Wirtschaftszweige und Unternehmen, die die Wirtschaft der Stadt vorantreiben.

8 Literaturverzeichnis

Literatur

- AIRBUS_005. 2010.** *Airbus A380 Bestellungen.* Blagnac France : Press Office Airbus, 2010.
- AIRBUS_023. 2010.** *Über Airbus.* Blagnac, France : Press Office Airbus, 2010.
- BUHLMANN, R., FEARNES, A., LEIMBACHER, E. 2008.** *Wirtschaftsdeutsch von A-Z Neu.* s.l. : Langenscheidt, 2008. ISBN:9783468498695 / 3468498691.
- DOMIZLAFF, S.:. 2008.** *Der hamburger Hafen.* s.l. : Erschienen bei Edition Maritim GmbH, 2008. ISBN-10: 3-89225-552-0.
- DUDEN. 2007.** *Wirtschaft von A bis Z:* s.l. : Duden Verlag, 2007. ISBN: 9783411709632 / 3411709634.
- EILERS, REIMER. 2009.** *Das neue Tor zur Welt. Vierzig Jahre Container im Hamburger Hafen.* Hamburg : Mareverlag, 2009. ISBN 978-3-86648-104-6.
- HANDELSKAMMER. 2009.** *Wir handeln für Hamburg.* Hamburg : Hrsg., 2009.
- JAACKS, G. 2008.** *Hamburgs Geschichte, Mythos und Wirklichkeit.* Hamburg : Erschienen bei Ellert & Richter Verlag GmbH, 2008. ISBN 978-3-8319-0315-3.
- KIEL, M. 2008.** *Hamburg früher/heute.* s.l. : Erschienen bei Komet Verlag GmbH, 2008. ISBN-10: 3-89836-756-8.
- KLEINELUMERN, U. 2007.** *Faszination Deutschland - Hamburg.* München : Verlag Wolfgang Kunth GmbH & Co KG,, 2007. ISBN 978-3-89944-392-9.
- LINDNER, ERIK. 2008.** *Die Herren der Container.* Hamburg : Hoffmann und Campe Verlag, 2008. ISBN 978-3-455-50090-5.
- STATISTIKAMT_NORD. 2009.** *Statistisches Jahrbuch Hamburg 2009/2010.* Hamburg : Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2009. ISSN 1614-8045.
- WIETZOREK, PAUL. 2008.** *Das historische Hamburg.* Petersberg : Michael Imhof Verlag GmbH g Co. KG, 2008. ISBN 978-3-86568-305-2.

Internetquellen

AIRBUS_COM. 2010. Airbus presence in Germany. *Airbus worldwide*. [Online] Airbus, 03. 03 2010. [Zitat vom: 05. 05 2010.] <http://www.airbus.com/en/worldwide/airbus-locations/airbus-in/airbus-in-germany/>.

HAFENCITY. 2010. Das Projekt HafenCity. *Hafencity.com*. [Online] 05. 05 2010. [Zitat vom: 05. 05 2010.] <http://www.hafencity.com/de/ueberblick/das-projekt-hafencity.html>.

HAMBURG_DE. 2010. Wirtschaftsstandort Hamburg. *Hamburg.de*. [Online] 03. 03 2010. [Zitat vom: 05. 05 2010.] <http://www.hamburg.de/wirtschaftsstandort/>.

HAMBURG_HAFEN. 2010. Containerterminals-Geschwindigkeit steht im Vordergrund. [Online] 03. 03 2010. [Citace: 05. 05 2010.] http://www.hafen-hamburg.de/de/list/Container_Terminals.

CHRISTIAN, GOLDMANN. 2010. Die zehn größten Städte Deutschlands - deutsche Metropolen. [Online] Andreas Agne/Pixelio.de, 01. 03 2010. [Zitat vom: 10. 05 2010.] <http://humangeografie.suite101.de/article.cfm/die-zehn-groessten-staedte-deutschlands---deutsche-metropolen>.

JANULA, JAN. 2008. Unikátní exkurze v Hamburku - montáž Airbusu na vlastní oči. *cestovani.idnes.cz*. [Online] 10. 04 2008. [Zitat vom: 12. 12 2009.] http://cestovani.idnes.cz/unikatni-exkurze-v-hamburku-montaz-airbusu-na-vlastni-oci-pnw-/igsvet.asp?c=A080409_204907_igsvet_skr.

REEDEREI_JENS. 2010. Willkommen bei der Reederei Jens & Waller GmbH & Co. KG. [Online] 05. 05 2010. [Zitat vom: 05. 05 2010.] <http://www.reederei-jenswaller.de/>.

UNIVERSITAT_HAMBURG. 2010. Zahlen und Fakten. *Universität Hamburg*. [Online] 01. 03 2010. [Zitat vom: 05. 05 2010.] <http://www.uni-hamburg.de/UHH/index.html>.

9 Bilderverzeichnis

Abb. 1	Stadtwappen	42
Abb. 2	Bundesländer	43
Abb. 3	Bruttoinlandsprodukt in den Jahren 1996 und 2007.....	44
Abb. 4	Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen in den Jahren 1996 und 2007	45
Abb. 5	Bruttoinlandsprodukt in ausgewählten Regionen.....	46
Abb. 6	Vergleich der Angestellten in verschiedenen Bereichen	47
Abb. 7	Eingetragene kammerzugehörige Unternehmen nach Rechtsformen	48
Abb. 8	Anzahl der Studierenden	49
Abb. 9	Flugzeugbau	50
Abb. 10	Bestellungen von Flugzeugmodellen	51
Abb. 11	Lieferungen von Flugzeugmodellen	52
Abb. 12	Bestellungen A380	53
Abb. 13	Güterumschlag im Hamburger Hafen	54
Abb. 14	Eurogate Containerterminal Hamburg	55
Abb. 15	HHLA Container Terminal Tollerort	55
Abb. 16	HHLA Container Terminal Burchardkai	56
Abb. 17	HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA).....	56
Abb. 18	Umschlag	57
Abb. 19	Container- Umschlag Mio. TEU	58
Abb. 20	Umschlag im Hamburger Hafen 1970 bis 2008 nach Verkehrsbezirken Containerumschlag europäischer Hafen 1980 bis 2008	59
Abb. 21	M/s "Livland"	60
Abb. 22	M/s "Livland"	60



Abb. 1 Stadtswappen



Abb. 2 Bundesländer

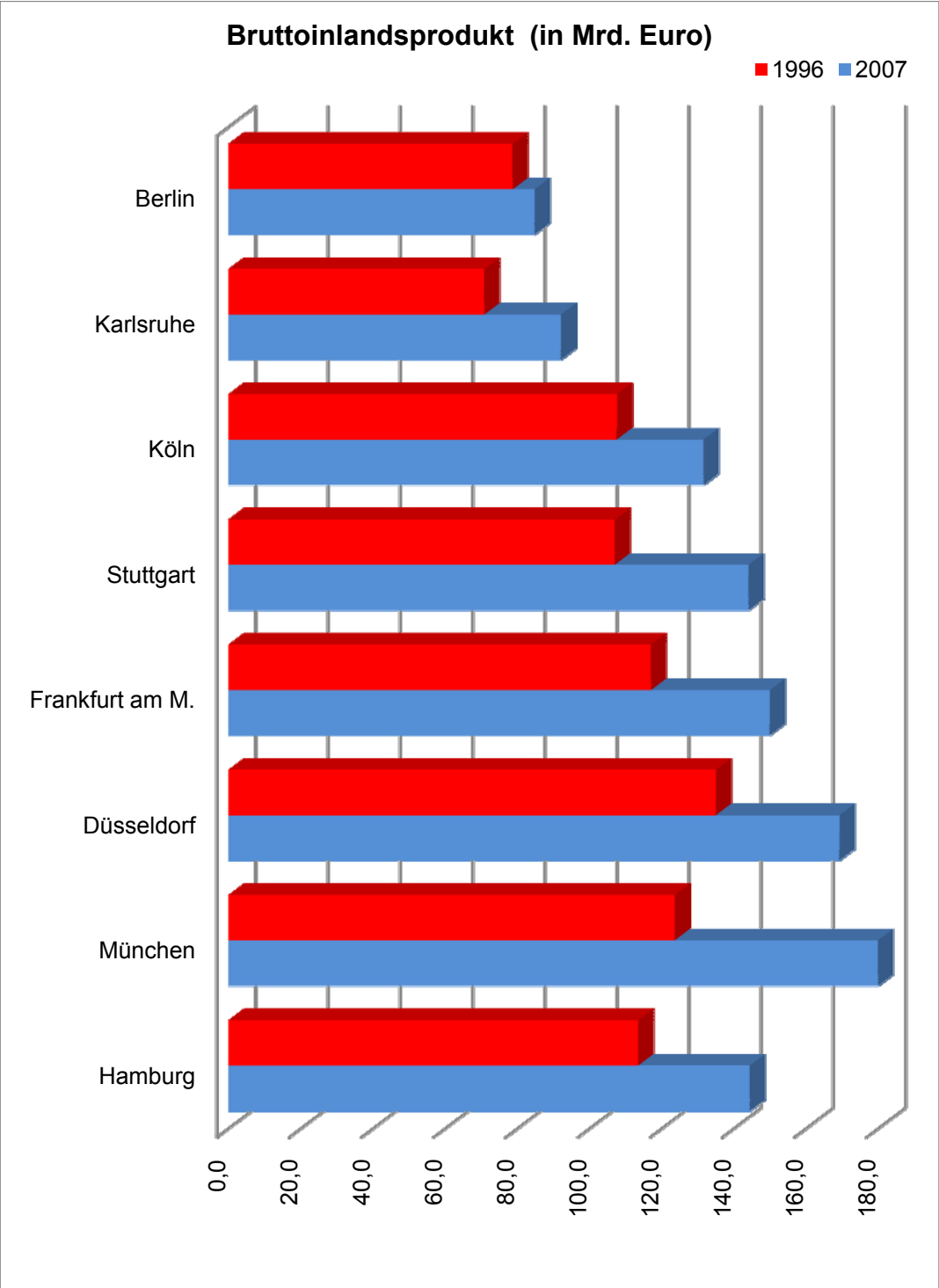


Abb. 3 Bruttoinlandsprodukt in den Jahren 1996 und 2007
(HANDELSKAMMER, 2009 S. 118) / Gestaltung Autor

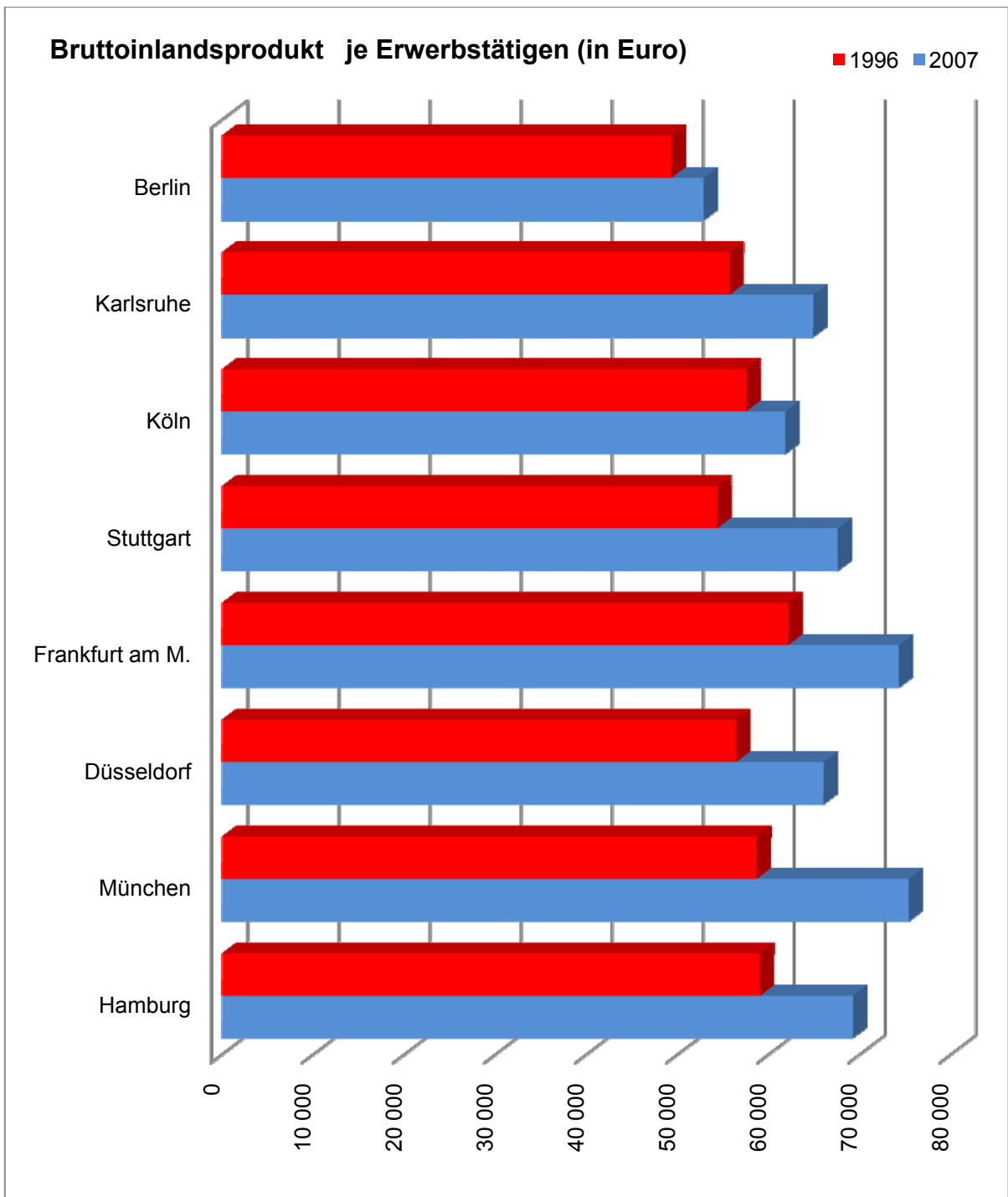


Abb. 4 Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen in den Jahren 1996 und 2007
 (HANDELSKAMMER, 2009 S. 118) / Gestaltung Autor

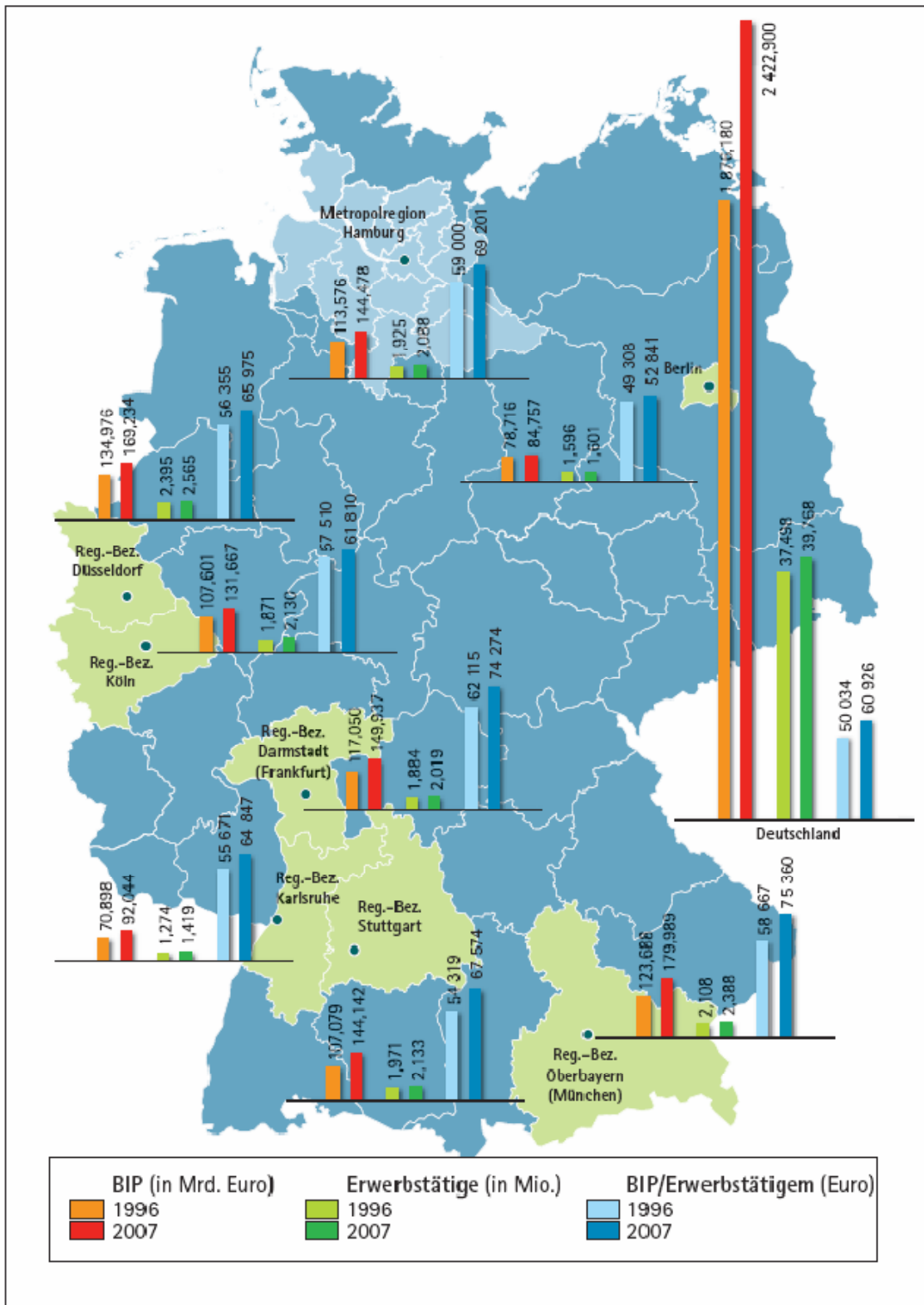


Abb. 5 Bruttoinlandsprodukt in ausgewählten Regionen (HANDELSKAMMER, 2009 S. 121)

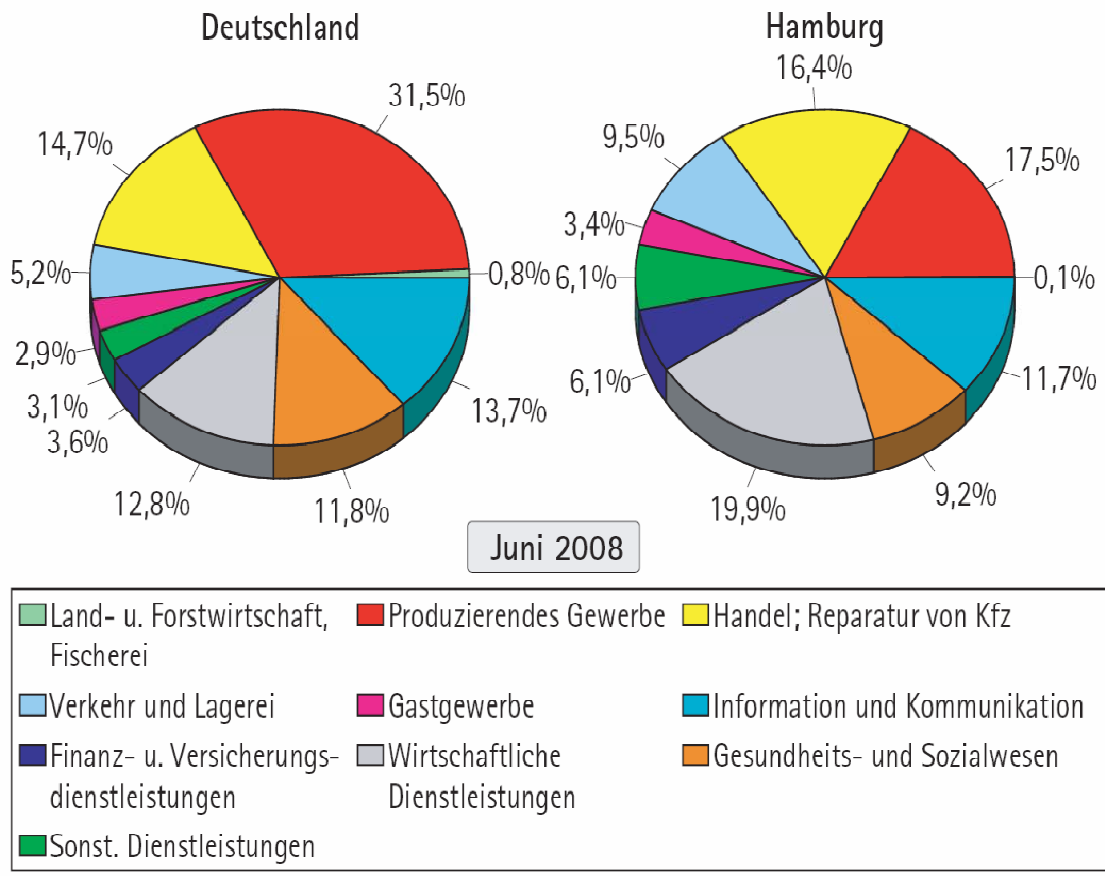


Abb. 6 Vergleich der Angestellten in verschiedenen Bereichen (HANDELSKAMMER, 2009 S.22) / Gestaltung Autor

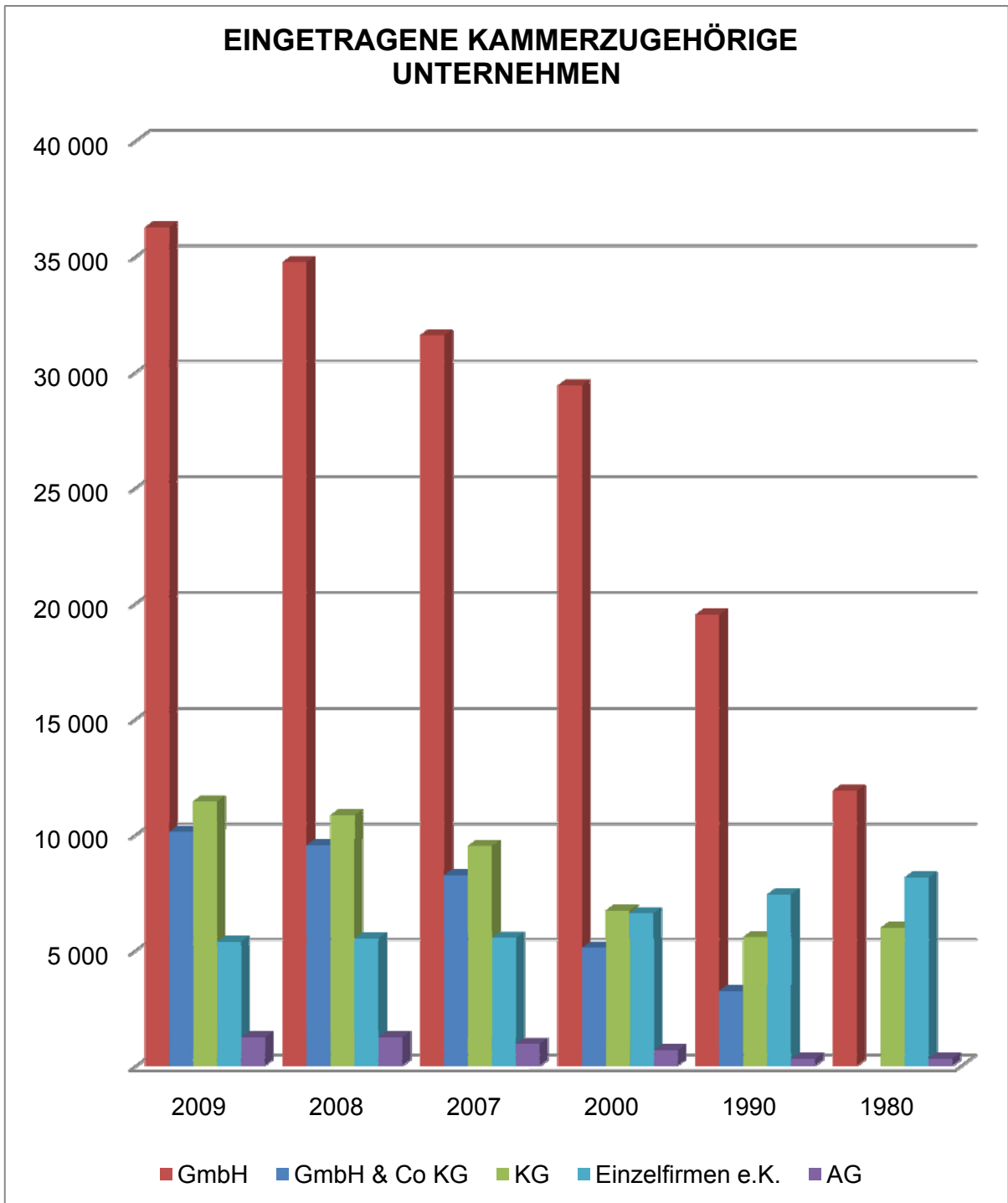


Abb. 7 Eingetragene kammerzugehörige Unternehmen nach Rechtsformen (HANDELSKAMMER, 2009 S. 140) / Gestaltung Autor

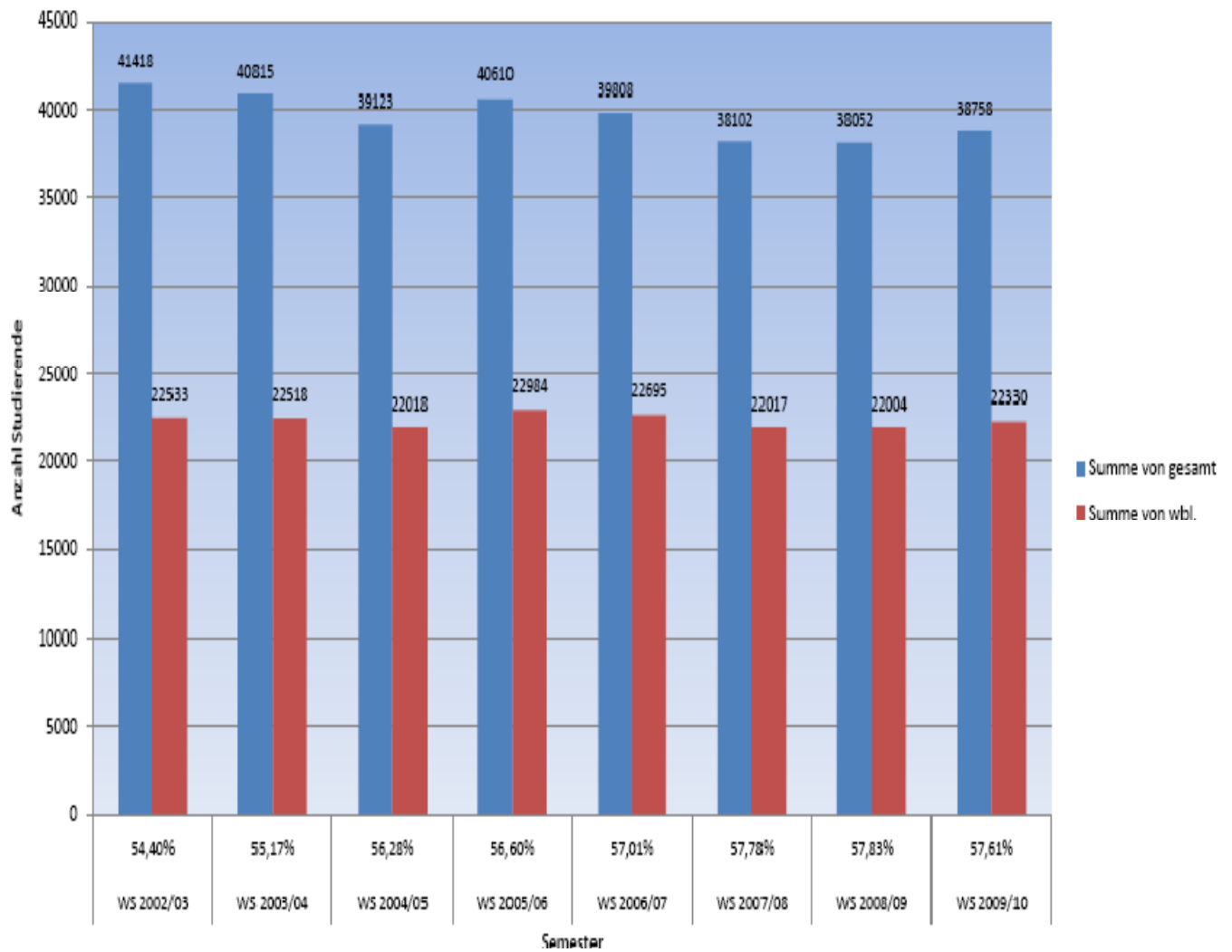


Abb. 8 Anzahl der Studierenden (UNIVERSITÄT_HAMBURG, 2010)



Abb. 9 Flugzeugbau (JANULA, 2008)

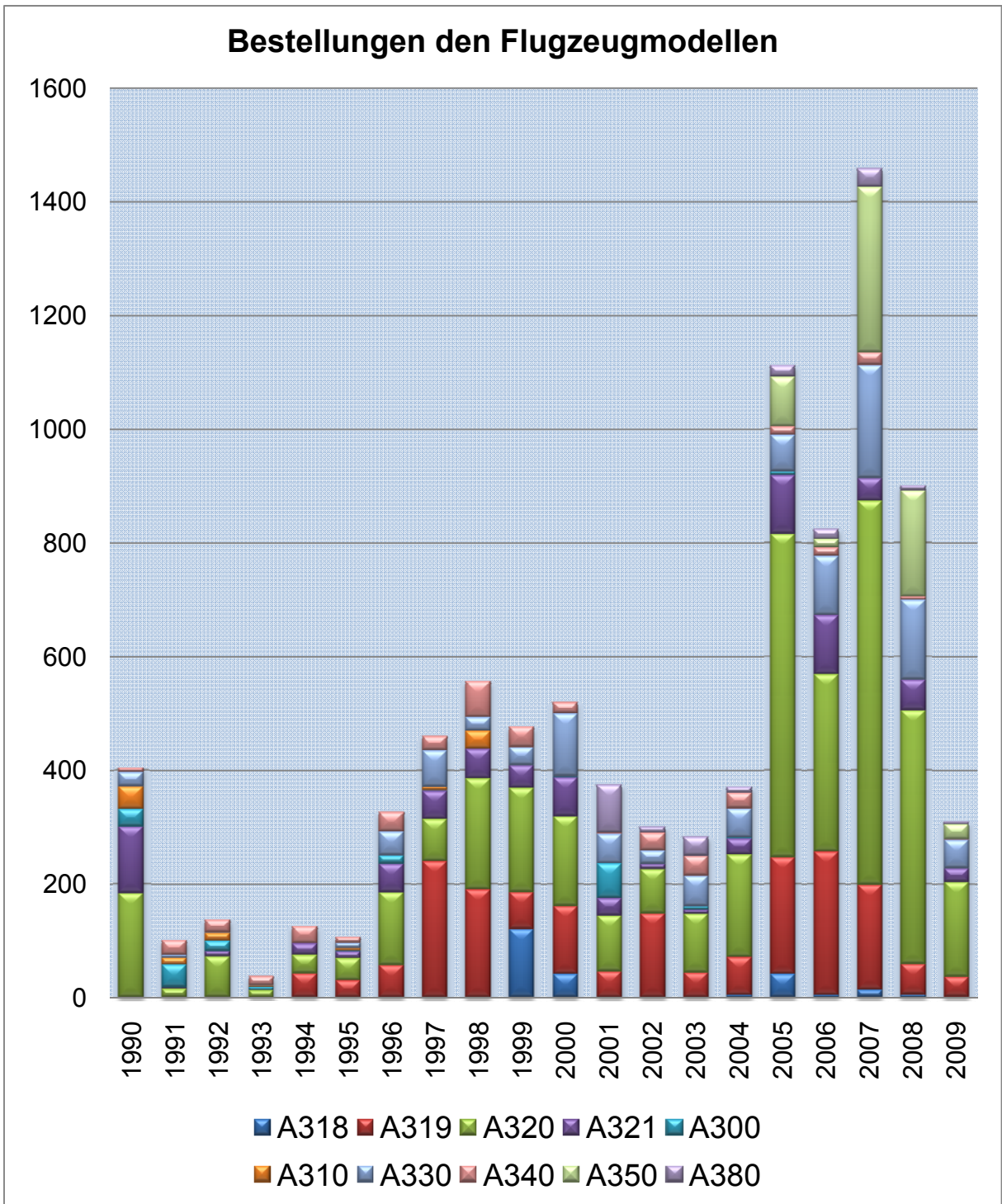


Abb. 10 Bestellungen von Flugzeugmodellen (AIRBUS_COM, 2010) / Gestaltung Autor

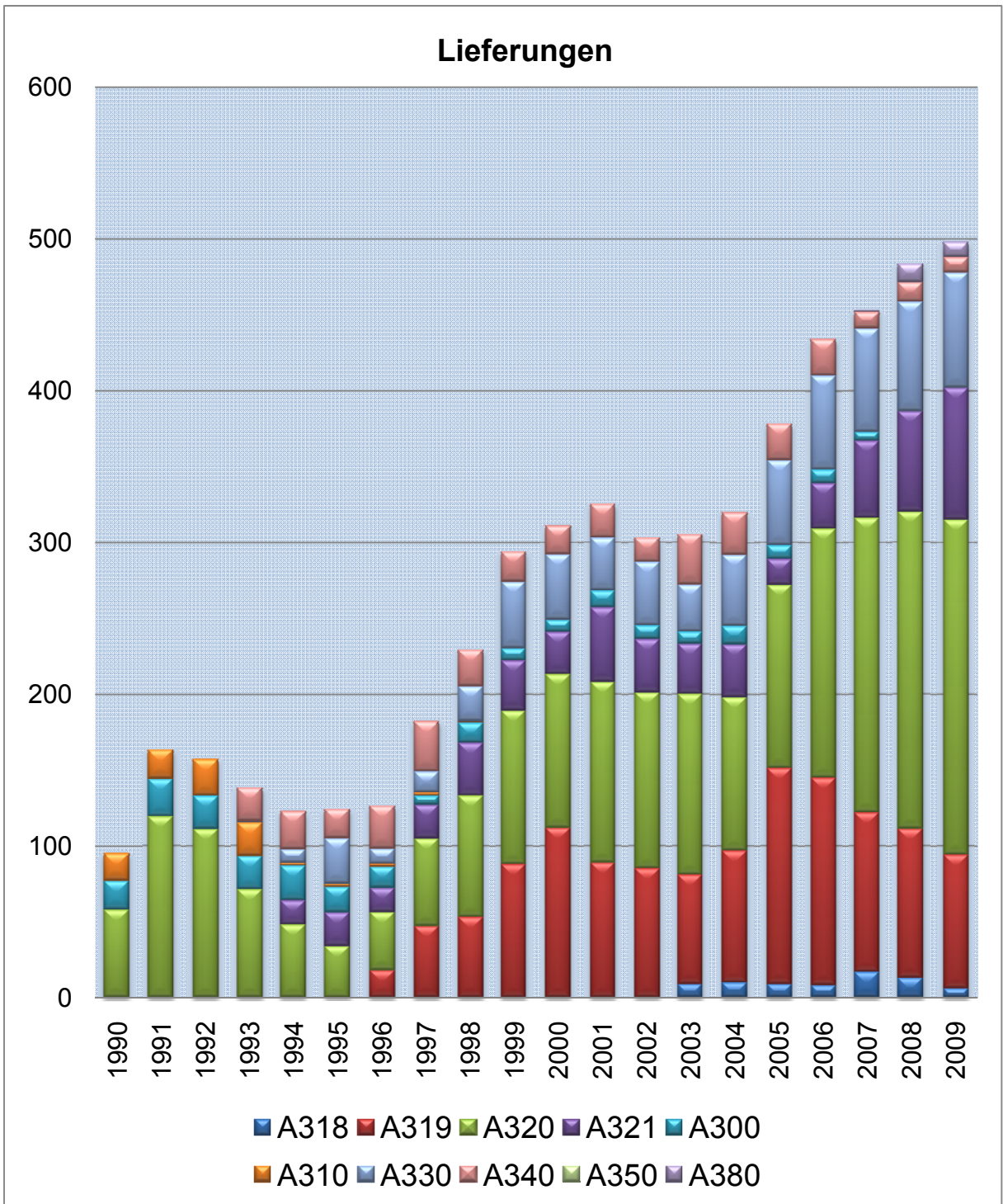


Abb. 11 Lieferungen von Flugzeugmodellen (AIRBUS_COM, 2010) / Gestaltung Autor

A380 - BESTELLUNGEN - Januar 2010

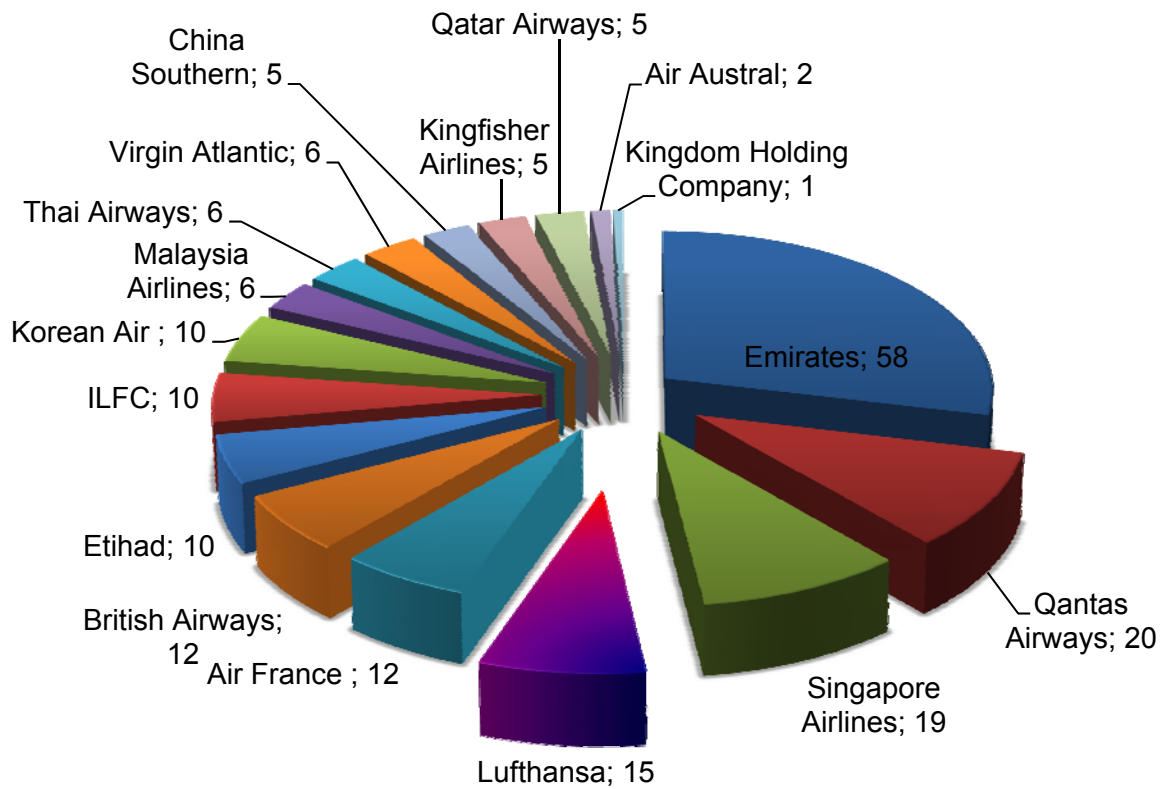


Abb. 12 Bestellungen A380 (AIRBUS_005, 2010) / Gestaltung Autor

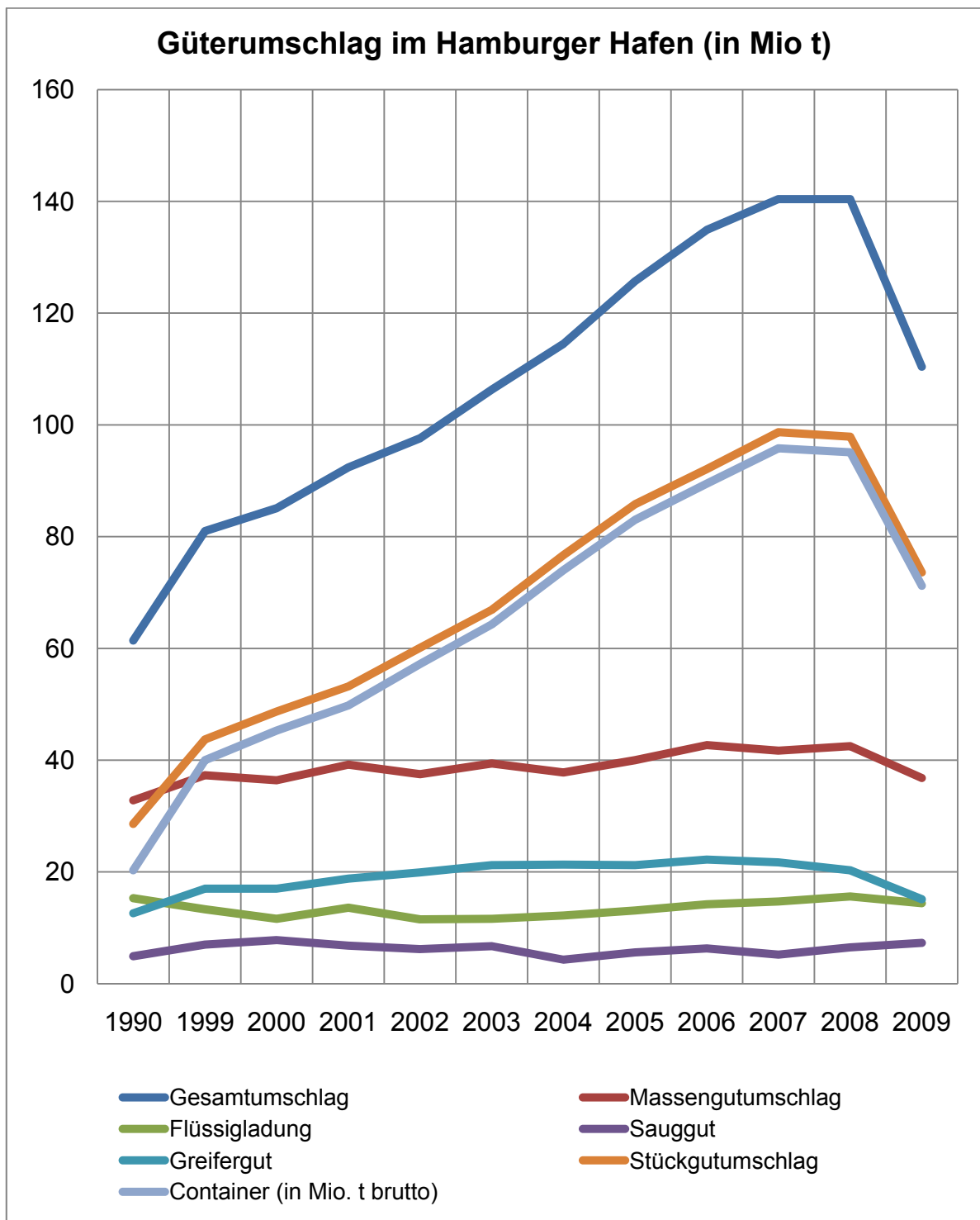


Abb. 13 Güterumschlag im Hamburger Hafen / Gestaltung Autor



Abb. 14 Eurogate Containerterminal Hamburg (*HAMBURG_HAFEN, 2010*)



Abb. 15 HHLA Container Terminal Tollerort (*HAMBURG_HAFEN, 2010*)



Abb. 16 HHLA Container Terminal Burchardkai (*HAMBURG_HAFEN, 2010*)



Abb. 17 HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) (*HAMBURG_HAFEN, 2010*)

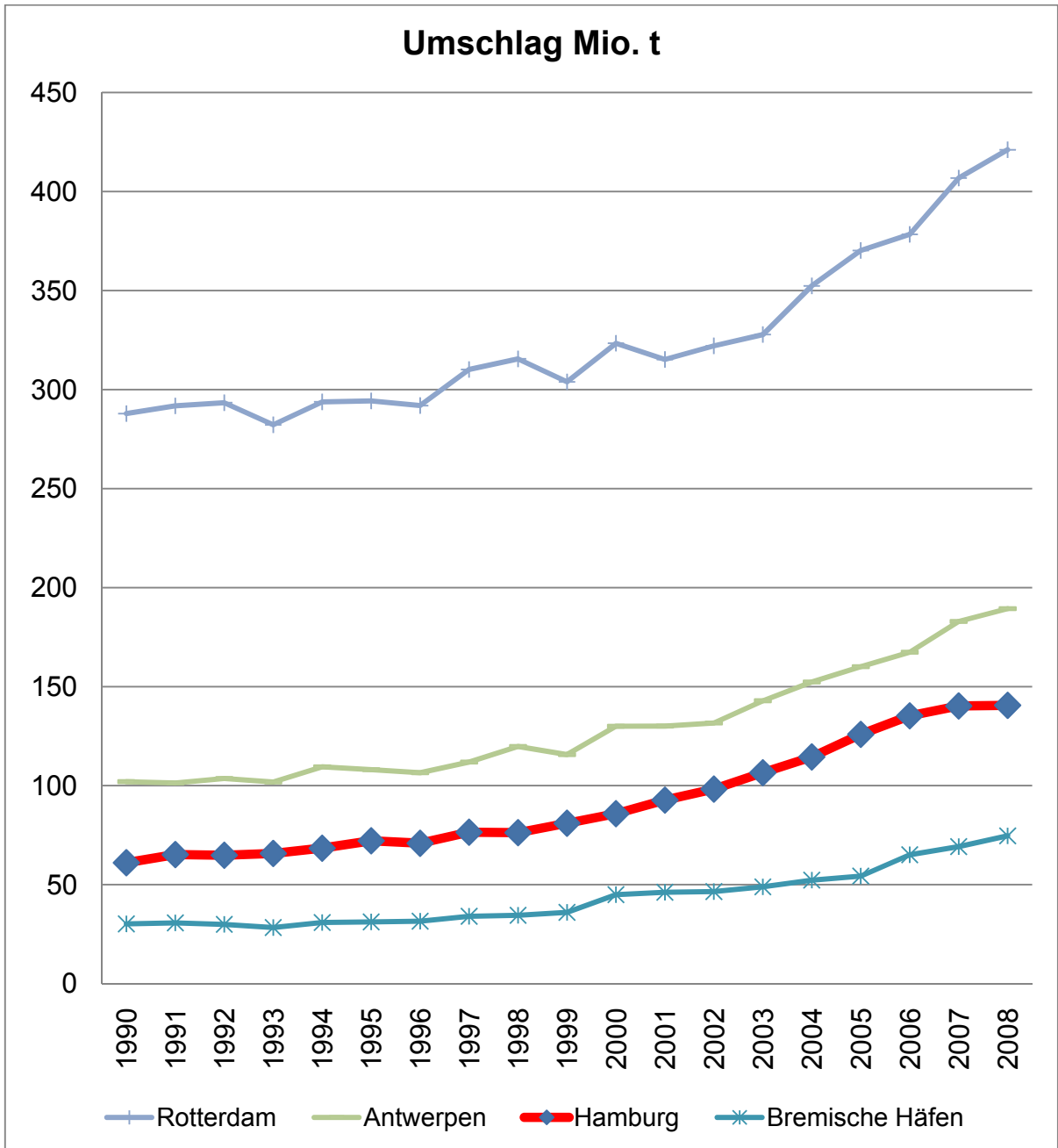


Abb. 18 Umschlag (HANDELSKAMMER, 2009 S. 58) / Gestaltung Autor

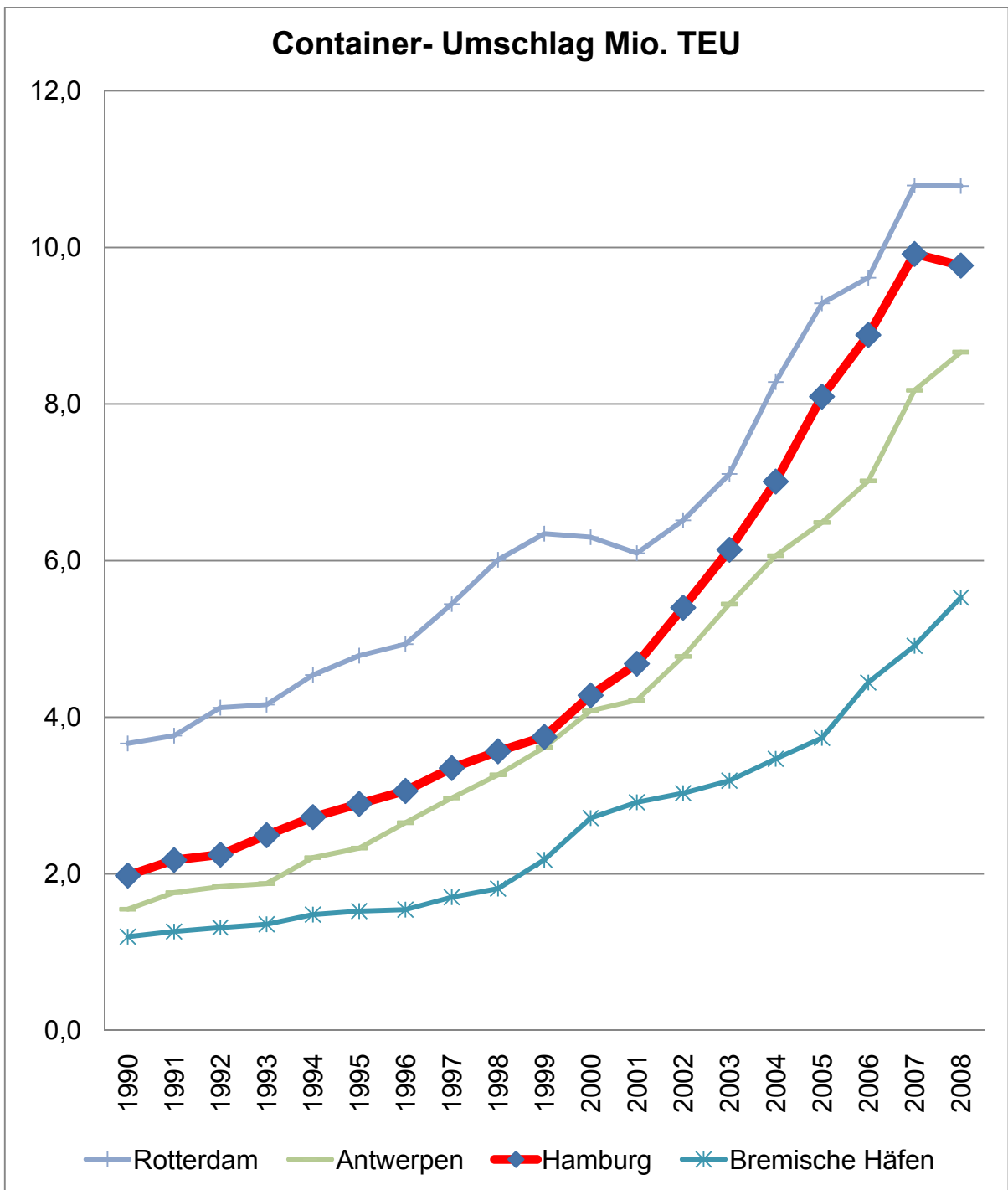
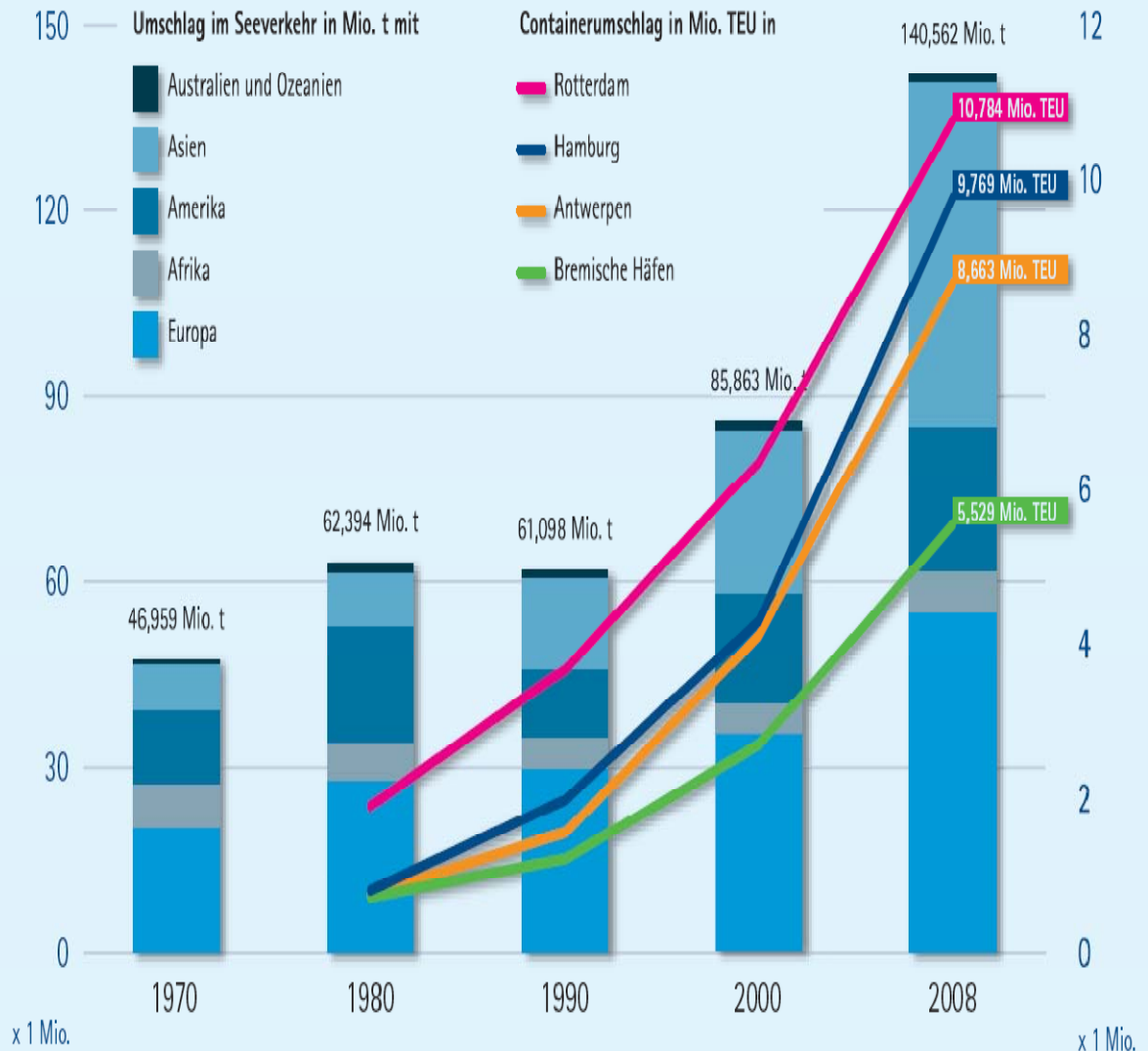


Abb. 19 Container- Umschlag Mio. TEU (HANDELSKAMMER, 2009 S. 58) / Gestaltung Autor

Umschlag im Hamburger Hafen 1970 bis 2008 nach Verkehrsbezirken/ Containerumschlag europäischer Häfen 1980 bis 2008



Quellen: Statistische Berichte, H II 2 - j/08 H und ältere Ausgaben, Statistische Berichte, G III / H II - j/08 H (Sonderbericht);
Hrsg.: Statistikamt Nord bzw. StaLa Hamburg, <http://www.statistik-nord.de>; Statistisches Taschenbuch, div. Jahrgänge, Hrsg.: StaLa

Abb. 20 Umschlag im Hamburger Hafen 1970 bis 2008 nach Verkehrsbezirken/
Containerumschlag europäischer Häfen 1980 bis 2008
(HANDELSKAMMER, 2009 S. 185)



Abb. 21 M/s "Livland"- foto autor



Abb. 22 M/s "Livland" - foto autor

10 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Bruttoinlandsprodukt in ausgewählten Regionen	62
Tabelle 2	Eingetragene kammerzugehörige Unternehmen nach Rechtsformen	63
Tabelle 3	Bestellungen	64
Tabelle 4	Lieferungen den Flugzeugmodellen	65
Tabelle 5	Güterumschlag im Hamburger Hafen	66
Tabelle 6	Umschlag in wichtigen europäischen Seehäfen	67

Tabelle 1 Bruttoinlandsprodukt in ausgewählten Regionen (HANDELSKAMMER, 2009 S. 118) / Gestaltung Autor

	Metropolregion / Regierungsbezirk	Hamburg	München	Düsseldorf	Frankfurt am M.	Stuttgart	Köln	Karlsruhe	Berlin	Deutschland
Merkmal	Stand									
Bruttoinlands produkt (in Mrd. Euro)	31.12.2007	144,478	180,0	169,2	149,9	144,1	131,7	92,0	84,8	2422,9
	31.12.1996	113,576	123,7	135,0	117,0	107,1	107,6	70,9	78,7	1876,2
Vergleich 2007 zu 1996 (v.H.)		27,2	45,5	25,4	28,1	34,6	22,4	29,8	7,7	29,1
Erwerbstätige (in Mio.)	Ø 2007	2,088	2,4	2,6	2,0	2,1	2,1	1,4	1,6	39,8
	Ø 1996	1,925	2,1	2,4	1,9	2,0	1,9	1,3	1,6	37,5
Vergleich 2007 zu 1996 (v.H.)		8,5	13,3	7,1	7,1	8,2	13,9	11,5	0,5	6,1
Bruttoinlands produkt je Erwerbstätige	2007	69 201	75360	65975	74274	67574	61810	64847	52841	60926
(in Euro)	1996	59 000	58667	56355	62115	54319	57510	55671	49308	50034
Vergleich 2007 zu 1996 (v.H.)		17,3	28,5	17,1	19,6	24,4	7,5	16,5	7,2	21,8

Tabelle 2 Eingetragene kammerzugehörige Unternehmen nach Rechtsformen / Gestaltung Autor

Rechtsformen	Insgesamt					
	2009	2008	2007	2000	1990	1980
Einzelfirmen e.K.	5 352	5 489	5 520	6 583	7 397	8 131
OHG	1 030	1 090	1 061	1 319	1 570	2 805
KG	11 413	10 823	9 500	6 700	5 554	5 956
GmbH & Co KG	10 107	9 522	8 227	5 096	3 224	.
KG a.A.	11	10	8	6	11	7
GmbH	36 241	34 737	31 576	29 404	19 490	11 880
AG	1 229	1 226	931	666	292	303
VV a.G.	27	27	7	9	7	9
Sonstige	1 213	1 074	475	106	99	53
Insgesamt	56 516	54 476	49 078	44 793	34 420	29 144

Tabelle 3 Bestellungen / Gestaltung Autor

Bestellungen											
Jahr	A318	A319	A320	A321	A300	A310	A330	A340	A350	A380	TOTAL
1974 - 1989	0	0	499	20	413	251	110	84	0	0	1377
1990			183	117	31	40	25	8			404
1991			15	3	40	12	5	26			101
1992			72	9	18	14	1	22			136
1993			13	0	6	3	1	15			38
1994		42	33	20	0	0	0	30			125
1995		30	39	12	2	4	9	10			106
1996		57	128	50	15	0	42	34			326
1997		240	74	50	1	6	64	25			460
1998		190	195	52	0	32	24	63			556
1999	120	65	183	40	0		32	36			476
2000	41	120	158	69	2		110	20			520
2001	0	46	98	31	61		52	2		85	375
2002	0	148	78	9	0		24	31		10	300
2003	0	44	104	7	6		54	35		34	284
2004	4	67	180	28	2		51	28		10	370
2005	41	206	568	103	7		64	15	87	20	1111
2006	4	253	312	104			104	15	15	17	824
2007	13	185	676	40			198	23	290	33	1458
2008	5	54	446	54			140	6	186	9	900
2009	1	36	167	24			50	1	27	4	310
TOTAL	229	1783	4720	862	1017	613	1270	613	605	222	11934

Tabelle 4 Lieferungen den Flugzeugmodellen / Gestaltung Autor

Lieferungen											
Jahr	A318	A319	A320	A321	A330	A350	A330	A340	A350	A380	TOTAL
1974 - 1989	0	0	74	0	320	163	0	0	0	0	557
1990			58		19	18					95
1991			119		25	19					163
1992			111		22	24					157
1993			71		22	22	1	22			138
1994			48	16	23	2	9	25			123
1995			34	22	17	2	30	19			124
1996		18	38	16	14	2	10	28			126
1997		47	58	22	6	2	14	33			182
1998		53	80	35	13	1	23	24			229
1999		88	101	33	8		44	20			294
2000		112	101	28	8		43	19			311
2001		89	119	49	11		35	22			325
2002		85	116	35	9		42	16			303
2003	9	72	119	33	8		31	33			305
2004	10	87	101	35	12		47	28			320
2005	9	142	121	17	9		56	24			378
2006	8	137	164	30	9		62	24			434
2007	17	105	194	51	6		68	11		1	453
2008	13	98	209	66			72	13		12	483
2009	6	88	221	87			76	10		10	498
TOTAL	72	1221	2257	575	561	255	663	371	0	13	5998

Tabelle 5 Güterumschlag im Hamburger Hafen / Gestaltung Autor

Jahr	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Gesamtumschlag	61,4	85,1	126	135	140	140	110
Massengutumschlag	32,8	36,4	40	42,7	41,7	42,5	36,8
Flüssigladung	15,3	11,6	13,1	14,2	14,7	15,6	14,4
Sauggut	4,9	7,8	5,6	6,3	5,2	6,5	7,3
Greifergut	12,6	17	21,2	22,2	21,7	20,3	15,1
Stückgutumschlag	28,6	48,7	85,8	92,1	98,7	97,9	73,6
Container (in Mio. t brutto)	20,3	45,3	83	89,5	95,8	95,1	71,2
Anzahl 20' Con. (in 1000 Stück) TEU	1969	4248	8088	8862	9890	9737	7008
Containerisierungsgrad(Anteil am Stückgut in Prozent)	68,6	93,1	96,8	97,2	97,1	97,1	96,7

Tabelle 6 Umschlag in wichtigen europäischen Seehäfen (HANDELSKAMMER, 2009 S. 58) / Gestaltung Autor

Jahr	Hamburg				Bremische Häfen		Rotterdam		Antwerpen	
	Umschlag Mio. t	Anteil am Gesamtumschlag der vier Häfen in v.H.	Containerumschlag Mio. TEU	Anteil am Gesamtumschlag der vier Häfen in v.H.	Umschlag Mio. t	Containerumschlag Mio. TEU	Umschlag Mio. t	Containerumschlag Mio. TEU	Umschlag Mio. t	Containerumschlag Mio. TEU
1970	47,0	12,5	.	.	23,4	.	225,8	.	78,1	.
1971	45,3	12,2	0,1	12,1	23,1	0,2	231,6	0,4	72,3	0,2
1975	48,2	12,2	0,3	15,1	21,4	0,5	265,1	1,1	60,5	0,3
1980	62,4	14,1	0,8	19,1	27,0	0,7	273,0	1,9	79,0	0,7
1985	59,5	14,2	1,2	19,1	29,8	1,0	244,3	2,7	84,5	1,2
1990	61,1	12,7	2,0	23,6	30,2	1,2	287,9	3,7	102,0	1,5
1991	65,2	13,3	2,2	24,3	30,7	1,3	291,8	3,8	101,3	1,8
1992	64,9	13,2	2,2	23,6	29,9	1,3	293,4	4,1	103,6	1,8
1993	65,8	13,8	2,5	25,2	28,4	1,4	282,2	4,2	101,9	1,9
1994	68,4	13,6	2,7	24,9	30,9	1,5	293,8	4,5	109,5	2,2
1995	72,2	14,3	2,9	25,1	31,2	1,5	294,3	4,8	108,1	2,3
1996	70,9	14,2	3,1	25,1	31,6	1,5	291,9	4,9	106,5	2,7
1997	76,5	14,4	3,4	24,9	34,0	1,7	310,1	5,4	111,9	3,0
1998	76,3	14,0	3,6	24,3	34,5	1,8	315,5	6,0	119,8	3,3
1999	81,0	15,1	3,8	23,6	36,0	2,2	303,9	6,3	115,7	3,6
2000	85,9	14,7	4,3	24,6	45,0	2,7	323,4	6,3	130,0	4,1
2001	92,7	15,9	4,7	26,1	46,1	2,9	315,2	6,1	130,1	4,2
2002	98,3	16,4	5,4	27,4	46,5	3,0	322,1	6,5	131,6	4,8
2003	106,5	17,0	6,1	28,1	48,9	3,2	327,8	7,1	142,9	5,4
2004	114,5	17,1	7,0	28,2	52,3	3,5	352,4	8,3	152,3	6,1
2005	125,9	17,7	8,1	29,3	54,3	3,7	370,2	9,3	160,1	6,5
2006	135,3	18,1	8,9	29,6	65,1	4,4	378,4	9,6	167,4	7,0
2007	140,2	17,5	9,9	29,3	69,2	4,9	406,8	10,8	182,9	8,2
2008	140,6	17,0	9,8	28,1	74,6	5,5	421,1	10,8	189,4	8,7