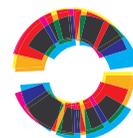


VOR- UND NACHBEREITUNGSMATERIAL ZUM
HAMBURGER HAFEN



OPEN SCHOOL 21
www.openschool21.de

INHALT

Einleitend

Vorwort

Hinweise

Hier sind Tipps zur kritischen Auseinandersetzung mit Texten und Daten zu finden.

Hafenkarte Hamburg

Hier ist eine Skizze des Hamburger Hafens zu finden.

Zeitstrahl Hamburger Hafen

Hier ist ein Überblick zur Entwicklung des Hamburger Hafens zu finden.

Begriffe aus Schifffahrt und Hafenwirtschaft

Hier ist ein kleines Begriffslexikon für die Kommunikation im Hafen zu finden.

Themendossiers

Hier sind Informationen zu unterschiedlichen Schwerpunkten zu finden.



Luftverschmutzung

Hier finden sich Informationen rund um das Thema Luftverschmutzung im Hamburger Hafen.



Elbvertiefung

Hier finden sich Informationen rund um das Thema Elbvertiefung im Hamburger Hafen.



Kolonialismus

Hier finden sich Informationen rund um das Thema Kolonialismus im Hamburger Hafen.



Nationalsozialismus

Hier finden sich Informationen rund um das Thema Nationalsozialismus im Hamburger Hafen.



Hamburger Reedereien

Hier finden sich Informationen rund um die Reedereien im Hamburger Hafen.



Handelswaren

Hier finden sich Informationen rund um das Thema Handelswaren im Hamburger Hafen.

Informatives

Hier ist eine Auflistung interessanter Gruppen, Aktionen und multimedialer Tools zu finden.

Quellen und Impressum

Hier ist eine Auflistung der Weblinks und das Impressum der Open School zu finden.

VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Booklet »**Hamburger Hafen**« finden Sie Materialien zur Vor- und Nachbereitung von Hafenrundfahrten und Stadtrundgängen sowie für spezifische Themenbereiche, die in den curricularen Unterricht integrierbar sind.

Konzipiert und zusammengestellt wurde diese Sammlung an Themen und Informationen für die Klassenstufen 7 bis 13 von der Open School 21 in Zusammenarbeit mit der Hafengruppe Hamburg. Das Material enthält aktuelle Informationen, Zahlen, Statistiken und Hinweise für weiterführende Recherchen.

Diese Sammlung möchte Schüler*innen dabei unterstützen, sich kritisch mit dem Hafen zu beschäftigen. Sie ist daher eher nicht geeignet für eine rein touristische Betrachtung des Hafens. Vielmehr soll die Sammlung eine Grundlage bieten für eine facettenreiche Auseinandersetzung zu Themen rund um die Entwicklung und den Handel des Hamburger Hafens. Auf eine detaillierte didaktische Anleitung zum Umgang mit dem Material haben wir verzichtet, da wir davon ausgehen, dass die Schüler*innen bei der Auseinandersetzung durch Lehrkräfte begleitet werden.

Diese Materialsammlung gliedert sich in:

- einen einführenden Teil mit Kopiervorlagen, die jedem Themenschwerpunkt beigelegt werden können,
- einem Thementeil, der zu ausgewählten Themen zusammengestelltes Material enthält und einem weiterführenden Teil mit einer Auflistung zu Initiativen und Aktionen, die verschiedene Positionen vertreten und
- einen Einblick in den Umgang mit bestimmten Themen rund um den Hamburger Hafen geben.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Exkursion in den Hafen und hoffen, dass Sie und Ihre Gruppe neue Erkenntnisse aus der kritischen Auseinandersetzung mit dem Hafen gewinnen konnten.

Viele Grüße

die Open School 21 in Kooperation mit der Hafengruppe Hamburg

Weitere Informationen können Sie unseren Onlineauftritten entnehmen

Open School 21: www.openschool21.de

Hafengruppe Hamburg: hafengruppe-hamburg.de

HINWEISE

Bei der kritischen Auseinandersetzung mit Informationen, Texten, Daten und Statistiken ist es wichtig, nichts unhinterfragt anzunehmen. Hier ein paar Fragen, die bei der Arbeit mit dem Material hilfreich sein können.

Texte

Ob es nun um Publikationen, Zeitungsartikel, Beiträge in Magazinen oder Nachrichten geht: Es sollten bei der Auseinandersetzung damit immer folgende Fragen mitschwingen:

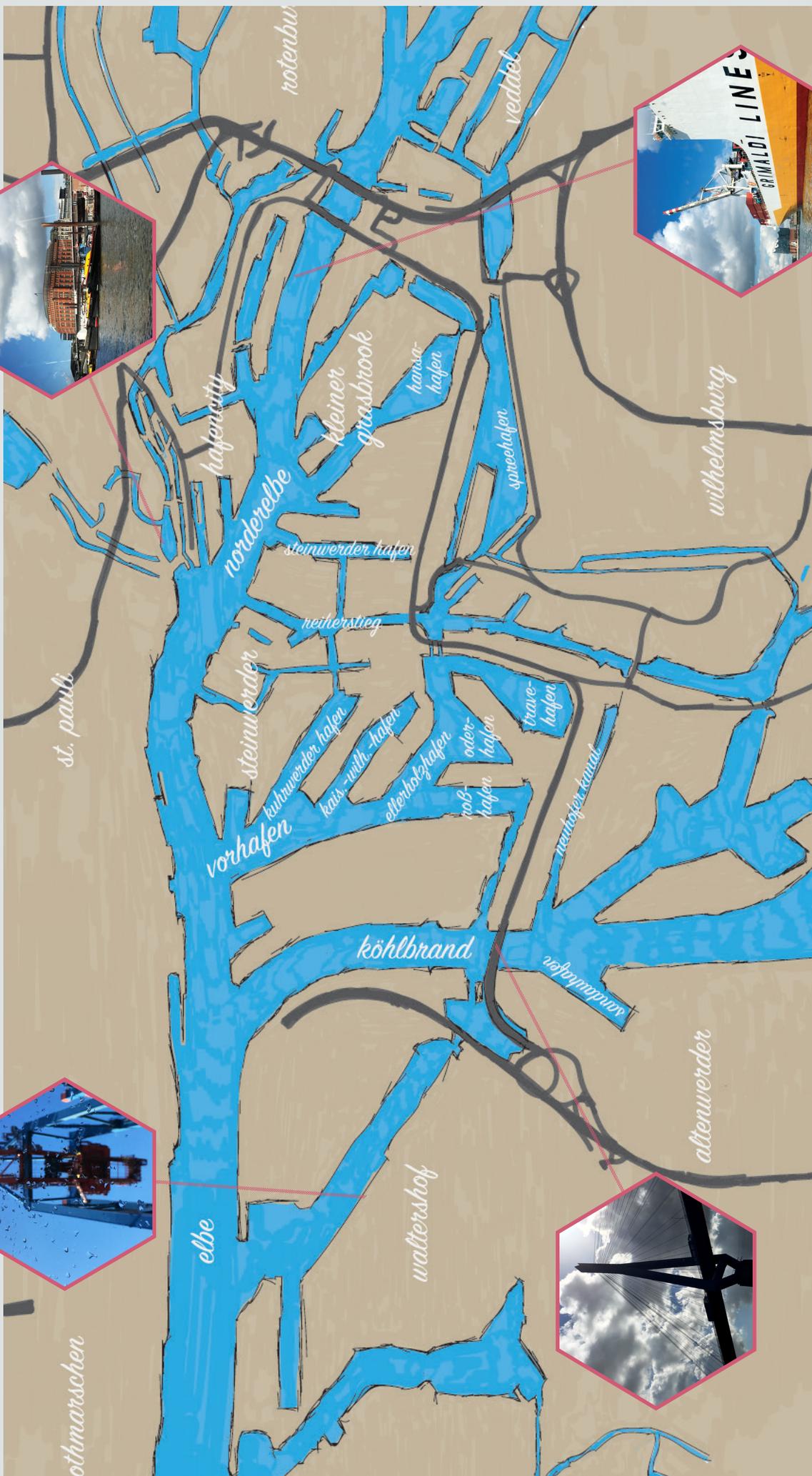
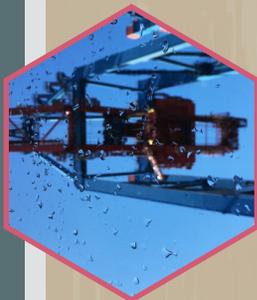
- Wer hat den Text verfasst und warum?
- Wo ist der Text erschienen?
- Welche Positionen vertritt der/die Verfasser*in?
- Welche anderen Positionen wären auch möglich?
- ...

Statistiken

Statistiken finden nahezu überall Einzug und werden mit Vorliebe für Wirtschaft und Politik verwendet – insbesondere zur Rechtfertigung von Handlungen oder zur Begründung von Maßnahmen. Werden Statistiken also in Artikeln oder audio-visuellen Beiträgen verwendet, sollte daher immer besonders achtsam mit ihnen umgegangen werden. Denn sich Statistiken zum Nutzen machen, ist ein Leichtes. Ähnlich wie bei den Texten, sollte man herausfinden: wer, wieso, weshalb und warum:

- Wer führt die Statistik an und warum?
- Wer hat die Statistik erstellt?
- Wie aktuell ist die Statistik?
- Fehlende Aspekte in der Statistik, die für das Thema ebenfalls wichtig wären?
- ...

HAFENKARTE



Der Hamburger Hafen ist ein offener Tidehafen und setzt sich aus mehreren Bereichen zusammen. Ob Containerschiffe, Werften oder Fährianleger – bestimmte Bereiche sind für bestimmte Zwecke ausgelegt. Mit einer Fläche von 7.200 Hektar ist der Hamburger Hafen der größte Seehafen in Deutschland und der drittgrößte in Europa.

HAMBURGER HAFEN 900-1291

900 Erste Erwähnung des Hafens

Im 9. Jahrhundert wird zum ersten Mal ein kleiner Hafen erwähnt, über den Fernhandel betrieben wurde.

937 Marktrecht

Die Hamburger erhalten durch Erzbischof Adalag das Marktrecht. Im selben Jahr erfolgt der Wiederaufbau der Hammerburg, die ca. 100 Jahre zuvor von dänischen Wikingern zerstört wurde.

1241 Sicherung des Landweges Hamburg-Lübeck

Der Vertrag zwischen Hamburg und Lübeck soll einen gegen Raubüberfälle gesicherten Handelsweg zwischen den beiden Städten ermöglichen.

1252 Handelsprivilegien

Hamburg erlangt Handelsprivilegien: 1252 in Flandern, 1266 in England, 1261 in Schweden, 1283 in Norwegen und 1294 in Frankreich.

1255 Gemeinsame Währung Lübeck

Es wird eine gemeinsame Währung zwischen Hamburg und Lübeck eingeführt, die Amtssprache geändert, Grund- und Schuldbücher eingeführt und das Handelsbuch der Kaufleute eingeführt.

1189 Geburtsstunde des Hafens

Am 07. Mai erhalten die Hamburger einen Freibrief von Kaiser Friedrich Barbarossa, der das Privileg der zollfreien Fahrt von der Unter- bis zur Nordelbe sichert. Damit kann der Hamburger Hafen sich weiter entwickeln und zugleich den Bremer Konkurrenzhafen ausstechen.

1291 Hafenanlage am Nikolaifleet

Am Nikolaifleet gibt es jetzt eine Hafenanlage mit Verladekran, der die Arbeit erleichtert. Der Nikolaifleet und das erbaute Rathaus werden zum Handelsplatz für Getreide, Tuche, Holz und Metalle.



FREIBRIEF

Unklar ist bis heute, ob es den Freibrief wirklich gab oder ob seine Behauptung ein geschickter Schachzug der Hamburger Kaufleute war, um die Bremer Konkurrenz auszusteichen.

HAMBURGER HAFEN 1321-1450

1375 Brauerei und Export

Brauerei und Fernhandel sind die wichtigsten Erwerbszweige Hamburgs – nicht nur für den heimischen Markt, sondern auch für den Export. Im Jahr 1375 gibt es über 450 selbstständige Brauer in Hamburg.

1410 Rezess zur Mitbestimmung

Der Rezess ist das erste Dokument, das der Hamburger Bürgerschaft ein Mitspracherecht bei Regierungsentscheidungen einräumt. Er entstand nach einem Aufruhr und führt einen Ausschuss von 60 Bürgern ein. Die erste Hamburger Verfassung tritt in Kraft.

1350 10.000 Einwohner*innen

Hamburg ist auf 10.000 Einwohner angewachsen, bevor »der schwarze Tod«, die Pest, im Sommer ca. die Hälfte der Einwohner*innen tötet. Aufgrund der wirtschaftlich guten Situation wächst die Einwohnerzahl jedoch schnell wieder an.

1450 Handelsbeziehungen mit dem Ausland

Durch die Entdeckung Amerikas verlieren die Handelsgebiete an der Ostsee an Bedeutung und Hamburg geht Wirtschaftsbeziehungen mit dem Ausland ein, auch wenn dies gegen die Grundsätze der Hanse verstößt.

1450 Schifffahrtswege

Das Fahrwasser wird erstmals durch Tonnen markiert. Die hanseatische Kogge wurde durch den Holk ersetzt.

1321 Beitritt zur Hanse

Hamburg tritt der Hanse bei und schafft damit einen wichtigen Meilenstein für den Hamburger Hafen, da die Hanse als wichtigste wirtschaftliche Vereinigung des Früh- und Hochmittelalters gilt.

1400 Enthauptung Störtebeker

Seeräuberei ist ein großes Problem für den Handel der Hanse. Lübeck und Hamburg schließen sich im Kampf gegen die Seeräuber zusammen. Mit Erfolg: Am 20. Oktober wurde der Seeräuber Klaus Störtebeker auf dem Grasbrook enthauptet.



PIRATERIE

Hamburg und Lübeck rüsten im Frühjahr 1.400 Flotten auf, um einen Schlag gegen die Seeräuberei zu unternehmen. Ein kaiserliches Privileg zur Verfolgung und Verurteilung von Seeräuberei besitzt Hamburg bereits seit 1359. Schließlich gelingt es Hamburg, zahlreiche Vitalienbrüder auf Helgoland zu stellen und ihnen den Prozess zu machen. Sie werden auf dem Grasbrook enthauptet und ihre Köpfe zur Abschreckung aufgepfählt.



HANSE

Die Hanse bezeichnet ein Bündnis niederdeutscher Kaufleute zwischen Mitte des 12. bis 17. Jahrhunderts. Ihr Hauptziel ist die Sicherheit von Überfahrten und die Vertretung gemeinsamer Interessen. Die Hanse wird nie offiziell aufgelöst und besteht daher bis heute. Die Hanse ist ein Bund, der sich entwickelt hat. Die Stadt Hamburg nennt als Beitrittsjahr das Jahr 1321.

HAMBURGER HAFEN 1648-1840

1648 Ende des 30-jährigen Krieges

Hamburg geht weitestgehend ohne wirtschaftliche Schwächung aus dem Krieg hervor. Zu verdanken ist dies der Funktion Hamburgs als wirtschaftliche Drehscheibe: die Lage an Elbe und Alster, die Handelswege zur Ostsee und der zunehmende Warenaustausch über den Atlantik.

1664 Konkurrenz durch Altona

Die seit 1640 zu Dänemark gehörige Stadt Altona erlangt das Stadtrecht und wird damit zu einer starken Konkurrenz für Hamburg und seinen Hafen. Im Jahr 1650 zählte Altona ca. 3.000 Einwohner und Ende des 18. Jahrhunderts bereits 24.000 Menschen.

1782 Beginnender Handel mit Amerika

Die Elise Katharina fährt 1783 als erstes hamburgisches Schiff über den Atlantik. 1788 fahren 150 Schiffe unter hamburgischer Flagge.

1814 Ende der Franzosenzeit: Wiederaufbau

Auf Befehl von Ludwig VIII. wird Hamburg durch die Franzosen wieder übergeben. Die Wirtschaft des Hamburger Hafens kann erneut ausgebaut werden.

1816 Erstes Dampfschiff

Die britische »Lady of the Lake« läuft als erstes Dampfschiff in den Hamburger Hafen ein.

1806 Anfang der Franzosenzeit: Kontinentalsperre

Die von Napoleon eingeleitete Kontinentalsperre, eine Wirtschaftsblockade des europäischen Kontinents gegen das Vereinigte Königreich und seine Kolonien, führt zu einem Einbruch des wirtschaftlichen Aufschwungs Hamburgs und zudem zu einer Abwanderung von Hamburger Firmen nach Altona, in dem die Sperre erst ein Jahr später greift.

1840 Hafenerweiterung

Der Hamburger Hafen wird 1640 durch die Erschließung des Sandtorhafens und 1855 durch die Erschließung des Niederhafens erweitert.



FRANZOSENZEIT

Von 1806 bis 1814 steht Hamburg unter napoleonischer Besatzung. Nach dem Ende des Heiligen Deutschen Reiches bemühen sich die Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck ihre Reichsfreiheit staats- und völkerrechtlich zu sichern. Nachdem Preußen jedoch die Schlacht bei Jena und Auerstedt verliert, lässt Napoleon Hamburg am 14. Oktober 1806 besetzen.

HAMBURGER HAFEN 1862-1918

1872 Erste Umladung von Schiff auf Bahn

Mit der ersten Umladung war die Grundlage für die Entwicklung des Hamburger Hafens zum größten Eisenbahnhafens Europa geschaffen.

1864 Kolonialismus

Hamburg ist die Verbindung zwischen dem Deutschen Reich und den zahlreichen Kolonien. Die Zeit des Kolonialismus zieht sich bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts.

1896 Streik der Hafendarbeiter

16.000 Menschen legen am 20.11. ihre Arbeit nieder und fordern höhere Löhne, kürzere Arbeitstage, bessere Bedingungen und Tarifverträge.

1862 Tidehafen

Der Hamburger Hafen soll als Tidehafen und nicht, wie damals üblich, als Dockhafen gestaltet werden. Wasserbaudirektor Johannes Dalmann übernimmt die Planung.

1883 Bau der Speicherstadt

Der Bau ermöglicht langes, unverzolltes Lagern und zollfreies Umschlagen ausländischer Waren. 1888 wird der Bau fertig.

1913 Millionenstadt Hamburg

Der Hamburger Hafen ist der bedeutendste in Europa und der drittgrößte der Welt. Entsprechend wächst auch die Einwohnerzahl der Hansestadt schnell an.

1881 Hafenanchluss dt. Reichszollgebiet

Bei dem Anschluss an das deutsche Reichszollgebiet beweisen die Hamburger Kaufleute Geschick, sodass sie Zollhafen und Speicherstadt als eigenes Zollgebiet behalten.

1866 Bau von Kaianlagen und Schuppen

Im Rahmen der Umstrukturierung der Hafenflächen lässt Johannes Dalmann beide Uferseiten mit Kaianlagen und Schuppen bestücken.

1910 Eröffnung St. Pauli Landungsbrücken

1911 Eröffnung St. Pauli Elbtunnel

**1. WELTKRIEG
(1914–1918)**



KOLONIALISMUS

Hamburg wird heute noch als »Tor zur Welt« bezeichnet. Nicht vergessen werden sollte, dass Hamburg bis Mitte des 20. Jahrhunderts vor allem Tor zur kolonialen Welt des Deutschen Reiches war.



STREIK DER HAFENARBEITER

Seit den 1860er Jahren legen die Hafendarbeiter immer wieder ihre Arbeit nieder und stellen Forderungen. In Hamburg zentrierten sich Bewegungen: 84 Gewerkschaften mit 30.000 Mitgliedern.

HAMBURGER HAFEN 1939-HEUTE

1939 Hitlers Hafen

Der Hamburger Architekt Konstanty Gutschow bekommt von Adolf Hitler den Auftrag für eine spektakuläre Gestaltung des Hamburger Hafens: Hamburg soll Aushängeschild der deutschen Schifffahrt werden und Amerika übertrumpfen.

1940 Hamburgs Rolle bei Deportationen

In zwanzig Transporten werden zwischen 1940 und 1945 mindestens 7.692 Menschen vom Hannoverschen Bahnhof (heutige HafenCity) in Gettos, Konzentrations- und Vernichtungslager deportiert. Darunter Jüdinnen und Juden, Roma und Sinti.

1953 Wiederaufbau

80 Prozent der Hafenanlagen wurden im zweiten Weltkrieg zerstört. Der Wiederaufbau geht nach Kriegsende zügig voran, da der Hafen wirtschaftliche Hauptschlagader der Stadt ist. Bis 1953 werden bereits umgerechnet 115 Millionen Euro investiert.

1967 Beginn des Containerzeitalters

Nachdem Container zunächst nur vereinzelt umgeschlagen werden, macht am 31.08. das erste Vollcontainerschiff »American Lancer« im Hamburger Hafen fest. Von nun an entwickelt sich der Containerverkehr rasant.

1974 Einweihung der Köhlbrandbrücke

Am 20. September wird die 3618 Meter lange Köhlbrandbrücke eingeweiht, die über die Süderelbe hinweg die Elbinsel Wilhelmsburg und die Bundesautobahn 7 verbindet.

1991 Speicherstadt erhält Denkmalschutz

Als größter auf Eichenpfählen erbauter Lagerhauskomplex der Welt wird die Speicherstadt unter Denkmalschutz gestellt.

2013 Ende des Freihafens

Der Freihafen wird nach 120 Jahren aufgegeben, da das Hafengebiet dem europäischen Seezollhafen zugeschrieben wird.

2015 UNESCO-Weltkulturerbe

Speicherstadt, Kontorhausviertel und Chilehaus werden Deutschlands 40. UNESCO-Weltkulturerbe.

2019 Elbvertiefung

Für die Weiterentwicklung des Hamburger Hafens soll eine Elbvertiefung stattfinden, die mehr Tiefgang sowie breite Begegnungsboxen für den Schiffsverkehr ermöglicht.

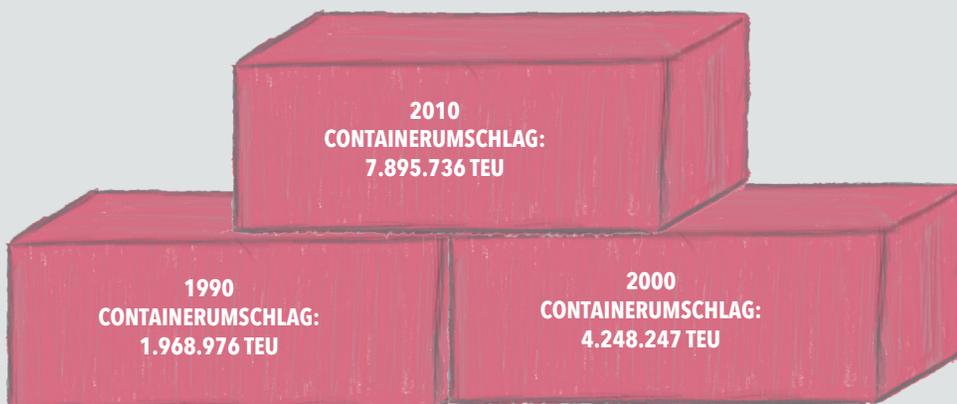
2006 Cruise Center Hamburg

Der Hamburger Hafen verfügt über drei Terminals für Kreuzfahrtschiffe: HafenCity, Altona und Steinwerder, die in den Jahren 2006, 2011 und 2015 eröffnet werden. Für 2018 werden 220 Kreuzfahrtschiffe und 915.000 Passagiere verzeichnet.

2008 Gründung der Hafen-City

Zwischen Kehrwieterspitze und Elbbrücken entsteht auf einer Hafensfläche von rund 160 Hektar eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas.

2. WELTKRIEG
(1939–1945)



HAFEN A-B-C

Begriffe aus Schifffahrt und Hafenwirtschaft



Barge (engl.): dt. Schute oder Leichter; Einheit für Huckepacksysteme (vgl. Abb. 9)

Bunkerhafen: Mit der Umstellung des Treibstoffs von Kohle auf Öl (Dieselöl) erloschene Funktion. Früher mussten die Dampfer bei langen Fahrten Bunkerhäfen anlaufen. Heute sind die Treibstofftanks so groß dimensioniert, dass Zwischenstopps entfallen.

Container (engl., Behälter): Weltweite Standardisierung auf 20'- und 40'-Containergrößen. Wesentlicher Vorteil: Eingepackt wird beim Produzenten/Versender, ausgepackt wird erst beim Empfänger.

Containerfeeder: Ein „kleineres“ Seeschiff verteilt die Container von den Zentralhäfen zu anderen nachrangigen Häfen.

Containerhafen/-terminal: Hier werden nur Container – rund um die Uhr – umgeschlagen. Es wird auf die Stunde genau nach Terminplänen gearbeitet. Die Schiffe fahren nach Fahrplan. Der gesamte Verladungs- und Stapelablauf wird rechnergestützt betrieben.

Containerschiffe: Diese modernen Seeschiffe befördern ausschließlich Container und wachsen in ihrer Größe und Schnelligkeit immer weiter. Man kann drei Klassen unterscheiden: Containerfeeder (s. o.), Containerschiffe für mittellange Fahrt (1 000–2 000 20'-Container) und für Langstreckenfahrt (2 000–4 000 20'-Container). Noch größere Frachter sind bereits unterwegs (bis 6 000 20'-Container).

Dalben (Duckdalben, Pfähle): In den Hafenboden gerammte Holz-, später Stahlpfähle, an denen Seeschiffe inmitten der Hafenbecken festmachen konnten, um sich das teure Liegegeld an den Kaimauern zu ersparen. Heute noch üblich.

Dock (engl.): Schleusenhafenbecken (auch Reparatur-, Werftdock)

Dockhafen: von der Tide durch Schleusen abgetrennte Hafenbecken, eng verschachtelt

Docks (engl.): Synonym für Hafen, im engl. Sprachgebrauch: Hafengebiet

Fährhafen: nach wie vor von lokal großer Bedeutung (z. B. Häfen an der Ostsee, im Englischen Kanal, im Mittelmeer)

Fleet (dt., ndl.: Gracht, ital.: Canale): s. Abb. 2

Freihafen: Zollaußenland in einem nationalen Hafengebiet. Eine indirekte Hafensubvention vom Zolleintreiber (Staat) seit Ende des 19. Jhs. Diese Oasen der fiskalischen Abgabefreiheiten sind so attraktiv, dass sich alle großen Häfen darum bemüht haben. Sogar der Binnenhafen Duisburg bekam sein Freihafengebiet.

Handelshafen: Bedeutungsverlust, da fast nur noch Haus-zu-Haus-Containerverkehr.

Industriehafen: Noch existent, aber wenig profitabel, Bedeutungsrückgang, oft Privathafen (vor allem im Binnenland). In nicht wenigen öffentlichen Industriehäfen belegen Betriebe heute zu 80–90 % die Hafensareale, ohne die Infrastruktur des Hafens (wasserseitiger Umschlag) zu nutzen.

Kai (engl.: quay): senkrechte Hafenufermauer

Kaje (ndt., ndl.: Kade): senkrechte Anlegemauer am seeschifftiefen Tidefahrwasser (vgl. Kolumbuskaje in Bre-

merhaven)

Lash (lighter-aboard-ship): s. Abb. 9

Lände: Umschlags- und Anlegeplatz am Flussufer

Leichter (engl.: lighter): Frachtschiff, eingesetzt zur Entladung (Beladung) der auf Reede liegenden Seeschiffe

Logistik: Ein Neuwort der Verkehrs- und Hafenwirtschaft. Fracht soll möglichst schnell, sicher und preiswert von A nach B befördert werden; traditionelle Aufgabe der Speditionen.

LoLo (lift-on, lift-off): Seeschiffe beladen, entladen sich mit eigenen Umschlagsgeräten selbst, z. B. Bordkränen, Hubstaplern.

Marinehafen: Standort von Kriegsschiffen, z. T. mit alter Tradition (z. B. Southampton, Wilhelmshaven)

Massenguthafen: noch weltweit verbreitet, Bedeutung aber zurückgehend

Molenhafen: Steindämme umfassen einen offenen Tidehafen (oft Fährhafen).

Ölhafen: nach wie vor von großer Bedeutung, doch meist nur Anlegeplatz für Großtanker

Öffentlicher Hafen: Hafen der öffentlichen Hand (Gemeinde, Land, Staat), multifunktional. Es müssen Abgaben für die Benutzung gezahlt werden.

Privathafen: Hafen eines Privatbetreibers, bei größeren Industriebetrieben auch „Werkshafen“ genannt. Diese Häfen sind fast immer monofunktional ausgerichtet.

Passagierhafen: Mit Einstellung des Linienverkehrs zur See Funktion erloschen. Durch Touristik-Kreuzfahrten belebte sich die Funktion bei einigen wieder in geringem Maß (z. B. Bremerhaven, Genua).

Pier (engl., dt.: Pier): zum tiefen Fahrwasser hin ausgebauten Anlegestelle (seit ca. 1900 auch für touristische Amusementzwecke ins Meer hinausgebauten Anlagen)

Reede: Liegeplatz in offener See vor der Küste, bevorzugt in geschützten Buchten

RoRo (roll-on, roll-off): s. Abb. 8

Schleusenhafen: Hafenbecken, durch Schleusen vom Tidefahrwasser abgesperrt

Sporthafen: Liegeplatz für Freizeitboote, bei entsprechender Infrastruktur: „Marina“

Stückguthafen: Technisch hochgerüsteter Hafen mit Kais, Kränen, Schuppen, Lagerhallen usw. Heute infolge des Containerverkehrs nur noch geringe Auslastung.

Tidehafen: offener Seehafen, dem Tideeinfluss unterworfen

Werfthafen: Funktion in Europa noch vorhanden, doch werden Billigstandorte weltweit bevorzugt.

Wharf (engl.): Uferanleger, der Tide ausgesetzt (d. h. anliegende Schiffe gerieten bei Ebbe dort evtl. auf Grund). Heute fast nur noch historische Hafensplätze.



LUFTVERSCHMUTZUNG



In diesem Abschnitt geht es um das Thema der Luftqualität im Hamburger Hafen und seinem direkten Umfeld. Der Hafen mit seinen Betrieben und Unternehmen, die Kreuzfahrt- und Containerschiffe: all das findet im Herzen Hamburgs statt. Doch was macht das eigentlich mit der Luft, die Hamburgs Einwohner*innen täglich zum Atmen brauchen? Klar ist: Ein Spaziergang an der Elbe ist lange nicht so gesund, wie es sich vermuten lässt. Der folgende Input soll einen kleinen Themeneinstieg geben, beinhaltet erste mögliche Fragestellungen sowie erste Links für die selbstständige Recherche zu diesem Thema.



Die Luftwerte in Hamburg können in einer interaktiven Karte stundenaktuell eingesehen werden. Der so genannte Luftqualitätsindex (LQI) dient als Indikator für die Qualität der Luft. Der Kurzzeit-Luftqualitätsindex berechnet sich aus fünf Schadstoffkomponenten: Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Ozon, Kohlenmonoxid und Feinstaub. Die Ausprägung des Kurzzeit-Luftqualitätsindex gilt als repräsentative Komponente für die gesamte Belastung der Luft und somit auch für die Belastung für Menschen. Die Messwerte werden in sechs Stufen unterteilt: von Klasse 1 »sehr gut« bis Klasse 6 »sehr schlecht«. Der Übergang von Klasse 4 »ausreichend« in die Klasse 5 »schlecht« entspricht dem Überschreiten des EU-weit gültigen Grenz- und Informationswertes für diesen Schadstoff.

Tabelle zur Klassifizierung der Messwerte:

NO ₂	SO ₂	O ₃	CO	PM10	LQI	Bewertung
1h-Mittelwert (µg/m ³)	1h-Mittelwert (µg/m ³)	1h-Mittelwert (µg/m ³)	8h-Mittelwert (mg/m ³)	24h-Mittelwert (µg/m ³)	Note	
0-25	0-25	0-33	0-1	0-10	1	sehr gut
>25-50	>25-50	>33-65	>1-2	>10-20	2	gut
>50-100	>50-120	>65-120	>2-4	>20-35	3	befriedigend
>100-200	>120-350	>120-180	>4-10	>35-50	4	ausreichend
>200-500	>350-1000	>180-240	>10-30	>50-100	5	schlecht
>500	>1000	>240	>30	>100	6	sehr schlecht

Quelle: luft.hamburg.de/clp/schadstoffe/clp1/lqi/info

Link zur interaktiven Karte:

luft.hamburg.de

LUFTVERSCHMUTZUNG



Fragen:

Wo zeichnen sich eher schlechte Luftwerte ab und was können Gründe dafür sein?

Wie geht die Stadt Hamburg mit der Luftverschmutzung um?

Wer erhebt und veröffentlicht die Messwerte?

Wer beschäftigt sich mit den Messwerten?

Wie wirkt sich der Luftwert auf die Mietpreise der Hamburger Bezirke aus?

Weiterführende Links:

hamburg.de

luft.hamburg.de/clp/schadstoffe/clp1/lqi/info

NDR (2018): Luft an den Landungsbrücken besonders mies

www.ndr.de/nachrichten/hamburg/NABU-Luft-an-Landungsbruecken-besonders-mies,luftverschmutzung164.html

Hamburger Abendblatt (2018): Nabu: Am Hafen ist die Luft deutschlandweit am schlechtesten

www.abendblatt.de/hamburg/article215594265/Nabu-Am-Hafen-ist-die-Luft-deutschlandweit-am-schlechtesten.html

NABU

www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/schifffahrt/messungen/16819.html

Deutschlandfunk Kultur (2019): Green Port Hamburg – Hightech soll für bessere Hafenluft sorgen

www.deutschlandfunkkultur.de/green-port-hamburg-hightech-soll-fuer-bessere-hafenluft.1001.de.html?dram:article_id=441344

Port of Hamburg: Magazin »Green Port«

www.hafen-hamburg.de/de/presse/media/broschuere/port-of-hamburg-magazine-2-2018--37999

ELBVERTIEFUNG



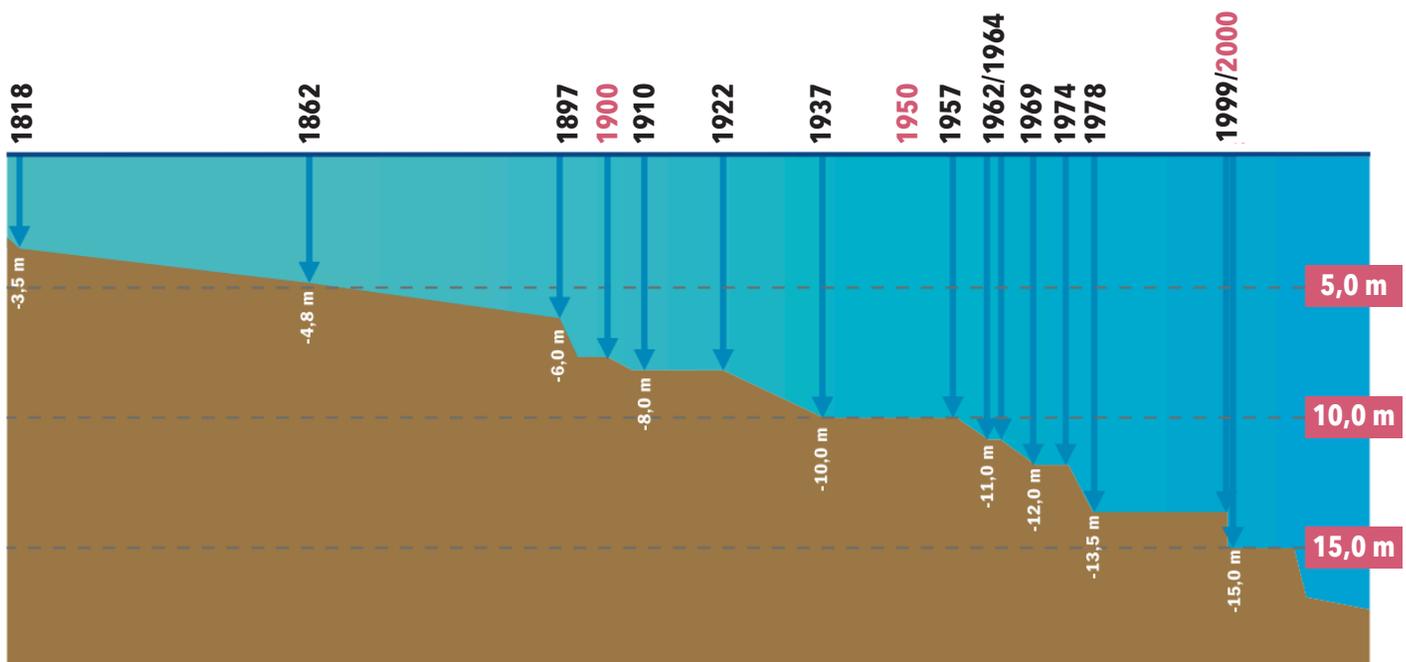
In diesem Abschnitt geht es um das Thema der Elbvertiefung im Hamburger Hafen. Die Hamburg Port Authority will die Vertiefung, sieht darin Vorteile für die Stadt Hamburg. Andere Akteure argumentieren dagegen. Es ist nicht die erste Elbvertiefung, die der Tideelbe, die nicht nur Seeweg, sondern auch Lebensraum ist, bevorsteht. Der folgende Input soll einen kleinen Themeneinstieg geben, beinhaltet erste mögliche Fragestellungen sowie erste Links für die selbstständige Recherche zu diesem Thema.



Nach vielen kontroversen Diskussionen ist es nun beschlossen: die Elbe soll vertieft werden. Dies betrifft eine rund 130 Kilometer lange Strecke der Unterelbe: zwischen Elbmündung und Hamburger Hafen soll die Fahrrinne so ausgebaut werden, dass eine größere Breite und Tiefe erzielt wird. Das Ziel der Maßnahme ist es, die Elbe für die neue Generation der Containerschiffe auszubauen. Dadurch können dann auch Schiffe mit Ladeplatz für mehr als 20.000 Container in den Hamburger Hafen einlaufen. Zwar kann der Hamburger Hafen auch jetzt schon Schiffe von bis zu 16 Meter Tiefgang empfangen, jedoch nicht mit voller Beladung und auch nur in einem kleinen Zeitfenster.

Quelle: NDR: Was bringt die Elbvertiefung:

www.ndr.de/nachrichten/hamburg/hafen/verstehen/Was-bringt-die-Elbvertiefung,hafnelbvertiefung2.html



Quelle: NABU: Die Tideelbe – ein bedrohter Lebensraum, S. 9:

www.bund-hamburg.de/fileadmin/hamburg/Publikationen/Elbe/Tiedeelbe_Broschuere.pdf

ELBVERTIEFUNG



Fragen:

Wer ist die treibende Kraft in Sachen Elbvertiefung und was ist das übergeordnete Interesse?

Welche Vor- und Nachteile bringt die Elbvertiefung für die Stadt Hamburg mit sich?

Was bedeutet die Elbvertiefung für die verschiedenen Beteiligten?

Welche Initiativen haben welche Argumente?

Weiterführende Links:

NDR Themenbereich »Elbvertiefung«:

www.ndr.de/nachrichten/elbvertiefung409.html

Aktionsbündnis »Lebendige Tideelbe«:

www.wwf.de/themen-projekte/projektregionen/tideelbe/lebendige-tideelbe

Informationsbroschüre »Die Tideelbe – ein bedrohter Lebensraum«:

www.bund-hamburg.de/fileadmin/hamburg/Publikationen/Elbe/Tiedeelbe_Broschuere.pdf

Hamburg Port Authority

www.hafen-hamburg.de/de/fahrrinnenanpassung

Projektbüro Fahrrinnenanpassung

www.fahrrinnenausbau.de

Zukunft Elbe

www.zukunftelbe.de

Förderkreis »Rettet die Elbe«

www.rettet-die-elbe.de/inhalt_elbvertiefung.php

Hamburg Port Authority

www.hamburg-port-authority.de

KOLONIALISMUS



In diesem Abschnitt geht es um das Thema Kolonialismus im Hamburger Hafen. Der Hamburger Hafen war nie ein eigenes Land und hatte damit auch keine eigenen Kolonien, aber der Hafen und seine Akteure profitierten enorm, als sich das Deutsche Kaiserreich für den Erwerb von Kolonien aussprach. Der folgende Input soll einen kleinen Themeneinstieg geben, beinhaltet erste mögliche Fragestellungen sowie erste Links für die selbstständige Recherche zu diesem Thema.



Hamburg als »Tor zur Welt« zu bezeichnen, kommt nicht von irgendwo: Von 1864 bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts war der Hamburger Hafen das Verbindungsglied zwischen Kolonien und dem Deutschen Reich. War Hamburg zunächst nur Profiteur von Warenhandel und -verarbeitung aus Kolonien wurde das Deutsche Reich und damit auch der Hamburger Hafen mit seinen Handelshäusern ein wichtiger Akteur im Kolonialismus. 1884 erwirbt das Deutsche Reich schließlich Kolonien in Afrika, Asien und im Südpazifik. Hamburger wird zu einer wichtigen Kolonialmetropole des Kaiserreichs. Reedereien wie die Woermann-Linie oder die Deutsch-Ost-Afrika-Linie hatten ihren Sitz in Hamburg. Wichtige Kolonialwaren waren: Palmöl, Elfenbein, Kaffee, Zimt, Kakao, Bananen, und Tee. Es wurde allerdings auch exportiert: vom Hamburger Hafen aus wurden Waren wie Salz, Kleidung, Waffen und Munition in die Kolonien verschifft.

Werbung Hamburger Kolonialwaren



KOLONIALISMUS



Fragen:

Welche Handelswaren werden auch heute über den Hamburger Hafen gehandelt und aus welchen Ursprungsländern kommen sie?

Welche Akteure aus dem Kolonialwarenhandel sind heute noch aktiv?

Wie gehen die Stadt Hamburg und Akteur*innen dieser Zeit mit ihrer kolonialen Vergangenheit um und wo finden sich heute noch koloniale Spuren?

Wie ist die immer noch gültige Selbstbezeichnung als »Tor zur Welt« zu beurteilen?

Warum wird heute vom Postkolonialismus gesprochen?

Weiterführende Links:

Geschichtsbuch Hamburg: Kolonialismus

geschichtsbuch.hamburg.de/epochen/kolonialismus

Geschichtsbuch Hamburg: Aufarbeitung Kolonialismus

geschichtsbuch.hamburg.de/epochen/kolonialismus/hamburg-und-die-kolonien

Fink Hamburg

youtu.be/mljuQ9h5X9E

fink.hamburg/snowball/hamburg-als-drehscheibe-des-kolonialismus

Die Welt (2017): Welche Rolle spielte der Hamburger Hafen beim Kolonialismus?

www.welt.de/regionales/hamburg/article161237934/Welche-Rolle-spielte-Hamburg-beim-Kolonialismus.html

Museum am Rothenbaum – Kulturen und Künste der Welt (MARKK)

markk-hamburg.de/geschichte

Tierpark Hagenbeck Hamburg

www.hagenbeck.de/de/tierpark/tierpark/historie.php

Szene Hamburg: Kolonialismus – Spuren der Ausbeutung

szene-hamburg.com/kolonialismus-hamburg

Kunst- und Ausstellungsprojekt »Freedom Roads«

www.freedom-roads.de

NATIONALSOZIALISMUS



In diesem Abschnitt geht es um das Thema Nationalsozialismus im Hamburger Hafen. Der Hamburger Hafen wurde von den Nationalsozialisten als Prestigeobjekt begriffen – und als nützliches Verkehrsnetzwerk. Der folgende Input soll einen kleinen Themeneinstieg geben, beinhaltet erste mögliche Fragestellungen sowie erste Links für die selbstständige Recherche zu diesem Thema.



Hamburg ist eine der Städte, die Hitler am häufigsten besuchte. Hamburg verlieh Hitler bereits im Jahr 1933 die Ehrenbürgerwürde und der Rathausplatz, die Bebelallee und eine Volksschule in Eilbek wurden nach ihm benannt. 1935 tat Hitler seine Ideen zur Umgestaltung der Stadt bei einem Schiffsausflug kund. Er wollte Hamburg mit gigantischen Bauten zum Wahrzeichen des Dritten Reiches machen. Ab 1939 plante der Architekt Konstanty Gutschow den Hamburger Hafen entsprechend der Vorgaben Hitlers: der Hamburger Hafen sollte noch mehr beeindrucken als die Skyline New Yorks. Der Hafen stellt für Hitler den Schlüssel für den Welthandel dar – das »Tor zur Welt« soll deshalb neu gestaltet werden. Es folgte die Planung der Neuordnung der Hafenanlagen: Fischerei nach Wedel, Industrie nach Kattwyk, Anlagen der kriegswichtigen Mineralölhäfen sollen verteilt werden. Die architektonische Umplanung wird ausgeschrieben und der Architekt Konstanty Gutschow gewinnt die Ausschreibung und wird damit zum »Architekt des Elbufers«. Bei der Produktion des benötigten Rotklinkers werden Häftlinge aus dem Konzentrationslager Neuengamme eingesetzt; viele von ihnen sterben bei der schweren körperlichen Arbeit.

Zwischen den Jahren 1940 und 1945 erfüllte der Hamburger Hafen eine weitere Funktion: Vom Hannoverschen Bahnhof aus erfolgte die Deportation von über 8.000 Juden, Sinti und Roma aus Norddeutschland und Hamburg in die Ghettos und Vernichtungslager in Ost- und Mitteleuropa. Der Fruchtschuppen C diente wenige Meter vom Hannoverschen Bahnhof entfernt als Sammellager für Menschen, denen die Deportation bevorstand. Für den Ablauf der Deportationen waren Mitarbeiter staatlicher Behörden und Organisationen verantwortlich.

Fragen:

Welche Rolle nahm die Hansestadt mit ihrem Hafen im Nationalsozialismus ein?

Was erinnert heute noch an die Deportationen?

Wie setzt sich die Stadt Hamburg mit diesem Teil ihrer Geschichte auseinander?

Weiterführende Links:

NDR (2013): Hitlers Hafen: Die Nazi-Pläne für Hamburg
www.ndr.de/kultur/geschichte/chronologie/hitlershafen101_page-1.html

Hamburg.de: Gedenkort Hannoverscher Bahnhof
<https://hannoverscher-bahnhof.hamburg.de>

Digitales Geschichtsbuch Hamburg: Nationalsozialismus
geschichtsbuch.hamburg.de/epochen/nationalsozialismus



In diesem Abschnitt geht es um das Thema Reedereien im Hamburger Hafen. Im Zuge der Globalisierung verändert sich der Handel weltweit und damit auch die Akteure. Dabei ist der Prozess einer Monopolisierung in der Schifffahrt zu beobachten. Das heißt: Aus vielen Unternehmen bleiben wenige große, die den Markt dominieren. Der folgende Input soll einen kleinen Themeneinstieg geben, beinhaltet erste mögliche Fragestellungen sowie erste Links für die selbstständige Recherche zu diesem Thema.



Mit seinen 7.200 Hektar ist Hamburg nicht nur der größte Seehafen, sondern auch der größte Reedereistandort Deutschlands. Über 120 Reedereien haben ihren Sitz in Hamburg. Ca. 1.200 Schiffe mit einer Kapazität von 46 Millionen Bruttoregistertonnen erstrecken sich von Hamburg aus über die Welt. Neben inländischen haben auch ausländische Reedereien Niederlassungen in Hamburg. Doch der Markt der Containerschifffahrt ist hart und von Akteuren aus der ganzen Welt umkämpft. Auch Hamburger Reedereien wie Hamburg Süd oder Hapag-Lloyd treffen deshalb ökonomische Entscheidungen wie die Fusionen mit anderen Reedereien und geraten damit unter Kartellverdacht.

Ein Hamburger Beispiel für Monopolisierung

Die HAPAG (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, auch Hamburg-Amerika-Linie) wurde 1847 in Hamburg gegründet und fusionierte 1970 mit dem Bremer Norddeutschen Lloyd zur Hapag-Lloyd AG. Im Jahr 2013 wurde über einen Zusammenschluss mit der Hamburger Reederei Hamburg Süd im Gespräch wurde jedoch nicht durchgeführt. Im Jahr 2014 übernahm Hapag-Lloyd im Anschluss an eine Absichtserklärung und Zustimmung der Wettbewerbsbehörden die chilenische Reederei Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV). Diese erhielt im Gegenzug 30 Prozent der Aktien. Damit stieg Hapag-Lloyd mit über 200 Schiffen und einer Kapazität von ca. 1 Million TEU (TEU = Standardcontainer) zur viertgrößten Reederei der Welt auf. Im Jahr 2016 erfolgte gemeinsam mit Reedereien aus dem asiatischen Raum die Gründung von »The Alliance«. Ebenfalls im Jahr 2016 fusionierte Hapag-Lloyd mit einer arabischen Reederei, woraufhin die United Arab Shipping Company (UASC) mit 28 Prozent größte Anteilseignerin von der Hapag-Lloyd AG. Die Hapag-Lloyd steigerte sich damit auf 222 Schiffe, einer Flottenkapazität von insgesamt ca. 1,6 Millionen TEU, rund 12.000 Mitarbeiter*innen und 394 Büros in 127 Ländern.





Fragen:

Warum schließen sich Reedereien wie Hapag-Lloyd mit anderen Reedereien zusammen?

Welche Vor- und Nachteile bringt die Position als Reedereistandort der Stadt Hamburg?

Was bedeutet die voranschreitende Monopolisierung für den Schifffahrtsmarkt?

Wie positionieren sich die Unternehmen (auch interessant: Politik, Umweltverbände, Gewerkschaften) zu den wirtschaftlichen Entscheidungen und Veränderungen?

Weiterführende Links:

Handelsblatt (2017): Schwerste Reederei-Krise seit 145 Jahren

www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/hapag-lloyd-maersk-hamburg-sued-schwerste-reederei-krise-seit-145-jahren/19198178.html?ticket=ST-218374-YcK7mCg2MNtX447DxYJk-ap3

Frankfurter Allgemeine (2011): Kartellverdacht – Razzia bei Container-Reedereien

www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/kartellverdacht-razzia-bei-container-reedereien-1636402.html

Hapag-Lloyd

www.hapag-lloyd.com/de/about-us.html

NDR (2019): Hapag-Lloyd nach Fusion mit UASC auf Kurs

www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Hapag-Lloyd-nach-Fusion-mit-UASC-auf-Kurs,hapaglloyd458.html

Hamburg Port Authority: Bericht Potenzialanalyse

www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/Endbericht_Potenzialprognose_Mai2015_5.pdf

Port of Hamburg: Statistiken

www.hafen-hamburg.de/de/statistiken

ver.di Verkehr: Fachgruppe Häfen

verkehr-hamburg.verdi.de/branchen/haefen

NDR (2018): Gewerkschaften kritisieren Hafen-Pläne

www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Gewerkschaften-kritisieren-Hafen-Plaene,hafen1566.html

Fink Hamburg (2018): Streit um den Hafen. Gewerkschaften befürchten Privatisierung

fink.hamburg/2018/06/der-streit-um-den-hafen

HANDELSWAREN



In diesem Abschnitt geht es um das Thema Handelswaren im Hamburger Hafen. Der folgende Input soll einen kleinen Themeneinstieg geben, beinhaltet erste mögliche Fragestellungen sowie erste Links für die selbstständige Recherche zu diesem Thema.



Im Jahr 2018 wurde ein Containerumschlag von 8,8 Millionen TEU verzeichnet. Was im Hamburger Hafen alles gehandelt wird, lässt sich nicht in Kürze zusammenfassen. Einige Güter fallen allerdings auf, weil sie schon als Kolonialwaren gehandelt wurden und andere, weil sie einen besonders großen Anteil des Umschlags ausmachen.

Handelsware Bananen

Hamburg nimmt eine wichtige Rolle im weltweiten Bananenhandel ein: Von den 550.000 Tonnen Fruchturnschlag machen Bananen 410.000 Tonnen aus. Pro Woche werden 75.000 Kartons Bananen im Hamburger Hafen abgefertigt. Zentrale Unternehmen des Bananenhandels haben sich im Hamburger angesiedelt. Hierzu zählen die bekannten Marken Dole und Chiquita. Wenige globale Unternehmen kontrollieren 80 Prozent des weltweiten Bananenmarktes. Kritisiert werden die Unternehmen von Umweltschützer*innen und Menschenrechtler*innen.

Handelsware Soja

Eine weitere wichtige Handelsware im Hamburger Hafen ist Soja: An besonderen Terminals im Bereich der Köhlbrandbrücke für Getreide, Ölsaaten und Futtermittel werden Schiffe be- und entladen. Begründet wird der hohe Umschlag von Futterpflanzen wie Soja unter anderem mit dem steigenden Fleischkonsum. Meist wird Soja aus Lateinamerika importiert. Kritisch sind vor allem die sozialen und ökologischen Folgen des Anbaus von Soja, die Wege von Soja von ihrem Ursprungsland in die europäische Tierhaltungsindustrie und die Tatsache, dass vor allem internationale Agrarkonzerne profitieren, deren Produktionsanlagen im Hamburger Hafen verortet sind.

Handelsware Kakao

Heute beherrschen Großkonzerne den Kakaomarkt weltweit und Kakaobauern leiden darunter: Waren es in den 1980er Jahren noch ca. 16 Prozent Anteil vom Endpreis einer verkauften Tafel Schokolade, sind es nun nur noch 6 Prozent. Die Umsätze der Branche sind teilweise höher als das Bruttoinlandsprodukt der Anbauländer. Die Bohnen, die in ihrem Rohzustand im Hamburger Hafen ankommen, werden in den Lagereien zwischengelagert und von dort aus in die Weiterverarbeitung gesendet.

Handelsware Autos

Autos gehören ebenso zum Bild der Handelswaren des Hamburger Hafens. Die Kattwyk-Insel ist ein Umschlagplatz für neue und gebrauchte Autos und wird betrieben von einem der größten Arbeitgeber in Hamburg, der BLG-Logistics Group. Die Insel der Schrottautos im Hafen ist nicht zu übersehen. Unklar ist allerdings, wie und wohin die Autos verschwinden. Klar ist nur, dass aus dem Hamburger Hafen jeden Monat Hunderte der gebrauchten Autos verschifft werden.

HANDELSWAREN



Fragen:

Wer beschäftigt sich mit den Handelswaren und ihren Produktionsweisen?

Wie setzt sich die Stadt Hamburg mit den Handelswaren des Hamburger Hafens auseinander?

Was sind Kritikpunkte am Handel im Hamburger Hafen?

Weiterführende Links:

SHZ (2015): Das heimliche Verschwinden der deutschen Schrottautos

www.shz.de/regionales/hamburg/das-heimliche-verschwinden-der-deutschen-schrottautos-id9404376.html

BLG Logistics

www.blg-logistics.com/de/branchen/schifffahrt-hafen

Hamburger Abendblatt (2014): Die Insel der Autos im Hamburger Hafen

www.abendblatt.de/hamburg/harburg/article131735148/Die-Insel-der-Autos-im-Hamburger-Hafen.html

Hamburger Abendblatt (2003): Der Kakao-König aus Hamburg

www.abendblatt.de/wirtschaft/article106668852/Der-Kakao-Koenig-aus-Hamburg.html

Hamburger Abendblatt (2017): Harte Arbeit, wenig Geld. Die bittere Seite der Schokolade

www.abendblatt.de/wirtschaft/article210242993/Harte-Arbeit-wenig-Geld-Die-bittere-Seite-der-Schokolade.html

Spiegel (2013): Weihnachtsmänner aus Schokolade: kaum einer ist fair gehandelt

www.spiegel.de/wirtschaft/service/weihnachtsmaenner-aus-schokolade-kaum-einer-ist-fair-gehandelt-a-936430.html

Kakaoverein

www.kakaoverein.de/mitglieder/haendler-makler/

HCCO

www.hcco.de/de/nachhaltigkeit.html

Hamburger Abendblatt (2016): Chiquita macht Hamburg zur Bananen-Hauptstadt

www.abendblatt.de/hamburg/article207552227/Chiquita-macht-Hamburg-zur-Bananen-Hauptstadt.html

Port of Hamburg Magazine: Bananen

www.hafen-hamburg.de/images/image_cache/images/0/media/dokumente/HHM_POHH-Magazin-3-17-deu-final_Doppelseiten_Bananen.pdf

HANDELSWAREN



Harbour Games: Die Umweltkrise der deutschen Fleischindustrie und der Sojaimport über den Hamburger Hafen
harbour-games.nostate.net/2018/04/16/die-umweltkrise-der-deutschen-fleischindustrie-und-der-sojaimport-ueber-den-hamburger-hafen/

Mighty Earth: Studie zu Sojaproduktion und -handel
www.mightyearth.org/avoidablecrisis/de/

Hamburger Abendblatt (2015): Hamburg, die Drehscheibe für den Getreidehandel
www.abendblatt.de/wirtschaft/hafen-und-schifffahrt/article205461907/Hamburg-die-Drehscheibe-fuer-den-Getreidehandel.html

Port of Hamburg: Statistiken zum Umschlag im Hamburger Hafen
www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/containerumschlag



Quelle: Hafen Hamburg Marketing e.V.
www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/handelspartner

INFORMATIVES

Hier finden sich interessante Gruppen, Aktionen und multimediale Tools, die sich mit dem Hamburger Hafen und seinen Themen beschäftigen.

Websites

Hafengruppe Hamburg

hafengruppe-hamburg.de

Geheimagentur Hamburg

www.geheimagentur.net

Aktionsbündnis lebendige Tideelbe

www.wwf.de/themen-projekte/projektregionen/tideelbe/lebendige-tideelbe/?gclid=Cj0KCOiA5NPjBRDDARIsAM9X1GKF-UFmf9lGrUd6gG-CPs3REdNu5DnhB7ECc8XqNaGGujtdJBcrJARsaAjPjEALw_wcB

Rettet die Elbe

www.rettet-die-elbe.de

BUND-Hamburg

www.bund-hamburg.de

NABU Hamburg

hamburg.nabu.de

Digitales Geschichtsbuch Hamburg

geschichtsbuch.hamburg.de

Apps

»NS-Dabeigewesene Hamburg«

Landeszentrale für Politische Bildung

www.hamburg.de/clp/dabeigewesene-suche/clp1

Speicherstadt-Digital

www.speicherstadt-digital.de

Interaktive Karten

Hamburger Luftmessnetz

luft.hamburg.de

Schiffsfinder Hamburg

www.hamburg-tourism.de/sehenswertes/schiff-und-kreuzfahrt-in-hamburg/interaktiver-schiffsfinder

Hamburger Stadtteilprofile

www.statistik-nord.de/fileadmin/maps/Stadtteil_Profile_2017/atlas.html

QUELLEN & IMPRESSUM

Zeitstrahl Hamburger Hafen

Digitales Geschichtsbuch Hamburg

<https://www.hafen-hamburg.de/de/geschichte>

<https://geschichtsbuch.hamburg.de/>

<http://www.hamburgs-geschichte.de>

Hamburg.de

<https://www.hamburg.de/sehenswuerdigkeiten/>

<https://www.hamburg.de/hamburger-hafen/4144938/ausblick/>

<https://www.hamburg.de/geschichte/1845616/judenverfolgung-in-hamburg/>

NDR (2013): Hitlers Hafen: Die Nazi-Pläne für Hamburg

www.ndr.de/kultur/geschichte/chronologie/hitlershafen101_page-1.html

Luftverschmutzung

hamburg.de

luft.hamburg.de/clp/schadstoffe/clp1/lqi/info

NDR (2018): Luft an den Landungsbrücken besonders mies

www.ndr.de/nachrichten/hamburg/NABU-Luft-an-Landungsbruecken-besonders-mies,luftverschmutzung164.html

Hamburger Abendblatt (2018): Nabu: Am Hafen ist die Luft deutschlandweit am schlechtesten

www.abendblatt.de/hamburg/article215594265/Nabu-Am-Hafen-ist-die-Luft-deutschlandweit-am-schlechtesten.html

NABU

www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/schifffahrt/messungen/16819.html

Deutschlandfunk Kultur (2019): Green Port Hamburg – Hightech soll für bessere Hafenluft sorgen

www.deutschlandfunkkultur.de/green-port-hamburg-hightech-soll-fuer-bessere-hafenluft.1001.de.html?dram:article_id=441344

Port of Hamburg: Magazin »Green Port«

www.hafen-hamburg.de/de/presse/media/broschuere/port-of-hamburg-magazine-2-2018---37999

Elbvertiefung

NDR Themenbereich »Elbvertiefung«

www.ndr.de/nachrichten/elbvertiefung409.html

NDR (2018): Was bringt die Elbvertiefung?

www.ndr.de/nachrichten/hamburg/hafen/verstehen/Was-bringt-die-Elbvertiefung.hafenelebvertiefung2.html

Aktionsbündnis »Lebendige Tideelbe«

www.wwf.de/themen-projekte/projektregionen/tideelbe/lebendige-tideelbe

Informationsbroschüre »Die Tideelbe – ein bedrohter Lebensraum«

www.bund-hamburg.de/fileadmin/hamburg/Publikationen/Elbe/Tideelbe_Broschuere.pdf

Hamburg Port Authority

www.hafen-hamburg.de/de/fahrrinnenanpassung

Projektbüro Fahrrinnenanpassung

www.fahrrinnenausbau.de

Zukunft Elbe

www.zukunftelbe.de

Förderkreis »Rettet die Elbe«

www.rettet-die-elbe.de/inhalt_elbvertiefung.php

Hamburg Port Authority

www.hamburg-port-authority.de

Kolonialismus

Geschichtsbuch Hamburg: Kolonialismus

geschichtsbuch.hamburg.de/epochen/kolonialismus

geschichtsbuch.hamburg.de/epochen/kolonialismus/hamburg-und-die-kolonien

geschichtsbuch.hamburg.de/epochen/kolonialismus/hamburg-und-die-kolonien

Fink Hamburg

youtu.be/mljuO9h5X9E

fink.hamburg/snowball/hamburg-als-drehscheibe-des-kolonialismus

QUELLEN & IMPRESSUM

Die Welt (2017): Welche Rolle spielte der Hamburger Hafen beim Kolonialismus?

www.welt.de/regionales/hamburg/article161237934/Welche-Rolle-spielte-Hamburg-beim-Kolonialismus.html

Völkerkundemuseum Hamburg

markk-hamburg.de/geschichte

Tierpark Hagenbeck Hamburg

www.hagenbeck.de/de/tierpark/tierpark/historie.php

Szene Hamburg: Kolonialismus – Spuren der Ausbeutung

szene-hamburg.com/kolonialismus-hamburg

Kunst- und Ausstellungsprojekt »Freedom Roads«

www.freedom-roads.de

Nationalsozialismus

NDR (2013): Hitlers Hafen: Die Nazi-Pläne für Hamburg

www.ndr.de/kultur/geschichte/chronologie/hitlershafen101_page-1.html

Hamburg.de: Gedenkort Hannoverscher Bahnhof

<https://hannoverscher-bahnhof.hamburg.de>

Digitales Geschichtsbuch Hamburg: Nationalsozialismus

geschichtsbuch.hamburg.de/epochen/nationalsozialismus

Reedereien

Handelsblatt (2017): Schwerste Reederei-Krise seit 145 Jahren

www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/hapag-lloyd-maersk-hamburg-sued-schwerste-reederei-krise-seit-145-jahren/19198178.html?ticket=ST-218374-Yck7mCg2MNtX447DxYJk-ap3

Frankfurter Allgemeine (2011): Kartellverdacht – Razzia bei Container-Reedereien

www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/kartellverdacht-razzia-bei-container-reedereien-1636402.html

Hapag-Lloyd

www.hapag-lloyd.com/de/about-us.html

<https://web.archive.org/web/20160326215812/>

NDR (2019): Hapag-Lloyd nach Fusion mit UASC auf Kurs

www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Hapag-Lloyd-nach-Fusion-mit-UASC-auf-Kurs,hapaglloyd458.html

Hamburg Port Authority: Bericht Potenzialanalyse

www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/Endbericht_Potenzialprognose_Mai2015_5.pdf

Port of Hamburg

www.hafen-hamburg.de/de/statistiken

<https://www.hafen-hamburg.de/de/reedereien>

ver.di Verkehr: Fachgruppe Häfen

verkehr-hamburg.verdi.de/branchen/haefen

NDR (2018): Gewerkschaften kritisieren Hafen-Pläne

www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Gewerkschaften-kritisieren-Hafen-Plaene,hafen1566.html

Fink Hamburg (2018): Streit um den Hafen. Gewerkschaften befürchten Privatisierung

fink.hamburg/2018/06/der-streit-um-den-hafen

Hamburg.de

https://www.hamburg.de/hafen-abc/#anker_7

Handelswaren

SHZ (2015): Das heimliche Verschwinden der deutschen Schrottautos

www.shz.de/regionales/hamburg/das-heimliche-verschwinden-der-deutschen-schrottautos-id9404376.html

BLG Logistics

www.blg-logistics.com/de/branchen/schiffahrt-hafen

Hamburger Abendblatt (2014): Die Insel der Autos im Hamburger Hafen

www.abendblatt.de/hamburg/hamburg/article131735148/Die-Insel-der-Autos-im-Hamburger-Hafen.html

Hamburger Abendblatt (2003): Der Kakao-König aus Hamburg

www.abendblatt.de/wirtschaft/article106668852/Der-Kakao-Koenig-aus-Hamburg.html

Hamburger Abendblatt (2017): Harte Arbeit, wenig Geld. Die

QUELLEN & IMPRESSUM

bittere Seite der Schokolade

www.abendblatt.de/wirtschaft/article210242993/Harte-Arbeit-wenig-Geld-Die-bittere-Seite-der-Schokolade.html

Spiegel (2013): Weihnachtsmänner aus Schokolade: kaum einer ist fair gehandelt

www.spiegel.de/wirtschaft/service/weihnachtsmaenner-aus-schokolade-kaum-einer-ist-fair-gehandelt-a-936430.html

Kakaoverein

www.kakaoverein.de/mitglieder/haendler-makler

HCCO

www.hcco.de/de/nachhaltigkeit.html

Hamburger Abendblatt (2016): Chiquita macht Hamburg zur

Bananen-Hauptstadt

www.abendblatt.de/hamburg/article207552227/Chiquita-macht-Hamburg-zur-Bananen-Hauptstadt.html

Port of Hamburg Magazine: Bananen

www.hafen-hamburg.de/images/image_cache/images/0/media/dokumente/HHM_POHH-Magazin-3-17-deu-final_Doppelseiten_Bananen.pdf

Impressum

Open School 21 gUG

Gaußstraße 19 c

22765 Hamburg

Telefon: 040 39807690

E-Mail: info@openschool21.de

Website: www.openschool21.de

Bürozeiten

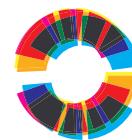
Montag bis Donnerstag 10 – 16 Uhr

Sollten wir in diesen Zeiten nicht erreichbar sein,

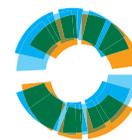
können Sie gern eine Nachricht auf dem Anrufbeantworter hinterlassen – wir rufen zurück!

Konzeption und Layout

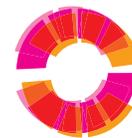
Annkathrin Münster



OPEN SCHOOL 21
www.openschool21.de



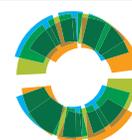
OPEN SCHOOL 21
Hafenrundfahrten



OPEN SCHOOL 21
Stadtrundgänge



OPEN SCHOOL 21
Workshops



OPEN SCHOOL 21
Projektstage