

Niels Boeing, Juni 2020

## Hamburg 2030 – ein Szenario

Die Sonne steht hoch an diesem 20. Juni 2030 über dem Hamburger Hafen. Rund zehn Jahre ist es her, dass die Corona-Pandemie die Hansestadt wie Zehntausende andere Städte in aller Welt stillstehen ließ. Nach dem Schock der ersten Wochen und dem zaghaften Wiederhochfahren des gesellschaftlichen Lebens setzte sich die Erkenntnis durch: Diese Chance darf nicht ungenutzt verstreichen. Denn die Pandemie hatte das möglich gemacht, was im Jahr zuvor zigtausende Jugendliche auf den Fridays-for-Future-Demonstrationen gefordert hatten: eine grundlegende Kursänderung.

Auf der anderen Seite der Elbe ist der Hafen dabei, sich neu zu erfinden. Denn nach der Pandemie erreichte der Welthandel nie wieder das vorherige Ausmaß. Schon der Finanzcrash von 2008 hatte den Containerumschlag stagnieren lassen und alle Wachstumspläne für Deutschlands größten Hafen zunichtegemacht. Zwar landen heute immer noch Containerschiffe aus Fernost an den Kaimauern, aber es sind viel weniger als damals. Stattdessen sind Teile des Hafens in einen ausgedehnten Windenergiepark umgewandelt worden, und in großen Elektrolyse-Anlagen wird aus Wasser und Windstrom Wasserstoff für eine klimaneutrale Mobilität gewonnen.

Zusammen mit der ab 2021 gestarteten Solarinitiative – Photovoltaik auf Hunderttausend Dächern – stehen sie für die Hamburger Energiewende. Lag der Anteil der erneuerbaren Energien Ende der 2010er Jahre noch bei etwa sechs Prozent, sind es inzwischen 75 Prozent. Das umstrittene Kohlekraftwerk Moorburg wurde 2026 vom Netz genommen und durch ein modernes, zur fossilen Energieerzeugung vergleichsweise emissionsarmes Gaskraftwerk ersetzt. Das lässt sich während des mittäglichen Solarenergie-Hochs herunterfahren und liefert in den Nachtstunden einen Teil der nötigen Grundlast. Der Rest kommt von Hamburgs eigenem Offshore-Windenergiepark in der Nordsee.

Natürlich hatte das unabwendbare Schrumpfen des Hafens der

hanseatischen Seele sehr zugesetzt, war er doch über Jahrhunderte der Kern ihres Selbstverständnisses gewesen. Doch Hamburg hat sich im Laufe seiner Geschichte immer wieder neu erfunden. Ein glücklicher Zufall also, dass die Hansestadt sich bereits 2019 als erste deutsche Großstadt der Globalen Initiative der „Fab Cities“<sup>1</sup> angeschlossen hatte.

In der hatten 2014 einige kluge Köpfe an Universitäten in Tallinn, Cambridge und Barcelona eine kühne Vision entwickelt. Bis 2054 soll jede Fab City in der Lage sein, alles was sie konsumiert, auch selbst zu produzieren. Es ist die radikale Vision einer Kreislaufwirtschaft im Metropolen-Maßstab, die allerdings eine Voraussetzung hat: Eine Fab City muss wieder eigene Produktionskapazitäten aufbauen. Doch es sind nicht mehr die großen Fabriken des fordistischen Zeitalters, in denen Vieles produziert wird, sondern ein stadtweites Netzwerk aus kleinen „Fabrication Houses“. Aus der weltweiten Maker-Bewegung der Do-it-yourself-Tüftler hervorgegangen, produzieren dort viele tausend Personen- und Kleinstunternehmen mit digitalen Fertigungsmaschinen Dinge für den alltäglichen Bedarf der Stadt. Fabrication Houses finden überall Platz: in übriggebliebenen Hinterhof-Werkstätten und in ehemaligen Bürogebäuden ebenso wie in früheren Kaufhäusern, die nach der Pandemie zunächst leer standen.

Im Hafen stehen die großen Pendants der Fabrication Houses: Ausgedehnte Werkhallen nach dem Vorbild der niederländischen Firma Shapeways, in denen 24 Stunden am Tag 3D-Drucker aller Größen und Materialien summen. Denn auch der Welthandel hat sich geändert: wo vorher in Containern fertige Waren über die Weltmeere gebracht wurden, ist ein schwunghafter Handel mit Datensätzen entstanden. Auch viele andere Häfen in aller Welt wandeln sich derzeit in Daten-Hubs für eine lokale Produktion.

Neben Fabrication Houses und Werkhallen sind zunehmend neue Recycling-Höfe angesiedelt worden. Längst sind sie keine Abgabestellen für Abfälle mehr, sondern Umschlagplätze von städtischen Rohstoffen im Sinne des Urban Minings. Der bewusste Umgang mit Ressourcen hat sich auch in

1 <https://fab.city>

der Baukultur niedergeschlagen. Die Hamburger Abrisswut, die 2020 selbst vor den denkmalgeschützten City-Höfen nicht Halt machte, ist gezügelt worden. Das neue Credo lautet: umnutzen, umbauen, erhalten!

Das gilt auch für Konsumgüter. War noch 2019 heftig um eine „Verzichtskultur“ gestritten wurden, entwickelte sich aus dem vorübergehenden Konsumverbot während der Corona-Pandemie eine „neue Genügsamkeit“. Die Freude am Reparieren, Recyclen und – wo nötig – Upcyclen hat weite Teile der Hamburger Stadtgesellschaft ergriffen. Die Fabrication Houses machen es möglich. Sie sind zugleich Lernorte, an denen täglich Zehntausende im Stadtgebiet neue Fertigkeiten im Umgang mit Werkzeugen und digitalen Fertigungsmaschinen lernen. Eine ganz neue Art von technischer Volkshochschule hat sich in ihnen durch alle Stadtteile hindurch ausgebreitet.

Auf dem Weg vom Hafen zum Rathaus passieren wir die frühere Ost-West-Straße. Noch vor zehn Jahren war sie die immer laute Hauptschlagader der Innenstadt, durch die sich ein endloser Strom von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren schob. Die Veränderung ist hörbar: Leise surren von Brennstoffzellen angetriebene Lkw, elektrische Car-Sharing-Wagen und ein Heer von Radfahrenden zwischen St. Pauli und Hammerbrook südlich der Altstadt vorbei.

Nach dem Vorbild von Luxemburg rang sich Hamburg 2024 dazu durch, die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs kostenlos zu machen. Finanziert wird dies durch eine Verkehrsabgabe. Der lokale Verkehrsdienstleister HVV hat in seine Flotte auch Car-Sharing-Dienste und Elektroroller integriert. Breite Fahrradspuren nach Kopenhagener Vorbild durchziehen seit einigen Jahren endlich auch die Hansestadt.

In der Innenstadt fällt sofort eine erstaunliche Geschäftigkeit auf. Zwar wird auf der Einkaufsmeile Mönckebergstraße noch geshoppt, doch auf den Gehwegen wird an den geparkten Lastenrädern sichtbar, dass das Zentrum wieder ein Ort des gemeinsamen, nachhaltigen Produzierens geworden ist. In den ehemaligen Kaufhäusern von Karstadt und Kaufhof haben sich die Etagen in einen Bienenstock aus kleinen Produktionsateliers aller Gewerke verwandelt.

Selbst das mächtige Rathaus, das von außen unverändert wirkt, ist nicht mehr dasselbe. In ihm laufen heute in jeder Sekunde Daten aus der digitalen Bürgerplattform „Hamburg entscheidet“ ein, die 2016 nach dem Vorbild von „Decide Madrid“<sup>2</sup> aufgesetzt wurde. Die Open-Source-Software-Plattform wurde bereits 2018 mit dem UN-Preis für Einrichtungen im Öffentlichen Dienst ausgezeichnet. Eine digitale Erweiterung der städtischen Demokratie ist so entstanden, an der über eine Million Hamburger\*innen teilnehmen. Sie bringen dort Vorschläge und Petitionen ein, organisieren in Anlehnung an die britische Devolution die Nachbarschaftskomitees, in denen die Stadtbewohner\*innen den Umbau Hamburgs zur klimaneutralen Stadt auf der untersten Ebene maßgeblich selbst vorantreiben.

Die „Smart City“, einst eine technikgetriebene Vision von IT-Konzernen, ist eine digitale Stadt der Bevölkerung geworden. Städtische Infrastrukturen sind nicht an Datenunternehmen ausgelagert worden. Nach dem Vorbild Barcelonas hat Hamburg die „Hamburg Data Commons“ eingeführt: Alle Daten, die in der digitalen Steuerung der Infrastrukturen entstehen, müssen der Stadt und ihrer Einwohnerschaft in maschinenlesbarer Form zugänglich gemacht werden.

Vom Rathaus geht es zum Bahnhof Dammtor und von dort zur benachbarten Moorweide. Seit den 1990er Jahren ist sie im Sommer der Startplatz für Heißluftballons, um die Hansestadt mit ihren Kanälen, der Alster und der Elbe von oben zu genießen. Aus dem Korb des aufgestiegenen Ballons fällt eine weitere Veränderung auf: Grüne Bänder ziehen sich aus dem Zentrum in die Ferne, wo einst die großen sternförmigen Ausfallstraßen, die Landstraßen früherer Jahrhunderte, verliefen. Bereits 2019 hatte Hamburg im Internationalen Bauforum<sup>3</sup> die Neugestaltung dieser Magistralen begonnen. Der Erkenntnisschub nach der Corona-Pandemie machte sie zu grünen Achsen, die die Belüftung des Stadtraumes fördern.

Auffällig sind auch die zahlreichen Dachbegrünungen, die den Urban Heat Island-Effekt in den zunehmend heißeren Sommern dämpfen. Als erste

2 <https://decide.madrid.es/?locale=en>

3 <https://www.hamburg.de/bauforum/>

Weltmetropole hatte 2004 Tokio eine Verordnung erlassen, die Dachgärten auf Gebäuden mit mehr als vier Geschossen verpflichtend machten. Zwanzig Jahre später kam diese Idee auch an der Elbe an. Die segensreiche Wirkung der grünen Dächer ist auf Thermografiekarten gut dokumentiert: Hamburg konnte seine Durchschnittstemperaturen trotz regelmäßiger Hitzewellen in Mitteleuropa auf einem erträglichen Niveau stabilisieren. Das hat wiederum das Gesundheitssystem entlastet, weil die Zahl der hitzebedingten Kreislaufschäden zurückging.

Seit jeher hatte Hamburg den Ruf, seine Einwohner\*innen eine hervorragende Lebensqualität zu bieten. Der Aufbruch zur klimaneutralen und partizipativen Metropole hat diese in einem Maße gesteigert, wie sie noch vor zehn Jahren kaum jemand für möglich gehalten hätte. Hamburg im Jahr 2030 ist eine Stadt, die ihren historischen Bestand klug nutzt und, wenn sie Kurs hält, eine strahlende Zukunft erwartet.

## **Niels Boeing**

Jahrgang 1967, Diplom-Physiker.

Seit 2002 freier Journalist, seit 2009 aktiv im Hamburger Netzwerk „Recht auf Stadt“ und Mitbegründer des Fab Lab Fabulous St. Pauli e.V, Mitglied im Fab-City-Konsortium Hamburg.