

geschichte

27. Dezember 1999

## GESCHICHTLICHE ÜBERSICHT

### 819: Das slawische Alt Lübeck

Zu Beginn des 9. Jahrhunderts wurde auf einer Halbinsel an der Einmündung des Fließchens Schwartau in die Trave eine slawische Burg, Alt Lübeck (Liubice), errichtet. Die Slawen hatten im Verlauf des 8. Jahrhunderts, von Osten herkommend, das Land bis etwa zu der Linie Kiel-Lauenburg (Limes Saxoniae) besiedelt. Archäologische Funde zeigen, dass Alt Lübeck von friesischen Kaufleuten aufgesucht wurde, so dass die Ost-West- Handelsbeziehungen die die Geschichte auch des deutschen Lübeck prägen sollten, bis ins 9. Jahrhundert zurückreichen dürften. Die handelsgeschichtliche Bedeutung der slawischen Burgwallsiedlung wuchs seit dem 11. Jahrhundert, als die Ostseeanrainer mit Mittel- und Westeuropa in enge Handelsbeziehungen traten. Im 12. Jahrhundert waren die Handelsverbindungen Alt Lübecks mit den gutnischen Kaufleuten (von der Insel Gotland), die damals die beherrschende Rolle im Ostseehandel spielten, sehr eng.

In den ersten Jahrzehnten des 12. Jahrhunderts hatte Alt Lübeck seine größte historische Bedeutung. Es war die Residenz des - von Kaiser Lothar IV. möglicherweise zum König gekrönten - Abotritenherrschers Heinrich. An ihrem gegenüberliegenden Traveufer hatte sich ein international bekannter Handelsplatz gebildet, in dem sich slawische, skandinavische, besonders gutnische, und deutsche Kaufleute getroffen und zum Teil auch niedergelassen haben dürften [hier bitte Abbildung einfügen]. Nach der Ermordung Heinrichs im Jahr 1127 zerfiel das Abotritenreich. Alt Lübeck wurde im Jahr 1138 im Zuge innerslawischer Auseinandersetzungen endgültig zerstört.

### 1143: Die Gründung der deutschrechtlichen Stadt Lübeck

Die Eroberung der slawischen Stammesgebiete Wagrien und Polabien - sie entsprachen ungefähr den heutigen Kreisen Ostholstein und dem Kreis Herzogtum Lauenburg - durch die (Nieder-) Sachsen, besonders durch den Stamm der Holsten, und die Eingliederung ins Reichsterritorium führte 1143 zur Gründung der civitas (=Stadt) Liubice durch Graf Adolf II. von Holstein. Vermutlich stattete der Graf dabei eine bereits auf dem Hügel zwischen Trave und Wakenitz neben slawischen Siedlungen liegende Siedlung niederdeutscher Kaufleute mit Rechten aus, die allerdings nicht überliefert sind. Adolf II. gab seiner Siedlung bewusst den Namen der slawischen Vorgängersiedlung, um an ihre Tradition anzuknüpfen, und die Kaufleute des Ostseebeckens in seine Stadt zu ziehen.

Das neue deutsche Lübeck war die erste Hafensiedlung an der Ostsee, in der die Kaufleute aus dem damaligen Reich nach sächsischem (deutschem) Recht leben konnten. Die Siedlung blühte innerhalb weniger Jahre so stark auf, dass die Einnahmen Herzog Heinrichs des Löwen in Bardowick (bei Lüneburg gelegen), das bislang die Grenzübergangsstelle zu den Slawen gewesen war, sanken. Der Herzog forderte von seinem Lehnsmann Graf Adolf, ihm die Hälfte (der Einnahmen) der Stadt zu überlassen. Als Adolf II. darauf nicht einging, verbot Heinrich der Löwe den Fernhandelsmarkt in Lübeck und entzog der Stadt somit ihre Existenzgrundlage. Nachdem die Siedlung dazu noch abgebrannt war (1157), ließen die Kaufleute sich vom Herzog wakenitzaufwärts im Lande Ratzeburg einen neuen Platz zuweisen, um dort die »Löwenstadt« zu gründen. Der Platz war ungünstig gelegen, so dass die Siedlung nicht florierte. Der Herzog verstärkte den Druck auf den Grafen, bis dieser schließlich nachgab.

### **1159: Wiederaufbau der Stadt unter Heinrich dem Löwen**

Im Jahr 1159 kehrten die Siedler auf die Lübecker Halbinsel zurück und errichteten die Häuser und Mauern wieder, wie es in der Chronik Helmold von Bosaus heißt. Es war also keine Gründung, auch keine Neugründung, sondern eine Wiedererrichtung der alten Siedlung, die nun aber vom Herzog mit besseren Rechten ausgestattet wurde. Heinrich der Löwe baute Lübeck zu einem landesherrschaftlichen Zentrum aus und förderte den Handel durch bilaterale Verträge mit dem schwedischen König, den gutnischen Kaufleuten und möglicherweise auch mit dem Fürsten von Novgorod, nachdem er zuvor den Kaufleuten aus den nordischen Reichen in Lübeck weitgehende Handelsfreiheiten, darunter auch Zollfreiheit verbrieft hatte. Unter Heinrich dem Löwen erhielt Lübeck ein Stadtrecht nach Soester Vorbild, dessen weiterentwickelte Form im Laufe des 13. Jahrhunderts von mehr als 100 Städten im Ostseeraum als „Lübisches Recht“ übernommen wurde.

### **1160: Lübeck wird Bischofssitz**

Bereits im Jahr nach der Wiedererrichtung der Siedlung verlegte Herzog Heinrich den Sitz des ehemaligen Missionsbistums Oldenburg (in Holstein) nach Lübeck. Die Stadt wurde dadurch auch Bischofsstadt und Zentrum der Missionierung Ostholsteins. Das schnelle Wachstum der Stadt und des Handels kontrastierte allerdings erheblich mit dem nur langsamen Vorwärtsschreiten der ländlichen Siedlung und der christlichen Mission in Ostholstein im 12. Jahrhundert. 1163 wurde der erste aus Holz gebaute Dom geweiht und 1173 legte Heinrich der Löwe den Grundstein für den Bau einer der größten Backsteinbauten Norddeutschlands, der großen romanischen Domkirche.

Unter Heinrich dem Löwen verband Lübeck mehrere Funktionen miteinander: die Stadt war ein wichtiges Zentrum der Landesherrschaft des Herzogs, Sitz des Bischofs und vor allem das Zentrum des von Südwesten, von Westfalen und Niedersachsen zur Ostsee gerichteten Handels. Herzogliche Ministerialen, Niederadlige und Kaufleute aus diesen sozialen Gruppen stellten die Führungsgruppe der Stadtbewohner, die jedoch unter der unumstrittenen Stadtherrschaft des Herzogs und seiner Amtsträger standen.

### **1181: Lübeck wird eine Stadt des römischen Königs**

1180 wurde Heinrich der Löwe abgesetzt. Kaiser Friedrich I. Barbarossa zog 1181 vor die Stadt, die sich ihm unterwarf. Lübeck blieb zunächst königliche Stadt, kam aufgrund der politischen Turbulenzen der folgenden Jahrzehnte allerdings wieder unter die faktische Stadtherrschaft des Grafen Adolf III. von Holstein. Dieser als Tyrann empfundene Stadtherr wurde von dem Dänen König Knud VI. vertrieben. Lübeck stand 1201 bis 1225 unter der Stadtherrschaft der dänischen Könige. Waldemar II., der Sohn Knuds VI., befriedete die Ostsee, das heißt er befreite sie vom Seeräuberunwesen. Unter seinem Schutz bauten die Lübecker ihre Handelsverbindungen aus.

### **1226: Das Reichsfreiheitsprivileg**

1225/26 nutzten sie ihre Chance und erlangten in geschickter Ausnutzung der politischen Konstellation von Kaiser Friedrich II. das Reichsfreiheitsprivileg. Die Stadt sollte immer frei – das heißt nur dem Kaiser/König untertan – und Teil des Reiches sein. Damit errang zum ersten Mal eine Stadt des Reiches den gleichen politisch- rechtlichen Status wie die benachbarten Landesfürsten.

Am 22. Juli (?noch klären?), dem Tag der heiligen Maria - Magdalena, wurde in der Schlacht bei Bornhöved zwischen einem norddeutschen und dänischen Heer die Macht der Dänen endgültig gebrochen. Die Heilige wurde zur Lübecker Schutzpatronin erklärt und man widmete ihr ein von den Dominikanern geführtes Kloster, das anstelle der geschleiften stadtherrlichen Burg errichtet wurde, und deshalb bis heute Burgkloster heißt.

Privilegien waren keine Geschenke. Sie kosteten viel Geld und sie mussten in die politischen Planungen der Machthaber passen. Lübeck errang seine Selbständigkeit gegen die Ansprüche Graf Adolfs IV. von Holstein durch die Einkünfte, die der kaiserliche Stadtherr aus den Zoll-, Mühlen-, und anderen Abgaben der für damalige Verhältnisse sehr reichen Stadt erhielt, und wegen der Schlüsselfunktion, die sie im Nachschub für die christliche Mission in Livland und für die bevorstehenden Kämpfe des Deutschen Ordens in Preußen hatte. Damit war sie aber nicht nur für die kaiserliche, sondern auch für die päpstliche Politik von Bedeutung, eine Chance, welche die Führungsgruppe der Stadt nutzte, indem sie die Reichsfreiheit Lübecks auch vom Papst schützen ließ.

### **Das 13. Jahrhundert: der handelswirtschaftliche Höhepunkt der Lübecker Geschichte**

Das 13. Jahrhundert muss in handelswirtschaftlicher und - heute noch sichtbar - baugeschichtlicher Hinsicht der Höhepunkt der Lübecker Geschichte gewesen sein. Nachdem die bisherige Hauptkonkurrentin, Schleswig, um 1230 auf den Status einer Landstadt zurückgefallen war, hatte Lübeck fast ein Monopol im Ost-West-Handel und vice versa. Die Umlandfahrt um Skagen herum, die direkte Seeverbindung zwischen Ostsee und Nordsee war wegen der vorherrschenden nord-westlichen Winde gefährlich, so dass sie bis in die zweite Hälfte des Jahrhunderts nur selten vorgenommen wurde. Die Waren des Ost-West-Handels wurden über Lübeck nach Westen über Hamburg, aber auch nach Süden verhandelt. Außerdem ging das Zeitalter der kaufmännischen Fahrtgenossenschaften, das fast einen freihändlerischen Charakter gehabt hatte, seinem Ende entgegen. Es wurde ersetzt von einer Handelspolitik, die zunehmend vom einzelstädtischen Egoismus geprägt war. Die Funktion Lübecks wandelte sich von einer

Transithandelsstadt (die sie heute wieder ist) zu einem Umschlagszentrum, in dem die fremden Kaufleute gezwungen waren, ihre Waren eine bestimmte Zeitspanne zum Verkauf anzubieten (drei bis acht Tage nach den Ordnungen des 14. Jahrhunderts). Man muss sich klar machen, dass die Lübecker aus diesem Angebot jeweils das beste aussuchen und als eigenes Handelsgut weiterverhandeln konnten, was ihnen im Wettbewerb mit anderen einen kaum abschätzbaren Vorteil bot. Es bedeutete zu anderen, dass in Lübeck fast das gesamte Warenangebot des Ostseeraums gestapelt wurde, es somit der selbstverständliche Mittelpunkt dieses Handels als Waren- und Informationszentrum war.

Neben dem Vorteil der verkehrsgeographischen Lage profitierte Lübeck von seiner außenpolitischen Bewegungsfreiheit, die sie als Reichsstadt weit im Norden, fern vom Kaiser hatte. Beides führte zu einer erfolgreichen Politik des Privilegiererwerbs. Die Ratsherren als Gesandte der Stadt erwarben zum Teil für die Lübecker allein, aber auch für die Kaufleute anderer niederdeutscher Städte, Handelsprivilegien entlang der Ost-West-Route von Novgorod bis Brügge. Flankiert wurde die Politik des Privilegiererwerbs durch Bündnisse zwischen niederdeutschen Städten. Daraus bildete sich im 13. Jahrhundert die Interessenvereinigung der niederdeutschen Städte, die sich um die Mitte des 14. Jahrhunderts unter veränderten wirtschaftlichen Bedingungen unter dem Namen der dudieschen hense enger zusammenschloss.

Am Ende des 13. Jahrhunderts reichte der aktive Handelsbereich der Lübecker Kaufleute von den Messen der Champagne in Nordostfrankreich bis Nowgorod, Polozk - Smolensk in Russland, von Bergen in Norwegen und Stockholm bis nach Straßburg unter weiter auf dem Oberrhein im Westen und über die Weichsel in Richtung Breslau und Lemberg (Lwow) bis zum Schwarzen Meer im Osten. Bevölkerungsanstieg und wirtschaftliches Wachstum hatten zu einer immer größeren Nachfrage nach den Produkten des Ostseeraums geführt. Hansisch-lübeckischer Handel war nun in erster Linie Handel mit Massenprodukten: mit Hering und Salz, Getreide und Mehl, Holz und Waldbauprodukten wie Pech, Teer, Pottasche und Asche, die ebenso wie Flachs, Hanf und Waid von den Zentren der Tuchproduktion in Flandern in enormen Mengen verbraucht wurden.

### **Die Errichtung der Lübecker Kirchen**

In dieser Hochzeit lübeckischer Geschichte wurde das Grundgefüge des Stadtbildes geschaffen wie es noch heute steht. Die Grundsteinlegung des steinernen Domes war noch zu Zeiten Heinrichs des Löwen im Jahre 1173 und in dessen Beisein erfolgt. Die neben der Nikolai-Pfarr im Dom übrigen vier Pfarrkirchen - Marien, Jakobi, Petri und Aegidien - waren wahrscheinlich ebenfalls alle im 12. Jahrhundert grundgelegt worden und fanden nach Umplanungen ihre endgültige gotische Gestalt seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Alle Kirchen wurden im 14. Jahrhundert fertiggestellt. Die Marienkirche - zwar in Konkurrenz zur Domkirche, aber immer unter Mitwirkung des Domkapitels, dem die Kirche inkorporiert blieb - war die Mutterkirche der Backsteinkathedralen des Ostseeraums. Die engen Verbindungen von Kirche und städtisch-bürgerlicher Gesellschaft zeigen sich in der Übernahme ornamentaler Formen des Kirchenbaus im profanen Hausbau. Die Hochblenden mit Doppelluken, Charakteristika des Lübecker Dielenhauses, das seit den 1280er Jahren der

dominierende Haustyp wurde, finden sich zum ersten Mal am Westgiebel der Südervorhalle der Marienkirche.

### **Kurze Stadtbaugeschichte des spätmittelalterlichen Lübeck**

Das giebelständig zur Straße errichtete Dielenhaus gilt als das Lübecker Kaufmannshaus par excellence. Lückenlos, Haus an Haus gereiht, unter jeweils gemeinsamer Nutzung einer Brandmauer durch zwei nebeneinander stehende Häuser, prägte und prägt es besonders die Straßen im Westteil der Stadt. Es war jedoch erst das Ergebnis nach rund eineinhalb Jahrhunderten Stadtbaugeschichte. Die Entwicklung bis dahin haben archäologische Grabungen offengelegt: von einfachen Pfostenbauten über Ständerbauten von hoher zimmermannstechnischer Qualität mit Keller, Erd- und Obergeschoß und ersten steinernen Häusern an der Wende vom 12. zum 13. Jahrhundert, die in den folgenden Jahrzehnten eine Vielfalt von Haustypen hervorbrachten, bis zu eben dem Dielenhaus mit seinen vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten.

Das Dielenhaus war auf wirtschaftliche Nutzung ausgerichtet. Charakteristisch ist der von außen an der Fassade ablesbare hohe Dielenraum und die darüber abgesetzten Staffeligiebel und Hochblenden mit den Doppelluken der Speicherböden unter dem Dach. Viele dieser Häuser wurden um 1300 seriell errichtet, d. h. mit gemeinsamen Brandmauern, vorgefertigten Balkenauflagen und mit durchgehenden Geschosshöhen. Die Lagerböden wurden im Hausinneren durch einen Lastenaufzug erschlossen, dessen Radwinde im Spitzbogen installiert wurde.

Allerdings bestand das Bauegefüge Lübecks nur zu etwa einem Viertel der Gebäude aus giebelständigen großen Dielenhäusern. Rund drei Viertel des Baubestands machten - entsprechend der sozialen Zusammensetzung der städtischen Bevölkerung und der zahlenmäßigen Stärke der jeweiligen Gruppen - bis ins 20. Jahrhundert hinein sog. Kleinhäuser aus, Kleinhäuser meist traufständig zur Straße errichtete Gebäude, die entweder als Einzelbauten, häufig jedoch als Reihenhäuser erstellt wurden. Eine spezifische Form dieser Kleinhäuser stellten die als Reihenhäuser errichteten Buden dar, die auf den Innenhöfen zahlreicher Grundstücke angelegt wurden und nach ihrem Zugang von der Straße her 'Gang' genannt wurden. Seit dem 13. Jahrhundert belegt erreichten sie ihre größte Dichte im 16. Jahrhundert, als die stark anwachsende städtische Bevölkerung in einer Art Binnenkolonisation auf dem Stadthügel untergebracht werden musste, da man aus Gründen der leichteren Verteidigung keine Vorstädte anlegen wollte.

Standort und Reihenfolge von Kleinhäusern in den Baublöcken scheinen giebelständigen Dielenhäusern in den Baublöcken scheinen festgelegt gewesen zu sein. Aus der Zusammensetzung der unterschiedlichen Häuser eines Baublocks ergab sich eine Nutzung durch verschiedenen sozialen Gruppen der städtischen Bevölkerung, wobei prinzipiell die Unterbringung aller Gruppen- ob arm bis reich- in einem Baublock denkbar war. Dem standen nur wirtschaftstopographische und daraus abgeleitetes sozialtopographische Faktoren entgegen. Wir begegnen somit einer Art der sozialen Stadtplanung wie sie unser durch soziale Segregation gekennzeichnetes 20. Jahrhundert nicht wieder erreicht hat. Interessant wäre es zu wissen, ob es - den Luxusordnungen für

Kleidung, Schmuck und Festlichkeiten entsprechend, Ordnungsvorstellungen gegeben hat, die das Beziehen oder den Erwerb eines Hauses in bestimmter Lage regulierten. Faszinierend ist zudem, dass dieses Gefüge so, wie es im späten 13. Jahrhundert angelegt wurde, dort, wo es nicht durch äußere Gewaltanwendung zerstört wurde, bis heute bestehen blieb.

Verändert wurde in der Regel nur die Fassade eines Hauses, selten die Substanz. So liegen hinter den meisten Renaissance-, Barock- und den klassizistischen Fassaden, die heute das Stadtbild Lübecks prägen, Brandmauern des späten 13. und 14. Jahrhunderts. In großer Zahl ersetzt wurden allerdings die Kleinhäuser. Aber auch hier traten an die Stelle älterer fachwerkgebauter Reihenhäuser nur neuere, oft zwei oder dreigeschossig aus Fachwerk oder aus Stein errichtete. Das Gefüge selbst blieb bestehen.

Den Erhalt dieses Gefüges verdanken wir in den mit großen Giebelhäusern bebauten Teilen der Stadt verdanken wir einer Bestimmung des Baurechts, das mit der Übernahme des lübeckischen Stadtrechts als lübischen Rechts in zahlreichen Städten von Tondern bis Reval (Tallinn) zur Anwendung kam: dem Recht der gemeinsamen Brandmauern. Dies besagte, dass zwei Nachbarn ihre Häuser auf einer bis zur einer bestimmten Länge und Höhe gemeinsam zu finanzierenden Brandmauer errichten mussten. Da dadurch die gesamte Balken- und Dachwerkkonstruktion eines Hauses auf Mauerwerk aufruhte, die es links und rechts mit den jeweiligen Nachbarhäusern gemeinsam hatte, konnte das Haus im Prinzip nicht abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt, sondern nur innerhalb des von den Brandmauern gesetzten Rahmens verändert, z. B. erhöht oder mit einer anderen Fassade versehen oder innen in der Raumstruktur umgebaut werden.

Das beschriebene Bebauungsgefüge von giebelständigen Dielenhäusern und Kleinhäusern von verschiedener Größenordnung herrschte im größten Teil der Stadt vor. Es gab jedoch auch Sonderbezirke mit einem anderen Bebauungsgefüge. Dasjenige im Bereich um die Kirche St. Aegidien im Südosten der Stadt, blieb bis heute in Teilen erhalten. Dort wohnten vom 12./13. bis ins 17. Jahrhundert hinein vor allem Mitglieder der im gesellschaftlichen Rang dem Niederadel gleichen Führungsgruppe der Stadt auf großen Hofanlagen mit Ländereien vor den Toren und in Saalgeschoßhäusern, die von der Straße zurückversetzt errichtet waren und deren Bautradition auf das adlige Palasgebäude zurückgeht. Ein weiterer Sonderbezirk lag vermutlich südlich der Burg um den Koberg, wo die Burghöfe der Befehlshaber der zunächst herzoglichen, dann gräflichen und schließlich der königlich-dänischen Burg gelegen haben dürften.

Der komplizierte Vorgang des Zusammenwachsens einer städtisch-bürgerlichen Führungsgruppe aus verschiedenen Gruppen unterschiedlicher Herkunft - herrschaftlichen Dienstleuten (Ministerialen) als Burgbesatzung und in 'städtischen' Verwaltungsfunktionen (Vogt, Zöllner, Münzen) sowie Kaufleuten, die zum Teil jedenfalls auch aus Ministerialen oder altfreien Familien stammten, lässt sich somit anhand der bevorzugten Lage der Ratsherrensitze noch bis heute im Stadtbild verfolgen: sie konzentrierten sich um Markt, Marienkirche und Rathaus, wo das Zentrum der bürgerlichen Stadt lag, sowie in den Sonderbezirken um St. Aegidien und im Norden der Stadt am Koberg und in der oberen Königstraße.

Nicht nur die Mitglieder der städtischen Führungsgruppen hatten Wohngebiete, in denen sie bevorzugt wohnten. Die berufstopographische Gliederung der Stadt war von Bereichen geprägt, in denen Angehörige bestimmter Berufsgruppen bevorzugt wohnten. Die Lage der jeweiligen Bereiche hing meist von berufsspezifischen Standortfaktoren ab: So wohnten die Mitglieder der Lederverarbeitenden Gewerbe wegen der Nähe zum fließenden Wasser im Osten der Stadt entlang der Wakenitz. Schiffer, Bootsleute und sonstige Schiffsbesatzungsmitglieder lebten im Nordwesten nahe dem Seehafen, ebenso wie die Exportbierbrauer (Seebrauer), Die Stecknitzschiffer, die den 1398 eröffneten Stecknitzkanal, die erste künstliche Wasserstraße Nordeuropas befuhren, wohnten im Südwesten am Binnenhafen. Die Wohnsitze der Schmiede waren um St. Petri zentriert, diejenigen der Böttcher in der Marlesgrube und in der Dankwartsgrube. Berufe, die auf Laufkundschaft angewiesen waren, wie die Bäcker und Schuster, waren über die ganze Stadt verstreut. Diese Verteilung widerspricht nicht dem oben gegebenen Bild der sozial gemischten Baublöcke, da bei den meisten Berufsgruppen die Vermögensverhältnisse der Mitglieder recht breit gestreut waren und über die Mischung der Berufe für den notwendigen sozialen Unterschied in der Zusammensetzung der Bewohner gesorgt war.

### **Lübeck als hove (Haupt) der Hanse**

Das hansische Handelssystem, in das der Lübecker Fernhandel eingebunden war, verdankte seinen Aufschwung dem europaweiten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum vom 11. bis zum 13. Jahrhunderts. Die großen Pestepidemien seit Mitte des 14. Jahrhunderts, die etwa einem Drittel bis etwa der Hälfte der europäischen Bevölkerung den Tod brachte, führte zu einer lang anhaltenden Rezession, die in Lübeck bis an den Anfang des 16. Jahrhunderts dauerte. Das Zeitalter, das wegen des 1370 im Frieden von Stralsund siegreich abgeschlossenen Kriegs gegen Waldemar IV. von Dänemark herkömmlicherweise als der Höhepunkt hansischer Geschichte angesehen wird, war daher vielmehr eines, in dem die Kaufleute der niederdeutschen Städte und ihre Räte sich mit großen handelspolitischen Problemen und einem Rückgang des Handelsvolumens auseinandersetzen mussten.

Erst damals, nämlich 1358 legten sich die bereits seit dem 13. Jahrhundert in Fragen des Auslandhandels oft zusammenarbeitenden niederdeutschen Städte von der IJssel bis nach Reval (Tallinn) und Dorpat (Tartu) den gemeinsamen Namen der stede van der dudeschen hense zu, das heißt die Städte, deren Kaufleute im Ausland ein bestimmtes, »Deutsche Hanse« genanntes Recht in Anspruch nahmen. Es war ein recht kompliziertes, an Einstimmigkeit in der Beschlussfassung gebundenes Verfassungssystem, innerhalb dessen die Städte über Ratssendeboten, die sich auf sogenannten Tagfahrten (Hansetagen) trafen, zusammen- und oft auch gegeneinander arbeiteten.

Bei rund 70 größeren, aktiv in hansischen Angelegenheiten tätigen Städten, und rund 130 weiteren, deren Kaufleute das Recht der Deutschen Hanse im Ausland wahrnahmen, lässt es sich leicht ausmalen, auf welche Probleme eine einheitliche Willensbildung stoßen musste. Innerhalb dieses Systems stand Lübeck eine Art Vorrang zu, nicht selbstverständlich, sondern von den anderen immer wieder zu erneuern. Der Rat der Stadt war sozusagen der Konsensbildner zwischen den oft divergierenden

Interessen der einzelnen Mitgliedsstädte beziehungsweise zwischen den großen Städtegruppen der livländischen, preußischen, pommerschen, wendischen, (nieder-)sächsischen, westfälischen, niederrheinischen und süderseeischen (den bei der Zuidersee gelegenen) Städte.

Die enormen wirtschaftlichen Probleme der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts blieben nicht ohne Auswirkungen auf das gesellschaftliche Zusammenleben. In den 1380er Jahren revoltierten die Knochenhauer in Lübeck. Auch zahlreiche andere niederdeutsche Städte wurden von gesellschaftlichen Unruhen oder gar gewaltsamen Aufständen heimgesucht. Die Niederschlagung des Lübecker Knochenhaueraufstandes um 1384 muss derart brutal vonstatten gegangen sein, dass die Ratsherren zu Beginn des 15. Jahrhunderts sich - für damaligen Verhältnisse sehr deutlich - von diesen Vorgängen distanzieren, als diese von der wiederum aufgebrachten Gemeinde nochmals angesprochen wurden.

1408 kam es im Verlauf der Auseinandersetzungen in der Stadt zum Auszug zahlreicher Mitglieder des Alten Rats aus Lübeck. Ein Beschwerdepunkt der Bürgerschaft war zum Beispiel, dass der Rat die hansischen Interessen der Kaufleute zum Nachteil der übrigen, zahlenmäßig weitaus größeren Bürgerschaft zu sehr unterstützt und dadurch die schlechte finanzielle Lage der Stadt verschuldet hätte. Aus dem Beispiel wird deutlich, dass das Bewusstsein, eine Hansestadt zu sein, bei dem größten Teil der Bürger und Einwohner anscheinend nicht vorhanden war, sondern die Zugehörigkeit zur Hanse auf die Fernkaufleute beschränkt gesehen wurde.

Der nach dem Auszug des Alten Rats gewählte Neue Rat hatte zum ersten und einzigen Mal bis zur Verfassungsrevision 1848 auch Handwerker in seiner Mitte. Er hatte allerdings gegenüber den Verbindungen und dem informellen Vorsprung der Mitglieder des Alten Rats am königlichen Hof keine Chance, sich durchzusetzen, vor allem, weil ihm sowohl die diplomatische Erfahrung als auch die über ein Zeitraum von 200 Jahren gewachsenen Verbindungen und zum größten Teil auch die verwandtschaftlichen und informellen Beziehungen der Mitglieder des Alten Rats fehlten. Die Ratsherren der Hansestädte bildeten nämlich eine durch eine Vielzahl familiärer Bande verbundene Führungsgruppe, welche die Vertreibung von Mitgliedern ihrer Familie ausgerechnet aus dem Haupt der Hanse nicht hinnehmen konnte. Nach achtjähriger Herrschaft des Neuen Rats kehrte 1416 der Alte Rat zurück.

Moderate Schlichtung führte zum Ausgleich zwischen den Parteien, und die 1418 in Lübeck zusammengetretene Tagfahrt der hansischen Ratssendeboten stellte einen der glanzvollsten Hansetage dar. Während der acht Jahre zwischen 1408 und 1416 war der Lübecker Rat als das 'hovet der hense' ausgefallen und hatte für die anderen schmerzlich deutlich werden lassen, wie wichtig Lübeck auch wegen der im dortigen Archiv aufbewahrten hansischen Privilegien und des Schriftverkehrs der Städte war. Konsequenterweise erhielt Lübeck dann 1418 von den übrigen Städten die - nun auch schriftlich gefasste - Befugnis, zwischen den Hansetagen gemeinsam mit den wendischen Hansestädten Angelegenheiten der Hanse tätig zu werden.

## **Die Auflösung des hansischen Handelssystems**



Für Lübecks Position negativ entscheidend war der Beginn der regelmäßigen Direktfahrt zwischen den östlichen Ostseehäfen und den Zielhäfen im westlichen Europa in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, so dass zumindest der Handel mit Massengut (Getreide, Holz, Teer, Pottasche u. a.) an Lübeck vorbei geführt wurde. Erschwerend kam hinzu, dass seit der Mitte des 15. Jahrhunderts ein großer Teil der bislang über die Häfen der Hansestädte an der südlichen Ostseeküste und dabei besonders über Lübeck in Richtung Süden nach Oberdeutschland und Mitteldeutschland transportierten russischen Waren im Zuge der »Hohen Straße« direkt auf dem Landweg aus dem russischen Hinterland über Lemberg (Lwow)-Krakau-Breslau-Leipzig-Frankfurt am Main oder Köln gebracht wurde. Damit verlor Lübeck von zwei Seiten her einen großen Teil der bislang über die Travestadt umgeschlagenen Güter.

Wegen der stärker werdenden Konkurrenz anderer Kaufleutegruppen, vor allen Dingen der oberdeutschen Kaufleute, die mit ungarischem Gold und Kupfer die westeuropäischen Märkte eroberten, wurde es für die hansischen Kaufleute immer schwieriger, ihre Privilegien erneuert zu bekommen. Seit dem 16. Jahrhundert förderten vor allem die Könige Englands und der skandinavischen Länder aus fiskalischen Gründen ihre "nationalen" Kaufmannschaften, so dass für die Privilegien der Hansekaufleute kein Platz mehr da war.

Im 15. Jahrhundert hatte sich durch die Verlagerung der Handelswege in Europa das alte hansische Handelssystem, das an die vier Kontore in Novgorod, in Nordwestrussland, in Bergen in Norwegen, in London in England und in Brügge in Flandern gebunden war, aufgelöst. Der wirtschaftliche Schwerpunkt Nordwesteuropas war nicht mehr Brügge, sondern Antwerpen. In Folge der Auseinandersetzungen mit England hatte Lübeck bis etwa 1470 seinen Englandhandel völlig eingestellt, das Bergener Stockfischmonopol wurde durch die (nicht erlaubte aber dennoch durchgeführte) Islandfahrt der Engländer und einiger norddeutscher Hansestädte gebrochen, die dem isländischen Trockenfisch direkt in die Abnehmerhäfen brachten. Und zur Umgehung des Bergener Stapels, und am Ende des Jahrhunderts wurde schließlich 1494 das Kontor in Novgorod durch den Großfürsten Iwan III. geschlossen. Als dann seit etwa 1470 die Holländer verstärkt in den Ostseeraum fuhren, um dort das notwendige Getreide für ihr dichtbevölkertes Land zu holen, brach auch der Ost- West-Handel mit wertvollen Gütern, der bislang über Lübeck gelaufen war, weitgehend zusammen. Denn nun wurden auch wertvolle Waren, die bislang über Lübeck und Hamburg nach Westen liefen, auf Direktfahrt durch den Sund transportiert.

### **Der Aufschwung im 16. Jahrhundert**

Seit dem 16. Jahrhundert konzentrierte sich der Lübecker Handel im wesentlichen auf die Ostseeregion, auf Dänemark, Schweden und Finnland, Livland und Rußland. Die geographische Reichweite erstreckte sich zwar bis Grönland, Brasilien, Spanien und über den Seeweg nach Italien, aber der Umfang des Westhandels war nicht mehr hoch, er erreichte nur einen Bruchteil des Wertes des Ostseehandels. Für den gesamten Ostseebereich blieb Lübeck allerdings der Hauptverteiler westeuropäischer Handelswaren. Das genügte der Hansestadt Lübeck, um sich seit den 1530er Jahren einen guten Anteil an dem allgemeinen Wachstum des Handels des 16. Jahrhunderts zu sichern.

Mit den enormen Zuwachsraten der im Westhandel tätigen und mit einem weitem Einzugsgebiet ausgestatteten Städte Hamburg und Danzig war das zwar nicht zu vergleichen, doch lassen die zahlreichen Renaissance-Gebäude Lübecks noch heute etwas von der Konjunktur erahnen, die vor allem seit dem 1570er Jahren anzog, als die Lübecker Handelsanteile der Holländer im Ost-West-Handel übernahmen, die damals im Freiheitskampf gegen die Spanier gebunden waren.

Am Ende des 16. Jahrhunderts verbot die Stadt fremden Kaufleuten die Durchfuhr. Alle Waren, die nach Lübeck transportiert wurden, mussten an Lübecker Kaufleute verkauft werden. Dieses sogenannte Durchfuhrverbot wurde bis 1730 aufrechterhalten. Aber trotz dieser Regelung wurden Wertgüter, die für den Ostseebereich bestimmt waren, weiterhin nach Lübeck gebracht. Auch im 18. Jahrhundert scheint das Risiko, den Kattegat mit Schiffen voller Luxusgüter zu umsegeln, so groß gewesen zu sein, dass man das Durchfuhrverbot in Kauf nahm bzw. die Möglichkeiten nutzte, es zu umgehen.

### **1531: Reformation**

Nach fast einem Jahrzehnt innerstädtischer politischer und religiöser Auseinandersetzungen wurde in Lübeck am 31.05.1531 die von Johannes Bugenhagen verfasste Kirchenordnung verabschiedet. Damit war Lübeck protestantisch. Der Weg dorthin war nicht einfach gewesen: Da Lübeck Reichsstadt war, musste es in seiner Politik Rücksicht auf seinen Stadtherrn nehmen, den katholischen, streng antireformatorischen Kaiser. In seiner Funktion als Haupt der Hanse musste es weiterhin die handelspolitischen Auswirkungen der religionspolitischen Entscheidungen bedenken.

Das alles führte zu einer streng konservativen Politik des Rates, so dass es von 1522 bis 1531 dauerte, bis sich die reformatorische Bewegung durchgesetzt hatte. Die religiöse Bewegung verband sich mit der sozialpolitischen Unruhe in der Stadt und 1528 kam es zur Einrichtung eines Bürgerausschusses für die Verhandlungen mit dem Rat um Steuererhöhungen. Dieser Ausschuss war wie die folgenden jedoch keine neue Institution, die sich die Gemeinde gegenüber dem Rat erstritten hätte, sondern die Ausschussbildung war ein uraltes Recht der seit dem Hochmittelalter als Einung aufgebauten Stadtgemeinde, das in Notzeiten, wenn die Eintracht zwischen Stadtgemeinde und Rat gefährdet war, von Seiten der ersteren rechtens eingefordert werden durfte.

In Vereinbarungen zwischen Rat und Bürgerschaft am 30. Juni und 13. Oktober 1530 wurde die Grundlage für eine neue Kirchenordnung geschaffen, zu deren Ausarbeitung man den Wittenberger Reformator Johannes Bugenhagen holte. Die sozialen Auswirkungen der Reformation waren erheblich: Rund 300 Kleriker wurden "arbeitslos", auch wenn sie ihre bisherigen Pfründen, das heißt ihre materielle Versorgung behalten konnten. Nun gab es nur noch 18 evangelische Prediger. Die Mönche der beiden Bettelorden mussten von der Armenfürsorge leben und die Nachfrage nach Wirtschaftsgütern, die der reich ausgestattete katholische Gottesdienst bislang bewirkt hatte, brach zusammen, so dass dadurch ganze Wirtschaftszweige wie die Maler, Bildschnitzer, Kerzenzieher usw. betroffen waren.

### **Die Herrschaft Jürgen Wullenwevers**

Während der politischen und religiösen Unruhen schwang sich der erst wenige Jahre zuvor aus Hamburg nach Lübeck eingebürgerte Jürgen Wullenwever im Jahre 1531 zum Wortführer der Bürger auf. Zwei Jahre später wurde er in den Rat und sofort zum leitenden Bürgermeister gewählt. Seine Politik, die im Grunde eine Fortsetzung der "klassischen", gegen die freie Sunddurchfahrt wertvoller Handelswaren gerichteten Lübecker Politik war, die nur mit weniger diplomatischen Geschick handhabte, führte zum Krieg gegen Dänemark (die sogenannte Grafenfehde).

1535, nach der Niederlage gegen den dänischen König, wurde die Verfassung Lübecks in restaurativem Geist neu geordnet; Wullenwever trat zurück. Sein politisches Ungeschick hatte darin gelegen, dass er ohne ausreichende Verbündete die militärische Auseinandersetzung mit einem stärkeren Gegner gewagt hatte. Die außenpolitischen Folgen seiner Politik waren nicht so verheerend, wie es oft dargestellt wird, da die Friedensverhandlungen mit Dänemark zu einem Abkommen führten, das die dänisch-lübeckischen Beziehungen bis zum Ende des Jahrhunderts in ruhigen Bahnen verlaufen ließ und auch für die Stellung Lübecks als Haupt der Hanse hatte das wullenweversche Interim keine negativen Folgen. Selbst bei einem Sieg Lübecks in dieser militärischen Auseinandersetzung gegen Dänemark hätten die strukturellen Merkmale der neuen Zeit, die Stärkung der territorialen Mächte, denen ein "Stadtstaat" wie Lübeck nichts mehr entgegenzusetzen hatte, nichts geändert.

### **Handel und Gewerbe in der frühen Neuzeit**

Infolge des europaweiten Bevölkerungswachstums im 16. Jahrhundert blühte in Lübeck der Handel mit Nahrungsmitteln, vor allem mit Getreide und mit Lüneburger Salz. Auch an der Konjunktur des Salzes aus Westeuropa nahm Lübeck teil. In der Stadt wurden Raffinerien betrieben, die das grobe Seesalz verfeinerten und dann im Ostseeraum weiter vertrieben.

Die Geschichte der gewerblichen Produktion der Stadt in diesem Zeitalter ist noch nicht erforscht. Sie muß jedoch angesichts der positiven Vermögensentwicklung der Bewohner der Stadt, die bis ins 17. Jahrhundert hinein anhielt, floriert haben. Nach wie vor kamen Rohstoffe aus dem Ostseeraum nach Lübeck, aber auch Metalle aus dem Harz, die hier nicht nur umgeschlagen, sondern auch weiterverarbeitet wurden.

Nach dem 30jährigen Krieg, den Lübeck zwar auf Grund des enorm teuren Baus der neuzeitlichen Befestigungsanlagen ohne direkte Schäden überstand, sank die Einwohnerzahl jedoch rapide, von über 30 000 am Ende des Krieges auf rund 17 000 um die Mitte des 18. Jahrhunderts. Diese Einbußen dürften weniger den Handel als das produzierende Gewerbe betroffen haben. Anscheinend - das ist jedoch noch nicht ausreichend erforscht - verlor Lübeck im Laufe des 17. Jahrhunderts einen Großteil seiner Eigenfabrikation und war fast ausschließlich nur noch im Seetransithandel tätig. Ende des 17. Jahrhunderts scheint man begonnen zu haben, dieser Entwicklung gegenzusteuern. Die erste Förderung von Manufakturbetrieben zur Verarbeitung importierter Rohstoffe - in diesem Fall von Leinen - ist mit einer Notifikation des Rats aus dem Jahr 1670 überliefert. Binnen der folgenden 100 Jahre wuchs die Zahl der Manufakturbetriebe auf 281 an (1784). Die Rohstoffe kamen sowohl aus West- und Süddeuropa (Tabak, Zucker und Leinen) wie auch aus dem Ostseeraum (für die Seifen-

und Amidam-Produktion). Die in Lübeck produzierte Stärke (Amidam), für die das Getreide aus dem agrarischen Um- und Hinterland benötigt wurde, war ein europäisches Spitzenprodukt. Für die Seifenproduktion importierte man Talg und Pottasche aus dem Ostseeraum und verwandte die fertige Seife in großen Mengen sowohl für die eigene Textilproduktion, als auch als Exportartikel in andere Textilregionen.

### **1669: Der Bürgerrezeß, die erste geschriebene Verfassung der Stadt**

Die großen finanziellen Belastungen nach dem Ende des 30-jährigen Krieges führten erneut zu erheblichen Auseinandersetzungen zwischen Rat und Gemeinde, in deren Folge 1669 die Rechte und Pflichten von Rat und Bürgerschaft erstmals schriftlich im sog. Bürgerrezeß fixiert wurden. Festgelegt wurde, dass der Rat immer aus vier Bürgermeistern (drei Juristen und ein Kaufmann) und 16 Ratsherren bestehen musste (zwei Gelehrte, je drei Mitglieder der Zirkel- und Kaufleutekompanie und acht Kaufleute aus den sog. commercierenden Zünften, das waren die Riga-, Bergen-, Schonen-, Novgorod-, Stockholmfahrerkompanie sowie der Gewandschneiderkompanie; die Zirkel- oder Junkerkompanie war eine Gesellschaft mit Mitgliedern ausschließlich aus der obersten Oberschicht, während der Kaufleutekompanie die wirtschaftlich führenden Kaufleute angehörten).

Die Bürgerschaft war in 12 Kollegien formiert, wobei jedes Kollegium ein Votum besaß. Diese Zwölfkollegienverfassung war noch weit von einer Demokratie im heutigen Sinne entfernt: In den ersten acht Kollegien (= die commercierenden Zünfte, die Zirkel- und die Kaufleutekompanie, sowie die in einem Kollegium zusammengefassten Krämer, Schiffer und Brauer) waren ca. 400 Personen repräsentiert, in den vier großen (Handwerks-)Ämtern, die ein einziges Votum abgeben durften, ca. 1600 Personen. Die commercierenden Zünfte mussten bei allen Handels- und Münzsachen und bei allen Gesandtschaften, die den Handel betrafen, gefragt werden. Zu den Gesandtschaften dürften sie auch zwei Delegierte aus ihren Reihen abordnen. Dieser Rezeß war die schriftliche Fixierung der aus dem Mittelalter überkommenen Rechtslage in dem Zustand, den sie im Jahre 1669 erreicht hatte.

### **Das 18. Jahrhundert, das Jahrhundert des Weins**

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts befanden sich Handel und produzierendes Gewerbe wieder im Aufschwung. Vor allem der Handel mit französischen Weinen florierte - bevorzugt wurde übrigens Weißweine (!!)-, die den im Spätmittelalter noch dominierenden Rheinwein abgelöst hatten. Der Wein wurde hauptsächlich beim Adel in Mecklenburg und Pommern abgesetzt.

Die Neutralität in den Revolutionskriegen verschaffte Lübeck und Hamburg eine bis dahin unvorstellbare Hochkonjunktur, die jedoch ein jähes Ende fand, als im November 1806 die Kontinentalsperre verkündet wurde und die Engländer mit einer Gegenblockade antworteten. 1806 waren im Lübecker Hafen 3848 Schiffe registriert worden, dagegen nur noch 149 im Jahre 1810. 1811 und 1812 liefen überhaupt keine Schiffe mehr aus. Rund 100 Lübecker Handelsfirmen, etwa ein Drittel bis ein Viertel der damals bestehenden, gingen bis 1813 in Konkurs.

## 1806: Das Ende des Alten Reiches

Als am 06. August 1806 Franz II. die deutsche Kaiserkrone niederlegte, verlor Lübeck wie die übrigen verbliebenen fünf Reichsstädte seinen bisherigen verfassungsrechtlichen Status. Dadurch war die Unabhängigkeit der Stadt sehr gefährdet. Bevor die neue Sachlage verfassungsrechtlich geklärt werden konnte, musste der Rat der Stadt entgegen dem traditionellen neutralen Status Lübecks die Besetzung durch preußische Truppen erdulden, die sich nach der Doppelschlacht von Jena und Auerstedt (1806) auf dem Rückzug vor den Franzosen befanden. Blücher ließ die Stadt verteidigen, doch wurde der Widerstand durch die Franzosen im November 1806 rasch gebrochen und nach heftigen Straßenkämpfen die Stadt erobert und drei Tage lang geplündert.

Nach der Besetzung konnte Lübeck wie auch Bremen und Hamburg zunächst immerhin den Schein staatlicher Unabhängigkeit wahren, wurde jedoch Ende 1810 gewaltsam dem französischen Kaiserreich angegliedert. An die Stelle des 1811 aufgelösten Rates trat ein Munizipalrat. Die Neuordnung der Verfassung folgte.

1813 zogen nach der Niederlage Napoleons im Russlandfeldzug russische Truppen in die Stadt ein, doch wurde die Stadt sechs Wochen später wieder von Dänen und Franzosen besetzt, die dann jedoch am Jahresende abzogen. Die Stadt wurde an den schwedischen Kronprinzen Bernadotte übergeben, einen einstigen General Napoleons, der Lübeck sieben Jahre und einen Monat vorher erobert hatte, nun aber als schwedischer Kronprinz auf der Seite der Alliierten stand.

## Die Wiederherstellung der staatlichen Souveränität und die großen Veränderungen des 19. Jahrhunderts

Auf dem Wiener Kongress gelang es den Gesandten der frei gebliebenen Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck ihre staatliche Souveränität zu sichern. Lübeck wurde Mitglied des Deutschen Bundes. Die Neuordnungen aus der Zeit der französischen Besetzung wurden nach deren Ende fast alle in restaurativem Geist rückgängig gemacht. Lübecks Verkehrsanbindung wurde durch die Überlassung des Herzogtums Lauenburg an das Königreich Dänemark - als Kompensation für das selbständig gewordene Norwegen - bis 1864 entscheidend beeinträchtigt. Außerdem entwickelte sich nach dem Ende der napoleonischen Kriege im Laufe des 19. Jahrhunderts ein immer stärker werdender Konkurrenzkampf um das mitteleuropäische Hinterland zwischen dem Hafen Lübeck und dem nunmehr zu Preußen gehörenden Stettin. Der Gesamtwert der lübeckischen Ein- und Ausfuhr machte um 1840 gegenüber Stettin nur noch gut zwei Drittel aus.

Die Haupthandelsgebiete Lübecks waren nach wie vor die nordischen Länder und Rußland, von wo weiterhin Naturprodukte (Holz, Hanf, Teer und Pottasche) sowie Eisen importiert wurden. Im Gegenzug exportierten die Lübecker Kaufleute Manufaktur- und Fabrikwaren sowie Kolonialwaren aus Übersee, letztere meist im Speditionshandel über Hamburg und für Hamburger Häuser, obgleich dies nach wie vor wegen des Durchfuhrverbots nicht gestattet gewesen wäre; erst 1853 wurde der Kommissions- und Speditionshandel ohne Einschränkung gestattet. Mit überseeischen Ländern schloß Lübeck innerhalb von nur vier Jahrzehnten zwischen 1825 und 1865 21

Handelsverträge, z.B. mit England, mit dem Königreich Brasilien (1827) und den Vereinigten Staaten von Amerika, gefolgt von Verträgen mit Mexiko, Venezuela, der Hohen Pforte (Türkei), Guatemala, Costa Rica, Neu-Granada (Kolumbien), Liberia, mit dem Schah von Persien, mit Siam, dem Sultan von Sansibar und zuletzt mit dem Kaiserreich China.

In den rund 70 Jahren zwischen der Mitte des 19. Jahrhunderts und dem Ende des Ersten Weltkrieges im Jahre 1918 beeinflussten die Veränderungen in der Staatenwelt Europas und die Einführung der neuen Verkehrssysteme und damit zusammenhängend die Industrialisierung Lübecks die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt grundlegend. Sie führten auch zu den bis dahin größten Veränderungen in der Handels- und Verkehrsgeschichte Lübecks. Die Veränderungen der Staatenwelt betrafen vor allem das Ende der territorialen Umklammerung Lübecks durch Dänemark, den Beitritt des Stadtstaates zum Deutschen Zollverein und die Gründung des deutschen Kaiserreichs. Die neuen Verkehrssysteme waren bestimmt durch die Einführung der Dampfschiffahrt und der Eisenbahn, durch die Erfindung der Schiffsschraube sowie durch den Bau des Nord-Ostsee-Kanals. Die Dampfschiffahrt (1824) diente zunächst der Aufnahme fester Personenverkehrslinien; erst seit den 1860er Jahren wurden auch Güter in nennenswertem Umfang transportiert. Bereits in den 1880er Jahren entzog die Dampfschiffahrt dem Lübecker Hafen durch den schnellen und sicheren Transport um Skagen herum bis dahin in Lübeck umgeschlagene Güter des Ost-West-Verkehrs.

Die stärksten Auswirkungen hatte das neue Verkehrsmittel Eisenbahn, das zentrale Transportmittel des 19. Jahrhunderts, das die Voraussetzung für die explosionsartige Ausweitung der Produktion in den industrialisierten Ländern Europas bildete. Die Eisenbahn - die Lübeck-Büchener-Bahn wurde 1851 eröffnet - brachte Lübeck zunächst einen gewissen Vorteil, da sich der Warentransport zu Land gegenüber dem bisherigen Landtransport verbilligte. Jedoch rückten die binnenländischen Wirkungsbereiche der deutschen Häfen durch die dichter werdenden Eisenbahnverbindungen, durch verbesserte Wasserstraßen und durch die Fortschritte im Nachrichtenwesen (1877 Einführung des Fernsprechers in Deutschland) näher aneinander. Die bisher als Vorzug wirkende Lage Lübecks im südwestlichen Winkel der Ostsee machte sich dadurch vor allem gegenüber Stettin wie auch gegenüber den Nordseehäfen nachteilig bemerkbar. Der Eisenbahntransport von Massengütern nach Westfalen und ins Rheinland, in die Hauptabnehmerländer der über Lübeck weiter vermittelten Ostwaren, war seit den 1880er Jahren gegenüber der direkten Ost-West-(Dampfschiffs-) Verbindung um Skagen herum mit Weitervermittlung auf dem Rhein nicht mehr konkurrenzfähig.

### **Langsame Veränderung der wirtschaftlichen Struktur**

Trotz der tiefgreifenden Umwälzungen in der Wirtschaftsstruktur der West- und mitteleuropäischen Staaten durch die Industrialisierung konzentrierte sich Lübeck im 19. Jahrhundert in seiner Wirtschaftspolitik weiterhin auf seine Rolle als Handelsstadt. Zwar wurde bereits in den 1830er Jahren die günstige Lage der Seestädte für Fabriken und für die Nutzung von Dampfmaschinen hervorgehoben, da die notwendige Kohle und alle Rohstoffe über See leicht zu beziehen wären. Der Vertrieb der produzierten Güter sollte für eine traditionelle Handelsstadt kein Problem darstellen. Dennoch entstanden zwischen 1818 und 1835 nur acht kleine Fabriken mit höchstens fünf Arbeitern. Als

erste Fabrik neuer Art wurde 1837 die Maschinenbauwerkstatt Schwielig gegründet. Zum ersten Mal war es kein Kaufmann, sondern ein Mechaniker und Maschinenbauer, der zudem eine Konzession zur Aufhebung des Zunftzwangs für seine Werkstatt benötigte. Daraus entstand im Jahre 1846 die erste Lübecker Maschinenfabrik Klommen und Schetelig. Sie war besonders an der Ausrüstung und Reparatur von Schwimmbaggern beteiligt, die für die Ausbaggerung der Trave benötigt wurden. Somit sorgten die Anforderungen der neuen Verkehrstechnik (Dampfschiffahrt) für den Aufbau einer industriellen Produktion. Aus dieser Fabrik ging letztlich 1873 die Lübecker Maschinenbau Gesellschaft (LMG) hervor als erste bedeutendere industrielle Aktiengesellschaft, die hauptsächlich mit auswärtigem Kapital gegründet wurde.

Seit den 1840er Jahren begann die Stadt Lübeck ihre Wirtschaftsverfassung den Anforderungen der Zeit anzupassen. 1842 wurde der mittelalterliche Zunftzwang aufgehoben; der Rat entschied nun allein darüber, welche Unternehmen in Lübeck angesiedelt werden dürften. 1847/48 folgte das erste Fabrikgesetz und 1859 die Reform der Nachbarrechte, die bislang viele Neuerungen verhindert hatten. 1853 wurden nach Auflösung der kommerzierenden Zünfte Kaufmannschaft und Handelskammer gegründet. In diesem Zusammenhang wurde das Verbot des Kommissions- und Speditionshandels aufgehoben, im Jahre 1864 die Torsperre abgeschafft und schließlich 1867 die Gewerbefreiheit eingeführt.

#### **1848: Die erste "demokratische" Verfassung Lübecks**

Am 08. April 1848 verabschiedete die Bürgerschaft einstimmig die "Verfassungs-Urkunde für die freie und Hansestadt Lübeck" mit der die seit 1669 geltende Kollegienverfassung aufgehoben war. Die neue Bürgerschaft sollte ein ständisch gegliedertes, auf 6 Jahre gewähltes Repräsentativorgan sein, in das Kaufleute und Gewerbetreibende jeweils 40 Abgeordnete, Gelehrte und Krämer jeweils 12 und die Landleute 16 Mandatsträger entsenden konnten. Die Zahl der Wahlberechtigten erreichte noch nicht einmal 6 Prozent der lübeckischen Bevölkerung (immerhin 22 Prozent hatten an der Wahl zur Frankfurter Nationalversammlung teilnehmen dürfen), so dass von "demokratisch" im Wortsinn hier überhaupt keine Rede sein kann.

Nach dem Zwischenspiel der Lübecker "Revolutschon", bei der Einwohner der Stadt die Versammlung der Bürgerschaft in dem Gebäude der Reformierten Kirche stürmten und die Teilnehmer festsetzten, kam es am 30. Dezember 1848 zur "Verfassung des lübeckischen Freistaates", der die neun Monate zuvor beschlossene ständische Gliederung der Bürgerschaft aufhob. "Von nun an hatten alle Bürger in den 11 für das Stadt- und Landgebiet festgelegten Ortsbezirken ein gleiches Wahlrecht, und auch die Juden waren zum Bürgerrecht zugelassen. Die Bürgerschaft tagte öffentlich, ihre Verhandlungen und Beschlüsse durften in den Zeitungen bekannt gemacht werden. Lübeck war damit die erste der drei Hansestädte, die sich eine zeitgemäße Verfassung gegeben hatte.

Die Trennung von Verwaltung und Justiz erfolgte erst im Dezember 1851, so dass gesetzgebende Gewalt, vollziehende Gewalt und rechtssprechende Gewalt nun getrennt waren. Die entsprechende Neugliederung der Behörden dauerte jedoch bis zum Jahre 1864, aber seit damals wurde die Rechtssprechung durch unabhängige Richter wahr

genommen. Die Bürgerschaft zählte 120 Mitglieder, der Senat 20, seit 1851 auf 14 reduziert; sie waren auf Lebenszeit gewählt und die Bürgerschaft wirkte bei der Wahl mit. Mindestens sechs der Senatoren mussten Juristen sein und die Mindestanzahl von fünf kaufmännischen Senatoren drückte auch weiterhin das Selbstverständnis einer Handelsrepublik aus.

Die neue lübeckische Verfassung von 1848 mit der Einführung des allgemeinen Wahlrechts zur Bürgerschaft bedeutete auch das Ende des gleichnamigen bisherigen Gremiums, in dem die kaufmännischen Kollegien vorgeherrscht hatten. Die "commercierenden Zünfte" verloren ihre politischen Rechte. Am 29. April 1853 schlossen sich - wie oben bereits erwähnt - alle Mitglieder der bisherigen kaufmännischen Kollegien zu einer einzigen Kaufmannschaft zusammen. Zu ihren Vorstand wählten sie die Handelskammer. Die Kaufmannschaft war nach der Kaufmannsordnung von 1853 "die Genossenschaft aller in Lübeck zur Ausübung des kaufmännischen Gewerbes selbstständig berechtigten Personen". Bis 1867 bestand eine Zwangsmitgliedschaft, die dann wegen des Grundsatzes der Gewerbefreiheit aufgehoben wurde.

### **Wirtschaftliche Entwicklung von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum ersten Weltkrieg**

Lübeck investierte vor allem in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Hafen, Trave und Eisenbahn), eine Sozialgesetzgebung war erst im Entstehen. Zwischen 1880 und 1890 erfolgte der Durchbruch zu moderner Fabrikarbeit durch zahlreiche Neugründungen wie z.B. der Schiffswerft Henry Koch, der Maschinenbaufabrik Weber und Miesner, der Blechdosenfabrik Ewers & Co. sowie der Emaille-Fabrik Phiel & Söhne. Die Schutzzollpolitik des Reiches seit Ende der 1870er Jahre führte in Lübeck zum Aufblühen des Holzhandels und der Holzverarbeitenden Industrie.

Ein bis heute bestehender Schwerpunkt der industriellen Produktion begann 1845 mit der Gründung der ersten deutschen Fabrik zur Herstellung von Nahrungsmittelkonserven (B. H. Carstens). Die Produkte der Land- und Fischwirtschaft, die aus dem agrarischen Umland bzw. über Handel und Schifffahrt seit Jahrhunderten nach Lübeck einkamen, bildeten die Rohstoffbasis dieser Entwicklung. Seit Jahrhunderten schon waren Schmieden, Bäckereien, Brauereien, Salzraffinerien, Zuckersiedereien und Weinkeller für den Ausbau von importiertem Wein typisch für die Gewerbestruktur Lübecks, die ja bereits seit Gründung der deutschrechtlichen Stadt und vermutlich schon z.Zt. des slawischen Alt Lübeck im gesalzenen Hering ein Handelsprodukt von `Weltgeltung` hatte. Insofern war die Einrichtung von Fabriken zur Herstellung haltbarer Speisen eine kontinuierliche Weiterentwicklung überkommener Gewerbestrukturen. Die Vorzüge der geographischen Lage und des überlieferten Spezialwissens ergänzten sich gegenseitig. Der zunächst durch Räuchern, später hauptsächlich durch Braten und Marinieren veredelte Hering wurde zu einem billigen, nahrhaften Volksnahrungsmittel des Kaiserreichs, vergleichbar dem Salzhering des späten Mittelalters. Die Fischveredelung hatte positive Effekte auf andere Branchen, besonders in der Metallindustrie, wo Blechdosen, Verschlußmaschinen, gußeiserne Bratöfen und anderes produziert wurden. Die Konservenindustrie für Gemüse- bzw. Fleisch- und Fischkonserven blieb über Jahrzehnte hinweg wettbewerbsfähig, wobei



besonders die Fischindustrie ihr Absatzgebiet seit den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts auf ganz Deutschland ausdehnte. Die Erzeugnisse der Gemüse- und Fleischkonservenfabriken wurden vor dem Ersten Weltkrieg weltweit abgesetzt. Hauptprodukte waren Erbsen, Spargel und Bohnen, die meist im Umland der Stadt angebaut wurden. Die Nachfolgefirma der Konservenfabrik Paul Erasmi & Co., 1866 gegründet, produziert noch heute unter dem Markennamen Erasco in der Geniner Straße. Die Fischkonservenherstellung dagegen ist untrennbar mit dem Lübecker Stadtteil Schlutup verbunden.

Nach 1875 wurden die Betriebe nicht mehr in der Altstadt, sondern entlang der Wasserstraßen und entlang den Drei-Wege-Achsen Moislinger Allee, Fackenburger Allee und Schwartauer Allee angelegt. Damals wurde St. Lorenz zur bevölkerungsreichsten, vor allem von Arbeiterhäusern geprägten Vorstadt; es sollte jedoch bis 1894 dauern, bis ein Bebauungsplan gesetzlich festgestellt wurde, der sich in seinem geplanten Straßennetz im wesentlichen an der bereits durch die private Baugrundspekulation vorgegebenen Struktur orientierte.

### **Nord-Ostsee-Kanal (1895) und Elbe-Trave-Kanal (1900)**

Die Inbetriebnahme des Nord-Ostsee-Kanals im Jahre 1895 führte schließlich zu einer verstärkten Industrieansiedlungspolitik, die die Warenstruktur des Lübecker See- und Binnenhandels vor allem wegen der Rohstoffversorgung der Industriebetriebe und des Exports der Fertigprodukte erheblich veränderte. Der Kanal hatte tiefgreifende Folgen für den Ost-West-Handel zur See, weil er den Nordseehäfen, vor allem Hamburg, Bremen und Emden, den direkten Zugang zum Ostseehandel ermöglichte. Waren, die aus dem mitteleuropäischen Hinterland, z. B. auf der Elbe oder per Landfracht nach Hamburg gebracht wurden und die bislang in Lübeck für die Ostsee-Anrainer verschifft worden waren, konnten nun von Hamburg aus im direkten Seeverkehr in den Ostseeraum gebracht werden.

Die Antwort Lübecks war der Bau des Elbe-Trave-Kanals, der das potentielle binnenländische Einzugsgebiet der Stadt über die Elbe bis nach Böhmen und Mähren erweiterte. Jedoch konnte der im Jahre 1900 eröffnete Kanal die Einbußen, die aus dem Handel über den Nord-Ostsee-Kanal folgten, nur mindern, aber nicht ausgleichen. Das Hauptproblem bestand in der Güterstruktur des Lübecker Seehandels, der zu 75 Prozent des Gesamtumsatzes von der Einfuhr über die Ostsee dominiert wurde, so daß Rückfrachten für die Seeschiffe fehlten. Der Plan, über den Elbe-Trave-Kanal Rückfrachten herbeizuschaffen, scheiterte jedoch, weil Hamburg seine Frachtraten unter die lübeckischen senkte und außerdem durch seinen Überseehandel auch Rückfracht für die Bergfahrt auf der Elbe hatte, mit der Lübeck nicht konkurrieren konnte. Im Wettbewerb mit Stettin wirkte sich der Elbe-Trave-Kanal dagegen positiv aus. Durch den zusätzlichen Massengüterverkehr steigerte er das Verkehrsaufkommen und das Handelsvolumen erheblich. Als wichtigstes Einzugsgebiet des Kanals kristallisierte sich der Raum der Mittel- und Unterelbe mit den märkischen Wasserstraßen heraus. In Talfahrt wurden auf dem Kanal importiert: Gerbstoffe, Kalisalze zum Düngen, Phosphorsäure, Kalk, Baumaterialien, Schwefelkies, Erdöl und andere Minerale sowie Salz. Über See eingeführt und über den Elbe-Trave-Kanal nach Süden ausgeführt wurden vor Beginn des

Ersten Weltkriegs vor allem Roheisen und Eisenerze aus Schweden sowie Rundholz zur Herstellung von Holzmasse und Zellstoff aus Finnland und Rußland.

Im Zusammenhang mit dem Bau des Elbe-Trave-Kanals fand die Erschließung neuer Industrie-Ariale an der Trave statt. Man entschloß sich, neue Industrien anzusiedeln bzw. wie im Falle des Hochofenwerks in Herrenwyk selbst zu gründen. Der Staat Lübeck zeichnete dabei Aktien im Nennwert von einer Million Mark. Siems, Dänischburg, Herrenwyk, Kücknitz und Schlutup wurden zu Industriestandorten. Weitere Infrastrukturmaßnahmen erschlossen den Lübecker Hafen durch die Eisenbahn, und in den Jahren zwischen 1903 und 1908 kam es zur Errichtung des neuen Güter- und Hauptbahnhofs.

Seit Beginn des 20. Jahrhunderts hatte Lübeck den Strukturwandel von einer Handelsstadt zu einer Handels- und Industriestadt vollzogen. Diese Entwicklung ist im Zusammenhang mit der guten Versorgung der bei Lübeck ansässigen Industriegebiete durch Massengütertransporte über See und über den Elbe-Trave-Kanal zu sehen. Insgesamt gesehen verschob sich aufgrund der Versorgung der in Lübeck heimischen Industrien die Struktur des Handels vom Umschlags- und Transitgut auf Ortsgut.

### **Das 20. Jahrhundert**

Am Ende des Ersten Weltkrieges hatte sich die Staatenwelt des Ostseeraums stark verändert. Polen, Litauen, Lettland, Estland und Finnland waren selbständige Staaten. Die Machtübernahme der Bolschewiken in Rußland hatte zur fast völligen Ausschaltung Lübecks aus dem seit Jahrhunderten traditionsreichen Rußlandgeschäft geführt, das für die Stadt eine der wichtigsten Handelsverbindungen gewesen war. Finnland und die skandinavischen Länder richteten direkte Überseelinien ein und lenkten dadurch den Transitverkehr von den deutschen Seehäfen ab. Danzig schied - ebenso wie das Memelland - aus dem Verband des Deutschen Reiches aus und wurde zur Freien Stadt erklärt, und im polnischen Hafen von Gdingen entstand den Häfen an der südlichen Ostseeküste eine gefährliche Konkurrenz. In Lübecks südlichem Einzugsgebiet, das durch den Elbe-Trave-Kanal ( 1921 im Elbe-Lübeck-Kanal umbenannt) erschlossen wurde, waren aus dem ehemaligen Vielvölkerstaat Österreich-Ungarn die selbständigen Staaten Tschechoslowakei, Österreich, Ungarn und Jugoslawien entstanden.

Erst mit der Geldstabilisierung 1923 trat wieder eine gewisse Normalität in Handel und gewerblicher Produktion ein. Die folgenden zwei Jahrzehnte waren geprägt von der Weltwirtschaftskrise einerseits, der im Zeichen der Aufrüstung Deutschlands guten Auslastungen der Lübecker Industrien und des Hafens, andererseits vor allem durch den Neubau von Munitionsfabriken.

### **Die nationalsozialistische Herrschaft**

Die Machtergreifung der Nationalsozialisten im Jahr 1933 hatte auch in Lübeck eine Schreckensherrschaft zur Folge, der zahlreiche Bürger der Hansestadt zum Opfer fielen. Sofort nach der Machtergreifung wurde der Lübecker SPD-Reichstagsabgeordnete Dr. Julius Leber inhaftiert, zu 20 Monaten Haft verurteilt, später aber hingerichtet. Die katholischen Kapläne Johannes Prassek, Herrmann Lange und Eduard Müller sowie der

lutherische Pastor Karl Friedrich Stellbrink wurden vom Volksgerichtshof zum Tode verurteilt und am 10. November 1943 in Hamburg hingerichtet. Die jüdische Gemeinde Lübecks, die 1933 noch 497 Menschen umfasste, fand ihr Ende; die letzten Lübecker Juden wurden im April und Juli 1942 und im Februar 1943 ins Konzentrationslager Theresienstadt deportiert. Nur eine Frau überlebte.

### **1937: Verlust der staatlichen Selbstständigkeit**

Am 01. April 1937 verlor Lübeck seine seit 1226 innegehabte Selbstständigkeit und fiel an das Land Preussen. Rechtliche Grundlage war das "Gesetz über Groß-Hamburg und andere Gebietsbereinigungen" (kurz: Groß-Hamburg-Gesetz), in dem verfügt wurde, dass Preussen als Ersatz für die Angliederung bisher preussischer Gebiete (Altona, Harburg, Wandsbek u. a.) an Hamburg mit Lübeck, den oldenburgischen Landesteilen Lübeck (Eutin) und Birkenfeld, auch mit Cuxhaven, Geesthacht u. a. entschädigt wurde. Der Anschluss erfolgte ohne jegliche Mitwirkung von Seiten der Stadt.

Palmarum 1942 wurde die Stadt vom ersten Luftangriff, der die Wohngebiete einer deutschen Stadt traf, zu 25% (Altstadt) zerstört, ein zweiter Angriff vom 25. August 1944 galt den Munitionsfabriken vor der Stadt. Im Spätherbst 1944 erhielten Lübeck und Göteborg die Funktion, die Marseille bis zur Invasion durch die Alliierten als Umschlagplatz für Post an Kriegsgefangene innehatte. Auf schwedischen Schiffen wurden die Sendungen nach Göteborg und von dort aus nach Lübeck und umgekehrt befördert. Dieser Funktion seines Hafens verdankte Lübeck, daß keiner der verheerenden Bombenangriffe in den letzten Monaten des Krieges die Stadt traf, so daß es das Kriegsende ohne weitere Zerstörungen erreichte.

### **Die Zeit des Wiederaufbaus: 1945-1960**

Nach Kriegsende erforderte die Eingliederung der großen Zahl an Flüchtlingen aus den Ostgebieten des Reiches sämtliche Mittel, die aufzubringen waren. Die Einwohnerzahl Lübecks verdoppelte sich. In den nächsten 1½ Jahrzehnten konnte die Investitionspolitik der Stadt nur darauf gerichtet sein, die Infrastruktur zur Versorgung dieser hohen Einwohnerzahl (z.B. Schulen) zu verbessern.

Die Staatenwelt des Ostseeraums hatte sich im Vergleich zum Vorkriegszustand erheblich verändert. Für Lübeck hatte das gravierende handelswirtschaftliche Konsequenzen, da das unmittelbare Hinterland der Stadt durch die Teilung Deutschlands erheblich verkleinert worden war. Zum zweiten entfiel das handelswirtschaftliche Transitland östlich des Eisernen Vorhangs, wozu auch das Einzugsgebiet der Elbe über den Elbe-Lübeck-Kanal gehörte, dessen Bedeutung dadurch große Einbußen erlitt. Die neue Grenzziehung erforderte eine Umorientierung der bislang vorherrschenden mitteleuropäischen Binnenmärkte. Zudem wurde der Ostseeraum in drei unterschiedliche Wirtschaftsgemeinschaften aufgeteilt: Mit der Gründung der EWG (Europäische Wirtschaftsgemeinschaft) geriet Lübeck im Jahre 1957 an den äußersten Rand dieser Wirtschaftsgemeinschaft, da kein weiterer Ostsee-Anrainerstaat zu ihr gehörte. Die skandinavischen Staaten waren Mitglieder in der EFTA (European Free Trade Association/Europäische Freihandelszone), die Länder an der südlichen Ostseeküste (DDR, Polen und die Sowjetunion) gehörten dem RGW (Rat für gegenseitige

Wirtschaftshilfe) an. Lübeck lag somit an der Nahtstelle zwischen drei Wirtschaftsblöcken, wobei die Grenze zum RGW ab 1961 infolge des Mauerbaus noch dichter wurde, als sie ohnehin war. Zwar hatte die Blockbildung nicht so starke Auswirkungen, wie man ursprünglich befürchtete, doch zeigte sich bis zum Ende der 60er Jahre, daß der Handel zwischen den zu den jeweiligen Wirtschaftsgemeinschaften gehörenden Staaten weitaus stärker anstieg als der Handel zwischen den Wirtschaftsgemeinschaften.

### **Verkehrstechnische "Revolution" und die Anlage des Skandinavienkais**

Im Zeitraum der verkehrstechnologischen "Revolution" (1960-1972) blieb die großpolitische Lage im Ostseeraum unverändert, sieht man von der zunehmenden Abschottung der DDR (Deutsche Demokratische Republik) von der BRD (Bundesrepublik Deutschland) ab. Dagegen verbreiteten sich in diesem Zeitraum neue Transporttechnologien im Ostseeverkehr, die in Form der Fährschiffahrt neue Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs schufen. Diesem Strukturwandel vom konventionellen Umschlag zum Roll-on-/Roll-off-System verdankte die Hafengruppe Lübeck-Travemünde die stürmische Aufwärtsentwicklung ihrer Umsatzzahlen zwischen 1960 und 1970. Die schnelle Reaktion auf die neu eingetretene Entwicklung mit dem Ausbau des Skandinavienkais in Travemünde ( und nicht der der Erneuerung des Stadthafens) im Zusammenhang mit seiner verkehrsgeographischen Lage sicherte Lübeck eine dominierende Position im Verkehr mit Dänemark, Schweden und Finnland, deren Anteil am Gesamtumschlag des Lübecker Hafens im Jahre 1970 70 % betrug.

### **Fährschiffsverkehr und Hafenumschlag**

Der Anteil des Fährschiffsverkehrs stieg beständig, von 0,34 % im Jahre 1962 auf 18,88 % im Jahre 1969 bis auf 87,2 % im Jahre 1995. Die wichtigsten Linien wurden alle in den 60er Jahren gegründet bzw. als ganzjährige Linien neu eingerichtet (TT-Linie 1962, Finn-Linie 1964, Moltzau-Linie 1963 usw.). Die Fährschiffahrt ermöglichte zusammen mit neuen Transporttechnologien wie Container, Unit-Loads und sonstigen kombinierten Verkehren das sehr schnelle Wachstum des Güterumschlags. Er erhöhte sich von etwas über 3 Mio. t im Jahr 1960 auf 7,7 Mio. t im Jahre 1972. Doch ist in diesen Umsatzzahlen ein erheblicher Prozentsatz an Eigengewichten der Transportfahrzeuge und Verpackungen (LKWs, Eisenbahnwaggons, Container) enthalten, der mit Zunahme des Roll-on-/Roll-off-Verkehrs ständig anstieg und sich z. B. 1995 auf 35 % der Gesamttonnage belief.

Die nach Menge gemessen wichtigsten Umschlagsgüter waren zu Beginn der 70er Jahre noch immer Massengüter: Holzprodukte (Schnittholz, Zellulose, Papier und Kartonagen), Steinkohle, Schwefelkiesabbrände, Baustoffe, Stein- und Siedesalz, aber auch bereits Personen und Kraftwagen in großer Zahl. Die Struktur des Umschlags blieb bestehen. Von Lübeck aus ging ein starker Stückgutverkehr und ein volumenmäßig geringer Massengutverkehr in den Ostseeraum, auf dem umgekehrten Weg ein hoher Rohstoff- und Halbwareneinzug entgegenstand. Die Auslastung der Linien- und Transportschiffahrt war also vom Ostseeraum nach Lübeck günstiger als umgekehrt. Im Zusammenhang mit dem Fährverkehr und der zunehmenden Neigung und Möglichkeit, Urlaubsreisen ins

Ausland zu machen, sowie durch zollfreie Einkaufsfahrten verdoppelte sich der Personenverkehr von 1964 bis 1969.

### **Die Aufweichung der politischen Systeme und der Rückgang der Schwerindustrie**

Der Zeitraum zwischen 1972 und 1988 war gekennzeichnet durch die Aufweichung der politischen Systeme 1972 lockerte sich die starre Abgrenzung zwischen EWG, EFTA und RGW. 1973 trat Dänemark der EWG bei, wodurch Lübeck seine absolute Randlage in dieser Wirtschaftsgemeinschaft verlor. Im gleichen Zeitraum setzte allerdings auch ein Strukturwandel in der Industrie ein, gekennzeichnet vor allem durch den Rückgang der Schwerindustrie. 1965 war in Lübeck die höchste Zahl der Beschäftigten in der Industrie in Friedenszeiten mit 34 600 Arbeitskräften erreicht worden, danach sank ihre Anzahl kontinuierlich (1981 ging das Hochofenwerk Herrenwyk (= Metallhüttenwerk Lübeck m.b.H.) in Konkurs), bis im Jahre 1994 nur noch 17888, d. h. 52 Prozent der Beschäftigten von 1965 in diesem Sektor tätig waren. Das alles hatte Auswirkungen auf den Umschlag im Lübecker Hafen, die sich jedoch nicht in der Menge des Umsatzes, sondern in dessen Gliederung niederschlugen.

Seit 1972 entwickelte sich der Güterumschlag zunächst in ruhigeren Bahnen als im vorangegangenen Jahrzehnt, beschleunigte sich allerdings nach dem rezessionsbedingten Tief von 1982 wieder stark. Dabei verloren die Transporte von Massengütern (mit Ausnahme von Kohle und Getreide) wegen des Strukturwandels der Industrie und nach dem Ende der Baukonjunktur, wodurch die Transporte von Steinen und Erden entfielen, weiter an Bedeutung. Der Stückgutumschlag expandierte dagegen erheblich. Das zunehmende Ladungsaufkommen beruhte zum einen auf dem gesamtwirtschaftlichen Wachstum, zum anderen erhielt Lübeck dadurch zusätzliche Ladung, daß der Verkehr von bisher benutzten Wegen umgelenkt wurde. Insbesondere der Seetransit der Nordseehäfen nach Skandinavien wurde in einen gebrochenen See/Landtransit umgewandelt. Auch neue Logistikkonzepte der Industrie spielten eine große Rolle: Im "Just-in-time"-Verfahren wird die betriebliche Lagerhaltung zugunsten einer fließbandartigen kontinuierlichen Versorgung mit den nötigen Vorprodukten verringert. Dadurch wird die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Lkw- und des Roll-on/Roll-off-Verkehrs beeinflusst. Das steigende Verkehrsaufkommen sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr sowie die Kostenentwicklung im Seeschiffsbereich führten zu einem Strukturwandel innerhalb des Fährverkehrs, wobei die eingesetzten Fährschiffseinheiten immer neue Größenordnungen erreichten.

### **Die "Wende" von 1989 und ihre wirtschaftlichen Folgen**

Die Jahre seit 1989 waren und sind gekennzeichnet von der politischen Neugliederung Mittel- und Osteuropas und von der Einführung des europäischen Binnenmarktes. Seit dem 9. November 1989 gewann Lübeck durch die Öffnung der deutsch-deutschen Grenzen wieder die Zentralität inmitten des traditionsreichen Wirtschaftsraumes "großdeutsche Küstenregion", der Schleswig-Holstein, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern mit mehr als 6 Mio. Einwohnern umfaßt.

Im Zuge der Wiedervereinigung wurden Fährschiffslinien von Lübeck nach Rostock verlegt, wobei der gesamte Fährverkehr mit Dänemark dorthin abwanderte. Der übrige

Seeverkehr mit diesem Land ist wegen der neu gebauten guten Straßenverbindungen extrem zurückgegangen. Weiterhin ansteigend war der Verkehr mit dem nach wie vor an erster Stelle stehenden Schweden sowie nach Finnland.

Der Handel mit den wirtschaftlich wichtigen skandinavischen Ländern folgt nun dem Muster für den Handel zwischen Industrienationen: Abgesehen von einigen Produkten werden in der Regel gleiche Produktgruppen ausgetauscht, vor allem Maschinen, Automobile, elektrotechnische und elektronische Erzeugnisse und chemische Produkte. Nahrungsmittel und Holz sowie Holzprodukte runden die Güter der Außenhandelsbeziehungen ab. Der engen, zwischenindustriellen Arbeitsteilung zwischen Mitteleuropa und dem Norden und dem hohen Anteil des Fährverkehrs entsprechend, hat im internen Ostseeverkehr das Stückgut einen wesentlich höheren Anteil als der Handel mit Containern, deren Anteil jedoch steigend ist. Das gilt vor allem für den nach Norden gehenden Verkehr. Der früher beträchtliche Massengutempfang (Brennstoffe, Erze, Metallabfälle) ist tendenziell rückläufig. Extrem rückläufig ist ebenfalls die Anzahl der beförderten Passagiere, die von 1,36 Mio. 1992 auf 0,7 Mio. im Jahr 1995 fiel. Neue Bedeutung erhält aufgrund des Wegfalls des "Eisernen Vorhangs" wieder der Elbe-Lübeck-Kanal. Die Menge der transportierten Güter verdoppelte sich zwischen 1990 und 1994, war wegen Bauarbeiten an den Kanalschleusen einige Jahre rückläufig, zieht seit 1999 jedoch wieder an. Eingeführte Güter waren in erster Linie Baumaterialien, Kalidüngemittel, Mais und Futter, sowie Gas, Diesel- und Heizöl. Im Ausgang dominierten Getreide, Sand und Kies sowie Zellstoff.

### **Strukturveränderungen im Umschlag des Lübecker Hafens**

Innerhalb des Umschlags im Lübecker Hafen haben sich erhebliche Umstrukturierungen vollzogen, die auf die Veränderungen der wirtschaftlichen Gegebenheiten zurückzuführen sind. Die Auswirkungen des Strukturwandels der Industrie lassen sich im Hafenumschlag deutlich erkennen. Der Industrieumschlag (privater Umschlag) fiel zwischen 1959 und 1994 von 63,1 % des Gesamtumschlages auf 6,7 % ! Das ist in erster Linie auf den Ausfall der Massentransporte von Erz, Kohle und Koks durch die Schließung des Hochofenwerkes und anderer Betriebe zurückzuführen, andererseits aber auch dem enormen Anstieg des Gesamtumschlages zuzuschreiben: Die 63,1 % Industrieumschlag 1959 umfaßten 1,44 Mio. t, die 6,7 % von 1994 1,37 Mio. t !

Gegenwärtig ist der Lübecker Hafen der größte Fährhafen Europas, der in seinen Hafenteilen Lübeck-Schlutup und Lübeck-Travemünde kombinierten Fracht- und Passagierverkehr (in Lübeck-Schlutup ausschließlich Güterverkehr) abwickelt. 1995 verkehrten 30 Fährschiffe in regelmäßigem Fahrplanverkehr zwischen Lübeck und Häfen in Schweden, Finnland, Rußland, Lettland, Belgien und Großbritannien. Der Hauptverkehr findet nach wie vor mit Schweden und mit Finnland statt. Neue Verbindungen mit Rußland, Polen und den baltischen Staaten zeichnen sich ab. Die aus dem westlichen Europa herantransportierten Transitgüter stammen hauptsächlich aus Holland, Belgien, Frankreich, Spanien und Portugal.

Im Vergleich zu den Umschlagszahlen anderer norddeutscher Häfen zeigt sich, daß Lübeck nach wie vor der bedeutendste Ostseehafen Deutschlands vor Rostock und Kiel ist. Im Vergleich zu den Überseehäfen Hamburg und Bremen wies Lübeck 1992 jedoch

nur 28 % (Hamburg) bzw. 59 % (Bremen) der Umsatzmenge dieser Häfen auf, bei weiterhin steigender Tendenz.

### **Lübeck heute**

Die Veränderungen der ökonomischen Rahmenbedingungen in den letzten zwei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts lassen sich in ihren Auswirkungen noch nicht erfassen. Die beiden Hauptrichtungen sind die sog. Globalisierung mit ihren anonymen Kapitalinteressen und deren Auswirkungen, die für eine lokale und regionale Politik kaum noch steuerbar sind. Auf der anderen Seite steht der Drang (und vernünftigerweise auch der Zwang) nach ökologisch besser durchdachten Wirtschaftsprinzipien. Lübeck steht zudem im Spannungsfeld zwischen seiner alten, erhaltenswerten Kultur - weswegen ein großer Teil der Altstadt 1987 zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt wurde - und dem Drang nach Anschluß an die ökonomische Entwicklung und der Ausbildung der Stadt als Oberzentrum im Raum östlich von Hamburg.

Allen Entwürfen zu den Zukunftschancen der Stadt als Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungszentrum, einschließlich der Kultur, liegen bei unterschiedlicher Gliederung und Gewichtung der einzelnen Kriterien vier (Wirtschafts-)Bereiche zugrunde:

- 1.: Hafen (größter deutscher Ostseehafen und größter Fährhafen Europas);
- 2.: Wissenschaftliche und technologische Entwicklung und Wirtschaftsförderung (Hochschulstandort, geplanter Hochschulstadtteil, Technikzentrum Lübeck);
- 3.: Gewerbliche Produktion (Medizintechnik, Lebensmittelindustrie, Maschinenbau);
- 4.: Kultur und Tourismus (Weltkulturerbe Lübecker Altstadt, Seebad Travemünde).

Die Realisierung der in diesen vier Bereichen liegenden Möglichkeiten wird im Verbund mit Partnerstädten und -regionen gesucht. Regionale und überregionale Vereinigungen wie die Region Lübeck, die Region Holstein-Mecklenburg (HOLM), die Union der Ostseestädte (UBC) sowie der Hansetag der Neuzeit versuchen, die spezifischen Interessen der Kommunen und Regionen zu bündeln und in gemeinsamer Absprache zu vertreten und durchzusetzen.

Die grundlegende strukturelle Voraussetzung ist nach wie vor die Lage der Stadt am südwestlichen Ende des Ostseeraumes und damit die Chance, am wachsenden Verkehrs- und Transportaufkommen auf der "nassen Ostseeautobahn" zu profitieren. Allerdings ist im einzelnen noch offen, wie sich die verkehrsgeographische Lage Lübecks angesichts des prognostizierten Wirtschaftswachstums in den sechs kleinen und drei großen Ostsee-Anrainerstaaten auswirken wird. Zwar hat die Ostsee die Chance, eines der wichtigsten Gewässer im Welthandel zu werden - also die Rolle wieder zu übernehmen, die sie bereits vom 13. - 17. Jahrhundert innehatte - aber die verkehrstechnische Erschließung dieses Raumes birgt für Lübeck neben einigen Chancen auch Gefahren.

Da wäre zum einen die Einbindung in das neue ökonomische Kräftezentrum Kopenhagen - Malmö. Von Westen her ist Kopenhagen bereits ohne Fährunterbrechung auf Straße und Bahn über die inzwischen vollendeten Tunnel- und Brückenbauten im Großen Belt erreichbar, Malmö wird es über die im Jahr 2002 fertiggestellten Tunnel- und Brückenbauten im Öresund sein. Dem Güter- und besonders dem Passagierverkehr, der bislang über Lübeck nach Schweden geht, drohen Einbußen, die sich noch verstärken werden, sobald die feste Querung des Fehmarnbelts auf der Vogelfluglinie realisiert sein wird. Von der südlichen Ostseeküste aus ist Südschweden per Schiff inzwischen am schnellsten auf der Linie Rostock - Trelleborg erreichbar, der gesamte Schiffsverkehr mit Dänemark ist ohnehin bereits von Lübeck nach Rostock abgewandert. Die Frage ist also, ob Lübeck die aus ökologischen Gründen sinnvolle Verschiffung von Lastwagen und Personenkraftwagen (Tourismus) nach Südschweden angesichts der doppelten Konkurrenz von Straße einerseits und kürzeren Fährverbindungen über Rostock andererseits halten können.

Bessere Chancen dürften der Fähr- und sonstige Schiffsverkehr ins nördliche Schweden und in die Länder der östlichen Ostsee haben, da die via Baltica, die Autobahnverbindung Helsinki - Tallin/Reval - Riga - Vilnius/Wilna - Warszawa/Warschau - Berlin - Hamburg, angesichts der unzureichenden finanziellen Möglichkeiten der östlichen Staaten noch einige Jahrzehnte auf sich warten lassen wird. Ein großer Teil des Ost-West-Transportaufkommens wird folglich weiterhin über See transportiert werden. Gute Karten dürfte Lübeck vor allem im Verkehr mit Finnland haben, das sich zum Wachstumsmotor unter den Ostsee-Anrainern entwickelte, nachdem es die Krise überwunden hatte, in die es durch den Zusammenbruch des Ostblocks gestürzt war. Neben einer starken Umstrukturierung seiner traditionell auf den Export von Holz und Papier ausgerichteten Wirtschaft auf Erzeugnisse des Maschinenbaus und der Chemie-Industrie profitiert das Land vor allem von seiner zentralen Lage zu Rußland, dessen Markt für europäische, amerikanische und fernöstliche Unternehmen von Finnland aus erschlossen wird, wie auch die Russen über Finnland einen Teil ihrer Wirtschaftskontakte mit dem Westen knüpfen. Für Lübeck bedeutet dies, daß der Hafen der Stadt über den traditionellen Holz- und Papierimport hinaus auch den für diese Verbindungen wichtigen Gütertausch gemeinsam mit Hamburg (dessen Finnlandverkehr in den letzten Jahren große Zuwachsraten verzeichnete) an sich ziehen könnte.

Ein großes Plus des Lübecker Hafens in Konkurrenz mit anderen Hafenstandorten sind die logistische Kompetenz und die Distributionskapazität, die auch höchste Serviceanforderungen erfüllen. Dadurch werden wichtige Kunden gewonnen und an den Lübecker Hafen gebunden, der sich noch mehr als bislang auf dem europäischen Markt etablieren kann. Seine Bedeutung als Wirtschaftsfaktor für die Stadt zeigt sich daran, daß bei rund 216 000 Einwohnern rund 1 000 Personen unmittelbar im Hafen beschäftigt sind, 5 000 Personen sind mittelbar von der Hafenwirtschaft abhängig.

Die Bedeutung des Hafens für die Lübecker Wirtschaft hat jedoch den Ausbau sämtlicher Verkehrsanbindungen auf Straße, Bahn und Binnenschiff notwendigerweise zur Folge. Somit steht Lübeck mitten in der Auseinandersetzung zwischen rein ökonomischen und ökonomisch-ökologischen Kriterien der Zukunftsplanung, einer Auseinandersetzung, deren Ausgang heute noch völlig ungewiß ist. Rechtlich genehmigt,



aber nach wie vor umstritten, ist der Verlauf der Ostsee-Autobahn A 20, ebenso wie die Frage einer weiteren Elbquerung. Mit dem Elbe-Lübeck-Kanal hat die Stadt zwar eine umweltfreundliche Alternative, aber inwieweit sie zum Zuge kommen wird, ist einerseits abhängig vom Ausbau des Kanals auf die Norm des Binnenschiffs der Europaklasse (Großes Gütermotorschiff von 1 700 t Tragfähigkeit) und zum anderen vom Ausbau des Binnenwasserstraßennetzes in Mittel- und Osteuropa, der ähnlich wie der Ausbau des dortigen Landstraßennetzes Investitionssummen in hundertfacher Millionenhöhe erfordern wird. Wie rentabel der Transport auf den Binnenwasserstraßen schließlich sein wird, wird auch von der Entwicklung des Automobilverkehrs (Stichworte: Verkehrsinfarkt versus Versiegelung der Bodenoberfläche) und des Gütertransports per Bahn abhängen. Hier sind seit Jahren Bestrebungen im Gange, insbesondere die Verbindungen nach Hamburg auszubauen, um so die nach wie vor zeitraubende Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal für schnell zu vermittelnde Güter zu ersetzen. Ein Container-Shuttle verkehrt inzwischen fünfmal pro Woche zwischen den beiden Städten, und auch die Elektrifizierung der Bahnverbindung nach Lübeck und weiter nach Puttgarden zur Vogelfluglinie scheint langsam voranzukommen. Hafenwirtschaftlich wichtig ist auch der Ausbau der Bahnstrecke über Bad Kleinen nach Rostock.

Der Ausbau des Hafens und der Hinterlandanbindungen übersteigt die finanziellen Möglichkeiten der Kommune. Land und Bund sind hier in der Pflicht, u.a. durch Berücksichtigung der Interessen Lübecks in der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans. Ungelöst ist nach wie vor das Problem, wie innerhalb Europas die staatliche Förderung von Hafenstandorten geregelt werden soll. Die derzeitige Situation, daß Lübeck der einzige europäische Hafenplatz ohne fortlaufende mittelbare bzw. unmittelbare staatliche Förderung ist, würde auf Dauer gesehen, katastrophale Folgen für die Stadt haben.

Ausschlaggebend für die gewerbliche Struktur der Stadt ist der für das ausgehende zweite Jahrtausend kennzeichnende Strukturwandel zur Dienstleistungsgesellschaft. Der tertiäre Sektor (Handel, Verkehr und Dienstleistungen) dominierte 1997 mit einem Bruttowertschöpfungsanteil von rund 70%. Aber auch die Industrie mit 111 Betrieben, 15 276 Beschäftigten und einem Umsatz von 4,142 Milliarden DM ist ein nach wie vor wesentlicher Sektor. Die führenden Branchen sind die Medizin-, Meß-, Steuer- und Regelungstechnik sowie Optik mit 14 Betrieben, 4 274 Beschäftigten und einem Umsatz von mehr als einer Milliarde DM sowie das traditionelle Ernährungsgewerbe mit 25 Betrieben, rund 3 000 Beschäftigten und einem Umsatz von ebenfalls rund einer Milliarde Mark. An dritter Stelle folgt der Maschinenbau mit 28 Betrieben, 2 678 Beschäftigten und einem Umsatz von knapp 680 Millionen DM (Angaben zur Anzahl der Betriebe und Beschäftigten von 1996, Umsatzzahlen jeweils von 1995).

Beim Übergang zur Informationsgesellschaft eröffnen sich Zukunftschancen für die Stadt in der Schaffung, Verbreitung und Nutzung von Kenntnissen (immaterieller Sektor). Die Entwicklung der Medizinischen Universität zu einer Medizintechnischen Universität, die in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule erfolgt, ermöglicht Studiengänge in biomedizinischer Technik, Informatik in der Medizin und in Mikrosystemtechnik. Der weitere Ausbau ist im Hochschulstadtteil geplant. Die Rahmenplanung wurde 1994 abgeschlossen, die Entwicklungsgesellschaft 1998 gegründet: innovative Forschungs- und Studienmöglichkeiten an der Nahtstelle zwischen Medizin, Naturwissenschaft und

Technik sollen dort angesiedelt werden, so daß Lehre, Forschung, Technik und Produktion mit insgesamt 5000 bis 6000 Arbeitsplätzen auf einem ausbaufähigen Standort vereinigt sein werden, ergänzt durch ca. 2000 Wohnungen, die dort zusammen mit Versorgungs-, Erholungs- und Freizeiteinrichtungen bis zum Jahr 2010 entstehen sollen. Eine vergleichbare Funktion hat das Technikzentrum Lübeck (TZL), das innovative Existenzgründer in den Bereichen Medizin, Bauwesen, Elektrotechnik und deren Nebendisziplinen unterstützt.

Die weitere Entwicklung der Stadt als Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungszentrum wird vermutlich auch in den kommenden Jahren von der Auseinandersetzung zwischen den Erfordernissen der Wirtschaft und den dadurch drohenden Beeinträchtigungen des Stadtdenkmals Lübeck geprägt sein. In dem überregional zwischen Kiel, Lübeck und Rostock ausgetragenen Wettbewerb um die Stellung als wirtschaftliches und kulturelles Oberzentrum kommt dem Weltkulturerbe Altstadt Lübeck eine besondere Qualität zu, da es ein Standortfaktor ist, der Lübeck von den anderen Mitbewerbern abhebt und in Verbindung mit seiner hansischen Geschichte im nördlichen Europa einmalig ist. An der Präsentation der Altstadt sowohl für den allgemeinen als auch für den "intelligenten" Tourismus muß jedoch noch gearbeitet werden. Ein hochkomplexes Gebilde wie die von ständigen Veränderungen vom 12. bis ins 20. Jahrhundert geprägte Stadt erschließt sich niemandem, der ohne tiefere Information über dieses 'Weltkulturerbe der Menschheit' durch die Straßen der Stadt geht. Der historische, archäologische und baugeschichtliche Fundus muß dem Besucher zukünftig in ansprechender und den gegenwärtigen 'Sehgewohnheiten' entsprechender Art dargeboten werden. Die Voraussetzung von allem, der Erhalt des Stadtdenkmals selbst, ist durch das Verbot grenzüberschreitender Nutzung der innerstädtischen Grundstücke zum Schutz der mittelalterlichen Baustruktur derzeit gewährleistet.

Über den Standortvorteil "Weltkulturerbe" hinaus kann Lübeck seine Stellung als "Kulturmetropole des Nordens" weiter ausbauen: die international anerkannten Einrichtungen Musikhochschule, Intendanz des 'Schleswig-Holstein-Musik-Festivals', Musik- und Kongreßhalle, "Brahms-Institut", Thomas und Heinrich Mann-Zentrum, Nordische Filmfestspiele u. a. m. gehören ebenso dazu wie die Museen der Stadt und die Stadtbibliothek mit ihren Altbeständen im Scharbauseaal und dem Konsistorialzimmer des frühen 16. Jahrhunderts. Somit bietet sich für Lübeck die Chance, die Globalisierung, die ja auch eine kulturelle Globalisierung ist, auszunutzen und sozusagen auf Weltebene Ökonomie, Geschichte und Kultur zusammenzubringen. Lübeck kann Weltkulturstadt werden, muß sich aber den Anforderungen des intelligenten Tourismus stellen.

Dazu muß jedoch auch die Attraktivität der 'lebendigen' Stadt erhöht werden. Hier sind die Einzelhändler aufgefordert, ihre Angebote in Abstimmung mit dem Denkmal Altstadt qualitätvoller zu präsentieren. Ansätze, wie sie in niederländischen und belgischen Städten vorhanden sind, werden in Lübeck inzwischen immerhin diskutiert. Ihre Verwirklichung würde die Rolle der Altstadt als Standort von Einzelhandelsgeschäften stärken. Nicht von der Hand zu weisen ist die Gefahr, daß ein rein ökonomisch orientierter Kampf um die Rolle als Oberzentrum wegen der Konzentration der Verkaufsangebote zur Verlagerung des (bisherigen) Stadtzentrums in neue "Centren" führte, die, als Erlebniswelten geplant, den Besucher in ihrer Totalität einvernehmen.

Die unselige Auseinandersetzung um die autofreie Innenstadt brachte für Lübeck bereits genug negative Folgeerscheinungen. Vielleicht wird sich dieser Streit aber bald als Streit um des Kaisers Bart erweisen. Die Entwicklung der Telekommunikationsmedien macht die persönliche Anwesenheit vor Ort häufig nicht mehr notwendig und könnte auf diese Art und Weise dazu führen, daß Innenstädte, wie die Altstadt Lübecks, die nicht für den Autoverkehr des 20. Jahrhunderts angelegt sind, wieder zu Wirtschaftszentren werden, da die notwendigen Verbindungen auf den "Datenautobahnen" ablaufen und nicht mehr in Form von tatsächlichem Kraftfahrzeugverkehr (Beispiel Venedig).

Die Chancen Lübecks auf eine positive Weiterentwicklung ins 21. Jahrhundert hinein sind - so gesehen - gut. Der Hafen floriert und die Prognosen für die nächsten Jahre sind günstig. Im Bereich der wissenschaftlichen und technologischen Entwicklung und Wirtschaftsförderung ist es in den letzten Jahren gelungen, einen international wettbewerbsfähigen Schwerpunkt neu zu bilden. Die gewerbliche Produktion ist ein nach wie vor bedeutender Bereich, der vor allem in der Lebensmittelindustrie durch die wachsende Nachfrage in den Ostseerandstaaten und in der Medientechnik noch gute Wachstumschancen hat. Kultur und Tourismus schließlich bieten Lübeck die Möglichkeit, im tatsächlichen Sinn Weltkulturstadt zu werden. Die Verwirklichung dieser Optionen ist jedoch mit hohen Investitionen verbunden. Die Finanzierung dieser Vorhaben ist das Hauptproblem der Zukunft, gemeinsam und zusammenhängend mit der hohen Zahl an Arbeitslosen. Unsere Zukunft und damit diejenige Lübecks wird davon abhängen, wie unsere Gesellschaft die Arbeitslosigkeit in den Griff bekommen wird. Aber das ist ein Problem, das zwar auch in Lübeck angegangen werden muß, aber nur global gelöst werden kann. +++

Dr. Rolf Hammel-Kiesow, Dezember 1999