

Protokoll

Plenarsitzung

4. Juni 2026, 16.00 Uhr

Vorsitz: Präses Prof. Aust

Tagesordnung

1. Genehmigung der Tagesordnung
2. Berichte
 - a) Berichte des Präsidiums
 - b) Berichte der Hauptgeschäftsführung
 - c) Berichte aus den Ausschüssen
 - d) Aktuelles aus der Mitte des Plenums
 - e) Aktuelles aus der Mitte der Mitgliedschaft
3. Vortrag aus der Mitte des Plenums: Schifffahrt in Zeiten geopolitischer Spannungen
4. Beschluss: Nachberufung der Ausschüsse der Handelskammer Hamburg
5. Beschluss: Impulse der Hamburger Wirtschaft zur Zukunft der Köhlbrandbrücke
6. Bericht: Hightech Agenda des Bundes – Perspektiven für den Innovationsstandort Hamburg
7. Verschiedenes

Anwesend:**Plenarmitglieder:**

Herr Präses Prof. Aust;

Frau Vizepräses Haug, Herren Vizepräses Dr. Oesterhelweg, Schiebur, Schneider;

Frau Ahlers, Frau Beckmann, Frau Dr. Bornheim, Herren Dr. Buhck, Dr. Castan, Ederhof, Dr. Esser, Frau Dr. Faerber, Herren Fischer-Appelt, Franzen, Gloy, Grüber, Dr. Hadenfeldt, Hansen, Frau Harbs, Herren Harders, R. Heinemann, Kallis, Frau Kiel, Herren Dr. Killinger, Koopmann, Frau Kunicki, Herr Lehmann, Meyer, Frau Nack, Herren Dr. Pfannenschmidt, Schryver, Schulz, Frau Schwarz, Herr Stacklies, Frau Teichmann, Frau Warning, Frau Willhoeft de Brito, Herr Woermann.

Dauerhafte Gäste:

Frau Mac-Ohams.

Gäste:

Herr Kempkes.

Aus der Geschäftsführung:

Herren Dr. Heyne, Herren Dr. Henze, Höhr, Koch, Koerth, Frau Dr. Putz, Herren Siebrand, Dr. Süß, Ulrich, Hatzler (Protokoll).

Entschuldigt fehlen:**Plenarmitglieder:**

Herren Vizepräses Kloth, Schnabel;

Herr Bender, Frau Bohl, Herren Faber, Göttlich, Hadeler, M. Heinemann, Hellwig, Frau Helms, Frau Dr. Lamp, Herr Lintzen, Frau Nissen-Schmidt, Frau Reimer, Frau Schirrmann, Herren Schmelzer, Seifert, Frau Stüdemann, Herr Vatter, Frau Walker, Frau Weirauch, Herren Wiegert, Witte, Wulff, Zippel.

Dauerhafte Gäste:

Herren Dr. Kruse, Kurth, Frau Wedemann, Frau Wendt-Heinrich.

Herr Präses Prof. Aust eröffnet die Plenarsitzung und begrüßt die Teilnehmenden. Er heißt den Gast Herrn Marian Kempkes von Gregull und Spang Ingenieurgesellschaft für Stahlbau mbH willkommen.

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Zur vorab verschickten Tagesordnung gibt es keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche.

Das Plenum beschließt die Tagesordnung in vorliegender Version.

TOP 2: Berichte

a) Berichte des Präsidiums

Herr Präses Prof. Aust berichtet von einer bundesweiten Mailingaktion des Bundesverbands Nachhaltige Wirtschaft. Im Zuge dieser habe es Kritik von Mitgliedsunternehmen an der Klimapositionierung der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) gegeben. Die Handelskammer Hamburg habe die DIHK-Positionierung im Vorfeld kritisch bewertet, da sie nicht hinreichend die Chancen einer unternehmensgetriebenen Klimapolitik aufgreife und im Hinblick auf die deutschen Klimaziele falsch verstanden werden könne. Für die Handelskammer gelte weiterhin die vom Plenum beschlossene Strategie HAMBURG NET ZERO. Beschwerde-E-Mails würden beantwortet; zudem werde das Gespräch angeboten.

Herr Präses Prof. Aust kündigt das Sommerfest der Hamburger Wirtschaft am 2. Juli 2026 an. Im Rahmen des Sommerfests werde erneut der „Zukunftspreis der Hamburger Wirtschaft“ an ein Unternehmen, eine Institution oder eine Person verliehen, die mit Ideen, Produkten oder Dienstleistungen Innovationskraft beweise und den Standort im Sinne der Vision Hamburg 2040 voranbringe. Veranstaltungsort der fünften Ausgabe sei in diesem Jahr das Rathausquartier in direkter Nachbarschaft zur Handelskammer. Die Plenarsitzung selbst finde in der Handelskammer statt.

Herr Präses Prof. Aust nimmt Bezug auf das Olympia-Referendum vom Sonntag und führt aus, die Bevölkerung Hamburgs habe sich mit rund 55 Prozent gegen die Bewerbung um die Ausrichtung von Olympische und Paralympische Spiele in Hamburg ausgesprochen. Das Ergebnis sei für viele Beteiligte enttäuschend. Anders als 2015 sei die Handelskammer nicht Initiatorin der Kampagne im Rahmen der Bewerbung gewesen, habe den Prozess jedoch als Unterstützerin begleitet. Den beteiligten Unternehmen, den Athletinnen und Athleten sowie den zahlreichen Freiwilligen gelte sein ausdrücklicher Dank für ihren Einsatz. Mit der Entscheidung entfalle aus Sicht der Handelskammer ein wichtiger Impuls für mehrere Handlungsfelder der Standortentwicklung, unter anderem für das Thema Barrierefreiheit, das durch die Paralympischen Spiele zusätzlichen Rückenwind erhalten hätte. Es brauche nun ein klares Signal des Senats, eine Perspektive und eine konkrete Strategie für die weitere Entwicklung der Stadt. Die Zukunft Hamburgs hänge nicht allein von den Olympischen Spielen ab; dennoch brauche es nun neue und starke Impulse sowie klare Linien für die weitere Gestaltung der Stadt.

Im Anschluss beteiligen sich Frau Ahlers, Herren Dr. Esser, Dr. Hadenfeldt, Koopmann, Frau Nack, Herren Schryver, Schulz, Frau Schwarz, Frau Teichmann, Frau Warning, Herr Woermann an der Diskussion. Dabei wird deutlich, dass die Gründe für das Scheitern des

Referendums vielfältig seien. Als mögliche Ursachen werde unter anderem die Kommunikationskampagne, bestehende Vertrauensdefizite in die Umsetzungskompetenzen des Senats bei Großprojekten sowie eine unzureichende Mobilisierung der Wählerinnen und Wähler genannt. Einigkeit bestehe darin, dass nun eine klare Vision und Strategie des Senats für die zukünftige Entwicklung der Stadt erforderlich sei.

b) Bericht der Hauptgeschäftsführung

Herr Dr. Heyne führt aus, dass die Handelskammer Hamburg sich für wirksamen Bürokratieabbau und damit für mehr unternehmerische Handlungsfreiheit einsetze.. Mit der Veranstaltung „Einfach.Hamburg“ sei nun der Dialog mit der Senatskanzlei eröffnet worden, um dieses wichtige Thema voranzutreiben. Als erstes konkretes Ergebnis sei hervorzuheben, dass die Sondernutzung für Außengastronomie künftig nur noch alle fünf Jahre statt jährlich beantragt werden müsse. Mittelfristig seien jedoch gesetzliche Änderungen erforderlich, um weitergehende Entlastungen zu erreichen. Er dankt den Teilnehmenden aus dem Plenum für ihre Unterstützung und bittet darum, weitere konkrete Beispiele für bürokratische Belastungen über das zentrale Postfach an die Staatskanzlei Hamburg heranzutragen.

Herr Dr. Heyne berichtet, über den dritten Außenwirtschaftstag in der Handelskammer Hamburg. Dieser sei mit rund 400 Anmeldungen auf große Resonanz gestoßen. Besonders prägend sei die Keynote von Prof. Dr. Andreas Goldthau gewesen. Dessen zentrale Botschaft habe gelautet, Wettbewerbsfähigkeit bedeute heute mehr als niedrige Kosten; vielmehr gehe es stärker um wirtschaftliche Sicherheit, Resilienz und technologische Souveränität. Zugleich sei deutlich geworden, dass Europa über eigene Handlungsmöglichkeiten verfüge und diese konsequent nutzen müsse.

Herr Dr. Heyne wirbt für die Teilnahme an der Handelskammer-Initiative „Red Storm Business“ am 24. September 2026, mit der Unternehmen niedrigschwellig ihre Krisenvorsorge testen und simulieren könnten. Die Übung solle den Erfahrungsaustausch fördern und zur Stärkung der wirtschaftlichen Resilienz beitragen. Umfang und Tiefe der Übung könnten die Unternehmen selbst bestimmen. Die Handelskammer unterstütze mit Leitfäden sowie festen Ansprechpersonen vor, während und nach der Übung. Ergänzend weist er auf die Veröffentlichung einer neuen Podcast-Folge mit der Stellvertretenden Generalinspekteurin Frau Generaloberstabsarzt Dr. Nicole Schilling hin.

Herr Dr. Heyne informiert, die Handelskammer Hamburg habe ihre erste EMAS-Validierung erfolgreich abgeschlossen. Hervorgehoben werde in diesem Zusammenhang auch die Realisierung der Photovoltaikanlage auf dem Kammergebäude. Für das denkmalgeschützte Gebäude habe eine tragfähige Kompromisslösung mit grünen Solarpaneelen entwickelt werden können, die mit Unterstützung der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft im Herbst umgesetzt werde und künftig rund acht Prozent des Stromverbrauchs des Hauses decken solle. Für die Juli-Sitzung kündigt er an, dass ein Bericht über den CO₂-Fußabdruck 2025 vorgelegt werde. Konkrete Vorschläge zur Kompensation der verantworteten CO₂-Emissionen könnten bis zum 15. Juni an Adrian Ulrich gerichtet werden; wie in den vergangenen Jahren solle ein Teil der Kompensation durch die Vergrößerung des Handelskammer-Klimawalds in der Nähe von Itzehoe erfolgen.

c) Berichte aus den Ausschüssen

Herr Präses Prof. Aust stellt fest, dass keine Berichte aus den Ausschüssen vorliegen.

d) Aktuelles aus der Mitte des Plenums

Herr Präses Prof. Aust stellt fest, dass es keine Wortmeldungen gibt.

e) Aktuelles aus der Mitte der Mitgliedschaft

Herr Präses Prof. Aust berichtet, dass sich Kammerzugehörige gemäß § 7a der Satzung in zwei Terminen pro Jahr persönlich im Plenum zu Wort melden könnten. Von diesem Rederecht habe für diese Sitzung kein Kammerzugehöriger Gebrauch gemacht. Auf der Website www.handelskammer-hamburg.de sei über die Möglichkeit informiert worden. Der nächste Termin sei für den 5. November vorgesehen. Redewünsche müssten der Kammer bis zehn Tage vor der Sitzung gemäß § 126b BGB in Textform mitgeteilt werden.

Darauf Bezug nehmend schildert Frau Willhoeft die wiederkehrenden Einschränkungen eines Gastronomiebetriebs im Zusammenhang mit dem Ironman, insbesondere durch abgeschnittene Zufahrten. Betroffene Unternehmen sähen sich aus ihrer Sicht mit den Folgen weitgehend allein gelassen. Herr Dr. Henze sagt zu, einen Kontakt zum Veranstalter herzustellen und vermittelnd tätig zu werden. Herr Stacklies verweist auf ein ähnliches Problem in einem anderen Stadtteil und unterstützt das Anliegen.

TOP 3: Vortrag aus der Mitte des Plenums: Schifffahrt in Zeiten geopolitischer Spannungen

Frau Dr. Bornheim berichtet über die Auswirkungen geopolitischer Spannungen auf die Schifffahrt und führt aus, dass sich seit der Sperrung der Straße von Hormus Ende Februar 2026, deren Ursprung in dem Konflikt im Nahen Osten liege, anhaltende Störungen für den Welthandel ergeben hätten. Die Region sei angesichts ihrer zentralen Bedeutung für den Transport von Rohöl, Gas, Düngemitteln von besonderer Tragweite für die globalen Lieferketten. Zu Beginn des Krieges seien rund 2.000 Handelsschiffe sowie etwa 20.000 Seeleute unmittelbar betroffen gewesen, Crewwechsel sind erst seit kurzem möglich. Auch nach dem zwischenzeitlich erzielten Waffenstillstand bleibe die Lage als fragil zu bewerten, da Angriffe, fortbestehende Bedrohungslagen sowie die Furcht vor Seeminen die Passage weiterhin erheblich beeinträchtigten.

Frau Dr. Bornheim verweist darüber hinaus auf vergleichbare Unsicherheiten im Indopazifik, im Schwarzen sowie im Roten Meer, wobei letztere auf das Wirken der Houthi-Rebellen zurückzuführen seien und zur Folge hätten, dass Reedereien vielfach auf die deutlich längere Route über das Kap der Guten Hoffnung ausweichen, was wiederum mit längeren Reisezeiten, einem höheren Emissionsausstoß und steigenden Kosten einhergehe. Gleichmaßen seien die Nord- und Ostsee infolge der im Rahmen des Ukrainekonflikts zu verzeichnenden Cyberangriffe nicht mehr in dem Maße als risikofrei zu betrachten, wie dies vor dem Konflikt der Fall gewesen sei. Sichere Seewege seien für die Energieversorgung und den globalen Handel von zentraler Bedeutung; immerhin würden rund 90 % der gehandelten Güter sowie etwa 70 % der deutschen Energieimporte auf dem Seeweg transportiert. Eine neue Dimension innerhalb der geopolitischen Spannungen stelle die von den USA eingeführte Erhebung von Tarifen auf in China gebaute Schiffe dar. Hiervon seien sämtliche Reedereien betroffen, da ein Großteil der Handelsflotte dort gefertigt werde. Als Folge der vielfältigen Störungen seien sowohl die Versicherungsprämien als auch die Frachtkosten gestiegen, während sich zugleich der Fachkräftemangel in der Seeschifffahrt weiter verschärfe.

Herr Vizepräsident Schiebur ergänzt aus unternehmerischer Perspektive, dass die beschriebenen Störungen bereits zu erheblichen Verwerfungen in den Lieferketten geführt hätten. Als besonders problematisch erweise sich dabei der Mangel an Leercontainern in Südostasien, der einhergehe mit steigenden Seefrachtraten sowie einer spürbaren Verknappung logistischer Kapazitäten insgesamt. Er betont, dass sich lokale Krisenereignisse mittlerweile unmittelbar und weltweit auf Warenströme sowie Kostenstrukturen auswirkten. Frau Dr. Bornheim stellt hierzu klar, dass es sich keineswegs um eine bewusst herbeigeführte Verknappung seitens der Reedereien handle; vielmehr seien zahlreiche Schiffe faktisch weder in der Lage, die betroffene Region zu verlassen, noch diese anzulaufen, sodass die bestehenden Engpässe als unmittelbare Folge der geopolitischen Lage zu verstehen seien. Krisenmanagement, so ihr abschließendes Fazit, sei zu einem dauerhaften Bestandteil der operativen Steuerung geworden.

TOP 4: Beschluss über die Nachberufung von Ausschussmitgliedern für die Wahlperiode 2024 – 2028

Herr Präsident Prof. Aust weist auf die mit den Plenarunterlagen versandte Liste mit den Nachberufungen der Ausschüsse hin. Die vorgeschlagenen Nachberufungen dienten dazu, fachliche Perspektiven zu ergänzen und die Spiegelbildlichkeit der Ausschüsse im Verhältnis zur Gesamtwirtschaft zu stärken.

Herr Dr. Pfannenschmidt weist darauf hin, dass der Außenhandel aus seiner Sicht im Plenum weiterhin unterrepräsentiert sei.

Das Plenum beschließt mit 38 Ja-Stimmen bei einer Enthaltung und keiner Gegenstimme, die vorgeschlagenen Personen als weitere Mitglieder der Ausschüsse zu berufen.

TOP 5: Impulse der Hamburger Wirtschaft zur Zukunft der Köhlbrandbrücke

Herr Präsident Prof. Aust berichtet einleitend, dass die aktuellen Herausforderungen der Köhlbrandbrücke bereits in den letzten beiden Plenarsitzungen eine Rolle gespielt hätten. Das Plenum habe die Geschäftsführung in seiner Mai-Sitzung beauftragt, den Entwurf eines Impulspapiers zur Beschlussfassung durch das Plenum auszuarbeiten. Für die Diskussion um die Möglichkeit, durch ein Entlastungsbauwerk die Köhlbrandquerung bis zur Fertigstellung der neuen Köhlbrandbrücke sicherzustellen, sei heute auch Herr Kempkes, geschäftsführender Partner des Ingenieurbüros Gregull + Spang, zugegen, der nach dem einführenden Vortrag von Herrn Siebrand technische Fragen zu seinem Vorschlag beantworten werde.

Herr Siebrand erläutert die Hintergründe des vorgelegten Impulspapiers zur Zukunft der Köhlbrandbrücke. Die technische Lage der 1974 in Betrieb genommenen Köhlbrandbrücke habe sich Ende März dramatisch zugespitzt. Seit dem 1. Mai 2026 bestünde nun eine Vollsperrung für Großraum-Schwertransporte mit mehr als 44 Tonnen. Die zuständigen Behörden schlossen nunmehr auch eine Vollsperrung des Bauwerkes nicht mehr aus. Die aktuelle Situation stelle insofern eine Zäsur dar, da sie erstmals erhebliche wirtschaftliche Schäden nach sich ziehe. Die Beschränkungen und Umleitungen für Großraum-Schwertransporte hätten zu erheblichen Mehrkosten, Verzögerungen und Auftragsverlusten für die betroffenen Unternehmen geführt, was u. a. in der Sonderausschusssitzung am 28. April 2026 sehr deutlich geworden sei. Betroffen seien auch Industrieunternehmen, deren

großvolumige Güter nun teilweise über andere Häfen verlagert werden müssten. Insgesamt drohe ein Imageschaden für den Hafen, der bereits seit vielen Jahren erhebliche Ladungsverluste hinnehmen müsse, während seine Konkurrenten Wachstum verzeichneten. Bei einer Vollsperrung der Brücke drohten volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von 800 Millionen Euro p. a. bei einem angenommenen Ladungsverlust von fünf Prozent. In den Gremien und Austauschrunden zu dem Thema sei aber sehr deutlich geworden, dass der Ladungsverlust auch noch sehr viel höher ausfallen würde, wenn es tatsächlich zu einer Vollsperrung komme. Vor diesem Hintergrund sei es geboten, sich nicht auf die Versäumnisse der Vergangenheit zu fokussieren, sondern ein gemeinsames, lösungsorientiertes Vorgehen von Politik, Verwaltung und Wirtschaft anzustreben. Der Hamburger Hafen müsse in der Öffentlichkeit als ein Hafen wahrgenommen werden, der seine Herausforderungen anforderungsgerecht meistere.

Die Geschäftsführung habe daher in dem Impulspapier vier zentrale Handlungsrichtungen herausgearbeitet. Erstens bedürfe es eines konsequenten Schulterschlusses aller beteiligten Akteure. Zweitens dürfe keine Wertschöpfung im Hamburger Hafen verloren gehen; hierzu seien insbesondere für Groß- und Schwertransporte kurzfristige, praktikable Lösungen erforderlich. Drittens müsse der Ersatzbau mit maximaler Beschleunigung vorangetrieben werden, wobei Planung und Bau auf ein mögliches Minimum zu reduzieren seien. Viertens müsse ein belastbarer „Plan B“ entwickelt und umgesetzt werden, um die absehbare Lücke zwischen Nutzungsende des Bestandsbauwerks und Fertigstellung eines Neubaus zu überbrücken, die bis zu zehn Jahre betragen könne. Untersucht worden seien Vorschläge aus der Ausschuss-Sondersitzung vom 28. April 2026. So könnten RoRo-Fähren zwischen den Terminals etwa 10–20 Prozent der über die Brücke gehenden Güterverkehre aufnehmen. Hierfür müssten etwa zehn Ro-Rampen neu gebaut und mehrere Fähren angeschafft werden. Eine weitere Möglichkeit sei, das Netz der Hafenbahn für Hafenumfuhren zu nutzen. Schließlich habe die Geschäftsführung den Bau eines temporären Entlastungsbauwerks geprüft. Hierfür habe das Ingenieurbüro Gregull + Spang als gutachterlicher Berater kurzfristig eine technisch belastbare Option ausgearbeitet. Diese gehe davon aus, dass ein Entlastungsbauwerk in gleicher Höhe wie die alte Strombrücke den Verkehr aufnehmen könne. Die von Vollsperrung bedrohten Vorlandbrücken könnten durch weitere temporäre Entlastungsbrücken ersetzt werden. Die von Gregull + Spang berechneten Kosten lägen bei 850 Mio. Euro. Die Entlastungsbauwerke könnten innerhalb von zwei bis drei Jahren errichtet werden. Die beiden ersten Optionen seien v. a. aufgrund der nicht ausreichenden Kapazitäten nicht ausreichend belastbar. Die vertiefte Prüfung der Entlastungsbauwerke dagegen sei vielversprechend, wobei die bei einer Vollsperrung zu erwartenden volkswirtschaftlichen Kosten die Kosten für die Errichtung durchaus rechtfertigen würden.

Herr Vizepräsident Schiebur unterstreicht die Dringlichkeit des Themas. Bereits jetzt sei erkennbar, dass die jüngsten Sperrungen zu erheblichen Belastungen der Unternehmen führten. Es bestehe die reale Gefahr, dass Verkehre dauerhaft auf andere Standorte ausweichen könnten. Herr Hansen regt an, mögliche Lösungen zunächst eng mit den zuständigen Behörden und weiteren Akteuren abzustimmen und kommunikativ umsichtig vorzugehen, um Wettbewerbsnachteile für den Hafen zu vermeiden. Der Vorschlag eines Entlastungsbauwerkes sei vielversprechend und würde eine Lösung für das absehbare Problem bedeuten. Die Kosten und Herausforderungen einer dauerhaften Sperrung der Köhlbrandbrücke für die Unternehmen müssten bei der Abwägung für die Schaffung eines möglichen Entlastungsbauwerkes berücksichtigt werden. Herr Dr. Killinger hebt hervor, dass das Problem nicht allein in den aktuellen Restriktionen liege, sondern vor allem in der Möglichkeit, dass die Brücke in absehbarer Zeit insgesamt ausfallen könne. Eine leistungsfähige Köhlbrandquerung sei viel zu bedeutend für den Hafen, als dass nach dem

Prinzip Hoffnung verfahren werden könne. Eine belastbare Ersatzlösung müsse ohne Zeitverzug vorbereitet werden. Herr Dr. Esser betont, dass die Bedeutung des Hafens für den Wirtschaftsstandort den Mitteleinsatz für unkonventionelle Übergangslösungen unbedingt rechtfertige. Frau Schwarz berichtet über ein Fachgespräch zu den Möglichkeiten, den Bau der neuen Brücke zu beschleunigen; dabei sei deutlich geworden, dass es zwar Möglichkeiten gebe, das Planverfahren und den Bau der Brücke zu beschleunigen, beispielsweise durch eine Task-Force, in der das Know-how der Bauwirtschaft gebündelt zum Einsatz komme. Dennoch könne die Planungs- und Bauzeit der neuen Brücke kaum unter zehn Jahre gedrückt werden, sodass das vorgestellte Entlastungsbauwerk einen sehr guten Ausweg darstelle, um die zu erwartende zeitliche Lücke zu überbrücken.

Herr Präses Prof. Aust bittet Herrn Kempkes, den technischen Rahmen für das vorgestellte Entlastungsbauwerk zu erläutern. Herr Kempkes erläutert, das Entlastungsbauwerk sei technisch grundsätzlich umzusetzen. Sein Büro habe hierzu einen ersten tragfähigen Entwurf einer temporären Strombrücke und mehrerer Vorlandbrücken erstellt und die hierfür notwendigen Kosten überschlägig berechnet. Für die reine Bauzeit einer solchen Lösung halte er etwa zwei bis drei Jahre für machbar. Da es sich um temporäre Baubridgen handele, könne hier der Unsicherheitsfaktor des Genehmigungsverfahrens beherrschbar sein.

In der anschließenden Aussprache werden von Herrn Schryver und Herrn Dr. Castan Rückfragen zu Umfahrungszeiten, von Herrn Dr. Buhck zur Lebensdauer einer Entlastungsbrücke und von Herrn Dr. Pfannenschmidt zu Finanzierungsinstrumenten gestellt. Herr Siebrand verweist darauf, dass die Umwege bis zu 30 Kilometer lang sein könnten; die Fahrzeit aber abhängig von der jeweiligen Stausituation sei. Eine Unterstützung des Bundes beim Bau einer Entlastungsbrücke komme selbstverständlich in Betracht. Herr Kempkes ergänzt, dass das Entlastungsbauwerk die benötigte Zeit von zehn Jahren ohne Weiteres durchhalten würde. Herr Franzen weist darauf hin, dass die genannte Investitionssumme für das Entlastungsbauwerk im Verhältnis zum Hamburger Haushalt und zur Bedeutung der Aufgabe eingeordnet werden müsse. Auch die sinkenden Steuereinnahmen im Falle einer fehlenden Querung seien zu berücksichtigen, sodass es sich hier insgesamt um ein lohnendes Geschäft handele, über das ggf. auch öffentlich zu diskutieren sei. Herr Grüber regt an, eine mögliche Nutzerfinanzierung über eine Maut zu prüfen. Herr Ederhof plädiert dafür, neben einer möglichen Behelfs- oder Entlastungsbrücke auch alle weiteren Ansätze – insbesondere Umfahrungen, Bahn- und Hafenlösungen sowie die Südostumfahrung – parallel weiterzuverfolgen.

Herr Präses Prof. Aust erklärt abschließend, die weiteren Gespräche mit dem Senat würden nun lösungsorientiert und nach Möglichkeit nicht in der Öffentlichkeit geführt. Ziel sei es, dass die vorgeschlagene Lösung konstruktiv vom Senat geprüft und dabei auch die kommunikative Wirkung auf den Standort berücksichtigt werde. In Abhängigkeit von Verlauf und Ausgang dieser Gespräche müsste die Diskussion ggf. auch öffentlich geführt werden.

Das Plenum beschließt das Impulspapier der Hamburger Wirtschaft zur Zukunft der Köhlbrandbrücke mit 32 Ja-Stimmen bei keiner Enthaltung und keiner Gegenstimme.

TOP 6: Hightech Agenda des Bundes – Perspektiven für den Innovationsstandort Hamburg

Herr Präses Prof. Aust teilt mit, dass der Tagesordnungspunkt zur Hightech Agenda des Bundes verschoben wird.

TOP 7: Verschiedenes

Die nächste Plenarsitzung findet am Donnerstag, den 2. Juli 2026, um 16.00 Uhr statt.

Die Sitzung wird um 18.15 Uhr geschlossen.

Hamburg, 4. Juni 2026

Prof. Norbert Aust
Präses

Dr. Malte Heyne
Hauptgeschäftsführer