



Bernd Saxe

## Die Hanse – damals, heute, zukünftig

### Die Kaufmanns- und Städtehanse als Vorbild für europäische Zusammenarbeit



„Der Herzog aber sandte Boten in die Hauptorte und Reiche des Nordens, Dänemark, Schweden, Norwegen und Russland, und bot ihnen Frieden, dass sie Zugang zu freiem Handel in seine Stadt Lübeck hätten. Von der Zeit an gedieh das Leben in der Stadt und die Zahl ihrer Bewohner vervielfachte sich.“ Dieses Zitat, entnommen der 4. Auflage der Lübeckischen Geschichte, beschreibt einen Befehl Heinrichs des Löwen von 1159. Zugleich verdeutlicht es in wenigen Worten, welche entscheidenden Motive zur Gründung der Stadt Lübeck 1143 durch den holsteinischen Grafen Adolf II. und der späteren Hanse führten: Das Bestreben der Lübschen Kaufleute, in friedlicher Weise Handel treiben zu wollen und dabei internationale Kontakte zu nutzen.

Der Fernhandel war somit der alles entscheidende Punkt, der später dazu führen sollte, dass die Hansestadt Lübeck eine Zeit lang größer und bedeutender als London sein sollte. Zugleich prägte der Handel auch die Siedlungstopografie – der Hafen an der Trave lag zwischen Braun- und Mengstraße und somit nahe am „Forum“, dem heutigen Markt(platz). Aktuelle Grabungen im Gründungsviertel belegen den Siedlungsbau eindeutig: Bei der Grabung zwischen Braun- und Fischstraße auf der Altstadtinsel ist vor einigen Monaten ein fast vollständig erhaltener Holzkeller aus der Zeit um 1180 erfasst worden.

Lübeck ist nicht nur die erste deutsche Gründung einer Stadt an der Ostsee, sondern „Prototyp der modernen abendländischen Gründungsstadt“. Es dauerte länger als zwei Generationen, bis weitere Städte nach deutschem Recht gegründet wurden: Riga 1201, Rostock 1218, Wismar 1228, Stralsund 1234 und viele weitere. Alle wurden später Hansestädte oder Orte mit Handelskontoren. Diesen Vorsprung nutzten die Lübecker Bürger stark aus. Bereits für das Jahr 1147, also gerade einmal vier Jahre nach der Stadtgründung, schildert der Priester und Chronist Helmold von Bosau in seiner Slawenchronik, niedergeschrieben um 1170, eine Stadt, die durch Burg, Hafen, Markt und ein differenziertes Siedlungsgefüge geprägt ist und berichtet von „vielen warenbeladenen Schiffen“. Der Fernhandel läuft über den Hafen ab, der schon um 1157 mit einer hölzernen Kaianlage versehen wird, um das schwimmende Anlegen des neuen Schiffstyps für Massengüter, der behäbigen, voluminösen Kogge, zu ermöglichen.

Bemerkenswert in der Lübecker Stadtgeschichte ist auch, dass die Stadt politisch sehr geschickt taktierte und dass die Kaufleute die Konflikte zwischen den großen Fürsten immer für ihre eigenen Ziele bzw. Privilegien nutzten. Lübeck wechselt bei den Machtkämpfen zwischen Welfen, Staufern und Dänen mehrmals die Seite und öffnet seine Tore stets dem Stär-

keren, bis man im Jahre 1227 selbst stark genug ist, die neue Unabhängigkeit durch den Sieg in der Schlacht von Bornhöved auch gegen den Dänenkönig zu verteidigen.

Die frühen Tage der Hanse zwangen die Kaufleute zum Zusammenhalt, obwohl sie mit identischen Waren handelten. Außerdem waren sie gezwungen, dieselben Häfen der Nord- und Ostsee anzulaufen und dort ihre Produkte gemeinsam zu vermarkten. Und jede Seereise war mit erheblichen Gefahren verbunden. Deshalb schlossen sich die Kaufleute der Hafens-

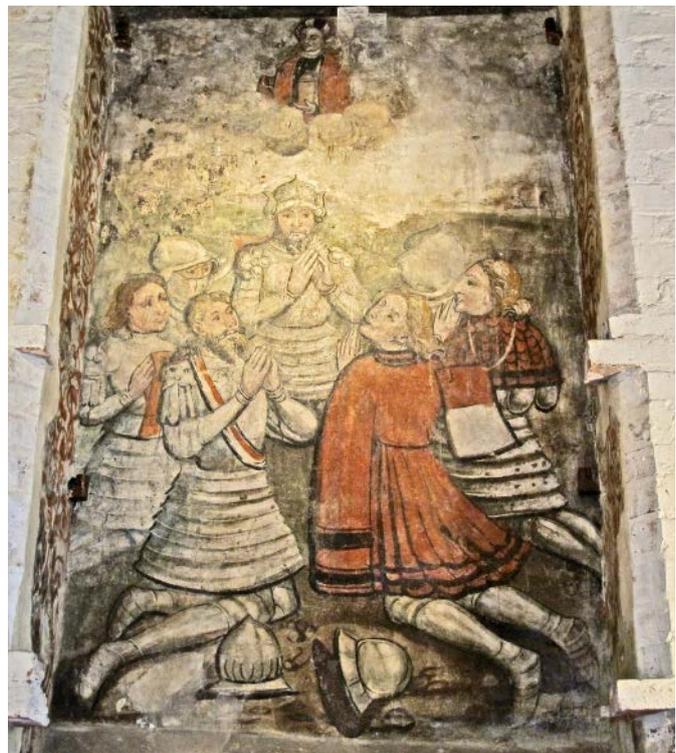


Abb. 1: Schlacht von Bornhöved – Abbildung in der Hörkammer im Rathaus Lübeck (Foto: Marc C. Langentepe, Hansestadt Lübeck)



städte zu Fahrgemeinschaften zusammen, die einander halfen, wenn Not am Mann war oder die örtlichen Händler in den Zielhäfen die Einkäufer gegeneinander ausspielen wollten. Ihr Zusammenschluss beruhte auf Freiwilligkeit und konnte sich bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts noch nicht auf finanzielle oder militärische Hilfeleistungen durch ihre Heimatstädte stützen.

Die Wirtschaftspioniere verfolgten ausschließlich ökonomische Eigeninteressen ohne politische Ansprüche. Die Fahrgemeinschaften verhandelten mit den jeweiligen lokalen oder regionalen Obrigkeiten über Handelsprivilegien und ließen dafür Geld in deren Kasse fließen. Indem sie unliebsame Märkte und Häfen boykottierten oder einzelne Regionen nicht mehr mit ihren Waren belieferten, konnten sie einen Druck bei ihren Verhandlungen ausüben.

## Von der Kaufmanns- zur Städtehanse

Die Fahrgemeinschaften und ihre Niederlassungen – Kaufmannshanse genannt – bildeten die Basis für die spätere Entstehung der Kontore und knüpften das Handelsnetz, das die Städtehanse schließlich über die Nord- und Ostsee auswarf. Und nach dem ersten Hansetag 1356 hatten die Fahrgemeinschaften neben ihren Heimatstädten eine mächtige Gruppierung hinter sich, die ihnen in verschiedenen Koalitionen zur Seite stehen konnte. Mit eigenen Siegeln ausgestattet, waren die Fahrgemeinschaften rechtsfähig.

Aus dem Jahr 1378 stammt das älteste Amtsbuch der Lübecker Schonenfahrer. In fast allen Städten der Nord- und Ostsee und weit ins Binnenland bis nach Dortmund hin schlossen sich Fischhändler zu Schonenfahrern zusammen, deren Siegel meist ein Hering zierte. In Lübeck, Stralsund, Rostock und Wismar organisierten sich Kaufleute als Bergenfahrer, 1380 zum ersten Mal urkundlich erwähnt. Die wehrhaften Gemeinschaften der Nowgorodfahrer – hervorgegangen aus der Gotländischen Gesellschaft 1161 und erwähnt in Lübeck 1409 – führten einen bärtigen Pelzhändler im Siegel. Kaufleute, die ins Baltikum reisen wollten, gründeten die Gesellschaften der Narwa-, Reval- und Rigafahrer (1432). Den Handel mit den schwedischen Küstenstädten übernahmen die Stockholmfahrer.

Den weitesten Seeweg hatten die Lübecker Kaufleute zurückzulegen, die durch den Sund, durchs Skagerrak und über die Nordsee bis nach Flandern reisten. Entlang der Route handelten die Flandernfahrer gemeinsame Liegeplätze aus und gründeten in Brügge bereits im 13. Jahrhundert die westlichste Niederlassung der Hanse. Der belgische Hafen war der Ausgangspunkt der Englandfahrer mit dem Zielort London. In den Heimathäfen nahmen die Mitglieder der Fahrgemeinschaften regen Anteil am gesellschaftlichen und politischen Leben ihrer Städte. Sie stifteten den Kirchen Altäre und finanzierten Bittgottesdienste, unterhielten und unterstützten aus gemeinsamen Kassen Witwen und Waisen ihrer Vereinigungen. In ihren Händen lag auch die Ausbildung des kaufmännischen Nachwuchses.

Für den Transport nutzten sie das Schiff des Mittelalters schlechthin – die Kogge. Diese ging vornehmlich auf Küstenfahrt. Die bauchigen Schiffe mit geringerem Tiefgang von 1,5 Metern konnten ungefähr 30 Tonnen laden. In der Zeit des Übergangs von der Küsten- zur Hochsee-Segelei veränderten die Schiffsbauer die Konstruktion der Koggen erheblich. Den Endpunkt in der Entwicklung der Kogge stellte die Bremer Variante von 1380 dar – mit einer Länge von 23 Metern, einer Breite von 7,50 Metern und einer Zuladekapazität von etwa 90 Tonnen. Vom kastellartig erhöhten Achterdeck aus konnte die Schiffsbesatzung mit ihren Armbrüsten Angreifer beschießen.

Die Bremer Kogge schaffte bei ordentlichem Wind bis zu erstaunlichen zehn Knoten (rund 18 km/h). Die Strecke von Lübeck bis Reval ließ sich damit in sieben Tagen bewältigen. Aus Portugal hielt im 15. Jahrhundert die Kraweel-Bauweise Einzug in Nordeuropa: Alle Planken standen auf Stoß und erhöhten damit die Stabilität der Konstruktion und die Geschwindigkeit des Schiffes. Die festen Bordwände erlaubten den Einbau von Stückpforten für Geschütze. Der Nachbau „Lisa von Lübeck“, nach fünfjähriger Bauzeit auf der nördlichen Wallhalbinsel 2004 zu Wasser gelassen und heute ein gern gesehener Gast bei Schiffsparaden auf Nord- und Ostsee, gibt einen guten Eindruck der früheren Schiffsbaukunst.

## Expansion unter Lübecks Führung

Die Fernhändler der Ostseestädte und des Binnenlandes hatten zwar Fahrgemeinschaften und gemeinsame Niederlassungen gegründet, aber für ihre Sicherheit zu Wasser und zu Lande mussten die Kaufleute bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts selbst sorgen. Die kaiserliche Zentralgewalt, die den Schutz der Handelswege im Reich garantieren sollte, war stark begrenzt. Der Landadel verlangte unberechtigte Durchgangszölle, beschlagnahmte Waren auf den Straßen und kaperte Schiffe der Fahrgemeinschaften zur See.

Die „Kaufmannshanse“ reagierte mit einer grundlegenden Umorganisation: Zunehmend führten die Kaufleute ihre Geschäfte nun von ihren Heimatstädten aus und nahmen an den Handelsfahrten nicht mehr persönlich teil – sie ließen sich durch erfahrene Schiffsführer und Beauftragte vertreten. In den Heimatstädten engagierten sich die Fernhändler in der Politik und beeinflussten als Ratsherren die Geschicke ihres Gemeinwesens. Folge: In der Außenpolitik handelten sie im Sinn ihrer Geschäfte. Ab Mitte des 13. Jahrhunderts vereinbarten die Ratsherren der Küstenstädte Freundschafts- und Beistandsverträge gegen die Bedrohungen und Übergriffe der Raubritter mit jährlichen Konsultationen zur Abstimmung ihrer Wirtschaftspolitik. Lübeck, Wismar und Rostock schlossen sich ab 1256 diesem Bündnis an; 1260 stießen Bremen, 1280 Wisby, 1281 Stralsund und Greifswald sowie 1282 Riga hinzu. Diese Verträge gelten vielen Historikern als Übergang der Kaufmannshanse zur Städtehanse.



Enge familiäre und freundschaftliche Bindungen der Kaufmannschaften an der Küste zu den Städten im Binnenland wie Lüneburg, Soest, Köln, Dortmund, Osnabrück, Salzwedel und Braunschweig sorgten für weitere Verträge zur Sicherung der Handelswege nach Westfalen und Sachsen. Die Städte vereinbarten Geleitschutz für ihre Kaufleute bis an die Grenzen des jeweiligen Territoriums, verpflichteten sich zur gegenseitigen Waffenhilfe bei Überfällen und garantierten freien Zugang zu ihren Märkten. Sie regelten ihre Zahlungsmodalitäten und boten Stapelplätze für die Umladung von Kiel auf Achse an. In kurzer Zeit fanden sich mehr und mehr Städte zusammen und bildeten schließlich ein Netzwerk mit regionalen Knotenpunkten, das die norddeutschen Territorialmächte als ernst zu nehmenden Verhandlungspartner akzeptieren mussten.

## Die Blütezeit der Hanse

Von Flandern bis ins Baltikum, von Norwegen bis ins Rheinland: Im ausgehenden Mittelalter umfasste das Bündnis den gesamten nordeuropäischen Raum, dem zu Glanzzeiten um die 200 Städte angehörten. Die Federführung in den Verhandlungen übernahmen hauptsächlich die Ratsherren und Kaufleute aus Lübeck – der reichsfreien Stadt, die sich nur dem Kaiser beugen musste. Und so mancher Stadt sollte es erst durch Zugehörigkeit zur Hanse gelingen, ihre Eigenständigkeit gegenüber dem jeweiligen Landesherrn zu sichern oder sogar zu erweitern. Als äußeres Zeichen ihrer Freiheit ließen viele Hansestädte auf ihren Marktplätzen eine Rolandfigur aufstellen, wie beispielsweise in Braunschweig, Bremen, Magdeburg, Göttingen, Riga, Stralsund oder Wisby – als Symbol dafür, dass sich die Stadt ausschließlich dem Kaiser und dem Reich verpflichtet sah, nicht aber einem Fürsten der Region.

## Tagfahrt oder Hansetag

Wichtiges Merkmal der Hanse war die „Tagfahrt“, die als Hansetag in die Geschichte der Gemeinschaft einging. Historiker werten den ersten Hansetag, zu dem Lübeck 1356 einlud, als das entscheidende Datum des Übergangs von der Kaufmanns- zur Städtehanse. Denn nicht Vertreter der Fahrgegemeinschaften oder führender Kaufleute versammelten sich in der Travestadt, sondern Vertreter oder gewählte Abgeordnete mit städtischem Verhandlungsauftrag. Nur bei aktuellem Bedarf riefen die führenden Städte der Gemeinschaft – meistens Lübeck – die Ratsherren der Verbündeten zusammen. Sie diskutierten Verträge mit assoziierten Städten und Landesherrn, über die Einsetzung von Vertretern an Königs- und Kaiserhöfen, über Krieg und Frieden, über Privilegien für befreundete Länder und über Handelsboykotte gegen unliebsame Konkurrenten – oder sogar gegen eigene Mitglieder. Zudem wirkte der Hansetag als Schiedsstelle und Appellationsgericht für Rechtsstreitigkeiten zwischen Städten der Gemeinschaft – der frühere Gerichtssaal ist heute Lübecks „gute Stube“: der Audienzsaal. Touristen, die ihn betreten, werden vor dem Rundgang durchs Rathaus auf die unterschiedlich hohen Türen hin-

gewiesen: Musste der Angeklagte durch die kleinere Tür den Saal verlassen, wussten die im Foyer Stehenden sofort, dass er den Prozess verloren hatte.

Die Bürgermeister der gastgebenden Städte luden je nach Bedarf Partner ein, die von der Tagesordnung betroffen waren. Unter ihrem Vorsitz handelten die Delegierten gemeinsame Zielvorstellungen aus, ohne auf Mehrheitsentscheidungen zu pochen. Eintracht war die Devise, nicht Einstimmigkeit. Wenn es die Themen verlangten, zogen die Verhandlungsführer die Ältermänner der Kontore und Niederlassungen zu Rate und riefen Abgeordnete von den Höfen Europas zur Berichterstattung zurück. Mit den Beschlüssen (Rezessen) reisten die Delegierten dann in ihre Heimatstädte zurück, deren Räte entscheiden mussten, ob sie die Vereinbarung ratifizieren wollten.



Abb. 2: Rolandfigur in Riga

Die Teilnahme am Hansetag war keine Pflicht. Zumeist begrüßten die Gastgeber lediglich zehn bis 30 Vertreter der Hansestädte in ihren Rathäusern. Wenn einer Stadt die Tagesordnung zu brisant war, besonders wenn sie das Verhältnis zu ihrem jeweiligen Landesherrn berührte, ignorierte sie einfach die Einladung zur Tagfahrt. Trotzdem zeigten die Rezesse weitreichende Wirkung auch für diese Hansestädte, denn gegen ratifizierte Verträge zu verstoßen, konnte die „Verhansung“ zur Folge haben, den Ausschluss der Stadt aus der Gemeinschaft, den Boykott ihrer Waren, den Entzug des Geleitschutzes.

Ein Hansetag konnte bis zu zwei Wochen dauern. Die Delegierten reisten mit Dienern und bewaffnetem Geleit an und mussten für Kost und Logis selbst aufkommen. Manche klei-



nerer Stadt aber war finanziell nicht in der Lage, die Reisekosten allein zu tragen. Deshalb bildeten sich regionale Bündnisse, so im Rheinland, in Sachsen und in der Altmark, die gemeinsame Vertreter schickten. Um zwischen den Hansetagen keine Leere in den politischen Aktivitäten der Gemeinschaft entstehen zu lassen, übertrugen 34 Städte den Lübecker Ratsherren 1418 die allgemeine Geschäftsführung ihrer Gemeinschaft und den wendischen Städten die Führung der Hanse.

## Lübecker Bürgermeister wird geköpft

Nicht immer hatten die Hansestädte bei ihrem Streben nach noch mehr Macht und wirtschaftlichem Erfolg ein glückliches Händchen. Der Versuch, im April 1362 mit einer riesigen Flotte Helsingborg einzunehmen, scheiterte. Ihr Oberbefehlshaber, der Lübecker Bürgermeister Johann Wittenborg, wurde für das Desaster in Haft genommen. Bei einem Hansetag in Stralsund befanden die Delegierten ihn „nicht frei von Schuld“, überließen aber dem Lübecker Rat das letzte Urteil. Im November 1363 beendete der Scharfrichter Wittenborgs Leben auf dem Lübecker Markt. Der einzige Bürgermeister übrigens, der hingerichtet wurde.



Abb. 3: Internationaler Hansetag 2012 in Lübeck

## Das Ende des Bündnisses

So wie sich der Beginn der Hanse kaum eindeutig bestimmen lässt, so wenig kann man auch den Zeitpunkt ihres Endes definieren. Nach dem 30-jährigen Krieg hatten alle Hansestädte an der Nord- und Ostsee außer Lübeck, Bremen und Hamburg ihre Eigenständigkeit verloren. Selbst Hamburg musste auf diplomatischem Wege mit den Dänen um seine Reichsfreiheit ringen. Stettin, Stralsund und Wismar gehörten zur schwedischen Krone. Mehrfach lud Lübeck zu Tagfahrten an die Trave ein (1651, 1657 und 1662) – vergebens. Erst am 29. Mai 1669 trafen sich wieder die Vertreter von neun Städten im Lübecker Rathaus. Neben den Gastgebern standen Delegierte aus Bremen, Hamburg, Danzig, Braunschweig, Rostock, Hildesheim, Köln und Osnabrück auf der Teilnehmerliste. Viele Städte hatten allerdings gar nicht auf die Einladung reagiert, andere abgelehnt, unter ihnen Wismar und Stralsund mit Hinweis auf

ihren schwedischen Landesherrn. Die geringe Teilnahme zeigte deutlich die Auflösungserscheinungen der Gemeinschaft, denn zunächst war gegen alle traditionellen Gepflogenheiten überlegt worden, alle Städte, die keinen Vertreter an die Trave schickten, aus den Reihen der Hanse auszuschließen. Dieses Vorgehen lehnten die Delegierten jedoch mehrheitlich ab.



Abb. 4: Hansetag-Gastgeber 2012, 2013 und 2014: Lüneburgs Oberbürgermeister Ulrich Mädge, Herfords Kämmerer Manfred Schürkamp und Lübecks Bürgermeister Bernd Saxe

Auf der Tagesordnung unter dem Vorsitz des Lübecker Bürgermeisters Johann Ritter standen der Neubau des 1666 abgebrannten „Stalhofes“ in London, ein Bündnissystem mit süddeutschen Städten wie Straßburg, Frankfurt, Nürnberg und Ulm, die Beteiligung an den Kosten Lübecks für hanseatische Angelegenheiten während des Dreißigjährigen Krieges und die Einrichtung einer gemeinsamen Kasse unter der Aufsicht eines Syndikus. In keiner dieser Fragen konnten die Delegierten Einigung erzielen. Allen Vorschlägen zu militärischen Bündnissen erteilte Lübeck eine Abfuhr, denn die Kaiser Leopold I. Neutralität der Stadt hatte sich während des Dreißigjährigen Krieges bewährt.

Dennoch blieb die Gemeinschaft weiterhin bestehen, denn 1648 hatte der Westfälische Frieden die Hanse ausdrücklich als vertragsfähige Institution anerkannt. Noch zweimal fanden Lübeck, Bremen und Hamburg im Namen der Hanse urkundliche Erwähnung: im Friedensschluss von Nijmegen 1679 zwischen dem Römischen Reich, Frankreich und den Niederlanden sowie 1697 beim Friedensschluss von Rijswijk. Die Lübecker selbst aber hatten eine durchaus realistische Einschätzung von der Lage der Gemeinschaft. Als Kaiser Leopold I. die Travestadt im Jahr 1684 bat, einen weiteren Hansetag einzuberufen, um über eine Sondersteuer für die Türkenkriege zu beraten, antwortete der Rat, es sei wohl kaum mehr sinnvoll, eine „allerniedrigst desiderierte Zusammenrufung derer vormal, gewesener Hansestädte“ in die Wege zu leiten.

## Aktives Netzwerk: Die Hanse heute

Die Hanse hatte zwar kein förmliches Ende gefunden, trat aber als Gemeinschaft nicht wieder in Aktion. Allein das Drei-



gestirn Lübeck, Bremen und Hamburg hielt noch die Fahne der Hanse hoch. Mehr als drei Jahrhunderte sollten ins Land gehen, bis die Tradition Wiederbelebung erfuhr. Die Geburtsstunde der „neuen“ Hanse schlug 1980 in Zwolle. Ihr Credo war und ist die Bewahrung der Hanse als historische Lebens- und Kulturgemeinschaft in den modernen Hansestädten. Auch der Wunsch, die dauerhafte Friedensordnung in Europa zu unterstützen, beflügelte die Gründung.

Die Hanse ist heute ein aktives Netzwerk zwischen Städten, die in der Geschichte zum Bund der Kaufmannsstädte, also der historischen Hanse, gehörten bzw. mit diesen Städten im regen Handelsaustausch standen. Gegründet wurde dieser Städtebund im Jahre 1980 in der niederländischen Stadt Zwolle und ist seither die weltweit größte freiwillige Städtegemeinschaft. Der Städtebund hat sich die Aufgabe gestellt, auf der Grundlage des grenzüberschreitenden Hansegedankens und den geschichtlichen Erfahrungen, die Gedanken und den Geist der europäischen Stadt wiederzubeleben, das Eigenbewusstsein der Hansestädte zu fördern und die Zusammenarbeit zwischen diesen Städten zu entwickeln. Ziel des Städtebundes Die Hanse ist es, einen Beitrag zur wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und staatlichen Einigung Europas zu leisten und in diesem Sinne das Selbstbewusstsein der Städte und Gemeinden zu stärken, damit sie ihre Aufgaben als Ort der lebendigen Demokratie wahrnehmen können. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, hat sich der Städtebund im Jahre 2000 erstmals in der Geschichte der Hanse eine Satzung gegeben, die Eckpunkte für Aktivitäten aufgibt.

Zur Gestaltung und Verwirklichung der Zielvorstellungen und Aufgaben sollen insbesondere folgende Aktivitäten dienen:

- Aktionen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit, welche die Gemeinsamkeiten der Hansestädte herausstellen
- Kultur- und Traditionsaustausch
- Wissens-, Sozial- und Informationstransfers
- Stärkung der Wirtschafts- und Handelskontakte
- Einbeziehung der Jugend (Youth Hansa) in die Entwicklung der Hanse

Rund 180 Städte sind im Hansebund der Neuzeit vertreten; Vormann ist Lübecks Bürgermeister Bernd Saxe. Nach dem Hansestag 2012 in Lüneburg rüstet sich Lübeck für den Hansestag 2014: das 34. internationale Treffen der Hansestädte vom 22. bis 25. Mai an der Trave. Bereits 1983 Ausrichter des Hansestages, wird die „Königin der Hanse“ dann ihre Gäste aus aller Welt empfangen.

Bernd Saxe  
Vormann der Hanse und Bürgermeister der Hansestadt Lübeck

Weitere Informationen: [www.hanse.org](http://www.hanse.org)

## Öffentliches Baurecht für Wirtschaftsförderer – Koordinierung von Ansiedlungsprozessen

Donnerstag, 30. Mai 2013 in Hannover

Das Interesse, neue Unternehmen in der Gemeinde anzusiedeln oder bestehenden Unternehmen die Möglichkeit zu geben, sich zu erweitern, ist groß. Politiker, Investoren, Kammern und Verbände machen Druck. Aufgabe des Wirtschaftsförderers ist es, den Ansiedlungsprozess zu begleiten und zu steuern, Gegner zu überzeugen und zwischen den verschiedenen Interessen zu vermitteln. Er soll die rechtlichen Hindernisse beseitigen und im Zusammenwirken mit den jeweiligen Fachabteilungen die notwendigen Genehmigungsvoraussetzungen schaffen. Das Ganze soll möglichst zügig gehen, denn Zeit ist Geld. Unser Seminar richtet sich speziell an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kommunalen Wirtschaftsförderung, der Baugenehmigungsbehörden und an Investoren. Es wird aufgezeigt, wie die Schaffung von Baurecht durch eine geschickte Wahl des richtigen Verfahrens beschleunigt werden kann, welche (vergaberechtlichen) Besonderheiten bei Grundstücksgeschäften mit der öffentlichen Hand zu beachten sind und was beim Einsatz von Fördermitteln für den Ansiedlungsprozess zu berücksichtigen ist. Praxisbeispiele zur Vorgehensweise bei Neuansiedlungen und der Standortrevitalisierung runden die Veranstaltung ab. Nutzen Sie die Möglichkeit, vorab konkrete Fallkonstellationen und Fragen zu übermitteln und zum Gegenstand der Veranstaltung zu machen. Übersenden Sie Ihre Fragen bitte per E-Mail an [mbruehl@vhw.de](mailto:mbruehl@vhw.de)

### Ihre Referenten:

**Dr. Oliver Freitag**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht, CMS Hasche Sigle Rechtsanwälte Steuerberater, Hamburg. Tätigkeitsschwerpunkte im öffentlichen Bau- und Planungs- sowie Vergaberecht

**Matthias Ullrich**, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Hildesheim Region (HI-REG) mbH, Hildesheim

### Veranstaltungsort:

Hannover Congress Centrum  
Theodor-Heuss-Platz 1-3, 30175 Hannover  
Telefon: 0511/8113-0

### Teilnahmegebühren:

270,00 Euro für Mitglieder des vhw  
335,00 Euro für Nichtmitglieder  
120,00 Euro für Studenten (bis 27 Jahre mit Nachweis)

### Anmeldung und weitere Informationen:

Tel.: 0511/984225-110 oder [www.vhw.de](http://www.vhw.de)