



Geboren 1958 in Osnabrück. Studium der Rechtswissenschaften, Abschluss mit dem juristischen Staatsexamen. Seit 1985 als Rechtsanwalt in Hamburg zugelassen. Oktober 1998 bis Mai 2001 Mitglied des Deutschen Bundestages (Wahlkreis Hamburg-Altona). Mai 2001 bis Oktober 2001 Innen senator der Freien und Hansestadt Hamburg. Oktober 2002 bis März 2011 erneut Mitglied des Deutschen Bundestages. Oktober 2005 bis November 2007 Erster Parlamentarischer Geschäftsführer der SPD-Bundestagsfraktion. November 2007 bis Oktober 2009 Bundesminister für Arbeit und Soziales. Oktober 2009 bis März 2011 stv. Vorsitzender der SPD Bundestagsfraktion. Seit März 2011 Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg.

Olaf Scholz

*Erster Bürgermeister,
Präsident des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg*

„Hamburg – eine dynamische Stadt wandelt sich“

Unsere besten Jahre liegen vor uns. Natürlich besitzt Hamburg eine große, beinahe Ehrfurcht gebietende Vergangenheit. Natürlich erlebt Hamburg eine kraftvolle Gegenwart. Aber das ist kein Grund, sich zurückzulehnen. Das muss vielmehr ein Ansporn sei. Es zeigt, dass wir alle Voraussetzungen haben, um weiterhin zu neuen Ufern aufzubrechen und nach dem besseren Morgen zu streben.

Hamburgs Sinn liegt in der Zukunft. Das gilt, ganz unabhängig davon, wie gut uns die Gegenwart schon gefällt. Hamburg hat nicht das Ende seiner Geschichte erreicht. Es gibt keinen Zustand, der es uns erlauben würde, uns gemütlich einzurichten und bloß noch das Bestehende schöner zu machen.

Wir wissen bereits heute, dass Hamburg weiter wachsen wird. Und wir machen Pläne, wie wir das Wachstum so gestalten können, dass die wirtschaftliche, die soziale und die ökologische Qualität des Lebens in Hamburg weiter steigt. Damit das gelingt, müssen wir die neuen technologischen Entwicklungen nutzen, die sich in der Zukunft ergeben werden.

Die Prognosen sagen, dass in den 30er-Jahren dieses Jahrhunderts mehr als 1,9 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner in Hamburg leben werden, vielleicht sogar mehr als zwei Millionen. Wir wissen nicht, ob es so kommen wird. Aber falls die Zukunft der ähnelt, die uns heute vorhergesagt wird, müssen wir uns vorbereiten. Wenn wir es richtig machen, dann werden nicht nur mehr Bürgerinnen und Bürger in Hamburg leben, sondern sie werden auch besser leben. Wir haben die Chance, dass nicht nur die Stadt wächst, sondern auch ihre Lebensqualität.

Das erwartete Bevölkerungswachstum ist keine Bedrohung, sondern eine Chance. Unser Vorfahren wussten das bereits: Als Hamburg vor etwas mehr als 100 Jahren zum ersten Mal mehr als eine Million Einwohnerinnen und Einwohner hatte, da wurde das überall in der Stadt als der Schritt zur Weltstadt wahrgenommen.

Wenn wir jetzt eine Stufe weiter sind, dann ist das ganz ähnlich: Zwei Millionen Bürgerinnen und Bürger alleine machen noch keine globale Metropole – aber sie erleichtern es erheblich, Hamburg ins wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des europäischen Nordens zu rücken. Deshalb will ich gemeinsam mit Ihnen zuversichtlich in die 20er-, 30er- und vielleicht sogar 40er-Jahre unseres Jahrhunderts blicken. Auf das, was vor uns liegt. Auf die Zukunft unserer Stadt.

Meine Damen und Herren, diese politische Grundhaltung ist das Gegenteil der Diskussionen, die wir in den letzten Jahren nicht nur in Hamburg erlebt haben. Bis heute begegnet mir in vielen Gesprächen zum Beispiel die Vorstellung, dass die Stadt weitgehend fertig gebaut sei. Wer ein wenig Gespür für die Geschichte unserer Stadt hat, der bemerkt schnell, dass das eine gravierende Fehleinschätzung ist.

Als vor 202 Jahren zum ersten Mal in Hamburg offiziell die Bevölkerung gezählt wurde, da lebten hier in Stadt und Land gut 130.000 Bürgerinnen und Bürger. Heute sind wir über 1,8 Millionen – und damit fast 14-mal so viele. Und wir leben heute allemal besser als vor zwei Jahrhunderten. Mit der Einwohnerzahl sind Wohlstand und Lebensqualität gewachsen. Diese historische Erfahrung zeigt: Nur im Wandel und im Wachstum liegt die Chance auf dauerhaften Wohlstand und Sicherheit.

Gott sei Dank, will ich ausdrücklich sagen. Denn es wäre doch eine schreckliche Vorstellung, wenn wir plötzlich an das Ende der Moderne gekommen wären und nicht mehr danach strebten, die Dinge besser zu machen, als sie heute sind. In den großen Städten wird uns diese Dynamik nicht nur erhalten bleiben, sie wird wahrscheinlich sogar eher noch zunehmen.

Das hat Folgen; auch mental und stadtkulturell. Wir haben nämlich nicht die Wahl. Wir können nicht entscheiden, wie viele Einwohnerinnen und Einwohner Hamburg einmal haben wird. Es macht also keinen Sinn zu diskutieren, welche Einwohnerzahl sinnvoll ist. Wenn viele Hamburg attraktiv finden und Hoffnungen mit der Stadt verbinden, werden sie kommen. Wenn wir dafür nicht rechtzeitig vorsorgen, wie im letzten Jahrzehnt, als der Wohnungsbau ins Stocken geriet, dann steigen zwar die Mieten und Wohnungspreise, aber es wird den Zuzug nicht aufhalten.

Das werden wir verhindern. Deswegen planen wir heute für die zwei Millionen. Wir wissen zwar nicht, ob sie kommen, aber wir wissen, dass wir die städtische Infrastruktur so entwickeln müssen, dass Hamburg in 20 oder 30 Jahren mit zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern lebenswerter sein wird als heute mit 1,8 Millionen.

Die vor uns liegenden Aufgaben lassen sich klar beschreiben. Wir können uns ausrechnen, was wir zu tun haben. Entscheidend dafür sind die Antworten auf die Frage: Was bedeuteten zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner? Wir haben nachgerechnet: Zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner bedeuteten, dass aus den derzeit rund 900.000 sozialversicherten Arbeitsplätzen mindestens eine Million werden müssten. Zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner bedeuteten, dass wir zu den rund 900.000 Wohnungen aktuell rund 100.000 zusätzlich bauen müssten.

Zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner bedeuteten 120 neue Kindergärten mit 12.000 zusätzlichen Kita-Plätzen und 2000 zusätzlichen Erzieherinnen und Erziehern. Zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner bedeuteten 38 neue Schulen mit 19.000 zusätzlichen Schülerinnen und Schülern und 800 zusätzlichen Lehrerinnen und Lehrern. Zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner bedeuteten zusätzlich 10.000 Studierende. Zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner bedeuteten leistungsfähigere öffentliche Verkehrsmittel, mehr kulturelle Angebote, mehr Sportplätze.

Alle, die schon anfangen, die Kosten zu berechnen, können etwas beruhigt sein: Zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner, das bedeutete nach heutigen Maßstäben auch Mehreinnahmen für die Stadt von rund 500 Mio. Euro netto. Und das alles bezieht sich auf eine mögliche Lage in zwei Jahrzehnten. Hamburg kann also zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner verkraften. Das ist keine schlechte Perspektive.

Während viele Regionen sich mit Schrumpfung auseinandersetzen müssen, ist Rückbau von Infrastruktur in den allermeisten großen Städten kein Thema. Wir werden in den kommenden Jahrzehnten tatsächlich den „Triumph of the City“ erleben, den Edward Glaeser beschreibt.

Die Perspektive Hamburgs ist Teil einer globalen Entwicklung. Die Mehrzahl der Menschheit wird zukünftig in den Städten leben. Und die urbanen Räume werden noch mehr als bisher zu Zentren des kulturellen und wirtschaftlichen Lebens ihrer Länder werden; mehr Arbeitsplätze, bessere Schulen und Kinderbetreuung, hohe Mobilität und bessere Gesundheitsversorgung rücken dabei immer mehr in den Mittelpunkt. Wir werden vormachen, welche Chancen in dieser Entwicklung stecken und wie sie am besten genutzt werden können.

Die Ausgangslage ist schon heute gut. Hamburg steht gut da. Die wirtschaftliche Entwicklung ist stabil: Wir erwirtschaften mehr als 50.000 Euro je Einwohnerin und Einwohner, mehr als jedes andere Bundesland und weit mehr als der Durchschnitt von knapp über 30.000 Euro. Hamburg ist damit das wirtschaftsstärkste Land der Bundesrepublik. Übrigens: Deshalb ist die Schlagzeile von vor ein paar Tagen, dass Hamburg erstmals seit Langem zum Empfängerland im Länderfinanzausgleich geworden sei, auch nur die halbe Wahrheit. Wer genauer hinsieht, wird feststellen, dass Hamburg weit mehr einzahlt, als es herausbekommt. Zum Beispiel: Bevor es zum Ausgleich der Finanzkraft der Länder untereinander kommt, wird bereits ein Teil des Umsatzsteueraufkommens umverteilt. Dies sind alleine dreistellige Millionenbeträge. Ich beklage das nicht, sondern halte es für einen Ausdruck sinnvoller Solidarität zwischen den Ländern – und überdies für ein Indiz unserer Wirtschaftskraft.

Meine Damen und Herren,
das Wachstum der Städte ist Teil des Zusammenwachsens Europas, das ungeachtet der aktuellen Turbulenzen auf den Währungsmärkten weitergehen wird. Ich bin mir ganz sicher: Europa wird sich im Streit um die beste Reaktion auf die aktuelle Schuldenkrise – ein Thema, das uns auch im Land sehr beschäftigt und auf das wir mit einem klaren Konsolidierungskurs antworten müssen – auch als Lebensgemeinschaft wieder finden. In Europa steckt hinter den sehr technisch anmutenden Debatten über Bankenrettungsschirme und Währungsfonds darüber hinaus die Frage nach der europäischen Idee, nach dem Zusammenhalt der europäischen Staaten und ihrer Bürgerinnen und Bürger sowie nach der Kraft eines europäischen Wirtschaftsmodells.

Es freut mich daher, dass wir in diesem Jahr hier in Hamburg den französischen Premierminister Ayrault als Ehrengast zum Matthiae-Mahl begrüßen können, nachdem im letzten Jahr bereits EU-Kommissionspräsident Barroso bei uns im Rathaus war. Diese Besuche dokumentieren: In Hamburg gehört das europäische Bewusstsein zum Alltag. In der internationalen Zusammenarbeit liegen für eine so kosmopolitische Stadt wie die unsrige ganz herausragende Chancen für künftiges Wachstum und künftigen Wohlstand.

Dieser Anspruch ist immer wieder beschworen worden. Und er hat inmitten einer Metropolregion von über fünf Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern auch schon heute mehr als nur Berechtigung. Eng verbunden mit Schleswig-Holstein, aber auch mit Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern blüht Hamburg in der norddeutschen Kooperation auf. Wir wollen daraus eine nordeuropäische Zusammenarbeit machen, in der die europäische Idee der starken Regionen über die Ländergrenzen hinweg spürbar wird.

Schließlich ist die Freie und Hansestadt Hamburg – bedingt durch ihre Größe, ihre Lage und ihre historische Entwicklung – einer der größten Verkehrsknotenpunkte Nordeuropas. Sie alle kennen die Geografie Hamburgs genau, aber in der Dichte der Beschreibung ist es immer wieder beeindruckend:

Hamburg verfügt über den größten Seehafen Deutschlands und über einen großen Verkehrsflughafen mit internationaler Anbindung. Hamburg ist außerdem Ausgangspunkt oder Durchgangsland mehrerer Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Eisenbahnverbindungen, die uns mit ganz Europa verbinden. Auf der Strecke Hamburg – Berlin lohnt sich aufgrund der Bahn schon heute gar kein Linienflug mehr. Wenn die Fehmarn-Belt-Querung kommt, wird es uns zwischen Hamburg und Kopenhagen und Malmö ganz ähnlich gehen. Hamburgs Hauptbahnhof, den heute schon täglich 450.000 Reisende und Besucher frequentieren, ist damit die Nummer eins der Personenbahnhöfe in Deutschland.

Wer durch Nordeuropa reist, der kommt beinahe zwangsläufig auch durch Hamburg. Wir wissen, dass die Verkehrsströme weiter zunehmen werden. Hamburg ist in Europa schon heute Teil eines Binnenmarktes mit über 500 Millionen Bürgerinnen und Bürgern. Und Hamburg ist Teil eines europäischen Arbeitsmarktes mit rd. 220 Mio. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern.

Erst kürzlich wurde eine Studie des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung öffentlich, die eine starke Zunahme der Zuwanderung von jungen, gut ausgebildeten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern aus Südeuropa nach Deutschland prognostiziert. Wir können sie sicher gut gebrauchen. Dass durch die weitere europäische Integration noch mehr Arbeitskräfte nach Hamburg kommen können, ist in den eingangs erwähnten Bevölkerungsprognosen noch gar nicht berücksichtigt. Wir alle können nur ahnen, was es für Konsequenzen hat, wenn auch in Europa der Orts- und Arbeitsplatzwechsel über den ganzen Kontinent hinweg so üblich wird wie schon lange in den USA. Aber wir dürfen vermuten, dass Hamburg in den 20er- und 30er-Jahren ein noch beliebteres Ziel für viele ist, die Hoffnung und Perspektive in ihrem Leben suchen.

Wir sind nicht nur ein Teil der Europäischen Union, sondern zugleich ein Tor dieses Kontinents zur Welt. Diese alte Zuschreibung gilt bis heute – und das damit verbundene Versprechen auch:

Das Versprechen auf individuellen Aufstieg und Wohlstand, das viele auch künftig ermutigen wird, in die Städte zu ziehen. Dieser individuelle „Pursuit of Happiness“, wie die Amerikaner sagen, mag menschlich und selbstverständlich sein, seine Einlösung ist es aber keineswegs. Aus der Behauptung des Glücks wächst noch nicht die Chance. Dazu braucht es konkrete Voraussetzungen. Diese Voraussetzungen können wir in Hamburg gewährleisten. Hamburg ist schon heute die größte Stadt in der EU, die nicht gleichzeitig Hauptstadt eines Mitgliedstaates ist. Das ist mehr als nur eine Aussage über statistische Daten. Das ist eine weit darüber hinausgehende sozialmoralisch bedeutsame Feststellung.

Hauptstädte erreichen ihre Größe und Bedeutsamkeit schließlich zu nicht unwesentlichen Teilen aus ihrer Funktion als Herrschafts- und Regierungssitz. Im Falle von Fürsten- oder Königssitzen werden die Mittel des ganzen Landes schon seit Jahrhunderten in der Hauptstadt gebündelt, um die Macht und den Glanz der Nation zu repräsentieren. Auch heute erleben wir in vielen Ländern, selbst in der föderalen Bundesrepublik, dass viele Ressourcen des ganzen Landes aufgewendet werden, um den Regierungssitz attraktiv und bedeutsam zu machen. Den im Bund und die in den Ländern.

Bei uns ist das anders: Hamburg ist eine alte und eigenständige Republik. Von Hamburg aus wurde nie das Land regiert. Unsere Kraft ist Ausdruck des wirtschaftlichen Fleißes und republikanischen Stolzes, die unsere Stadt seit Jahrhunderten prägen. Wie tief das Werk der Vorväter – und -mütter – in der Stadt verankert ist, kann man bis heute im Stadtbild sehen. Das gilt insbesondere für die besondere Beziehung Hamburgs zur Arbeit. Dass sowohl der Hafen als auch der Flughafen genau-

so wie viele weitere Industrieanlagen nicht irgendwo an der Peripherie liegen, sondern sich als Kraftzentren mitten in der Stadt befinden, zeigt die große und beinahe gelassen selbstverständliche Verbundenheit Hamburgs mit seinen wirtschaftlichen Stärken.

Als zweitgrößter Container-Hafen Europas ist Hamburg einer der zentralen Knotenpunkte der weltweiten Waren- und Informationsströme. Der Hafen hat seinen Ort im Stadtgebiet verändert und ausgedehnt, ist ausgebaut worden mit Hafenecken, Kaianlagen und Brücken – auch so beeindruckenden wie der überall sichtbaren Köhlbrandbrücke. Da, wo der Hafen noch im vorletzten Jahrhundert seinen Schwerpunkt hatte, entsteht jetzt das größte europäische innerstädtische Neubaugebiet, die HafenCity mit Wohnungen und Büros für Tausende. Trotz des Wandels gibt es eine Konstante: Von wo auch immer man guckt, bleibt der Hafen zentral. Überall öffnet sich die Stadt zur Elbe und zum Hafen, ja zum attraktiven Blick auf Handel und Verkehr.

Klar, die Stadt ist nicht nur der Hafen. Luftfahrt, Windkraft, Games und Social Media sind neueste wirtschaftlich bedeutsame Branchen. Und die Stadt identifiziert sich auch über ihre kulturellen Einrichtungen und Aktivitäten, ihre Hochschulen und Freizeitangebote.

Aber letztlich ist der Hafen maßgeblich dafür verantwortlich, dass Hamburgerinnen und Hamburger bis heute in ordentlichem Wohlstand leben können. Und damit meine ich nicht nur den vergleichsweise ordentlichen Wohlstand, den viele hier im Raum erwirtschaftet haben, sondern auch den bescheideneren Wohlstand der Arbeiter und Angestellten.

Deshalb wird sich jeder Hamburger Senat – der jetzige genauso wie alle zukünftigen – um den Hafen und um seine Lebensader, die Elbe, kümmern müssen. Seit Jahrhunderten lebt Hamburg davon, dass wir es schaffen, diesen großen Überseehafen im Binnenland zu entwickeln. Und zwar immer gemeinsam und im Bewusstsein, dass der Wohlstand Hamburgs am Hafen hängt.

Wirtschaftswachstum entsteht schließlich immer an den Knotenpunkten der globalen Warenströme. Und dieses Wirtschaftswachstum entsteht nicht allein aus den Transportdienstleistungen. Auch die Industrie, die Grundstoffe oder Vorprodukte aus aller Welt braucht und die ihre Waren in alle Welt verkauft, siedelt sich oft und gerne an diesen Knotenpunkten an. Deshalb ist Hamburg auch eine Industriestadt.

Und auch die Neuigkeiten und Nachrichten wurden über Jahrhunderte zuallererst in Hafenstädten umgeschlagen. Noch heute passen Neugier und Weltoffenheit zum Welthafen. Auch deshalb ist Hamburg Medienstadt. Gleiches gilt für Banken, Dienstleistungen oder Versicherungen – sie alle entstehen um die Grundfunktion der Warenströme herum.

Der Hafen ist also als Knotenpunkt der Weltwirtschaft auch das Zentrum unserer Wirtschaftskraft in ihrer ganzen Breite. Selbst da, wo die Branchen, die wegen der Warenströme im Hafen gewachsen sind, längst ein Eigenleben entwickelt haben. Deshalb mussten wir immer wieder dafür sorgen, dass der Hafen auch für neue Schiffsgenerationen erreichbar bleibt. Dazu haben wir immer wieder neueste Technik genutzt, um nicht buchstäblich abgehängt zu werden.

Das ist aktuell wieder so und wird durch die Fahrrinnenanpassung auch erreicht werden, nachdem das Gericht in Leipzig entschieden hat. Ich bin zuversichtlich, dass das gelingen wird und wir einen wettbewerbsfähigen Hafen behalten. Der Verzicht auf wirtschaftliches Wachstum, den einige vorschlagen, ist dazu keine Alternative. Wir wollen die Elbe als Wasserstraße nutzen und die Umweltqualität des Elbeästuars durch massive Investitionen in Ausgleichsmaßnahmen sichern. Das ist eine Grundlage, um den Wohlstand in Hamburg zu erhalten und zu mehren.

Meine Damen und Herren,
alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt – ganz gleich ob sie nördlich oder südlich der Elbe wohnen, ob sie eine Ausbildung machen oder promovieren, ob sie in der zwölften Generation in Blankenese leben oder aus Mecklenburg-Vorpommern nach Billstedt gekommen sind ... – alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt brauchen das Versprechen, dass sich ihre Anstrengung lohnt, dass sie ihr Leben verbessern können und dass wir niemanden am Wegesrand zurücklassen.

Das ist das Versprechen Hamburgs. Das Versprechen der Städte auf Wohlstand und Teilhabe gilt für alle ihre Einwohnerinnen und Einwohner. Wir wollen es einlösen. Mit exzellenten Bildungseinrichtungen von der Krippe bis zur Universität, mit passgenauen Angeboten für Aus- und Weiterbildung wie der Jugendberufsagentur, mit einer leistungsfähigen öffentlichen Verwaltung und mit einem städtischen Klima, das der Zukunft zugewandt ist. Auch in den 20er- und 30er-Jahren wird der Erfolg Hamburgs daran gemessen, ob die Bürgerinnen und Bürger hier nicht nur nach Glück streben können, sondern ob wir auch die Voraussetzungen geschaffen haben, hier glücklich zu leben.

Meine Damen und Herren,
das weitere Wachstum unserer Stadt ist also eine gute Grundlage, um dieses Versprechen einzulösen. Vorausschauende Politik wird das begleiten und ermöglichen, und es in keinem Fall aus Sorge vor der Veränderung aufhalten. Eine Konsequenz: Als dynamische Stadt im Wandel dürfen wir niemals mehr damit aufhören, Wohnungen zu bauen. Im letzten Jahr haben die Bezirke deshalb Baugenehmigungen für weit über 8000 Wohnungen erteilt. Wir haben damit das aktuell wohl größte Wohnungsbauprogramm in ganz Deutschland auf den Weg gebracht. Und wir dürfen nicht nachlassen, wenn wir uns auf mehr Einwohnerinnen und Einwohner vorbereiten. Die Voraussetzungen dafür sind gut: Von den aktuell rund 900.000 Wohnungen in der Stadt sind 128.000 im städtischen Besitz der Saga/GWG und weitere 128.000 im Besitz der großen Wohnungsbaugenossenschaften. Gemeinsam mit vielen freien Wohnungsunternehmen können wir die Stadt deshalb auch unter sozialen Kriterien weiter entwickeln.

Hamburg besitzt viele attraktive Flächen, die wir bislang noch nicht ausreichend städtisch erschlossen haben. Dazu zählt natürlich Wilhelmsburg, die nach Manhattan zweitgrößte bewohnte Flussinsel der Welt, die in diesem Jahr durch die IBA und die igs voll ins städtische Bewusstsein kommen wird. Und durch die anschließende Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße eröffnen sich auch in den nächsten Jahren neue Möglichkeiten. Auf den Elbinseln entstehen zurzeit die modernsten Häuser Hamburgs, auch als Antwort auf die derzeitige Energiewende. Wir werden in diesem Jahr die Trennung der Stadt an den Elbbrücken endgültig überwinden. Der Wegfall des Zollzauns bietet den Elbinseln, Veddel und Wilhelmsburg weitere Entwicklungschancen.

Aber nach der Revitalisierung der Elbinseln und mit dem Sprung über die Elbe nach Harburg in den Süden ist nicht Schluss. Wir werden auch in Hamm, Horn, Rothenburgsort und weiteren Stadtteilen vitale innerstädtische Quartiere entwickeln, in denen sich junge urbane Milieus mit Alteingesessenen treffen und das Hamburg der Zukunft mit Leben füllen. Auch diese Viertel sind schon heute geprägt von jenem amphibischen Charakter unserer Stadt am Wasser, die sich an Elbe, Alster und Bille ausbreitet.

Deshalb bauen wir auch ein Konzerthaus direkt im Hafen auf dem alten Kaispeicher A. Das ist schwieriger, als mancher vielleicht anfangs gedacht hat. Aber es wird gelingen, und es wird eindrucksvoll zeigen,

wie eng auch Kultur und Arbeit in Hamburg beieinanderliegen, miteinander verschränkt sind und voneinander gewinnen können.

Es ist künftig nur ein Sprung über das Wasser vom modernsten Konzertsaal der Welt zu den Kais und Terminals, an denen sich seit Jahrhunderten Wohl und Wehe der Stadt entscheiden. Dass Hamburg vielen als schönste Stadt gilt, hat bis heute viel mit dieser prägenden Nähe zum Wasser zu tun. Und natürlich mit dem vielen Grün im Stadtbild, zu dem wir mit der Internationalen Gartenschau in diesem Jahr noch ein ganzes Stück hinzufügen werden.

Meine Damen und Herren,

auch in den 30er-Jahren wird Hamburg eine grüne Stadt am Wasser sein. Grüner als heute und mit mehr Wohnungen und Attraktionen am Wasser als heute. Das gelingt, weil wir das Wachstum der Stadt mit wachsender ökologischer Lebensqualität verbinden. Denn der wirtschaftliche und der ökologische Fortschritt bedingen einander. Dabei wird uns kluge Technologie helfen. Sie ermöglicht nicht nur wirtschaftliches Wachstum, sondern eben auch eine bessere ökologische Bilanz, weil die vorhandenen Ressourcen klüger und effizienter nutzt.

Schon heute liegen viele unserer Industrieanlagen mitten in der Stadt. In kaum einer westlichen Großstadt findet man Industriebetriebe – Kupfer, Stahl, Aluminium oder Chemie – in so zentraler städtischer Lage. Das gelingt nur, weil wir schon sehr lange auf modernste Technologien gesetzt haben und uns auch nicht haben beirren lassen, als manche die Stilllegung ganzer Industriezweige (Norddeutsche Affi) forderten.

Es stimmt ja, dass die Emissionssituation von Großfeuerungsanlagen, und auch von vielen kleineren, in den 1980er-Jahren miserabel war. Deshalb war auch die damalige Forderung richtig, manche werden sich erinnern: „Entschwefeln statt Schwafeln!“ Genau das ist dann auch gemacht worden. Statt die Anlagen stillzulegen, haben wir ihre Emissionen drastisch reduziert.

Wir haben den ökologischen Umbau der Industriegesellschaft, so haben wir das vor zwanzig Jahren genannt, mit aller Kraft vorangebracht: Die Grundlage dafür war nicht Verzicht, sondern technischer Umweltschutz nach dem jeweiligen „state of the art“. Umweltschutz, der Wachstum und Wertschöpfung ermöglicht und gleichzeitig die Lebensgrundlagen erhalten hilft. Seitdem wissen wir, dass wir industrielle Kapazitäten steigern und gleichzeitig die Qualität unserer Luft verbessern können. Heute macht sich der technologische Fortschritt, der weiter fortgeschritten ist, mit neuen Filteranlagen und klügerer Prozesssteuerung bemerkbar. Es ist daher eine Fehlentwicklung, dass wir in den vergangenen Jahren nur noch wenig über Technologien und über Ingenieurskunst geredet haben.

Ich will den Fortschritt und die Skepsis gar nicht gegeneinander auspielen. Natürlich ist es wichtig, sich bei einer innovativen Idee auch zu fragen, wozu sie noch führen könnte. Als die Atomkraftnutzung in Gang gebracht wurde, ist das nicht hinreichend geschehen. Aber das darf nicht die Hauptfrage werden. Wir brauchen eine Rückkehr zum Optimismus und mehr Vertrauen in die Leistungen der Ingenieure – und immer mehr gute Ingenieurinnen. Sie bieten eine Perspektive, unsere Städte smarter zu machen. Der Begriff „Smart City“ ist längst ein Mode-Wort in der Stadtpolitik geworden.

Aber das auch nur deshalb, weil wir in 20 oder 30 Jahren alle in einer smarten City leben wollen – und leben werden; in einer smarten City, die Wachstum verknüpft mit Lebensqualität und Nachhaltigkeit. Es lohnt sich daher, die Idee dahinter genauer anzusehen. Wer heute von Smart

Cities spricht, der geht davon aus, dass wir künftig die neuen technologischen Möglichkeiten nutzen, um einerseits den Verbrauch an Ressourcen effizienter zu machen und damit andererseits die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen. Ähnliches gilt für die Debatte um den Smart Port. Wir haben das doch alles schon einmal erlebt. Wer in der Stadtgeschichte nachliest, der wird um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert Schilderungen einer bahnbrechenden Modernisierung unserer Stadt finden. Binnen weniger Jahre setzte sich damals die Elektrizität als Motor unseres städtischen Lebens durch und veränderte das Stadtbild grundlegend. Damals haben wir im Jahr 1881 die ersten Telefone in Hamburg in Betrieb genommen.

1882 haben wir die erste elektrische Straßenbeleuchtung geschaltet. Übrigens zwei Jahre nachdem wir das Ganze schon bei der Internationalen Gartenbauausstellung auf der Moorweide ausprobiert hatten. – Das nur als Hinweis an all diejenigen, die sich noch fragen, was uns IBA und igs in diesem Jahr bringen können. 1894 fuhr die erste elektrische Straßenbahn. Kurz darauf folgten die U-Bahn und die S-Bahn. Auch ein Fernwärmenetz – das erste Deutschlands – wurde in diesen Jahren in Betrieb genommen. Das alles passierte, während gleichzeitig noch Zigtausende Hamburgerinnen und Hamburger in den Gängevierteln der Stadt mit Cholera-Epidemien kämpften. Dort war der technische Umweltschutz noch nicht angekommen, dort wurde ungefiltertes Flusswasser benutzt, und niemanden interessierte die Frage, wie eine hygienische und durchdachte Entsorgung von Abfällen aussehen könnte. Oder wie ein sozialverträglicher Wohnungsbau für breite Bevölkerungsschichten ermöglicht werden kann.

Die Widersprüche im Stadtbild müssen damals mit Händen zu greifen gewesen sein. Aber am Ende haben die rasante technische Entwicklung und die Sozialreformen der Zeit dabei geholfen, den Lebensstandard aller Bürgerinnen und Bürger in der Stadt nachhaltig zu erhöhen. Heute – ein Jahrhundert nach dieser tiefgreifenden Elektrifizierung unserer Städte – finden übrigens wieder Konferenzen zum Thema „Electric City“ statt. Jetzt geht es darum, die Technologien im digitalen Zeitalter auf die nächste Stufe zu bringen, präziser zu messen und zu steuern und genauere Angebote in den Alltag einzupassen. Kurz: Es geht darum, unsere Städte und ihre Infrastruktur intelligenter und effizienter zu machen.

Damit wird wieder ein Sprung in der Entwicklung verbunden sein, der von etlichen mit Skepsis und Zurückhaltung begleitet wird. In 20 oder 30 Jahren aber werden viele Angebote der technischen Kommunikation und der Fortbewegung im städtischen Raum selbstverständlich dazugehören – selbst wenn wir sie uns Stand heute noch nicht alle vorstellen können. Wer hätte schließlich gedacht, dass wir anfangen werden, im großen Stil Ladestationen für Autos in der Stadt aufzubauen, um E-Mobile zu versorgen? Diese Entwicklungen sind getragen von der Überzeugung, dass Fortschritt durch Technik möglich ist und in einer großen Stadt wie Hamburg erfahrbar gemacht werden kann. Zum Beispiel durch intelligente Energienetze. Durch digitale Informationsangebote. Durch die passgenaue Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel.

Aber manchmal verwundert es schon, wie verdrückt wir mit den technischen Chancen der Stadt umgehen: Eines der bestgehüteten Geheimnisse unserer Stadt ist heutzutage das DESY [Deutsches Elektronen-Synchrotron]. Eine sensationelle Anlage mit ungeheuren Chancen für Grundlagenforschung und konkrete Anwendung. Wir werden den Dornröschenschlaf der öffentlichen Wahrnehmung beenden und dort zusätzlich ein Max-Planck-Institut und einen Raum für Gründungen rund um diese Forschungseinrichtungen schaffen. Außerdem brauchen

wir endlich ein Fraunhofer-Institut in Hamburg. Wir wollen Wissen mehren und daraus Grundlage für neuen Wohlstand schaffen. Da hat Hamburg mehr zu bieten, als wir selber manchmal glauben wollen.

Rund um die Universität, ihren Klimacampus, die HAW und die TU Harburg und viele andere Hochschulen der Stadt passiert vieles, das wir noch besser vernetzen und kommunizieren können, damit es auch mental etwas verändert in der Stadt. Die jungen Gründer mit guten Ideen leben längst unter uns. Nicht umsonst stehen wir seit Jahren in allen Gründerstatistiken weit vorne. An den großen industriellen Kernen mitten in der Stadt kann sich Neues kristallisieren. Und zwar wiederum mitten in der Stadt. Dort, wo Urbanität, Fortschritt und kreatives Leben aufeinanderprallen. Gelegenheiten dazu gibt es reichlich:

Wir sind einer von drei Standorten weltweit, an denen Passagierflugzeuge gebaut werden. Wir arbeiten hart daran, Hamburg zu dem Standort für Windenergietechnologien zu machen. Und wir eröffnen hier immer wieder neue Wege, um auszuprobieren, wie wir gesellschaftliche Informationen in den Medien transportieren. Die großen journalistischen Marken des Landes – die Tagesschau, der Spiegel, die Zeit, der Stern – sind hier ebenso zu Hause wie die deutschen Hauptsitze von XING, Google und Facebook.

Auch in den 30er- und 40er-Jahren wird Hamburgs Wirtschaft auf vielen starken Säulen stehen, wenn wir heute die Zukunftsfelder besetzen. Zum Beispiel mit den jungen kleinen Firmen, die heute in der Schanze oder anderswo ausprobieren, ob das Internet of Things funktioniert und wir künftig dreidimensionale Produkte einfach printen können und damit von Konsumenten zu Makern werden, wie das heute neudeutsch heißt. Manchmal ist die Wirklichkeit schon weiter als die Fantasie ...

Meine Damen und Herren,
wenn mehr Menschen in der Stadt leben, wenn die weltweiten Warenströme weiter anschwellen und wenn die Bürgerinnen und Bürger immer mobiler werden, dann werden wir auch den damit verbundenen Anstieg des Verkehrs bewältigen müssen. Und die Verkehrsentwicklung ist ein besonders eindringliches Beispiel für die These, dass nur technischer Fortschritt uns in die Lage versetzen wird, die ökologischen Herausforderungen zu bewältigen.

Hamburg kann dabei nicht nur innerhalb seiner Grenzen denken und handeln. Als Heimat eines Welthafens ist unsere Stadt auf vielfältige Weise mit ihrem Umland vernetzt und verbunden. Das gilt für alle Verkehrswege. Nicht zufällig habe ich gleich am Anfang die Lage Hamburgs im Norden Europas und ihre Konsequenzen für die Verkehrsströme beschrieben. Gerade am Verkehr zeigt sich, wie Wachstum und technischer Fortschritt durch fortschrittliche Umwelttechnik miteinander zusammenhängen.

Nehmen Sie nur den Flughafen. Wenn Hamburg wächst, wird auch der Flugverkehr weiter wachsen. Die Lärmbelastung allerdings wird nicht wachsen, weil neue Maschinen es uns ermöglichen werden, die Emission sogar zu senken. Wir können und wir werden deshalb den Flughafen in der Stadt weiter entwickeln. In Fuhlsbüttel ist selbst ein größeres Passagieraufkommen zu bewältigen, ohne dass die Belastungen steigen würden. Wir müssen Kaltenkirchen nicht bauen.

Ein weiteres Beispiel ist der Schiffsverkehr. 2025 wird die Zahl der umgeschlagenen Standardcontainer vielleicht bei 25 Millionen anstelle von heute neun Millionen liegen. Auch hier werden wir bei steigendem Verkehr die Emissionen senken müssen; selbst wenn das Wachstum ein wenig schwächer ausfallen sollte. Die Landstromversorgung wird dabei eine wesentliche Rolle spielen; genauso wie eine weiter verbesserte

Anbindung des Hafens mit der Bahn. Wenn ein Schiff im Hafen seine Ladung löscht, dann kommt ein Großteil der Container auf dem Weg ins Hinterland auf den Zug. Wir wollen den Anteil dieser Transporte, der über die Bahn abgewickelt wird, von jetzt 36 % (2010) weiter steigern. Um das zu schaffen, müssen die Schienenkapazitäten ausgebaut werden. Allein für die Modernisierung der Hafenbahn werden in den nächsten Jahren viele Hundert Millionen Euro ausgegeben.

Hamburg ist schon heute der größte Eisenbahnhafen Europas. Daraus muss sich ein schneller Ausbau der Hinterlandanbindungen ergeben. Ganz zentral sind dafür die Maßnahmen im Eisenbahnknoten Hamburg wie zum Beispiel die Ertüchtigung der westlichen und östlichen Umfahrung von Maschen oder der zweigleisige Ausbau der Strecke Uelzen-Stendal im Zusammenhang mit dem Wachstumsprogramm der Deutschen Bahn.

Vor allem aber werden wir uns um den öffentlichen Personennahverkehr kümmern müssen. Wir werden mehr sein und wir werden besser und mobiler leben, aber unser ökologischer Fußabdruck wird kleiner werden, weil Busse, Bahnen, Fähren, Fahrradverkehr, Car Sharing, E-Mobilität an Attraktivität gewinnen. Wie schon gesagt: Schon heute zählen wir am Hauptbahnhof beinahe eine halbe Million Passagiere am Tag. An keinem Bahnhof Deutschlands steigen mehr Bahngäste ein oder aus oder um. In den 30er-Jahren werden es noch einige Zehntausend mehr sein. Allein 330.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer pendeln heute täglich aus dem Umland nach Hamburg. Es werden mehr werden und sie werden zunehmend öffentliche Verkehrsmittel nutzen, weil U-Bahn, S-Bahn oder Regionalexpress noch attraktiver sein werden. Wir werden die Angebote weiter ausweiten: Gerade erst haben wir die ersten Stationen der U4 zwischen Jungfernstieg und Hafencity eingeweiht. Wir werden sie bis zu den Elbbrücken verlängern.

An den Elbbrücken und in Ottensen werden neue S-Bahnstationen entstehen. Außerdem wird die S4 zunächst im Osten bis nach Bad Oldesloe fahren und dann hoffentlich später im Westen auch bis nach Itzehoe und Kellinghusen. Auch dann wird die Entwicklung nicht zu Ende sein. Wir werden auch in den 20er- und 30er-Jahren noch neue S-Bahnen und U-Bahnen bauen, um der wachsenden Zahl von Hamburgerinnen und Hamburgern ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zu garantieren.

Wir sind schon heute dabei, die Kapazitäten der Busse ordentlich zu erweitern. Wir werden dann mehr als 80.000 Plätze haben, statt heute etwa 60.000. Das wäre ein Drittel mehr als heute. Die Zahl der Busse wird um fast ein Viertel auf über 900 anwachsen. Wenn heute täglich 600.000 Fahrgäste die Busse benutzen, werden es Mitte der 20er-Jahre mindestens 800.000 sein. Spätestens ab 2020 werden wir nur noch emissionsfreie Busse anschaffen. Bis zu den 20er-Jahren wird es uns gelingen, unsere öffentlichen Verkehrsangebote intermodal zu organisieren. Das heißt, dass jedes Reiseziel spontan und unkompliziert mit verschiedenen ineinandergreifenden Verkehrsmitteln erreicht werden kann. Egal ob Spaziergang, Bahn, Bus, Mietauto oder -fahrrad – sie alle sind gut kombinierbar und machen es möglich, sich auch ohne eigenes Auto schnell und flexibel durch die Stadt zu bewegen. Durch die Umstellung auf elektrischen Antrieb erhöhen wir Mobilität und senken zugleich Emissionen und auch Lärm.

Wir werden damit in Zukunft einen gehörigen Beitrag dazu leisten, dass die Luftqualität in Hamburg besser wird. Heute müssen wir einen Luftreinhalteplan nach dem Recht der Europäischen Union aufstellen, weil wir europäische Grenzwerte überschreiten – vor allem durch die Stickoxid-Emission des Straßenverkehrs. Wir wissen aus den Vorher-

sagen, dass es aktuell keine – wohlgerne keine – Maßnahme gibt, mit der wir diese Grenzwerte kurzfristig bis 2015 unterschreiten können. Übrigens: Auch die Umweltzone und City-Maut helfen da nicht. Aber wir wissen auch, dass wir den Turn Around durch die Elektrifizierung des öffentlichen Personenverkehrs und von Teilen des Wirtschaftsverkehrs nachhaltig und dauerhaft schaffen können, wenn wir uns anstrengen.

Wenn wir all das machen, was ich eben geschildert habe, dann können wir es zum Ende des Jahrzehnts schaffen, die Grenzwerte wieder einzuhalten. Aber auch hier wird deutlich: Das gelingt nicht durch Verzichtsrhetorik, sondern nur mit erheblichen Investitionen in moderne Technik – in diesem Falle in den Nahverkehr.

Die Perspektiven, die sich durch diesen technischen Wandel eröffnen, sind groß: Städtische Räume in der elektrischen Stadt gewinnen ganz erheblich an Lebensqualität. Wenn wir in den 20er-, 30er- oder 40er-Jahren eine relevante Elektrifizierung des Straßenverkehrs geschafft haben, werden die Folgen dramatisch sein. Sie können sich dann zum Beispiel wieder auf einen Balkon an der Max-Brauer-Allee oder der Osterstraße setzen, ohne Ihren Gesprächspartner anbrüllen zu müssen.

Ich könnte diese Beispiele nicht nur für ingenieursgetriebenen Umweltschutz, sondern für Fortschritt durch Technik insgesamt fortsetzen, aber ich denke, Sie verstehen die grundsätzliche Idee: Wir wollen nicht die Umwelt schützen, indem wir Wachstum verhindern. Wir wollen Wachstum ermöglichen, indem wir die Umwelt schützen! Das ist die Grundlage für Wohlstand und Lebensqualität in Hamburg – jedenfalls in Zukunft.

Meine Damen und Herren,
die Geschichte Hamburgs als pragmatisch zupackendes und zuversichtliches Gemeinwesen macht einen großen Teil der Attraktivität unserer Stadt aus. Deshalb sind wir immer ein Ziel für diejenigen gewesen, die ihr Leben in die Hand nehmen und es verbessern wollen. Bis heute kommen viele in die Stadt, weil sie bei einer Agentur oder einem Windanlagenbauer, bei einer Versicherung oder an der Universität eine gute Perspektive für sich und ihre Familie sehen.

Der Wandel und die Dynamik Hamburgs speisen sich daher eben nicht nur aus der Zufriedenheit derjenigen, die hier schon leben, sondern auch aus der Hoffnung derjenigen, die hierher kommen. Wir wollen, dass auch diese Zuwanderer sich von Anfang an als Teil Hamburgs begreifen und ihren Mut und Enthusiasmus einbringen können. Da haben wir in der Vergangenheit Fehler gemacht, die wir korrigieren müssen. Mit dem Welcome Center und vielen anderen Initiativen sind wir besser geworden, wenn es um die Neuankömmlinge geht.

Aber es geht auch darum, dass wir denen, die in die Stadt gekommen sind und die sich bislang noch nicht als Teil unserer Gesellschaft willkommen fühlen, die Gelegenheit geben, dabei zu sein. Deshalb habe ich alle Nicht-Deutschen in der Stadt angeschrieben, die die rechtlichen Voraussetzungen erfüllen, sich einbürgern zu lassen. Bislang wird das Angebot gut angenommen. Und wer einmal an einer Einbürgerungsfeier teilgenommen hat, der ist ganz beseelt von der Zuversicht, die dort spürbar ist.

Doug Saunders beschreibt die großen Städte als „Ankunftsstädte“, in denen sich die Mutigen und Tatendurstigen zusammenfinden und sich anstrengen, um ihr Leben zu verbessern. Sei es, um aus der Armut heraus Anschluss an die Mittelschicht zu finden oder als Teil einer international vernetzten Gemeinschaft die nächste Sprosse auf der Karriereleiter zu nehmen. Das ist die Grundlage dafür, dass Städte als

Laboratorien der Moderne wahrgenommen werden, dass sie geprägt sind von einer unbändigen Hoffnung in das Versprechen eines besseren, ja eines rundum guten Lebens.

Wir können es in Hamburg gewährleisten. Wenn wir unserer Kraft vertrauen und den Wandel umarmen. Wenn wir dafür planen, dass wir irgendwann einmal zwei Millionen sein könnten. Das kann die Politik nicht alleine. Das ist eine Aufgabe der ganzen Stadt.

Ich lade alle Hamburgerinnen und Hamburger ein, an diesem Hamburg der Zukunft mitzuhelfen und mitzubauen.

Und ich bin mir sicher, dass insbesondere Sie alle ganz eng bei uns sein werden und uns unterstützen, wenn es darum geht, die Hoffnung Hamburgs Wirklichkeit werden zu lassen. Wenn es darum geht, Hamburg auch in den kommenden Jahrzehnten zu einer Metropole des Fortschritts, der Moderne, des Wachstums und der Nachhaltigkeit zu machen. Wenn es darum geht, den Wohlstand der Stadt in Lebensqualität und Chancengleichheit für alle zu übersetzen.

Hamburgs beste Jahre liegen weiterhin vor uns. Schönen Dank! ■