



Dr. Henning Voscherau
13. August 1941. SPD-Kommunalpolitiker Hamburger. Studium der Rechtswissenschaften 1962–1966. Eintritt in die SPD. 1966–1968 Studium der Volkswirtschaftslehre. 1969 Promotion. Seit 1974 Notar. 1974–1997 Mitglied der Bürgerschaft, u. a. als Vorsitzender der SPD-Fraktion. 1988–1997 Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg. Als solcher 1990/91 Bundesratspräsident und 1996/97 Vorsitzender des Vermittlungsausschusses von Bundesrat und Bundestag. Nach Rückzug aus der Kommunalpolitik wieder als Notar tätig.

Dr. Henning Voscherau

Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg

Vortrag zum Übersee-Tag

I.

Im 75. Jahr des Übersee-Clubs haben wir allen Grund, stolz auf dieses Jubiläum und auf diese hamburgische Institution zu sein. Im Namen des Senats und auch persönlich herzlichen Glückwunsch.

Denn der Übersee-Club ist – wie Rolf Stödter schon 1972 feststellte – „längst ein Stück von dieser Stadt geworden“. Er präsentiert Weltoffenheit, ihre Toleranz, ihre nüchterne, praktische Tüchtigkeit, ihr ehrbares Gewinnstreben und ihr „unverkrampftes“ – Herr Bundespräsident – Verhältnis zu internationalem Wettbewerb.

Viele bedeutende Hamburger Namen sind mit dem Übersee-Club verbunden; mir liegt daran, einen von ihnen in diesem Jahr hervorzuheben: Erik Blumenfeld, Träger der Bürgermeister-Stolten-Medaille, Initiator der Wiedergründung des Übersee-Clubs nach dem Kriege. Das Jubiläum kann er nicht miterleben; gern hätten wir ihn unter uns und denken jetzt an ihn.

Der Übersee-Club genießt außerordentliches Ansehen. „Wächter am Tor zur Welt“ – auch dies von Rolf Stödter – zu sein, dafür zu sorgen, dass von Hamburg aus Brücken in die Welt geschlagen werden können – das war und ist Ziel des Übersee-Clubs. Der Bundespräsident und ich hatten uns nicht abgestimmt.

Die Veranstaltungen des Übersee-Clubs sind Foren, die es erlauben, große Vorhaben zu präsentieren.

Vor wenigen Tagen haben Sie, Herr Bundespräsident, genau das ange mahnt: kühn zu denken, mutig zu handeln.

Wörtlich haben Sie gesagt: „Wir brauchen wieder eine Vision. ... Wir brauchen (aber) auch die Kraft und die Bereitschaft, sie zu verwirklichen.“

Deshalb spreche ich heute, nach zwei Ansprachen über „Standort“ und über „Haltungen“ auf den Übersee-Tagen 1995 und 1996, im Jubiläumsjahr über Hamburg, über unsere Zukunft, über ein großes, ganz konkretes Projekt des Stadtumbaus, das sicher zwei, drei Jahrzehnte des neuen Jahrhunderts in Anspruch nehmen wird.

Es geht darum, mit einer Großtat unserer Stadt und unserer Wirtschaft neue, hochwertige Entwicklungsräume zu öffnen, in bewusster Abkehr von den in mehr als hundert Jahren gewachsenen Strukturen.

Viele von Ihnen werden in den vergangenen Monaten gelegentlich gehört oder gelesen haben, wie ich mich zu einem stummen Dialog mit Bürgermeister Versmann, Bürgermeister Mönckeberg und Bürgermeister Weichmann bekannt habe.

Der Gegenstand meiner heutigen Darlegungen – ein Gegenstand, der mich seit Jahren beschäftigt – hat diesen Dialog bewirkt: die Neuausrichtung des Spannungsverhältnisses zwischen Hafengrenze und Innenstadt gegenüber dem epochalen Einschnitt von 1881. Überdies die Realisierung der Vision Herbert Weichmanns von der Zukunft Hamburgs, die im Süden liege, in Altenwerder.

II.

Die bedeutenden, unsere Stadt und den Hafen bis heute prägenden Entscheidungen bis zur Einführung des Containers haben Senat und Bürgerschaft schon im neunzehnten Jahrhundert getroffen. Sie waren Voraussetzung für die Entwicklung Hamburgs zu einem Welthafen und zu einer Handelsmetropole von internationalem Rang, zu einer Hamburger, zu einer europäischen Metropole.

Zu Beginn der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts entschied der Senat auf Vorschlag von Hafenbaudirektor Dalmann, den Hafen als offenen Tidehafen zu konzipieren. Nicht ohne Grund zierte sein Bildnis eine der bei-

den Säulen im Phönixsaal, die die Hammonia umrahmen, wie sie nach dem Großen Brand der Asche entsteigt. Zugleich entschied Dalmann, auf dem Großen Grasbrook den Bau moderner Hafenanlagen mit offenen Hafenbecken, mit Kaiumschlaganlagen für den Dampfschiffsverkehr und mit Gleisanschlüssen auf den Kais vorzunehmen. Damit war eine heute noch geltende ökonomische und ökologisch vorbildhafte Hafentwicklung Hamburgs zum Überseehafen eingeleitet.

Eine historische Entscheidung für die Entwicklung von Stadt und Hafen trafen Senat und Bürgerschaft 1881, als sie dem von Bürgermeister Versmann ausgehandelten Zollanschlussvertrag zustimmten. Der Zollanschluss 1888 war Auftakt zur wirtschaftlichen Blüte der Stadt unter den Bedingungen des Industriezeitalters und zunehmender Konkurrenz der Nationalstaaten im Welthandel.

Es ist nicht übertrieben: Ohne Dalmann und Versmann gäbe es heute den Übersee-Tag nicht, das Jubiläum nicht und das Hamburg, das wir kennen, so nicht.

Senat und Bürgerschaft haben damals mit den weitsichtigen Entscheidungen zum Ausbau des Hafens und zur Errichtung der Speicherstadt am nördlichen Elbufer die Grundlagen für das Wachstum der Stadt in den kommenden Jahrzehnten und in unserem Jahrhundert gelegt. Der Preis für diese Entwicklung war hoch: die Aufgabe und Vertreibung der damals bestehenden Wohn- und Gewerbenutzungen. Etwa 20.000 Hamburgerinnen und Hamburger mussten das Gebiet am nördlichen Elbufer unfreiwillig verlassen.

Hundert Jahre später steht Hamburg wieder vor einer historischen Herausforderung. Die Entwicklung von Stadt und Hafen im einundzwanzigsten Jahrhundert erfordert wiederum eine große Tat. Denn die damaligen Weichenstellungen haben andererseits unserer Innenstadt, ohnehin begrenzt durch den Wallring, jede Option organischer Entwicklung genommen und sie außerdem von der attraktiven Lage am Wasser abgeschnitten. Diese Spätwirkung der Entscheidungen ab 1881 würde – dessen bin ich sicher – im neuen Jahrhundert, das nun vor uns liegt, zunehmend schädliche Folgen im internationalen Metropolenwettbewerb gewinnen müssen.

Denn die Bedingungen für die zukünftige Entwicklung Hamburgs als die Metropole Nordeuropas haben sich mit dem politischen und wirtschaftlichen Umbruch in Deutschland sowie in Mittel- und Osteuropa abrupt, radikal und dauerhaft gewandelt. Durch die Erweiterung der EU nach Norden und später nach Osten wird das noch verstärkt werden. Große Wohlfahrts- und Arbeitsplatzgewinne in Mittel- und Nordeuropa sind möglich, ihre regionale Zuordnung – zu Hamburg oder auch anderswo – ist offen.

Die neue politisch-ökonomische Landkarte hat Hamburg aus der Randlage des westeuropäischen Wirtschaftsgebietes ins Zentrum des zusammenwachsenden Gesamteuropas gerückt. Die Stadt hat ihr „natürliches“ Hinterland, auf das bis zum Zweiten Weltkrieg etwa die Hälfte des Hamburger Verkehrs ausgerichtet war, wieder gewonnen. Kurt Sieveking hat Recht behalten, als er am 9. Dezember 1953 in seiner Regierungserklärung sagte: „Die Abtrennung des Hafens“ – und der Stadt insgesamt – „von seinem natürlichen Großwirtschaftsraum ist keine endgültige, sondern im Rahmen des geschichtlichen Ablaufs letzten Endes eine Episode.“

Die Impulse aus der neuen europäischen Wirtschaftsgeographie wachsen mit Tiefe und Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung in Mittel- und Osteuropa.

Doch geht es in Zukunft nicht allein um Nachholprozesse, Vertiefung und Erweiterung Europas. Der Umbruch in Europa geht einher mit nachhaltigen Veränderungen weltwirtschaftlicher Bedingungen. Dazu gehören vor allem eine neue Qualität des weltweiten Wettbewerbs – nicht zuletzt in wichtigen Dienstleistungsmärkten –, die interkontinentale Ansiedlung von Produktionsstätten, globale Beschaffungs- und Absatzmärkte und, damit zusammenhängend, ein wachsender Austausch von Gütern aller Art über See. Überall gilt, dass Hamburg besonders gewinnen kann.

An diesem Wettlauf sind aber auch andere leistungsstarke europäische Regionen – und Metropolen – aussichtsreich und manche von ihnen mit stra-

tegischer Entschlossenheit beteiligt. Nutzt Hamburg seine Chancen, so bedeutet das eine vorteilhafte Ausstrahlungskraft der Stadt auf neue und auch auf strukturell veränderte Wirtschaftsbeziehungen. Ergreift Hamburg die gegebenen Chancen nicht schnell, vorausschauend und nachhaltig, werden sie konkurrierenden Standorten zugute kommen, und dabei spreche ich heute nicht so sehr über Hafen und Schifffahrt, sondern über Leistung und Dienstleistungen.

Herr Bundespräsident, Sie haben zu Recht kürzlich festgestellt: „Die Welt ist im Aufbruch – sie wartet nicht auf Deutschland.“ Auf Hamburg auch nicht.

III.

Neue Chancen in Europa: In meiner Regierungserklärung vom 26. Juni 1991 hieß es bereits: „Zunächst und vor allem ist dies alles eine große Chance für Hamburg: ... denn es rückt Hamburg wieder in den Mittelpunkt eines neu zusammenwachsenden einheitlichen, starken Wirtschafts- und Handelsraumes.“ Und weiter: „Uns stellt das Wachstum, das Wiedererstarken Hamburgs zu einer der dynamischsten Regionen Europas vor gänzlich neue Aufgaben.“ Ich nehme an, niemand von Ihnen – vor allem nicht meine langjährigen Beratungspartner Hellmut Kruse als Präsident des Übersee-Clubs und Klaus Asche in seiner Zeit als Präses der Handelskammer – wird bestreiten wollen, dass seither viel geschehen ist, um Hamburg zu modernisieren. Ich nenne nur:

- die vierte Elbtunnelröhre,
- die Verfahren zur Fahrrinnenanpassung,
- die Flughafenmodernisierung,
- die Anbindung des Flughafens an die A7, in vollem Gange,
- das Planfeststellungsverfahren für die S-Bahn-Anbindung des Flughafens,
- die Schienenprojekte Deutsche Einheit, die wir gemeinsam mit der Bundesregierung vorgebracht haben,

und last but not least, das sage ich auch sehr persönlich, nicht ohne Nachdruck,

- die Bundesratsmehrheit für den Transrapid, die es ohne den Hamburger Senat nicht gegeben hätte.

Doch an dem weitreichenden Projekt habe ich in aller Stille gearbeitet. Es ist nicht in erster Linie ein Projekt für den Hafen. Es ist ein Projekt für die City, für Dienstleistungen und für das Wohnen im Herzen Hamburgs an der Elbe.

Wachstumsimpulse werden über eine Generation vor allem durch Handels-, Verkehrs-, Logistik-, Finanz-, Medien-, Unterhaltungs-, Kultur- und Tourismusdienstleistungen eintreten. Gestern erst war im Wirtschaftsteil deutscher Zeitungen von 150 000 neuen Arbeitsplätzen und einem Marktvolumen von 110 Milliarden DM bis zum Jahre 2000 nur durch Multimedia die Rede. Der Vorstandsvorsitzende der Debit hat diese Prognose in Stuttgart gemacht. Wer denn sonst, wenn nicht wir in Hamburg, hat die Chance, sich von dem langfristigen, ja nach dem Jahre 2000 weitergehenden strukturellen Innovationsprozess allein dieses Sektors einen Standortvorteil zu sichern? Zugleich werden wir, wie die Kammer schon vor Jahren bezogen auf den Mediensektor prognostiziert hat, im neuen Jahrhundert in zunehmender Konkurrenz zu Berlin stehen.

Strukturell, über konjunkturelle Zyklen weit hinaus, wird sich – dessen bin ich sicher – eine qualitativ neue, langfristige Nachfrage nach hochwertigen City-Flächen für Wohnen, Dienstleistungen, Kultur, Fremdenverkehr und sonstige Verkehrs- und Wirtschaftsfunktionen ergeben. Diese Nachfrage wird sich vor allem auf die Innenstadt, auf angrenzende Flächen sowie solche im Gebiet des Hafens mit hamburgtypischem Ambiente am Wasser richten.

In weitsichtiger Vorausschau müssen wir uns, in unserer Generation, auf diesen langfristigen Modernisierungs- und Wachstumsschub in Jahrzehnten des neuen Jahrhunderts einstellen. In ihrer Standortwahl zwischen den Regionen wird diese Nachfrage hochmobil sein. Die langfristige Absicherung Hamburgs als der nordeuropäischen Metropole ist aber unmittelbar abhängig von einer frühzeitigen, flexiblen, großzügigen Flächenperspektive

vor allem in zwei Bereichen der Stadt: in der Innenstadt und im Hafen als sich wechselseitig befruchtenden Sektoren und Stadtteilen.

Mit der Hafenerweiterung in Altenwerder ist begonnen. Jetzt muss sich vor allem die Innenstadt in den nächsten Jahrzehnten ausdehnen können, um für metropoltypische Wirtschaftszweige attraktiv zu sein – und für die Rückkehr zentrumsnahen Wohnens in einer der reizvollsten Lagen Europas am Elbufer. Nach hundert Jahren, wenn man so will, eine späte Wiedergutmachung für die 20 000 Menschen von damals.

Dazu steht – wer Hamburg kennt, weiß es – nur ein einziges großes Gebiet zur Verfügung: der innerstädtische Hafenrand, das Gebiet Grasbrook/Baakenhafen. Für den Fall, dass es selbst im Übersee-Club Personen geben sollte – Herr Bundespräsident, Ihnen wird das natürlich konzidiert –, die sich im Überseehafen und in Hamburg nicht so auskennen: Das ist das gesamte Gelände zwischen Niederbaumbrücke und Kaispeicher A

– den ich so gern zur Staatskanzlei des norddeutschen Ministerpräsidenten umbauen würde –;

die meisten von Ihnen kennen das Areal gewiss. Stellen Sie sich vor, man nimmt das große Zeichen „HHLA“ weg, bricht da durch, baut eine Panoramascheibe ein. Dann hat der, der dahinter arbeitet, einen Blick bis hin zur Kugelbaake! – Also: von der Niederbaumbrücke zur Ericusspitze, das Gebiet zwischen dem Dalmannkai, Grasbrookhafen, Versmannkai, Petersenkai, Kirchenpauerkai, Baakenhöft – ein riesiges Gelände, nicht ohne Grund kennzeichnet es alle diese stolzen alten hamburgischen Namen. Hier ist das einzige direkt an die City anschließende Areal, das so große und zusammenhängende Flächen aufweist und das für die Wiedereinbeziehung in die Innenstadt geeignet ist – mehr als 100 Hektar, das entspricht etwa der Hälfte der gesamten im Wallring belegenen Innenstadt. Entscheiden wir uns nach vier Generationen für die Rückkehr der Stadt an die Elbe!

Nur wenige Städte mit weltweitem Ruf haben die Chance, ihre gewachsene urbane Struktur so einschneidend zu modernisieren, gewachsene Hafenanlagen an Fluss oder Meer – weltweit beachtet – aufzuwerten und die vorhandenen Betriebe und Arbeitsplätze pfleglich zu verlagern. Das unterstreiche ich: pfleglich zu verlagern! Der Strukturwandel bietet uns die Chance dafür.

IV.

Die Einleitung einer geduldigen, sicher eine Generation in Anspruch nehmenden Umwandlung von mehr als 100 Hektar innenstädtischen Hafenrandes ist stadtgeschichtlich und stadtplanerisch von großer Tragweite. Sie markiert nach hundertjähriger Hafennutzung einen Wendepunkt: Die Vision von der Rückkehr der Innenstadt an das Wasser mit Arbeiten, Freizeit und Wohnen kann Realität werden. Die unterschiedlichen Erlebnisräume von Alster und Elbe, die das Bild Hamburgs in der Welt geprägt haben, kommen wieder zusammen.

Hamburg hat sich in seiner langen Geschichte häufig mit Mut, Vernunft, klaren Zielen und Tatkraft auf geänderte Bedingungen eingestellt. Die Entwicklung zu einer im europäischen Vergleich blühenden Metropole, zu der heute wohl bedeutendsten aller frühen Hansestädte, ist Beweis, aber auch Lohn dafür.

Neben den hafenbezogenen Entscheidungen Dalmanns und Versmanns hat eine weitere große Tat unserer Geschichte – von der wir lernen können – die stadträumliche Gliederung in herausragender Weise geprägt: die Sanierung der Altstadt, die von einer Senats- und Bürgerschafts-Kommission ab 1897 vorgeschlagen und ab 1910 in Angriff genommen wurde. Die Entwicklung dieser Sanierung wurde überlagert durch die damals völlig neuen Anforderungen an das Zentrum einer neuen, modernen Großstadt in diesem, im beginnenden zwanzigsten Jahrhundert. Rathausmarkt und Hauptbahnhof als damals neue Magneten der schnell wachsenden Stadt, ihre Kraft und Bedeutung erfordern eine leistungsfähige Verbindung.

Die Nachfrage nach modernen Kontorhäusern forderte Expansionsraum im Stadtkern. Mit der Entscheidung von Senat und Bürgerschaft, die Mön-

ckebergstraße brutal, wie man heute sagen würde, durch die Altstadt zu brechen und eine zentrale Verkehrs- und Geschäftsachse zu schaffen, entstand – wie unser großer Baumeister Fritz Schumacher ausführte – ein neuer Typus Großstadtstraße, der bis dahin in dieser Reinheit in Deutschland nirgends anzutreffen war. Die moderne Hamburger Innenstadt als Antwort auf neue Bedingungen von Wirtschafts- und Stadtentwicklung war geboren. Sie verbindet sich mit dem Namen Bürgermeister Mönckebergs. Und einer seiner Urenkel, der hier in der ersten Reihe sitzt, Jürgen Westphal, wird sich vielleicht besonders freuen.

Mit diesen Entscheidungen sind der Senat, Bürgermeister Versmann, aber auch Bürgermeister Mönckeberg im vorigen Jahrhundert und zu Beginn dieses Jahrhunderts ein großes Wagnis eingegangen. Niemand konnte mit Bestimmtheit voraussagen, ob die erheblichen Belastungen der Stadt und ihrer Menschen uns das erhoffte wirtschaftliche Wachstum und den erweiterten Wohlfahrtsgewinn bringen würden. Die Geschichte hat gezeigt, wie richtig und vorausschauend das Handeln war. Eine Garantie gab es nicht.

Ich wünsche mir, dass der damalige Aufbruchswille uns Vorbild ist, jetzt mit gleichem Engagement und Zukunftsvertrauen zuzupacken: „thinking big“, wie das Unternehmerkuratorium uns mehrfach angespornt hat.

V.

In dieser strategischen Einschätzung langfristiger Trends habe ich nach der Öffnung des Eisernen Vorhangs den Auftrag erteilt, vorsichtig und schrittweise die Rückgliederung des nördlichen Elbufers am Grasbrook und Baakenhafen in die Innenstadt vorzubereiten.

Dabei kam es darauf an, Partikularinteressen, private Interessen, vertraglich möglichst leise einzubinden oder auszuräumen. Die Vorarbeiten sind unter Wahrung der notwendigen Vertraulichkeit vorangebracht worden, um ohne Auslösung spekulativer Immobilieninteressen Entwicklungsmöglichkeiten für Stadt und Hafen zu eröffnen. Dafür bin ich Herrn Dipl.-Ing. Peter Dietrich zu Dank verpflichtet. Herr Bürgermeister Rittershaus hat mir und ihm seit Anfang 1994 den Rücken freigehalten und sehr geholfen, die fachlich betroffenen Senatskollegen desgleichen. Ihnen allen – und auch den vertraulich eingeschalteten, sehr wenigen Mitarbeitern – danke ich.

Inzwischen sind die Voraussetzungen für die Stadt geschaffen worden, über wesentliche Teile des innenstädtischen Hafenrandes verfügen zu können.

Das abgängige alte Kohlekraftwerk am Grasbrook – Sie kennen es: ein Ausbund an Schönheit – wird demontiert und – an anderer Stelle, nicht am Wasser, aber ebenfalls auf dem Grasbrook – ersetzt durch ein modernes, umweltfreundliches, äußerlich sehr viel kleineres, erdgasbetriebenes Heizwerk.

Über das städtische Eigentum an Grund und Boden der Hafenflächen hinaus haben wir mittlerweile die wesentlichen Betriebs- und Immobilienvermögen in dem Areal erworben, und zwar durch eine eigens gegründete Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung. Die hafenwirtschaftlichen und sonstigen Nutzungen, die dort jetzt vorhanden sind, können zu angemessenen Bedingungen für Betriebe, Kunden und Arbeitsplätze, für Mitarbeiter an andere geeignete Standort im Hafen verlagert werden. Der Strukturwandel macht es möglich.

Investitionsplanungen in der Zwischenzeit haben wir ohne Offenlegung des Hintergrundes an andere Stellen im Hafen umgelenkt.

Ein Sondervermögen „Stadt und Hafen“ soll die Finanzierung der geplanten sukzessiven, sich über eine Generation marktgerecht selbsttragenden Entwicklung und Verwertung der Flächen dieses Gebietes ermöglichen. Soweit sich dabei Überschüsse ergeben sollten, sind diese willkommene Beiträge zur Finanzierung von Altenwerder – ein Vorhaben, das allerdings unabhängig von der City-Erweiterung in jedem Fall verwirklicht und sonst aus dem Haushalt finanziert wird.

VI.

Ich nehme den jetzt erreichten Verfahrensstand zum Anlass, ohne dass jetzt noch Nachteile für das geplante Vorhaben entstehen könnten, heute – am Übersee-Tag zum 75. Jubiläum des Übersee-Clubs, wohl dem besten denkbaren Anlass – darüber zu informieren, und werde im Mai Senat und Bürgerschaft um Kenntnisnahme bitten. Die Entscheidungen der Verfassungsorgane sind durch die bisher geschaffenen Fakten nicht vorweggenommen worden. Man kann das Ganze unterlassen.

Die Umwandlung des innenstädtischen Hafens setzt einen offenen und intensiven Planungsprozess voraus. Sie benötigt deshalb lange Vorlauf- und Realisierungszeiten. Gutachterlich eingeschaltete Stadtplaner haben skizziert, wie es gehen könnte. Es gibt keinerlei Vorentscheidungen über Nutzungen, Vergaben oder Architektur. Entscheidungen von Senat und Bürgerschaft über das Ob einer so langfristigen Umsteuerung sind jetzt erforderlich, um diese Entwicklungen förmlich einzuleiten und damit Hamburg Optionen für die Zukunft weit außerhalb des Tagesgeschäfts zu eröffnen.

Ich unterstreiche noch einmal: Mit der Umwandlung werden Möglichkeiten für eine auch im internationalen Vergleich hochattraktive Stadtentwicklung Hamburgs erschlossen, deren Realisierung sich über mehrere Jahrzehnte in das nächste Jahrhundert und über viele Konjunkturzyklen erstrecken wird.

Die Flächen ermöglichen eine harmonische, das heißt bruchlose Fortentwicklung der Innenstadt und eine Rückkehr der Hamburger City an die Elbe, sogar noch über die traditionellen Wohnquartiere von vor hundert Jahren – Kehr wieder, Alter Wandrahm – hinaus, auf denen jetzt unter anderem die Speicherstadt steht, die noch auf lange Zeit von den Umnutzungsplänen ausgenommen bleiben wird. Auf diese Weise werden die natürlichen Standortvorteile Hamburgs noch auffälliger zur Geltung gebracht und Hamburgs Attraktivität als eine der schönsten europäischen Metropolen am Wasser weiter erhöht.

VII.

Stadtentwicklung war in Deutschland lange gekennzeichnet durch die räumliche Trennung von Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Versorgung und Freizeit. Auch für Hamburg hatte sich dies so ergeben. Heute denken wir anders über die räumliche Trennung von Nutzungen. Was die Innenstadt als Herz und Aushängeschild Hamburgs angeht, so habe ich die Vision eines revitalisierten Stadtraumes mit lebendiger Nutzungsmischung von Arbeiten, Wohnen, Versorgung, Freizeit, Fremdenverkehr, Kultur. Die Erweiterung der Innenstadt um den innenstädtischen Hafensrand eröffnet die in Jahrzehnten einzigartige Möglichkeit, diese Vision Realität werden zu lassen.

Das Areal erfüllt bei optimaler City-Anbindung mit kürzesten Wegen alle Voraussetzungen für eine Mischung der Nutzungen – intensive Nutzung durch Flächenrecycling. Nachhaltige Stadtentwicklung im Sinne der Agenda 21, zu deren Zielen und Umsetzung auf lokaler Ebene sich Hamburg mit der Unterzeichnung der Aalborg-Charta im vergangenen Jahr ausdrücklich bekannt hat.

Die Stadt kann einmal mehr ihre Stärke beweisen als hanseatische Einheit, die äußere Impulse aufnimmt, auf äußere Veränderungen durch innere Anpassung mutig reagiert, um ihren Bewohnern Wohnraum, Arbeitsstätten, Kultur-, Konsum- und Freizeitangebote in der jeweils zeitgemäßen Form anzubieten: Schon in naher Zukunft werden 80 Prozent der in Hamburg Beschäftigten im Dienstleistungssektor tätig sein.

Im Zuge der europäischen Integration stehen die großen Metropolen von Weltruf in zunehmend schärferem Wettbewerb, ihre Funktion nicht nur als regionale und nationale, sondern insbesondere als europäische und weltweite Dienstleistungszentren auszubauen.

Hamburgs Erfolg wird maßgeblich von der Attraktivität der harten und weichen Standortbedingungen bestimmt. In jedem Fall wird die Verfügbarkeit geeigneter Flächen für Dienstleistungsgewerbe und hochwertiges Wohnen zu einem wichtigen Faktor im direkten Wettbewerb mit den anderen europäischen Metropolen.

Im Wettbewerb mit anderen Standorten, die ähnliche Vorzüge besitzen – Berlin, Kopenhagen, Amsterdam, Brüssel oder London –, wird Hamburg nur bestehen können mit überzeugenden Erweiterungsoptionen als Angebotsstruktur seiner Innenstadt.

VIII.

Nun höre ich die Zweifler schon auf die aktuelle Büromarktsituation zeigen. Doch geht es hier um ein Generationenprojekt, das in einem langen Zeitraum und über Konjunkturzyklen hinweg zu realisieren ist und schneller gar nicht verwirklicht werden könnte – wie bei Versmann, Mönckeberg und Weichmann. Die City-Einbeziehung des innenstädtischen Hafens muss und wird der jeweiligen Aufnahmefähigkeit des Marktes angepasst werden; einen Angebotsüberhang, der zu Markteinbrüchen führen müsste, wird der Senat ausschließen.

Neben ihrer Funktion als Bürostandort ist die Innenstadt Erlebnisraum, Besuchs- und Freizeitort. Sie hält ein breites, räumlich eng verknüpftes Einkaufs-, Unterhaltungs- und Freizeitangebot vor, wie es nur an zentralen Standorten möglich ist. Zugleich ist die Innenstadt, wie in anderen Metropolen auch, ein historisch gewachsener und als solcher erkennbarer Ort. Das Besondere Hamburgs ist der Wasserbezug. In einer zunehmend erlebnisorientierten Welt bietet die Kombination aus Geschichts- und Wasserbezug faszinierende Bedingungen – nicht nur für uns Hamburger, unsere Kinder und Enkel, sondern auch für die auswärtigen und ausländischen Gäste, die immer zahlreicher Hamburg besuchen.

Tourismus, Kultur und Freizeit sind weltweit wachsende Wirtschaftszweige, aus denen Hamburg erheblichen wirtschaftlichen Nutzen ziehen kann. Der innenstädtische Hafensrand bietet dafür ideale Voraussetzungen, die anderenorts nicht erfüllt werden können: Fußwegentfernung zur Einkaufs-city, Brückenschlag zu dem einzigartigen Erlebnisraum Hafen und Fluss, das Kulturdenkmal Speicherstadt, alles „am Wegesrand“. Alle Arten von Konsum- und Kulturangeboten sind hier in einer ganz besonderen Atmosphäre denkbar.

Die Einbeziehung eines Kreuzfahrterminals – solche Rückfragen hat es gegeben – kann die besondere Prägung dieses Gebietes noch herausheben. Die Nähe zu einem künftigen Transrapid-Haltepunkt, über den mit etwa einer Stunde Fahrzeit der Großraum Berlin angebunden wäre – und ich behaupte, wenn der Zug erst schwebt und funktioniert, dann auch bald Leipzig, Dresden, Prag oder Warschau –, könnte die Attraktivität der Lage für kommerzielle und touristische Zwecke erheblich steigern.

Mit einer inhaltlichen Verknüpfung von drei herausragenden Vorhaben – City-Quartiersentwicklung, High-Tech-Verkehrsprojekt und imagebildende Tourismusanlage – käme Hamburg allen denkbaren internationalen Anforderungen an Großstädte im neuen Jahrhundert in einzigartiger Weise entgegen und – Herr Bundespräsident, Sie sehen mir nach, dass ich das hinzufüge – brauchte sich vor dem neuen Berlin keineswegs zu verstecken.

Neben dem gewerblichen und öffentlichen Flächenangebot für Arbeiten und Freizeit gehört das Wohnangebot zu den wesentlichen Standorteigenschaften einer starken Metropole. Innenstadtnahes Wohnen, die Wiederbelebung der City ist in Hamburg seit der Vertreibung der 20.000 aus der Altstadt des neunzehnten Jahrhunderts auf der Tagesordnung. Auch dies ändert sich. Mit der wachsenden Stadt nimmt die Nachfrage nach Wohnraum in Hamburg zu. Der innenstädtische Hafensrand bietet als Schnittstelle zwischen Land und Wasser mit exzellenter überregionaler Verkehrsanbindung ein unvergleichliches Potenzial. Das Leben an einem Strom von europäischem Rang mit direkter Anbindung an City und Rathaus kann noch stärker das hamburgtypische Markenzeichen werden.

IX.

Ich hoffe, vor Ihren Augen und in Ihrer Phantasie – wer die Zukunft gewinnen will, braucht Phantasie – ist soeben trotz der skizzenhaften Darstellung ein neuer und attraktiver Stadtkern entstanden, der in seiner Art ein Muster

für die neue Lebendigkeit Hamburgs und einer Innenstadt abgibt und vielleicht ja sogar ein Modell für den sozialen Städtebau der Zukunft im Sinne einer neuen „Wirklichkeit von Städten“ darzustellen vermag.

Die Umsetzung wird lange dauern, aber die Entscheidungen zum Beginn müssen jetzt getroffen werden. Für den innenstädtischen Hafenrand besteht nur innerhalb eines kurzen Zeitfensters eine der historisch seltenen Entscheidungsmöglichkeiten, nämlich zu bestimmen, ob die künftige Entwicklung dieses großen und zusammenhängenden Areals als Teil der Innenstadt oder als Teil des Hafens erfolgen soll.

Nutzen wir dieses historische Zeitfenster, entscheiden wir uns für die Innenstadt, für ein blühendes Hamburg im neuen Jahrhundert, für die Zukunft unserer Kinder und Enkel. Das ist es doch, was sie mit Recht von uns verlangen können.

