BÜRGERSCHAFT
DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

Drucksache 15 / 7460

20.05.97

15. Wahlperiode

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Hamburgs Standort- und Hafenentwicklung im 21. Jahrhundert

"Libertatem quam peperere majores digne studeat servare posteritas"

Stadtentwicklung und wirtschaftliche Entwicklung Hamburgs sind seit Jahrhunderten mit dem Hafen als Ausgangs- und Zielpunkt des Überseehandels verbunden. Dieses findet seinen Ausdruck in der Präambel der Hamburgischen Verfassung: "Die Freie und Hansestadt Hamburg hat als Welthafenstadt eine ihr durch Geschichte und Lage zugewiesene, besondere Aufgabe gegenüber dem deutschen Volke zu erfüllen. Sie will im Geiste des Friedens eine Mittlerin zwischen allen Erdteilen und Völkern der Welt sein". Hamburg war in seiner langen Geschichte deshalb immer um freien Welthandel und einen leistungsfähigen, den Anforderungen des Überseehandels genügenden Hafenausbau bemüht.

Bedeutende, Stadt und Hafen bis heute prägende Entscheidungen wurden im 19. Jahrhundert getroffen. Sie waren Voraussetzung für die Entwicklung Hamburgs zu einem Welthafen und zu einer Handelsmetropole von internationalem Rang: Zu Beginn der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts entschied der Senat nach mehrjähriger Diskussion, auf Vorschlag von Hafenbaudirektor Dalmann den Hafen als offenen Tidehafen zu konzipieren. Zugleich entschied er, auf dem Großen Grasbrook den Bau moderner Hafenanlagen mit offenen Hafenbecken, mit Kaiumschlagsanlagen für den Dampfschiffsverkehr und mit Gleisanschlüssen auf den Kais zu betreiben. Damit war eine vorbildliche Hafenentwicklung Hamburgs eingeleitet worden.

Eine weitere historische Entscheidung für die Entwicklung von Stadt und Hafen traf die Bürgerschaft im Juni 1881, als sie dem von Bürgermeister Versmann ausgehandelten Zollanschlußvertrag zustimmte, der zum Zollanschluß Hamburgs an das Deutsche Reich im Jahr 1888 führte. Der Zollanschluß war der Auftakt zur Sicherung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Stadt unter den Bedingungen eines fortschreitenden Industriezeitalters und zunehmender Konkurrenz der Nationalstaaten im Welthandel.

Hamburg hat damals mit seiner weitsichtigen Entscheidung zum Ausbau des Hafens am nördlichen Elbufer und zur Errichtung der Speicherstadt die Grundlagen für das Wachstum der Stadt in den kommenden Jahrzehnten gelegt. Der Preis für diese Entwicklung war die Aufgabe dieses Areals für die damals bestehenden Wohn- und Gewerbenutzungen und für das Wachstum der Innenstadt. Etwa 20.000 Bewohner mußten das Gebiet am nördlichen Elbufer unfreiwillig verlassen und Unterkunft in anderen Teilen der Stadt nehmen.

Hundert Jahre später steht Hamburg wieder vor einer historischen Herausforderung. Die Entwicklung von Stadt und Hafen ist auch jetzt nur mit einer großen Tat zu sichern: die Rückkehr der Stadt Hamburg an die Elbe gibt ihrer City den notwendigen großflächigen Erweiterungsraum, den sie in den kommenden Jahrzehnten benötigt. will die Stadt ihre aus deutscher Vereinigung, EU-Erweiterung und Ostöffnung resultierenden Entwicklungschancen erfolgreich nutzen.

1. Die Zukunft aus den Erfahrungen der Vergangenheit heraus gestalten — Hamburgs Standort- und Hafenentwicklung im 21. Jahrhundert

Die Rahmenbedingungen für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der Metropole Hamburg haben sich mit dem politischen und wirtschaftlichen Umbruch in Deutschland sowie in Mittel- und Osteuropa abrupt, radikal und dauerhaft gewandelt. Die neue Qualität der wirtschaftsgeographischen Bedingungen ist durch die gleichzeitige Erweiterung der EU und durch den Abschluß von EU-Assoziierungsverträgen mit mittel- und osteuropäischen Staaten noch verstärkt worden. Die mittel- und nordeuropäischen Regionen der EU haben gegenüber den südeuropäischen und mediterranen Ländern erheblich an Bedeutung gewonnen. Große Wohlfahrtsgewinne in Mittel- und Nordeuropa sind möglich, ihre Verteilung ist offen. Chancen und Risiken für die einzelnen Regionen und Standorte liegen dabei dicht beieinander.

Durch diese Entwicklung ist Hamburg wirtschaftsgeographisch aus der Randlage eines zusammenwachsenden westeuropäischen Wirtschaftsgebietes stärker in das Zentrum eines größeren gesamteuropäischen Raumes gerückt. Die Stadt hat zugleich ihr „natürliches" Hinterland, auf das bis zum zweiten Weltkrieg etwa die Hälfte des Hamburger Verkehrs ausgerichtet war, wiedergewonnen. Bei der wirtschaftlichen Erschließung dieser Gebiete verfügt Hamburg über Standort- und Startvorteile. Am Wettlauf sind aber auch andere leistungsstarke europäische Regionen aussichtsreich beteiligt. Nutzt Hamburg seine Chancen, so bedeutet das eine vorteilhafte Einbindung der Stadt sowohl in neue als auch strukturell veränderte Wirtschaftsbeziehungen.

Die neuen Märkte „vor der Haustür" in Mittel-/Ost- und Südosteuropa bergen für Hamburg als in seiner Wirtschaftsstruktur stark überregional und international ausgerichtetem Standort erhebliches Potential — ist Hamburg doch wie kein anderer deutscher Standort durch Außenhandel, Hafen, Unternehmensdienstleistungen, Medien, Kultur und Tourismus mit den Wachstumszentren in Übersee und Europa verbunden und ein Mittler zwischen beiden. Die Impulse aus der neuen europäischen Wirtschaftsgeographie wachsen mit der Breite und Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung in den neuen Märkten. Trotz aktueller Probleme nach dem 1989/90 erfolgten abrupten Strukturbruch ist insbesondere in den der EU benachbarten mitteleuropäischen Ländern mit einer langfristig aufwärts gerichteten Entwicklung zu rechnen. Ergreift Hamburg die gegebenen Chancen nicht schnell, vorausschauend und nachdrücklich, werden sie konkurrierenden Standorten zugute kommen. Hamburg riskiert dann eine Schwächung seiner Wettbewerbsposition auf Dauer.

Der historische Umbruch in Europa geht einher mit nachhaltigen Veränderungen weltwirtschaftlicher Rahmenbedingungen. Dazu gehören vor allem weltweite Veränderungen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit — auch in wichtigen Dienstleistungsmärkten —, die interkontinentale Ausdehnung der Beschaffungs- und Absatzmärkte und ein wachsender Austausch von Gütern aller Art über See. Auch hier gilt, daß Hamburg durch seine hohe Kompetenz bei der Bedienung überregionaler und internationaler Märkte mit Waren und Dienstleistungen — vor allem auch hafen- und verkehrsbezogener Leistungen — besonders gewinnen kann.

Daß die Metropolregion Hamburg zukünftig als ein europäisches Tor zur Welt und als Mittler zwischen Nord- und Ostseeregion zum Wachstumsmotor für den gesamten nordeuropäischen Raum werden kann, bestätigen auch jüngste nationale und europäische Entwicklungsszenarien (so z. B. der Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen der deutschen Ministerkonferenz für Raumordnung und das Europäische Raumentwicklungskonzept der europäischen Minister für Raumordnung und Regionalpolitik).

Das veränderte Umfeld weist damit große, historisch herausragende und nachhaltig wirksame Chancen für die Entwicklung von Wohlstand, Beschäftigung, Einkommen, Wirtschaftsstruktur, Attraktivität und Finanzaufkommen der Stadt aus.

Der Senat hat die neue Situation sofort erkannt. Schon in der Regierungserklärung des Ersten Bürgermeisters vom 26. Juni 1991 heißt es: „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."

Die Chancen sind zugleich Herausforderungen auch für die zukünftige Gestaltung des städtischen Raumes. Neue und breitere Wirtschaftsbeziehungen lösen intensive Wachstumsimpulse vor allem für Handels-, Verkehrs- und Finanzdienstleistungen sowie für die großstädtische Unterhaltungs-, Kultur- und Tourismuswirtschaft aus. In der Folge steigt im Trend, d. h. ungeachtet konjunktureller Schwankungen, die Nachfrage nach hochwertigen Flächen für Wohnen, Büros, Kultur, Fremdenverkehr und sonstige Verkehrs- und Wirtschaftsfunktionen. Die metropoltypische Flächen- und Immobiliennachfrage wird sich vor allem auf die zentralen und intensiv vernetzten Standorte der Innenstadt, auf angrenzende Flächen sowie solche im Gebiet des Hafens mit hamburg-typischem Ambiente richten.

Hamburg muß in weitsichtiger Vorausschau dieser zu erwartenden Nachfrage, die in ihrer Standortwahl zwischen den Regionen hochmobil ist, quantitativ und qualitativ angepaßte Erweiterungsareale für die unterschiedlichen Funktionen sichern und aufbereiten. Die langfristige Absicherung der Rolle Hamburgs als nordeuropäischer Metropole ist unmittelbar abhängig von einem rechtzeitigen und großzügigen Flächenangebot vor allem in zwei Bereichen der Stadt — in der Innenstadt und im Hafen als sich wechselseitig befruchtenden Standorten.

Die Hafenerweiterung in Altenwerder ist ein wichtiger Schritt. Aber auch die Innenstadt muß sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten ausdehnen können, um das auch vom Hafen ausgelöste Wachstum unternehmens- und personenbezogener Dienstleistungen und anderer metropoltypischer Wirtschaftszweige aufnehmen zu können. Der innenstädtische Hafenrand — das Gebiet Grasbrook/Baakenhafen — ist das einzige direkt an die City anschließende Areal, das große und zusammenhängende Flächen aufweist und grundsätzlich für eine Erweiterung der Innenstadt geeignet ist. Damit ist nach etwa vier Generationen die Rückkehr der Stadt an die Elbe möglich.

In einem dicht besiedelten Stadtraum sind Abwägungen zwischen unterschiedlichen Flächennutzungen unumgänglich. Der Hafen verliert bei Nutzungsumwandlung in diesem Raum nicht nur bestehende Betriebsstandorte, sondern auch die langfristige Entwicklungsperspektive für die hier möglichen Hafennutzungen. Der Hafen ist im Hinblick auf übergeordnete stadt- und hafenentwicklungspolitische Zielsetzungen darauf vorbereitet.

Eine Umwandlung des 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 wird Realität. Mit einem umgewandelten innenstädtischen Hafenrand rücken die unterschiedlichen Erlebnisräume von Alster und Elbe, die das Bild Hamburgs in der Welt geprägt haben, eng zusammen.

Hamburg kann auf historisch bedeutsame Ereignisse zurückblicken, die die Stadt vor für das Wohl des Gemeinwesens ähnlich herausragende Entscheidungen wie heute gestellt haben.

Im vergangenen Jahrhundert waren es insbesondere die Entscheidungen für die Konzeption des offenen Tidehafens aufgrund der Argumente von Hafenbaudirektor Dalmann und für den Zollanschluß an das Deutsche Reich aufgrund der Weitsicht von Bürgermeister Versmann, die fundamentalen Einfluß auf die wirtschaftliche und stadträumliche Entwicklung Hamburgs hatten und ohne die Zäsur des Ersten und des Zweiten Weltkriegs noch in unvergleichlich größerem Maße gewonnen hätten.

Der 1858 beschlossene Ausbau zum offenen Tidehafen löste rechtzeitig zu Beginn des Zeitalters der Dampfschiffahrt einen Modernisierungsschub aus, der Hamburgs Position als Welthafen begründete:

— der Verzicht auf die Dockhafenlösung — anders als in London — ermöglichte es der Schiffahrt, die Umschlagsanlagen ohne lange Schleusenwartezeiten zu erreichen und zu verlassen; im Ergebnis entsprach dieses den in der Folgezeit verschärft und bis heute gültigen Anforderungen der internationalen Seeschiffahrt;

— der in Hamburg erstmalige Bau von Hafenbecken, Kaianlagen, Umschlagsschuppen und Kaigleisen als funktionale Einheit auf dem Großen Grasbrook beschleunigte und verbesserte Umschlag, Seeschiffsabfertigung und Hinterlandanbindung; damit wurde die räumliche Trennung von Hafen- und (innen-)städtischer Nutzung eingeleitet; historisch markiert dieses den Zeitpunkt, zu dem die Innenstadt ihren direkten „Zugang" zur Elbe verlor.

Der Zollanschluß Hamburgs an das Deutsche Reich im Jahr 1888 war eine grundlegende Veränderung der Bedingungen für die Standort- und Wirtschaftsentwicklung Hamburgs. Die Stadt zog daraus Konsequenzen und traf Entscheidungen von historischer Bedeutung:

— Schaffung des Freihafens, in dem Unternehmen seitdem zollfrei Rohstoffe und Halbfertigprodukte lagern und verarbeiten können,

— Bau neuer und modern konzipierter Hafenanlagen und Entwicklung einer langfristigen Grundlage für die Hafenentwicklung,

— Errichtung der Speicherstadt im Freihafenbezirk am Nordufer der Elbe, um einerseits die Behandlung unverzollter Waren zu ermöglichen und um andererseits den Geschäftsverkehr in enger Anbindung an die Geschäftsstadt (Rathaus und Börse) zu erleichtern,

— Finanzierung und Bau der Lagerhäuser (Suprastruktur) durch eine privat verfaßte Gesellschaft, in deren Aufsichtsrat Senatsvertreter Sitz und Stimme hatten.

Ein drittes herausragendes Vorhaben stellt die Sanierung der Altstadt dar, die von einer im März 1897 eingesetzten Senats- und Bürgerschafts-Kommission als Teil einer umfassenden Sanierung der Innenstadt vorgeschlagen und ab ca. 1910 in Angriff genommen wurde. Zielte das Gesamtvorhaben zu Beginn noch vornehmlich auf die Verbesserung der Wohnverhältnisse ab, so wurde die Entwicklung in der Altstadt überlagert durch die neuen verkehrlichen und funktionalen Anforderungen an das Zentrum einer modernen Großstadt. Rathausmarkt und Hauptbahnhof als damals neue Brennpunkte des städtischen Lebens erforderten eine leistungsfähige Verkehrsverbindung. Für moderne Kontorhäuser war Expansionsraum im Stadtkern zu schaffen. Mit der Entscheidung der Stadt, die spätere Mönckebergstraße als Straßendurchbruch in der Altstadt zu bauen und mit den angrenzenden Flächen als zentrale Verkehrs- und Geschäftsachse zu gestalten, wurde — wie Fritz Schumacher ausführt — ein neuer Typus von Großstadtstraße geschaffen, der bis dahin in dieser Reinheit in Deutschland noch nicht anzutreffen war. Die moderne City als Antwort auf die neuen Bedingungen von Wirtschafts- und Stadtentwicklung war geboren.

Mit diesen Entscheidungen ist die Stadt im vorigen Jahrhundert und zu Beginn dieses Jahrhunderts ein Wagnis eingegangen. Niemand konnte mit Bestimmtheit voraussagen, ob die daraus folgenden erheblichen Anstrengungen der Stadt und ihrer Menschen ihnen das erhoffte wirtschaftliche Wachstum und den erwarteten Wohlfahrtsgewinn bringen würden. Die Geschichte hat gezeigt, wie richtig und vorausschauend das Handeln war.

Aus dem Mut früherer Generationen zur großen Tat, aus der Weitsicht ihres Handelns, aus den von ihnen verfolgten Konzepten und eingesetzten Instrumenten und schließlich aus den erreichten Erfolgen können für die Bewältigung der heutigen Umbruchsituation nutzbringende Erfahrungen gezogen werden.

2. Initiative des Ersten Bürgermeisters

Der Erste Bürgermeister hat getreu dieser Tradition nach der Öffnung des Eisernen Vorhangs die Initiative ergriffen und 1991 den Auftrag erteilt, die Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes vorzubereiten und dieses große Areal in die Innenstadt zurückzugliedern. Mit dem Auftrag wurde der Vorstandsvorsitzende der „Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft" (HHLA) — neben der Wirtschaftsbehörde — betraut. Er wurde in der Folgezeit in enger Abstimmung mit dem Ersten Bürgermeister tätig. Dabei war er gehalten, unter Wahrung höchster Vertraulichkeit vorzugehen, um ohne Auslösung spekulativer Interessen Entwicklungsmöglichkeiten für Stadt und Hafen zu eröffnen. Nach erfolgter Senatsbildung wurde der Zweite Bürgermeister und in Zusammenhang mit der Standortentscheidung des HEW-Heizwerks wurden die Präsides der Finanz-, Stadtentwicklungs-, Umwelt- und Baubehörde in diesen Prozeß einbezogen.

Inzwischen sind die Voraussetzungen für die Stadt geschaffen worden, über wesentliche Teile des innenstädtischen Hafenrandes verfügen zu können. Über das städtische Eigentum an Grund und Boden hinaus wurden mittlerweile und vorsorglich die wesentlichen Betriebs- und Immobilienvermögen im Bereich des innenstädtischen Hafenrandes durch den HHLA-Konzern, insbesondere durch die 1995 speziell gegründete „GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH" (GHS), erworben. Die hafenwirtschaftlichen und sonstigen Nutzungen können grundsätzlich zu angemessenen Bedingungen an andere Standorte im Hafen verlagert werden. Im Zeitraum 1993 bis 1996 wurden die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

— unter Einbeziehung der GHS wurde mit der „Hamburgische Electricitäts-Werke Aktiengesellschaft" (HEW) vereinbart, den Standort des zur Erneuerung anstehenden Heizkraftwerkes Hafen aufzugeben; der Neubau eines bedarfsgerecht kleineren und baulich mit der Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes verträglichen Heizwerkes wird auf einem anderen Grundstück auf dem Grasbrook erfolgen,

— mit zwei Hafenunternehmen, für die bereits seit längerer Zeit das jetzt für den HEW-Heizwerksneubau erforderliche Grundstück disponiert war, wurde unter Einschaltung der GHS der Wechsel auf ein anderes Hafengelände geregelt,

— die HHLA hat die am Baakenhafen und auf dem Grasbrook ansässigen Betriebe des Umschlagsunternehmens Cellpap gekauft, Mietvertrag und immobiles Anlagevermögen liegen bei der GHS,

— die GHS hat die Anlage „Schuppen 23" von der CSPL Elbe Terminal Hamburg Hafendienstleistungsgesellschaft mbH übernommen, das Geschäft wurde im wesentlichen an die Anlage der VKH-Tochter HUG verlagert,

— die HHLA hat zusammen mit der Buss-Gruppe die „Vereinigte Kaibetriebe Hamburg GmbH" (VKH) gegründet, in die u. a. der zuvor zu 100 % der Buss-Gruppe gehörende, am Nordrand der Elbe gelegene Afrika-Terminal (AT) eingebracht wurde.

Der Senat nimmt den jetzt erreichten Verfahrensstand zum Anlaß, frühestmöglich ohne Nachteile für die Umsetzung des geplanten Vorhabens sowie bei Minimierung spekulativer Interessen die Öffentlichkeit zu informieren und zukunftsweisende politische und parlamentarische Entscheidungen herbeizuführen. Diese Entscheidungen sind durch das bisherige Handeln nicht vorweggenommen worden.

Die Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes setzt einen offenen und intensiven Planungsprozeß voraus und benötigt deshalb längere Vorlaufzeiten. Entscheidungen von Senat und Bürgerschaft sind jetzt erforderlich, um diese Entwicklungen rechtzeitig einzuleiten und damit Hamburgs Zukunftschancen zu wahren. Zugleich wird damit aller Welt nachdrücklich und beweisbar gezeigt, daß Hamburg entschlossen ist, seiner neuen Rolle gerecht zu werden.

Der Senat beabsichtigt dazu, den in Anlage 2 näher bezeichneten Teil des innenstädtischen Hafenrandes, der jetzt Hafengebiet ist, umzuwidmen für hochwertige Gewerbe-, Wohn-, Kultur- und Fremdenverkehrsnutzungen. Die Speicherstadt und zugehörige Bereiche werden noch auf lange Zeit davon ausgenommen bleiben. Mit der Umwandlung werden Möglichkeiten für eine auch im internationalen Vergleich attraktive Stadtentwicklung Hamburgs erschlossen, deren Realisierung sich über mehrere Jahrzehnte in das nächste Jahrhundert und über viele Konjunkturzyklen hinweg erstrecken wird.

Die Flächen ermöglichen eine harmonische, d. h. bruchlose Fortentwicklung der Innenstadt und eine Rückkehr der Hamburger City an die Elbe — sogar noch über die traditionellen Wohnquartiere Kehrwieder / Alter Wandrahm hinaus, auf denen jetzt u. a. die Speicherstadt steht und bleiben soll. Auf diese Weise werden die natürlichen Standortvorzüge Hamburgs noch auffälliger zur Geltung gebracht und Hamburgs Attraktivität als eine der schönsten europäischen Metropolen am Wasser weiter erhöht.

Der hohe Bodenwert, der sich aus Nutzungen für Zwecke der Innenstadt ergibt, führt bei dem vorgesehenen Verkauf der Liegenschaften zu Erlösen, die — unter Voraussetzung insgesamt gedeihlicher Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit Europas — deutlich über die von der Stadt zu tragenden Umnutzungskosten hinausgehen. Die Mobilisierung von städtischem Grundvermögen des innenstädtischen Hafenrands soll Zukunftsinvestitionen mit herausragender Ausstrahlung auf die zukünftige städtische Entwicklung dienen: zum einen der Schaffung eines neuen innenstädtischen Entwicklungsraumes und zum anderen dem Ausbau der Hafeninfrastruktur in Altenwerder.

Die Planungen des Senats gründen sich auf die nachstehenden Überlegungen.

3. Entwicklungen der an die Innenstadt gebundenen Nutzungen und Flächenressourcen in der Innenstadt

Hamburg ist wieder eine wachsende Stadt und Kern einer expandierenden Metropolregion. Der Senat hat daraus die Konsequenzen gezogen. Mit dem von ihm im Januar 1997 beschlossenen Stadtentwicklungskonzept (Bürgerschaftsdrucksache 15/6752 vom 7. Januar 1997) wird die Abkehr vom in den achtziger Jahren der Politik zugrundeliegenden Leitbild einer schrumpfenden Stadt vollzogen und werden neue Leitziele für die Entwicklung Hamburgs zur nordeuropäischen Metropole aufgestellt.

Schon in naher Zukunft werden 80 % der in Hamburg Beschäftigten im Dienstleistungssektor tätig sein. Mittelfristig wird das Wachstum in Hamburg wie in anderen europäischen Großstädten hauptsächlich von der Nachfrage nach unternehmens- und konsumbezogenen Dienstleistungen getragen werden. Im Zuge der europäischen Integration stehen die Metropolen in zunehmend schärferem Wettbewerb, ihre Funktion nicht nur als regionale und nationale, sondern insbesondere als europäische Dienstleistungszentren auszubauen.

Hamburgs Erfolg wird maßgeblich von der Attraktivität der harten und weichen Standortbedingungen für Dienstleistungsunternehmen und für die bei ihnen Beschäftigten 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.

Der Innenstadt kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Ihre Anziehungskraft soll weiter entwickelt und ihre internationale Bedeutung gesichert werden. Dabei ist längst selbstverständlich, daß Grundstücks- und Städtebaupolitik auf die Förderung von Vielfalt und lebendige Nutzungsmischung auszurichten sind.

Die Innenstadt ist herausragender Standort für die Bürobereiche von Unternehmen; darauf weisen u. a. die anhaltenden Mietpreisunterschiede zwischen den verschiedenen Lagen in Hamburg hin. Attraktive City-Lagen werden gerade von überregional und international ausgerichteten Unternehmen nachgefragt. Bei Neuansiedlungen hat Hamburg auf Grund seiner Lage gute Chancen, wenn — wie es die veränderte Wirtschaftsgeographie nahelegt — ein Standort gesucht wird, der sowohl eine Erschließung von Nord- und Westeuropa als auch der neuen Märkte in Mittel- und Osteuropa ermöglicht. Im Wettbewerb mit anderen Standorten, die ähnliche Vorzüge besitzen, z. B. Berlin, Kopenhagen oder London, wird Hamburg nur bestehen können mit einem ausreichenden Bürogrundstücks- und -flächenangebot in Zentrallage.

Die Innenstadt bietet dafür nicht mehr genügend Erweiterungsflächen. Es sind in absehbarer Zukunft keine großen

zusammenhängenden Flächenreserven westlich, nördlich oder östlich der Innenstadt vorhanden. Eine Ausdehnung kann nur noch in das Gebiet des innenstädtischen Hafenrandes hinein erfolgen. Dieses Areal stellt die einzige mögliche Innenstadterweiterung von nennenswertem Ausmaß dar.

Die Sicherung eines zukünftigen städtischen Flächenangebots gegenüber Investoren von Büroimmobilien durch die Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes ist ein auf einen langen Zeitraum angelegtes Vorhaben. Die aktuelle Büromarktsituation darf nicht den Blick dafür verstellen, daß der bürogebundene Dienstleistungsbereich ein erhebliches und langanhaltendes Wachstumspotential aufweist. Dabei wird es auch in Zukunft keinen gleichmäßigen Wachstumsprozeß geben. Die grundsätzliche Aufwärtsentwicklung wird vor dem Hintergrund von wirtschaftlichen Konjunkturzyklen und Strukturbrüchen vielmehr wie auch in der Vergangenheit in Beschleunigungs- und Verzögerungsphasen verlaufen. Der Umwandlungsprozeß am innenstädtischen Hafenrand 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 Erlebnis-, 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 — auch seiner Innenstadt — ist der Wasserbezug. In einer zunehmend erlebnisorientierten Welt stellt die Kombination aus Geschichts- und Wasserbezug ein faszinierendes Angebot nicht nur für die Metropolbewohner, sondern auch für auswärtige und ausländische Gäste dar.

Tourismus, Kultur und Freizeit sind weltweit wachsende Wirtschaftszweige, aus denen Hamburg erheblichen wirtschaftlichen Nutzen ziehen kann. Dieses setzt aber zusätzliche, attraktive Angebote voraus, die dann besonders marktgängig sind, wenn sie an bestehende zentrale Erlebnisorte angebunden sind. Der innenstädtische Hafenrand bietet dafür ideale Voraussetzungen, die anderenorts nicht erfüllt werden können: Fußwegentfernung zur Einkaufscity, Brückenschlag zum einzigartigen Erlebnisraum Hafen und Fluß, Kulturdenkmal Speicherstadt „am Wegesrand". Alle Arten von Konsum- und Kulturangeboten sind hier in einer besonderen Atmosphäre denkbar.

Die Einbeziehung eines Kreuzfahrtterminals kann die besondere Prägung dieses Gebietes noch herausheben. Die Nähe zu einem künftigen Transrapid-Haltepunkt, über den mit ca. einer Stunde Fahrtzeit der Großraum Berlin angebunden wäre, würde die Attraktivität der Lage für kommerzielle und touristische Zwecke erheblich steigern. Mit einer inhaltlichen Verknüpfung von drei herausragenden Vorhaben: Cityquartiersentwicklung, High-Tech-Verkehrsprojekt und imagebildende Tourismusanlage käme Hamburg internationalen Anforderungen an Großstädte in einzigartiger Weise entgegen. Hamburg könnte damit sein Renomée als innovativer Standort in Europa in besonderer Art unterstreichen.

Neben dem gewerblichen und öffentlichen Flächenangebot für Arbeiten und Freizeit gehört das Wohnangebot zu den wesentlichen Standorteigenschaften einer Metropole. Mit der wachsenden Stadt nimmt auch die Nachfrage nach Wohnraum in Hamburg zu.

Moderne und für Bewohner attraktive Großstädte zeichnen sich durch Innenstadtbereiche aus, die ihre Lebendigkeit durch eine verträgliche räumliche Mischung bzw. Nähe von Bürogewerbe, Einzelhandel, Freizeit- und Kulturangeboten sowie Wohnen erzielen. Dieses gilt auch für die weitere Entwicklung der Hamburger Innenstadt. Besonderes planerisches Augenmerk ist auf die ausreichende Berücksichtigung von Wohnen — in der ganzen Bandbreite der Nachfrage — zu legen. Hamburg kann dabei an eine Reihe gelungener Projekte anknüpfen.

Darüber hinaus steigern veränderte demographische und soziale Bedingungen sowie ein wiedererstarktes urbanes Lebensgefühl insbesondere die Nachfrage nach Wohnungen in verkehrlich gut erschlossenen, lebendigen, nutzungsgemischten und städtebaulich attraktiven Lagen. Hochwertige Wohnungsangebote können über die Befriedigung dieser Nachfrage hinaus zusätzliche Zuwanderungen vor allem steuerstarker Bevölkerungsgruppen auslösen.

Für neue, zentralgelegene Wohnangebote und -quartiere gibt es in Hamburg mit Ausnahme des innenstädtischen Hafenrandes keine nennenswerten erschließbaren Flächenressourcen mehr. Der innenstädtische Hafenrand bietet als Schnittstelle zwischen Land und Wasser mit exzellenter überregionaler Verkehrsanbindung ein unvergleichliches Potential. Das Leben an einem Strom von europäischem Rang mit direkter Anbindung an City und Rathaus kann das hamburg-typische Markenzeichen urbanen Wohnens werden und endlich stärker zur Belebung der Innenstadt beitragen. Um den unterschiedlichen Bedarfen zu entsprechen, ist ein breitgefächertes Angebot mit einem signifikanten Anteil hochwertigen Wohnens anzustreben.

4. Konsequenzen für die Hafennutzung

Der innenstädtische Hafenrand weist für die ansässigen Hafenunternehmen und für neue hafenwirtschaftliche Aktivitäten auch heute noch gute Standortbedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten auf, so u. a. durch die direkte Lage am Elbstrom, die enge Anbindung an die City und die Nähe zu überregionalen Verkehrswegen. Die guten Entwicklungsmöglichkeiten beziehen sich vor allem auf Marktsegmente außerhalb des Containerumschlages.

Die jetzt am innenstädtischen Hafenrand bestehenden Nutzungen können aber auch an andere Standorte im Hafen, die langfristige Entwicklungsmöglichkeiten bieten, verlagert werden. Der Wertverlust des vorhandenen immobilen und sonstigen hafenbezogenen Anlagevermögens und die sonstigen Kosten der Verlagerung sind dabei überschaubar. Die erforderliche Kompensation ist im Hinblick auf den Wert des Entwicklungsgebietes leistbar. Die Umsteuerung anstehender Investitionen auf andere Standorte ist bei rechtzeitig getroffenen Entscheidungen möglich. Die Initiative des Ersten Bürgermeisters hat diese stadtentwicklungspolitische Perspektive eröffnet, die förmliche Entscheidung über Realisierung oder nicht bleibt jedoch der Beschlußfassung der Bürgerschaft vorbehalten.

Für den innenstädtischen Hafenrand besteht damit 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.

Aus der Sicht des Hafens ist es vertretbar, bei gleichzeitiger Erschließung neuer und andersartiger Hafenflächen in Altenwerder innenstädtische Flächen aus der Hafennutzung

zu entlassen. Dabei ist berücksichtigt, daß es eine positive Rückkoppelung zwischen Wachstumschancen der Unternehmen in der Hamburger Innenstadt und der Hafenwirtschaft gibt.

5. Machbarkeit, Bedingungen und Ablauf der Umnutzung des innenstädtischen Hafenrandes

Die planungsrechtlichen Grenzen des für die Entwicklung der Innenstadt zu betrachtenden Hafengebietes sind Anlage 3 und dem Entwurf eines „Fünften Gesetzes zur Änderung des Hafenentwicklungsgesetzes" in Anlage 2 zu entnehmen. Die für eine Umnutzung in den nächsten Jahrzehnten vorgesehene Fläche des innenstädtischen Hafenrandes ist rund 100 ha groß.

Die Fläche liegt im Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes von 1982 (HafenEG). Sie unterliegt den Nutzungsbeschränkungen gemäß § 1 HafenEG, wonach das Hafengebiet i.w. für Zwecke des Hafenverkehrs, des hafengebundenen Handels und der Hafenindustrie bestimmt ist. Die Umnutzung der Fläche für überwiegend nicht den Nutzungszwecken des HafenEG entsprechenden Funktionen der Innenstadt sowie die Veräußerung der Grundstücke setzen eine Änderung der in § 2 Absatz 2 HafenEG beschriebenen Grenzen des Hafennutzungsgebiets voraus. Deshalb sieht der Gesetzentwurf (Anlage 2) eine Ermächtigung des Senats vor, per Verordnungen die Fläche „Innenstädtischer Hafenrand" (gegebenenfalls schrittweise) aus dem Geltungsbereich des HafenEG zu entlassen. Die Vorbereitung von Bebauungsplänen ist bereits möglich, wenn die Flächen noch Teil des Hafengebietes sind. Die Flächen sollen bei Vorliegen konkreter, marktgängiger Projekte rechtzeitig aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes entlassen werden. Anschließend werden zügig die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung von Bebauungsplänen betrieben.

Die Fläche ist fast vollständig Teil der Freizone „Freihafen Hamburg". Sie unterliegt den Regelungen des europäischen Zollrechts und der deutschen Zollverwaltung. Die Umnutzung für Funktionen der Innenstadt setzt rechtlich nicht die Aufhebung der Freizonenausweisung voraus, letztere ist aber aus Gründen der Freizügigkeit für die neuen Gewerbebetriebe und der Erleichterung der Zollüberwachung für die Zollverwaltung zeitnah mit der Umnutzung vorzunehmen. Der Senat wird an die zuständigen Bundesstellen (OFD; BMF) herantreten, um die Aufhebung des bestehenden Zollstatus sowie die Grenzsicherung und Grenzdurchlässigkeit der verbleibenden Freizone bzw. die Umsetzung alternativer Lösungen am Nordufer der Elbe zu erreichen.

Die Speicherstadt ist nicht Gegenstand der Umnutzungspläne des Senats. Gleiches gilt für den Betriebsstandort der Kaffee-Lagerei KLG, den Unternehmenssitz der Reederei Schuldt sowie die Nutzungen und baulichen Anlagen an der Magdeburger Straße (Kaispeicher B, Speicher-, Lager und Bürobauten, Kühlhaus). Eine Verlagerung dieser Nutzungen ist nicht vorgesehen. Damit haben diese Unternehmen Standortsicherheit. Die Umnutzung des innenstädtischen Hafenrandes ermöglicht die Fortführung der vorhandenen gewerblichen Nutzung der Speicherstadt, solange eine entsprechende Nachfrage seitens des Marktes besteht.

Die physische und zollseitige Verkehrsanbindung wird so gestaltet, daß sich für die Nutzer der Speicherstadt und zugehöriger Bereiche sowie für die bis zur Umsiedlung noch am innenstädtischen Hafenrand verbleibenden Betriebe keine unzumutbaren Veränderungen ergeben. Die Speicherstadt und zugehörige Bereiche bleiben Teil des Freihafens. Gegebenenfalls kommen andere, im sich entwickelnden europäischen Zollrecht vorgesehene Lösungen zur Anwendung. Es wird sichergestellt, daß die Speicherstadt sowie die anderen Betriebe mit dem übrigen Freihafengebiet verbunden bleiben.

Die Verfügbarkeit der Grundstücke ist im wesentlichen gegeben bzw. herstellbar. Die Fläche des innenstädtischen Hafenrandes ist mit Ausnahme i.w. von Grundstücken der DBAG im Eigentum der Stadt; sie ist z.T. langfristig vermietet. Mietvertragspartner und Eigentümer des immobilen Anlagevermögens sind inzwischen nach vorsorglicher Vorbereitung der Umnutzung für wesentliche Teile die HHLA und deren Tochter- bzw. Beteiligungsgesellschaften GHS und VKH. Es ist sichergestellt, daß die GHS Nutzungsrechte und Anlagevermögen zu einem noch zu vereinbarenden Zeitpunkt gegen Ersatz ihrer Aufwendungen und gegebenenfalls nach Zuweisung alternativer Investitionsstandorte im Hafengebiet auf ein zu gründendes Sondervermögen (siehe Kapitel 7) überführt.

Es ist weiterhin sichergestellt, daß mit Beschluß dieser Drucksache Ersatz- oder Erweiterungsinvestitionen bei betroffenen Unternehmen im gegenseitigen Einvernehmen und zu noch zu vereinbarenden Bedingungen räumlich umgesteuert und Instandhaltungen so weit wie möglich verschoben werden. Eine Verlagerung der Geschäfte der nutzenden Unternehmen an andere Stellen im Hafen ist in einem Falle bereits erfolgt und wird in anderen Teilen betriebs- und hafenplanerisch vorbereitet.

Der Aufwand für Infrastruktur-, Hochwasserschutz- und weitere im Interesse der Stadt liegende Entwicklungsvorhaben, die für die Nutzung der Fläche für Funktionen der Innenstadt erforderlich sind, bestimmt maßgeblich die Netto-Erlöse, die nach Veräußerung von Grund und Boden im betroffenen Gebiet zur Verfügung stehen. Eine hohe Ergiebigkeit der Netto-Erlöse wird durch Lösungen, wie aus Kapitel 6 und aus dem Anhang ersichtlich, sichergestellt. Die Netto-Erlöse sollen in die Finanzierung der Zukunftsinvestition „Hafenerweiterung Altenwerder" eingebracht werden (vgl. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft: Finanzierung der Zukunftsinvestition „Hafenerweiterung Altenwerder", Bürgerschaftsdrucksache 15/7461 vom 20. Mai 1997).

Sanierungsrisiken, die grundsätzlich und unabhängig von der angestrebten Umnutzung zu berücksichtigen sind, können erlösneutral durch Freistellungserklärungen der Freien und Hansestadt Hamburg gegenüber den Grundstückserwerbern aufgefangen werden.

Grundsätzlich ist eine vollständige oder teilweise Zuschüttung von Hafenbecken, wie an vielen anderen Orten im Hafen praktiziert, auch beim Grasbrook-, Sandtor- bzw. Baakenhafen denkbar. Dem Nutzen durch zusätzliche Landflächen stehen aber zum Teil hohe spezifische Erschließungskosten, die Einschränkung des attraktiven maritimen Gepräges, die damit einhergehende Wertminderung der Grundstücke und die „Zuschüttung von Stadtgeschichte" gegenüber.

Die Ausgestaltung der Umnutzung des innenstädtischen Hafenrandes wird durch die Grundsatzentscheidung nicht präjudiziert. Dafür sind vielmehr weitere grundlegende Planungen und Entscheidungen erforderlich mit der Folge, daß sich die Umnutzung über einen längeren Zeitraum und über mehrere Konjunkturzyklen hinweg erstrecken wird.

Die Schrittfolge der Umnutzung wird bestimmt durch die wirtschaftlichen Möglichkeiten, stadtentwicklungspoli-

tische Vorgaben, städtebauliche Gestaltung, verkehrsplanerische Vorgaben und Verlagerungen der jetzt im Gebiet ansässigen Betriebe.

Zur Sicherstellung der Lebensfähigkeit, der Attraktivität, der internationalen Wahrnehmung und eines optimalen finanziellen Ertrages der einzelnen Umnutzungsschritte sind jeweils ausreichend große Flächen zur Verfügung zu stellen und zu entwickeln.

Die Schrittfolge der Umnutzung sollte auch sicherstellen, daß die umgenutzten Flächen von Anfang an und unmittelbar an das übrige Gebiet der Innenstadt angebunden sind, um eine ausreichend hohe Funktionalität für und Akzeptanz bei Nutzern (und Käufern) zu erzielen.

Die Liegenschaften sollen unter Berücksichtigung der Marktlage und unter Wahrung der Marktbedingungen mit Blick auf die Erzielung angemessener Preise und ergiebiger Erlöse verkauft werden. Die Verkäufe werden sich deshalb über einen langen Zeitraum erstrecken.

Die bei der Abstimmung von Räumungssequenz und Sequenz der Inanspruchnahme durch neue Nutzungen erforderlichen Kompromisse werden dadurch erleichtert, daß — wie dargestellt — die Entwicklung seit Jahren verschwiegen vorbereitet wurde.

6. Eckpunkte der „Studie zur Entwicklung des innerstädtischen Hafenrandes zwischen Grasbrook und Baakenhafen"

Mit der „Studie zur Entwicklung des innerstädtischen Hafenrandes zwischen Grasbrook und Baakenhafen" (s. Anhang), die im Auftrag der GHS von Prof. Volkwin Marg, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, erstellt wurde, werden Grundlinien möglicher Nutzungen exemplarisch dargestellt. Die Überlegungen stellen keine Vorgaben für noch zu treffende Entscheidungen über Art, Umfang und Mischung unterschiedlicher Nutzungsformen dar. Sie kommt zu den nachfolgend zusammengefaßten Kernaussagen.

Die Umnutzung von Hafenflächen ist für viele deutsche und europäische Hafenstädte ein aktuelles Thema. Allerdings sind die Gründe für eine Befassung unterschiedlich. Während andernorts das Brachfallen von Hafenflächen Auslöser ist, gilt dieses für Hamburg nicht. Der innenstädtische Hafenrand ist hafenwirtschaftlich gut nutzbar. Die Umnutzungen in anderen Hafenstädten, die sich auf die Entwicklung ihrer Innenstädte beziehen, liefern aber für Hamburg wichtige Anregungen. Aus den in der Studie genannten Beispielen sind vor allem Amsterdam und Rotterdam hervorzuheben, deren Umnutzungsgebiete ähnlich groß wie der innenstädtische Hafenrand sind.

In ihren Planungsprämissen zur Umnutzung des innenstädtischen Hafenrandes geht die Studie neben den bereits in Kapitel 5 dargestellten Aspekten zur Speicherstadt, zum Zollstatus und zu den Entwicklungsschritten vor allem von folgenden Punkten aus:

- Erhaltung vorhandener Wasserflächen als besondere Qualität für den Charakter als maritimer Standort,
- Ausschluß monostruktureller Nutzungen; ausreichend hoher Wohnanteil zur Belebung der Innenstadt mit vorzugsweise freiem Wohnungsbau in attraktiven Lagen,
- Minimierung des infrastrukturellen Aufwandes (Verkehrserschließung, Ver- und Entsorgung),
- sicherer Hochwasserschutz.

Die auf dieser Basis beispielhaft entwickelten Nutzungs- und Baustrukturen, die keinen ausformulierten Entwurf für eine konkrete städtebauliche Gestaltung darstellen wollen, zeichnen sich aus durch

- flexible Nutzungsmischung: Wohn- und Gewerbenutzungen sind in hohem Maße austauschbar, beispielhafte Nutzungsvarianten weisen Wohnanteile zwischen 30 % und 70 % auf,
- relativ niedrige Gebäudehöhen: durchschnittlich 4-geschossige Wohnbebauung und 6-geschossige Bebauung bei Misch- oder Gewerbenutzung, nur wenige 10 bis 30-geschossige Punktbauten als Landmarken,
- kleinmaßstäbliche Bemessung: ähnlich wie in den alten Wohnquartieren von Harvestehude und den neuen Wohnquartieren in Billwerder/Allermöhe,
- Hochwasserschutz durch Warften: sicherer als Polder, weniger aufwendig bei Errichtung und Unterhalt, schrittweise Umsetzung möglich, keine Beeinträchtigung der Sichtbarkeit von Speicherstadt und Kehrwieder, vorzugsweise in Form von aufgeschütteten Warften, unverwechselbares Gepräge für die neuen Quartiere,
- effiziente und gute Verkehrserschließung: Nutzung des vorhandenen Straßennetzes einschließlich Brücken und Tunnel sowie bestehender U-Bahnhaltepunkte, neuer S-Bahnhof „Elbbrücken" auf bestehender Linientrasse, Nähe zum zukünftigen Transrapid-Bahnhof,
- öffentlich zugängliche Uferkanten und Promenaden,
- Kreuzfahrtterminal als markante wasserbezogene Nutzung.

Trotz der Lage im Stadtzentrum und am Wasser wird der Aufwand der Baureifmachung eher weniger neue Infrastrukturmaßnahmen erfordern als für die Entwicklung in Außengebieten (z. B. Allermöhe).

Die Studie geht von einer vergleichsweise wenig verdichteten Bebauung aus, die Geschoßflächenzahl liegt je nach Beispielvariante in den meisten Quartieren nur zwischen ca. 0,8 und 1. Auch auf die Zuschüttung von Hafenbecken wurde verzichtet. Damit liegt sie im unteren Bereich möglicher Flächenausnutzungen, die für die Höhe der zu erzielenden Verkaufserlöse maßgeblich ist. Höhere Verdichtung und Teilzuschüttung eröffnen der Stadt einen in der Studie nicht betrachteten Spielraum für Erlössteigerungen.

Die Studie geht entsprechend der Darstellung in Kapitel 5 von einer schrittweisen Entwicklung über einen langen Zeitraum aus. Für die Darstellung von Szenarien möglicher Entwicklungsstufen benennt sie fünf in sich zusammenhängende Quartierseinheiten, die Bauabschnitten entsprechen können. Die Reihenfolge der Realisierung der einzelnen Stufen wird offengehalten. Denkbar ist ein Beginn im westlichen Bereich mit dem Quartier Grasbrook, das sich durch unmittelbare Anbindung an die Innenstadt auszeichnet. Es sind aber auch andere Abfolgen möglich.

Insgesamt bestätigt die Studie den hohen Wert des innenstädtischen Hafenrandes und stellt die durch eine Umnutzung ausgelösten wirkungsvollen Impulse für die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung des Stadtkerns von Hamburg heraus. Sie kommt zu dem Ergebnis, daß sich die Ausweitung des Stadtzentrums in den innenstädtischen Hafenrand als ein Modellprojekt für sozialen Städtebau wirtschaftlich umsetzen und gestalten läßt.

7. Finanzierungs- und Organisationsmodell für die Umnutzung des innenstädtischen Hafenrandes

Die Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes und die Verwendung der hierbei anfallenden Erlöse für Zukunftsinvestitionen von Stadt und Hafen sind im Rahmen unterschiedlicher Organisations- und Finanzierungsmodelle denkbar. Der Senat hat neben der klassischen Haushaltsabwicklung und der Errichtung eines Sondervermögens z. B. auch privatrechtliche Organisationsformen wie Finanzierungsgesellschaft, Treuhand- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft sowie Leasingfinanzierung untersucht.

Der Senat ist im Ergebnis der Auffassung, daß das Sondervermögen das zweckmäßigste Organisations- und Finanzierungsmodell darstellt. Der Senat sieht daher die Errichtung eines zweckgebundenen Sondervermögens „Stadt und Hafen" vor. Die Geschäftsführung des Sondervermögens soll die „GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH" wahrnehmen. Dieses Konzept basiert auf folgenden Eckpunkten:

Dem Sondervermögen werden zunächst die im beigefügten Gesetzentwurf (Anlage 1) näher bezeichneten städtischen Grundflächen, Anlagen und Gebäude am innenstädtischen Hafenrand zugewiesen. Die aus der Verwertung dieser Grundflächen, Anlagen und Gebäude erzielten Einnahmen dienen der Finanzierung

— der für die Umnutzung des Gebietes „Innenstädtischer Hafenrand" erforderlichen Infrastruktur- und Entwicklungsvorhaben,
— des Ankaufs der von der GHS im Hafengebiet („Innenstädtischer Hafenrand" und Altenwerder) erworbenen Liegenschaften, Nutzungsrechte, Anlagen und Gebäude sowie der Erstattung der damit verbundenen Nebenkosten,
— des Erwerbs von Liegenschaften Dritter im Gebiet „Innenstädtischer Hafenrand",
— der getätigten und noch erforderlichen Aufwendungen für die Verlagerung von Betrieben, die im Gebiet „Innenstädtischer Hafenrand" ansässig waren oder sind,
— der Erstattung von sonstigen Aufwendungen der GHS, die diese im Rahmen der Geschäftsbesorgung für das zu gründende Sondervermögen getragen hat und zukünftig noch tragen wird,
— von Maßnahmen der Zukunftsinvestition „Hafenerweiterung Altenwerder".

Weitere Mittel fließen dem Sondervermögen aus der Vermietung der zum Sondervermögen gehörenden Hafenanlagen am innenstädtischen Hafenrand bis zu dessen Umnutzung sowie durch sonstige Einnahmen zu.

Die Werthaltigkeit des Sondervermögens ist auf der Grundlage der verschiedenen in der im Anhang beigefügten „Studie zur Entwicklung des innerstädtischen Hafenrandes zwischen Grasbrook und Baakenhafen" aufgezeigten Nutzungsvarianten in mehreren Modellrechnungen geprüft worden. Im Ergebnis zeigt sich, daß die kapitalisierten Einnahmen die kapitalisierten Ausgaben deutlich übersteigen und sich Netto-Erlöse ergeben, die zur Finanzierung von Maßnahmen der Hafenerweiterung Altenwerder verwendet werden sollen.

Da die Einnahmen aus dem Verkauf von städtischen Grundflächen, Anlagen und Gebäude des innenstädtischen Hafenrandes erst später anfallen, ist eine kreditäre Zwischenfinanzierung zulasten des Sondervermögens erforderlich und vorgesehen, um die genannten Maßnahmen durchführen zu können. Die Höhe des Kreditrahmens soll jährlich durch Beschluß der Bürgerschaft festgesetzt werden. Für 1997 sind Mittel in Höhe von 110 Mio. DM erforderlich, die im wesentlichen der o.a. Finanzierung

— des Ankaufs der von der GHS im Hafengebiet erworbenen Liegenschaften, Nutzungsrechte, Anlagen und Gebäude sowie der Erstattung der damit verbundenen Nebenkosten,
— der Finanzierung von Aufwendungen für die Verlagerung von Betrieben
— und der Erstattung von sonstigen Aufwendungen der GHS im Rahmen der Geschäftsbesorgung für das Sondervermögen

dienen.

Das Sondervermögen ist nicht rechtsfähig, wohl aber partei- und handlungsfähig. Es hat eine eigene Wirtschafts- und Rechnungsführung; die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben werden jährlich in einem Wirtschaftsplan zusammengefaßt und der Bürgerschaft zu den jeweiligen Beratungen zum Haushaltsplan vorgelegt. Die Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung des Sondervermögens erfolgt durch den Rechnungshof der Freien und Hansestadt Hamburg.

In Fortführung der bisher schon erfolgreich durchgeführten Flächensicherung gilt es, ein kompetentes, d. h. auch interessenausgleichendes Management der Überleitung von der hafenwirtschaftlichen zur stadtwirtschaftlichen Flächennutzung sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund wird die Geschäftsführung des Sondervermögens der GHS durch einen Geschäftsbesorgungsvertrag übertragen, der die Rechte, Pflichten und Zuständigkeiten bestimmt. Die GHS, die bereits zahlreiche Immobilien am innenstädtischen Hafenrand erworben hat, wird dabei auch künftig die Belange der ansässigen Hafenunternehmen wahrnehmen.

Hinsichtlich der Geschäftsführung wird die GHS in die gesamtstädtische Liegenschafts- und Stadtentwicklungspolitik eingebunden und erfährt von dort ihre Vorgaben. Im weiteren Prozeß der Entwicklung des Sondervermögens wird der Senat eine Entscheidung über die längerfristige Organisation eines städtischen Flächenmanagements sowie über die unmittelbare Anbindung und Steuerung durch die Stadt treffen.

Die oben skizzierte Lösung gewährleistet

— die Sicherung optimaler Erlöse zur Finanzierung der städtebaulichen Umstrukturierung des innenstädtischen Hafenrandes und der Hafenentwicklung sowie
— die parlamentarische Kontrolle über das Sondervermögen.

8. Petitum

Die Bürgerschaft wird gebeten,

1. von den Planungen und Maßnahmen des Senats zur Sicherung der Standort- und Hafenentwicklung Hamburgs im 21. Jahrhundert Kenntnis zu nehmen,

2. zu beschließen:

2.1 das in Anlage 1 als Entwurf beigefügte „Gesetz über das ‚Sondervermögen Stadt und Hafen'" — SonderVG-StadtHafen — mit folgenden Maßgaben:

2.1.1 Das Sondervermögen umfaßt

— die von der Freien und Hansestadt Hamburg einzubringenden Grundflächen, Anlagen und Gebäude im Gebiet „Innenstädtischer Hafenrand" gemäß beigefügtem Lageplan und Bestandsverzeichnis,

— die von der GHS erworbenen und von ihr auf das Sondervermögen zu übertragenden Nutzungsrechte, Anlagen und Gebäude im Gebiet „Innenstädtischer Hafenrand",

2.1.2

die als „Innenstädtischer Hafenrand" gekennzeichneten Teile des Sondervermögens werden (nach Maßgabe einschlägiger Vorgaben von Senat und Bürgerschaft) einer stadtwirtschaftlichen Nutzung zugeführt und veräußerbar gemacht,

2.1.3 das Sondervermögen finanziert

— die für die Umnutzung des Gebietes „Innenstädtischer Hafenrand" erforderlichen Infrastruktur- und Entwicklungsvorhaben,

— den Ankauf der von der GHS im Hafengebiet („Innenstädtischer Hafenrand" und Altenwerder) erworbenen Liegenschaften, Nutzungsrechte, Anlagen und Gebäude sowie die Erstattung der damit verbundenen Nebenkosten,

— den Erwerb von Liegenschaften Dritter im Gebiet „Innenstädtischer Hafenrand",

— die getätigten und noch erforderlichen Aufwendungen für die Verlagerung von Betrieben, die im Gebiet „Innenstädtischer Hafenrand" ansässig waren oder sind,

— die Erstattung von sonstigen Aufwendungen der GHS, die diese im Rahmen der Geschäftsbesorgung für das zu gründende Sondervermögen getragen hat und zukünftig noch tragen wird,

— Maßnahmen der Zukunftsinvestition „Hafenerweiterung Altenwerder";

2.2 der Haushaltsbeschluß 1997 vom 18. Dezember 1996 wird um einen Artikel 2a ergänzt: „Das Volumen der Kreditaufnahme durch das Sondervermögen ‚Stadt und Hafen' für die Finanzierung des Ankaufs der von der GHS im Hafengebiet erworbenen Liegenschaften, Nutzungsrechte, Anlagen und Gebäude sowie der Erstattung der damit verbundenen Nebenkosten, der Finanzierung von Aufwendungen für die Verlagerung von Betrieben und der Erstattung von Aufwendungen der GHS im Rahmen der Geschäftsbesorgung für das Sondervermögen wird auf 110 Mio. DM begrenzt";

2.3 das in Anlage 2 als Entwurf beigefügte „Fünfte Gesetz zur Änderung des Hafenentwicklungsgesetzes", das den Senat ermächtigt, per Rechtsverordnungen die Fläche „Innenstädtischer Hafenrand" aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes zum Zweck der stadtwirtschaftlichen Umnutzung und Veräußerbarmachung zu entlassen.

Anhang

„Studie zur Entwicklung des innerstädtischen Hafenrandes zwischen Grasbrook und Baakenhafen"

Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, Professor Volkwin Marg, Dezember 1996

Die Anlage wurde nur an die Mitglieder der Bürgerschaft verteilt und kann im übrigen in der Bürgerschaftskanzlei eingesehen werden.

Anlage 1

Gesetz
über das „Sondervermögen Stadt und Hafen"

Vom .....

Der Senat verkündet das nachstehende von der Bürgerschaft beschlossene Gesetz:

§ 1
Errichtung

(1) Die Freie und Hansestadt Hamburg bildet unter dem Namen „Sondervermögen Stadt und Hafen" ein nicht rechtsfähiges Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung.

(2) Dem Sondervermögen werden die im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg stehenden Grundstücke einschließlich ihrer wesentlichen Bestandteile innerhalb der in Anlage 1f zu § 2 Absatz 2 des Hafenentwicklungsgesetzes vom 25. Januar 1982 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 19), zuletzt geändert am ..... (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite ...), in der jeweils geltenden Fassung kartographisch dargestellten Fläche und der in Ziffer 1.6 der Anlage 2 zu § 2 Absatz 2 des Hafenentwicklungsgesetzes verbindlich beschriebenen Grenzen dieser Fläche zugewiesen. Ausgenommen sind die dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Flächen, Wasserflächen sowie die in der Anlage genannten vermieteten Flächen. Der Senat wird ermächtigt die Anlage durch Rechtsverordnung zu ändern, insbesondere an veränderte tatsächliche Gegebenheiten anzupassen.

(3) In Abweichung von § 11 Absatz 2 Nr. 1 und § 64 Absatz 2 Satz 1 der Landeshaushaltsordnung werden dem Sondervermögen auch die Einnahmen aus der Verwertung der in Absatz 2 bezeichneten zugewiesenen Grundstücke einschließlich ihrer wesentlichen Bestandteile sowie die sonstigen Einnahmen aus seiner Verwaltung zugewiesen. Nach besonderer Ermächtigung durch die Bürgerschaft kann der Senat dem Sondervermögen weitere Einnahmen zuweisen.

§ 2
Zweck

Das Sondervermögen dient dem Zweck, das Projekt der städtebaulichen Umgestaltung des Gebietes „Innenstädtischer Hafenrand" sowie Maßnahmen der Zukunftsinvestition „Hafenerweiterung Altenwerder" zu finanzieren, insbesondere auch durch kreditäre Vorfinanzierung der erforderlichen Aufwendungen und Investitionen.

§ 3
Stellung im Rechtsverkehr

(1) Das Sondervermögen kann im Rechtsverkehr unter seinem Namen handeln, klagen und verklagt werden.

(2) Für Verbindlichkeiten des Sondervermögens haftet die Freie und Hansestadt Hamburg unbeschränkt.

§ 4
Verwaltung

(1) Das Sondervermögen unterliegt der Aufsicht der zuständigen Behörde. Die zuständige Behörde kann mit der Geschäftsführung des Sondervermögens Dritte beauftragen.

(2) Die Finanzierung der Geschäftsführung erfolgt zu Lasten des Sondervermögens.

§ 5
Wirtschaftsplan

(1) Für jedes Geschäftsjahr ist ein Wirtschaftsplan aufzustellen. Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

(2) Der Wirtschaftsplan wird dem Haushaltsplan der Freien und Hansestadt Hamburg als Anlage beigefügt und der Bürgerschaft zur Beschlußfassung vorgelegt. § 26 Absatz 2 Satz 2 der Landeshaushaltsordnung findet keine Anwendung.

§ 6
Wirtschaftsführung

(1) Soweit die Einnahmen nach § 1 Absatz 3 nicht ausreichen, kann das Sondervermögen Kredite aufnehmen. Die Höhe der nach § 2 erforderlichen Kreditaufnahme wird durch Beschluß der Bürgerschaft festgesetzt.

(2) Die zuständige Behörde erläßt Bestimmungen über die Wirtschaftsführung des Sondervermögens.

§ 7
Jahresabschluß

(1) Nach Ablauf des Wirtschaftsjahres wird ein Jahresabschluß aufgestellt.

(2) Der Jahresabschluß wird der Haushaltsrechnung als Anlage beigefügt. § 85 Satz 1 Ziffer 2 der Landeshaushaltsordnung findet keine Anwendung.

§ 8
Rechtsanwendung

(1) Für die Aufstellung und Ausführung des Wirtschaftsplanes des Sondervermögens sind die Vorschriften der Landeshaushaltsordnung entsprechend anzuwenden, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt.

(2) Abweichungen von der Landeshaushaltsordnung sind nur im Rahmen des Haushaltsrechtlichen Vermerks zum Wirtschaftsplan zulässig.

§ 9
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ..... in Kraft.

Ausgefertigt Hamburg, den .....

Der Senat

noch Anlage 1

Erläuterungen

Zu § 1 „Errichtung"

Absatz 2

Dem Sondervermögen werden die im Gebiet „Innenstädtischer Hafenrand" im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg stehenden Grundflächen, Anlagen und Gebäude zugewiesen. Zu den wesentlichen Grundstücksbestandteilen zählen nicht im Eigentum/gesteigertem Nutzungsrecht von Mietern stehende Anlagen, Gebäude usw.

Absatz 3

Die Abweichung von § 11 Absatz 2 Ziffer 1 ermöglicht, die Einnahmen nicht im Haushaltsplan, sondern im Sondervermögen auszuweisen. Die Abweichung von § 64 Absatz 2 Satz 1 ermöglicht es, die Einnahmen aus dem Verkauf von Grundstücken nicht dem Grundstock für Grunderwerb, sondern dem Sondervermögen zuzuordnen.

Zu § 2 „Zweck"

Das Sondervermögen soll vorrangig die Umgestaltung des Gebietes „Innenstädtischer Hafenrand" und darüber hinaus Maßnahmen der Zukunftsinvestition „Hafenerweiterung Altenwerder" finanzieren. Dies schließt eine gegebenenfalls notwendig werdende ergänzende Finanzierung durch den Haushalt nicht aus. Zur Finanzierung seiner Aufgaben stehen dem Sondervermögen neben den Einnahmen aus der Veräußerung der Grundstücke auch Zwischenfinanzierungskredite, Mietzahlungen der im Gebiet „Innenstädtischer Hafenrand" ansässigen Mieter und sonstige Einnahmen zur Verfügung. Diese Einnahmen dienen der Finanzierung

- der für die Umnutzung des Gebietes „Innenstädtischer Hafenrand" erforderlichen Infrastruktur- und Entwicklungsvorhaben
- des Ankaufs der von der GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH im Hafengebiet erworbenen Liegenschaften, Nutzungsrechte, Anlagen und Gebäude sowie der Erstattung der damit verbundenen Nebenkosten
- des Erwerbs von Liegenschaften Dritter im Gebiet „Innenstädtischer Hafenrand"
- der getätigten und noch erforderlichen Aufwendungen für die Verlagerung von Betrieben, die im Gebiet „Innenstädtischer Hafenrand" ansässig waren oder sind
- der Erstattung von sonstigen Aufwendungen der GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH, die diese im Rahmen der Geschäftsbesorgung für das zu gründende Sondervermögen getragen hat und zukünftig noch tragen wird
- Maßnahmen der Zukunftsinvestition „Hafenerweiterung Altenwerder".

Zu § 3 „Stellung im Rechtsverkehr"

Absatz 1

Absatz 1 wirkt sich im Außenverhältnis bei der Kreditaufnahme aus.

Zu § 6 „Wirtschaftsführung"

Absatz 1

Grundsätzlich sollen die Einnahmen des Sondervermögens die Ausgaben decken. Da der Zeitpunkt der Vereinnahmung der Veräußerungserlöse nicht gleichzeitig mit dem Kostenanfall auftreten wird, ist es erforderlich, daß das Sondervermögen in die Lage versetzt wird, eine Vorfinanzierung durch Kreditaufnahme sicherzustellen.

Zu § 7 „Jahresabschluß"

Absatz 2

Die Regelung in Satz 1 geht über die Vorlagepflicht gemäß § 85 Satz 1 Ziffer 2 der Landeshaushaltsordnung hinaus.

Anlage zum Gesetz über das „Sondervermögen Stadt und Hafen"

„Anlage zu § 1 Absatz 2 Satz 2

Belegenheit	Mieter
Am Sandtorkai 6–7	Kaffee-Lagerei N.H.L. Hinsch & Cons. oHG (GmbH & Co.)
Magdeburger Straße 1	Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft
Magdeburger Straße 3	Gebr. Heinemann KG
Magdeburger Straße 5–7	Lagerhausgesellschaft Friedrich Sänger KG & Georg P. Möller
Magdeburger Straße 11–17	Dierke & Cons. Nachfolger GmbH & Co. Lagerhaus KG
Magdeburger Straße 19	Koch
Magdeburger Straße 6	FRIGO Gefrierhaus GmbH & Co. KG"

Anlage 2

Fünftes Gesetz zur Änderung des Hafenentwicklungsgesetzes

Vom .....

Einziger Paragraph

Das Hafenentwicklungsgesetz vom 25. Januar 1982 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 19), zuletzt geändert am 10. Dezember 1996 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 310), wird wie folgt geändert:

1. § 5 wird wie folgt geändert:
   a) Der bisherige Text wird Absatz 1.
   b) Es wird folgender Absatz 2 angefügt:
   „(2) Der Senat wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung innerhalb der in Anlage 1f zu § 2 Absatz 2 des Hafenentwicklungsgesetzes kartographisch dargestellten Flächen und der in Ziffer 1.6 der Anlage 2 zu § 2 Absatz 2 des Hafenentwicklungsgesetzes verbindlich beschriebenen Grenzen dieser Flächen die Grenzen des Hafengebiets zu ändern, wenn sowohl die Entwicklung der an die Innenstadt gebundenen Nutzungen als auch die Hafenentwicklung eine Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes erfordern und die dortigen hafenwirtschaftlichen Nutzungen erforderlichenfalls an andere Standorte im Hafengebiet verlagert werden können."
2. Hinter Anlage 1e zu § 2 Absatz 2 des Hafenentwicklungsgesetzes wird die aus der Anlage ersichtliche Anlage 1f zu § 2 Absatz 2 des Hafenentwicklungsgesetzes eingefügt.
3. Hinter der Ziffer 1.5 der Anlage 2 zu § 2 Absatz 2 des Hafenentwicklungsgesetzes wird die aus der Anlage ersichtliche neue Ziffer 1.6 der Anlage 2 zu § 2 Absatz 2 des Hafenentwicklungsgesetzes eingefügt.

noch Anlage 2

Begründung

A.
Allgemeines

Das in der Anlage gekennzeichnete Gebiet „Innenstädtischer Hafenrand" ist derzeit Hafengebiet nach § 2 HafenEG und damit ausschließlich für Hafenzwecke im Sinne des § 1 Absatz 4 Hafen EG bestimmt. Das städtische Grundeigentum an diesen Flächen unterfällt dem Veräußerungsverbot nach § 1 Absatz 5 Satz 2 HafenEG.

Mit den Mitteilungen des Senats an die Bürgerschaft: „Hamburgs Standort- und Hafenentwicklung im 21. Jahrhundert (Bürgerschaftsdrucksache 15/7460 vom 20. Mai 1997) und „Finanzierung der Zukunftsinvestition ‚Hafenerweiterung Altenwerder'" (Bürgerschaftsdrucksache 15/7461 vom 20. Mai 1997) ist dargelegt worden, daß zur Wahrung der aus deutscher Vereinigung, EU-Erweiterung und Ostöffnung resultierenden Entwicklungschancen Hamburgs im gesamtstädtischen Interesse sowohl eine großflächige Innenstadterweiterung als auch die Hafenerweiterung Altenwerder erforderlich sind.

Für die Innenstadterweiterung ist von Größe, Lage und Verfügbarkeit her einzig das Gebiet „Innenstädtischer Hafenrand" geeignet. Die dort noch vorhandenen hafenwirtschaftlichen Nutzungen sollen soweit erforderlich an andere Standorte im Hafengebiet verlagert werden. Das Gebiet soll zugunsten einer gemischten Nutzung von Wohnen, Gewerbe, Büros, Handel, Freizeit- und Touristikeinrichtungen umgewandelt und die städtischen Grundstücke dazu verkauft werden. Die Erlöse aus den Verkäufen sollen auch zur Finanzierung von Maßnahmen der Hafenerweiterung Altenwerder eingesetzt werden und dienen so den Zielen der Hafenentwicklung.

Um weder hafenentwicklungspolitische Zielsetzungen noch hafenwirtschaftliche Interessen noch die Umwandlungsmöglichkeiten zu beeinträchtigen, ist eine bedarfsgerechte schrittweise Entlassung der Flächen des innenstädtischen Hafenrandes geboten. Die Schrittfolge soll bedarfsgerecht nach den Möglichkeiten einer vorteilhaften Umnutzung, nach den Erfordernissen der Hafenentwicklung sowie den wirtschaftlichen Verlagerungsmöglichkeiten erfolgen. Die Umnutzung des innenstädtischen Hafenrandes erfordert die Grundsatzentscheidung, daß eine entsprechende Entlassung aus dem Hafengebiet erfolgen soll. Ausgestaltung und Ablauf der Umnutzung sowie der Entlassung aus dem Hafengebiet erfordern situations- und bedarfsbezogene Planungen und Entscheidungen im Einzelfall, die dem Senat obliegen sollen.

Die Gesetzesänderung ermächtigt deshalb den Senat zu einer Grenzänderung im Verordnungswege und erfüllt zugleich die Anforderungen des Artikels 80 Absatz 1 Satz 2 des Grundgesetzes, indem der Verordnungsermächtigung ihrerseits Grenzen nach Inhalt, Zweck und Ausmaß gesetzt sind.

B.
Begründung zum einzigen Paragraphen

Zu Nr. 1a

Durch die Einfügung eines neuen Absatzes 2 wird gesetzessystematisch eine Wandlung des ursprünglichen Satzes 1 in einen Absatz 1 erforderlich. Inhaltliche Änderungen sind damit nicht verbunden.

Zu Nr. 1b

§ 5 Absatz 2 beschreibt den Rahmen, innerhalb dessen der Senat ermächtigt sein soll, Flächen aus dem in der Anlage näher bezeichneten Teil des Hafengebiets aus dem Hafengebiet zu entlassen. Da der gesetzliche Auftrag der Hafenerweiterung (vgl. § 1 Absatz 5 HafenEG) in der Gestalt des § 1 Absatz 2 HafenEG unverändert fortbesteht, ist eine Grenzänderung durch den Senat an die Voraussetzungen gebunden, daß (1.) die gesamtwirtschaftlichen Herausforderungen Hamburgs eine städtebauliche Entwicklung dieser Flächen erfordern („ . . . die Entwicklung der an die Innenstadt gebundenen Nutzungen . . . eine Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes erfordern"), daß (2.) gleichzeitig damit den langfristigen Zielen der Hafenentwicklungsplanung (insbesondere der Finanzierung von Maßnahmen der Hafenerweiterung Altenwerder) Rechnung getragen wird („ . . . als auch die Hafenentwicklung eine Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes erfordern") und daß (3.) keine Bestandsänderung eintritt („ . . . die dortigen hafenwirtschaftlichen Nutzungen erforderlichenfalls an andere Standorte im Hafengebiet verlagert werden können").

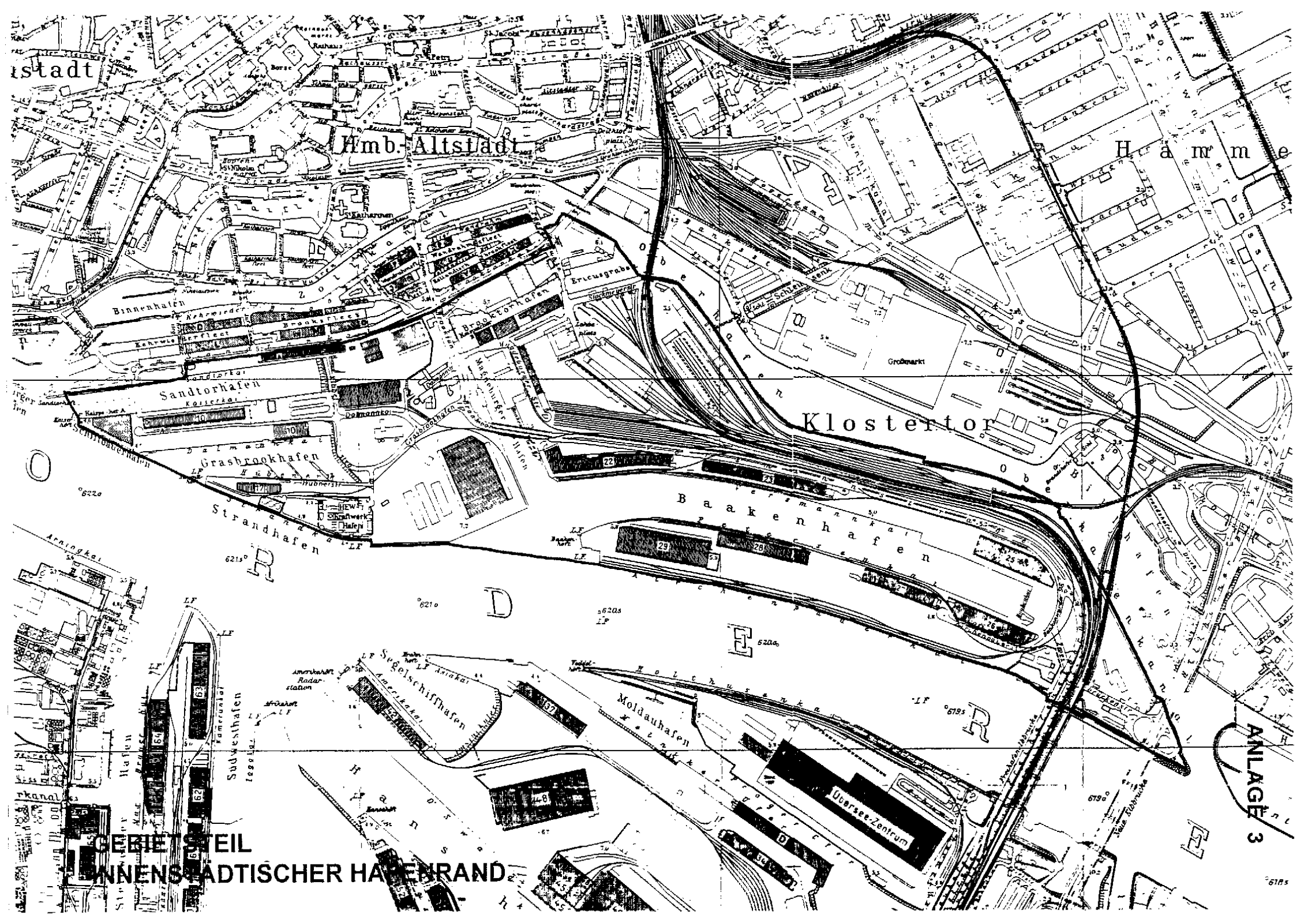
Die Gesamtheit dieser drei Tatbestandsvoraussetzungen zeigt zugleich die Bedingungen auf, deren Erfüllung allein die Qualität und die Perspektiven des Standorts Hamburg im Interesse des Gemeinwohls garantieren bzw. sichern kann.

Zu Nr. 2

Die Anlage 1f zu § 2 Absatz 2 HafenEG enthält zur besseren Übersicht eine kartographische Darstellung des Gebiets nach § 5 Absatz 2 HafenEG.

Zu Nr. 3

Die neue Ziffer 1.6 der Anlage 2 zu § 2 Absatz 2 HafenEG enthält die alleinverbindliche verbale Beschreibung der Grenzen des Gebiets nach § 5 Absatz 2 HafenEG.


Hmb.-Altstadt
Hamme
Klostertor
Binnenhafen
Sandtorhafen
Grashrookhafen
Strandhafen
Baakenhafen
Segelschiffhafen
Moldauhafen
Übersee-Zentrum
Großmarkt
Ericusgraben
Brooktorhafen
Südwesthafen
Hansahafen
Oberhafen
Kaiserkai
Dalmannkai
Holzhafenkanal
Amerikakai
Radarstation
Kraftwerk
Hafen
Schleusenkanal
Neuer Rubenkamp
Sudwesthafen
Anniegkai
Tamerunkai
Strickhaft
Amerikahaft
Bunkerhaft
Tankhaft
Kaiserhaft
Schiffbauerhafen
Dalmannkai
Hubnerstr.
Sandtorkai
Kaiserkai
Brooktorkai
Wandrahmfleet
Kehrwiederfleet
Kehrwieder
Deichstr.
Reichenstr.
Reichenbrücke
Neuer Rubenbrücke
Hafenbahnbrücke
Hafenbahnbrücke
Hansastr.
Sachsenstr.
Suchenstr.
Sachsenbrücke
Sachsenbrücke
Rathaus
Börse
Neuer Markt
St. Nikolai
St. Katharinen
St. Petri
Alter Markt
Alter Fischmarkt
Deichtor
Deichtorplatz
Deichtorhallen
Hafenbahnbrücke
Hafenbahnbrücke
Hafenbahnbrücke

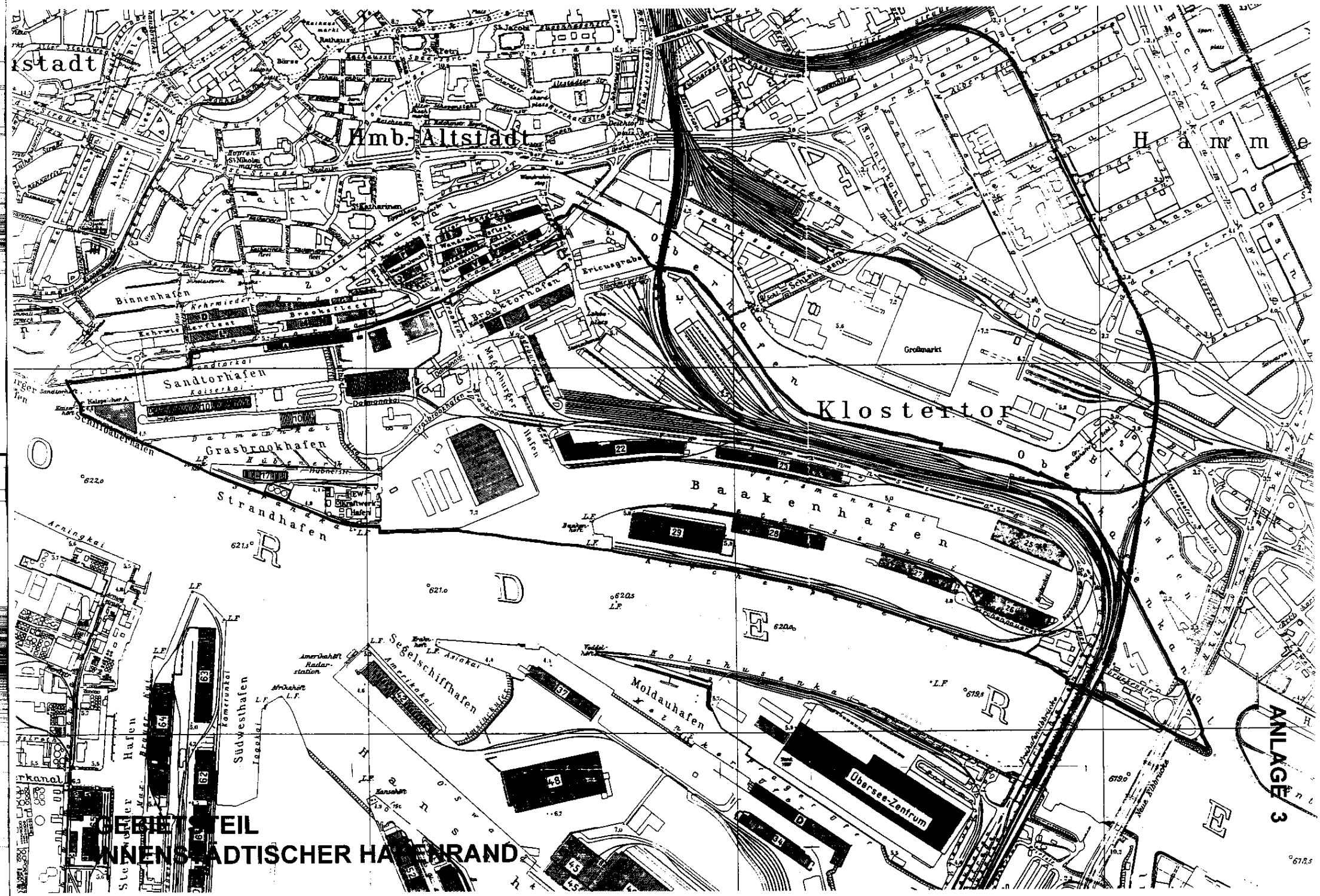
noch Anlage 2

2. Ziffer 1.6 der Anlage 2 zu § 2 Absatz 2 des Hafenentwicklungsgesetzes

„1.6 Innere Grenze im Bereich innenstädtischer Hafenrand:

Beginn am Schnittpunkt der Flurstücksbegrenzung des Wasserflurstücks Nr. 1626 der Gemarkung Altstadt Süd (Sandtorhafen) mit der Wasserseite der Ufermauer (Sandtorkai), dieser in östlicher Richtung folgend bis zum Schnittpunkt mit der östlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks Nr. 1559, dieser in nördlicher Richtung folgend bis zum Schnittpunkt mit der südlichen Flurstücksgrenze des Straßengrundstücks Am Sandtorkai (Flurstück Nr. 1584), dieser und den südlichen Flurstücksgrenzen der Straßenflurstücke Nr. 1285 (Am Sandtorkai) und Nr. 1152 (Brooktorkai) in östlicher Richtung folgend bis zum Schnittpunkt mit der südwestlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks Nr. 1038, über das Flurstück Nr. 1038 bis zum Schnittpunkt mit der westlichen Flurstücksgrenze des Straßengrundstücks Poggenmühle (Flurstück Nr. 1141), über das Flurstück Nr. 1141 bis zum Schnittpunkt der südwestlichen Flurstücksgrenze des Straßengrundstücks Oberbaumbrücke (Flurstück Nr. 1147) mit der Flurstücksgrenze des Flurstücks Nr. 1166, der nordöstlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks Nr. 1141 in nordwestlicher Richtung folgend bis zur Wasserseite der Ufermauer am Südufer des Wandrahmfleets, der Wasserseite der Ufermauer in nordöstlicher Richtung folgend bis zum Schnittpunkt mit der südwestlichen Flurstücksgrenze des Wasserflurstücks Nr. 900 (Zollkanal, Oberhafen), dieser in südöstlicher Richtung folgend bis zum Schnittpunkt mit der östlichen Begrenzung des Wassergrundstücks Nr. 981 der Gemarkung Altstadt Süd (Ericusgraben), der Flurstücksgrenze in südöstlicher Richtung folgend bis zum Schnittpunkt mit der Wasserseite der südlichen Ufermauer des Oberhafens und Oberhafenkanals, dieser in wechselnden Richtungen folgend bis zum Schnittpunkt mit der nordöstlichen Grenze des Flurstücks Nr. 995, dieser in südöstlicher Richtung folgend bis zum Schnittpunkt mit der nordöstlichen Begrenzung des Wasserflurstücks Nr. 1004 (Norderelbe), dem Nordufer der Norderelbe (Wasserflurstücke Nr. 1004 und Nr. 1619) in nordwestlicher Richtung folgend bis zum westlichen Eckpunkt der Wasserseite der Kaianlage Kirchenpauerkai, von dort aus in gerader, westlicher Verbindung bis zum Schnittpunkt mit dem südlichen Knickpunkt an der Wasserseite der Kaianlage Strandkai an der Südgrenze des Flurstücks Nr. 1535, dieser in wechselnden Richtungen folgend bis zum Schittpunkt mit der südwestlichen Begrenzung des Wasserflurstücks Nr. 1110 (Grasbrookhafen), dieser in nordwestlicher Richtung folgend bis zur Wasserseite der Ufermauer am Schiffbauer Hafen, der Wasserseite der Ufermauer am Schiffbauer Hafen in nordwestlicher Richtung folgend bis zum Kaiserhöft, der Wasserseite der Ufermauer am Kaiserhöft in wechselnden Richtungen folgend bis zum Schnittpunkt mit der südwestlichen Begrenzung des Wasserflurstücks Nr. 1626 (Sandtorhafen), dieser in nordwestlicher Richtung folgend bis zum Schnittpunkt mit der südöstlichen Wasserseite der Ufermauer am Sandtorkai."

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier durch Lütcke & Wulff, Heidenkampsweg 76 B, 20097 Hamburg, Tel. (040) 23 51 29-0


Hmb. Altstadt
Hamme
Klostertor
Großmarkt
Binnenhafen
Sandtorhafen
Grasbrookhafen
Strandhafen
Baakenhafen
Segelschiffhafen
Moldauhafen
Übersee-Zentrum
Südwesthafen
Hafen
Oberhafen
Zollkanal
Sudkanal
Nordkanal
Spaldingstraße
Versmannkai
Holthusenkai
Amerikakai
Asiakai
Kaiserkai
Dalmannkai
Hubnerstr.
Magdeburger Hafen
Ericusgraben
Brooktorhafen
Brookfleet
Kehrwiederfleet
Kehrwieder
Deichstraße
Steinwerder
Kamerunkai
Ingaskai
Arningkai
Amerikahöft
Radarstation
Afrikahöft
Kanalhöft
Neue Nöhrmöde
Schleusenkanal
Schleusenbrücke
Sandthorquai
Alter Steinweg
Reichenstraße
Rathausmarkt
Rathaus
Börse
St. Katharinen
St. Nikolai
St. Petri
St. Jacobi
Spieringstraße
Ericusstraße
Deichstraße
Sparplatz
Gotenkai
Frankenkai
Sachsenkai
Wandrahm
Kaiserhöft