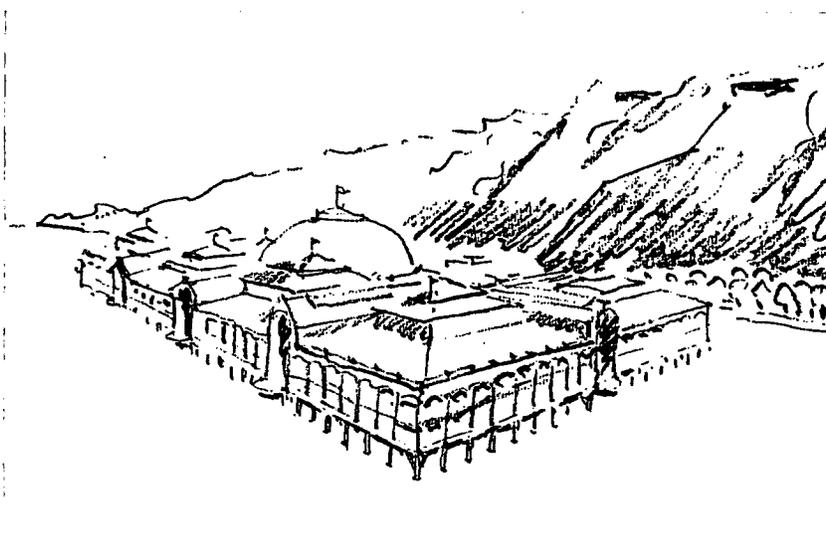


Transsibirische Eisenbahn, Transsib-Waggon: Vom Hamburger Hafen auf dem Schienenweg nonstop durch ganz Asien bis an die



Hamburger Transsib-Bahnhofshalle (Entwurf), Architekten-Ehepaar Volkenborn: So wichtig wie der Suez-Kanal?

„Für China die wichtigste Stadt Europas“

Hamburgs neue Traumrolle: Ostasiens wirtschaftlicher Vorposten im Westen

Hamburg und Lübeck als Kernstädte einer „Neuen Hanse“, an der Elbe die Endstation der Transsibirischen Eisenbahn – mit phantastisch anmutenden Vorschlägen sorgt eine Hamburger Architektengruppe für

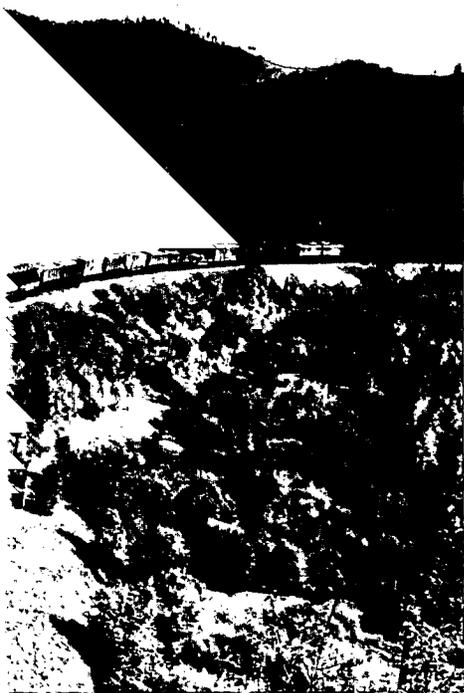
Aufsehen. Daß die wirtschaftlich stagnierende Seehafenstadt eine neue Rolle als „europäischer Brückenkopf“ ostasiatischer Handelsnationen spielen soll, indes nicht Utopie, sondern „offizielle Senatspolitik“.

Das Nordufer der Elbe zählt über weite Strecken nicht gerade zu den Schmuckstücken Hamburgs. Zwischen den Landungsbrücken von St. Pauli und den bunten Kapitänshäusern in der Ausflugsidylle Övelgönne gammelt seit langem eine sechs Kilometer lange Uferpartie vor sich hin wie ein stinkender Hering; das Gebiet um den alten Fischereihafen und den Altonaer Fischmarkt.

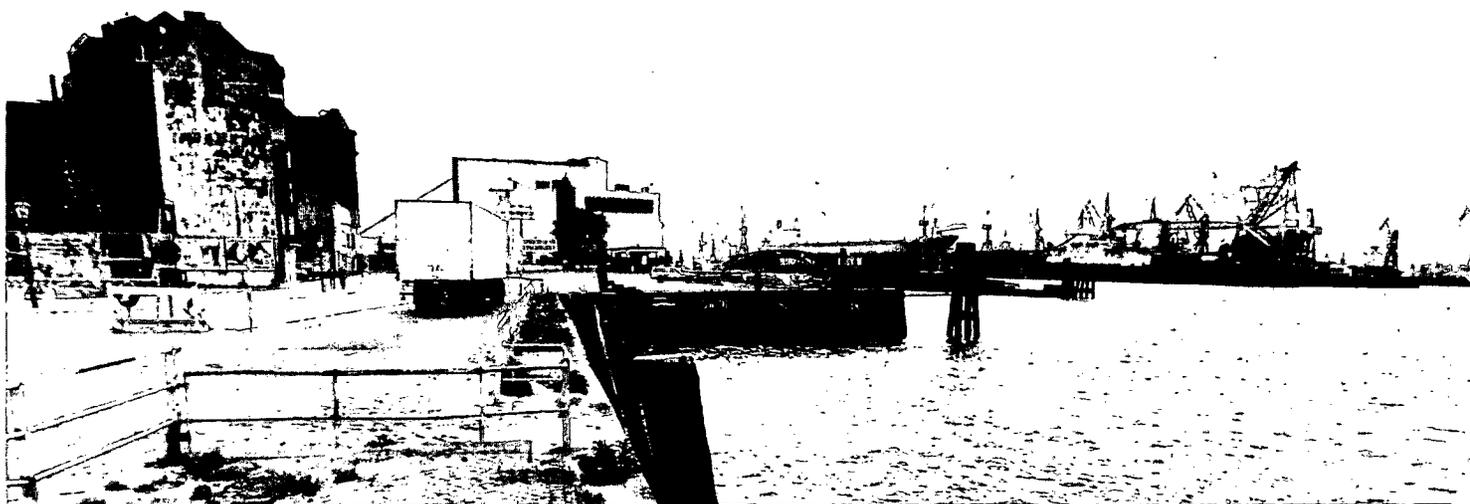
Wo Hafenkranne rosten und Kaimauern verrotten, weil dort seit Jahren kein Fabrikschiff mehr Fisch anlandet, und wo nachts nur die billigen Bräute vom Autostrich für nennenswertes Verkehrsaufkommen sorgen – ausgerechnet in dieser tristen Wirtschaftsbrache sehen fast hundert Architekten und Planer aus aller Welt eine blendende Zukunftschance für die von Abwande-

rung und Arbeitslosigkeit geplagte Stadt.

„Eine nie erwartete Fülle von Ideen und Konzepten“, rühmt Hamburgs Oberbaudirektor Professor Egbert Kosak, sei erarbeitet worden, nachdem der Senat letztes Jahr zu einem internationalen Ideenforum zur Neugestaltung des vernachlässigten Uferstrichs eingeladen hatte. Die Resultate – vom monumen-



Pazifikküste bei Wladiwostok?



Hamburger Plangebiet Altonaer Elbufer: Transsib-Endstation unter dem Strom?

talien Medienquartier bis zum Wohnviertel mit Jachthafen und Lunapark – präsentiert die Baubehörde derzeit in einer Wanderausstellung, die nach dem Start in Hamburg demnächst auch in Marseille, London und Athen gezeigt werden soll.

Eine der planerischen Visionen, die zugleich Gegenstand eines neuerschienenen Bildbandes* sind, sprengt alle Dimensionen: Der Entwurf, erarbeitet von dem Hamburger Architekten-Ehepaar Uta und Heinz Volkenborn sowie deren Kollegen Gottfried Sudbrack, Wolfgang Schultz-Coulon und Reinhard Schier, sieht für das Altonaer Elbufer allen Ernstes ein Bauwerk mit der gleichen wirtschaftspolitischen Bedeutung vor, wie sie

* Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg (Hg.): „Stadt am Hafen – Hafenstadt“. Christians Verlag, Hamburg; 152 Seiten; 29,80 Mark.

„der Suez-Kanal und der Panama-Kanal für den Seehandel“ haben.

Die „Real-Utopisten“, wie der Hamburger Architektur-Kritiker Manfred Sack das Volkenborn-Team respektvoll tituliert, schlagen vor, auf einer künstlichen Elbinsel vor dem alten Fischereihafen eine Art europäische Endstation der Transsibirischen Eisenbahn, der „Transsib“, zu errichten.

Eine Breitspurbahn vom Elbufer zum Ostseehafen Lübeck-Travemünde und eine Eisenbahnfähre zum sowjetischen Klaipeda, dem früheren Memel, sollen Hamburg mit der längsten Bahnstrecke der Welt verknüpfen – und somit eine direkte Schienenverbindung bis zur asiatischen Pazifikküste schaffen, wo in Wladiwostok Fährschiffe für Anschluß nach Japan sorgen (siehe Schaubild Seite 65).

Wo früher die Hamburger Fischdampfer anlegten, schwebt der Architektengruppe ein neuer Eisenbahn-Elbtunnel vor, mit einem unterirdischen Personenbahnsteig und mit „Verbindung zu einem in der Elbe schwimmenden Kristallpalast“, der dem Bahnhof und einem „Ostasien-Handelszentrum“ Quartier bieten soll. Wer dort den berühmtesten Expreßzug der Welt besteigt, soll non-stop mehr als ein Viertel des Erdumfangs umkreisen können, eine Strecke, die mehr als doppelt so lang ist wie die Transkontinentale zwischen New York und San Francisco.

Den Hamburger Transsib-Planern geht es freilich weniger um den Personen- als um den Frachtgutverkehr auf der Sieben-Tage-Strecke: Die Waggons aus Wladiwostok und Yokohama sollen eines Tages tief unter der Elbe direkt in

den – schon vorhandenen – gigantischen Hamburger Containerhafen südlich des Flusses rollen. Von dort aus werden die Ladungen dem Konzept zufolge „auf dem Land- oder Wasserweg nach Westeuropa, Südeuropa und nach Afrika“ weiterverfrachtet.

Am Elbufer wollen die Planer die Nachbildung einer Hansekogge plazieren – ein durchaus sinnfälliges Wahrzeichen. Denn mit ihrer Transsib-Idee möchten sie das Fundament für eine „Neue Hanse“ legen.

Wie zu Zeiten des mittelalterlichen Städtebundes, als Hamburger und Lübecker Handelsherren russische Pelze



Chinesische Schule in Hamburg
„Brückenkopf für Ostasien“

gen Westen oder englische Tuche gen Osten schipperten, sollen die beiden alten Hansestädte dank Transsib-Anschluß aufs neue aufblühen – als „Orte des Zwischenhandels zwischen Ost und West“ (Volkenborn).

So kurios die Forderung nach einer „Rückbesinnung auf den Gedanken des Hansischen Bundes“ von 1356 auch anmutet – die Idee einer Transsib-Verlängerung auf der Trasse der historischen Handelsstraßen enthält zu viele realistische Versatzstücke, als daß die Volkenborn-Utopie als schiere Spinnerei abgetan werden könnte.

Eine Ostseefähre, die Kiel oder Lübeck mit dem Transsib-Anschlußbahnhof Klaipeda verbindet, war letztes Jahr bereits Gegenstand eines Bonner Kabinettsbeschlusses: Das Verkehrsministerium wurde damals ermächtigt, einschlägige Expertengespräche mit der Sowjet-Union zu führen.

Und die Kieler Landesregierung ist nach wie vor der Auffassung, die Einrichtung einer Fährverbindung mit der Sowjet-Union lasse „eine Anstoßwirkung“ (Ministerpräsident Uwe Barschel) für die lahrende Wirtschaft des nörd-



Ostasien-Freund von Dohnanyi (2. v. r.): „Verborgene Signale“

lichsten Bundeslandes erwarten, das Spötter seit langem „Schläfrig-Holstein“ nennen.

Sollten die – auch von bundesdeutschen Osthandelsfirmen ersehnten – Fährschiffe tatsächlich einmal auf der Ostsee pendeln, könnten sie die Handelsströme zwischen Ost und West dramatisch verändern. Für diesen Fall fürchten Westdeutschlands Reeder, wie Verbandssprecher warnen, eine zunehmende „Staubsaugerwirkung“ auf den traditionellen maritimen Frachtverkehr von und nach Fernost.

Schon bald könnte der Schifffahrt zwischen Westeuropa und Ostasien eine „in ihrer Auswirkung kaum abschätzbare Konkurrenz“ („Wirtschaftswoche“) erwachsen: Die Sowjet-Union bemüht sich derzeit um die Fertigstellung der sogenannten Baikal-Amur-Magistrale (BAM), einer Bahnlinie, die nördlich der 1902 eröffneten, völlig überlasteten Transsibirischen Eisenbahn verläuft und den Schienenweg zum Pazifik um 500 bis 600 Kilometer verkürzt.

Über die in Moskau als „Jahrhundertbauwerk“ gepriesene BAM-Strecke, die Hunderte von Flüssen überbrückt und sieben Gebirgsketten überwindet, sollen eines Tages Güterzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern donnern. Die Frachtlaufzeiten würden sich damit gegenüber dem Seeweg weiter verkürzen.

Während selbst moderne Containerschiffe für die Route via Suez (22 000 Kilometer) dreißig Tage brauchen, will die Sowjet-Union anbieten, mit Hilfe der BAM Standardcontainer in 16 Tagen von London nach Yokohama (13 000 Kilometer) zu transportieren – und das

* Mit dem chinesischen Ministerpräsidenten Zhao Ziyang bei dessen Hamburg-Besuch im Juni letzten Jahres: mit einem Modell des gemeinsam mit China geplanten Mini-Airbus von MBB.

zu Preisen, die im Schnitt um zehn bis fünfzehn Prozent unter den üblichen Schiffstarifen liegen.

Zwar behaupten Vertreter der Hafengewirtschaft, der Seeweg nach Fernost sei nach wie vor der sicherste. Und auch Hamburger Politiker vernahmen bei UdSSR-Besuchen Klagen ihrer Gastgeber über Schlamperei im sowjetischen Bahnverkehr: „In einer Art Bermuda-Dreieck in der Taiga“ (ein Senatsbeamter) seien schon ganze Güterzüge samt Ladung verschwunden; nur der eine oder andere Waggon sei Jahre später irgendwo im Grünen wieder aufgetaucht, umgebaut zur Datscha.

Dennoch, fürchten westdeutsche Reeder, sei der Trend zur Transsib langfristig nicht aufzuhalten. Schon auf der alten Strecke nach Wladiwostok rollen pro Jahr mehr als 60 000 Normcontainer von zwanzig Fuß Länge. Die künftige Kapazität der neuen BAM schätzen Fachleute auf mehr als 400 000 Container – das wäre das Vierfache dessen, was die deutsche Reederei Hapag-Lloyd letztes Jahr im Ostasiendienst bewältigte.

Wenn der Zug zur Bahn anhält oder durch eine Eisenbahnfährverbindung auf der Ostsee noch verstärkt wird, drohen Teilen der westdeutschen Wirtschaft spürbare Einbußen: Nicht nur, daß dann womöglich „Schiffe verschrottet“ werden müßten, wie der Norddeutsche Rundfunk schon warnte – auch als Umschlagplatz könnte Hamburg unter Umständen an Bedeutung verlieren.

Falls das Frachtgut aus dem fernsten Osten, wie es der Kieler Regierung verschwebt, künftig in einem schleswig-holsteinischen Fährhafen umgeschlagen wird, muß Hamburg „befürchten, daß es abgekoppelt wird und die Faszilitäten seines Hafens teilweise umgangen werden“, sagt Wolfgang Rosebrock von der

Hamburger Wirtschaftsbehörde – eine Überlegung, die das Volkenborn-Team zu der Idee inspirierte, den Umschlaghafen Hamburg und den Fährhafen Lübeck per Transsib-Verlängerung zu einer neuen hansischen Zweckgemeinschaft zu vereinen.

Auch Hamburger Senatsplaner meinen, die Hafenstadt müsse bedacht sein, im Zeitalter zunehmender Container-Schientransporte weiterhin „möglichst viele Verkehrsströme“ nach Hamburg zu ziehen, wie Hans-Gottfried von Rohr, Wirtschaftsexperte im Staats- und Planungsamt, sagt. Und keineswegs als Utopie beurteilen Senatsbeamte einen zweiten Grundgedanken des Transsib-Teams: „Das Bemühen, Hamburg zum europäischen Brückenkopf für den Ostasienhandel zu machen, ist“, so Chefplaner von Rohr, „bereits offizielle Senatspolitik.“

In der Tat hat der Stadtstaat in den letzten Jahren beim Buhlen um transsibirische Handelspartner verblüffende Erfolge erzielt – vor allem dank eines ausgeprägten Fernost-Faibles seines Bürgermeisters Klaus von Dohnanyi.

Der Sozialdemokrat hatte schon 1969, damals noch Staatssekretär des Bonner Wirtschaftsministers Karl Schiller, ein Buch über „Japanische Strategien“ verfaßt. Zu seiner bevorzugten Lektüre zählen seither Titel wie „Verborgene Signale – Über den Umgang mit Japanern“. Goodwill-Touren führten ihn nach Osaka und nach Tokio, wo die Stadt ein eigenes „Representation Office“ eingerichtet hat.

Solche Bemühungen zahlen sich offenbar aus. Mittlerweile haben 150 japanische Unternehmen ihren Sitz in der Hansestadt. Siebzig Prozent des bundesdeutschen Seeverkehrs mit Japan (einschließlich Transithandel) gehen über den Hamburger Hafen.

Zwar ist es Hamburg nicht gelungen, als Firmensitz dem von japanischen Unternehmen traditionell bevorzugten Düsseldorf den Rang abzulaufen. Dafür aber ist die Hansestadt für China, wie Wirtschaftssenator Volker Lange nicht ohne Stolz resümiert, mittlerweile „die wichtigste Stadt Europas“.

Seit sich Peking gen Westen geöffnet hat, brummt der bundesdeutsche China-Handel. Und was immer die Volksrepublik nach Westeuropa exportiert, Daun oder Därme, Champignons oder Chemikalien, Pelze oder Papierblumen – kein anderer Hafen ist am Umschlag stärker beteiligt als Hamburg. Aus der Hansestadt, wo jeden Tag ein Schiff nach Fernost ausläuft, will China, zum Beispiel, mal eben eine komplette Brauerei importieren; gemeinsam mit der MBB-Luftwerft wird derzeit in Hamburg ein deutsch-chinesischer Mini-Airbus konzipiert.

Ob Chinas Ministerpräsident Zhao Ziyang, wie letztes Jahr im Juni im Großen Festsaal des Hamburger Rathauses, bei Jasmintee und Stangenspar-

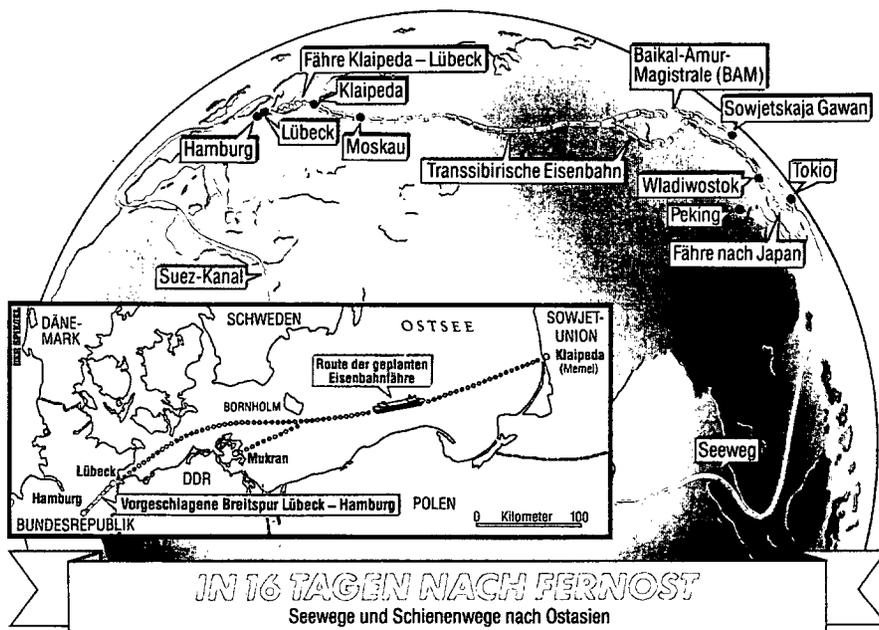
gel die deutsch-chinesische Freundschaft beschwört, ob Wirtschaftssenator Volker Lange, wie im vergangenen Oktober in der „Großen Halle des Volkes“ in Peking, „Chinas Öffnung als Hamburgs Chance“ würdigt – stets wird die Hansestadt als „Vorposten der VR China in Westeuropa“ (Lange) gepriesen.

Peking hat denn auch letztes Jahr sein Zentrum für den gesamten Westeuropahandel, die China United Trading Corporation GmbH, in Hamburg angesiedelt – mit „sehr gutem Erfolg“, so Executive Director Lang Fengtong.

„Eine einmalige Chance“ für Hamburgs Position auf dem Zukunftsmarkt China sehen hanseatische Banker wie Heinz Arno Wascheck vom Vorstand der Vereins- und Westbank überdies in einem Partnerschaftspakt, den Hamburg unlängst mit Schanghai besiegelt hat,

Trotz all dieser Kontakte zu den neuen Freunden in Fernost wissen Hamburgs Politiker, daß die Wirtschaftsbeziehungen zu China wie zu Japan höchst sensibel sind. Oppositionsführer Hartmut Perschau hat bei einem Tokio-Besuch schon „Klagen der japanischen Wirtschaft über unseren teuren Hafen“ vernommen.

Die Chinesen bevorzugen bei einigen Handelsgütern bereits zunehmend den Schienen- gegenüber dem Seeweg – teils aus Kostengründen, teils wegen Kapazitätsproblemen in ihren eigenen Häfen. Dort würden Schiffe bisweilen „vierzig bis sechzig Tage lang“ nicht abgefertigt, weiß Werner Küpper, Außenhandelsreferent der Hamburger Wirtschaftsbehörde. Die Transsibirische Eisenbahn werde daher für China mehr und mehr zum „bevorzugten Transportmittel“.



der größten Stadt des volkreichsten Landes der Erde.

Weil Hamburg „in China nicht nur ein Strohflecken anzünden will“ (Senator Lange), bemüht sich die Stadt um möglichst vielfältige Freundschaftsbande. Dohnanyi lädt zu einem „Festival chinesischer Kultur“ nach Hamburg. Der NDR und der Sender Schanghai wollen einen TV-Programmaustausch vereinbaren, Hamburger Fußballtrainer reisen zur Weiterbildung nach China, die Uni Schanghai hilft Hamburg mit Sinologen aus.

In Hamburg existiert schon heute eine chinesische Schule. Und der Pekinger Kulturminister Zhu Muzhi ist, im Mai letzten Jahres, eigens an die Elbe gereist, um sich über die Förderung der „Stadtteil-Kulturarbeit“ durch den Senat zu informieren – unter anderem durch einen Staatsbesuch in dem mit Staatsknete betriebenen, alternativ angehauchten Stadtteil-Zentrum „Motte“ zu Hamburg-Ottensen.

Bürgermeister von Dohnanyi gibt sich zwar zuversichtlich, daß auf Dauer „die bewährten Handelswege nicht beeinträchtigt“ werden. Und im „Hafenhaus“, wo 250 Firmen mit dem Unternehmen „Hafen Hamburg“ eine gemeinsame Repräsentanz unterhalten, hofft Vorstand Klaus-Dieter Fischer, daß der Hafen mit seinem „einzigartigen Infrastrukturgeflecht“ und mit seinen weltweiten Verbindungen („7000 Linienabfahrten pro Jahr“) jedem anderen Umschlagplatz „irgendwo auf der grünen Wiese“ weit überlegen bleibt.

Dennoch scheint der zur Schau gestellte Optimismus ein wenig durch die Befürchtung gedämpft, daß eines Tages ein Teil des Transsib-Bahnguts aus Fernost in einem Ostseehafen der DDR oder Schleswig-Holsteins umgeschlagen und von dort zum Beispiel per Bahn über Europas größten Verschiebebahnhof im niedersächsischen Maschen weiterverfrachtet werden könnte – vorbei an Hamburg. Welcher Ostseehafen in die-

sem Fall ins Geschäft kommt, ist derzeit völlig offen.

Zunächst schien alles auf den Standort Kiel oder Lübeck-Travemünde zu deuten, nachdem die Sowjet-Union 1981 der Bonner Regierung Interesse an einer Fährverbindung von Klaipeda nach Schleswig-Holstein signalisiert hatte, mit einer gemeinsam betriebenen Umspuranlage auf westdeutschem Boden. Offenbar war Moskau aus politischen wie aus strategischen Gründen daran gelegen, mit Hilfe der Fähre das Schienennetz des Krisenlandes Polen zu umgehen. Mit einer Antwort auf die sowjetische Offerte ließ Bonn ein halbes Jahr zehnt lang auf sich warten.

Mal sagte die Bundesregierung die Fähr-Gespräche wegen der Lage in Polen oder in Afghanistan ab. Dann wieder warnten

Geheimdienstler, Nato-Generäle und Bundeswehr-Obere, mit einem deutsch-sowjetischen Umspurbahnhof an der Ostsee setze sich die Bundesrepublik, wie ein Admiral formulierte, „eine russische Laus in den Pelz“.

Rechte Zeitungen polemisierten gegen das „trojanische Nilpferd“ („Die Welt“) auf westdeutschem Boden, das vor allem dem Zweck diene, am ersten Tag des Dritten Weltkrieges Russen-Panzer auszuspuken. Pentagon-Strategen warnten Bonn diskret davor, die Handelsströme zwischen westlich orientierten Ländern wie Japan und der Bundesrepublik verstärkt durch die kommunistische Sowjet-Union zu lenken. Und Westdeutschlands Reeder verlangten von Bonn staatlichen Schutz vor den günstigen sowjetischen Fährtarifen.

All diese Forderungen und Bedenken schlugen sich letztes Jahr in dem Bonner Kabinettsbeschuß nieder: Das grundsätzliche Ja zu Expertengesprächen über die Eisenbahnfähre verknüpfte die Regierung mit einem Bündel von wirtschafts- und militärpolitischen Bedingungen. So sollen die Umspuranlagen keinesfalls auf westdeutschem Boden gebaut werden.

Seither ist das sowjetische Interesse an der Fährverbindung offenbar geschwunden. „Die UdSSR“, meldet das Bundesverkehrsministerium, „hat unsere Gesprächsbereitschaft nicht aufgenommen.“ Möglicherweise, vermuten Verkehrsexperten, setze die Sowjet-Union, verärgert über das jahrelange Hin und Her, nun auf eine ganz andere Fährverbindung über die Ostsee.

Zur Zeit nämlich arbeiten dreißig DDR-Brigaden im Fischerdorf Mukran auf Rügen mit Hochdruck am Bau eines Fähr-Großhafens, der noch in diesem Jahr den Betrieb aufnehmen soll. Und auf einer Werft in Wismar sind sechs Eisenbahnfähren im Bau, die binnen zwanzig Stunden jeweils 103 Güterwagen vom oder zum Transsib-Anschlußbahnhof Klaipeda transportieren können.

Ob Moskau den Plan einer Fähre nach Schleswig-Holstein endgültig aufgegeben oder nur zurückgestellt hat – das Interesse der Sowjet-Union an diesem Projekt, soviel scheint dem sozialdemokrati-

schen Kieler Oppositionsführer Björn Engholm längst sicher, „nimmt ab“.

Wenn Bonn nicht bald einen konkreten Vorstoß unternehme, urteilte Engholm nach einem Gespräch mit Igor Averin, dem sowjetischen Generaldirektor für Seeschifffahrt, „dann ist die Nummer tot“. Verkehrsminister Hans Dollinger dagegen wartet auf Moskauer Initiativen. „Wenn da Signale kommen“, sagt ein Dollinger-Sprecher, „können wir jederzeit Experten schicken.“

So ist nicht auszuschließen, daß politisches Mißmanagement und Mißverständnisse sämtliche transsibirischen Träume platzen lassen – in Kiel, in Lübeck und in Hamburg.

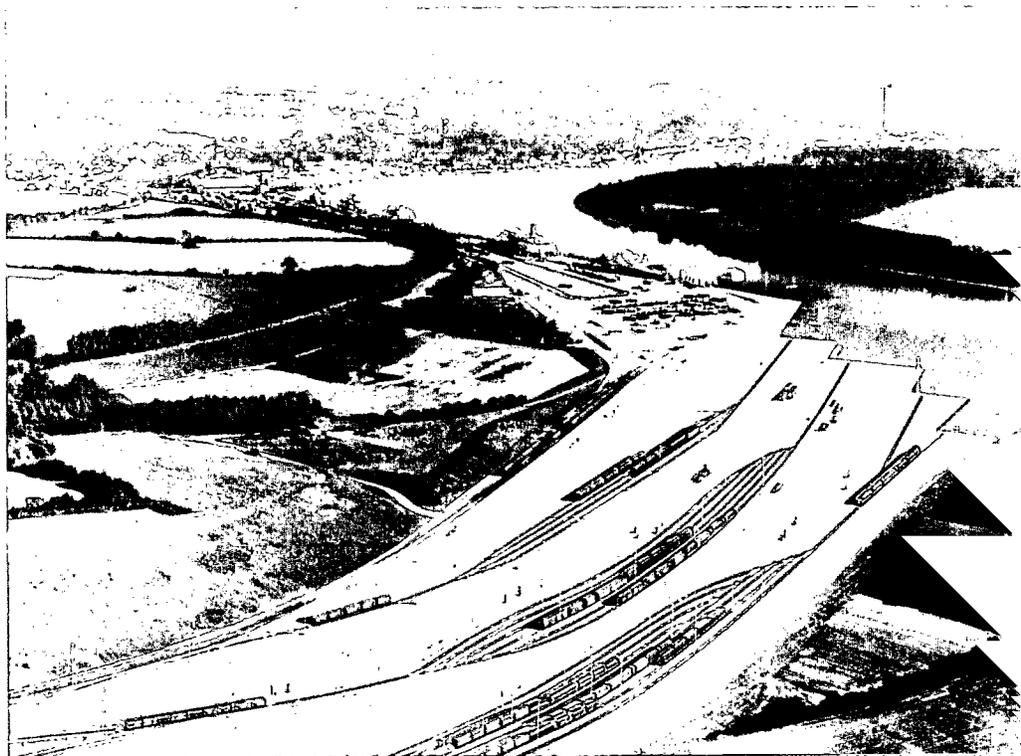
Für den Fall, daß Bonn den Anschluß nach Asien verpaßt, haben sich die Hamburger Architekten schon ihre Gedanken gemacht. Wenn das Projekt einer Transsib-Endstation in Altona nicht realisierbar sei, meint Urheberin Uta Volkenborn, gebe es „schließlich noch ein paar andere schöne Vorschläge zur Neugestaltung des nördlichen Elbufer“ – zum Beispiel den Plan eines Architekten-Teams, das auf dem Gebiet des alten Fischereihafens „ein für alle benutzbares und genießbares lebendiges Elbufer“ schaffen möchte, mit einem kilometerlangen weißen Sandstrand.

Zwischen vorgelagerten Pontoninseln soll vorerst eine Abschottkonstruktion die Badenden vor dem Kontakt mit den Giftfluten der Elbe schützen – so lange, „bis der Strom wieder sauber ist“.

Fragt sich nur, was utopischer ist: in Hamburg-Altona auf die Ankunft des Transsib-Expresß zu warten – oder auf den Tag, an dem in der Elbe wieder gebadet werden darf. ◆



Bonner Verkehrsminister Dollinger
Anschluß nach Asien verpaßt?



Geplanter Travemünder Fährhafen (Photomontage): Proteste aus dem Pentagon