



Handelskammer
Hamburg

STANDPUNKTE

KONSOLIDIEREN, INVESTIEREN UND DEN WETTBEWERB STÄRKEN

*Forderungen der Handelskammer Hamburg
an den Bundestag und die Bundesregierung 2013 bis 2017*



KONSOLIDIEREN, INVESTIEREN UND DEN WETTBEWERB STÄRKEN

*Forderungen der Handelskammer Hamburg
an den Bundestag und die Bundesregierung 2013 bis 2017*

Herausgeber:

Handelskammer Hamburg | Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg
Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg | Telefon 040 36138-138
Fax 040 36138-401 | service@hk24.de | www.hk24.de

Bearbeitung:

Geschäftsbereich Wirtschaftspolitik
Telefon 040 36138-361
Fax 040 36138-225
Mail dirck.suess@hk24.de

Titelbilder: Foto Reichstag, Tiberius Gracchus – Fotolia; Foto Handelskammer, Michael Zapf

Grafiken: Michael Holfelder

Herstellung: Wertdruck GmbH & Co. KG, Hamburg

Juli 2013

Vorwort

Die Handelskammer Hamburg hat den gesetzlichen Auftrag, das Gesamtinteresse der gewerblichen Wirtschaft in Hamburg gegenüber der Politik und der Verwaltung auf allen politischen Ebenen, vom Bezirk bis hin nach Europa, zu vertreten. 170 000 Mitgliedsunternehmen mit rund 800 000 Beschäftigten verleihen der Position unserer Handelskammer Aussagekraft und Gewicht.

Die anstehenden Wahlen zum Bundestag und die anschließende Bildung einer neuen Bundesregierung sind für uns der Anlass, der Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung, den Parteien, den Kandidaten und natürlich insbesondere den zu wählenden Hamburger Bundestagsabgeordneten sowie der künftigen Bundesregierung Empfehlungen und Forderungen der durch uns vertretenen Hamburger Wirtschaft zu überreichen.

Die Herausforderungen, vor denen Deutschland steht, sind groß. Die Fortführung des europäischen Stabilisierungsprozesses, die Konsolidierung der öffentlichen

Haushalte, die Energiewende, der Ausbau der Infrastruktur und der demografische Wandel sind einige Schlagworte, die deutlich machen, wie vielfältig die Aufgaben sind, vor denen Parlament und Regierung in den kommenden Jahren stehen. Die Hamburger Wirtschaft steht bereit, bei der Bewältigung dieser Aufgaben mitzuwirken und die Chancen zu nutzen, die sich aus den anstehenden Veränderungen ergeben. Dazu bedarf es der Schaffung verlässlicher Rahmenbedingungen und der vertrauensvollen Zusammenarbeit von Politik und Wirtschaft. Wir wollen unseren Teil dazu beitragen.

Handelskammer Hamburg



Fritz Horst Melsheimer
Präses



Prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz
Hauptgeschäftsführer

Inhaltsverzeichnis

1	Bundestagswahl 2013 im wirtschaftspolitischen Spannungsfeld	7
2	Handlungsempfehlungen der Hamburger Wirtschaft auf einen Blick	9
3	Handlungsempfehlungen der Hamburger Wirtschaft an die Bundespolitik im Detail	11
3.1	Verkehrs- und Hafenpolitik	11
3.2	Wirtschafts- und Strukturpolitik	15
3.3	Außenwirtschaftspolitik	21
3.4	Energie- und Umweltpolitik	23
3.5	Reform der föderalen Finanzordnung	27
3.6	Bildungspolitik	29
4	Schlussappell	32

1 Bundestagswahl 2013 im wirtschaftspolitischen Spannungsfeld

Die Bundestagswahl 2013 findet in einem wirtschaftspolitischen Spannungsfeld statt. Einerseits ist die wirtschaftliche Lage der Bundesrepublik derzeit stabil und vergleichsweise gut. Die Wirtschaft wächst moderat, die Arbeitslosenquote ist so niedrig wie seit Langem nicht und wird voraussichtlich weiter sinken, die Steuereinnahmen sprudeln.

Andererseits sind große Aufgaben zu bewältigen, um auch in Zukunft das Ziel „Wohlstand für alle“ nicht aus den Augen zu verlieren und die Basis für weiteres Wachstum zu festigen: Die Euro-Krise ist noch lange nicht überwunden, die ökonomische und fiskalische Situation in vielen Staaten Europas bleibt äußerst angespannt. Die zukünftige Bundesregierung wird hier unter allen Umständen entschlossen handeln, die europäischen Nachbarn überzeugen und den begonnenen Stabilisierungs- und Reformkurs fortsetzen müssen. In Deutschland muss das politische Management der Energiewende angepackt werden, damit diese Jahrhundertreform den Standort nicht in eine energiepolitische Sackgasse führt. Die Verkehrsinfrastruktur muss den Anforderungen einer der führenden Industrie- und Exportnationen entsprechend erhalten und ausgebaut werden. Der demografische Wandel, der Deutschland bereits heute tiefgreifend verändert, wird fortschreiten und erfordert entsprechende Reaktionen in einer ganzen Reihe von Politikfeldern wie der Bildungs-, Arbeitsmarkt-, Zuwanderungs- und Familienpolitik.

Diese schwierigen Aufgaben sind vor dem Hintergrund zu lösen, dass auch in Deutschland die öffentlichen Haushalte konsolidiert und die öffentliche Verschuldung abgebaut werden müssen. Dabei ist es hilfreich, sich auf die ordnungspolitischen Grundsätze der Sozialen Marktwirtschaft zu besinnen: Wenn gute und verlässliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, in denen Unternehmen und Bürger in individueller Verantwortung agieren können, bedeutet die Bewältigung staatlicher Aufgaben in vielen Fällen nicht unbedingt zusätzliche Ausgaben.

Die Ausgangssituation für eine nachhaltige Haushaltskonsolidierung ist gekennzeichnet durch historisch hohe Steuereinnahmen: Der Arbeitskreis „Steuerschätzungen“ geht von einem Anstieg der Steuereinnahmen von Bund, Ländern und Gemeinden von 600 Milliarden Euro im Jahr 2012 auf gut 700 Milliarden Euro im Jahr 2017 aus.

Unsere Handelskammer verfolgt den gesetzlichen Auftrag, das Interesse der Hamburger Wirtschaft zu vertreten. Selbstverständlich sind nahezu alle Bereiche der Bundespolitik auch für Hamburg relevant. In diesem Standpunkt Papier beschränken wir uns allerdings bewusst auf die Politikfelder, die für Hamburg eine ganz besondere Bedeutung haben. Wir wollen den zu wählenden Bundestagsabgeordneten und der neuen Bundesregierung für die kommende Legislaturperiode die spezifischen Forderungen der Hamburger Wirtschaft in der Verkehrs- und Hafenpolitik, der Wirtschafts- und Strukturpolitik, der Außenwirtschaftspolitik, der Energie- und Umweltpolitik sowie zur Reform der föderalen Finanzordnung und in der Bildungspolitik mit auf den Weg geben. Diese Empfehlungen sind eine Ergänzung zu den Positionen, die andere Partner der Kammerorganisation, der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (Wirtschaftspolitische Positionen 2013 der IHK-Organisation – Wachstumspotenziale nutzen, Haushalte konsolidieren) und die IHK Nord (Wahlprüfsteine 2013 – Forderungen der IHK Nord zur Bundestagswahl), formuliert haben.

2 Handlungsempfehlungen der Hamburger Wirtschaft auf einen Blick

Verkehrs- und Hafenpolitik

- Nach Urteil des Bundesverwaltungsgerichts: Unter- und Außenelbe zügig ausbauen
- Mittel- und Oberelbe zu leistungsfähiger Wasserstraße entwickeln
- Nord-Ostsee-Kanal umfassend instand setzen und ausbauen
- Verkehrsinfrastruktur durch hohe und dauerhafte Finanzierungslinien sichern
- Schwerpunkt Seehafenhinterlandverkehr im Bundesverkehrswegeplan 2015 setzen
- Hamburg besser in das Autobahnnetz einbinden
- Hamburgs Position im Bahnverkehr ausbauen
- Ostseeachse: Schienen- und Straßenanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung stärken
- Bundesfinanzierung für den Schienenpersonennahverkehr fortführen

Wirtschafts- und Strukturpolitik

- Haushalte konsolidieren, auf Substanzsteuern und zusätzliche Ertragssteuern verzichten
- Schifffahrtsstandort durch geeignete Rahmenbedingungen sichern
- Maritime Wirtschaft entsprechend der nationalen Bedeutung fördern
- Industrielle Basis der Hamburger Wirtschaft verbreitern
- Luftfahrtstandort weiter stärken
- Potenziale des Standorts Küste (Energie und Logistik) nutzen
- Zeitgemäßes Leistungsschutzrecht unter der Berücksichtigung der digitalen Realität schaffen
- Europäische Datenschutzregelung an die heutigen Internetgegebenheiten anpassen
- Investitionsbereitschaft der Immobilienwirtschaft fördern
- Rahmenbedingungen für zeitgemäße IT-Infrastruktur schaffen
- Willkommenskultur für ausländische Fach- und Führungskräfte schaffen
- Vereinbarkeit von Familie und Beruf weiter verbessern

Außenwirtschaftspolitik

- Reform der handelspolitischen Schutzinstrumente zum Abschluss bringen
- Sicherheit im Warenverkehr mit Augenmaß umsetzen
- Verpflichtende Herkunftsangaben verhindern
- Strategie zur Entwicklung des Ostseeraums konzipieren
- Freihandelsabkommen mit den USA weiter aktiv vorantreiben

Energie- und Umweltpolitik

- Die Energiewende zum Erfolg führen
- Wettbewerbsfähige Energieversorgung sichern
- Konventionelle Kraftwerke modernisieren und erneuern
- Netze ausbauen und Gesamtsystem optimieren
- Hamburgs Position als Wasserstoff-Hochburg ausbauen
- Hamburger Vorbilder für Anreize bei Umwelt- und Klimaschutz nutzen

Reform der föderalen Finanzordnung

- Anreize zur Stärkung der Wirtschafts- und Finanzkraft der Länder vergrößern
- Finanzausgleichsfunktion zwischen Bund und Ländern auf die vertikale Ebene verlagern
- Finanzielle Eigenverantwortung der Länder und Gemeinden stärken

Bildungspolitik

- Bundeseinheitliche Bildungsstandards herstellen und den negativen Folgen des Bildungsföderalismus entgegenwirken
- Ausbildungspakt verlängern
- Echte Ganztagschulen schaffen

3 Handlungsempfehlungen der Hamburger Wirtschaft an die Bundespolitik im Detail

3.1 Verkehrs- und Hafenpolitik

Der Hamburger Hafen ist der Kern des Logistikstandorts Hamburg. Seine günstige verkehrsgeografische Lage macht ihn zur Drehscheibe der Handels- und Verkehrsströme in Nordeuropa und damit zu einer wichtigen Schnittstelle für die gesamte im- und exportorientierte Wirtschaft. Deren Wettbewerbsfähigkeit hängt nicht zuletzt von einer guten see- und landseitigen Erreichbarkeit des Hafens ab, die einen anforderungsgerechten Ausbau der Infrastruktur und eine stärkere Konzentration auf die Hauptverkehrsachsen erfordert.



Der Hamburger Hafen: Nordeuropäische Verkehrsdrehscheibe

Nach Urteil des Bundesverwaltungsgerichts:
Unter- und Außenelbe zügig ausbauen

Der zügige Ausbau der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe für den Schiffstyp, der den interkontinentalen Seeverkehr dominiert, ist zwingend notwendig und hat für die Hamburger Wirtschaft höchste Priorität. Die Bundesregierung ist daher aufgefordert, den bereits planfestgestellten Ausbau von Unter- und Außenelbe nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig zügig umzusetzen und die hierfür erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen zur Verfügung zu stellen, damit die vertiefte Fahrrinne spätestens im Jahr 2015 zur Verfügung steht. Bislang führen die bestehenden Tiefgangsrestriktionen auf Unter- und Außenelbe zu einer Unterauslastung der Schiffe und zu Verzögerungen bei den Schiffsabfahrten. Diese Beeinträchtigungen gefährden die Attraktivität des größten deutschen Seehafens im internationalen Seeverkehr und wirken sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit der außenhandelsorientierten deutschen Wirtschaft aus.

Mittel- und Oberelbe zu leistungsfähiger
Wasserstraße entwickeln

Die umweltschonende Verlagerung von Verkehren von der Straße auf den Wasserweg setzt voraus, dass die Bundesregierung die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt auf Mittel- und Oberelbe (stabile Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 Meter an 345 Tagen im Jahr) deutlich verbessert. Die Hamburger Wirtschaft begrüßt uneingeschränkt, dass der Bund die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den Fluss im Wege eines Gesamtkonzepts für die Elbe gleichberechtigt behandeln und einen fairen Ausgleich herbeiführen will. Dabei ist dafür Sorge zu tragen, dass die Elbe und der Elbe-Seitenkanal als vollwertige Wasserstraßen erhalten bleiben beziehungsweise zu solchen entwickelt werden, da diese jeweils spezifische Vorteile für den dreilagigen Containerverkehr und den



Der Nord-Ostsee-Kanal: Hamburgs Verbindung zur Ostsee

Transport von schweren Massengütern haben. Neben einer anforderungsgerechten Kapazitätserweiterung des Schiffshebewerks Scharnebeck und den laufenden Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe (Reparatur defekter Buhnen und dergleichen) ist dabei insbesondere im Gewässerabschnitt bei Dömitz die Niedrigwasserregulierung zu vollenden.

Nord-Ostsee-Kanal umfassend instandsetzen und ausbauen

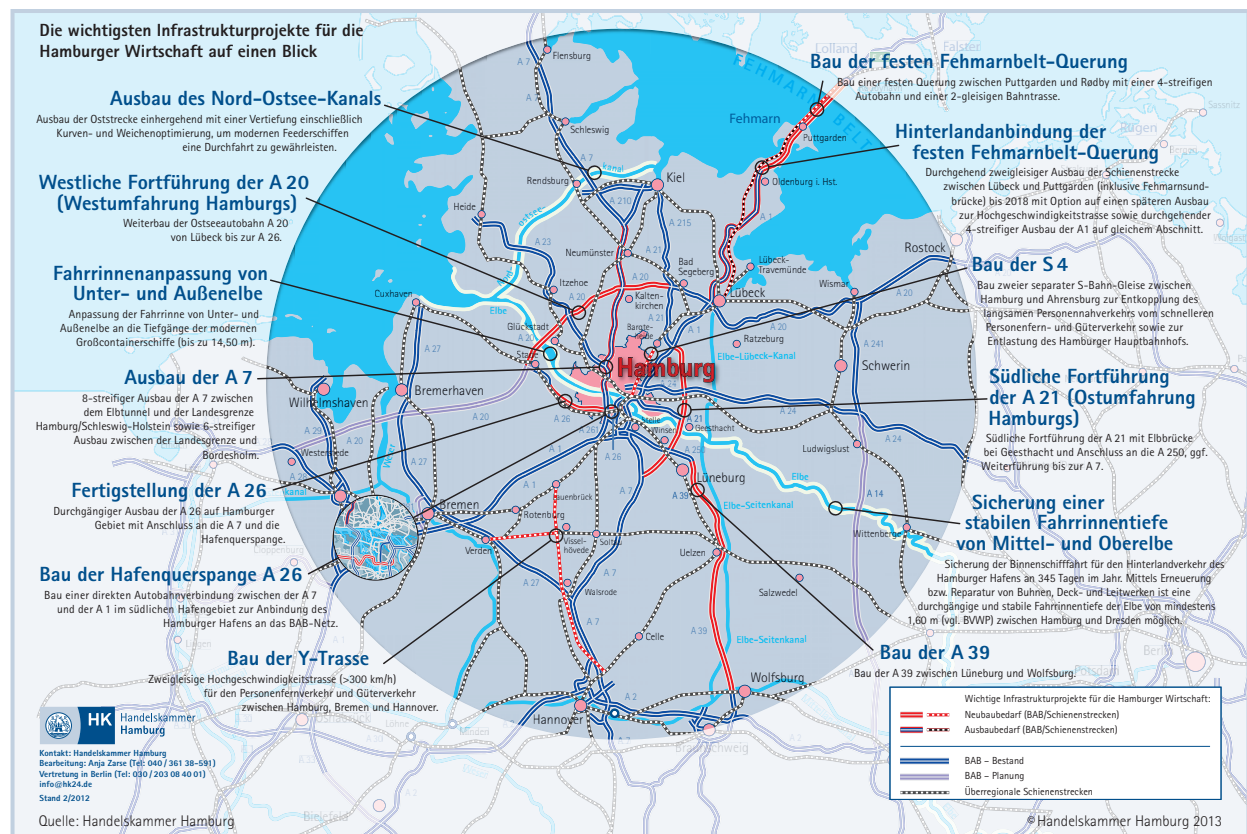
Der Nord-Ostsee-Kanal bindet zum einen Hamburg und die anderen Nordseehäfen besser an den Ostseeraum an und sichert damit deren Wettbewerbsfähigkeit, zum anderen ist für die Schifffahrt die Passage durch den Kanal im Vergleich zur Skagen-Route attraktiver und damit auch für die im- und exportorientierte Wirtschaft von größter Bedeutung. Die Bundesregierung ist daher aufgefordert, die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Kanals uneingeschränkt sicherzustellen und gezielt auszubauen. Dazu gehört neben einer Kur-

venbegradigung der Oststrecke und einer Vertiefung und Optimierung des Kanals auf ganzer Länge insbesondere der Bau einer fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel als Voraussetzung für die grundlegende Instandsetzung der bestehenden, etwa 100 Jahre alten großen Schleusenkammern. Aufgrund der anhaltenden Probleme mit der Infrastruktur und der zwischenzeitlich sogar temporär stillgelegten Schleusen in Brunsbüttel für Schiffe mit einer Länge von mehr als 125 Metern besteht dringender Handlungsbedarf, will man den Lagevorteil des größten deutschen Seehafens für Verkehre in den Ostseeraum nicht gefährden.

Verkehrsinfrastruktur durch hohe und dauerhafte Finanzierungslinien sichern

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) ist seit Jahren unterfinanziert, allein zur Realisierung der Projekte des „vordringlichen Bedarfs“ wären noch etwa 89 Milliarden Euro erforderlich. Parallel haben die rückläufigen Bruttoinvestitionen und ein starkes Verkehrswachstum in den letzten zwei Jahrzehnten zu einem erheblichen Substanzverlust bei der Verkehrsinfrastruktur geführt. So hat die Kommission zur „Zukunft der Infrastrukturfinanzierung“ einen jährlichen Ersatz- und Nachholbedarf für alle Baulastträger in Höhe von circa 7,2 Milliarden Euro pro Jahr ermittelt, womit Spielräume für Neu- und Ausbaumaßnahmen verschwindend gering werden. Die landseitige Erreichbarkeit des größten deutschen Seehafens ist für den Wirtschaftsstandort Hamburg sowie die außenhandelsorientierte Wirtschaft elementar. Die neue Bundesregierung ist daher aufgefordert, eine anforderungsgerechte Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland durch höhere und dauerhafte Finanzierungslinien sicherzustellen. Dabei steht die Hamburger Wirtschaft auch einer stärkeren Einbeziehung der Nutzer grundsätzlich offen gegenüber, sofern die Bundesregierung Wege aufzeigen kann, wie die bisherigen Haushaltsansätze fortgeschrieben und zusätzliche Mittel auf der Basis einer integrierten Ausbau- und Finanzierungsplanung ausschließlich der Infrastruktur zugutekommen.

Verkehrsdrehscheibe Hamburg



Schwerpunkt Seehafenhinterlandverkehr im Bundesverkehrswegeplan 2015 setzen

Rund ein Viertel des gesamten deutschen Außenhandels und knapp die Hälfte des seeseitigen deutschen Außenhandels werden über die norddeutschen Seehäfen abgewickelt. Damit sind die Häfen an Nord- und Ostsee wichtige Schnittstellen für den internationalen Warenverkehr und damit von großer Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und europäischen im- und exportorientierten Wirtschaft. Aufgrund ihrer nationalen Bedeutung sollte daher der landseitigen Erreichbarkeit der norddeutschen Seehäfen – wie auch anderen verkehrlichen Hauptaufkommenspunkten – im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2015) angemessen Rechnung getragen werden. Dabei sollten etwa 25 Prozent der gesamten Investitionsmittel für Infrastrukturprojekte von nationaler Bedeutung reserviert werden, um diese Bedarfe zeitgerecht abdecken zu können. Die Überlegungen der aktuellen Bundesregierung zur Ein-

führung einer Kategorie „Vordringlicher Bedarf plus (VB+)“ gehen in diese Richtung.

Hamburg besser in das Autobahnnetz einbinden

Ein leistungsfähiges Autobahnnetz ist zur Entwicklung der Metropolregion Hamburg unverzichtbar. Dabei weisen die Magistralen in Nord-Süd-Richtung (A 7 und A 1) bereits heute Belastungszahlen auf, die zu den höchsten in Deutschland gehören. Daher sollte neben den geplanten Ausbaumaßnahmen an beiden Magistralen auch dafür Sorge getragen werden, dass Verkehre, die Ziel und Quelle nicht in Hamburg haben, an Hamburg vorbeigeführt werden können. Hierfür sind eine westliche Umfahrung Hamburgs mit einer Querung der Elbe durch die A 20 sowie eine östliche Querung im Zuge des Ausbaus der A 21 unverzichtbar und zeitnah zu realisieren. Eine zügige Fertigstellung insbesondere der A 26 Hamburg–Stade, der A 26-Ost (Hafenquerspange) sowie der A 39 Lüneburg–Wolfs-

burg sind für eine bessere Verkehrsabwicklung in der Metropolregion ebenfalls vorzusehen.

Hamburgs Position im Bahnverkehr ausbauen

Der Hamburger Hafen ist der größte Aufkommensplatz für Bahncontainer in Europa. Drei Haupthafenbahnhöfe und 300 Kilometer Gleise ermöglichen einen schnellen und zuverlässigen Warentransport über das Schienennetz der Hafenbahn zu den Umschlagterminals. Die Güterverkehre auf der Schiene sind für Hamburg als Drehscheibe internationaler Verkehrsströme von besonderer Bedeutung, täglich bedienen über 200 nationale und internationale Zugverbindungen den Hamburger Hafen. Rund 80 Prozent dieser Verkehre laufen dabei in südliche Richtung. Durch die anhaltend hohen Umschlagsvolumina im Hamburger Hafen, aber auch wegen der zunehmenden Pendlerströme müssen bestehende Engpässe sowohl im nachgelagerten Netz als auch im Knoten Hamburg beseitigt und Ausbaumaßnahmen vorangetrieben werden. Hierzu zählen insbesondere der Bau der Y-Trasse und der Bau des dritten Gleises zwischen Stelle und Lüneburg.



Schienenpersonennahverkehr: Bundesfinanzierung fortführen

Ostseeachse: Schienen- und Straßenanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung stärken

Die feste Fehmarnbelt-Querung wird eine neue Wachstumsachse zwischen Hamburg und Kopenhagen / Malmö schaffen und die wirtschaftlichen Gewichte in

Europa ein Stück nordwärts verschieben. Die Qualität ihrer Hinterlandanbindungen wird eine Schlüsselfunktion für Wachstum und Beschäftigung in der neuen, etwa neun Millionen Einwohner umfassenden grenzüberschreitenden Region haben. Eine Nutzung der Wachstumspotenziale setzt zwingend einen anforderungsgerechten Ausbau der landseitigen Straßen- und Schieneninfrastruktur voraus, der zeitnah und unter Berücksichtigung der gewachsenen räumlichen Strukturen zu erfolgen hat. Insbesondere sollte im Rahmen der Planung der Schienenanbindung der festen Querung ergebnisoffen geprüft werden, ob und unter welchen Bedingungen eine Neubautrasse entlang der Autobahn auch unter Wahrung der bisherigen Seebädertrasse darstellbar ist.

Bundesfinanzierung für den Schienenpersonennahverkehr fortführen

Durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Im Rahmen der Föderalismusreform wurden die Regelungen des GVFG modifiziert. Näheres dazu regelt nun das Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz). Jährlich stehen hierfür Bundeshaushaltsmittel in Höhe von etwa 1,3 Milliarden Euro zur Verfügung. Ab 2014 entfällt für diese Mittel jedoch zunächst die verkehrliche Zweckbindung, zum Jahr 2020 entfallen diese Mittel nach jetzigem Stand vollständig. Der Bund muss die finanziellen Voraussetzungen zur Gewährleistung eines bedarfsgerechten Angebots im öffentlichen Personennahverkehr langfristig sichern, was eine im Einvernehmen mit den Ländern abgestimmte rechtzeitige Anschlussfinanzierung erforderlich macht. Darüber hinaus sind die sogenannten Regionalisierungsmittel den Ländern dauerhaft und dynamisiert zur Verfügung zu stellen.

3.2 Wirtschafts- und Strukturpolitik

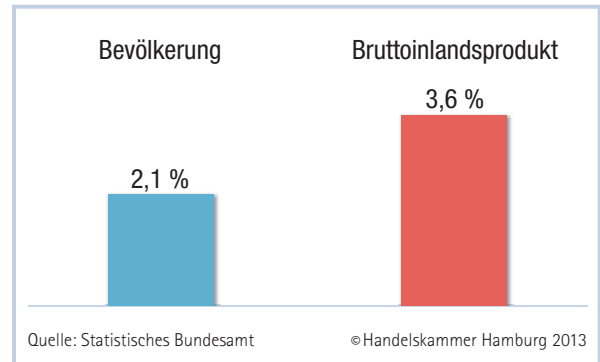
Hamburg ist die zweitgrößte Stadt der viertgrößten Volkswirtschaft der Welt und das Wirtschaftszentrum Norddeutschlands. Die Stärken Hamburgs resultieren nicht nur aus den natürlichen Standortvorteilen eines Küstenstandorts am seeschifftiefen Wasser, sondern auch aus einem breiten Branchenmix, der die Hamburger Wirtschaft flexibel auf Strukturveränderungen reagieren lässt und sie zugleich robust gegenüber Schwankungen in einzelnen Wirtschaftszweigen macht.

Damit der Standort Hamburg seiner Bedeutung auch in Zukunft gerecht werden kann, müssen in vielen Bereichen der allgemeinen Wirtschafts- und Strukturpolitik auch auf Ebene des Bundes einige Weichen spezifisch gestellt werden:

Haushalte konsolidieren, auf Substanzsteuern und zusätzliche Ertragssteuern verzichten

Gesunde Staatsfinanzen sind Voraussetzung für eine gute wirtschaftliche Entwicklung. Die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte ist daher richtig und muss

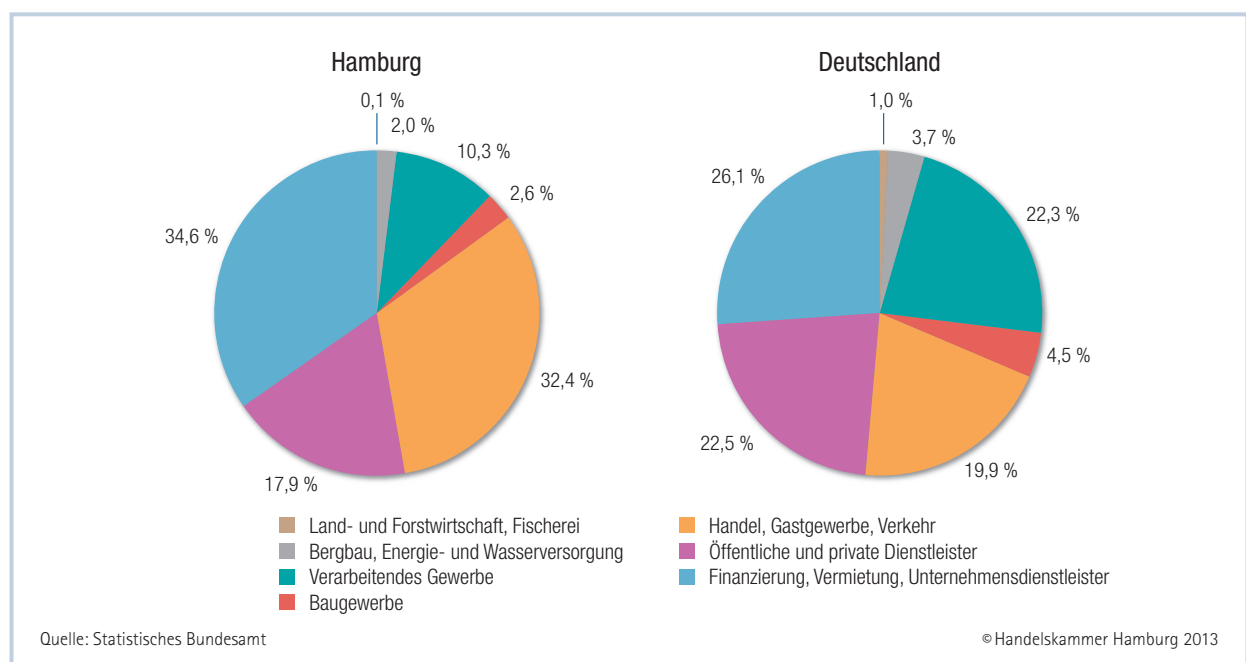
Hamburgs Anteil an der Bevölkerung und am BIP der Bundesrepublik (2012)



in der nächsten Legislaturperiode oberste Priorität haben. Die Steuereinnahmen liegen auf Rekordniveau. Neue Ausgaben dürfen daher keinesfalls durch Steuererhöhungen finanziert werden.

Ein höherer Spitzensteuersatz bei der Einkommensteuer würde sowohl Personenunternehmen als auch Arbeitnehmer treffen. Dies reduziert Investitionen und geht zulasten des Arbeitsangebots und des Konsums. Geringere Investitionen ziehen mittelfristig Arbeitsplatzverluste nach sich und führen zu einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit.

Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftszweigen (2012)



Auch die Pläne zur Vermögensbesteuerung, sei es durch eine Besteuerung oder eine Abgabe, werden von der Hamburger Wirtschaft abgelehnt. Hamburg verfügt über einen besonderen Unternehmensmix. Neben erfolgreichen Publikumsunternehmen und sehr vielen engagierten Kleinunternehmen gibt es einen breiten Mittelstand, der besonders von inhabergeführten und Familienunternehmen geprägt ist. 90 Prozent der Hamburger Unternehmen liegen in Hand von Inhabern oder Familien und sichern 60 Prozent der Arbeitsplätze. Die aktuellen Pläne einiger Parteien zur Vermögensbesteuerung würden diese Unternehmen stark belasten und Arbeitsplätze gefährden. Da das Vermögen als Bemessungsgrundlage einer Vermögensbesteuerung definiert wird, kann keine Ausgestaltung einer Vermögensbesteuerung verhindern, dass die Substanz bedroht wird: Bei schlechter Ertragslage wird das Eigenkapital direkt reduziert, und auch bei guter wirtschaftlicher Lage des Unternehmens wird die Investitionsfähigkeit verringert. So werden Arbeitsplätze gefährdet. Hinzu kommen erhebliche Probleme bei der Feststellung der Bemessungsgrundlage. Eine Vermögensbesteuerung oder eine Vermögensabgabe würde dazu führen, dass Hamburg ebenso wie das übrige Deutschland als Standort von Familienunternehmen an Attraktivität einbüßt und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft sinkt.

Schifffahrtsstandort durch geeignete Rahmenbedingungen sichern

Rund 400 000 Beschäftigte arbeiten für das maritime Cluster aus Schifffahrt, Häfen und den damit verbundenen Dienstleistungen an der deutschen Küste und erwirtschaften rund 90 Milliarden Euro Umsatz im Jahr. Mit einer Flotte von fast 4 000 Schiffen kontrollieren deutsche Eigner einen erheblichen Anteil an der Welthandelsflotte. Darunter befinden sich knapp 1 800 Containerschiffe; auf deutsche Schifffahrtsunternehmen entfällt damit – gemessen in Standardcontainern (TEU) – ein Drittel der weltweiten Containerschiffkapazität. Der Schifffahrtsstandort befindet sich insbesondere durch den Aufbau von Überkapazitäten, aber auch wegen steigender regulatorischer Vorgaben



Schifffahrtsstandort Hamburg

für die finanzierenden Banken derzeit in einer existenziell bedrohlichen Krise. Schifffahrtsunternehmen und Schiffsfinanzierer müssen ihren Beitrag zur Bewältigung der aktuellen Marktlage leisten. Darüber hinaus ist der Bund aufgefordert, geeignete Instrumente zur Entschärfung der Krise einzusetzen; dazu gehören insbesondere eine Fortführung des maritimen Bündnisses und die rasche Umsetzung der dort abgestimmten Empfehlungen, ebenso die Anerkennung des Votums des Finanzausschusses, Erlöspools in der Schifffahrt dauerhaft von der Versicherungssteuerpflicht freizustellen.

Maritime Wirtschaft entsprechend der nationalen Bedeutung fördern

Die maritime Wirtschaft ist ein Kernbereich des Wirtschaftsstandorts Hamburg. Schiffbau, Hafen-, Transport- und Lagerwirtschaft, maritime Technologien sowie Dienstleistungen bilden eine eng verwobene Wertschöpfungskette, die von Hamburg aus nach Norddeutschland, in das Bundesgebiet und weltweit ausstrahlt. Diesem Wirtschaftsbereich gebührt besonderes Augenmerk der Bundespolitik. Der Seeverkehr ist der mit Abstand umweltfreundlichste Transportweg. Um die Wettbewerbsfähigkeit einzelner Häfen wie in Hamburg nicht zu beschränken, sollte sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass verbindliche Verpflichtungen zur Emissionsreduktion nur auf Ebene der



Die maritime Wirtschaft sichert deutschlandweit 400 000 Arbeitsplätze

Internationalen Seeschiffahrtsorganisation der Vereinten Nationen verhandelt und umgesetzt werden. Modellprojekte im Hamburger Hafen für stationäre oder mobile Energieversorgungssysteme für Schiffe sollten auf freiwilliger Basis von Reedereien und/oder Terminals initiiert werden. Die Politik sollte einzelne Projekte technologieoffen unterstützen. Eine stärkere Berücksichtigung des gesamten Spektrums der maritimen Technologien in der Hightech-Strategie der Bundesregierung würde die Bedeutung des Wirtschaftszweiges unterstreichen und der Hamburger Wirtschaft und Wissenschaft zugutekommen.

Aktivitäten gegen den drohenden Fachkräftemangel, insbesondere im Bereich der Schiffsingenieure und des nautischen Personals, sind auch aus Sicht der Hamburger Wirtschaft zu verstärken. So sind Mittel aus Forschungs- und Innovationsförderprogrammen des maritimen Bereichs auch gezielt in die Aus- und Weiterbildung maritimer Berufe zu lenken.

Die Weiterentwicklung der bestehenden maritimen Clusterinitiativen wie des Maritimen Clusters Norddeutschland mit Hamburger Beteiligung und deren Zusammenwirken zu einem bundesweiten Cluster Maritime Technologien würde die internationale Sichtbarkeit dieses Wirtschaftszweiges erhöhen und eine strategische Planung von Forschungs- und Entwicklungsförderung ermöglichen. Dies würde auch den optimierten Einsatz von Fördermitteln des Bundes

erleichtern, womit die Wettbewerbsfähigkeit auch der Hamburger maritimen Technologien und maritimen Wirtschaft erhöht werden könnte.

Industrielle Basis der Hamburger Wirtschaft verbreitern

Die starke industrielle Basis hebt Deutschland von seinen europäischen und vielen globalen Wettbewerbern ab. Der Wirtschaftsstandort Hamburg profitiert von der Industrie, die ein solides Fundament für die wirtschaftliche Entwicklung bildet. Die Aufnahme von Reindustrialisierungsprozessen in den Ländern, die dem Beispiel der deutschen Volkswirtschaft folgen wollen, wird zu einer Verschärfung der Konkurrenz auf den für Deutschland und Hamburg wichtigen internationalen Märkten führen. Daher ist es gerade jetzt wichtig, die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Industrie weiter zu verbessern.

Zu diesem Zweck müssen innovative Industrieunternehmen zu nachhaltigen Investitionen in den Industriestandort Deutschland animiert werden. Aufgrund der branchenbedingt hohen Investitionsvolumina der Industrie sind die Grundvoraussetzungen dafür langfristig kalkulierbare Rahmenbedingungen, die von der Bundesregierung zu schaffen sind. Die Versorgung mit Rohstoffen und Energie muss langfristig sicher und zu wettbewerbsfähigen Preisen gewährleistet werden. Auch andere Infrastrukturmaßnahmen wie der Verkehrswegebau, der für ein Wachstum der Industrie notwendig ist, müssen verstärkten politischen Rückhalt erfahren, um deren Akzeptanz in der Bevölkerung zu verbessern und auch den Industriestandort Hamburg zu stärken.

Luftfahrtstandort weiter stärken

Eine der bedeutendsten Industriebranchen in Hamburg ist die Luftfahrtindustrie. Die Bundesregierung hat im Januar 2013 der Bedeutung der Luft- und Raumfahrtindustrie mit einer Luftfahrtstrategie Rech-

nung getragen. Deren Ansätze zur Stärkung der internationalen Angebots- und Wettbewerbsfähigkeit der Zulieferindustrie, zur Schaffung von fairen und vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen für die Luftfahrtindustrie im internationalen Wettbewerb, zur Erleichterung der Marktzugangsmöglichkeiten und zur Unterstützung der Forschungs- und Innovationsaktivitäten sind zu begrüßen und sollen von der kommenden Bundesregierung fortgesetzt werden. Dabei kann Hamburg, als nach Seattle und Toulouse weltweit drittgrößter Standort für den Bau, die Ausrüstung und die Wartung der zivilen Luftfahrt, eine Leuchtturmfunktion für die gesamte Region erfüllen.

Potenziale des Standorts Küste (Energie und Logistik) nutzen

Die Küste als Standort für Unternehmen, insbesondere des Verarbeitenden Gewerbes mit hoher Ex- und Importabhängigkeit, steht vor einer Renaissance. Angesichts immer größer werdender Störanfälligkeit der Landverkehrsträger ist für die international aufgestellte deutsche Industrie das Kriterium der kostengünstigen Erreichbarkeit von zunehmender Bedeutung. Dies verschafft dem Standort Küste immense Standortvorteile gegenüber dem Binnenland. Als besonders attraktiv gestalten sich Ansiedlungen an den Anlegestellen in den Küstenstandorten mit direktem Zugang zu seeschifftiefem Wasser und in unmittelbarer Nähe zu Häfen. So lässt sich möglichst viel des relativ teuren Landtransports in der Logistikkette einsparen. Hinzu kommen gute Perspektiven für Norddeutschland im Bereich der Energieversorgung, sofern die Chancen, die sich aus der Energiewende ergeben, konsequent genutzt werden. Etwa durch einen konsequenten Ausbau der Offshore-Windenergie und der Erprobung und Etablierung neuer Speichertechnologien. Aber auch für die Realisierung neuer und moderner konventioneller Kraftwerke bieten sich Logistik und Kühlwassersituation entlang der Küste an. Um alle diese Vorteile zu nutzen, müssen an den Küstenstandorten die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden – zu Lande und zu Wasser.

Zeitgemäßes Leistungsschutzrecht unter Berücksichtigung der digitalen Realität schaffen

Hamburg ist einer der relevanten Verlagsstandorte in Deutschland, in dem viele der auflagenstarken und meinungsführenden Printmedien entstehen, die im Internetzeitalter in Sekundenschnelle von Dritten ausschnittsweise oder komplett übernommen, verwertet und vermarktet werden können. Das im März 2013 verabschiedete Leistungsschutzrecht, das eine finanzielle Teilhabe von Verlagen an den Gewinnen digitaler Portale für das Auffindbarmachen sichern soll, trägt mit seinen stark auslegungsbedürftigen Rechtsbegriffen „einzelne Wörter“ oder „kleinste Textabschnitte“, für die keine Entgelte gezahlt werden müssen, nicht dazu bei, Innovationen in der Verlags- und Digitalhauptstadt Hamburg auszulösen und Rechtssicherheit auf beiden Seiten zu schaffen. Die neue Bundesregierung wird daher aufgerufen, ein zeitgemäßes und rechtssicheres Leistungsschutzrecht unter Berücksichtigung der immer bedeutender werdenden digitalen Realität zu schaffen.

Europäische Datenschutzregelung an die heutigen Internetgegebenheiten anpassen

Die automatisierte Verarbeitung personenbezogener Daten nimmt rasant zu und ist aus keinem Wirtschaftsbereich mehr wegzudenken. Hamburg als Deutschlands Hochburg im E-Commerce und gleichzeitig als vielfacher Standort von Deutschland- oder Europazentralen namhafter Unternehmen aus dem Umfeld der sozialen Medien hat ein besonderes Interesse an einer ausgewogenen Neuregelung des Datenschutzes, das jedoch die heutigen Internetgegebenheiten berücksichtigen muss. Denn in beiden Branchensegmenten spielen personenbezogene Daten eine besondere Rolle und sind teilweise sogar entscheidend für das Geschäftsmodell. Im Hinblick auf den europäischen Verordnungsentwurf von Januar 2012 plädiert die Hamburger Wirtschaft daher dafür, sich mehr auf die Ziele eines modernen und effektiven Datenschutzes in der Informationsge-



Neue Gesetze hemmen die Wohnungsbauaktivitäten

sellschaft zu fokussieren und weniger Vorgaben im Detail zu machen. Gleichzeitig erscheint es angesichts der geplanten erheblichen Sanktionshöhen erforderlich, die Pflichten für die Unternehmen konkret und rechtssicher zu formulieren, um die variablen Strafzumessungsmöglichkeiten durch die nationalen Datenschutzbehörden europaweit so weit wie möglich einheitlich auszugestalten.

Investitionsbereitschaft der Immobilienwirtschaft fördern

Die dringend notwendige Wohnungsbauoffensive des Hamburger Senats kann nur erfolgreich sein, wenn es positive Anreize für die Immobilienwirtschaft gibt. Doch statt solche Anreize zu schaffen, hat die Politik eine Reihe von Initiativen in Gang gesetzt, die das

Gegenteil bewirken. Dazu zählen die Hamburger Bundesratsinitiative zur Novellierung des § 5 Wirtschaftsstrafgesetzes (WiStG) sowie die Novellierung des Mietrechtsänderungsgesetzes. Beide verfolgen das Ziel, Mietsteigerungen bei Neuvermietungen zu deckeln. Derartige Maßnahmen wirken sich negativ auf die Investitionsbereitschaft der Privatwirtschaft aus und führen dazu, dass letztlich weniger Wohnungen gebaut werden. Auf die Einführung einer solchen Deckelung ist daher zu verzichten. Ein weiteres Hemmnis für die Investitionsbereitschaft stellen politische Vorgaben für die energetische Sanierung von Wohnraum in der derzeitigen Ausgestaltung dar. Um den ehrgeizigen Zielen des Bundes gerecht zu werden, ist eine Verdoppelung der energetischen Sanierungsrate erforderlich, mit entsprechendem finanziellen Engagement der privaten Wirtschaft. Diese Investitionen können aber nur mit maximal 11 Prozent pro Jahr auf die

Miete umgelegt werden und dies auch nur dann, wenn entsprechende Einsparungen bei den Betriebskosten nachgewiesen werden. Um wirklich Anreize für Investitionen in Energieeffizienzmaßnahmen zu setzen, müssen mit dem Gesetz auch zusätzliche Refinanzierungsmöglichkeiten eröffnet werden.

Rahmenbedingungen für zeitgemäße IT-Infrastruktur schaffen

Dem Zugang zu einem freien und leistungsfähigen Internet kommt in der digitalen Gesellschaft grundlegende Bedeutung zu. Drahtlose lokale Netzwerke (Wireless Local Area Network – WLAN) haben sich dabei als Teil der Telekommunikationsinfrastruktur etabliert, und ihnen kommt gerade in Städten und Ballungsräumen eine wichtige Bedeutung zu, auch unter touristischen Aspekten. Anders als bei den Access-Providern ist dabei die Frage der Haftung bei den gewerblichen Anbietern von WLAN bislang unklar, da es sich bei ihnen nicht um klassische Telekommunikationsdienstleister nach dem Telemediengesetz (TMG) handelt. Daher ist rechtlich nicht abschließend geklärt, ob sie sich auf die Haftungsregelungen des TMG berufen können beziehungsweise ob und in welchem Umfang von ihnen auch unter dem Gesichtspunkt der von den Gerichten insbesondere bei Urheberrechtsverletzungen angenommenen „Störerhaftung“ Schutzmaßnahmen verlangt werden können. Ziel sollte es sein, das Haftungsrisiko für WLAN-Betreiber zu beschränken, indem zum Beispiel die Haftungsbeschränkung für Access-Provider gemäß Paragraf 8 TMG auf andere WLAN-Betreiber erstreckt wird.

Willkommenskultur für ausländische Fach- und Führungskräfte schaffen

Die demografische Entwicklung in Deutschland erfordert eine konsequente und strukturierte Zuwanderungspolitik. Dazu sollten alle die Zuwanderung betreffenden gesetzlichen Regelungen daraufhin überprüft werden, ob sie liberaler und weniger bürokratisch aus-

gerichtet werden können. Darüber hinaus fordert unsere Handelskammer die Bundesregierung auf, eine Strategie zu entwickeln, wie in Deutschland eine flächendeckende Willkommenskultur für ausländische Fach- und Führungskräfte geschaffen werden kann. Dies betrifft zum Beispiel die Themenbereiche „dual career“ (Bemühen um einen Arbeitsplatz für die mit einreisenden Lebenspartner), Patenprogramme für Neubürger und die Verbesserung der Fremdsprachenkenntnisse in den deutschen Behörden.

Vereinbarkeit von Familie und Beruf weiter verbessern

Hinsichtlich der Betreuungssituation ist Hamburg unter den alten Bundesländern führend. Dennoch besteht bei flexiblen und qualifizierten Betreuungsangeboten noch Nachholbedarf. Eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie trägt dazu bei, die Erwerbsbeteiligung qualifizierter Eltern zu erhöhen und so das Erwerbspersonenpotenzial besser auszuschöpfen. Das Betreuungsgeld setzt hingegen falsche Anreize, da es junge Eltern tendenziell vom schnellen Wiedereinstieg in den Beruf abhält. Neben der Kinderbetreuung besteht bei der Vereinbarkeit von Pflege und Beruf dringender Handlungsbedarf. Die Zahl der pflegenden Berufstätigen wird deutlich steigen. Deshalb sollte die Bundesregierung ihre Informationsangebote sowie ihre diesbezüglichen Unterstützungs- und Beratungsleistungen deutlich ausweiten.

3.3 Außenwirtschaftspolitik

Die Hamburger Wirtschaft ist in hohem Maße in die internationale Arbeitsteilung eingebunden. Hamburg verfügt zum Beispiel über standortspezifische und gewachsene Stärken im Bereich Außenhandel, in der Logistik, in der maritimen Industrie und in den international orientierten Dienstleistungen. Die Funktionen dieser Branchen sind auch von Bedeutung für die gesamte deutsche Wirtschaft. Die internationale Arbeitsteilung wird weiter voranschreiten. Ein beträchtlicher Teil unseres Wohlstands wird auch in Zukunft aus der Internationalisierung resultieren. Dies erfordert faire Wettbewerbsbedingungen auf dem Weltmarkt. Das Prinzip des freien Welthandels und der ungehinderte Zugang zu den Märkten sollten dabei Leitmotive des Handelns sein. Die Hamburger Wirtschaft erwartet von der deutschen Bundesregierung – neben der Beibehaltung des Niveaus der derzeitigen Förderung der deutschen Auslandshandelskammern – insbesondere Folgendes:

Reform der handelspolitischen Schutzinstrumente zum Abschluss bringen

Nach einer Internetkonsultation hat die EU-Kommission im April 2013 Vorschläge zur Reform aller handelspolitischen Schutzinstrumente vorgelegt, mit denen Verbesserungen für alle – Hersteller, Einführer und Nutzer – erreicht werden sollen. Unsere Handelskammer als Vertreter des wichtigsten deutschen

Außenwirtschaftsstandorts fordert die Bundesregierung auf, sich bei den europäischen Institutionen dafür einzusetzen, dass die Transparenz und die Berechenbarkeit von Untersuchungsverfahren erhöht werden. Die Fristen für die Beteiligung als interessierte Partei an einer Untersuchung sollten verlängert werden. Die Einleitung von Untersuchungen von Amts wegen sollte auch bei Gefahr von Vergeltungsmaßnahmen die Ausnahme bleiben und an strenge Voraussetzungen gebunden werden.

Sicherheit im Warenverkehr mit Augenmaß umsetzen

Die EU-Kommission will das derzeitige Zollrisikomanagement verbessern, um die mit dem internationalen Handel verbundenen Risiken zu reduzieren und gleichzeitig den rechtmäßigen Handel zu erleichtern. Unsere Handelskammer fordert die Bundesregierung auf, sich bei den europäischen Institutionen dafür einzusetzen, dass zunächst die Effizienz und Effektivität der bestehenden Instrumente überprüft werden, bevor eine Ausweitung oder Schaffung neuer Instrumente erwogen wird. Weitere Maßnahmen dürfen nicht mit neuen bürokratischen Belastungen für Unternehmen einhergehen; künftige Maßnahmen müssen die vorhandenen Risikoprogramme berücksichtigen und vorrangig eine bessere Vernetzung derselben zum Ziel haben.

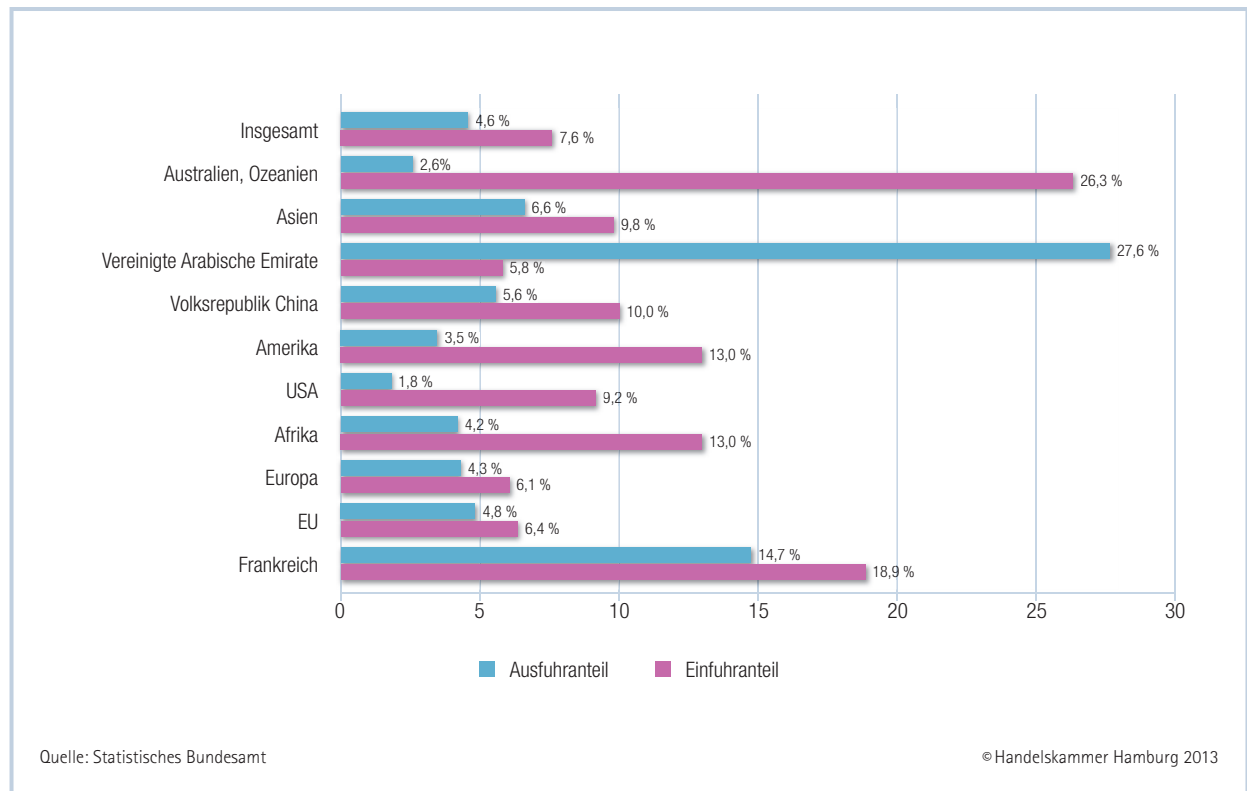
Verpflichtende Herkunftsangaben verhindern

Unsere Handelskammer fordert die Bundesregierung auf, sich gegen die EU-Pläne zur verpflichtenden Angabe des Herkunftslandes einzusetzen. Hersteller, Importeure und Händler müssen schon heute auf den Produkten vermerkt sein. Sie unterliegen zudem einer zehnjährigen Aufbewahrungspflicht. Die Benennung des Herkunftslandes bringt daher keine Verbesserung in der Rückverfolgbarkeit der Warenherstellung, und für den Verbraucher wird kein zusätzlicher Gewinn an Sicherheit erreicht. Die EU-Pläne schaffen bei den Unternehmen lediglich neue bürokratische Belastungen,



Außenwirtschaftsmetropole Hamburg: Wohlstand durch Handel

Hamburger Anteil am deutschen Außenhandel mit ausgewählten Ländern (2012)



können zu einer Diskriminierung von Handelspartnern führen, begründen neue Handelshemmnisse und können protektionistische Gegenmaßnahmen in einzelnen Herkunftsländern außerhalb der EU nach sich ziehen.

Strategie zur Entwicklung des Ostseeraums konzipieren

Für den Standort Hamburg ist der Ostseeraum – derzeit die wirtschaftliche Stabilitätsregion in Europa – traditionell von herausragender Bedeutung. Vor dem Hintergrund der Initiativen der Europäischen Union, die Mittelmeerpolitik ins Blickfeld zu rücken, ist der rasche Aufbau einer europäischen Ostseepolitik als Gegengewicht dazu auch von politischer Relevanz. Deutschland braucht daher eine alle Wirtschaftsbereiche umfassende Ostseestrategie, die auf den Prinzipien des freien Handels beruht. Es sollte ein Ostseebeauftragter nach dem Vorbild des Beauftragten für deutsch-französische Beziehungen ernannt werden, der diese Strategie konzipiert und auf EU-Ebene einbringt.

Freihandelsabkommen mit den USA weiter aktiv vorantreiben

Von den derzeit in Rede stehenden Freihandelsabkommen, welche die Europäische Union abschließen will, ist dasjenige mit den USA das für Hamburg bedeutendste. Die USA sind der fünftwichtigste Handelspartner für die Hamburger Wirtschaft. Ein Abschluss wäre auch in Hamburg ein wichtiger Impuls für Wachstum und Beschäftigung. Gerade weil von einem erfolgreichen Abschluss der Gespräche mit den USA auch Impulse für multilaterale Verhandlungen ausgehen sollen, ist das transatlantische Freihandelsabkommen von besonderer Wichtigkeit. Erste Priorität für die Unternehmen sind Fortschritte bei der Vereinbarkeit und Harmonisierung von Regulierungen und Standards. Unsere Handelskammer fordert die Bundesregierung auf, sich bei den europäischen Institutionen dafür einzusetzen, dass die genannten Prioritäten berücksichtigt und langwierige Verhandlungen vermieden werden.

3.4 Energie- und Umweltpolitik

Der im Zuge der „beschleunigten Energiewende“ geplante Umbau der Energieversorgung in Deutschland, der von der Bundespolitik parteiübergreifend im Sommer 2011 beschlossen wurde, stellt Hamburgs gewerbliche wie private Verbraucher und die Energieversorger vor große Herausforderungen. Damit Energie auch zukünftig langfristig planbar, zu wettbewerbsfähigen Preisen, umweltschonend und sicher zur Verfügung steht, bedarf es eines klaren gesetzlichen Rahmens, der Investitionen, Wettbewerbsfähigkeit, Innovationen und Versorgungssicherheit gewährleistet. Die Neuausrichtung des Energieversorgungssystems in Deutschland bietet den Hamburger Unternehmen jedoch auch Chancen. Mit dem Ausbau der Erneuerbaren Energien profitiert nicht nur die Branche selbst von dieser Entwicklung, sondern auch Zulieferindustrien und Dienstleister. So hat sich Hamburg in den vergangenen Jahren zu einer Metropole der Windenergie entwickelt, die zukünftig noch weiter ausgebaut werden könnte. Vor diesem Hintergrund hat die Hamburger Wirtschaft konkrete Erwartungen an die neue Bundesregierung.



Für Hamburg eine große Chance: Energie aus Windkraft

Die Energiewende zum Erfolg führen

Die Energiewende muss zum Erfolg geführt werden, indem der Ausbau der Erneuerbaren Energien, insbesondere der für den Norden wichtige Bau von Windkraftanlagen an Land und auf See, mit dem notwendigen Ausbau der Energienetze im Sinne eines Masterplans synchronisiert wird. Die für Hamburg bedeutende Zukunftsbranche der Off-shore-Windenergie wird wirtschaftlich nur zu einem Erfolgsmodell, wenn Investitionssicherheit gewährleistet ist und Risiken kalkulierbar sind. Dafür sind die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

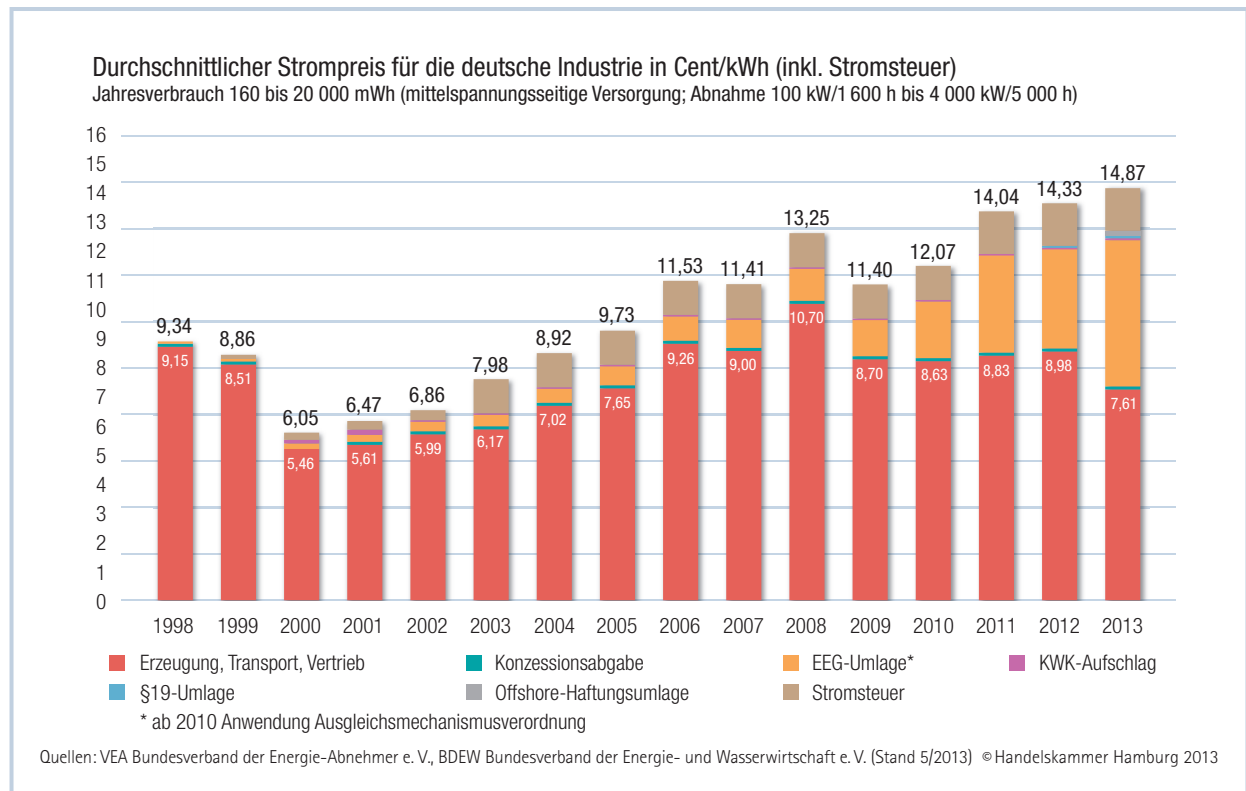
Wettbewerbsfähige Energieversorgung sichern

Es ist erforderlich, kurzfristig Maßnahmen zu erarbeiten, um den weiteren Anstieg der Strompreise in Deutschland zu bremsen, da dieser auch für die Hamburger Industrie wettbewerbsgefährdend ist. Dabei ist eine deutliche Senkung der Stromsteuer eine zeitnah umzusetzende Maßnahme. Eine Überarbeitung der heute geltenden besonderen Ausgleichsregelung sollte nur mit einer generellen Revision des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) angegangen werden. Dabei muss die internationale Wettbewerbsfähigkeit energieintensiver Betriebe wie der Hamburger Stahl-, Kupfer-, Aluminium- und Chemieindustrie erhalten bleiben. Dauerhaft muss ein weiteres Aushebeln der Marktmechanismen bei der Preisbildung vermieden werden. Vor diesem Hintergrund ist das EEG grundsätzlich zu überprüfen. Denn langfristig müssen die Energiepreise alle Kosten der jeweiligen Energieerzeugungsform widerspiegeln.

Konventionelle Kraftwerke modernisieren und erneuern

Die Versorgungssicherheit muss auch kurz- und mittelfristig gewährleistet sein. Bis 2030 werden nach Schätzung der IHK Nord rund 90 Prozent der grundlastfähigen Kraftwerkskapazitäten in Norddeutschland

Entwicklung des Strompreises für die deutsche Industrie



vom Netz gehen. Daher ist kurz- und mittelfristig ein Verzicht auf konventionell betriebene Kraftwerke nicht möglich. Das kurz vor der Fertigstellung stehende Kohlekraftwerk in Moorburg wird für den Standort Hamburg diese notwendige Versorgungssicherheit bieten, jedoch nur, wenn es wirtschaftlich betrieben werden kann. In der Diskussion über eine Reform des Strommarktdesigns müssen daher auch Anreize für Neubau und Betrieb von konventionellen Kraftwerken berücksichtigt werden.

Netze ausbauen und Gesamtsystem optimieren

Der umfassende Umbau des Energieversorgungssystems erfordert auch den Ausbau und die Anpassung der Übertragungs- und Verteilnetze. Um große Mengen von im Norden erzeugter Windenergie zu den Verbrauchszentren im Süden Deutschlands zu transportieren, müssen „Stromautobahnen“ als Nord-Süd-Trassen geschaffen werden. Dafür müssen Genehmigungsverfahren vereinfacht und beschleunigt werden sowie

die anfallenden Kosten, die vor allem die Verbraucher im Norden wie in Hamburg belasten, bundesweit verteilt werden. Große Verteilnetze wie in Hamburg müssen für eine zukünftig notwendige intelligente Steuerung um- und ausgebaut werden. Dazu bedarf es entsprechender Investitionsanreize.

Hamburgs Position als Wasserstoff-Hochburg ausbauen

Im Zuge des Ausbaus der Erneuerbaren Energien sind zunehmende Mengen fluktuierend anfallenden Stroms zu speichern. Dazu fehlen heute die notwendigen Technologien. Der Energieträger Wasserstoff könnte dabei zu einer Schlüsseltechnologie der Energiewende werden. Hamburg als Wasserstoff-Hochburg in Deutschland mit langjähriger Entwicklungs- und Anwendungserfahrung kann dabei seine Kompetenzen einbringen. Dazu bedarf es aber auch einer Flankierung dieser Technologie bis zur Marktreife durch explizite Forschungsunterstützung durch Fortsetzung des



Die größte und modernste Wasserstofftankstelle Europas befindet sich in der Hafencity

Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, Berücksichtigung von Wasserstoff bei der Biokraftstoffquote und des zügigen Ausbaus der Versorgungsinfrastruktur zum Beispiel durch nationale Umsetzung der EU-Richtlinie über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

Hamburger Vorbilder für Anreize bei Umwelt- und Klimaschutz nutzen

Umwelt- und Klimaschutzvorgaben haben seit Jahren den größten Teil ihres Ursprungs in der europäischen Gesetzgebung. Dabei finden die nationale Umsetzung und Durchsetzung dieser Vorgaben in den einzelnen

Mitgliedsstaaten höchst unterschiedlich statt. Mit der Luftqualitäts-, der Umgebungslärm-, der Flora-Fauna-Habitat-, der Industrieemissions- oder der Energieeffizienzrichtlinie reguliert die Europäische Union große Bereiche unternehmerischen Handelns, auch der Hamburger Unternehmen. Wie die Erfahrung von Erfolgsmodellen wie der UmweltPartnerschaft Hamburg mit ihren mittlerweile knapp 1 000 Mitgliedsbetrieben zeigt, lässt sich mit Regulierung und der Vorgabe von einzelnen Maßnahmen jedoch nicht das Optimum für Umwelt und Klima erzielen. Nur dort, wo Wirtschaft und Umwelt als zwei Seiten derselben Medaille begriffen werden und vor allem auf freiwillige Anstrengungen der Unternehmer sowie Anreiz- und Informationssysteme gesetzt wird, ist eine ökologisch und ökonomisch nachhaltige Entwicklung möglich.

3.5 Reform der föderalen Finanzordnung

Zum 31. Dezember 2019 laufen die bestehenden Regelungen zum Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern aus. Die notwendige Neuregelung muss zu einer grundsätzlichen Neuausrichtung und Vereinfachung der deutschen Finanzordnung genutzt werden. Aus Hamburger Sicht empfiehlt es sich, die Reform an folgenden Eckpunkten auszurichten:

Anreize zur Stärkung der Wirtschafts- und Finanzkraft der Länder vergrößern

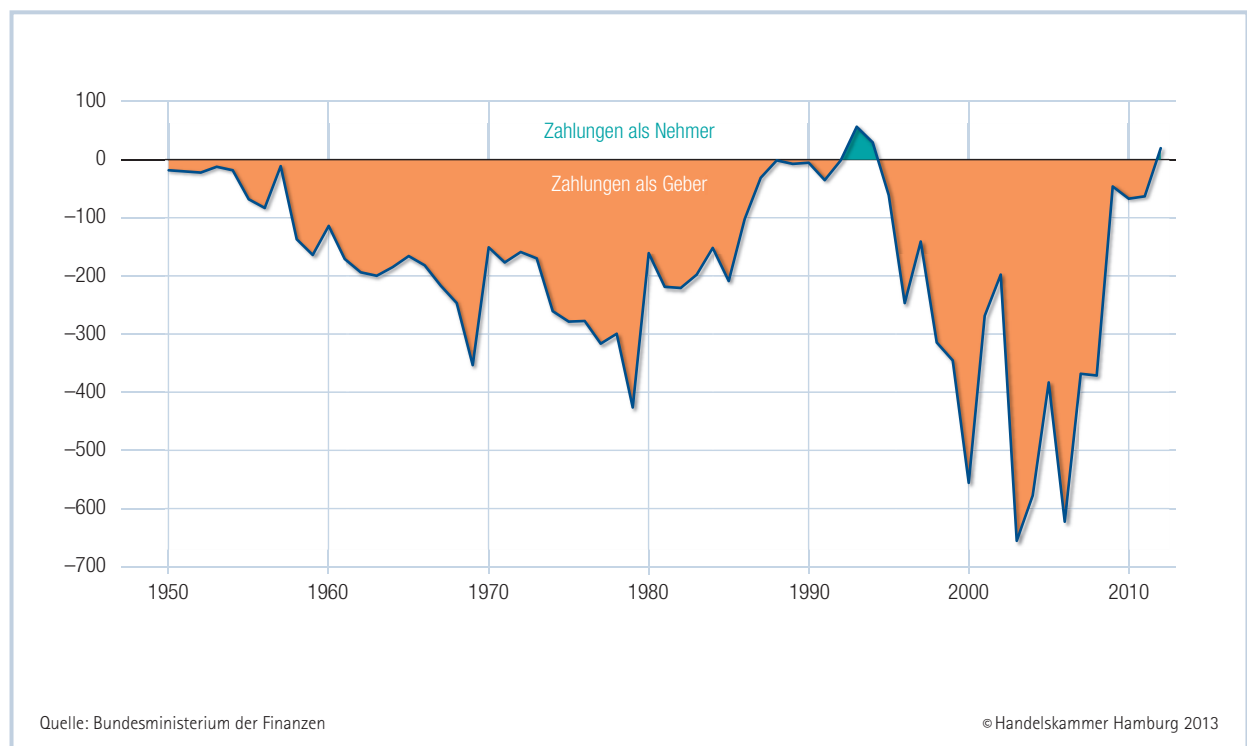
Das Finanzausgleichssystem muss für Länder und Kommunen Anreize setzen, die Quelle der Wertschöpfung zu pflegen und die Wirtschafts- und Finanzkraft dauerhaft zu stärken. Investitionen in wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen und eine gute Infrastrukturausstattung müssen in den regionalen Gebietskörperschaften durch entsprechende Steuermehreinnahmen „belohnt“ werden.

Das originäre Finanzaufkommen der Länder und Gemeinden muss wieder stärker an der regionalen Wertschöpfung anknüpfen, um ihnen Anreize zu bieten, ordnungspolitisch und administrativ die eigenen Finanzquellen zu pflegen und strukturpolitisch in wirtschaftskraftsteigernde Maßnahmen zu investieren. Insbesondere in Hinblick auf die finanzielle Beteiligung der Kommunen muss für die Aufgaben- und Finanzverteilung das Konnexitätsprinzip gelten, nach dem die Kosten für die Erfüllung einer Aufgabe von der Gebietskörperschaft zu tragen sind, die über die Aufgabenerfüllung entscheidet. So wird die Eigenverantwortung der Länder und Gemeinden gestärkt.

Finanzausgleichsfunktion zwischen Bund und Ländern auf die vertikale Ebene verlagern

Die Finanzausgleichsfunktion sollte, wie in der EU und anderen föderalen Staaten, ausschließlich auf die vertikale Ebene zwischen Bund und Ländern verlagert werden. Durch einen von Bund und Ländern finanzierten vertikalen Strukturfonds ist auf das grundgesetz-

Hamburger Zahlungen im Länderfinanzausgleich (in Millionen Euro)



liche Ziel der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, verbunden mit gleichen Wettbewerbsbedingungen, hinzuwirken. Die Vergabe der Mittel aus diesem Fonds sollte die unterschiedliche Ausgangssituation der Bundesländer berücksichtigen und mit der Auflage des investiven Einsatzes für den Strukturwandel verknüpft werden, um die Wachstumskräfte der Länder zu stärken. Ziel muss es sein, die schwachen Regionen an die Dynamik der starken heranzuführen, die Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen also nicht konsumtiv, sondern investiv zu erzeugen.

Finanzielle Eigenverantwortung der Länder und Gemeinden stärken

Zur Stärkung der Eigenverantwortung der Länder und Gemeinden sollten diese zudem mehr Gestaltungsspielräume bei einzelnen Steuern erhalten. Ein mögliches Modell wäre es, die Umsatzsteuer dem Bund und die Einkommensteuer den Ländern zuzuordnen. Die Länder erhielten zugleich begrenzte Gestaltungsrechte, zum Beispiel in Form von Ab- und Zuschlägen auf die Einkommensteuer. Eine einheitliche Steuerbemessungsgrundlage bliebe im gesamten Bundesgebiet erhalten, da der Bund die Steuerhoheit beibehalten würde (gebundenes Trennsystem). Um den Ländern (und Kommunen) die erforderlichen Anreize für eine standortstärkende Finanz- und Wirtschaftspolitik zu geben, sollte die Zerlegung der Lohn- und Einkommensteuer nicht am Wohnort anknüpfen, sondern maßgeblich vom Ort der Wertschöpfung (Bruttoinlandsprodukt) bestimmt werden.

3.6 Bildungspolitik

Der größte Teil der heutigen Schüler wird später als Arbeitnehmer oder Unternehmer Teil der Wirtschaft sein – umgekehrt suchen Betriebe nach qualifizierten Schulabgängern, um ihren Fachkräftebedarf zu decken. So wird deutlich, dass die Schulpolitik von heute die Wirtschaftspolitik von morgen ist. Um unser Schulsystem zukunftsfest aufzustellen, benötigen wir national einheitliche Bildungsstandards sowie die Entkoppelung des schulischen Erfolgs der Jugendlichen von deren sozialer Herkunft. Allein durch die demografische Entwicklung wird deutlich, dass die Gesellschaft zukünftig alle Jugendlichen benötigt und dass möglichst niemand mehr an der Schwelle des Übergangs von der Schule in den Beruf verloren geht. Noch nicht ausbildungsreife Schulabgänger müssen durch erfolgreiche Ausbildungsvorbereitung – zum Beispiel durch die Einstiegsqualifizierung – in eine duale Berufsausbildung übergeleitet werden. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Hamburger Wirtschaft:

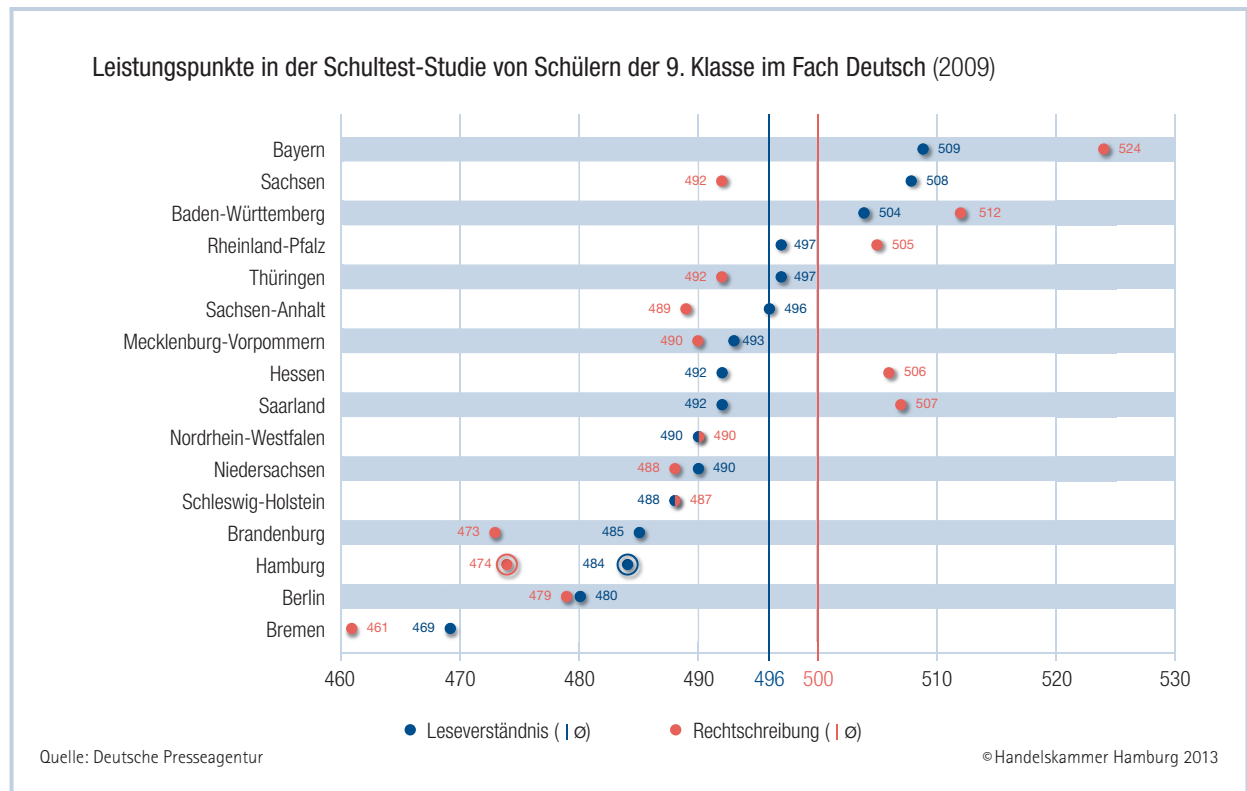
Bundeseinheitliche Bildungsstandards herstellen und den negativen Folgen des Bildungsföderalismus entgegenwirken

Deutschland ist ein rohstoffarmer Technologiestandort. Ein erstklassiges Bildungssystem ist daher von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit und den künftigen Wohlstand unseres Landes. Während die duale Berufsausbildung weltweit als nachahmenswertes Modell für einen erfolgreichen Einstieg junger Menschen in das Berufsleben gilt, zeigen internationale Bildungsvergleiche immer noch die Schwierigkeiten des allgemeinbildenden Schulsystems auf. Die Bildungslandschaft in Deutschland ist sehr heterogen, die 16 unterschiedlichen Bildungssysteme in den Bundesländern sind durch die gewollten Differenzierungen in Struktur und Ausgestaltung kaum vergleichbar. Zum Teil werden Systemvergleiche vonseiten der Kultusminister sogar gezielt verhindert. Ein konstruktiver Wettbewerb, der im Föderalismus möglich wäre, findet nicht statt. Die unterschiedlichen Rege-



Die Bildungspolitik von heute ist die Wirtschaftspolitik von morgen

Pisa-Ergebnisse zum Leseverständnis und den Rechtschreibungsfähigkeiten von Schülern



lungen behindern die Mobilität von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und deren Kindern und erschweren die Fachkräftegewinnung. Gleichzeitig gibt es immer noch zu viele Schüler ohne Schulabschluss, viele sind trotz formalem Abschluss nicht ausbildungsreif.

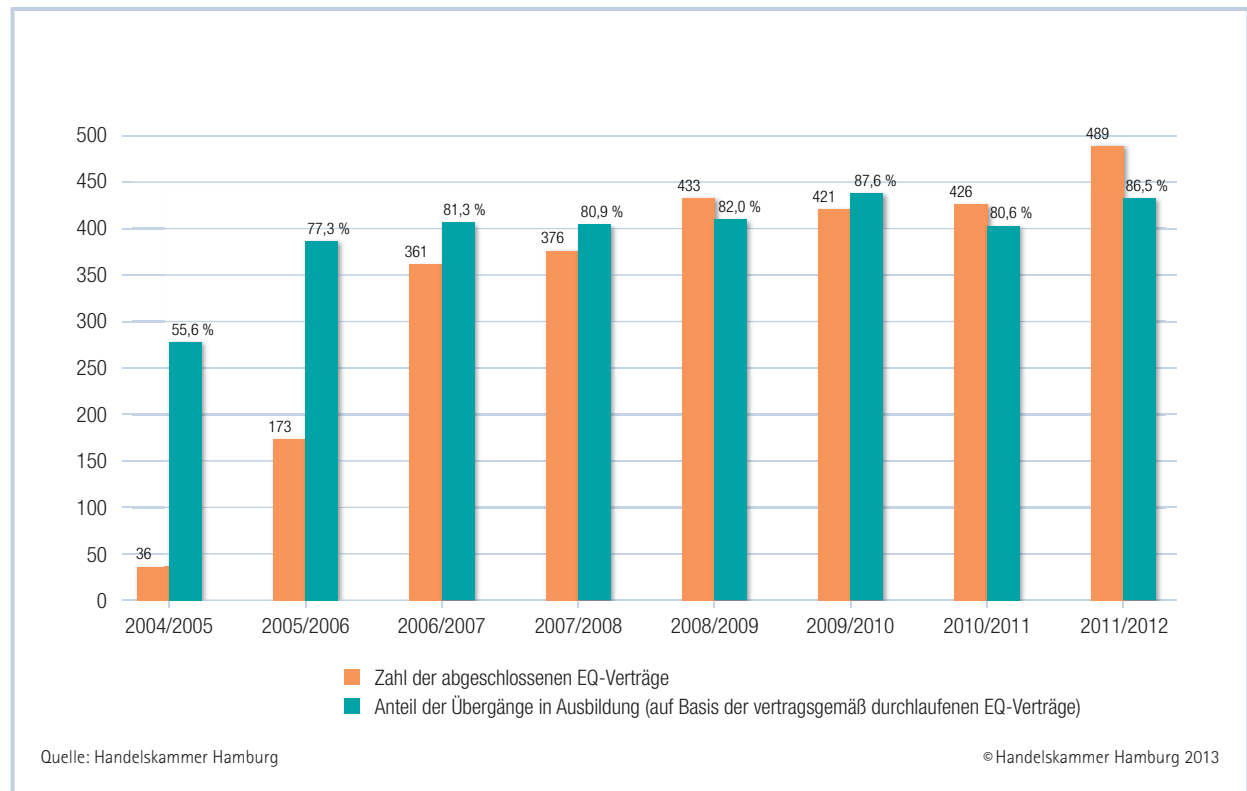
Unsere Handelskammer regt konkret an, dass Bund und Länder zunächst auf zentralen bildungspolitischen Feldern wie etwa der Lehreraus- und -weiterbildung, der Berufsorientierung und der ökonomischen Bildung die Zusammenarbeit intensivieren und zu abgestimmten Aktivitäten kommen.

Ausbildungspakt verlängern

Der Nationale Pakt für Ausbildung und Fachkräftenachwuchs hat sich in den zurückliegenden insgesamt neun Jahren außerordentlich bewährt. Durch ihn ist es 2004 nicht nur gelungen, eine bürokratische und ineffiziente Ausbildungsplatzabgabe abzuwehren, sondern

auch jedem ausbildungswilligen und ausbildungsfähigen Jugendlichen ein Angebot zu machen. Darüber hinaus hat der Ausbildungspakt die Kooperationen der verschiedenen Partner sowohl auf Bundesebene als auch in den Regionen gestärkt. Insbesondere das durch den Pakt etablierte Instrument der Einstiegsqualifizierung hat sich als höchst erfolgreich erwiesen und muss auch in Zukunft erhalten bleiben. Im Ergebnis spricht sich unsere Handelskammer für eine Fortführung des Nationalen Ausbildungspaktes über das Jahr 2014 hinaus aus, wenngleich sich die Rahmenbedingungen auf dem Ausbildungsmarkt seit 2004 deutlich verändert haben. Während es damals darum ging, im Rahmen einer Selbstverpflichtung der Wirtschaft festgelegte Zahlen und Quoten an neuen Ausbildungsplätzen und -betrieben zu erreichen, übersteigt in vielen Regionen Deutschlands – so auch in Hamburg – mittlerweile die Zahl der gemeldeten Ausbildungsplätze die der registrierten Bewerber zum Teil deutlich. Deshalb wurde bereits im Rahmen der zurückliegenden Paktverlängerung 2010 der Fokus weg von quantitativen Zielen, hin zu qualitativen Meilensteinen verschoben.

Entwicklung der Einstiegsqualifizierung (EQ)



Anstelle der reinen Lehrstellenakquise stehen heute die Sicherung der Ausbildungsreife von Schülern, eine verbesserte Berufsorientierung sowie das Erschließen aller Potenziale an Jugendlichen für Ausbildung im Vordergrund. Diese Schwerpunktverschiebung muss auch bei einer weiteren Verlängerung des Ausbildungspaktes deutlich werden.

Unsere Handelskammer fordert, dass flächendeckend echte Ganztagschulen mit einem verpflichtenden Angebot, in denen die Schüler ein warmes Mittagessen erhalten und am Nachmittag eine durch Lehrer durchgeführte Hausaufgabenbetreuung stattfindet, eingeführt werden. Die Qualität der schulischen Bildung könnte so entscheidend gesteigert werden.

Echte Ganztagschulen schaffen

Die Wirtschaft ist auf qualifizierte Schulabgänger angewiesen. Allein der demografische Wandel erfordert eine verbesserte und erhöhte Einbindung aller jungen Menschen in den Arbeitsmarkt – auch derer aus schwierigen sozialen Verhältnissen oder mit Migrationshintergrund. Um die Zahl Jugendlicher mit geringen oder gar fehlenden Bildungsabschlüssen zu senken, muss der schulische Erfolg zukünftig stärker vom sozialen Hintergrund und vom persönlichen Engagement der Eltern entkoppelt werden.

4 Schlussappell

Die Empfehlungen der Hamburger Wirtschaft an die Bundespolitik machen deutlich, dass in der kommenden Legislaturperiode des Deutschen Bundestages in vielen Politikbereichen aus Hamburger Sicht ganz spezifischer Handlungsbedarf besteht.

Von nationalem Interesse ist es insbesondere, die Leistungsfähigkeit und die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens land- und seeseitig nachhaltig sicherzustellen. Wichtigstes Projekt dabei ist der zügige Ausbau der Unter- und Außenelbe. Aber auch Luftfahrtindustrie, die maritime Wirtschaft und die Logistikbranche sind für ganz Deutschland von zentraler wirtschaftlicher Bedeutung und sollten in der Bundespolitik entsprechende Aufmerksamkeit genießen. Weitere Branchen wie die Industrie, die Medienwirtschaft und die IT-Branche sind für Hamburg, die zweitgrößte Stadt der viertgrößten Volkswirtschaft der Welt, ebenfalls von großer Relevanz und bedürfen der bundespolitischen Beachtung.

In der Energiepolitik muss die Energiewende entschlossen vorangetrieben und ein klarer gesetzlicher Rahmen geschaffen werden, um sicherzustellen, dass Energie auch zukünftig langfristig planbar, zu wettbewerbsfähigen Preisen, umweltschonend und sicher zur Verfügung steht, und der die notwendigen Investitionen, Wettbewerbsfähigkeit, Innovationen und Versorgungssicherheit gewährleistet.

In der Außenwirtschaftspolitik muss die Bundespolitik den Erfordernissen der Exportnation Deutschland Rechnung tragen, sich weltweit für offene Märkte und den Abbau von Handelshemmnissen einsetzen.

Nicht nur vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und des sich abzeichnenden Fachkräftemangels kommt es darauf an, den Arbeitsmarkt weiter zu flexibilisieren und dabei auch die Potenziale der Zuwanderung zu erkennen sowie die Chancen einer erhöhten Erwerbsbeteiligung von Eltern durch verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu nutzen.

Die Reform der föderalen Finanzordnung bleibt eine zentrale politische Aufgabe der nächsten Jahre. Notwendig ist es, die finanzielle Eigenverantwortlichkeit der Länder zu stärken. Vor allem aber würde die maßgebliche Anknüpfung des originären Finanzaufkommens der Länder an die regionale Wertschöpfung Anreize für mehr Wachstum schaffen.

Die Hamburger Wirtschaft ist davon überzeugt, dass diese Aufgaben nur in enger Zusammenarbeit zwischen Politik und Wirtschaft zu leisten sind. Unsere Handelskammer steht zur Mitwirkung bei der Bewältigung dieser Aufgaben mit ihrer gesamten Kraft zur Verfügung.

Weitere Informationen und die Broschüre zum Download finden Sie im Netz.

