

## Standpunkte



### **Wirtschaftspolitische Herausforderungen annehmen**

Forderungen der Handelskammer Hamburg  
an den Bundestag und die Bundesregierung 2009 bis 2013

# **Wirtschaftspolitische Herausforderungen annehmen**

**Forderungen der Handelskammer Hamburg  
an den Bundestag und die Bundesregierung 2009 bis 2013**

Handelskammer Hamburg  
Geschäftsbereich Wirtschaftspolitik  
Bearbeitung: Dr. Malte Heyne, Dr. Günther Klemm

Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg | Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg  
Telefon 040 36138-549  
Fax 040 36138-325  
malte.heyne@hk24.de  
www.hk24.de

Titelbild: [www.mediaserver.hamburg.de](http://www.mediaserver.hamburg.de)

Stand: August 2009

# Vorwort

Unsere Handelskammer hat den gesetzlichen Auftrag, die Gesamtinteressen der gewerblichen Wirtschaft in Hamburg gegenüber der Politik und der Verwaltung auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene zu vertreten. Gewicht verleihen uns über 147 000 Mitgliedsunternehmen mit knapp 800 000 Beschäftigten, unsere Stimme sind die über 700 Unternehmerinnen und Unternehmer, die sich als gewählte Vertreter in unseren Gremien engagieren. Die anstehenden Wahlen zum Bundestag und die sich anschließende Bildung der Bundesregierung bieten uns erneut Anlass, den Parteien sowie insbesondere den Hamburger Abgeordneten Forderungen der Hamburger Wirtschaft für die neue Legislaturperiode an die Hand zu geben.

Im Jahr 2009 befindet sich die Weltwirtschaft in einer tiefen Rezession, Deutschland ist als Exportnation besonders betroffen. Unabhängig von den tagesaktuellen Herausforderungen der Wirtschafts- und Finanzkrise besteht in unserem Land aus Sicht des Wirtschaftsstandortes Hamburg darüber hinaus weiterhin erheblicher wirtschaftspolitischer Handlungsbedarf. Die Kammerorganisation insgesamt hat mit den „Wirtschaftspolitischen Positionen“ des Deutschen Industrie- und Handelskammertages die Forderungen der deutschen Wirtschaft, insbesondere zur Steuer- und Finanzpolitik, zum Thema Arbeitsmarkt und Soziales, zum Ausbau der Infrastruktur und zum Bürokratieabbau vorgelegt, die auch wir uns zu Eigen machen.

Mit dem vorliegenden Papier möchten wir spezifische Forderungen aus Sicht des Wirtschaftsstandortes Hamburg an die Bundespolitik adressieren. Dazu zählen insbesondere die Sicherung der seewärtigen und landseitigen Erreichbarkeit des Hamburger Hafens, die wegen der Hamburger Schlüsselrolle für den deutschen Außenhandel auch von nationaler Bedeutung ist, die Stärkung Hamburgs als nordeuropäische Logistikdrehscheibe, die Bekämpfung protektionistischer Tendenzen, die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für die zentralen Wirtschaftsschwerpunkte des Standortes und eine wachstumsfördernde Reform der föderalen Finanzordnung.

HANDELSKAMMER HAMBURG

Frank Horch  
Präses

Prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz  
Hauptgeschäftsführer



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Forderungen auf einen Blick</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Forderungen an die Bundespolitik</b>	<b>9</b>
3.1	Verkehrs- und Hafenpolitik	9
3.2	Außenwirtschaftspolitik	12
3.3	Wirtschafts- und Strukturpolitik	14
3.4	Reform der föderalen Finanzordnung	16
3.5	Energie- und Umweltpolitik	18
3.6	Bildungspolitik	20
<b>4</b>	<b>Schlussappell</b>	<b>22</b>



# 1. Einleitung

Die Bundestagswahl 2009 steht unter schwierigen Vorzeichen. Das Zusammentreffen von konjunktureller Schwäche, Finanzmarktkrise und strukturellen Problemen in einzelnen Branchen hat zu einem ungeahnten wirtschaftlichen Abschwung geführt. In beispiellosem Ausmaß greift der Staat in die Finanzmärkte ein und legt gewaltige Konjunkturprogramme auf – auch mit der Gefahr, sich zu übernehmen.

Zwar gibt es zum staatlichen Rettungsschirm für den Finanzsektor keine Alternative, denn der Zusammenbruch systemrelevanter Banken und der Kreditversorgung der Volkswirtschaft würde für die Gesellschaft insgesamt deutlich teurer werden. Konsens besteht auch darüber, dass Konjunkturprogramme in der aktuellen Wirtschaftskrise deren Auswirkungen abmildern können und grundsätzlich erforderlich sind, unabhängig von manchen Mängeln im Detail. Die damit einhergehende höhere Verschuldung ist dann noch vertretbar, wenn die Mittel investiv eingesetzt und vor allem die Schulden bei besserer wirtschaftlicher Situation wieder zurückgezahlt werden. Beim Umfang von Konjunkturprogrammen sind aber auch Maß und Mitte angesagt, um einer übermäßigen Steigerung der staatlichen Zinslasten durch höhere Verschuldung und Inflationsgefahren zu begegnen.

Eindringlich zu warnen ist aber davor, dass sich der Staat dazu verleiten lässt, in großem Stil Unternehmen der Realwirtschaft retten zu wollen. Eine zeitlich begrenzte staatliche Beteiligung an einem Unternehmen, das eine gute Prognose für die Behauptung im Wettbewerb hat, kann dann sinnvoll sein, wenn es um die Sicherung und Stärkung der Zentralität des Wirtschaftsstandortes geht. Hinderlich jedoch sind strukturerhaltende Maßnahmen. Firmen, die wegen fehlender nachhaltiger Perspektiven in Bedrängnis geraten, quasi flächendeckend zu helfen, würde den Staat nicht nur finanziell überfordern, es würde auch den Strukturwandel verfälschen, der eine der großen Stärken der Marktwirtschaft ist.

Gerade jetzt ist die Orientierung an den ordnungspolitischen Leitlinien der Sozialen Marktwirtschaft unverzichtbar. Der Staat ist für verlässliche Rahmenbedingungen verantwortlich. Er kann aber nur Schiedsrichter, nicht Akteur sein. Für die Soziale Marktwirtschaft gilt zugleich die Maxime, dass wirtschaftliche Freiheit zwingend moralischer Normen bedarf. Vorbild des unternehmerischen Handelns sollten deshalb auch die Prinzipien des „Ehrbaren Kaufmanns“ sein: Anstand, Ehrlichkeit, Verlässlichkeit und Verantwortung.

Unabhängig von den wirtschaftspolitischen Aufgaben zur Überwindung der Krise muss die künftige Bundesregierung notwendige Strukturreformen auf dem Arbeitsmarkt und in den Sozialsystemen vorantreiben. Deutschland braucht zudem ein einfaches, transparentes und international wettbewerbsfähiges Steuersystem. Ebenso müssen die Herausforderungen des demografischen Wandels angegangen und die entsprechenden Weichen in der Zuwanderungs-, Familien- und Weiterbildungspolitik gestellt werden. In der Verkehrs- und Umweltpolitik sind Infrastrukturoberflächen zu erweitern und übermäßige Belastungen für Unternehmen zu vermeiden. Der ansatzweise begonnene Weg des Bürokratieabbaus muss verstärkt weitergegangen werden.

Ergänzend zu diesen Forderungen der Kammerorganisation<sup>1)</sup> formuliert die Hamburger Wirtschaft mit dem vorgelegten Standpunkt-papier ihre spezifischen Forderungen für die kommende Legislaturperiode in der Verkehrs- und Hafenpolitik, der Außenwirtschaftspolitik, der Strukturpolitik, zur Reform der föderalen Finanzordnung, der Energie- und Umweltpolitik sowie in der Bildungspolitik.

<sup>1)</sup> Siehe „Wirtschaftspolitische Positionen 2009 der IHK-Organisation – Verantwortliches Regierungshandeln in Krisenzeiten: 10 Eckpfeiler für ein Reformprogramm“



## 2. Forderungen auf einen Blick

Nachfolgend sind die Einzelforderungen aufgeführt, welche die Hamburger Wirtschaft an Bundesregierung und Bundestag in der kommenden Legislaturperiode richten.

### Verkehrs- und Hafенpolitik

- Verfahren zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe zügig abschließen (Seite 10)
- Leistungsfähige Hinterlandverbindungen für den Hamburger Hafen schaffen (10)
- Potenziale der Binnenwasserstraße Mittel- und Oberelbe nutzen (10)
- Freien und fairen Wettbewerb zwischen den deutschen und europäischen Häfen garantieren (10)
- Bundesverkehrswegeplanung flexibilisieren und zeitgerechte Finanzierung sicherstellen (10)
- Straßeninfrastruktur anforderungsgerecht weiterentwickeln (11)
- Schienenwege gezielt ertüchtigen (11)
- Achse in den Ostseeraum durch feste Fehmarnbelt-Querung stärken (11)
- Flughafen Hamburg bedarfsgerecht ausbauen (11)

### Außenwirtschaftspolitik

- Welthandelsrunde (Doha-Runde) zum Abschluss bringen (12)
- Reform der handelspolitischen Schutzinstrumente vorantreiben (12)
- Übermäßigen Aufwand im Containerverkehr mit den USA (100-prozentiges Container-Screening) vermeiden (12)
- Strategie zur Entwicklung des Ostseeraums konzipieren (13)

### Wirtschafts- und Strukturpolitik

- Nationale Bedeutung der „Maritimen Technologien“ fördern (14)
- Querschnittsfunktion der Logistik stärken (14)
- Industrielle Basis der Hamburger Wirtschaft stärken, Luftfahrtindustrie weiter unterstützen (14)
- Gewerbeflächenausgleich im Baugesetzbuch des Bundes verankern (15)

### Reform der föderalen Finanzordnung

- Größere Anreize zur nachhaltigen Stärkung der Wirtschafts- und Finanzkraft der Länder schaffen (16)
- Finanzausgleichsfunktion zwischen Bund und Ländern auf die vertikale Ebene verlagern (16)
- Finanzielle Eigenverantwortung der Länder und Gemeinden stärken (17)

### Energie- und Umweltpolitik

- Energieversorgungssicherheit gewährleisten (18)
- Laufzeitverkürzung der Kernkraftwerke zurücknehmen (18)
- Potenziale der erneuerbaren Energien nutzen und Netzkapazitäten schaffen (18)
- CO<sub>2</sub>-Emissionshandel wettbewerbsfähig und fair ausgestalten (18)
- Politische Alleingänge bei Vorgaben zum maritimen Klimaschutz vermeiden (19)

### Bildungspolitik

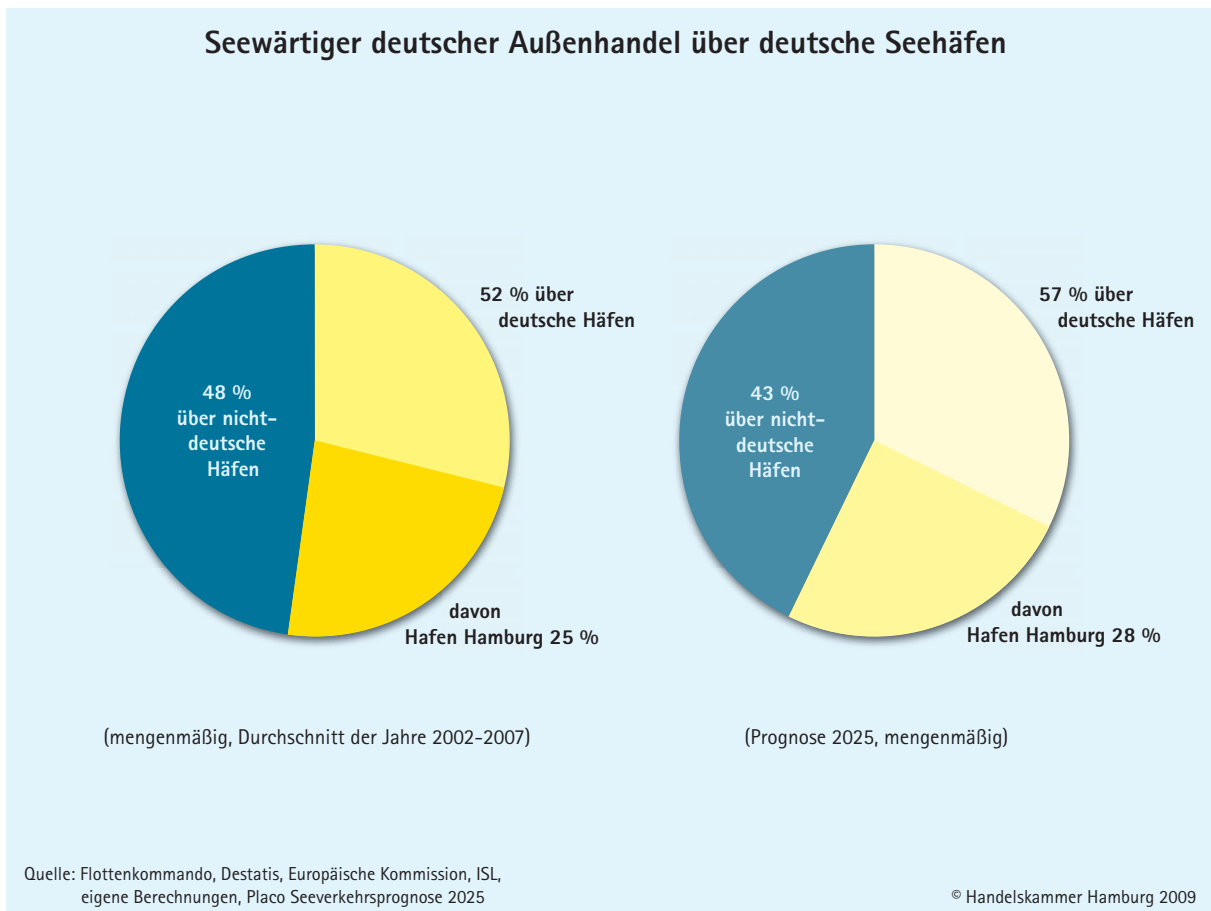
- Bundeseinheitliche Bildungsstandards herstellen (20)
- Ausbildungspakt verlängern (21)
- Neue Berufe zulassen (21)

### 3. Forderungen an die Bundespolitik

#### 3.1 Verkehrs- und Hafenpolitik

Der Hamburger Hafen ist der Kern des Logistikstandortes Hamburg. Seine günstige verkehrsgeografische Lage macht ihn zur Drehscheibe der Handels- und Verkehrsströme in Nordeuropa. Mit einem Güterumschlag von gut 140 Millionen Tonnen oder 9,7 Millionen Containern (TEU) im Jahr 2008 ist er der größte deutsche Seehafen und einer der bedeutendsten Warenumschlagsplätze der Welt. Für den besonders dynamisch wachsenden Containerumschlag gehen Prognosen annähernd von einer Verdoppelung bis zum Jahr 2015 und einer Verdreifachung bis zum Jahr 2025 aus. Der Hamburger Hafen übernimmt dabei eine nationale Aufgabe: Über 50 Prozent des gesamten seeseitigen deutschen Außenhandels werden über deutsche Seehäfen verschifft, davon rund die Hälfte

über Hamburg. Auf einen leistungsfähigen und erreichbaren Hamburger Hafen ist daher ein Großteil der außenhandelsorientierten deutschen Wirtschaft zwingend angewiesen. Auch wenn die aktuelle Konjunkturkrise derzeit eine „Wachstumsdelle“ im Hafenumschlag verursacht, wird die Globalisierung und die damit verbundene Zunahme des internationalen Handels weitergehen und zu langfristig hohen Wachstumsraten insbesondere im Containerumschlag führen. Vor allem bei der Bewältigung der Seehafen-Hinterlandverkehre ist dieses Wachstum mit großen Herausforderungen verbunden. Die zentrale Rolle, die Hamburg als Überseehafen und Logistikkdrehscheibe zwischen Europa und Asien einnimmt, muss sich auch in einem anforderungsgerechten Ausbau der gesamten Infrastruktur, einschließlich überregionaler Maßnahmen, widerspiegeln.



Konkret fordert die Hamburger Wirtschaft:

- ***Verfahren zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe zügig abschließen***

Der zügige Ausbau der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe für den Schiffstyp, der den interkontinentalen Seeverkehr der kommenden Dekade dominiert, ist zwingend notwendig. Das laufende Planfeststellungsverfahren muss rasch abgeschlossen werden, damit die vertiefte Fahrrinne der Schifffahrt spätestens im Jahr 2010 zur Verfügung steht. Bislang führen die bestehenden Tiefgangsrestriktionen auf Unter- und Außenelbe im internationalen Containerverkehr zu einer Unterauslastung der Schiffe und zu Verzögerungen bei den Schiffsabfahrten. Diese erheblichen Beeinträchtigungen gefährden die Attraktivität des größten deutschen Seehafens. Durch die konjunkturelle Krise wird im Übrigen der Einsatz großer Schiffseinheiten noch beschleunigt, da bei diesen geringere Transportstückkosten entstehen.

- ***Leistungsfähige Hinterlandverbindungen für den Hamburger Hafen schaffen***

Zur Verbesserung der Infrastruktur haben sich die norddeutschen Küstenwirtschafts- und Verkehrsminister im Zuge der sogenannten „19+-Liste“ im Jahr 2007 auf prioritäre Maßnahmen zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen verständigt. Diese Infrastrukturprojekte müssen zügig realisiert und deren zeitgerechte Finanzierung sichergestellt werden. Hierfür ist eine langfristige Verstetigung der Mittel unverzichtbar, was auch im Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung zu verankern ist. Von besonderer Bedeutung ist dabei eine zügige Planung, Finanzierung und Realisierung der „Hafenquerspange“ (A 252), die den Hamburger Hafen mit den Bundesautobahnen A 1 und A 7 verbindet.

- ***Potenziale der Binnenwasserstraße Mittel- und Oberelbe nutzen***

Die umweltschonende Verlagerung von Verkehren von der Straße auf den Wasserweg

setzt voraus, dass die Bundesregierung die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Elbschifffahrt deutlich verbessert. Es ist Aufgabe des Bundes, dass auf der Mittel- und Oberelbe eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 m an 345 Tagen im Jahr zur Verfügung steht. Für ausreichende und stabile Schifffahrtsverhältnisse auf Mittel- und Oberelbe ist daher neben den laufenden Unterhaltungsmaßnahmen insbesondere für die Gewässerabschnitte bei Dömitz und Coswig die Niedrigwasserregulierung zu vollenden.

- ***Freien und fairen Wettbewerb zwischen den deutschen und europäischen Häfen garantieren***

Der intensive Wettbewerb zwischen den Nordseehäfen ermöglicht der Wirtschaft einen qualitativ hochwertigen und gleichzeitig kostengünstigen Zugang zum interkontinentalen Seeverkehr. Hafenübergreifende Kooperationen auf unternehmerischer Ebene, wie sie beispielsweise bereits zwischen Umschlagsunternehmen in Bremerhaven und Hamburg oder Hamburg und Lübeck existieren, folgen den Anforderungen des Marktes und stärken die deutsche Wettbewerbsposition. Zugunsten eines fairen Wettbewerbs zwischen den Häfen ist es zugleich notwendig, die Beihilfepraxis in den europäischen Seehäfen einer stärkeren Kontrolle durch die EU-Kommission zu unterziehen. Dies gilt nicht nur für hafenbezogene Dienstleistungen, sondern auch für Trassenentgelte im Schienenhinterlandverkehr.

- ***Bundesverkehrswegeplanung flexibilisieren und zeitgerechte Finanzierung sicherstellen***

Der Anteil der Verkehrsausgaben am Bundeshaushalt sollte mindestens festgeschrieben und nicht – wie in der Vergangenheit geschehen – kontinuierlich durch Maut-Einnahmen ersetzt werden. Der „Königsteiner Schlüssel“, der die Aufteilung der Länderanteile bei gemeinsamen Finanzierungen regelt, sollte flexibilisiert werden, indem mindestens 25 Prozent des Investitionsbedarfs für Infrastrukturprojekte von nationaler Bedeutung reserviert werden. Darüber hinaus sollte das

Verkehrsinfrastrukturbeschleunigungsgesetz auf alle länderübergreifenden Projekte angewendet werden.

- ***Straßeninfrastruktur anforderungsgerecht weiterentwickeln***

Zur Stärkung der Logistikfunktion Hamburgs insgesamt gilt es, das Autobahnnetz in Norddeutschland vordringlich auszubauen. Neben einer westlichen Elbquerung durch die A 20 ist eine östliche Querung der Elbe im Zuge des Ausbaus der A 21 – auch angesichts der wachsenden Transitverkehre in Folge der festen Fehmarnbelt-Querung – ebenfalls zeitnah zu realisieren. Eine zügige Fertigstellung der A 26 Hamburg-Stade, der A 14 Schwerin-Magdeburg und der A 39 Lüneburg-Wolfburg sind ebenfalls sicherzustellen.

- ***Schienenwege gezielt ertüchtigen***

Der Bau der sogenannten Y-Trasse im Korridor zwischen Hamburg, Bremen und Hannover ist erforderlich, um Personenfern- und Güterverkehre auf diesen Strecken zu entkoppeln. Durch die Verlagerung der schnellen Personenfernverkehre auf die neue Strecke würden auf den vorhandenen Strecken dringend benötigte Kapazitäten für den Regional- sowie Güterverkehr (insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr) frei. Unabhängig vom Bau der Y-Trasse ist der dreigleisige Ausbau der Bahnstrecke zwischen Stelle und Lüneburg in Angriff zu nehmen. Darüber hinaus sind Planung und Bau eines zweiten Gleispaars zwischen Hamburg und Ahrensburg sowie eines dritten Gleises bis Bad Oldesloe voranzutreiben, da es durch die gemeinsame Nutzung dieser Strecke für den schienengebundenen Personennahverkehr sowie den Güter- und Personenfernverkehr derzeit am Knoten Hamburg zu erheblichen Behinderungen kommt.

- ***Achse in den Ostseeraum durch feste Fehmarnbelt-Querung stärken***

Die feste Querung über den Fehmarnbelt ist in enger Kooperation mit Dänemark zügig zu realisieren. Die Ausweisung und der Ausbau der Trasse Hamburg-Kopenhagen-Stockholm als schienen gebundene Hochgeschwindig-

keitsstrecke ist anzustreben. Zudem ist ein zeitnaher und anforderungsgerechter Ausbau der Straßen-Hinterlandanbindung (Ausbau der Fehmarnsundbrücke im Profil der Fehmarnbeltquerung, Ausbau der A 1 Hamburg-Lübeck-Puttgarden) zwingend notwendig, um die (Mehr-)Verkehre aufnehmen und abwickeln zu können.

- ***Flughafen Hamburg bedarfsgerecht ausbauen***

Mit dem Flughafenkonzept der Bundesregierung wird der wachsenden volkswirtschaftlichen Bedeutung des Luftverkehrs Rechnung getragen. Das klare Bekenntnis zur bedarfsorientierten Weiterentwicklung der wichtigsten deutschen Verkehrsflughäfen ist uneingeschränkt zu begrüßen. Ein anforderungsgerechter Ausbau des Flughafens Hamburg ist erforderlich, um die Zukunftsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Norddeutschland zu sichern. Die im Flughafenkonzept erwähnten zusätzlichen Auflagen bei Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren müssen daher zurückgenommen werden, um erhebliche wirtschaftliche Nachteile, insbesondere mit Blick auf die internationale Konkurrenzfähigkeit der deutschen Flughäfen, zu vermeiden.

## 3.2 Außenwirtschaftspolitik

Die Hamburger Wirtschaft ist in hohem Maß in die internationale Arbeitsteilung eingebunden. Dies ist auf besondere Kompetenzen des Standorts im Außenhandel, in der Logistik, in der maritimen Industrie und in den international orientierten Dienstleistungen zurückzuführen. Hier übernimmt Hamburg Servicefunktionen für die gesamte deutsche Wirtschaft.

Trotz der gegenwärtigen Krise des Welthandels wird sich die internationale Arbeitsteilung auf mittlere Sicht weiter intensivieren. Ein beträchtlicher Teil des für unseren Wohlstand erforderlichen Wachstums wird auch in Zukunft über eine zunehmende Internationalisierung erreicht werden.

Dies erfordert faire Wettbewerbsbedingungen auf dem Weltmarkt. Das Prinzip des freien Welthandels und der ungehinderte Zugang zu den Märkten sollten dabei Leit motive des Handelns sein.

Die Hamburger Wirtschaft erwartet insbesondere Folgendes:

- **Welthandelsrunde (Doha-Runde) zum Abschluss bringen**

Die laufende Verhandlungsrunde der Welthandelsorganisation WTO (Doha-Runde) muss zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden. Dies ist die beste Garantie dafür, dass neuer Protektionismus verhindert wird, der Konsummöglichkeiten einschränkt sowie die deutschen und Hamburger Exportinteressen schädigt. Deutschland sollte – auch innerhalb der Europäischen Union – eine Vorreiterrolle im Eintreten für offene Märkte einnehmen. Der Abschluss weiterer bilateraler Freihandelsabkommen ist nur der zweitbeste Weg. Nicht zuletzt die EU-Agrarpolitik muss von protektionistischen Elementen befreit werden – insbesondere dadurch, dass die Subventionierung der europäischen Agrarwirtschaft reduziert und der EU-Binnenmarkt für Agrarprodukte aus Drittländern stärker geöffnet werden.

- **Reform der handelspolitischen Schutzinstrumente vorantreiben**

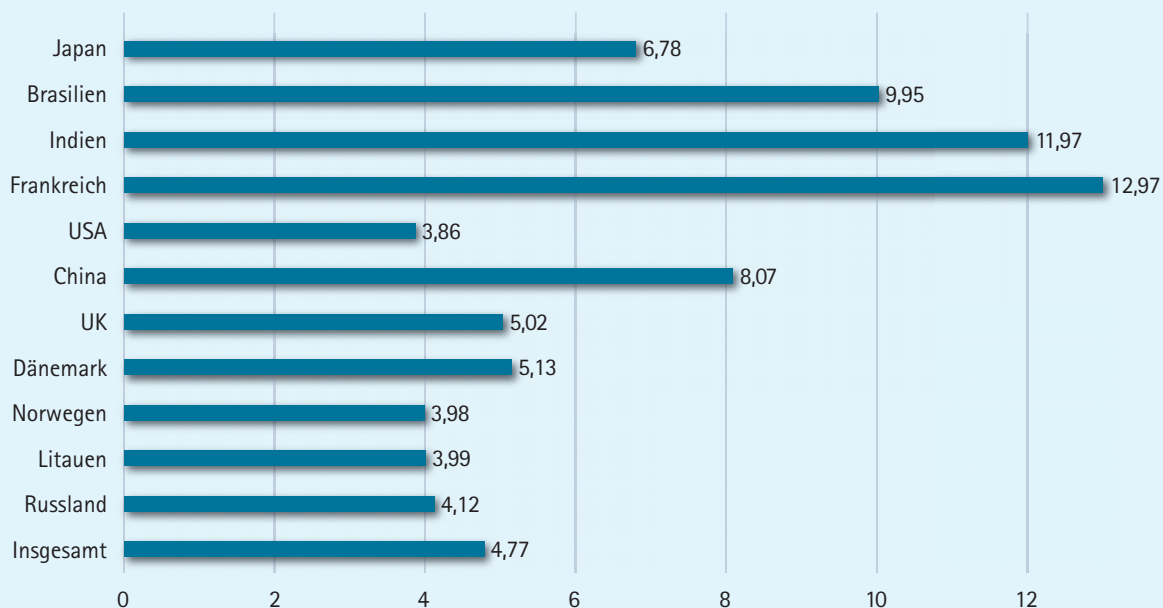
Die von der Europäischen Kommission angewendeten Instrumente zur Abwehr von unfairen Handelspraktiken können zu leicht für protektionistische Zwecke missbraucht werden und bei bestimmten Produktgruppen zu einer Marktabschottung führen. Sie sind für den Außenhandelsstandort Hamburg, der eine besondere Stärke beim Import hat, tendenziell von Nachteil. So bestraft das Antidumping-Instrumentarium in seiner gegenwärtigen Form Preisdifferenzierungen von Drittländern, ohne dabei zu unterscheiden, ob geschützte Marktpositionen ausgenutzt werden oder ob es sich um legitime offensive Maßnahmen zur Eroberung neuer Märkte handelt. Die Reform der handelspolitischen Schutzinstrumente muss mehr Transparenz und Berechenbarkeit in die Verfahren bringen, eine bessere Unterscheidbarkeit zwischen fairen und unfairen Preisdifferenzierungen ermöglichen und die Interessen der Importeure und Weiterverarbeiter stärker berücksichtigen.

- **Übermäßigen Aufwand im Containerverkehr mit den USA (100-prozentiges Container-Screening) vermeiden**

Eine wirksame Gefahren- und Terrorismusabwehr sollte den internationalen Geschäftsverkehr nicht über Gebühr behindern. Die vom US-Gesetzgeber ab Mitte 2012 geplante 100-prozentige Durchleuchtung (Screening) aller für die USA bestimmten Container in Exporthäfen wie Hamburg ist abzulehnen. Die geplanten gesetzlichen Vorgaben aus den USA würden den transatlantischen Güterverkehr erheblich beeinträchtigen und Exporte in die USA deutlich verteuern.

Der Ansatz einer 100-prozentigen Containerdurchleuchtung sollte durch stichprobenartige Zollkontrollen auf Basis von Risikoanalysen ersetzt werden, wie es auch das „Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade“ der Weltzollorganisation (WCO) vorsieht.

### Hamburger Anteil am deutschen Außenhandel mit ausgewählten Ländern in 2008 (in %)



Quelle: Statistisches Bundesamt

© Handelskammer Hamburg 2009

- **Strategie zur Entwicklung des Ostseeraums konzipieren**

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



### 3.3 Wirtschafts- und Strukturpolitik

Der Wirtschaftsstandort Hamburg hat eine Leuchtturmfunktion für Norddeutschland und ist als Drehscheibe des deutschen Außenhandels von nationaler Bedeutung. Der Anteil der Hamburger Wirtschaftskraft am deutschen Bruttoinlandsprodukt ist überproportional hoch.

Zeitgemäße Wirtschaftspolitik hat erkannt, dass die gezielte Förderung von Wachstumszentren eine positive Entwicklung in nachgelagerten Bereichen auslöst. Dieser Ansatz hat vor dem Hintergrund, dass die Hamburger Wirtschaft eng mit den anderen Bundesländern auch außerhalb der norddeutschen Küstenregion verflochten ist, auch eine bundespolitische Dimension. Damit der Standort Hamburg dieser Bedeutung gerecht werden kann, sollten Hamburger Stärken auch bundespolitisch durch wachstums- und innovationsfreundliche Rahmenbedingungen gefördert werden.

Die Hamburger Wirtschaft fordert im Einzelnen:

- **Nationale Bedeutung der „Maritimen Technologien“ fördern**

Die maritime Wirtschaft gehört zu den Kernbereichen der Hamburger Wirtschaft. Um die Interessen der Branche zu bündeln und die Zusammenarbeit mit der Wissenschaft zu strukturieren, ist in Hamburg die Gründung einer Cluster-Initiative „Maritime Industrie“ geplant. In den übrigen norddeutschen Bundesländern bestehen vergleichbare Aktivitäten. Dieser mittelständisch geprägte Sektor mit bundesweit insgesamt 400 000 unmittelbar Beschäftigten und einem Umsatzvolumen von 54,4 Milliarden Euro zählt zu einem wichtigen Wirtschaftszweig in Deutschland. Jeder vierte EU-Arbeitsplatz dieses Sektors befindet sich in Deutschland. Die deutsche Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie liegt – gemessen am Export – weltweit auf dem ersten Platz. Deren Firmensitze und Produktionsstandorte liegen zu einem wesentlichen Teil außerhalb der norddeutschen Küstenregion.

Ein bundesweites Cluster „Maritime Technologien“ würde die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen deutlich steigern. Der Aufbau eines solchen Netzwerkes sollte daher bundespolitisch flankiert werden.

Damit verbinden wir auch die Erwartungshaltung, dass sich die Bundesregierung im Interesse der heimischen maritimen Wirtschaft für faire Bedingungen im Wettbewerb auf den europäischen und globalen Märkten einsetzt.

- **Querschnittsfunktion der Logistik stärken**

Mit einem Anteil von fast 11 Prozent an der Bruttowertschöpfung ist die Bedeutung der Logistikbranche in Hamburg etwa doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt.

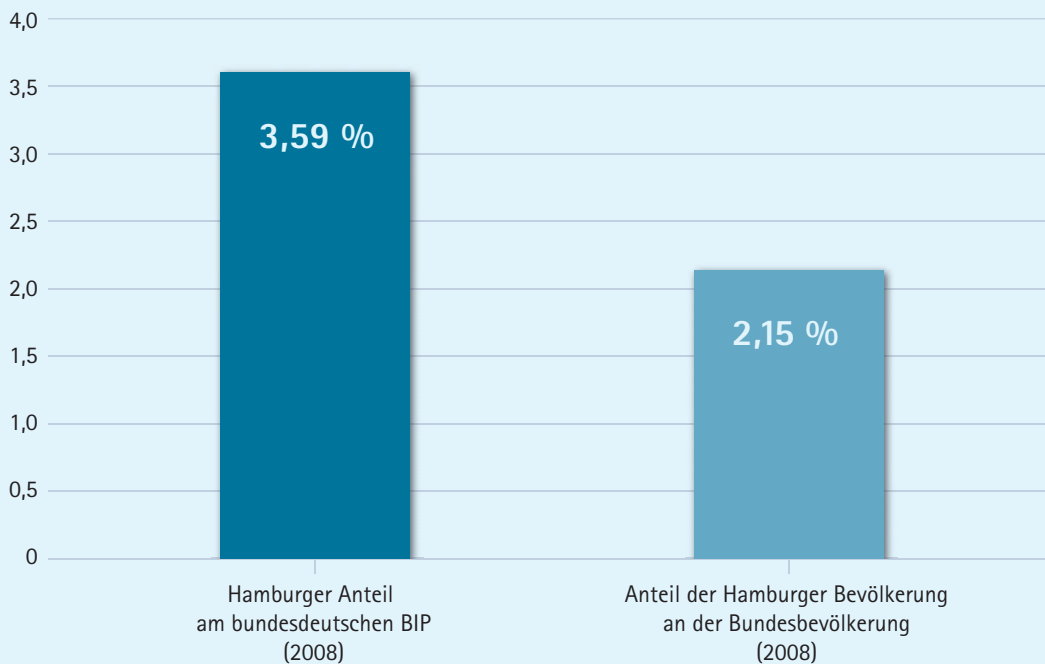
Hamburger Logistikfirmen haben für viele Unternehmen eine Querschnittsfunktion. Damit diese Funktion nachhaltig erfüllt werden kann, sind verkehrsfreundliche Rahmenbedingungen zu schaffen und Infrastrukturprojekte konsequent zu realisieren.

- **Industrielle Basis der Hamburger Wirtschaft stärken, Luftfahrtindustrie weiter unterstützen**

Die Industrie ist Ausgangspunkt der Wertschöpfungskette und wichtiger Auftraggeber für nachgelagerte Branchen. Vom Umsatzvolumen her ist Hamburg der wichtigste Industriestandort in Deutschland. Mit dem Masterplan Industrie haben Hamburger Senat und Hamburger Wirtschaft der Bedeutung dieser Branche Rechnung getragen und gemeinsam die notwendigen Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Entwicklung des produzierenden Gewerbes in Hamburg vereinbart. Dieser Ansatz sollte Vorbild für eine nationale Politik für die Industrie sein.

Die Luftfahrtindustrie gehört dabei zu den wichtigsten Branchen der Hamburger Industrie. Die Metropolregion Hamburg ist nach Seattle und Toulouse der weltweit drittgrößte Standort für Bau, Ausrüstung und Wartung ziviler Flugzeuge mit einer mittelständischen

## Überproportionale Wirtschaftskraft am Standort Hamburg (in %)



Quelle: Handelskammer Hamburg

© Handelskammer Hamburg 2009

Zulieferindustrie. Der Erfolg beim Spitzenclusterwettbewerb der Bundesregierung unterstreicht die Zukunftsfähigkeit dieser Branche. Die Forschungsaktivitäten der Unternehmen müssen etwa durch die Fortführung des Luftfahrtforschungsprogramms weiter unterstützt werden. Auf europäischer Ebene ist für faire Wettbewerbsbedingungen auf dem internationalen Luftfahrtsektor zu sorgen.

- ***Gewerbeflächenausgleich im Baugesetzbuch des Bundes verankern***

Gerade in Metropolen wie Hamburg sind die gewachsenen Industrie- und Gewerbegebiete unverzichtbare Standorte vor allem für das Verarbeitende Gewerbe, das Baugewerbe, den Großhandel sowie das Verkehrsgewerbe. Aber diese Gebiete, meist verkehrsgünstig gelegen, unterliegen einem hohen Umnutzungsdruck und gehen zu oft für eine emitierende Nutzung verloren. Gleichzeitig sinkt die politische Bereitschaft, neue Gewerbeflächen auszuweisen. Bei begründeten Entwicklungsanforderungen existierender In-

dustrie- und Gewerbegebiete in Richtung Wohnungs- und Bürobau muss daher eine entsprechende Neuausweisung von Industrie- und Gewerbeflächen in gleicher Größenordnung an anderer Stelle erfolgen. Nach dem Vorbild des Grün- und Naturflächenausgleichs muss ein Gewerbeflächenausgleich für entsprechende Planungen in Metropolregionen im Baugesetzbuch des Bundes verankert werden.



### 3.4 Reform der föderalen Finanzordnung

Die Ergebnisse der Föderalismusreform II – im Wesentlichen die sogenannte „Schuldenbremse“ und Zinshilfen für hoch verschuldete Länder – sind ein erster Schritt zur Verbesserung des föderalen Finanzsystems. Trotzdem bleibt die grundlegende Reform der föderalen Finanzordnung eine zentrale politische Aufgabe der nächsten Jahre. Die heutige Finanzordnung – insbesondere die Steuerzerlegung und die Finanzausgleichsmechanismen – offenbart erhebliche Schwächen:

- Ein intransparentes und nur im Kontext der primären Steuerzerlegung halbwegs nachvollziehbares Ausgleichssystem,
- Zerlegungsmechanismen bei der Einkommen- und Umsatzsteuer, die nicht an den Orten der Wertschöpfung anknüpfen,
- starke negative Anreizeffekte bezüglich der Erzielung von eigenen Einnahmen sowohl für die Geber- als auch für die Nehmerländer im Länderfinanzausgleich und
- die häufige Missachtung des Konnexitätsprinzips, nach dem die Kosten für die Erfüllung einer Aufgabe von der Gebietskörperschaft zu tragen sind, die über Art und Intensität der Aufgabenerfüllung entscheidet (keine aufgabengerechte Finanzverteilung).

Eine Reform der föderalen Finanzordnung muss deshalb insbesondere Anreize für Bund, Länder und Kommunen setzen, ihre Wirtschafts- und Finanzkraft nachhaltig zu stärken und damit einen wichtigen Baustein dafür zu liefern, dass Deutschland wieder auf einen höheren Wachstumspfad gelangt. Die daraus resultierenden höheren Steuereinnahmen wären ein wesentlicher Beitrag zur mittel- und langfristigen Konsolidierung der öffentlichen Haushalte.

Im Einzelnen geht es vor allem um Folgendes:

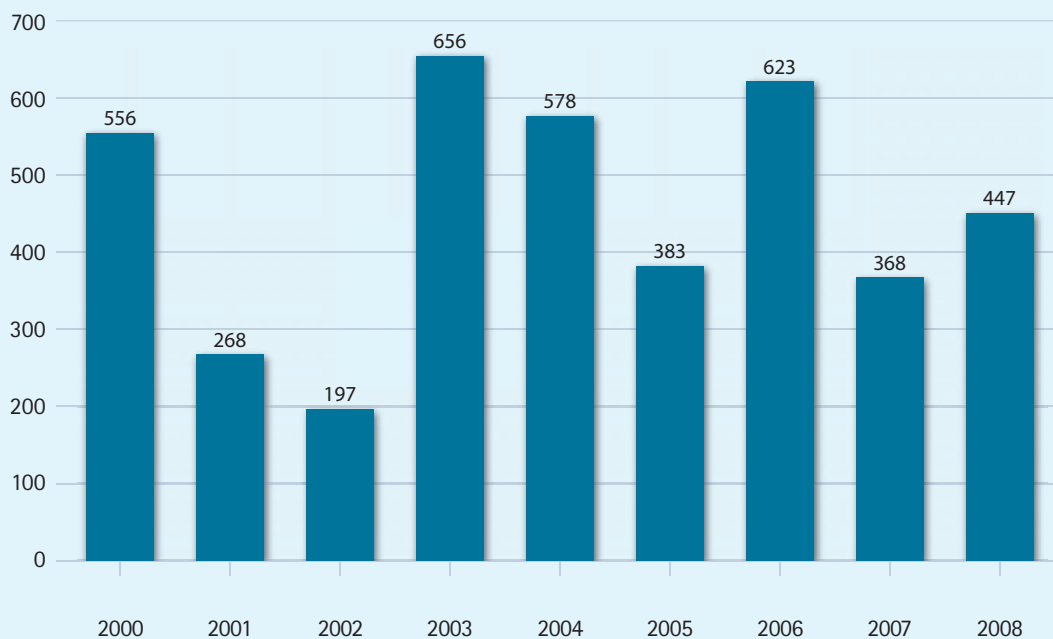
- **Größere Anreize zur nachhaltigen Stärkung der Wirtschafts- und Finanzkraft der Länder schaffen**

Notwendig ist eine Neuausrichtung und Vereinfachung der deutschen Finanzordnung mit dem Ziel, größere Anreize zur nachhaltigen Stärkung der Wirtschafts- und Finanzkraft zu schaffen. Vornehmlich gilt es, das originäre Finanzaufkommen der Länder maßgeblich an die regionale Wertschöpfung anzuknüpfen. Damit wird den Ländern der Anreiz gegeben, ordnungspolitisch und administrativ die eigenen Finanzquellen zu pflegen und strukturpolitisch in Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftskraft zu investieren. Sie profitieren unmittelbar von den daraus resultierenden Mehreinnahmen. Dies wiederum würde entscheidende Impulse für mehr Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze in Deutschland setzen. Haushaltsstrukturpolitik wäre so aus sich selbst heraus Haushaltssanierungspolitik.

- **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 grundgesetzliche 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.

### Hamburger Zahlungen im Länderfinanzausgleich (in Millionen Euro)



Quelle: Bundesministerium der Finanzen, Freie und Hansestadt Hamburg

© Handelskammer Hamburg 2009

- **Finanzielle Eigenverantwortung der Länder und Gemeinden stärken**

Zur Stärkung der finanziellen Eigenverantwortung der Länder und Gemeinden sollten diese mehr Gestaltungsspielräume bei einzelnen Steuern erhalten. Dabei bliebe eine einheitliche Steuerbemessungsgrundlage und ein einheitlicher Basistarif im gesamten Bundesgebiet erhalten, da der Bund die Steuerhoheit behalten würde (gebundenes Trennsystem). Um den Ländern erforderliche Anreize für eine standortstärkende Finanz- und Wirtschaftspolitik zu geben, sollte die – bislang am Wohnortprinzip orientierte – Zerlegung der Lohnsteuer maßgeblich auch vom Ort der Wertschöpfung (Bruttoinlandsprodukt) bestimmt werden.

### 3.5 Energie- und Umweltpolitik

Die Hamburger Grundstoffindustrie ist in besonderem Maße von sicherer Energieversorgung zu wettbewerbsfähigen Preisen abhängig. Im internationalen Strompreisvergleich bestehen hier erhebliche Wettbewerbsnachteile gegenüber der ausländischen Konkurrenz, da die Strompreise trotz Liberalisierung des Strommarktes seit Dezember 2000 ansteigen, wobei hier auch Steuern und Abgaben preistreibend wirken. Zugleich werden durch die Stilllegung von konventionellen Kraftwerken und von Kernkraftwerken allein in Norddeutschland bis 2030 rund 91 Prozent der aktuellen Kraftwerkskapazitäten in einer Größenordnung von 17 000 Megawatt Leistung entfallen und ein Neubau in gleicher Größenordnung ist aus Gründen der politischen und gesellschaftlichen Akzeptanz alles andere als sicher.

Freiwilligkeit und Eigenverantwortung sind unverzichtbare Antriebskräfte für eine kontinuierliche Verbesserung des Umweltschutzes. Die Umweltpolitik der Bundesregierung sollte daher vorrangig dem Ziel folgen, den freiwilligen Umweltschutz der Wirtschaft zu unterstützen. Dies erfordert ein klar strukturiertes Umweltrecht und verbesserte Anrechnungsmöglichkeiten freiwillig erbrachter und zertifizierter Leistungen bei Genehmigungs- und Kontrollvorschriften.

Vor diesem energie- und umweltpolitischen Hintergrund fordert die Hamburger Wirtschaft:

- ***Energieversorgungssicherheit gewährleisten***

Energie muss langfristig planbar, zu wettbewerbsfähigen Preisen, umweltschonend und sicher zur Verfügung stehen. Dazu bedarf es eines ausgewogenen Energie-Mixes mit konventioneller Energie (einschließlich Kernenergie) und regenerativer Energie. Wichtig ist die bundespolitische Unterstützung für die gesellschaftliche und lokale Akzeptanz zum Neubau fossiler Kraftwerke mit höchsten Effizienz- und Umweltstandards, um die Energieversorgung zu gewährleisten.

- ***Laufzeitverkürzung der Kernkraftwerke zurücknehmen***

Die Kernenergie muss als Überbrückungstechnologie auch über das Jahr 2020 hinaus im Energiemix genutzt werden. Schon um eine Stromlücke zu verhindern und die ehrgeizigen Klimaschutzziele zu sichern, muss die Betriebsdauer von Kernkraftwerken voll ausgeschöpft werden. Dabei ist sicherzustellen, dass der Kostenvorteil entsprechender Laufzeiten an die Energieverbraucher weitergegeben wird.

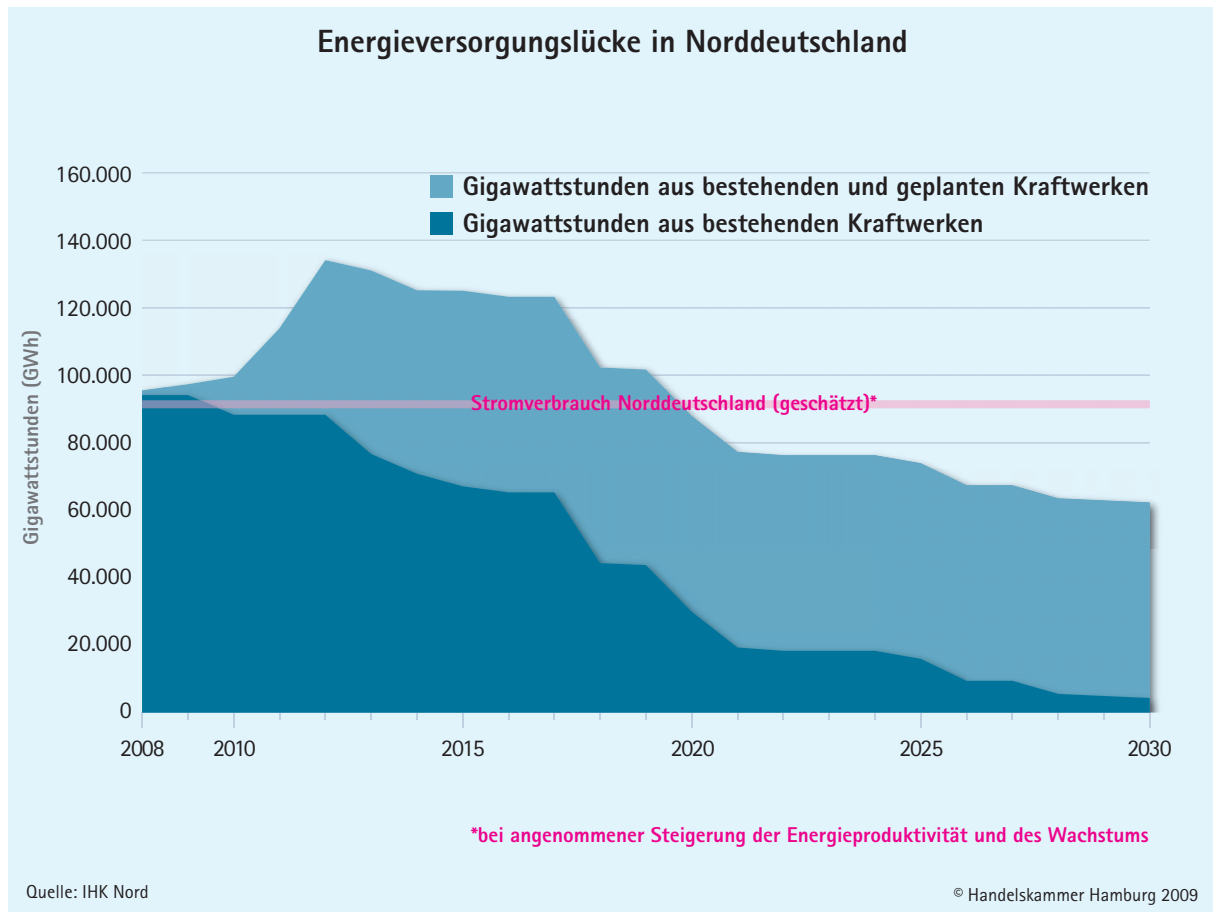
- ***Potenziale der erneuerbaren Energien nutzen und Netzkapazitäten schaffen***

Die Windenergie-Technologie ist Wirtschaftsfaktor für ganz Norddeutschland. Die geplanten Offshore-Windparks könnten zukünftig einen nennenswerten Beitrag zur Energieversorgung leisten. Um deren Energieertrag auch wirtschaftlich optimal nutzen zu können, ist ein adäquater Netzanschluss erforderlich. Die Kosten für den erforderlichen Netzausbau und den Regelenergieausgleich sind dabei bundesweit auf die Nutzer umzulegen, um Wettbewerbsgleichheit zu gewährleisten.

- ***CO<sub>2</sub>-Emissionshandel wettbewerbsfähig und fair ausgestalten***

Bei der EU-Festlegung der Sektoren und Teilspektoren, in denen das Risiko hoch ist, dass Unternehmen ihren Standort in Länder verlegen, die nicht dem CO<sub>2</sub>-Emissionshandel unterliegen („carbon leakage“), muss die im internationalen Wettbewerb stehende energieintensive Industrie als sogenannter „exposed sector“ umfassend berücksichtigt werden. Gleichzeitig sollten die Erlöse aus dem Emissionshandel in Deutschland teilweise direkt der Industrie zur Förderung von Investitionen in umweltschonende Techniken zufließen.

Es ist entscheidend, dass für die durch den Emissionshandel verursachten Strompreissteigerungen in besonders belasteten Sektoren – wie der Hamburger Grundstoffindus-



trie – eine adäquate Kompensation erfolgt, wie sie die europäische Richtlinie vorsieht. Hierfür ist auf Bundesebene zügig eine entsprechende Regelung zu erlassen, um die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Industriebranchen zu sichern.

- **Politische Alleingänge bei Vorgaben zum maritimen Klimaschutz vermeiden**

Das Vorhaben der EU, die Seeschifffahrt ab 2013 in den CO<sub>2</sub>-Emissionshandel einzubeziehen, wenn ihre Mitgliedsstaaten nicht im Rahmen der International Maritime Organization (IMO) eine entsprechende Vereinbarung treffen, ist abzulehnen. Der Seeverkehr ist der mit Abstand umweltfreundlichste Transportweg. Gleichwohl ist auch die maritime Wirtschaft bereit, einen Beitrag zu den weltweiten Herausforderungen des Klimawandels zu leisten. Politische Alleingänge in Bezug auf Zielsetzung oder technische Vorgaben verpuffen jedoch vor dem Hintergrund der weltweiten Ausrichtung der Schifffahrt in

ihrer Wirkung. Sie gefährden den Verkehrsträger Seeschiff, deutsche Unternehmen und den Wirtschaftsstandort Hamburg in seiner Wettbewerbsfähigkeit und wirken umweltpolitisch kontraproduktiv.

### 3.6 Bildungspolitik

48,3 Prozent der Auszubildenden, die 2008 eine Ausbildung in einem Hamburger Unternehmen aufgenommen haben, kommen aus anderen Bundesländern. Die Kompetenzen dieser Jugendlichen sind je nach Bundesland sehr unterschiedlich. Die Wirtschaftsleistung in Hamburg könnte höher sein, wenn Unternehmen bei den Schulabsolventen eine größere Verlässlichkeit vorfänden. Dazu müsste die Qualität des deutschen Bildungssystems gesteigert und bundeseinheitlichen Standards unterworfen werden. Die dezentrale Kompetenz der Länder für das Schul- und Hochschulwesen enthebt den Bund nicht von seiner zentralen Verantwortung für die Qualitätssicherung und Leistungskontrolle der Bildungssysteme. Die 16 verschiedenen Schulsysteme in Deutschland befinden sich nicht in einem viel beschworenen und historisch beabsichtigten Wettbewerb um die beste Lösung, sondern existieren unabhängig nebeneinander her. Die erforderliche Qualitätsdiskussion und die dringend nötige Verbesserung der Lernbedingungen an den ein-

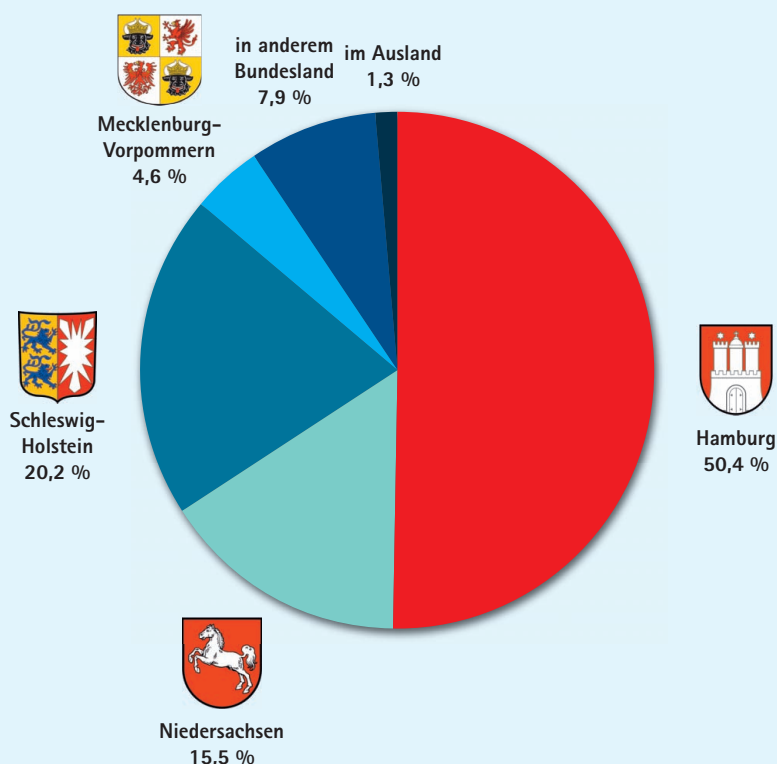
zelnen Schulen geraten so aus dem Blickfeld. Auch bleiben Ausbildungsplätze unbesetzt, weil die Leistungen der Bewerber nicht ausreichen.

Im Einzelnen fordert die Hamburger Wirtschaft:

- **Bundeseinheitliche Bildungsstandards herstellen**

Gleiche Bildungschancen tragen zu gleichwertigen Lebensverhältnissen im Bundesgebiet bei. Im gesamtstaatlichen Interesse einer Gleichwertigkeit der Schulbildung sollte die Bundesregierung daher die Kultusministerkonferenz aktiv dabei begleiten, bundesweite Bildungsstandards für alle Bereiche der schulischen Allgemeinbildung zu entwickeln. Zentrale Aufgabenpools, aus denen sich die Länder bei der Gestaltung ihrer Abschlussprüfungen bedienen müssen, sichern hier eine bundesweite Vergleichbarkeit. Diese Qualitätssicherung kann dazu beitragen, dass Ausbildungsplätze in Unternehmen qualifiziert besetzt werden.

Herkunft der Auszubildenden in Hamburger Betrieben in 2008



Quelle: Handelskammer Hamburg

© Handelskammer Hamburg 2009

Bundesweit einheitliche Mindeststandards sind darüber hinaus für die Lehreraus- und -weiterbildung, für die Berufswahlvorbereitung sowie für die Schulevaluationen notwendig.

- ***Ausbildungspakt verlängern***

Der nationale Ausbildungspakt, der bis zum Jahr 2010 läuft, hat sich außerordentlich bewährt. Vor allem auch der Hamburger Wirtschaft ist es gelungen, die Richtwerte zu neuen Ausbildungsplätzen und -betrieben jährlich über zu erfüllen. Als besonders erfolgreich hat sich dabei das Instrument der Einstiegsqualifizierung erwiesen, das noch nicht ausbildungsreifen Jugendlichen in sechs- bis zwölfmonatigen Praktika einen Einstieg in eine duale Berufsausbildung ermöglicht. Die Übergangsquote in eine spätere Ausbildung liegt in Hamburg bei rund 80 Prozent. Der Ausbildungspakt sollte daher auch über das Jahr 2010 hinaus verlängert werden.

- ***Neue Berufe zulassen***

Unternehmen brauchen Fachkräfte und damit Ausbildungsberufe, die auf die Bedürfnisse ihrer Branche passgenau zugeschnitten sind. Um die Anforderungen der sich wandelnden Berufswelt Schritt zu erfüllen, müssen auch zukünftig neue Ausbildungsberufe zugelassen werden. Dies schließt zweijährige theoriegeminderte Ausbildungsberufe ausdrücklich mit ein, damit auch diejenigen Jugendlichen eine Chance auf einen Ausbildungsplatz erhalten, die eher praktisch begabt sind. Unsere Handelskammer hatte dazu umfassende Vorschläge vorgelegt. Die in den zurückliegenden Jahren erfolgte Schaffung mehrerer zweijähriger Berufsbilder, die auch die Möglichkeit geben, einen dreijährigen Abschluss später nachzuholen, ist daher zu begrüßen. Dieser Weg sollte unbedingt fortgeführt werden.

## 4. Schlussappell

In den Politikfeldern Verkehr und Außenwirtschaft, in der Wirtschafts- und Strukturpolitik, in den föderalen Finanzbeziehungen, der Energie- und Umweltpolitik sowie im Bildungssystem besteht in der kommenden Legislaturperiode des deutschen Bundestages spezifischer Handlungsbedarf aus Hamburger Sicht. Von auch nationalem Interesse ist es dabei insbesondere, die Leistungsfähigkeit und die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens nachhaltig sicherzustellen. Aber auch die Logistikbranche, die Luftfahrtindustrie und die maritime Verbundwirtschaft sind für ganz Deutschland von zentraler wirtschaftlicher Bedeutung. Weiter sollte die Bundespolitik den Internationalisierungskurs der deutschen Wirtschaft entschlossen unterstützen und weltweit für offene Märkte und den Abbau von Handelshemmnissen eintreten. Die Reform der föderalen Finanzordnung bleibt eine zentrale politische Aufgabe der nächsten Jahre. Notwendig ist es, die finanzielle Eigen-

verantwortlichkeit 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. In der Energie- und Umweltpolitik erfordert eine bezahlbare und sichere Energieversorgung einen verlässlichen Energie-Mix; die Umweltgesetzgebung darf die Wettbewerbsposition der deutschen (Hafen-)Wirtschaft nicht durch politische Alleingänge beeinträchtigen. Das Bildungssystem schließlich sollte durch einheitliche Standards eine bundesweite Vergleichbarkeit und gleichmäßig hohe Qualität gewährleisten.

Die Hamburger Wirtschaft ist davon überzeugt, dass diese Aufgaben nur in enger Zusammenarbeit zwischen Politik und Wirtschaft zu leisten sind. Unsere Handelskammer bietet dazu ihre volle Mitwirkung an.

In unserer Reihe „Standpunkte“ (S 1 bis S 22) sind folgende Publikationen erschienen:

- S 1 Nur radikale Maßnahmen helfen (1996)  
Hamburg und sein Staatshaushalt
- S 2 Arbeitsmarkt auf dem Prüfstand (1997)  
10 Punkte für mehr Beschäftigung
- S 3 Die Zeitenwende schaffen (1997)  
Forderungen an die neue Bürgerschaft und den neuen Senat
- S 4 Raum für Wachstum (1998)  
Gewerbeflächenangebot auf die Zukunft ausrichten
- S 5 Wege zu Wachstum und Wohlstand (1998)  
Forderungen zum Ausbau des Hamburger Straßennetzes
- S 6 Innere Sicherheit – eine Gemeinschaftsaufgabe (1999)  
Kriminalität bekämpfen statt verwalten
- S 7 Pro statt Contra Transrapid (1999)  
Technologiestandort Deutschland in der Schwebel
- S 8 Hamburger Hochschulen reformieren (1999)  
Mehr Freiheit für unternehmerisches Handeln
- S 9 Vision für die Metropole (1999)  
Leitlinien für die Hafen-City in Hamburg
- S 10 Tourismusstandort Hamburg (2000)  
Die Zukunft liegt am Wasser
- S 11 Metropolregionen im Wettbewerb (2000)  
Zentralitätsfunktionen im Wettbewerb
- S 12 Hamburgs Zukunft unternehmen (2001)  
Forderungen an die Bürgerschaft und den Senat 2001 – 2005
- S 13 Hamburgs Schulen auf Leistungskurs bringen (2001)  
Schüler auf das Berufsleben vorbereiten
- S 14 Mehr Markt für den Arbeitsmarkt (2002)  
Mit dem Dreisprung zu mehr Beschäftigung
- S 15 Herausforderungen und Chancen (2003)  
Die Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf die Hamburger Wirtschaft
- S 16 Maßnahmen für den Mittelstand (2003)  
Gemeinsame Positionen von Handelskammer Hamburg und Handwerkskammer Hamburg
- S 17 Metropole der Dynamik (2003)  
Hamburgs Weg in die europäische Spitze



- S 18 Forderungen der Hamburger Wirtschaft an die Bürgerschaft und den Senat 2004 – 2008 (2004)
- S 19 Mit mutigen Reformen Wachstums- und Beschäftigungsbremsen lösen (2005)  
Forderungen der Handelskammer Hamburg zur Bundestagswahl 2005
- S 20 Kultur in Hamburg unternehmen! (2004)  
Positionspapier der Handelskammer Hamburg zur Kulturpolitik in Hamburg
- S 21 Cluster – richtig auswählen und entwickeln (2006)  
Eckpunkte für eine Industriepolitik in Hamburg
- S 22 Hamburgs Wachstumskurs fortsetzen (2007)  
Forderungen der Hamburger Wirtschaft an die Bürgerschaft und den Senat 2008 bis 2012
- S 23 Erfolgreicher Technologie- und Innovationstransfer braucht neue Strukturen (2008)

Die Standpunkte-Papiere stehen Ihnen als Download unter [www.hk24.de](http://www.hk24.de), Dokumenten-Nr. 25965, zur Verfügung.

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

Titelbild: [www.mediaserver.hamburg.de](http://www.mediaserver.hamburg.de)

Herstellung: Wertdruck GmbH & Co. KG, Hamburg

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

August 2009