

**Herausforderungen und Chancen:
Die Auswirkungen der EU-Osterweiterung
auf die Hamburger Wirtschaft**

Herausgegeben von der
HANDELSKAMMER HAMBURG
Geschäftsbereich International
Bearbeitung: Cornelia Kahl, Torsten König, Corinna Nienstedt

Telefon 040 / 3 61 38-283
Telefax 040 / 3 61 38-494
E-Mail: cornelia.kahl@hk24.de

Vorwort

Die EU-Osterweiterung ist das Thema Nr. 1 auf der Agenda der Europäischen Union. Wenn alles planmäßig verläuft, wird sich die EU im Jahr 2004 um zehn neue Mitgliedstaaten, 75 Millionen Menschen und um 30% ihrer jetzigen Fläche erweitert haben.

Was bedeutet das für die Hamburger Wirtschaft? Eine fundierte Antwort darauf liefert unsere Handelskammer mit der folgenden Analyse, die sich auf eine repräsentative Umfrage bei Hamburger Unternehmen stützt. Diejenigen Hamburger Firmen, die Auslandsverbindungen unterhalten, erwarten von der EU-Osterweiterung ganz überwiegend positive Auswirkungen, auch wenn generell die Tragweite der Erweiterung noch unterschätzt wird. Hiesige Unternehmen wollen ihre Verbindungen in die acht Beitrittsländer aus Mittel- und Osteuropa (d. h. Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn) in erheblichem Umfang ausdehnen. Dies gilt insbesondere für unser Nachbarland Polen. Zugleich sieht die Hamburger Wirtschaft aber auch die Risiken der Erweiterung, wie z. B. den erhöhten Wettbewerbsdruck, und sie erkennt die Notwendigkeit, entsprechende Anpassungsstrategien zu entwickeln.

Aus unserer Umfrage ergibt sich demnach: Die Hamburger Wirtschaft hat eine »aufgeklärte« Einstellung zur EU-Osterweiterung. Sie ist sich der großen Chancen bewusst, aber auch der noch ungelösten Probleme. Soll die Erweiterung mittel- und langfristig gelingen, müssen zwei große Reformen dringend in Angriff genommen werden: Eine tiefgreifende Agrarreform ist die Voraussetzung dafür, dass die EU-Osterweiterung auf Dauer finanziert werden kann. Der bislang ausgehandelte Agrarkompromiss ist nicht ausreichend; das Thema muss daher in Brüssel noch einmal auf die Tagesordnung gesetzt werden – und zwar vor dem Beitritt der neuen Mitgliedsländer. Zum anderen ist auch eine Reform der europäischen Institutionen unerlässlich. Die Beitrittsstaaten haben große Anstrengungen unternommen, um fit zu werden für Europa und um den gemeinschaftlichen Besitzstand der EU zu übernehmen. Damit Europa regierbar bleibt, ist auch Brüssel gefordert, seine Hausaufgaben zu machen und seine Institutionen sowie sein Regelwerk auf zehn neue Mitglieder einzustellen.

Um die Informationslage bei den Unternehmen der Metropolregion weiter zu verbessern, wird unsere Handelskammer gemeinsam mit weiteren Partnern eine »Informationsoffensive EU-Osterweiterung« starten. Auch der Senat ist aufgefordert, das Thema zu einem Schwerpunkt seiner Arbeit zu machen: Er sollte die Bevölkerung im Rahmen einer breit angelegten Kommunikationsstrategie über die Osterweiterung und ihre Chancen, aber auch Herausforderungen informieren und sich – ebenso wie unsere Handelskammer – in Berlin und Brüssel dafür einsetzen, dass die Erweiterung wie geplant umgesetzt wird, dass zuvor aber die Bedingungen für einen auf Dauer erfolgreichen Erweiterungsprozess erfüllt werden.

HANDELSKAMMER HAMBURG



Dr. Karl-Joachim Dreyer
Präses



Prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz
Hauptgeschäftsführer

Inhaltsverzeichnis

A. Ausgangslage	7
I. Der Weg zur erweiterten Union	7
1. Welche Staaten dürfen der Europäischen Union beitreten?	7
2. Sind die Beitrittsländer »fit« für die EU-Erweiterung?	7
3. Weshalb ist die EU-Osterweiterung aus ökonomischer Sicht sinnvoll?	9
II. Hamburgs außenwirtschaftliche Verbindungen zu Mittel- und Osteuropa	11
III. Hamburgs Verkehrsbeziehungen zu Mittel- und Osteuropa	14
B. Befragung unserer Mitgliedsunternehmen	17
I. Ziele und methodisches Vorgehen	17
II. Ergebnisse unserer Befragung	17
1. Erwarteter Einfluss der EU-Osterweiterung auf die Geschäftsentwicklung Hamburger Unternehmen	17
2. Chancen für Hamburger Unternehmen	20
3. Herausforderungen für Hamburger Unternehmen	27
4. Aussichten	30
4.1 Bestehende und geplante Auslandsverbindungen Hamburger Unternehmen zu Mittel- und Osteuropa	30
4.2 Hamburgs Verkehrsbeziehungen zu Mittel- und Osteuropa	32
4.2.1 Exzellente Chancen – aber auch ständiger Anpassungsdruck	32
4.2.2 Verkehrsträger zwischen Politik und Wettbewerb	35
4.3 Vorbereitungen der befragten Unternehmen auf die EU-Osterweiterung	39
4.4 Unterstützung durch unsere Handelskammer: Interessenvertretung, Informationen, Mittelstandsberatung	39
4.5 Politische Interessenvertretung und transnationale Kammerzusammenarbeit für die EU-Osterweiterung	41
C. Strategische Ziele	45
I. Zusammenarbeit rund um die Ostsee	45
1. Neuer Schwung durch die EU-Erweiterung	45
2. Hamburg und der Nordwesten Russlands	46
3. Welche Zukunft hat Kaliningrad?	47
II. Asien – Hamburg – Mittel- und Osteuropa	49
D. Fazit	51
Literaturhinweise und Websites	54
Abkürzungsverzeichnis	55
Fragebogen »Umfrage zur EU-Osterweiterung«	56
Summary	58
Streszczenie	61
Souhrn	65



Die EU und die Beitrittsländer



Ausgewählte Kennzahlen EU-15/MOEL-8

	EU-15	MOEL-8 ⁵⁾	Estland	Lettland	Litauen	Polen	Slowakei	Slowenien	Tschechien	Ungarn
Fläche (in 1000 km ²)	3.191	729	45	65	65	313	49	20	79	93
Bevölkerung (in Millionen) ¹⁾	374,9	74,0	1,4	2,4	3,7	38,7	5,4	2,0	10,3	10,1
Bruttoinlandsprodukt pro Kopf: EU-15 = 100 % ²⁾	100	47,2	42,2	33,3	37,6	39,7	47,7	68,8	57,2	51
Netto-Mehrwert pro Sektor ³⁾										
Landwirtschaft	2,3	5,6	6,2	4,7	10,1	4,8	4,6	3,9	4,5	5,9
Industrie und Bau	30,7	33,7	26,3	29,5	31,5	36,5	33,3	37,7	41,8	32,7
Dienstleistungen	67	60,7	67,5	65,8	58,4	58,7	62,1	58,4	53,7	61,4
EU-Anteil der Importe ⁴⁾		59,8	60,1	55,3	50,2	65,9	50,4	69,4	63,3	64,1
EU-Anteil der Exporte ⁴⁾		60,7	55,1	65,6	38	68,3	55,8	65,5	64,2	72,9

Erklärungen:

¹⁾ Jahr 2000;

²⁾ in Kaufkraftstandards, Jahr 2001;

³⁾ Anteile der Sektoren in Prozent, Jahr 1996;

⁴⁾ in Prozent vom Gesamtvolumen, Jahr 1998;

⁵⁾ ungewichtete Durchschnitte

Quellen: Jahresgutachten 2002/2003 des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung; Aus Politik und Zeitgeschichte B1-2/2002

A. Ausgangslage

I. Der Weg zur erweiterten Union

1. Welche Staaten dürfen der Europäischen Union beitreten?

Kennzeichnend für die Entwicklungsgeschichte der **Europäischen Union (EU)** ist – neben der Intensivierung der zwischenstaatlichen Kooperation – die **fortdauernde Integration neuer Mitgliedsländer**. So wurde der Kreis der sechs Gründungsmitglieder Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg und Niederlande (1958) im Verlauf der vergangenen Jahrzehnte um die Staaten Dänemark, Großbritannien und Irland (1973), Griechenland (1981), Portugal und Spanien (1986) sowie Finnland, Österreich und Schweden (1995) erweitert.

Die politische und ökonomische Teilung des europäischen Kontinents ist auch ein Jahrzehnt nach dem Zusammenbruch des Ostblocks und dem Ende des Kalten Krieges noch nicht vollständig überwunden. Die geplante Aufnahme mittel- und osteuropäischer Staaten in die EU ist deshalb ein wichtiger Schritt hin zur gesamteuropäischen Integration und zur Sicherung des Friedens auf unserem Kontinent. Basierend auf den in den Jahren 1994 bis 1996 eingereichten Beitrittsanträgen, befinden sich **Estland, Polen, Slowenien, die Tschechische Republik und Ungarn** seit November 1998 sowie **Bulgarien, Lettland, Litauen, die Slowakei und Rumänien** seit Februar 2000 in formalen Beitrittsverhandlungen mit der Europäischen Union.

Neben den Verhandlungen im Rahmen der so genannten EU-Osterweiterung laufen gegenwärtig auch Beitrittsverhandlungen mit den mediterranen Inselstaaten **Malta** und **Zypern**. Wenngleich noch keine konkreten Beitrittsverhandlungen laufen, ist seit Ende 1999 zudem auch die **Türkei** offizieller Kandidat für eine Vollmitgliedschaft.

Im Dezember 2002 hat sich die EU auf zunächst zehn neue Mitgliedstaaten festgelegt. Es handelt sich um Estland, Lettland, Litauen,

Malta, Polen, die Slowakei, Slowenien, die Tschechische Republik, Ungarn und Zypern. Vorbehaltlich des Ausgangs der anstehenden Volksabstimmungen in den Beitrittsländern könnte die EU im Jahre 2004 25 Mitgliedstaaten umfassen.

2. Sind die Beitrittsländer »fit« für die EU-Erweiterung?

Bereits im Juni 1993 sind auf dem EU-Gipfel in Dänemark die Aufnahmebedingungen für beitriftswillige Staaten in Form der so genannten **Kopenhagener Kriterien** präzisiert worden. Als Voraussetzung für die Mitgliedschaft in der Europäischen Union muss ein Beitrittskandidat demnach ein Bündel politischer und ökonomischer Kriterien erfüllen und den gemeinschaftlichen Besitzstand (**Acquis communautaire**) übernehmen und umsetzen. Dabei obliegt es der EU-Kommission, die Fortschritte der einzelnen Kandidaten auf dem Weg zum Beitritt in regelmäßigen Berichten zu dokumentieren.¹⁾

Politische Kriterien: Zur Bewertung der **demokratischen und rechtsstaatlichen Ordnung** eines Beitrittskandidaten prüft die EU-Kommission die Funktionsweise von Präsidentschaft, Parlament, Exekutive sowie Judikative. Unter der Rubrik **Menschenrechte und Minderheitenschutz** bezieht die EU-Kommission im einzelnen Stellung zu den Bürgerrechten und politischen Rechten, den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Rechten sowie zu den Minderheitenrechten und dem Minderheitenschutz in den potenziellen Mitgliedstaaten.

Wirtschaftliche Kriterien: Gemäß der EU-Agenda 2000 setzt eine **funktionsfähige Marktwirtschaft** voraus, dass An-

¹⁾ Nähere Informationen zum Beitrittsprozess unter <http://europa.eu.int/comm/enlargement/>



Auf dem Weg in den Binnenmarkt: Wie weit sind die mittel- und osteuropäischen Beitrittsländer

• = zu verbessern

Land	Freier Warenverkehr	Freier Dienstleistungsverkehr	Freier Kapitalverkehr	Freizügigkeit
Estland	Große Fortschritte erreicht <ul style="list-style-type: none">• Marktaufsicht (Testverfahren, Zertifizierung)• Lebensmittelsicherheit	Weitere Angleichung an den Besitzstand erfolgt <ul style="list-style-type: none">• Rechtsangleichung und Umsetzung im Straßen- und Schienenverkehr	Ausbau einheitlicher Finanzaufsicht erreicht <ul style="list-style-type: none">• Einführung eines Systems grenzüberschreitender Zahlungen nötig	Angleichung beruflicher Befähigungsnachweise erzielt <ul style="list-style-type: none">• Normenangleichung bei freien Berufen
Lettland	Rechtlicher und institutioneller Rahmen weitgehend vorhanden <ul style="list-style-type: none">• Normungssystem• Lebensmittelsicherheit	Fortschritte bei Rechtsangleichung bei Finanzdienstleistungen und Bankwesen <ul style="list-style-type: none">• Versicherungen, Wertpapiere	Gute Fortschritte <ul style="list-style-type: none">• Angleichung bei Kapitalbewegungen• Verwaltungskapazität	Rechtsvorschriften zufriedenstellend <ul style="list-style-type: none">• Anerkennung Berufszertifikate• institutionelle Kapazitäten
Litauen	Rechtsangleichung weitgehend vollzogen <ul style="list-style-type: none">• Ausbau von Prüf- und Zertifizierungswesen• Öffentl. Auftragswesen	Fortschritte im Bereich Banken und Wertpapiere <ul style="list-style-type: none">• Arbeitsweise der Verwaltung• Unabhängigkeit der Aufsichtsbehörden	Weitgehende Liberalisierung erfolgt <ul style="list-style-type: none">• Überwachung im Zahlungsverkehr• Bekämpfung von Geldwäsche	Gutes Maß an Angleichung erreicht <ul style="list-style-type: none">• Arbeit der Verwaltungsbehörden
Polen	Bedeutende Fortschritte in den letzten drei Jahren <ul style="list-style-type: none">• Marktüberwachung• Lebensmittelsicherheit• Öffentl. Auftragswesen	Solide Verwaltungskapazität <ul style="list-style-type: none">• diskriminierende Sprachauflagen• Sicherung unabhängiger Aufsichtsbehörden	Anhaltende Fortschritte bei Verwaltungsstruktur und Angleichung der Gesetze für Kapitaltransfers <ul style="list-style-type: none">• Verwaltungskapazität und Kontrolle für künftige EU-Strukturhilfe	Hohes Maß an Angleichung an den EU-Rechtsbestand; Starke Verwaltungskapazität wurde entwickelt
Slowakei	Rechtsangleichung erzielt; Normungs- und Akkreditierungsstellen funktionieren <ul style="list-style-type: none">• Marktüberwachung• Strukturen im öffentl. Auftragswesen	Gute Fortschritte im Sektor Finanzdienstleistungen <ul style="list-style-type: none">• Rechtsangleichung bei Versicherungen• Finanzaufsicht	Rechtsangleichung fortgeschritten <ul style="list-style-type: none">• Verwaltungskapazität für die Bekämpfung von Geldwäsche	Vorbereitungen insgesamt fortgeschritten <ul style="list-style-type: none">• Verwaltungskapazität für künftige Koordinierung der sozialen Sicherheitssysteme
Slowenien	Gute Fortschritte, Institute für Normung und Zertifizierung funktionieren gut <ul style="list-style-type: none">• Vorschriften für Lebensmittel• Öffentl. Auftragswesen	Rechtsvorschriften entsprechen weitgehend dem Besitzstand <ul style="list-style-type: none">• Verwaltungskapazität, einschl. der Aufsicht bei Finanzdienstleistungen, muss gestärkt werden	Rechtsangleichung fortgeschritten; Abschaffung von Beschränkungen erfolgt <ul style="list-style-type: none">• Beschränkungen von Auslandsinvestitionen in Investmentfonds	Schaffung des Rechtsrahmens fast abgeschlossen <ul style="list-style-type: none">• Rechtsangleichung im Bereich der Bürgerrechte
Tschechien	Anwendung fast aller harmonisierten EU-Normen, auch bei Lebensmitteln <ul style="list-style-type: none">• Leistungsfähigkeit der Behörden• Öffentl. Auftragswesen	Fortschritte bei der Umsetzung der Richtlinien im Bankenwesen <ul style="list-style-type: none">• Rechtsangleichung bei Finanzdienstleistungen steht noch aus	Gute Fortschritte bei der Regelung des Erwerbs von Grundstücken und bei grenzüberschreitenden Überweisungen <ul style="list-style-type: none">• Kampf gegen Geldwäsche	Übereinstimmung bei Bürgerrechten und Freizügigkeit von Arbeitnehmern <ul style="list-style-type: none">• Dringender Handlungsbedarf bei gegenseitiger Anerkennung von berufl. Befähigungsnachweisen
Ungarn	Umsetzung des Besitzstandes in nationales Recht ist erreicht <ul style="list-style-type: none">• Korrekte Anwendung ist nicht überall garantiert• Gesetz zur Auftragsvergabe im Autobahnbau	Rechtsangleichung weit vorangeschritten <ul style="list-style-type: none">• Legislative Maßnahmen im Datenschutz und Ausbau des Verwaltungsapparats	<ul style="list-style-type: none">• Weitere Anpassungen beim Gesetz über den Erwerb von Grund und Boden notwendig	Angleichung der Rechtsvorschriften befriedigend <ul style="list-style-type: none">• Rechtsvorschriften über Wahlrecht, Anwaltsberufe, Freizügigkeit von Arbeitnehmern

Quelle: Fortschrittsberichte der EU-Kommission vom 9. Oktober 2002

Grafik 2

© Handelskammer Hamburg

gebot und Nachfrage durch das freie Spiel der Marktkräfte koordiniert werden und ein Rechtssystem mit einklagbaren (Eigentums-)Rechten besteht. Die Leistungsfähigkeit einer marktwirtschaftlichen Ordnung wird verstärkt, wenn makroökonomische Stabilität, ein entwickelter Finanzsektor, ein breiter politischer Konsens über die Richtlinien der Wirtschaftspolitik sowie keine nennenswerten Schranken für den Markteintritt und Marktaustritt vorliegen. Für das Kriterium der **Wettbewerbsfähigkeit** im EU-Binnenmarkt maßgeblich sind unter anderem das ausreichende Vorhandensein von Human- und Sachkapital einschließlich Infrastruktur sowie die Erfolge der Beitrittskandidaten bei der Transformation ihrer jahrzehntelang planwirtschaftlich geprägten Volkswirtschaften.

Neben der Erfüllung der politischen und wirtschaftlichen Kriterien setzt die EU-Mitgliedschaft des weiteren voraus, dass die einzelnen Beitrittskandidaten die aus einer Mitgliedschaft erwachsenden Verpflichtungen übernehmen und sich auch die Ziele der Europäischen Union, zum Beispiel der Wirtschafts- und Währungsunion²⁾, zu eigen machen. Die Beitrittskandidaten verpflichten sich, die als gemeinschaftlichen Besitzstand (Acquis Communautaire) bezeichneten – insgesamt 80.000 Seiten umfassenden – Rechts- und Verwaltungsvorschriften vollständig in nationales Recht umzusetzen.

Acquis Communautaire: In den laufenden Verhandlungen³⁾ zwischen der EU und den einzelnen Beitrittskandidaten wird der Acquis Communautaire in insgesamt 30 Kapiteln thematisiert (u. a. Freier Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr, Landwirtschaft, Verkehr, Regionalpolitik, Umwelt). Beide Seiten ver-

²⁾ Der Beitritt zur Europäischen Währungsunion ist für die neuen Mitgliedstaaten formal bindend, aber angesichts zu erfüllender Teilnahmekriterien erst Jahre nach dem Beitritt zur EU möglich.

³⁾ Die Europäische Union informiert über Verhandlungsstand und -ergebnisse unter:
<http://www.europa.eu.int/comm/enlargement/overview.htm>

handeln dabei nicht über die Inhalte der einzelnen Kapitel, sondern allenfalls über Fristen oder Übergangszeiten, die mit Rücksicht auf besondere länderspezifische Umstände vereinbart werden können.

Um einheitliche Spielregeln zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden, ist die Übernahme des Acquis Communautaire durch die neuen Mitgliedstaaten grundsätzlich notwendig. Ein verlässliches Kontrollsystem der EU soll sicherstellen, dass die Standards, Regeln und Gesetze auch in die Praxis umgesetzt und die vereinbarten Übergangsfristen nicht überschritten werden. Dennoch umfasst der im Laufe der Jahrzehnte gewachsene Acquis eine Fülle von **»Überreglementierungen«**, die sowohl für Unternehmen der neuen als auch der alten Mitgliedstaaten unverhältnismäßig kostenbelastend sind. Die EU-Osterweiterung wäre eine historische Chance gewesen, diesen und weitere **Funktionsmängel der Institutionen und des Regelwerks der Europäischen Union** auf den Prüfstand zu stellen. Es zeichnet sich ab, dass diese Gelegenheit nicht genutzt wird.

3. Weshalb ist die EU-Osterweiterung aus ökonomischer Sicht sinnvoll?

Mit dem Beitritt der neuen Mitgliedstaaten steigt zunächst einmal das Wohlstandsgefälle innerhalb der EU. Doch indem die Beitrittsländer in den freien Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr des Europäischen Binnenmarktes⁴⁾ einbezogen werden, wird sich der Wohlstand in der erweiterten Europäischen Union insgesamt erhöhen. Denn ein verstärkter Wettbewerb innerhalb der EU führt prinzipiell zu sinkenden Preisen, einer größeren Vielfalt an Gütern und zu einem Innovationsschub.

Aufgrund der geografischen Nähe und der besonders intensiven Wirtschaftsbeziehungen liegt es vor allem im **deutschen Interesse**,

⁴⁾ Nähere Informationen zum Binnenmarkt unter
http://europa.eu.int/comm/internal_market



Der EU-Beitrittsprozess im Überblick

PHARE-Programm der EU

1990 Hilfsprogramm zur wirtschaftlichen Umgestaltung in Mittel- und Osteuropa

EUROPA-ABKOMMEN

Assoziationsabkommen mit der EU:

- 1994 Polen, Ungarn
- 1995 Bulgarien, Rumänien, Tschechien, Slowakei
- 1998 Estland, Lettland, Litauen
- 1999 Slowenien



1989 Vorstufe zur EU-Osterweiterung
Grenzöffnung Österreich/Ungarn

EU-Gipfel in Kopenhagen

1993 Festlegung der Beitrittskriterien („Kopenhagener Kriterien“)

Anträge auf EU-Mitgliedschaft

- 1987 Türkei
- 1990 Malta, Zypern
- 1994 Polen, Ungarn
- 1995 Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Rumänien, Slowakei

Regelmäßige Fortschrittsberichte der EU-Kommission über die Beitrittskandidatenländer

EU-Gipfel in Nizza

2000 Beschluss zu inneren Reformen der EU zur Aufnahme neuer Mitglieder

EU-Gipfel in Kopenhagen

2002 Offizielle Benennung der neuen Mitgliedstaaten

Volksabstimmungen

2003 in Estland, Litauen, Polen, der Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Malta über den EU-Beitritt

EU-Beitritt

2004 Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn, Malta und Zypern



die Erweiterung der EU nach Osten voranzutreiben. Laut Berechnungen des Kieler Instituts für Weltwirtschaft⁵⁾ hängt der mit der EU-Osterweiterung verbundene Wohlstandsgewinn für Deutschland stark von institutionellen Reformen innerhalb der Union ab. Hier müssen also deutliche Fortschritte erzielt werden, wenn die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Erweiterung voll ausgeschöpft werden sollen. Gemäß der erwähnten Studie wird Deutschland aber selbst im ungünstigsten Fall insgesamt kein ökonomischer Verlierer der EU-Osterweiterung sein. Politisch zählt unser Land ohnehin zu den klaren Gewinnern.

Dies gilt gleichermaßen für die **Freie und Hansestadt Hamburg** mit ihren traditionell engen Verbindungen zum Ostseeraum sowie zur Tschechischen Republik und zur Slowakei. Der folgende Abschnitt gibt einen Überblick über diese Verbindungen.

II. Hamburgs außenwirtschaftliche Verbindungen zu Mittel- und Osteuropa

• Geschichte

Schon im 13. Jahrhundert hatten Hamburger Kaufleute Verbindungen auf dem Seeweg über die Ostsee bis nach Nowgorod. Hamburg war Mitglied des **Hanse-Bundes**, der dank der Überlegenheit seiner Organisation das Wirtschaftsleben in Nordosteuropa beherrschte. In die Hansestädte an und nahe der Ostsee segelten die Koggen Hamburger Kaufleute. Verbindungen gab es aber auch nach Zentraleuropa; Hamburg war das **»Handelskontor Böhmens«**. Im Handel elbaufwärts nach Prag ergänzten sich Land- und Flussverbindungen.

Ab dem 19. Jahrhundert wurde das östliche Hinterland Hamburgs immer besser erschlossen: Der Bau von Eisenbahnstrecken, die Schiffbarmachung der Oder von Stettin bis Oberschlesien, die Fertigstellung des Nord-Ostsee-Kanals 1895 waren wichtige Marksteine. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde

durch den Versailler Friedensvertrag die Elbe zum internationalen Gewässer erklärt; die Tschechoslowakei erhielt ein noch heute für Tschechien und die Slowakei gültiges Recht zur Nutzung des Hamburger Hafens.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges fand Hamburg sich fern von den neuen Wirtschaftszentren Westeuropas in einer Randlage wieder. Die **»Politik der Elbe«**, die im Jahre 1954 von Bürgermeister Sieveking eingeleitet und von seinen Nachfolgern fortgeführt wurde, war der erfolgreiche Versuch, Kontakte zu Hafenkunden und Handelspartnern in Mittel- und Osteuropa auch in den Zeiten des Kalten Krieges aufrecht zu erhalten.

Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs im Jahr 1989 und der deutschen Wiedervereinigung im Jahr 1990 wendete sich das Blatt erneut. Hamburg lag wieder im Zentrum der politischen und wirtschaftlichen Landkarte Europas.

Schon im frühen Mittelalter zeichnete sich das ab, was Hamburgs Position zu seinen östlichen Nachbarn bis heute charakterisiert: einerseits See- und Landverbindungen zu den Ostseepartnern, andererseits seine Lage am Ende einer quer durch Europa verlaufenden **Schiene dynamischer Wirtschaftsentwicklung** (Hamburg – Prag – Wien mit einer Abzweigung Hamburg – Berlin – Breslau – Krakau)⁶⁾. Die EU-Osterweiterung birgt die historische Chance, dass diese Wachstumsregion einen kräftigen Aufschwung erfährt. Und Hamburg hat beste Aussichten, davon spürbar zu profitieren. Dazu müssen wir aber »mit unseren Pfunden wuchern«: Erstklassiger Service im Hafen, Ausbau von Verkehrswegen, Fahrrinnenanpassung der Untereibe und verbesserte Schiffbarkeit der Mittel- und Oberelbe, Ausbau Hamburgs als Ost-West-Dreh-scheibe – das sind die Faktoren, die Hamburgs Zusammenarbeit mit seinen östlichen Nachbarn auch künftig bestimmen werden.

• Infrastruktur

Hamburg bietet eine hervorragende, historisch gewachsene Außenwirtschaftsinfra-

⁵⁾ Piazzolo, IfW (2001)

⁶⁾ Aus Politik und Zeitgeschichte (06.04.2001)

struktur, die sich für die Beziehungen zu den mittel- und osteuropäischen Staaten ausgezeichnet nutzen lässt. Dazu gehören natürlich der größte deutsche Überseehafen und das überregionale Logistik- und Dienstleistungszentrum Hamburg, Handelshäuser, Industriefirmen mit Auslandsbeziehungen, Firmen der Medien- und IT-Branche, auf den Außenhandel spezialisierte Finanzdienstleister und Versicherungen sowie eine Vielzahl von Betrieben des Gütertransportgewerbes.

Der Facettenreichtum des Infrastruktur- und Informationsangebotes zeigt sich auch an den vielen hier angesiedelten branchenbezogenen Interessenvertretungen, an außenwirtschaftlich orientierten Verbänden wie den Ländervereinen, darunter der Ost- und Mitteleuropa Verein e.V., und an Institutionen der Hochschul- und Wissenschaftsszene, wie das HWWA – Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv, das sich intensiv mit Ost-West-Themen befasst. Alle acht EU-Beitrittsländer unterhalten in Hamburg konsularische Vertretungen. Die HWF – Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH hat einen Tätigkeitsschwerpunkt in der Ansiedlung mittel- und osteuropäischer Unternehmen.

Von rund **1.200 Mitgliedsunternehmen** – vor allem aus Industrie und Handel – wissen wir, dass sie vielfältige **Auslandsverbindungen zu den acht mittel- und osteuropäischen Beitrittsländern** (= MOEL-8: Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn) unterhalten. Darunter sind 250 Hamburger Unternehmen mit besonders intensiven Verbindungen in die Region: Sie verfügen über Vertretungen, eigene Niederlassungen, eigene Produktionsstätten, Unternehmensbeteiligungen oder Lizenz- und Kooperationsverträge. Die Gesamtzahl der Unternehmen, die in der Metropolregion Hamburg mit den MOEL-8 zu tun haben, beläuft sich auf gut 2.000.

Wie viele **Direktinvestitionen** von Hamburg aus in Mittel- und Osteuropa getätigt werden und wie viel Auslandskapital von dort nach Hamburg fließt, ist statistisch kaum feststellbar. Aus den von der Landeszentralbank⁷⁾ ver-

öffentlichten Zahlen kann man immerhin schließen, dass mehr Geld von den mittel- und osteuropäischen Ländern nach Hamburg transferiert wird als in umgekehrte Richtung! Einige große Hamburger Unternehmen haben schon bald nach der Wende aus marktstrategischen Motiven in mittel- und osteuropäischen Ländern Produktionen ins Leben gerufen. Die meisten Hamburger Investitionen werden aber von kleinen und mittleren Unternehmen aus dem Dienstleistungs- und Verkehrssektor getätigt. Zielland ist zumeist Polen, in den baltischen Staaten gibt es noch sehr wenige Hamburger Firmenniederlassungen. **Firmen, die von polnischen Staatsbürgern in der Hansestadt gegründet wurden**, gibt es in beachtlicher Zahl. Ins Handelsregister gehen Daten über die Staatsangehörigkeit der Firmengründer nicht ein. Während vor der politischen Wende nur einige große polnische Staatsbetriebe in Hamburg präsent waren, sind jetzt Hunderte kleine, allerdings zum Teil wenig kapitalkräftige Privatunternehmen an der Elbe aktiv.

Das Land Hamburg importierte im Jahr 2001 Waren im Wert von 1,1 Mrd. € aus den Beitrittsstaaten und exportierte dorthin Waren im Wert von knapp 0,8 Mrd. € (Grafik 4). Diese Werte sind zwar für sich gesehen beachtlich, an der starken Expansion des deutschen Außenhandels mit diesen Ländern hat Hamburg damit jedoch keinen adäquaten Anteil. Während sich in den Jahren 1992 bis 2001 der Außenhandel des Landes Hamburg mit den MOEL-8 (Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik und Ungarn) in etwa verdoppelte, stiegen im gleichen Zeitraum die Ausfuhren der Bundesrepublik Deutschland in die MOEL-8 um mehr als das Vierfache, die deutschen Einfuhren gar um mehr als das Fünffache. Die **Hamburger Anteile am deutschen Außenhandel** mit diesen Staaten sind somit in den letzten zehn Jahren **zurückgegangen**.

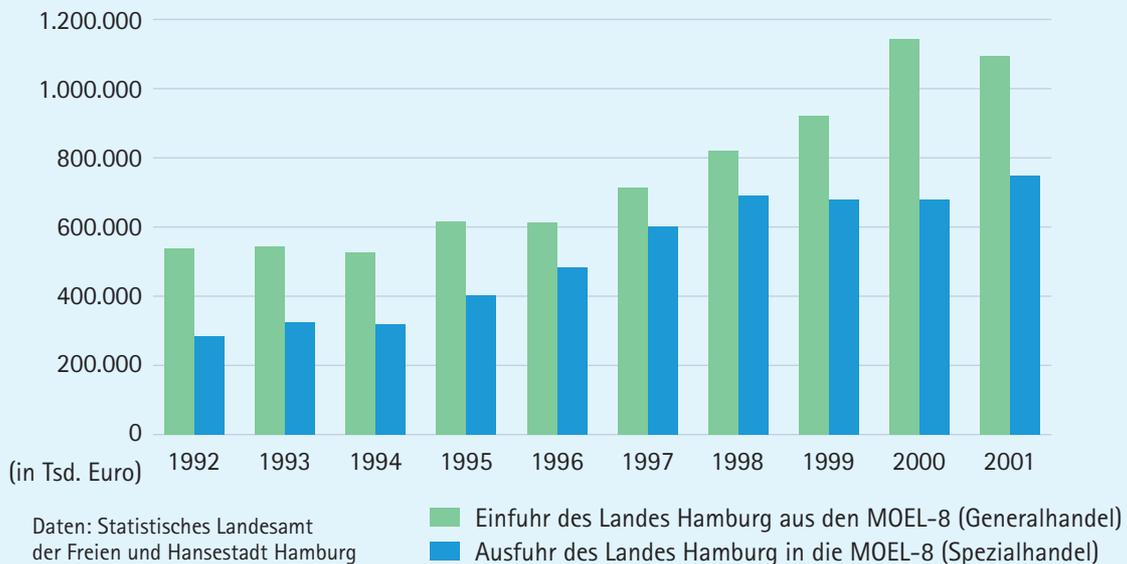
Allerdings werden einige außenwirtschaftliche Bewegungen in der Hamburger Statistik nicht angemessen abgebildet. Auf der Exportseite werden beispielsweise nur solche Ausfuhrwaren erfasst, die in Hamburg tatsächlich produziert werden. Damit fehlen insbesondere die Transitumsätze Hamburger

⁷⁾ Landeszentralbank (2001)



Außenhandel des Landes Hamburg mit den MOEL-8

(8 mittel- und osteuropäische Länder: Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn)



Grafik 4

© Handelskammer Hamburg

Handelshäuser, die man mit zusätzlich etwa 20 Prozent veranschlagen kann.

Positiv hebt sich Hamburg allerdings von anderen Bundesländern ab, wenn man den Hamburger Osthandelsumsatz (Außenhandel mit allen mittel- und osteuropäischen Ländern) in Relation zur Zahl der Erwerbstätigen sieht. Wird dieses Kriterium angelegt, erzielt die Elbmetropole den Spitzenrang vor Bayern, Bremen und Niedersachsen.⁸⁾

In der Betrachtung von Hamburgs Wirtschaftsbeziehungen zu den einzelnen Beitrittsstaaten zeigen sich unsere historische Verbundenheit mit den Ostseeanrainern und die Besonderheiten der geografischen Lage: Wichtigstes Partnerland Hamburgs ist **Polen**. Auf unser Nachbarland entfielen im Jahr 2001 die **Hälfte aller Hamburger Exporte**, die für die MOEL-8 bestimmt waren, und mehr als ein Drittel der Importe Hamburgs aus dieser Ländergruppe. Mit Abstand folgen in der Rangordnung dann Tschechien und

Ungarn. Insgesamt ergibt sich für das Jahr 2001 folgende Reihenfolge unter den Hamburger Handelspartnern: Polen, Tschechische Republik, Ungarn, Litauen, Slowakei, Estland, Lettland, Slowenien. Die insgesamt sehr positive Entwicklung des Hamburger Außenhandels mit Polen seit dem Jahr 1989 ist der Grafik 5 zu entnehmen.

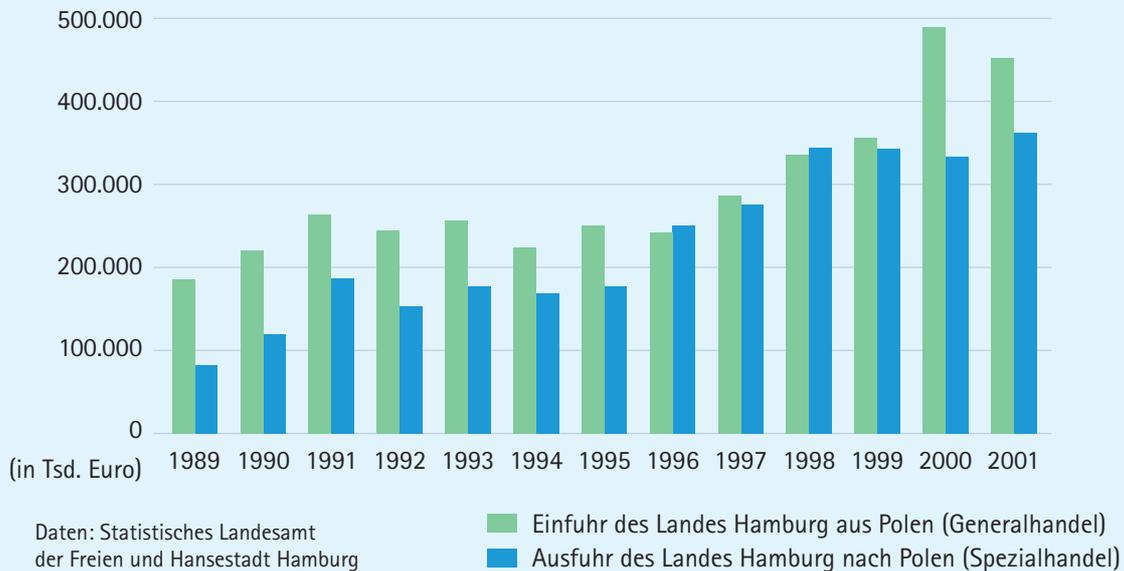
Von Hamburg wird traditionell mehr importiert als exportiert. Der Außenhandel mit den acht mittel- und osteuropäischen EU-Beitrittsländern entspricht diesem Muster. Hamburg ist auch hier vor allem Einfuhrplatz.

Eine der Stärken des Hamburger Außenhandels ist der Import und Export von Gütern der **Ernährungswirtschaft**. Dies spiegelt sich insbesondere bei den Ausfuhren wider: 40 Prozent der Hamburger Exporte nach Polen und über 50 Prozent der Exporte nach Tschechien bestehen aus Nahrungsmitteln! Aus den vorhandenen statistischen Daten lässt sich schlussfolgern, dass klassische Hamburger Konsum- und Ernährungsgüterproduzenten

⁸⁾ Ost- und Mitteleuropa Verein e. V. (2001)



Außenhandel des Landes Hamburg mit Polen



Grafik 5

© Handelskammer Hamburg

ihre Lieferchancen in den Beitrittsstaaten bereits intensiv wahrnehmen.

Dies gilt noch nicht im gleichen Maße für bestimmte innovative Segmente der Hamburger Industrie, für Teile des Maschinen- und Flugzeugbaus. Hier trifft das Angebot offenbar noch nicht auf entsprechende Nachfrage in den Beitrittsländern. Einige deutsche »Exportschlager« auf den mittel- und osteuropäischen Märkten – Kraftfahrzeuge und bestimmte Produktgruppen im Maschinen- und Anlagenbau – fehlen im Ausfuhrortiment der Hamburger Industrie.⁹⁾

Die relative Bedeutung der mittel- und osteuropäischen Beitrittsländer für den gesamten Hamburger Außenhandel ist heute – kurz vor dem Beitritt dieser Länder zur EU – niedriger als vor einigen Jahren. Dies ist bei näherer Betrachtung nicht verwunderlich, denn hatten vor der Öffnung Mittel- und Osteuropas Hamburger Unternehmen durch ihre traditionellen Verbindungen eine Art Vorsprung, so war es

nach 1989 für Firmen in anderen Teilen der Bundesrepublik – auch in den neuen Bundesländern – deutlich einfacher geworden, ihre Beziehungen in Richtung Osten auszubauen.

III. Hamburgs Verkehrsbeziehungen zu Mittel- und Osteuropa

Hamburg ist nicht nur Handelsplatz, sondern auch **Verkehrsdrehscheibe für Mittel- und Osteuropa.**

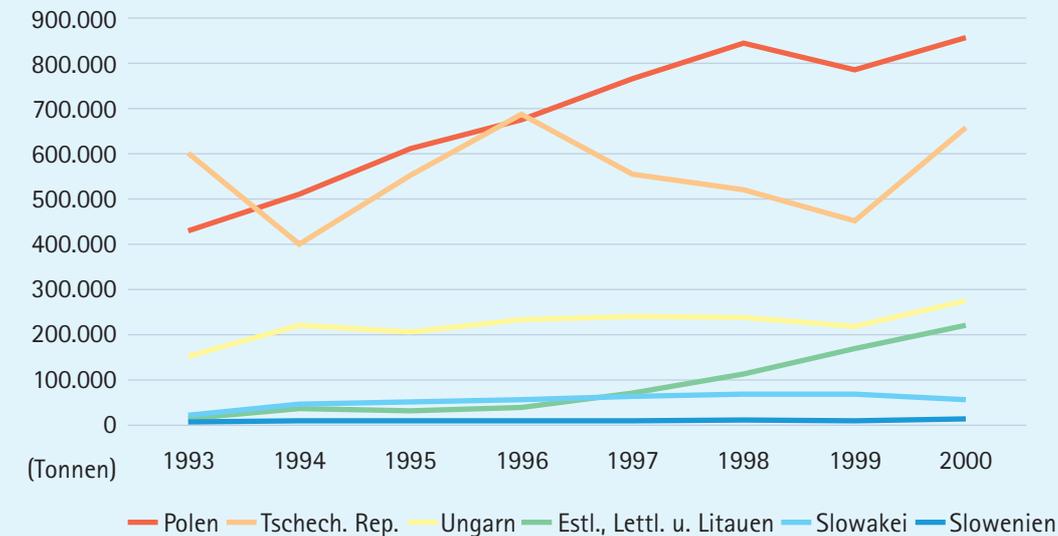
Über den **Hamburger Hafen** wickelten Polen, Ungarn und die damalige Tschechoslowakei schon vor der »Wende« einen beachtlichen Teil ihres Handels mit Übersee ab. Geradezu boomartig sind in den letzten Jahren die Transitumschlagsmengen für mittel- und osteuropäische Länder im Hamburger Hafen gestiegen (Grafik 6). Heute gehören Polen, Tschechien und Ungarn zu den »TOP Ten« der ausländischen Hamburger Hafenkunden.

Eine wichtige Rolle spielen die Ostseeverkehre mit Polen und den baltischen Staaten. Über

⁹⁾ Wiemann (2001)



Transitverkehr der MOEL-8 via Hafen Hamburg



Daten: Hafen Hamburg Marketing e. V.

Grafik 6

© Handelskammer Hamburg

den Hub-Port Hamburg werden die sogenannten **Feederdienste** abgewickelt, die den Anschluss an die überseeischen Linienverkehre mit ihren immer größeren Containerschiffen gewährleisten. Eine wachsende Zahl an Feederdiensten bedient regelmäßig polnische, russische und baltische Häfen. Auf diesen Routen sind die Umschlagszahlen in den letzten Jahren rapide gestiegen (Grafik 7, Seite 16).

Gewachsen sind ganz besonders die Mengen an **Transitgütern**, die aus Übersee im Hamburger Hafen eingehen und die in die mittel- und osteuropäischen Länder weitertransportiert werden. Polen, Tschechien, die Slowakei, Ungarn und unter den baltischen Staaten vor allem Litauen und Lettland nutzen den Hafen zur Deckung ihres Einfuhrbedarfs aus Fernost, vor allem aus China, und aus Lateinamerika. Umgeschlagen werden Fertigerzeugnisse des Konsumgüter- und Investitionsgüterbereichs. Aus Sicht der Linienschifffahrt ergibt sich allerdings das Problem einer ungenügenden Auslastung im westwärts verlaufenden Verkehr. Hier stehen Rohstofflieferungen noch im Vordergrund.¹⁰⁾

Hamburg ist der größte polnische Überseehafen:

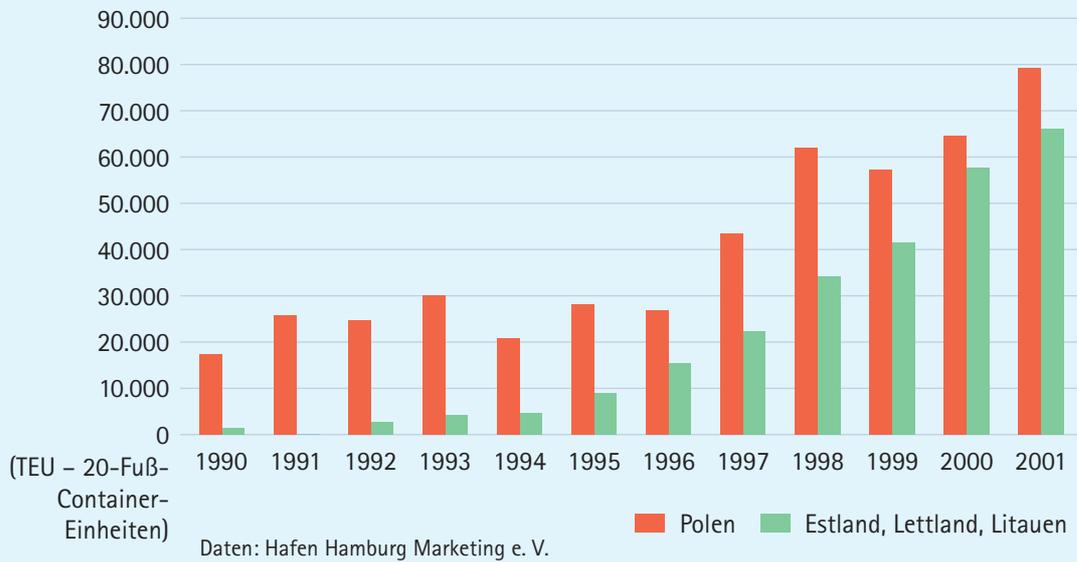
Im Hamburger Hafen werden mehr Güter von und nach Polen umgeschlagen als in jedem Hafen Polens. Jährlich werden mehr als 1 Mio. t Güter zwischen Hamburg und Polen auf dem Seeweg befördert. Etwa die Hälfte davon sind Containerladungen. Zusätzliche Gütermengen, die schätzungsweise 1 Mio. t und mehr betragen, werden im Vor- und Nachlauf zum Hamburger Hafen auf Straße und Schiene befördert. Auf der »Hitliste« unseres Hafens ist Polen der fünf wichtigste Transitkunde.

Außer über See werden Ladungen auf dem Landweg Richtung Osten transportiert. Von großer Bedeutung für Hamburg ist aus strategischen Erwägungen und auch wegen ökologischer Vorteile der Ausbau einer **Landbrücke für Containerladungen zwischen Hamburg und Lübeck** (s. Seite 33 ff.) Auch

¹⁰⁾ Breitzmann, 2002



Containerverkehr Hamburg – EU-Beitrittsländer an der Ostsee



Grafik 7

die Containerganzzugverbindungen nach Polen, Ungarn und Tschechien werden ständig weiterentwickelt. In erheblichem Maße wird Ladung allerdings auch im Straßengüterverkehr Richtung Osten transportiert.

B. Befragung unserer Mitgliedsunternehmen

I. Ziele und methodisches Vorgehen

»Wir handeln für Hamburg« lautet der Auftrag unserer Handelskammer. Um angesichts der bevorstehenden EU-Osterweiterung – d. h. der Erweiterung um die sog. MOEL-8 – als **kritischer Partner der Politik** dem Gesamtinteresse der gewerblichen Wirtschaft zum Durchbruch verhelfen zu können, haben wir zunächst die Interessenlage unserer Mitgliedsunternehmen auf der Basis einer schriftlichen Befragung ermittelt. Mit dieser Umfrage wollten wir zugleich herausfinden, welches bedarfsgerechte Serviceangebot wir als **kundenorientierter Dienstleister** unseren Mitgliedsunternehmen vor dem Hintergrund der Erweiterung anbieten sollen.

Unsere Handelskammer dankt rund **2.000 Mitgliedsunternehmen**, die den von uns zugesandten Fragebogen beantwortet haben. Um ein umfassendes Bild der Interessenlage unserer Mitglieder zu erhalten, erfolgte die Auswahl der von uns angeschriebenen Unternehmen nach dem Zufallsprinzip. Durch die hohe Rücklaufquote sind wir in der Lage, die Einstellungen und Forderungen der Hamburger Wirtschaft zum aktuellen Thema EU-Osterweiterung repräsentativ darstellen zu können.

Zur Klassifizierung der befragten Mitgliedsunternehmen baten wir in unserem **Fragebogen** einleitend um Angaben zu Beschäftigtengrößenklasse und Wirtschaftszweig. Für unsere Mitgliedsunternehmen, die anschließend die Frage »Erwarten Sie, dass die EU-Osterweiterung die Geschäftsentwicklung Ihres Unternehmens beeinflussen wird?« mit »Nein« beantworteten, waren die nachfolgenden Fragen irrelevant. Hingegen interessierte uns bei jenen Mitgliedsunternehmen, die ihre Geschäftsentwicklung durch die EU-Osterweiterung beeinflusst sehen, ob mit überwiegend eher positiven oder negativen Auswirkungen gerechnet wird und welche Einflussfaktoren dabei voraussichtlich eine Rolle spielen werden. Um einen Überblick über das Hamburger Engagement in den MOEL-8 zu erhalten, stellten wir Fragen zu gegenwärtig

schon bestehenden bzw. im Zuge der EU-Osterweiterung geplanten Auslandsverbindungen zu den Beitrittskandidaten/neuen Mitgliedstaaten sowie zu der absehbaren Bedeutung dieser Märkte in den nächsten fünf Jahren. Nach unserer Bitte um Angaben zu den Vorbereitungen der befragten Unternehmen auf die EU-Osterweiterung haben wir abschließend gefragt, welche Art von Unterstützung durch unsere Handelskammer erwünscht wird und welche Forderungen, insbesondere im Verkehrsbereich, wir stellvertretend für unsere Mitgliedsunternehmen gegenüber der Politik vertreten sollen.¹¹⁾

Die oben genannten Fragen haben wir zum einen einer repräsentativen Auswahl der Gesamtheit unserer Mitgliedsunternehmen gestellt und zum anderen einer repräsentativen Auswahl aller Hamburger Unternehmen mit Auslandsverbindungen. Dabei handelt es sich um hiesige Firmen, die – egal in welcher Region der Welt – Export- oder Importgeschäfte durchführen, einen Auslandsvertreter nutzen oder eine eigene Niederlassung, eine eigene Produktionsstätte oder eine Unternehmensbeteiligung/-kooperation unterhalten. Die »Unternehmen mit Auslandsverbindungen« sind selbstverständlich auch in der Gruppe der »Hamburger Wirtschaft« anteilig berücksichtigt. Schließlich bieten uns die Umfrageergebnisse Anhaltspunkte für Besonderheiten in **einzelnen Wirtschaftszweigen** im Hinblick auf die EU-Osterweiterung.

II. Ergebnisse unserer Befragung

1. Erwarteter Einfluss der EU-Osterweiterung auf die Geschäftsentwicklung Hamburger Unternehmen

In der Umfrage wurde zunächst ermittelt, inwieweit Hamburger Unternehmen überhaupt **Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf**

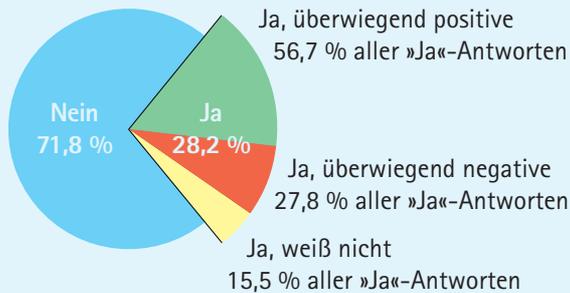
¹¹⁾ Muster des Fragebogens im Anhang



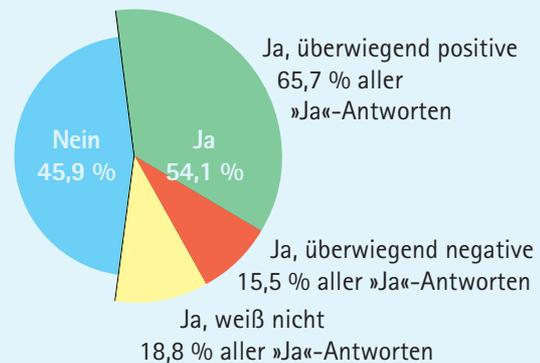
Erwarten Sie, dass die EU-Osterweiterung die Geschäftsentwicklung Ihres Unternehmens beeinflussen wird?

Falls „Ja“: Expecten Sie insgesamt eher positive oder negative Auswirkungen?

Hamburger Wirtschaft



Unternehmen mit Auslandsverbindungen



Grafik 8

© Handelskammer Hamburg

ihre eigene Geschäftsentwicklung erwarten. Die Auswertung ergab Folgendes: Nur etwa jedes vierte Unternehmen der »Hamburger Wirtschaft« (28%), jedoch gut die Hälfte der »Unternehmen mit Auslandsverbindungen« (54%) erwarten, dass sich die EU-Osterweiterung auf die eigene Geschäftsentwicklung auswirken wird (Grafik 8). Zu den Sektoren, die mit besonders geringen Auswirkungen rechnen, zählen das Hotel- und Gaststättengewerbe, das Grundstückswesen, der Einzelhandel sowie private Dienstleister.

Dies zeigt: Die Folgen der Erweiterung werden von der Hamburger Wirtschaft noch nicht deutlich genug gesehen. Schließlich beeinflusst eine vergrößerte Europäische Union mit dann 25 Mitgliedern und 75 Millionen zusätzlichen Einwohnern den Wirtschaftsstandort Hamburg in jedem Fall indirekt. Auch wenn sich die Tätigkeit bestimmter Wirtschaftszweige lediglich auf räumlich begrenzte Märkte in Hamburg und Umgebung beschränkt und somit nennenswerte **direkte** Geschäftseinflüsse durch die EU-Osterweiterung in diesen Sektoren (z. B. klein-

teiler Einzelhandel, Taxengewerbe oder Gastronomie) eher unwahrscheinlich sind, so hängt doch deren Geschäftsentwicklung in hohem Maße vom allgemeinen Wohlstandsniveau der Metropolregion ab. Die EU-Osterweiterung wird aufgrund ihrer Wohlfahrtseffekte daher zumindest indirekte Auswirkungen auch auf diejenigen Wirtschaftszweige haben, die bislang noch nicht sehr stark internationalisiert sind.

Unterschiedliche Einschätzungen bezüglich des Einflusses der EU-Osterweiterung auf die Geschäftsentwicklung bestehen nicht nur zwischen verschiedenen Wirtschaftszweigen. Ein **Betriebsgrößenvergleich** ergibt sowohl für die »Hamburger Wirtschaft« als auch für die »Unternehmen mit Auslandsverbindungen«, dass mit steigender Betriebsgrößenklasse tendenziell auch der Anteil der Unternehmen zunimmt, die mit Einflüssen der EU-Osterweiterung auf die eigene Geschäftsentwicklung rechnen.

Von den Unternehmen der »Hamburger Wirtschaft«, die ihre Geschäftsentwicklung durch die EU-Osterweiterung beeinflusst sehen, er-

wartet erfreulicherweise mehr als jedes zweite Unternehmen (57%) insgesamt eher positive Auswirkungen (Grafik 8). Nur etwa ein Viertel der sich von der EU-Osterweiterung betroffen fühlenden Unternehmen (28%) rechnet per Saldo eher mit negativen Auswirkungen auf die eigene Geschäftsentwicklung. Fast jedes sechste Unternehmen (16%) erwartet zwar geschäftlich relevante Auswirkungen durch die EU-Osterweiterung, vermag aber bislang noch keine abschließende Bewertung abzugeben.

In der Gruppe der Hamburger »Unternehmen mit Auslandsverbindungen« wird die EU-Osterweiterung noch deutlicher begrüßt (Grafik 8). Von diesen Unternehmen bewerten zwei Drittel (66%) die erwarteten Auswirkungen der Integration der MOEL-8 in die EU als überwiegend positiv. Lediglich jedes sechste Unternehmen (16%) sieht seine Geschäftsentwicklung insgesamt eher negativ durch die EU-Osterweiterung beeinflusst. Knapp ein Fünftel der Hamburger »Unternehmen mit Auslandsverbindungen« (19%), die sich generell von der EU-Osterweiterung betroffen fühlen, können den erwarteten Gesamteinfluss derzeit noch nicht abschätzen.

Im Vergleich zu Umfragen grenznaher IHKs haben Hamburger Unternehmen damit eine deutlich positivere Einstellung zur EU-Osterweiterung. Laut einer Studie der IHK Frankfurt (Oder) erwarten von den im Januar 2002 befragten ostbrandenburgischen Mitgliedsunternehmen lediglich sechs Prozent steigende, 54 Prozent gleichbleibende und 40 Prozent sinkende Gewinne durch den Beitritt der MOEL-8 zur Europäischen Union. Ähnlich skeptisch äußerten sich in einer länderübergreifenden Umfrage (Sommer 2001) Mitgliedsunternehmen der IHK Dresden: Für lediglich ein Drittel der befragten sächsischen Unternehmen überwiegen die Chancen einer EU-Osterweiterung, die restlichen zwei Drittel sehen eher Risiken.

Position:

Gestützt auf das positive Votum unserer Mitgliedsunternehmen, wird sich unsere

Handelskammer auf nationaler und auf internationaler Ebene in allen relevanten Gremien weiter aktiv für die EU-Osterweiterung einsetzen. Neben unseren Lobby-Maßnahmen, die wir in eigenem Namen in Hamburg, Berlin und Brüssel durchführen, werden wir auch im Rahmen der transnationalen Kammerunion Elbe/Oder weiterhin massiv Einfluss ausüben – dies nicht nur bei den betroffenen Regierungsstellen in den Mitglieds- und Beitrittsländern sowie der Europäischen Kommission, sondern auch gegenüber der Bevölkerung in Polen und Tschechien, um dort noch bestehende Vorbehalte gegenüber der Erweiterung abzubauen. Wir fordern den Hamburger Senat auf, unsere Aktivitäten politisch zu begleiten: Das Hanse-Office in Brüssel sollte gegenüber der EU-Kommission mit Nachdruck deutlich machen, dass die Freie und Hansestadt Hamburg fest zur Erweiterung steht und dass wir angesichts der in einigen Beitrittsländern bevorstehenden Referenden bereit sind, unsere hervorragenden wirtschaftlichen und politischen Verbindungen nach Polen und Tschechien zu nutzen, um unseren dortigen Partnern die Vorteile der Erweiterung deutlich zu machen. In diesem Sinne ermutigen wir den Senat, in den mittel- und osteuropäischen Beitrittsländern über Besuche und Delegationsreisen weiter Präsenz zu zeigen.

Position:

Unsere Handelskammer wird auf Ebene der Metropolregion Hamburg eine »Informationsoffensive EU-Osterweiterung« initiieren, in der wir gemeinsam mit Vertretern aus Behörden, Ministerien und Verbänden, dem Info-Point Europa sowie Europa-Abgeordneten Maßnahmen entwickeln wollen, um die Informationslage unter den Firmen weiter zu verbessern und um unbegründete Erweiterungskepsis abzubauen. Auch die Bevölkerung muss stärker als bisher an das Thema herangeführt werden. Wir fordern daher den Senat auf, im Rahmen einer breit angelegten

Kommunikationsstrategie das Thema »EU-Osterweiterung« mit seinen Chancen, aber auch Herausforderungen in die Hamburger Bevölkerung zu tragen.

Überdurchschnittlich »positiv« wird die EU-Osterweiterung von Hamburger Unternehmen der Wirtschaftsbereiche **Außenhandel/Handelsvermittler, Banken/Versicherungen/Vermittlungsgewerbe, Grundstückswesen und Datenverarbeitung** sowie von Unternehmen mit mehr als 100 Beschäftigten bewertet.

Überdurchschnittlich »negativ« sehen Hamburger Unternehmen des Baugewerbes den Erweiterungsprozess. Zwar erwartet nur etwa jedes zweite Bauunternehmen (44%), dass die EU-Osterweiterung überhaupt Auswirkungen auf die eigene Geschäftsentwicklung haben wird, doch rechnet innerhalb dieser Gruppe lediglich jedes fünfte (21%) mit positiven Auswirkungen. Fast jedes zweite Bauunternehmen (44%) fühlt sich negativ betroffen, etwa jedes dritte (35%) vermag die erwarteten Auswirkungen gegenwärtig noch nicht abschließend einzuschätzen.¹²⁾

Dies unterstreicht, dass sich – unbeschadet der gesamtwirtschaftlich positiven Effekte der EU-Osterweiterung für Hamburg – in vereinzelten Branchen der Wettbewerbsdruck für einzelne Hamburger Unternehmen erhöhen wird.

Unsere Handelskammer wird ihr Informationsangebot ausweiten und Foren anbieten, in denen Best practice-Beispiele vorgestellt werden, wie sich Unternehmen erfolgreich auf die Osterweiterung einstellen können.

¹²⁾ Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass lediglich gemischtgewerbliche Unternehmen aus dem Baugewerbe Mitglieder unserer Handelskammer sind. Eine stärkere Betroffenheit und pessimistischere Einschätzungen dürften bei reinen Bauunternehmen, die Mitglieder der Handwerkskammer sind, vorherrschen.

Für den in seiner Gesamtheit heterogenen Wirtschaftsbereich **Verkehr** – der zum Beispiel Taxiunternehmen ebenso wie Reedereien umfasst – kann festgehalten werden, dass annähernd jedes zweite Unternehmen (44%) erwartet, dass die EU-Osterweiterung die eigene Geschäftsentwicklung berühren wird. Vom Kreis der Betroffenen sehen jeweils etwa 45 Prozent positive bzw. negative Auswirkungen. Hingegen dominieren bei den Hamburger »Unternehmen mit Auslandsverbindungen« im Verkehrssektor zu 65 Prozent positive Erwartungen.

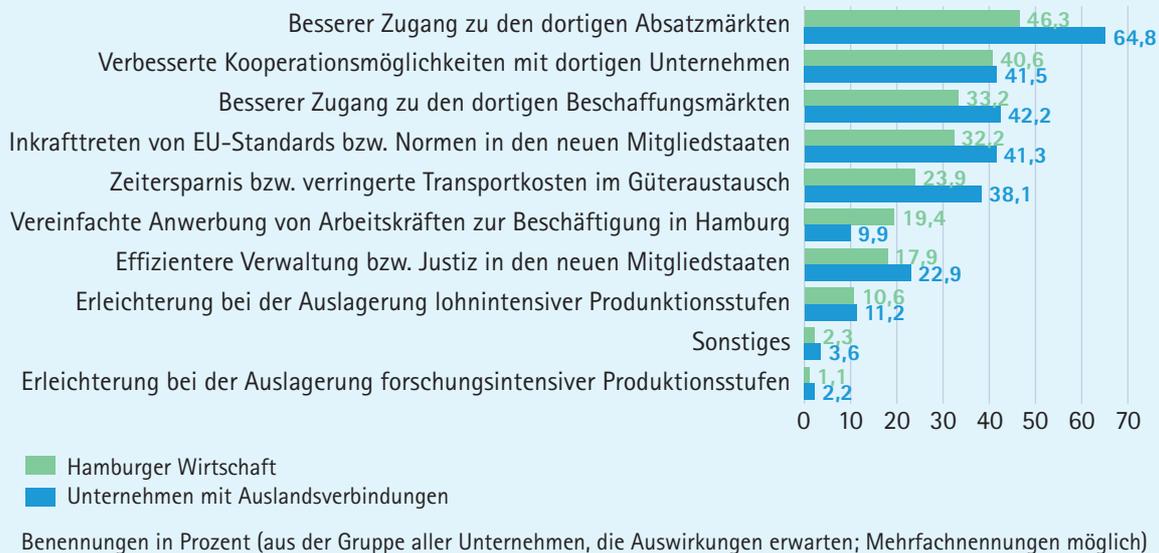
Ein ähnliches Bild ergibt sich für das ebenfalls verschiedenartige Sektoren umfassende **Verarbeitende Gewerbe**. Fast jedes zweite Unternehmen dieses Wirtschaftszweiges (47%) erwartet, dass sich die EU-Osterweiterung auf die eigene Geschäftsentwicklung auswirken wird. Von den Unternehmen dieser Gruppe sehen 44% insgesamt eher positive und 37% überwiegend negative Auswirkungen. Von den Hamburger »Unternehmen mit Auslandsverbindungen« im Verarbeitenden Gewerbe erwarten hingegen zwei Drittel (65%) positive Effekte, und lediglich jedes sechste Unternehmen (16%) geht von negativen Effekten aus.

2. Chancen für Hamburger Unternehmen

Bei unserer Umfrage baten wir alle Mitgliedsunternehmen, die generell von Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf ihren Geschäftsverlauf ausgehen, um Nennung der für sie relevanten positiven wie negativen Einflussfaktoren. Erwartungsgemäß benannten die meisten Unternehmen mehrere Faktoren – teils sowohl auf der Positiv- als auch auf der Negativseite. Nach der Häufigkeit der Benennungen einzelner Einflussfaktoren ergibt sich die in der Grafik 9 aufgeführte Reihenfolge der erwarteten **positiven Effekte der EU-Osterweiterung**. Die folgenden praxisrelevanten Einflussfaktoren lassen sich aus den vier Grundfreiheiten des freien Waren-, Dienstleistungs-, Personen- und Kapitalverkehrs im Binnenmarkt sowie aus der Erfüllung der Kopenhagener Kriterien durch die neuen Mitgliedstaaten ableiten.



Welche Einflussfaktoren der EU-Osterweiterung werden sich voraussichtlich positiv auf die Geschäftsentwicklung Ihres Unternehmens auswirken?



Grafik 9

© Handelskammer Hamburg

• Absatzmärkte

Von den Unternehmen der »Hamburger Wirtschaft«, die generell von der EU-Osterweiterung berührt sind, sieht fast jedes zweite Unternehmen (46%) den künftig **besseren Zugang zu den Absatzmärkten der MOEL-8** als einen positiven Einflussfaktor für die eigene Geschäftsentwicklung. Dieser positive Effekt wird sogar von 65 Prozent der Hamburger »Unternehmen mit Auslandsverbindungen« erwartet.

Hamburger Firmen bietet sich die Chance, wachstumsstarke Märkte in geographischer Nähe intensiver zu erschließen. Dabei besteht in den neuen Mitgliedstaaten ein **anhaltender Nachholbedarf bei Konsum- und Investitionsgütern**. So erfordert die fortdauernde Umgestaltung der nationalen Wirtschaftsstrukturen im Zuge der innergemeinschaftlichen wie internationalen Arbeitsteilung ausländische Investitionsgüter. Zudem wird die Nachfrage nach ausländischen Konsumgütern durch die steigende Kaufkraft der insgesamt 74 Millionen Menschen der

MOEL-8 zunehmen. Es ist allerdings vielmehr ein **kontinuierlicher** als schubartiger **Anstieg des Außenhandels** zu erwarten. Bereits jetzt ist der Handel mit Industrieerzeugnissen zwischen der EU-15 und den mittel- und osteuropäischen Beitrittsländern durch Assoziationsabkommen (Europa-Abkommen) weitgehend liberalisiert. Besondere Im- und Exportchancen ergeben sich deshalb vor allem durch den Abbau nichttarifärer Handelshemmnisse und in jenen Nischen, die bislang noch reglementiert sind.

Der Handel mit Gütern der Ernährungswirtschaft wird ein wichtiges »Standbein« des Hamburger Außenhandels bleiben. Je weniger Marktschranken es im Agraraußenhandel gibt, umso mehr profitieren davon Fachaußenhandel und Industrie.

Bei der **Gemeinsamen Agrarpolitik** der Union besteht dringender Reformbedarf. Für den gesamtwirtschaftlich unbedeutenden Agrarsektor wird etwa die Hälfte der Mittel des gesamten EU-Haushalts ver(sch)wendet. Europäische Unternehmen und Konsumenten

haben die Folgen der verfehlten EU-Agrarpolitik nicht nur als Steuerzahler, sondern auch durch überhöhte Preise für landwirtschaftliche Produkte zu tragen. Zudem wird vielen Entwicklungsländern die Chance verwehrt, ihre Produkte auf dem europäischen Markt zu platzieren.¹³⁾

Hamburg zählt zu den klaren Verlierern des bestehenden EU-Agrarsystems. Deshalb würde die Freie und Hansestadt von einer möglichst tiefgreifenden Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik, welche einen massiven Subventionsabbau und eine weitgehende Öffnung der EU-Agrarmärkte umfassen müsste, in doppelter Hinsicht profitieren: Zum einen würden Einsparungen im Agrarbereich und im gesamten EU-Haushalt Deutschland als Nettobeitragszahler der Union – und damit indirekt auch Hamburg – finanziell entlasten. Zum anderen lebt die Freie und Hansestadt als Dienstleistungs-, Verkehrs- und Handelsdrehscheibe von offenen Weltmärkten. Folglich liegt es im besonderen Hamburger Interesse, den EU-Agrarprotektionismus samt seinen handelsbeschränkenden und -verzerrenden Wirkungen abzuschaffen.

Das derzeitige System der EU-Agrarpolitik lähmt den Schwung, der von der EU-Osterweiterung ausgehen wird. Dennoch versuchen Besitzstandswahrer in den alten Mitgliedstaaten, die Pfründe, welche die EU-Agrarpolitik der eigenen nationalen Landwirtschaft beschert, zu verteidigen, während in den neuen Mitgliedstaaten schon vor dem Beitritt ein hohes Anspruchsdenken vorherrscht. So hat die EU-Entscheidung, den Landwirten der neuen Mitgliedstaaten zu-

¹³⁾ Die massiven Agrarsubventionen lassen sich nicht mit dem Verweis auf übergeordnete gesellschaftliche Ziele wie Gesundheit oder Landschaftspflege rechtfertigen. Das Argument eines hohen Gesundheitsschutzes der Verbraucher durch das bestehende Agrarsystem wird angesichts der nicht enden wollenden Reihe von Lebensmittelskandalen ad absurdum geführt. Auch der unbestreitbare Beitrag der Landwirte zur Landschaftspflege, die vielen Menschen zugute kommt, ist kein stichhaltiges Argument für die Beibehaltung des derzeitigen Agrarsystems. Es bestehen sicherlich kostengünstigere und umweltverträglichere Möglichkeiten der Landschaftspflege. Letztlich ist es schwerlich zu begründen, warum bäuerliche Strukturen einen Bestandschutz genießen sollen, während sich andere Gesellschaftsgruppen dem allgemeinen sozialen und ökonomischen Wandel zu stellen haben.

nächst nur 25 Prozent der Direktbeihilfen ihrer west- und südeuropäischen Kollegen zu gewähren, heftige Proteste ausgelöst.

Position:

Wir fordern die Bundesregierung auf, sich aktiv für eine tiefgreifende Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik einzusetzen. Der im Oktober 2002 beim EU-Gipfel in Brüssel erzielte Agrar-Kompromiss, der ein Einfrieren der gesamten EU-Agrarausgaben ab dem Jahr 2007 vorsieht, ist völlig unzureichend und wird den EU-Haushalt nicht nachhaltig entlasten. Deshalb appellieren wir an die Bundesregierung, bei der Frage der Finanzierung der Erweiterung noch einmal die EU-Agrarpolitik auf die Brüsseler Tagesordnung zu setzen – und zwar vor dem Beitritt der neuen Mitgliedsländer. Nur eine tiefgreifende Agrarreform kann die Finanzierung der Erweiterung auf Dauer sichern. Insbesondere aus deutscher und Hamburger Sicht darf neben finanziellen Aspekten auch die handelspolitische Dimension der Gemeinsamen Agrarpolitik nicht vernachlässigt werden: Das bestehende Agrarsystem ist ein erheblicher Bremsklotz in der laufenden WTO-Runde zur weiteren Liberalisierung des Welt Handels, die für den vom Außenhandel geprägten Standort Hamburg von ganz entscheidender Bedeutung ist.

Ähnlich wie die Gemeinsame Agrarpolitik bietet zudem die **EU-Regionalpolitik** ein latentes Potenzial für Verteilungskonflikte. Struktur schwache Regionen in den alten und neuen Mitgliedstaaten werden künftig um Fördermittel der EU konkurrieren, sofern die finanziellen Mittel für strukturalpolitische Maßnahmen – mit Rücksicht auf die Nettobeitragszahler der Union – nicht aufgestockt werden.

Auf den Leib geschrieben ist Hamburg der Sektor Umweltschutz. Es gibt einen riesigen Bedarf an Know-how und Ausrüstungen im Umweltschutz, etwa bei der Abwasserreinigung, bei der Abfallentsorgung etc. in Mittel- und Osteuropa. Die Hamburger Umweltbranche hat eindeutige Lieferchancen.

- **Unternehmenskooperationen**

Gut 40 Prozent der »Hamburger Wirtschaft« sowie der »Unternehmen mit Auslandsverbindungen« sehen in den künftig **verbesserten Kooperationsmöglichkeiten mit in den neuen Mitgliedstaaten ansässigen Unternehmen** einen positiven Einflussfaktor der EU-Osterweiterung. Dabei sind Kooperationen in verschiedenster Form und Intensität denkbar und können sowohl Absatz- als auch Beschaffungsaktivitäten Hamburger Unternehmen in den MOEL-8 verstärken.

- **Beschaffungsmärkte**

Hamburger Unternehmen erhoffen sich nicht nur verbesserte Exportmöglichkeiten durch die EU-Osterweiterung, durch den erleichterten Import von Waren und Dienstleistungen aus den MOEL-8 können sie auch neue Bezugsquellen erschließen. Über den Import von Rohstoffen, Halb- und Fertigwaren sowie Dienstleistungen können Hamburger Unternehmen ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt erhöhen oder ihr Sortiment an Handelswaren erweitern. Insgesamt hält von den Unternehmen der »Hamburger Wirtschaft«, die generell Auswirkungen der EU-Osterweiterung erwarten, fast jedes Dritte (33%) den künftig **besseren Zugang zu den Beschaffungsmärkten der MOEL-8** für geschäftlich relevant – entsprechende Erwartungen hegen sogar 42 Prozent der »Unternehmen mit Auslandsverbindungen«.

- **Sinkende Transportkosten**

Neben dem verbesserten Zugang zu den Märkten wird die EU-Osterweiterung auch zu **verringerten Transportkosten und zu einer Zeitersparnis im Warenaustausch** zwischen den alten und neuen EU-Mitgliedstaaten führen. Diese Erleichterungen werden von fast jedem vierten Unternehmen der »Hamburger Wirtschaft« (24%) und mehr als jedem dritten Hamburger »Unternehmen mit Auslandsverbindungen« (38%) – die generell Auswirkungen der EU-Osterweiterung erwarten – als voraussichtlich relevanter Faktor für die eigene Geschäftsentwicklung angesehen.

Abwicklung an unseren Grenzen zu Polen und Tschechien:

Diese sind gegenwärtig auch die Außen Grenzen der Europäischen Union. Der grenzüberschreitende Warenverkehr wird auf die Erfüllung zoll- und steuerrechtlicher Vorschriften sowie auf die Einhaltung von Verboten und Beschränkungen hinsichtlich Veterinärrecht, Washingtoner Artenschutzabkommen und dergleichen überprüft. Zollabwicklungen sind für alle Beteiligten zeit- und kostenaufwändig – sichtbarster Beleg sind die teils langen LKW-Schlangen an den Grenzen. Erhebliche Erleichterungen im Warenverkehr werden sich durch den Beitritt Polens und der Tschechischen Republik zur Union – und damit durch den Wegfall der Zollgrenzen – ergeben. Um für EG-Ursprungswaren einen reduzierten Zollsatz zu erhalten, sind derzeit noch Präferenzursprungsnachweise erforderlich. Für vollständig in der EG hergestellte Waren wird die Prüfung der Ursprungseigenschaft dieser Waren durch den Ausführer anhand von »Lieferantenerklärungen« und für Sendungen über 6.000 Euro die zusätzliche Beantragung der Warenverkehrsbescheinigungen EUR.1 beim zuständigen Zollamt wegfallen. Gleichzeitig wird das international übliche Ein- und Ausfuhrverfahren entbehrlich. Bis zum Beitritt lassen sich Zeit- und Kostenersparnisse durch die rasche Öffnung weiterer Grenzübergänge realisieren. An der 450 km langen polnisch-deutschen Grenze sind 22 Grenzübergänge im Straßenverkehr (11 davon für den Güterverkehr), 7 für den Eisenbahnverkehr und 5 für die Binnenschifffahrt in Betrieb, 5 weitere Grenzübergänge im Straßenverkehr sind in Vorbereitung. Hamburg geografisch am nächsten ist der deutsch-polnische Grenzübergang Pomellen/Kolbaskowo. Ca. 90 Prozent der Gütertransporte im Straßenverkehr werden zur Zeit allein an 4 Grenzübergängen abgefertigt: (Frankfurt/O.-Swiecko, Pomellen-Kolbaskowo, Ludwigsdorf-Jedrychowice und Forst-Olszyna). Spitzenreiter ist Frankfurt/Oder-Swiecko.

Mit der EU-Osterweiterung werden voraussichtlich alle Grenzkontrollen im Warenverkehr mit den beitretenden Staaten entfallen. Übergangsregelungen für den freien Warenverkehr sind nicht vorgesehen. Die entsprechenden Kapitel der Beitrittsverhandlungen wurden bereits im vergangenen Jahr vorläufig geschlossen. Ob die Grenzkontrollen im Warenverkehr wirklich entfallen können, hängt davon ab, ob die Grenzabfertigungsprozeduren an den neuen Außengrenzen der erweiterten EU bis zum Beitrittszeitpunkt harmonisiert sind. Im November 2003 wird die EU-Kommission hierzu einen Bericht vorlegen.

Position:

Wir fordern die Bundesregierung auf, sich in Brüssel dafür einzusetzen, dass die Beitrittsländer die erforderliche Unterstützung erhalten für eine rasche Harmonisierung von Fracht- und Zollrecht sowie von technischen Standards.

• Staatliche Rahmenbedingungen

Die Erfüllung der Kopenhagener Kriterien sowie die Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstandes der Union durch die neuen Mitgliedstaaten können sich ebenfalls positiv auf die Geschäftsentwicklung von Unternehmen der alten Mitgliedstaaten auswirken. Diesen Effekt erwartet jedes dritte von der EU-Osterweiterung berührte Unternehmen der »Hamburger Wirtschaft« (32 %) durch das **Inkrafttreten von EU-Standards bzw. Normen in den MOEL-8**. 18 % der Unternehmen erhoffen sich von der Aufnahme der MOEL-8 in die EU eine **effizientere Verwaltung bzw. Justiz in den neuen Mitgliedstaaten**.

Bislang können für Hamburger Unternehmen Wettbewerbsnachteile gegenüber Konkurrenten aus den MOEL-8 bestehen, wenn etwa die **Umweltstandards** in diesen Staaten weniger streng – und damit weniger kostenträchtig – als entsprechende EU-Standards sind. Es kann jedoch auch nicht erwartet werden, dass die **Angleichung des regulati-**

ven Rahmens mit dem Zeitpunkt des Beitritts der neuen Mitgliedstaaten abgeschlossen sein wird.

Eine **effizientere Verwaltung bzw. Justiz** in den neuen Mitgliedstaaten erhöht die Planungs- und Rechtssicherheit für unternehmerisches Engagement in diesen Ländern und damit auch die Investitionstätigkeit in- und ausländischer Unternehmen. Wenngleich die EU-Kommission bereits im Vorfeld der EU-Osterweiterung die Beitrittsländer etwa zu staatlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der in Mittel- und Osteuropa noch vergleichsweise verbreiteten **Korruption** anhält, besteht weiterhin Handlungsbedarf. So erreichen die MOEL laut dem Transparency International-Corruption Perceptions Index 2002 bislang lediglich durchschnittliche bis schlechte Noten¹⁴⁾ im weltweiten Ländervergleich.

• Arbeitskräfte und Zuwanderung

In unserer Umfrage wird die **vereinfachte Anwerbung von Arbeitskräften aus den MOEL zur Beschäftigung in Hamburg** von jedem fünften Unternehmen der »Hamburger Wirtschaft« (19 %), das generell Auswirkungen der EU-Osterweiterung erwartet, als voraussichtlich günstiger Effekt für die eigene Geschäftsentwicklung angesehen. Nicht ganz unerwartet sind es die Wirtschaftszweige Hotel- und Gaststättengewerbe, Datenverarbeitung, Private Dienstleister (u. a. Altenpflege) und Verarbeitendes Gewerbe, die dies überdurchschnittlich positiv beurteilen. Überraschenderweise sehen aber auch die Branchen Banken/Versicherungen/Vermittlergewerbe, Einzelhandel und sogar das Grundstückswesen durch vereinfachte Anwerbemöglichkeiten von Arbeitskräften aus den mittel- und osteuropäischen Staaten positive Effekte für ihr Geschäft.

Maßgeblich für die vereinfachten Anwerbungsmöglichkeiten von Beschäftigten aus den MOEL-8 ist die für den Europäischen

¹⁴⁾ Skalierung von 10 (hochgradig tadellos) bis 0 (hochgradig korrupt): Finnland 9,7 ... Deutschland 7,3 ... Slowenien 6,0 ... Estland 5,6 ... Ungarn 4,9 ... Litauen 4,8 ... Bulgarien, Polen 4,0 ... Lettland, Slowakei, Tschechische Republik 3,7 ... Türkei 3,2 ... Rumänien 2,6 (www.transparency.org).

Binnenmarkt geltende **Grundfreiheit des freien Personenverkehrs**. Die deutsche Regierung hat zum »Schutz des deutschen Arbeitsmarktes« eine gestaffelte **Übergangsfrist** von bis zu 7 Jahren durchgesetzt, so dass die Freizügigkeit für Arbeitnehmer aus den MOEL-8 auch nach der EU-Osterweiterung zunächst eingeschränkt bleiben wird. Die Übergangsfrist kann gegebenenfalls nach einer Überprüfung verkürzt werden.

Position:

Wir fordern die Bundesregierung auf, die von ihr auf EU-Ebene durchgesetzte Übergangsfrist für die Arbeitnehmerfreizügigkeit unbürokratisch, flexibel, nach Branchen differenziert und degressiv auszugestalten. Die in der Regelung für zwei Jahre nach dem Beitritt vorgesehene Überprüfung der Übergangsfrist muss vor allem unter Anwendung von wirtschaftlichen Kriterien vorgenommen werden.

Wenngleich aus Unternehmersicht die Personenfreizügigkeit vorteilhafte Anwerbmöglichkeiten von Arbeitnehmern aus den neuen EU-Mitgliedstaaten bietet, erzeugt die mögliche Zuwanderung von Menschen aus Mittel- und Osteuropa diffuse Ängste in Teilen der Bevölkerung. Eine Versachlichung in der öffentlichen Zuwanderungsdiskussion ist deshalb geboten. Angesichts des noch beträchtlichen Lohngefälles zwischen der derzeitigen EU-15 und den beitragswilligen Staaten Mittel- und Osteuropas besteht zwar ein unbestreitbares **Potenzial für Zuwanderung von Ost- und Mitteleuropäern** in die alten EU-Mitgliedstaaten. Allerdings scheinen aufgrund der positiven Zukunftsperspektiven in den neuen EU-Mitgliedstaaten massive Wanderungsbewegungen von Ost- und Mitteleuropäern eher unwahrscheinlich zu sein: Dank der anhaltend dynamischen Wirtschaftsentwicklung der Reformstaaten, der künftigen Teilhabe am Europäischen Binnenmarkt und der EU-Förderung strukturschwacher Regionen wird sich das derzeit bestehende Wohlstandsgefälle zwischen den neuen und etablierten Mitgliedstaaten sukzessive verringern. Zudem mindern Faktoren wie Hei-

matverbundenheit, Sprachbarrieren oder kulturelle Unterschiede die Bereitschaft der Menschen, trotz besserer Verdienstmöglichkeiten im Ausland, ihr Heimatland dauerhaft zu verlassen. In Polen ist feststellbar, dass sogar die inländische Mobilitätsbereitschaft der Bevölkerung eher begrenzt ist, obwohl in unserem Nachbarland merkliche Wohlstandsgefälle zwischen einzelnen Regionen bestehen.

Es gibt viele wissenschaftliche Abhandlungen zum Thema Zuwanderung.¹⁵⁾ Diese Studien gelangen einhellig zu dem Ergebnis, dass mit Massenwanderungen von Ost nach West nicht zu rechnen ist. Gemäß einer Studie des HWWA – Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv liegt in den **nächsten 15 Jahren** das **Ost-West-Migrationspotenzial** aus den MOEL-8 in Richtung alte EU-15 bei rund 3 Millionen Menschen – unter Einbeziehung von Rückwanderungen ergibt sich lediglich eine erwartete Bandbreite zwischen **1 und 1,5 Millionen Menschen**¹⁶⁾ für diesen Zeitraum und die gesamte EU-15. Dieses Wanderungspotenzial ist nicht sehr groß, wenn man bedenkt, dass gegenwärtig insgesamt 74 Millionen Menschen in den MOEL-8 und 375 Millionen Menschen in der alten EU-15 leben.

Mit Blick auf die gegenwärtige ausländische Bevölkerungsstruktur und die Entwicklung der Zuwanderungszahlen in der Vergangenheit ergeben sich Anhaltspunkte für künftige Migrationsbewegungen aus Mittel- und Osteuropa nach Hamburg. Die Freie und Hansestadt wird im Zuge der EU-Osterweiterung zweifellos ein Anziehungspunkt für Menschen aus den neuen Mitgliedstaaten sein. Derzeit stammen rund 270.000 ausländische Mitbürger aus insgesamt über 180 verschiedenen – und damit nahezu allen – Staaten dieser Welt (Grafik 10). Jeder fünfte in Hamburg lebende Ausländer ist Angehöriger eines Mitgliedslandes der derzeitigen Union.

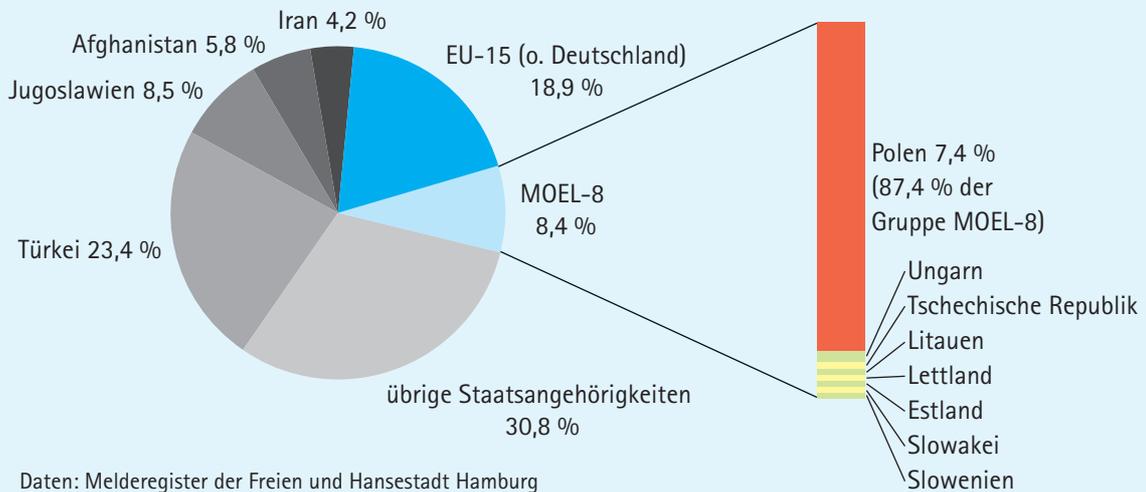
Etwa 23.000 bzw. gut 8% der in Hamburg registrierten ausländischen Mitbürger besitzen die Staatsangehörigkeit eines der acht ost- und mitteleuropäischen EU-Beitritts-

¹⁵⁾ Auflistung verschiedener Studien in den Gutachten des Sachverständigenrates (2000 und 2001).

¹⁶⁾ Straubhaar, HWWA Hamburg, 2001.



Ausländische Bevölkerung nach Staatsangehörigkeiten in Hamburg



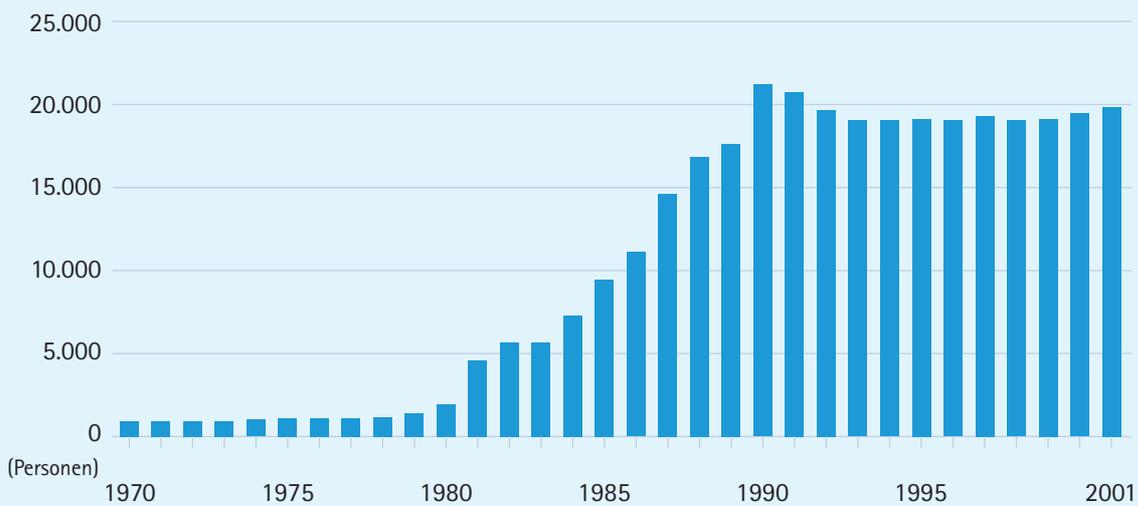
Daten: Melderegister der Freien und Hansestadt Hamburg
Stand: 31. Dezember 2001

Grafik 10

© Handelskammer Hamburg



Bevölkerung mit polnischer Staatsangehörigkeit in Hamburg



Daten: Melderegister der Freien und Hansestadt Hamburg
Stand: 31. Dezember 2001

Grafik 11

© Handelskammer Hamburg

länder. Innerhalb dieser Gruppe ist der polnische Bevölkerungsanteil mit 87 Prozent besonders ausgeprägt.

Während in Hamburg offiziell lediglich jeweils einige Hundert Bürger mit ungarischer, tschechischer, litauischer, lettischer, estnischer, slowakischer oder slowenischer Staatsangehörigkeit leben, verfügen knapp 20.000 Einwohner Hamburgs über einen polnischen Pass. Hinzu kommen viele Polen-stämmige deutsche Staatsangehörige. Polen ist das mit Abstand bevölkerungsreichste Land der MOEL-8 und zeichnet sich – neben seiner geografischen Nähe – durch enge historische Beziehungen zu Hamburg aus. Diese Faktoren und das bereits in Hamburg bestehende polnische soziale Netzwerk legen nahe, dass die Zuwanderung aus der MOEL-8-Region nach Hamburg im wesentlichen aus Polen erfolgen wird.

Die Zuwanderung von Polen nach Hamburg ist in den letzten drei Jahrzehnten von den politischen und wirtschaftlichen Zuständen in Polen beeinflusst worden (Grafik 11). Während im Durchschnitt der siebziger Jahren etwa 1.000 Polen in Hamburg registriert waren, stieg die Anzahl der Bürger mit polnischer Staatsbürgerschaft im Verlauf der achtziger Jahre stark an und verharrte dann im Durchschnitt der neunziger Jahre bei knapp unter 20.000 Personen.¹⁷⁾ Maßgeblich für die Zuwanderungswelle in den achtziger Jahren waren die durch das planwirtschaftliche System hervorgerufenen Wirtschaftskrisen sowie die Folgen des im Dezember 1981 verhängten Kriegsrechts. Erst ab 1988 entwickelte sich in Polen allmählich ein demokratisches und marktwirtschaftliches System. Die politische Wende in Polen und die damit verbundenen neuen Perspektiven für die Menschen im Land schlagen sich auch in der Hamburger Bevölkerungsstatistik nieder. Zwischen 1990 und 1993 sank die Zahl der in Hamburg lebenden Polen leicht, d. h. in diesen Jahren verließen insgesamt mehr Einwohner mit polnischer Staatsangehörigkeit Hamburg, als sich umgekehrt Polen in der Freien und Hansestadt niederließen.

¹⁷⁾ Mit Blick auf Aussiedler, die ihren polnischen gegen einen deutschen Pass eingetauscht haben, ist die Anzahl der mit der polnischen Kultur vertrauten Hamburger Bürger höher als in den Statistiken ausgewiesen.

• Produktionsverlagerungen

Neben dem freien Waren-, Dienstleistungs- und Personenverkehr wird auch der **freie Kapitalverkehr** im erweiterten Binnenmarkt zu einer wechselseitig vorteilhaften Intensivierung der Wirtschaftsverflechtungen zwischen Hamburg und den neuen Mitgliedstaaten führen. In unserer Umfrage zählten von den durch die EU-Erweiterung berührten Unternehmen der »Hamburger Wirtschaft« rund jedes Zehnte (11 %) **Erleichterungen bei der Auslagerung lohnintensiver Produktionsstufen** zu jenen Effekten der EU-Osterweiterung, die sich voraussichtlich positiv auf die eigene Geschäftsentwicklung auswirken werden. Fast jedes vierte Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes (23 %) sieht in den künftigen Erleichterungen bei der Auslagerung lohnintensiver Produktionsstufen in die MOEL einen voraussichtlich relevanten Faktor für die eigene Geschäftsentwicklung. Durch die Nutzung einer »verlängerten Werkbank vor der Haustür« bietet sich Hamburger Unternehmen die Chance, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu erhöhen.

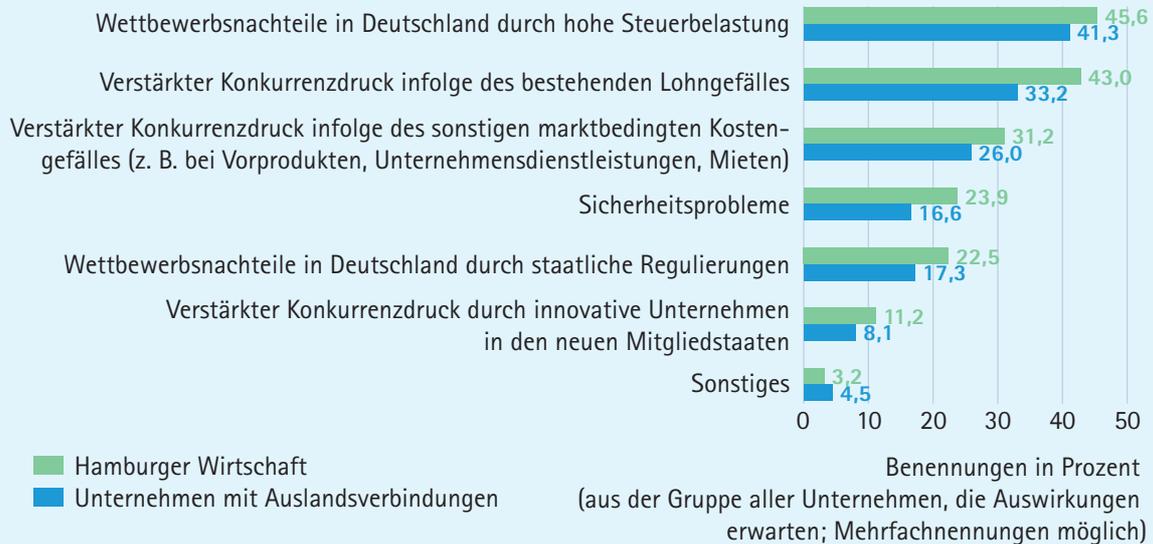
3. Herausforderungen für Hamburger Unternehmen

Die vier **Grundrechte des freien Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs im erweiterten Binnenmarkt gelten selbstverständlich für Bürger und Unternehmen aller EU-Mitgliedstaaten**. Entsprechend werden Unternehmen aus Mittel- und Osteuropa künftig auch verstärkt in Konkurrenz zu Hamburger Unternehmen treten und diese vor neue Herausforderungen stellen. Der Wettbewerbsdruck für Hamburger Unternehmen ergibt sich dabei nicht nur durch marktbedingte Vorteile der mittel- und osteuropäischen Konkurrenten, sondern ist auch auf wettbewerbsverzerrende staatliche Rahmenbedingungen in Deutschland zurückzuführen.

Wir baten alle befragten Mitgliedsunternehmen, die generell Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf die eigene Geschäftsentwicklung erwarten, nicht nur um Benennung



Welche Einflussfaktoren der EU-Osterweiterung werden sich voraussichtlich negativ auf die Geschäftsentwicklung Ihres Unternehmens auswirken?



Grafik 12

© Handelskammer Hamburg

der für sie potenziell positiven, sondern auch um Angabe der voraussichtlich **negativen Einflussfaktoren**. In der Grafik 12 sind die erwarteten negativen Effekte in der Rangfolge der häufigsten Benennungen aufgelistet.

• Steuerbelastung

Fast jedes zweite von der EU-Osterweiterung berührte Unternehmen der »Hamburger Wirtschaft« (46%) sieht künftige Wettbewerbsnachteile gegenüber Konkurrenten aus den MOEL-8 durch die **hohe Steuerbelastung in Deutschland**. Die Unternehmensbesteuerung in Deutschland wurde erst im Januar 2001 durch Inkrafttreten des Steuersenkungsgesetzes reformiert. Untersuchungen des Sachverständigenrates zufolge erhöhte sich durch das Steuersenkungsgesetz zwar die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen, aber Deutschland vermochte seine Position selbst im Kreise der alten EU-Staaten nur in Grenzen zu verbessern. Im internationalen Vergleich gelten vor allem die tariflichen Steuersätze weiterhin als zu hoch.¹⁸⁾ Allerdings sollte nicht übersehen werden, dass auch in einzel-

nen mittel- und osteuropäischen Staaten, z. B. in Polen, Steuerbelastung und Lohnnebenkosten vergleichsweise hoch sind.

• Lohn- und Kostengefälle

Zu den zweit- und dritthäufigst genannten negativen Effekten der EU-Osterweiterung zählen der erwartete **verstärkte Konkurrenzdruck infolge des bestehenden Lohngefälles und infolge des sonstigen marktbedingten Kostengefälles** (z. B. bei Vorprodukten, Unternehmensdienstleistungen oder Mieten). Während von den Unternehmen der »Hamburger Wirtschaft« annähernd jedes zweite (43%) das Lohngefälle und fast jedes dritte (31%) das sonstige marktbedingte Kostengefälle als ungünstig für die eigene Geschäftsentwicklung einstuft, werden beide Faktoren lediglich von jedem dritten bzw. jedem vierten von der EU-Osterweiterung betroffenen »Unternehmen mit Auslandsverbindungen« (33% bzw. 26%) genannt. Verstärkten Konkurrenzdruck infolge des beste-

¹⁸⁾ Sachverständigenrat (2001)

henden Lohngefälles benennen überdurchschnittlich häufig Hamburger Unternehmen der Branchen Verarbeitendes Gewerbe, Baugewerbe, Verkehr und Medienwirtschaft.

Die **Bauwirtschaft** und insbesondere der Hochbau sind lohnintensive Gewerbe, die sich im Zuge der EU-Osterweiterung auf stark geänderte Marktbedingungen und einen Strukturwandel einstellen müssen. So ist es für Unternehmen und Arbeitnehmer aus den MOEL-8 angesichts der niedrigen, im heimischen Baugewerbe erzielbaren Einkommen auf absehbare Zeit sehr lukrativ, Bauleistungen in Hamburg anzubieten.

Der sich abzeichnende Strukturwandel im Hamburger Baugewerbe wird durch die EU-Osterweiterung beschleunigt werden: Wenig kapitalkräftige, nicht als Bauträger tätige, mittelgroße Hamburger Bauunternehmen werden den Konkurrenzdruck aus den MOEL voraussichtlich stärker verspüren als sehr kleine Unternehmen, die sich künftig wahrscheinlich in eine Nische mit stark qualitätsorientierten Privatkunden zurückziehen werden. Die ganz großen Hamburger Bauunternehmen werden sich voraussichtlich auf Planungs-, Ingenieur- und Managementleistungen konzentrieren und Subunternehmen aus den MOEL-8 mit der Durchführung der eigentlichen Bauleistungen beauftragen.

Unbeschadet der Aktivitäten ihrer jeweiligen Interessenverbände werden jene Hamburger Unternehmen, die das relativ niedrige Lohnniveau in den MOEL-8 als Risikofaktor betrachten, letztlich doch Anpassungsstrategien entwickeln und gegebenenfalls Möglichkeiten ausloten müssen, um selbst über Auslandsverbindungen zu den MOEL-8 vom dortigen Lohnniveau zu profitieren.

Wie stark der Strukturwandel und der Arbeitsplatzabbau in Hamburg letztlich auszufallen haben, ist allerdings beeinflussbar. So liegt es in den Händen der Bundesregierung und der Tarifparteien, den Konkurrenzdruck, der sich aus dem Bruttolohngefälle zwischen Deutschland und den MOEL-8 ergibt, abzuschwächen. Nicht Marktabschottung ist das Gebot der Stunde, sondern vielmehr eine umfassende **Reform der Sozialsysteme und der Arbeits-**

marktpolitik in Deutschland. Die Lohnnebenkosten in Deutschland müssen deutlich gesenkt werden, um den Faktor Arbeit zu verbilligen und um Anreize zur Schwarzarbeit zu vermindern. Zum anderen muss der deutsche Arbeitsmarkt dringend flexibilisiert werden.¹⁹⁾ Des weiteren können moderate Lohnabschlüsse in hiesigen Tarifverhandlungen den Konkurrenzdruck für deutsche Unternehmen abmildern.

Ergänzend bleibt anzumerken, dass ein internationaler Lohnvergleich auf den so genannten Lohnstückkosten beruhen sollte, um die unterschiedlichen Arbeitsproduktivitäten in einzelnen Ländern mit zu berücksichtigen. Dann fällt angesichts der relativ hohen Arbeitsproduktivität in Deutschland – und insbesondere in Hamburg – der lohnbedingte Wettbewerbsvorteil der MOEL-8 geringer aus als bei einem bloßen Vergleich der Lohnkosten. Moderate und differenzierte Tarifabschlüsse in Deutschland sind allerdings dennoch geboten. Langfristig ist zu erwarten, dass sich – flexible und offene Arbeitsmärkte im erweiterten Binnenmarkt vorausgesetzt – die Lohnstückkosten innerhalb der EU-25 allmählich angleichen werden.

• **Sicherheitsprobleme**

Sicherheitsprobleme befürchtet etwa jedes vierte Unternehmen (24%), das sich von der EU-Osterweiterung betroffen fühlt. Konkrete Erfahrungen mit Auslandsbeziehungen führen offenbar dazu, den Sicherheitsaspekt weniger pessimistisch zu beurteilen: Von den »Unternehmen mit Auslandsverbindungen« sieht nur noch jedes sechste Sicherheitsprobleme als einen Negativfaktor für die eigene Geschäftsentwicklung an. Festzuhalten bleibt, dass das Thema »Sicherheit« für die Hamburger Wirtschaft deutlich weniger virulent ist als andere Faktoren, wie die oben genannten Wettbewerbsnachteile.

• **Staatliche Regulierungen**

Von den Unternehmen der »Hamburger Wirtschaft«, die generell Auswirkungen der EU-

¹⁹ Vgl. Standpunktepapier unserer Handelskammer »Mehr Markt für den Arbeitsmarkt – Strategien für mehr Beschäftigung« (2002)

Osterweiterung auf die eigene Geschäftsentwicklung erwarten, identifiziert fast jedes vierte (23%) staatliche Überregulierung in Deutschland als einen Wettbewerbsnachteil gegenüber Konkurrenten aus den MOEL-8. Speziell benannt wurden vor allem das deutsche Arbeitsrecht (insbesondere Arbeitsschutzbestimmungen), berufsgenossenschaftliche Vorschriften, Bestimmungen des Umweltschutzes, die deutsche Handwerksordnung sowie Baugenehmigungsverfahren.

Position:

Die fehlende Bereitschaft in Deutschland zur Durchführung von Strukturreformen wirkt sich auch im Kontext der EU-Osterweiterung negativ auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher und Hamburger Unternehmen aus. Wir fordern deshalb die Bundesregierung auf, die Unternehmensbesteuerung weiter zu senken, die Sozialsysteme nachhaltig umzugestalten, den Arbeitsmarkt zu flexibilisieren und mit Deregulierungen Raum für wirtschaftliche Aktivitäten zu schaffen.

Fazit zu Chancen und Herausforderungen

Als **Fazit** unserer Befragung zu **Chancen und Herausforderungen** ergibt sich, dass die **Mehrzahl der Hamburger Unternehmen**, die ihre Geschäftsentwicklung durch die EU-Osterweiterung beeinflusst sehen, insgesamt eher **positive Auswirkungen** erwartet. Der bessere Zugang zu den Absatz- und Beschaffungsmärkten der mittel- und osteuropäischen Staaten, die verbesserten Kooperationsmöglichkeiten mit dortigen Unternehmen und das Inkrafttreten von EU-Standards bzw. -Normen in den neuen Mitgliedstaaten zählen zu den positiven Einflussfaktoren, die am häufigsten von jenen Hamburger Unternehmen genannt werden. Unter den meist genannten **negativen** Einflussfaktoren rangieren Wettbewerbsnachteile durch die hohe Steuerbelastung in Deutschland – noch vor dem Konkurrenzdruck infolge des bestehenden Lohngefälles und sonstigen marktbedingten Kostengefälles – an erster Stelle. Es liegt in den Händen der deutschen Politik, den im Zuge der EU-Osterweite-

rung entstehenden Wettbewerbsdruck für Teile der hiesigen Wirtschaft durch Deregulierungen und kostensenkende Reformen im staatlichen Sektor zu mindern.

4. Aussichten

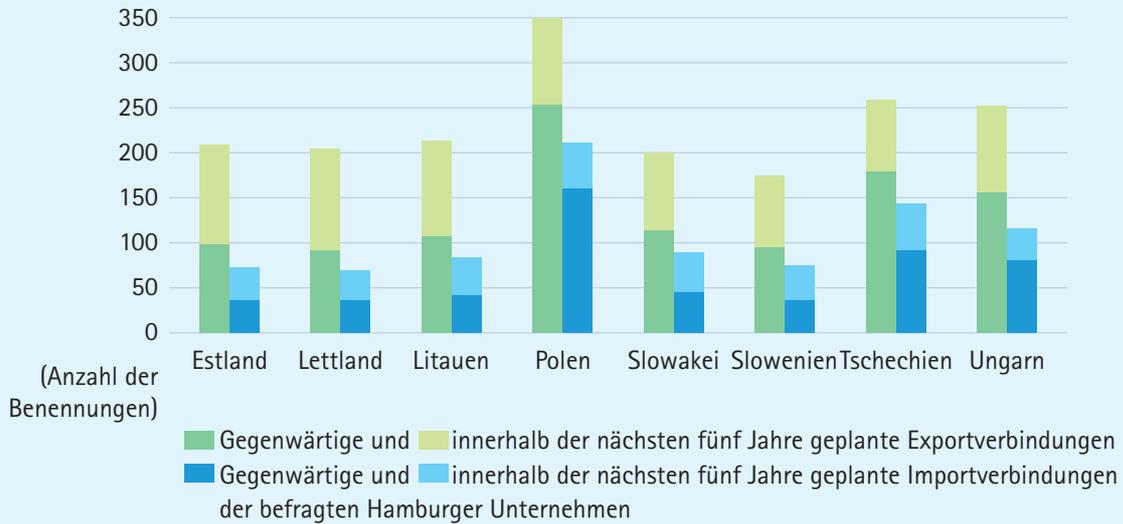
4.1 Bestehende und geplante Auslandsverbindungen Hamburger Unternehmen zu Mittel- und Osteuropa

Ein **Vergleich zwischen geplanten und bereits bestehenden Auslandsverbindungen** unserer befragten Mitgliedsunternehmen bietet Anhaltspunkte für die voraussichtliche Entwicklung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Hamburg und den MOEL-8. Export- und Importgeschäfte, Auslandsvertreter, eigene Niederlassungen, eigene Produktionsstätten, Unternehmensbeteiligungen bzw. -kooperationen in den einzelnen mittel- und osteuropäischen Ländern zählen zu den sechs betrachteten Arten möglicher Auslandsverbindungen Hamburger Unternehmen (Grafiken 13-15).

Basierend auf den Angaben unserer Mitgliedsunternehmen, können wir prognostizieren, dass die Gesamtzahl aller **Exportverbindungen** Hamburger Unternehmen zu den MOEL-8 in fünf Jahren um 70% höher als gegenwärtig liegen wird. Zur künftig steigenden Zahl der Ausfuhrverbindungen werden sowohl Hamburger Unternehmen beitragen, die beabsichtigen, erstmalig in die MOEL-8 zu liefern, als auch derzeit schon in die MOEL-8 exportierende Hamburger Unternehmen, die weitere Länder erschließen oder in einem bestimmten Land derzeit schon bestehende Auslandsverbindungsarten um Ausfuhrgeschäfte ergänzen möchten. Nicht erfasst werden jene Hamburger Unternehmen, die bereits eine Exportverbindung zu einem bestimmten Land unterhalten und die diese Ausfuhrfähigkeit künftig noch intensivieren möchten. Für die Zahl aller **Importverbindungen** Hamburger Unternehmen zu den MOEL-8 besteht in den nächsten fünf Jahren ein Steigerungspotenzial von 60%. Die Zahl der **Auslandsvertretungen** Hamburger Firmen in den neuen



Gegenwärtige und im Zuge der EU-Osterweiterung geplante Ex- und Importverbindungen zu den MOEL-8

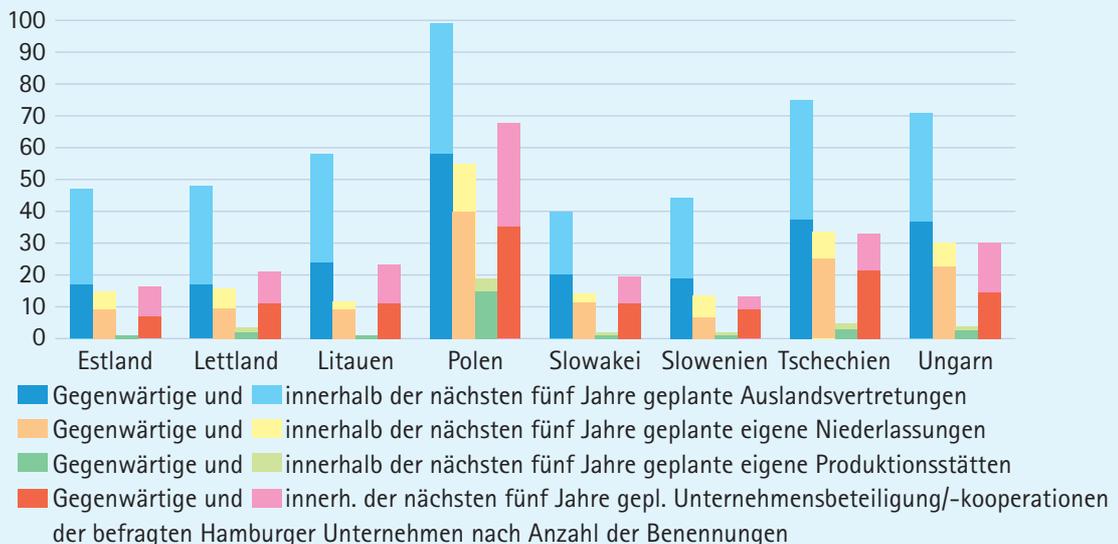


Grafik 13

© Handelskammer Hamburg



Gegenwärtige und im Zuge der EU-Osterweiterung geplante Auslandsverbindungen zu den MOEL-8

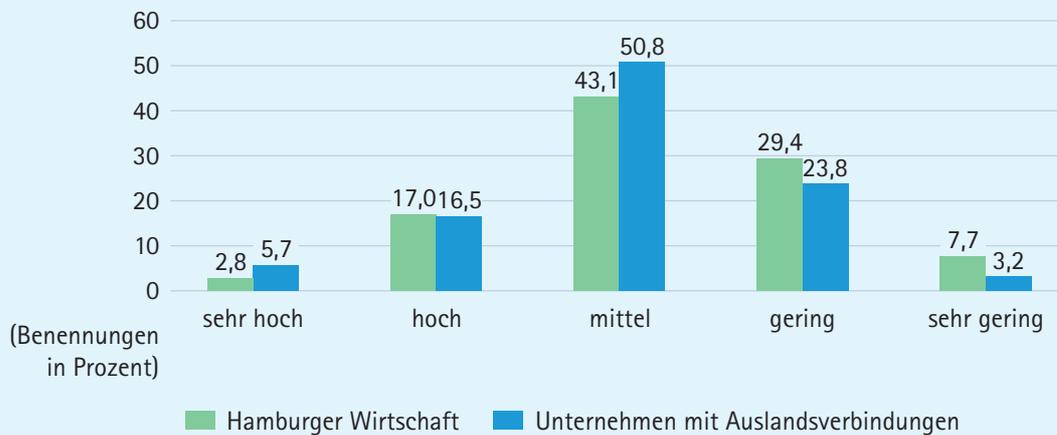


Grafik 14

© Handelskammer Hamburg



Falls Sie Auslandsverbindungen zu den Beitrittskandidaten unterhalten oder planen: Wie schätzen Sie die Bedeutung ein, die diese Märkte für Ihr Unternehmen in den nächsten fünf Jahren voraussichtlich einnehmen werden?



Grafik 15

© Handelskammer Hamburg

EU-Mitgliedstaaten könnte sich im gleichen Zeitraum voraussichtlich mehr als verdoppeln. Die Gesamtzahl der Beteiligungen an bzw. **Kooperationen mit Unternehmen** aus den MOEL-8 wird voraussichtlich um 90% zunehmen. Erwartungsgemäß zurückhaltender sind Hamburger Unternehmen beim Aufbau **eigener Niederlassungen und Produktionsstätten** in den neuen EU-Mitgliedstaaten. Diese beiden Arten der Auslandsverbindungen setzen in der Regel den Einsatz von relativ viel Kapital voraus. Entsprechend wird sich die Zahl eigener Niederlassungen und Produktionsstätten Hamburger Unternehmen in den MOEL-8 vermutlich um knapp 40% in den nächsten fünf Jahren erhöhen.

Das Ergebnis unserer Umfrage lässt eine **deutliche Präferenz** Hamburger Unternehmen für bestimmte Länder erkennen: Gegenwärtig ist **Polen** bei allen sechs Arten der bestehenden und geplanten Auslandverbindungen das jeweils am häufigsten genannte Land.²⁰⁾ Nach Polen folgt **Tschechien** mit deutlichem Abstand auf Platz zwei der Rangliste der gegenwärtigen sowie geplanten Hamburger Aus-

landsverbindungen, dicht gefolgt von **Ungarn**. Die Zahl der Auslandsverbindungen Hamburger Unternehmen mit den übrigen fünf MOEL ist wiederum merklich geringer. Die Faktoren »Bevölkerungsgröße« und »geografische Nähe« spielen offenkundig eine wichtige Rolle.

4.2 Hamburgs Verkehrsbeziehungen zu Mittel- und Osteuropa

4.2.1 Exzellente Chancen – aber auch ständiger Anpassungsdruck

Die **Verkehrsdrehscheibe Hamburg** hat vom Fall des Eisernen Vorhangs und von der Wiederaufnahme der Beziehungen mit den östlichen Nachbarländern bereits intensiv profitiert. Und Hamburg wird auch zu den Gewinnern der Osterweiterung gehören. Voraus-

²⁰⁾ Basierend auf einem einfachen Gravitationsmodell könnte man prognostizieren, dass Polen langfristig gesehen, das heißt nach weit gehender Konvergenz der Lebensverhältnisse innerhalb der Europäischen Union, hinter Großbritannien, Frankreich, den Niederlanden und vor Dänemark das im weiteren Sinne viertbedeutendste EU-Land für Hamburg werden könnte.

setzung ist allerdings, dass der Elbhafen seine einmalige Position als **»Hafen an zwei Meeren«** – als Brücke zwischen Nord- und Ostsee – sichert und ausbaut.

Position:

Wir fordern den Hamburger Senat auf, die Erfolge der Hafen-Beziehungen Hamburgs zu Mittel- und Osteuropa zu sichern: Hamburg muss sich bei der Bundesregierung für den rechtzeitigen und gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Hafen sowie im Hamburger Hinterland einsetzen. Eine weitere Fahrrinnenanpassung der Unterelbe ist unerlässlich.

Die Kapazitäten im Hamburger Hafen müssen ständig an den rasant wachsenden Containerumschlag angepasst werden. Eine Notwendigkeit zur Beteiligung am Hafenprojekt **»Jade-Weser-Port«** in **Wilhelmshaven**, der zunächst für besonders tiefgehende Schiffe geplant war, hat der Hamburger Senat hingegen im vergangenen Mai mit Recht verneint. Der Präses unserer Handelskammer hat diesen Beschluss mit den Worten begrüßt, Gebot der Stunde sei es nicht, sich im großen Stil am geplanten sogenannten Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven zu beteiligen: »Hamburgs Priorität liegt angesichts der großen Entwicklungsreserven unseres Hafens auf einer weiteren Fahrrinnenanpassung der Elbe.«

Nötig ist ein kontinuierlicher Infrastrukturausbau, und zwar innerstädtisch, regional, national und international:

- Die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens muss durch eine weitere Fahrrinnenanpassung der Unterelbe sichergestellt werden, damit auch in Zukunft die größten und modernsten Containerschiffe der Welt den Hamburger Hafen ohne wesentliche Beschränkungen durch die Tide anlaufen können.
- Die Attraktivität auf der Kostenseite im Hamburger Hafen muss ständig durch Nutzung aller Einsparpotenziale gesichert werden (Beispiel: Lotskosten).

- Die Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens in die östlichen Zukunftsmärkte muss für **alle** Verkehrsträger verbessert werden, denn die Wahl des Hafens ist heute wesentlich von der Nähe zu den Zielmärkten und der Attraktivität der Hinterlandverbindungen abhängig. Ein Containertransport von Hongkong nach Hamburg kann genauso viel kosten wie ein Landtransport von Hamburg nach Warschau. Wenn, wie bisher, die Kosten des »nassen« Parts bei der seegestützten Transportkette durchschnittlich nur 30% ausmachen und 70% auf den Landtransport entfallen, muss das Augenmerk auf logistische Konzepte zur Effizienzsteigerung der Vor- und Nachläufe gerichtet werden.

Vordringlich ist auch der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur in der **Metropolregion Hamburg**.

Position:

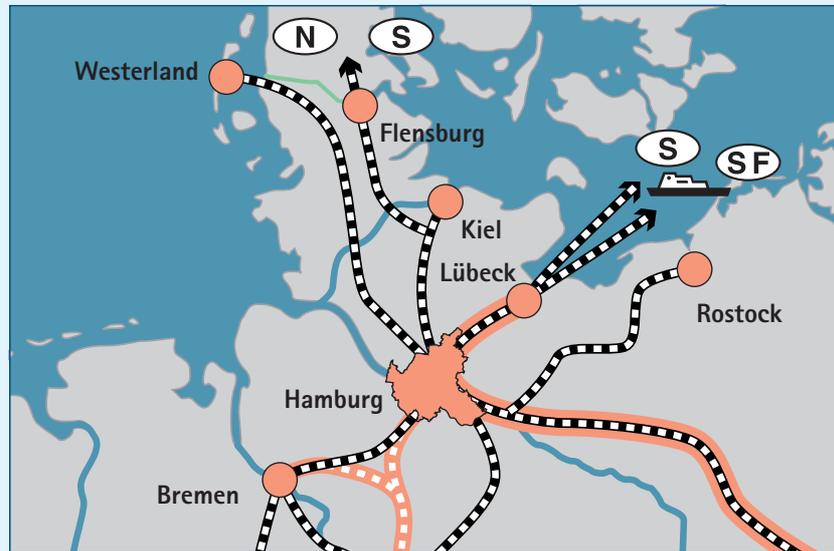
Wir fordern den Senat zu einer engeren Kooperation mit den Regierungen der benachbarten Bundesländer und zu einer gemeinsamen Position gegenüber der Bundesregierung auf. Die Lücken im Verkehrsnetz des Hamburger Hinterlandes müssen unbedingt geschlossen werden. Der Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck kommt höchste Priorität zu. Der Bau der Hafenquerspanne A 252 ist schnellstens abzuschließen; die Ostsee-Autobahn A 20 mit westlicher Elbquerung muss endlich vorankommen.

Im Einzelnen:

- **Landbrücke zwischen Hamburg und Lübeck:** Die Bahnverbindung nach Lübeck muss als zentrales Bindeglied zwischen dem Hamburger Hafen und der Ostsee ausgebaut werden. Insbesondere ist die seit Jahren angemahnte Elektrifizierung der Strecke nach Lübeck endlich zu bewerkstelligen. Durch den Ausbau der Bahntransporte über Lübeck lassen sich im Ostseeverkehr Zeit- und Kosteneinsparungen realisieren. Die Landbrücke zwischen Ham-



Landbrücke Hamburg–Lübeck: Schlüsselprojekt zur Erschließung des Ostseeraums



Grafik 16

© Handelskammer Hamburg

burg und dem Ostsee-Container-Terminal Lübeck-Siems, ein Projekt der HHLA, ist im Jahr 2003 betriebsbereit. Ihren vollen Nutzen wird sie aber erst mit einer durchgängig bis in das Ostseeterminal elektrifizierten Schiene entfalten können.

- Die **Ostsee-Autobahn A 20** soll ihre Fortsetzung als **Via Baltica** in Polen und im Baltikum Richtung Riga finden und zu einer »Lebensader« für die Ostseeanrainer werden. Über den Verlauf nördlich und westlich von Hamburg (Querung über die Elbe bei Glückstadt) haben sich die drei beteiligten Bundesländer bereits verständigt, und in Mecklenburg-Vorpommern wird die A 20 bis Ende des Jahres auf 200 km in Betrieb sein. Umso wichtiger ist eine schnelle Vervollständigung des noch fehlenden Bauabschnitts bei Lübeck.
- Die Autobahn A 252, die sogenannte »**Ha-fenquerspange**«, soll südlich der Elbe die Autobahnen A 1 und A 7 verbinden. Der Bau dieses 8 km langen Autobahnstücks würde die nach Osten und Westen laufen-

den Verkehre aus dem Hamburger Hafen deutlich beschleunigen.

- Die Anbindung der Region zwischen Lüneburg, Magdeburg, Wolfsburg und Schwerin an das Fernstraßennetz ist für Hamburg von großer Bedeutung. Unsere Handelskammer hat sich jahrelang für die Weiterführung der **Autobahn A 250 als A 14** von Lüneburg nach Magdeburg und für den Bau der **A 39** von Wolfsburg nach Schwerin – als sogenannte X-Trasse – eingesetzt. Aufgrund des besseren Kosten-Nutzen-Verhältnisses wird vom Bund nun die sogenannte H-Variante (Lüneburg-Wolfsburg und Schwerin-Magdeburg) favorisiert.
- Nach wie vor ein wichtiger Verkehrsweg: Der **Nord-Ostsee-Kanal** als Verbindung von zwei Meeren muss den steigenden Verkehrsanforderungen angepasst werden. Ebenso notwendig ist der Ausbau des **Elbe-Lübeck-Kanals**, der nicht mehr den Anforderungen der modernen Binnenschifffahrt entspricht.

- Eine feste **Fehmarn-Belt-Querung** ist ebenfalls ein Schlüsselprojekt für die Entwicklung der Verbindungen in die Ostseeregion. Gutachten beurteilen die Querung mit vierspuriger Autobahn und zweigleisiger Eisenbahn als effizienteste Lösung unter mehreren Varianten. Die feste Querung sollte auch eine Trasse für eine Magnetschnellbahn vorsehen. Diese wäre deutlich günstiger zu bauen als die jetzt geplante Hochgeschwindigkeitseisenbahn. Der Beitritt Hamburgs zum Projekt **Europa-Korridor**, das Verbindungen nach Skandinavien durch Hochgeschwindigkeitszüge vorsieht, ist zu begrüßen.

Über die **transnationalen Verkehrsnetze** ist Hamburg mit den mittel- und osteuropäischen Regionen verbunden. Bisher sind Staaten diesseits und jenseits des ehemaligen Eisernen Vorhangs aber nur weitmaschig verknüpft,²¹⁾ eine Folge der jahrzehntelangen Teilung Europas.

Position:

Unsere Handelskammer fordert die Bundesregierung auf, sich gegenüber den EU-Partnerländern ohne ideologische Vorbehalte für einen raschen Ausbau grenzüberschreitender Verkehrsachsen einzusetzen, damit der Ausbau international bedeutender Verkehrswege nicht durch national divergierende Prioritäten verzögert wird. Wir fordern die Bundesregierung weiter auf, den Prozess der Feinabstimmung über die nachgeordneten Verkehrswege innerhalb der EU mit größter Aufmerksamkeit zu begleiten.

Die EU-Kommission hat im Rahmen der »**Trans-europäischen Netze TEN**« einen Orientierungsrahmen für den Auf- und Ausbau der international bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur bis 2010 gesetzt. Darüber hinaus konkretisiert das »**Transport Infrastructure Needs Assessment TINA**« den wirtschaftlich notwendigen und finanzierbaren Infrastrukturbedarf im Hin-

blick auf die EU-Erweiterung bis zum Jahre 2015. Im Ergebnis hat TINA ein multimodales Transeuropäisches Verkehrsnetz für die erweiterte EU entworfen und Vorhaben von hoher Priorität festgelegt, die durch EU-Finanzierungsinstrumente gefördert werden können.

In den TEN sowie in TINA sind jedoch lediglich die großen Verkehrskorridore festgelegt. Dieses weitmaschige Netz muss in den nächsten Jahren um Querverbindungen und nachgeordnete Verkehrswege ergänzt werden. Dieser Aufgabe widmet sich die Kammerunion Elbe/Oder, eine transnationale Kooperation von über 30 IHKS aus Deutschland, Polen und Tschechien. Unsere Handelskammer, Gründungsmitglied der KEO, unterstützt diese Initiative nachdrücklich.

Aufbauend auf den Vorgaben der Europäischen Union und nach Analysen und Befragungen der Mitgliedskammern, hat die KEO in ihrem Infrastrukturprogramm »Brücken über Elbe und Oder« (Juni 2001) fünf prioritäre Verkehrsachsen (jeweils für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße) entwickelt und daraus konkrete Forderungen an die Politik nach Ausbau und Erneuerung dieser Achsen abgeleitet. Die für Hamburgs Hinterlandanbindung besonders wichtigen Achsen sind in der Grafik 17 dargestellt.

Auf die in unserer Umfrage gestellte Frage nach den Prioritäten beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sprach sich die Mehrheit der Unternehmen für einen vordringlichen Ausbau der Verkehrsachse **Hamburg – Stettin – Danzig** aus. Die Verkehrsachse Hamburg – Prag – Brunn steht in der Rangfolge noch vor der Achse Hamburg – Breslau – Krakau. Zahlreiche Unternehmen hoben auch die Bedeutung der Verkehrsachse Hamburg-Berlin-Warschau hervor.

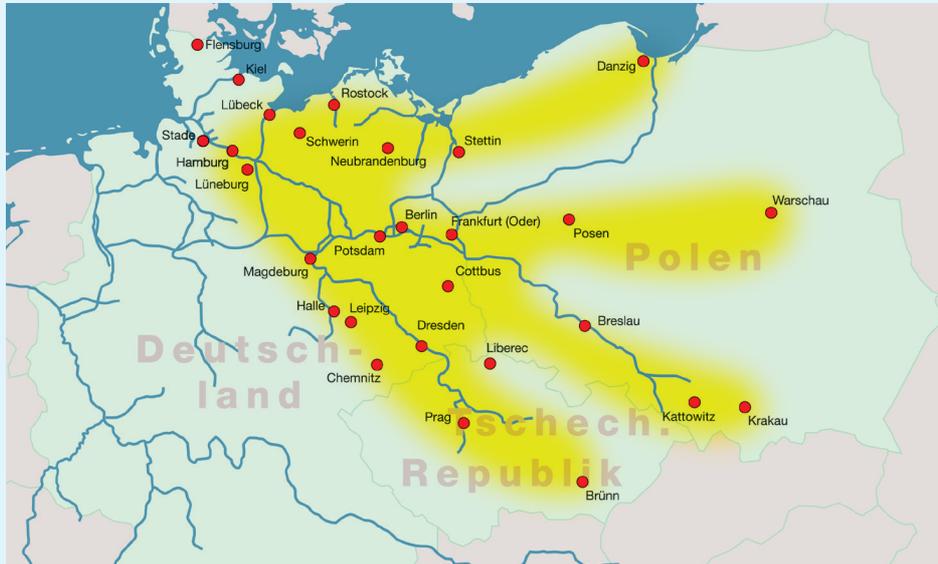
4.2.2 Verkehrsträger zwischen Politik und Wettbewerb

Die Liberalisierung der Transportmärkte war eines der sensibelsten und umfangreichsten Themen der Beitrittsverhandlungen. Etwa 10% des Acquis Communautaire entfallen allein auf diesen Sektor. Die Interessen sind

²¹⁾ Deutsches Verkehrsforum (2002)



Prioritäre grenzüberschreitende Verkehrsachsen aus Hamburger Sicht



Grafik 17

© Handelskammer Hamburg

nicht nur zwischen der EU und den Beitrittsländern, sondern auch innerhalb der EU-15 höchst unterschiedlich. Inzwischen ist das Verhandlungskapitel zwar abgeschlossen, der Acquis in den Beitrittsländern aber noch längst nicht umgesetzt. Selbst in der EU-15 gibt es noch Umsetzungsdefizite und vor allem gravierende Wettbewerbsverzerrungen. Das Verhandlungsergebnis sieht längere Übergangsfristen für die Öffnung der Transportmärkte vor. Sie betreffen die Kernbereiche Straßen-, Schienen- und Luftverkehr.²²⁾

Im **Straßengüterverkehr** bieten sich Hamburger Unternehmen **Chancen und Risiken** im Zuge der EU-Osterweiterung. Mit Blick auf zu erwartende Marktstörungen wurde in den Beitrittsverhandlungen eine schrittweise Anpassungsstrategie vereinbart. Sie verzögert die Öffnung der Verkehrsmärkte über mehrere Jahre und beschränkt die Lkw-Kabotage.²³⁾

²²⁾ <http://www.europa.eu.int/comm/enlargement/negotiations/chapters/index.htm>

²³⁾ Kabotage: Beförderung mit Be- und Entladeort innerhalb eines Staates, in dem der Beförderer weder Sitz noch Niederlassung hat.

Die Regelung soll dem unter erheblichem Wettbewerbs- und Preisdruck stehenden deutschen Straßengüterverkehrsgewerbe die Möglichkeit geben, sich auf die Konkurrenz aus dem Osten einzustellen. Durch das EU-Verhandlungsergebnis werden gleichzeitig die östlichen Verkehrsmärkte vor kapitalstarken Transportunternehmen aus dem Westen geschützt. Die Vereinigung Deutscher Kraftwagenspediteure eG (VKS) rät ihren Mitgliedern zu Kooperationen mit Unternehmen in den Beitrittsländern, soweit dies nicht schon in den letzten Jahren geschehen ist. Bereits heute beträgt der Anteil der deutschen Unternehmen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit den MOEL nur noch ca. 10 Prozent.²⁴⁾

Position:

Wir fordern die Bundesregierung auf, im Interesse eines freien Wettbewerbs Ein-

²⁴⁾ Bundesamt für Güterverkehr (2001)

schränkungen im Zugang zum Straßengüterverkehr innerhalb der erweiterten Union möglichst rasch abzubauen. Sofern wesentliche Regelungen des Transport-Acquis von den Beitrittsländern nicht nur unterschrieben, sondern auch umgesetzt wurden, sollte die Bundesregierung die Übergangsfristen bis zur Verkehrsliberalisierung nicht in voller Länge beanspruchen. Vielmehr sollte sie dafür sorgen, dass die in der derzeitigen Union bestehenden tiefgreifenden Wettbewerbsverzerrungen konsequent beseitigt werden. Wir fordern eine rasche Harmonisierung der Verbrauchsteuersätze auf Kraftstoffe und eine wettbewerbsverträgliche Maut-Regelung.

Angesichts des starken Wachstums, das auch für die kommenden Jahre im grenzüberschreitenden Verkehr erwartet wird, muss das Angebot aller Verkehrsträger verbessert werden. Es geht darum, Alternativen zum Lkw (Schienenverkehr, kombinierte und intermodale Verkehre, Binnen- und Küstenschifffahrt) zu entwickeln und zu fördern, ohne mit Steuer- und Abgabenerhöhungen die Nachfrage nach Straßengüterverkehrsleistungen zu reduzieren.

Die **Schiene** als umweltschonender Verkehrsträger wird im »Weißbuch Verkehr« der EU hervorgehoben und soll vorrangig gefördert werden. Eine vollständige Liberalisierung des Zugangs für grenzüberschreitende Schienengüterverkehre auf dem gesamten Netz ist bis 2008 geplant. Bevor durchgängige internationale Verkehre per Schiene überhaupt genutzt werden können, müssen wesentliche technische und betriebliche Systeme harmonisiert werden. Diese Ziele verfolgt die Europäische Kommission mit dem im Januar 2002 vorgelegten »Zweiten Eisenbahnpaket«. Fünf neue Rechtsvorschriften sollen Interoperabilität sowie Sicherheit des europäischen Eisenbahnraumes verbessern und den Markt für Eisenbahndienste weiter und schneller öffnen. Aber schon heute gibt es Beispiele für erfolgreiche Ost-West-Verkehre per Bahn: Polzug GmbH, HHCE und Metrans AG.

Auch bei der Nutzung der **Schiene innerhalb Westeuropas** herrscht bis heute noch kein

echter grenzüberschreitender Wettbewerb. Die Preise für die Schienennutzung sind in Deutschland deutlich höher als z. B. in den Niederlanden. Dies benachteiligt insbesondere den Seehafenhinterlandverkehr Hamburgs im Vergleich zum Konkurrenzhafen Rotterdam.

Position:

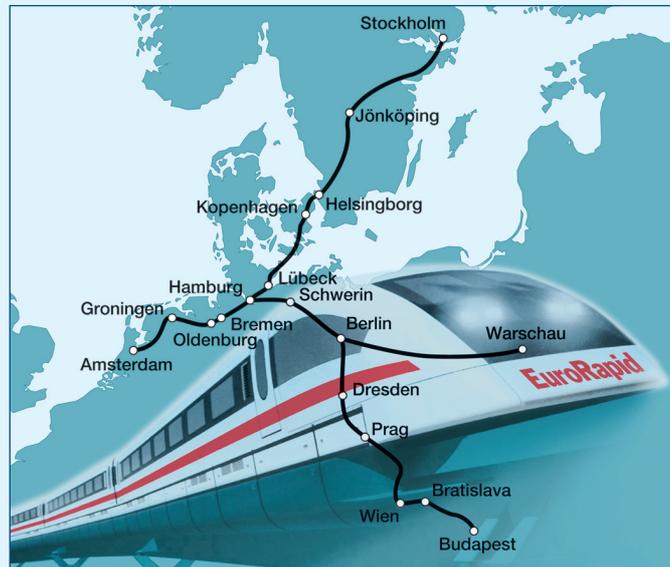
Unsere Handelskammer fordert Senat und Bundesregierung auf, sich für eine Verkehrspolitik einzusetzen, welche die Rahmenbedingungen für Schiene, Binnenschifffahrt, kombinierte Verkehre und intermodale Transportalternativen verbessert, ohne die Straße zu belasten. Diese Verkehrsangebote erhöhen die Attraktivität des Hamburger Hafens. Aus Sicht der Hamburger Wirtschaft ist eine solche Förderung aber nur dann effektiv, wenn sie nicht an der nationalen Grenze endet, sondern auch die grenzüberschreitenden Verkehre einschließt. Und: Fördermaßnahmen als Dauersubventionen für einen Verkehrsträger – etwa die Bahn – müssen unbedingt vermieden werden.

Zur Lösung der transeuropäischen Verkehrsprobleme – die sich durch die Osterweiterung verschärfen werden – ist der Einsatz neuer Technologien wie der **Magnetschwebbahn** dringend gefordert.²⁵⁾ Die konventionelle Eisenbahn kann Nah- und Regionalverkehre abwickeln und Güter über weite Distanzen befördern. Für den schnellen **Personenfernverkehr** in Zentraleuropa wird dagegen ein modernes Verkehrssystem benötigt, das europäische Metropolen miteinander verknüpft, den wachsenden Anforderungen an die Verkehrsabwicklung gerecht wird und damit eine wirkliche Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) bietet. Abhängig vom topografischen Profil einer Trasse ist der Eurorapid zumeist erheblich kostengünstiger zu realisieren und vor allem auch sicherer als vergleichbare Rad-Schiene-Systeme. Mit der Realisierung des Eurorapids würden zudem zusätzliche Schienenkapazitäten für den Gütertransport frei.

²⁵⁾ Dokumentation unserer Handelskammer »EuroRapid – Lösung für die Verkehrsprobleme Zentraleuropas – Internationales Verkehrssymposium am 10. Juli 2001«



EuroRapid– Lösung der transeuropäischen Verkehrsprobleme



Grafik 18

© Handelskammer Hamburg

Position:

Unsere Handelskammer fordert Senat und Bundesregierung auf, die umweltfreundliche Magnetschwebbahn-Technik für die Personenverkehre in Richtung Osten einzusetzen. Nicht nur die Realisierung der »EuroRapid«-Strecke Amsterdam – Hamburg – Kopenhagen – Stockholm, auch der Bau der Achsen Hamburg – Warschau und Hamburg – Prag – Budapest sind zukunftsweisend.

Die **Binnenschifffahrt** ist im Ost-West-Verkehr bisher unterentwickelt. Gerade im Einzugsgebiet von Elbe und Oder könnte jedoch das historisch gewachsene System der Wasserwege hervorragend für ökologisch günstige Transporte genutzt werden. Flüsse und Kanäle erschließen zahlreiche Standorte selbst tief im Inneren Polens, Tschechiens und Deutschlands und sind gleichzeitig natürliche Zubringer für die Seehäfen. Die Kammerunion Elbe/Oder und der Verein zur Förderung

des Elbstromgebietes e.V. haben sich zum Ziel gesetzt, die Mittel- und Oberelbe für das Binnenschiff besser nutzbar zu machen.

Bisher stand auch die Bundesregierung hinter dem verkehrspolitischen Ansatz, Transporte von der Straße auch auf die Binnenschifffahrt zu verlagern. Der Koalitionsvertrag zwischen SPD und Bündnis 90/DIE GRÜNEN sieht nun den kompletten Stopp der Strombaumaßnahmen an der Mittel- und Oberelbe vor. Bei dieser Entscheidung lässt sich die Bundesregierung von Argumenten leiten, die von Ideologen verbreitet und von einem unter dem Eindruck der Flutkatastrophe stehenden Teil der Bevölkerung übernommen wurden.

Aber:

- Vorsichtige Strombaumaßnahmen an der Elbe gemäß Bundesverkehrswegeplan gefährden laut wiederholten Erklärungen der zuständigen Bundesbehörden keineswegs die ökologisch wertvollen Bereiche des Elbstromgebietes. Hier erfolgen kein Ausbau, keine Ausbaggerungen, keine Kanali-

sierung, keine Begradigung, keine Flussbetonierung, keine Veränderung des heutigen Erscheinungsbildes der Elbe, kein Austrocknen der Auenwälder, und es entstehen auch keine »Schnellstraßen der Binnenschifffahrt«, wie apokalyptisch beschworen wird. Die Strombaumaßnahmen haben auch keinerlei Einfluss auf die Entstehung von Hochwassersituationen.

- Das von Umweltorganisationen vorgebrachte Argument der fehlenden Transportnachfrage auf der Mittel- und Oberelbe, das der Wirtschaftlichkeit der Strombaumaßnahme widerspräche, trifft ebenfalls nicht zu. Bei einer Mindestfahrwassertiefe auf 1,60 m könnte das vorhandene Verkehrspotenzial, das durch neue Untersuchungen ermittelt wurde, immerhin 5,6 Mio. t, darunter 2.0 Mio. t im grenzüberschreitenden Verkehr mit Tschechien, betragen. Dies wurde in neuen Untersuchungen ermittelt. Für den Abschnitt oberhalb Magdeburgs entspräche dies einer Steigerung von 290 Prozent gegenüber der heutigen Transportleistung.

Position:

Unsere Handelskammer fordert die Bundesregierung auf, das Thema Elbstromausbau ideologiefrei und sachgerecht zu behandeln. Die im Rahmen der »Flusskonferenz« verabredeten Schritte (u. a. nochmalige Überprüfung der Hochwasserneutralität der Strombaumaßnahmen) sollten wie geplant durchgeführt werden. Vorsichtige Strombaumaßnahmen an der oberen Mittelelbe berühren den ökologischen und sozialen Wert der Flusslandschaft keineswegs. Sie müssen auch im Interesse der Umwelt fortgeführt werden.

Im **Luftverkehr** müssen Zahl und Qualität der Verbindungen nach Mittel- und Osteuropa erhöht werden, damit Hamburg zum »Drehkreuz im Norden« werden kann. Der Hamburger Senat sollte das Gespräch mit den Fluggesellschaften suchen, um zu klären, wie das Angebot an Direktflügen erweitert werden

kann. Zwar bietet der Hamburger Flughafen eine beachtliche Zahl an Verbindungen in wichtige Städte der Beitrittsländer, zum Teil auch als sogenannte »Tagesrandverbindungen«. Keine direkten Flugverbindungen von Hamburg aus bestehen jedoch in die Hauptstädte Sloweniens sowie der Slowakei, und sogar Riga und Vilnius werden nicht direkt angefliegen.

4.3 Vorbereitungen der befragten Unternehmen auf die EU-Osterweiterung

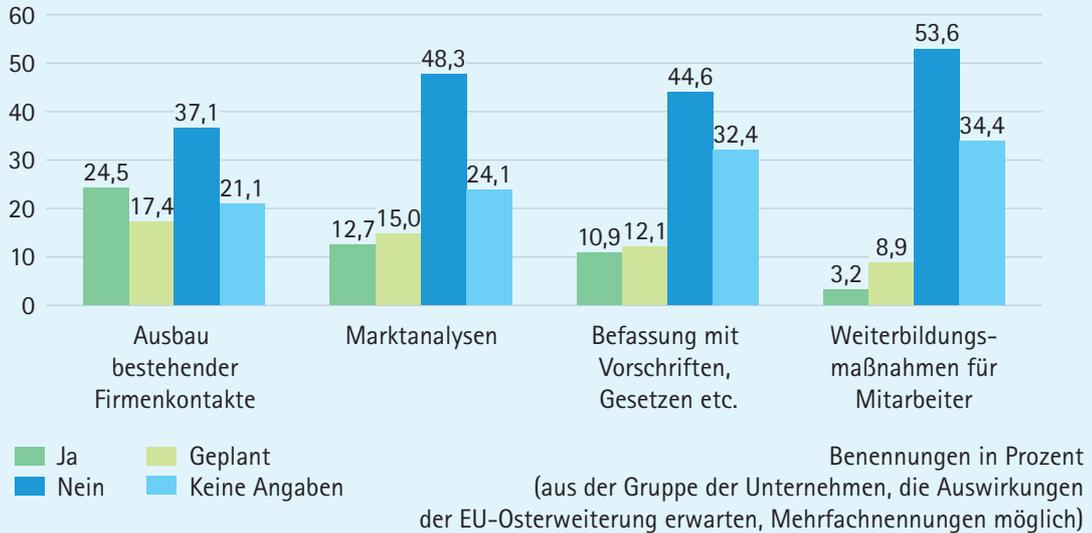
Wie unsere Umfrage belegt, **bereitet sich die Hamburger Wirtschaft schon auf die EU-Osterweiterung vor** (Grafik 19, Seite 40). Von den befragten Hamburger Unternehmen, die Auswirkungen der Erweiterung auf die eigene Geschäftsentwicklung erwarten, baut bereits jetzt jedes vierte Unternehmen (25%) bestehende Firmenkontakte zu den MOEL-8 aus, jedes sechste (17%) hat dies in Planung. 28% der Unternehmen führen gegenwärtig Marktanalysen durch oder beabsichtigen dies. 23% der Firmen befassen sich derzeit mit relevanten Vorschriften, Gesetzen, etc. oder planen dies. Weiterbildungsmaßnahmen für die eigenen Mitarbeiter zur Vorbereitung auf die EU-Osterweiterung laufen hingegen bislang nur in sehr geringem Umfang, werden aber von 9% der Unternehmen vorgesehen.

4.4 Unterstützung durch unsere Handelskammer: Interessenvertretung, Informationen, Mittelstandsberatung

Nach den Ergebnissen unserer Umfrage wünscht sich ein großer Teil der Hamburger Wirtschaft mehr Informationen über Märkte, Förderprogramme, Zölle und Außenhandelsbestimmungen. Mehr als jedes dritte Unternehmen (39%) sucht Firmenkontakte nach Mittel- und Osteuropa über unsere Handelskammer, etwa ein Fünftel der Unternehmen wünscht sogar Details zu Unternehmensgründungen im Ausland (22%) bzw. zu bestehenden Arbeitsmarktregulierungen (19% – Grafik 20).



Bereitet sich Ihr Unternehmen gegenwärtig auf die EU-Osterweiterung vor?

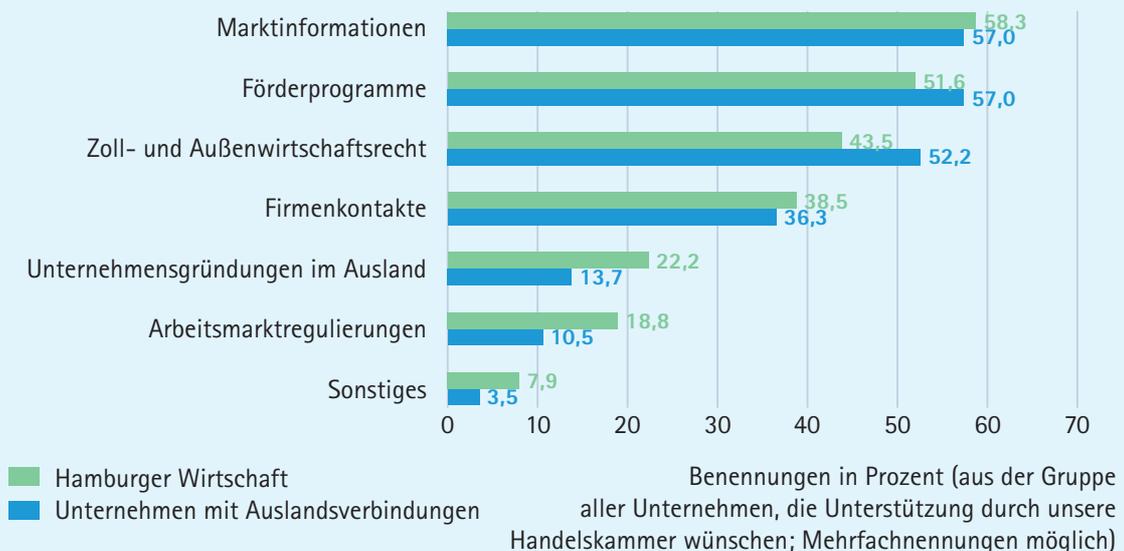


Grafik 19

© Handelskammer Hamburg



Zu welchen Themen wünschen Sie bei Ihren Vorbereitungen Informationen von unserer Handelskammer?



Grafik 20

© Handelskammer Hamburg

»Beratungsforum EU-Osterweiterung«:

Unsere Handelskammer wird den von unseren Mitgliedern genannten Bedarf aufgreifen und im Jahr 2003 ein ganztägiges »Beratungsforum EU-Osterweiterung« anbieten. Wir wollen damit speziell kleinen und mittleren Firmen Gelegenheit geben, ihre Fragen in Form von Einzelgesprächen mit Vertretern der Auslandshandelskammern in den Beitrittsländern, der EU-Kommission, den relevanten Hamburger Behörden und dem Brüsseler Büro unserer Handelskammer zu klären und sich praxisnah beraten zu lassen, insbesondere auch über Finanzierungsmöglichkeiten.

Unter dem Dach unserer Handelskammer Hamburg wurde im Jahr 2001 der **Info-Point Europa** eingerichtet, der als Anlaufstelle »in Sachen Europa« allen Bürgerinnen und Bürgern offen steht und der von der Europa-Union sowie von der EU-Kommission getragen wird. Mit ihm gemeinsam soll das EU-Beratungsforum gestartet werden.

Zahlreiche Hamburger Unternehmen – etwa die Hälfte derer, die überhaupt Informationsbedarf anmelden – wollen über nationale und internationale Förderprogramme für/in Mittel- und Osteuropa informiert werden. Damit bestätigt sich, was seit langem kritisiert wird: **Das derzeitige Förderinstrumentarium ist zu kompliziert und zu wenig transparent.** Dies gilt vor allem für die Förderangebote der Europäischen Union. Zu Unzufriedenheit führt die Tatsache, dass viele Mittel aus EU-Förderprogrammen (PHARE, SAPARD, ISPA) sektor- und projektgebunden nach Osten fließen und westliche Unternehmen nur indirekt eingebunden sind. Zudem monieren viele Unternehmen den hohen Aufwand, der allein mit der Antragstellung verbunden ist. Hinzu kommen die oft jahrelangen Bearbeitungszeiten in den EU-Gremien und die zu ausführlichen Berichterstattungspflichten für die Unternehmen.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die **fehlende Mittelstandsorientierung** der bestehenden

Förderprogramme für Vorhaben, vor allem für Investitionen, in Mittel- und Osteuropa. Will die Politik Ernst machen mit dem Grundsatz, dass mittelständische Betriebe das Rückgrat der Wirtschaft bilden, flexibel sind und den ganz überwiegenden Teil der Arbeitsplätze sichern, muss auch ihnen der »Gang nach Osten« erleichtert werden. Auf internationaler Ebene gibt es aber kaum Angebote für KMUs, auf nationaler Ebene sind es vor allem das Mittelstandsprogramm und das Umweltprogramm der Kreditanstalt für Wiederaufbau. Andere Finanzierungs- und Beteiligungsangebote sind zu großformatig (Deutsche Entwicklungsgesellschaft) oder überwiegend national ausgerichtet (Deutschen Ausgleichsbank).

Position:

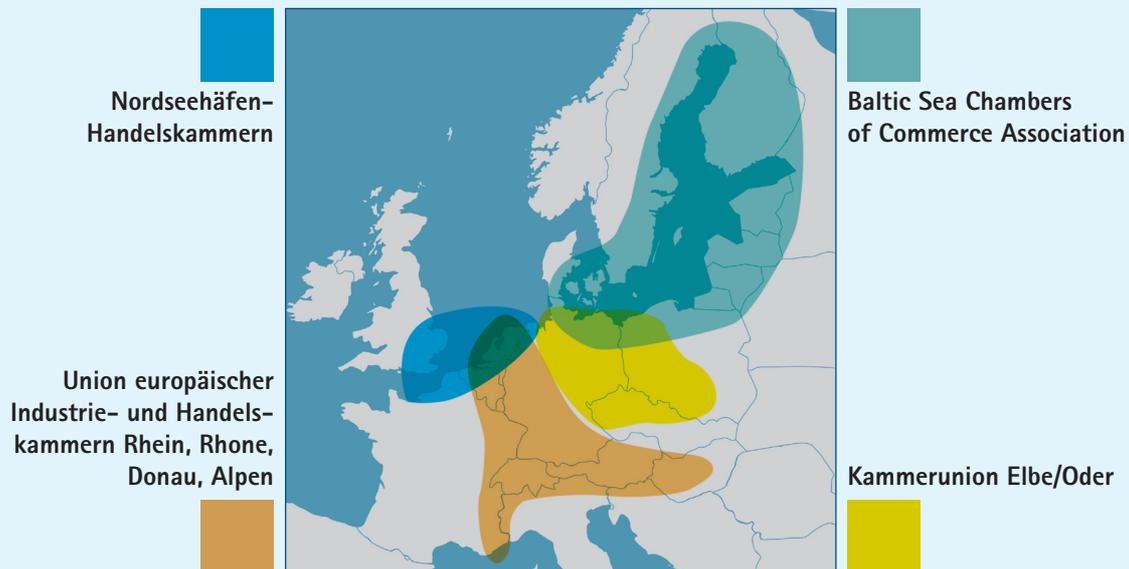
Im Gegensatz zu anderen Bundesländern hat **Hamburg** nur ein sehr geringfügiges **Auslandsförderprogramm**. Damit toleriert Hamburg ein »Fördergefälle« zugunsten der benachbarten und südlichen Bundesländer. Um kleinen und mittleren Unternehmen den Einstieg ins internationale Geschäft zu erleichtern und insbesondere um Wirtschaftsbeziehungen zu den MOEL-8 aufbauen zu helfen, sollte der Senat innovative Fördermaßnahmen entwickeln und dabei insbesondere die Nutzung der in Hamburg bereits vorhandenen Mittel- und Osteuropa-Expertise unterstützen.

4.5 Politische Interessenvertretung und transnationale Kammerzusammenarbeit für die EU-Osterweiterung

Unsere Handelskammer versteht sich als eine »politische« Kammer, die der Vertretung des Gesamtinteresses ihrer Mitgliedsunternehmen gegenüber den politischen Akteuren in Hamburg, Berlin und Brüssel einen hohen Rang einräumt. Diesem Anspruch werden wir auch im Hinblick auf die bevorstehende EU-Erweiterung gerecht. Dies geschieht vor allem durch die Vertretungen, die unsere Handelskammer für ihre Mitgliedsunternehmen



Einflussregionen transnationaler Kammerorganisationen



Grafik 21

© Handelskammer Hamburg

in Berlin, Brüssel, St. Petersburg und Kaliningrad unterhält.

Das **Vertretungsbüro unserer Handelskammer in Brüssel** besteht seit 1958. Seine Hauptaufgaben sind adressatengerechte Informationsbeschaffung für unsere Mitgliedsunternehmen, aktive Interessenvertretung und Krisenmanagement, Bildung von Netzwerken sowie fachkundige Beratung bei individuellen Anfragen. Beispielsweise beobachten wir in der Hauptstadt Europas die für die Hamburger Wirtschaft relevanten Entwicklungen und informieren über wichtige Verordnungen und Richtlinien. Durch unsere engen Kontakte zu den EU-Institutionen, Verbänden sowie Interessengruppen in Hamburg und Brüssel sind wir in der Lage, im EU-Gesetzgebungsverfahren Hamburger Interessen zu vertreten und zu wahren. Sprechtag mit der Möglichkeit zu Einzelberatungen für unsere Mitglieder finden regelmäßig in unserer Handelskammer statt.

Die Kooperation mit den russischen Ostseeregionen (vgl. Seite 46 ff.) steht für unsere

Handelskammer in engem Zusammenhang mit dem Erweiterungsprozess. In Voraussicht der zunehmenden Bedeutung der gesamten Ostsee-Region und insbesondere des russischen Nordwestens für Hamburg setzte sich der frühere Präses unserer Handelskammer, Dr. Klaus Asche, bereits Anfang der 90er Jahre für eine **Präsenz unserer Handelskammer in St. Petersburg und in Kaliningrad** ein. Im Jahr 1993 wurde eine Vertretung in St. Petersburg eingerichtet, 1994 folgte dann eine eigene Vertretung unserer Handelskammer in Kaliningrad. Beide Büros sind zugleich auch Vertretungen der Delegation der Deutschen Wirtschaft. Sie befassen sich intensiv mit Beratung und Geschäftsanbahnungen für deutsche und russische Unternehmen. Beide Büros genießen hohes Ansehen bei der russischen Administration.

Auf transnationaler Ebene engagiert sich unsere Handelskammer in verschiedenen Kammer-Vereinigungen mit unterschiedlicher geografischer Ausrichtung (Grafik 21).

Die **Baltic Sea Chambers of Commerce Association (BCCA)** versteht sich als Instrument der Interessenvertretung der Privatwirtschaft im Ostseeraum und als Gremium für Politikberatung. Seit ihrer Gründung im Jahr 1992 sind 51 Ostseehandelskammern aus Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Norwegen, Polen, Russland und Schweden in der BCCA organisiert. Sie repräsentieren mehr als 450.000 Unternehmen aus den verschiedensten Sektoren. Die BCCA bieten den Unternehmen einen breiten Informations- und Beratungsservice und eine Plattform für Kontakte und Veranstaltungen.

Die **Kammerunion Elbe/Oder (KEO)** ist ein Zusammenschluss von 33 deutschen, tschechischen und polnischen IHKs im Gebiet von Elbe und Oder. Ihr Ziel ist es, die Erweiterung der EU gen Osten möglichst früh vorzubereiten und Weichen für grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte zu stellen. Die KEO steht im Dialog mit Planungsverantwortlichen auf nationaler und internationaler Ebene. Zu den Arbeitsschwerpunkten von KEO gehört insbesondere die Förderung der Flussschifffahrt. Die Kammerunion hat ein Informationssystem entwickelt, in welchem der aktuelle Ausbauzustand der von ihr favorisierten Projekte im Elbe/Oder-Raum abgefragt werden kann. Eine »Clearingstelle Verkehr« gibt Online-Informationen über Untersuchungen zu Infrastrukturmaßnahmen im Einzugsgebiet von Elbe und Oder.

Das **Baltic Development Forum (BDF)** ist eine Organisation der Ostseekooperation. Es versteht sich als Instrument zur Mitsprache der Wirtschaft in politischen Entscheidungsprozessen sowie als Diskussions- und Informationsplattform für Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft. Das Baltic Development Forum wurde 1998 von Uffe Ellemann-Jensen, ehemaliger Außenminister Dänemarks, ins Leben gerufen. Mitglieder des Forums sind 35 Unternehmen, Institutionen und Verwaltungseinheiten aus Skandinavien und anderen Ländern des Mare Balticums.

Der **Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.** ist ein Zusammenschluss von regionalen IHKs, Landes- und Kommunalbehörden sowie von Unternehmen aus der verladenden Wirtschaft und der Verkehrswirtschaft beiderseits der Elbe einschließlich Tschechiens. Seine Ziele sind die Förderung der Wasserstraßen und Häfen im Stromgebiet der Elbe.

C. Strategische Ziele

I. Zusammenarbeit rund um die Ostsee

1. Neuer Schwung durch die EU-Erweiterung

Für Hamburg und seine benachbarten Bundesländer ist die **Ostseeregion** ein traditioneller regionaler Bezugsraum.²⁶⁾ Vertreter aus Wirtschaft und Politik dieser Stadt erkannten frühzeitig, welche Chancen diese Region nach der politisch-wirtschaftlichen Wende bietet, und haben daraus vielfältige Aktivitäten abgeleitet. Auf politischer Ebene wurde die Hansestadt offizielles Mitglied in zahlreichen Institutionen und Gremien, auf wirtschaftlicher Ebene formierten sich Interessengruppen und Verbände, nahmen Unternehmen ihre Chancen zur Kooperation wahr. Dieses Knüpfen am politischen und wirtschaftlichen »Netzwerk Ostsee« blieb nicht ohne Erfolg: Hamburgs außenwirtschaftliche Aktivitäten im Mare Balticum sind beachtlich. Sie finden ihren deutlichsten Ausdruck in der wichtigen Rolle, die unser Standort als Verkehrs- und Logistik-Drehscheibe für die Ostseeanrainerstaaten spielt.

Auch der **aktuelle Senat** hat, wie sein Vorgänger, den **Ostseeraum** zu einem **Schwerpunktthema** erklärt. Erste Amtshandlungen in diesem Sektor waren neben mehreren Senatsreisen in die Region auch der offizielle Beitritt der Freien und Hansestadt Hamburg zum Verein »Europakorridor« und zum »Baltic Development Forum«. Hamburger Behörden, Regierungsmitglieder und Parteien unterhalten seit Jahren Beziehungen in die Ostsee-Anrainerstaaten, pflegen die Städtepartnerschaft mit St. Petersburg, unternehmen Delegationsreisen, unterstützen die Gremienarbeit, nehmen an Ostsee-Konferenzen teil, etc. Als politischer Ideen- und Impulsgeber

für die Ostseezusammenarbeit hat sich Hamburg bisher dennoch nicht profilieren können.

Ziel der politischen Bemühungen muss es sein, das Mare Balticum als eine einheitliche Europäische Region zu etablieren und es im Bewusstsein der europäischen Institutionen sowie der Öffentlichkeit so zu verankern, wie es den Mittelmeeranrainern gelungen ist. Vorteil einer solchen anerkannten Europäischen Region wäre vor allem die koordinierte finanzielle Förderung durch EU-Mittel. Noch wird die Ostseeregion von den Förderinstitutionen als unterschiedliche Einzelregionen (marktwirtschaftliche Länder, Reformländer, EU-Beitrittsstaaten, russische Gebiete) wahrgenommen.

Position:

Unsere Handelskammer fordert den Senat auf, mehr Profil in der Ostseepolitik zu zeigen, sich sowohl in Berlin wie in Brüssel stärker für die Interessen der Ostsee-Region zu engagieren und nachhaltige politische Impulse zu setzen. Die Europäische Kommission muss dieser Region die gleiche politische Aufmerksamkeit widmen wie dem Mittelmeerraum und beiden vergleichbare finanzielle Ressourcen zur Verfügung stellen. Hamburg muss aktiv dazu beitragen, dass in Brüssel neben dem bestehenden »Club Méditerranée« ein »Club Mare Balticum« aufgebaut wird.

Der frühere Hamburger Senat hatte praxisnahe und erfolgreiche Einzelmaßnahmen in der Ostseezusammenarbeit initiiert, die z. T. auch weitergeführt werden. Dazu gehören Praktika für Zollbeamte aus den Ostseestaaten, Schulungen, Trainee-Programme, Hafenstudien, etc. Die Initiativen sind aber Stückwerk, da wenig aufeinander abgestimmt und ohne übergreifendes Konzept. Außerdem wurden diese Aktivitäten nicht ausreichend publik gemacht.

²⁶⁾ Vgl. Publikationen unserer Handelskammer »Mare Balticum – Wirtschaftsfrage, Handelsverflechtungen und Direktinvestitionen im Ostseeraum, 2000« (deutsche und englische Version) und »Mare Balticum – Ostsee(t)raum zwischen politischer Hoffnung und ökonomischer Realität, 2000«.

Position:

Unsere Handelskammer fordert den Senat auf, im Sinne ihres Leitbildes »Wachsende Stadt« eine Ostsee-Strategie in enger Abstimmung mit unserer Handelskammer zu erarbeiten. Neben geografischen Schwerpunkten muss auch die inhaltliche Marschrichtung festgelegt werden. Aus Sicht der Wirtschaft sollte besonderer Wert auf die Intensivierung der politischen Beziehungen zu Polen gelegt werden. Unser Nachbarland ist und bleibt auch in absehbarer Zukunft der für die Hamburger Wirtschaft wichtigste Partner im Mare Balticum.

2. Hamburg und der Nordwesten Russlands

Mit der Erweiterung wird die Ostsee fast zu einem EU-Binnenmeer. Umso wichtiger ist es, auch Russland als den größten Anrainerstaat in den Prozess der ökonomischen Verflechtung mit der EU einzubeziehen. Darauf zielte die von Finnland entwickelte Initiative der »Nördlichen Dimension«, die aus Sicht der Hamburger Wirtschaft unbedingt weitergeführt und vor allem konkretisiert werden sollte.

Die **Nordwest-Region Russlands** ist keine administrative Einheit, sondern gliedert sich in elf sogenannte föderale Subjekte gemäß Verfassung der Russischen Föderation vom 12. Dezember 1993. Insgesamt umfasst die Region 1,68 Mio. km² Fläche und hat damit die 4,7-fache Ausdehnung der Bundesrepublik Deutschland. Die Einwohnerzahl wird mit ca. 14 Mio. angegeben, davon leben 47% in St. Petersburg und dem angrenzenden Oblast Leningrad. Zur Nordwest-Region gehören auch die Gebiete Nowgorod, Archangelsk, Pskow, und Komi, ferner Wologda, Murmansk und Karelien.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat enge Verbindungen auf politischer, sozialer, kultu-

reller und auch wirtschaftlicher Ebene zu einzelnen Regionen des Nordwestens Russlands, vor allem zum Leningrader Oblast und zu St. Petersburg. Bereits seit 1957 besteht eine **Städtepartnerschaft mit St. Petersburg**. Im Jahr 1993 hat unsere Handelskammer in St. Petersburg eine Außenstelle eingerichtet, die als Beratungs- und Anlaufstelle für Hamburger und russische Unternehmen fungiert. An der Elbe hat ein russisches Berufskonsulat seinen Sitz. Das erste russische Generalkonsulat wurde bereits im 18. Jahrhundert in Hamburg gegründet. Im Jahr 2003 feiert St. Petersburg sein 300jähriges Bestehen; zahlreiche wirtschaftliche und kulturelle Beiträge aus Hamburg sind seitens des Senates und unserer Handelskammer in Vorbereitung.

Wichtige laufende oder geplante Kooperationsprojekte zwischen St. Petersburg und Hamburg sind:

- ein **Fortbildungsprogramm für russische Praktikanten**, insbesondere aus St. Petersburg, das seit 1992 jährlich in Hamburg durchgeführt wird. Das von der Freien und Hansestadt Hamburg finanzierte und in Kooperation mit unserer Handelskammer organisierte Traineeprogramm ist außerordentlich erfolgreich. Der Beitrag unserer Handelskammer besteht in der Kandidatenauswahl und Betreuung der Absolventen sowie in der Durchführung eines Seminateils über internationalen Handel. Die insgesamt 600 Absolventen bilden nicht nur ein interessantes Mitarbeiterpotenzial für deutsche Unternehmen in Russland, sie sind auch aktive »Botschafter Hamburgs« in unserer Partnerstadt an der Newa.
- die Einrichtung eines **Studiengangs Internationales Wirtschaftsrecht** als Gemeinschaftsprojekt des Instituts für Recht der Wirtschaft der Universität Hamburg und unserer Handelskammer. Der Studiengang, der zur Zeit erstmals stattfindet, wird vom Deutschen Akademischen Austauschdienst (DAAD) unterstützt und in enger Kooperation zwischen unserer Handelskammer, dem Institut für Recht der Wirtschaft der Universität Hamburg und der Rechtsfakul-

tät der Staatlichen Universität St. Petersburg durchgeführt. Unser Vertretungsbüro in St. Petersburg ist für die organisatorische Betreuung des Projekts zuständig.

- die groß angelegte Unternehmenskontaktbörse **Baltic Sea Partenariat**, die sich speziell an kleine und mittlere Unternehmen aus dem Ostseeraum sowie aus ganz Europa wendet. Das Baltic Sea Partenariat soll im Frühjahr 2004 in St. Petersburg stattfinden; die Vertretung unserer Handelskammer ist an den Vorbereitungen stark beteiligt.

Die **Beziehungen Hamburger Unternehmen zu den Gebieten der Nordwest-Region** sind vielfältig, bieten aber noch erhebliches Potenzial zur Intensivierung. In St. Petersburg haben sich bald nach der Wende zahlreiche Hamburger Firmen niedergelassen, Handelsvertretungen und Serviceeinheiten stehen aber nach wie vor im Vordergrund. Gute Perspektiven ergeben sich in der Hafenkooperation. Die beiden Hamburger Umschlagsunternehmen HHLA und Eurogate planen Kooperationen im russischen Teil des Mare Balticum. Von der Freien und Hansestadt Hamburg sind mehrere Beratungs- und Studienaufträge vergeben und finanziert worden, die sich mit der Organisation und Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen Kaliningrad und St. Petersburg befassten. Die HWF – Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH hat russische Unternehmen aus diesem Raum in der Hansestadt angesiedelt.

Die Kooperation mit Russland ist die perspektivreichste und gleichzeitig schwierigste im Ostseeraum. Ein Markt mit den Ausmaßen Russlands an den Grenzen der erweiterten Europäischen Union darf nicht vernachlässigt werden.

Position:

Wir fordern den Hamburger Senat auf, das strategische Ziel der politisch-wirtschaftlichen Einbindung Russlands in die Ostseezusammenarbeit in enger Kooperation mit den Vertretungsbüros unserer Handelskammer in St. Petersburg und Ka-

liningrad intensiv zu unterstützen. Hamburg sollte auch in politischer und gesellschaftlicher Hinsicht zu einem Kompetenzzentrum für Nordwest-Russland werden. Auf wirtschaftlicher Ebene ist dies über das beim Ost- und Mitteleuropa Verein e.V., bei HHM Hafen Hamburg Marketing e.V., bei der Behörde für Wirtschaft und Arbeit sowie bei unserer Handelskammer verfügbare Know how bereits der Fall.

3. Welche Zukunft hat Kaliningrad?

Kaliningrad ist ein Teil des Nordwesten Russlands mit besonders bedrückenden Problemen, aber auch spezifischen Chancen. Eine der wichtigsten Ursachen für die augenblicklich desolante Lage ist der wenig überzeugende wirtschaftspolitische Kurs Moskaus im Hinblick auf die Zukunft der Exklave an der Ostsee. Die ursprüngliche Strategie, eine zoll- und abgabenbegünstigte Produktions-Freizone einzurichten, um damit der Region zu Auslandsinvestitionen und wirtschaftlichem Aufschwung zu verhelfen, wurde durch Kräfte blockiert, die ein Abdriften des ehemaligen Königsberg in eine zu große Selbständigkeit befürchteten. Das einzige nennenswerte Auslandsinvestment auf Kaliningrader Gebiet ist bislang das von BMW geblieben (Jahresproduktion von 2.500 Pkw).

Durch den bevorstehenden Beitritt Litauens und Polens werden die Grenzen, die das Kaliningrader Gebiet umgeben, zu EU-Außengrenzen. Die Europäische Union verlangte daher die schrittweise Anwendung der Schengener Kontrollvereinbarungen auf alle Personen- und Warenbewegungen über diese Grenzen, inklusive der Visapflicht für die russische Bevölkerung. Dem stand die Forderung Russlands gegenüber, seine Staatsbürger sollten ohne Visa zwischen der Exklave und dem Mutterland reisen können. Mit dem mittlerweile erreichten Kompromiss, ein »Dokument für erleichterten Transit« über litauisches Gebiet einzuführen, scheint eine gangbare Lösung erreicht.

An die russische Regierung muss sich die Forderung richten, die Sonderwirtschaftszone im Kaliningrader Gebiet mit attraktiveren Konditionen auszustatten. Diese müssen dauerhaft sein und Ansiedlungen erleichtern. Ein Präferenzabkommen könnte vorsehen, dass eine weitgehende Zoll- und Abgabefreiheit im Handel zwischen Russland und der EU über Kaliningrad eingeführt wird. Ein derartiges Kaliningrader »Tor nach Russland« hätte das Potenzial, westliche Investoren anzusiedeln.

Auf europäischer Ebene wird erwogen, einen konkreten Beitrag dazu zu leisten, die Lage in Kaliningrad zu verbessern: Die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung sowie die Europäische Investitionsbank sind aufgefordert worden zu prüfen, ob – gemeinsam mit den zuständigen Stellen in Kaliningrad und Moskau – ein multilateraler Investitionsschutz-Fonds für das Kaliningrader Gebiet eingerichtet werden kann. Dies geht auf eine Idee des Leiters unseres Vertretungsbüros in Kaliningrad zurück.

Position:

Wir fordern die Bundesregierung und die Europäische Kommission auf, eine tragfähige Strategie für die wirtschaftliche Zukunft Kaliningrads zu entwickeln. Im Interesse der gesamten Ostseeregion muss vermieden werden, dass sich die russische Exklave zu einer Notstandsregion entwickelt. Kaliningrads einzige Chance für einen wirtschaftlichen Aufschwung in naher Zukunft liegt darin, an der durch die Osterweiterung ausgelösten Dynamik teilzuhaben. Wir fordern Brüssel auf, alles zu tun, um den Investitionsschutz-Fonds für Kaliningrad rasch einzurichten, und dafür Sorge zu tragen, dass er speziell auf die Bedürfnisse von mittelständischen westlichen Investoren abgestimmt ist.

Hamburg muss seinen Teil zu den Bemühungen beitragen, die Lage der russischen Exklave zu verbessern. Der Name Hamburgs hat in Kaliningrad einen guten Klang; das Engagement der ZEIT-Stiftung beim Wiederaufbau des Königsberger Doms hat dazu viel beige-

tragen. Das Büro unserer Handelskammer vor Ort hat als erste und einzige deutsche Institution dieser Art im Gebiet eine wichtige Rolle als Mittler zwischen den Akteuren der deutschen und europäischen Kaliningrad-Politik einerseits sowie den russischen Interessen andererseits. Der Leiter unseres Vertretungsbüros, der in Personalunion auch die Außenstelle der Delegation der Deutschen Wirtschaft in der Russischen Föderation leitet, ist gefragter Gesprächspartner der EU-Kommission, der OECD, der Bundesregierung und zahlreicher weiterer Institutionen für alle Fragen betreffend die weitere wirtschaftliche und politische Entwicklung Kaliningrads. Der Hamburger und der deutschen Wirtschaft dient unser Büro ebenso als Anlaufstelle für Kontaktvermittlung und Informationen wie Unternehmen aus der Region Kaliningrad. Unsere Vertretung ist außerdem in das Verfahren der Ausstellung von Visa für russische Geschäftsleute eingebunden.

Position:

Unsere Handelskammer fordert den Senat auf, sich in der derzeitigen Diskussion um die Zukunft Kaliningrads mehr Gehör zu verschaffen und in Moskau, aber auch in Brüssel sowie in internationalen politischen Gremien seine Einflussmöglichkeiten besser wahrzunehmen. Der Hamburger Senat kann dabei auf die Arbeit unserer Vertretung in Kaliningrad aufbauen; er sollte bei allen seinen Kaliningrad-Aktivitäten die Expertise und die hervorragenden Verbindungen unseres Vertretungsbüros unbedingt nutzen.

II. Asien – Hamburg – Mittel- und Osteuropa

Der Freien und Hansestadt Hamburg bietet sich die große Chance, von zwei bedeutenden weltpolitischen Entwicklungen – der EU-Osterweiterung und dem WTO-Beitritt Chinas – in besonderem Maße zu profitieren. Der erweiterte Europäische Binnenmarkt einerseits und der **boomende Wirtschaftsraum »Greater China«** andererseits – zu beiden Regionen pflegt Hamburg bevorzugte Geschäftsverbindungen. Der bereits jetzt bestehende Nachholbedarf mittel- und osteuropäischer Konsumenten und der dortigen Industrie wird durch den Beitritt der MOEL-8 zur Europäischen Union noch einmal einen Schub erhalten. Dies wird zunehmende Warenströme aus Asien Richtung Mittel- und Osteuropa zur Folge haben. Ein Großteil dieser Warenströme wird über Hamburg laufen: Unser Hafen und unsere Außenhändler werden davon weiter spürbar profitieren.

Alle Anstrengungen der Freien und Hansestadt Hamburg, den Status als das bedeutendste China-Zentrum in Europa zu festigen, sind vor diesem Hintergrund zu begrüßen. Hamburg muss sich noch stärker als Brücke zwischen Mittel- und Osteuropa einerseits und Asien andererseits aufbauen. Bereits heute sind 120 japanische, 230 chinesische und 50 taiwanesischen Unternehmen in Hamburg ansässig. Sie alle nutzen die hervorragenden Verbindungen, die ihnen der Standort Hamburg in die Beitrittsländer – die Märkte der Zukunft innerhalb Europas – bieten kann. Diese Vorteile sind international viel zu wenig bekannt, hier ist Marketing gefragt.

Position:

Gerade im asiatischen Raum sind die hervorragenden Logistik- und Außenhandelsverbindungen, die Hamburg in die mittel- und osteuropäischen Staaten unterhält, noch viel zu wenig bekannt. Unsere Handelskammer fordert daher den Senat auf, gemäß dem Leitbild »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« zusammen mit allen beteiligten Institutionen umgehend eine Strategie zu entwickeln, wie die Marketing-Aktivitäten für den Standort Hamburg als das »Tor zu den Zukunftsmärkten Europas« in Asien verstärkt und vernünftig gebündelt werden können. Nur wenn diese Strategie rasch entwickelt und umgesetzt wird, kann die Schubkraft, die sich aus dem Erweiterungsprozess ergibt, in Asien noch zeitgerecht dargestellt und für Hamburg effizient genutzt werden.

D. Fazit

Gestützt auf das positive Votum unserer Mitgliedsunternehmen, wird sich unsere Handelskammer auf nationaler und auf internationaler Ebene in allen relevanten Gremien weiter aktiv für die EU-Osterweiterung einsetzen. Neben unseren Lobby-Maßnahmen, die wir in eigenem Namen in Hamburg, Berlin und Brüssel durchführen, werden wir auch im Rahmen der transnationalen Kammerunion Elbe/Oder weiterhin massiv Einfluss ausüben – dies nicht nur bei den betroffenen Regierungsstellen in den Mitglieds- und Beitrittsländern sowie der Europäischen Kommission, sondern auch gegenüber der Bevölkerung in Polen und Tschechien, um dort noch bestehende Vorbehalte gegenüber der Erweiterung abzubauen. Wir fordern den Hamburger Senat auf, unsere Aktivitäten politisch zu begleiten: Das Hanse-Office in Brüssel sollte gegenüber der EU-Kommission mit Nachdruck deutlich machen, dass die Freie und Hansestadt Hamburg fest zur Erweiterung steht und dass wir angesichts der in einigen Beitrittsländern bevorstehenden Referenden bereit sind, unsere hervorragenden wirtschaftlichen und politischen Verbindungen nach Polen und Tschechien zu nutzen, um unseren dortigen Partnern die Vorteile der Erweiterung deutlich zu machen. In diesem Sinne ermutigen wir den Senat, in den mittel- und osteuropäischen Beitrittsländern über Besuche und Delegationsreisen weiter Präsenz zu zeigen.

Unsere Handelskammer wird auf Ebene der Metropolregion Hamburg eine »Informations-offensive EU-Osterweiterung« initiieren, in der wir gemeinsam mit Vertretern aus Behörden, Ministerien und Verbänden, dem Info-Point Europa sowie Europa-Abgeordneten Maßnahmen entwickeln wollen, um die Informationslage unter den Firmen weiter zu verbessern und um unbegründete Erweiterungskepsis abzubauen. Auch die Bevölkerung muss stärker als bisher an das Thema herangeführt werden. Wir fordern daher den Senat auf, im Rahmen einer breit angelegten Kommunikationsstrategie das Thema »EU-Osterweiterung« mit seinen Chancen, aber auch Herausforderungen in die Hamburger Bevölkerung zu tragen.

Wir fordern die Bundesregierung auf, sich aktiv für eine tiefgreifende Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik einzusetzen. Der im Oktober 2002 beim EU-Gipfel in Brüssel erzielte Agrar-Kompromiss, der ein Einfrieren der gesamten EU-Agrarausgaben ab dem Jahr 2007 vorsieht, ist völlig unzureichend und wird den EU-Haushalt nicht nachhaltig entlasten. Deshalb appellieren wir an die Bundesregierung, bei der Frage der Finanzierung der Erweiterung noch einmal die EU-Agrarpolitik auf die Brüsseler Tagesordnung zu setzen – und zwar vor dem Beitritt der neuen Mitgliedsländer. Nur eine tiefgreifende Agrarreform kann die Finanzierung der Erweiterung auf Dauer sichern. Insbesondere aus deutscher und Hamburger Sicht darf neben finanziellen Aspekten auch die handelspolitische Dimension der Gemeinsamen Agrarpolitik nicht vernachlässigt werden: Das bestehende Agrarsystem ist ein erheblicher Bremsklotz in der laufenden WTO-Runde zur weiteren Liberalisierung des Welthandels, die für den vom Außenhandel geprägten Standort Hamburg von ganz entscheidender Bedeutung ist.

Wir fordern die Bundesregierung auf, sich in Brüssel dafür einzusetzen, dass die Beitrittsländer die erforderliche Unterstützung erhalten für eine rasche Harmonisierung von Fracht- und Zollrecht sowie von technischen Standards.

Wir fordern die Bundesregierung auf, die von ihr auf EU-Ebene durchgesetzte Übergangsfrist für die Arbeitnehmerfreizügigkeit unbürokratisch, flexibel, nach Branchen differenziert und degressiv auszugestalten. Die in der Regelung für zwei Jahre nach dem Beitritt vorgesehene Überprüfung der Übergangsfrist muss vor allem unter Anwendung von wirtschaftlichen Kriterien vorgenommen werden.

Die fehlende Bereitschaft in Deutschland zur Durchführung von Strukturreformen wirkt sich auch im Kontext der EU-Osterweiterung negativ auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher und Hamburger Unternehmen aus. Wir fordern deshalb die Bundesregierung auf, die Unternehmensbesteuerung

weiter zu senken, die Sozialsysteme nachhaltig umzugestalten, den Arbeitsmarkt zu flexibilisieren und mit Deregulierungen Raum für wirtschaftliche Aktivitäten zu schaffen.

Wir fordern den Hamburger Senat auf, die Erfolge der Hafen-Beziehungen Hamburgs zu Mittel- und Osteuropa zu sichern: Hamburg muss sich bei der Bundesregierung für den rechtzeitigen und gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Hafen sowie im Hamburger Hinterland einsetzen. Eine weitere Fahrrinnenanpassung der Unterelbe ist unerlässlich.

Wir fordern den Senat zu einer engeren Kooperation mit den Regierungen der benachbarten Bundesländer und zu einer gemeinsamen Position gegenüber der Bundesregierung auf. Die Lücken im Verkehrsnetz des Hamburger Hinterlandes müssen unbedingt geschlossen werden. Der Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck kommt höchste Priorität zu. Der Bau der Hafenquerspange A 252 ist schnellstens abzuschließen; die Ostsee-Autobahn A 20 mit westlicher Elbquerung muss endlich vorankommen.

Unsere Handelskammer fordert die Bundesregierung auf, sich gegenüber den EU-Partnerländern ohne ideologische Vorbehalte für einen raschen Ausbau grenzüberschreitender Verkehrs-Achsen einzusetzen, damit der Ausbau international bedeutender Verkehrswege nicht durch national divergierende Prioritäten verzögert wird. Wir fordern die Bundesregierung weiter auf, den Prozess der Feinabstimmung über die nachgeordneten Verkehrswege innerhalb der EU mit größter Aufmerksamkeit zu begleiten.

Wir fordern die Bundesregierung auf, im Interesse eines freien Wettbewerbs Einschränkungen im Zugang zum Straßengüterverkehr innerhalb der erweiterten Union möglichst rasch abzubauen. Sofern wesentliche Regelungen des Transport-Acquis von den Beitrittsländern nicht nur unterschrieben, sondern auch umgesetzt wurden, sollte die Bundesregierung die Übergangsfristen bis zur Verkehrsliberalisierung nicht in voller Länge beanspruchen. Vielmehr sollte sie dafür sorgen, dass die in der derzeitigen Union beste-

henden tiefgreifenden Wettbewerbsverzerrungen konsequent beseitigt werden. Wir fordern eine rasche Harmonisierung der Verbrauchsteuersätze auf Kraftstoffe und eine wettbewerbsverträgliche Maut-Regelung.

Unsere Handelskammer fordert Senat und Bundesregierung auf, sich für eine Verkehrspolitik einzusetzen, welche die Rahmenbedingungen für Schiene, Binnenschifffahrt, kombinierte Verkehre und intermodale Transportalternativen verbessert, ohne die Straße zu belasten. Diese Verkehrsangebote erhöhen die Attraktivität des Hamburger Hafens. Aus Sicht der Hamburger Wirtschaft ist eine solche Förderung aber nur dann effektiv, wenn sie nicht an der nationalen Grenze endet, sondern auch die grenzüberschreitenden Verkehre einschließt. Und: Fördermaßnahmen als Dauersubventionen für einen Verkehrsträger – etwa die Bahn – müssen unbedingt vermieden werden.

Unsere Handelskammer fordert Senat und Bundesregierung auf, die umweltfreundliche Magnetschwebbahn-Technik für die Personenverkehre in Richtung Osten einzusetzen. Nicht nur die Realisierung der »EuroRapid«-Strecke Amsterdam – Hamburg – Kopenhagen – Stockholm, auch der Bau der Achsen Hamburg – Warschau und Hamburg – Prag – Budapest sind zukunftsweisend.

Unsere Handelskammer fordert die Bundesregierung auf, sich dem Thema Elbausbau ideologiefrei und sachgerecht zu nähern. Die im Rahmen der »Flusskonferenz« verabredeten Schritte (u. a. nochmalige Überprüfung der Hochwasserneutralität der Strombaumaßnahmen) sollten wie geplant durchgeführt werden. Vorsichtige Strombaumaßnahmen an der oberen Mittel-Elbe berühren den ökologischen und sozialen Wert der Flusslandschaft keineswegs. Sie sollten fortgeführt werden.

Im Gegensatz zu anderen Bundesländern hat Hamburg nur ein sehr geringfügiges Auslandsförderprogramm. Damit toleriert Hamburg ein »Fördergefälle« zugunsten der benachbarten und südlichen Bundesländer. Um kleinen und mittleren Unternehmen den Einstieg ins internationale Geschäft zu erleichtern und insbesondere um Wirtschaftsbeziehungen zu den

MOEL-8 aufbauen zu helfen, sollte der Senat innovative Fördermaßnahmen entwickeln und dabei insbesondere die Nutzung der in Hamburg bereits vorhandenen Mittel- und Osteuropa-Expertise unterstützen.

Unsere Handelskammer fordert den Senat auf, mehr Profil in der Ostseepolitik zu zeigen, sich sowohl in Berlin wie in Brüssel stärker für die Interessen der Ostsee-Region zu engagieren und nachhaltige politische Impulse zu setzen. Die Europäische Kommission muss dieser Region die gleiche politische Aufmerksamkeit widmen wie dem Mittelmeerraum und beiden vergleichbare finanzielle Ressourcen zur Verfügung stellen. Hamburg muss aktiv dazu beitragen, dass in Brüssel neben dem bestehenden »Club Méditerranée« ein »Club Mare Balticum« aufgebaut wird.

Unsere Handelskammer fordert den Senat auf, im Sinne ihres Leitbildes »Wachsende Stadt« eine Ostsee-Strategie in enger Abstimmung mit unserer Handelskammer zu erarbeiten. Neben geografischen Schwerpunkten muss auch die inhaltliche Marschrichtung festgelegt werden. Aus Sicht der Wirtschaft sollte besonderer Wert auf die Intensivierung der politischen Beziehungen zu Polen gelegt werden. Unser Nachbarland ist und bleibt auch in absehbarer Zukunft der für die Hamburger Wirtschaft wichtigste Partner im Mare Balticum.

Wir fordern den Hamburger Senat auf, das strategische Ziel der politisch-wirtschaftlichen Einbindung Russlands in die Ostseezusammenarbeit in enger Kooperation mit den Vertretungsbüros unserer Handelskammer in St. Petersburg und Kaliningrad intensiv zu unterstützen. Hamburg sollte auch in politischer und gesellschaftlicher Hinsicht zu einem Kompetenzzentrum für Nordwest-Russland werden. Auf wirtschaftlicher Ebene ist dies über das beim Ost- und Mitteleuropa Verein e.V., bei HHM Hafen Hamburg Marketing e.V., bei der Behörde für Wirtschaft und Arbeit sowie bei unserer Handelskammer verfügbare Know how bereits der Fall.

Wir fordern die Bundesregierung und die Europäische Kommission auf, eine tragfähige Strategie für die wirtschaftliche Zukunft Kali-

ningrads zu entwickeln. Im Interesse der gesamten Ostseeregion muss vermieden werden, dass sich die russische Exklave zu einer Notstandsregion entwickelt. Kaliningrads einzige Chance für einen wirtschaftlichen Aufschwung in naher Zukunft liegt darin, an der durch die Osterweiterung ausgelösten Dynamik teilzuhaben. Wir fordern Brüssel auf, alles zu tun, um den Investitionsschutz-Fonds für Kaliningrad rasch einzurichten, und dafür Sorge zu tragen, dass er speziell auf die Bedürfnisse von mittelständischen westlichen Investoren abgestimmt ist.

Unsere Handelskammer fordert den Senat auf, sich in der derzeitigen Diskussion um die Zukunft Kaliningrads mehr Gehör zu verschaffen und in Moskau, aber auch in Brüssel sowie in internationalen politischen Gremien seine Einflussmöglichkeiten besser wahrzunehmen. Der Hamburger Senat kann dabei auf die Arbeit unserer Vertretung in Kaliningrad aufbauen; er sollte bei allen seinen Kaliningrad-Aktivitäten die Expertise und die hervorragenden Verbindungen unseres Vertretungsbüros unbedingt nutzen.

Gerade im asiatischen Raum sind die hervorragenden Logistik- und Außenhandelsverbindungen, die Hamburg in die mittel- und osteuropäischen Staaten unterhält, noch viel zu wenig bekannt. Unsere Handelskammer fordert daher den Senat auf, gemäß dem Leitbild »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« zusammen mit allen beteiligten Institutionen umgehend eine Strategie zu entwickeln, wie die Marketing-Aktivitäten für den Standort Hamburg als das »Tor zu den Zukunftsmärkten Europas« in Asien verstärkt und vernünftig gebündelt werden können. Nur wenn diese Strategie rasch entwickelt und umgesetzt wird, kann die Schubkraft, die sich aus dem Erweiterungsprozesses ergibt, in Asien noch zeitgerecht dargestellt und für Hamburg effizient genutzt werden.

Literaturhinweise und Websites

Aus Politik und Zeitgeschichte – Beilage zur Wochenzeitung »Das Parlament«, B 15/2001 und B1-2/2002, www.das-parlament.de

BCCA Baltic Sea Chambers of Commerce Association: www.bcca.de

Bundesamt für Güterverkehr: BAG – Marktbeobachtung, Bericht Herbst 2001

Breitzmann, Karl-Heinz: Ostseeverkehr – Entwicklung, Struktur und künftige Herausforderungen, in: Internationales Verkehrswesen (54) 7+8/2002

Deutsches Verkehrsforum: Die deutsche Verkehrswirtschaft und die Anforderungen an die EU-Osterweiterung, Januar 2002

Europäische Union: Fragen zur Erweiterung, Herausgeber: Auswärtiges Amt und Vertretung der Europäischen Kommission in der Bundesrepublik Deutschland, Berlin, 2002, <http://europa.eu.int>

Handelskammer Hamburg (www.hk24.de):

- EuroRapid – Lösung für die Verkehrsprobleme Zentraleuropas – Internationales Verkehrssymposium am 10. Juli 2001
- Mare Balticum – Wirtschaftslage, Handelsverflechtungen und Direktinvestitionen im Ostseeraum, 2000 (deutsche und englische Version)
- Mare Balticum – Ostsee(t)raum zwischen politischer Hoffnung und ökonomischer Realität, 2000
- Mehr Markt für den Arbeitsmarkt – Strategien für mehr Beschäftigung, 2002

Industrie- und Handelskammer Dresden: Die EU-Osterweiterung aus der Sicht der grenznahen Wirtschaft – Ergebnisse einer Unternehmensbefragung im Sommer 2001, www.dresden.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Frankfurt (Oder): Die EU-Osterweiterung im Meinungsbild der ostbrandenburgischen Unternehmerschaft, 2002, www.ffa.ihk24.de

KEO Kammerunion Elbe/Oder: www.kammerunion.de

Landeszentralbank in der Freien und Hansestadt Hamburg, in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein, Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbank: Direktinvestitionen 2000, www.bundesbank.de/hv/hms

Ost- und Mitteleuropa Verein e.V.: Die Freie und Hansestadt Hamburg als Standort und Kompetenzzentrum für die ost- und mitteleuropäischen Länder, 2001, www.omv.de

Piazolo, Daniel: The Integration Process between Eastern and Western Europe, Kieler Studien 310, Berlin Heidelberg, Springer-Verlag, 2001, www.uni-kiel.de/ifw

Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung: diverse Jahresgutachten, www.sachverstaendigenrat.de

Straubhaar, Thomas: Ost-West-Migrations-Potential: Wie groß ist es?, HWWA Hamburg, Discussion Paper 137, 2001, www.hwwa.de

Wiemann, Ulrich: Hamburg in Zahlen, Zeitschrift des Statistisches Landesamtes der Freien und Hansestadt Hamburg, 55. Jahrgang, IV. Quartal/2001

Abkürzungsverzeichnis

EU Europäische Union

EU-15 Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Portugal, Schweden und Spanien

MOEL Mittel- und osteuropäische Länder

MOEL-8 Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik und Ungarn

Fragebogen »Umfrage zur EU-Osterweiterung«

1. Angaben zu Ihrem Unternehmen

1.1 Beschäftigtengrößenklasse

- 1 bis 9 Beschäftigte 20 bis 99 200 bis 499
 10 bis 19 100 bis 199 500 und mehr

1.2 Wirtschaftsbereich

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Verarbeitendes Gewerbe | <input type="checkbox"/> Hotel- und Gaststättengewerbe | <input type="checkbox"/> Datenverarbeitung |
| <input type="checkbox"/> Baugewerbe | <input type="checkbox"/> Verkehr | <input type="checkbox"/> Medienwirtschaft |
| <input type="checkbox"/> Energie/Wasser | <input type="checkbox"/> Banken/Versicherungen/Vermittlungsgew. | <input type="checkbox"/> Unternehmensdienstleister |
| <input type="checkbox"/> Groß- u. Außenhandel | <input type="checkbox"/> Grundstückswesen/Wohnungsvermietung | <input type="checkbox"/> Private Dienstleister |
| <input type="checkbox"/> Einzelhandel | <input type="checkbox"/> Forschung u. Entwicklung | <input type="checkbox"/> Handelsvermittler |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges _____ | | |

2. Geschäftsentwicklung

2.1 Erwarten Sie, dass die EU-Osterweiterung die Geschäftsentwicklung Ihres Unternehmens beeinflussen wird?

- Ja Nein

Falls »Nein«: Die nachfolgenden Fragen kommen für Sie nicht mehr in Betracht. Wir danken für Ihre Mitarbeit!

Falls »Ja«: Erwarten Sie insgesamt eher positive oder negative Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf die Geschäftsentwicklung Ihres Unternehmens?

- überwiegend positive Auswirkungen überwiegend negative Auswirkungen

2.2 Welche Einflussfaktoren der EU-Osterweiterung werden sich voraussichtlich positiv/negativ auf die Geschäftsentwicklung Ihres Unternehmens auswirken? (Mehrfachnennungen und Ergänzungen möglich)

Positiv

- Besserer Zugang zu den dortigen Absatzmärkten
 Besserer Zugang zu den dortigen Beschaffungsmärkten
 Vereinfachte Anwerbung von Arbeitskräften zur Beschäftigung in Hamburg
 Erleichterungen bei der Auslagerung lohnintensiver Produktionsstufen
 Erleichterungen bei der Auslagerung forschungsintensiver Produktionsstufen
 Verbesserte Kooperationsmöglichkeiten mit dortigen Unternehmen
 Inkrafttreten von EU-Standards bzw. Normen in den neuen Mitgliedstaaten
 Effizientere Verwaltung bzw. Justiz in den neuen Mitgliedstaaten
 Zeitersparnis; verringerte Transportkosten im Güteraustausch
 Sonstiges _____

Negativ

- Verstärkter Konkurrenzdruck infolge des bestehenden Lohngefälles
 Verstärkter Konkurrenzdruck infolge des sonstigen marktbedingten Kostengefälles (z. B. bei Vorprodukten, Unternehmensdienstleistungen, Mieten)
 Verstärkter Konkurrenzdruck durch innovative Unternehmen in den neuen Mitgliedstaaten
 Sicherheitsprobleme
 Wettbewerbsnachteile in Deutschland durch hohe Steuerbelastung
 Wettbewerbsnachteile in Deutschland durch staatliche Regulierungen, speziell: _____
 Sonstiges _____

3. Auslandsverbindungen zu den Beitrittskandidaten/neuen Mitgliedstaaten

3.1 Unterhalten Sie gegenwärtig schon Auslandsverbindungen zu den aussichtsreichsten Beitrittskandidaten?

- Ja Nein

Falls »Ja«: Kreuzen Sie bitte in der Tabelle jene Länder an, in denen Sie:

	Estland	Lettland	Litauen	Polen	Slowakei	Slowenien	Tschechien	Ungarn
1 Waren und Dienstleistungen verkaufen (Export)	<input type="checkbox"/>							
2 Waren und Dienstleistungen einkaufen (Import)	<input type="checkbox"/>							
3 einen Auslandsvertreter haben	<input type="checkbox"/>							
4 eine eigene Niederlassung haben	<input type="checkbox"/>							
5 eine eigene Produktionsstätte unterhalten	<input type="checkbox"/>							
6 eine Unternehmensbeteiligung/-kooperation haben	<input type="checkbox"/>							

3.2 Planen Sie im Zuge der EU-Osterweiterung (innerhalb der nächsten fünf Jahre) den Aufbau von Auslandsverbindungen zu den Beitrittskandidaten bzw. die Erweiterung Ihrer Auslandsverbindungen zu den Beitrittskandidaten (zusätzlich zu Ihrem bisherigen Engagement gemäß Ihren Angaben in obiger Tabelle 3.1)?

Ja Nein

Falls »Ja«: Kreuzen Sie bitte in der Tabelle jene Länder an, in denen Sie planen, erstmalig:

	Estland	Lettland	Litauen	Polen	Slowakei	Slowenien	Tschechien	Ungarn
1 Waren und Dienstleistungen verkaufen (Export)	<input type="checkbox"/>							
2 Waren und Dienstleistungen einzukaufen (Import)	<input type="checkbox"/>							
3 einen Auslandsvertreter zu nutzen	<input type="checkbox"/>							
4 eine eigene Niederlassung zu gründen	<input type="checkbox"/>							
5 eine eigene Produktionsstätte zu gründen	<input type="checkbox"/>							
6 eine Unternehmensbeteiligung/-kooperation planen	<input type="checkbox"/>							

3.3 Falls Sie Auslandsverbindungen zu den Beitrittskandidaten unterhalten oder planen: Wie schätzen Sie die Bedeutung ein, die diese Märkte für Ihr Unternehmen in den nächsten fünf Jahren voraussichtlich einnehmen werden?

sehr hoch hoch mittel gering sehr gering

4. Bereitet sich Ihr Unternehmen gegenwärtig auf die EU-Osterweiterung vor? (Mehrfachnennungen möglich)

	ja	geplant	nein
Marktanalysen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbau bestehender Firmenkontakte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Befassung mit Vorschriften, Gesetzen, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weiterbildungsmaßnahmen für unsere Mitarbeiter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Wünschen Sie bei Ihren Vorbereitungen eine stärkere Unterstützung durch unsere Handelskammer, z. B. durch Informationen zu folgenden Themen? (Mehrfachnennungen und Ergänzungen möglich)

- Zoll- und Außenwirtschaftsrecht Förderprogramme Sonstiges
 Arbeitsmarktregulierungen Marktinformationen
 Unternehmensgründungen im Ausland Firmenkontakte _____

6. Welche Forderungen haben Sie im Hinblick auf die EU-Osterweiterung an die Politik?

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zwischen Hamburg und Osteuropa

Welche der folgenden Verkehrsachsen sollten vordringlich ausgebaut werden?

	Straße	Schiene	Wasser
HH – Stettin – Danzig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HH – Magdeburg – Leipzig – Breslau – Krakau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HH – Magdeburg – Leipzig – Dresden – Prag – Brünn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Sonstige Forderungen _____			

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Summary

Enlargement ranks first on the agenda of the European Union. If things work out as planned, the EU will have enlarged by ten new Member States, 75 million new citizens and by 30 % of its actual size in the year 2004.

What does that mean for Hamburg's economy? Our Chamber of Commerce presents a well-founded answer with the following analysis based on a representative survey questioning companies located in Hamburg. Our survey centres on two evaluations: one is based on a representative selection of the entire Hamburg business community and a second one is based on a representative selection of all companies located in Hamburg with international relations.

The results show: companies with international connections have overall positive expectations with regard to the enlargement, even though the impact of the enlargement is still underestimated. The most important positive effects of the enlargement are an easier and faster access to the selling and buying markets in Central and Eastern Europe, the improved cooperation possibilities with companies in those countries and the implementation of EU standards and norms in the new Member States.

Local companies are willing to considerably extend their business relations with the eight acceding countries in Central and Eastern Europe (i.e. Estonia, Latvia, Lithuania, Poland, Slovakia, Slovenia, the Czech Republic and Hungary): they expect an increase in the number of import relations up to 60 %, an increase in the number of export relations even up to 70 % and as much as 40 % referring to the number of subsidiaries in Central and Eastern Europe. In particular, the connections to our neighbour country Poland are planned to be extended considerably.

At the same time the Hamburg business community is also aware of the risks of the enlargement and the necessity to develop respective strategies to face these risks. The competitive disadvantages as a result of the high tax burden in Germany rank first among the most frequently mentioned negative factors of the EU enlargement; they rank even ahead of the pressure of competition resulting from the existing wage and cost differentials.

Hence the result of our survey is as follows: the Hamburg business community has a "refined" attitude towards the enlargement. It is aware of the great opportunities and, however, also of the problems still unsolved. If enlargement is to be successful on a medium or long-term basis, two major reforms have to be urgently implemented. A profound agricultural reform is the precondition for financing the enlargement on a sustainable basis. The agricultural compromise negotiated so far is not sufficient; hence the issue has to be put on the agenda in Brussels once again - in fact prior to the accession of the new Member States. In addition, the reform of the European institutions is another vital issue. The candidate countries have made great efforts to become fit for Europe and to take over the Community acquis. Brussels is also called to meet its obligations and to adapt its institutions and regulations to ten new Member States.

The most important claims of the Hamburg Chamber of Commerce are in detail:

With regard to the Common agricultural policy of the EU we appeal to the Federal Government in Berlin to actively promote a substantial reform. Tariffs, quotas, import licences and other trade barriers presently constricting trade with agricultural products have to be abolished. The agricultural compromise reached in October 2002 at the EU summit in Brussels providing a freeze of all EU agricultural spendings as of 2007 is totally insufficient and will not relieve the EU budget on a sustainable basis. With regard to financing the enlargement we therefore appeal to our Federal Government to make sure that the EU agricultural policy is put on the Brussels agenda

once again - in fact prior to the accession of the new Member States. Apart from the financial aspects, especially from a German and Hamburg perspective the effects of the Common agricultural policy on trade policy in general should not be disregarded either: the existing agricultural system considerably slows down the process of the current WTO round for further liberalization of world trade which is of major importance for the business location of Hamburg traditionally based on foreign trade.

We call upon the Federal Government to shape the transition period for labour mobility, which it negotiated on EU level, in an unbureaucratic, flexible, sector-oriented and degressive manner. The check-up of the transition period to be effected two years after the enlargement should take into account above all economic criteria.

The unwillingness to apply structural reforms in Germany has a negative influence on the international competitiveness of German and Hamburg-based companies also in view of enlargement. We therefore call upon the Federal Government to further reduce company taxation, to reform the social systems on a sustainable basis, to make the labour market more flexible and to create more space for economic activity by means of deregulation in different sectors.

We call upon the Senate of Hamburg to secure Hamburg's successful seaport relations with Central and Eastern Europe: Hamburg has to promote the timely and substantial development of the traffic infrastructure in the Port of Hamburg as well as in its "Hinterland". A further waterway adaptation of the lower Elbe is indispensable.

Our Chamber of Commerce calls upon the Federal Government to promote a rapid extension of cross-border traffic routes within the EU partner countries without ideological reservations so that diverging national interests do not slow down the extension of important international transportation routes. Furthermore we call upon the Federal Government to monitor with utmost attention the process of fine-tuning for the ancillary routes of transport.

We call upon the Federal Government to dismantle all access restrictions for international road haulage within the enlarged European Union as soon as possible. If major regulations of the transportation acquis have not only been signed by the acceding states but have also been implemented, the Federal Government in Berlin should not insist on extensive transition periods that precede liberalization of transportation. It should, on the contrary, ensure that the extensive restraints on competition are removed consequently. We demand a rapid harmonization of the fuel tax rates and a toll regulation that is compatible with competition.

Our Chamber of Commerce calls upon the Hamburg Senate and the Federal Government in Berlin to promote a transportation policy improving the business environment for rail, river navigation, combined modes of transportation and intermodal transportation alternatives without constraints for the road traffic. These traffic options increase the attractiveness of the Port of Hamburg. From the perspective of the Hamburg business community such a promotion is only effective if it also includes cross-border transportation and does not end at the national frontiers. In addition, promotion in form of permanent subsidies for one carrier such as the railway has to be avoided by all means.

Furthermore we call upon the Senate and the Federal Government to launch the technology of the environment-friendly magnetic levitation train for passenger transportation to Central and Eastern Europe. Not only the realization of the magnetic levitation train project "EuroRapid" for the route Amsterdam - Hamburg - Copenhagen - Stockholm, but also the construction of the routes Hamburg - Warsaw and Hamburg - Prague - Budapest are trend-setting projects.

Our Chamber of Commerce calls upon the Federal Government to tackle the issue of the deepening of the River Elbe in an objective way and without ideological reservations. The measures agreed

upon at the conference on the River Elbe should be realized as planned (among other things the repeated double check of the river deepening with regard to the influences on flooding). Cautious construction works at the upper middle part of the Elbe do not affect the ecological and social value of the river and its surroundings. They have to be continued also for the benefit of the environment.

We call upon the Senate of Hamburg to increase its engagement in the Baltic Sea policy and to promote the interests of the Baltic Sea Region more actively both at the Federal level in Berlin and at the European level in Brussels. The European Commission has to pay equal political attention both to the Baltic Sea Area and to the Mediterranean Region and provide comparable financial resources to both areas. Hamburg has to play an active part in forming a "Club Mare Balticum" in addition to the existing "Club Méditerranée".

Our Chamber of Commerce further calls upon the Senate to strongly support the political and economic integration of Russia into the Baltic Sea cooperation process as a strategic goal. This should be done in close cooperation with the Chamber's representative offices in St. Petersburg and Kaliningrad. Hamburg should become a competence centre for Northwest Russia also at a political and social level.

Based on the positive vote of our member companies, the Hamburg Chamber of Commerce will continue to promote EU enlargement in all relevant boards on national and international level. Apart from our lobby measures which we will perform in our own name in Hamburg, Berlin and Brussels, we will also continue to exert massive influence via the transnational union of Chambers of Commerce along the rivers Elbe and Oder; we will not only put influence on the respective governments of the Member States and candidate countries as well as on the European Commission but we will also approach the citizens in Poland and the Czech Republic in order to reduce existing scepticism against enlargement.

Our Chamber of Commerce will launch an "Enlargement Information Campaign" in cooperation with other partners in order to improve the information level at companies within the Hamburg metropolitan area. The Senate is also requested to make the issue a main point on its agenda of activities: the citizens should be informed about the enlargement and its opportunities, but also its challenges by means of a broad communication strategy. Like our Chamber of Commerce the Senate should also campaign for a timely realization of the enlargement, provided, however, that first of all the conditions for a successful enlargement on a sustained basis are met.

Streszczenie

Rozszerzenie UE na wschód jest tematem nr 1 na agendzie Unii Europejskiej. Jeżeli wszystko przebiegnie zgodnie z planem, to w 2004 roku UE powiększy się o dziesięć nowych państw członkowskich, 75 milionów ludzi i o 30 % jej obecnej powierzchni.

Co to oznacza dla gospodarki hamburskiej? Ugruntowaną odpowiedź na to pytanie daje nasza Izba Handlowa w następującej analizie, która opiera się na reprezentatywnym badaniu opinii przeprowadzonym w hamburskich przedsiębiorstwach. W naszym sondażu zastosowaliśmy dwa rodzaje oceny wyników badania: jedną ocenę wyników badania pośród reprezentatywnie wybranych respondentów z całej hamburskiej gospodarki i drugą, pośród reprezentatywnie wybranych z wszystkich hamburskich firm posiadających kontakty z zagranicą.

Wyniki wykazują: te z hamburskich firm, które posiadają kontakty z zagranicą, oczekują od poszerzenia UE na wschód w przeważającej mierze pozytywnych skutków, chociaż doniosłość poszerzenia jest jeszcze generalnie niedoceniana. Prostszy i szybszy dostęp do rynków zbytu i rynków zaopatrzeniowych państw Europy Środkowo-Wschodniej, lepsze możliwości kooperacji z przedsiębiorstwami na tychże rynkach i wejście w życie standardów względnie norm UE w nowych państwach członkowskich są najważniejszymi pozytywnymi efektami poszerzenia UE na wschód.

Tutejsze przedsiębiorstwa chcą w znacznym zakresie rozszerzyć swoje kontakty w ośmiu krajach przystępujących do UE z Europy Środkowo-Wschodniej (tzn. Estonii, Łotwy, Litwy, Polski, Słowacji, Słowenii, Republiki Czeskiej i Węgier): Zakładają potencjał wzrostu w wysokości 60 % w przypadku kontaktów importowych, a nawet 70 % w przypadku kontaktów eksportowych i bądź co bądź jeszcze 40 % odnośnie liczby filii. Wyraźnie rozszerzone zostać mają w szczególności kontakty z naszym sąsiadem Polską.

Gospodarka hamburska dostrzega równocześnie ryzyko związane z poszerzeniem i rozpoznaje konieczność rozwoju odpowiednich strategii dostosowawczych. Pośród najczęściej podawanych negatywnych czynników poszerzenia UE na wschód pierwsze miejsce zajmują niekorzystne skutki w zakresie konkurencyjności, wynikające z wysokiego obciążenia podatkowego w Niemczech, i to jeszcze przed naciskiem konkurencji wskutek istniejącej różnicy w zakresie kosztów i zarobków.

Z naszego sondażu wynika zatem: gospodarka hamburska ma „uświadomione” nastawienie do poszerzenia EU na wschód. Świadoma jest wielkiej szansy, ale także nierozwiązanych jeszcze problemów. Jeżeli poszerzenie udać ma się średnio- i długoterminowo, to należy zabrać się do dwóch wielkich reform: głęboko sięgająca reforma rolna jest warunkiem ku temu, aby poszerzenie UE na wschód mogło być trwale finansowane. Dotychczas wynegocjonowany kompromis rolny nie jest wystarczający; temat ten należy zatem raz jeszcze wprowadzić do porządku dziennego w Brukseli – i to jeszcze przed przystąpieniem nowych członków. Z drugiej strony niezbędna jest także reforma instytucji europejskich. Kandydaci akcesyjni dokonali wielkich wysiłków, aby być gotowym do wejścia do Europy i przejąć wspólny stan posiadania UE. Aby Europa pozostawała sterowalna wezwać należy także Brukselę do odrobienia swoich lekcji i nastawienia swoich instytucji i swoich uregulowań na dziesięciu nowych członków.

Najważniejsze żądania naszej Izby Handlowej w szczegółach:

W odniesieniu do wspólnej polityki rolnej Unii Europejskiej apelujemy do Rządu Federalnego, aby zaangażował się aktywnie na rzecz głęboko sięgającej reformy rolnej. Cła, licencje kwotowe i wwozowe i dalsze zapory handlowe, które do tej pory utrudniają handel produktami rolnymi, muszą zostać zniesione. Kompromis rolny osiągnięty w październiku 2002 roku podczas szczytu UE w Brukseli, przewidujący zamrożenie wszystkich wydatków rolnych UE od roku 2007, jest całkowicie niewystarczający i nie odciąży trwale budżetu UE. Dlatego apelujemy do Rządu Federalnego, aby w kwestii finansowania poszerzenia raz jeszcze wprowadził do porządku dziennego w Brukseli politykę rolną UE – i to jeszcze przed przystąpieniem nowych krajów członkowskich. Zwłaszcza z niemieckiego i hamburskiego punktu widzenia, prócz aspektów finansowych, nie wolno zaniedbywać wymiarów polityczno-handlowych wspólnej polityki rolnej: istniejący system gospodarki rolnej jest istotnym hamulcem bieżącej rundy WTO (Światowej Organizacji Handlu) w kwestii dalszej liberalizacji handlu światowego, która dla lokalizacji hamburskiej – nacechowanej dużym udziałem handlu zagranicznego – ma decydujące znaczenie.

Wzywamy Rząd Federalny, aby kształtował przeforsowany przez siebie na szczęblu UE okres przejściowy dla swobodnego przepływu siły roboczej, w sposób niebiurokratyczny, elastyczny, zróżnicowany według branż i degresywny. Przewidziana w tej regulacji weryfikacja okresów przejściowych w dwa lata po przystąpieniu dokonana musi zostać przy zastosowaniu kryteriów gospodarczych.

Brak gotowości w Niemczech do przeprowadzenia reform strukturalnych wpływa także w kontekście poszerzenia UE na wschód negatywnie na międzynarodową konkurencyjność niemieckich i hamburskich przedsiębiorstw. Wzywamy zatem Rząd Federalny do dalszego obniżenia opodatkowania przedsiębiorstw, trwałego przekształcenia systemów socjalnych, uelastycznienia rynku pracy i stworzenia przestrzeni dla aktywności gospodarczych przy pomocy deregulacji w różnych dziedzinach.

Wzywamy Senat Hamburski, aby zabezpieczył korzystny stan w stosunkach między portami w Hamburgu i Europie Środkowo-Wschodniej: Hamburg musi wstawić się w Rządzie Federalnym za wczesną i celową rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej w porcie i zapleczu hamburskim. Dalsze dopasowanie toru wodnego dolnej Łaby jest niezbędne.

Nasza Izba Handlowa wzywa Rząd Federalny, aby wstawił się w partnerskich krajach UE, bez ideologicznych zastrzeżeń, za szybką rozbudową transgranicznych osi komunikacyjnych, aby rozbudowa dróg komunikacyjnych o znaczeniu międzynarodowym nie została opóźniona przez narodowo zróżnicowane priorytety. Ponadto wzywamy Rząd Federalny aby z największą uwagą towarzyszył procesowi dokładnej regulacji podrzędnych dróg komunikacyjnych wewnątrz Unii Europejskiej.

Wzywamy Rząd Federalny, aby w interesie wolnej konkurencji, możliwie jak najszybciej zniósł ograniczenia w dostępie do drogowego transportu towarowego w ramach poszerzonej Unii. O ile znaczące regulacje Acquis w zakresie transportu zostaną przez kraje przystępujące nie tylko podpisane, ale także zrealizowane, to Rząd Federalny nie powinien domagać się dotrzymania okresów przejściowych do

czasu liberalizacji komunikacji w całej ich długości. Wręcz przeciwnie winien on zatroszczyć się o to, aby konsekwentnie usunięte zostały istniejące w obecnej Unii głęboko sięgające zniekształcenia warunków konkurencji. Żądamy szybkiej harmonizacji stawek podatków konsumpcyjnych od paliw i znośnych, w rozumieniu konkurencji, uregulowań opłat drogowych!

Nasza Izba Handlowa wzywa Senat i Rząd Federalny, aby wstawił się za taką polityką komunikacyjną, która poprawi warunki ramowe dla kolei, żeglugi śródlądowej, komunikacji kombinowanej i intermodalnych alternatyw komunikacyjnych, bez obciążenia dróg. Te oferty komunikacyjne zwiększą atrakcyjność portu hamburskiego. Z punktu widzenia gospodarki hamburskiej takie wsparcie jest tylko wtedy skuteczne, jeżeli nie zatrzyma się ono na granicy państwa, lecz włączy też komunikację transgraniczną. Oraz: środki wsparcia jako stałe subwencje dla jednego rodzaju komunikacji – jak na przykład dla kolei – muszą być koniecznie zaniechane!

Wzywamy ponadto Senat i Rząd Federalny do zastosowania przyjaznej dla środowiska naturalnego techniki kolei elektromagnetycznej napowietrznej w zakresie przewozu osób w kierunku na wschód. Ukierunkowaną na przyszłość jest nie tylko realizacja „Eurorapid-u” relacji Amsterdam – Hamburg – Kopenhaga – Sztokholm, ale także budowa osi Hamburg – Warszawa i Hamburg – Praga – Budapeszt.

Nasza Izba Handlowa wzywa Rząd Federalny do wolnego od ideologii i stosownego podejścia do tematu rozbudowy biegu Łaby. Kroki uchwalone w ramach „konferencji rzecznej” (m. in. ponowna weryfikacja „neutralności powodziowej” przedsięwzięć w ramach rozbudowy rzeki) winny zostać przeprowadzone tak, jak zostały zaplanowane. Ostrożne przedsięwzięcia w ramach rozbudowy górnego biegu Łaby środkowej nie zagrażają w żadnym przypadku ekologicznym i społecznym wartościom krajobrazu rzecznej. Muszą być kontynuowane także w interesie środowiska naturalnego.

Wzywamy Senat Hamburga, aby wykazał więcej zdecydowania w polityce bałtyckiej, angażował się silniej zarówno w Berlinie, jak i w Brukseli na rzecz interesów regionu nadbałtyckiego i dawał trwałe polityczne impulsy. Komisja Europejska musi przyznać temu regionowi taką samą rangę polityczną jak rejonowi Morza Śródziemnego i oddać obu regionom do dyspozycji porównywalne zasoby finansowe. Hamburg musi przyczynić się aktywnie do tego, aby w Brukseli, obok już istniejącego „Club Méditerranée”, powstał „Club Mare Balticum”.

Nasza Izba Handlowa wzywa Senat ponadto do intensywnego wsparcia strategicznego celu polityczno-ekonomicznego włączenia Rosji do współpracy bałtyckiej w ścisłej kooperacji z biurami przedstawicielskimi naszej Izby Handlowej w St. Petersburgu i Kaliningradzie. Hamburg powinien stać się dla północno-zachodniej Rosji centrum kompetencji, także w zakresie politycznym i społecznym.

Nasza Izba Handlowa, opierając się na pozytywnym wotum naszych przedsiębiorstw członkowskich, wstawiać będzie się nadal aktywnie na szczeblu narodowym i międzynarodowym we wszystkich właściwych gremiach, za poszerzeniem UE na wschód. Poza naszymi przedsięwzięciami lobbystycznymi, które prowadzimy w Hamburgu, Berlinie i Brukseli w naszym własnym imieniu, będziemy dalej wywierać masywny wpływ w ramach ponadnarodowej Unii Izb Łaba/Odra – i to nie tylko w odpowiednich instytucjach rządowych krajów członkowskich i przystępujących do UE

oraz w Komisji Europejskiej, ale także wobec ludności w Polsce i Czechach, aby neutralizować istniejące tam nadal zastrzeżenia wobec porzeszenia UE.

W celu dalszej poprawy stanu informacji w przedsiębiorstwach regionu metropolii, nasza Izba Handlowa powoła do życia wspólnie z dalszymi partnerami „Ofensywę informacyjną - poszerzenie UE”. Wzywamy także Senat, aby temat ten podjął on jako punkt ciężkości swojej pracy: powinien on informować ludność w ramach szeroko zakrojonej strategii komunikacyjnej o poszerzeniu na wschód i związanych z tym szansami, ale także wyzwaniami i wstawić się – podobnie jak nasza Izba Handlowa – w Berlinie i Brukseli za tym, aby porzeszenie zrealizowane zostało zgodnie z planem, aby jednak przedtem spełnione zostały warunki trwale skutecznego procesu poszerzania.

Souhrn

Rozšíření EU směrem na východ je kruciólním tématem v agendě Evropské Unie. Pokud vše proběhne podle plánu, zvětší se EU v roce 2004 o deset nových členských států, 75 milionů lidí a o 30 % své dosavadní plochy.

Co to znamená pro hamburské hospodářství? Fundovanou odpověď poskytuje naše obchodní komora prostřednictvím následující analýzy, která se zakládá na reprezentativní anketě, provedené u hamburských firem. Při naší anketě jsme prováděli dvojí vyhodnocování: při prvním jsme vyhodnocovali reprezentativní výběr z celku hamburského hospodářství a při druhém reprezentativní výběr všech hamburských firem, které mají styk se zahraničím.

Výsledky ankety jsou následující: Ty z hamburských firem, které udržují zahraniční styky, očekávají od rozšíření EU směrem na východ zcela jednoznačně pozitivní dopady, i když je význam a dosah tohoto rozšíření všeobecně ještě stále podceňován. Nejdůležitějšími pozitivními efekty rozšíření EU směrem na východ jsou zjednodušený a rychlý přístup k prodejním a nákupním trhům stredoevropských a východoevropských států, zlepšené kooperační možnosti s tamními podniky a platnost EU standardů, resp. norem v nových členských státech.

Zdejší firmy chtějí své styky s osmi nově vstupujícími zeměmi do EU ze Střední a Východní Evropy (t. zn. Estonsko, Lotyšsko, Litva, Polsko, Slovensko, Slovinsko, Česká republika a Maďarsko) ve značné míře rozšířit: Vycházejí z potenciálních možností nárůstu ve výši 60 % u počtu importních styků, u exportních styků až o 70 % a u počtu poboček o ještě dobrých 40 %. Obzvláště styky s naším sousedem Polskem by měly být značně rozšířeny.

Zároveň však hamburské hospodářství vidí i rizika tohoto rozšíření, a uznává, že je nutné vyvinout patřičné přizpůsobovací strategie. Mezi nejčastěji citovanými, rozšíření EU směrem na východ negativně ovlivňujícími faktory jsou na prvním místě, ještě před konkurenčním tlakem v důsledku stávajícího rozdílu u mezd a nákladů, nevýhody v hospodářské soutěži způsobované vysokou daňovou zátěží v Německu.

Z naší ankety tudíž vyplývá: Hamburské hospodářství zaujímá „osvícený“ postoj k rozšíření EU směrem na východ. Uvědomuje si jak existenci velkých šancí, tak i nevyřešených problémů. Pokud má být rozšíření středně- a dlouhodobě úspěšné, je třeba bez prodlení provést dvě velké reformy: do hloubky působící agrární reforma je předpokladem pro to, aby rozšíření EU směrem na východ bylo trvale financovatelné. Doposud vyjednaný agrární kompromis je nedostačující; toto téma musí být proto ještě jednou zařazeno do programu jednání v Bruselu – a sice ještě před vstupem nových členských států. Další nezbytnou reformou je reforma evropských institucí. Kandidátské země na vstup do EU vyvinuly velkou snahu a námahu, aby byly fit pro Evropu a aby mohly převzít to, co je pro Evropskou Unii společnou hodnotou. Aby Evropa zůstala i nadále ovladatelná, je teď na řadě i Brusel, aby splnil své domácí úkoly a aby přizpůsobil své instituce a regulátory deseti novým členům.

Nejdůležitější požadavky naší obchodní komory v detailu:

Ve vztahu ke společné agrární politice Evropské Unie apelujeme na spolkovou vládu, aby se aktivně zasadila za do zásadní hluboce působící reformy. Cla, kvótové a dovozní licence, jakož i další obchodní zábrany, které doposud omezují obchod se

zemědělskými výrobky, je třeba odstranit. Agrární kompromis, jehož bylo dosaženo v říjnu 2002 na summitu EU v Bruselu, ve kterém je plánováno zmrazení celkových agrárních výdajů EU od roku 2007, je zcela nedostatečný a nijak výrazně nepřispěje k odlehčení rozpočtu EU. Proto apelujeme na spolkovou vládu, aby při otázce financování rozšíření EU ještě jednou přinesla v Bruselu na pořad jednání agrární politiku EU. Obzvláště z německého a hamburského hlediska nesmí být zanedbávána vedle finančních aspektů ani obchodně politická dimenze společné agrární politiky: Stávající agrární systém je značnou brzdou při probíhajícím kole jednání Světové obchodní organizace WTO pro další liberalizaci světového obchodu, která má pro zahraničním obchodem charakteristicky ovlivněné stanoviště Hamburk absolutně rozhodný význam.

Žádáme spolkovou vládu, aby přechodnou lhůtu, kterou prosadila na úrovni EU pro liberalizaci možnosti zaměstnání pracovníků z nových členských států EU, převedla do praxe nebyrokraticky, flexibilně, diferencovaně dle odvětví a degresivně. Kontrola přechodné lhůty, v reguli plánovaná dva roky po vstupu nových členů, musí být provedena především za aplikace hospodářských kritérií.

V Německu chybějící ochota k provedení strukturálních reform působí i v kontextu s rozšířením EU směrem na východ negativně na mezinárodní konkurenceschopnost německých a hamburských firem. Z tohoto důvodu žádáme spolkovou vládu, aby dále snížila zdanění firem, provedla důkladnou úpravu sociálních systémů, důrazně zvýšila flexibilitu pracovního trhu a prostřednictvím deregulace vytvořila v různých oblastech prostor pro hospodářské aktivity.

Žádáme hamburský senát, aby zabezpečil úspěchy vztahů Hamburku jako přístavu ke Střední a Východní Evropě: Hamburk se musí zasadit u spolkové vlády za včasnou a zacílenou výstavbu dopravní infrastruktury v přístavu jakož i v hamburském zázemí. Nezbytné je další přizpůsobení plavebního koryta Dolního Labe.

Naše obchodní komora žádá spolkovou vládu, aby se vůči partnerským zemím EU bez idologických výhrad zasadila za rychlou výstavbu hranice překračujících dopravních os, aby kvůli národním odchylným prioritám nedocházelo ke zpoždování výstavby mezinárodně důležitých komunikací. Dále žádáme spolkovou vládu, aby s co největší pozorností sledovala a doprovázela proces doladění ohledně podřazených komunikací uvnitř EU.

Žádáme spolkovou vládu, aby v zájmu volné soutěže co možná nejrychleji odbourala omezení existující pro účast na silniční nákladní dopravě v prostoru rozšířené Unie. Pokud podstatné regule pro Transport-Acquis byly nově vstupujícími zeměmi nejen podepsány, ale i realizovány, neměla by spolková vláda trvat na dodržení plné délky přechodných lhůt až do liberalizace dopravy. Spíše by se měla postarat o to, aby v nynější Unii existující deformace konkurenčního prostředí, mající hluboký dopad, byly konsekventně odstraněny. Požadujeme rychlou harmonizaci sazeb spotřebních daní na pohonné hmoty a konkurenčně přijatelnou úpravu mýtného!

Naše obchodní komora žádá senát a spolkovou vládu, aby se zasadili za takovou dopravní politiku, která přinese zlepšení rámcových podmínek pro železniční dopravu, říční dopravu, kombinované dopravy a intermodální dopravní alternativy, aniž by tím byla zatížena silniční doprava. Tyto dopravní nabídky zvyšují atraktivitu hamburského přístavu. Z hlediska hamburského hospodářství je takovýto požadavek pouze tehdy efektivní, když nekončí na národní hranici, nýbrž zahrne i hranice

překračující dopravy. A co je důležité: Je bezpodmínečně nutné vyhnout se tomu, aby se z podpůrných opatření nestaly trvalé dotace pro jednoho z nositelů dopravy – např. pro železniční dráhy!

Kromě toho žádáme senát a spolkovou vládu, aby se zasadila za pro životní prostředí výhodnou techniku magnetických vysutých drah pro osobní dopravu ve směru na Východ. Nejenom realizace trasy „Eurorapidu“ Amsterdam – Hamburk – Kopenhagen - Stockholm, nýbrž i stavba dopravních os Hamburk – Varšava a Hamburk – Praha – Budapešť jsou perspektivní.

Naše obchodní komora žádá spolkovou vládu, aby s tématem „výstavba labského toku“ zacházela bez jakýchkoli ideologií a odborně. V rámci „Říční konference“ dohodnuté kroky (mimo jiným opětná kontrola povodňové neutrality stavebních opatření na toku) by měly být provedeny tak, jak byly naplánovány. Opatrná stavební opatření na toku v oblasti horní části Středního Labe se vůbec nedotýkají ekologické a sociální hodnoty říční krajiny. Je třeba v nich pokračovat i v zájmu životního prostředí.

Žádáme hamburský senát, aby se důrazněji projevil v politice týkající se Baltského moře, aby se jak v Berlíně, tak i v Bruselu více angažoval za zájmy regionu Baltského moře a aby zde dal důrazné politické podněty. Evropská komise musí tomuto regionu věnovat stejnou politickou pozornost jako oblasti Středozevního moře a v obou případech dát k dispozici srovnatelné finanční zdroje. Hamburk musí aktivně přispět k tomu, aby v Bruselu byl vedle již stávajícího „Clubu Mediterrannée“ vybudován i „Club Mare Balticum“.

Naše obchodní komora žádá dále senát, aby intenzivně podporoval strategický cíl politicko-hospodářského zapojení Ruska do spolupráce v regionu Baltického moře a to v úzké spolupráci s reprezentačními kanceláři naší obchodní komory v Petersburku a v Kaliningradu. Hamburk by se měl pro Severovýchodní Rusko stát i co se politického a společenského hlediska týče kompetentním centrem.

Za podpory pozitivních hlasů našich členských podniků se naše obchodní komora bude i nadále aktivně zasazovat jak na národní, tak i na mezinárodní úrovni ve všech relevantních grémiích za rozšíření EU směrem na východ. Vedle lobbyistických opatření, které vlastním jménem provádíme v Hamburku, Berlíně a Bruselu, budeme masivně uplatňovat náš vliv rovněž v rámci transnacionální unie komor Labe/Odra – a to nejenom u dotčených vládních míst v členských i nově vstupujících zemích a v Evropské komisi, nýbrž i vůči obyvatelstvu Polska a České republiky, abychom tam odbourali stále ještě trvající výhrady proti rozšíření EU.

Za účelem dalšího zlepšení informační situace ve firmách naší metropolitní oblasti zahájí naše obchodní komora společně s dalšími partnery „Informační ofenzívu za rozšíření EU směrem na východ“. Vyzýváme rovněž senát, aby toto téma přijal za stěžejní bod své práce: Měl by v rámci široce pojaté komunikační strategie informovat obyvatelstvo o rozšíření EU směrem na východ a o šancích, které pro obyvatelstvo z toho vyplývají, zároveň ale také i o výzvách, které to sebou přináší. Měl by se, stejně jako naše obchodní komora, zasadit v Berlíně a v Bruselu za to, aby rozšíření bylo realizováno tak, jako bylo naplánováno, aby však byly již předem splněny všechny podmínky pro trvale úspěšný proces rozšíření.

