

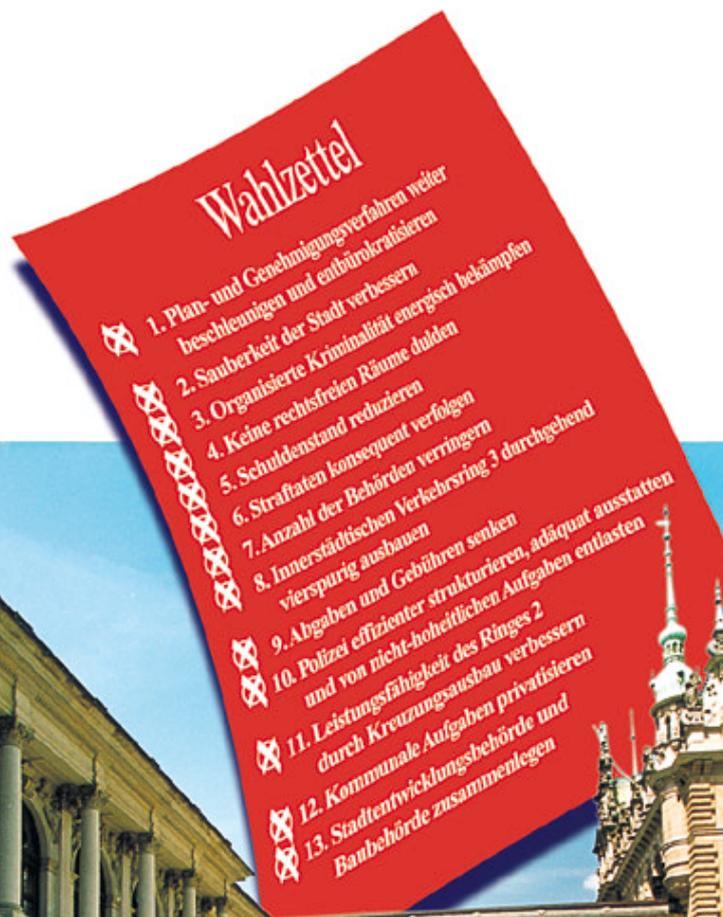


HANDELSKAMMER HAMBURG

Standpunkte

Hamburgs Zukunft unternehmen

Forderungen an die Bürgerschaft und den Senat 2001 - 2005



Hamburgs Zukunft unternehmen

Forderungen an die Bürgerschaft und den Senat 2001-2005

Herausgegeben von der
HANDELSKAMMER HAMBURG
Geschäftsbereich Wirtschaftspolitik

Bearbeitung: Dr. Günther Klemm

Angelika Fuchs

Jörn A. Le Cerf

Adolphsplatz 1, 20457 Hamburg, Tel.: 040/36 13 8 361, Fax: 040/36 13 8 325

E-Mail: guenther.klemm@hamburg.handelskammer.de

Internet: www.hamburg.handelskammer.de

Titelbild: Rathaus-Innenhof zwischen Rathaus (rechts) und Handelskammer;

Foto: Fuhrmann-Rickert

Herstellung: Wertdruck GmbH, Hamburg

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Stand: Juni 2001

Vorwort

Unsere Handelskammer hat den gesetzlichen Auftrag, gegenüber Politik und Verwaltung auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene das Gesamtinteresse der gewerblichen Wirtschaft Hamburgs zu vertreten. Wir tun dies mit dem Gewicht von über 100.000 Mitgliedsfirmen, die insgesamt rund 700.000 Arbeitsplätze in Hamburg bereitstellen.

Die bevorstehenden Wahlen zur Bürgerschaft und die anschließende Bildung des Senats sind ein herausragender Anlass, den sich zur Wahl stellenden Parteien und ihren Kandidaten einen Katalog von Forderungen zu übermitteln, in deren Erfüllung die Hamburger Wirtschaft die Voraussetzungen für eine positive Entwicklung unseres Wirtschaftsstandortes sieht. Das hiermit vorgelegte Standpunktepapier ist das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage unter unseren Mitgliedsunternehmen sowie intensiver Diskussionen in den Gremien unserer Handelskammer.

Die Ergebnisse unserer Befragung zeigen den dringendsten politischen Handlungsbedarf. An dessen Spitze sehen die Unternehmen die Bereiche Verkehrspolitik und Innere Sicherheit. Effiziente Polizeistrukturen und entschlossene Bekämpfung der Kriminalität sind Standortfaktoren ersten Ranges, ebenso wie die spürbare Verbesserung der Sauberkeit unserer Stadt.

Vordringlichen Handlungsbedarf sehen unsere Unternehmen aber auch bei der Fortsetzung der Haushaltskonsolidierung durch Schuldenabbau und Privatisierung, bei der Schaffung eines wirtschaftsfreundlichen Klimas durch rasche Genehmigungsverfahren und wettbewerbsgerechte Abgaben und Gebühren sowie bei einer Reform der Behördenstruktur, um die Verwaltung durch Verringerung der Anzahl der Behörden und durch Umstrukturierung schlagkräftiger zu machen.

HANDELSKAMMER HAMBURG



Nikolaus W. Schües
Präses



Prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz
Hauptgeschäftsführer

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	7
2	Politische Prioritäten der Hamburger Unternehmen	8
3	Einzelforderungen auf einen Blick	10
4	Forderungen an die Hamburger Politik¹⁾	12
4.1	Verkehrspolitik	12
4.2	Innere Sicherheit	20
4.3	Wirtschafts- und Strukturpolitik	23
4.4	Reform der Behördenstruktur	27
4.5	Finanzpolitik	30
4.6	Schulpolitik	32
4.7	Stadtentwicklungspolitik	34
4.8	Berufliche Bildung	38
4.9	Hochschulpolitik	40
4.10	Regionalkooperation	42
5	Schlussappell	44

¹⁾ Die Reihenfolge der Politikfelder gemäß 4.1 bis 4.10 folgt der Gewichtung, die sich aus der repräsentativen Umfrage unter unseren Mitgliedsunternehmen ergibt (siehe S. 8)

1. Einleitung

Der konjunkturelle Aufschwung hat im Jahr 2000 in Hamburg zu einem überdurchschnittlichen Abbau der Arbeitslosigkeit geführt. Die Stimmung der Hamburger Wirtschaft ist trotz einer spürbaren Abschwächung weiterhin positiv.

Der von einer Reihe schmerzhafter Strukturkrisen begleitete Anpassungsprozess des sekundären Sektors wurde in den vergangenen zwei Jahrzehnten erfolgreich bewältigt. Innovative und zukunftssträchtige Betriebe prägen den industriellen Bereich, dessen Anteil an Wertschöpfung und Beschäftigung jedoch gesunken ist.

Vor diesem Hintergrund ist das »grüne Licht« für den Airbus 380 eine herausragende Weichenstellung für die Zukunft Hamburgs als einer der weltweit führenden Produktionsstandorte der Luftfahrtindustrie. Die Entscheidung hat das wichtige Signal gegeben, dass große Vorhaben in der Elbmetropole zu realisieren sind. Die HafenCity – eine städtebauliche Maßnahme, die man ohne Übertreibung als Jahrhundert-Projekt bezeichnen kann – bietet enormes Potenzial, Hamburgs Profil als maritime Stadt und seine Attraktivität als Wohn- und Arbeitsort weiter deutlich zu steigern. Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind mit der Fahrrinnenanpassung der Elbe, der Hafenerweiterung in Altenwerder sowie der S-Bahnanbindung des Flughafens in der letzten Legislaturperiode eine Reihe wichtiger Projekte realisiert bzw. vorangetrieben worden.

Die Entwicklung der Hamburger Wirtschaftsstruktur mit dem weit überproportionalen Bedeutungsgewinn des Dienstleistungssektors stellt neue Aufgaben. Gerade Dienstleistungsbetriebe sind hochgradig mobil und potenziell abwanderungsfähiger – die Sogwirkung Berlins auf die Medienunternehmen ist hier prominentes Beispiel und Warnung zugleich. Die anhaltende Konzentrations- und Fusionswelle in der Unternehmenslandschaft droht mit einer Verlagerung der Entscheidungskompetenz

und nachfolgend von Arbeitsplätzen in andere Regionen einherzugehen.

Das Metropolen-Dreieck Hamburg-Berlin-Kopenhagen/Malmö als Kraftzentrum in Nordeuropa eröffnet herausragende Chancen, stellt aber zugleich große Herausforderungen. Es gilt deshalb, die Attraktivität Hamburgs durch Ausschöpfung aller Möglichkeiten einer aktiven Standortpolitik zu steigern, damit sich die zu Beginn der 90er Jahre aufgezeigte Perspektive einer europäischen Aufsteigerregion Schritt für Schritt realisiert.

Dazu hat unsere Handelskammer als **Ergebnis einer repräsentativen Umfrage** unter unseren Mitgliedsunternehmen und der intensiven Beratung in den Gremien 63 Einzelforderungen aus verschiedenen Politikfeldern formuliert. Dabei haben wir uns bei der Gliederung an den Prioritäten orientiert, die die Unternehmen den einzelnen Politikfeldern zugeordnet haben. Als wichtigste Bereiche wurden genannt die Verkehrspolitik (72 Prozent der Unternehmen sehen hier vordringlichen Handlungsbedarf), die Innere Sicherheit (62 Prozent), die Wirtschafts- und Strukturpolitik (52 Prozent), die Reform der Behördenstruktur (50 Prozent) und die Finanzpolitik (45 Prozent). Die bedeutende Rolle des Themas Innere Sicherheit wird dadurch unterstrichen, dass von den 10 dringlichsten Einzelforderungen, nach denen in einem zweiten Schritt gefragt wurde, die Hälfte aus diesem Bereich stammt.

Für einen raschen Überblick sind die politischen Prioritäten der Hamburger Wirtschaft nach Politikfeldern und Einzelforderungen, das Ergebnis der Umfrage sowie die Gesamtheit der Forderungen nachfolgend dem ausführlichen Text des Standpunktepapiers vorangestellt.

2. Politische Prioritäten der Hamburger Unternehmen

Politikfelder

1. Verkehrspolitik
2. Innere Sicherheit
3. Wirtschafts- und Strukturpolitik
4. Reform der Behördenstruktur
5. Finanzpolitik

11. Leistungsfähigkeit des Ringes 2 durch Kreuzungsausbau verbessern (S. 12)

12. Kommunale Aufgaben privatisieren (S. 31)

13. Stadtentwicklungsbehörde und Baubehörde zusammenlegen (S. 27)

Einzelforderungen

1. **Plan- und Genehmigungsverfahren weiter beschleunigen und entbürokratisieren (S. 24)**
2. **Sauberkeit der Stadt verbessern (S. 20)**
3. **Organisierte Kriminalität energisch bekämpfen (S. 21)**
4. **Keine rechtsfreien Räume dulden (S. 21)**
5. **Schuldenstand reduzieren (S. 30)**
6. **Straftaten konsequent verfolgen (S. 21)**
7. **Anzahl der Behörden verringern (S. 27)**
8. **Innerstädtischen Straßenverkehrsring 3 durchgehend vierspurig ausbauen (S. 12)**
9. **Abgaben und Gebühren senken (S. 24)**
10. **Polizei effizienter strukturieren, adäquat ausstatten und von nicht-hoheitlichen Aufgaben entlasten (S. 21)**

Gesamtergebnis der Umfrage zur Bürgerschaftswahl 2001

Im Rahmen einer repräsentativen Umfrage sind 1.673 Hamburger Unternehmen befragt worden. Es wurden 630 Rückläufer ausgewertet, das entspricht einer Quote von knapp 38 v. H.

Beim Block »Politikfelder« durften bis zu 5 Felder angekreuzt werden. Die Zahlen der Nennungen (absteigend geordnet) verteilen sich wie folgt:

Politikfelder	Nennungen (absolut)	Anteile der 630 Unternehmen, die dieses Politikfeld als prioritär ansehen. (in v. H.)
Verkehrspolitik	455	72,22
Innere Sicherheit	393	62,38
Wirtschafts- und Strukturpolitik	326	51,75
Reform der Behördenstruktur	313	49,68
Finanzpolitik	285	45,24
Schulpolitik	261	41,43
Stadtentwicklungspolitik	230	36,51
Berufliche Bildung	155	24,60
Hochschulpolitik	114	18,10
Regionalkooperation	89	14,13

Bei den Einzelforderungen zu den Politikfeldern durften maximal 10 Felder angekreuzt werden. Die Zahlen der Nennungen (absteigend geordnet) verteilen sich wie folgt:

Einzelorderungen	Nennungen (absolut)	Anteile der 630 Unternehmen, die diese Einzelforderung als prioritär ansehen. (in v. H.)
Plan- und Genehmigungsverfahren weiter beschleunigen und entbürokratisieren	360	57,14
Sauberkeit der Stadt verbessern (beispielsweise durch Einführung von »GraffitiWatchern« nach Vorbild der »WasteWatcher«)	314	49,84
Organisierte Kriminalität energisch bekämpfen	308	48,89
Keine rechtsfreien Räume dulden	291	46,19
Schuldenstand reduzieren	278	44,13
Straftaten konsequent verfolgen	278	44,13
Anzahl der Behörden verringern	260	41,27
Innerstädtischen Straßenverkehrsring 3 durchgehend vierspurig ausbauen	234	37,14
Abgaben und Gebühren senken	232	36,83
Polizei effizienter strukturieren, adäquat ausstatten und von nicht-hoheitlichen Aufgaben entlasten	209	33,17
Leistungsfähigkeit des Ringes 2 durch Kreuzungsausbau verbessern	208	33,02
Kommunale Aufgaben privatisieren	206	32,70
Stadtentwicklungsbehörde und Baubehörde zusammenlegen	199	31,59
Begabte Schüler in gleichem Maße wie leistungsschwache Schüler fördern	174	27,62
Parkplatzangebot in der Innenstadt vergrößern	170	26,98
Eigenes Schulfach »Wirtschaft« einführen	168	26,67
U-/S-Bahn-Netz ausbauen	162	25,71
Zusammenarbeit zwischen Hochschulen und Wirtschaft fördern	160	25,40
Preisgünstige und umweltverträgliche Energieversorgung sichern	156	24,76
Geplantes Verbandsklagerecht für Umweltorganisationen nicht einführen	146	23,17
Technologische Zukunftsfelder nachhaltig stärken	146	23,17
Ausbildungsberufe an Bedarf der Unternehmen und Leistungsvermögen der Schulabgänger anpassen	146	23,17
Investitionsquote im Hamburger Haushalt deutlich steigern	145	23,02
Von jeder Art von Ausbildungsplatzabgabe klar distanzieren	144	22,86
Neuverschuldung auf Null zurückführen	138	21,90
Verbindung zwischen HafenCity und Innenstadt attraktiv gestalten	128	20,32

Einzelorderungen	Nennungen (absolut)	Anteile der 630 Unternehmen, die diese Einzelforderung als prioritär ansehen. (in v. H.)
Verwaltungseinrichtungen der norddeutschen Länder zusammenlegen (z.B. Statistische Landesämter, Obergerichte)	122	19,37
Vorrat an gewerblichen Bauflächen erhöhen	117	18,57
Schulzeit bis zum Abitur auf 12 Jahre verkürzen	115	18,25
Bereiche Berufsbildung, Verkehr und Umwelt der Wirtschaftsbehörde zuordnen	114	18,10
Zusammenarbeit mit den Nachbargebieten durch konkrete Projekte und Maßnahmen intensivieren	106	16,83
Zentrale Standorte für den Einzelhandel sichern	105	16,67
Wohnungsangebot für junge Familien ausweiten	98	15,56
Wettbewerbsorientiertes Marketing der Metropolregion Hamburg nachdrücklich unterstützen	93	14,76
Neue Technologieparks in der Nähe zu Hochschul- und Forschungseinrichtungen einrichten	92	14,60
Wettbewerb unter Hochschulen ermöglichen	88	13,97
Standorte für flächenintensive und emittierende Betriebe sichern und neu ausweisen	87	13,81
Kreuzfahrtterminal in der HafenCity bauen	82	13,02
Internationalisierung der Studieninhalte vorantreiben	71	11,27
Genehmigungspraxis für Events unbürokratischer handhaben	68	10,79
Fahrrinne der Unterelbe weiter vertiefen	67	10,63
Zentrale Abschlussprüfungen einführen	60	9,52
Straßenbahn bauen	54	8,57
Den Studierenden »Investitionsgutscheine« für ihre Ausbildung aushändigen und gleichzeitig Kostenbeiträge für das Studium einführen	43	6,83
Kulturförderung von institutioneller Förderung auf Projektförderung umstellen	40	6,35
Kulturpolitisches Leitbild für das »Kulturunternehmen Hamburg« entwickeln	35	5,56
Sonstige Forderungen	20	3,17
Schulfinanzierung langfristig von Steuern auf Bildungsgutscheine sozialverträglich umstellen	14	2,22

3. Einzelforderungen auf einen Blick

Verkehrspolitik

1. Innerstädtische Straßenringe 2 und 3 komplettieren	12
2. Innerstädtische Verkehrsengpässe beseitigen	13
3. Äußeres Straßenringsystem schaffen	14
4. Planungen für die A 26 in Hamburg schnellstmöglich aufnehmen	14
5. Für eine Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg-Berlin eintreten	14
6. Weitere Fahrrinnenanpassung der Unterelbe in Angriff nehmen	15
7. Hafenufersperre voranbringen	16
8. Wirtschaftsverkehr nicht weiter einschränken	17
9. Belange des Wirtschaftsverkehrs beim Bau der Straßenbahn angemessen berücksichtigen	17
10. Bau von Quartiersgaragen verstärken	17
11. Stellplatzabgabe abschaffen	19

Innere Sicherheit

12. Sauberkeit der Stadt verbessern	20
13. Korruption und organisierte Kriminalität rigoros bekämpfen	21
14. Keine rechtsfreien Räume dulden und Straftaten konsequent verfolgen	21
15. Polizei effizienter strukturieren und adäquat ausstatten	21
16. Polizei von nicht-hoheitlichen Aufgaben entlasten	21
17. Kriminalprävention stärken	22
18. Offene Drogenszene effektiver bekämpfen	22

Wirtschafts- und Strukturpolitik

19. Plan- und Genehmigungsverfahren weiter beschleunigen und entbürokratisieren	24
20. Abgaben und Gebühren senken	24
21. Wirtschaftsfreundliches Klima fördern	24
22. Hamburger Hafen bedarfsgerecht erweitern	24
23. Mittelstandsförderung neu strukturieren	24
24. Kernkompetenzen in der Medien- und in der Finanzwirtschaft verteidigen	25
25. Centers of Excellence schaffen	25
26. Nutzung der Wasserstofftechnologie fördern	25
27. Pilot-Projekte für E-Business-Anwendung schaffen	25
28. Kulturpolitische Instrumente optimieren	26
29. Verbandsklagerecht aufgeben	26

Reform der Behördenstruktur

30. Anzahl der Behörden von 11 auf 7 in der Endstufe verringern	27
31. Behörden neu strukturieren	27
32. Umstrukturierung zur Aufgabenkritik, Effizienzsteigerung und Wirtschaftsförderung nutzen	29

Finanzpolitik

33.	Schuldenstand reduzieren	30
34.	Kommunale Aufgaben privatisieren	31
35.	Öffentliche Unternehmen wirklich privatisieren	31
36.	Investitionsquote im Hamburger Haushalt deutlich steigern	31

Schulpolitik

37.	Begabtenförderung stärken	33
38.	Schulfach Wirtschaft einführen	33
39.	Zentrale Abschlussprüfungen und Abitur nach zwölf Jahren realisieren	33
40.	Schul-TÜV einführen	33

Stadtentwicklungspolitik

41.	Vorrat an gewerblichen Bauflächen erhöhen	34
42.	Strategisches Gewerbeflächenentwicklungskonzept weiter entwickeln	35
43.	Leitlinien für Gewerbeflächenausweisung formulieren	35
44.	Standorte für emittierende Betriebe sichern und entwickeln	35
45.	Herausforderung HafenCity meistern	35
46.	Veranstaltungen im öffentlichen Raum erleichtern	36
47.	Technologieparks einrichten	36
48.	Zentrale Standorte für den Einzelhandel sichern	36
49.	Zentrensystem durch Straßenmanagement weiter entwickeln	36
50.	Wohneigentum für junge Familien fördern	37
51.	Soziale Stadtteilentwicklung stärker mit kleinräumiger Wirtschaftsförderung verknüpfen	37

Berufliche Bildung

52.	Berufsschulunterricht verdichten	39
53.	Lehrstellenpotenzial in IT-Berufen voll ausschöpfen	39
54.	Neue Ausbildungsberufe forcieren und Einsteigerberufe auf Landesebene einführen und erproben	39
55.	Vollzeitschulische berufliche Bildungsgänge abschaffen	39
56.	Berufspraktikanten-Modell fördern	39

Hochschulpolitik

57.	Entstaatlichung vorantreiben	41
58.	Unbeschränkte Fachaufsicht entfallen lassen	41
59.	Zusammenspiel von Wirtschaft und Wissenschaft stärken	41
60.	Werbung für den Wissenschaftsstandort Hamburg intensivieren	41

Regionalkooperation

61.	Regionale Großprojekte gemeinsam planen, projektieren, umsetzen	43
62.	Verwaltungseinrichtungen zusammenlegen	43
63.	Regionalmarketing durch Politik und Verwaltung unterstützen	43

4. Forderungen an die Hamburger Politik

4.1 Verkehrspolitik

a) Verkehrsinfrastruktur

Das Verkehrsvolumen in der Metropolregion Hamburg hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Gerade bei den Seehafen-Hinterlandverkehren wird dieses Verkehrswachstum – wenn man den Prognosen Glauben schenkt – auf hohem Niveau anhalten. Die zentrale Rolle, die Hamburg als Überseehafen, Verkehrsdrehscheibe und Logistik- und Distributionszentrum im Norden Mitteleuropas spielt und behalten soll, muss sich auch in der regionalen Verkehrsinfrastruktur widerspiegeln.

Die im Dezember 2000 vom Senat beschlossene Verkehrsentwicklungsplanung trägt zwar mehr als die vorangegangenen Planungen den Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs Rechnung. Gleichwohl bleibt festzustellen, dass zwischen dem mehrfach genannten Ziel, den Wirtschaftsverkehr in unserer Stadt zu verbessern und den konkret geplanten Maßnahmen nach wie vor eine erhebliche Lücke klafft. Für die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in der Metropolregion Hamburg ist dabei ein funktionsfähiger öffentlicher Personennahverkehr unverzichtbar, der zugleich die notwendigen Infrastrukturkapazitäten für den Wirtschaftsverkehr schafft.



Deshalb fordert unsere Handelskammer:

⇒ **Innerstädtische Straßenringe
2 und 3 komplettieren**

Mit der im Dezember 2000 verab-

schiedeten Verkehrsentwicklungsplanung wurde mit dem Ausbau des Ringes 3 sowie der Engpassanalyse des Ringes 2 ein Schritt in die Richtung anforderungsgerechten Ausbaus des Stra-



Transrapid



© HANDELSKAMMER HAMBURG



Bennetzes getan. Die Ringe könnten und sollten in viel stärkerem Maße als heute zur Verkehrsabwicklung beitragen und die Innenstadt entsprechend entlasten. Auch das Zusammenwachsen von HafenCity und Kernstadt wird angesichts der heutigen Belastung der Ost-West-Straße anders nicht zu bewältigen sein. Neben dem geplanten Lückenschluss des Ringes 3 zwischen der K 80 und Höltigbaum im Osten Hamburgs ist auch ein vierstreifiger Ausbau des Kronstiegs zwischen Kronstiegtunnel und Langenhorner Chaussee dringend geboten. Im Abschnitt zwischen Saseler Chaussee (B 431) und Bargtheider Straße (B 75) sollten zumindest die Aufstellbereiche vor den Hauptkreuzungen vierstreifig ausgebaut werden.

Eine nachhaltige Leistungssteigerung des Ringes 2 ist nur durch die Aufhebung der Niveaugleichheit an Kreuzungen durch Tunnel- und Brückenbauwerke herbeizuführen. Betroffen sind

hier insbesondere die höchst belasteten Kreuzungen Doormannsweg/Fruchtallee; Habichtstraße/Bramfelder Straße sowie Wandsbeker Allee/Wandsbeker Marktstraße. Die in der Verkehrsentwicklungsplanung angekündigte Prüfung unter Berücksichtigung städtebaulicher verträglicher Lösungen muss deshalb schnellstmöglich durchgeführt und anschließend die Maßnahmen in Angriff genommen werden.

⇒ *Innerstädtische Verkehrsengpässe beseitigen*

Die drängendsten Verkehrsengpässe im innerstädtischen Straßennetz müssen beseitigt werden. So ist die Sengelmannstraße, die vierstreifig ausgebaut werden soll, in der gleichen Form in die Saarlandstraße weiterzuführen und dieser Straßenzug an den Ring 2 anzubinden. Zur Verkehrsentslastung der Hamburger Kernstadt sind insbesondere die Verkehrsknotenpunkte Kreuzung Volksparkstraße-Sportplatzring/ Kieler Straße,

Siemersplatz und Kreuzung Winterhuder Weg-Lerchenfeld/Hamburger Straße-Mundsburger Damm anforderungsgerecht auszubauen. In allen drei Fällen sollte eine niveaufreie Kreuzungsführung angestrebt werden.

Unverzichtbare Ausbaumaßnahmen ergeben sich auch für die überregionale Verkehrsinfrastruktur:

⇒ **Äußeres Straßenringsystem schaffen**

Zu einem geschlossenen äußeren Ring- und Tangentensystem gehören die Hafenspanne, eine östliche und eine westliche Umfahrung Hamburgs, wie es der Bundesverkehrswegeplan vorsieht, sowie ein nördlicher Verbindungsring zwischen A 1 und A 7. Für dieses Ringsystem ist entschieden einzutreten.

⇒ **Planungen für die A 26 in Hamburg schnellstmöglich aufnehmen**

Nachdem in Niedersachsen bereits erste Baumaßnahmen auf dem Streckenabschnitt zwischen Stade und Horneburg durchgeführt worden sind, müssen auch in Hamburg die Planungen für den dritten Bauabschnitt schnellstmöglich aufgenommen werden. Dabei sind die A 26 und die geplante Ortsumgehung Finkenwerder unabhängig voneinander zu realisieren, da sie eine unterschiedliche Erschließungswirkung haben. Die A 26 dient vor allem der Erschließung des niedersächsischen Unterelberaumes, die Ortsumgehung Finkenwerder soll angesichts der Erweiterung des EADS-Werkes insbesondere die Ortsdurchfahrt Finkenwerder entlasten.

⇒ **Für eine Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg-Berlin eintreten**

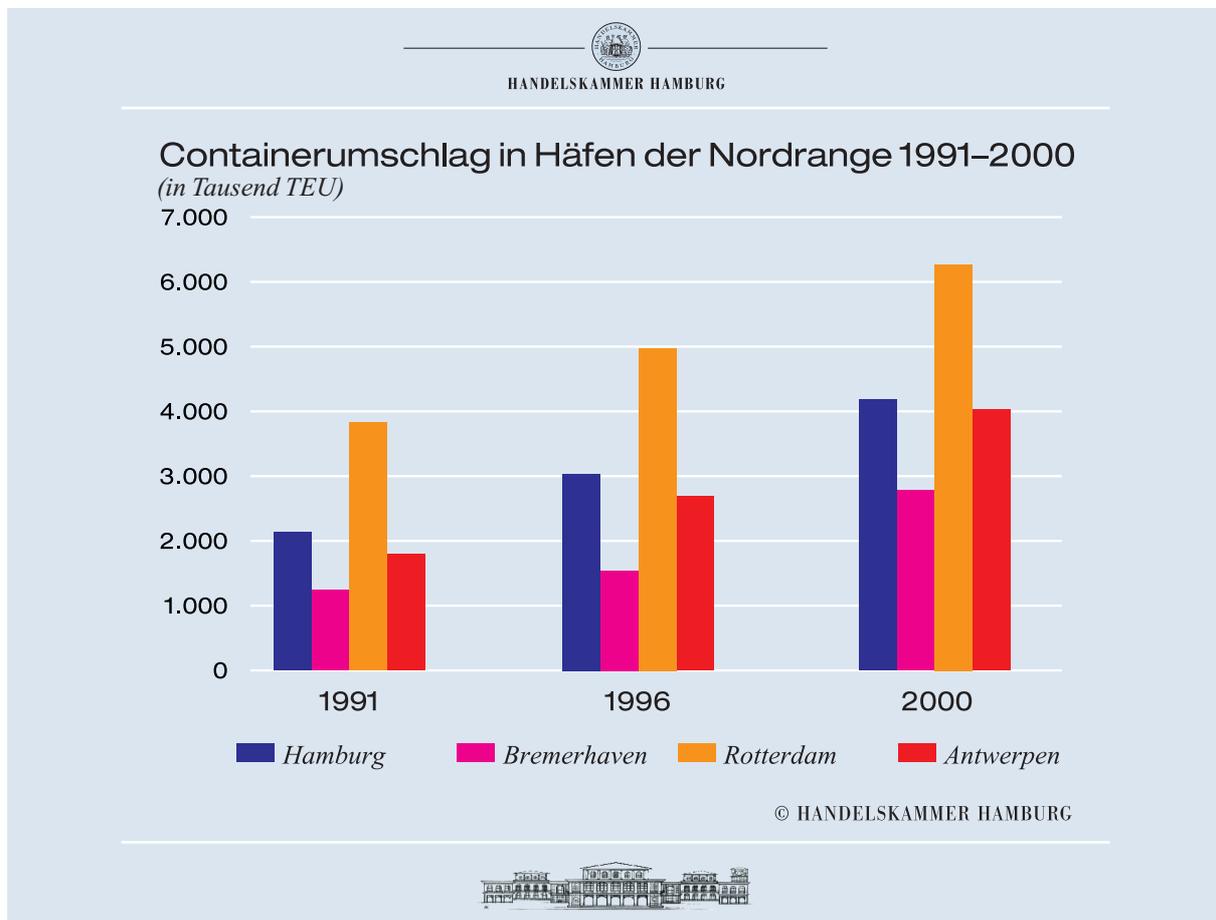
Zwischen Hamburg und Berlin muss eine spurgebundene Hochgeschwindigkeitsverbindung geschaffen werden, bei der die Fahrzeit in die Nähe einer Stunde rückt. Die vorgesehene Ertüchtigung der bestehenden Strecke kann zwar zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrzeit führen. Aufgrund der Mischnutzung mit Regional- und Güterverkehren wird dadurch aber keine nachhaltige

und signifikante Verkehrsverlagerung im Personenverkehr möglich. Angesichts der zunehmenden Hinterlandverkehre im Zu- und Ablauf zum Hamburger Hafen ist auch eine Kapazitätserhöhung auf der Schiene für den Güterverkehr Richtung Berlin dringend geboten, die nur durch Verkehrstrennung zu erreichen ist. Aus diesem Grund ist eine neue Hochgeschwindigkeitsverbindung für den Personenverkehr unverzichtbar. Im Rahmen eines neu zu schaffenden Hochgeschwindigkeitsnetzes in Europa zwischen Amsterdam-Warschau und Stockholm-Budapest (s. S. 13) ist deshalb der Bau des Transrapid Hamburg-Berlin als Ausgangsstrecke dieses Netzes zu realisieren. Gemeinsam mit den Nachbarländern ist der Senat aufgefordert, gegenüber dem Bundesverkehrsministerium für die Wiederaufnahme der Transrapid-Planung einzutreten und einen eigenen substanziellen Beitrag zu einer Realisierung anzubieten. Ein endgültiger Verzicht auf den Transrapid hätte zur Folge, dass Hamburg keine schnelle Bahnanbindung an die Intercontinental-Flughäfen Amsterdam, Kopenhagen und Berlin-Brandenburg International besäße. In diesem Fall müsste die Rolle des Hamburger Flughafens überdacht und – zur Schaffung der nach 2020 erforderlichen Kapazitäten – auch die »Option Kaltenkirchen« erneut aufgegriffen werden.

b) Hafen

Deutschlands größter Seehafen konnte in den vergangenen Dekaden durch die Integration Skandinaviens in die EU sowie durch die politische und ökonomische Öffnung Osteuropas seine Position als Transferkreuz der Handelsströme zwischen Nord und Süd einerseits sowie Ost und West andererseits dynamisch weiterentwickeln. Als bedeutendstes maritimes Logistikzentrum in Nord-europa ist der Hamburger Hafen eine der Säulen der regionalen Wirtschaft. Auch angesichts der 140.000 direkt und indirekt

vom Hafen abhängenden Arbeitsplätze ist die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens eine der herausragenden Aufgaben der Hamburger Infrastrukturpolitik. Trotz intensiven Wettbewerbs mit den ebenfalls leistungsfähigen Westhäfen und Erwartung eines dritten Containerhafens an der deutschen Nordseeküste verfügt der Hamburger Hafen über eine gute Basis, um sich auch weiterhin als das »Tor zur Welt« behaupten zu können. Dies setzt aber umfassende Aktivitäten voraus, auch um der internationalen Schifffahrt die notwendige Planungssicherheit zu geben.



Deshalb fordert unsere Handelskammer:

⇒ *Weitere Fahrrinnenanpassung der Unterelbe in Angriff nehmen*

Die Parameter für die letzte Fahrrinnenanpassung der Unterelbe sind vor über 10 Jahren festgelegt worden. Sie basieren auf einem Containerschiff der dritten Generation mit einer Tragfähigkeit von etwa 4.000 TEU. Vor dem

Hintergrund der zwischenzeitlichen Schiffsgrößenentwicklung muss sichergestellt werden, dass die existierenden und bestellten Containerschiffe der fünften Generation mit einem Tiefgang von ca. 14,80 m und einer Transportkapazität von bis zu 12.000 TEU Hamburg ohne Einschränkungen anlaufen können. Die Begutachtung der Auswirkungen der letzten Fahrrinnen-

anpassung sollte daher schnellstmöglich abgeschlossen werden. Ein neues Planfeststellungsverfahren für eine neue weitere Fahrrinnenanpassung ist im Anschluss daran zügig einzuleiten.

⇒ ***Hafenquerspange voranbringen***

Dieses Autobahnprojekt hat für Hamburg höchste Priorität, weil mit dem Wachstumsschub, der ab 2002 mit Inbetriebnahme des Containerterminals Altenwerder zu erwarten ist, das Straßennetz im Hafen an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit stößt. Darüber hinaus wird die jetzt schon überlastete Ost-West-Straße mit der zunehmenden Nutzung der HafenCity zu einem immer stärkeren Nadelöhr. Linienbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren müssen mit größtmöglicher Unterstützung des Senats vorangetrieben werden.

c) Innerstädtischer Wirtschaftsverkehr

Der reibungslose Ablauf des Straßenverkehrs ist für Hamburgs Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Grundsätzlich wird diese Einstellung auch von der Hamburger Politik mitgetragen. Die Realität sieht dagegen häufig anders aus. Das Grundgerüst des Hamburger Straßennetzes, das so genannte Vorbehaltsnetz, ist in der Vergangenheit ausgehöhlt worden, obwohl bereits rund ein Drittel des Hamburger Straßennetzes verkehrsberuhigt ist. Im Zuge der Ordnung des ruhenden Verkehrs und des verstärkten Ausbaus von Radwegen kommt es zunehmend zu Stellplatzverlusten. Die Bedarfe des motorisierten Wirtschaftsverkehrs bleiben dabei häufig auf der Strecke. Alle Prognosen gehen davon aus, dass vor allem der Wirtschaftsverkehr in den nächsten Jahren weiter steigen wird, nicht zuletzt und gerade bei Ausweitung des E-Commerce wegen der dazu erforderlichen Logistik. Weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie der Abbau von Stellplätzen behindern daher die wirtschaftliche Entwicklung unserer Stadt.

Deshalb fordert unsere Handelskammer:

⇒ *Wirtschaftsverkehr nicht weiter einschränken*

Über Jahrzehnte folgte die Hamburger Verkehrspolitik dem Motto »Der beste Straßenbau ist der Rückbau«. Mit der massiven Verkehrseinschränkung im Grindelhof zeigte sich einmal mehr, dass eine solche Verkehrspolitik gravierende Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung hat und somit im krassen Gegensatz zur offiziellen Wirtschaftspolitik des Senats steht. Deshalb darf das ohnehin geschrumpfte Vorbehaltsnetz auf keinen Fall weiter eingeschränkt werden. Für weitere Begehrlichkeiten aus den Bezirken in Form von Tempo 30 und Straßenrückbauten ist abseits reiner Wohngebiete kein Raum mehr. Fördermaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr sind mit den Anforderungen an den Wirtschaftsverkehr und die Gewerbestandorte in Einklang zu bringen. Gleich-

ches gilt für den Radwegebau. Der Bau des stadtteilübergreifenden Veloroutennetzes ist aus Sicht der Wirtschaft überdimensioniert und entspricht bei weitem nicht dem tatsächlichen Bedarf. Dem Taxenverkehr als Teil des ÖPNV ist eine bedarfsgerechte Infrastruktur zur Verfügung zu stellen; dazu gehört auch die grundsätzliche Mitbenutzung von Bussonderspuren.

⇒ *Belange des Wirtschaftsverkehrs beim Bau der Straßenbahn angemessen berücksichtigen*

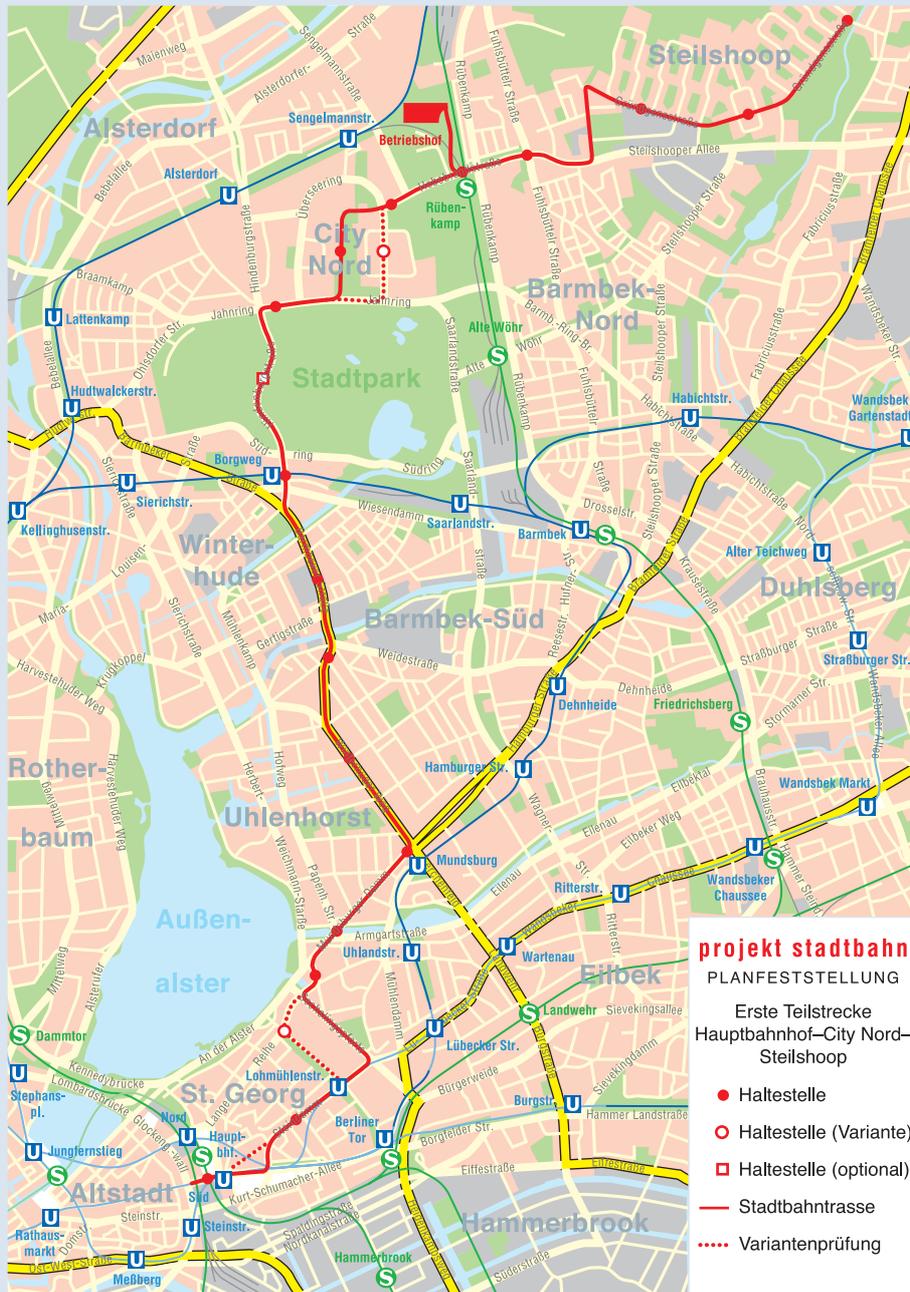
Die Planungen für den Bau der Straßenbahn sind an die Belange des Straßenverkehrs anzupassen. Eine Reduzierung der inneren Fahrbahnbreiten im Bereich der vierspurigen Straßen auf eine Breite von 3 m ist aus der Sicht der Hamburger Wirtschaft nicht tragbar, da es hierdurch zu einer deutlichen Leistungsreduzierung der betroffenen Hauptverkehrsstraßen kommt. Die Hamburger Wirtschaft fordert einen durchgängigen Fahrbahnquerschnitt von 3,25 m, der durch Umplanungen oder die Wahl schmalerer Straßenbahnwagen realisiert werden kann. Durch die Straßenbahn muss es auch zu einer erheblichen Verkehrszunahme im ÖPNV und der damit einhergehenden Entlastung des Straßenverkehrs kommen; ein reiner Fahrgastwechsel vom Bus auf die Bahn würde die hohen Investitionen nicht rechtfertigen. Vor dem Hintergrund notwendiger Anreize zugunsten wettbewerblicher Strukturen und einer Deckelung der Zuschüsse für den ÖPNV ist der Betrieb der geplanten Straßenbahn öffentlich auszuschreiben.

⇒ *Bau von Quartiersgaragen verstärken*

An Standorten mit hohem Parkdruck und begrenzten Platzverhältnissen im öffentlichen Straßenraum ist der Bau von Quartiersgaragen zu verstärken. Die frei werdenden Flächen sollten der örtlichen Wirtschaft in angemessenem Rahmen zur Anlieferung sowie für Kurzparker zur Verfügung gestellt werden. Auf keinen Fall darf der Bau von Quartiersgaragen dazu führen, gleich-



Erster Streckenabschnitt der Straßenbahn



Karte mit freundlicher
 Genehmigung der
 Baubehörde Hamburg



zeitig erforderliche Kurzparkplätze in öffentlichen Straßen abzubauen. Die vorhandenen Stellplätze bedürfen im Interesse der örtlichen Wirtschaft einer effizienten Bewirtschaftung.

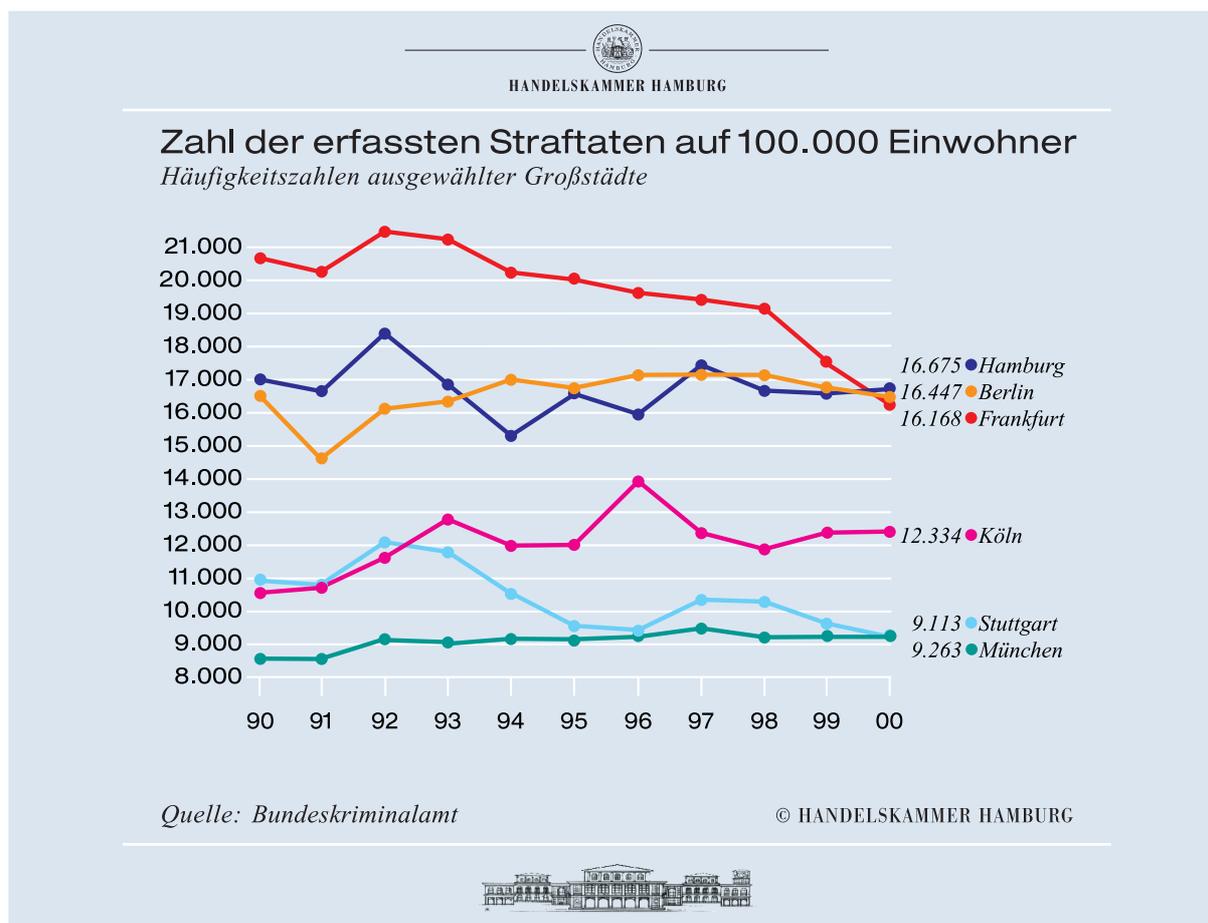
⇒ ***Stellplatzabgabe abschaffen***

Die kürzlich erfolgte Senkung der Ausgleichsbeiträge für den Bau von Stellplätzen im Rahmen der Stellplatzverpflichtung ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung. Ziel muss es aber letztendlich sein, Ausgleichsbeträge bei infolge des Abminderungsgebots nicht errichteten Stellplätzen vollständig abzuschaffen. Sie führen heute insbesondere in der inneren Stadt zu Attraktivitätsverlusten bei Büroräumen für Dienstleister und beeinträchtigen die Funktionalität von Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben. Es werden damit unerwünschte Anreize gegeben, auf Streulagen und nicht integrierte Standorte auszuweichen, die in der Regel keine entsprechende ÖPNV-Anbindung besitzen. Die vorhandenen Ablösebeiträge aus der Stellplatzverpflichtung müssen in erster Linie tatsächlich zur Herstellung von Stellplätzen eingesetzt werden.

4.2 Innere Sicherheit

Im Jahre 2000 wurden in Hamburg 284.272 Straftaten registriert. Diese Zahl entspricht etwa dem Mittelwert der letzten zehn Jahre und belegt zugleich, dass sich die Kriminalität auf nahezu gleichem Niveau eingependelt hat. Mit 16.675 Straftaten auf 100.000 Einwohner liegt Hamburg jetzt an der Spitze deutscher Großstädte vor Berlin und Frankfurt/Main. Auffällig und beunruhigend sind der drastische Anstieg der Straßenraube und die steigende Zahl der

Gewalttaten durch Jugendliche. Auch Sicherheit ist ein Standortfaktor. Mehr Kriminalität belastet die Volkswirtschaft. Am Beispiel der Versicherungswirtschaft wird deutlich, wie diese Kosten direkt auf die Bürger durchschlagen. Kriminalität ist Hamburgs Attraktivität abträglich. Für ein sicheres und damit auch in dieser Hinsicht wettbewerbsfähiges Hamburg ist eine spürbare Verbesserung der Rahmenbedingungen erforderlich, damit Anspruch und Wirklichkeit nicht länger auseinander klaffen.



Deshalb fordert unsere Handelskammer:

⇒ **Sauberkeit der Stadt verbessern**

Das Sicherheitsempfinden der Menschen wird nicht nur durch Kriminalität beeinträchtigt, sondern zunehmend auch durch die Unwirtlichkeit von Teilen unserer Stadt. Wo Menschen sich nicht wohl fühlen, steigt ihr Unsicherheitsgefühl. Der zunehmenden Unwirtlichkeit in Straßen und auf Plätzen muss

auch Hamburg mit einem entsprechenden Regelwerk begegnen wie beispielsweise die Städte München, Stuttgart, Frankfurt und Hannover. In Verbindung mit dem Einsatz eines Sicherheits- und Ordnungsdienstes, der die Einhaltung dieser Vorschriften sicherstellt (»Waste-Watcher«), muss Hamburg der zunehmenden Verwahrlosung von Plätzen und Straßen gezielt entgegenwirken. Hamburg muss seinen Bürgern und

Besuchern signalisieren, dass solche Zustände nicht länger geduldet werden.

⇒ ***Korruption und organisierte Kriminalität rigoros bekämpfen***

Ein verfallendes Werteempfinden und abnehmendes Rechtsbewusstsein begünstigen Korruption. Durch noch strengere Überwachungsmechanismen und härtere Strafen muss dieser Entwicklung im privaten und öffentlichen Bereich Einhalt geboten werden. Zur wirksamen Bekämpfung von Korruption geeignet ist auch eine verstärkte Rotation auf Sachbearbeiter- und Vorgesetztenenebene in allen korruptionsgefährdeten Vergabe- und Genehmigungsbereichen.

Wer korrupt ist, wird erpressbar – ein geradezu idealer Einstieg und Nährboden für das organisierte Verbrechen. Durch organisierte Kriminalität entstehen in Deutschland jährlich Schäden in Milliardenhöhe. Es gilt, diese äußerst gefährliche Art der Kriminalität mit allen Mitteln zu bekämpfen.

⇒ ***Keine rechtsfreien Räume dulden und Straftaten konsequent verfolgen***

Es darf keine Orte geben, an denen die Polizei Straftaten nicht mit letzter Konsequenz verfolgt oder verfolgen kann. Rechtsbrüche dürfen nicht deshalb geduldet werden, weil der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit falsch angewendet wird, weil nicht genügend Einsatzkräfte zur Verfügung stehen oder aus Furcht vor Anschlussgewalttaten der militanten Sympathisantenszene, der man nicht Herr zu werden glaubt. Straftaten dürfen nicht als »Kavaliersdelikte« heruntergespielt werden. Der altbewährte Grundsatz, Unrecht muss Unrecht bleiben und auch geahndet werden, darf nicht in Frage gestellt werden.

⇒ ***Polizei effizienter strukturieren und adäquat ausstatten***

Die Polizei braucht moderne Organisations- und Führungsstrukturen, um für die wachsenden Herausforderungen besser gerüstet zu sein. Die Einrichtung

von Kriminalkommissariaten ist ein Schritt zu mehr Effizienz. Bei ihrem Prozess der Umstrukturierung muss sich die Polizei aber noch stärker an den Standards orientieren, die sich in der Privatwirtschaft bewährt haben. Für ihre Verwaltung braucht die Polizei moderne Managementmethoden. Entsprechend der Kritik der Düsseldorfer Unternehmensberatungsfirma GMO vom Januar 2000 müssen überflüssige polizeiinterne Projektgruppen abgebaut werden. Um Organisations- und Führungsstrukturen heutigen Anforderungen anzupassen, empfiehlt unsere Handelskammer, weiteren externen unternehmerischen Sachverstand einzuschalten. Neben effizienten Organisations- und Führungsstrukturen benötigt die Polizei eine adäquate, dem heutigen Standard angemessene Ausrüstung, einschließlich kugelsicherer Schutzwesten in ausreichender Anzahl.

⇒ ***Polizei von nicht-hoheitlichen Aufgaben entlasten***

Da die innere Sicherheit vom allgemeinen Zwang zum Sparen nicht ausgenommen ist, ist es um so notwendiger, dass »intelligent« gespart wird. Für mehr Sicherheit in Hamburg ist nicht zwangsläufig mehr Personal erforderlich. Wichtig ist allein, dass das verfügbare Personal optimal zur Kriminalprävention und zur Verfolgung der Straftäter eingesetzt wird. Vor dem Hintergrund eines nach wie vor äußerst angespannten Haushalts muss sich die Stadt auf ihre Kernaufgaben beschränken und diese kostengünstiger bewältigen. Der Grundsatz muss lauten, Tätigkeiten des Staates auf private Anbieter zu übertragen, wo immer dies sinnvoll möglich ist. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs kommt dafür ebenso in Frage wie die Aufnahme von Verkehrsunfällen oder der Einsatz der Polizei bei kommerziellen Großveranstaltungen. Bei hoheitlichen Aufgaben haben deutsche Verkehrsflughäfen im Bereich Passagierkontrollen beispielgebenden Charakter. Ausgliederung von nicht-hoheitlichen Aufgaben setzt Ressourcen für

wichtigere Aufgaben frei. Vorurteilslos und ohne ideologische Schranken muss ein Privatisierungsgebot mit öffentlicher Ausschreibung für alle nicht-hoheitlichen Leistungen verfügt werden. Die bereits im Februar 1999 begonnene Diskussion über die Ausgliederung von Arbeiten muss fortgeführt werden. Gleichzeitig ist zu vermeiden, Aufgaben aus anderen Bereichen zusätzlich auf die Polizei zu übertragen.

⇒ ***Kriminalprävention stärken***

Gute Ergebnisse bei der Strafverfolgung dürfen nicht dazu verleiten, Kriminalprävention zu vernachlässigen. Strafverfolgung und Kriminalprävention müssen auch in Zukunft gleichberechtigt nebeneinander stehen. Polizeiaktionen wie »Wer nichts tut macht mit« sind zu begrüßen. Als solches erkennbares Begleitpersonal in öffentlichen Verkehrsmitteln hat zu spürbarem Rückgang von Straftaten geführt. Dennoch sollte das frühere Angebot des Hamburger Verkehrsverbundes, Gratisfahrten für diejenigen Polizisten zu gewähren, die in Uniform zum Dienst und wieder nach Hause fahren, erneut geprüft und verwirklicht werden. Mehr Sicherheit kann auch erreicht werden durch bessere Ausleuchtung und Videoüberwachung von Bahnhöfen, Haltestellen, Parkplätzen oder anderen neuralgischen Standorten. Prävention ist allerdings nicht allein eine polizeiliche, sondern eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, in die möglichst viele Institutionen, insbesondere Schulen, einzubinden sind. Ansätze der Polizei zur Bildung von Sicherheitspartnerschaften mit Bürgern und Unternehmen müssen intensiviert werden.

⇒ ***Offene Drogenszene effektiver bekämpfen***

Offene Drogenszenen wie am Hauptbahnhof und im Schanzenviertel dürfen nicht länger geduldet werden. Platzverweise sind bestenfalls geeignet, die Drogenszene zeitweise zu zerstreuen. Um Drogenhandel und Drogenmissbrauch wirksam zu bekämpfen, müssen gewerbsmäßige Drogendealer konsequent abgeurteilt und – sofern sie Ausländer sind – konsequent abgeschoben werden. Der Einsatz von Brechmitteln bei Drogendealern zur Beweissicherung, wie er in anderen Bundesländern und Großstädten mit Erfolg praktiziert wird, muss künftig auch in Hamburg möglich sein. Die wiederholte Ergreifung und Überführung von jugendlichen Dealern führt nicht nur zu Frustration unter Polizeibeamten, sondern ist Verschwendung polizeilicher Kapazitäten. Die Justiz muss eine tatzzeitnahe Verurteilung sicherstellen.

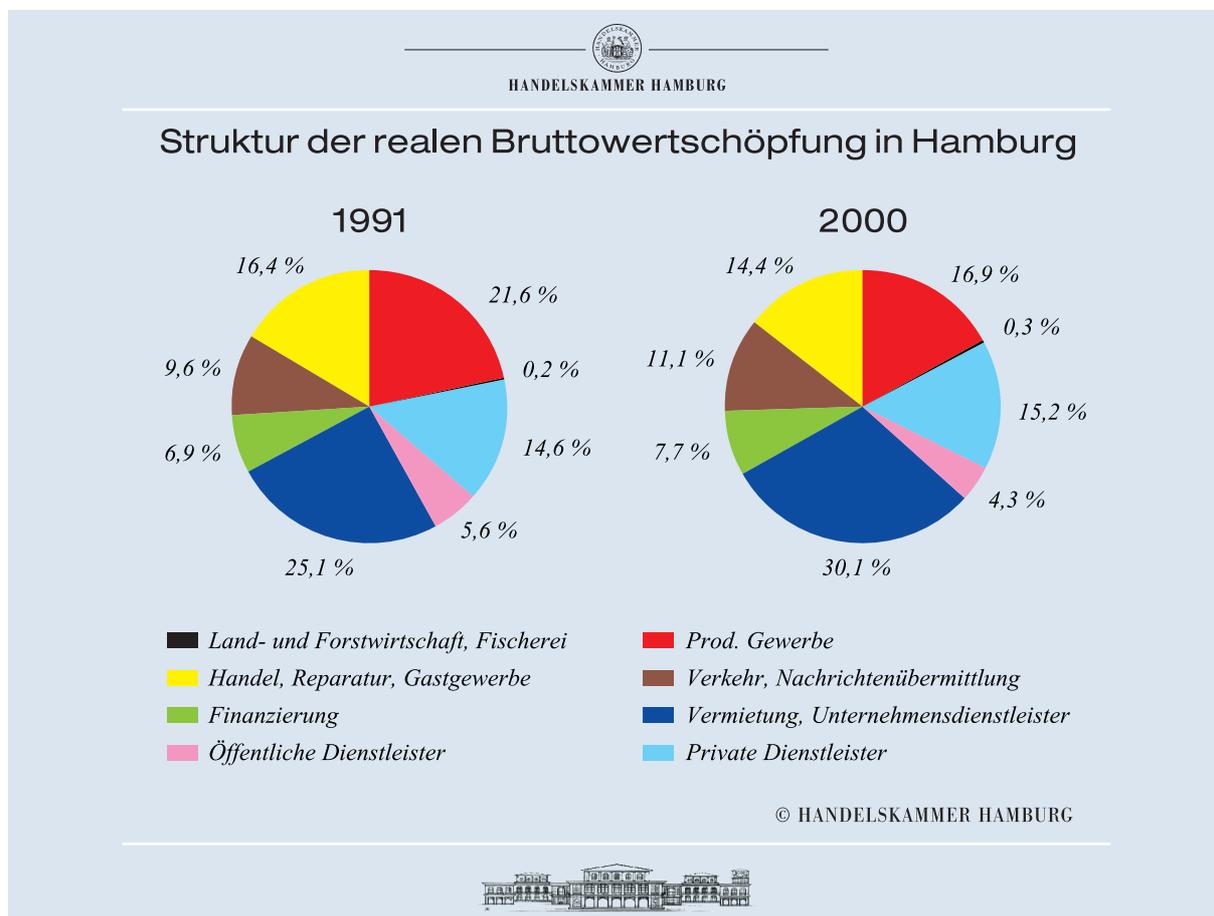
4.3 Wirtschafts- und Strukturpolitik

Die Entwicklungslinien der Hamburger Wirtschaft zeigen die beachtlichen Strukturverschiebungen auf, die auch künftig anhalten werden. Der Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft ist insbesondere in Hamburg rasant vorangeschritten. Der Anteil des produzierenden Gewerbes an der realen Bruttowertschöpfung in Hamburg beträgt 17 Prozent, die »klassischen« Dienstleistungen Handel, Verkehr und Gastgewerbe tragen 25 Prozent bei. Auf die Bereiche Finanzierung, Unternehmens- und private Dienstleister entfallen 53 Prozent. Die Industrie bleibt jedoch Kristallisationskern für die unternehmensbezogenen Dienstleistungen.

Die »modernen« Dienstleistungen sind nicht nur relativ, sondern auch absolut Beschäftigungs- und Wachstumsmotor der Hamburger Wirtschaft. Sie sind aber zugleich zu einem erheblichen Teil von der lokalen regionalen Produktion abhängig. Um eine ausreichend ausgewogene Struktur-

entwicklung zu sichern, müssen deshalb den im globalen Wettbewerb wegbrechenden Produktionen neue, wettbewerbsfähigere Industrien folgen. Dies ist glücklicherweise der Fall; zu denken ist an die Luftfahrtindustrie, die Elektronikindustrie, die Medizin- und Umwelttechnik, den Maschinenbau oder die hochwertige Chemieproduktion.

Aufgabe bleibt es aber, das industrielle Standbein weiterhin zu sichern und auszubauen sowie die traditionellen und neuen Dienstleistungsbereiche zu pflegen, von denen nicht wenige relativ standortungebunden operieren können. Dazu bedarf es sowohl der Pflege harter Standortfaktoren (z. B. Steuer- und Gebührensätze, Verfügbarkeit und Preise von Gewerbeflächen) als auch weicher Standortfaktoren (z. B. attraktives Kultur- und Freizeitangebot). Es geht auch darum, die Zentralitätsfunktionen der Metropolregion Hamburg in der Weise zu stärken, dass sie bei Investitionsplänen von überregionalen und vor allem international operierenden Unternehmen als eine der ersten Adressen Europas gehandelt wird.



Deshalb fordert unsere Handelskammer:

⇒ ***Plan- und Genehmigungsverfahren weiter beschleunigen und entbürokratisieren***

Trotz gewisser Verbesserungen lässt sich der Zeitbedarf bei Genehmigungsverfahren durch geeignete Verfahrensabläufe und organisatorische Maßnahmen weiter vermindern – nach einer Umfrage unserer Handelskammer bei betroffenen Unternehmen beträgt die Verfahrensdauer von der Antragstellung bis zur Entscheidung in rund einem Drittel der Fälle noch immer sechs Monate und länger. Zur Verkürzung beitragen können insbesondere die Einschaltung einer geringeren Zahl von Dienststellen (»one stop shop«) und – sofern mehrere Fachbehörden betroffen sind – die Benennung einer konkreten Person als »Lotse« durch das Verfahren, die gegebenenfalls beim Ausfüllen von Formularen hilft. Als Zeitvorgabe für den Abschluss eines Verfahrens sollten maximal 6 Wochen gelten. Gewünscht werden auch kürzere und prägnantere Genehmigungsbescheide.

⇒ ***Abgaben und Gebühren senken***

Mit einem Gewerbesteuer-Hebesatz von 470 von 100 nimmt Hamburg bei der Gewerbesteuerbelastung weiterhin eine Spitzenposition ein, die auch 110 Punkte über dem im Rahmen der Unternehmenssteuerreform für die faktische Gewerbesteuerbefreiung der Personengesellschaften angesetzten Wert liegt. Ein Gewerbesteuer-Hebesatz um 400 von 100 wäre deshalb ein Beitrag, Hamburg hier in einem wirtschaftsklimatisch günstigeren Mittelfeld zu platzieren. Gleiches gilt für die Grundsteuer-Hebesätze (siehe auch 3.4). Maßstab der Gebühren für öffentliche Leistungen muss das wirtschaftliche Prinzip sein, d. h. die Anwendung des Kostendeckungsprinzips setzt die wirtschaftliche effiziente (kostenminimierende) Produktion voraus.

⇒ ***Wirtschaftsfreundliches Klima fördern***
Politik und Verwaltung dürfen in dem Bemühen um ein wirtschaftsfreundli-

ches Klima nicht nachlassen, das in der ansässigen Wirtschaft die entsprechende Anerkennung findet, um imageprägend auch bei auswärtigen Investoren auf Resonanz zu stoßen. Notwendig sind dazu schnelles, unbürokratisches Verwaltungshandeln, praktizierte Welt-offenheit im Umgang mit ausländischen Repräsentanten, Mitarbeitern und Bürgern sowie die Förderung der Technologieakzeptanz, verbunden mit einem klaren Bekenntnis der Politik zum Einsatz neuer Techniken. Vor dem Hintergrund, dass das Verarbeitende Gewerbe den großen Herausforderungen des globalen Wettbewerbs – stellvertretend für die gesamte Volkswirtschaft – mit besonderer Härte ausgesetzt ist, muss den produktionspezifischen Rahmenbedingungen ein besonderer Rang eingeräumt werden. Schließlich ist eine sichere, preisgünstige und umweltverträgliche Energieversorgung zu sichern.

⇒ ***Hamburger Hafen bedarfsgerecht erweitern***

Der internationale Containerverkehr ist von einem anhaltenden Wachstum geprägt, dessen Raten deutlich über denen des Wirtschaftswachstums der beteiligten Volkswirtschaften liegen. Um diesen Verkehrszuwachs an der deutschen Küste aufnehmen zu können, ist neben den Planungen für einen Tiefwasserhafen ein bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden Häfen – also vor allem Hamburgs – vorrangig zu realisieren. Neben der Erweiterung der vorhandenen Terminals und der Inbetriebnahme des Container-Terminals in Altenwerder sind Vorplanungen für ein weiteres Terminal in Moorburg zügig aufzunehmen und die »Erweiterung nach innen« fortzusetzen.

⇒ ***Mittelstandsförderung neu strukturieren***

Die bestehenden Förderprogramme der Freien und Hansestadt Hamburg werden nur wenig in Anspruch genommen und können aufgrund der Fördervoraussetzungen auch nur sehr begrenzt in Anspruch genommen werden. So wurden

im vergangenen Jahr im Mittelstandsförderprogramm »MFP '93« insgesamt 14 Unternehmen mit insgesamt 273 TDM bezuschusst. Der Fördersatz beträgt 7,5 Prozent bis zu einem maximalen Betrag von 105.000 DM. Die Bemessungsgrundlage beläuft sich auf bis zu 70 Prozent der Investitionskosten, maximal jedoch 1,4 Mio. DM In allen fünf Mittelstandszuschussprogrammen, d. h. inklusive des Existenzgründerprogramms, wurden konsolidiert 106 Anträge mit einer Gesamtzuschuss-Summe von 631,7 TDM bewilligt – 1991 waren es noch 4.144 TDM bei 240 Anträgen. Vor diesem Hintergrund sollten die Zuschussprogramme in einem marktnahen und mittelstandsgerechten Förderprogramm zusammengefasst werden. Dabei ist die Kreditbürgschaft aus unserer Sicht ein geeignetes Fördermittel für den Mittelstand, das auch aktuellen Entwicklungen im Bankensektor gerecht wird.

⇒ ***Kernkompetenzen in der Medien- und in der Finanzwirtschaft verteidigen***

Zur Verhinderung eines Positionsverlusts Hamburgs als führender Medienstandort ist der Kooperationsverbund zwischen Hamburg und Berlin unter dem Begriff »Medientandem Hamburg-Berlin« zu vertiefen. Der Senat sollte angesichts des scharfen Standortwettbewerbs, der trotz Kooperation an der Tagesordnung bleibt, darauf drängen, dass die Regionalförderung auf Bund-Länder-Ebene in Verbindung mit der EU-Förderpolitik überprüft wird. Sinn von Subventionen darf es nicht sein, Arbeitsplätze zwischen Regionen umzuverteilen, ohne neue zu schaffen. Gleichzeitig gilt es, die Attraktivität unserer Stadt für die Medien- und Finanzbranche zu steigern. Die begrenzten Fördermittel Hamburgs für Film- und TV-Produktionen sollten flexibler eingesetzt und dem Mangel an Fachkräften in den Mediensparten muss durch neue Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote begegnet werden. Zum Ausgleich von Kompetenzverlusten in der Finanzwirtschaft sind Initiativen zum Erwerb neuer Kompetenzen als regionales und überregionales Finanzzentrum zu unter-

stützen, z. B. mittels der Erweiterung des Leistungsangebotes der Hamburger Börse durch eine Telekommunikationsbörse.

⇒ ***Centers of Excellence schaffen***

Hamburg benötigt als Kristallisationskerne wirtschaftlicher Entwicklung »Centers of Excellence« im Bereich seiner Forschungsinfrastruktur. Hierbei müssen neue und zukunftsgerichtete Felder mit entsprechendem Potenzial besetzt werden. Einen hervorragenden Ansatzpunkt bieten die Biotechnologie und Medizintechnik, für die es im wissenschaftlichen und im Stiftungsbereich hervorragende Ansatzpunkte gibt. Wir fordern den Senat auf, in Hamburg ein mit internationaler Strahlkraft ausgestattetes Forschungszentrum für Biotechnologie (FZB) in Abstimmung und unter Einbringung der in Hamburg vorhandenen wissenschaftlichen Einrichtungen zu etablieren. Wir sehen darin eine große Chance, neben dem Multimedia-Sektor einen zweiten neuen Sektor mit großer Wirtschaftsdynamik zu attrahieren.

⇒ ***Nutzung der Wasserstofftechnologie fördern***

Die Nutzung des Wasserstoffs als Energieträger hat auf breiter Front begonnen und wird – nicht zuletzt durch den Einsatz der wasserstoffbetriebenen Brennstoffzelle in Straßenfahrzeugen – in den kommenden Jahren rasant zunehmen. Hamburg hat die Chance, sich zu einem Kompetenzzentrum für die Anwendung der Wasserstofftechnologie zu entwickeln. In Hamburg existieren bereits ein breites Know-how und praktische Erfahrung zu diesem zukunftsweisenden Energiepfad. Diese gilt es auszubauen. Der Senat sollte die Bemühungen der Privatwirtschaft intensiv unterstützen, indem er unter anderem seinen Einfluss auf die staatsnahen Betriebe geltend macht, sich an Projekten aktiv zu beteiligen.

⇒ ***Pilot-Projekte für E-Business-Anwendung schaffen***

Um Hamburg bundesweit als innovative Hauptstadt der E-Business-Anwender zu positionieren, werden image-

trächtige und zukunftsweisende Pilot-Projekte in diesem Bereich benötigt, insbesondere in den traditionellen Wirtschaftszweigen. So könnte die digitale Signatur der HK 24 für Anwendungen im öffentlichen Bereich (E-Government) genutzt werden.

⇒ ***Kulturpolitische Instrumente optimieren***

Im Rahmen einer strategischen Kulturpolitik sollte der Senat seine bislang auf sechs Fachbehörden verteilten kulturpolitischen Kompetenzen überdenken und seine in weiten Teilen tradierte Kulturförderung ohne Tabus auf den Prüfstand stellen. Die Kulturförderung sollte sich dabei mehr projektorientierten Handlungsspielraum schaffen, indem sie schrittweise mehr und mehr Mittel aus der institutionellen Förderung in eine Projektförderung überführt. Dies betrifft insbesondere die Theater und Musiktheater, die künftig mehr durch eine Produktionsförderung z. B. nach dem Muster der Filmförderung unterstützt werden sollten.

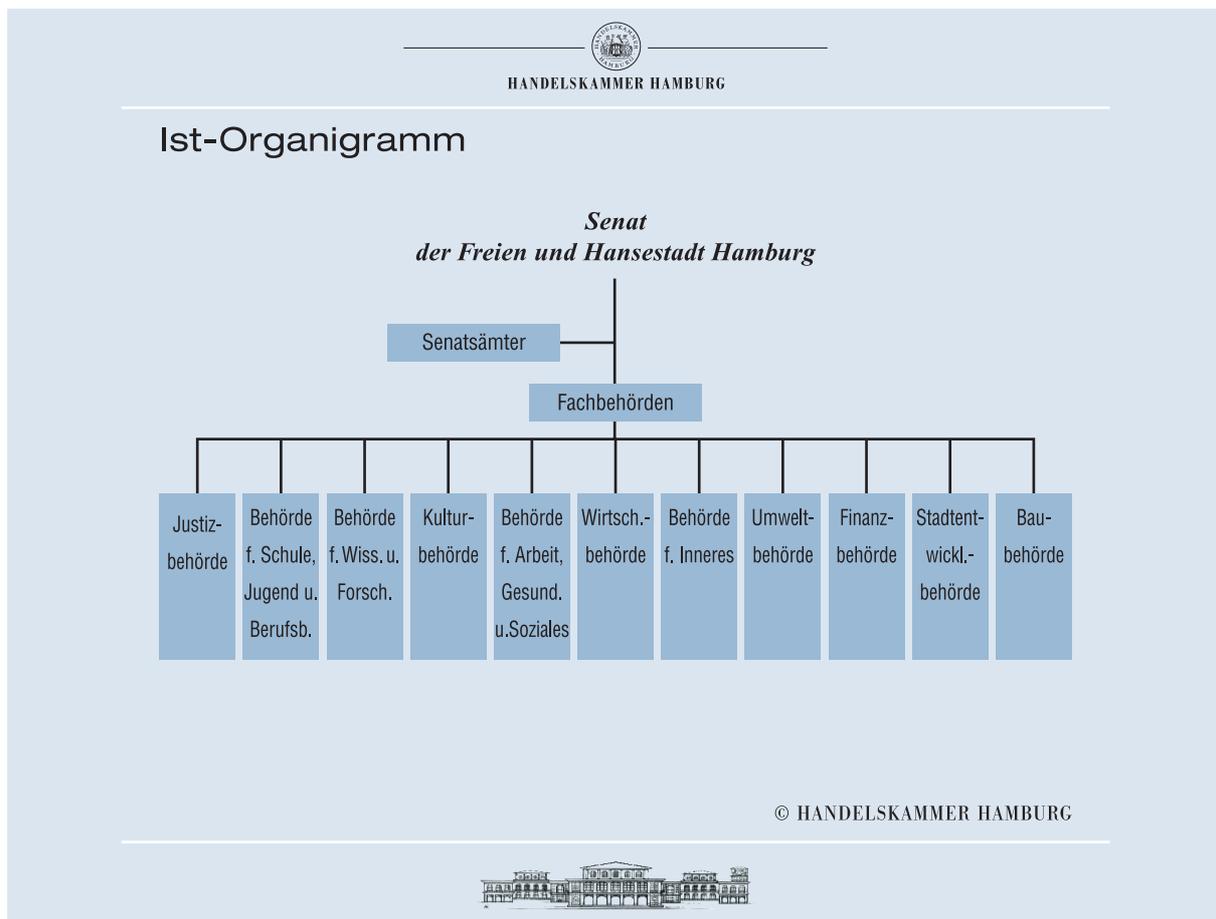
⇒ ***Verbandsklagerecht aufgeben***

Die Möglichkeit einer Klage von Interessengruppen gegen Investitionen und Infrastrukturmaßnahmen auch dann, wenn Bürger als Anwohner oder Nachbarn gar nicht betroffen sind, stellt für diese Projekte einen Sprengsatz mit Zeitzünder dar: Investitionen werden verzögert, verteuert, verhindert. Das Verbandsklagerecht ist daher weiterhin strikt auf Planfeststellungsverfahren zu beschränken, die Naturschutzgebiete berühren. Es sollte zugleich bei Vorhaben mit überragendem öffentlichem Interesse ausgeschlossen sein. Andernfalls erfordert es zumindest die Waffengleichheit, den Schadensersatz bei abgewiesenen Verbandsklagen und das Klagerecht unserer Handelskammer gegen wirtschaftsunverträgliche Maßnahmen in das Gesetz aufzunehmen.

4.4 Reform der Behördenstruktur

Nach der Einwohnerzahl liegt Hamburg auf dem 14. Platz der 16 deutschen Bundesländer, gemessen an der Fläche erreicht es den 15. Rang. Im Bereich der Politik/Verwaltung nimmt Hamburg dagegen mit 11 Behörden einen Spitzenplatz ein. Ein solches Missverhältnis ist nicht länger hinnehmbar, weil es unnötige Kosten verursacht und vor allem wegen des zusätzlichen Abstimmungsbedarfs zwischen den Behörden die Verwaltungswege verlängert. Kurzum: Die Vielzahl der Behörden und der Zerschneidung der Zuständigkeiten führen zu Effizienzverlusten bei der Aufgabenwahrnehmung und laufen damit dem Ziel eines schlanken, schlagkräftigen Staates zuwider.

Dass es auch anders geht, belegen die – sich am ehesten zum Vergleich anbietenden – Stadtstaaten Berlin und Bremen; beide Länder weisen jeweils 7 Behörden auf. Eine Reduzierung und Neustrukturierung der Behörden wird dadurch möglich, dass beispielsweise die Umweltbehörde wesentliche Ziele der Umweltpolitik erreicht hat und sich für eine eigene Stadtentwicklungsbehörde kein sachlich zwingender Grund ergibt. Eine Verschlankung wird auch dadurch möglich, dass bei einer anzustrebenden stärkeren Verselbstständigung der Hamburger Hochschulen und einer Reihe von Kultureinrichtungen in diesem Bereich von Seiten des Staates künftig vor allem Aufsichts- und Controllingfunktionen wahrzunehmen sind – auf längere Sicht gilt dies auch für den Schulbereich.



Deshalb fordert unsere Handelskammer:

⇒ **Anzahl der Behörden von 11 auf 7 in der Endstufe verringern**

Die Anzahl der Hamburger Behörden sollte durch Aufgabenreduzierung und

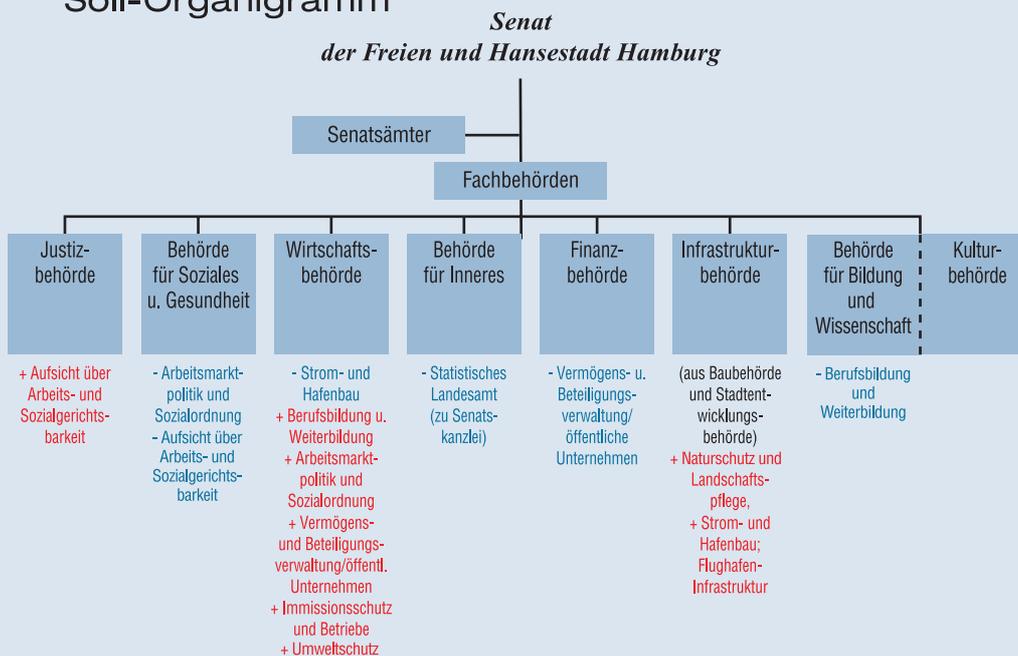
Umstrukturierung in der Endstufe auf sieben reduziert werden.

⇒ **Behörden neu strukturieren**

Durch Zusammenlegung der Baubehörde und der Stadtentwicklungsbe-



Soll-Organigramm



behörde ist eine Infrastrukturbehörde zu schaffen. Damit sollen die Aufgaben der gesamtstädtischen Planung von der Landesplanung über die Flächennutzungsplanung bis zur Bauplanung in einem Ressort gebündelt werden. Gleiches gilt für die Umsetzung, bei der die Bezirke auf der Umsetzungsebene dann nur noch mit einem Ansprechpartner kooperieren müssten.

Die Infrastruktur ist die Schlüsselgröße für die Entwicklung der Wirtschaft. Dieser Bedeutung sollte auch durch Konzentration in der politischen Administration Rechnung getragen werden. Insofern gehört in die Infrastrukturbehörde auch die Zuständigkeit für die Hafen- und Flughafen-Infrastruktur.

Der Wirtschaftsbehörde sollte neben der bisherigen Zuständigkeit für die Wirtschafts- und Strukturpolitik auch die Arbeitsmarktpolitik zugeordnet werden, die ein wesentlicher Teil der Wirtschaftspolitik ist. Gleiches gilt für das

Amt für berufliche Bildung und Weiterbildung, das bislang in der Behörde für Schule, Jugend und Berufsbildung angesiedelt ist. Neben der Betreuung der einzelnen Wirtschaftsbranchen sind der Wirtschaftsbehörde die öffentlichen Unternehmen zuzuordnen (soweit sie nicht privatisiert werden), auch um der bisherigen Konzentration auf vorwiegend fiskalische Aspekte (Finanzbehörde) entgegenzuwirken.

Die verbleibenden Zuständigkeiten der bisherigen Behörde für Schule, Jugend und Berufsbildung sowie die Wissenschaftsbehörde (in Zukunft im Wesentlichen Aufsichtsfunktionen) sind in einer neuen Behörde »Bildung und Wissenschaft« zusammenzufassen. In der Endstufe sollte durch Zuordnung der Kulturbehörde eine Behörde »Bildung, Wissenschaft und Kultur« gebildet werden. In einer Zwischenphase sollte die Kulturbehörde noch als separate Einheit fortgeführt werden, bis sich das neue Soll-Organigramm eingespielt hat. Das

Statistische Landesamt ist im Sinne eines zentralen Steuerungsinstrumentes für die gesamte Stadt aus der Innenbehörde in die Senatskanzlei zu verlegen, die bisherige Behörde für Arbeit, Gesundheit und Soziales wird Behörde für Soziales und Gesundheit; die Arbeitsmarktpolitik geht wie erwähnt zur Wirtschaftsbehörde, die Dienstaufsicht über die Arbeits- und Sozialgerichtsbarkeit zur Justizbehörde. Die Ämter für Umweltschutz und für Immissionschutz und Betriebe geht aus der bisherigen Umweltbehörde zur Wirtschaftsbehörde.

Die sieben Hamburger Behörden sind in der Endstufe demnach Finanzbehörde, Innenbehörde, Justizbehörde, Wirtschaftsbehörde, Infrastrukturbehörde, Behörde für Soziales und Gesundheit und Behörde für Bildung, Wissenschaft und Kultur.

⇒ ***Umstrukturierung zur Aufgabenkritik, Effizienzsteigerung und Wirtschaftsförderung nutzen***

Unabhängig von der Zielsetzung, kommunale Aufgaben in stärkerem Maße als bisher zu privatisieren, sollte die Umstrukturierung der Behörden durch wei-

tere Aufgabenkritik, Synergieeffekte und Effizienzsteigerungen zu einer jährlichen Einsparung von 5 Prozent der Stellen in der kommenden Legislaturperiode genutzt werden.

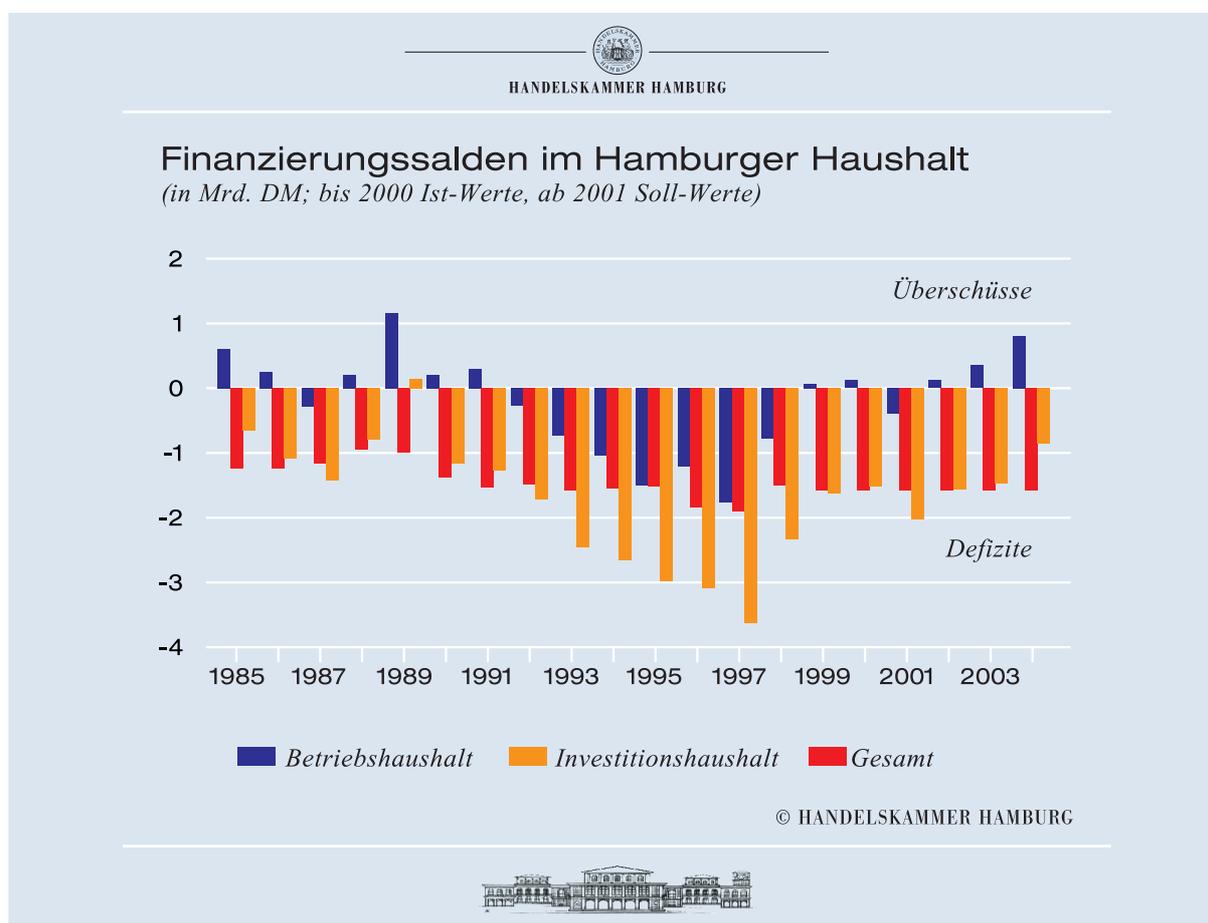
Die Konzentration der Kräfte auf der zentralen Senatsebene erscheint auch vor dem Hintergrund notwendig, dass Dezentralisierung, mehr Kompetenz bei den Bezirken und stärkere Bürgerbeteiligung vor Ort an Gewicht gewinnen. Vor diesem Hintergrund müssen zugleich alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die Anreize auf den bezirklichen und örtlichen Ebenen zu verstärken, bei Nutzungskonflikten nicht nur populistisch für Grün, Freizeit und Wohnen, sondern auch für Gewerbe, Verkehr und Arbeit zu entscheiden. Deshalb sind geeignete Anreize zu schaffen, um in Wertschöpfung zu investieren, beispielsweise durch eine Art innergemeindlichen Finanzausgleich nach dem Motto: »Arbeitsplatzschaffung muss sich für den Bezirk lohnen« oder eigene Hebesatzrechte für Gewerbesteuer bzw. Grundsteuern.

4.5 Finanzpolitik

Obwohl Hamburg in den vergangenen Jahren für die Haushaltskonsolidierung viel getan und mit Erfolg den Betriebshaushalt mittlerweile wieder ausgeglichen gestaltet hat, sind die strukturellen Haushaltsprobleme nicht gelöst. Eine kritische Betrachtung der finanzwirtschaftlichen Indikatoren Kreditfinanzierungsquote, Finanzierungsdefizitquote und Zins-Steuer-Quote zeigt, dass Hamburg immer noch deutlich über dem Durchschnitt der bundesdeutschen Länder und Gemeinden liegt. Fast jede siebte Steuermark wird derzeit jährlich für Zinsen ausgegeben. Der Durchschnitt der Länder und Gemeinden wendet

dagegen nur etwa jede neunte Mark auf. Auch wenn die bisherigen Sparanstrengungen Erfolge gebracht haben, reduziert sich diese Quote nicht. Dabei darf nicht übersehen werden, dass allein durch die Zinsentwicklung am Geld- und Kapitalmarkt weitere erhebliche Haushaltsrisiken bestehen.

Derzeit beträgt der Schuldenstand unserer Stadt mehr als 40 Mrd. DM. Er hat sich seit Beginn der Haushaltskonsolidierung 1994 immerhin um rund 40 Prozent erhöht und wird bis Mitte des Jahrzehntes fast 45 Mrd. DM ausmachen. Dies werden dann mehr als 26. 000 DM pro Kopf der Bevölkerung sein.



Deshalb fordert unsere Handelskammer:

⇒ **Schuldenstand reduzieren**

Nur wenn es gelingt, die Neuverschuldung auf Null zurückzuführen, können für die Zukunft Handlungsmöglichkeiten zurückgewonnen werden, denn wei-

tere Kreditaufnahme belastet zukünftige Jahre mit Schulden und Zinszahlungen. Dieses kann aber nur ein erster Schritt sein; mittelfristig muss es gelingen, den Schuldensockel abzubauen. Die fehlende Tilgung von Krediten im öffentlichen Haushalt führt dazu, dass

heute und in Zukunft Zinsen zunehmend für solche Kredite gezahlt werden, deren Gegenwert ganz oder teilweise nicht mehr vorhanden ist. Unter dem Gesichtspunkt einer Lastenverteilung zwischen den Generationen ist eine Kreditfinanzierung allenfalls nur dann gerechtfertigt, wenn den künftig zu übernehmenden Lasten auch entsprechende Werte gegenüberstehen.

⇒ ***Kommunale Aufgaben privatisieren***

Die Verlagerung nicht originärer Staatsaufgaben auf Private reduziert die laufenden Kosten der Verwaltung. Gleichzeitig werden private Unternehmen neu geschaffen, die dem Staat zusätzliche Steuereinnahmen erwirtschaften. Damit kann die Steuer- und Abgabenlast verringert werden. Zusammen mit effizienterer und kostengünstigerer Erfüllung der privatisierten Tätigkeit wird der Hamburger Haushalt dauerhaft deutlich entlastet. Die Hamburger Verwaltung muss sich daher auf Kernaufgaben beschränken, um die Bürokratiekosten in den Griff zu bekommen. Tätigkeiten des Staates müssen – wo immer sinnvoll möglich – auf private Anbieter übertragen werden. Um dieser Maxime im größtmöglichen Umfang gerecht zu werden, sollten ein Privatisierungsgebot mit öffentlichen Ausschreibungen für neu aufzunehmende Leistungen verfügt und alle bisherigen Leistungen der Stadt intensiv auf ihre Privatisierbarkeit hin überprüft werden.

⇒ ***Öffentliche Unternehmen wirklich privatisieren***

Tätigkeiten, mit denen öffentliche Unternehmen am Wettbewerb mit privaten Unternehmen teilnehmen, also nicht ausschließlich öffentliche Güter anbieten, begründen grundsätzlich kein wichtiges staatliches Interesse. In diesen Fällen sind die öffentlichen Unternehmen grundsätzlich zu privatisieren (Veräußerung der Gesellschaftsanteile, Verzicht auf Platz und Stimme in Aufsichts-/Lenkungsorganen). Der Verkauf öffentlicher Unternehmen muss sequentiell und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen. Abzulehnen ist eine »Scheinprivati-

sierung«, bei der auf Dauer nur eine privatwirtschaftliche Rechtsform gewählt wird, der Staat aber Anteilseigner bleibt. Allerdings kann eine rechtliche Ver selbstständigung als erster Schritt sinnvoll sein, auch im Hinblick auf eine wirtschaftlichere Unternehmensführung.

Vor der Gründung, Übernahme oder Erweiterung eines öffentlichen Unternehmens sollte die Bürgerschaft über Chancen und Risiken des beabsichtigten wirtschaftlichen Engagements und über die Auswirkungen auf die mittelständische Wirtschaft durch eine Marktanalyse unterrichtet werden. Dabei muss belegt werden, inwieweit ein wichtiges staatliches Interesse vorliegt und ob sich der angestrebte Zweck nicht besser und wirtschaftlicher auf andere Weise erreichen lässt. Die entsprechende, bislang nur als verbaler Grundsatz formulierte Regelung in § 65 der Landeshaushaltsordnung ist mit einklagbaren Rechten für die betroffenen Unternehmen sowie mit Beteiligungsrechten für unsere Handelskammer bis hin zu einem Verbandsklagerecht substantiell auszufüllen.

⇒ ***Investitionsquote im Hamburger Haushalt deutlich steigern***

Die Investitionen – Wurzeln künftigen Wohlstandes – sind längst in die Zange der laufenden Ausgaben geraten. Betrug der Anteil 1970 noch stolze 25 Prozent, so hat sich die Investitionsquote seit den 90er Jahren bei rund 11 Prozent eingependelt. Für die Zukunftssicherung des Standortes Hamburg ist dies mit Sicherheit zu wenig. Mit 1,88 Mrd. DM wird im laufenden Haushalt deutlich weniger für Investitionen als für Zinszahlungen (1,99 Mrd. DM) ausgegeben. Die steigende Staatsverschuldung wird bis 2004 nach Planzahlen sogar zu 2,28 Mrd. DM Zinszahlungen im Hamburger Haushalt führen. Jede Stunde zahlt Hamburg somit gut 227.000 DM Zinsen für die öffentliche Verschuldung, im Jahr 2004 werden es gut 260.000 DM sein. Eine Investitionsquote von 20 Prozent wäre im Ländervergleich machbar und angemessen.

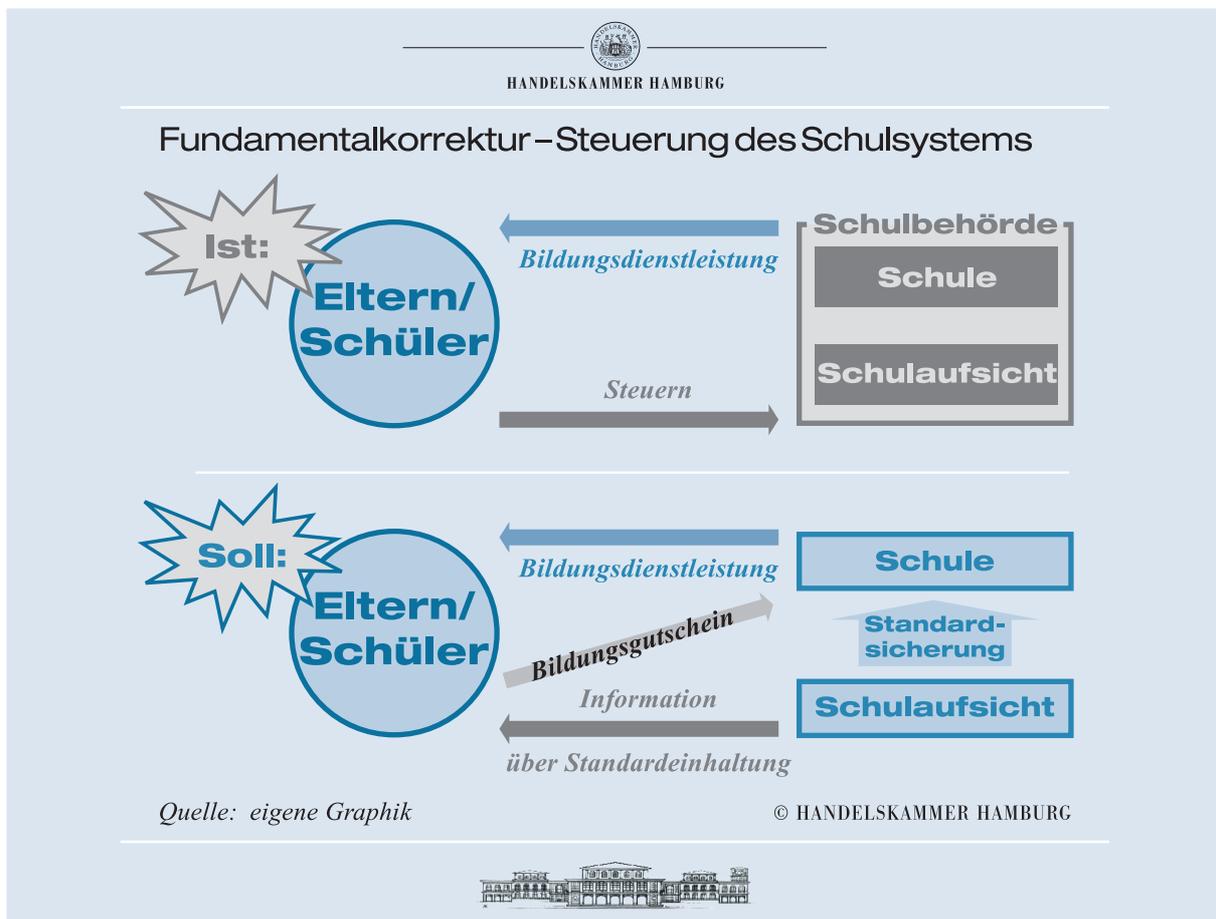
4.6 Schulpolitik

Kein anderes Bundesland gibt so viel Geld für seine Schulen aus wie Hamburg: Sowohl in der Schüler-Lehrer-Relation als auch bei den Jahresausgaben pro Schüler liegt Hamburg an der Spitze. Pro Kopf investiert Hamburg mit 11.800 DM pro Jahr und Schüler den höchsten Betrag aller Bundesländer.

Einiges spricht aber dafür, dass die Hamburger viel Geld für ein suboptimales Angebot zahlen. So ist sehr zu bezweifeln, dass Hamburg auch das beste Schulsystem hat. Zwar gibt es bisher keinen amtlichen bundesweiten Vergleich, der Rückschlüsse auf die Schulleistungen in den einzelnen Bundesländern ermöglicht. Ein Vergleichstest der Bundeswehr, bei dem Hamburger Schülerinnen und Schüler im oberen Mittelfeld der Ranglistenskala zu finden sind und eine Stichprobe des STERN, wonach die Hamburger Schulergebnisse eher unterdurchschnittlich sind, geben jedoch erste

Anhaltspunkte für einen Ländervergleich. Endgültige Klarheit wird jedoch erst die so genannte PISA-Studie bringen, die von unserer Handelskammer ebenso begrüßt wird wie die in Hamburg durchgeführten – bislang einmalig – flächendeckenden Lernausgangslagenuntersuchungen für die fünften und siebten Klassen, die zur Zeit in den neunten Klassen fortgeführt werden.

Ein weiterer Punkt: Das Gymnasium ist mit über 45.000 Schülern die beliebteste und leistungsfähigste Schulform in Hamburg. Im Vergleich zu Gesamtschulen erhält es jedoch weniger Mittel pro Schüler und Jahr. Daraus folgt, dass Leistungen angeboten werden, die nicht der tatsächlichen Nachfrage von Schülern und Eltern entsprechen. Ein leistungsfähiges Bildungssystem für unsere Jugendlichen ist aber der Grundstock ihres Berufslebens und zugleich ein unabdingbarer Standortfaktor für die Hamburger Wirtschaft. Hamburg sollte nicht nur das teuerste, es sollte auch das beste Schulsystem haben.



Deshalb fordert unsere Handelskammer:

⇒ **Begabtenförderung stärken**

Leistungsstarke Schüler müssen im gleichen Maße – wenn auch differenziert – wie leistungsschwache Schüler gefördert werden. Der bislang von der Schulbehörde vorgelegte Modellversuch, bei dem leistungsstarke Schülergruppen über einen Zeitraum von drei Jahren hinweg ein Schuljahr überspringen können, ist für uns ein richtiger, wenn auch nicht ausreichender Schritt in diese Richtung. Eine flächendeckende Ausweitung dieses Angebots auf ganz Hamburg ist dringend erforderlich. Außerdem muss der Praxisbezug der Unterrichtsinhalte erhöht werden, um Schüler frühzeitig mit den Anforderungen des Berufslebens vertraut zu machen.

⇒ **Schulfach Wirtschaft einführen**

Ökonomische Sachverhalte im Zusammenhang zu vermitteln ist in der gegenwärtigen Praxis, bei der wirtschaftliches Grundwissen nur in verschiedenen Fächern – wie Politik, Gemeinschaftskunde und Geschichte – vermittelt wird, nicht möglich. Deshalb sollte ein eigenes Schulfach Wirtschaft eingeführt werden. Wenn dies aus Gründen der Stundentafeln nicht geht, sollte Wirtschaft zumindest flächendeckend als Wahlpflichtfach angeboten und für die Abiturprüfung zugelassen werden. Damit ausreichend viele Lehrkräfte dieses »Schulfach Wirtschaft« unterrichten können, sind entsprechende Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für Lehrer zu schaffen; die Einhaltung der Fortbildungsverpflichtung der Lehrkräfte ist stärker zu kontrollieren. Das Angebot an den Lehrkörper, in unseren Mitgliedsbetrieben zu hospitieren, bleibt selbstverständlich bestehen.

⇒ **Zentrale Abschlussprüfungen und Abitur nach zwölf Jahren realisieren**

Zentrale Abitur-Abschlussprüfungen sind unabdingbar, um die Qualität schulischer Arbeit objektiv sicherstellen zu können. Als Zwischenschritt ist eine Aufteilung des Abiturs in einen zentralen Teil, in dem Basiswissen überprüft wird und einen individuellen Teil, in dem Schule und Schüler Schwerpunkte setzen können, denkbar. Zugleich sollte flächendeckend die Schulzeit bis zum Abitur auf zwölf Jahre verkürzt werden, um die nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit unserer Abiturienten zu erhöhen.

⇒ **Schul-TÜV einführen**

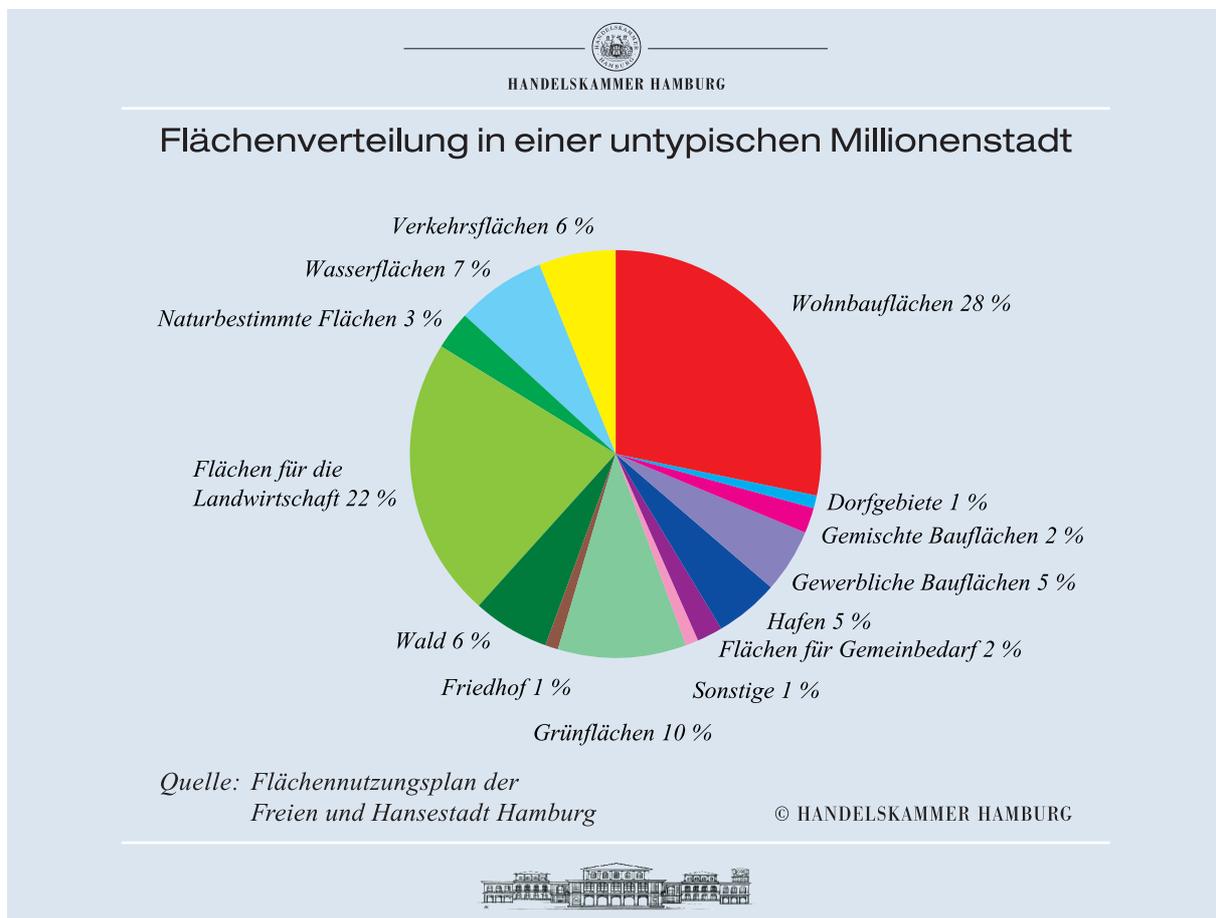
Produktion und Aufsicht schulischer Arbeit müssen getrennt werden, um die Unabhängigkeit der Aufsicht zu erhöhen. Die Schulbehörde sollte sich auf die Schulaufsicht konzentrieren, hierzu den Schulen Mindeststandards vorgeben und deren Einhaltung überwachen. Die dafür erforderlichen Qualitätsprüfungen sind regelmäßig von unabhängigen Beamten (Schulräten) durchzuführen und zu veröffentlichen.

Regelmäßige und veröffentlichte Beurteilungen durch die staatliche Schulaufsicht führen zu einem Qualitätswettbewerb zwischen den Schulen, der dazu animiert, ein möglichst hohes Bildungsergebnis zu erzielen. Dieser Qualitätswettbewerb würde noch verstärkt, indem das System der Schulfinanzierung langfristig von der Objektfinanzierung der Schulen auf eine Bildungsgutscheinfinanzierung umgestellt würde. Zahlte man den Hamburger Eltern die pro Schule heute angegebenen Steuern in Höhe von jährlich 11.800 DM als Bildungsgutschein für ihr Kind aus, ließe sich damit ein Halbtagsangebot in einer Privatschule ohne weiteres finanzieren. Deshalb ist langfristig eine Privatisierung der Hamburger Schulen machbar. Der Staat könnte sich dann vollständig auf eine rigorose Aufsichts- und Standardsicherungsfunktion beschränken.

4.7 Stadtentwicklungspolitik

Mit 2.251 Einwohnern je km² ist Hamburg im Großstadtvergleich ausgesprochen dünn besiedelt und gilt zu Recht als »grüne« Metropole. Die Verteilung der Flächen in dieser »untypischen« Millionenstadt zeigt einerseits, dass auf gewerbliche Bauflächen, den Hafen und Verkehrsflächen lediglich 16 Prozent des städtischen Gebietes entfallen. Sie zeigt andererseits, dass Hamburg über Flächenreserven verfügt und diesbezüglich nicht mit dem »Rücken zur Wand« steht, wie es in der öffentlichen Diskussion leicht behauptet wird. Strukturelle Veränderungen in der Arbeitswelt, eine steigende

Zahl der Haushalte und wachsende Wohnflächenansprüche erfordern zugleich eine verstärkte Ausweisung von Bauflächen. Dabei spielen die vorausschauende und bedarfsgerechte Sicherung und Neuausweisung sowohl von Industrie- und Gewerbeflächen als auch von Wohnbauflächen für unterschiedliche Wohnformen hinsichtlich der Konkurrenzfähigkeit Hamburgs unter den Metropolregionen eine entscheidende Rolle, und sie sind möglich. Erst die ausgewogene Befriedigung resultierender Flächenansprüche aus dem Dreiklang Arbeiten, Wohnen und Umwelt sichert die Zukunftsfähigkeit des Standortes Hamburg.



Deshalb fordert unsere Handelskammer:

⇒ **Vorrat an gewerblichen Bauflächen erhöhen**

Hamburg stellt rund 430 ha gewerbliche Bauflächenreserve im Flächennutzungsplan dar. Allerdings verfügt die Freie und Hansestadt Hamburg aktuell

nur über 72 ha vergabereifer Industrie- und Gewerbeflächen. Ohne Ausweisung neuer Flächen würde Hamburg künftigen Bedarfen im produzierenden Gewerbe sowie im produktionsnahen Gewerbe, das – wie z. B. Speditionen, Recycling-Unternehmen und Großhandel – auf Gewerbe- oder Industrie-

flächen angewiesen ist, flächenpolitisch nicht mehr gerecht werden. Selbst flächenschonende Verdichtung und Wiederaufbereitung so genannter Gewerbebrachen können den Bedarf, insbesondere im Westen der Stadt, nicht decken. Zur strukturpolitisch erforderlichen Stärkung der produzierenden und produktionsnahen Gewerbebezüge ist deshalb die Erhöhung des Angebots gewerblicher Bauflächen notwendig.

⇒ ***Strategisches Gewerbeflächenentwicklungskonzept weiter entwickeln***

Mit dem zwischenbehördlich besetzten »Arbeitskreis Gewerbeflächenpolitik« wurde ein wichtiger Schritt in Richtung notwendiger Transparenz hinsichtlich des quantitativen und qualitativen Flächenangebots getan. Das Konzept muss aber weiter entwickelt werden. Ein zukunftsfähiges Gewerbeflächenentwicklungskonzept muss nach einem festen Terminplan bestimmen, in welchem Umfang, in welchen Stadtgebieten und für welche Nutzungsarten verbindliches Planungsrecht, die Erschließung und die Vergabereife von Gewerbegrundstücken vorliegen. Dabei sollte es das Ziel sein, vier bis fünf größere und jeweils zusammenhängende Gewerbegebiete von je 30 bis 50 ha als Entwicklungspole für das produzierende und produktionsnahe Gewerbe mit einer langfristigen Bestandsgarantie auszuweisen.

⇒ ***Leitlinien für Gewerbeflächenausweisung formulieren***

Nutzungskonkurrenzen und Nutzungskonflikte im Zuge von Umstrukturierungsprozessen altindustrieller Flächen zu Mischgebieten bergen nach wie vor sowohl für den verbleibenden industriell-gewerblichen Bestand als auch für entsprechende Ansiedlungsbetriebe erhebliche Restriktionen. Ökologisch und gestalterisch dominierte Leitbilder der Ausgestaltung von Gewerbegebieten und betrieblichen Einrichtungen dürfen die ohnehin in Hamburg im Vergleich zum Umland höheren Standortkosten nicht länger zusätzlich belasten. Für eine be-

darfsorientierte Entwicklung von gewerblichen Bauflächen benötigen deshalb die Bezirke, die die Planungshoheit besitzen, die Formulierung verbindlicher Globalrichtlinien. Damit ist auch einer unkontrollierten Ansiedlung so genannter höherwertiger Nutzungen im Zusammenhang mit der Überplanung altindustrieller Gewerbegebiete entgegenzuwirken, durch die sich ansässige Gewerbebetriebe durch das Heranrücken störepfindlicher Nutzungen in ihrer Entwicklungsmöglichkeit bedroht sehen.

⇒ ***Standorte für emittierende Betriebe sichern und entwickeln***

Schwierig gestaltet sich immer noch die Standortsicherung für emittierende und flächenintensive Betriebe. Die erheblichen Flächendefizite für diese Nutzungen sind auf die generelle Reduzierung gewerblicher Bauflächen bei gleichzeitiger Umstrukturierung altindustrieller Standorte zurückzuführen. Der produzierende Sektor, die Recycling-Branche, das Verkehrsgewerbe wie auch das Handwerk sind auf preisgünstige Grundstücke in strategisch günstigen Lagen angewiesen. Bei den genannten Branchen handelt es sich um Gewerbe, die nicht ohne Schaden für die Funktionserhaltung der Hamburger Wirtschaft ins Umland verdrängt werden können. Sie erfüllen Infrastrukturaufgaben, ohne allerdings den Vergaberichtlinien für die Wirtschaftsförderungsflächen genügen zu können. Nur selten beispielsweise beschäftigt ein Recyclingbetrieb mehr als die in der Vergaberichtlinie geforderte Beschäftigtenzahl von mehr als einem Mitarbeiter auf 100 qm Betriebsfläche. Deshalb müssen die Vergaberichtlinien kritisch überprüft werden; die stadtwirtschaftlich notwendigen Gewerbe dürfen nicht weiter unter Verdrängungsdruck geraten.

⇒ ***Herausforderung HafenCity meistern***

Die Entwicklung der HafenCity ist das größte städtebauliche Vorhaben dieses Jahrzehnts in Deutschland und ruft auch starke internationale Beachtung hervor.

Die Projektentwicklungsgesellschaft GHS und die Hamburger Fachbehörden stehen damit vor einer Herausforderung, die mit dem bisher bei Projekten üblichen Gerangel um Sozialwohnungsanteil und Stellplatzanzahl nicht zu vergleichen ist.

Die HafenCity muss in ihrer Umsetzung Hamburgs Anspruch, eine nordeuropäische Metropole zu sein, in jeder Hinsicht gerecht werden. Unverzichtbar gehört dazu

- Eine bauliche Verdichtung, die Stadt »fühlen« lässt,
- Eine Architektur, die die HafenCity zum Benchmark für Wohn- und Gewerbearchitektur im 21. Jahrhundert werden lässt,
- Eine Verkehrserschließung, die den Zusammenhang zwischen Prosperität und Straßenverkehr bejaht,
- Eine schienengebundene Verkehrsinfrastruktur für den öffentlichen Nahverkehr, die für Berufspendler wie für Touristen gleichermaßen attraktiv ist,
- Die Schaffung touristischer Anziehungspunkte im kulturellen und Erlebnisbereich, die die HafenCity auf Dauer in den Schlagzeilen hält und
- Eine Gestaltung öffentlicher Räume, die den Namen **HafenCity** für den Bewohner wie für den Besucher erlebbar macht.

Zugleich muss das organische Zusammenwachsen von HafenCity und bisheriger Innenstadt sichergestellt werden. Dies erfordert insbesondere die Revitalisierung des Kontorhausviertels und die schrittweise Integration der Speicherstadt in die Entwicklung der HafenCity.

⇒ **Veranstaltungen im öffentlichen Raum erleichtern**

In der Vergangenheit wurden eine Reihe geplanter Events zu rasch mit Hinweisen auf Sicherheit, Verkehrsprobleme oder Beeinträchtigung des Stadtbildes abgelehnt. Insbesondere Standorte wie die Binnen- und Außenalster sind praktisch Tabu. Die Haltung der Genehmigungsbehörden sollte sich deshalb mehr daran orientieren, das Mögliche möglich zu

machen. Erforderlich sind dafür auch Rahmenbedingungen für die Nutzung, die den Projektentwicklern ein hohes Maß an Planungssicherheit geben.

⇒ **Technologieparks einrichten**

Mit Einrichtung von Technologieparks muss die Ansiedlung und Weiterentwicklung von innovativen Unternehmen gefördert werden. Dazu fehlen weitere Standorte in der Nähe zu Hochschul- und Forschungseinrichtungen. Kooperationen zwischen Unternehmen und wissenschaftlichen Einrichtungen könnten hiermit wirkungsvoller gefördert werden als durch eine Vielzahl von Technologie-Transferstellen. Ziel der Technologieparks muss es sein, sich zu Kompetenzzentren mit internationaler Ausstrahlung zu entwickeln.

⇒ **Zentrale Standorte für den Einzelhandel sichern**

Die bewährte hamburgische Zentrenhierarchie mit der City, je sieben Bezirks- und Bezirksentlastungszentren sowie zahlreichen Stadtteil- und Nahversorgungszentren droht durch die ungeordnete Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Warengruppen in Streulagen ausgehöhlt zu werden. Das Hamburger Zentrensystem ist in Deutschland beispielgebend und muss weiter gestärkt werden. Hierzu ist es insbesondere erforderlich, Gebiete nach altem Baurecht, deren traditionelle Nutzung langfristig nicht mehr sichergestellt ist, auf neues Planungsrecht umzustellen. So können zentrenschädliche Nutzungen unterbunden, gewachsene Standorte gesichert sowie Rechts- und Planungsunsicherheit vermieden werden.

⇒ **Zentrensystem durch Straßenmanagement weiter entwickeln**

Die Entwicklung der zentralen Standorte für den Einzelhandel als Kristallisationspunkte urbanen Lebens bedarf größerer Unterstützung. Private Initiativen drohen im Dschungel behördlicher Teilzuständigkeiten zu versanden. Erfolgreiche Kooperationsmodelle zwi-

schen Organisationen der Gewerbetreibenden und der Verwaltung wie sie das Citymanagement Hamburg praktiziert, sollten auch in anderen Bezirks- und Stadtteilzentren offensiv aufgegriffen werden. Ein Straßenmanagement kann die zersplitterten Zuständigkeiten für Sauberkeit und Entsorgung (Stadtreinigung), Überwachung des ruhenden Verkehrs (Polizei), Sondernutzung öffentlicher Wegeflächen (Bauämter), »fliegende« Händler (Ordnungsämter) und die Eigeninitiativen von Grundeigentümern, Gewerbetreibenden sowie deren Sicherheits- und Reinigungsdienste effizient koordinieren.

⇒ ***Wohneigentum für junge Familien fördern***

Der Abwanderung insbesondere junger Familien, die ihren Wunsch nach Wohneigentum in Hamburg zu vertretbaren Preisen nicht erfüllen können, ist durch ein attraktives Wohnungseigentumsprogramm zu begegnen. Dafür bietet sich hier auch die Privatisierung von Sozialwohnungen, die Ausweisung von Flächen für den privaten Wohnungsbau – nicht zuletzt zu Lasten von Kleingartenflächen, in denen kaum noch Gartenbau stattfindet – an. Insbesondere in der City und an zentralen Standorten sollten Verdichtungspotenziale auch für den Wohnungsbau genutzt werden. Vor dem Hintergrund vergleichsweise hoher Einheitswerte und eines hohen Hebesatzes für die Grundsteuer B ist ein günstiger Hebesatz für Wohneigentum anzustreben.

⇒ ***Soziale Stadtteilentwicklung stärker mit kleinräumiger Wirtschaftsförderung verknüpfen***

Im Rahmen der sozialen Stadtteilentwicklung besteht für viele Quartiere die Chance, das vor Ort oftmals schwach ausgeprägte lokale Gewerbe zu stärken. Handel und kleinteiliges Gewerbe tragen zur sozialen Stabilisierung problematischer Quartiere stärker bei als jedes Sozialprogramm. Voraussetzung für mehr Ausbildungs- und Arbeitsplätze in diesen Quartieren ist aber eben das Vorhandensein entsprechender Betriebe. Deshalb ist es geboten, attraktive Rahmenbedingungen zur Ansiedlung von Gewerbe in diesen Gebieten zu schaffen. Dies kann durch Umnutzung von Wohnflächen in teilgewerblich nutzbare Wohnflächen, durch Nachverdichtungen und Nutzungsmischungen (Zuzug nicht störender Gewerbe) erfolgen. Zudem sollten für solche Quartiere die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umwidmung von reinem in allgemeines Wohngebiet geschaffen werden, sofern die Baustrukturen dies zulassen.

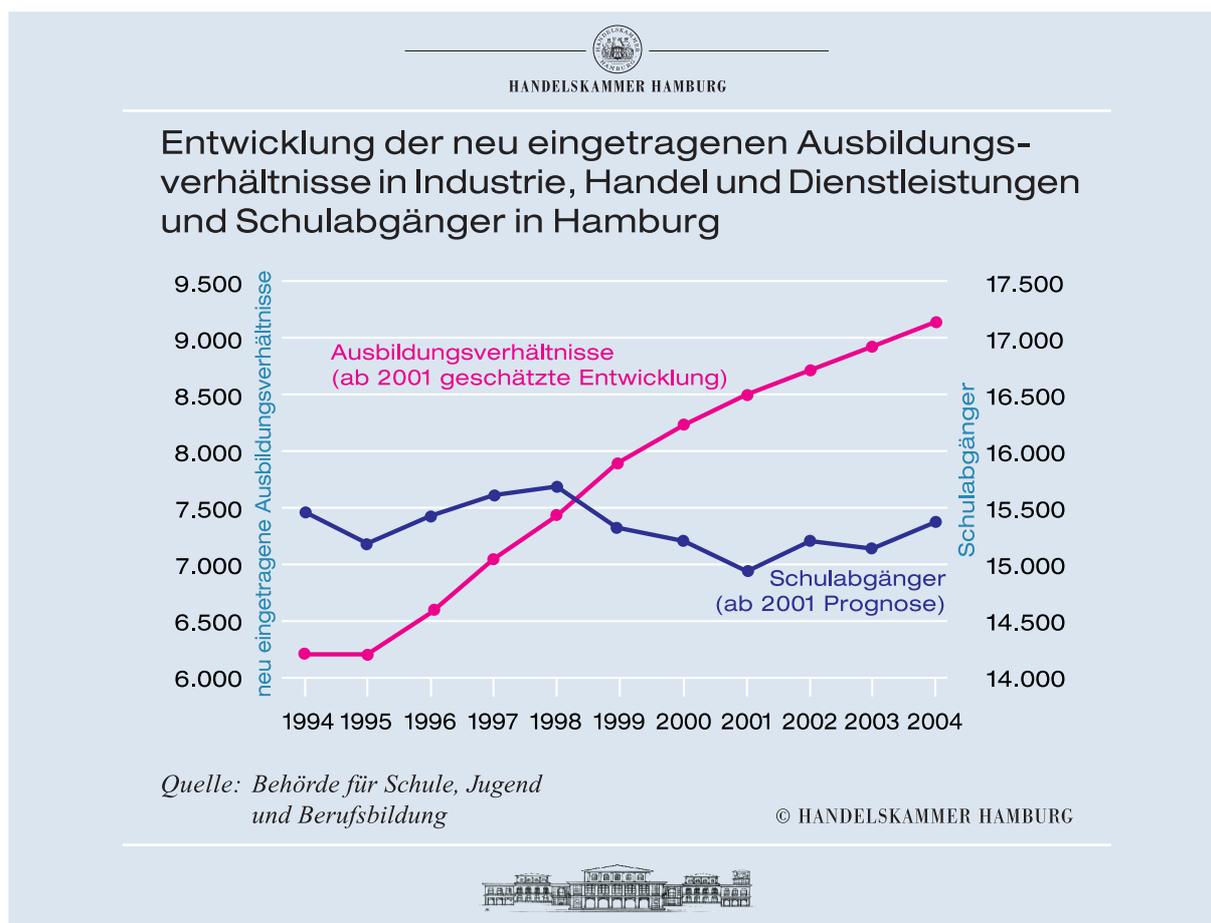
4.8 Berufliche Bildung

Die 1995 einsetzende positive Lehrstellenentwicklung in Industrie, Handel und Dienstleistungen dauert bis heute unvermindert an. Im zurückliegenden Jahr betrug die Zahl der neu eingetragenen Ausbildungsverhältnisse erstmals seit zehn Jahren über 8.000. Insbesondere neue Berufe haben den Lehrstellenmarkt nachhaltig belebt.

Trotz aller Erfolge bei der Akquise zusätzlicher Lehrstellen und der Gewinnung neuer Ausbildungsbetriebe bleiben große Herausforderungen. Bei einem jährlich steigenden Lehrstellenangebot wird es für die Unternehmen von Jahr zu Jahr schwieriger, für alle angebotenen Ausbildungsplätze geeignete Bewerber zu finden. Vielen Unternehmen, die sich in der dualen Be-

rufsausbildung engagieren möchten, ist dieses bislang nicht möglich, weil die geeigneten Berufsbilder fehlen. Andererseits finden schwächere Schulabgänger häufig keine Ausbildungsplätze, die ihrem Leistungsvermögen gerecht werden.

Gleichzeitig versäumt es der öffentliche Dienst, in den wichtigen informationstechnischen Berufen (IT-Berufe) Lehrstellen anzubieten, obwohl hier ein Potenzial von jährlich 250 IT-Ausbildungsplätzen besteht. Schließlich drohen die positiven Signale zugunsten des Angebots von Ausbildungsplätzen, die von der im Hamburger Bündnis für Arbeit und Ausbildung vereinbarten Verdichtung des Berufsschulunterrichtes ausgegangen sind, durch zwischenzeitliche Relativierung der Zusagen wieder zu verpuffen.



Deshalb fordert unsere Handelskammer:

⇒ ***Berufsschulunterricht verdichten***

Der Berufsschulunterricht ist konsequent auf acht Unterrichtsstunden pro Tag bzw. auf 36-40 Stunden pro Woche zu verdichten. Die Verlagerung des Sportunterrichts in die Vereine muss beibehalten und auf Fitness-Betriebe ausgedehnt werden. Nehmen die Sportvereine dieses finanziell geförderte Angebot nicht an, muss der Sportunterricht ersatzlos entfallen. Insgesamt soll dem betrieblichen Teil der dualen Berufsausbildung mehr Raum gegeben und auch damit eine Voraussetzung für einen weiteren Lehrstellenaufschwung geschaffen werden.

⇒ ***Lehrstellenpotenzial in IT-Berufen voll ausschöpfen***

Der Hamburger Öffentliche Dienst muss sein Potenzial in der dualen IT-Ausbildung im Umfang von ca. 250 Lehrstellen jährlich voll ausschöpfen.

⇒ ***Neue Ausbildungsberufe forcieren und Einsteigerberufe auf Landesebene einführen und erproben***

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Einführung und Erprobung neuer niveaudifferenzierter Ausbildungsberufe auf Landesebene sind umgehend zu schaffen. Unsere Handelskammer hat 100 neue Berufe mit sehr unterschiedlichen Anforderungsprofilen vorgeschlagen, die vor allem leistungsschwächeren Schulabgängern Ausbildungsmöglichkeiten eröffnen. Eine Reihe dieser Berufe können und müssen in Hoheit der Selbstverwaltung der Wirtschaft bereits auf Landesebene eingeführt und erprobt werden; eine abschließende Entscheidung auf Bundesebene abzuwarten, nimmt vielen leistungsschwächeren Schulabgängern auf Jahre hinaus die Ausbildungschancen.

⇒ ***Vollzeitschulische berufliche Bildungsgänge abschaffen***

Die von der Schulbehörde angebotenen vollzeitschulischen beruflichen Bildungsgänge, die sich unter anderem auch an leistungsstärkere Schulabgänger wenden und damit in Konkurrenz zur dualen Berufsausbildung stehen, sind ersatzlos abzuschaffen. Sie entziehen dem Lehrstellenmarkt einen Teil der dringend benötigten leistungsfähigen Bewerber um duale Ausbildungsplätze. Das Argument, der Staat müsse mit Angeboten einspringen, weil die Wirtschaft nicht genug Ausbildungsplätze bereitstelle, gilt allenfalls für das untere Ende der Leistungsskala der Schulabgänger.

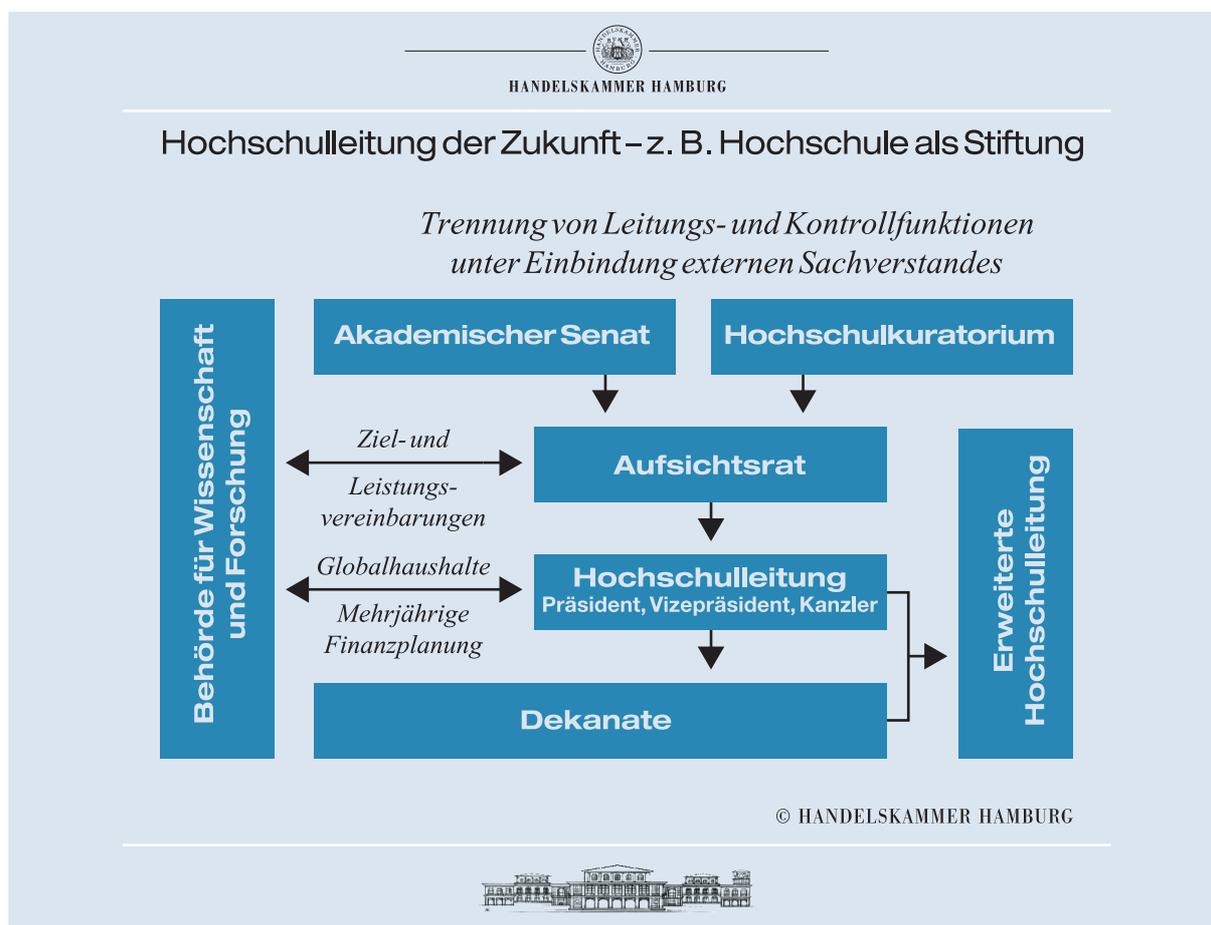
⇒ ***Berufspraktikanten-Modell fördern***

Das von der Wirtschaft und unserer Handelskammer angebotene Berufspraktikanten-Modell muss den Schülern/-innen von den Schulen kontinuierlich nahe gebracht werden.

4.9 Hochschulpolitik

Attraktive und leistungsfähige Hochschulen sind ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor. Sie können mit ihren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten Impulsgeber für neue Produkte, rationelle Verfahren und innovative Dienstleistungen in der Wirtschaft sein. Als Bildungsstätten für Exzellenz stärken sie den Arbeitsmarkt. Schon jetzt ist die Hamburger Hochschulpolitik in Teilen bundesweit vorbildlich. Zu nennen sind die Einführung von Globalhaushalten für die Hochschulen, Ziel- und Leistungsvereinbarungen zwischen den Hochschulen und der Behörde für Wissenschaft und Forschung sowie die mehrjährige Finanzplanung. Aber auch die Hambur-

ger Hochschulen sind in den letzten Jahren aus sich heraus reformfreudiger geworden. Mit einer Reihe von Strukturinnovationen haben sie sich an die Spitze der Reformbewegung in der deutschen Hochschullandschaft gesetzt. Zu nennen sind beispielhaft das International Center for Graduate Studies der Universität Hamburg, das Northern Institute of Technology an der Technischen Universität Hamburg-Harburg, der bundesweit vorbildliche Profilbildungsprozess der Hochschule für Wirtschaft und Politik oder die von der ZEIT-Stiftung getragene private Gerd Bucerius International Law School. Gleichwohl führen die Reformschritte nicht weit genug und lassen ein geschlossenes Leitbild der Eigenverantwortung vermissen.



Deshalb fordert unsere Handelskammer:

⇒ ***Entstaatlichung vorantreiben***

Um international attraktiv und konkurrenzfähig zu bleiben, benötigen auch die Hamburger Hochschulen die volle Rechtsfähigkeit in allen Aufgabenbereichen, das umfassende Recht der Selbstverwaltung unter der Rechtsaufsicht des Landes, Vermögensfähigkeit und Eigentum an ihren Grundstücken und Gebäuden, Dienstherren- und Arbeitgeberfunktion sowie das Recht, die Professorinnen und Professoren selbst zu berufen. Je zügiger der Senat auch diese Reformschritte vollzieht und die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen schafft, umso größer ist die Chance, dass die Hamburger Hochschulen ihre Position im internationalen Wissenschaftssystem weiter ausbauen können.

⇒ ***Unbeschränkte Fachaufsicht entfallen lassen***

Die Wahrung staatlicher Interessen kann durch Ziel- und Leistungsvereinbarungen hinreichend wirksam gewährleistet werden. Eine daneben bestehende Fachaufsicht widerspricht dem Ziel, die Steuerung der einzelnen Hochschulen diesen selbst zu überlassen und auf staatliche Detailsteuerung zu verzichten.

⇒ ***Zusammenspiel von Wirtschaft und Wissenschaft stärken***

Die Innovationsstiftung und das Hochschulforum der Wirtschaft (HWi) müssen im Sinne eines Tandems wirken, das sich wirtschaftsnah und hochschulneutral um die Förderung von Kooperationen zwischen Wirtschaft und Wissenschaft kümmert. Die Innovationsstiftung übernimmt dabei die Rolle der Projektfinanzierung. Das HWi dient als Lenkungsinstrument und Plattform für den strategischen Dialog.

⇒ ***Werbung für den Wissenschaftsstandort Hamburg intensivieren***

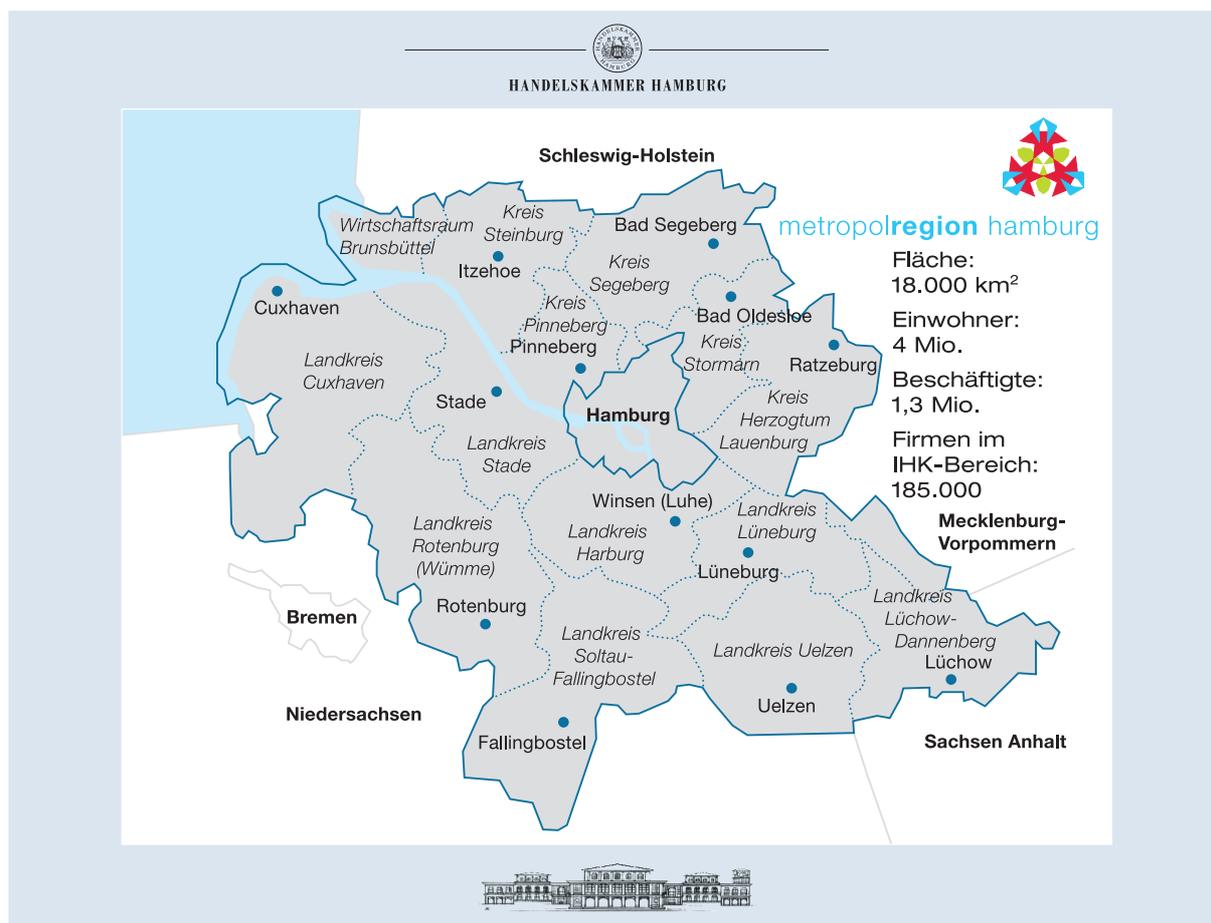
Wissenschaft ist ein Wirtschaftsfaktor und vermag die besten Köpfe nach Hamburg zu ziehen. Werbung mit dem Wissenschaftsstandort erhöht die Glaubwürdigkeit innovativer Unternehmen. Werbewirksam ist nicht zuletzt ein innovatives Hochschulgesetz. Der Werbung mit wissenschaftlicher Qualität, Vielfalt und konkreten Ergebnissen muss daher erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt werden.

4.10 Regionalkooperation

Der Wettbewerb der Regionen wird härter. Als Folge der Globalisierung und Europäisierung der Wirtschaft ringen vor allem die Metropolregionen um Wettbewerbsvorsprünge, die sie für das internationale Anziehungskapital bei den »harten« und »weichen« Faktoren sowie in strategisch wichtigen Kompetenzfeldern als Zukunftsregionen ausweisen. Um in diesem Wettbewerb die Spitze des Feldes anzuführen, bedarf es einer engen Kooperation der regionalen Akteure. Die Metropolregion Hamburg hat auf diesem Gebiet in der auslaufenden Legislaturperiode erfreuliche Fortschritte erzielt: Im Rahmen der Gemeinsamen Landesplanung Hamburg / Niedersachsen / Schleswig-Holstein hat sich das Kooperationsnetzwerk

weiter verdichtet. Das fortgeschriebene Regionale Entwicklungskonzept »REK 2000« widmet sich deutlich mehr als das REK '96 den wirtschaftsbezogenen Handlungsfeldern. Im Bundeswettbewerb »Regionen der Zukunft« erwarb die Metropolregion Hamburg wegen vorbildlicher Zusammenarbeit den ersten Preis. Schließlich ist es auf Initiative unserer Handelskammer gelungen, auf der Grundlage eines nach zweijähriger Vorbereitungszeit entwickelten Markensystems die Regionalmarketing-Kampagne zu starten und der Metropolregion Hamburg einen gemeinsamen Marketingauftritt zu verschaffen.

Hieran anknüpfend muss weiterhin gemeinsam an der Verbesserung der Standortbedingungen gearbeitet werden.



Deshalb fordert unsere Handelskammer:

⇒ **Regionale Großprojekte gemeinsam planen, projektieren, umsetzen**

Was im kleineren Rahmen, wie im Falle der regionalen Leitprojekte, erfolgreich funktioniert, klappt nur selten oder mit Verzögerungen bei großräumigen Projekten, wie der Weiterführung der A 20 oder dem Bau der A 26. Um Verzögerungen oder sogar das Scheitern von Großprojekten mit länderübergreifender Bedeutung künftig zu vermeiden, müssen Planungsprozesse verkürzt, Gutachter gemeinschaftlich bestimmt, Raumordnungs- und Bauleitverfahren gemeinsam und mit der Gewissheit der »Gerichtsfestigkeit« vorbereitet und umgesetzt werden.

⇒ **Verwaltungseinrichtungen zusammenlegen**

Zur Beschleunigung der Abstimmungsprozesse, auch aus Einsparungsgründen, vor allem aber zur Verbesserung der Ergebnisse parallel wahrgenommener Aufgaben, sollten ausgewählte Einrichtungen der drei Bundesländer, bei denen es nicht so sehr auf die Bevölkerungsnähe ankommt, zusammengelegt werden. Hierfür in Betracht kommen die Statistischen Landesämter, Überwachungs- und Kontrolleinrichtungen, Eichämter, Geologische Landesämter, Küsten- und Gewässerschutzämter und die höheren Gerichte.

⇒ **Regionalmarketing durch Politik und Verwaltung unterstützen**

Das im Frühjahr 2001 der Öffentlichkeit vorgestellte Markensystem und das im Juli 2001 durchgeführte »Fest der Region« bilden den Auftakt für die Regionalmarketing-Kampagne, die zusammen mit den Unternehmen, Gebietskörperschaften und anderen Organisationen der Region, die dieses Markensystem auf Lizenzbasis nutzen, durch fortgesetzte Aktionen zur Stärkung der regionalen Identität und zur wettbewerbsorientierten Profilierung der Metropolregion im In- und Ausland beitragen soll. Neben der Wirtschaft sind Politik und Verwaltung der Metropolregion Hamburg aufgefordert, das gemeinsame Markensystem zu unterstützen, an den weiteren Aktionen des Regionalmarketings aktiv mitzuwirken und damit zum Erfolg des gemeinsamen Marketingauftritts beizutragen.

4. Schlussappell

Johann Wolfgang von Goethe hat über seine erfolgreiche Zeit als Wirtschaftspolitiker im Kabinett des Herzogs Karl August von Sachsen-Weimar-Eisenach später einmal geurteilt: »Man muss Hindernisse wegnehmen, Begriffe aufklären, Beispiele geben und alle Teilhaber interessieren; das ist freilich beschwerlicher als befehlen, indessen die einzige Art zum Zweck zu gelangen und nicht nur verändern wollen, sondern auch wirklich verändern«.

Zu Beginn des neuen Jahrhunderts brauchen wir in Hamburg mehr denn je den Willen, wirklich zu verändern und Reformen

durchzusetzen, mit denen standortpolitisch die staatlichen Rahmenbedingungen anlässlich einer sich rasant verändernden Umwelt in Europa und der Welt angepasst werden. Hamburg darf sich nicht an den Zaghaften und Ängstlichen orientieren. Wenn kleinmütig und defensiv gedacht wird, werden im Zweifel auch die Leistungen klein und unbeachtlich ausfallen. Unsere Stadt und ihre Bürger sollten vielmehr auf ihre Fähigkeiten vertrauen, die allen Grund geben, fantasievoll und mit großer Zuversicht die vor uns liegenden Aufgaben anzugehen – mit einem Wort: **Die Zukunft unternehmen!**

