

# Einige Thesen zur Hamburger Wirtschaftspolitik

## A) Ausgangslage

Ein Bundesland wie Hamburg hat nur eingeschränkt Möglichkeiten, aktive Wirtschaftspolitik zu betreiben. Hamburg ist Teil eines großen Wirtschaftsraumes (Deutschland/Europäische Union) und aufgrund seiner Einbindung in den Welthandel zudem stark von der Weltkonjunktur abhängig.

Finanzielle Kraftakte in der Vergangenheit (Beiersdorf, HapagLloyd, HSH) durch direkte Unternehmensbeteiligungen/Auffang- und Abwicklungslösungen für einzelne Unternehmen zu schaffen, sind schon aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel nicht weiter leistbar.

Regionale Wirtschaftspolitik wird sich zunehmend auf folgende Bereiche konzentrieren:

- Stärkung vorhandener und zukunftsfähiger Cluster
- Vorausschauende Flächen- und Infrastrukturpolitik (Verkehr, Energie)
- Wettbewerbsfähige Umwelt- und Regulierungsmaßnahmen
- Risiko- und Innovationsförderung (u.a. Hochschulen)
- Kooperative Wirtschaftspolitik mit Unternehmen, Gewerkschaften und öffentlicher Verwaltung einschließlich Hochschulen.

## B) Beispiele für Handlungsfelder

Hamburg hat mehrere historisch gewachsene und international wettbewerbsfähige „Cluster“ die vor dem Hintergrund zunehmenden internationalen Wettbewerbs gezielt gestärkt werden müssen. Zwei Beispiele:

### 1. Luftfahrtindustrie

Das Cluster mit Airbus, Lufthansa Technik, Zulieferern und auch dem Flughafen Hamburg steht vor großen Herausforderungen:

Das Hamburger Airbus Werk droht zu einer verlängerten Werkbank im Wettbewerb mit Toulouse/Frankreich zu werden (Stichworte: Kompetenzauszehrung Finkenwerder, Bedeutungsverlust Standortvertrag mit Hamburg/Abbau des Kompetenzzentrum Single Aile). Der Brexit eröffnet neue Chancen (Produktionsverlagerung von England). Weitere Zulieferflächen (u.a. in Finkenwerder, Moorburg/Altenwerder) sind zügig zu schaffen, dieses Industriesegment muss wieder im Focus der Wirtschaftspolitik stehen !

Universitäre Kernbereiche sind verstärkt auf dieses Cluster auszurichten (Wissenschaftspolitik).

Lufthansa Technik steht in zunehmender (Kosten-) Konkurrenz auch zu europäischen Standorten (u.a. Polen). Produktivitätssteigerungen sind nur durch Prozessinnovationen möglich, die in Kooperation mit universitären Forschungsstellen entwickelt werden können. Verschärfte regionale Umweltauflagen führen zur Abwanderung von Auftrags- und Arbeitspaketen und haben zu unterbleiben.

## 2. Logistik/Hafen

Hamburg ist auch nach der mehrjährigen internationalen Schifffahrtskrise weiterhin internationale Logistikmetropole. Internationale bedeutsame Logistikunternehmen/Speditionen haben ihren Sitz in Hamburg ( u.a. K&N, Hoyer, FMS, Hartrodt) sowie über 2500 Außenhandelshäuser.

Hamburg ist in Nordeuropa bedeutender Lager, Veredelungs- und Umschlagsplatz von Produkten aus aller Welt.

Zur Stärkung dieses Clusters bedarf es vorausschauender Flächen- und Gewerbepolitik. Die zunehmende Umwandlung von Gewerbeflächen für Wohnungsbebauung führt dazu, dass schleichend entsprechende Funktionen nicht nur ins Umland sondern noch weiter entfernt abwandern (Kassel, Duisburg). Dadurch wandern wichtige Logistikfunktionen mittelfristig aus der norddeutschen Metropolregion Hamburg ab, mit nachteiligen Auswirkungen für dieses Cluster und Arbeitsplätze. Schon heute hat sich das Pendlersaldo von 4:1 auf 3:1 negativ zu Lasten Hamburgs verändert. Mit dem Umland ist auch deshalb ein Masterplan „Gewerbe- und Wohnbauflächenkonzept“ zu erstellen.

Das große zusammenhängende Industrie- und Gewerbegebiet Hafen darf nicht weiter durch Auflagen, heran- oder gar hineinrückende Wohnungsbebauung in seiner Funktion beeinträchtigt werden. Flächenverluste (z.B. durch Hafencity, Sprung über die Elbe) müssen durch neue Flächenausdehnung (u.a. Moorburg) kompensiert werden damit mittel- und langfristig die Logistikmetropole Hamburg auch Wachstumsperspektiven hat. Aufgrund der Internationalisierung der Logistikwirtschaft wird der Bedarf an größeren, zusammenhängenden Gewerbeflächen zunehmen („Scale of Economy“), während kleinteiligere Flächen tendenziell weniger nachgefragt werden. Flächenarrondierungen (auch im Hafen) sind vorausschauend zu planen ohne Bestandsbetriebe zu gefährden.

Die Umsetzung europäischen Umweltrechts (z.B. Seweso III) muss strikt nach dem Grundsatz 1:1 erfolgen (keine zusätzlichen Hamburger Auflagen).

Gravierende Wettbewerbsnachteile des Hamburger Hafens (u.a. Einfuhrumsatzsteuer, hohe Mietkosten für Flächen und Kaimauern, fehlende Investitionssicherheit) sind zügig abzubauen.

Die HPA hat sich wieder auf ihre Kernfunktionen (Erhalt und Ausbau der Infrastruktur sowie Dienstleister für den Hafen) zu konzentrieren.

Der Hamburger Hafen ist der größte Eisenbahnhafen in Europa. Dies gilt es strategisch zu sichern und auszubauen. Dazu wird die Hafenbahninfrastruktur „EU-fest“ in eine neue Struktur überführt. Die von der HPA für die Nutzung dieser Infrastruktur geforderten Bedingungen haben sich künftig in erster Linie am Mengenwachstum für den Hafen und nicht an Einnahmeperspektiven der HPA zu orientieren.

## 3. Industrie

Hamburg ist eine der größten Industriemetropolen Europas. Keine Großstadt in Europa hat gemessen am BSP einen höheren Anteil an Wertschöpfung durch Industrie als Hamburg. Die Industrie ist zugleich auch ein wichtiger Wachstumsträger für den Hafen (Importe/Vorprodukte, Export Fertigprodukte).

Die Betriebe (z.B. Aurubis, Trimet) dürfen nicht durch weitere Auflagen (Immissionsschutz, ggfs. heranrückende Wohnbebauung) gefährdet werden. Durch

intelligente Flächenplanung müssen gewerbliche „Schutzriegel“ gewährleistet werden (Billbrook, Peute, Finkenwerder, Hafengebiet). Die Energiekosten (Kostenfaktor Leitung) dürfen nicht durch Hamburger Sondermaßnahmen (Folgen des Netzzückkauf) zusätzlich belastet werden.

#### **4. Verkehr/Infrastruktur**

Die Verkehrsinfrastruktur ist Kernaufgabe der öffentlich durch Staatsorgane wahrzunehmenden Aufgaben, dies gilt für das gesamte Stadtgebiet einschließlich des Hafens und bezieht sich auf alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser). Für die weiterhin notwendige Ertüchtigung/Sanierung insbesondere der Straßenverkehrsinfrastruktur ist ein Sanierungsplan für das gesamte Stadtgebiet aufzustellen. Statt einer Baustellenkoordinierung ist eine Koordinierung der Baustellenplanung vorzunehmen. Diese hat auch den bezirksübergreifenden und überregionalen Verkehrsfluss zu berücksichtigen. Hierbei ist das sog. Achsenkonzept zu berücksichtigen. Bis zum Vorliegen eines solchen Baustellenplanungskonzeptes werden ab sofort grundsätzlich keine neuen Baustellen eingerichtet.

Für das im Hamburger Eigentum befindliche Schienennetz wird eine einheitliche öffentliche Infrastrukturgesellschaft gegründet, um gerade auch gegenüber der EU die hoheitliche Aufgabe dieses Bereichs zu manifestieren.

Für die Nutzung der Wasserwege im Hafen werden keine (Sonder-) Gebühren erhoben, auch um möglichst mehr Verkehre von der Straße auf den Wasserweg zu verlagern.

#### **5. Kooperative Wirtschaftspolitik**

Mit Vertretern der Spitzenorganisationen der Wirtschaft, Gewerkschaften und Hochschulen wird ein Steuerungs- und Innovationsgremium errichtet, um strategische Aufgaben gemeinsam anzustoßen bzw. deren Umsetzung zu unterstützen.

---

Thesenpapier von:

**Bernd P. Holst**, *Landesvorsitzender Arbeitsgemeinschaft  
Selbständige in der SPD Hamburg & Freunde*

Email für Rückfragen: [vorstand@ags-hamburg-mitte.de](mailto:vorstand@ags-hamburg-mitte.de)

Hamburg, 15.10.2018