

Sehr geehrter Herr Dr. von Foerster,  
sehr geehrte Damen und Herren des konsularischen Korps,  
meine sehr verehrten Damen und Herren!

1.

Ich bedanke mich sehr für die Einladung, heute bei Ihnen zu Gast sein zu können. Der Übersee-Club ist ohne Zweifel eine der renommiertesten Adressen im Norden. Hier wurden und werden wichtige Impulse für das Zusammenwachsen Europas, für eine offene Weltwirtschaft im Wettbewerb und für die Positionierung Hamburgs im Welthandel gegeben. Hier trafen sich immer wieder Vordenker aus Wirtschaft, Politik, Kultur und Wissenschaft. Da ist es für einen einfachen Schleswig-Holsteiner – für jemanden, der sozusagen aus dem Hinterland der Metropole kommt - schon eine besondere Ehre und Herausforderung, zu Ihnen sprechen zu dürfen.

Der Überseeclub „präsentiert“, so hat es der damalige erste Bürgermeister Henning Voscherau beim Überseetag 1997 formuliert, die „Weltoffenheit, Toleranz und nüchterne praktische Tüchtigkeit“ der Stadt Hamburg, „ihr ehrbares Gewinnstreben und ihr unverkrampftes Verhältnis zu internationalem Wettbewerb“. Jedenfalls ein bisschen davon haben wir in Schleswig-Holstein auch, wobei ich zugeben muss, dass es für manch' bodenständigen Schleswig-Holsteiner schon eine Weltreise und Ausdruck größter Weltoffenheit ist, die Landesgrenze Richtung Hamburg zu überschreiten.

2.

Thema meines Vortrages sind die „Perspektiven für den Wirtschaftsstandort Norddeutschland“. Lassen Sie mich aber eine Vorbemerkung machen: Das auf den ersten Blick rein wirtschaftsbezogene Thema weist selbstverständlich weit über Wirtschaftspolitik hinaus. Die wirtschaftliche Zukunft Deutschlands - und damit auch des Nordens - hängt davon ab, ob es uns gelingt, in *allen* Politikbereichen zu einem wirklichen Neuaufbruch zu kommen. Dies wird noch nicht überall mit der nötigen Klarheit und Konsequenz erkannt. Eine eher unscheinbare Meldung des „Economist“ in den letzten Tagen macht deutlich, wo wir stehen und dass etwas passieren muss: Beim Pro-Kopf-Einkommen rangiert Deutschland inzwischen um einen Prozentpunkt *unter* dem Durchschnitt der 15 EU-Länder – zwar auch Folge der

deutschen Vereinigung, aber eben auch jahrelanger annähernder Stagnation. Und so sehr die Notwendigkeit von Reformen im Allgemeinen bejaht wird - die Dramatik ungelöster Zukunftsprobleme ist noch immer nicht überall angekommen:

- In unseren Sozialsystemen ticken Zeitbomben, auf die wir zwar mit ersten Reformen reagiert haben, die aber längst nicht wirklich entschärft sind. Die demographische Struktur der nächsten 50 Jahre ist kaum noch zu beeinflussen. Selbst wenn es gelänge, wieder einen Babyboom zu schaffen, würde er das Verhältnis zwischen jüngeren Erwerbstätigen und älteren Versorgungsempfängern erst mit großer Verzögerung und auch nur graduell verbessern. Woraus wir bisher wirkliche Konsequenzen nicht gezogen haben: In unseren Sozialsystemen klafft eine gewaltige Nachhaltigkeitslücke, für die künftige – und eben geburtenschwächere - Generationen aufkommen müssen. Ohne grundlegende Reformen unserer Sicherungssysteme führt die jetzige demographische Struktur bis 2030 zu SV-Beitragssätzen von über 50 %, ohne Steuern wohlgemerkt.
- Unser Arbeitsmarkt ist trotz der richtigen Reformansätze noch längst nicht ähnlich flexibel wie der westeuropäischer oder skandinavischer Länder. Der Beitritt der osteuropäischen EU-Länder wird uns dies in den nächsten Jahren drastisch vor Augen führen.
- In unseren Schulen und Hochschulen haben zwar ebenfalls erste Reformen begonnen, sie gehen aber längst nicht weit genug. Die Befunde zur verschlechterten Ausbildungsfähigkeit insbesondere in den Haupt- und teilweise Realschulen, zur Abwanderung von Forschern oder zur rückläufigen Welthandels-Position Deutschlands bei technologieintensiven Gütern sind eben keine Panikmache, sondern schlichte Tatsachen. Die Vereinigten Staaten investieren einen halben Prozentpunkt, Schweden sogar 1,5 Prozentpunkte des Bruttoinlandsprodukts mehr in Forschung und Entwicklung als Deutschland. Es ist richtig, eine nationale Offensive für Bildung und Innovation zu starten; ihr Kernpunkt dürfen aber keine neuen Abgaben, auch keine Ausbildungsplatzabgabe sein.
- Unser Steuersystem ist im Zuge mehrfacher Steuerreformen leider nicht systematischer, transparenter und einfacher, sondern komplizierter geworden – und es hat leider mit dazu beigetragen, dass die kleineren mittelständischen Unternehmen in Deutschland weit und breit die niedrigsten Eigenkapitalquoten haben. (Das Thema einer stärker mittelstandsfreundlichen Wirtschaftspolitik ist übrigens

ein sehr grundsätzliches, ich kann an dieser Stelle darauf aber nicht näher eingehen. Lang aufgestaute Finanzierungsprobleme, aber auch zu geringe Ressourcen für Forschung und Entwicklung, ungelöste Nachfolgeprobleme und besondere Belastungen durch die Bürokratie bedrohen in der Summe vor allem den kleineren Mittelstand in seiner Existenz.)

Es wäre deshalb verhängnisvoll, wenn jetzt – wo die Reformen gerade erst mit jahrzehntelanger Verspätung begonnen haben -, die Verzagten schon wieder eine Reformpause einfordern. Oder sogar wieder ein Zurück. Es kann doch wohl nicht wahr sein, dass Deutschland seine gerade erst angelaufene Modernisierung abbricht, nur weil Einige nicht akzeptieren mögen, dass ihnen ein Arztbesuch 10 Euro wert sein soll. Im übrigen sollten Politiker vorsichtig sein, wenn sie die Bevölkerung als Zeugen für Zaudern und Zuwarten heranziehen. Es gibt zwar sicher auch eine deutsche Suche nach Wahrung des Bestehenden, nach Geborgenheit. Insofern müssen wir weiter Überzeugungsarbeit leisten. Aber überwiegend beobachte ich etwas Anderes: Die Menschen in unserem Land beklagen weniger die Reformen an sich, sie akzeptieren sogar mehr denn je auch Einschnitte im persönlichen Leben, weil sie zumindest ahnen, dass sich Gravierendes verändert hat und noch verändern wird. Was sie vor allem kritisieren, ist das Fehlen eines erkennbaren Gesamtkonzepts, eines roten Fadens, die tagespolitische Beliebigkeit vieler Vorschläge, auch die mangelnde handwerkliche Solidität bei der Umsetzung.

Von den insgesamt notwendigen Strukturreformen haben wir gerade erst einen Bruchteil geschafft. Wir brauchen 2004 eine Entscheidung über eine deutliche Vereinfachung unseres Steuerrechts, wir brauchen weitere Maßnahmen zur Zukunftssicherung unserer Sozialsysteme und Senkung der Lohnnebenkosten, wir brauchen kein Zurück bei den Reformen der Bundesagentur für Arbeit, sondern weitere Schritte für einen flexibleren Arbeitsmarkt, wir brauchen ein modernes Einwanderungsgesetz. Und wir brauchen im Jahr der Innovationen ein überzeugendes Gesamtkonzept der Bundesregierung, das unsere Hochschulen in der Spitze und in der Breite leistungsfähiger macht, den Wettbewerb zwischen Hochschulen stärkt und Anreize für mehr Spitzenforschung in Deutschland setzt.

Das heißt nicht Jammern und Klagen über verlorene Möglichkeiten, das hilft nicht weiter. Wir müssen unsere Reformen mit Selbstbewusstsein und klarer Zielorientierung angehen. Wir haben erhebliche Zukunftschancen. Warum sollten wir schlechter als der EU-Durchschnitt

sein? Nein, wir können es besser, aber es erfordert gewaltige Anstrengung.

Unsere politischen Strukturen in Deutschland sind dafür bislang eher wenig förderlich. Entsprechende Reformen am politischen System sind daher nicht weniger wichtig als die zuvor genannten Reformen bei Bildung, Sozialsystemen und Arbeitsmarkt. Gerade jetzt, in Zeiten notwendiger Strukturreformen, wäre es wichtig, wenn die Kompetenzen zwischen Bund und Ländern klarer abgegrenzt wären und eine Blockade zwischen Bundestag und Bundesrat vermieden würde. Wenn unsere Wahltermine in Ländern und Kommunen stärker gebündelt wären. Wenn es wie in anderen Ländern eine zeitliche Begrenzung für Regierungsämter gäbe, was die Bereitschaft zu weniger populären Entscheidungen befördern könnte. Oder wenn die Bundesländer und Kommunen so gegliedert wären, dass finanziell und wirtschaftlich leistungsfähige Europa-Regionen entstünden. Aber schon für solche institutionellen Reformen bräuchten wir breite überparteiliche Kraftanstrengungen, zu der manche aus wahltaktischem Opportunismus bisher leider nicht bereit sind.

Und eines dürfen wir auch nicht übersehen: Wenn mangelnde Qualität meiner Berufsgruppe – der Politiker – beklagt wird, dann muss man auch darauf hinweisen, dass es unser System geeigneten politischen Führungspersönlichkeiten nicht sonderlich einfach macht, erfolgreich zu sein. Es ist ja nicht nur die mangelnde finanzielle Attraktivität und die klein karierte öffentliche Debatte um angemessene Politikergehälter. Es sind auch die immer komplexer werdenden Probleme, die vielen Abstimmungsnotwendigkeiten, die Vielfalt der vermeintlich oder tatsächlich zu berücksichtigenden Interessen, die Abhängigkeit von vielen Dritten, die erfolgreiche politische Führung immer schwerer macht. Es ist auch die deutsche Mentalität, die Mut und Risiko nicht gerade belohnt, es ist auch die in Deutschland bestehende Hürde, Politik auf Zeit zu betreiben, um dann wieder in die Wirtschaft oder Wissenschaft zu wechseln, die Spitzenkräfte von einem Wechsel in die Politik abhalten.

Und wenn wir über notwendige Reformen in Deutschland sprechen, dann müssen wir im Blick behalten, dass die besonders weit reichenden Eingriffe in unser politisches und wirtschaftliches System immer mehr aus Brüssel kommen. So richtig die EU-weite Harmonisierung wichtiger Rahmenbedingungen ist – sie darf nicht dazu führen, dass ein an Brüsseler Schreibtischen entwickeltes Natura 2000-Schutzregime Infrastrukturvorhaben und Unternehmenserweiterungen verteuert,

verzögert oder gar unmöglich macht. Oder dass eine Chemikalienrichtlinie zu einer sprunghaften Erhöhung von Mess- und Prüfkosten und einer gravierenden Erschwerung von Forschungs- und Investitionsvorhaben führt. Es kann nicht sein, dass uns der Erhalt des Wachtelkönigs oder der Uferschneppe wichtiger ist als der von Arbeitsplätzen und Zukunftsperspektiven für unsere jungen Menschen. Es kann auch nicht sein, dass ernsthaft überlegt wird, ganze Hafengebiete unter Naturschutz zu stellen. Hier kann ich nur empfehlen, sich den Tendenzen aus Brüssel deutlich entgegenzustellen. Man gewinnt gerade auch bei der EU-Kommission gelegentlich den Eindruck, dass die Sicherung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der europäischen Wirtschaft hinter den Themen Umwelt- und Verbraucherschutz zu sehr ins Hintertreffen gerät. Auch dies – die richtige Austarierung der zentralen Zukunftsaufgaben der EU – muss zur aktuellen Reform der europäischen Institutionen gehören.

3.

Nun aber zum Thema „Perspektiven für den Wirtschaftsstandort Norddeutschland“ im engeren Sinne. Wie kann, wie muss sich Norddeutschland aus eigener Kraft positionieren, um seine Chancen zu nutzen? Ich bin überzeugt, es geht nur, wenn wir norddeutschen Länder – allen voran Hamburg und Schleswig-Holstein – unsere Kräfte bündeln.

Hamburg ist eine starke und selbstbewusste Metropole, mit hoher Wirtschaftskraft, einem Hafen mit hervorragenden Zukunftsperspektiven, mit starken Wachstumsbranchen. Aber auch eine wachsende Stadt braucht die Synergien einer ganzen Region.

Auch Schleswig-Holstein hat Stärken und Zukunftschancen, die es konsequent ausbaut. Die maritime Wirtschaft um die Häfen Lübeck, Kiel und Brunsbüttel, die Medizintechnik in Lübeck, die Ernährungswirtschaft, die Mikroelektronik in Itzehoe, die Chemieindustrie in Brunsbüttel bieten hohes Wachstumspotenzial. Aber ohne die Metropole Hamburg wird Schleswig-Holstein seine Vorzüge nicht ausspielen können.

National und international wird der Druck ohnehin schärfer. Um künftig wettbewerbsfähig zu sein, müssen Regionen tendenziell *größer* sein und über mehr „kritische Masse“ an Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, an leistungsfähigen und vernetzten Unternehmen, an qualifizierten Arbeitskräften und staatlichen Ressourcen verfügen. Viele europäische Wachstumszentren tragen dem bereits Rechnung – die Öresund-Region ist nur ein Beispiel von vielen.

*Wirtschaftlich* betrachtet sind Hamburg und Schleswig-Holstein längst eine Region. Und zu dieser Region gehören auch noch die Teile der Metropolregion im Süden. Wir müssen aber auch *politisch* eine Region werden. Wie wichtig das ist, zeigt doch das schier endlose Gezänk über den Verlauf der Autobahn A20. Schleswig-Holstein hat auf seinem Gebiet die gesamte A20 im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert, in diesem Jahr wird die Lücke bei Lübeck geschlossen und der Bau der Fortsetzung von Lübeck Richtung Bad Segeberg begonnen. Aber über die Fortsetzung der A20 südlich der Elbe verhandeln wir seit vielen Jahren. 2002 hatten wir endlich eine einvernehmliche Lösung, wenig später zerbrach der Konsens schon wieder, Niedersachsen favorisierte immer stärker eine noch nicht einmal planerisch begonnene Küstenautobahn. Eine Rolle dabei spielte natürlich auch der Jade-Weser-Port – und auch die Planungen für diesen neuen Tiefwasserhafen haben sich ja nicht gerade durch norddeutschen Gemeinschaftsgeist ausgezeichnet. Und auch die Planungen für die unverzichtbare weitere Fahrrinnenanpassung der Unterelbe sind ein Beispiel dafür, dass länderübergreifende Abstimmungen nicht unbedingt zur Beschleunigung von Prozessen führen. Wobei ich anmerken möchte, dass gerade Schleswig-Holstein hierbei immer ein fairer und konstruktiver Partner Hamburgs war – denn wir wissen um die überragende Bedeutung des Hamburger Hafens für ganz Norddeutschland!

Hamburg und Schleswig-Holstein, auch alle Gebietskörperschaften der Metropolregion, haben erkannt, dass es ohne ein politisches Zusammengehen nicht geht. Vieles ist erfolgreich auf den Weg gebracht worden. In der Wirtschafts- und Verkehrspolitik arbeiten unsere beiden Länder seit Jahren hervorragend zusammen. Im Bundesrat stimmen wir über Partei- und Fraktionsgrenzen häufig gemeinsam ab. Die Stärkung des Luftfahrtclusters treiben wir gemeinsam ebenso voran wie die Kooperation bei Medizintechnik und Biotechnologie (etwa in der neu gegründeten Agentur i-med). Strategische Unternehmensallianzen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein wurden erfolgreich geknüpft – siehe die HSH Nordbank, die EON Hanse oder die Kooperation der Häfen Hamburg und Lübeck. Wir haben Behörden wie die Statistischen Ämter, die Datenzentralen oder die Eichverwaltungen zusammengelegt. Diesen Weg müssen wir konsequent fortsetzen – ich nenne ihn: allmähliches Zusammenwachsen durch konkrete Kooperationserfolge.

Was wir aber auch brauchen, ist das gemeinsame Zukunftskonzept. Aus der wachsenden Stadt Hamburg muss die Wachstumsregion Nord werden. Das Konzept der Metropolregion ist richtig und muss gestärkt

werden. Aber für das weitere Zusammenwachsen des Nordens müssen wir verhindern, dass an den Rändern der Metropolregion neue Grenzen entstehen. Lübeck und Kiel, ganz Schleswig-Holstein müssen in ein Zukunftskonzept der Wachstumsregion Nord eingebunden werden. Anders werden wir weder bei den Menschen noch in der Politik genügend Akzeptanz und Zustimmung für ein weiteres Zusammenwachsen finden.

An der gemeinsamen Identität fehlt es uns noch. Trotz oder wegen seiner wechselvollen Geschichte gibt es heute – trotz fortbestehender Rivalitäten zwischen Kiel und Lübeck oder zwischen West- und Ostküste – eine Schleswig-Holstein-Identität. An hanseatischem Hamburger Selbstbewusstsein mangelt es ohnehin nicht. Die gemeinsame Identität des Nordens ist zwar spürbar, aber noch längst nicht stark ausgeprägt. Sie muss gestärkt werden.

Ich schlage vor, dass wir das Zukunftskonzept für eine Wachstumsregion Nord gemeinsam weiterentwickeln. Die Wachstumsregion Nord muss dabei nach meiner Überzeugung die Metropolregion Hamburg und ganz Schleswig-Holstein umfassen. Sie bezieht ihre Dynamik aus dem Kern der Metropole, aber auch aus den Wachstumsachsen Hamburg–Lübeck–Öresund (also der Vogelfluglinie), Hamburg-Kiel/Flensburg (also der Jütland-Linie) sowie Hamburg-Itzehoe/Brunsbüttel/Heide. Sie ist *die* Wachstumsregion im Norden Deutschlands, die ihre besondere Stärke auch ihrer einzigartigen geographischen Lage verdankt: Drehscheibe zum Ostseeraum, Handels- und Logistikzentrum zwischen Nord- und Ostsee, Tor zu den neuen Wachstumsregionen in Nordosteuropa (Polen, Baltikum, St. Petersburg und nordwestliches Russland).

Diese Wachstumsregion hat erhebliche Chancen:

- Sie verfügt über die leistungsfähigste Hafen- und Logistikstruktur im Norden – Hamburg, Lübeck, Kiel, Brunsbüttel – in Verbindung mit einer breit gefächerten maritimen Wirtschaft vor allem in Hamburg und Kiel.
- Sie besitzt einen schon hoch entwickelten Branchen- und Technologiecluster Medizin und Biomedizin, schwerpunktmäßig im Dreieck Lübeck – Hamburg – Kiel.
- Auch die Schwerpunktbranchen Luftfahrt und Medien/IT-Wirtschaft reichen weit über Hamburg hinaus in die Regionen Lübeck und Kiel, nach Itzehoe (Mikroelektronik) oder Flensburg (mobile Telekommunikation)

- Im Tourismus besitzt die Wachstumsregion eine einzigartige Kombination von attraktiven Städten, schönsten Stränden, Gesundheits- und Wellness-Angeboten und kulturellen Highlights.

Aus meiner Sicht sind für eine erfolgreiche Profilierung der Wachstumsregion Nord als europäisches Wachstumszentrum vor allem vier Elemente zentral:

- (1) Eine deutliche Schwerpunktsetzung auf die hier besonders starken Branchen- und Technologiecluster;
- (2) eine exzellente regionale und überregionale Verkehrsanbindung;
- (3) eine klare Ausrichtung auf Qualifikation, Forschung und Innovation sowie
- (4) die städtebauliche und kulturelle Profilierung des Zentrums Hamburg und der Subzentren Kiel und Lübeck

Lassen Sie mich auf diese vier Elemente kurz mit einigen Bemerkungen eingehen.

4.

Zum ersten Punkt – deutliche Schwerpunktsetzung auf die hier besonders starken Branchen- und Technologiecluster. Wir wissen aus den Benchmarks von Regionen: Besonders erfolgreich entwickelt haben sich jene Wirtschaftsräume, die eine Doppelstrategie verfolgen: attraktive allgemeine Investitionsbedingungen für alle Branchen einerseits, besondere Förderung regionaler Standortstärken und regional besonders stark ausgebildeter Wirtschaftszweigen andererseits.

Wir haben in der Wachstumsregion Nord mehrere solcher Cluster, mit ihnen hebt sich diese Region in besonderer Weise von anderen ab. Ich habe sie genannt, es sind: Häfen/Logistik/maritime Wirtschaft, Medizin/Biomedizin/Gesundheit, Luftfahrt, Medien/Informationstechnik/Mikroelektronik, Tourismus. Und es trifft sich gut, dass gerade für diese hier im Norden so starken Bereiche ein ganz erhebliches Wachstumspotenzial besteht::

- Häfen/Logistik/maritime Wirtschaft: wachsender Transportbedarf auf den Meeren (Ostsee/EU-Erweiterung mit prognostiziertem Güterverkehrsaufkommen bis 2015 +80 %, fortbestehende Engpässe auf Straße/Schiene, LKW-Maut begünstigt Schiff und Bahn), Hamburg/Lübeck/Kiel als Tor zur Ostseeregion; Errichtung von

Offshore-Windparks, Nutzung der Marikultur für Ernährungs- und Gesundheitsprodukte, Schiffssicherheitstechnik u.a.)

- Medizin/Biomedizin/Gesundheit: anhaltendes Wachstum insbesondere im nicht-staatlichen Gesundheitsmarkt, verstärkt durch den massiven demographischen Wandel (immer mehr ältere Menschen) und neue Technologien (neue Medikamente, neue OP-Techniken u.a.)
- Luftfahrt: Globalisierung und Integration der Weltwirtschaft, Bedarf an zusätzlichen weltweiten Luftverkehrsverbindungen und neuen Flugzeugen
- Neue Medien/IT/Mikrosystemtechnik: weiter zunehmende IT-Vernetzung, wachsender Bedarf an neuen Mikro- und Nanochips
- Tourismus (wachsendes Zeit- und Einkommensbudget für Erholungs- und Erlebnisurlaub, demographischer Wandel, wachsende Beliebtheit des Nord- und Ostseurlaubs).

Gezielte Stärkung dieser Cluster bedeutet, den weiteren Ausbau öffentlicher Infrastruktur insbesondere auf diese Bereiche auszurichten. Für den Bereich Häfen/maritime Wirtschaft bedeutet das, die Hinterlandanbindungen mit Vorrang auszubauen, gemeinsam die Fahrrinnenanpassung der Elbe durchsetzen, die Kooperation zwischen den Häfen Hamburg, Lübeck, Kiel und Brunsbüttel weiter zu stärken, ein maritimes Bündnis in der Wachstumsregion Nord zu schließen, die Ausbildung von Seeleuten gemeinsam sicherzustellen, in Berlin und Brüssel gemeinsam für die maritime Wirtschaft streiten. Zu einem Zukunftskonzept für die Wachstumsregion Nord gehört, dass wir für jeden genannten Cluster-Bereich eine klare gemeinsame Strategie abstimmen und die vorrangigen Projekte mit vereinten Kräften umsetzen. Und auch in der Außendarstellung und Außen-Akquisition müssen wir in diesen Bereichen offensiv und abgestimmt vorgehen. Ein gutes Beispiel ist die jetzt anlaufende Kooperation im Bereich Medizin/Biomedizin in der neuen Agentur i-med.

5.

Von ganz entscheidender Bedeutung ist auch der zweite von mir genannte Schwerpunkt für die Wachstumsregion Nord: exzellente regionale und überregionale Verkehrsverbindungen. Der Norden ist verkehrlich nicht begünstigt. Von den mitteleuropäischen Zentren sind wir vergleichsweise weit entfernt. Umso wichtiger sind weitere

Investitionen in Straße und Schiene, aber auch der weitere Ausbau der Häfen und ihrer Hinterlandanbindungen sowie weitere Luftverkehrsverbindungen. Nach der Maut-Schlappe wird es schwieriger denn je, ausreichend Investitionsmittel dafür aufzubringen. Aber politisch müssen wir gemeinsam und mit allen Kräften dafür kämpfen, dass die vorrangigen Verkehrsprojekte des Nordens schnell angepackt werden:

- die A20 mit westlicher Elbquerung, die für die ganze Region einen Quantensprung bedeutet;
- die Anbindung des Hamburger Hafens von der Vertiefung der Außen- und Unterelbe bis zur Hafenquerspange;
- die feste Fehmarn-Belt-Querung, mit der wir die Wachstumsachse Hamburg-Lübeck-Öresund stärken und verhindern, dass sich der Transportkorridor nach Osten verschiebt;
- die längst überfällige Elektrifizierung plus Streckenausbau auf der Schiene zwischen Hamburg und Lübeck, auch um beide Häfen mit einer kurzen Landbrücke zu verknüpfen;
- der Ausbau der A7, der A21 und der A26;
- die Beseitigung von Engpässen auf der Jütland-Bahn-Linie von Hamburg Richtung Flensburg;
- die Anbindung Hamburgs an einen Eurorapid, wenn denn die Untersuchungen eine solche Anbindung verkehrlich und wirtschaftlich als sinnvoll bestätigen.

Wir verlieren beim Ausbau der Verkehrswege in Deutschland zu viel Zeit. Die Verkehrshaushalte sind noch immer nicht ausreichend dotiert, die Mautausfälle werfen uns weiter zurück, auch die Planung dauert durch FFH und längere Gerichtsverfahren immer länger. Verkehrspolitik muss auch in Berlin und Brüssel wieder Schwerpunkt werden. Statt der Mautbremse brauchen wir eine Investitionsoffensive. Ich hoffe noch immer, dass TollCollect kurzfristig eine Lösung vorlegt und bis zum Start eine intelligente Zwischenfinanzierung gefunden werden kann.

6.

Auch zum dritten Schwerpunkt einer Strategie für die Wachstumsregion Nord – die konsequente Ausrichtung auf Qualifikation, Forschung und Innovation – kann ich hier nur einige Anmerkungen machen. Gerade auf diesem Feld haben wir im Norden noch Nachholbedarf.

Forschungseinrichtungen sind in Norddeutschland eindeutig

unterrepräsentiert, bei den Uni-Rankings und Schultests sind wir eher Mittelmaß. Nötig ist daher eine Bildungs- und Innovationsoffensive für den Norden. Die Wirtschaftsregion Nord muss sich national und international als eine Innovations-Region profilieren - durch ein offenes Innovationsklima, durch gute Bedingungen für Spitzenforschung, durch enge Kommunikations- und Lernnetzwerke, enge Kooperationen zwischen Forschung und Wirtschaft sowie einen intensiven Wissen- und Technologietransfer. Unsere Hochschulen brauchen mehr Anreize – also mehr Wettbewerb - zur Qualitätssteigerung; dazu gehört die Mittelzuweisung nach Leistung und Qualität. Zwischen den Hochschulen bzw. Forschungseinrichtungen in Hamburg und Schleswig-Holstein sollte es mehr Abstimmung geben. Wenn wir Exzellenz erreichen wollen, müssen wir uns auch hier stärker konzentrieren. Wir müssen gemeinsam für mehr Forschungsgelder in den Norden kämpfen. Ostdeutschland braucht eine zusätzliche Förderung. Aber ist es volkswirtschaftlich richtig, dass seit der deutschen Einheit 13 neue Fraunhofer-Institute in Sachsen eröffnet wurden, aber nur eines bei uns?

Die Förderung unseres Nachwuchses muss früher anfangen. Die – leider häufig berechtigten - Klagen über die sinkende Ausbildungsfähigkeit gerade der Haupt- und Realschulabgänger sowie das nachlassende Interesse für technische Berufe und die Natur- und Ingenieurwissenschaften zeigen, dass wir für die künftig geforderten Qualifikationen unzureichend gerüstet sind. Auch hier können wir in der Wachstumsregion gemeinsam mehr erreichen. Lehrerausbildung, Konzentration der Lehrpläne auf Basisqualifikationen, engere Kooperation zwischen Schulen und Betrieben, Werbung für technische Berufe, Fortführung erfolgreicher Modelle wie der Nordakademie – all dies lässt sich gemeinsam noch wirksamer optimieren.

7.

Eine Region, die den Anspruch hat, die Wachstumsregion in Norddeutschland und Tor zur Ostseeregion zu sein, muss auch städtebaulich und kulturell Profil zeigen. Die Metropole Hamburg ist natürlich das internationale Aushängeschild des Nordens, und es muss als solches weiter gestärkt werden. Dazu ist viel auf den Weg gebracht: Die HafenCity, die Neugestaltung des Jungfernstieges, des Domplatzes und des Dammtorbahnhofs gehören zu den besonders wichtigen und attraktiven Vorhaben. Insbesondere Lübeck und Kiel können dieses Profil aber ergänzen. Unsere gemeinsame Wachstumsregion ist auch eine

Region einzigartiger kultureller Attraktionen. Die UNESCO-Stadt Lübeck zieht immer mehr Besucher an, auch Kiel wird dank Kieler Woche, Volvo Ocean Race und neuen städtebaulichen Projekten attraktiver. Auch im Tourismus, auch in der Vermarktung unserer Region mit ihrem besonderen Mix von attraktiven Städten, Museen, Festivals, Schössern und Herrenhäusern, Strand und Wassersport können wir gemeinsam noch stärker werden.

8.

Meine Damen und Herren,  
Helmut Schmidt hat am 19. Januar hier im Rathaus gesagt, dass Hamburg zuweilen an einer übertriebenen Parteilichkeit leide. In Wirklichkeit gebe es, so Helmut Schmidt, zu viel künstliche Opposition und zu wenig „Eintracht im Innern“.

Ich kann und will dies nicht für Hamburg kommentieren. Aber ich meine, man kann diesen Aufruf

- zu mehr Gemeinwohl-Denken,
  - zu mehr Überparteilichkeit
  - und zu mehr langfristigem Denken in der Politik
- sehr gut auch auf die norddeutschen Länder übertragen.

Denn gleich *welche* Parteien die jeweiligen Länderregierungen stellen: Es *muss* eine gemeinsame Zielvorstellung und einen gemeinsamen Leitfaden für den Norden geben. Und wir müssen vor allem das *Bewusstsein* für diese Nordregion unter den Schleswig-Holsteinern und Hamburgern langfristig aufbauen.

Für die Menschen in Norddeutschland müssen die Vorteile *einer* Wachstumsregion auch in ihrem konkreten Alltag erfahrbar sein. Ein gutes Beispiel ist die Einbeziehung aller an Hamburg grenzenden schleswig-holsteinischen Kreise in den Hamburger Verkehrsverbund – eine wesentliche, konkrete Verbesserung für Millionen Menschen.

Ein anderes Beispiel war die Olympia- Bewerbung - Hamburg und Kiel wäre ein hervorragendes Duo gewesen! Doch auch schon die *Bewerbung* hat gezeigt, dass die Menschen in dieser Region sehr wohl für ein gemeinsames Ziel mobilisiert werden können. Hier ist ein Wir-Gefühl entstanden, auf das wir aufsetzen können! Ich bin davon überzeugt, wir haben gute Chancen. Erfolg setzt aber voraus, dass alle Beteiligten

mitziehen. Nicht auf andere zeigen, sondern selbst anpacken. Und auch in der Politik den Mut zu konsequenten Entscheidungen aufbringen, selbst auf das Risiko, dass es Rückschläge gibt. Wir sollten nicht die Rückschläge fürchten. Unser größtes Problem wären Mutlosigkeit und Entscheidungsschwäche.