

Hamburg: Drehscheibe für den Ostseehandel - Chancen im europäischen Binnenhandel nutzen

(beschlossen am 16. Oktober 2005 durch den 74. Landesparteitag)

Nach dem Beitritt der osteuropäischen Ostsee-Anrainerstaaten zur Europäischen Union haben sich die wirtschafts- und handelspolitischen Herausforderungen und Chancen für Hamburg enorm vergrößert. Im gesamten Ostseeraum leben 70 Millionen Menschen. Die Ostsee ist das Tor zu Skandinavien, Mittel-Osteuropa und Russland. Hamburg besitzt durch seine wirtschaftsgeographische Lage und den Hafen die besten Voraussetzungen, zur Drehscheibe des europäischen Handels im Ostseeraum zu werden.

Bereits heute entfällt ein Viertel aller in Hamburg umgeschlagenen Container auf den Ostsee- und Osteuropahandel. Die wirtschaftliche Dynamik der baltischen und osteuropäischen Staaten bedeutet in den kommenden Jahren weiteren Zuwachs. Um die bisher erarbeitete Stellung Hamburgs als Vorreiter im Ostseehandel weiter auszubauen, gilt es die bestehende Infrastruktur für Handel und Transport weiter auszubauen und zu verbessern.

Durch den Lübecker Hafen samt Containerterminal (CTL) laufen alle Waren, die über Hamburg nach Osteuropa verschickt werden. Die Bahnverbindung zwischen Hamburg-Hafen und Lübeck-Siems, über die der Großteil des Containertransports abgewickelt wird, sollte deswegen vollständig elektrifiziert und ausgebaut werden. Die Güterumgehungsbahn auf Hamburger Stadtgebiet zwischen Hafen und dem Anschluss zur Strecke nach Lübeck soll durchgehend zweigleisig ausgebaut werden. So wird der Zuwachs an Warenumsatz schnell, zuverlässig und nachhaltig gesichert.

Dem Ausbau der A 250 als A 14 nach Süddeutschland und weiter nach Südosteuropa hat für Hamburg als Drehscheibe des europäischen und internationalen Warenverkehrs von und nach

Mittel- und Osteuropa besondere Bedeutung. Das gleiche gilt für den Bau der A 20 als Verkehrs- und Transportverbindung in Norddeutschland Richtung Baltikum und Osteuropa respektive Russland. Der Aus- und Neubau dieser Autobahnverbindungen und deren Betrieb sollen – so der Staat nicht willens oder in der Lage ist – Privatunternehmen übernehmen. Diese sollen die Möglichkeit erhalten für die Benutzung ihrer Straßen ein Nutzungsentgelt (bspw. Vignette) zu verlangen. Die Kosten für Neubau und Unterhalt sollen in diesem Fall nicht durch den Steuerzahler aufgebracht werden.

Auch die skandinavischen Länder erleben durch die Öffnung nach Osten einen Anstieg des Handelsvolumens mit den Ländern Osteuropas. Deutschland wird zum Transitland. Für einen schnelleren und effizienteren Personen- und Warenverkehr von und nach Nordeuropa sollte sich Hamburg für eine feste Querung des Fehmarnbelts einsetzen. Auch hier soll der Bau, dessen Finanzierung und der Betrieb von der Privatwirtschaft übernommen werden.