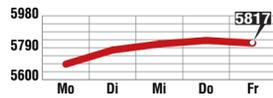


Wirtschaft



5-TAGE-DAX
Der DAX schloss am Freitag mit minus 0,28 Prozent.
Seite 26

INITIATIVE HAMBURGS INDUSTRIECHEF KARL GERNANDT IM ABENDBLATT-INTERVIEW

„Ein Masterplan für Hamburgs Wirtschaft“

Der IVH-Vorsitzende beklagt Fehler der Politik, fordert eine langfristige Planung von Großprojekten und macht sich für den Nordstaat stark.

ABENDBLATT: Die deutsche Wirtschaft wächst so stark wie seit fünf Jahren nicht mehr. Spürt Hamburgs Industrie diesen Aufschwung?

KARL GERNANDT: Auch die Hamburger Industriefirmen profitieren von der besseren Konjunktur. Die Stimmung im Gros der Betriebe ist gut, man blickt optimistisch in die Zukunft, das zeigen unsere jüngsten Umfragen. Allerdings wäre ich vorsichtig mit dem Begriff Aufschwung. Wir reden über ein Wachstum von 0,9 Prozent. Da muss man sich doch fragen: Kann Deutschland nicht viel mehr? Müssen wir uns nicht so wenig wirklich zufriedengeben?

ABENDBLATT: Der Industriestandort Hamburg hat in den vergangenen Jahren kräftig geblutet. Phoenix und Holsten wurden übernommen und Arbeitsplätze abgebaut. Die Aluwerke wurden geschlossen. Was läuft schief?

GERNANDT: In allen drei Fällen wurde nicht mehr in Hamburg über das Schicksal des Unternehmens entschieden, sondern die Entscheidungen wurden von den neuen Eigentümern getroffen. Gerade im Zuge von Übernahmen wollen die Konzerne Kosten sparen, das geht fast immer zulasten von Arbeitsplätzen. Unsere industrielle Struktur in Hamburg ist leider so, dass wir auch in Zukunft wesentlich mehr Übernahmen Hamburger Unternehmen erleben werden als Hamburger Unternehmen, die andere Firmen zukaufen.

ABENDBLATT: Woran liegt das?

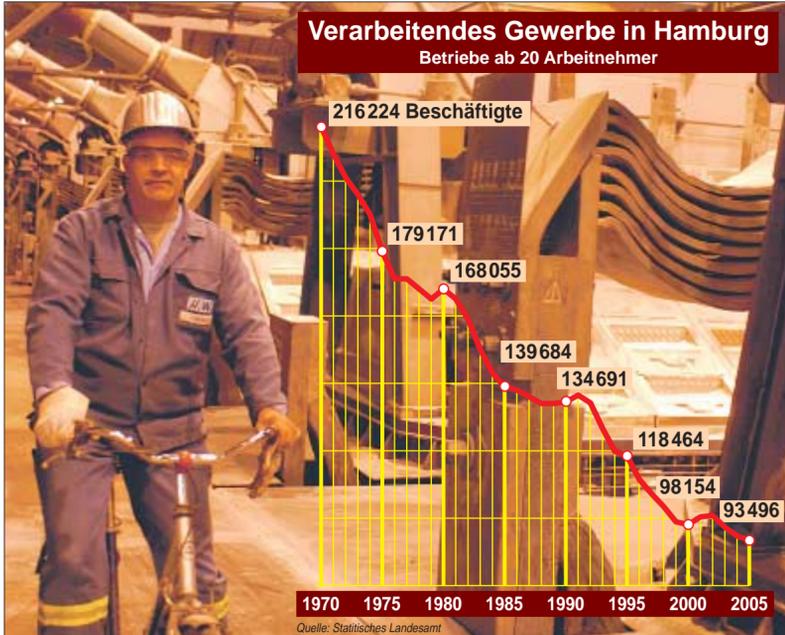
GERNANDT: Das ist vor allem ein Fehler der Wirtschaftspolitik der 80er- und 90er-Jahre. Gerade in dieser Zeit wurde in Hamburg zu wenig für die Industrie getan. Man hat lange Zeit einseitig auf Dienstleistungen gesetzt. Medien- und Internetfirmen wurden massiv gefördert. Die Bedeutung der Industrie nahm dagegen stetig ab. Heute sehen wir die Folgen dieser verfehlten Politik. Unsere Industriestruktur ist angegriffen und hat eine entsprechende Schiefe. Firmen wurden in ihrem Wachstum gebremst, Neuanstellungen gibt es seit Jahren so gut wie keine mehr.

ABENDBLATT: Woran hapert es?

GERNANDT: Hamburg fehlt zum Beispiel ein vernünftiges Verkehrskonzept. Wir haben als einzige europäische Metropole kein Straßenringssystem, das den Schwerlastverkehr um die Stadt lenkt. Wenn Sie von Lübeck nach Pinneberg fahren wollen, ist dies mit einem Lkw praktisch nicht möglich. Wir müssen wesentlich mehr in die Struktur des Hafenhinterlandverkehrs investieren, damit der Hafen als Wachstumsmotor nicht gebremst wird. Auch hier hat es in der Vergangenheit gefährliche Versäumnisse gegeben. Lkw-Staus auf der Köhlbrandbrücke sind Alltag.

ABENDBLATT: Was müsste konkret gemacht werden, um diesen Zustand zu beenden?

GERNANDT: Kurzfristig müssen wir den Verkehrsfluss beschleunigen. Das geht über intelligente, hochmoderne Leitsysteme. Vernünftige Ampelschaltungen könnten sicherstellen, dass Lkw-Staus im Hafen sich zumindest zeitlich in Grenzen halten. Zudem



Die Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe in Hamburg werden immer weniger. Industriebetriebe wie Holsten oder Phoenix wurden übernommen und verloren Arbeitsplätze. Das Aluwerk (siehe Foto) musste seine Tore ganz schließen. IVH-Chef Gernandt will wieder neue Industrie nach Hamburg locken.



Karl Gernandt (46) wurde im Februar Chef des Industrieverbands Hamburg. Er fordert auch eine erneute Diskussion über den Flughafen Kaltenkirchen. FOTO: WALLOCHA

muss der Transport auf Schiene und Straße besser aufeinander abgestimmt werden. Sammelplätze für Lkw müssen eingerichtet werden. Und es kann nicht sein, dass sich der Schwerlastverkehr in Ost-West-Richtung durch die Stresemannstraße mit Tempo 30 quälen muss.

ABENDBLATT: ... und langfristig?

GERNANDT: ... müssen wir eine weitere Elbquerung und selbstverständlich die Hafenspanne realisieren – also eine Verbindung der A7 im Westen mit der A1 im Osten durch den Hafen. Und dann darf man auch den Luftverkehr nicht außer Acht lassen. Wir brauchen ein Flughafenkonzept für ganz Norddeutschland.

ABENDBLATT: Das heißt, der Plan eines Großflughafens in Kaltenkirchen sollte wieder aus der Schublade geholt werden.

GERNANDT: Man sollte die Option eines Flughafens Kaltenkirchen auf jeden Fall wieder prüfen und dann anhand der Faktenlage darüber entscheiden.

ABENDBLATT: Eine Menge Forderungen. ...

GERNANDT: Aus meiner Sicht wäre es sinnvoll, wenn wir gemeinsam mit dem Hamburger Senat einen Masterplan für die Wirtschaft der Stadt erstellen könnten. Wir bieten unsere Expertise und Mitarbeit an diesem zentralen wirtschaftspolitischen Thema ausdrücklich an. Im Masterplan müssen alle geplanten Großprojekte systematisch veröffentlicht werden. Zeitliche Abläufe, Umfänge, Risiken und Chancen der Vorhaben sollten dort aufgelistet sein. So lange wir einen solchen Plan nicht haben, wird es immer ein Hin und Her zwischen Einzelüberlegungen geben und daraus resultierend Unzufriedenheiten.

ABENDBLATT: Fühlen Sie sich nicht ausreichend über die Zukunftspläne der Stadt informiert?

GERNANDT: Der Senat bezieht uns durchaus in seine Planungen ein. Allen politischen Kräften fehlt aber bisher ein langfristiges industrielles Gesamtkonzept, das die sinnvollen Einzelmaßnahmen aufeinander abstimmt. Ich denke, dass wir an einem Punkt angekommen sind, an dem der Unterschied zwischen Entsch-

findung in der Politik und in der Industrie ganz offensichtlich wird. Investitionsentscheidungen von Industrieunternehmen müssen langfristig getroffen werden, brauchen eine verlässliche Planung. Politiker orientieren sich mit ihren Entscheidungen dagegen fast immer an der Länge einer Legislaturperiode. Um diesen Gegensatz zu überwinden, brauchen wir einen verlässlichen Masterplan, der weit in die Zukunft reicht. Der Plan sollte auch mit unseren Nachbarn in Norddeutschland abgestimmt werden.

ABENDBLATT: Müsste man dann nicht auch über die unterschiedlichen Gewerbesteuerätze reden?

GERNANDT: So ist es. Wir müssen uns in Hamburg nicht über Firmenabwanderungen wundern, wenn bei uns der Hebesatz bei 470 Punkten, in den Kreisen Pinneberg, Harburg und Lauenburg aber bei maximal 350 Punkten liegt. Hier muss man als Metropolregion gemeinsam agieren, nicht miteinander konkurrieren.

ABENDBLATT: Und am Ende steht der Nordstaat. ...

GERNANDT: Der Nordstaat muss kommen. Wir können es uns in Norddeutschland nicht mehr leisten, politisch aneinander vorbeizuarbeiten, wenn wir wirtschaftlich erfolgreich sein wollen.

ABENDBLATT: Wann muss der Nordstaat realisiert sein?

GERNANDT: So schnell wie möglich. Die politische Entscheidung für einen solchen Schritt sollte in der nächsten Legislaturperiode getroffen werden und der Nordstaat in den Ländern Wahlkampfthema sein. Wir sollten mit Schleswig-Holstein und Hamburg anfangen und danach über die Eingliederung von Teilen Niedersachsens sprechen. Hier denke ich vor allem an die Region, die im Süden an die Stadtgrenzen Hamburgs stößt.

ABENDBLATT: Niedersachsen dürfte wenig anisiert sein, wenn es Teile abtreten soll.

GERNANDT: Wir müssen in ganz Deutschland von diesem ausgeprägten kleinstaatlichen Denken wegkommen. Die Welt des Bürgers und vor allen Dingen die Welt der Wirtschaft ist schließlich auch fast grenzenlos geworden.

Mehr miteinander handeln, weniger gegeneinander, das muss der Leitspruch für den Föderalismus der Zukunft sein.

ABENDBLATT: Das dies nicht funktioniert, zeigt der Wettbewerb zwischen Berlin und Hamburg um die Olympischen Spiele.

GERNANDT: Dieser Disput ist kontraproduktiv. Man sollte sich an das Debakel mit der Olympia-Bewerbung Leipzigs erinnern. Das Nationale Olympische Komitee muss jetzt schnell ein Machtwort sprechen. Und dabei kann es nur um das bessere Konzept gehen und das hat zurzeit Hamburg.

ABENDBLATT: Zum Schluss drei Fragen zum Industrieverband Hamburg. Der IVH stand vor wenigen Monaten wegen eines Streits zwischen dem damaligen Vorsitzenden Werner Marnette und Ex-Geschäftsführer Jürgen Thies vor der Zerreißprobe. Sind die Reihen wieder geschlossen?

GERNANDT: Wir haben ein deutlich ruhigeres Miteinander als damals. Es wäre von mir allerdings leichtsinnig zu sagen, wir haben alle Differenzen ausgeräumt. Es gibt weiterhin Diskussionen darüber, wie weit sich der IVH regional weiterentwickeln soll. Und wir führen die Debatte darüber, welche langfristige Ausrichtung der Verband, vor allem industriepolitisch haben soll und welchen Themen wir uns mit welchen Forderungen widmen. Schließlich sind wir ein Verband, in dem zum Beispiel Energieversorger, aber auch große Energieverbraucher und Dienstleister vertreten sind. Allerdings denke ich, dass wir auf einem guten Weg sind, eine gemeinsame Linie zu finden.

ABENDBLATT: Wie ist Ihr Verhältnis zu ihrem Vorgänger Werner Marnette?

GERNANDT: Sehr gut. Herr Marnette ist für mich ein wichtiger Gesprächspartner und auch Ratgeber.

ABENDBLATT: Haben Sie noch Kontakt zu Herrn Thies?

GERNANDT: Beruflich haben wir einen sauberen, endgültigen Schnitt vollzogen und können uns ohne Ressentiments in die Augen schauen. Das war mir wichtig.

Interview: OLIVER SCHADE

Chefs in Doppelfunktion

Viele Vorstandsvorsitzende deutscher Konzerne sitzen auch in Aufsichtsräten anderer Unternehmen. Seite 28

Sparen lohnt sich wieder

Nach der jüngsten EZB-Leitzinserhöhung haben viele Banken ihre Zinsen erhöht. Ein Vergleich und Anlagetipps Seite 29

Ladenschluss fällt in NRW erst später

DÜSSELDORF – Eine rasche Freigabe der Ladenöffnungszeiten in Nordrhein-Westfalen (NRW) wird immer unwahrscheinlicher. Die SPD-Landtagsfraktion betonte am Freitag, sie wolle den von der Landesregierung eingebrachten Gesetzentwurf in einem Anhörungsverfahren beraten. Damit ist das Inkrafttreten der Reform zum Weihnachtsgeschäft in Frage gestellt. Auch Hamburg und Niedersachsen bemühen sich, die Ladenöffnungszeiten noch vor Weihnachten freizugeben. (rtr)

Gaspreise steigen

HAMBURG – Zum Start der Heizsaison müssen viele Verbraucher in Deutschland mit erheblich höheren Gaspreisen rechnen. Große Versorger planen von Oktober an Aufschläge von bis zu zehn Prozent. Einige Tochterunternehmen des E.on-Konzerns kündigten Preiserhöhungen zwischen 0,39 und 0,63 Cent pro Kilowattstunde (kWh) an. Damit wird Gas für die insgesamt 500 000 Kunden teurer. E.on Hanse und die E.on Thüringer Energie AG wollen dagegen noch abwarten. E.on Avacon – mit Gaskunden in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt – verlangt von Haushaltskunden 0,58 Cent mehr. (dpa)

Strom teurer

BERLIN – Die Großhandelspreise für Strom haben weiter angezogen und signalisieren weitere Verteuerungen für die privaten Haushalte. So stiegen die Preise an der Leipziger Strombörse im ersten Halbjahr 2006 um rund 37 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, teilte der Verband der Elektrizitätswirtschaft (VEW) am Freitag mit. Durchschnittlich waren damit in den ersten sechs Monaten 54,62 Euro pro 1000 Kilowattstunden zu zahlen, 2005 waren es im Schnitt 39,86 Euro. (dpa)

Redakteursgehalt steigt

HAMBURG – Die rund 8000 deutschen Zeitschriftenredakteure bekommen mehr Geld. Die Tarifparteien einigten sich am Freitag auf einen neuen Gehaltstarifvertrag, wie der Deutsche Journalisten-Verband mitteilte. Demnach soll zum 1. Oktober eine Einmalzahlung in Höhe von 220 Euro erfolgen. Zum 1. Januar 2007 steigen die Gehälter dann um 2,2 Prozent, eine weitere Einmalzahlung von 220 Euro ist zum 1. Januar 2008 vorgesehen. Der Gehaltstarifvertrag läuft bis 31. Juli 2008. (AP)

Streit um Breitbandnetz

BRÜSSEL – Mit einer Öffnung des Breitbandnetzes in Deutschland will die EU-Kommission günstigere Internetaufpreise für Verbraucher durchsetzen. Konkurrenten der Deutschen Telekom sollen auch Zugang zu deren neuen Hochgeschwindigkeitsnetz bekommen, hieß es am Freitag in Brüsseler Kommissionskreisen. Um dieses VDSL-Netz gibt es seit Monaten eine erbitterte Auseinandersetzung zwischen Berlin und Brüssel. (dpa)

Wöhrl will mit Verkaufserlös LTU sanieren



Hans Rudolf Wöhrl will mit dem Erlös aus dem dba-Verkauf an Air Berlin seine Fluggesellschaft LTU sanieren. Die Gewerkschaft Ver.di fürchtet unterdessen, dass LTU zerschlagen werden könnte. FOTO: AP

MÜNCHEN – Nach dem Verkauf seiner Fluglinie dba an Air Berlin will der Nürnberger Unternehmer Hans Rudolf Wöhrl den Erlös in die Sanierung seiner Linie LTU stecken. „Wir verfügen nun über einen wesentlich größeren finanziellen Spielraum und wollen damit die LTU vor allem für Geschäftsreisende attraktiver machen“, sagte Wöhrl der Tageszeitung „Die Welt“.

„Wir wollen das Produkt verbessern, vor allem in der Business Class und auf der Langstrecke.“ Ziel sei es, LTU bis 2007 in die schwarzen Zahlen zu bringen. Der Verkauf der dba sei kein Not-

verkauf gewesen, sondern eine strategisch motivierte Vernunftentscheidung mit dem Ziel, eine starke Gruppierung zu bilden.

Die Gewerkschaft Ver.di fürchtet unterdessen, dass LTU nach dem Verkauf von dba zerschlagen werden könnte. „Air Berlin und dba sind zusammen auf der Kurz- und Mittelstrecke sehr breit aufgestellt. Ihnen fehlt jetzt nur noch die Langstrecke“, sagte der Ver.di-Verhandlungsführer für die LTU, Peter Büddicker. „Dafür braucht die LTU keine 26 Flugzeuge“, sagte er für den Fall, dass LTU auf Air Berlin zugeschnitten werden sollte. (ap/dpa)