

## **BESCHLUSS DER LANDESMITGLIEDERVERSAMMLUNG**

**BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Landesverband Hamburg**  
**Samstag, 21. April 2012, Louise-Schroeder-Schule**

### **NORDDDEUTSCHE KOOPERATION STÄRKEN, GRÜNE ZIELE VERWIRKLICHEN**

Hamburg und Schleswig-Holstein: Das hat in den letzten Jahren gut funktioniert. Wie auch immer die politischen Farbenspiele in Hamburg und Kiel aussahen, es war klar: Gute Beziehungen zu den norddeutschen Nachbarn sind gut für Hamburg. Der Scholz-Senat bricht an dieser Stelle ohne Not mit einer guten alten Hamburger Tradition. So sehr die SPD die Debatten in Hamburg durch den langweiligen Topos des „guten Regierens“ zu entpolitisieren sucht, so sehr macht sie eine Politik in der norddeutschen Zusammenarbeit nach dem Motto „Der Stärkere hat Recht“. Deswegen ist seit dem Amtsantritt des Scholz-Senats die Zusammenarbeit im Norden an einem neuen Tiefpunkt angekommen.

Die Hamburger SPD fällt mit dieser Politik in einen alten Fehler zurück. Schon früher war die Zusammenarbeit mit dem Umland in Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern vor allem von Hamburger Interessen geprägt. Hamburg wollte seinen Schlick im Wattenmeer loswerden, seine Gewerbesteuererinnahmen aber behalten, Hamburg will die Elbvertiefung, um die Sorgen der Menschen hinter den Deichen flussabwärts sollen sich aber andere kümmern. Hamburg will den Ton angeben. Dass der Ton die Musik macht, ist aber nicht im Rathaus angekommen. Deutlich geworden ist dies beispielhaft durch das unfreundliche Abwerben der Husumer Windenergiemesse durch den Hamburger Senat.

Hamburg hat allen Grund in der norddeutschen Kooperation selbstbewusst zu sein. Zu Recht sehen wir unsere Stadt als Zentrum der Region. Der Norden ist Teil im Europa der Regionen. Hamburgs Perspektive ist deswegen nicht nur nach Schleswig-Holstein, sondern auch immer nach Süden, Westen

und Osten gerichtet. Neben der besonders engen Zusammenarbeit in vielen Verwaltungs- und Politikbereichen mit Schleswig-Holstein gibt es viele zentrale Bereiche der Zusammenarbeit mit Niedersachsen, beispielsweise im Bereich Hafenvverkehr, ÖPNV, aber auch der Hafenzusammenarbeit. Auch nach Mecklenburg-Vorpommern und Bremen hat Hamburg wichtige Verbindungen. Und eine effektive Kooperation in Norddeutschland kann auch neue Perspektiven eröffnen für die Zusammenarbeit vor allem im südlichen Ostseeraum in Richtung Kopenhagen und Südschweden, aber auch nach Polen und ins Baltikum.

Wir Hamburger müssen erkennen: Es hat sich außerhalb unseres Rathauses einiges geändert: Damit Hamburg die Energiewende schafft, beim Klimaschutz durch innovative Verkehrskonzepte vorangehen und in der Europäischen Union seine Interessen wirkungsvoller durchsetzen kann, müssen Hamburg, das Umland und der ganze Norden mehr und besser zusammenarbeiten. So vieles wäre möglich. Die Realität aber ist: SchülerInnen aus Niedersachsen können oft nicht in Hamburg zur Schule gehen. Um Schulbesuche aus Schleswig-Holstein veranstalten die Länder ein unrühmliches Gefeilsche um Geld. Der Hamburger Senat macht einen Energiedeal mit fossilen Energiemonopolisten im Gegensatz zur Energiewende in Schleswig-Holstein, und die Pendlerströme verstopfen in Hamburg die Straßen für die Wirtschafts- und Hafenvverkehre, weil die Nahverkehrs-Zusammenarbeit nicht klappt.

Wir Grüne meinen: Hamburg muss endlich mehr tun, um die Potentiale der norddeutschen Zusammenarbeit zu nutzen. Besonders offenkundig wird dies beim Thema Windenergie. Hier brauchen wir eine länderübergreifende Strategie für die Energiewende.

Wir Grüne meinen: Anstatt dass jedes Bundesland im Norden seine Verkehrs- und Hafenvinfrastruktur jeweils möglichst groß plant und möglichst viel Geld vom Bund für Großprojekte haben will, muss endlich intelligent grenzüberschreitend gedacht und gehandelt werden. Gerade das Beispiel der S-Bahn-Linie 3 zeigt: Man kann beim Straßenbau sparen, wenn man einen attraktiven Öffentlichen Personennahverkehr länderübergreifend gestaltet. Dazu brauchen wir neue Konzepte in Hamburg und der Metropolregion. Der Norden muss aber auch endlich eine realistische gemeinsame Schwerpunktsetzung vor allem bei den wichtigen Schienenprojekten hinbekommen.

Wir Grüne meinen: Jeder weiß, dass die Flächen zur Ansiedlung von Gewerbe in Hamburg knapp sind. Hamburg wird es sich nicht mehr lange leisten können, das Gewerbe mit geringer Wertschöpfung einfach ins Umland abzuschieben und dort die Flächenprobleme des Hamburger Hafens durch Großlogistikflächen u. A. zu lösen. Die St. Florians-Politik zwischen den Ländern und Gemeinden um Gewerbesteuererinnahmen muss in eine nachhaltige länderübergreifende Ansiedlungspolitik und -planung überführt werden. Ein Flächendumping, das zu Flächenfraß und verstopften Autobahnen und Straßen für Menschen und Wirtschaft in Hamburg und dem Umland führt, ist nicht zielführend.

Deswegen heißt norddeutsche Kooperation auch, mehr aus der Metropolregion Hamburg zu machen.

Sie kann der Kern für mehr als nur die Zusammenarbeit von Verwaltungen und LandrätInnen sein - ob hinsichtlich der regionalen Identität, der Bürgerbeteiligung über Landesgrenzen hinweg, der konkreten Zusammenarbeit in Wissenschaft und Wirtschaft oder der Interessenvertretung im Konzert der europäischen Metropolen. Mehr aus der Zusammenarbeit im Rahmen der Metropolregion Hamburg zu machen, ist gut für Hamburg.

## **KERNBEREICHE: VERKEHRSWENDE IM NORDEN ORGANISIEREN, ENERGIEWENDE NORDDEUTSCH SCHAFFEN!**

Die norddeutsche Kooperation ist kein Selbstzweck. Sie soll Verbesserungen für die Menschen in Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Bremen bringen.

Zudem kann die Zusammenarbeit in Norddeutschland helfen, die ambitionierten und notwendigen europäischen Ziele bei der Bekämpfung des Klimawandels und des Umbaus unserer Energieversorgung in Richtung Erneuerbare Energien zu erreichen. Deshalb legen wir die inhaltlichen Schwerpunkte der norddeutschen Zusammenarbeit auf die Bereiche Verkehr und Energiewende.

### **VERKEHR**

Mobil sein – über Landesgrenzen hinweg – ist ein zentrales Thema in Norddeutschland. Gerade die Menschen in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg teilen vielseitige Bedürfnisse an Arbeit, Wirtschaft und Freizeit miteinander. Daher sollten die Nordländer ihre Verkehrspolitik gemeinsam gestalten und Lösungen erarbeiten, die über Ballungszentren und konflikträchtige Engpässe hinausgehen.

Insbesondere beim Verkehr sind die Probleme überall dieselben: Stau, zu viele Schadstoffe in der Luft sowie krankmachender Lärm und nicht zuletzt viel zu viel CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Bei einem gut durchdachten und flächendeckend durchgeplanten Verkehrsmanagement lassen sich viele dieser Probleme reduzieren. Ziel muss eine effektive Veränderung des Modal Splits (Anteil der genutzten Verkehrsmittel) sein hin zu weniger Auto- und mehr Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs. Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg teilen hier die gleichen Probleme: Wie befördern wir die PendlerInnen vom (Um-)Land in die Stadt? Wie managen wir den Hinterlandverkehr, den Abtransport der Waren – sei es vom Hafen oder von der drohenden Fehmarnbelt-Querung? Wie steigern wir die Attraktivität der Region für TouristInnen? Wie entlasten wir die übervollen Straßen? Die richtigen Lösungen lassen sich nur finden, wenn wir drei Nord-Bundesländer über Grenzen hinweg an gemeinsamen Lösungen arbeiten, die allen zu Gute kommen. Intelligente Antworten auf die Mobilitätsbedürfnisse der Umland-BewohnerInnen helfen so, auch die hohe Lärmbelastigung entlang von Einfallstraßen zu senken. Dabei bieten grüne Ideen und Ziele die optimale Grundlage, mit der wir die Lebensqualität im Norden steigern und für die kommenden Generationen sichern.

## **MASSENBEWEGUNG NUTZEN - PENDLERSTRÖME WECKEN NEUE**

### **MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE**

Wer zwischen Wohnung und Arbeitsplatz über Landesgrenzen pendelt, nutzt gewöhnlich das Auto. Alleine in Hamburg kommen 59 Prozent der PendlerInnen aus dem Umland mit dem PKW zum Arbeiten in die Stadt. Andersherum fahren 61 Prozent der hanseatischen PendlerInnen zur Arbeit ins Umland ebenfalls mit dem Auto (MID 2008 – Großraum Hamburg). Allerdings verschieben sich bei den Menschen die Prioritäten. Das Auto ist längst nicht mehr Statussymbol, sondern nur noch Mittel zum Zweck. Steigende Mineralölpreise werden diese Entwicklung verstärken. Eine Aufgabe der Norddeutschen Zusammenarbeit wird sein, Auto-PendlerInnen alternative Verkehrsmittel anzubieten, die von der Fahrzeit und vom Komfort her mit dem Auto konkurrieren können.. Die Alternativen sind mindestens so gut, wenn nicht besser, da PendlerInnen so Geld und – für viele fast noch wichtiger - Zeit sparen.

Dazu brauchen wir einen Umweltverbund, bei dem alle Arten der Fortbewegung ineinander greifen und über die sich jede und jeder stets informieren kann. In Hamburgs City klappt das Zusammenspiel von U-Bahn, S-Bahn, Bus und Leihfahrrad bereits ganz gut. Verbessern ließe es sich noch durch den Ausbau des CarSharings, der Organisation von Fahrgemeinschaften und indem die Verfügbarkeit sämtlicher Fortbewegungsmittel an zentraler Stelle abgerufen werden könnte. Telefon-Apps könnten dafür intelligente Lösungen bereithalten, die die Fahrgäste darüber informieren, ob der gewünschte Umstieg klappt oder ob ein Stadtrad an der nächsten Haltestelle zur Verfügung steht. Genau dies brauchen wir aber nicht nur in Hamburg, auch das Umland sollte von solchen Angeboten profitieren.

Wir brauchen an den S-Bahn-Haltestellen ausreichend Park and Ride- sowie Bike and Ride-Plätze. Die „Bike and Ride“- und „Park and Ride“-Konzepte der Metropolregion Hamburg sollen konsequent umgesetzt werden. Zudem sollte es Lade- bzw. Akku-Austauschstationen für elektromobile Räder und Autos geben. Leihfahrräder sollten auch in der Peripherie zum Verkehrs-Standard gehören – mit speziellen „Über-Nacht-Tarifen“, die die spontane Mitnahme erleichtern. Damit auch über längere Strecken das Radfahren als Alternative attraktiv bleibt, hat der Einsatz von Pedelecs hier eine besondere Bedeutung. Gut ausgebaute Velorouten sollten das sichere und zügige Fahren in und aus der Stadt ermöglichen.

Im HVV sind viele Linien an ihrer Kapazitätsgrenze. Einige Buslinien schaffen es kaum, ihre Fahrgäste menschenwürdig zu transportieren. Dort muss der Takt verdichtet werden. Aber ab etwa einem 5-Minuten Takt lässt sich die Pulk-Bildung der Busse kaum vermeiden. Besonders hoch belastete Linien müssen langfristig auf eine Stadtbahn oder ähnliches umgestellt werden. Zudem muss sich das Bahn-Angebot verbessern: Die Verbindung der Metronom-Linien über den Harburger Bahnhof hinaus bis zum Hauptbahnhof muss weitergeführt und ausgebaut werden. Die Neuvergabe des S-Bahn-Vertrags ohne ein Bestehen auf die Anschaffung zusätzlicher Waggons zur Entlastung der Linie S3 bis Neugra-

ben und Stade wäre ein Skandal. Die S-Bahn-Linie befindet sich sowohl zwischen Harburg und Hamburg, als auch zwischen Harburg und Stade regelmäßig an ihrer Kapazitätsgrenze. Gerade vor dem Hintergrund der Prognosen bei der Zunahme des Güterverkehrs in der Süderelberegion ist ein attraktives S-Bahn-Angebot entscheidend. Wir wollen die S4 nach Ahrensburg auf eigenen Gleisen. Bei der AKN zwischen Hamburg und Kaltenkirchen ist dringend eine Elektrifizierung der Strecke angezeigt. Wir wollen die Strecke zu S-Bahn ausbauen. Ein Ausbau der Schienenverbindung vom Flughafen Fuhlsbüttel Richtung Norden zur besseren Anbindung Schleswig-Holsteins ist ebenso notwendig wie weitere Haltestellen zwischen Hannover, Hamburg und Kiel. Dabei sollte die Revitalisierung alter Schienenverbindungen geprüft werden.

Auch muss sich der Komfort der Bahn-Nutzung überregional verbessern: Ein Verbesserungs-Hebel ist die Ausschreibung von Teilstrecken, wie der Metronom beweist. Das Zusammenspiel von PKW, Rad, Bus und Bahn setzt Informationen über Verfügbarkeit und Reisetempo voraus. Wir möchten das Entstehen intelligenter internetbasierter Plattformen fördern, auf denen alle Verkehrs-Informationen zusammen laufen. Diese sollten jeden Nutzer für regelmäßige Fahrten oder kurzfristig für Einzelfahrten informieren, welche Verkehrsmittel aktuell die beste Wahl sind, wo Umsteigen bzw. ein Wechsel des Transportmittels sinnvoll ist, wie die Verfügbarkeit von freien B/P+R-Plätzen ist und vieles mehr.

## **DER REST IST HINTERLAND – GÜTER MÜSSEN ZÜGIG RAUS AUS NORDDEUTSCHLAND**

Hamburg ist die Logistik-Drehscheibe des Nordens – in doppelter Hinsicht. Zum einen gibt es den Hafen, dessen Containerzuwachs für uns schon heute eine logistische Herausforderung darstellt. Den prognostizierten Containerzuwachsen folgen keine schlüssigen Verkehrskonzepte, so dass die zukünftige Abwicklung der Waren bisher Rätsel aufgibt. Zum anderen steht die Fehmarnbelt-Querung vor der Tür, die ebenso gute Wege für die Hinterlandanbindung braucht. Diese sind nicht in einer langen Liste von teuren Infrastrukturprojekten wie der Y-Trasse oder der Hafenquerspange zu finden. Wir sehen die Lösung des Güterverkehrs vielmehr in der Beseitigung von Engpässen auf dem Wasser und auf der Schiene. Hierbei gibt es einige wenige, aber zentrale Stellschrauben, an denen Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg gemeinsam drehen müssen: So muss der bedarfsgerechte Ausbau der Eisenbahnknoten in Bremen, Hannover und Hamburg zügig beim Bund durchgesetzt werden. Den größten Bedarf sieht Hamburg hier beim Knoten Harburg, der auch bei vorsichtigen Prognosen zum künftigen Güterumschlag im Hamburger Hafen das entscheidende Nadelöhr bilden wird. Ebenso sind weitere Schienenstrecken wie die Amerikalinie Langwedel – Uelzen - Stendal, die auch Hamburg entlasten, wieder zu ertüchtigen.

Auf dem Wasser gilt es, nicht die Elbe weiter auszubauen, sondern die schon jetzt vorhandenen Alternativen zu stärken. So muss das Schiffshebewerk Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal bedarfsgerecht ausgebaut werden. Zudem müssen wir den Elbe-Lübeck-Kanal zukunftsfähig halten und den Nord-

Ostsee-Kanal mit einer fünften Schleuse in Brunsbüttel stärken.

Den Bau weiterer Autobahnen oder Zubringerstraßen lehnen wir ab. Hier muss das bestehende Netz erhalten und Instand gesetzt werden. Im Einsatz von Verkehrstelematik sehen wir hier eine Effizienzsteigerungsmöglichkeit. Informationen sind bei den Pendlerströmen das A und O. Sie sind es auch bei der Abwicklung der Güterverkehre in Norddeutschland. Hierzu muss länderübergreifend eine Verkehrstelematik sowie ein Parkraummanagement für LKWs auf den Autobahnen installiert werden. So können die Verkehrsströme koordiniert und unnötige Fahrten sowie Staus reduziert werden. Ebenso muss der Schleichverkehr unterbunden und der Verkehr auf die Hauptverkehrsrouten gelenkt werden. Für die Hamburger Grünen sind Durchfahrtsverbote für LKW, wie sie im LKW-Führungskonzept für die Wilhelmsburger Wohnquartiere angedacht sind, und eine konsequente LKW-Bemautung der Bundesstraßen sinnvolle Maßnahmen. Hinsichtlich der kommenden A26 von Niedersachsen nach Hamburg fordern wir, dass diese von Buxtehude bis zur Landesgrenze erst dann für den Autoverkehr freigegeben wird, wenn auch das Teilstück auf Hamburger Gebiet fertiggestellt ist. So können die AnwohnerInnen, aber auch der PKW- sowie Güterverkehr im Süderelberaum vor einem Verkehrschaos bewahrt werden. Straßen, die nicht für so viel Verkehr ausgerichtet sind, werden nicht zusätzlich belastet.

## **UP'N SWUTSCH - TOURISTINNEN VERKEHREN GRENZENLOS**

Nordsee, Ostsee, Harz, Weltmetropole: Der norddeutsche Raum ist ein Touristenmagnet. Die norddeutschen Länder ziehen einen nicht unerheblichen Teil ihrer Wirtschaftskraft aus dem Tourismus. Hier liegt noch grenzübergreifendes Potential brach, um die gesamte Region auch hinsichtlich der Mobilität für Reisende attraktiver zu gestalten. Dabei gibt es zum einen Synergieeffekte mit den Maßnahmen für den Pendlerverkehr wie kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV und eine norddeutschen Tarifstruktur. Aber auch der grenzüberschreitende Ausbau der Radwanderwege mit entsprechender Beschilderung macht den Umweltverbund für TouristInnen attraktiv. Die touristische Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg ist auf einem guten Weg. Sie muss konsequent weiter ausgebaut werden.

## **DES EINEN FREUD, DES ANDERN LEID - VERKEHRSLÄRM UND -SCHADSTOFFE MINDERN UND VERHINDERN**

Die Menschen haben den Bedarf nach einer hohen Mobilität, aber viele Transportmittel machen Lärm und verpesten die Luft. Wir möchten bei allen verkehrlichen Maßnahmen eine Kultur der AnwohnerInnenbedürfnisse und der Lebensqualität etablieren, die von vornherein den größtmöglichen Schutz vor Lärm und Schadstoffbelastungen bietet. In Hamburg sind die Werte der Luftschadstoffe zum Teil schon überschritten und 120.000 Menschen in Hamburg leiden unter gesundheitsgefährdenden

Lärm-Emissionen. Der Hamburger Deckel im Zusammenhang mit dem Ausbau der A7 ist dabei unser größtes Infrastrukturprojekt. Auch verkehrslenkende Maßnahmen sollen beitragen, Emissionen wirksam zu senken. Aber auch bei anderen, landesübergreifenden Straßenbauprojekten sollten Lärmschutzwände und lärmindernde Asphalte Standard sein. Effektive Änderungen, insbesondere bei den Schadstoffen, erzielen wir aber nur, indem wir den LKW- und PKW-Verkehr auf den norddeutschen Straßen insgesamt reduzieren.

Auch der Fluglärm ruft immer wieder Konflikte zwischen Hamburg und den Anrainern hervor, da die Flugrouten über Schleswig-Holstein führen. Der Flughafen Hamburg erwartet bis 2020 einen Fluggastzuwachs von insgesamt ca. 58 Prozent im Vergleich zu 2006. Hier kann Hamburg sich nicht auf dem Argument der weniger dichten Besiedelung ausruhen, sondern muss auf die Einhaltung des Nachtflugverbots drängen und ggf. mit einer weiteren Gebührenerhöhung Einfluss nehmen.

Und selbst beim ÖPNV ist noch viel zu optimieren! Dort, wo notwendigerweise Busse fahren müssen, ist der diesel-elektrische Hybrid-Antrieb eine gute Lösung, um die Umwelt mit weniger Lärm und Schadstoffen zu belasten. Dort wo es möglich ist, befürworten wir die Umstellung auf elektrifizierte Strecken, z.B. bei der AKN nach Kaltenkirchen als auch innerhalb der Städte durch Stadtbahnen, wo es das Fahrgastpotenzial zulässt. Dabei ist selbstverständlich: Elektrisch betriebene Fahrzeuge nutzen ausschließlich ökologisch erzeugten Strom – am besten regional in norddeutschen Anlagen produziert. Generell müssen wir aber auch hier Anreize schaffen, die den nicht-motorisierten Verkehr stärken. Die Güterumgebungsbahn ist nördlich Rothenburgsort hinsichtlich des Lärmschutzes in Hamburg endlich gut aufgestellt. Aber das Problem eines lauten Schienenverkehrs kann für alle Bereiche auch an seinem Entstehungspunkt reduziert werden. Die drei Bundesländer sollten deshalb gemeinsam auf den Bund als Eigentümer der DB Netz AG einwirken, dass die Nutzungsgebühren für die Schiene von Lärmentwicklung und Schadstoffausstoß der Züge abhängig gemacht wird und sich für eine Ausrüstung der Strecken mit ERTMS / ETCS einsetzen. Das Europäische Zugsleitsystem ERTMS / ETCS ermöglicht eine deutliche Kapazitätssteigerung auf der Schiene, ohne neue Gleise zu bauen. Zudem lassen sich die Züge energiesparender bewegen, da ein „rotes Signal“ auf elektronischem Weg viel eher „gesehen“ wird, was eine Rückspeisung der Bremsenergie ermöglicht.

## **ENERGIEWENDE IM NORDEN MÖGLICH MACHEN – NATUR- UND UMWELTSCHUTZ MACHT NICHT AN LANDESGRENZEN HALT!**

Um im Interesse von Versorgungssicherheit, Klimaschutz, regionaler Wertschöpfung und Umweltqualität den Umbau der Energieversorgung zu verwirklichen, muss Hamburg die Kooperation mit seinen Nachbarländern suchen, statt die Konkurrenz mit ihnen zu forcieren. Hamburg hat sich seit einigen Jahren zum bedeutenden Forschungsstandort für Erneuerbare Energien und zur Windenergie-Metropole mit zahlreichen deutschen und europäischen Unternehmenszentralen entwickelt. Demgegenüber

haben sich Fertigung sowie spezielle Dienstleistungen wie Aufbau und Unterhaltung von Off-Shore-Windparks in den Nachbarländern angesiedelt.

Hamburg mit seinem insbesondere in der Industrie auf absehbare Zeit noch hohen Energiebedarf stehen die Potentiale für den weiteren Ausbau regenerativer Energieerzeugung gegenüber, die naturgemäß überwiegend in den Flächenländern und vor deren Küsten liegen. Klima- und energiepolitisch vordringlich ist darum der Umbau der Netze für ein fluktuierendes Energieangebot, einschließlich der Regelbarkeit des Energieverbrauchs. Mit der Rekommunalisierung der Energienetze kann Hamburg sich die Gestaltungsmöglichkeiten verschaffen, die die Voraussetzung für erfolgreiche Kooperation mit den Nachbarn sind. Die Darstellung der Potentiale einer solchen Kooperation und der notwendigen Handlungsschritte muss Teil des Hamburger Masterplans Klimaschutz sein. Alle norddeutschen Bundesländer, viele Kreise und Kommunen fördern den Ausbau der Windenergie. Im Bereich Off-Shore-Wind gibt es einen richtigen Boom. Im Moment ist es aber so, dass auch alle für sich alleine Fördermaßnahmen ergreifen. Bei dieser Zukunftenergie dürfen wir aber nicht eitel sein, sondern müssen zusammenarbeiten. Die Zusammenarbeit der verschiedenen Clustermangements und Wirtschaftsförderungen sollte systematisch gefördert werden.

Erfolgreiche Kooperationen zwischen Hamburg und seinen Nachbarländern bestehen bereits im Bereich der Klimaforschung und der Klimaanpassung (KLIMZUG Nord, Norddeutsches Klimabüro, Projekte der Metropolregion). Hier geht es darum, wissenschaftliche Ansätze in politisches Handeln umzusetzen. Das verfügbare Wissen muss Eingang in eine gemeinsame Raumplanung finden.

Natur- und Umweltschutz müssen sich primär an Naturräumen und Ökosystemen orientieren und nicht an politischen Grenzen. In Hamburg geraten die Nachbarländer bisher zu oft erst dann in den Blick, wenn Flächen für den Ausgleich von Hamburger Infrastrukturprojekten gebraucht werden. Der amtierende Hamburger Senat zeigt mit seinem Vorgehen bei der Elbvertiefung, wie es nicht sein soll: Ignoranz gegenüber dem Naturschutz und Arroganz gegenüber den Nachbarn gehen Hand in Hand. Stattdessen braucht es ein gemeinsames Vorgehen: für die Unterelbe, bei der Entwicklung eines länderübergreifenden Biotopverbunds, bei der Renaturierung von Gewässern und bei der Ausweisung von Naturschutzflächen. Hier ist insbesondere auf den aktuell fertiggestellten Integrierten Bewirtschaftungsplan Elbe und seine Umsetzung hinzuweisen. Die Europäische Wasser-Rahmenrichtlinie mit ihrer Orientierung an Flussgebietseinheiten kann ein Beispiel dafür sein, wie sich eine solche Zusammenarbeit organisieren lässt.

## **NORDDEUTSCHE KOOPERATION IST EINE CHANCE FÜR VIELE POLITIKBEREICHE!**

Diese Kernbereiche der norddeutschen Kooperation erfordern ein gemeinsames und koordiniertes Herangehen an die Probleme im Norden. In vielen Politikbereichen bieten sich dazu Chancen und Potentiale. Gerade Hamburg – als natürliches Zentrum in der Metropolregion – trägt Verantwortung

dafür, diese Potentiale zu identifizieren und zu nutzen. Ob Wirtschaft, Hafen, Bildung, Forschung, Umweltschutz oder Verwaltungszusammenarbeit: Gemeinsam sind wir im Norden stark. Zu einer verstärkten Zusammenarbeit der Politik im Norden muss aber auch ein neues Verständnis für die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gehören, was norddeutsche Zusammenarbeit bei grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekten betrifft.

## **BÜRGERBETEILIGUNG DARF NICHT AN DEN LANDESGRENZEN HALT MACHEN!**

Die wahlkampfaktisch vorgetragenen Vorschläge der SPD für einen gemeinsamen Parlamentsausschuss sind sicher nett gemeint und grundsätzlich begrüßenswert. Gleichzeitig gehen sie in keiner Weise auf das Problem des Demokratiedefizits in der Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion ein. Zum Thema Bürgerbeteiligung in der Region, die nicht an den Landesgrenzen Halt macht, kommt von der SPD leider nichts. Bürgerbeteiligung ist nicht erst seit Stuttgart 21 in den Fokus der Medien und der Öffentlichkeit geraten. Bürgerbeteiligung zu fordern ist einfach – sie gut umzusetzen erfordert eine offene politische Debatte über die Ziele von Beteiligung, niedrigschwellige Formate und PolitikerInnen, die bereit sind, die Ergebnisse umzusetzen.

Die Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg wird bisher überwiegend von den Rathäusern und Verwaltungen gesteuert. Zwar gibt es auch eine Konferenz von Abgeordneten der Metropolregion. Über echte parlamentarische Rechte zur Kontrolle der Verwaltungszusammenarbeit, für Initiativen oder gar über Maßnahmen und Finanzmittel für Projekte und Planungen in der Region verfügt diese Konferenz aber nicht. Ebenso wird in der Metropolregion bislang nur geringfügig die Zusammenarbeit von Zivilgesellschaft oder Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Entwicklung der Region gefördert. Das wollen wir ändern!

Das, was im Norden nicht einmal zwischen Bundesländern funktioniert, gelingt andernorts besser, teilweise sogar zwischen mehreren Nationalstaaten. So hat beispielsweise die Trinationale Metropolregion Oberrhein das Ziel, die Bevölkerung und die Zivilgesellschaft aktiv einzubinden und so die demokratische Legitimität der Arbeit der Metropolregion zu stärken. Das Ziel der Entwicklung einer leistungsfähigen Mehr-Ebenen-Governance in der Region steht gleichwertig neben der Beteiligung und dem Miteinander der Bürgerinnen und Bürger in der Region. Aber auch in Deutschland gibt es gute Beispiele demokratischer Legitimation, bspw. in den Metropolregionen Frankfurt und Rhein-Neckar.

Die Bemühungen anderer Metropolregionen beispielsweise mit Bürgerforen, Austauschprogrammen und einer aktiven Jugend- und Erziehungsarbeit könnten Vorbild für die Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg sein. Besonders zu länderübergreifenden Infrastrukturprojekten sind von den Verwaltungen regelmäßig gemeinsame Bürgerforen anzubieten, wie beispielsweise zu den verkehrlichen Auswirkungen der festen Fehmarnbelt-Querung auf die gesamte Region oder der Frage der

Ausweisung von Logistik-Flächen im Hamburger Umland und den sich daraus ergebenden ökologischen und verkehrlichen Folgen.

## **NORDDEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT NICHT NUR IN DEN RATHÄUSERN!**

Auch in der Verwaltungszusammenarbeit können andere Metropolregionen als Vorbilder dienen. So steht in der Metropolregion Oberrhein im Gegensatz zu den BürgermeisterInnentreffen der Metropolregion Hamburg ein Trinationaler Kreis mit VertreterInnen aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft an der Spitze der Vernetzung. Dieser Kreis ruht auf einer „bottom-up-Struktur“, die eine strukturierte Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Hochschulen, Politik und Verwaltung ermöglicht und Bürgerinnen und Bürger und Ehrenamt einzubinden versucht. Der Regionalverband Frankfurt besetzt seinen Vorstand sogar neben den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern sogar aus Beigeordneten, die von einer aus den kommunalen Parlamenten gewählten Verbandskammer delegiert werden. Die Metropolregion Hamburg sollte ein Konzept entwickeln, das unter Berücksichtigung der besten Praxis-Beispiele anderenorts die Bereiche Governance und Bürgerbeteiligung neu aufstellt. Aus der Metropolregion sollte mehr werden als eine reine LandrätInnen-Veranstaltung. Die Einbindung von Wirtschaft, Wissenschaft und Bürgerinnen und Bürgern tut Not.

Immer wieder wird auch über die Vision eines Nordstaates diskutiert. Wir Hamburger Grüne finden diese Vision sympathisch. Daher begrüßen wir es, dass die Grünen in Schleswig-Holstein derzeit einen Mitgliederentscheid zu Fragen einer verstärkten norddeutschen Kooperation durchführen. Langfristig werden die sich weiter vertiefende europäische Einigung und die schrumpfenden Finanzmittel der öffentlichen Hand in Deutschland zu Zusammenschlüssen von Bundesländern führen. Wir können uns vorstellen, eines Tages auch in einem Nordstaat stolze HamburgerInnen zu sein. Gleichzeitig ist klar: Das Thema der Stunde ist eine stärkere und bessere norddeutsche Kooperation. Konkret steht ein Nordstaat nicht an. Die Hamburger Position zur Neuverhandlung des Länderfinanzausgleiches sollte aber die Forderung umfassen, dass der Länderfinanzausgleich nicht mehr faktisch einen künftigen Zusammenschluss von Bundesländern verhindern darf. Ein Zusammenschluss, der zu hohen Verlusten führt, wie sie ein Nordstaat heute im Rahmen des Länderfinanzausgleiches für die Region gewärtigen würde, ist politisch nicht durchsetzbar.

## **SO SCHADET MAN NORDDEUTSCHEN INTERESSEN: WIRTSCHAFTSPOLITIK NACH ST.**

### **FLORIAN**

Das Vertrauen in die norddeutsche Kooperation in der Wirtschaftspolitik wurde durch das Vorgehen des SPD-Senates im Zuge des Streites um die Leitmesse für Windkraft nachhaltig gestört. Die beste Lösung - eine Kooperation der beiden Standorte - scheint somit aus heutiger Perspektive nicht mehr möglich. Sie sollte aber angestrebt werden, um Vertrauen in die gemeinsamen wirtschaftspolitischen

Gestaltungsmöglichkeiten zurückzugewinnen. Diese berühren eine intensivere Hafenkooperation, die gemeinsame Entwicklung des maritimen Clusters, des Clusters Erneuerbare Energien und des Clusters life science sowie die Gründung der Hamburgischen Investitions- und Förderbank. Auch wenn eine Fusion der beiden Investitionsbanken derzeit nicht ansteht, ist eine gute Kooperation anzustreben, weil die Hansestadt beim Aufbau der eigenen Investitionsbank von den Erfahrungen aus Schleswig-Holstein profitieren kann. Große Potentiale liegen auch in der Entwicklung einer regionalen Wirtschaft. Es ist nicht nur umweltverträglicher, wenn auf Hamburger Wochenmärkten regionales Obst- und Gemüse verkauft wird, sondern dadurch werden auch viele Arbeitsplätze in der Region gesichert. Die Entwicklung einer ökologischen Konsumkette in Hamburg ist nachhaltig für die landwirtschaftliche Struktur in Schleswig-Holstein.

Eine verstärkte norddeutsche Kooperation bietet gerade für den Tourismus in der Region große Chancen. Die Entwicklung einer gemeinsamen touristischen Marke für Hamburg und das direkte Umland kann die Attraktivität der Region steigern. Mittelfristig sollte in diesem Bereich auch verstärkt die Kooperation mit Partnern im Ostseeraum (beispielsweise Kopenhagen) gesucht werden, um die Attraktivität der Region für Gäste aus fernen Ländern zu steigern. Der Handlungsschwerpunkt der Metropolregion in diesem Bereich ist deswegen ein begrüßenswerter Schritt.

## **INTERESSENVERTRETUNG IN EUROPA/METROPOLENNETZWERKE**

Seit einigen Jahren engagiert sich Hamburg verstärkt in europäischen Metropolennetzwerken für eine stärkere Berücksichtigung der Anliegen und Interessen von Metropolregionen in der Europäischen Union. Mittelfristig wollen wir neben der Förderung des ländlichen Raums auch europäische Best-Practice-Programme umsetzen, die die europäischen Metropolen vernetzen und einen Austausch über Lösungen für die spezifischen urbanen Problemlagen in verschiedenen europäischen Metropolen fördern.

Das gemeinsame Hanse-Office von Hamburg und Schleswig-Holstein in Brüssel ist ein Paradebeispiel für gute norddeutsche Zusammenarbeit in der Europäischen Union. Wir wollen diese Zusammenarbeit ausbauen und die norddeutsche Stimme in der EU durch Kooperation, Koordination und gemeinsame Initiativen stärken.

## **SCHLUSS MIT DER BILDUNGSPOLITIK BIS ZUM GARTENZAUN!**

Mit Ach und Krach haben sich Hamburg und Schleswig-Holstein 2010 auf ein neues Gastschulabkommen geeinigt. Dies ermöglicht zwar einigen Kindern den länderübergreifenden Schulbesuch, aber längst nicht allen. Das Pech für die betroffenen Schülerinnen und Schüler: Auf dem Weg zur nächsten Schule liegt eine Grenze zwischen zwei Bundesländern - und wenn es nur über die andere Straßenseite geht.

Statt um Schülerkostensätze zu feilschen, wollen wir künftig eine gemeinsame länderübergreifende Schulentwicklungsplanung. Die Kapazitäten der Schulen und der Bedarf an besonderen Angeboten wie bilinguaem Unterricht, Begabtenförderung oder Berufsschulen können nicht allein an der demographischen Entwicklung und der Nachfrage in einem Bundesland festgemacht werden. Es geht darum die gesamte Region im Auge zu behalten. Wie entwickeln sich die SchülerInnenzahlen? Welche Bildungsangebote werden nachgefragt? Welche speziellen Bedürfnisse gibt es? Nicht alles kann jedes einzelne Bundesland abdecken, aber drei Bundesländer zusammen können in der Metropolregion ein vielfältiges Bildungsangebot gewährleisten. Unser Ziel ist eine möglichst freie Kita- und Schulwahl in der Metropolregion. Wir wollen voneinander und miteinander lernen, statt gegeneinander zu arbeiten!

Auch in der Ausbildung von Lehrerinnen und Lehrern gibt es noch ein zu geringes Miteinander. Dabei haben sowohl Hamburg als auch Schleswig-Holstein mit dem Zwei-Säulen-Modell bei den weiterführenden Schulen vergleichbare Wege eingeschlagen. Und gerade im Bereich der Inklusion gibt es in der gesamten Metropolregion großen Qualifizierungsbedarf. Statt das Rad drei Mal neu zu erfinden, spricht vieles für eine gemeinsame Aus- und Fortbildung auf Grundlage gemeinsamer Konzepte!

## **WISSENSCHAFT: KOOPERATIONSPOTENTIALE NUTZEN. GEMEINSAM CLUSTER ENTWICKELN.**

Forschung lebt vom Austausch, der Netzwerkbildung und dem gegenseitigen Ideenaustausch. In der Lehre hat das UKE beispielhaft gezeigt, wie man durch das Zusammenbinden von Ressourcen über Bundesländergrenzen hinweg die Qualität verbessern kann. Durch die Bereitstellung von Lehrkapazitäten an Lehrkrankenhäusern in beiden Ländern profitieren Studierende in ihrer Ausbildung durch diese Kooperation.

In den beiden wichtigen Politikfeldern Klimaschutz und Erneuerbare Energien haben sowohl Hamburg als auch Schleswig-Holstein wichtige Forschungsaktivitäten entfaltet. Wie das in dem überschaubaren Feld der Lehre bei den Humanmedizinerinnen bereits geschieht, so müssten auch in diesen wichtigen Zukunftsfeldern die vorhandenen Forschungsaktivitäten gebündelt werden, um an politischer und wirtschaftlicher Schlagkraft zu gewinnen.

Eine bessere Vernetzung von Forschungsprojekten wie dem an der HAW ansässigen Competence Center für Erneuerbare Energien (CC4E) und dem schleswig-holsteinischen Kompetenzzentrum Windenergie (CEwind) sowie dem Kompetenzzentrum Biomasse an der FH in Kiel erscheint ebenso sinnvoll wie eine engere Kooperation von Hochschulen mit ihren Forschungsprojekten im Bereich des Klimaschutzes.

Gerade zur länderübergreifenden Clusterbildung scheint das Themenfeld Erneuerbare Energien geeignet und könnte sich ein Beispiel nehmen an den unter dem Dach der „Life Science Nord“

gebündelten Aktivitäten von Hamburg und Schleswig-Holstein im Bereich der Biotechnologie, der Medizintechnik und Pharmazie. Die hierfür gegründete Agentur norgenta hilft länderübergreifend bei der Vernetzung von Forschung und Wirtschaft, initiiert strategische Projekte und unterstützt die Förderung von Wissenschaftlern, Institutionen und Unternehmen.

## **SCHLUSS MIT TEURER NORDDEUTSCHER HAFENKONKURRENZ. FÜR EIN NORDDEUTSCHES HAFENKONZEPT!**

Der Bürgermeister ist angetreten, den Hafen in den Mittelpunkt seiner Politik zu stellen. Jetzt, nach einem Jahr, müssen wir feststellen: Wir Hamburger Grünen werden in den Beratungen zum HEP auf zwei Säulen besonderen Wert legen: Die Schaffung ökologischer Transportketten und die Entwicklung einer norddeutschen Hafenkooperation, die diesen Namen auch wirklich verdient. Davon wird auch der Hamburger Hafen profitieren: Die Flächen im Hafen sind nicht nur endlich, sondern auch knapp. Die Stadt muss daher größtes Interesse daran haben, dieses knappe Gut effizient zu nutzen, indem besonders viel Wertschöpfung dort generiert wird. Andere Tätigkeiten könnten auf diese Weise an andere Häfen in der Unterelberegion abgegeben werden. Wir Grüne haben immer gesagt, dass verstärkte Kooperationen mit den norddeutschen Häfen die teure und ökologisch hochriskante Elbvertiefung verzichtbar machen könnte. Mit dieser Haltung konnten wir uns nicht durchsetzen. Mit dem Elbe-Fonds konnten wir einen sinnvollen Ansatz zur Förderung des ökologischen Zustands der Unterelbe erreichen. Die Erkenntnisse über die Mehrkosten der Elbvertiefung zeigen erneut: Die Weigerung des Senats, endlich eine gute Zusammenarbeit und Arbeitsteilung zwischen den norddeutschen Hafenstandorten zu erreichen, kommt den Steuerzahler teuer zu stehen.

## **AUFTRAG GRÜN: GEMEINSAM FÜR EINEN STARKEN NORDEN!**

Das Zusammenspiel der norddeutschen Bundesländer - vor allem in der Metropolregion - funktioniert auf den verschiedenen Ebenen schon recht erfolgreich. Teilweise laufen konkrete Projekte, die ihren Beitrag zur intensiveren Kooperation der „Nordländer“ leisten, in einigen Feldern ist die enge Verzahnung von Politikfeldern bereits gelebte Realität. An anderer Stelle aber wird der Handlungsbedarf zukünftig zunehmen und eine intensivere Zusammenarbeit zur Verbesserung der Lebensbedingungen der Bürgerinnen und Bürger der norddeutschen Länder und die Stärkung des Standorts „Norddeutschland“ unerlässlich werden lassen. Unsere Aufgabe als Grüne wird es zukünftig stärker als bisher sein, in politischen Zusammenhängen zu denken, die über die Grenzen Hamburgs hinaus reichen. Unsere politischen Ideen werden sich zukünftig auch daran messen lassen müssen, wie sehr sie den Gedanken der norddeutschen Kooperation abbilden und vom Geiste des Zusammenspiels der norddeutschen Länder als Teil einer europäischen Region getragen sind.

Als Grüne machen wir uns stark für eine starke Kooperation der „Nordländer“ und wollen dafür auch

in der Bevölkerung werben. Denn eine intensivere Zusammenarbeit kann nicht von oben verordnet werden, sie wächst aus den Lebens- und Arbeitszusammenhängen der Menschen und hat nur Bestand, wenn sie prägender Teil der Lebenswirklichkeit der Bürgerinnen und Bürger ist. In diesem Sinne senden wir Grüne ein selbstbewusstes Signal in die Stadt aber auch an die Nachbarländer: Gemeinsam für einen starken Norden!