



Peter Harry Carstensen

12.3.1947 geboren auf Nordstrand. 1966 Abitur, Studium der Agrarwissenschaften. Seit 1971 Mitglied der CDU. 1983 Mitglied des Deutschen Bundestages. 1986 bis 1992 Vorsitzender CDU-Kreisverband Nordfriesland. Von 1994 bis 2002 Vorsitzender des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten. Juli 2000 stv. Vorsitzender, Juni 2002 Landesvorsitzender der CDU in Schleswig-Holstein. Okt. 2002 Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft der CDU/ CSU-Bundestagsfraktion. Seit 2005 Mitglied des Landtages von Schleswig-Holstein. März bis April 2005 Vorsitzender der CDU-Landtagsfraktion. April 2005 nach der Wahl zum Ministerpräsidenten von Schleswig-Holstein Niederlegung des Bundestagsmandats. Nov. 2005 bis Okt. 2006 Präsident des Bundesrates.

## Peter Harry Carstensen

*Ministerpräsident von Schleswig-Holstein*

### „Schleswig-Holstein und Hamburg: Gemeinsam wirtschaften, gemeinsam wachsen“

Es ist mir eine Freude und Ehre, bei Ihnen zu Gast zu sein. Die beeindruckende Historie und die Liste namhafter Referenten in Ihrem Club sind mir nicht entgangen. Daher weiß ich es sehr zu schätzen, dass Sie heute der Region Norddeutschland und insbesondere der Zusammenarbeit von Hamburg und Schleswig-Holstein Ihre Aufmerksamkeit schenken.

Gleich zu Beginn habe ich eine gute Nachricht – für Hamburg, für Schleswig-Holstein und für den gesamten Norden Europas: Der Entwurf des Staatsvertrages zwischen Dänemark und Deutschland für den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung ist unterschriftsreif. Er wird noch vor den Parlamentsferien paraphiert werden und soll dann bis Anfang 2009 auch ratifiziert werden. Darüber hat Wirtschaftsminister Dietrich Austermann heute mein Kabinett in Kiel unterrichtet.

Und er konnte dazu noch mehr berichten: Der Planungsvertrag zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Deutschen Bahn für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden ist abgeschlossen, ebenso ist der Straßenbaubetrieb des Landes beauftragt worden, den vierspurigen Ausbau des Abschnitts Heiligenhafen-Puttgarden in Angriff zu nehmen.

Alles dies ist ein Maßnahmen-Paket, durch das Norddeutschland und der Norden Europas enger zusammenwachsen werden, ein Paket – und da bin ich ganz unbescheiden –, an dem wir Schleswig-Holsteiner ganz eifrig mitgeschnürt haben. Dafür bin ich allen Unterstützern, im Parlament und in der Regierung, außerordentlich dankbar, stellvertretend für alle nenne ich Wirtschaftsminister Austermann.

Wir müssen unseren Teil dazu tun, wenn die Welt durch die Globalisierung näher zusammenrückt. Ich meine: Angesichts großer Herausforderungen müssen wir auf den Zusammenhalt der Region setzen. Die Welt wird zum Dorf – hieß es früher immer. Neue Ziele werden erreichbar, die Distanzen zwischen Wettbewerbern schwinden und die Konkurrenz zwischen den Wirtschaftsstandorten rund um den Erdball nimmt zu. Das bringt eine ganze Reihe von Herausforderungen für unsere Heimat, für den Norden Deutschlands, mit sich. Und Wirtschaft und Politik sind aufgefordert, diesen Herausforderungen erfolgreich zu begegnen. Das bringt mich zu einer klaren Erkenntnis: Gedanken, die heute noch an administrativen Grenzen haltmachen, sind hinter dem Lauf der Zeit zurück. Oder anders: Wer zu kleinteilig denkt, geht unter!

Das heißt auch im deutschen Föderalismus, den wir in diesem Jahr übrigens zum Tag der Einheit hier in Hamburg feiern, über die Ländergrenzen hinwegzublicken und so den Horizont zu erweitern! Und zumindest wer den Weg raus aus der Stadt über die A7 hinein nach Schleswig-Holstein wählt, der weiß, weil es dort auf den Schildern steht: Schleswig-Holstein ist das Land der Horizonte. Die Horizonte sind bei uns unendlich weit, wir kennen uns mit ihnen bestens aus! Und das muss man auch, wenn man mit Weitblick handeln will.

Ich bin häufig in Hamburg zu Gast:

Die Wirtschaftsverbände und gesellschaftlichen Clubs laden ein und ich komme gerne. Ob der Hafencub, der Zentralverband der Schiffsmakler oder der Verband der Maschinen- und Anlagenbauer – ihre Repräsentanten gucken auch nach Schleswig-Holstein und darauf lege ich Wert. Denn Ihre Unternehmen sind Motoren für wirtschaftliches Wachstum nicht nur in Hamburg, sondern für den gesamten Norden! Das macht das wirtschaftliche Kraftzentrum, das macht Hamburg aus.

Hamburg ist bekanntlich das Tor zur Welt, auch die Weltkugel auf dem Atlantic Hotel erinnert uns daran. Nun müssen wir die Welt nicht gleich wie Atlas im Ganzen alleine schultern. Das war der Mythologie nach ja auch als Strafe zu verstehen. Nein, wir wollen die Globalisierung als Chance begreifen und wir haben auch allen Grund dazu. Denn Deutschland ist – bei allen Sorgen der Menschen, die ich sehr ernst nehme – ein Gewinner der Globalisierung!

Der Export bringt die Schubkraft für das Plus an Arbeitskräften und sichert Beschäftigung und damit Wohlstand. Als Exportweltmeister profitieren wir enorm von immer größeren Absatzmärkten, Dienstleister und Transportunternehmen erleben einen wahren Boom.

Wo – wenn nicht in Hamburg – wäre das besser zu beobachten? Eine aktuelle Studie der Wirtschaftswoche und der Stiftung Neue Soziale Marktwirtschaft hat es erst gerade wieder gezeigt: Hamburg ist der dynamischste Wirtschaftsstandort in Deutschland, weil man sich hier frühzeitig auf die Globalisierung eingestellt hat.

Sie wissen am besten, dass der Hamburger Hafen aus allen Nähten platzt. Vom Hafen-Boom profitiert natürlich auch Schleswig-Holstein. Und nebenbei bemerkt ist Hamburg auch der größte Hafen für Dänemark, unseren unmittelbaren Nachbarn. Wenn wir also hier über den Hafen, über die Fahrrinnenanpassung reden, wenn wir über Infrastruktur reden, dann ist das keine rein innerhamburgische oder norddeutsche Diskussion. Sie hat auch Folgewirkungen für Politik und Wirtschaft in anderen Ländern.

Sicher ist es besorgniserregend, wenn Jobs in Billiglohnländer verlagert werden und hier verloren gehen. Wir haben das in Schleswig-Holstein, in Flensburg, mit dem Global Player Motorola auch schmerzhaft erleben müssen. Aber gerade solche Anlässe müssen uns zu denken geben: Wir sollten uns auf unsere Stärke besinnen und auf qualifizierte Arbeit setzen.

Den Wettbewerb nach unten können wir nicht gewinnen! Aber wir können schlauer und flinker als andere sein. Statt eine Debatte um den Mindestlohn zu führen, wäre vielen Arbeitslosen oder Schlechtverdienenden damit geholfen, wenn wir sie besser aus- und weiterbilden würden. Ob wir noch in zwanzig, dreißig Jahren Wohlstand und Wachstum haben werden, das wird heute in den Schulen, den Hochschulen und den Forschungsabteilungen der Unternehmen entschieden.

Und wir müssen mobil sein: Hamburger und Schleswig-Holsteiner haben sich das zu Herzen genommen: 180.000 Pendler, die jeden Tag von Schleswig-Holstein aus in die Hansestadt fahren, um dort ihrem Beruf nachzugehen, sind wohl der beste Beleg für intensive Beziehungen und einen regen Austausch.

Der Norden ist aufs Engste verwoben und vernetzt. Und die Politik hat sich auf den Weg gemacht, Hindernisse in der wirtschaftlichen Zusammenarbeit aus dem Weg zu räumen. Wir haben in der Verwaltung die ersten Behörden zusammengelegt, um effizienter als Dienstleister für die Bürgerinnen und Bürger arbeiten zu können: Aus den zwei Landesbanken ist etwa die HSH Nordbank als größter Schiffsfinanzierer der Welt erwachsen.

Das ist ein Weg, den Hamburgs Erster Bürgermeister Ole von Beust und ich auch in den nächsten Jahren weiter verfolgen werden. Manch einer fragt schon vorschnell nach der Hochzeit von Schleswig-Holstein und Hamburg. Aber im November vergangenen Jahres hat Ole von Beust beim Ländergipfel in Norderstedt erst einmal bekannt, dass er mit uns in eine Wohngemeinschaft ziehen würde. Das habe ich eindeutig als Sympathiebekundung verstanden. Und das ist auch die richtige Reihenfolge!

Wir haben weitere Kooperationen im Norden vereinbart, die zum Teil auch über Hamburg und Schleswig-Holstein hinausgehen. Wenn wir zusammenrücken und auf der Weltkarte wahrnehmbar bleiben wollen, dann kann das keine Angelegenheit von nur zwei Ländern sein. Da gehören Niedersachsen und Bremen, Mecklenburg-Vorpommern und auch Süddänemark mit ins Boot!

Ich weiß, dass es der Wirtschaft ein Anliegen ist: Der Norddeutsche Wirtschaftstag hat sich im Mai in Hannover für eine neue Hanseregion ausgesprochen. Und wenn der Wirtschaftsrat in wenigen Wochen auf dem Plöner Schloss tagt, dann lädt er die dänische Verkehrsministerin ein und will Verstärker in der deutsch-dänischen Zusammenarbeit sein.

Es geht dabei nicht nur um eine kulturelle Verständigung. Es geht um knallharte Wirtschaftsinteressen, die sich ausdrücken in Wachstum und Arbeitsplätzen, in Wohlstand und Sicherheit. Deshalb mache ich mich dafür stark, dass wir in größeren Zusammenhängen denken und dabei unsere Freunde und Nachbarn in Norddeutschland und in Dänemark in unsere Pläne mit einbeziehen. Wir können nur zusammen wachsen und das bedeutet: Wir müssen zusammenwachsen! Nur so können wir die Globalisierung vor Ort gestalten!

### *I. Hamburg und Schleswig-Holstein: In der Welt präsent*

Hamburg besticht wahrlich durch seine Internationalität: Die Hansestadt ist der größte Konsularstandort Europas. Von hier aus wird ein diplomatisches Netz in die gesamte Welt geknüpft. Und davon profitiert auch Schleswig-Holstein. Ich meine: Hamburg und Schleswig-Holstein sind auch dadurch als ein gemeinsamer Arbeits- und Wachstumsraum in der Welt präsent!

Zu unterstreichen ist das aber auch mit anderen Einrichtungen: Wir haben etwa das gemeinsame Hanse-Office im Entscheidungszentrum der Europäischen Union in Brüssel. Politik, aber auch unsere Unternehmen werden von dort über die zentralen Vorhaben in Europa und ihre Auswirkungen informiert und beraten. Und wir haben ein gemeinsames Hanse-Office in Sankt Petersburg, das seinen Teil zur Vertiefung der Beziehungen zwischen Norddeutschland und dem Nordwesten Russlands beiträgt und die Ostseeregion auch wirtschaftlich näher zusammenbringt. Schleswig-Holstein verfügt seit jeher als Küstenland über ausgezeichnete Kontakte in die Ostseeregion, die künftig weiter an Bedeutung gewinnen wird:

Denn nach der Erweiterung der EU ist die Ostsee das wahre Mittelmeer der Europäischen Union. Rundherum sind die Anrainer Mitglieder – das heißt: Der Binnenmarkt wächst auch zu unseren Gunsten. Und die Ostsee bildet in wirtschaftlicher Hinsicht ein Gegengewicht zum echten Mittelmeer, wo sich neue Bündnisse andeuten. Die enge Kooperation im Norden gewinnt damit nochmals an Bedeutung.

Für Hamburg ist die Ostsee bekanntlich näher als die Nordsee. Manch einer meint sogar: Lübeck sei der Ostseehafen Hamburgs! Das allerdings muss ich dann doch richtigstellen: Lübeck, einst die Wiege der Hanse und heute Deutschlands größter Ostseehafen, ist ein starkes Stück Schleswig-Holstein!

Russland ist ein wirtschaftlicher Riese, also beschränken wir uns mit unseren Ambitionen nicht nur auf Sankt Petersburg, sondern haben vor wenigen Wochen ein Schleswig-Holstein Business Center in Moskau eröffnet, das gerade den kleinen und mittleren Unternehmen aus dem Norden auf neuen Märkten zur Seite steht. Unsere Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH, die WTSH, betreibt weltweit Firmengemeinschaftsbüros. Hamburg verfährt ähnlich.

Seit über zehn Jahren bieten wir so auch in China, in der Provinz Zhejiang, mit einem Business Center Dienstleistungen für Unternehmen an und betätigen uns als Marktöffner. Wir sind damit in einer der wachstumsstärksten Regionen Chinas vor Ort.

Mit Neu Delhi sind wir vor einem Jahr nachgezogen. Auch da macht ein Business Center den Einstieg in indische Zukunftsmärkte leichter. Und Gleiches gilt für Kuala Lumpur, in Malaysia. Auch dort können unsere Betriebe mithilfe der WTSH an dem Wachstumsboom teilhaben.

Wie Ole von Beust war auch ich in Asien unterwegs. Wir reisen aus gutem Grund dorthin: Der Asienhandel erreichte bis 2005 bereits fast das Niveau des Ostseehandels und überstieg den Handel mit Mittel- und Osteuropa um das Doppelte. Das gilt für Schleswig-Holstein, aber auch für Deutschland insgesamt: China übt eine größere Anziehungskraft aus als mancher Ostseeanrainer und als manches EU-Neumitglied. Wer aus einer Region kommt, in der die Hafenstädte seit jeher die wirtschaftlichen Zentren waren, weiß um die Bedeutung von Weltoffenheit – und das bei aller Heimatverbundenheit, die uns verbindet. Wer der Welt und den Menschen gegenüber offen ist, ist auch offen für die übergreifenden Fragestellungen.

Und solche werden wir in Schleswig-Holstein, im Plöner Schloss, thematisieren, wenn die Landesregierung und das renommierte Kieler Institut für Weltwirtschaft Anfang September zum ersten Global Economic Symposium einladen. Preisträger und Professoren, Wirtschaftsführer und Meinungsführer aus aller Welt sind unserer Einladung gefolgt: Darunter allein sechs Nobelpreisträger. Damit werden wir einen Weltwirtschaftsgipfel veranstalten, der dem in Davos nahekommmt.

Oder auch wenn während der Kieler Woche der Weltwirtschaftliche Preis verliehen wird, blickt die Fachwelt gespannt in den Norden. Im vergangenen Jahr etwa wurden der Ehrenbürger Schleswig-Holsteins und Hamburgs, Altbundeskanzler Helmut Schmidt, der IKEA-Gründer Ingvar Kamprad und der Wirtschaftsnobelpreisträger Amartya Sen ausgezeichnet. In diesem Jahr werden es wieder Preisträger dieser Kategorie sein. Schleswig-Holstein will seine wirtschaftlichen Stärken im Konzert mit seinen Nachbarn weltweit zur Geltung bringen, und Hamburg ist uns dabei ein wesentlicher Bezugspunkt.

Auch weil der Hamburger Hafen der Jobmotor für ganz Norddeutschland ist. Seine Wachstumsmarken sind wirklich mehr als beeindruckend: Bis 2015 wird mit einer Steigerung des Containerumschlags auf 18 Millionen Container gerechnet. Das entspricht einer Verdoppelung der heutigen Zahlen. Für die Logistikbranche in Schleswig-Holstein wird dieser Quantensprung im Hamburger Hafen enorme Chancen bieten. Ein Drittel der ankommenden Waren ist für die wachsende Metropolregion bestimmt, in der Hamburg, weite Teile Schleswig-Holsteins und Niedersachsens gemeinsame Sache machen. Ich rechne deshalb auch in den nächsten Jahren mit einem deutlichen Wachstum in der Logistikbranche! Wir merken das schon jetzt: Die Nachfrage nach Logistikflächen hat entlang den Wachstumsachsen von Hamburg nach Neumünster und von Hamburg nach Lübeck enorm zugenommen. Und die Nachfrage nach Logistikstandorten außerhalb der Stadtgrenzen wird auch weiter steigen.

Hamburg und Schleswig-Holstein stehen hier Seite an Seite. Genauso wie Schleswig-Holstein seinerzeit die Ansiedlung von Airbus durch die Bereitstellung von Ausgleichsflächen erst möglich gemacht hat. Und wir müssen auch so eng zusammenstehen, wenn wir uns gegenüber den anderen zugkräftigen Metropolregionen weiter an der Spitze halten wollen! Denn es ist tatsächlich so, dass alle Seiten davon profitieren können. Wenn der Hamburger Hafen zum Beispiel nicht weiter wachsen kann, dann kommt Brunsbüttel ins Spiel: wie bei der Norddeutschen Affinerie, Europas größter Kupferhütte, die nun aus Übersee kommende Kupferkonzentrate nicht mehr im Hamburger Hafen, sondern in Brunsbüttel umschlägt. Da spielen die Landesgrenzen keine Rolle mehr!

## *II. Nord-Ostsee-Kanal: Schnellstraße für mehr Wachstum*

Brunsbüttel wächst als Wirtschaftsstandort enorm. Das geht auch auf seine Lage am Nord-Ostsee-Kanal zurück. Für die Perspektiven, für die Attraktivität und für die Wettbewerbsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals hat der Bund nicht zuletzt auf mein Drängen hin erst vor wenigen Wochen eine wegweisende Entscheidung getroffen:

Er hat den Planungsauftrag zur Vertiefung des Kanals zum einen auf 12 Meter Wassertiefe erteilt und damit den Weg frei gemacht für die richtig dicken Pötte. Wir begrüßen das sehr. Der Bund hat uns bei einem Parlamentarischen Abend vor zwei Wochen in der Landesvertretung versichert, dass Ausbau und Modernisierung auf ganzer Strecke kommen. Wir sprechen hier über eine Investition in der Größe von 700 Millionen Euro bis zum Jahr 2013. Und das ist eine gute Investition in den gesamten Wirtschaftsstandort im Norden Deutschlands!

Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals ist für Schleswig-Holstein, ist für Hamburg, für Deutschland und für den gesamten europäischen Schiffsverkehr von allergrößter Wichtigkeit! Der Nord-Ostsee-Kanal ist die Hauptverkehrsader Nordeuropas, die als Tor zur Ostsee Skandinavien und die Baltischen Staaten an den Weltverkehr anschließt. Davon profitiert Schleswig-Holstein, davon profitiert Hamburg, davon profitiert der ganze deutsche Norden.

Man kann wohl ohne Übertreibung sagen: Der Nord-Ostsee-Kanal ist die Hauptschlagader für die gesamte maritime Wirtschaft im Norden. Er versorgt das wirtschaftliche Herz, den Hamburger Hafen: Jeder dritte Container, der in der Hansestadt umgeschlagen wird, geht von dort in den Ostseeraum. Der Kanal bindet aber eben auch Brunsbüttel, die Ostseehäfen Kiel und Lübeck an große Handelsströme an und ist damit ein zentrales Element im deutschen Seeverkehr.

Das Jahr 2007 war für den Kanal wieder einmal ein Jahr der Rekorde. Über 43.000 Schiffe mit einem Ladevolumen von über 100 Millionen Tonnen – das sind doppelt so viel wie noch im Jahr 1999 – haben den Kanal passiert: Hier fahren mehr Schiffe als auf dem Suezkanal und dem Panama-Kanal zusammen!

Unser Wirtschaftsminister Dietrich Austermann und ich haben deshalb mit Nachdruck beim Bund für den Ausbau und die Modernisierung des Kanals plädiert: Neben der Vertiefung geht es auch um den begonnenen Schleusenneubau in Brunsbüttel und den Ausbau der Oststrecke. Es ist ein nationales Interesse: Die deutschen Nordseehäfen brauchen die Passage als kostengünstigen Transportweg zu den Ostseehäfen. Sie sind der Hauptnutznießer der Strecke.

## *III. Gut vernetzt: Der Norden Deutschlands im Verkehr*

Eine logische Folge des Kanal-Ausbaus ist die Elbvertiefung. Aber nein, Elbvertiefung soll ich nicht mehr sagen: Fahrwasseranpassung heißt es. Da stehen wir als Schleswig-Holsteiner ebenfalls eng an der Seite Ham-

burgs. Der Fahrrinnenausbau ist für uns in wirtschaftlicher Hinsicht absolut wünschenswert und unterstützenswert. Ganz Norddeutschland braucht einen boomenden Hamburger Hafen. Der Hamburger Hafen ist einer der kräftigsten Wachstumsmotoren, die wir haben. Wir gönnen Ihnen den Erfolg mit dem Hafen – denn am Ende profitieren wir alle gemeinsam. Wettbewerb ja, Neid nein!

Allerdings muss der Fahrrinnenausbau neben den ökonomischen Notwendigkeiten auch den Belangen der Ökologie Rechnung tragen. Schließlich haben wir Hamburg bislang auch bei der Verbringung der anfallenden Sedimentsmengen zur Seite gestanden. Für uns ist zudem wichtig, dass das Konzept der Deichsicherheit in keiner Hinsicht gefährdet wird. Darauf haben Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen ein besonderes Augenmerk gelegt. Gemeinsam begegnen wir also dieser Herausforderung!

Und das müssen wir auch! Denn andernfalls graben uns Rotterdam und Antwerpen als leistungsstarke Konkurrenten das Wasser ab. Und deshalb müssen wir auch beim Fahrrinnenausbau zusammenhalten. Wenn ich mir die Wachstumsachsen für Schleswig-Holstein ansehe, an denen wir auch für die Zukunft bauen, dann wird eines schnell klar: Alle drei laufen auf Hamburg zu und dann hindurch oder außen umher. Diese großen Wachstumsachsen werden ganz entscheidend die Zukunft des Wirtschaftsstandortes im Norden prägen.

Ich spreche von der Route entlang der A7: Hamburg – Neumünster – Flensburg bis auf das dänische Festland. Bis nach Bordesholm wird sie bis 2013 sechsspurig ausgebaut sein. Ich spreche von der A20, die von Stettin über Lübeck bis nach Hamburg und zur westlichen Elbquerung bei Glückstadt reichen wird. 2015 werden die Arbeiten abgeschlossen sein. Und ich spreche von der A1 von Hamburg über Lübeck und Fehmarn über die Fehmarnbelt-Brücke bis in die wirtschaftlich boomende Öresundregion Dänemarks und Schwedens. Dem folgt – aber erst dann – die A 21 mit der Ostumfahrung Hamburgs.

Das heißt: Schleswig-Holstein und Hamburg werden in zehn Jahren ein Knotenpunkt der größten transnationalen Verkehrsrouten sein. Und dieser Knotenpunkt wird hier vor der Haustür liegen. Die Pflöcke werden jetzt eingeschlagen. Fertig sind die Großprojekte natürlich nicht von heute auf morgen. Aber wer jetzt verschläft, der muss auf lange Sicht die Zeche dafür zahlen!

Die Ministerpräsidenten Norddeutschlands sitzen regelmäßig zusammen und machen sich Gedanken, wie sie die Weichen für die gesamte Region stellen können: für mehr Wachstum und mehr Beschäftigung. Wir müssen auch mehr aufeinander zugehen, damit wir ein Gegengewicht zum stets gut abgestimmten Süden bilden.

Im vergangenen Jahr haben wir uns auf eine Liste von 19 großen Verkehrsprojekten geeinigt, die wir gegenüber der Bundesregierung als vorrangig einstufen und die wir mittlerweile zweimal mit Bundesverkehrsminister Tiefensee besprochen haben. Der Norden spricht hier mit einer Stimme. Das könnten wir ruhig häufiger tun. Mit der gemeinsamen Liste haben wir eine gute Grundlage, um beim Bund diese Projekte auch durchsetzen zu können.

Angesichts der großen Chancen, die sich für den Norden mit den entstehenden Wachstumsachsen auftun, finde ich es nur schwer erträglich, wenn ein Bundesminister wie Herr Gabriel das Jahrhundertprojekt Fehmarnbelt-Brücke als „beklopte Idee“ abtut. Für uns ist das ein Brückenschlag in die Zukunft. Und ich bin unserer Bundeskanzlerin Angela Merkel dankbar dafür, dass sie das genauso sieht und aus ihrer Meinung keinen Hehl gemacht hat. Sie steht zu dem Brückenbau und wie ich anfangs sagte: Er wird kommen! Natürlich weiß ich auch, dass vor allem

die Dänen, die Skandinavien, ein überragendes Interesse an der neuen Verkehrsachse haben. Aber deshalb tritt Dänemark ja auch für die Finanzierung ein. Ich bin Dänemark sehr dankbar, dass es die Planungen beschleunigt und auch einen sehr großen Teil der Verantwortung übernommen hat.

Umso mehr stehen wir nun in der Pflicht, den unsrigen, den kleineren Teil der Aufgaben zu erfüllen und für eine rasche Hinterlandanbindung der Brücke zu sorgen. Die Dänen sichern über 5 Milliarden Euro ab, wir müssen 800 Millionen Euro investieren. Und das muss nun Priorität gewinnen – parallel zum Ausbau der A20. Denn dann haben wir eine echte Wachstumsachse von Skandinavien bis nach Mitteleuropa. Der Bund muss nun seinen Masterplan Logistik mit Geld unterlegen. Auch das wird dann unseren Unternehmen und der Hafenanbindung guttun!

Warum diese Wachstumsachsen nicht nur für Schleswig-Holstein, sondern auch für Hamburg und den ganzen Norden wichtig sind? Wer den beeindruckenden Rhythmus kennt, in dem die Containerschiffe im Hamburger Hafen beladen und entladen werden, der weiß: Es geht um jede Minute. Und diese Minuten oder gar Stunden sollten auch nicht auf der Straße und im Stau verloren gehen. Auch deshalb brauchen wir die großen Verkehrsprojekte!

#### *IV. Energien: Global nachgefragt*

Uns alle bewegt die Diskussion über höhere Energiepreise. Jeder ist damit konfrontiert. Ich für meinen Teil halte es für absolut unverständlich, dass wir vor diesem Hintergrund einem wichtigen Energielieferanten die Tür vor der Nase zuschlagen. Der Ausstieg aus der Kernenergie ist grundfalsch. Wir können uns einen Verzicht auf sichere Atomkraftwerke genauso wenig leisten wie einen Verzicht auf möglichst saubere Kohlekraftwerke. Nach der Bundestagswahl im Herbst 2009 kommt die Sache sicherlich wieder auf den Tisch.

Die Atomkraft und Kohleenergie gehören in einen gut ausgewogenen Energiemix, wenn wir Industrie und privatem Verbraucher auf Dauer bezahlbare, effiziente und umweltfreundliche Energie anbieten wollen. Dabei müssen technische Sicherheit, Sauberkeit und Versorgungssicherheit für uns höchste Priorität haben! Die gestiegenen Spritpreise sind für die Mittelschicht, für die Berufspendler, bereits zu einer enorm hohen Belastung geworden. Schleswig-Holstein ist ein Flächenland. Viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer müssen größere Distanzen zu ihrem Job zurücklegen, jeden Tag. Und auf der anderen Seite schätzen wir unsere ländlichen Räume, die das Land so wunderbar machen. Sie sollen auch in Zukunft Bestand haben. Für mich ist deshalb die Forderung nach Wiedereinführung der Pendlerpauschale durchaus nachvollziehbar.

Das Bekenntnis zur Kernkraft und zu fossilen Energien heißt nicht, dass wir die erneuerbaren Energien vernachlässigen sollen. Nein, das werden Sie von mir nicht hören. Denn da haben wir eine unserer größten Stärken. Schleswig-Holstein ist in der Windenergie weltweit vorne: Bei uns wird im Jahr 2020 mehr Strom durch Windenergie produziert, als im Land verbraucht wird. Heute bereits deckt die Windenergie über 40 Prozent des Stromverbrauchs bei uns ab.

Wir haben das Know-how im Land: Die HusumWIND ist die weltweit führende Leitmesse. Oder nehmen wir etwa die Firma Repower: Sie forscht und produziert als Windanlagenbauer in Schleswig-Holstein, ihr Hauptsitz liegt hier in Hamburg. Für 2008/2009 wird ein Umsatzsprung um 30 Prozent auf über eine Milliarde Euro erwartet. Repower bedient auch die Märkte in Großbritannien, Frankreich, Italien, Spanien und Portugal und setzt auf die Wachstumsmärkte in Japan, China, Indien und Australien. Es ist ein Cluster – ich könnte auch die Firmen Nordex oder

Vestas als internationale Player nennen. Sie stehen für eine Branche, die über das Repowering und Offshore-Techniken für unseren Energiemarkt weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Aber natürlich freuen wir uns auch, wenn in Brunsbüttel ein riesiger Ansiedlungserfolg gelingt und ein Energieunternehmen eine Mehr-Milliardeninvestition in ein modernes Kohlekraftwerk tätigt. Und andere können sich mit uns freuen. Denn die Energieversorgung ist keine Angelegenheit, die an Ländergrenzen haltmacht. Schon heute erzeugen wir in Schleswig-Holstein mehr Strom, als wir verbrauchen. Ich wünsche mir deshalb ein abgestimmtes norddeutsches Energiekonzept, in dem auch Fragen des Klimaschutzes Berücksichtigung finden. Wir müssen uns Gedanken machen, wie die Energieversorgung Norddeutschlands im Jahr 2025 aussehen soll.

#### *V. Welternährung: Mehr als nur eine moralische Frage*

Wir bewegen uns in einem Spannungsfeld: Denn die Menschen haben nicht nur ein Grundbedürfnis nach Energie, sondern ebenfalls ein Grundbedürfnis nach Nahrung und auch hier steigt die Nachfrage. Sie wissen: Ich bin studierter Agrarökonom. Die Landwirtschaft hat mein berufliches Leben geprägt, zunächst in einer Beratertätigkeit und dann auch als Vorsitzender des Agrarausschusses im Deutschen Bundestag. Jetzt bin ich Ministerpräsident eines Landes, das ein stolzes Agrarland ist.

Weil Landbau und Nahrung eine besondere ethische Dimension haben, kann ich an einer Sache nicht vorbeisehen: Die Zahl der weltweit Hungernden liegt bei rund 850 Millionen Menschen. Zehn Prozent leiden unter der Folge von Hungerkatastrophen, ausgelöst durch Kriege und Naturereignisse. 90 Prozent sind chronisch Hungernde, denen nicht einfach nur Hilfslieferungen auf Dauer helfen.

Ich meine: Es ist eine ethische und moralische Verpflichtung, dafür zu sorgen, dass die derzeitige weltweite Produktion von Nahrungsmitteln ausreicht, um allen Menschen auf der Welt genügend Lebensmittel zur Verfügung zu stellen. Es muss dafür Sorge getragen werden, dass diese Güter gerecht verteilt werden und vorhandene gut funktionierende Landwirtschaft in den Industriestaaten nicht nur erhalten, sondern auch weiter innovativ ausgebaut wird.

Und was machen wir vermehrt im reichen Europa, während in den armen Gegenden der Welt gehungert wird? Wir verarbeiten Nahrungsmittel für Biosprit, den wir dann in Motoren verbrennen. Brot gehört aber nicht in den Tank, sondern auf den Teller! Es ist eine Tatsache, dass Agrarrohstoffe in wachsendem Maße für die Herstellung von Biodiesel und Bioethanol eingesetzt werden. Eine Tankfüllung enthält dabei so viel Energie, wie ein Mensch Kalorien im Jahr zum Leben braucht. Wir müssen endlich zur Kenntnis nehmen, dass die Vorsilbe Bio- bei einem Produkt nicht automatisch etwas Gutes bedeutet.

Die Weltbevölkerung wächst weiterhin um ca. 80 Millionen Menschen pro Jahr. Bis zum Jahr 2030 wird die Weltbevölkerung von derzeit 6,6 Milliarden auf über acht Milliarden steigen. Die Konsequenzen für die Nahrungsmittelproduktion und die Nahrungsmittelpreise sind derzeit nicht absehbar. Im Verlauf des letzten Jahres habe ich mit vielen Institutionen und namhaften Persönlichkeiten das Thema erörtert. Dabei sind die Dimensionen des Problems und die Notwendigkeit, hier rasch zu handeln, mehr als deutlich geworden. Wir sollten auch nicht die Augen verschließen vor den Potenzialen der grünen Gentechnik: Sie wird künftig weltweit eine größere Rolle spielen. Und da helfen uns ideologische Scheuklappen nicht weiter! Ohne öffentlichen Druck bewegt sich wenig bei der Hungerbekämpfung. Es fehlt nicht an entsprechenden Erkenntnissen, sondern am politischen Willen.

Ich meine: Wir müssen gemeinsam dafür sorgen, dass dieses Thema auf der politischen Tagesordnung bleibt und nicht vom nächsten Medien-Megathema überlagert wird.

- Wir brauchen hier mehr Sensibilität,
- mehr Sinn für globale Zusammenhänge
- und mehr politisches Bewusstsein.

Dabei weiß ich in dieser Haltung die Kirchen, die Wirtschaft im Land, viele Vereine und Verbände an meiner Seite. Die Sicherung der Welt-ernährung und die Verhinderung einer Klimakatastrophe bei einer gesicherten Energieversorgung, das sind drei zentrale, existenzielle Herausforderungen an die Weltgemeinschaft.

Schleswig-Holstein ist als Land mit einer hochproduktiven Landwirtschaft und leistungsfähigen agrarwissenschaftlichen Einrichtungen in der Lage, einen substanziellen Beitrag zur Welternährung und zur nachhaltigen Energiesicherung zu leisten. Und wir werden das auch tun.

#### *VI. Fazit: Zusammen wachsen im Norden*

Wir wollen die Globalisierung vor Ort gestalten, mit einem festen Ordnungsrahmen, anhand leitender Werte und klarer Ziele. Dabei können wir in der politischen und wirtschaftlichen Steuerung nicht mehr an den Landesgrenzen haltmachen. Scheuklappen helfen in einer globalisierten Welt nicht weiter. Im Gegenteil: Wir müssen den Blick weiten!

Ich bin guter Dinge, dass wir im Norden die gewachsenen Herausforderungen erfolgreich meistern können. Denn wir sind ein Norden mit vielen Stärken. Unterstützen wir uns gegenseitig beim Ausbau dieser Stärken!

Und da will ich Sie auch ganz persönlich ansprechen – was sag ich? Ich will Sie einladen. Sie sind Leistungsträger in der gesamten Region und ich wünsche mir, dass Sie mithelfen, die Verantwortungsgemeinschaft im Norden weiter mit Leben zu erfüllen.

Herzlichen Dank. ■