



## **Bericht**

der Landesregierung

**zur Metropolregion Hamburg und zur bilateralen Zusammenarbeit Schleswig-Holsteins und Hamburg in der Wirtschafts- und Verkehrspolitik**

**Drucksache Nr. 18/4074**

**Federführend ist der Ministerpräsident**

<b>1. EINLEITUNG .....</b>	<b>4</b>
<b>2. ROLLE UND FUNKTION DER ZUSAMMENARBEIT IN DER METROPOL- REGION HAMBURG UND DER BILATERALEN ZUSAMMENARBEIT SCHLESWIG-HOLSTEINS UND HAMBURG .....</b>	<b>5</b>
<b>3. AKTIVITÄTEN IN DER METROPOLREGION HAMBURG .....</b>	<b>7</b>
<b>3.1 Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg .....</b>	<b>7</b>
3.1.1 Ziele der Zusammenarbeit.....	8
3.1.2 Organisation der MRH.....	9
3.1.3 Ergebnisse des Ziel- und Strukturfindungsprozesses.....	10
<b>3.2 Aktivitäten im Bereich Wirtschaft .....</b>	<b>12</b>
3.2.1 Leitprojekt Ausbau der Zusammenarbeit in der Gewerbeflächenentwicklung der MRH .....	12
3.2.2 Leitprojekt Regionalmanagement Wirtschaftsraum Unterelbe.....	13
3.2.3 Interkommunales Gewerbegebiet Hamburg/Stormarn .....	14
<b>3.3 Aktivitäten im Bereich Mobilität und Infrastruktur .....</b>	<b>15</b>
3.3.1 Vernetzung von Individual- mit dem öffentlichen Personennahverkehr .....	15
3.3.2 Leitprojekt Regionale Erreichbarkeitsanalysen.....	16
3.3.3 Leitprojekt Flexible Bedienformen im ländlichen Raum.....	17
3.3.4 Leitprojekt Demographie und Daseinsvorsorge.....	18
<b>3.4 Aktivitäten im Bereich Energiewende und Klimaschutz .....</b>	<b>18</b>
3.4.1 Wind-Wasserstoff .....	18
3.4.2 HansE – Aufbau von E-Ladeinfrastruktur .....	19
<b>3.5 Aktivitäten im Bereich Umwelt- und Naturschutz.....</b>	<b>20</b>
3.5.1 Leitprojekt Biotopverbund MRH.....	20
3.5.2 Leitprojekt Blaues Metropolnetz – Otterschutz MRH .....	21
<b>3.6 Aktivitäten im Bereich Freizeit und Tourismus .....</b>	<b>21</b>
3.6.1 Leitprojekt Welcome to MRH.....	22
3.6.2 Leitprojekt KulturLandschaftsRouten.....	22
3.6.3 Kurs Elbe: Hamburg bis Wittenberg 2.0 .....	23
3.6.4 Maritime Landschaft Unterelbe: Den demographischen Wandel gestalten .....	23
3.6.5 Tagestourismuskampagne .....	24
3.6.6 Tage der Industriekultur.....	24
<b>4. AKTIVITÄTEN IN DER BILATERALEN ZUSAMMENARBEIT .....</b>	<b>25</b>
<b>4.1 Wirtschaft .....</b>	<b>25</b>
4.1.1. Clusterzusammenarbeit.....	26
4.1.1.1 Clustermanagement Life Science Nord .....	26
4.1.1.2 Maritimes Clustermanagement Norddeutschland.....	27
4.1.1.3 Clustermanagement FoodRegio.....	28

---

4.1.1.4 Clustermanagement Digitale Wirtschaft .....	29
4.1.1.5 Clustermanagement Erneuerbare Energien .....	29
4.1.1.6 Clustermanagement Logistik .....	29
<b>4.2 Innovationsförderung .....</b>	<b>30</b>
<b>4.3 Mobilität und Infrastruktur.....</b>	<b>31</b>
4.3.1 Ausbau der Autobahn 7 vom Bordesholmer Dreieck bis zum Hamburger Elbtunnel .....	32
4.3.2 Neubau der Autobahn 20 mit westlicher Elbquerung bei Glückstadt ....	33
4.3.3 Ausbau der Autobahn 23 und Bundesstraße 5 .....	33
4.3.4 Ausbau der Bundesstraße 404 zur Autobahn 21.....	33
4.3.5 Straßen- und Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung....	33
4.3.6 S 4-Ost, S 4-West, S 21 .....	34
4.3.7 Elektrifizierung der Schienenstrecke Wilster-Brunsbüttel .....	34
4.3.8 Nord-Ostsee-Kanal.....	34
4.3.9 Elbe-Lübeck-Kanal .....	35
4.3.10 Sicherung des Hafens Hamburg - Fahrrinnenanpassung der Elbe .....	35
4.3.11 Sicherung des Hafens Hamburg – Ästuarpartnerschaft .....	36
4.3.12 Lärmschutz und Lärmreduzierung Flughafen Fuhlsbüttel.....	37
<b>4.4 Energiewende.....</b>	<b>38</b>
4.4.1 Norddeutsche Energiewende NEW 4.0 .....	38
<b>5. AUSBLICK.....</b>	<b>38</b>

Der Landtag hat in der 42. Tagung den Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW (Drucksache 18/4074) beschlossen und somit die Landesregierung gebeten, zur 46. Tagung einen schriftlichen Bericht zur Metropolregion Hamburg (MRH) und zur bilateralen Zusammenarbeit Schleswig-Holsteins und Hamburgs in der Wirtschafts- und Verkehrspolitik vorzulegen. Dieser Bitte wird mit diesem Bericht entsprochen.

Nachfolgend erfolgt dazu eine Beschreibung der Rolle und der Funktion der bilateralen Zusammenarbeit beider Länder sowie der Zusammenarbeit in der MRH (Ziff. 2). Wie im Antrag erbeten, folgt dann eine Darstellung der aktuellen Aktivitäten der MRH (Ziff. 3) und der bilateralen Zusammenarbeit (Ziff. 4) im Bereich der Wirtschafts- und Verkehrspolitik. Vor dem Hintergrund des ebenfalls erbetenen Berichts zu den Ergebnissen des Ziel- und Strukturfindungsprozesses der MRH wird dabei auch kurz auf die Organisation der Zusammenarbeit in der MRH eingegangen (Ziff. 3.1). Abschließend wird ein Ausblick über die Perspektiven der weiteren Kooperation gegeben.

## 1. Einleitung

Die Freie und Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein kooperieren intensiver miteinander als die meisten anderen Bundesländer. So ist über die Jahre hinweg die Zahl gemeinsamer Einrichtungen, Vereinbarungen und Projekte kontinuierlich angewachsen. Diese enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit spielt für den Erfolg beider Länder eine große Rolle:

- Die Stadt Hamburg nimmt für Schleswig-Holstein metropolitane Funktionen wahr, die u.a. für Unternehmensansiedlungen wichtige Standortfaktoren ausmachen (sog. Gateway-Funktionen):
  - Entscheidungs- und Kontrollfunktion durch Sitze großer nationaler und internationaler Unternehmen;
  - Innovations- und Wettbewerbsfunktion durch hohe Konzentration von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen;
  - Zugang zu Menschen, Wissen und Märkten (z.B. Hafen und Flughafen).
- Schleswig-Holstein profitiert von der Attraktivität Hamburgs als Arbeits- und Ausbildungsmarkt. Die Menschen wohnen in Schleswig-Holstein und nutzen das Arbeitsplatzangebot der Metropole. Mit ca. 155.000 Auspendlern stellt Schleswig-Holstein 18,6 % der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten Hamburgs.
- Hamburg fungiert mit seinem attraktiven Arbeitsmarkt als Brücke für überregionale Zuwanderer in die südlichen Regionen Schleswig-Holsteins. Aufgrund von Wohnungsknappheit sowie hohen Mietpreisen in Hamburg ist Schleswig-Holstein für diese Zuwanderer als Lebensort attraktiv.
- Dies führt dazu, dass die Einwohnerzahlen im Hamburger Umland auch zukünftig weiter steigen werden.
- Die Nähe zu Hamburg trägt zu Unternehmensansiedlungen in Schleswig-Holstein bei. Diese ist besonders für Unternehmen interessant, denen Hamburg keine weiteren Flächen anbieten kann, deren Expansion aber auf Flächenzuwächse angewiesen ist. Umgekehrt ist Hamburg wegen eigener Flächenengpässe auch auf die Flächen im Umland angewiesen, um Menschen und Arbeitskräfte in der Region zu halten.

- Durch eine Zusammenarbeit im Bereich Cluster sowie im Wissenschafts- und Forschungsbereich können sowohl Schleswig-Holstein als auch Hamburg die erforderliche kritische Masse für Aktivitäten erhöhen.
- Hamburg und Schleswig-Holstein mit ihren zahlreichen spezialisierten Häfen und Logistikkompetenzen sind zusammen die Drehscheibe des norddeutschen Außenhandels. Norddeutschland ist zentraler Erfolgsfaktor für den gesamtdeutschen maritimen Export. Als internationaler Messestandort ist Norddeutschland zugleich profilierter Treffpunkt für Entscheider aus aller Welt und Schaufenster für industrielle und technische Innovationen norddeutscher Unternehmen. In der Zusammenarbeit bieten Hamburg und Schleswig-Holstein attraktive Standort- und Ansiedlungsbedingungen.

Es ist das Ziel der Landesregierung, Schleswig-Holstein als Ganzes von den sich aus der Zusammenarbeit mit Hamburg ergebenden Chancen profitieren zu lassen. Dafür nutzt die Landesregierung sowohl die bilaterale Zusammenarbeit der beiden Länder als auch die Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg.

## **2. Rolle und Funktion der Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg und der bilateralen Zusammenarbeit Schleswig-Holsteins und Hamburgs**

Unternehmen, Arbeitsmarkt, Infrastruktur sowie Verwaltungen der beiden Länder Hamburg und Schleswig-Holstein sind eng miteinander verflochten. Zahlreiche Organisationen und Verbände (z.B. Deutscher Gewerkschaftsbund Nord, Unternehmensverband Nord, Arbeitsagentur) betrachten Schleswig-Holstein und Hamburg als ein Gebiet. Auch aus internationaler Perspektive werden beide Länder als Einheit wahrgenommen. Der Zusammenarbeit liegt dabei ein gesamtregionales Verständnis zugrunde, d.h. man versteht sich als ein gemeinsamer Wirtschafts- und Verwaltungsraum, dessen Herausforderungen nur gemeinsam angegangen und dessen Potenziale auch nur gemeinsam ausgeschöpft werden können. Hier liegt der Schwerpunkt der bilateralen Zusammenarbeit beider Länder.

Aber es bestehen auch starke wirtschaftliche Verflechtungen in Richtung Süden. Insofern müssen Schleswig-Holstein und Hamburg auch über die Grenzen der beiden Bundesländer hinausschauen. Beide kooperieren daher zusammen mit Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern in der Metropolregion Hamburg. Sie ist die Plattform für die Kooperation von Ländern, Kreisen, Städten, Gemeinden, Kammern und Wirtschaftsförderern über die Grenzen von vier Ländern hinweg.

Die MRH ist eine von elf „Europäischen Metropolregionen“ in Deutschland. Darunter werden stark verdichtete Ballungsräume verstanden, die aufgrund der vorhandenen Konzentration von Menschen, Unternehmen, Institutionen und Infrastruktur Impulsgeber für die ökonomische, soziale und kulturelle Entwicklung sind. Von besonderer Bedeutung ist dabei der herausgehobene Stellenwert einer Metropolregion im Standortwettbewerb: durch ihre internationale Sichtbarkeit verstärken Metropolregionen die Wahrnehmung einer Region als attraktiven und dynamischen Lebens- und Wirtschaftsraum.

Die MRH umfasst - nach der in 2012 erfolgten Erweiterung - gegenwärtig folgenden Raum:

- Das Land Hamburg, Teile der Länder Mecklenburg-Vorpommern (2012), Niedersachsen und Schleswig-Holstein;

- die acht niedersächsischen Landkreise Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Stade und Uelzen;
- die zwei mecklenburg-vorpommerschen Landkreise Ludwigslust-Parchim (dieser begrenzt auf das Gebiet des ehemaligen Landkreises Ludwigslust) und Nordwestmecklenburg (beide 2012);
- die sieben schleswig-holsteinischen Kreise Dithmarschen, Herzogtum Lauenburg, Ostholstein (2012), Pinneberg, Segeberg, Steinburg und Stormarn;
- die zwei schleswig-holsteinischen kreisfreien Städte Hansestadt Lübeck und Neumünster (beide 2012).

Zum Jahresanfang 2017 wird die mecklenburg-vorpommersche Landeshauptstadt Schwerin hinzukommen und die Mitgliedschaft des Landkreises Ludwigslust-Parchim auf den gesamten Kreis ausgedehnt werden.

Abb. Gebietskulisse MRH ab 2017



Quelle: MRH

Damit leben dann in der MRH rd. 5,2 Mio. Menschen auf einer Fläche von 28.500 km<sup>2</sup>. Die MRH gehört mit einem Bruttoinlandsprodukt von 186 Mrd. € zu den besonders wettbewerbsfähigen Regionen Deutschlands und Europas. Sie hat national und international eine hohe Anziehungskraft.

In Schleswig-Holstein liegen 52 % der Landesfläche innerhalb der MRH. 61 % der Bevölkerung Schleswig-Holsteins lebt in der MRH. In den zur MRH gehörenden Landesteilen Schleswig-Holsteins werden 64,1 % aller Einkünfte erzielt. Dies macht die große strukturelle Bedeutung der MRH für das ganze Land Schleswig-Holstein deutlich. Da der internationale Standortwettbewerb zunehmend zwischen Metropolregio-

nen stattfindet, ist die Nähe zur Metropole Hamburgs ein wichtiger Standortfaktor für Schleswig-Holstein. Es besteht daher ein fundamentales Interesse der schleswig-holsteinischen Landesregierung an der Entwicklung einer starken Metropolregion Hamburg.

Die Landesregierung versteht die Zusammenarbeit in der Metropolregion nicht als Konkurrenz oder Alternative zur bilateralen Zusammenarbeit beider Länder. Vielmehr ergänzen sich beide Handlungsebenen. Damit ganz Schleswig-Holstein bestmöglich von der Nähe zu Hamburg profitieren kann, verknüpft die Landesregierung beide Ebenen eng miteinander, um so die Durchsetzungskraft ihrer Interessen zu erhöhen.

Das Interesse an einer starken Metropolregion Hamburg steht nicht im Widerspruch zu dem von der Landesregierung verfolgten Ziel einer eigenständigen Landesentwicklung. Die Zusammenarbeit in der MRH ist nur ein – allerdings sehr bedeutender – Entwicklungsfaktor für Schleswig-Holstein.

Alle Teilräume des Landes haben vielfältige Potenziale und daher unterschiedliche regionale Entwicklungsperspektiven. Die Landesregierung hat in den letzten Jahren gezielt die Entwicklung spezifischer Entwicklungsstrategien für die einzelnen Teilräume des Landes unterstützt und deren Umsetzung aktiv begleitet, z.B. durch die Westküsteninitiative, durch das Regionalmanagement Kiel Region und mit dem Rahmenplan für die „Deutsch-Dänische Zusammenarbeit“.

Neben der bilateralen Zusammenarbeit und der Zusammenarbeit in der MRH ist auch auf die norddeutsche Kooperation hinzuweisen. Kooperationen zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg sind oft Motoren der norddeutschen Zusammenarbeit. Erfolgreiche Kooperationen der beiden Bundesländer führen immer wieder zur Beteiligung der anderen norddeutschen Bundesländer Bremen, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen wie das aktuelle Beispiel des „Maritimen Clustermanagements Norddeutschland“ (Ziff. 4.1.1.2) zeigt. Angesichts der international stetig größer werdenden Regionen, die wirtschaftlich immer spezialisierter werden, gilt es, die stärkere Vernetzung und Zusammenarbeit in Norddeutschland weiter zu intensivieren. Der gemeinsame Auftritt Norddeutschlands auf der Messe Arab Health im Januar 2016 in Dubai und der ebenfalls gemeinsame Auftritt der norddeutschen Länder in der Luftfahrt auf der Airshow ILA im Juni 2016 in Berlin zeigen, wie sich die Zusammenarbeit im Norden sichtbar gemeinsam aufstellen kann.

Die nachfolgend dargestellten aktuellen Initiativen und Projekte zeigen, dass der Standortfaktor „Nähe zu Hamburg“ eine Vielzahl an thematischen und projektbezogenen „Andockstellen“ für mehr Kooperation aller Akteure im Land mit der MRH, mit Hamburg aber auch mit ganz Norddeutschland bietet. Diese Entwicklung wird das Land zukünftig weiter unterstützen.

### **3 Aktivitäten in der Metropolregion Hamburg**

#### **3.1 Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg**

Der Erfolg der Zusammenarbeit in der MRH, deren Grundprinzip die Freiwilligkeit ist, fußt auf einem vertrauensvollen und aktiven Miteinander. Als Impulsgeber formuliert die MRH Strategien und Handlungsansätze, entwickelt Projekte und setzt sie gemeinsam mit den Partnern um. Sie konzentriert sich dabei auf die Aufgaben, die der Entwicklung der gemeinsamen Region zugutekommen und die auf teilregionaler Ebene nicht oder nicht ausreichend erfüllt werden können.

### 3.1.1 Ziele der Zusammenarbeit

Die aktuellen Ziele der MRH für die Jahre 2011- 2016 sind im „Strategischen Handlungsrahmen“ festgelegt. Dieser definiert Handlungsfelder und Projektschwerpunkte für die Zusammenarbeit der Partner, die Arbeit der Geschäftsstelle und für die Allokation der Fördermittel. Die vier aktuellen Handlungsfelder sind „Partnerschaft von Land und Stadt“, „Dynamischer Wirtschaftsraum“, „Grüne Metropolregion“ und „Infrastruktur und Mobilität“.

Die Ziele und Themen des „Strategischen Handlungsrahmens“ werden im jährlichen Arbeitsprogramm detailliert sowie mit einzelnen konkreten Aktivitäten und den erforderlichen Finanzmitteln hinterlegt.

Im Arbeitsprogramm 2016 liegt ein besonderer Schwerpunkt auf der Entwicklung und Umsetzung größerer strategischer Leitprojekte. Die MRH unterscheidet zwischen Leitprojekten und sonstigen Einzelprojekten. Leitprojekte sind von besonderer Bedeutung für die gesamte Region. Über die Qualität eines Projekts als Leitprojekt entscheidet der Lenkungsausschuss auf Basis eines Punktesystems. Leitprojekte werden in der Regel aus den Förderfonds der MRH finanziert (Förderquote max. 80 %). Die Finanzierung der sonstigen Einzelprojekte erfolgt entweder über die Förderfonds (Förderquote max. 50 %) oder aus den Sachmitteln der MRH.

Darüber hinaus hat die MRH seit 2013 begonnen, die Förderung kleinerer Einzelprojekte unter einem gemeinsamen strategischen Dach zu konzentrieren. Das von einem „Lead Partner“ geleitete „Dach“ bündelt die jeweiligen selbstständigen regionalen Teilprojekte, sorgt für den Informations- und Erfahrungsaustausch und sichert den Ergebnistransfer in die ganze Region.

Insgesamt gibt es aktuell folgende Leitprojekte, deren Begleitung ein Schwerpunkt des Arbeitsprogramms 2016 bildet:

- Ausbau der Zusammenarbeit in der Gewerbeflächenentwicklung (Wertschöpfungsketten und Clusterkooperationen),
- Länderübergreifendes Regionalmanagement für den Wirtschaftsraum Unterelbe (Wertschöpfungsketten und Clusterkooperationen),
- Demographie und Daseinsvorsorge (Zukunftsfähige Raum- und Siedlungsstruktur),
- Innenentwicklung (Zukunftsfähige Raum- und Siedlungsstruktur),
- Kurs Elbe – Hamburg-Wittenberge 2.0 (Zukunftsfähige Freizeit- und Tourismusstrukturen),
- Welcome to MRH (Zukunftsfähige Freizeit- und Tourismusstrukturen),
- KulturLandschaftsRouten (Zukunftsfähige Freizeit- und Tourismusstrukturen),
- S 4 Hamburg-Bad Oldesloe (Begleitung großer Verkehrsprojekte),
- Sicherung des Hafenstandortes Hamburg (Begleitung großer Verkehrsprojekte),
- Regionale Erreichbarkeitsanalysen (Begleitung großer Verkehrsprojekte),
- Flexible Bedienformen (Begleitung großer Verkehrsprojekte),
- Blaues Metropolnetz (Naturerleben),
- Biotopverbund Metropolregion Hamburg (Naturerleben),
- Geodateninfrastruktur in der MRH (keine Zuordnung, Basisprojekt für zahlreiche andere Projekte der MRH).

In den Kapiteln 3.2 und 3.3 sind die Leitprojekte aber auch Einzelprojekte näher dargestellt, die sich- wie im Bericht erbeten - den Feldern Wirtschaft und Verkehr zuordnen lassen.

### **3.1.2 Organisation der MRH**

Grundlage der Zusammenarbeit bildet das Verwaltungsabkommen über die Zusammenarbeit in der MRH (in der Fassung vom 20. April 2012). Dieses wird durch den Staatsvertrag (in der Fassung vom 19. Januar 2012) ergänzt, der die Finanzierung der Zusammenarbeit und der Förderfonds durch die vier Bundesländer regelt.

Das oberste Beschlussgremium der MRH ist der Regionsrat, dem die Verantwortung für die strategische Steuerung der Zusammenarbeit obliegt. Der Vorsitz wechselt zwischen den vier Ländern, innerhalb der Flächenländer auch zwischen Landes- und Kreisebene.

Der Lenkungsausschuss ist für die operative Steuerung zuständig. Der Vorsitz wird derzeit vom Staatsrat der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation wahrgenommen.

Die Träger unterhalten eine gemeinsame Geschäftsstelle mit Sitz in Hamburg, die über eine von den Trägern finanzierte Grundausstattung von 7,5 Vollzeitstellen und ein jährliches Sachmittelbudget in Höhe von 337 T€ verfügt. Das Personal der Geschäftsstelle wird von den Ländern und Kreisen entsendet.

In derzeit sieben Facharbeitsgruppen werden die im strategischen Handlungsrahmen definierten Handlungsfelder der MRH vertieft bearbeitet und vor allem konkrete Projekte entwickelt und initiiert. Diese Facharbeitsgruppen sind:

- Wirtschaft;
- Tourismus
- Bildung;
- Siedlungsentwicklung;
- Naturhaushalt;
- Verkehr;
- Klimaschutz und Energie.

Die Regionalkonferenz bildet die zentrale jährliche Veranstaltung der Metropolregion. Sie widmet sich aktuellen regionsrelevanten Schwerpunktthemen, gibt Impulse für die regionale Zusammenarbeit und dient dem Erfahrungsaustausch und der Vernetzung mit Akteuren aus der Region. Die letzten drei Konferenzen haben sich mit folgenden aktuellen Themen beschäftigt:

- 2013 in Lübeck: „Umsetzung der Energiewende“;
- 2014 in Buchholz: „Ideen für mehr Fachkräfte“;
- 2015 in Hamburg: „Wohnen mit Zukunft“.

Am 30. November 2016 findet die Regionalkonferenz zum Thema „Nachhaltige Mobilität“ in Ludwigslust statt.

Von zentraler Bedeutung für die Zusammenarbeit sind die von den Ländern eingerichteten drei Förderfonds. Aus diesen werden Projekte, Studien und Konzepte, die einen Beitrag zur Entwicklung der Region leisten, finanziert. In den Förderfonds Hamburg/Niedersachsen und Hamburg/Schleswig-Holstein stehen jährlich je 1,2 Millionen Euro zur Verfügung (davon 600 T€ Landesmittel Schleswig-Holstein), im För-

derfonds Hamburg/Mecklenburg-Vorpommern 300 T€. Seit 1992 sind aus den Förderfonds circa 54 Millionen Euro geflossen.

### 3.1.3 Ergebnisse des Ziel- und Strukturfindungsprozesses

Um ihre Zukunftschancen gezielt zu nutzen, hat die MRH einen Prozess zur inhaltlichen und strukturellen Weiterentwicklung der Zusammenarbeit durchgeführt. Dieser diente dem Zweck, mittel- und langfristige Ziele und Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung zu definieren sowie die Strukturen weiterzuentwickeln. Zugleich wurden die Weichen für einen Beitritt der Wirtschaft gestellt.

Aus diesem Grund wurde der gesamte Ziel- und Strukturfindungsprozess gemeinsam mit dem seitens der Wirtschaft 2013 gegründeten Verein „Initiative pro Metropolregion Hamburg“ (IMH) durchgeführt. Mitglieder des Vereins IMH sind die Industrie- und Handelskammern, die Handwerkskammern (HwK) auf dem Gebiet der MRH (in Schleswig-Holstein die HwK Lübeck, nicht jedoch die HwK Flensburg, die die Interessen des in der MRH gelegenen Kreises Dithmarschen wahrnimmt) sowie der DGB Nord und der Unternehmensverband Nord. Unternehmen können assoziierte Mitglieder werden. Ziel des Vereins ist die Unterstützung der Nutzung der Potenziale der MRH als Wirtschafts- und Lebensraum.

Dieser Prozess hat nunmehr - vorbehaltlich der derzeit noch ausstehenden Entscheidungen der politischen Gremien der öffentlichen Träger und der IMH - mit folgenden Ergebnissen seinen Abschluss gefunden:

- **Neuer Strategischer Handlungsrahmen 2017-2020**

Für den Zeitraum 2017-2020 wurde ein neuer „Strategischer Handlungsrahmen“ erarbeitet. Mit diesem werden die bisherigen, auf den Stärken und Entwicklungspotenzialen der Region aufbauenden Handlungsfelder weiterentwickelt. In den Feldern Kultur und bürgernahe Dienstleistungen werden bisher noch ungenutzte Kooperationspotenziale aufgegriffen.

Abb. Strategischer Handlungsrahmen der MRH 2017-2020



Quelle: Eigene Darstellung

- **Beitritt der Wirtschaft**

Die folgenden zwölf Gründungsmitglieder der IMH treten als neue Träger der MRH bei:

- Industrie- und Handelskammern: IHK zu Flensburg, Handelskammer Hamburg, IHK zu Kiel, IHK zu Lübeck, IHK Lüneburg-Wolfsburg, IHK zu Schwerin und IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum;
- Handwerkskammern Hamburg, Lübeck und Schwerin;
- Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und in Schleswig-Holstein;
- Bezirk Nord des Deutschen Gewerkschaftsbundes.

Damit wird aus der bisher rein öffentlich-rechtlichen eine öffentlich-private Kooperation. Die schleswig-holsteinische Landesregierung hat sich bereits seit längerem intensiv für den Beitritt der Wirtschaft eingesetzt, da dieser ein wichtiger Eckpfeiler für eine Stärkung der MRH ist. Der Beitritt der Wirtschaft schafft eine schlagkräftige Plattform für den gemeinsamen Einsatz von Wirtschaft, Politik und Verwaltung für die Region. Die aktive Mitgestaltung von Themen und Projekten durch die Wirtschaft, verbunden mit der Bereitstellung finanzieller und personeller Ressourcen, wird der Entwicklung der MRH zusätzliche Impulse geben. Für das Land bietet sich dabei die Möglichkeit, gemeinsam mit den schleswig-holsteinischen IMH-Vertretern Positionen und Interessen des Landes verstärkt einzubringen (so stellt z.B. die IHK zu Schleswig-Holstein drei der zwölf neuen Mitglieder).

#### • **Erweiterung in Mecklenburg-Vorpommern**

Die mecklenburg-vorpommerische Landeshauptstadt Schwerin soll der MRH beitreten. Des Weiteren wird die Mitgliedschaft des Landkreises Ludwigslust-Parchim auf den gesamten Kreis ausgedehnt. Damit wird vier Jahre nach der Aufnahme des Landes Mecklenburg-Vorpommern den in Richtung Süd-Osten gewachsenen Verflechtungen der Bürgerinnen und Bürger im Alltag aber auch der Wirtschaft Rechnung getragen. Schwerin ist als Gast seit 2012 in die Arbeit der MRH eng eingebunden. Von daher ist die Aufnahme - zusammen mit der kommunalpolitischen Arrondierung im Landkreis Ludwigslust - ein konsequenter Schritt. Dieser wurde im gesamten Prozess sowohl seitens der schleswig-holsteinischen kommunalen Gebietskörperschaften als auch der Vertreter der Landesregierung Schleswig-Holstein ausdrücklich mitgetragen.

#### • **Einrichtung eines Vereins „Projektbüro MRH e.V.“**

Die MRH verfügt derzeit über keine eigene Rechtsfähigkeit, sondern ist in ihrem fiskalischen Handeln Teil der Hamburger Verwaltung. Sie ist damit die einzige deutsche Metropolregion, die noch über keine eigene Rechtsfähigkeit verfügt. Alle anderen Metropolregionen sind - in unterschiedlichen Varianten - rechtlich organisiert (u.a. GmbH, Verein, Körperschaft, Regionalverband), bzw. haben wie in Berlin-Brandenburg eine gemeinsame Behördenstruktur. Damit ist es ihnen möglich, direkt Fördermittel des Bundes und der EU zur Finanzierung ihre Arbeit zu akquirieren. Diese Möglichkeit soll nun auch der MRH durch Gründung eines Projektbüros in Form eines eingetragenen Vereins eröffnet werden. Mitglieder des Vereins sind die Träger der MRH. Das Projektbüro soll lediglich als rechtsverleihende Hülle dienen. Das Projektbüro soll den Status der Gemeinnützigkeit erhalten.

Mit dem vorgelegten „Gesamtpaket“ stellt die MRH wichtige Weichen, um ihre Handlungsfähigkeit und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Die schleswig-holsteinische Landesregierung hat den Ergebnissen des Ziel- und Strukturfindungs-

prozesses in der Kabinettsitzung am 20. September 2016 zugestimmt. Die aufgrund der geografischen Erweiterung erforderliche Änderung des Staatsvertrages liegt derzeit dem Landtag vor. Die neuen Strukturen sollen Anfang 2017 in Kraft treten.

## 3.2 Aktivitäten im Bereich Wirtschaft

Die Zusammenarbeit in der MRH im Bereich Wirtschaft ist darauf ausgerichtet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes MRH weiter auszubauen. Dafür sollen die in der Region vorhandenen Potenziale, die sich gerade auch aus den unterschiedlichen Stärken und Schwerpunkten der einzelnen Akteure ergeben, gezielt weiterentwickelt werden.

Dabei ist es Aufgabe der MRH, die Kooperation zwischen den in der Region bestehenden vielfältigen Wirtschaftsförderungs-Aktivitäten der Kreise und Länder zu stärken und gemeinsame Initiativen und Projekte auf den Weg zu bringen. Gerade im Bereich Wirtschaft ist die partnerschaftliche und vertrauensvolle Zusammenarbeit ein entscheidender Standortfaktor im Wettbewerb der Regionen. Beispielhaft sind hier folgende Projekte zu nennen:

### 3.2.1 Leitprojekt Ausbau der Zusammenarbeit in der Gewerbeflächenentwicklung der Metropolregion Hamburg

Die Verfügbarkeit geeigneter Gewerbeflächen ist eine entscheidende Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der MRH. Daher wurde bereits von 2008 bis 2011 das Leitprojekt „Zusammenarbeit in der Gewerbeflächenentwicklung der MRH“ umgesetzt. Ergebnisse dieses Projektes waren:

- die Gewerbeflächenkonzeption GEFEK, mit der eine einheitliche Gesamtübersicht über die Bedarfs- und Potenzialflächen erstellt worden ist sowie
- die im April 2009 gestartete Internetplattform zur gemeinsamen Gewerbeflächenvermarktung (GEFIS).

Nachdem 2012 die MRH um fünf neue Mitglieder erweitert wurde, bestand entsprechender Aktualisierungsbedarf. Daher wurde Ende 2014 beschlossen, die vorhandenen Instrumente in einem neuen Leitprojekt „Ausbau der Zusammenarbeit in der Gewerbeflächenentwicklung der Metropolregion Hamburg“ weiterzuentwickeln. Projektträger ist der Kreis Ostholstein. Alle 19 Träger sowie auch die neu hinzutretende Stadt Schwerin sind weitere Partner des Projekts und beteiligen sich an der Gesamtfinanzierung.

Ziele des neuen Leitprojekts sind:

- Fortschreibung des Gewerbeflächenkonzeptes (GEFEK II), um so die Informations- und Entscheidungsgrundlagen für Wirtschaftsförderer und Planer weiter zu verbessern;
- Relaunch des Online-Gewerbeflächeninformationssystems (GEFIS II), zur Optimierung der gemeinsamen Vermarktung der Gewerbeflächen in der MRH;
- Schaffung eines Systems für ein dauerhaftes Monitoring der quantitativen und qualitativen Bestandsentwicklung und Vermarktung der Gewerbeflächen als neues Instrument.

Das Projekt hat bundesweiten Vorbildcharakter: keine andere deutsche Metropolregion kann bisher ein flächendeckendes Monitoring aufweisen.

Mit dem neuen Leitprojekt wird die nationale und internationale Wahrnehmung der MRH als herausragender, vielfältiger Wirtschaftsstandort weiter verbessert. Dabei wird zugleich auch die Vermarktung von Gewerbeflächen vor Ort in den Kreisen und Kommunen unterstützt. Die gegenüber einem Einzelauftritt um ein Vielfaches gesteigert

gerte Wahrnehmung und Auffindbarkeit der Gewerbeflächen in der MRH ist ein erheblicher Marketingvorteil sowohl für die MRH insgesamt als auch für die regionalen Wirtschaftsförderungen. Über GEFIS werden Flächen gefunden und Investoren sowie Unternehmen weltweit angezogen. Interessenten werden dabei, flächenbezogen, direkt an die Ansprechpartner und Wirtschaftsförderer vor Ort weitergeleitet. Die regionalen Wirtschaftsfördereinrichtungen sowie auch Wirtschaftsförderungen der Länder wie hier in Schleswig-Holstein die WT.SH arbeiten daher alle zusammen intensiv in diesem Projekt mit.

Das Projektvolumen beträgt 345.000 Euro, hiervon sind 80% durch Fördermittel akquiriert (der Eigenanteil der Partner beträgt jeweils 3.450 Euro). Es ist auf eine Laufzeit von 3 Jahren ausgelegt.

### **3.2.2 Leitprojekt Regionalmanagement Wirtschaftsraum Unterelbe**

Die Unterelbe verbindet und trennt drei Bundesländer. In diesem Spannungsfeld zwischen Zusammenarbeit und Wettbewerb stand in der Vergangenheit auch die Beschäftigung mit dem Entwicklungspotenzial des Wirtschaftsraums Unterelbe in den Anrainerländern Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen. Das Projekt „Länderübergreifendes Regionalmanagement für den Wirtschaftsraum Unterelbe“ der Metropolregion Hamburg fand vor diesem Hintergrund statt.

Im Zeitraum von Januar 2014 bis Sommer 2016 ist es gelungen, die gemeinsamen Interessen im Wirtschaftsraum Unterelbe herauszuarbeiten, neue Ansätze zu verfolgen und eine Reihe von zukunftsweisenden Projekten umzusetzen. Die Aktivitäten bauen dabei auf den natürlichen Standortvorteilen der Region, dem Zugang zu see-schifftiefem Wasser, großen Flächenreserven und einem potenziell großem Reservoir an erneuerbaren Energien auf. Die Metropolregion Hamburg bildete den institutionellen Rahmen für das Projekt und stellte über die regionalen Förderfonds wesentliche Teile der Finanzierung sicher. Aber auch die Handelskammer Hamburg, die Industrie- und Handelskammern in Stade, Kiel und Flensburg sowie die Wirtschaftsförderung in Stade und die Egeb in Brunsbüttel haben sich mit Ressourcen an dem Projekt beteiligt.

Eine Reihe von Projekten wurde abgeschlossen und liegen als Teilergebnisse vor. Andere Aktivitäten wurden angeschoben, bedürfen aber in der Zukunft einer Fortsetzung, um ihre volle Wirkung entfalten zu können. Als zentrale Ergebnisse sind insbesondere zu nennen:

- Schaffung eines Online-Flächenportals für 30 Premium-Industrieflächen zur effektiveren Vermarktung von Industrieflächen in der Wirtschaftsregion Unterelbe;
- Erstellung eines Standortatlases Chemie;
- Gründung eines Netzwerks Chemie;
- Erarbeitung einer Konzeptstudie zu Synergieeffekten zwischen Industrieparks und Ernährungswirtschaft, insbesondere der Aquakultur in der Region Unterelbe (GMA - Gesellschaft für Marine Aquakultur, Büsum). Diese zeigt konkrete Umsetzungsmöglichkeiten am Standort auf und kann als übertragbarer Leitfaden dienen;
- Erarbeitung von Handlungsempfehlungen für die Modernisierung der Industrie-gleisanschlüsse;

- Entwicklung des Leitbilds 2030 für den Wirtschaftsraum Unterelbe, in drei Zukunftswerkshops mit breiter regionaler und institutioneller Beteiligung. Das Leitbild wurde Januar 2016 von den zentralen Akteuren im Rahmen der Zukunftskonferenz Unterelbe unterzeichnet.

Neben diesen ganz konkreten Aktivitäten hat die Zusammenarbeit von Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Wirtschaftsförderung unter dem Dach der Metropolregion aber auch das gegenseitige Verständnis aller Beteiligten gefördert und die Vertrauensbasis für die weitere Zusammenarbeit gelegt. Die zu bewältigenden Aufgaben, die unter anderem im gemeinsam erarbeiteten Leitbild definiert wurden, sind umfassend und können nicht von heute auf morgen erledigt werden.

In einem abschließenden Workshop wurden die Rahmenbedingungen für ein verstärktes Regionalmanagement diskutiert. Im nächsten Schritt kommt es nun darauf an, auf dieser Basis verbindliche und von allen Partnern getragene Vereinbarungen zu treffen, innerhalb derer die Entwicklung des Wirtschaftsraums Unterelbe gemeinsam und mit dem erforderlichen Nachdruck dauerhaft vorangetrieben werden kann.

Das Projekt unter Federführung des Kreises Dithmarschen wird im Frühherbst 2016 abgeschlossen sein. Die Gesamtkosten betragen ca. 800.000 €, davon tragen die Förderfonds der Metropolregion ca. 560.000 €. Das große Interesse der Wirtschaft zeigt sich durch das eigene finanzielle Engagement in Höhe von ca. 240.000 €.

### **3.2.3 Interkommunales Gewerbegebiet Hamburg/Stormarn**

Die dynamische wirtschaftliche Entwicklung in der Metropolregion Hamburg erzeugt über die Landesgrenzen hinweg im Bereich des Hamburger Bezirkes Wandsbek und den Gemeinden Barsbüttel und Stapelfeld (beide Kreis Stormarn) Handlungsbedarf. Das Gewerbeflächenangebot muss der räumlichen Entwicklung angepasst werden. Die potenzielle Erweiterung der dort bestehenden Gewerbebestände, bzw. die Erschließung neuer Gewerbegebiete erzeugt erheblichen Abstimmungsbedarf zu Fragen der Raumordnung und Bauleitplanung. Da Flächennutzungskonflikte und Eingriffe in den Landschaftsraum unvermeidbar sind, wurde ein koordiniertes und zwischen den Ländern und Kommunen abgestimmtes Vorgehen verabredet. Daher wurde ein gutachterliches Konzept für eine gewerbliche Entwicklung im Grenzbereich der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirk Wandsbek, und Stormarn in Auftrag gegeben worden. Das Gutachten mit Planungskosten in Höhe von 100.000 € wurde zu 50 % mit Mitteln des Förderfonds der Metropolregion Hamburg gefördert.

Das Konzept wurde im Dezember 2015 fertiggestellt. Unter anderem sieht das Gutachten eine Erweiterung des sogenannten „Mercuryparks“ als interkommunales Gewerbegebiet im Grenzraum Wandsbek/Stapelfeld in einer Größe von 39 ha vor (21 + 6 ha auf Hamburger Gebiet, 12 ha in der Gemeinde Stapelfeld).

Die Bezirksversammlung Wandsbek und die Gemeindevertretung Stapelfeld haben zwischenzeitlich die Umsetzung des interkommunalen Gewerbegebietes durch Einleitung der erforderlichen Bauleitplanverfahren beschlossen.

### 3.3 Aktivitäten im Bereich Mobilität und Infrastruktur

Die Zusammenarbeit im Bereich Verkehr und Mobilität verfolgt das Ziel, sowohl die Erreichbarkeit innerhalb der Region als auch die Erreichbarkeit von außerhalb zu verbessern. Beides sind wichtige Bausteine, um die Attraktivität der Region für Bürgerinnen und Bürger sowie für Unternehmen sicherzustellen. Die Facharbeitsgruppe Verkehr engagiert sich daher in folgenden Bereichen:

- Begleitung großer Verkehrsprojekte;
- Ausbau und Optimierung der Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Straße, Wasser, Luft sowie intermodulare Verbindungen);
- Abstimmung der regionalen Verkehrsentwicklungsplanungen und des Verkehrsmanagements;
- ÖPNV.

Beispielhaft sind in diesem Zusammenhang folgende Projekte zu erwähnen:

#### 3.3.1 Vernetzung von Individual- mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Ein Schwerpunkt der Aktivitäten im Verkehrsbereich ist die Vernetzung zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Individualverkehr. Prinzip dieser Vernetzung ist das Bereitstellen von Abstellmöglichkeiten vor allem für Pkw und Fahrräder an Bahnstationen und Bushaltestellen, um hier einen möglichst frühen Umstieg auf den ÖPNV zu ermöglichen.

Hauptzielgruppe sind die Berufspendler, aber auch Einkaufspendler und Besucher von Großveranstaltungen, die ihr Fahrtziel im Bereich des Hamburger Stadtzentrums oder an anderen Verkehrszielen in mit hohem Verkehrsaufkommen haben. Übergeordnete verkehrsplanerische Zielsetzung ist es, sensible Bereiche des Siedlungs- und Verkehrssystems vom Kfz-Verkehr zu entlasten und auch Räume mit geringer Siedlungsdichte und geringer ÖPNV-Angebotsqualität an das ÖPNV-System anzuschließen. Somit können auch die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger sinnvoll eingesetzt werden.

Die MRH engagiert sich im Bereich Park+Ride und Bike+Ride konzeptionell, indem sie auf Basis von Auslastungszahlen und Einzugsbereichen vorhandener Anlagen, Tarifgrenzen und Verkehrsströmen Ausbauvorschläge für neue Anlagen macht. Im Herbst 2016 wird hierzu ein neues Ausbaukonzept veröffentlicht.

Mit den MRH-Förderfonds unterstützt die Metropolregion neben den Konzepten auch investive Maßnahmen in diesem Bereich. Ergänzend zur Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) kann eine Förderung durch die Metropolregion Hamburg beantragt werden. Dabei werden in der Regel 50 % der anderweitig nicht gedeckten, zuwendungsfähigen Ausgaben übernommen. Aktuell wurden Park + Ride bzw. Bike + Ride Projekte in Büchen, Heide und Bad Segeberg gefördert. Besonders hervorzuheben ist das geförderte Modellprojekt eines Fahrradparkhauses in Norderstedt, das am 8. April 2016 den Betrieb aufgenommen hat.

### 3.3.2 Leitprojekt Regionale Erreichbarkeitsanalysen

Erreichbarkeit und Mobilität in der Metropolregion sollen neben dem Ausbau von Park+Ride und Bike+Ride auch durch Erstellung von Erreichbarkeitsanalysen verbessert werden. Erreichbarkeitsanalysen stellen dar, mit welchen Verkehrsmitteln wichtige Ziele wie Schulen, Bahnhöfe, Krankenhäuser, Arbeitsplätze, Einkaufsläden, Freizeiteinrichtungen und Behörden erreichbar sind und welche Reisezeiten dabei entstehen. Der Fuß- und Radverkehr, Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen werden dabei ebenso berücksichtigt wie entstehende Mobilitätskosten. Wie sich die Erreichbarkeit verändert, wenn Standorte geschlossen oder neue hinzugefügt werden, kann durch eine Erreichbarkeitsmodellierung dargestellt werden. Dabei sind Erreichbarkeitsanalysen auch ein Instrument der Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung. Durch die bereitgestellten Kartenwerke und Analysen kann die Transparenz von Planungsoptionen und -entscheidungen für die Bevölkerung weiter erhöht werden.

Im Leitprojekt „Regionale Erreichbarkeitsanalysen“ unter Federführung des Landkreises Nordwestmecklenburg wird derzeit durch die TU Hamburg-Harburg eine Erreichbarkeitsanalyse für die MRH erstellt, die die räumliche und verkehrliche Planung um den Aspekt der Erreichbarkeit ergänzt. Ziel dieses Projekts ist die Erarbeitung eines öffentlich zugänglichen Erreichbarkeitsatlases, der für die ganze Region die unterschiedlichen Qualitäten der Verkehrsmittel transparent darstellt.

Der Atlas wird aber nicht nur den Status quo beschreiben, sondern auch die Möglichkeit eröffnen, Planungsvarianten und Szenarien „durchzuspielen“, um politische Entscheidungen und Prioritätensetzungen zu erleichtern. So werden die Ergebnisse Hilfestellung für neue Nahverkehrspläne und Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen geben. Potenziale von z.B. Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen können einfacher erkannt und Standortentscheidungen für Neubau- oder Gewerbegebiete leichter getroffen werden.

In mehreren Teilprojekten werden die regionalen Auswertungen in direkte planerische Überlegungen integriert:

- Das Teilprojekt „Park+Ride-/Bike+Ride-Konzept“ wird die Analysen nutzen, um die bereits skizzierten Ausbaubedarfe für weitere Bahnstationen auf Basis von Einzugsgebieten zu identifizieren.
- Das Teilprojekt „Radschnellwege“ nutzt den Erreichbarkeitsatlas, um optimale Korridore für Radschnellwege zu ermitteln. In Schleswig-Holstein werden dabei Korridore im Raum Lübeck, Neumünster, Bad Segeberg und im direkten Hamburger Umland analysiert.
- Ein weiteres Teilprojekt zielt auf den Aufbau eines regionalen Wohn- und Mobilitätskostenrechners ab, der Umzugswillige für eine integrierte Betrachtung beider Kostenaspekte sensibilisieren soll.

Alle Teilprojekte werden zum Jahresende 2016 abgeschlossen sein und Anfang 2017 im Rahmen einer Fachveranstaltung ihre Ergebnisse präsentieren. Der Erreichbarkeitsatlas wird im September 2017 fertiggestellt sein. Die Gesamtkosten für das Projekt in Höhe von 530.000 € werden zu 80 % von den MRH-Förderfonds gefördert.

### 3.3.3 Leitprojekt Flexible Bedienformen im ländlichen Raum

Im Rahmen des Leitprojektes „Flexible Bedienformen im ÖPNV“ engagiert sich die MRH auch besonders für den öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Raum. In einigen ländlichen Teilräumen der MRH ist durch sinkende Schülerzahlen und auch rückläufige Bevölkerungszahlen ein Rückgang des Fahrgastaufkommens zu erwarten. Zugleich verändern sich auch die Anforderungen an den ÖPNV: z.B. durch älter werdende Fahrgäste, durch die Vorgabe der Barrierefreiheit des Nahverkehrsangebots und durch flexibler werdende Schul- und Arbeitszeiten. Insgesamt ist erkennbar, dass sich die Angebotsgestaltung im ÖPNV zunehmend von einer angebotsorientierten zu einer nachfrageorientierten Planung entwickelt. Damit stellt sich die Frage, wie das ÖPNV-Angebot in den ländlichen Teilräumen erhalten und weiterentwickelt werden kann, um die Vernetzung von Metropole und Umland zu verbessern und zugleich eine angemessene Mobilität, Versorgungs- und Lebensqualität in der Metropolregion Hamburg dauerhaft zu gewährleisten.

Eine Antwort auf die genannten Herausforderungen bieten die sogenannten „flexiblen Bedienformen“, also z.B. Anrufsammeltaxis oder Anrufbusse, als Bestandteil des ÖPNV. Anders als bei regulären Linienangeboten finden Fahrten hier nur dann statt, wenn sich ein Fahrgast vorher – in der Regel telefonisch – angemeldet hat. Dieses Modell spart Kosten und erlaubt eine bedarfsorientierte Bedienung, z.T. sogar bis vor die Haustür. In Teilen können auch alternative, ehrenamtlich getragene Mobilitätsangebote, wie z.B. Bürgerbusse oder flexible Bediensysteme, in den taktgebundenen ÖPNV integriert werden.

Ziel des regionsweiten Leitprojekts ist die Einführung und Weiterentwicklung solcher flexibler und alternativer Bedienformen in der Metropolregion Hamburg. Wesentliche Projektbausteine sind dabei:

- eine regionsweite Bestandsanalyse flexibler Bedienformen;
- Entwicklung eines Werkzeugkastens mit Empfehlungen zu rechtlichen, organisatorischen und technischen Fragestellungen;
- Schaffung zusätzlicher Beratungskapazitäten für die kommunalen Träger des ÖPNV.

Die regionsweite Bestandsanalyse wurde Anfang 2016 fertiggestellt<sup>1</sup>. Sie kam zu dem Ergebnis, dass flexible Angebote und Bürgerbusse in der MRH weit verbreitet seien. Es gelte aber sicherzustellen, dass beide Ansätze ein höheres, (noch) professionelleres Niveau erreichen. Dafür arbeiten die Projektpartner aktuell u.a. an einer verbesserten Kundeninformation, einer regionalen Dispositionslösung und Verbesserungsmöglichkeiten zur Barrierefreiheit. Im Rahmen des Leitprojektes soll auch auf die Potenziale der neuen Informations- und Kommunikationsmedien, beispielsweise den Einsatz von Tablets in Fahrzeugen oder Smartphones/mobilen Endgeräten zur Fahrtenbestellung, zurückgegriffen werden.

Die Projektlaufzeit erstreckt sich von Anfang 2015 bis Ende 2017. Die Federführung liegt beim Kreis Ostholstein. Die Gesamtkosten in Höhe von 560.000 € werden von der MRH mit 80 % getragen.

<sup>1</sup> [www.metropolregion.hamburg.de/mobilitaet/4406010/lp-flexible-bedienerformen/](http://www.metropolregion.hamburg.de/mobilitaet/4406010/lp-flexible-bedienerformen/)

### **3.3.4 Leitprojekt Demographie und Daseinsvorsorge**

Eine gut erreichbare und qualitativ hochwertige Infrastruktur zur Daseinsvorsorge bestimmt ganz wesentlich die Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität der Menschen.

Das Leitprojekt „Demographie und Daseinsvorsorge“ der Metropolregion Hamburg soll Lösungs- und Handlungsansätze mit Modellcharakter entwickeln, um diese Infrastruktur zu erhalten und zu verbessern. Es gliedert sich in ein Dachprojekt und 12 eigenständige regionale Teilprojekte. Ein intensiver Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer soll die Übertragbarkeit der Ergebnisse ermöglichen und die Grundlagen für eine Gesamtstrategie Daseinsvorsorge in der Metropolregion Hamburg legen. Alle vier Länder und insgesamt 11 Kreise sind mit eigenen Teilprojekten beteiligt.

Das Dachprojekt wird vom Landkreis Ludwigslust-Parchim geleitet und sorgt für den Informations- und Ergebnisaustausch der Teilprojekte. Das Leitprojekt hat ein Gesamtvolumen von etwa 1,2 Millionen Euro. Die einzelnen Vorhaben werden jeweils mit 80 Prozent aus den Förderfonds der Metropolregion Hamburg gefördert. Es wurde im Frühjahr 2013 begonnen und wird voraussichtlich Anfang 2017 abgeschlossen.

### **3.4 Aktivitäten im Bereich Energiewende und Klimaschutz**

Die MRH engagiert sich bereits seit Jahren für eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Neben Aktivitäten im Bereich Klimaschutz und -anpassung rückt dabei immer mehr auch das Thema Energiewende in den Fokus der Zusammenarbeit. Das regionale Engagement für den Klimaschutz, die Anpassung an den Klimawandel und die von Bundestag und Bundesrat beschlossene Energiewende markieren wertvolle Wertschöpfungspotenziale für die Metropolregion Hamburg. Dezentrale Versorgungs- oder Speicherlösungen für Energie sind zukunftsfähige Themenfelder für Forschung und Entwicklung. Ein aktueller Schwerpunkt liegt dabei in der Begleitung der Aktivitäten der Region beim Aufbau einer Wind-Wasserstoff-Infrastruktur. Einen weiteren aktuellen Fokus bildet die Förderung der Elektromobilität in der MRH.

Exemplarisch für diese Ziele stehen folgende Projekte:

#### **3.4.1 Wind-Wasserstoff**

Gemeinsam mit einer Reihe von Unternehmen, Verbänden, Landkreisen und Kammern haben die norddeutschen Länder Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen die Wertschöpfungskette für die Erzeugung und Nutzung von Wind-Wasserstoff in der Region Unterelbe untersucht. Die Studie „Fahrplan zur Realisierung einer Windwasserstoff-Wirtschaft in der Region Unterelbe“ stellt am Modell der Unterelberegion dar, wie eine betriebswirtschaftliche Umsetzung der Erzeugung, der Lagerung, des Transports und der Verwendung von Windwasserstoff erfolgen kann. Der Aufbau eines Wind-Wasserstoff-Netzwerks kann durch die damit verbundene industrielle Bereitstellung von Rohstoffen aus erneuerbaren Energien, insbesondere für die chemische und die Grundstoffindustrie, aber auch als Kraftstoff für den Verkehr perspektivisch zu einer Stärkung des Industriestandortes im Hinblick auf nachhaltiges Wirtschaften führen. Die Studie wurde im August 2013 im Hamburger Rathaus der Öffentlichkeit präsentiert.

Das Thema wird derzeit als integraler Baustein einer festen Reihe von Expertengesprächen auch auf Bundesebene sowie in Projekten wie Norddeutsche Energiewende NEW 4.0 weitergetragen.

### **3.4.2 HansE – Aufbau von E-Ladeinfrastruktur**

HansE ist ein durch das Bundesministerium für Verkehr gefördertes Projekt der Geschäftsstelle der MRH, der E.ON Technologies GmbH, des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen University sowie der hySOLUTIONS GmbH.

Ziel des Projektes ist es, ein zusammenhängendes Ladeinfrastrukturnetz zu schaffen, das elektromobiles Fahren in der Metropolregion besser ermöglicht und so den Umstieg auf E-Fahrzeuge fördert.

Auf wissenschaftlicher Grundlage wird unter Berücksichtigung der regionalen Verkehrsströme zunächst ermittelt, an welchen Standorten Priorität für die Stromversorgung von E-Autos besteht. Erforscht wird dabei auch, wie sich dieser Bedarf in der Metropolregion in drei, fünf und zehn Jahren entwickeln wird. Daraus entsteht eine Karte der gesamten Metropolregion Hamburg, in der die Standorteignung für Ladesäulen darstellt ist. Den Kommunen wird damit eine wissenschaftlich fundierte Entscheidungsgrundlage an die Hand gegeben, um Ladeinfrastruktur aufzubauen. So wird ein strategischer Ausbau in der Region vorangebracht. Das Modell ist dynamisch und kann an veränderte Gegebenheiten angepasst werden (neue Ladesäulen, veränderte Straßenführung etc.). In der Umsetzungsphase werden stationäre Speichertechnologien eingesetzt und erprobt. So trägt das Projekt einer der Herausforderungen der Energiewende - dem lastabhängigen Management der Stromnetze - mit neuartigen Konzepten Rechnung. Geplant ist auch der Aufbau von rund 50 gut erreichbaren Ladepunkten für Elektroautos außerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg; davon etliche auch in Schleswig-Holstein. Bei der Realisierung dieser Ladepunkte werden zudem unterschiedliche technische Lösungen und unterschiedliche Geschäftsmodelle getestet. In jedem Fall wird der öffentliche Zugang zum Ladepunkt sichergestellt.

Im Rahmen des Projektes wird auch die Umsetzung eines einheitlichen Bezahlsystems in der MRH eine zentrale Rolle spielen. Über die Geschäftsstelle der Metropolregion sind die zahlreichen Energieversorgungsunternehmen in Schleswig-Holstein in den Prozess einbezogen.

Das im Januar 2015 gestartete Projekt hat eine Laufzeit von drei Jahren und ein Budget von rund 3,4 Millionen Euro.

Des Weiteren informiert derzeit das Projekt „Klimaanpassung leicht gemacht“ in verschiedenen Orten in der MRH über kommunale Maßnahmen zur Klimaanpassung. In Zusammenarbeit mit der TuTech Innovation sollen Akteurinnen und Akteure aus der Verwaltung, der Wirtschaft, der Politik und der Zivilgesellschaft informiert, sensibilisiert, motiviert und beraten werden. Ziel ist es über die Ergebnisse des abgeschlossenen Leitprojekts der MRH „KLIMZUG-Nord“ zu berichten, weitere konkrete kommunale Projekte anzuregen und diese bei der konkreten Umsetzung zu beraten.

### **3.5. Aktivitäten im Bereich Umwelt- und Naturschutz**

Prägend für die Region sind auch die besonderen Landschaftsqualitäten mit einer großen Biodiversität. Ihr Schutz ist eine große Herausforderung und erfordert den Dialog zwischen den lokalen Aktivitäten, z.B. in den Schutzgebieten, und der übergeordneten regionalen Ebene. Die Zusammenarbeit im Bereich Natur und Umwelt verfolgt daher das Ziel, die Qualität der natürlichen Lebensgrundlagen zu sichern. Neben dem aktiven Naturschutz ist auch der Aspekt des Naturerlebens ein zentrales Handlungsfeld. Hierbei soll aufgezeigt werden, welche Qualitäten schützenswert sind und wie deren Erhalt und gleichzeitige Inwertsetzung für Naherholung und Tourismus erfolgreich gelingen kann. Aktuell setzt dabei die Facharbeitsgruppe Natur und Umwelt einen besonderen Schwerpunkt auf die Stärkung der Artenvielfalt von Flora und Fauna.

In diesem Zusammenhang sind beispielhaft folgende Projekte zu nennen:

#### **3.5.1 Leitprojekt Biotopverbund MRH**

In den Rahmenplänen oder Landschaftsprogrammen ist der Biotopverbund in allen vier Bundesländern bereits verankert und kartografisch dargestellt. Biotopachsen enden jedoch nicht an Länder- oder Kreisgrenzen. Daher bietet sich das Thema Biotopverbund als ein ideales Handlungsfeld für die kreis- und länderübergreifende Zusammenarbeit in der MRH an.

Mehr Lebensqualität für Flora, Fauna und Menschen ist Ziel des Projektes „Biotopverbund“ der Metropolregion Hamburg. Dabei werden einzelne Lebensräume wie Naturschutzgebiete miteinander zu grünen, ökologisch hochwertigen Freiräumen verbunden. Damit leistet die MRH einen Beitrag zum Erhalt der Biologischen Vielfalt und verbessert gleichzeitig die Naherholungsmöglichkeiten.

Neben der Erstellung einer Biotopverbundkarte für die gesamte Metropolregion werden in regionalen Teilprojekten konkrete Maßnahmen zum Biotopverbund zusammen mit Angeboten zum Naturerleben umgesetzt:

- Biotope verbinden und erleben im Regionalpark Wedeler Au (Stadt Wedel / Regionalpark Wedeler Au e.V.)
- Gewässerkorridore als Erlebnis- und Lebensräume (Landkreis Harburg / Aktion Fischotterschutz e.V.)
- Das Grüne Metropolnetz - Umsetzung des terrestrischen Biotopverbundes an Schlüsselstellen in der nördlichen Metropolregion Hamburg (Kreis Segeberg / Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein)
- Entwicklung des Grünen Bandes in der Metropolregion Hamburg (Landkreise Nordwestmecklenburg, Ludwigslust-Parchim und Lüneburg)

Ein Fachdialog soll die „Best Practice-Beispiele“ vorstellen und weiterentwickeln. Ziel ist eine Übertragbarkeit der erprobten Maßnahmen und die Förderung einer breiten Akzeptanz des Biotopverbundes in der Öffentlichkeit.

Das Leitprojekt wurde öffentlichkeitswirksam im Mai 2016 gestartet und soll Mitte 2019 abgeschlossen sein. Es hat ein Finanzvolumen von ca. 1 Million Euro, die zu 80 % von den Förderfonds der MRH getragen werden.

### **3.5.2 Leitprojekt Blaues Metropolnetz – Otterschutz Metropolregion Hamburg**

Ziel des Leitprojekts „Blaues Metropolnetz“ ist die Ausweisung von großräumigen Gewässerkorridoren und ihre ökologische und touristische Aufwertung, um die Populationen des Fischotters in Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Dänemark sowie der Einzelvorkommen in Schleswig-Holstein wieder miteinander zu vernetzen.

In der ersten Projektphase wurde ein länderübergreifendes Netz von Gewässerkorridoren entwickelt und ausgewiesen. In der zweiten Projektphase seit 2007 wurden innerhalb dieser Korridore modellhaft Projekte zur Gewässerentwicklung in einzelnen Abschnitten der Niederungssysteme umgesetzt. Zurzeit werden in der dritten Projektphase weitere Abschnitte in den neuen Teilen der Metropolregion sondiert und realisiert. So entstehen schrittweise „blaue Achsen“ als Lebensraum für den Fischotter und zugleich als Erlebensraum für Erholungssuchende und Touristen in der gesamten Metropolregion Hamburg. Die Teilprojekte wurden in einer länderübergreifend besetzten Unterarbeitsgruppe abgestimmt. Das Gesamtprojekt wurde durch die Aktion Fischotterschutz koordiniert. In Schleswig-Holstein wurden Maßnahmen an der Norderbeste umgesetzt. Uferrandstreifen wurden gesichert und Ufergehölze gepflanzt.

Im Mai 2016 erhielt das Projekt für sein vorbildliches Engagement für intakte Naturlandschaften, seine Arten und Lebensräume besondere Anerkennung als „Ausgezeichnetes Projekt der UN-Dekade Biologische Vielfalt“.

Das „Blaue Metropolnetz“ wurde durch die Förderfonds Hamburg/Schleswig-Holstein und Hamburg/Niedersachsen, die DBU – Deutsche Bundesstiftung Umwelt, die Hanseatische Natur- und Umweltinitiative, die Umweltlotterie Bingo und durch die Aktion Fischotterschutz e.V. gefördert und finanziert. In der derzeit noch laufenden dritten Phase werden die Gesamtkosten in Höhe von 410.000 € mit ca. 310.000 € aus den Förderfonds der MRH unterstützt.

### **3.6 Aktivitäten im Bereich Freizeit und Tourismus**

Der Tourismus ist ein zentraler Wirtschaftsfaktor für die Region:

- 11,6 Mrd. € Umsatz;
- 210.000 Beschäftigte;
- 259 Mio. Aufenthaltstage von Gästen pro Jahr
- 66 Mio. Übernachtungsgäste;
- 192 Mio. Tagesreisende.<sup>2</sup>

Die touristischen Angebots- und Nachfragestrukturen sind in den einzelnen Teilräumen der MRH sehr unterschiedlich: Städtetourismus in Hamburg und Lübeck, vorwiegend Urlaubstourismus an den Küsten Niedersachsens, Mecklenburg-Vorpommerns und Schleswig-Holsteins. Daher ist die MRH keine touristische Desti-

<sup>2</sup> Quelle: Hamburger Tourismus GmbH; Wirtschaftsfaktor Tourismus Hamburg und die Metropolregion, Hamburg, 2015

nation, sondern basiert auf einer projekt-, produkt- und anlassbezogenen Zusammenarbeit der einzelnen Tourismusorganisationen. Die Facharbeitsgruppe Tourismus verfolgt vor diesem Hintergrund das Ziel, die Kooperation der Tourismusorganisationen weiter auszubauen. Ein Mehrwert der Zusammenarbeit zeigt sich dabei vor allem in der gemeinsamen Akquise von nationalen und internationalen Gästen.

Folgende Projekte sind in diesem Zusammenhang beispielhaft zu nennen:

### **3.6.1 Leitprojekt Welcome to MRH**

Ausländische Gäste sorgen für kräftiges Wachstum im norddeutschen Tourismus. Die Metropolregion Hamburg und 27 Partner - darunter 10 aus Schleswig-Holstein - wollen daher die Angebotsqualität und -vielfalt in der Region insbesondere für diese Gästegruppe weiterentwickeln.

Das Projekt dient der Steigerung der internationalen Nachfrage im Tourismus und schärft das Profil der Metropolregion Hamburg bei relevanten ausländischen Gästegruppen der Hauptauslandsquellmärkte Niederlande, Schweden, Dänemark, Österreich und Schweiz. Es soll ein Angebot geschaffen werden, das internationale Gästegruppen über Sehenswürdigkeiten und touristische Angebote informiert und die Verweildauer der Gäste in der Metropolregion Hamburg erhöht.

Ein wichtiger Baustein des Projektes ist die Erstellung des Online- und Printtools „LOGBUCH.International“ als Handreichung. Praxisnahe und anschauliche Länder- und Gästeprofile verdeutlichen dort die individuellen Wünsche verschiedener Nationalitäten, bedarfsgerechte Qualifizierungsangebote werden entwickelt und zusammengetragen sowie Checklisten bereitgestellt, die helfen, das eigene Angebot aus Gästesicht zu beurteilen. Weitere Bausteine sind die Übersetzung relevanter touristischer Webinhalte der Kooperationspartner ins Englische und die bessere überregionale Vernetzung zielgruppenspezifischer Angebote.

Das Projekt läuft seit Anfang 2016 über drei Jahre und hat ein Finanzvolumen von rund 850.000 Euro. Davon werden 78 Prozent durch die Förderfonds der Metropolregion Hamburg getragen. Das große Interesse der Tourismuswirtschaft an dem Projekt zeigt sich auch durch ihr finanzielles Engagement. Das Projekt stützt auch die Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025, indem es auf den Markt der ausländischen Besucher abstellt, dessen Potenziale zur Zielerreichung der Landes-Strategie beitragen sollen.

Die Federführung des Projektes liegt bei der Hansestadt Lübeck mit der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH.

### **3.6.2 Leitprojekt KulturLandschaftsRouten**

Natur und Landschaft in der Metropolregion Hamburg sind durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Kulturlandschaften geprägt, die reich an historischen Zeugnissen, Landschaftserlebnissen und touristischen Attraktionen sind. Die MRH hat das Potenzial der Kulturlandschaften als Naherholungs- und Tourismusziele erkannt, und so haben sich im Zuge des Leitprojektes „Lebendige Kulturlandschaften“ fünf dieser Kul-

turlandschaften sowie „Kurs Elbe“ mit ihren spezifischen Charakteristika und Produkten erfolgreich auf der Internationalen Gartenschau 2013 vorgestellt.

Das Leitprojekt baut nun auf dieser erstmaligen Zusammenarbeit und den entstandenen Netzwerken auf und soll die Kulturlandschaften Lüneburger Heide, Pinneberger Baumschulland, Segeberger Knicklandschaft, die Region Westmecklenburg sowie die Kulturlandschaft Elbe-Hamburg bis Wittenberge als Naherholungs- und Tourismusorte mit Hilfe von Routen und Touren weiter stärken und bekannter machen.

Das auf drei Jahre Laufzeit angelegte Projekt wurde Anfang 2016 begonnen. Die Gesamtkosten betragen ca. 190.000 €, die von der MRH zu 80 % gefördert werden. Die Federführung liegt beim Landkreis Nordwestmecklenburg, der von Partnern im Bereich Tourismus, Verwaltung und Wirtschaft unterstützt wird.

### **3.6.3 Kurs Elbe. Hamburg bis Wittenberg 2.0“ – Förderung des kreisübergreifenden Wassertourismus in der Kulturlandschaft Elbe im Flussabschnitt Hamburg - Wittenberge**

Die Elbschifffahrt ist ein attraktives regionstypisches Freizeit- und Tagestourismusangebot. Im Rahmen des ersten Leitprojekts „Kurs Elbe. Hamburg bis Wittenberge“ ist es durch die kooperative Zusammenarbeit der Elbschifffahrtsanbieter gelungen, die Schifflinien bis nach Lauenburg zu führen. Damit wurde eine wichtige Grundlage zur Steigerung des Tagestourismus entlang der Elbe geschaffen.

Das laufende zweite Projekt „Kurs Elbe. 2.0“ baut auf den Erfolgen des vorlaufenden Leitprojekts auf und zielt auf eine feste Etablierung des optimierten Elbschifffahrtsangebots ab, indem nachhaltige Strukturen für die Zusammenarbeit und die Vermarktung aufgebaut werden. Durch die Kombination von Schiffsausflügen und Radtourismus (inklusive Pedelecs) und die verstärkte Einbeziehung der bestehenden Naturerlebnis-, Freizeit- und Kulturangebote sowie der gewerblichen Gastronomie- und Berberbergungsangebote soll die touristische Wertschöpfung in den Regionen entlang der Elbe erhöht werden.

Die Förderfonds der MRH tragen 80 % der Gesamtkosten des zweijährigen Projekts.

### **3.6.4 Maritime Landschaft Unterelbe: Den demographischen Wandel gestalten**

Die Maritime Landschaft Unterelbe (MLU) wurde 2002 als Leitprojekt der Metropolregion initiiert. Heute ist die MLU eine Arbeitsgemeinschaft der 23 niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Elbanrainerkreise, -städte und -gemeinden sowie der Hansestadt Hamburg, die sich durch Mitgliedsbeiträge selber finanziert. Die Geschäftsstelle der MLU hat sich als länderübergreifende Einrichtung etabliert und hat bereits zahlreiche Projekte zur Inwertsetzung und Vermarktung des maritimen Erbes erfolgreich von der Idee bis zur Umsetzung begleitet. Aktuell werden die Projekte zur touristischen Inwertsetzung der Häfen in Haseldorf und Wedel beratend unterstützt.

In Wedel ist ein Traditionsanleger geplant, mit dem Traditionsschiffen der Besuch des Schulauer Hafens ermöglicht und das Angebot von Schiffsausflügen ergänzt werden soll. Das Projekt soll die (tages-)touristische Nutzung der attraktiven „Maritimen Meile“ in Wedel unterstützen.

Das aktuelle Projekt hat eine Laufzeit bis Ende 2016 und wird mit 50 % der Gesamtkosten in Höhe von 120.000 € aus den Förderfonds der MRH gefördert.

### **3.6.5 Tagestourismuskampagne**

Projekte zur Förderung des Tagestourismus sind zentraler Bestandteil der Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg. Die Bevölkerung der Metropolregion ist mit ca. 5 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern der zentrale Quellmarkt für den Tagesausflugsverkehr in der Metropolregion. Die Menschen in der MRH machen jährlich ca. 68 Millionen Tagesausflüge, fast die Hälfte davon in die Stadt Hamburg und fast ein Viertel in Gebiete außerhalb der MRH.

Seit 2009 wird daher von allen Tourismusorganisationen, der Hamburg Marketing GmbH und der Geschäftsstelle der MRH eine gemeinsame Tagestourismuskampagne durchgeführt. Seit 2011 wurden dabei folgende Themen beworben:

- 2011: Radtouren für Familien;
- 2012: Radtouren für Gruppen;
- 2013: Radtouren für Genießer;
- 2014: 99 Lieblingsplätze am Wasser;
- 2015: 99 Lieblingsplätze im Grünen;
- 2016: 99 Lieblingsplätze für Aktive.

Die Tagestourismuskampagnen werden von allen touristischen Partnern auf Kreisebene mitgetragen und finanziert und sind der zentrale Baustein in der touristischen Zusammenarbeit in der Metropolregion.

### **3.6.6 Tage der Industriekultur**

Für die Metropolregion Hamburg ist die maritime Industriekultur ein zentraler gemeinsamer kultureller Bezugsrahmen. Der breiteren Öffentlichkeit bekannt gemacht wurde diese „Industriekultur am Wasser“ erstmals 2011 mit den ersten „Tagen der Industriekultur am Wasser“. Inzwischen hat die als Biennale konzipierte Veranstaltung drei Mal stattgefunden: nach 2011 auch im August 2013 und zuletzt am 3./4. Oktober 2015.

Das Konzept, mit den „Tagen der Industriekultur“ ein gemeinsames Kulturevent für die Metropolregion zu schaffen, ist aufgegangen, und zieht wachsende Teilnehmer- und Besucherzahlen an: im Jahr 2015 haben sich 124 Objekte an der Veranstaltung beteiligt und konnten so 18.000 Besucher anlocken. Auch das starke mediale Interesse (2015: ca. 280 Medienberichte) steht für den Erfolg der Veranstaltung. Im Jahr 2015 wurden die „Tage der Industriekultur“ erstmalig über das Gebiet der Metropolregion hinaus erweitert. In Schleswig-Holstein waren auch Objekte in Büdelsdorf, Kiel und Rendsburg zu besichtigen. Aus Schleswig-Holstein kamen im Jahr 2015 mit 40 Denkmälern knapp ein Drittel der beteiligten Objekte.

Die nächsten „Tage der Industriekultur am Wasser“ sind für das Jahr 2017 geplant. Auch dieses Mal werden sich Einrichtungen außerhalb der MRH beteiligen (mit finanzieller Unterstützung aus den Mitteln der MRH).

#### 4. Aktivitäten in der bilateralen Zusammenarbeit

Gemeinsame Zielsetzung ist es, durch Kooperation:

- die Lebensbedingungen der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern,
- die Bedingungen für Wachstum und Beschäftigung zu optimieren,
- öffentliche Dienstleistungen kostengünstiger und preiswerter bereitzustellen,
- staatliche Planungs- und Entscheidungsprozesse zu beschleunigen, vor allem bei Infrastrukturmaßnahmen,
- die gemeinsamen Interessen nach außen zu vertreten, vor allem gegenüber dem Bund und der Europäischen Union.

Einmal jährlich findet unter wechselnder Organisationsführung eine gemeinsame Kabinettsitzung von Hamburg und Schleswig-Holstein statt. Die regelmäßigen gemeinsamen Kabinettsitzungen begannen im Jahr 1991 und werden bis heute von den Ländern genutzt, um in Anwesenheit sämtlicher Kabinettsmitglieder Beschlüsse zu Themen von beiderseitigem Interesse zu fassen. Die nächste gemeinsame Kabinettsitzung findet unter der Federführung Schleswig-Holsteins Anfang 2017 statt.

##### 4.1 Wirtschaft

Die Freie und Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein arbeiten im Bereich Wirtschaftsförderung eng und partnerschaftlich zusammen. Im Bereich Unternehmensansiedlung sind sie naturgemäß auch Konkurrenten.

Im gesamtnorddeutschen Interesse wird die Konkurrenz i.d.R. überwunden durch Vernetzung gemeinsamer Stärken:

- Hamburg: Hafen, Flughafen, Messe;
- Schleswig-Holstein: Flächen, Flächen für Logistik, Logistikkreuzung für skandinavische Länder, Häfen;
- Schleswig-Holstein und Hamburg gemeinsam sind auch für ausländische Unternehmen interessant. Das Schweizer Unternehmen Condair Group AG hat sich 2015 z.B. für den Standort Nordport in Norderstedt entschieden. Das Unternehmen ist weltweit führend in der Luftbefeuchtung und Verdunstungskühlung und wird in Norderstedt einen Produktions- und Logistikstandort errichten. Condair wird nach eigenen Angaben mittelfristig 200 Arbeitsplätze schaffen. Der neue Standort liegt nahe am internationalen Flughafen und Hafen von Hamburg und wird zur Drehscheibe für die europäische Logistik des Unternehmens.

Zur gemeinsamen Wirtschaftsförderung gehören unter anderem gegenseitige Einladungen zur Teilnahme an Wirtschaftsdelegationsreisen. 2015 gab es von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein eine gemeinsame Reise in die Türkei. Hamburg lud zu organisierten Reisen in die USA und nach China ein.

Eine weitere Zusammenarbeit findet im Rahmen von Messen statt. Gemeinsame oder abgestimmte Messeauftritte z.B. bei der EXPO Real (internationale Fachmesse für Immobilien und Investitionen) in München und der ILA (Internationale Luft- und Raumfahrttausstellung) in Berlin gehören dazu.

Durch die gegenseitige Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern in die Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (HWF) und die Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein (WT.SH) wird auch hier die gemeinsame Wirtschaftsförderung unterlegt.

#### **4.1.1 Clusterzusammenarbeit**

Die Clusterstrategie des Landes strebt die Kooperation der Clusterstrukturen in Schleswig-Holstein mit denen Hamburgs (bilateral) und denen der norddeutschen Länder mit Dänemark (multilateral) an. Dies ist ein wichtiger Baustein, um die schleswig-holsteinischen Potenziale und Kompetenzen national und international sichtbar zu machen (siehe dazu auch Ziff. 4.2 Innovationsförderung).

##### **4.1.1.1 Clustermanagement Life Science Nord (LSN)**

Life Science Nord ist das Cluster für Biotechnologie, Pharma und Medizintechnik in Schleswig-Holstein und Hamburg. Es richtet seine Angebote in den beiden Ländern an über 500 Biotechnologie-, Pharma- und Medizintechnik-Unternehmen sowie zahlreiche Forschungsinstitutionen, die innovative Medikamente, Medizinprodukte und Dienstleistungen entwickeln.

Mit einer vollständigen Wertschöpfungskette, von Grundlagen- und angewandter Forschung über Zulieferindustrie bis hin zum marktfertigen Endprodukt, bietet das Cluster Life Science Nord eine gute Infrastruktur: praxisnahe Forscher und Kliniker kooperieren eng mit Partnern aus der Industrie, um innovativen Produkten und Technologien zum Durchbruch zu verhelfen.

Schleswig-Holstein und Hamburg unterstützen das Cluster aktiv; beide Länder sind mit je 40 Prozent an der Clusteragentur Life Science Nord Management GmbH beteiligt. Ziel der Agentur ist die Stärkung der Innovations- und damit der Wirtschaftskraft und Wettbewerbsfähigkeit der Life Science-Branche.

Hierzu koordiniert das Clustermanagement eine Vielzahl von Aktivitäten in sechs Handlungsfeldern:

- Vernetzung der Akteure (u.a. Netzwerktreffen, Arbeitskreise, Kollaborative Webplattform),
- Thematische Schwerpunktbildung (Knochenheilung („Northopedics“), Infektion & Hygiene, Digital Health),
- Technologietransfer (u.a. Initiierung von und Beratung bei Innovationsprojekten, Fördergeldern, Firmengründungen),
- Fachkräftesicherung (u.a. online-Jobbörse, Jobmessen, Qualifizierungsangebote),
- Internationalisierung (u.a. Kooperation mit ausländischen Clustern, Gemeinschaftsstände auf Leitmessen, Delegationsreisen, internationale Innovationsprojekte) und
- Clustermarketing (u.a. Website, Magazin, Newsletter, Teilnahme an Konferenzen und Messen).

Im Förder- und Industrieverein Life Science Nord e.V. haben sich rund 220 Unternehmen und Organisationen der Biomedizin und verwandter Branchen organisiert.

Der Verein ist mit 20 Prozent am Clustermanagement beteiligt und bündelt die Interessen seiner Mitglieder.

Das Cluster Life Science Nord kooperiert mit der Initiative für Life Science und Gesundheitswirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern (BioCon Valley GmbH), u.a. bei der Teilnahme an internationalen Messen.

#### **4.1.1.2 Maritimes Clustermanagement Norddeutschland (MCN)**

Das bereits 2005 für das schleswig-holsteinische Cluster eingerichtete regionale Maritime Clustermanagement wurde im Jahr 2011 zum trilateralen Clustermanagement des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN) der Länder Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein weiterentwickelt. Die WTSH stellt mit regionalen Geschäftsstellen in Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein sowie einer zentralen Koordinierung das erfolgreiche Clustermanagement. Der trilaterale Ansatz ist ein bundes-, wenn nicht EU-weites Alleinstellungsmerkmal. Die IHK Nord sowie die IHK Schleswig-Holstein beteiligen sich ebenfalls finanziell am MCN. Seit 2014 findet zudem eine enge Zusammenarbeit mit Bremen und Mecklenburg-Vorpommern statt.

Die fünf norddeutschen Länder beabsichtigen, ab dem 01.01.2017 eine gemeinsame Clusterorganisation für die zukünftige Zusammenarbeit in der maritimen Wirtschaft und Wissenschaft zu etablieren. Dazu wird ab dem 01.01.2017 die Trägerschaft für das MCN auf einen länderübergreifenden Clusterverein (MCN e.V.) übergehen. Um diesen Prozess zu initialisieren, fand am 21.04.2016 in Hamburg die Gründungsversammlung des MCN e.V. statt. Die WTSH wird weiterhin als Träger der regionalen Geschäftsstelle in Kiel das MCN begleiten und mit dem MCN e.V. übergreifend zusammenarbeiten.

Ziele des Clusters sind:

- Steigerung der Wertschöpfung in den maritimen Bereichen,
- Intensivierung der Kooperation zwischen Wissenschaft und Wirtschaft in den clusterrelevanten Kompetenzfeldern,
- Nachhaltige Förderung von Innovationen,
- Unterstützung des Wirtschaftswachstums,
- Schaffung neuer, zukunftsfähiger Arbeitsplätze; Stabilisierung und Erhalt vorhandener Arbeitsplätze und
- Vernetzung als „weiche“ Wirtschaftsförderung.

Dabei steht lösungsorientiertes Arbeiten am konkreten Produkt im Rahmen des Technologietransfers im Fokus der Clusterarbeit. Das MCN hat aktuell 260 Mitglieder (<http://maritimes-cluster.de/Mitglieder/Mitgliederliste>).

Das Cluster hat an einem Cluster Management Benchmarking des European Secretariat for Cluster Analysis (ESCA) teilgenommen und wurde mit dem Cluster Management Excellence Label in Bronze für seine Leistung ausgezeichnet. Des Weiteren wurden zahlreiche Projekte initiiert (Auszug zu Beispielen: <http://maritimes-cluster.de/Das-Cluster/Themen-und-Projekte>). Ferner ist das MCN Veranstalter zahlreicher maritimer Termine oder Partner solcher z.B. beim Recruiting Day der SMM (Shipbuilding, machinery and marine technology trade fair), die mit mehr als 2.100 Ausstellern die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft darstellt. Führende Unter-

nehmen aus rund 70 Ländern präsentieren auf dem Gelände der Hamburg Messe alle zwei Jahre zukunftsweisende Technologien der Branche.

#### **4.1.1.3 Clustermanagement FoodRegio**

Die Ernährungswirtschaft stellt für die Hansestadt Hamburg - im Gegensatz zu Schleswig-Holstein - keinen wirtschaftspolitischen Schwerpunkt dar. Die Hansestadt Hamburg verfügt über kein eigenes Netzwerk der Ernährungswirtschaft. Im Rahmen der Metropolregion Hamburg sind verschiedene Akteure mit der Netzwerkbetreuung im Bereich der Ernährungswirtschaft befasst; einige Akteure haben dabei ihren Aktivitätsschwerpunkt in der Metropolregion (wie der foodRegio e.V. - rund 20% der Mitglieder sind in der Hansestadt Hamburg ansässig, weitere in Bremen, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen), andere Akteure sind nur teilweise und in geographischen Randbereichen der Metropolregion tätig.

Vor diesem Hintergrund konzentriert sich die Zusammenarbeit mit der Hansestadt Hamburg bzw. in der Metropolregion nicht auf einzelne (bilaterale) Projekte und Netzwerkakteure, sondern auf die direkte Einbindung von Unternehmen in die Aktivitäten des foodRegio.

Folgende Handlungsschwerpunkte werden aktuell bearbeitet:

- Innovationsmanagement,
- Material- und Rohstoffeffizienz,
- Qualifizierung,
- Vernetzung - auch interregional - und
- Internationalisierung.

Im Rahmen dieser Handlungsschwerpunkte werden unterschiedliche Veranstaltungsformate für Unternehmen der Ernährungswirtschaft an wechselnden Orten in der Metropolregion Hamburg angeboten.

Die Wirksamkeit der vorgenannten Vorgehensweise dokumentiert sich u.a. in steigenden Mitgliederzahlen aus Schleswig-Holstein und der gesamten Metropolregion sowie einer sehr guten Auslastung der angebotenen Veranstaltungen.

Das foodRegio Netzwerkmanagement steht zu den unterschiedlichen Akteuren der Ernährungswirtschaft in der Metropolregion Hamburg in vertrauensvollem Kontakt. Hierzu gehören die Verwaltungen der Bundesländer (z.B. Wirtschafts- und Landwirtschaftsministerien, Europaabteilungen), die Organisationen der Wirtschaft (z.B. Industrie- und Handelskammern), die Organisationen der Arbeitnehmer (Gewerkschaften) sowie andere Netzwerkstrukturen.

Das foodRegio Netzwerk wird auch weiterhin und in Abhängigkeit von der Entwicklung der Mitgliedsstruktur seine Aktivitäten in der gesamten Metropolregion anbieten. Dies betrifft vor allem die unterschiedlichen Veranstaltungsformate wie thematische Arbeitskreise, Schulungen und Netzwerkveranstaltungen. Das Netzwerk wird damit seinem Anspruch eines norddeutschen Branchennetzwerkes gerecht.

#### **4.1.1.4 Clustermanagement Digitale Wirtschaft (DiWiSH)**

Das Cluster DiWiSH und Hamburg@work hat im Zuge der Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein eine enge, strategische und praxisbezogene Kooperation zur privatwirtschaftlichen Zusammenarbeit beider Organisationen vereinbart. Kern der Zusammenarbeit sind gemeinsame Aktionen, der Transfer von Wissen und die Anbahnung von Geschäftsbeziehungen sowie die Sensibilisierung für die Bedeutung von Lösungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Informations- und Kommunikationswirtschaft.

Im Einzelnen wurde dazu u.a. vereinbart:

- Beide Organisationen bezeichnen sich als Schwestervereine.
- Die Vorstandsvorsitzenden werden zu Vorstandssitzungen der jeweils anderen Organisation als Gast eingeladen.
- Es sollten mindestens zwei gemeinsame Vorstandssitzungen pro Jahr durchgeführt werden; eine in Schleswig-Holstein und eine in Hamburg.
- Die Onlineportale beider Organisationen werden gegenseitig verlinkt. Einzelne Bereiche im Web, z.B. der Veranstaltungskalender, werden nach Möglichkeit gemeinsam betrieben werden.
- Es wird über eine gemeinsame Mitgliedschaft für Mitglieder beider Organisationen nachgedacht.

#### **4.1.1.5 Clustermanagement Erneuerbare Energien (EE.SH)**

Das Clustermanagement EE.SH arbeitet mit dem Hamburger Cluster projektbezogen zusammen, z.B. bei der Organisation von Workshops für den Auslandsmarkt Türkei. Durch diese Zusammenarbeit sind auf Landesebene auch die schleswig-holsteinischen Kreise der Metropolregion einbezogen.

#### **4.1.1.6 Clustermanagement Logistik**

Das Clustermanagement Logistik wurde aus der landesweiten Logistikinitiative Schleswig-Holstein e.V. LogISH von der Landesregierung heraus bis 2014 aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft gefördert. Das Clustermanagement soll die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen der Logistikbranche des Landes erhöhen, um Wertschöpfungspotenziale des vor allem in Hamburg wachsenden Logistikmarkts für Schleswig-Holstein zu sichern. Gleichzeitig gewährleistet die Logistikinitiative den Schulterschluss der schleswig-holsteinischen Branche zu der Logistik-Initiative Hamburg LIHH e.V.

Das Clustermanagement Logistik hat sich erfolgreich etabliert. Heute existiert ein landesweites Logistiknetzwerk zwischen Unternehmen und wirtschaftsnahen Einrichtungen im Land. Es besteht eine enge Zusammenarbeit mit der Hamburger Logistik-Initiative insbesondere in den Bereichen Verkehr, Standortvermarktung und dem Abbau von Kooperationshemmnissen.

## 4.2 Innovationsförderung

Die Regionale Innovationsstrategie Schleswig-Holsteins (RIS) soll durch eine intelligente Verknüpfung grenzüberschreitender Potenziale die Innovationskapazitäten Schleswig-Holsteins steigern.

Die damit auch für die Zusammenarbeit mit Hamburg geltenden Handlungsansätze sind:

- (1) Systematische Abstimmung der Innovationspolitik zur kooperativen Nutzung grenzüberschreitender Wirtschafts- und Innovationspotenziale.
- (2) Etablierung und (internationale) Positionierung eines "Forschungsstandorts Norddeutschland", um sowohl Zusammenarbeit als auch Sichtbarkeit der Einrichtungen und des Standorts zu stärken.
- (3) Intensivierung grenzüberschreitender Kooperationsbeziehungen zwischen wissenschaftlichen Einrichtungen in komplementären Themenfeldern durch Projektförderungen.
- (4) Unterstützung grenzüberschreitender Kooperationen z. B. mit der Region Syd-danmark in den Bereichen regenerative Energien und Leistungselektronik (u.a. über Kooperationsprojekt FURGY).
- (5) Stärkung und Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Clusterinitiativen (v.a. im Bereich Medizintechnik in der Region Hansebelt), um komplementäre wirtschaftliche Potenziale zu nutzen und die Internationalisierung der Unternehmen (v.a. KMU) im Clusterverbund zu steigern.
- (6) Verknüpfung von schleswig-holsteinischen intermediären Institutionen mit Partnerorganisationen aus dem Ausland für ein kontinuierliches „Lernen durch kulturellen Austausch“ (u.a. INTERREG „Regions of Knowledge“ Ansatz).
- (7) Erhöhung der Sichtbarkeit des Landes Schleswig-Holstein und seiner FuE-relevanten Akteure durch Weiterführung und Intensivierung des Standortmarketings.

Zur Umsetzung der RIS und zur Entwicklung der Innovationspotenziale steht ein weitgefassetes Instrumentarium von Förderrichtlinien zur Verfügung. Zentrales Instrument der Förderung an der Schnittstelle von Wissenschaft und Wirtschaft ist dabei die Richtlinie „Forschung, Innovation und Technologietransfer“ (FIT-Richtlinie) Sie ermöglicht die Unterstützung von Forschungsvorhaben, Kompetenzzentren, Kooperations- und Verbundvorhaben, Forschungsinfrastrukturen und von innovativen Netzwerken. Eine Unterstützung entsprechender Vorhaben in der Metropolregion ist sowohl mit EFRE- als auch mit Landesmitteln möglich.

Im Rahmen der betrieblichen Innovationsförderung stehen zudem drei Förderrichtlinien zur Verfügung:

- Förderung betrieblicher Forschung, Entwicklung und Innovation (BFEI) zur Unterstützung schleswig-holsteinischer Unternehmen bei der Entwicklung und Umsetzung neuer Ideen, Wissen und Technologien in marktfähige Produkte.
- Förderung betrieblicher Prozess- und Organisationsinnovationen (POI) zur Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen bei tiefgreifenden Veränderungen in

den Produktions- und Organisationsstrukturen, z. B. der Installierung neuer Produktionsmethoden, Dienstleistungen oder der Anwendung neuer Organisationsmethoden, Geschäftspraktiken und Arbeitsabläufe.

- Förderung von Innovationsassistenten (IA) zur Unterstützung kleiner Unternehmen bei der Einstellung von Hochschulabsolventen, um dort die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Norddeutsche Kooperation in der Innovationspolitik findet – dabei insbesondere mit Hamburg – vorrangig im Rahmen der Clusterzusammenarbeit statt. Das Cluster Life Science Nord und das Maritime Cluster sind dazu bereits länderübergreifend organisiert. Beide sind darauf ausgerichtet Innovationen und Hightech-Lösungen zu unterstützen.

Daneben gibt es eine Reihe speziellerer Vorhaben, die länderübergreifend wirken:

Auf dem Feld der Nanotechnologie versteht sich die Norddeutsche Initiative Nanotechnologie (NINa) als Plattform für alle Akteure der Nanotechnologie aus dem norddeutschen Raum und den Anrainerstaaten der Ostsee. Ziel ist die Förderung von Wissenschaft und Forschung insbesondere auf dem Gebiet der Nanotechnologie und angrenzender Technologiebereiche

Au dem Feld der Leistungselektronik die Zusammenarbeit des Fraunhofer Instituts für Siliziumtechnik ISIT in Itzehoe und der Hochschule für angewandte Wissenschaften in Hamburg (HAW) auf dem Gebiet der Leistungselektronik, die in der Gründung des Anwendungszentrums Leistungselektronik als Satellit des IST in Hamburg institutionalisiert wurde.

Auf dem Feld der Energietechnik das Projekt „Norddeutsche Energiewende NEW 4.0“ im Rahmen des Bundesförderprogramms „Schaufenster intelligente Energien“. Siehe dazu Ziffer 4.4.1 dieses Berichts.

Für die Spitzenforschung ist zudem der an der Grenze zwischen der Hansestadt Hamburg und der Gemeinde Schenefeld in Schleswig-Holstein gelegene European XFEL (Röntgenlicht-Freie-Elektronen-Laser) zu nennen. Diese Großforschungsanlage wird internationale Spitzenforschung im Grundlagenbereich ermöglichen. Es ist aber davon auszugehen, dass diese Anlage auch in der Lage sein wird, der Innovationspolitik neue Impulse zu geben, z.B. über das zu errichtende Zentrum für strukturelle Systembiologie (CSSB, Einweihung 2017), in dem Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein ihre Stärken in der Infektionsforschung bündeln wollen.

#### **4.3 Mobilität und Infrastruktur**

Auf den Hauptverkehrsachsen zwischen den beiden Ländern sind die Verkehrsmengen in den vergangenen Jahren stark gestiegen. Weitere Zuwächse, vor allem im Gütertransport, werden prognostiziert. Ursächlich sind zum einen wachsende Transitverkehre, mit wesentlichen Anteilen auch von und nach Skandinavien, sowie die Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens. Auch nimmt die Zahl der Berufspendler seit Jahren zu. Derzeit pendeln täglich ca. 155.000 Schleswig-Holsteiner nach Hamburg, in umgekehrte Richtung - von Hamburg nach Schleswig-Holstein - sind es rd. 48.000.

Durch diese Entwicklung wird der Verkehrsknoten Hamburg zunehmend zu einem Engpass. Dies hat auch negative Auswirkungen für die in Schleswig-Holstein ansässigen Unternehmen, die schon aufgrund der relativ großen Entfernungen zu den mitteleuropäischen Wirtschaftszentren auf funktionierende Verkehrsverbindungen angewiesen sind. Angesichts dieser Entwicklung sind bedarfsorientierte Aus- und Neubaumaßnahmen erforderlich, um die Grundvoraussetzung für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger als auch für die Wettbewerbsfähigkeit der Region zu gewährleisten.

Da die wichtigsten Verkehrswege dem Bund gehören, kommt dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP), der bis 2030 gelten soll, sowie den darauf fußenden Bedarfsplänen für die Ausbaugesetze der jeweiligen Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße eine entscheidende Bedeutung zu. Das Bundeskabinett hat am 3. August 2016 den BVWP beschlossen. Die Verabschiedung der drei vorgenannten Ausbaugesetze durch den Deutschen Bundestag wird für das 2. Halbjahr 2016 verfolgt.

#### **4.3.1 Ausbau der Autobahn A 7 vom Bordscholmer Dreieck bis zum Hamburger Elbtunnel**

Die A 7 ist die wichtigste und aufkommenstärkste Verkehrsachse, die Schleswig-Holstein, aber ebenso die skandinavischen Länder, mit den Wirtschaftszentren in Zentral- und Westeuropa verbindet. Die A 7 hat insbesondere im Raum Hamburg ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. In Spitzenzeiten sind bis zu 150.000 Fahrzeuge täglich vor dem Elbtunnel. Mit Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung wird es zu einer teilweisen Verkehrsverlagerung auf die Vogelfluglinie insbesondere für die in Richtung Kopenhagen/Malmö und nach Schweden laufenden Verkehre kommen. Gleichwohl dürfte die A 7 auch künftig die wichtigste Nord-Süd-Magistrale bleiben.

Seit Ende 2014 wird die A 7 zwischen dem Bordscholmer Autobahndreieck (AD) und dem AD Hamburg-Nordwest auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Dem ÖPP-Projekt (Verfügbarkeitsmodell) war eine EU-weite Vergabeausschreibung vorangegangen. Das Finanzvolumen für die gesamte 30-jährige Laufzeit beträgt 1,54 Mrd. Euro. Die Fertigstellung des 65 Kilometer langen Abschnittes ist bis Ende 2018 geplant.

Südlich des AD Hamburg Nordwest (dort fließen A 7 und A 23 zusammen) bis zum Elbtunnel wird die A 7 achtstreifig ausgebaut. Auf Hamburger Gebiet sind drei tunnelähnliche Lärmdeckel in Schnelsen, Stellingen und Altona vorgesehen. Die Bauzeit auf Hamburger Gebiet wird mit rd. 10 Jahren veranschlagt.

Beide Länder verfolgen das Ziel, die Verkehrsbehinderungen durch die Ausbaurbeiten so gering wie möglich zu halten. Deshalb sind die Ausbauabschnitte auf maximal 12 Kilometer Länge begrenzt und eine durchgehende Befahrbarkeit auf zwei bzw. drei Fahrstreifen in beiden Richtungen wird erhalten.

#### **4.3.2 Neubau der A 20 mit westlicher Elbquerung bei Glückstadt**

Mit dem Bau der A 20 wird eine Ost-West-Magistrale - von Polen bis in die Niederlande - geschaffen, durch die der angespannte Verkehrsknoten Hamburg großräumig umfahren und somit auch entlastet werden kann.

Die A 20 ist damit sowohl für den norddeutschen Raum als auch für die zwischen Skandinavien und Westeuropa laufenden Verkehre von Bedeutung.

Das BMVI hat alle Ausbaubauabschnitte (einschl. der Elbquerung bei Glückstadt) in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 eingestuft. Derzeit ist die A 20 bis Weede (bei Bad Segeberg) unter Verkehr. Für die folgenden Abschnitte laufen die Planfeststellungsverfahren sowie im Abschnitt Wittenborn-Weede die Fehlerheilungsverfahren auf Grund des BVerwG-Urteils vom 6.11.2013. Der beklagte Elbquerungsabschnitt wurde im April 2016 vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig verhandelt. Nach dem Urteil vom 28. April 2016 muss ein Fachbeitrag zum Gewässerschutz (Wasser-Rahmenrichtlinie) öffentlich ausgelegt werden.

#### **4.3.3 Ausbau der A 23 und B 5**

Die A 23 und die B 5 werden in mehreren Abschnitten bedarfsgerecht ausgebaut. Der Ausbau in Itzehoe einschließlich der neuen Störbrücke ist fertiggestellt. Die offizielle Verkehrsfreigabe der Brücke erfolgte am 11. Juni 2016. Seit dem 8. Juli 2016 stehen darüber hinaus alle Fahrstreifen im Lückenschluss für den Verkehr zur Verfügung.

Von Itzehoe bis Wilster-West wird die B 5 auf drei Fahrstreifen ausgebaut. Der erste Bauabschnitt bis Heiligenstedten ist bereits im Jahr 2014 fertiggestellt worden. Der erste Spatenstich für den 2. Bauabschnitt erfolgte am 08. Juli 2016.

Im Nahbereich von Hamburg ist die A 23 durch den Verkehr sehr stark belastet. Für den Abschnitt von Tornesch bis Hamburg-Eidelstedt ist im BVWP 2030 deshalb der Ausbau auf 6 Fahrstreifen in der Dringlichkeitskategorie „Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung“ vorgesehen.

#### **4.3.4 Ausbau der B 404 zur A 21**

Um neben der A 7 eine weitere leistungsstarke Nord-Süd-Verbindung zu schaffen, wird die B 404 sukzessive zur Autobahn A 21 ausgebaut und mit den bestehenden Autobahnen (A 1, A 20, A 24) verknüpft. Im BVWP 2030 ist der Bereich von Kiel bis Stolpe fest disponiert, der Bereich AK Bargtheide bis AK Schwarzenbek im vordringlichen Bedarf und der Bereich südlich von Schwarzenbek bis zur Elbe im weiteren Bedarf (mit Planungsrecht) berücksichtigt.

#### **4.3.5 Straßen- und Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung**

Im Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark wurde vereinbart, dass die Straßenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung mit vier Fahrstreifen und die Schienenanbindung zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Im BVWP 2030 wird der Ausbau der B 207 von Heiligenhafen-Ost bis Puttgarden als fest disponiert eingestuft. Der Ausbau der Schienenstrecke von Lübeck bis Puttgarden einschließlich des

Neubaus der Fehmarnsundquerung wird im Vordringlichen Bedarf berücksichtigt.

#### **4.3.6 S 4-Ost, S 4-West, S 21**

Ein wesentliches verkehrspolitisches Ziel ist die Umsetzung des Achsenkonzeptes in der Metropolregion Hamburg, mit dem die durch den Verkehr stark belasteten Hamburger-Randkreise stärker mit dem Hamburger S-Bahn-Netz verzahnt werden.

Die Strecke von Hamburg-Hasselbrook in Richtung Bargteheide bzw. Bad Oldesloe ist bereits heute hoch frequentiert und muss mit Fertigstellung der FBQ zusätzliche Güterverkehre aufnehmen. Geplant ist der Anschluss an das Hamburger S-Bahnnetz („S 4 Ost“). Das MWAVT hat das Vorhaben für den BVWP 2030 angemeldet, da es eine Wechselwirkung mit dem Güter- und Personenfernverkehr hat und durch die Verlagerung des Regionalverkehrs auf die S-Bahn die Fernbahntrassen entsprechend entlasten werden würde. Im BVWP 2030 wird das Vorhaben im „Potenziellen Bedarf“ eingestuft.

Als Pendant zur Ostachse verfolgt die Landesregierung den Ausbau der S-Bahn-Achse im Nordwesten Hamburgs im stark frequentierten Abschnitt von Hamburg bis Elmshorn („S 4 - West“), um die Kapazität zu erhöhen. In Elmshorn laufen die Jütland- und die Marschbahnlinie zusammen und es gibt zusätzliche Regionalverkehre nach Hamburg hinein. Die Engpasssituation führt regelmäßig zu Verspätungen. Das Vorhaben schließt den dreigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Pinnberg und Elmshorn ein, der bereits im BVWP 2003 verankert ist, bisher vom BMVI im Hinblick auf die erwartete Verkehrsverlagerung auf die Vogelfluglinie jedoch wieder verworfen wurde. Das BMVI hat deshalb der Projektanmeldung des MWAVT nicht entsprochen und das Vorhaben nicht im BVWP 2030 berücksichtigt. Vielmehr hat das BMVI angekündigt, Ausbaumaßnahmen in diesem Streckenabschnitt im Zusammenhang mit dem Schienenknoten Hamburg zu untersuchen.

Im Norden Hamburgs ist geplant, die AKN-Trasse (Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn) von Hamburg-Eidelstedt bis Kaltenkirchen durchgehend zweigleisig auszubauen, zu elektrifizieren und an das Hamburger S-Bahn-Netz anzuschließen (Projekt „S 21“). Derzeit wird der Bauentwurf erarbeitet und das Planfeststellungsverfahren vorbereitet. Die endgültige Entscheidung soll Ende 2017 getroffen werden.

#### **4.3.7 Elektrifizierung der Schienenstrecke Wilster-Brunsbüttel**

Der Wirtschaftsraum Brunsbüttel ist das größte zusammenhängende Industriegebiet in der Metropolregion Hamburg und ist einer der wichtigsten norddeutschen Standorte der Chemie- und Energieindustrie. Um diesem eine Entwicklungsperspektive zu geben, hat das MWAVT die Elektrifizierung der Schienenanbindung zwischen Wilster und Itzehoe für den BVWP 2030 angemeldet. Das BMVI hat jedoch in seiner Bewertung zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Ausbaubedarf nicht besteht und hat das Projekt nicht im BVWP 2030 berücksichtigt.

#### **4.3.8 Nord-Ostsee-Kanal (NOK)**

Der NOK ist als weltweit meistbefahrene künstliche Wasserstraße und Verbindung zwischen Ostsee und Nordsee von großer Bedeutung für die nationale und internati-

onale Schifffahrt. Der NOK trägt maßgeblich zum Erfolg der gesamten deutschen Wirtschaft bei, die für den Außenhandel auf leistungsfähige Seehäfen und deren Anbindung an die gesamte Ostseeregion angewiesen ist.

Mehrere Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen sind erforderlich, damit der NOK diese Funktion weiterhin erfüllen kann. Sie sind im BVWP 2030 als vordringlicher Bedarf berücksichtigte bzw. vom BMVI fest zugesagt:

- Ausbau des Kanalengpasses der Oststrecke zwischen Königsförde und Kiel-Holtenau sowie Trassenanpassung der Saatsee-Kurve (bei Rendsburg) zur Anpassung an die Schiffsgrößenentwicklung. Für die Kurvenaufweitung ist der Planfeststellungsbeschluss ergangen. Bauvorbereitende Maßnahmen haben im Frühjahr 2015 begonnen; die komplette Erweiterung dieses Kanalabschnittes ist für den Zeitraum von 2016/17 bis 2024 geplant;
- Vertiefung des Kanals durchgehend von 11 auf 12 Meter.

Weitere Maßnahmen (nicht im BVWP enthalten, da Ersatz- und Sanierungsmaßnahmen) sind:

- Neubau der fünften Schleusenammer in Brunsbüttel. Die im April 2014 begonnene Baumaßnahme soll bis 2021 realisiert werden;
- Sanierung der großen Schleusen in Brunsbüttel und kleinen und großen Schleusen in Kiel-Holtenau;
- Neubau der Levensauer Hochbrücke.

#### **4.3.9 Elbe-Lübeck-Kanal (ELK)**

Der Ausbau des ELK ist erforderlich, um den Lübecker Hafen besser an das Binnenwasserstraßennetz anzuschließen und die Nutzung durch größere Schiffe zu ermöglichen. Hierfür sind mehrere Maßnahmen erforderlich, insbesondere der Neubau mehrerer Schleusen und die Vertiefung des Kanals. Die Maßnahmen sind im BVWP 2030 im Vordringlichen Bedarf eingestuft.

#### **4.3.10 Sicherung des Hafens Hamburg - Fahrrinnenanpassung der Elbe**

Der Hamburger Hafen hat als größter deutscher Seehafen eine herausragende volkswirtschaftliche Funktion sowohl für den Außenhandel als auch für die heimische Rohstoffversorgung. Seine Bedeutung geht weit über die Landesgrenze von Hamburg hinaus und betrifft auch viele in Schleswig-Holstein ansässige Unternehmen. Zudem ist der Hamburger Hafen der größte Arbeitgeber in Hamburg, viele Beschäftigte kommen aus Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Ca. 30 % der in Hamburg angelandeten Container werden mit Feederschiffen über den Nord-Ostsee-Kanal weiter in den Ostseeraum befördert.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu sichern, müssen seine see- und landseitigen Verkehrsverbindungen mit der Umschlagsentwicklung Schritt halten. Wenn der Hamburger Hafen die großen Containerschiffe aufnehmen und weiterhin die Verteilerfunktion für Ostsee-Feederverkehre wahrnehmen soll, muss seine seeseitige Anbindung für die Zukunft ertüchtigt werden. Hierfür soll die Fahrrinne bis zur Mündung in die Nordsee vertieft werden, damit Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 13,50 Meter den Hafen unabhängig von Ebbe und Flut erreichen können. Tideabhängig sollen Schiffe mit einem Tiefgang von 14,50 Meter die Elbe passieren können.

Für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe ist der Planfeststellungsbeschluss bereits 2012 erfolgt und wurde beklagt. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Entscheidung zur Elbvertiefung gemäß Beschluss vom 2. Oktober 2014 bis zu einer abschließenden Entscheidung über das vergleichbare Projekt „Weservertiefung“ durch den Europäischen Gerichtshof ausgesetzt. Der Europäische Gerichtshof hat Anfang Juli 2015 entschieden, dass die Umweltziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie für jedes Vorhaben verbindlich sind. Das Vorhaben darf nicht genehmigt werden, wenn es zu einer Verschlechterung des Gewässerzustands führt, es sei denn, es liegt ein Ausnahmetatbestand vor. Im nächsten Schritt muss das Bundesverwaltungsgericht prüfen, ob sich der Zustand der Elbe maßgeblich verschlechtert und wenn ja, ob ein Ausnahmetatbestand vorliegt (übergeordnetes öffentliches Interesse). Nach Auskunft des Bundesverwaltungsgerichts ist wegen erforderlicher Nachbesserungen der Planunterlagen erst im zweiten Halbjahr 2016 mit einer Entscheidung zur Elbvertiefung zu rechnen.

#### **4.3.11 Sicherung des Hafens Hamburg - Ästuarpartnerschaft**

Anfang 2016 beantragte die Hamburg Port Authority (HPA) beim Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (MELUR) als der für die Erteilung der notwendigen Zulassungen zuständigen obersten Wasser- und Naturschutzbehörde, bis zum Jahr 2021 maximal 10 Mio. m<sup>3</sup> Baggergut aus den Landeshafengewässern der Stadt Hamburg und aus der an Hamburg delegierten Stromelbe in die schleswig-holsteinischen Küstengewässer der Nordsee (d. h. bei der so genannten Tonne E3 im Schlickfallgebiet ca. 60 Kilometer vor Schleswig-Holsteins Westküste) verbringen zu dürfen.

Die Zulassungen wurden am 25.4.2016 für die Verbringungen aus der Stromelbe (wasserwirtschaftliches Einvernehmen) und aus den Landeshafengewässern (naturschutzrechtliche Genehmigung und wasserrechtliche Erlaubnis) erteilt und jeweils – im Wesentlichen zur Minimierung von Umweltbeeinträchtigungen und deren Überwachung - an insgesamt 35 bzw. 36 Maßgaben gebunden.

Zuvor wurden politische Eckpunkte für diese Maßnahme zwischen den zuständigen Verwaltungen der Freien und Hansestadt Hamburg und des Landes Schleswig-Holstein vereinbart und am 16. Februar 2016 unterzeichnet.<sup>3</sup> Darin erklärt sich Hamburg unter anderem weiterhin bereit, die bereits gemäß Fristverlängerung des vorherigen Einvernehmens aus dem Jahr 2008/geändert 2009 begonnenen Zahlungen - die Hamburg freiwillig dafür leistet, dass Baggergut aus Hamburgs Hafen in die Nordsee verbracht werden darf - fortzuführen. Zukünftig überweist Hamburg je Tonne (Feststoff) Baggergut einen Beitrag von 5 Euro (entsprechend ca. 2,5 € je m<sup>3</sup>) an die neu gegründete Stiftung zum Schutz des Nationalparks Wattenmeer. Das Stiftungsvermögen beträgt derzeit 5,9 Millionen Euro. Die Nationalparkstiftung ist eine rechtsfähige Stiftung des bürgerlichen Rechts. Sie verfolgt ausschließlich gemeinnützige Zwecke und hat ihren Sitz in Tönning. Die Stiftungsgelder finanzieren Projekte, die dem Schutz des schleswig-holsteinischen Wattenmeeres dienen. Außerdem hat sich Hamburg bereit erklärt, die schleswig-holsteinischen Bemühungen um die ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Ausgestaltung der Krabbenfischerei im Wattenmeer und um die Stärkung der Nationalpark-Region durch eine nachhaltige

<sup>3</sup> <http://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl18/umdrucke/5600/umdruck-18-5621.pdf>

touristische Inwertsetzung des Weltnaturerbes Wattenmeer zu unterstützen.

Die Verbringungen bei Tonne E3 sind eine Übergangslösung und somit Teil einer kurzfristigen Unterhaltungsstrategie mit dem Ziel des Austrags von Sedimenten aus dem ebbstromdominierten Bereich der Tideelbe (andernfalls bestehen ökologisch und ökonomisch bedenkliche Kreislaufbaggerungen insbesondere des aus dem Hamburger Hafen stammenden Baggerguts). Langfristig sollen die insbesondere im Hamburger Hafen anfallenden Mengen schadstoffbelasteter Sedimente reduziert werden - zum einen durch eine Schadstoffentfrachtung im Oberstrom der Elbe und zum anderen durch die Vereinbarung und Umsetzung von geeigneten Strombau-maßnahmen in der Tideelbe.

Hierzu setzen die betroffenen Küstenländer und die Wasserschifffahrtsverwaltungen unter Beteiligung von Verbänden ihre im Rahmen des so genannten Dialogforums Tideelbe (2013 – 2015) begonnene Kooperation fort. Dazu befindet sich derzeit eine feste Ästuarpartnerschaft Tideelbe in der Gründung, die voraussichtlich noch 2016 ihre Arbeit aufnehmen wird.

#### **4.3.12 Lärmschutz und Lärmreduzierung Flughafen Fuhlsbüttel**

Die Genehmigungsbehörde des Hamburger Flughafens, die Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), sowie das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die Flugsicherungsorganisation (Deutsche Flugsicherung - DFS) erörtern in der Fluglärmschutzkommission (FLSK) Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm. In der FLSK sind auch die an den Flughafen angrenzenden Hamburger Bezirke und die angrenzenden schleswig-holsteinischen Kreise und Gemeinden sowie das MELUR und das MWAVT vertreten. Diese haben in der FLSK die Aufgabe, die BWVI, das BAF und die DFS zu beraten.

Die Anzahl der Beschwerden aus dem Kreis Stormarn über den vom Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel ausgehenden Fluglärm ist seit 2013 steigend. Auch aus den Kreisen Pinneberg und Segeberg gibt es Fluglärmbeschwerden. Insbesondere ist hierfür aus Sicht betroffener Bürgerinnen und Bürger in Schleswig-Holstein die Verteilung des Fluglärms ursächlich. Weiterhin habe die Zahl der verspäteten Flüge im Zeitraum von 23:00 bis 24:00 Uhr zugenommen. Statistische Erhebungen würden zeigen, dass hiervon ebenfalls besonders Norderstedt und Langenhorn betroffen seien.

Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms wurden in einem 16-Punkte-Plan der Hamburger Bürgerschaft festgeschrieben. Die FLSK ist maßgeblich an der Umsetzung des 16-Punkte-Planes beteiligt. Besonders effektive Maßnahmen sind z.B. die möglichst späte Unterschreitung der Anflughöhe von 3.000 Fuß (ca. 900 m), die Verlängerung des Endanfluges in besonders lärmsensiblen Zeiten (an Wochenenden bis 10:00 Uhr und nach 20:00 Uhr) auf 18,5 km (10 Nautische Meilen), die im April 2016 gestartete Pünktlichkeitsoffensive der fünf größten am Flughafen verkehrenden Airlines und die Anhebung der Bußgelder bei verspäteten Flügen.

## 4.4 Energiewende

### 4.4.1 Projekt „Norddeutsche Energiewende NEW 4.0“ im Rahmen des BMWi-Förderprogramms „Schaufenster intelligente Energien“

Das Schaufensterprojekt soll zeigen, dass sich eine ganze Region – bestehend aus der Freien und Hansestadt Hamburg (Großverbraucher) und den südlichen und westlichen Kreisen Schleswig-Holsteins (Großproduzenten erneuerbarer Energien) – zu nahezu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien versorgen kann. Dabei kommen modernste Technologien, Lastmanagement und Erprobung regulatorischer Ausnahmen zum Einsatz. Ziel ist auch, die regionale Selbstverwertungsquote zu erhöhen. Wenn der regenerativ produzierte Strom nicht über die Netze abtransportiert werden kann, soll er als Alternative zur Abregelung durch die regionale Wirtschaft und für die Versorgung der Region genutzt werden.

Ein fachlich hochrangiges Konsortium mit 60 Akteuren aus Unternehmen, Hochschulen und Institutionen aus den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein hat in einer fast zweijährigen Vorbereitungsphase ein Konzept erarbeitet. Das Konzept (Gesamtvorhabenbeschreibung) und der Förderantrag wurden – nach grundsätzlicher Zulassung zur Förderung - fristgerecht am 26. Februar 2016 beim BMWi eingereicht. Zurzeit läuft die Prüfung durch den Projektträger Jülich (PtJ). Ein Projektstart ist für das vierte Quartal 2016 geplant.

Das Projektvolumen beträgt rund 90. Mio. Euro. Es wird eine Bundesförderung von über 40 Mio. Euro erwartet. Die Landesregierungen Hamburg und Schleswig-Holstein haben sich an der Vorbereitungsphase finanziell beteiligt (100.000 Euro). Eine weitere finanzielle Beteiligung wird in der Zwischenphase bis zur Projektbewilligung erfolgen.

## 5. Ausblick

Der vorliegende Bericht zeigt die aktuelle Bandbreite und den Mehrwert der Zusammenarbeit der beiden Bundesländer Schleswig-Holstein und Hamburg auf. Dabei wird der besondere politische und strategische Stellenwert dieser Partnerschaft für beide Länder verdeutlicht. Auch in Zukunft werden Schleswig-Holstein und Hamburg weiter eng kooperieren.

Mit Blick auf die Zusammenarbeit in der MRH stellt sich dabei die Frage nach einer möglichen Erweiterung der MRH in Schleswig-Holstein. Die Erweiterungen in Mecklenburg-Vorpommern aber auch der Beitritt der Wirtschaft dürften die wiederkehrende Diskussion um einen Beitritt weiterer Räume in Schleswig-Holstein forcieren. Im Rahmen des laufenden Dialogs zur Landesentwicklungsstrategie 2030 (LES 2030) wird daher derzeit diskutiert, wie Schleswig-Holstein als Ganzes die Dynamik der MRH bzw. die Nähe zu Hamburg noch besser nutzen könnte. Das Grünbuch zur LES stellt dazu die Erarbeitung eines Handlungsplans „Zusammenarbeit des Landes Schleswig-Holstein mit Hamburg“ (Arbeitstitel) in Aussicht, in dem das Land die eigenen Ziele und Interessen an der Weiterentwicklung dieser Zusammenarbeit neu definieren wird. Dabei soll auch eine Positionierung über die Weiterentwicklung der Rolle und Funktion der MRH und deren räumliche Entwicklung erfolgen. Der Handlungs-

plan soll im Zusammenhang mit der für 2017 geplanten „Internationalisierungsstrategie“ erstellt werden.

Das Grünbuch macht bereits deutlich, dass die funktionalen und wirtschaftlichen Verflechtungen mittlerweile so vielfältig sind, dass sich Themen und Projekte immer weniger in einer festen Kooperationskulisse bearbeiten lassen, und dass Regionen immer größer und wirtschaftlich immer spezialisierter werden. Es gilt daher, neue Strategien zu entwickeln, die über die tradierten Bilder einer Zusammenarbeit in festen Kooperationsräumen hinausgehen. Stattdessen gilt es, themen- und projektbezogen in

flexiblen Kooperationsverbänden zu agieren. So könnte sich z.B. die MRH zukünftig anlass- und themenbezogen größer und international sichtbarer aufstellen, ohne dass dafür die Institution MRH institutionell weiterwachsen müsste. Daher wird der Handlungsplan seinen Blick über Hamburg und die Metropolregion hinaus auch auf die norddeutsche Kooperation sowie die Zusammenarbeit mit Dänemark und mit den weiteren skandinavischen Wirtschaftszentren richten.