GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

GEORG & OTTENSTRÖER
Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie

INSTITUT RAUM & ENERGIE

REK A23/B5

Endbericht:

Regionales Entwicklungskonzept für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5

www.rek-a23-b5.de

Die Erarbeitung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 wird im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und Mitteln des Landes Schleswig-Holstein gefördert.

ZUKUNFTSprogramm Wirtschaft
Investition in Ihre Zukunft
Gefördert durch die Europäische Union, Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Bund und das Land Schleswig-Holstein

Regionales Entwicklungskonzept für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5

Projektträger

WEP
Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH
Lise-Meitner-Allee 18, 25436 Tornesch
Mail: info@wep.de
Web: www.wep.de

Projektbetreuung

Projektgesellschaft Norderelbe mbH
Viktoriastraße 17, 25524 Itzehoe
Mail: info@pg-norderelbe.de
Web: www.pg-norderelbe.de

Projektpartner

Kreis Nordfriesland

DITHMARSCHEN

Kreis Steinburg

kreis pinneberg

egeb: Wirtschaftsförderung.

Wirtschaftsförderung Nordfriesland

IHK Flensburg

IHK Kiel

Beauftragtes Gutachterteam

Projektleitung:
Raum & Energie
Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH
Hafenstraße 39, 22880 Wedel
Katrin Fahrenkrug, M.A.
Dr. Michael Melzer
Tel: 04103 - 160 41
Fax: 04103 - 29 81
Mail: institut@raum-energie.de
Web: www.raum-energie.de

Georg & Ottenströer
Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie GbR
Bei den Mühren 70, 20457 Hamburg
Dipl.-Geograph Achim Georg
Dipl.-Volkswirt Volker Ottenströer
Tel: 040 - 63 70 78 21
Fax: 040 - 41 33 88 34
Mail: info@georg-ic.de
Web: www.georg-ic.de

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Ruhrstraße 11, 22761 Hamburg
Prof. Dr. Ing Carsten Gertz
Dipl.-Ing. Christine Walther
Tel: 040 - 85 37 37 41
Fax: 040 - 85 37 37 42
Mail: info@ggr-planung.de
Web: www.gertz-gutsche-ruemenapp.de

Inhaltsverzeichnis

1. EINFÜHRUNG 1
- 1.1 Gliederung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) 1
- 1.2 Anlass und Zielsetzung 1
- 1.3 Die Region an der Entwicklungsachse A 23 / B 5 2
- 1.4 Methodisches Vorgehen 4
- 1.5 Ausblick 7

2. RAHMENDATEN FÜR DIE REGION A 23 / B 5 8
- 2.1 Wirtschaftliche Rahmendaten (Kontextanalyse) 8
- 2.2 Branchenanalyse: Regionale Wirtschaftsschwerpunkte (allgemein) 22
- 2.3 Demographie und Arbeitsmarkt 37

3. VERKEHRSANALYSE 54
- 3.1 Einführung und zentrale Fragestellung 54
- 3.2 Straßeninfrastruktur 55
- 3.3 Schieneninfrastruktur 96
- 3.4 Wasserwege und Häfen 106
- 3.5 Luftverkehr 115

4. GEWERBEFLÄCHEN-STRUKTURANALYSE 116
- 4.1 Übergeordnete Aspekte der Gewerbeflächennachfrage 116
- 4.2 Gewerbliches Raummuster der Untersuchungsregion 117
- 4.3 Veränderte Verkehrszentralität 118
- 4.4 Standortrelevante Effekte 120
- 4.5 Landesentwicklungsachsen und Gewerbestandorte 126
- 4.6 Analyse der Gewerbeflächendynamik 128
- 4.7 Teilräumliche Betrachtungen und Bedarfseinschätzungen 132

5. TOURISMUSANALYSE 144
- 5.1 Vorbemerkung und Fragestellung 144
- 5.2 Ausgangsdaten 144
- 5.3 Quellmärkte im Tourismus (Tages- & Übernachtungsgäste) 145
- 5.4 Veränderung des Nachfragepotenzials nach Entfernungszonen 146
- 5.5 Chancen durch Infrastrukturausbau 148
- 5.6 Handlungsstrategien und Herausforderungen 150

6. ANALYSE ENERGIEREGION WESTKÜSTE/UNTERELBE 152
- 6.1 Zusammenfassende Thesen 152
- 6.2 Windkraft - Energieerzeugung einschließlich Wartung und Versorgung der Anlagen 154
- 6.3 Energietransport / Netzinfrastruktur 158
- 6.4 Strom-Energiespeicher als Zukunftstechnologie 163
- 6.5 Fern- und Nahwärmenutzung 166
- 6.6 Biomasse und Biogas 167
- 6.7 Solarenergie 169
- 6.8 Konventionelle Energieträger 170

7. KOOPERATIONSANALYSE 172
7.1 Ausgangslage, Potenziale und Bedarfe 172
7.2 Handlungsempfehlungen 174
7.3 Bestehende Kooperationen im Bereich der Entwicklungsachse 175

8. ZUSAMMENFASSENDE SWOT-ANALYSE 204
8.1 Allgemeine Strukturdaten 204
8.2 Handlungsfeld Verkehr 206
8.3 Handlungsfeld Wirtschaft 208
8.4 Branchenanalyse 210
8.5 Demographie und Arbeitsmarkt 212
8.6 Handlungsfeld Energie 215
8.7 Handlungsfeld Kooperation 217

9. LEITBILD UND ENTWICKLUNGSZIELE 218
9.1 Vorbemerkung: 218
9.2 Leitbild: Zielaussagen 218
9.3 Leitbild: Langfassung 221

10. MAßNAHMENEMPFEHLUNGEN UND PROJEKTANSÄTZE 233
10.1 Vorbemerkung: Auswahl von Maßnahmenempfehlungen 233
10.2 Projektsteckbriefe 236

11. MONITORING REGIONALDATEN 271
11.1 Vorbemerkungen 271
11.2 Datenkatalog für Monitoring-Datenbank 273

12. AUSBLICK AUF DIE UMSETZUNGSPHASE 274

I. ANLAGEN 275
I.1 Zusammensetzung der Gremien 275
I.2 Anlagen zur Verkehrsanalyse 277
I.3 Textbausteine für ein Positionspapier Verkehr 288
I.4 Textbausteine (Fragenkatalog) für die Vorbereitung einer Kleinen Anfrage 291
I.5 Matrix 292
I.6 Laufende Projekte mit teilräumlicher Relevanz im Handlungsfeld Verkehr 297
I.7 Übersicht über laufende Projekte im Handlungsfeld Energie 302
I.8 Weitergehende Projektempfehlungen und teilräumliche Projekte im Bereich Wirtschaft 306
I.9 Übersicht über übergeordnete Planungen und bestehende Kooperationsstrukturen 312
I.10 Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen 316

1. Einführung

1.1 Gliederung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK)

Nach der Erläuterung von Anlass und Zielsetzung des REK folgt zunächst eine knappe Darstellung der Region und des methodischen Vorgehens bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes. Daran anschließend werden die Rahmendaten der Region (Kapitel 2) und die Ergebnisse der thematischen Analysen (Kapitel 3-7) dargestellt. Die Kapitel 8 und 9 geben die auf diese Analysen gestützte SWOT-Analyse und das daraus abgeleitete Leitbild mit Entwicklungszielen wieder. In Kapitel 10 sind die als zentrales Ergebnis erarbeiteten Maßnahmenempfehlungen und Projektansätze zusammen gefasst. Kapitel 11 enthält eine Empfehlung zum Monitoring und Kapitel 12 den Ausblick zum weiteren Umsetzungsprozess.

1.2 Anlass und Zielsetzung

Das Land Schleswig-Holstein hat in seinem Landesentwicklungsprogramm von 2010 Landesentwicklungsachsen entlang der bedeutsamen überregionalen Verkehrswege festgelegt. Diese Achsenräume sollen in besonderem Maße kooperativ zu einer zukunftsfähigen wirtschaftlichen und verkehrlichen Erschließung beitragen. Die Erarbeitung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 wird im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und Mitteln des Landes Schleswig-Holstein gefördert.

Das hier vorliegende Regionale Entwicklungskonzept (REK) für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 zwischen Hamburg und Süddänemark entlang der Westküste wird von den Kreisen Dithmarschen, Nordfriesland, Pinneberg und Steinburg gemeinsam mit den regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften dieser Kreise (WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH, egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH und Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH) sowie der IHK zu Flensburg und der IHK zu Kiel verantwortet.

Übergeordnetes strategisches Ziel dieses REK ist es, die Wirtschaftsstruktur der Region entlang der A 23 / B 5 zu stärken und eine überregionale Positionierung der Region unter Einbeziehung aller regionalen Akteure zu erreichen.
Dabei wird erwartet, dass sich durch die Fortführung der A 20 und die Realisierung der Elbquerung bei Glückstadt sowie den geplanten Ausbau der B 5 zusätzliche Wachstumsperspektiven für die Region ergeben und über die zentralen Achsen Schleswig-Holsteins die wirtschaftlichen Spill-Over-Effekte der Metropolregion Hamburg gezielter auch in die nördlichen Teile Schleswig-Holsteins gelenkt werden können.
Im Laufe der Erarbeitung des REK haben sich im Energiesektor Entwicklungen abgezeichnet, die zudem erwarten lassen, dass die Region hier bedeutsame zusätzliche Wachstumspotenziale erschließen kann.

Das REK soll vor diesem Hintergrund dazu beitragen,

- die Chancen für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung zu erkennen und nutzbar zu machen, die sich insbesondere aus dem geplanten Verkehrsinfrastrukturausbau ergeben.
- die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu verbessern.
- die Kompetenzfelder und Cluster in der Region zu stärken.
- die strategischen Partnerschaften in der Region sowie Kooperationen zu anderen Regionen und Wirtschaftsstandorten auszubauen.

Das REK behandelt mit dieser Zielsetzung schwerpunktmäßig vier Handlungsfelder:

- Verkehr
- Wirtschaft und Gewerbe
- Energie
- Regionale Kooperation

Die Ergebnisse des REK sollen dazu beitragen, die Maßnahmen der verschiedenen Politikbereiche und Politikebenen sowie der wirtschaftlichen Akteure darzustellen, miteinander abzustimmen und zu verzahnen. Das REK ist deshalb auf die übergreifenden Handlungsmöglichkeiten und –felder fokussiert, die die Gesamtentwicklung entlang der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 beeinflussen und einer regionalen Betrachtung sowie in der Regel auch eines regional abgestimmten, kooperativen Vorgehens bedürfen. Deshalb wurden im Rahmen des REK im Prinzip keine kleinräumlichen Analysen durchgeführt. Es wurde jedoch großer Wert darauf gelegt, sowohl die unterschiedliche Betroffenheit, die unterschiedlichen Chancen und Handlungsoptionen der beteiligten Kreise zu berücksichtigen und zu beleuchten als auch aufzuzeigen, welchen Nutzen die Kommunen und die Unternehmen der Region erwarten und wie sie dazu beitragen können.

Besonderes Augenmerk wurde auch darauf gerichtet, die Querschnittsziele Nachhaltigkeit und Chancengleichheit nicht nur zu beachten, sondern konsequent zu befördern. Hierbei kommt einerseits dem regionalen Beitrag für eine nachhaltige Energieversorgung und andererseits dem kooperativ verfolgten innerregionalen Süd-Nord-Ausgleich der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Infrastrukturausstattung besondere Bedeutung bei.

Entscheidend für die Zielerreichung des REK sind nicht die in diesem Dokument enthalten Analysen und Empfehlungen, sondern deren politische Implementierung und Umsetzung mit konkreten Maßnahmen. Das REK beinhaltet deshalb auch die klare Zielsetzung, im Ergebnis ein regionales Leitbild und einen konkreten Maßnahmenkatalog auszuweisen, der von den Kreistagen beschossen werden und so gemeinsamer Zielkorridor der regionalen Entwicklung werden soll.

1.3 Die Region an der Entwicklungsachse A 23 / B 5

Die REK-Region A 23 / B 5 umfasst die Kreise Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland. Die REK Region verfügt über kein Oberzentrum, jedoch über verschiedene Mittelzentren, die sich überwiegend entlang der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 aufreihen. Diese Mittelzentren übernehmen wichtige Versorgungsfunktionen für das Umland. Es bestehen signifikante funktionale Verflechtungen insbesondere des südlichen Untersuchungsraumes mit Hamburg (Metropolregion Hamburg) sowie in Nordfriesland mit Dänemark.

Die Erreichbarkeit der Untersuchungsregion wird durch die Nord-Süd-verlaufende Landesentwicklungsachse A 23 und die im Norden anschließende B 5 bestimmt. Nordfriesland verfügt über keinen eigenen Autobahnanschluss (die A 23 geht in die B 5 über). Die jeweiligen Ost-West-Straßenverbindungen stellen sich als unbefriedigend dar. Der geplante Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, wie insbesondere der Bau der A 20 mit Elbquerung (bei Glückstadt) und der Ausbau der B 5 kann die Erreichbarkeit der Untersuchungsregion deutlich verbessern und führen zu einer Vergrößerung des wirtschaftlichen Einzugsbereiches und Stärkung des Wirtschaftsraums insgesamt.

Abb. 1: Untersuchungsregion und Betrachtungsraum

Die REK-Region A 23 / B 5 umfasst eine Fläche von 5.174 km² (rd. 32,7% der Fläche Schleswig-Holsteins). In der Region leben aktuell über 735.000 Einwohner (knapp 26% der Bevölkerung Schleswig-Holsteins). Der Kreis Pinneberg stellt hierbei rd. 41% der Einwohner der Untersuchungsregion. Hinsichtlich der Bevölkerungsdichte ist ein abnehmender Trend von Süd nach Nord innerhalb der Region deutlich erkennbar.

Die Region weist zwar eine sehr starke innere wirtschafts- und infrastrukturelle Differenzierung auf, verfügt aber gerade auch deshalb zusammen über ein sehr vielfältiges und entwicklungsfähiges Potenzial:

- Die Kreise Pinneberg, Steinburg und Dithmarschen gehören zu dem dynamischen Wachstumsraum Metropolregion Hamburg. Insbesondere Pinneberg und Steinburg, aber auch Dithmarschen, verfügen über eine starke, diversifizierte und zukunftsfähige Wirtschafts- und Unternehmensstruktur und einen gegenüber dem Landesdurchschnitt überdurchschnittlichen Beschäftigungsanteil im verarbeitenden Gewerbe.
- Der Wirtschaftsraum Brunsbüttel ist einer der bedeutsamen Standorte Norddeutschlands in den Bereichen Energie und Chemie und verfügt mit dem besonderen Vorteil der Häfen an Elbe und Nord-Ostsee-Kanal über starke Potenziale für Produktion und Logistik.

- Der traditionell sehr touristisch geprägte Kreis Nordfriesland weist aktuell eine überdurchschnittliche wirtschaftliche Dynamik aus.
- In den Kreisen Dithmarschen und Nordfriesland konzentrieren sich beste Standorte für die Onshore und für die Offshore Windenergie. Als prädestinierter Standort für die Entwicklung und Nutzung der erforderlichen Sekundärtechnologien mit großem Wachstums- und Innovationspotenzial (Anlagenproduktion, Wartung und Versorgung, Stromspeicherung) zeichnet sich die gesamte Region aus.
- Im Bereich maritime Wirtschaft ist die Region gut aufgestellt. Hierzu tragen auch die Häfen an der Westküste und auf Helgoland u. a. als Standorte für die Versorgung der Offshore Windparks bei.
- Mit den attraktiven und etablierten Tourismusdestinationen an der Westküste und auf den nordfriesischen Inseln ist die Region im Bereich des maritimen Tourismus gut aufgestellt. Durch gezielte Qualifizierungsmaßnahmen und Vermarktung werden die Entwicklungspotenziale verstärkt in Wert gesetzt.

1.4 Methodisches Vorgehen

Projektträger für die Erarbeitung des REK ist die WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH. Die Projektbetreuung obliegt der Projektgesellschaft Norderelbe mbH. Mit der gutachterlichen Bearbeitung wurden im Juli 2010 die Büros *Institut Raum & Energie*, Wedel (Projektleitung), Georg & Ottenströer, Hamburg, und Gertz Gutsche Rümenapp, Hamburg, beauftragt. Der Arbeitsprozess war in verschiedene Bearbeitungsphasen gegliedert, wobei die jeweiligen Leistungsbausteine der einzelnen Bearbeitungsphasen im Prinzip aufeinander aufbauten. Die Dynamik des Prozesses (und Veränderungen von Rahmenbedingungen wie z.B. die Entwicklungen im Energiebereich) führten allerdings zwangsläufig mehrfach zu Überschneidungen von Bearbeitungsphasen und Nachjustierungen von Analysearbeiten.

Aufbauend auf einer eingehenden Bestandsaufnahme sowie Fach- und SWOT-Analysen wurden so insbesondere

- ein übergeordnetes Leitbild entwickelt,
- regionale Entwicklungsziele festgelegt und abgestimmt,
- konkrete Maßnahmen und Projektansätze definiert,
- Prioritäten und Verantwortliche hinsichtlich der Umsetzung benannt,
- ein Monitoring- und Evaluierungssystem entwickelt.

- ***Analysephase**:* Hierbei erfolgte eine Bestandsaufnahme relevanter Fakten und Daten sowie Erstellung folgender fachspezifischer Analysen bzw. Fachbeiträge[1]:
    - Rahmendatenanalyse (Wirtschaftliche Rahmendaten, Branchenanalyse, Demographie und Arbeitsmarkt)
    - Verkehrsanalyse
    - Gewerbeflächenstrukturanalyse
    - Tourismusanalyse[2]
    - Analyse Energieregion Westküste/Unterelbe
    - Kooperationsanalyse

[1] Die Fachanalysen basieren u.a. auf fachspezifischen Methoden, Auswertung sekundärstatistischer Daten, Auswertung vorhandener Studien und Gutachten sowie eigener Datenbestände sowie Referenzprojekten der beauftragten Beratungsfirmen.

[2] Aufgrund der im Tourismus laufenden zahlreichen Studien, Aktivitäten und Projekte wurden im REK A 23 / B 5 wunschgemäß nicht die Projektebene vertieft, sondern fokussiert mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zusammenhängende touristische Strategien betrachtet.

Die Analysen münden in eine zusammenfassende ***SWOT-Darstellung***.

- ***Leitbild und Entwicklungsziele****:* In dieser Projektphase wurden ein übergeordnetes Leitbild und Entwicklungsziele - basierend auf den Ergebnissen der Analysephase mit SWOT-Betrachtung - abgeleitet und abgestimmt.

- ***Maßnahmenempfehlungen und Projektansätze****: Hier* wurden aufbauend auf dem Leitbild verschiedene Projektansätze entwickelt, intensiv diskutiert und abgestimmt. Diese Projektansätze wurden in Projektsteckbriefen konkretisiert und in zusammenfassenden Tabellen priorisiert.

Zu ***Monitoring***-Zwecken wird abschließend eine fortschreibungsfähige Datensammlung mit wichtigen Regionaldaten geliefert.

Abb. 2: Arbeitsmodule und Ablauf

Der ***methodische Leitgedanke*** für die Erarbeitung des vorliegenden REK A 23 / B 5 zielt auf ein ***konsequent kooperatives, dialog- und prozessorientiertes Vorgehen***. Alle Analysen, Leitbild und Projektansätze wurden in einem intensiven (und aufwändigen) Prozess zwischen dem Gutachterteam und den aus Mitgliedern der Projektpartner gebildeten prozessbegleitenden Gremien in mehreren Runden diskutiert und abgestimmt.

Deshalb stellt sich das vorliegende REK nicht als „Gutachten“ dar. Es ist vielmehr Ergebnis der gemeinsamen Arbeit der REK-Gremien und des beauftragten Gutachterteams.

In diesem Zusammenhang sind insbesondere folgende Prozess- und Abstimmungsschritte zu erwähnen:

- Vorbereitung thematischer Analysen und Empfehlungen:
  - Fach- und Expertengespräche: gutachterliche Aufnahme von fachlichen Informationen und Einschätzungen in der Region.
  - Durch ergänzende themenspezifische Workshops[3] (z.B. Tourismus-Workshop, Unternehmer-Workshop, Workshop Energiekompetenzregion) wurden Anregungen und Hinweise aus der Region und von Experten eingeholt und die Arbeitsergebnisse rückgekoppelt.

- Laufende Prozesssteuerung[4]
  - Facharbeitsgruppen: In den Facharbeitsgruppen „Wirtschaft“, „Verkehr“ und „Energie“ erfolgte in mehreren Runden die Vorstellung, Diskussion, Bewertung Ergänzung und Nachjustierung von gutachterlichen Arbeitsergebnissen.
  - Projektgruppe: Die organisatorische und inhaltliche Steuerung sowie die Abstimmung mit den Gutachterteams und den Facharbeitsgruppen erfolgte in insgesamt 11 Sitzungen der Projektlaufzeit.
  - Lenkungsgruppe: Das oberste Entscheidungsgremium im REK-Prozess, die Lenkungsgruppe, tagte zu strategischen Vorgaben und verbindlichen Abstimmungsentscheidungen insgesamt fünfmal während der Projektlaufzeit.

Im Rahmen einer ***Regionalkonferenz***[5] in Heide wurden am 16. August 2011 wichtige Ergebnisse mit großer Zustimmung zur Diskussion gestellt. Es ist auch zukünftig geplant, in weiteren öffentlichen Veranstaltungen lokale und regionale Akteure in das REK einzubinden und zu informieren.

Abb. 3: Überblick Arbeitsstruktur / Gremienbeteiligung

[3] Die Protokolle der Workshops sind im Internet eingestellt.
[4] Zusammensetzung der Gremien in Anlage I.1, die Protokolle der Sitzungen sind im Internet eingestellt.
[5] Das Kurzprotokoll ist im Internet eingestellt.

Eine projektspezifische ***Internetseite*** (www.rek-A 23-B 5.de) informiert prozessbegleitend über Inhalt und Stand der Bearbeitung des REK und enthält alle wichtigen Dokumente. Das dargelegte methodische Vorgehen beinhaltete auch die Berücksichtigung der übergeordneten regional- und landesplanerischen Ziele und Vorstellungen. Zudem werden die übergeordneten Ziele „nachhaltige Entwicklung“ (ökologisch, ökonomisch, sozial) und „Chancengleichheit“ bei der Bewertung der Projektansätze mit berücksichtigt.

1.5 Ausblick

Der vorliegende Endbericht wurde von der Lenkungsgruppe als „gute Beratungsgrundlage für die weitere Befassung der Politik mit dem REK“ verabschiedet. Eine Zustimmung und Beschlussfassung des REK A 23 / B 5 in den politischen Gremien der betrachteten Gebietskörperschaften ist noch nicht erfolgt, aber für die Zielerreichung unverzichtbar und wird zeitnah angestrebt. Erste Ausschussberatungen haben stattgefunden. Nach der Beschlussfassung ist eine größere Abschlussveranstaltung geplant.

Die aufgezeigten Handlungsfelder benötigen hinsichtlich ihrer weiteren Konkretisierung und Umsetzung einer nachhaltigen „Aufbruchsstimmung“ und den Willen zur kreisübergreifenden Zusammenarbeit der Akteure der REK-Region. Ziel ist es, die mit der Erarbeitung des REK eingeleitete Kommunikation und Zusammenarbeit der Akteure der verschiedenen Kreise und Institutionen - unter Berücksichtigung bestehender Kooperationen und Verflechtungen -fortzuführen. Das REK ist somit als Impuls und „Startschuss“ für einen weitergehenden Prozess zu interpretieren. Im Rahmen dieses weitergehenden Prozesses müssen die aufgezeigten Handlungsfelder und Projektansätze konsequent kooperativ konkretisiert, fortentwickelt und umgesetzt werden. Die Erfahrung bei vergleichbar bedeutenden und komplexen Kooperationsprojekten lehrt, dass dies durchaus mit erheblichen Anstrengungen und finanziellen Aufwendungen sowie mit Veränderungen gewohnter Denk- und Verfahrensweisen verbunden ist und deshalb auch Widerstände hervorruft. Es wird die gemeinsame Aufgabe aller politischen Verantwortungsträger sein, diese Anstrengungen solidarisch zu bewältigen.

2. Rahmendaten für die Region A 23 / B 5

2.1 Wirtschaftliche Rahmendaten (Kontextanalyse)

Im Rahmen der ersten Untersuchungsphase erfolgen eine Bestandsaufnahme der relevanten regionalen Fakten und Daten sowie vertiefende fachspezifische Analysen. Dieses Kapitel wird die allgemeinen Rahmenbedingungen der Untersuchungsregion („REK A 23 / B 5 - Region“) beleuchten. Dabei erfolgt eine Analyse der geographischen, demographischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten. Weitere Analysen in Verbindung mit dem geplanten Infrastrukturausbau werden in nachfolgenden Kapiteln dokumentiert (z.B. Branchenanalyse, Demographie und Arbeitsmarkt, Verkehrsanalyse, Gewerbeflächenstrukturanalyse, Tourismusanalyse, Kooperationsanalyse, Analyse Energieregion Westküste/Unterelbe).

2.1.1 Geographische Lage und demographische Entwicklung

Der Untersuchungsraum bezieht sich auf die Kreise Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland und wird nachfolgend vereinfachend als „REK-Region A 23 / B 5“ bezeichnet. Der Untersuchungsraum verfügt über kein Oberzentrum, jedoch über verschiedene Mittelzentren, die sich überwiegend entlang der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 aufreihen. Diese Mittelzentren übernehmen wichtige Versorgungsfunktionen für das Umland. Es bestehen signifikante funktionale Verflechtungen des Untersuchungsraumes, insbesondere der südlichen Untersuchungsregion, zu Hamburg (Metropolregion Hamburg).

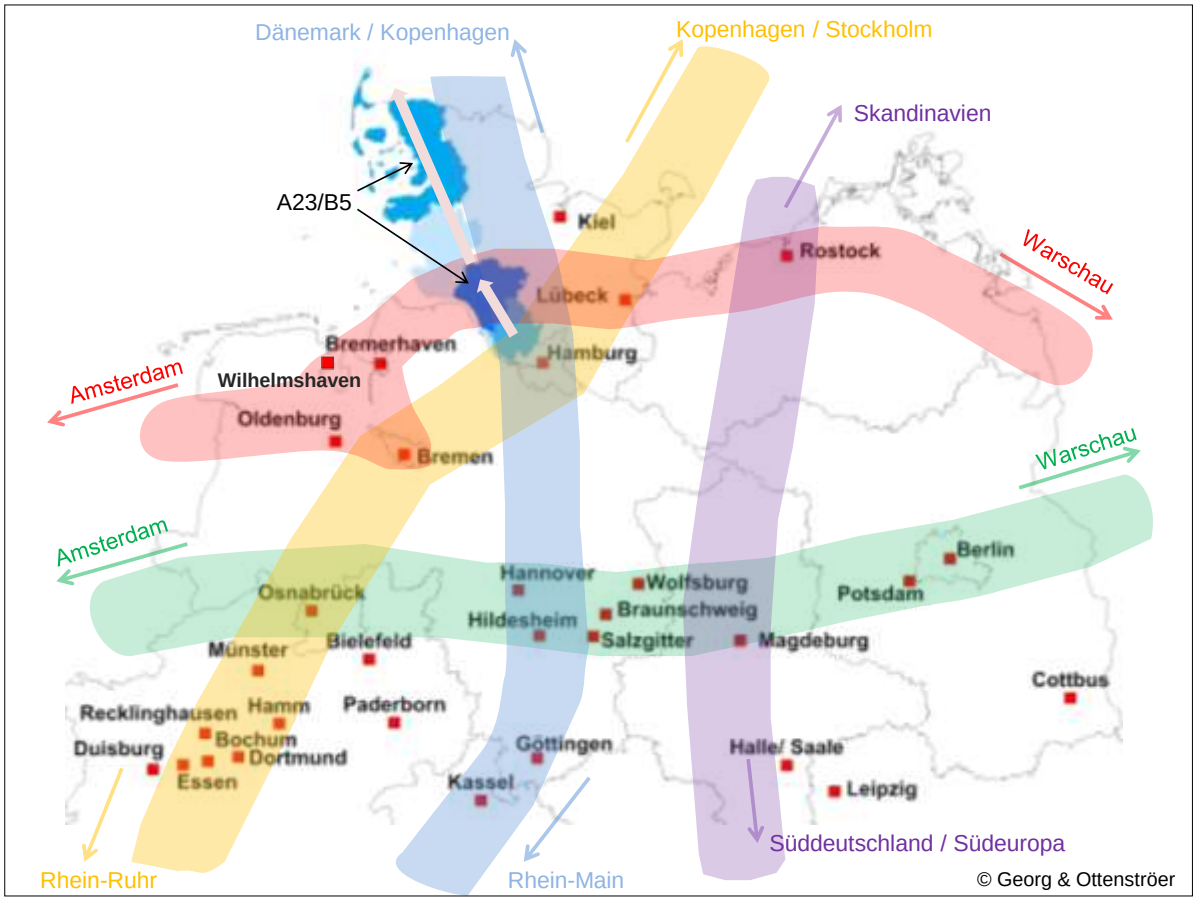
Naturräumlich und touristisch ist die Region insbesondere durch die Nordsee mit den Küstenbereichen, Inseln, Halligen und dem Wattenmeer aber auch durch Marschlandschaft und vielfältige kulturelle Angebote im Hinterland gekennzeichnet.

Die Erreichbarkeit der Untersuchungsregion wird durch die Nord-Süd-verlaufende Landesentwicklungsachse A 23 und die im Norden anschließende B 5 bestimmt. Nordfriesland verfügt über keinen eigenen Autobahnanschluss (die A 23 geht in die B 5 über). Die jeweiligen Ost-West-Straßenverbindungen stellen sich als unbefriedigend dar. Der geplante Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, wie insbesondere der Bau der A 20 mit Elbquerung (bei Glückstadt) und der Ausbau der B 5 wird die Erreichbarkeit der Untersuchungsregion deutlich verbessern.

Die Lage der Untersuchungsregion kann mit zunehmender Entfernung zum Hauptwirtschaftszentrum Hamburg als peripherer, ländlicher Raum eingestuft werden. Im Norden stellt die dänische Grenze immer noch eine gewisse (Markt-) Barriere dar. Diese Lage verstärkt die Notwendigkeit, Ressourcen auf Gebiete zu konzentrieren, in denen der Untersuchungsraum einerseits komparativen Vorteil gegenüber anderen Regionen hat und andererseits wirtschaftliche Spill-Over-Effekte des Wachstums- und Ballungsraumes Hamburg nutzen kann.

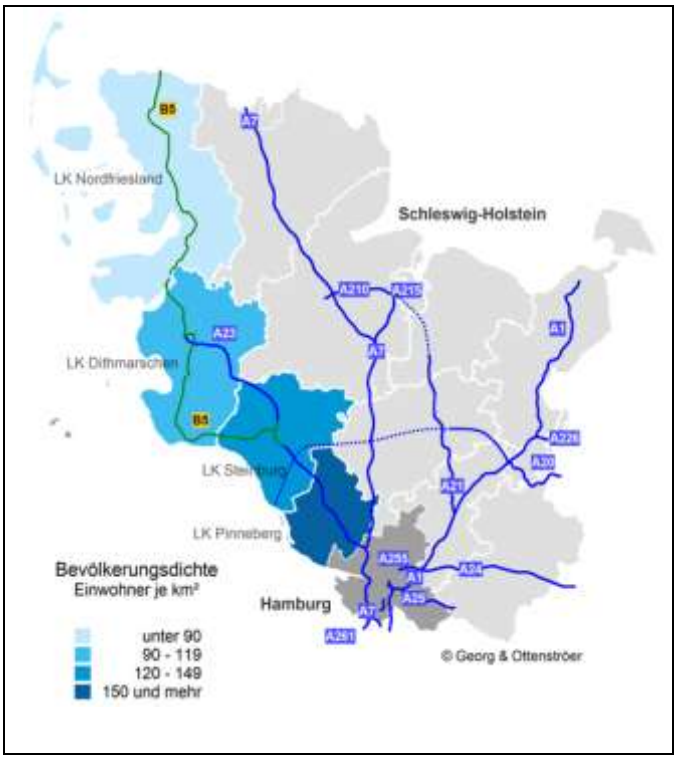
Bisher stellt die Achse A 23 / B 5 keine überregional bedeutende Verkehrs- und Wirtschaftsachse dar. Mit der ostwestverlaufenden A 20 und der Elbquerung rückt die Untersuchungsregion in das Netz der überregional und international bedeutenden Verkehrs- und Wirtschaftsachsen. Über die A 20 gewinnt die Region Anschluss an die nordsüdverlaufende Skandinavienroute A 7 und an die Fehmarnbeltachse A 1 (feste Fehmarnbelt-Querung). Dadurch verbessert sich langfristig auch die Attraktivität im Standortwettbewerb und eröffnet möglicherweise neue Optionen im Standortwettbewerb und hinsichtlich des Ansiedlungsgeschehens.

Abb. 4: Wirtschaftsachsen und großräumliche Lage REK-Region



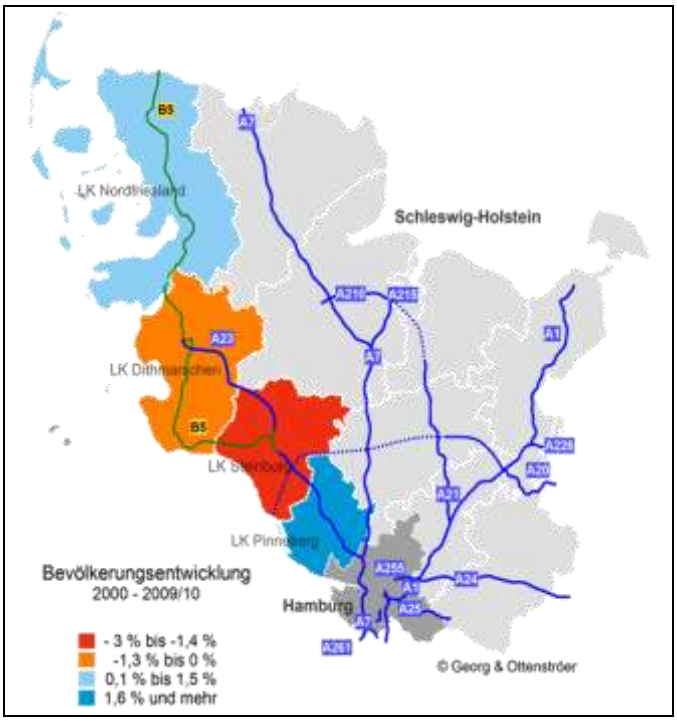
Die REK-Region A 23 / B 5 umfasst eine Fläche von 5.174 km² (rd. 32,7% der Fläche Schleswig-Holsteins). In der Region leben aktuell über rd. 735.000 Einwohner (knapp 26% der Bevölkerung Schleswig-Holsteins). Der Kreis Pinneberg stellt hierbei rd. 41% der Einwohner der Untersuchungsregion. Hinsichtlich der Bevölkerungsdichte (Potenzial u.a. für den regionalen Arbeitsmarkt) ist ein abnehmender Trend von Süd nach Nord innerhalb der Region deutlich erkennbar.

Abb. 5: Bevölkerungsdichte



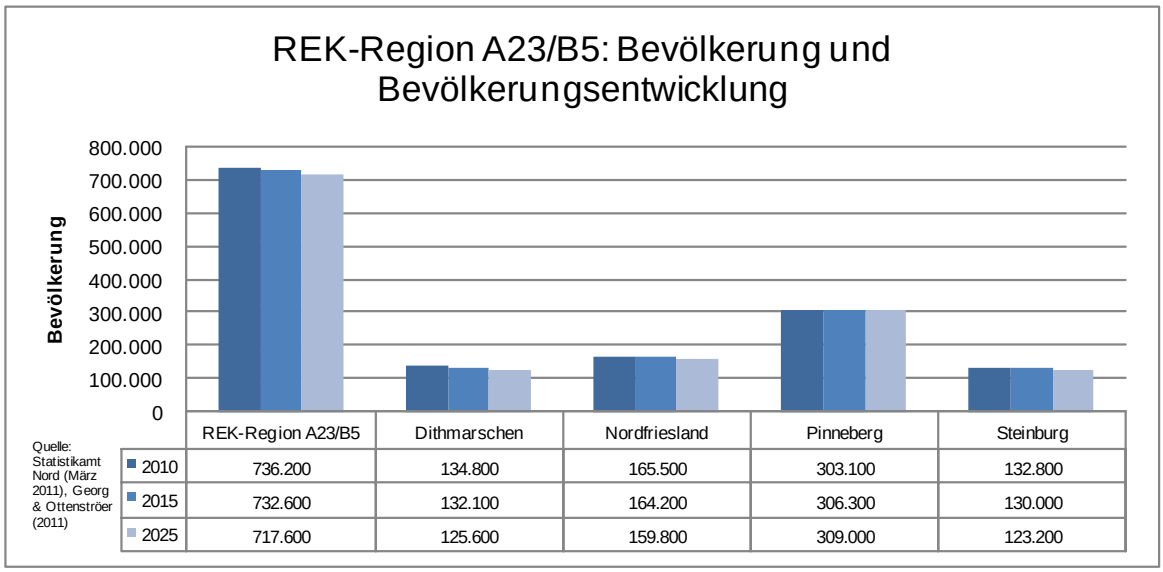
Im Zeitraum von 2000 bis 2009 gab es einen regional unterschiedlichen Verlauf der Einwohnerentwicklung. Während Pinneberg und Nordfriesland Einwohner hinzu gewinnen konnten, verlief die Entwicklung in den Kreisen Steinburg und Dithmarschens unter negativen Vorzeichen.

Abb. 6: Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2009/10



Die im März 2011 veröffentlichte Bevölkerungsvorausberechnung des Statistikamtes Nord auf Kreisebene (basierend auf der 12. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung, Variante 1 – W1 untere Grenze der mittleren Bevölkerung, des Bundes und der Länder) geht von einem leichten Rückgang der Gesamtbevölkerung in der REK-Region (-2,5%) bis zum Jahr 2025 aus. Nach diesen Bevölkerungsprognosen des Statistikamtes Nord steigt die Bevölkerungszahl zwischen 2009 und 2025 im Kreis Pinneberg um +2,2% und sinkt in Nordfriesland um -3,6%, in Steinburg um -7,6% und in Dithmarschen um -7,2%. Für Hamburg geht das Statistikamt Nord von einem Bevölkerungsanstieg bis 2025 von 4,3% aus.

Abb. 7: Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung bis 2025 (laut Statistikamt Nord)



Quelle: Statistikamt Nord (März 2011), Georg & Ottenströer (2011)

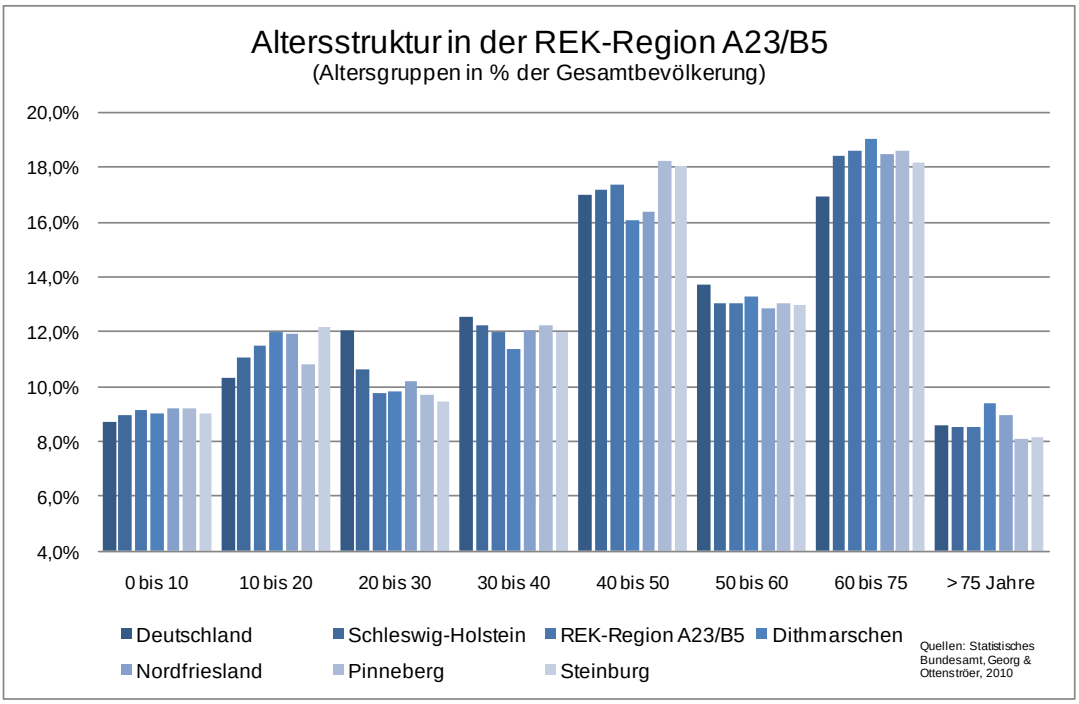
	REK-Region A23/B5	Dithmarschen	Nordfriesland	Pinneberg	Steinburg
2010	736.200	134.800	165.500	303.100	132.800
2015	732.600	132.100	164.200	306.300	130.000
2025	717.600	125.600	159.800	309.000	123.200

Der demographische Wandel resultiert nicht nur in rückläufigen Bevölkerungszahlen, sondern auch in Verschiebungen in der Altersstruktur. Die Zahl der jüngeren Menschen geht zurück, die der älteren Menschen steigt. Während Ende 2009 in Schleswig-Holstein rd. 20% der Bevölkerung unter 20 Jahre alt waren, werden es 2025 nur noch rd. 17% sein. Umgekehrt wird in 2025 mehr als ein Viertel (27%) der Bevölkerung dann über 65 Jahre alt sein (2009 rd. 22%). Besonders stark zunehmen wird die Zahl der über 80-Jährigen: Sie steigt von 147.000 im Jahr 2009 um 69% auf über 248.000 im Jahr 2025. Parallel dazu wird sich bis 2025 auch das Zahlenverhältnis der Älteren (über 65 Jahre) zu den Personen im erwerbsfähigen Alter (20 bis unter 65) deutlich verändern. Während 2009 auf 100 Personen im erwerbsfähigen Alter rund 37 im Rentenalter (über 65 Jahre) kamen, werden es 2025 bereits 47 sein. Dementgegen wird sich der Anteil der Jüngeren (unter 20 Jahren) zu den Personen im erwerbsfähigen Alter deutlich verringern. Während 2009 auf 100 Personen im erwerbsfähigen Alter noch rund 34 Junge (unter 20 Jahren) kamen, werden es 2025 nur noch 29 sein.

Die regionalen Unterschiede in der Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung Schleswig-Holsteins lassen sich auch am Durchschnittsalter ablesen. Von 2009 bis 2025 wird das Durchschnittsalter der Bevölkerung in Pinneberg um 3,3 Jahre, in Steinburg um 4,8 Jahre, in Dithmarschen um 4,5 Jahre und in Nordfriesland um 4,8 Jahre zunehmen (Schleswig-Holstein: +3,8 Jahre). Für die wirtschaftliche Aktivität und das ökonomische Wachstum der Untersuchungsregion ist es somit sinnvoll und notwendig, für ältere Personen attraktive Lebens- und durch die sich abzeichnende Verlängerung der Lebensarbeitszeit auch attraktive Arbeitsbedingungen in der Region zu schaffen.

Die folgende Abbildung fasst die aktuelle Verteilung der Bevölkerung auf die unterschiedlichen Altersgruppen zusammen. Es zeigt sich, dass die jüngere Bevölkerung (insbesondere die Alterskohorte bis 20 Jahren) und die ältere Bevölkerung zwischen 60 bis 75 Jahren in der REK-Region A 23 / B 5 überrepräsentiert sind. Die Bevölkerung im Studenten- und Erwerbstätigenalter sind unterrepräsentiert. Eine Herausforderung für die Region besteht in der Bindung der jüngeren Bevölkerung über ihre Ausbildungs- und Berufszeit an die heimatliche REK-Region A 23 / B 5.

Abb. 8: Altersstruktur in der Region



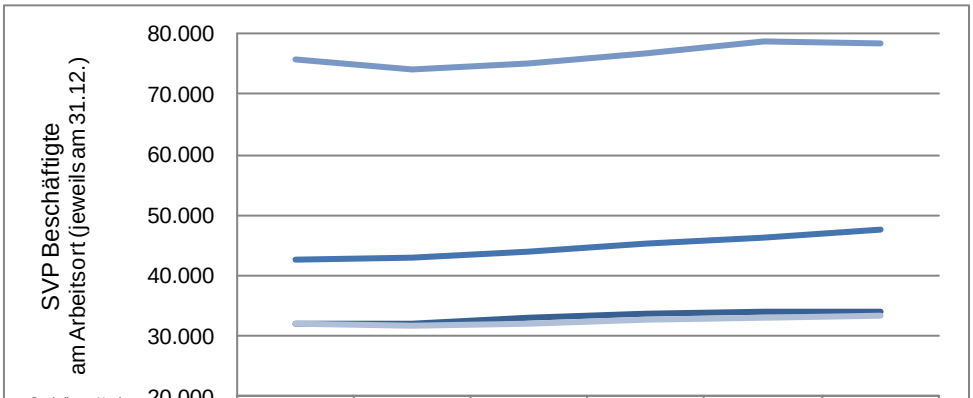
Hamburg verfügt gegenüber der REK-Region über deutlich geringere Bevölkerungsanteile bei den Einwohnern bis 20 Jahren. So beträgt der Anteil der Alterskohorte von 0 bis 10 Jahren in der REK-Region 9,1% gegenüber 8,6% in Hamburg und bei den 10 bis 20-jährigen 11,5% gegenüber 8,7% in Hamburg. Bei den 20 bis 40-jährigen ist das Verhältnis umgekehrt. Hier sind die Bevölkerungsanteile in Hamburg signifikant höher. In der REK-Region sind 9,8% der Bevölkerung zwischen 20 und 30 Jahren (Hamburg 14,3%) und 12,0% zwischen 30 und 40 Jahren (Hamburg 15,8%). Bei den Altersgruppen über 40 Jahren ist ein höherer Bevölkerungsanteil in der REK-Region im Vergleich zu Hamburg zu verzeichnen.

2.1.2 Beschäftigung und Arbeitslosenquote

Bei der Beschäftigtenentwicklung ist zu beachten, dass die Entwicklung durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise mit beeinflusst worden ist.

Die REK-Region A 23 / B 5 konnte im Betrachtungszeitraum trotz rückläufiger Beschäftigung im Verarbeitenden Gewerbe, dank steigender Beschäftigung im Dienstleistungsbereich (Handel, Gastgewerbe, Verkehr, sonstige Dienstleistungen), eine positive Beschäftigungsentwicklung erzielen. So stieg die SVP Beschäftigung zwischen 2004 und Ende 2009 in Dithmarschen um 5,6%, in Nordfriesland um 10,3%, in Pinneberg um 3,7% und in Steinburg um 3,2%. In Schleswig-Holstein stieg im gleichen Zeitraum die SVP Beschäftigung um 5,3%.

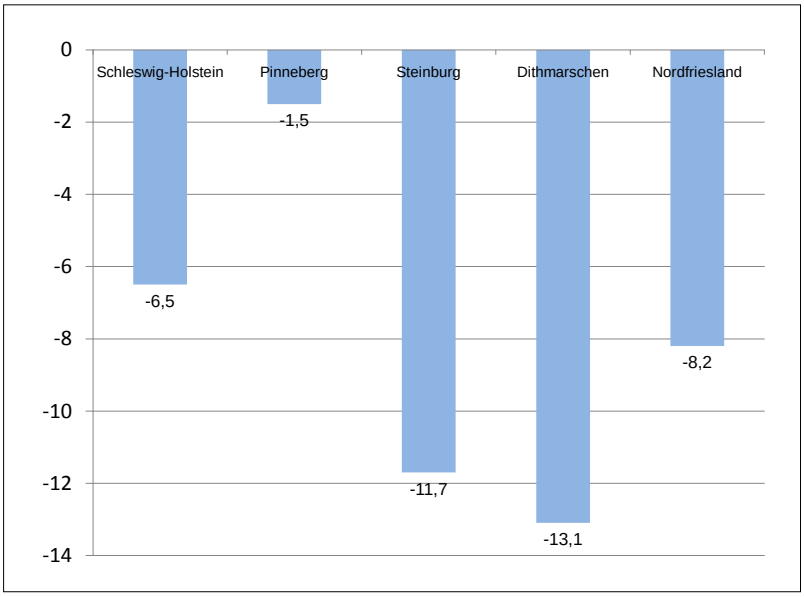
Abb. 9: SVP Beschäftigtenentwicklung in der REK-Region A 23 / B 5



	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Dithmarschen	32.127	31.879	32.908	33.516	34.115	34.029
Nordfriesland	42.617	42.829	44.045	45.364	46.160	47.489
Pinneberg	75.647	74.089	75.169	76.779	78.591	78.521
Steinburg	32.123	31.562	31.908	32.603	33.102	33.170

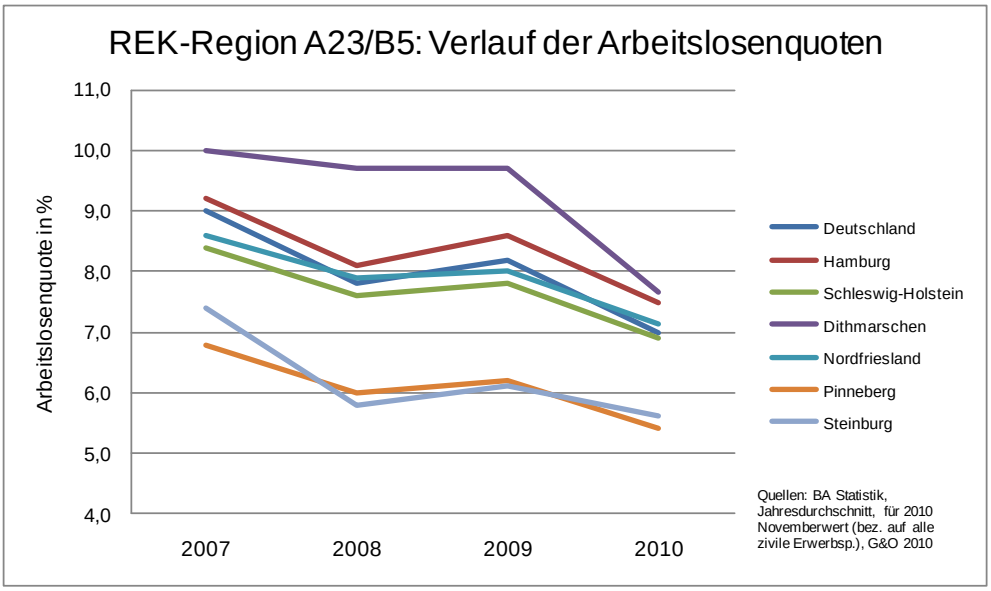
Hinsichtlich der Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter wurde im März 2011 eine Prognose des Statistikamtes Nord vorgelegt. Demnach wird die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter (15 bis unter 65 Jahre) im Zeitraum 2010 bis 2025 wie folgt sinken: Schleswig-Holstein -6,5%, Pinneberg -1,5%, Nordfriesland -8,2%, Steinburg -11,7% und Dithmarschen -13,1%. Weitere Daten und Interpretationen zu diesem Themengebiet sind den REK-Fachbeitrag „Demographie und Arbeitsmarkt“ zu entnehmen.

Abb. 10: Veränderung der Zahl von Personen im erwerbsfähigen Alter (15 bis unter 65 Jahre) im Zeitraum 2010 bis 2025, in % (auf Basis der aktuellen Bevölkerungsprognose des Landes Schleswig-Holstein, März 2011)



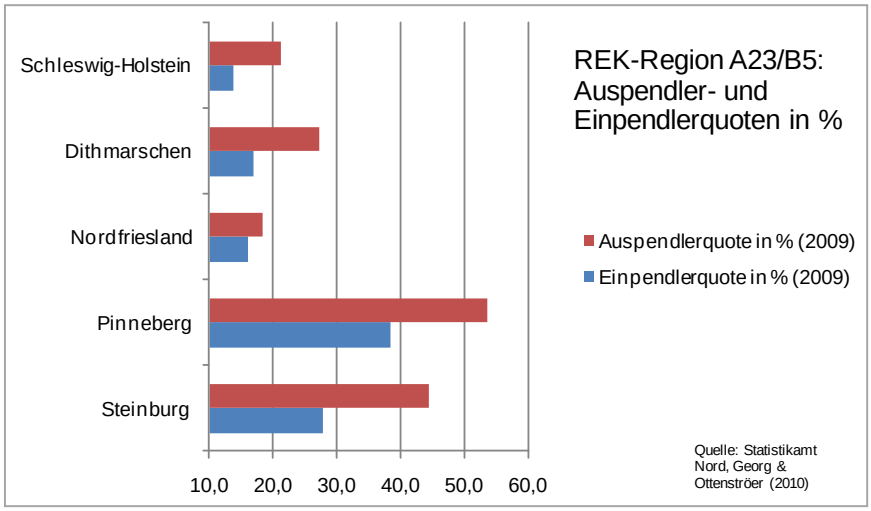
Die Relationsverbesserung von SVP Beschäftigung zu Einwohnerentwicklung in den vergangenen Jahren führte zu sinkenden Arbeitslosenquoten.

Abb. 11: Verlauf der Arbeitslosenquoten



Ein weiteres bestimmendes Merkmal des Arbeitsmarktes in der REK-Region A 23 / B 5 sind die Pendlerbeziehungen über die jeweilige Kreisgrenze hinaus. Hierbei zeigen alle vier Kreise der REK-Region A 23 / B 5 einen klaren Auspendlerüberschuss. Insbesondere im südlichen Teil der Untersuchungsregion (Pinneberg und Steinburg) wird die Bedeutung und Anziehungskraft des Hamburger Arbeitsmarktes deutlich.

Abb. 12: Auspendler- und Einpendler-Quoten in der REK-Region A 23 / B 5

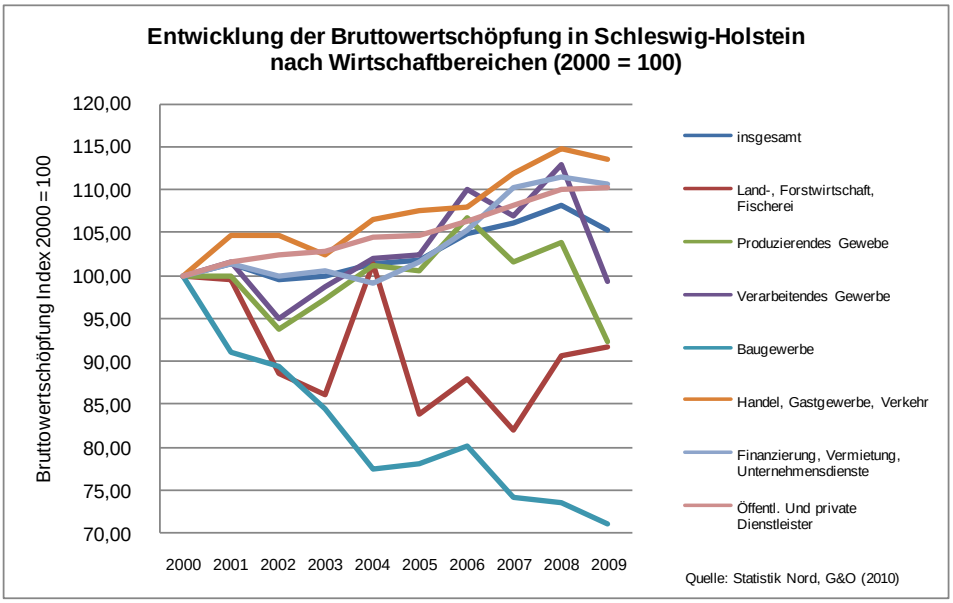


Der absolute Pendlersaldo (Einpendler - Auspendler) betrug 2009 in Dithmarschen -4.945 Personen, in Nordfriesland -1.325 Personen, in Pinneberg -25.838 Personen, in Steinburg -9.840 Personen und in Schleswig-Holstein -80.005 Personen. Hier werden die Pendlerbeziehungen zu Hamburg sehr deutlich. Hamburg verzeichnete im Jahre 2009 rd. 150.100 Einpendler mit Wohnort in Schleswig-Holstein und 48.200 Auspendler mit Arbeitsort in Schleswig-Holstein. Der absolute Pendlersaldo aus Hamburger in Bezug zu Schleswig-Holstein beträgt somit 101.900 Personen. Hamburg verzeichnet aus allen Bundesländern einen Pendlersaldo von 227.300 Personen. Somit stellt Schleswig-Holstein rd. 45% des gesamten Pendlersaldos.

2.1.3 BIP, Bruttowertschöpfung und Produktivität

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht den (indexierten) Verlauf der Bruttowertschöpfung in verschiedenen Wirtschaftssektoren in den letzten Jahren in Schleswig-Holstein. Auffällig sind der starke Rückgang im Baugewerbe und auch der tendenzielle Rückgang der Landwirtschaft. Das Verarbeitende Gewerbe weist eine konstante Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen (preisbereinigt) auf. Steigende Bruttowertschöpfung konnten in der vergangenen Dekade die Dienstleistungssektoren verzeichnen.

Abb. 13: Entwicklung der Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen

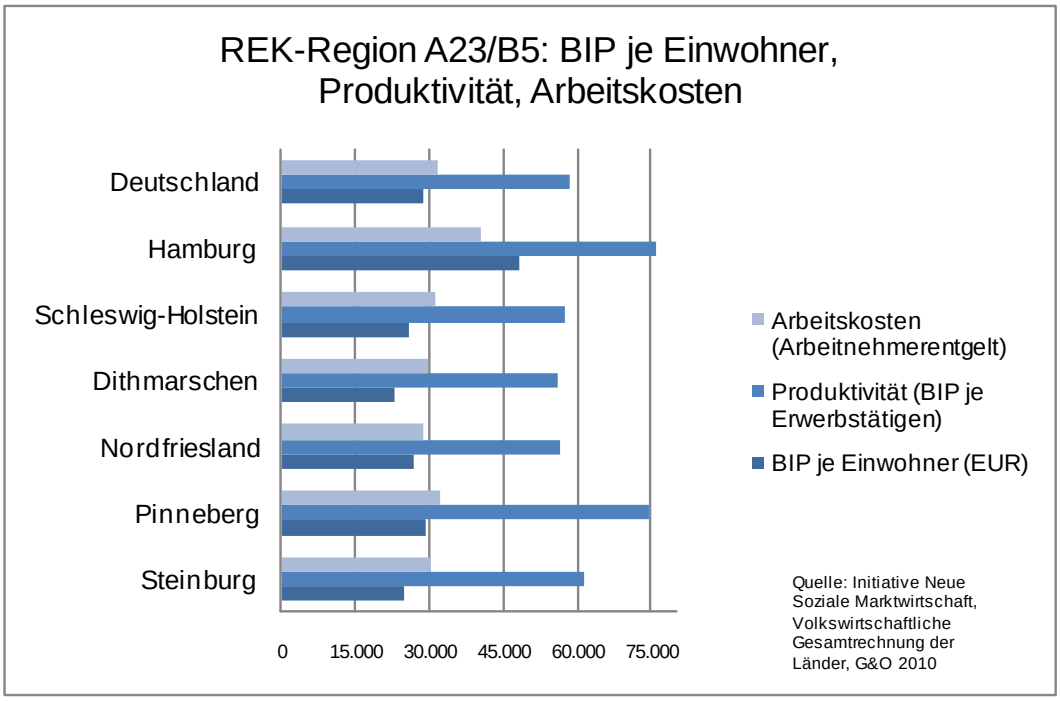


Das Arbeitnehmerentgelt liegt im Kreis Pinneberg mit rd. 32.500 EUR über dem Landes- und Bundesdurchschnitt. In den ländlichen Kreisen Dithmarschen, Steinburg und Nordfriesland liegt das Arbeitnehmerentgelt zwischen 29.000 und 30.000 EUR p.a. Bei den Arbeitskosten ist ein typisches Stadt-Land-Gefälle festzustellen.

Im Bereich der Produktivität (definiert als BIP in EUR je Erwerbstätigen) werden eindeutig die höchsten Werte in Pinneberg mit rd. 75.000 EUR erreicht. Die anderen Kreise liegen relativ nah am Bundesdurchschnitt von etwa 58.000 EUR (BIP) je Erwerbstätigem.

Betrachtet man das Bruttoinlandsprodukt (BIP) je Einwohner, so liegen Pinneberg und Nordfriesland über dem Landesdurchschnitt von knapp 29.000 EUR und Dithmarschen und Steinburg mir rd. 24.000 EUR doch recht deutlich darunter.

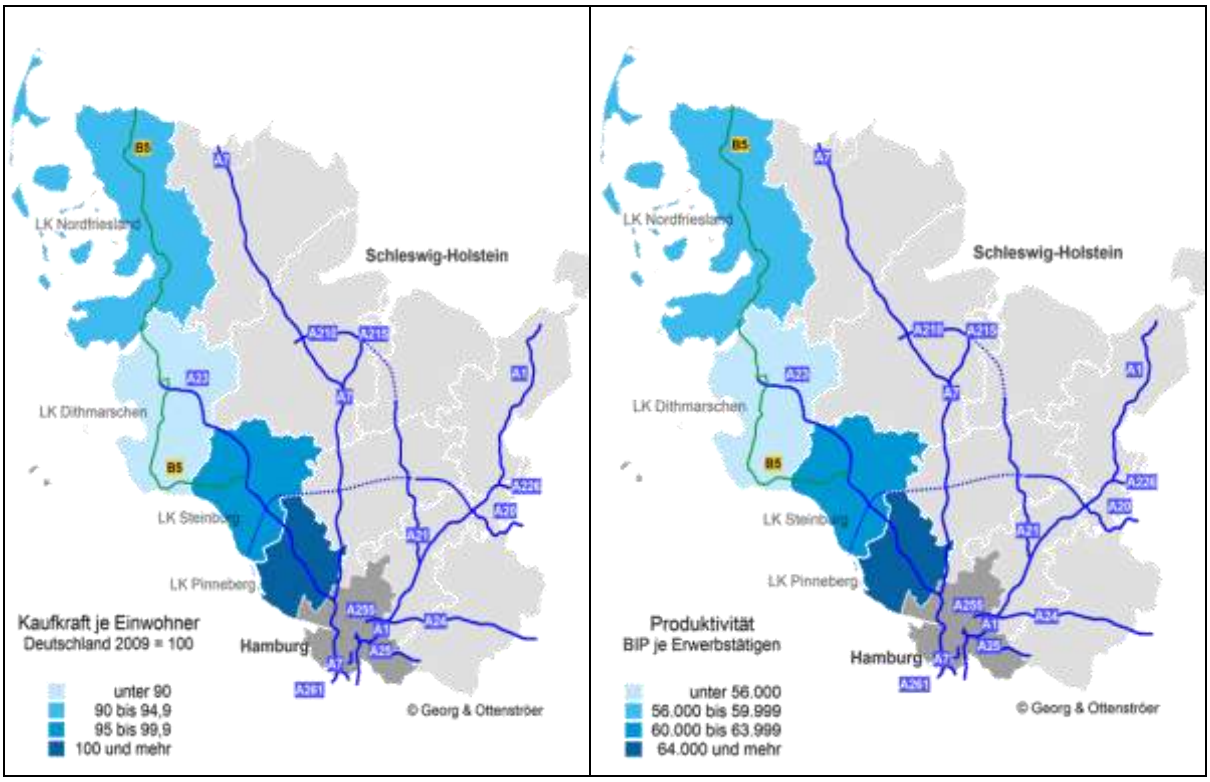
Abb. 14: BIP je Einwohner, Produktivität, Arbeitskosten



Unter anderem die SVP-Beschäftigung/1.000 Einwohner und Branchenverteilung mit unterschiedlicher Wertschöpfung je Branche (z.B. hoher Anteil Verarbeitendes Gewerbe) sind verantwortlich für Unterschiede beim BIP pro Einwohner.

Die nachfolgenden beiden Karten verdeutlichen nochmals das tendenzielle Süd-Nord-Gefälle bei der Kaufkraft und der Produktivität, wobei Nordfriesland wiederum etwas bessere Werte aufweist.

Abb. 15: Kaufkraft und Produktivität je Einwohner



2.1.4 Außenhandelsverflechtung

Die mit Abstand höchste Exportquote im Verarbeitenden Gewerbe erzielte 2009 Nordfriesland mit 62% Auslandsanteil am Gesamtumsatz. Dithmarschen und Pinneberg liegen bei etwa 30% und Steinburg bei 27%. Insgesamt liegt die Exportquote in der REK-Region A 23 / B 5 recht deutlich unter dem Landesdurchschnitt von knapp 42% Auslandsumsatzanteil. Im Vergleich hierzu lag die Exportquote 2009 in Deutschland bei 42,4% und in Hamburg bei 28,1%.

Bei der Industrieintensität liegt die REK-Region A 23 / B 5 mit knapp 44 Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe pro 1.000 Einwohner leicht über dem Durchschnitt von Schleswig-Holstein (rd. 43 Beschäftigte im Verarbeitenden Gewerbe pro 1.000 Einwohner). In Pinneberg liegt der Wert bei 52, gefolgt von Steinburg (45), Dithmarschen (42) und Nordfriesland mit einer stark unterdurchschnittlichen Industrieintensität von 30.

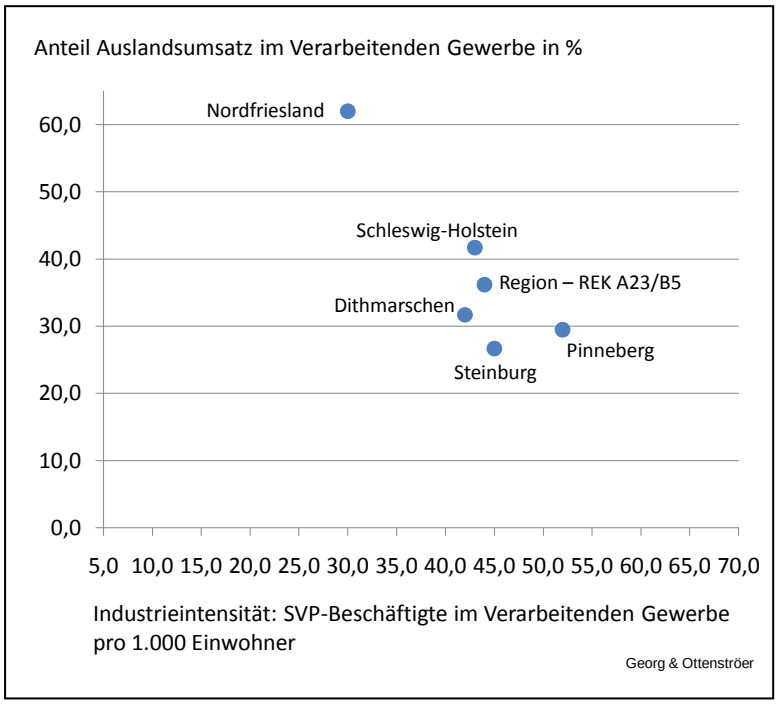
Abbildung 16: Auslandsumsatz des Verarbeitenden Gewerbes

Auslandsumsatz 2009 Verarbeitendes Gewerbe	Betriebe	Beschäftigte	Bruttoentgelte	Umsatz			
				insgesamt	Inland	Ausland	Exportquote
	Anzahl (Stand 30.09.)		1 000 Euro				%
Schleswig-Holstein	1 261	121 954	4 697 634	29 783 049	17 350 430	12 432 618	41,7
REK-Region A23/B5	343	32 273	1 296 557	10 690 497	6 818 568	3 871 930	36,2
Dithmarschen	60	5 619	226 714	3 442 349	2 352 195	1 090 154	31,7
Nordfriesland	50	4 987	165 775	2 097 169	797 284	1 299 885	62,0
Pinneberg	171	15 716	691 221	3 740 752	2 635 642	1 105 110	29,5
Steinburg	62	5 951	212 847	1 410 227	1 033 447	376 781	26,7

Quelle: Georg & Ottenströer, Statistikamt Nord 2010

Die folgende Abbildung stellt die Industriedichte und Außenhandelsverflechtung der REK-Region A 23 / B 5 graphisch im Vergleich dar.

Abb. 17: Industriedichte und Außenhandelsverflechtung



2.1.5 Gewerbeanmeldungen und Gewerbeabmeldungen

Ein Indikator für die wirtschaftliche Dynamik einer Region ist das Verhältnis aus Gewerbeanmeldungen und Gewerbeabmeldungen.

Gewerbeanmeldungen: Nachgewiesen wird die Zahl der Gewerbeanmeldungen (ohne Automatenaufsteller und Reisegewerbe). Eine Anmeldung ist abzugeben bei;

- Neuerrichtung eines Gewerbebetriebes (Neugründung und Gründung nach dem Umwandlungsgesetz)[6]
- Wiedereröffnung nach Verlegung (Zuzug)
- Übernahme eines bestehenden Betriebes (Kauf, Pacht, Erbe, Änderung der Rechtsform, Gesellschaftereintritt)

Gewerbeabmeldungen: Nachgewiesen wird die Zahl der Gewerbeabmeldungen (ohne Automatenaufsteller und Reisegewerbe). Eine Abmeldung ist abzugeben bei;

- Aufgabe eines Gewerbebetriebes (vollständige Aufgabe und Aufgabe nach Umwandlungsgesetz)[7]
- Verlegung in einen anderen Meldebezirk (Fortzug),
- Übergabe eines bestehenden Betriebes (Verkauf, Verpachtung, Erbfolge, Änderung der Rechtsform, Gesellschafteraustritt).

[6] Betriebsgründungen: Gründung eines Betriebes (Hauptniederlassung, Zweigniederlassung, unselbstständige Zweigstelle) durch eine juristische Person, eine Gesellschaft ohne Rechtspersönlichkeit (Personengesellschaft) oder eine natürliche Person. Bei einer natürlichen Person, die eine Hauptniederlassung anmeldet, ist Voraussetzung, dass sie entweder in das Handelsregister eingetragen ist oder aber eine Handwerkskarte besitzt oder mindestens einen Arbeitnehmer beschäftigt.

[7] Betriebsaufgaben: Vollständige Aufgabe eines Betriebes(Hauptniederlassung, Zweigniederlassung, unselbstständige Zweigstelle), der von einer natürlichen Person oder einer juristischen Person oder einer Gesellschaft ohne Rechtspersönlichkeit (Personengesellschaft) geführt wurde. Bei einer natürlichen Person ist Voraussetzung, dass sie ins Handelsregister eingetragen war oder zuletzt mindestens einen Arbeitnehmer beschäftigt hat.

Abb. 18: Gewerbeanmeldungen und Gewerbeabmeldungen (2009)

Gewerbestatistik	Gewerbe-anmeldung	Gewerbeanmeldungen			
		Neuerrichtungen		Zuzüge	Übernahmen
		Neuerrichtung	Betriebsgründung		
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Deutschland	864.415	722.241	153.661	75.917	66.257
Schleswig-Holstein	32.271	26.499	4.614	3.245	2.527
REK-Region A23/B5	8.890	7.330	1.300	858	702
Dithmarschen	1.569	1.401	246	70	98
Nordfriesland	2.325	2.030	389	121	174
Pinneberg	3.507	2.667	464	518	322
Steinburg	1.489	1.232	201	149	108
	Gewerbe-	Gewerbeabmeldungen			
		Aufgaben		Fortzüge	Übergaben
		Aufgaben	Betriebsaufgaben		
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Deutschland	728.318	586.713	128.868	78.709	62.896
Schleswig-Holstein	26.623	21.151	4.190	3.186	2.286
REK-Region A23/B5	7.047	5.524	1.207	875	648
Dithmarschen	975	826	179	65	84
Nordfriesland	1.500	1.222	297	123	155
Pinneberg	3.403	2.541	566	539	323
Steinburg	1.169	935	165	148	86

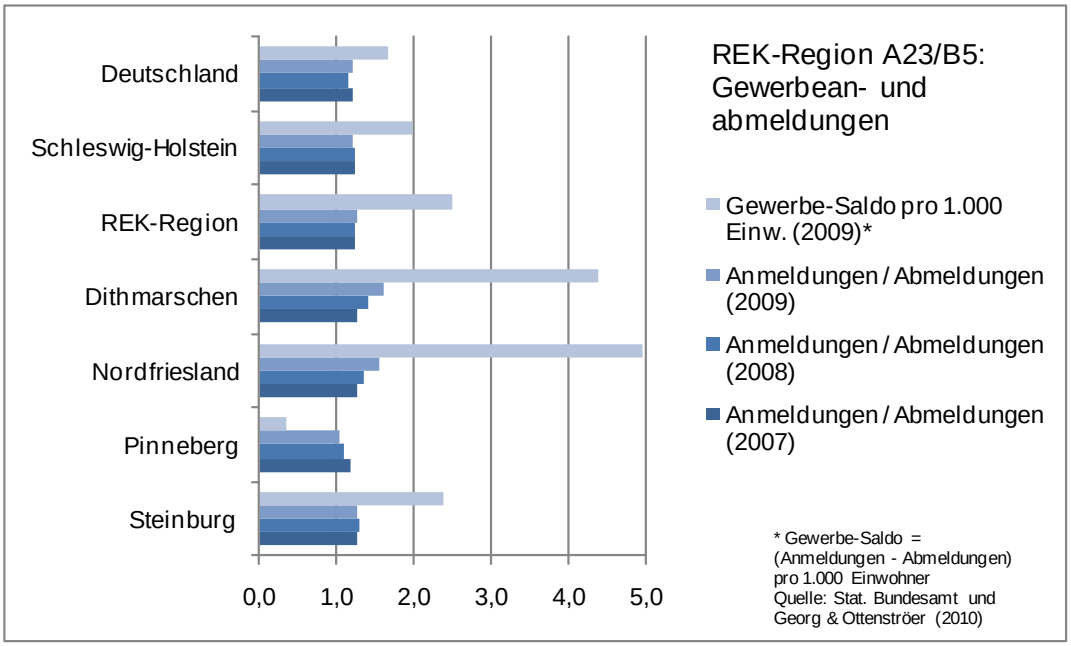
Quelle: Statistisches Bundesamt, Georg & Ottenströer (2010)

Im Jahr 2009 verzeichnete Hamburg 22.250 Gewerbeanmeldungen bei 17.240 Gewerbeabmeldungen. Somit liegt der Hamburger Quotient aus Gewerbeanmeldungen zu Gewerbeabmeldungen 2009 bei 1,29 (zum Vergleich Deutschland: 1,19 und Schleswig-Holstein: 1,21).
Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die hohen Gewerbeanmeldungen pro 1.000 Einwohner in der REK-Region A 23 / B 5 mit herausragenden Werten in Nordfriesland und Dithmarschen. Auch die Differenz aus Gewerbeanmeldungen zu Gewerbeabmeldungen pro 1.000 Einwohner stellt sich – bis auf den Kreis Pinneberg – für alle Teilregionen sehr positiv dar[8].

Ein sinngemäßes Bild zeigt sich bei der Betrachtung relativer Größen zur Gewerbeanmeldung und Gewerbeabmeldung. Der Gewerbesaldo, der die Differenz aus Gewerbeanmeldung und Gewerbeabmeldung auf 1.000 Einwohner bezieht, fällt in Nordfriesland, Dithmarschen aber auch Steinburg – im Gegensatz zum Kreis Pinneberg - deutlich überdurchschnittlich aus. Korrespondierende Ergebnisse erhält man bei der Betrachtung des Verhältnisses von Gewerbeanmeldungen zu Gewerbeabmeldungen (2007 bis 2009). Die Gesamtregion zeigt eine leicht überdurchschnittliche und in den vergangenen drei Jahren ansteigende Gründungsdynamik.

[8] Es ist darauf hinzuweisen, dass eine hohe Zahl an Gewerbeanmeldungen (auch im Verhältnis zu den Gewerbeabmeldungen) nicht allein nur als positive Gründungsdynamik interpretiert werden sollte. Bei hoher Verfügbarkeit von sozialversicherten Beschäftigungsverhältnissen ist anders als bei Regionen mit hoher Arbeitslosigkeit der Druck geringer, den „Sprung in die Selbstständigkeit“ zu unternehmen. Somit können gerade Regionen mit einem günstigen Arbeitsmarkt und geringer Arbeitslosigkeit eine geringere („erzwungene“) Gründungsdynamik aufweisen.

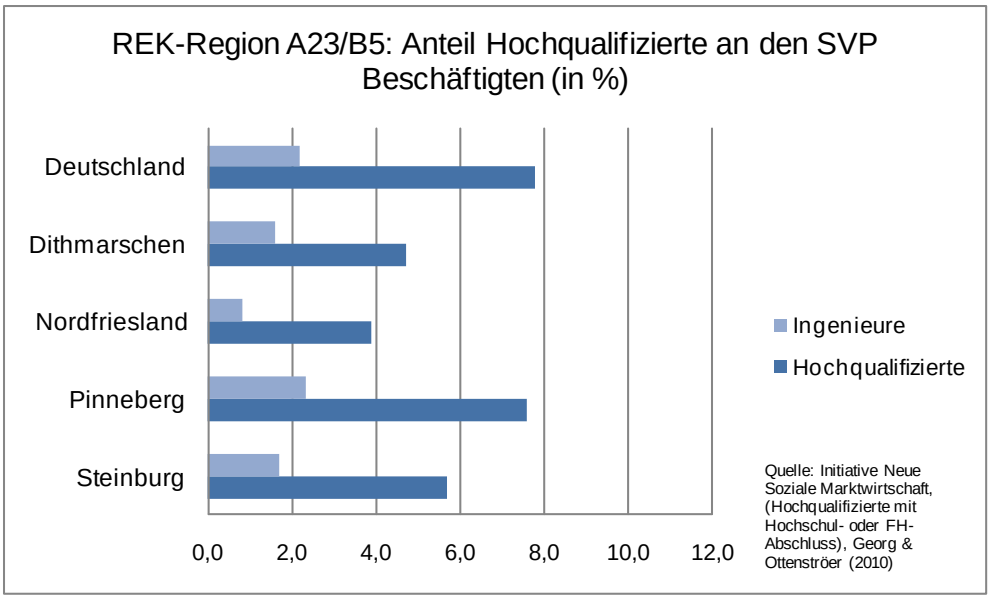
Abb. 19: Gewerbe-Saldo und Gewerbean- / Gewerbeabmeldungen (2007 bis 2009)



2.1.6 Hochqualifizierte

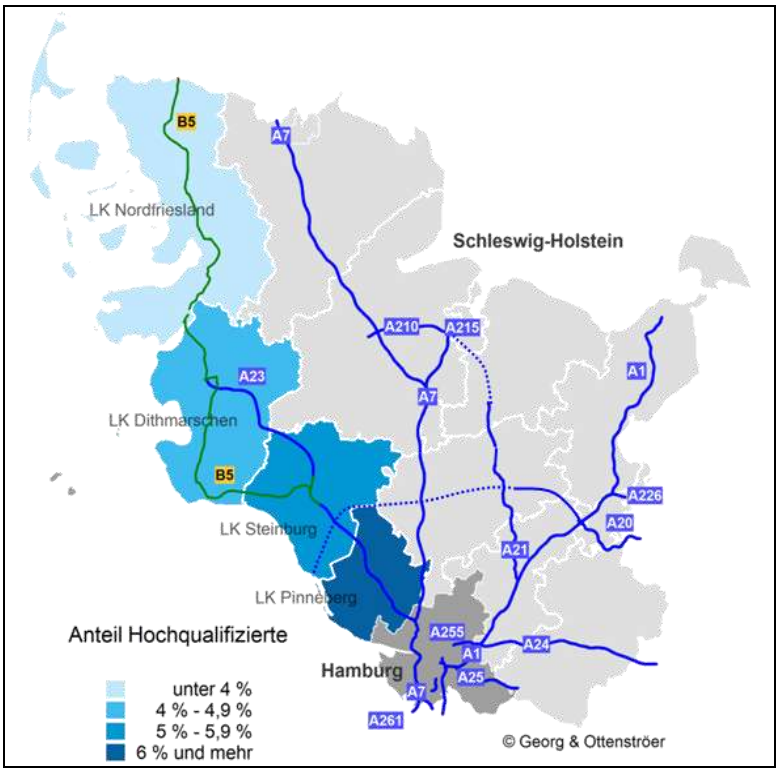
Die nachfolgende Übersicht zeigt den relativ geringen Anteil der Hochqualifizierten mit Hochschul- oder FH-Abschluss an den Gesamtbeschäftigten in der Untersuchungsregion. Nur der Kreis Pinneberg liegt mit 7,6% Hochqualifizierten und 2,3% Ingenieuren im Bereich des Bundesdurchschnitts von 7,8% Hochqualifizierten und 2,2% Ingenieuren. Im Vergleich hierzu liegt der Anteil der Hochqualifizierten in Hamburg bei 13,4%.

Abbildung 20: Anteil Hochqualifizierte und Ingenieure an den Beschäftigten



Die nachfolgende Karte verdeutlicht nochmal das Süd-Nord-Gefälle in der Region Westküste bezüglich des Anteils der Hochqualifizierten an der Gesamtbeschäftigung.

Abbildung 21: Anteil Hochqualifizierte in der REK-Region A 23 / B 5



2.1.7 Tourismus

Die nachfolgende Tabelle stellt einige Tourismuskennzahlen des gewerblichen Beherbergungsmarktes der REK-Region dar. Die Daten verdeutlichen die von Nord nach Süd stark abnehmende Tourismusintensität im Übernachtungstourismus in den vier Kreisen[9].

Abbildung 22: REK-Region A 23 / B 5 - Gewerblicher Beherbergungsmarkt

REK-Region A23/B5 Daten gewerblicher Beherbergungsmarkt (Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Betten*)									
	Betriebe 2009	Betten 2009	Ø Betriebs-größe D = 51	Ankünfte 2009	Übernachtungen 2009	ggü. Vj.	Ø Aufent-haltsdauer	Tourismus-intensität D = 4,5	Ø Betten-auslastung
	Anzahl	Anzahl		Anzahl	Anzahl	%	Tage	Übern. / Einw.	D = 32,2%
Schleswig-Holstein	4.289	177.162	41	5.065.713	21.232.637	0,8	4,2	7,5	32,8%
REK-Region	2.139	73.019	34	1.656.204	8.958.168	1,1	5,4	12,2	33,6%
Nordfriesland	1.589	55.080	35	1.145.385	7.035.936	1,1	6,1	42,3	35,0%
Dithmarschen	403	12.867	32	246.868	1.320.756	1,4	5,4	9,7	28,1%
Pinneberg	107	4.031	38	214.851	490.658	- 0,1	2,3	1,6	33,3%
Steinburg	40	1.041	26	49.100	110.818	6,6	2,3	0,8	29,2%

* Hinweis: ohne Camping- / Tagestourismus, Graubereich (Kleinbetriebe, Freizeitwohnsitze, Verw.-/Bekanntenbesuche); Betriebsgröße = Betten/Betrieb
Quelle: Statistikamt Nord, Georg & Ottenströer (2010)

Auf das Themenfeld „Tourismus“ wird an dieser Stelle nicht weiter eingegangen. Im REK-Projektverlauf wurde es u.a. im Rahmen eines Expertenworkshops vertieft und die insbesondere die Auswirkung der veränderten Straßeninfrastruktur (Ausbau A 20 und B 5) bewertet.

[9] Zusatzinformation: Hamburg verfügte 2009 über rd. 300 gewerbliche Beherbergungsbetriebe mit rd. 41.000 Betten, bei rd. 4,3 Mio. Ankünften und 8,1 Mio. Übernachtungen (Bettenauslastung: 54%)

2.2 Branchenanalyse: Regionale Wirtschaftsschwerpunkte (allgemein)

Nachfolgend erfolgt eine kurze (primär auf Datenauswertung beruhende) Analyse der Wirtschaftsschwerpunkte und Branchen mit Zukunftspotenzial in der REK-Region A 23 / B 5. Dabei werden zunächst die regional bestimmenden Schwerpunktbranchen für die Untersuchungsregion ermittelt. Als Parameter hierfür wird der Beschäftigtenanteil der Wirtschaftszweige in den jeweiligen Teilregionen herangezogen. Die fokussierte Branchenbetrachtung umfasst folgende Aspekte:

- Wirtschaftliche Schwerpunktbereiche bzw. Cluster in Schleswig-Holstein und Hamburg
- Regionale Branchenschwerpunkte (Lokationskoeffizienten)
- Branchen mit Wachstums- und Zukunftspotenzial (ohne regionale Differenzierung)
- Gesamteinschätzung einzelner Branchen in der REK-Region A 23 / B 5 (Zusammenführung der ersten drei Betrachtungsebenen)
- Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Teilregionen der REK-Region A 23 / B 5

Zielsetzung ist es, Grundlagen und Einschätzungen für wirtschaftspolitische Ziele und Strategien zu schaffen und Stärken sowie Zukunftspotenziale der REK-Region A 23 / B 5 wie auch Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Teilregionen zu erkennen. Zur Information und zum Vergleich werden Daten der Hansestadt Hamburg (und im Anhang Daten aus Niedersachsen) mitgeliefert.

2.2.1 Cluster in Schleswig-Holstein und Hamburg

Die Wirtschafts- und Forschungspolitik des Landes Schleswig-Holstein will vorhandene Stärken und Schwerpunkte schlagkräftig ausbauen. Deshalb erfolgt in Schleswig-Holstein eine Konzentration auf die Schwerpunktbereiche bzw. Cluster: Chemieindustrie, Ernährungswirtschaft, IuK und Medien, Life Science Nord / Medizintechnik, Logistik (übergreifend), Luftfahrt, Maritime Wirtschaft, Mikro- und Nanotechnologie, Tourismuswirtschaft und Erneuerbare Energien.

Auch die Hansestadt Hamburg ist der Auffassung, dass Clusterpolitik ein zeitgemäßes Instrument der Wirtschaftsförderung darstellt und verfolgt dementsprechend eine aktive Clusterpolitik. Es ist auffällig, und aufgrund der engen wirtschaftlichen Verflechtung Schleswig-Holsteins mit Hamburg auch nicht erstaunlich, dass die Clusterstrukturen der Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein sehr große Schnittmengen aufweisen. Hamburgs Cluster umfassen die Wirtschaftsbereiche Maritime Wirtschaft, Hafen und Logistik, Luftfahrt, IT und Medien, Life Science, Nanotechnologie, Erneuerbare Energien und Brennstoffzellen-Technologie sowie Außenwirtschaft/China. Erst seit 2010 ergänzte Hamburg diese Wirtschaftsschwerpunkte um die Cluster Kreativwirtschaft und Gesundheitswirtschaft[10].

In einem Eckpunktepapier aus dem Jahre 2009 der Handelskammer Hamburg und der IHK Schleswig-Holstein wurden Möglichkeiten einer gemeinsamen Clusterpolitik dargelegt[11]. Demnach lohnt sich insbesondere in den wirtschaftlichen Schwerpunkten „Maritime Wirtschaft“ und „Hafen und Logistik“ eine engere Abstimmung der Landespolitik bis hin zu einer

[10] Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Antwort des Senats auf die schriftliche kleine Anfrage des Abgeordneten Karl Schwinke (SPD) bzgl. Clusteragenturen, Clustervereine, 04.01.2011 (Drucksache 19/8264)

[11] Eckpunkte-Papier der Handelskammer Hamburg und der IHK Schleswig-Holstein zu einer gemeinsamen Clusterpolitik in Hamburg und Schleswig-Holstein (Stand: Juni 2009).

norddeutschen Clusterpolitik. In diesem Zusammenhang ist auf das trilaterale Maritime Cluster Norddeutschland der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen, das seit Anfang 2011 besteht und aus dem schleswig-holsteinischen Clustermanagement hervorging, hinzuweisen. Bei den schon länderübergreifend organisierten Clustern der Luftfahrtindustrie und den Life Sciences (Norgenta – Norddeutsche Life Science Agentur für Hamburg und Schleswig-Holstein) bedarf es noch struktureller Optimierung. Erfolgversprechende gemeinsame Ansätze bieten die Erneuerbaren Energien und die Ernährungsindustrie.

Die Clusterinitiativen in der Metropolregion Hamburg umfassen folgende Wirtschaftsbereiche: Chemieindustrie, Erneuerbare Energien, Ernährungswirtschaft, Life Sciences, Logistik, Luftfahrt, Maritime Wirtschaft und Medien / IT.

Abb. 23: Ausgewählter Branchenbesatz in Schleswig-Holstein

Quelle: mr kartographie

2.2.2 Regionale Branchenschwerpunkte (Lokationskoeffizienten)

Betrachtet wird nachfolgend der Lokationskoeffizient, der den Anteil der sozialversicherungspflichtigen (SVP) Beschäftigten (am Arbeitsort) in einer Untersuchungsregion auf den entsprechenden Anteil Deutschlands bezieht[12]. Liegt der Lokationsindex über 100, dann zeigt sich eine höhere Konzentration des jeweiligen Clusters oder Wirtschaftszweiges in der Region zum Bundesdurchschnitt. Bei Werten unter 100 ist der betrachtete Wirtschaftszweig in der Region im Vergleich zum Bundesdurchschnitt unterrepräsentiert.

Der Lokationskoeffizient ist ein erster Indikator über die (implizit) vor Ort gegebenen Branchen-Standortqualitäten, Branchen-Standortkompetenzen (und Netzwerkoptionen) sowie die vor Ort gegebene kritische Masse (z.B. für gemeinsame Branchen-Infrastrukturen wie Fortbildungsangebote, Studiengänge, Messen/Konferenzen/Foren, Errichtung clusterorientierter Gewerbeparks, gezielte Ansiedlungsinitiativen, branchenspezifische Exportförderung, Forschung und Produktentwicklung im Clusterbereich, Initiativen und Abbau von branchenspezifischen Entwicklungshemmnissen, Ansiedlung von branchenspezifischen Dienstleistern / Zulieferern etc.).

[12] Es sei darauf hingewiesen, dass die SVP Beschäftigtenzahl nicht die gesamte Beschäftigung abbildet. Beispielsweise im Landwirtschaftssektor aber auch Gastgewerbe ist von einem hohen Anteil von Selbstständigen bzw. Nicht-SVP Beschäftigten auszugehen. Jedoch wird die Zahl der SVP Beschäftigten (anders als die Gesamtbeschäftigtenzahl) statistisch eindeutig (und branchenspezifisch) erfasst.

Abb. 24: Regionale Schwerpunktbranchen der REK-Region A 23 / B 5 (Lokationskoeffizienten)

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der SH-Westküstenregion
Lokationskoeffizienzen relativ zum Bundesgebiet zum 31.12.2009

Wirtschaftsabschnitte	Deutschland			Hamburg		Schleswig-Holstein		REK Region A23/B5	
	absolut	in %	Lokation	absolut	Lokation	absolut	Lokation	absolut	Lokation
Insgesamt	**27.487.548**	**100**		**817.896**		**814.152**		**193.209**	
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	190.755	0,7	100	564	10	10.092	179	4.035	301
Bergbau, Energie- u. Wasserversorg., Entsorg.	549.234	2,0	100	11.790	72	16.912	104	6.486	168
Verarbeitendes Gewerbe	6.299.366	22,9	100	97.343	52	135.876	73	34.328	78
Baugewerbe	1.550.907	5,6	100	28.234	61	52.621	115	15.028	138
Handel; Instandhalt. u. Rep. v. Kfz	4.050.706	14,7	100	134.193	111	148.662	124	36.546	128
Verkehr und Lagerei	1.393.230	5,1	100	75.183	181	42.805	104	8.765	90
Gastgewerbe	806.830	2,9	100	28.445	118	28.780	120	8.888	157
Information und Kommunikation	823.505	3,0	100	48.153	197	16.848	69	2.431	42
Finanz- u. Versicherungs-DL	1.012.337	3,7	100	46.791	155	25.292	84	6.304	89
Wirtschaftliche Dienstleistungen	3.423.078	12,5	100	166.504	163	93.305	92	17.423	72
Öffentl. Verw., Verteidigung, Soz.-vers., Ext.Orga.	1.712.281	6,2	100	40.806	80	60.557	119	16.329	136
Erziehung und Unterricht	1.120.500	4,1	100	24.692	74	26.948	81	5.219	66
Gesundheits- und Sozialwesen	3.456.843	12,6	100	80.525	78	119.983	117	22.479	93
sonst. Dienstleistungen, Private Haushalte	1.094.582	4,0	100	34.579	106	35.366	109	8.918	116

Wirtschaftsabschnitte	Dithmarschen		Nordfriesland		Pinneberg		Steinburg	
	absolut	Lokation	absolut	Lokation	absolut	Lokation	absolut	Lokation
Insgesamt	**34.029**		**47.489**		**78.521**		**33.170**	
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	859	364	876	266	1.632	299	668	290
Bergbau, Energie- u. Wasserversorg., Entsorg.	611	90	2.097	221	2.640	168	1.138	172
Verarbeitendes Gewerbe	6.314	81	3.442	32	17.525	97	7.047	93
Baugewerbe	3.053	159	4.325	161	5.152	116	2.498	133
Handel; Instandhalt. u. Rep. v. Kfz	5.448	109	8.931	128	17.040	147	5.127	105
Verkehr und Lagerei	2.140	124	1.883	78	3.609	91	1.133	67
Gastgewerbe	1.202	120	4.908	352	2.098	91	680	70
Information und Kommunikation	288	28	205	14	1.660	71	278	28
Finanz- u. Versicherungs-DL	767	61	1.209	69	2.868	99	1.460	120
Wirtschaftliche Dienstleistungen	2.807	66	3.775	64	7.081	72	3.760	91
Öffentl. Verw., Verteidigung, Soz.-vers., Ext.Orga.	2.700	127	5.464	185	5.393	110	2.772	134
Erziehung und Unterricht	947	68	1.601	83	2.080	65	591	44
Gesundheits- und Sozialwesen	4.953	116	6.962	117	6.491	66	4.073	98
sonst. Dienstleistungen, Private Haushalte	1.935	143	1.800	95	3.246	104	1.937	147

Lokationskoeffizienten

> 130	**< 60**
> 160	**< 40**
> 190	**< 20**

SVP-Beschäftigte am Arbeitsort 2009/2010 nach Klassifikation der Wirtschaftszweige WZ08
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; Georg & Ottenströer 2010

2.2.3 Branchen mit Wachstums- und Zukunftspotenzial

Im Folgenden wird die Relevanz verschiedener Branchen für die aktuelle und zukünftige Entwicklung der REK-Region A 23 / B 5 eingeschätzt. Aus Gründen der Datenverfügbarkeit (Zeitreihenbetrachtung, Statistikumstellung, Vermeidung Datenlücken etc.) wird die Branchenabgrenzung auf WZ03-Ebene (2-Steller, bis 2008) durchgeführt.

Nachfolgend werden dafür zunächst die Bewertungen eines (regionsunabhängigen) Rankings der Branchen mit den besten Zukunftsaussichten (Zukunftsbranchen) dargestellt. Die branchenspezifischen Bewertungen basieren auf eigenen Einschätzungen und einer Analyse des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln, 2009 (IW Consult, 2009: „Deutschlands Zukunftsbranchen“). Der Schwerpunkte der IW-Untersuchung lag hierbei auf den Entwicklungsmöglichkeiten der jeweiligen Märkte und auf dem Innovationsverhalten innerhalb der Branchen.

Unterteilt wurden die Bewertungsparameter und Branchenindikatoren in folgende drei Bewertungsbereiche:

- Makroökonomische Performance (Entwicklung der Beschäftigung und Wertschöpfung)
- Analyse der Wachstumstreiber (z.B. Nachfrage, Investitionen, Innovationen)
- Qualitative Analyse auf Basis von Expertenbefragungen

Die nachfolgende Übersicht umfasst eine übergeordnete Einschätzung der Wachstums- und Zukunftsfähigkeit einzelner Branchen (0 bis +++). Die Bewertung ist regionsunabhängig und betrachtet keine erfolgversprechenden Sub-Branchen, Unternehmensgruppen o.ä. und ist deshalb nur für eine übergeordnete Einschätzung der Zukunftsaussichten einzelner größerer Wirtschaftsbereiche geeignet. Neben der Einschätzung der Zukunftschancen einzelner Wirtschaftsbereiche werden auch nachrichtliche Daten zu ausgewählten Performance-Indikatoren und Wachstumstreibern dargestellt.

Abb. 25: Zukunftschancen verschiedener Branchen (regionsunabhängig)

Zukunftschancen und -potenziale verschiedener Branchen (ohne regionalspezifische Betrachtung)
Darstellung ausgewählter makroökonomischer Performance-Indikatoren und Wachstumstreiber - Angaben in Prozent oder

Wirtschaftsabschnitte / ausgewählte Wirtschaftsabteilungen	Zukunftsbranche Gesamtein-einschätzung	Beschäftigung Δ 2003/2008	Brutto-Wertschöpfung Δ 2003/2008	Nachfrage-wandel Δ 2003/2008	Exportquote 2008	Investitions-quote 2008	Wachstum Kapitalstock Δ 2003/2008	Akademiker-quote 2008	Umsatzrendite 2007
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	0	-0,3	9,9	7,7	8,6	31,6	5,4	3,9	2,2
Bergbau/Mineralöl	+	-3,3	29,7	23,1	24,1	51,8	-10,0	9,2	1,1
Verarbeitendes Gewerbe	++								
Ernährungsindustrie	0	-5,0	3,7	6,8	19,7	11,1	-4,1	2,7	2,2
Textil, Bekleidung, Leder	0	-24,9	-4,5	3,7	47,6	11,4	-14,5	4,9	4,8
Holzwaren	0	-7,9	27,5	18,3	21,9	15,0	-3,4	2,6	1,0
Papierindustrie	0	-7,8	8,9	7,9	45,3	18,0	1,1	5,1	1,8
Druck, Verlag	0	-10,4	14,4	5,3	22,0	18,7	-9,7	11,5	1,5
Chemieindustrie	++	-4,2	28,1	8,1	42,7	15,6	1,9	15,6	6,7
Pharma	+++	8,48	21,4	6,1	50,8	20,7	-8,3	20,9	2,3
Gummi, Kunststoffe	++	-0,9	15,4	8,5	43,2	13,8	3,4	5,7	1,8
Glas, Keramik	+	-10,6	14,8	13,9	25,3	12,6	-9,5	6,0	1,8
Metallerzeugung	+	1,2	28,0	0,0	36,5	12,3	5,9	5,8	3,9
Metallwaren	+	6,3	31,2	8,2	25,7	12,3	-1,1	4,5	3,1
Maschinenbau	+++	5,0	24,3	6,3	54,7	9,3	-2,9	11,2	4,4
Büromaschinen	+	-22,4	-27,0	14,1	40,7	15,6	-20,1	26,0	3,4
Elektroindustrie	++	-1,4	29,3	6,2	37,7	9,7	-4,9	16,8	2,7
MMStR-Technik/Optik	+++	1,7	25,5	8,2	57,5	7,2	2,2	15,5	4,8
Automobil-Industrie	++	2,3	20,1	2,3	50,7	15,1	9,9	13,7	2,3
Sonstiger Fahrzeugbau	++	9,4	49,2	3,2	50,9	10,4	4,9	19,2	2,7
Möbel, Schmuck, Spielwaren	0	-11,9	14,2	5,7	30,1	10,3	-6,3	3,7	2,5
Versorgung	++	5,4	36,9	38,6	8,1	29,1	7,0	16,1	2,3
Baugewerbe	0	-12,1	9,7	28,0	0,0	5,2	-9,4	3,3	2,2
Einzelhandel	0	-0,9	6,3	9,7	10,0	9,1	9,5	2,6	1,0
Gastgewerbe	++	3,9	14,8	12,8	2,1	7,9	5,1	1,0	2,0
Logistik	++	6,9	23,2	28,4	19,8	22,3	12,2	5,2	1,9
Nachrichten	+	5,0	4,7	24,0	3,4	18,2	-9,5	5,3	3,5
Finanz- u. Versicherungs-DL	0	-7,5	5,6	2,8	3,1	7,2	8,8	12,0	0,3
Grundstücke/Wohnungen	++	19,5	12,3	8,5	0,3	59,5	17,0	9,9	5,0
Wirtschaftliche Dienstleistungen	++	24,2	16,1	5,2	8,6	30,4	22,7	15,3	4,2
Gesundheits- und Sozialwesen	++	6,5	10,1	16,7	0,0	15,8	15,8	10,7	1,5
Erziehung und Unterricht	+	-0,4	7,9	20,7	0,0	9,3	11,8	31,2	2,7
Entsorgung, Umweltdienste	+	-5,6	12,3	-0,6	0,0	67,0	14,5	5,6	5,0
Sonstige Dienstleistungen	0	-1,6	7,5	9,2	0,2	15,0	11,2	13,7	1,6

Einschätzung Zukunfts- & Wachstumspotenziale einzelner Branchen von Georg & Ottenströer in Anlehnung an "Deutschlands Zukunftsbranchen" des Instituts der deutsche Wirtschaft, Köln (2009)
Zukunftsbranchen (ohne Betrachtung spezifischer regionaler Stärken und Teilbranchen); nachrichtliche Darstellung ausgewählter makroökonomischer Performance-Indikatoren und Wachstumstreiber
Quellen: Beschäftigung (BA Statistik), Bruttowertschöpfung, Nachfragewandel (-> Produktionswachstum), Exportquote, Investitionsquote, Kapitalstock (IW Consult Köln 2009 nach StaBu/INFORGE)
Investitionsquote, Wachstum Kapitalstock, Akademikerquote (mit Hochschulabschluss), Umsatzrendite (IW Consult 2009, StaBu/INFORGE, Bureaus van Dijk), Branchenatlas 2009, Georg & Ottenströer

Zukunfts- & Wachstumspotenzial

0	neutrale Zukunfts- & Wachstumschancen
+	vorhandene Zukunfts- & Wachstumschancen
++	gute Zukunfts- & Wachstumschancen
+++	sehr gute Zukunfts- & Wachstumschancen

2.2.4 Gesamteinschätzung einzelner Branchen in der REK-Region

Methodische Vorbemerkungen
Auf Basis der vorangegangenen Kapitel können auch Branchen mit guten Entwicklungschancen (mögliche Zielbranchen) für die REK-Region A 23 / B 5 und die Teilregionen (Kreise) anhand eines vereinfachenden Modells mit drei Kriterien identifiziert werden. Diese drei Kriterien sind:

- Zukunftsbranchen: Die Einordnung als Zukunftsbranche (siehe oben) umfasst die vergangene Wachstumsdynamik der jeweiligen Branche und weitere makroökonomische Indikatoren und Wachstumstreiber
- Quantitative Relevanz (Beschäftigungspotenziale): Dieses Kriterium umfasst die grundsätzlichen Beschäftigungsmöglichkeiten (z.B. ist eine „Branche, die auf Bundesebene bereits unter 50.000 Beschäftigte hat, ceteris paribus weniger als Zielbranche geeignet, als eine Branche mit über drei Millionen Beschäftigten“)
- Lokationskoeffizient: umfasst implizit die lokalen Branchen-Standortqualitäten / Standortkompetenzen (ggf. Netzwerke) und regionale kritische Masse

Die kurz- bis mittelfristigen Veränderungen der Beschäftigtenzahlen auf kleinräumiger Ebene werden aufgrund unternehmensspezifischer Entscheidungen nicht als relevantes Branchen-Bewertungskriterium herangezogen.

Die Branchenabgrenzung erfolgt anhand der verfügbaren Daten zu den regionalen SVP-Beschäftigten in den verschiedenen Wirtschaftszweigen (überwiegend verwendete statistische Gliederung nach WZ08, Arbeitsortprinzip, Stichtag: 31.12.2009). Die verschlechterte Datenverfügbarkeit durch die Statistikumstellung WZ03 auf WZ08 reduziert die Möglichkeiten der Datenauswertung insbesondere auf Kreisebene (z.B. Maritime Wirtschaft nicht mehr sinnvoll darstellbar)[13]. Aus diesem Grund wurde auch zur Vermeidung von Datenlücken auf Kreisebene in einzelnen Wirtschaftsabteilungen des Verarbeitenden Gewerbes auf etwas ältere Daten nach WZ03 (Datenstand 2008) zurückgegriffen.

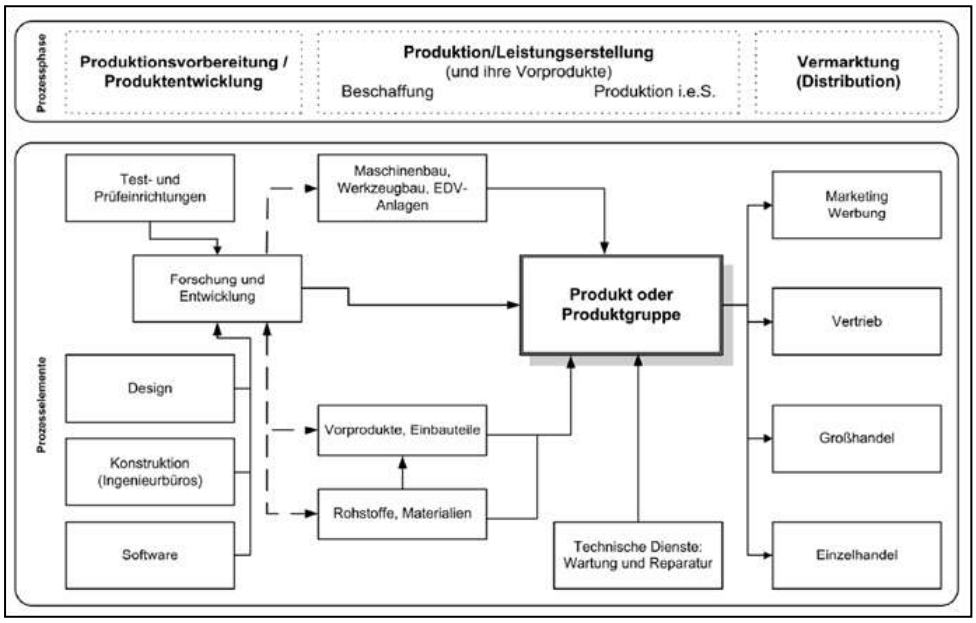
Die Branchen „Landwirtschaft“, „Baugewerbe“, „Handel“, „Öffentliche Verwaltung“ und „Erziehung und Unterricht“ sind eher als Basis- oder Versorgungsbranchen und nur begrenzt als wirtschaftspolitische Zielbranchen (ggf. projektbezogen steuerbar bei z.B. Shopping-Destination) eingestuft.

Landesebene Schleswig-Holstein
Es zeigt sich bei der nachfolgenden Einstufung als Branche mit guten Entwicklungschancen (mögliche Zielbranchen) eine relativ hohe Übereinstimmung mit der Clusterpolitik des Landes Schleswig-Holstein (auch wenn die hierbei angewendeten (verfügbaren) Daten zu den SVP-Beschäftigten bei regionaler Betrachtung keinen exakten Zuschnitt auf die Clusterabgrenzungen erlauben). Es ist jedoch ggf. in einer getrennten Untersuchung zu hinterfragen, ob nicht auch dem Gesundheits- und Sozialwesen ein noch höheres clusterpolitisches Gewicht zufallen sollte (gerade auch vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklungen und den Stärken des Landes Schleswig-Holstein in diesem Bereich). Hier sind die Schnittmengen mit anderen Branchen (z.B. Gesundheitstourismus und Life Sciences mit Medizintechnik und Biotechnologie/Pharma) zu nutzen. Ähnliches gilt für den Bereich der wirtschaftlichen (unternehmensnahen) Dienstleistungen mit räumlicher Konzentration auf die Wissenschaftsstandorte und Oberzentren Kiel, Flensburg und Neumüns-

[13] Insb. auf Kreisebene sind aufgrund des Datenschutzes keine Angaben zu SVP Beschäftigten auf kleingliedriger Branchenebene erhältlich

ter. Auch wenn die Industrie eine bestimmende (Nukleus-)Funktion für Dienstleistungen einnimmt, ist der Trend zur zunehmenden Verknüpfung von Industrie und Dienstleistung zur Verlängerung und Komplettierung von Wertschöpfungsketten aktiv zu unterstützen (z.B. ein strategisches Ansiedlungsmanagement und/oder durch Inkubator- oder Gründerzentren).

Abb. 26: Zusammenhänge und Wertschöpfungskette in der Produktionswirtschaft



Quelle: Beckord, Universität Chemnitz

REK-Region A 23 / B 5

Es zeigt sich, dass die REK-Region A 23 / B 5 durch einen eher „industrialisierten“ Süden und einen „touristischen“ Norden unterteilt ist. So ist das Verarbeitende Gewerbe in den Kreisen Pinneberg, Steinburg und Dithmarschen (Dithmarschen aufgrund der Chemie-/Mineralölbranche) mit einem Beschäftigungsanteil oberhalb des Landesdurchschnitts vertreten. Im Gastgewerbe erreichen insbesondere Nordfriesland aber auch Dithmarschen überdurchschnittliche Beschäftigungsanteile. Die Landwirtschaft, die Energieversorgung und Entsorgungswirtschaft, die Ernährungswirtschaft, das Papier-/Verlag- und Druckgewerbe, die Chemie- und Mineralölbranche, das Baugewerbe, der Handel sowie Teilbereiche des Verkehrssektors (Landverkehr) und des Gesundheits- und Sozialwesens sind Stärken in der REK-Region A 23 / B 5. Die meisten anderen Bereiche des Verarbeitenden Gewerbes, die Informations- und Telekommunikationsbranche, die Logistik (Lagerei, Verkehrs-Dienstleistungen, KEP-Dienste), die Informations- und Telekommunikationsbranche, die Finanz-, Versicherungs- und wirtschaftliche Dienstleistungen sowie der Bereich Erziehung und Unterricht sind überwiegend unterproportional in der REK-Region A 23 / B 5 vertreten.

Die Stärken der REK-Teilregionen liegen u.a. in den Clustern des Landes Schleswig-Holstein (z.B. Gastgewerbe, Erneuerbare Energien, Chemie/Mineralöl, Mikro- und Nanotechnologie). Jedoch sind die Branchenschwerpunkte (Lokationskoeffizienten), wie die Abbildung auf der Folgeseite zeigt, recht heterogen auf die vier Kreise der Untersuchungsregion verteilt:

Nachfolgend Abb. 27: Gesamt-Branchenbewertung REK-Region A 23 / B 5 und Teilregionen

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

GEORG & OTTENSTRÖER
Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie

INSTITUT RAUM & ENERGIE

Zusammenfassende Branchenbewertung der REK-Region A23/B5 (Zukunftsbranche + Quantitative Relevanz + Lokation + Cluster)

Wirtschaftsabschnitte / ausgewählte Wirtschaftsabteilungen	Zukunfts-branche unspezifisch	Quantitative Relevanz	Deutschland			Hamburg		Schleswig-Holstein		Ziel-Branche Punkte	REK Region A23/B5		Ziel-Branche Punkte	Dithmarschen		Ziel-Branche Punkte	Nordfriesland		Ziel-Branche Punkte	Pinneberg		Ziel-Branche Punkte	Steinburg		Ziel-Branche Punkte
			absolut	in %	Lok.	absolut	Lok.	absolut	Lok.		absolut	Lok.		absolut	Lok.		absolut	Lok.		absolut	Lok.		absolut	Lok.	
Insgesamt			**27.487.548**	**100**		**817.896**		**814.152**			**193.209**			**34.029**			**47.489**			**78.521**			**33.170**		
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	0	0	190.755	0,7	100	564	10	10.092	179	4	4.035	301	6	859	364	6	876	266	6	1.632	299	6	668	290	6
Bergbau, Energie- u. Wasserversorg., Entsorg.	2	2	549.234	2,0	100	11.790	72	16.912	104	4	6.486	168	8	611	90	4	2.097	221	10	2.640	168	8	1.138	172	8
Verarbeitendes Gewerbe	4	4	6.299.366	22,9	100	97.343	52	135.876	73	8	34.328	78	8	6.314	81	8	3.442	32	4	17.525	97	8	7.047	93	8
davon Nahrungs- & Futtermittel (o. Getränke/Tabak)	0	2	575.688	2,1	100	7.120	42	20.249	119	2	5.389	133	4	1.353	190	8	659	66	2	2.616	159	4	761	110	2
davon Herst. Metallerzeugnisse (o. Metallerzeugung)	2	2	735.344	2,7	100	3.780	17	11.362	52	2	3.607	70	4	439	48	2	550	43	2	1.879	89	4	739	83	4
davon MMStR-Technik/Optik	6	1	403.301	1,5	100	10.759	90	10.750	90	7	k.A.	k.A.	7	*			*			2.212	192	13	381	78	7
davon Maschinenbau	6	2	954.774	3,5	100	12.783	45	22.055	78	8	3.663	55	6	348	29	4	245	15	2	1.568	57	6	1.502	130	10
*davon Textil, Bekleidung, Leder**	0	0	146.159	0,5	100	497	11	1.666	39	-4	229	22	-4	27	15	-6	8	3	-6	175	42	-2	19	11	-6
*davon Holzgewerbe**	0	0	136.368	0,5	100	276	2	2.001	51	-2	758	79	0	245	143	2	82	34	-4	171	44	-2	260	160	2
*davon Papier, Verlag, Druck**	0	1	442.123	1,6	100	14.651	111	15.209	119	1	4.079	131	3	682	123	1	646	84	1	1.595	128	1	1.156	220	7
*davon Chemie, Pharma, Mineralöl**	6	1	479.862	1,7	100	13.194	92	14.342	103	7	5.808	172	11	2.321	386	13	-			2.722	201	13	765	134	9
*davon Gummi, Kunststoffe**	4	1	384.616	1,4	100	3.160	28	6.240	56	3	1.467	54	3	62	13	-1	85	13	-1	1.222	112	5	98	21	1
*davon Glas, Keramik**	2	1	205.683	0,7	100	1.153	19	4.352	73	3	729	50	1	122	47	1	34	9	-3	212	36	-1	361	148	5
*davon Büromaschinen**	2	0	38.469	0,1	100	112	10	441	40	0	k.A.	k.A.		*			*			*		2	*		2
*davon Geräte d. Elektrizitätserzeugung**	4	1	403.410	1,5	100	990	8	3.563	31	1	883	31	1	*			78	11	-1	659	58	3	146	30	1
*davon Automobil-Industrie, Fahrzeugbau**	4	2	888.185	3,2	100	26.918	102	12.483	49	4	2.428	39	2	13	1	0	101	7	0	2.137	85	6	177	17	0
*davon Möbel, Schmuck, Spielwaren**	0	0	197.088	0,7	100	2.896	49	3.897	68	0	962	69	0	88	36	-4	326	95	0	473	85	0	75	32	-4
Baugewerbe	0	3	1.550.907	5,6	100	28.234	61	52.621	115		15.028	138		3.053	159		4.325	161		5.152	116		2.498	133	
Handel; Instandhalt. u. Rep. v. Kfz	0	4	4.050.706	14,7	100	134.193	111	148.662	124	4	36.546	128	4	5.448	109	4	8.931	128	4	17.040	147	6	5.127	105	4
davon Handel m. Kfz; Instdhalt. u. Rep. v. Kfz		2	597.427	2,2	100	12.853	72	20.556	116		4.996	119		986	133		1.075	104		2.195	129		740	103	
davon Großhandel		3	1.325.675	4,8	100	57.961	147	46.468	118		10.285	110		525	32		1.536	67		6.812	180		1.412	88	
davon Einzelhandel		3	2.127.604	7,7	100	63.379	100	81.638	130		21.265	142		3.937	149		6.320	172		8.033	132		2.975	116	
Verkehr und Lagerei	4	3	1.393.230	5,1	100	75.183	181	42.805	104	7	8.765	90	7	2.140	124	7	1.883	78	7	3.609	91	7	1.133	67	7
davon Landverkehr u. Transp.i.Rohrfernleitungen		1	468.712	1,7	100	16.412	118	16.798	121		4.208	128		905	156		954	118		1.731	129		618	109	
davon Lagerei u. Erbr. v. sonst. DL f.d. Verkehr		2	631.653	2,3	100	39.449	210	17.039	91		2.680	60		1.083	138		321	29		1.103	61		173	23	
davon Post-, Kurier- und Expressdienste		1	210.076	0,8	100	6.620	106	6.294	101		1.083	73		128	49		272	75		683	114		*		
Gastgewerbe	4	2	806.830	2,9	100	28.445	118	28.780	120	6	8.888	157	8	1.202	120	6	4.908	352	12	2.098	91	6	680	70	6
Information und Kommunikation	4	2	823.505	3,0	100	48.153	197	16.848	69	6	2.431	42	4	288	28	2	205	14	0	1.660	71	6	278	28	2
davon Telekommunikation		0	84.516	0,3	100	2.477	98	3.481	139		1.019	172		101	97		57	39		861	357		*		
davon DL der Informationstechnologie		1	454.331	1,7	100	23.053	171	8.042	60		640	20		43	8		41	5		429	33		127	23	
Finanz- u. Versicherungs-DL	0	3	1.012.337	3,7	100	46.791	155	25.292	84	3	6.304	89	3	767	61	3	1.209	69	3	2.868	99	3	1.460	120	3
Wirtschaftliche Dienstleistungen	4	4	3.423.078	12,5	100	166.504	163	93.305	92	8	17.423	72	8	2.807	66	8	3.775	64	8	7.081	72	8	3.760	91	8
davon Arbeitnehmerüberlassung			553.017	2,0	100	24.824	151	11.844	72		k.A.	k.A.		292	43		*			1.068	68		377	56	
Öffentl. Verw., Verteidigung, Soz.-vers., Ext.Orga.	0	3	1.712.281	6,2	100	40.806	80	60.557	119		16.329	136		2.700	127		5.464	185		5.393	110		2.772	134	
Erziehung und Unterricht	2	3	1.120.500	4,1	100	24.692	74	26.948	81		5.219	66		947	68		1.601	83		2.080	65		591	44	
Gesundheits- und Sozialwesen	4	4	3.456.843	12,6	100	80.525	78	119.983	117	8	22.479	93	8	4.953	116	8	6.962	117	8	6.491	66	8	4.073	98	8
davon Gesundheitswesen		3	2.051.049	7,5	100	50.077	82	66.414	109		11.572	80		2.440	96		4.488	127		2.682	46		1.962	79	
davon Heime (ohne Erholungs- und Ferienheime)		2	832.656	3,0	100	16.087	65	37.063	150		7.978	136		1.919	186		1.905	132		2.636	111		1.518	151	
davon Sozialwesen (ohne Heime)		2	573.138	2,1	100	14.361	84	16.506	97		2.929	73		594	84		569	57		1.173	72		593	86	
sonst. Dienstleistungen, Private Haushalte	0	3	1.094.582	4,0	100	34.579	106	35.366	109	3	8.918	116	3	1.935	143	5	1.800	95	3	3.246	104	3	1.937	147	5

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2009/2010 nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige WZ08; mit * gekennzeichnete Wirtschaftsabschnitte wegen eingeschränkter Datenverfügbarkeit mit 2008er Daten nach WZ03
Zukunftsbranchen (ohne Betrachtung spezifischer regionaler Voraussetzungen und Teilbranchen): gemäß "Zukunftsbranchenatlas 2009", Georg & Ottenströer sowie "Deutschlands Zukunftsbranchen", Instituts der deutschen Wirtschaft Köln, 2009
Summenbildung der REK-Region A23/B5 wird auch bei fehlenden Angaben einer Teilregion durchgeführt (da i.d.R. geringe Signifikanz); Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; Georg & Ottenströer 2010

Lokationskoeffizienten

> 130 (Pkt. = 2)	< 60 (Pkt. = - 2)
> 160 (Pkt. = 4)	< 40 (Pkt. = -4)
> 190 (Pkt. = 6)	< 20 (Pkt. = -6)

Zukunfts- & Wachstumspotenzial

0	neutrale Zukunfts- & Wachstumschancen	Pkt. = 0
+	vorhandene Zukunfts- & Wachstumschancen	Pkt. = 2
++	gute Zukunfts- & Wachstumschancen	Pkt. = 4
+++	sehr gute Zukunfts- & Wachstumschancen	Pkt. = 6

Quantitative Relevanz (Deutschlandebene)

< 200.000 SVP-Beschäftigte	0	Pkt. = 0
< 500.000 SVP Beschäftigte	+	Pkt. = 1
< 1.000.000 SVP-Beschäftigte	++	Pkt. = 2
< 3.000.000 SVP Beschäftigte	+++	Pkt. = 3
> 3.000.000 SVP-Beschäftigte	++++	Pkt. = 4

Min = -6 Pkte. bis Max. = 16 Pkte. / ø = 5 Pkt.

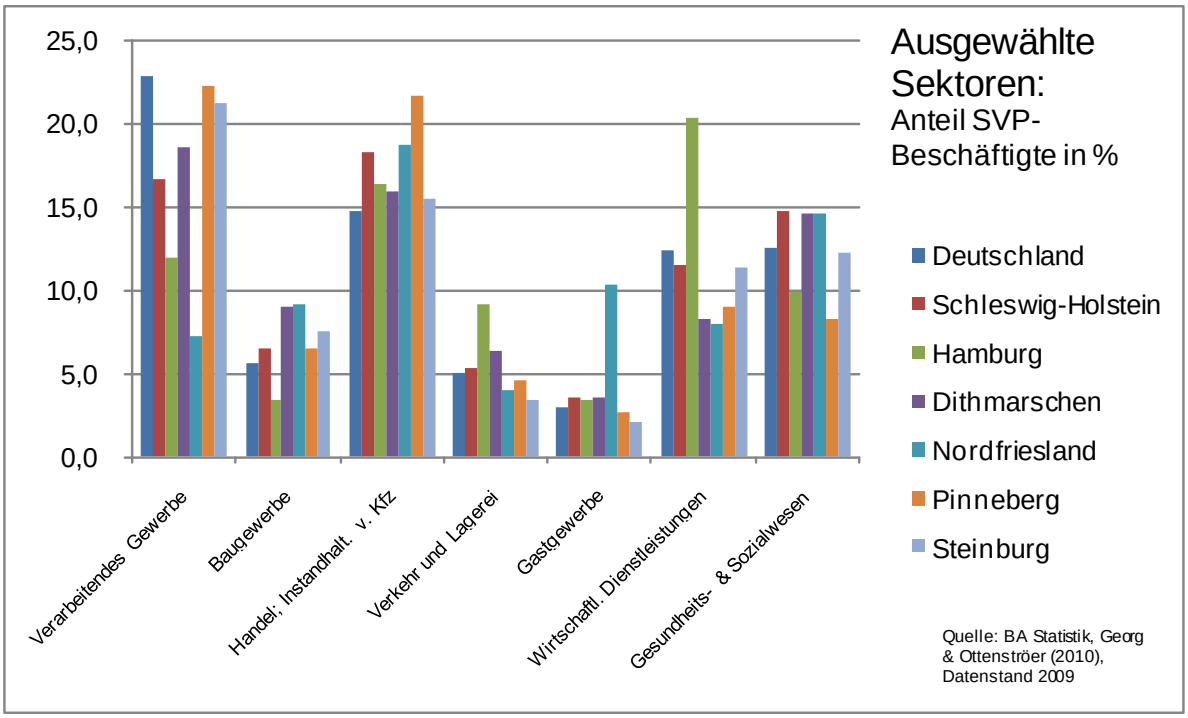
Zielbranche Priorität 1 = > 8 Pkte.	Zielbranche Priorität 3 = 7 Pkte.
Zielbranche Priorität 2 = 8 Pkte.	Zielbranche Priorität 4 = 6 Pkte.

Cluster Schleswig-Holstein: zzgl. Luftfahrt, Maritime Wirtschaft, Mikro-/Nanotechnologie, Erneuerbare Energien

2.2.5 Vergleichende Branchenbetrachtung der Teilregionen

Die beiden nachfolgenden Balkendiagramme sollen nochmals die relativen Branchenschwerpunkte der Teilregionen verdeutlichen[14]. Es zeigen sich Beschäftigungsschwerpunkte im Verarbeitenden Gewerbe in den Kreisen Pinneberg und Steinburg. Im Baugewerbe und im Handel verfügen alle Teilregionen der REK-Region über hohe Beschäftigungsanteile. Im Bereich Verkehr und Logistik ist insbesondere Dithmarschen stark. Im Gastgewerbe ragt Nordfriesland heraus. Bei den wirtschaftlichen Dienstleistungen verfügen alle Teilregionen des Untersuchungsraums über geringe Beschäftigungsanteile. Im Gesundheits- und Sozialwesen sind die touristischen Kreise Nordfriesland und Dithmarschen beschäftigungsstark.

Abb. 28: Sektorale Beschäftigtenanteile REK-Region A 23 / B 5 2009 (in %)



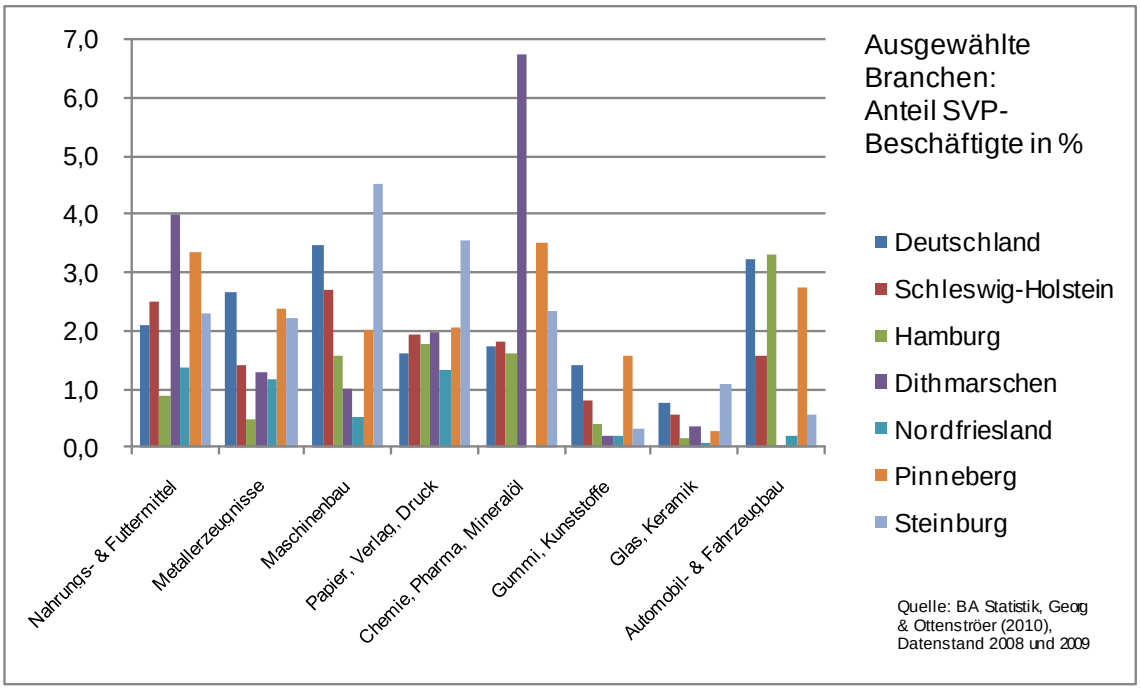
[14] Ausgewählte wichtige Unternehmen und Arbeitgeber in der REK-Region (Auswahl):
Autoliv B.V. + Co. KG Elmshorn (PKW-Sicherheitssysteme), Bayer MaterialScience AG Brunsbüttel, Clausen & Bosse GmbH / Chevrillon Philippe Industrie Leck (Druckerei), comdirect bank AG Quickborn, Deutsche Bahn AG Berlin, Deutsche Post AG Bonn, Deutsche Telekom AG Bonn, E.ON Hanse AG Quickborn, ESW GmbH Wedel, Harry-Brot GmbH Schenefeld, Itzehoer Versicherungen Itzehoe, Klarsicht GmbH Itzehoe, Klinikum Nordfriesland gGmbH Husum, Nordmark Arzneimittel GmbH & Co. KG Uetersen, Nord-Ostsee Sparkasse Schleswig / Husum / Flensburg, Pinneberger Verkehrsgesellschaft mbH Schenefeld, Regio Kliniken GmbH Uetersen, Sasol Germany GmbH Werk Brunsbüttel, Schneider Versand Wedel, Sparkasse Westholstein Itzehoe, Sterling SIHI GmbH Itzehoe, Vestas Deutschland GmbH Husum, Peter Kölln Elmshorn (Ernährungswirtschaft), Döllinghareico Elmshorn (Wurstwaren), Kraft Foods Elmshorn, Teppich Kibek Elmshorn, Tamoil und PKN Orlen Elmshorn (Petrochemie), Stora Enso Uetersen (Papier), VossChemie GmbH Uetersen, Spar Handelsgesellschaft/Edeka Zentrale AG Schenefeld, AstraZeneca Wedel (Pharma), Klinikum Itzehoe, Steinbeis Temming Papier Glückstadt, Yara Brunsbüttel (Chemie), E.ON Kernkraft Brokdorf, Gruner & Jahr Itzehoe (Druck), Holcim AG (Zementherstellung), Wilkens Farben Glücksstadt, Sterling Fluid Systems Itzehoe (Pumpensysteme), Arzneimittelhersteller Pohl-Boskamp in Hohenlockstedt, Rusch Itzehoe (Nahrungs- / Genussmittel), Rekord in Dägeling (Fenster und Türenhersteller), Mikrosystemtechnik und High-Tech Itzehoe (z.B. VISHAY (Mikrochips), Solid Energy („Grüne Batterie“), Condias (Diamantelektroden), Nippon Antenna (Kfz-Antennen-Entwicklung), Prokon (Planung und Entwicklung von Windenergieanlagen), Chemische Fabrik Brunsbüttel, weitere Unternehmen ChemCoastPark Brunsbüttel (Holcim (Baustoffe), Lanxess Chemicals, Nordsee Gas Terminal, NovusEnergy, RWE Dea (Erdölförderung), SAVA Sonderabfallverbrennungsanlagen GmbH , TOTAL Bitumen, Yara (Chemie / Mineralöl), Vesta Biofuels), Erdölraffinerie Hemmingstedt, Druckerei Evers Meldorf, Beyschlag Maschinenbau Nörderwöhrden, Westküstenklinikum in Heide und Brunsbüttel, Aldra in Meldorf (Fenster, Türen etc.), Dithmarscher Brauerei in Marne

Bei einer Betrachtung ausgewählter Wirtschaftsabteilungen des Verarbeitenden Gewerbes ergibt sich folgendes Bild:

In der REK-Region A 23 / B 5 wird die höchste absolute SVP Beschäftigung im Verarbeitenden Gewerbe im Bereich Chemie, Pharma, Mineralöl, dicht gefolgt von der Ernährungswirtschaft und dem Papier-, Verlags- und Druckwesen erzielt. Hierauf folgen der Maschinenbau und die Herstellung von Metallerzeugnissen. Diese fünf Wirtschaftsabteilungen machen 2/3 der Gesamtbeschäftigung im Verarbeitenden Gewerbe aus.

Betrachtet man die Teilregionen, so ist in der Ernährungswirtschaft insbesondere Dithmarschen und Pinneberg relativ beschäftigungsstark. Auch im Bereich der Herstellung von Metallerzeugnissen verfügt der Kreis Pinneberg über hohe Beschäftigtenanteile gefolgt vom Kreis Steinburg. Beim Maschinenbau und im Papier-, Verlags- und Druckwesen ist der Kreis Steinburg beim Beschäftigungsanteil führend. Für den Arbeitsmarkt des Kreises Dithmarschen spielt die Chemie-, Pharma- und Mineralölbranche eine sehr bedeutende Rolle. Knapp 37% der SVP Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe oder knapp 7% der Gesamtbeschäftigung im Kreis Dithmarschen sind dieser Branche zugeordnet. Die Gummi- und Kunststoffbranche spielt hinsichtlich der Beschäftigung nur im Kreis Pinneberg eine bedeutende Rolle. Der Bereich Glas und Keramik ist vom Beschäftigungsanteil nur in Steinburg relevant. Der Fahrzeugbau (u.a. Luftfahrt) stellt nur im Kreis Pinneberg, mit über 2.000 SVP Beschäftigten, eine wichtige Rolle für den regionalen Arbeitsmarkt dar.

Abb. 29: Beschäftigtenanteile ausgewählter Wirtschaftsabteilungen des Verarbeitenden Gewerbes in der REK-Region A 23 / B 5 (in %)



Wie aufgezeigt, verfügt die REK-Region A 23 / B 5 über einen Beschäftigungsschwerpunkt im Verarbeitenden Gewerbe im Süden und über einen sehr bedeutenden Tourismus und eine starke Gesundheitswirtschaft im Norden. Gemeinsame Stärken in nahezu allen Teilregionen sind die Landwirtschaft, die Energieversorgung und Entsorgungswirtschaft, die Ernährungswirtschaft, das Papier-/Verlag- und Druckgewerbe, die Chemie- und Mineralölbranche, das Baugewerbe, der Handel sowie Teilbereiche des Verkehrssektors und des Gesundheits- und Sozialwesens.

Die Stärken der Teilregionen decken sich überwiegend mit der Clusterpolitik des Landes Schleswig-Holstein (z.B. Gastgewerbe, Erneuerbare Energien, Chemie/Mineralöl, Mikro- und Nanotechnologie).
Gemeinsame Stärken eignen sich - unterstützt durch die vermarktungsbezogenen Clustermaßnahmen des Landes - zu einer überregionalen bzw. internationalen Vermarktung dieser Stärken (Cross-Marketing, Kostenteilung, Kompetenzregion). Ein interner Wissensaustausch und eventuell eine Abstimmung und Teilung von Infrastruktur können Stärkenpositionen festigen. Gemeinsame Standortbesonderheiten („REK-Region“ als gemeinsame Heimat) und Standortpotenziale (z.B. Maritimes für den Tourismus, Häfen und Nord-Ostsee-Kanal für die Logistik, Nordsee samt Nordseehäfen für die Offshore Industrie) sind möglichst mit gemeinsamen Anstrengungen auszubauen. Kommunikation und Kooperation sind in gemeinsamen Feldern zu intensivieren. Gemeinsame Strategien und Maßnahmen auf Regional- oder Landesebene (z.B. Branchenstrategien, Tourismusstrategien, Hafenkooperationen o.ä.) sind in der REK-Region A 23 / B 5 zu entwickeln und umzusetzen.

Aufgrund regionaler Unterschiede (z.B. ländlicher Erholungsraum versus Arbeits- und Gewerbestandorte) findet ein innerregionaler Austausch statt. Das vielfältige Angebot der REK-Region A 23 / B 5 und die Handlungsoptionen, die sich dadurch ergeben, sind als Standortvorteil der Gesamtregion A 23 / B 5 (an Urlauber, Einwohner und Unternehmen) aktiv zu kommunizieren.

Befürchtete Konkurrenzbeziehungen und Autonomieverluste zur Nachbarregion / Nachbarstadt erschweren eine Zusammenarbeit in vielen Handlungs- und Wirtschaftsbereichen. Dies ist insbesondere dort der Fall, wo um dieselben Zielgruppen und Kunden gekämpft wird (z.B. Unternehmensansiedlung, Touristen). In diesen Fällen führt eine isolierte Betrachtung eines Kooperationsfeldes bei der dominierenden Seite kaum zu einer befriedigenden Win-Win-Situation. Nur eine übergeordnete Gesamtstrategie (Strategie „REK-Region A 23 / B 5“), die sämtliche Kooperationsfelder als Gesamtheit verabschiedet (mit den jeweiligen Kompetenzbereichen der verschiedenen Teilregionen), kann zu einer Zusammenarbeit und Verbesserung für alle Teilregionen führen. Mit anderen Worten, bevor in zwei Feldern aus Wettbewerbsgründen gar nicht kooperiert wird (da jeweils eine Region einen Standort-/Kompetenzvorsprung besitzt), sollte aus gesamtgesellschaftlicher Sicht in beiden Feldern kooperiert werden. Es ist einschränkend zu erwähnen, dass diese Gedanken in der Theorie zwar leicht zu entwickeln sind, in der Praxis jedoch meist langwierig umzusetzen sind.

2.2.6 Bedeutende Wirtschaftsbereiche der REK-Region A 23 / B 5

Die Branchenbewertung und die obige Auswertung der regionalen Stärken (wie auch die bereits bestehende Clusterstrukturen) unterstreichen die Bedeutung der folgenden Wirtschaftsbereiche für die REK-Region A 23 / B 5 als Gesamtregion:

Erneuerbare Energie ist ein eindeutiges Zukunftsfeld, und die REK-Region A 23 / B 5 bietet die grundsätzlichen Standortvoraussetzungen, um von diesem Themenfeld zu profitieren. Bereits heute spielt der Bereich **Energieerzeugung und Entsorgung** eine sehr hohe beschäftigungspolitische Bedeutung in der REK-Region A 23 / B 5.

Das **Verarbeitende Gewerbe** und hier insbesondere die **Medizin-, Mess- und Steuerungstechnik/Optik, Mikro- und Nanotechnologie** und der **Maschinenbau** sowie die **Chemie-, Pharma- und Mineralölbranche** können als sehr wichtige Branchen der REK-Region A 23 / B 5 eingestuft werden. Auch der **Papier-, Verlags- und Druckbranche** ist zwar nicht als Zukunftsbranche wohl aber als bedeutender Arbeitgeber der Untersuchungsregion besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die **Ernährungswirtschaft** erreicht in drei der vier betrachteten Kreise (insbesondere in den Kreisen Pinneberg und Dithmarschen) eine sehr hohe beschäftigungspolitische Relevanz. Auch ist die Ernährungswirtschaft auf Landesebene als Wirtschaftsschwerpunkt oder Cluster eingestuft. Besondere Bedeutung kann die Ernährungswirtschaft in Verknüpfung mit dem Gesundheitsbereich (z.B. „gesunde Ernährung, functional food“, etc.), der Tourismuswirtschaft (z.B. „kulinarische Erlebnisse, regionale Produkte“) und der maritimen Wirtschaft (z.B. „natürliche Fischzucht“) erreichen.

Die Bedeutung der **Logistik** (und die **Maritime Wirtschaft**[15] als Cluster) kann unmittelbar aus den obigen Branchenbewertungen abgeleitet werden. Der Bereich Logistik wird demnach als bedeutende Branche mit Wachstumspotenzial für die REK-Region A 23 / B 5 eingestuft (sowohl als Zukunftsbranche, als Clusterbereich und als Branche mit quantitativer Relevanz). Gerade der Bereich Logistik wird - neben der allgemeinen Gewerbeansiedlung - von dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Untersuchungsregion profitieren.

Der **Tourismus** wird im Rahmen der SVP-Beschäftigten im Gastgewerbe abgebildet (wenn auch die touristisch induzierte Gesamtbeschäftigung aufgrund der Nachfragewirkung für andere Branchen wie z.B. den Einzelhandel oder vorgelagerte Branchen wie z.B. Baubranche sowie aufgrund der hohen Zahl von Nicht-SVP-Beschäftigten noch deutlich höher ausfällt). In der obigen Branchentabelle wird dem Tourismus / Gastgewerbe auf Basis der Zukunftsperspektiven und der in Teilregionen außerordentlich hohen Lokalisierung und Relevanz eine große regionalökonomische Bedeutung zugesprochen.

Die **Wirtschaftlichen Dienstleistungen** sind zwar in der REK-Region A 23 / B 5 unterproportional vertreten, werden jedoch aufgrund der sehr hohen quantitativen Relevanz und den positiven Zukunftsaussichten dieser Branche als mögliche Zielbranche betrachtet, wenngleich bei der Erarbeitung von möglichen Handlungsempfehlungen das Standortverhalten von Dienstleistern (wie bei den anderen relevanten Branchen) explizit berücksichtigt werden muss.

Die Bedeutung der **Gesundheitswirtschaft** (inklusive Sozialwesen) ergibt sich ebenfalls aus den Gesamt-Branchenbewertungen. Hierbei wird das Gesundheits- und Sozialwesen in der REK-Region A 23 / B 5 hinsichtlich der Lokalisierung, Zukunftsperspektive (z.B. demographische Entwicklung) und absoluten Beschäftigungspotenziale als sehr bedeutende Branche eingestuft.

Hinzu kommen noch erfolgversprechende **Branchen-Untergruppen** (Gruppen, Klassen, Unterklassen), Technologiebereiche sowie zusätzliche **regionale Wirtschaftsschwerpunkte** die zwar auf Ebene der REK-Region A 23 / B 5 eine untergeordnete aber auf Kreis- oder Kommunalebene (z.B. Luftfahrt im Kreis Pinneberg) eine wesentliche Rolle spielen.

[15] Eine kurze Darstellung und Definition der Maritimen Wirtschaft siehe 2.2.7

Abb. 30: Bedeutende Branchen in der REK-Region A 23 / B 5

Bedeutende Branche in der REK-Region	Kommentar	Derzeitige Schwerpunktregion*
Landwirtschaft und Ernährungswirtschaft	• Regionale Stärke und wichtige Basisbranche • Verknüpfungsoptionen u.a. mit Tourismus, Gesundheitswirtschaft	Alle Teilregionen *wird im REK vertieft*
Erneuerbare Energie	• Regionale Potenziale und Zukunftsbranche sowie SH-Cluster • Energieerzeugung und Entsorgung bereits heute sehr bedeutend	Alle Teilregionen in Verbindung mit Häfen und Offshore-Windenergie relevant *wird im REK vertieft*
Medizin-, Mess- und Steuerungstechnik/Optik, Mikro- & Nanotechnologie	• Zukunftsbranche und SH-Cluster • Nukleus: IZET und Fraunhofer-Institut für Siliziumtechnologie ISIT, Itzehoe	Kreis Pinneberg Kreis Steinburg (Itzehoe)
Papier, Verlag, Druck	• Keine Zukunftsbranche und kein SH-Cluster • Hohe Beschäftigung in der REK-Region • REK-Region Nord Druck-Verlagsgewerbe im Süden Papierherstellung	Kreis Steinburg Kreis Pinneberg Kreis Dithmarschen
Maschinenbau	• Zukunftsbranche, jedoch kein SH-Cluster • Unterdurchschnittlicher Besatz in der REK-Region	Kreis Steinburg
Chemie-, Pharma- und Mineralölbranche	• Zukunftsbranche und SH-Cluster • Hohe Bedeutung in drei der betrachteten vier Kreise • ChemCoastPark, Brunsbüttel als Zentrum	Kreis Dithmarschen Kreis Pinneberg Kreis Steinburg
Logistik (und Maritime Wirtschaft)	• Zukunftsbranche und SH-Cluster • Durchschnittliche regionale Bedeutung • Mögliche Potenziale durch Ausbau A 20 & B 5 • Spezifische Ansatzpunkte Logistik und Maritime Wirtschaft durch Häfen • Unterstützende Branche des Verarbeitenden Gewerbes (z.B. Ernährungswirtschaft) und des Handels	Kreis Dithmarschen Kreis Pinneberg *wird im REK in Verbindung mit Häfen sowie Gewerbeflächen vertieft*
Tourismus	• Zukunftsbranche und SH-Cluster • Sehr hohe Bedeutung in der nördlichen REK-Region • Zusatzpotenziale durch Ausbau der Verkehrsachsen A 20 und B 5	Kreis Nordfriesland Kreis Dithmarschen *wird im REK vertieft*
Wirtschaftliche Dienstleistungen	• Zukunftsbranche, jedoch kein SH-Cluster • Hohe Beschäftigungsbedeutung in den Städten und Zentren • „Begleitbranche“ von Industrie, Handel und weiterer Wirtschaftszweige • Standortanforderungen der Dienstleister bei Ansiedlungsstrategien berücksichtigen	Unterdurchschnittlicher Besatz in der REK-Region
Gesundheitswirtschaft (inkl. Sozialwesen)	• Zukunftsbranche, kein eigenes SH-Cluster • Hohe Beschäftigungsbedeutung in allen Teilregionen, insb. nördliche REK-Region	Kreis Nordfriesland Kreis Dithmarschen

Bedeutende Branche in der REK-Region	Kommentar	Derzeitige Schwerpunktregion*
	• Verknüpfung mit Tourismus und Ernährungsgewerbe • Zunehmende Bedeutung aufgrund des demographischen Wandels	

* Schwerpunktregion hinsichtlich des (relativen) regionalen Beschäftigtenanteils der jeweiligen Branche an der Gesamtbeschäftigung

2.2.7 Exkurs zur Maritimen Wirtschaft

Der Anteil der maritimen Wirtschaft am schleswig-holsteinischen BIP liegt mit rund 12% über dem gesamtdeutschen Durchschnitt. Insgesamt sind rund 47.000 Beschäftigte in ca. 1.700 Unternehmen in der maritimen Wirtschaft in Schleswig-Holstein tätig. Die „Maritime Wirtschaft“ stellt aufgrund der traditionell hohen Werftendichte, der zahlreichen Boots- und Yachtbaufirmen sowie der umfangreichen Zulieferindustrie (insbesondere im Bereich Maschinenbau und Ausrüstung) eines der wichtigsten Cluster in Schleswig-Holstein dar. Die Maritime Wirtschaft ist eine „Querschnittsbranche“, wobei der Schiffbau und seine Zulieferindustrie die Schwerpunktbranche darstellt.

Abb. 31: Klassifizierung der engeren Maritimen Wirtschaft

Fischerei und Aquakultur
Fischverarbeitung
Segelmacherei
Herstellung von Seilerwaren
Schiffs- und Bootsbau
Reparatur und Instandhaltung von Schiffen, Booten und Yachten
Schiffsabwrackung
Wasserbau
Handelsvermittlung von Wasser- und Luftfahrzeugen
Großhandel mit Fisch und Fischerzeugnissen
Großhandel mit Wasserfahrzeugen, Yachten usw.
Einzelhandel mit Fisch, Meeresfrüchten und Fischerzeugnissen
Einzelhandel mit Sport- und Freizeitbooten, Yachten
Schiffsausrüster
Schifffahrt
Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt
Seemäßige Verpackung
Schiffsmaklerbüros und -agenturen
Schiffsklassifizierung
Vermietung von Wasserfahrzeugen
Flug-, Bootsführer-, Segel- u.ä. Schulen

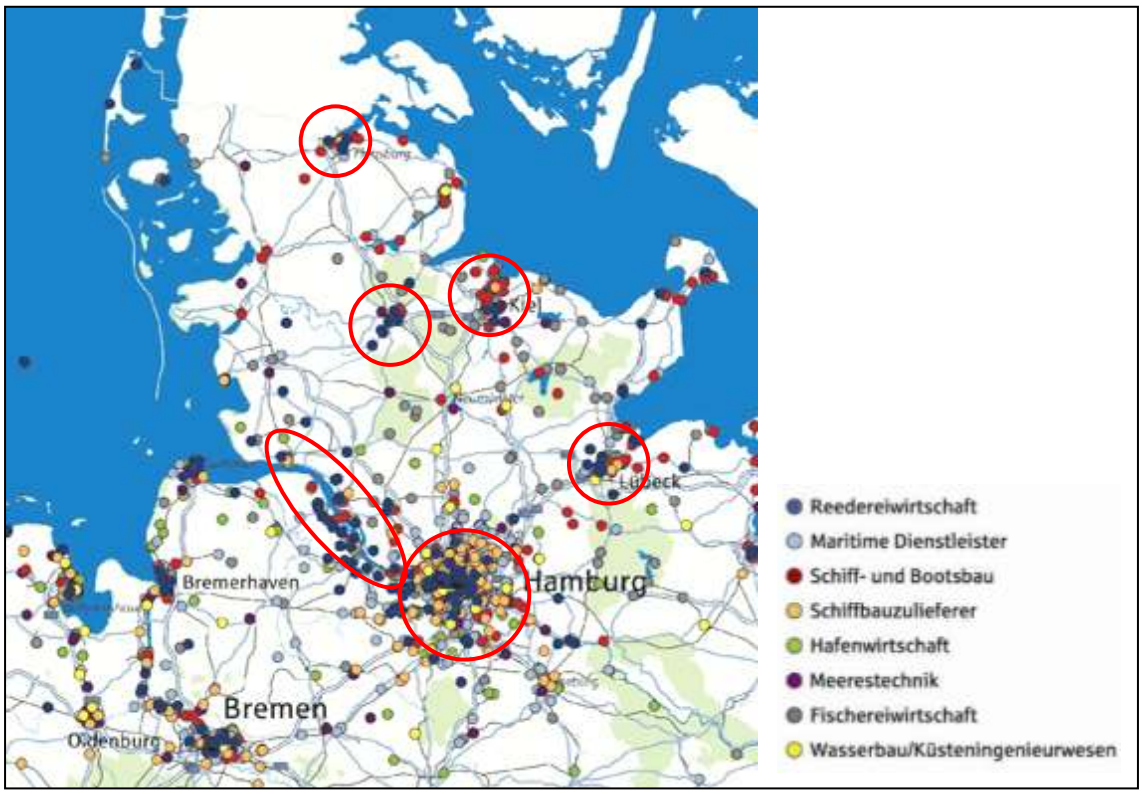
Quelle: IHK Kiel

Langfristig (bis ca. 2025) rechnen die großen deutschen Seehäfen - trotz der wahrscheinlichen konjunkturellen Schwankungen - mit einer Zunahme der Umschlagsmengen. Die deutsche Maritime Industrie hat sich in diesem internationalen Wettbewerb bislang aussichtsreich positioniert und wird in einigen Branchen zu den Marktführern gerechnet. Deutsche Werften haben sich nach einem tiefgreifenden Strukturwandel weitgehend auf den technologie- und ausrüstungsintensiven Schiffbau spezialisiert. Wachstumsperspektiven werden im Spezialschiffbau (Green-Ship-Technologien, Spezialschiffbau im Hinblick auf

die wachsende Offshore-Branche) gesehen. Auch das Thema der maritimen Sicherheit gewinnt international zunehmend an Bedeutung und wird in die Konzeption des Schiffsbaus und die Organisation der Seeschifffahrt einbezogen. Darüber hinaus ist es entscheidend, ob und wie es gelingt, technologische Trends wie z.B. neue Antriebstechniken, neue Werkstoffe sowie neue Systemlösungen in die Maritime Industrie zu integrieren.

In Norddeutschland weist die Maritime Wirtschaft eine sehr differenzierte räumliche Struktur auf, die als Verbundcluster bezeichnet werden kann. Sie zeichnet sich durch mehrere regionale Kristallisationskerne und zahlreiche Verflechtungen zwischen diesen Teilräumen aus. Hamburg, Lübeck, Kiel, Flensburg, die Region um Rendsburg und der Wirtschaftsraum an der Unterelbe ragen als bedeutende Gravitationszentren der Maritimen Wirtschaft aus diesem Verbund heraus. Im Wirtschaftsraum an der Unterelbe existiert vor allem auf der niedersächsischen Seite eine starke Ballung von Unternehmen der maritimen Wirtschaft.

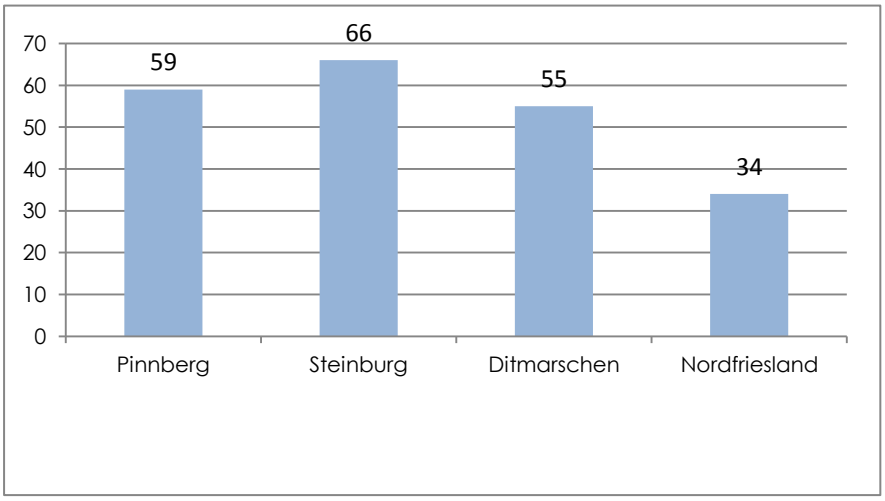
Abb. 32: Konzentration der maritimen Wirtschaft in Schleswig-Holstein



Quelle: Studie zum Maritimen Cluster in Norddeutschland (NORDLB; MR; EBP)

Von den rund 673 in der Handelskammer registrierten Unternehmen der maritimen Wirtschaft in haben 214 ihren Sitz in der REK-Untersuchungsregion. Das entspricht einem Anteil von 31,8%. Bezogen auf die regionale Verteilung zeigt sich eine leichte Konzentration auf die Kreise Steinburg und Pinneberg.

Abb. 33: Regionale Verteilung von Unternehmen der engeren maritimen Wirtschaft



Quelle: IHK Kiel

Die maritime Wirtschaft ist im südlichen Teil der Untersuchungsregion stark mittelständisch bzw. durch kleine Unternehmen geprägt. Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitern machen nur 3,7% der gesamten Unternehmen der maritimen Wirtschaft im Untersuchungsraum aus, wobei allein fünf dieser „größeren Unternehmen“ ihren Sitz in Dithmarschen haben. Für die REK-Untersuchungsregion dürfte die Positionierung der Häfen im Kontext der Offshore-Strategie des Landes einen wesentlichen Impuls für die maritime Wirtschaft bedeuten. Durch die geplante Elbquerung würden zudem die Standorte der maritimen Wirtschaft an der Unterelbe auf der niedersächsischen Seite mit den Standorten der maritimen Wirtschaft auf der schleswig-holsteinischen Seite verkehrlich miteinander verbunden. Ein elbeübergreifender Arbeitsmarkt der maritimen Wirtschaft könnte sich in Folge der Querung entwickeln und sich positiv auf die Unternehmen der maritimen Wirtschaft in der Region auswirken.

2.3 Demographie und Arbeitsmarkt

2.3.1 Vorbemerkung

Der vorliegende Fachbeitrag zum Thema Demographie und Arbeitsmarkt ist als Ergänzung zur bereits vorliegenden Rahmendaten- und Kontextanalyse des REK A 23 / B 5 zu betrachten. Der Fachbeitrag stellt die demographischen Entwicklungstendenzen in der REK-Region fokussiert dar und spiegelt diese mit ausgewählten übergeordneten Trends auf dem Arbeitsmarkt.

Die Erreichbarkeitsmodellierung auf Basis des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur (A 20 / B 5) hat gezeigt, dass einige Mittelzentren stark von der verbesserten Erreichbarkeit, insbesondere im Hinblick auf zusätzlich erreichbare Arbeitskräfte, profitieren. Die Daten beziehen sich auf die Gegenwart, da auf kleinräumiger Ebene keine konsistenten Bevölkerungs- und Arbeitskräfteprognosen vorliegen. Die nachfolgende Tabelle stellt das zusätzlich erreichbare Arbeitskräftepotenzial im Radius von 30 und 60 Fahrminuten dar.

Besonders hohe Effekte sind für Glückstadt, Brunsbüttel, Itzehoe und Elmshorn zu verzeichnen, während Niebüll und Husum aber auch Wedel weniger stark profitieren. Die Zusatzpotenziale dürften im Zeitverlauf durch die demographische Entwicklung und das

Wanderungsverhalten nochmals deutlich beeinflusst werden und wahrscheinlich 2025 niedriger ausfallen als unten dargestellt.

Abb. 34: Zusätzlich erreichbares Arbeitskräftepotenzial in Personen

Stadt / Gemeinde	Zusatzpotenzial Arbeitskräfte 0 bis 30 Min nach Ausbau der Verkehrsinfrastruktur	Zusatzpotenzial Arbeitskräfte 0 bis 60 Min nach Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
Niebüll	0	2.163
Husum	1.312	2.478
Heide	0	14.787
Brunsbüttel	64	282.479
Itzehoe	3.324	84.426
Glückstadt	93181	65.016
Elmshorn	4.181	165.193
Pinneberg	19.921	39.499
Wedel	0	44.433

Quelle: Zusammengestellt nach Erreichbarkeitsmodellierung Gertz, Gutsche, Rümenapp

Klar aber ist, dass sich das zusätzlich erreichbare Arbeitskräftepotenzial insgesamt positiv und stabilisierend auf den regionalen Arbeitsmarkt auswirken wird.

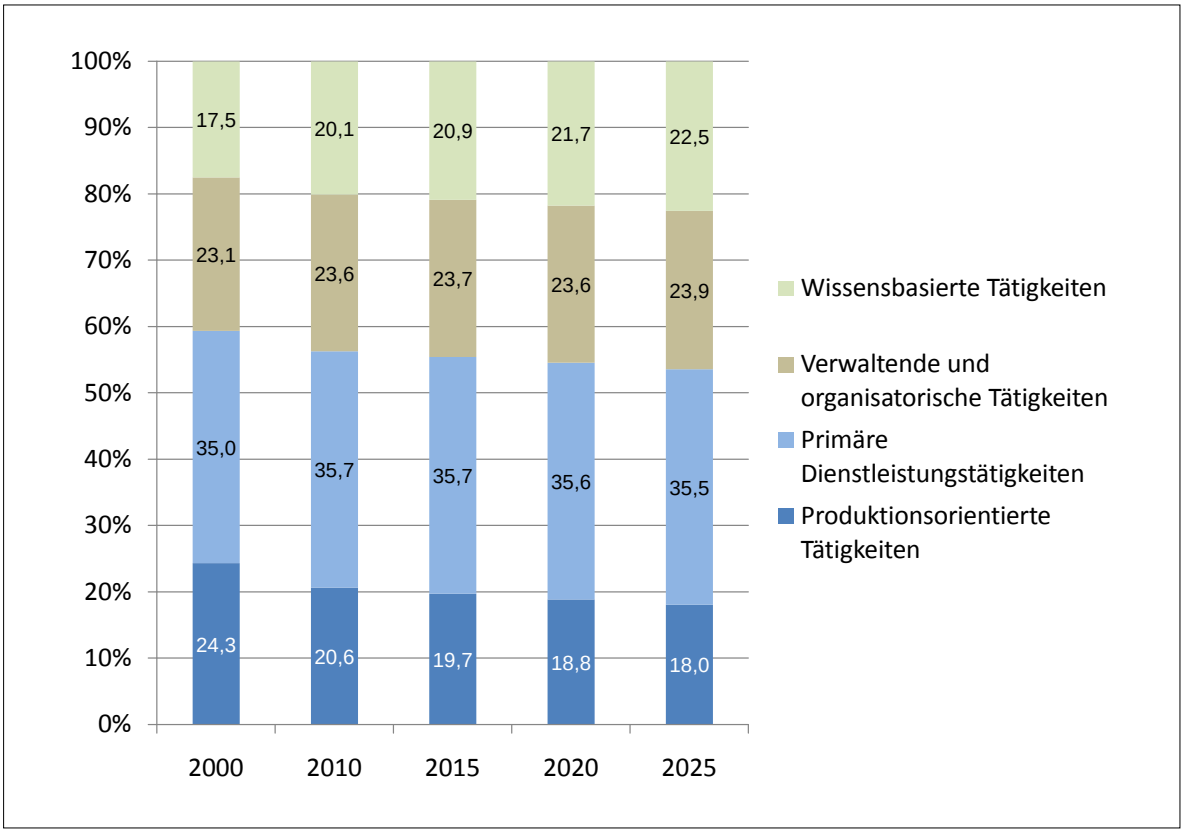
2.3.2 Meta-Trends

Die Diskussion um das Thema „Facharbeitskräftemangel“ ist in vollem Gange. Die zukünftige Entwicklung auf dem deutschen Arbeitsmarkt ist vor allem durch die folgenden Aspekte geprägt:

- der demographischen Alterung, die dazu führt, dass immer mehr ältere Menschen aus dem Erwerbsleben ausscheiden und immer weniger Junge nachrücken.
- die tief greifenden Veränderungen der Wirtschaftsstruktur im Zusammenhang mit der anhaltenden internationalen Verflechtung und Arbeitsteilung der Wirtschaft.
- des feststellbaren Übergangs zu einer Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft.

Nach einer Studie der Prognos AG gewinnen im Zeitverlauf vor allem die output-fernen wissensintensiven Tätigkeiten an Bedeutung für Unternehmen und die öffentliche Verwaltung. Wissen und Bildung werden in reifen Volkswirtschaften wie der deutschen zum entscheidenden Element der Wirtschaftsentwicklung. Die produktionsorientierten Tätigkeiten hingegen nehmen tendenziell weiter ab.

Abb. 35: Veränderung der Tätigkeitsstruktur, Anteile in %

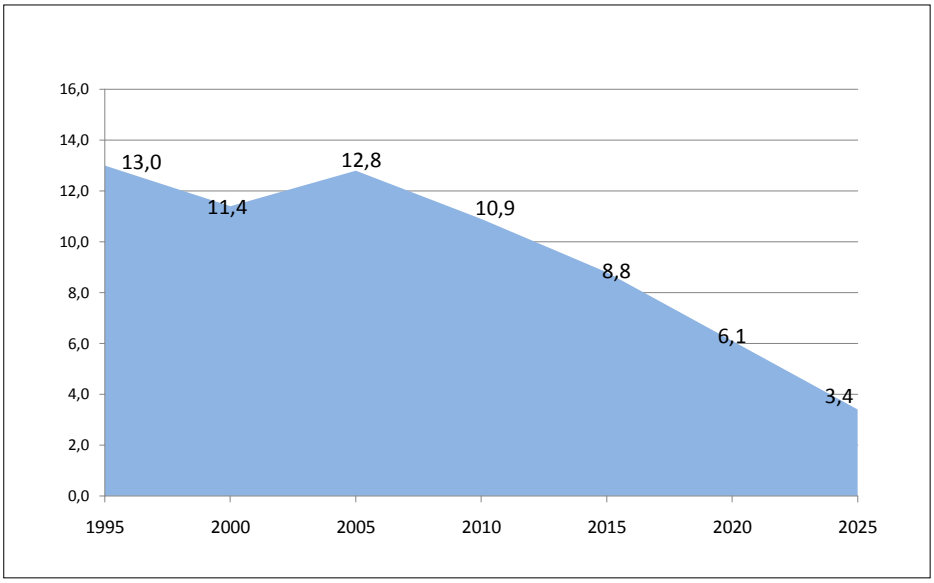


Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Prognos AG, 2008

Der Trend zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft dürfte allerdings nicht mit einer De-Industrialisierung einhergehen. Die Bruttowertschöpfung im Verarbeitenden Gewerbe dürfte voraussichtlich auch in Zukunft ansteigen. Die Rationalisierungsmöglichkeiten der Industrie erlauben erfahrungsgemäß Produktivitätssteigerungen, die mit einem geringeren Arbeitskräfteeinsatz einhergehen. Ferner haben Unternehmen in der Vergangenheit produktionsnahe Dienstleistungen ausgegliedert und die dort erzielte Wertschöpfung wird dann nicht mehr dem Verarbeitenden Gewerbe zugerechnet. Voraussetzung für das starke Wachstum der unternehmensnahen Dienstleistungen (auch als „moderne Umwegproduktion“ bezeichnet) ist eine leistungsfähige industrielle Basis. Das künftige Verhältnis von Industrie und Dienstleistungen wird nach Ansicht von Georg & Ottenströer durch Komplementarität und nicht Substitutionalität gekennzeichnet sein.

Fest steht, dass sich das Erwerbspersonenpotenzial in Deutschland im Zeitverlauf durch das Ausscheiden der geburtenstarken Jahrgänge deutlich verringern wird. Die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter in Deutschland (15 bis unter 65-Jahre) sinkt zunächst ganz allmählich. Der Rückgang beschleunigt sich ab dem Jahr 2020. Bis 2025 sinkt das Erwerbs-personenpotenzial von 44,7 Mio. (2010) auf knapp unter 40 Mio. Personen. Die schrittweise Erhöhung des Renteneintrittsalters auf 67 Jahre schafft nach Angaben der IAB Nord rein rechnerisch ein zusätzliches Potenzial von 1,0 Mio. Personen, so dass ein Erwerbspersonen-potenzial um die 41,0 Mio. erreicht werden könnte. Nach einer Modellrechnung des IAB Nord geht u.a. aufgrund der demographischen Entwicklung die Unterbeschäftigung von knapp 11% (2010) auf schätzungsweise 3,4% bis zum Jahr 2025 zurück.

Abb. 36: Entwicklung Unterbeschäftigung in Deutschland 1995 bis 2025, in %



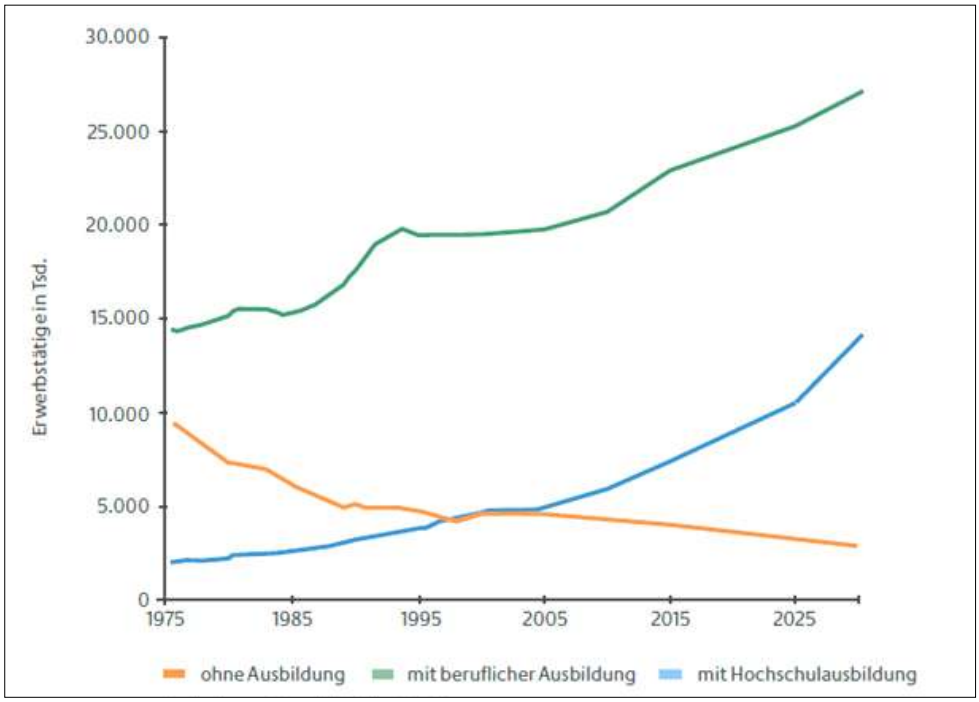
Quelle: Eigene Darstellung nach Modellrechnung der IAB Nord

Das Durchschnittsalter aller Beschäftigten in Deutschland beträgt rund 44 Jahre (2010) und wird im Zeitverlauf deutlich ansteigen und sich 2025 auf einen Wert zwischen 46 bis 50 Jahre einpendeln. Im Zusammenhang mit den älter werdenden Beschäftigten ist auf eine Panel-Untersuchung von Stephan Veen (2008) hinzuweisen. Auf Basis einer Fixed-Effects-Schätzung wird festgestellt, dass das Alters-Produktivitätsprofil maßgeblich vom Typ des ausgeübten Berufs beeinflusst wird. Grundsätzlich weist die Gruppe der 55- bis 64-jährigen Beschäftigten die höchste Produktivität auf. Die Tätigkeit in einem einfachen, manuellen Beruf oder einer qualifizierten, technikorientierten Tätigkeit ist für diese Altersgruppe jedoch gegenüber den 35- bis 44-Jährigen mit einem Produktivitätsrückgang verbunden. Dagegen erreicht die Produktivität in hochqualifizierten Berufen und Managementfunktionen bei Mitarbeitern im Alter zwischen 45 und 54 Jahren ihr Maximum. Unterschiede zwischen den 35- bis 44-Jährigen und den 55- bis 64-Jährigen finden sich in der Untersuchung von Veen nicht. Auch eine separate Schätzung für die einzelnen Berufstypen deutet nicht auf einen alters-bedingten Produktivitätsrückgang hin.
Die skizzierten übergeordneten Trends werden durch spezifische bildungsrelevante Aspekte - mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Entwicklung des deutschen Arbeitsmarktes - überlagert; hierzu gehören z.B. die

- allgemeine Bildungsstagnation
- im internationalen Vergleich relativ niedrige Akademikerquote
- relativ geringe Hochschulausbildung im Technikbereich
- alters- und geschlechtsspezifische sowie regional unterschiedliche Entwicklung von Erwerbsquoten
- Abwanderung von Fachkräften

Generell steigt die Nachfrage nach gut ausgebildeten Arbeitskräften, während Arbeitskräfte ohne Berufsausbildung immer weniger benötigt werden. Dies hängt u.a. auch mit dem skizzierten wirtschaftlichen Strukturwandel zusammen. Dieser führt dazu, dass einfache Tätigkeiten zunehmend von Maschinen übernommen werden bzw. arbeitsintensive Produktionsbereiche ins kostengünstigere Ausland verlagert werden.

Abb. 37: Entwicklung der Beschäftigten nach Qualifikationen



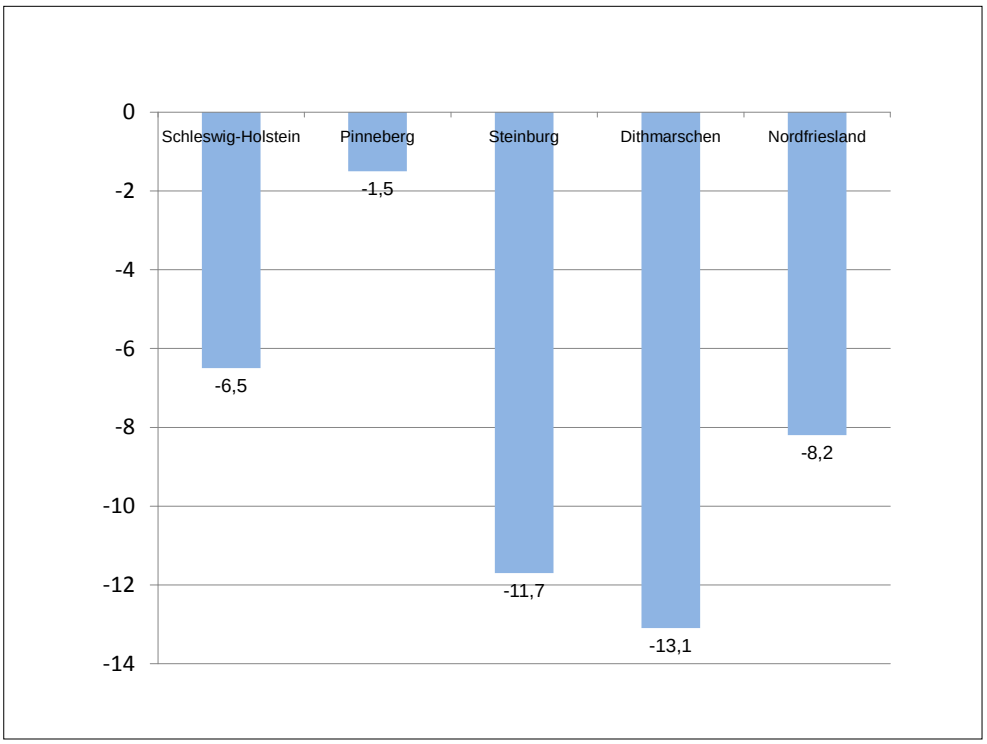
Quelle: Prognos Deutschland Report 2030

2.3.3 Demographische Entwicklungstendenzen in der Untersuchungsregion (fokussiert)

Nach Bevölkerungsprognosen des Statistischen Landesamtes (Statistikamt Nord) steigt die Bevölkerungszahl zwischen 2009 und 2025 im Kreis Pinneberg um +2,2% an und sinkt in Nordfriesland um -3,6%, in Steinburg um -7,6% sowie in Dithmarschen um -7,2% (siehe hierzu auch die Ausführungen der vorliegenden Rahmendatenanalyse). Während sich im Bundesdurchschnitt die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter von 2010 bis 2025 um -5,6% verringert, beträgt der Verlust in Schleswig-Holstein -6,5% und im REK-Untersuchungsraum -7,0%. Die Untersuchungsregion ist also relativ stärker von der demographischen Entwicklung und Alterung betroffen.

Die „Betroffenheit“ vom demographischen Wandel fällt regional betrachtet sehr unterschiedlich aus. Während der Kreis Pinneberg nur mit einem Rückgang von -1,5% an Personen in der Alterskohorte 15 bis unter 65 Jahre bis zum Jahr 2025 rechnen muss, geht das Erwerbspersonenpotenzial in den Kreisen Steinburg und Dithmarschen im zweistelligen Prozentbereich zurück. In Nordfriesland sinkt die Zahl der Menschen in dieser Alterskohorte um 8,2% bis 2025. In Hamburg geht die Zahl der Erwerbsfähigen (15 bis unter 65 Jahre) nach der 12. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (Variante 1) von 1,13 Mio. auf 1,10 Mio. zurück (-2,5%).

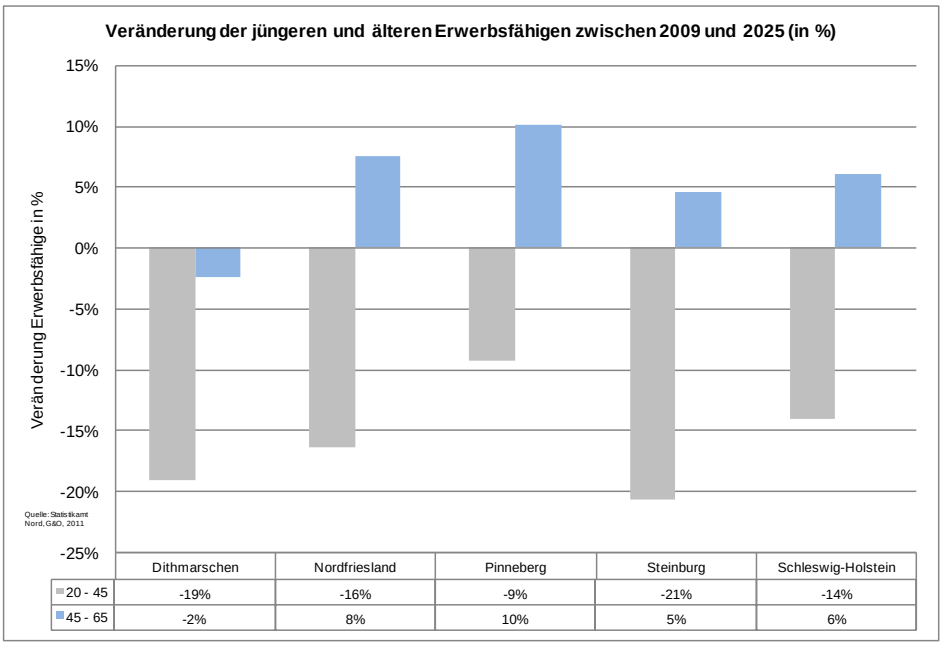
Abb. 38: Veränderung der Zahl von Personen im erwerbsfähigen Alter (15 bis unter 65 Jahre) im Zeitraum 2010 bis 2025, in %



Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Landesamtes, 2011

Während in allen Teilregionen die Zahl der Menschen im Alter zwischen 20 und bis unter 45-Jahre bis zum Jahr 2025 rückläufig ist, steigt die Zahl der Menschen in der Alterskohorte 45 bis unter 55-Jahre vor allem im Kreis Pinneberg überdurchschnittlich stark an. Im Kreis Dithmarschen geht die Anzahl der Menschen in dieser Alterskohorte sogar um -2% zurück. Hier könnte sich die Situation auf dem Arbeitskräftemarkt problematischer als in den anderen Regionen des Untersuchungsraumes darstellen. Der Kreis Steinburg verliert in der Alterskohorte 20 bis unter 45-Jahre relativ am meisten Erwerbsfähige.

Abb. 39: Veränderung der jüngeren und älteren Erwerbsfähigen zwischen 2009 und 2025 in %



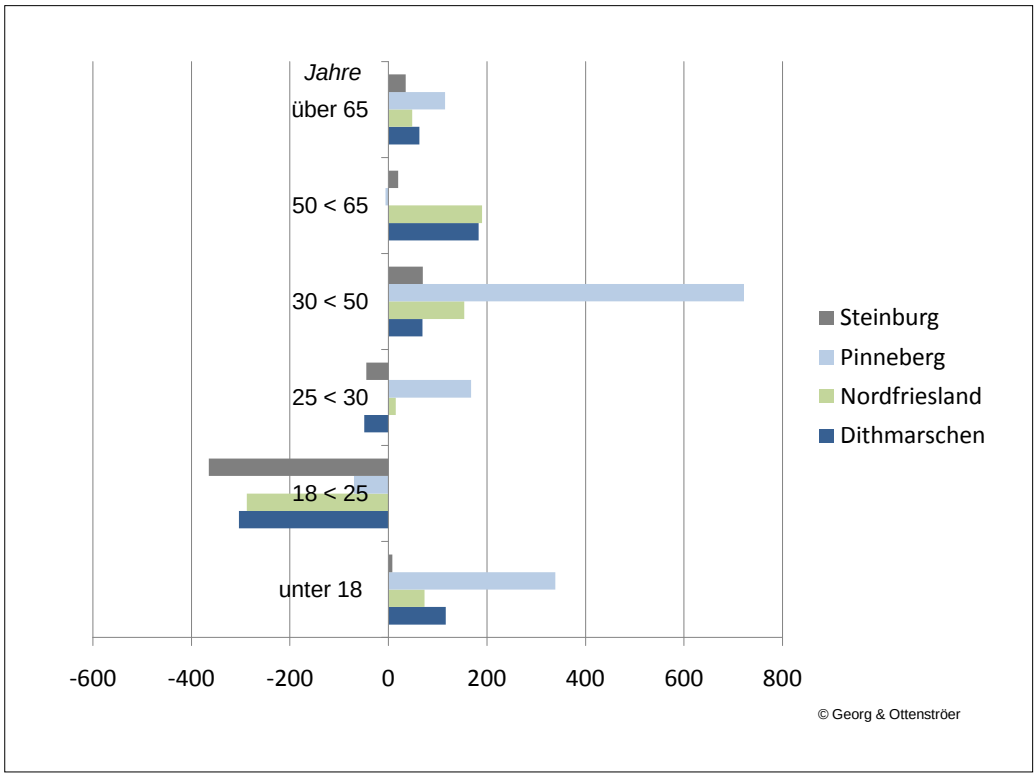
Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Landesamtes

Zum Vergleich: In Hamburg geht die Zahl der 20 bis 45-Jährigen bis zum Jahr 2015 um -8,9% zurück und die Zahl der 45 bis 65-Jährigen steigt mit 16,1% sogar stärker als in allen Teilregionen der Untersuchungsregion.
Die Analyse der Wanderungsbewegungen über die jeweiligen Kreisgrenzen hinaus zeigt für den Zeitraum 2007 bis einschließlich 2009 ein regional ebenfalls sehr unterschiedliches Bild:

- Besonders positiv steht der Kreis Pinneberg dar. Im Durchschnitt des genannten Zeitraums sind hier über 210 Menschen jährlich mehr in den Kreis zugezogen als weggezogen. Der positivste Wanderungssaldo wird dabei in der Alterskohorte der 30 bis unter 50-Jährigen erzielt. Dies hängt u.a. mit der Attraktivität des Kreises als Wohnstandort im direkten Umland Hamburgs zusammen und führt dazu, dass durch den Zuzug von Familien auch das Wanderungsverhalten in der Alterskohorte unter 18 Jahren deutlich positiv ausfällt. Einen Teil des Wanderungsgewinns dürfte aber auch aufgrund der Arbeitsplatzattraktivität im Kreis erfolgen. Auch in der Altersgruppe der jungen Erwachsenen (25 bis unter 30-Jährigen) kann der Kreis im Durchschnitt der letzen Jahre einen deutlichen Wanderungsgewinn erzielen. Nur bei den Älteren in der Alterskohorte 50 bis unter 65-Jahre und in der Alterskohorte 18 bis unter 25-jahre („Bildungswanderung“) zeigt der Wanderungssaldo ein Minus. Auffällig ist, dass der Kreis Pinneberg von allen Teilregionen den positivsten Saldo bei den über 65-Jährigen aufweist („Alterswanderung“).
- Im Kreis Steinburg liegt der Wanderungssaldo im Zeitraum 2007 bis einschließlich 2009 bei einem leichten Minus von -46 Personen pro Jahr. In der Alterskohorte unter 18-Jahre wird nur ein leichtes Plus erzielt. Auch der „Überschuss“ in der für den Arbeitsmarkt relevanten Alterskohorte 30 bis unter 50-Jahre fällt relativ schwach aus. Auffällig ist die vergleichsweise hohe Bildungswanderung. Von allen Teilregionen des Untersuchungsraumes weist der Kreis Steinburg in der Alterskohorte 18 bis unter 25- Jahre mit jährlich -365 Personen den höchsten negativen Wanderungssaldo auf. Bei den Alterswanderungen (den Personen über 65-Jahre) liegt der Saldo – wie für alle Teilregionen – im positiven Bereich.
- Für den Kreis Dithmarschen zeigt sich nahezu ein ähnliches Bild wie für den Kreis Steinburg. Der Saldo aus Zu- und Fortzügen ist hier fast ausgeglichen. Im Zeitraum 2007 bis 2009 zogen pro Jahr 9 Personen mehr zu als abgewandert sind. Ausnahmen bestehen hinsichtlich eines deutlich positiven Wanderungssaldos bei den unter 18-Jährigen, was auf Zuzüge von Familien („Familienwanderung“) hinweist. Einen deutlich positiven Saldo zeigt sich bei den „jungen Älteren“ in der Alterskohorte 50 bis unter 60-Jahre. Positiv ist auch der Saldo bei den über 65-Jährigen.
- Der Kreis Nordfriesland hat im Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2009 einen leichten Wanderungsgewinn von 34 Personen pro Jahr zu verzeichnen und weist (zwar mit deutlichem Abstand zum Kreis Pinneberg) den höchsten positiven Wanderungssaldo in der Alterskohorte 30 bis unter 50-Jahre (Familien- und Arbeitsplatzwanderung) auf. Auffällig ist zudem der relativ hohe positive Saldo bei den „jungen Älteren“ in der Alterskohorte 50 bis unter 65-Jahre.

Mit der Ausnahme des Kreises Pinneberg gibt es keine positiven Wanderungsentwicklungen. Die demographische Alterung wird durch eine negative Bildungswanderung und eine positive Altenwanderung (wenn auch in geringem Umfang) verstärkt.

Abb. 30: Wanderungssalden nach Alterskohorten (durchschnittlicher Saldo pro Jahr im Zeitraum 2007 bis einschließlich 2009)



Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Landesamtes

Zusammengefasst ergibt sich folgendes Ergebnis aus dem Wanderungsverhalten (Trend):

Abb. 41: Bewertung Wanderungsverhalten in den Teilregionen des REK-Untersuchungsraumes

Region	Familien-wanderung	Arbeits-wanderung	Bildungs-wanderung	Alters-wanderung	Wanderungs-saldo insgesamt
Pinneberg	+++	++	-	+	positiv
Steinburg	o	o	---	+	leicht negativ
Dithmarschen	+	o	--	+	ausgeglichen
Nordfriesland	++	+	--	+	leicht positiv

+++ deutlich positiv ++ positiv + leicht positiv © Georg & Ottenströer

--- stark negativ -- negativ - leicht negativ

Ohne aktives Gegensteuern verstärkt das Wanderungsverhalten in der Untersuchungsregion die demographischen Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt.

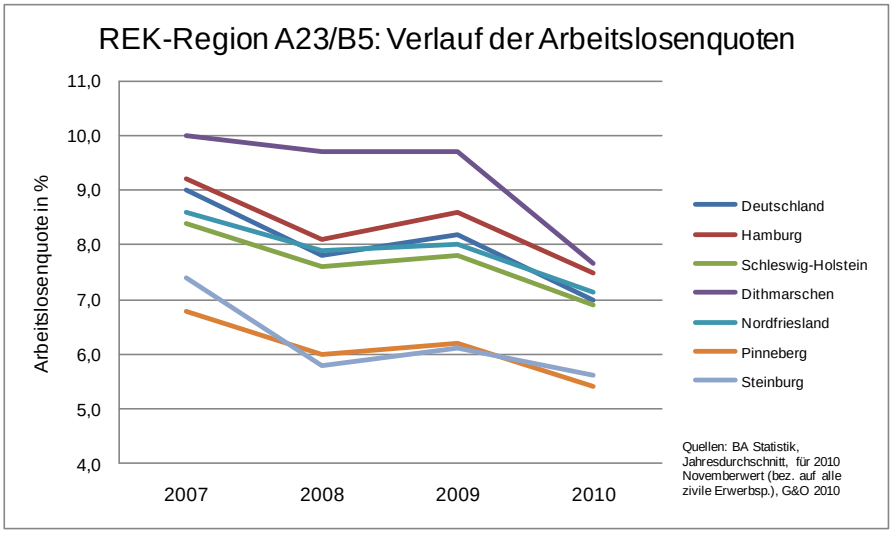
Zum Vergleich: Hamburg konnte im Jahr 2009 einen positiven Wanderungssaldo von 79.000 und im Jahr 2010 von 74.000 Menschen verzeichnen. Durch die Bereitstellung attraktiver Arbeitsplätze mit entsprechender Gravitation könnte vor allem der südliche Teil der REK-Untersuchungsregion von den positiven Wanderungssalden Hamburgs profitieren.

2.3.4 Arbeitsmarktrelevante Entwicklungen

Arbeitsmarktrelevante Entwicklungen werden von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst, so dass die Arbeitsmarktnachfrage kaum einschätzbar ist. Langfristig hängt der Arbeitskräfte-bedarf z.B. von der Weltkonjunktur, den Entwicklungen beim Ölpreis und den Währungsrelationen sowie vom Konsumverhalten ab. Denkbar ist auch, dass durch den technologischen und sektoralen Wandel in bestimmten Bereichen die Nachfrage nach Arbeitskräften zurückgehen wird, d. h. nicht mehr so viele Arbeitskräfte wie heute gebraucht werden. Ein Beispiel hierfür sind Produktivitätsfortschritte, durch die bei sinkender Arbeitskräftenachfrage mehr Waren und Dienstleistungen hergestellt werden können. Im Folgenden werden aber schwerpunktmäßig die demographischen Aspekte der Arbeitsplatznachfrage bzw. des -bedarfs beleuchtet.

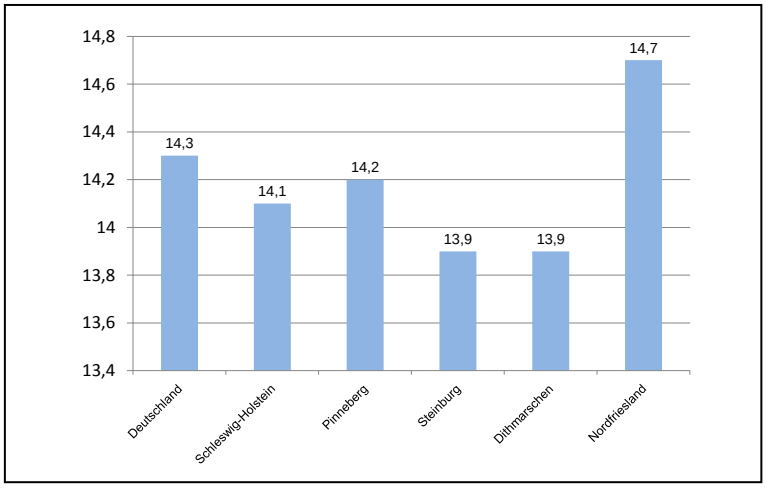
In der Untersuchungsregion sind die Arbeitslosenzahlen in allen Teilregionen seit Jahren rückläufig und folgen damit auch dem bundesweiten Trend.

Abb. 42: Entwicklung Arbeitslosenquote



Hinsichtlich der geleisteten Arbeitsstunden je 1.000 Beschäftigten liegt Nordfriesland deutlich vorn, was vor allem auf die starke Stellung des Gastgewerbes und die hohe Bedeutung der Landwirtschaft sowie der Gesundheitswirtschaft zurückzuführen ist.

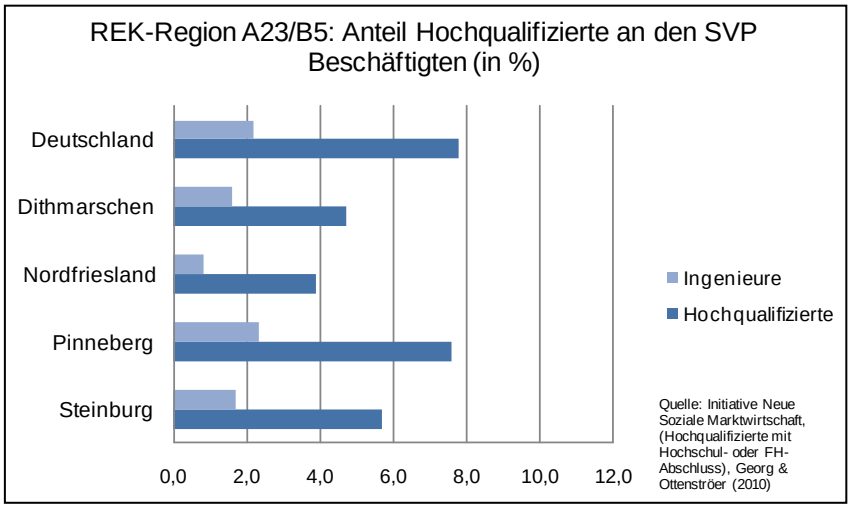
Abb. 43: Arbeitsvolumen in Mio. Arbeitsstunden pro 1.000 Erwerbstätige, 2009



Quelle: Eigene Darstellung und Berechnungen nach Angaben des Statistischen Landesamtes

Hinsichtlich des Anteils an Hochqualifizierten und Ingenieuren liegt der Kreis Pinneberg in etwa auf dem Niveau des Bundesdurchschnitts und kann perspektivisch vom außerordentliche hohen Anteil an Hochqualifizierten in Hamburg (Anteil von 13,4%, 2008) profitieren). Alle anderen Teilregionen des Untersuchungsraumes zeigen unterdurchschnittliche Beschäftigtenanteile auf. Aufgrund der Wirtschaftsstruktur liegt der Anteil der Hochqualifizierten und der Ingenieure in Nordfriesland am niedrigsten. Ein hoher Anteil an Hochqualifizierten lässt auf einen entsprechend hohen Ersatzbedarf (der sich durch den erwähnten Trend zu wissensbasierten Tätigkeiten noch weiter erhöhen dürfte) in Folge der demographischen Alterung schließen.

Abb. 44: Anteil der Hochqualifizierten



Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben der INSM

Korrespondierend zum vergleichsweise hohen Anteil an Hochqualifizierten an der Beschäftigung zeigt der Kreis Pinneberg bei den Schulabschlüssen an allgemeinbildenden Schulen einen überdurchschnittlichen hohen Anteil von Abschlüssen mit Fachhochschul- und Hochschulreife, der 7,2 Prozentpunkte über dem Landesdurchschnitt) liegt. Alle anderen Teilregionen weisen im Vergleich zum Durchschnitt Schleswig-Holsteins unter-durchschnittliche Quoten auf. Bei den Realschulabschlüssen liegt die Untersuchungsregion teilweise über dem Landesdurchschnitt (Dithmarschen und Nordfriesland). Mit Ausnahme der Kreise Pinneberg und Nordfriesland fällt der Anteil von Hauptschulabschlüssen in der übrigen Untersuchungsregion relativ hoch aus. Ebenfalls mit Ausnahme des Kreises Pinneberg liegt der Anteil der Schüler ohne Hauptschulabschluss im Kreis Steinburg und im Kreis Dithmarschen leicht über dem Landesdurchschnitt.

Zum Teil werden die Zahlen aber durch die Abschlüsse bei den berufsbildenden Schulen relativiert bzw. kompensiert. Generell bestätigt sich jedoch auch in der Untersuchungsregion der eingangs skizzierte Trend einer Bildungstagnation. Die Bildungsprobleme bei den Jüngeren dürfte die Problematik der demographischen Alterung hinsichtlich ihrer arbeitsmarktrelevanten Auswirkungen weiter verschärfen.

Abb. 45: Absolventen allgemeinbildende Schulen nach dem Schulabschluss in % (2009)

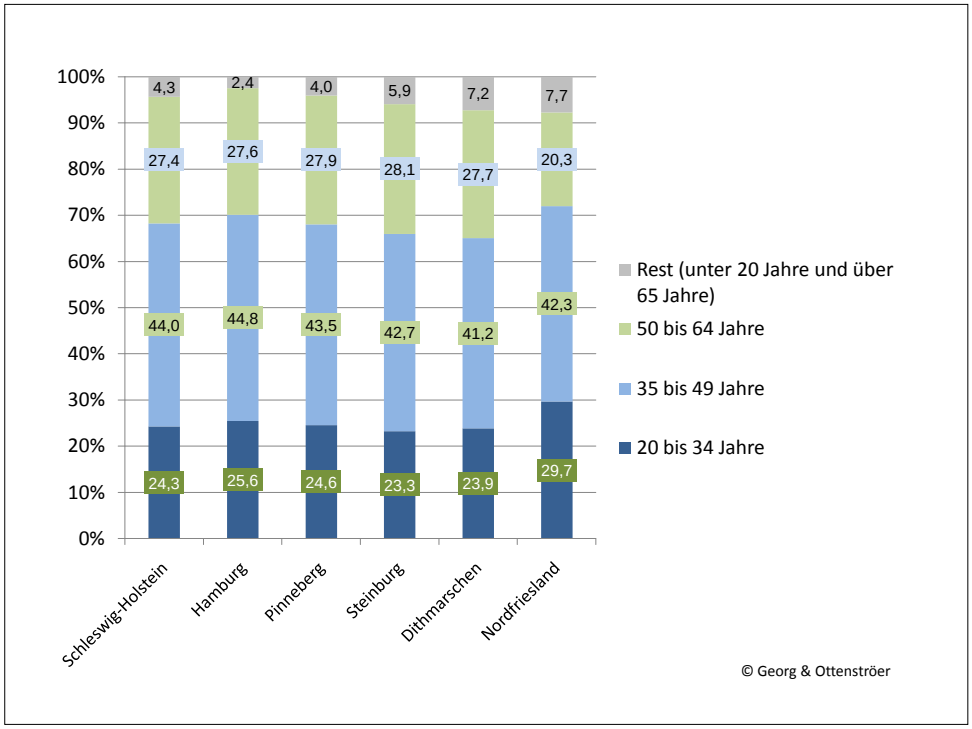
Region	Ohne Hauptschulabschluss	Hauptschulabschluss	Realschulabschluss	Fachhochschul- und Hochschulreife
Pinneberg	5,8	23,6	35,2	35,4
Steinburg	7,1	33,0	36,5	23,4
Dithmarschen	7,2	29,0	41,3	22,5
Nordfriesland	6,5	30,5	44.0	19,0
Schleswig-Holstein	6,9	28,1	36,9	28,2

Quelle: Eigene Berechnung nach Angaben des Statistischen Landesamtes

Im Hinblick auf die Altersstruktur im Verarbeitenden Gewerbe zeigt sich in der Untersuchungsregion das folgende Bild. Der Anteil der älteren Beschäftigten (50 bis 64 Jahre) liegt mit Ausnahme von Nordfriesland zwischen 27% bis 28%. Das heißt, dass ein gutes Viertel der Beschäftigten älter ist. In Nordfriesland liegt der Anteil der Älteren lediglich bei 20%. Der Kreis weist zudem mit rd. 30% den höchsten Anteil an jungen Beschäftigten (20 bis 34 Jahre) auf (in den übrigen Teilregionen schwankt der Anteil der jüngeren an den Beschäftigten zwischen 23 und 25%).

Im Vergleich der REK-Untersuchungsregion zu Hamburg ist auffällig, dass Hamburg über einen relativ hohen Anteil junger SVP-Beschäftigte im Alter 20 bis unter 35 und 35 bis unter 50 Jahre verfügt.

Abb. 46: Altersstruktur der SVP-Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe (2010)



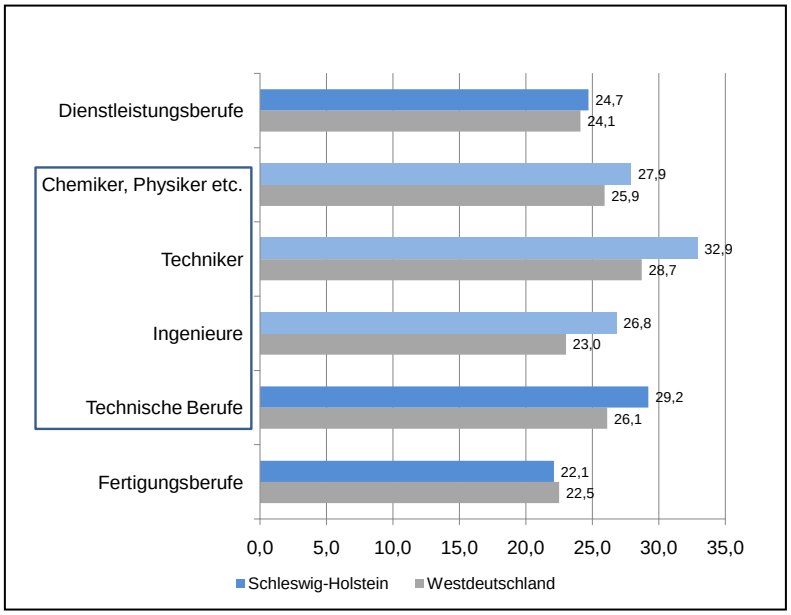
Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben der BA

Wird der Anteil der Älteren nach Berufsbereichen (die auf der aggregierten Ebene Schleswig-Holsteins zur Verfügung stehen) betrachtet, so fällt auf, dass in Schleswig-Holstein im Vergleich zu Westdeutschland der Anteil der älteren Beschäftigten in den technischen Be-

rufen deutlich höher liegt. Im Bereich der Fertigungs- und Dienstleistungsberufe gibt es nur geringe Niveauunterschiede bei dem Beschäftigtenanteil der Älteren.

Auf die Untersuchungsregion und die spezifische Wirtschaftsstruktur der einzelnen Kreise bezogen bedeutet dies, dass vor allem die Regionen mit einem starken Verarbeitenden Gewerbe von dem überdurchschnittlich hohen Anteil älterer Beschäftigter besonders betroffen sind. Im Fall des Kreises Pinneberg wird die wahrscheinlich relativ hohe Betroffenheit aber abgemildert durch Wanderungsgewinne und Pendlerverflechtungen in Folge der Nähe zu Hamburg.

Abb. 47: Anteil der älteren Beschäftigten (50 bis unter 65 Jahre) an den Beschäftigten nach Berufsbereichen in % (2008)



Quelle: IAB, 2008

Im Jahr 2009 lag die Erwerbstätigenquote in Deutschland bei rd. 71%, in Schleswig-Holstein bei rd. 70% und in Hamburg bei knapp 72%. Zum Vergleich: In den Niederlanden liegt die Quote bei rd. 77%, in Dänemark bei 76% und in Schweden bei 72%.

In den Teilregionen des Untersuchungsraumes weist Nordfriesland eine vergleichsweise hohe Erwerbstätigenquote von rd. 76% auf, was u. a. auf die hohe Bedeutung des landwirtschaftlichen Sektors und des Gastgewerbes zurückzuführen ist. In den anderen Teilregionen liegt die Erwerbstätigkeit deutlich unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt.

Die Erwerbstätigenquote bei Älteren (55- bis unter 65-Jährige) belief sich 2009 bundesweit auf 56%. Im Vergleich zum europäischen Ausland liegen die Erwerbstätigenquoten der Älteren auf einem relativ geringen Niveau. Die Erwerbstätigenquote für Personen im Alter von 55-64 Jahren beträgt in Schweden 70%, in Estland 60% und in Dänemark und Großbritannien Dänemark jeweils rd. 58%.

Die Erwerbstätigenquote von Frauen betrug im Jahr 2009 in Deutschland rd. 66% (in Schleswig Holstein rd. 65%). Die Länder Dänemark (73,%), die Niederlande mit (72%) und Schweden (70%) verzeichneten im Jahr 2009 die höchsten Erwerbstätigenquoten von Frauen in der EU.

Um im Jahr 2025 das gleiche Arbeitsvolumen der Erwerbstätigen wie im Jahr 2009 zu erreichen, müsste sich in allen Teilregionen des Untersuchungsraumes die Erwerbstätigenquote z.T. deutlich erhöhen (ungeachtet von möglichen Produktivitätsfortschritten je geleisteter Arbeitsstunde).

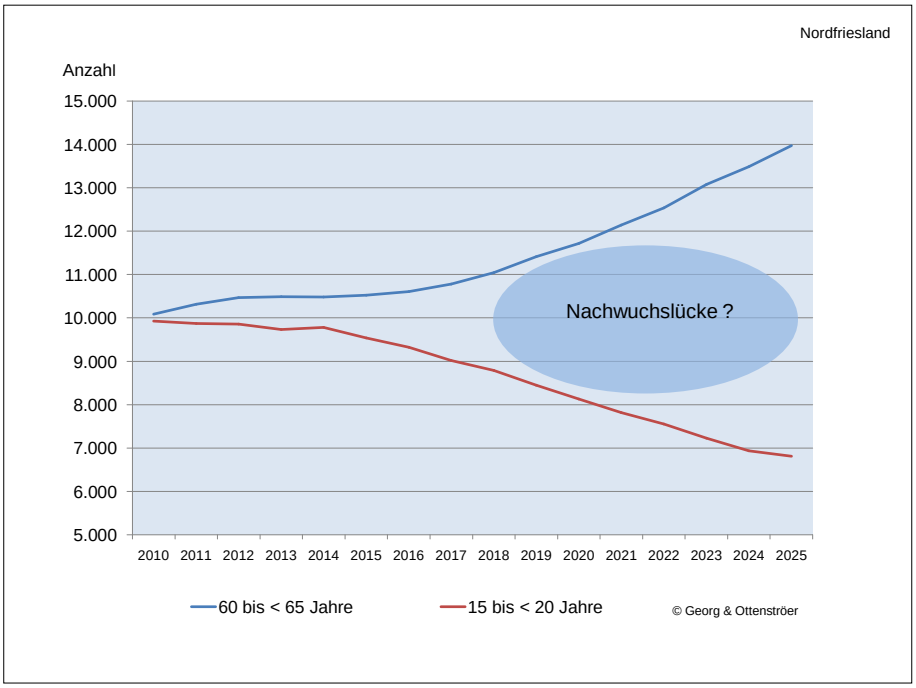
Abb. 48: Erwerbstätigenquote in %

Region	Erwerbstätigenquote 2008/2009	Rechnerischer Anstieg der Erwerbstätigenquote 2025 um das Arbeitsvolumen des Jahres 2009 zu erreichen*
Pinneberg	61,3	rd. 63
Steinburg	62,1	rd. 70
Dithmarschen	66,3	rd. 76
Nordfriesland	76,4	rd. 83
Hamburg	71,6	k. A.
Schleswig-Holstein	70,5	k. A.
Deutschland	70,9	k. A.

Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Landesamtes / *eigene Berechnung

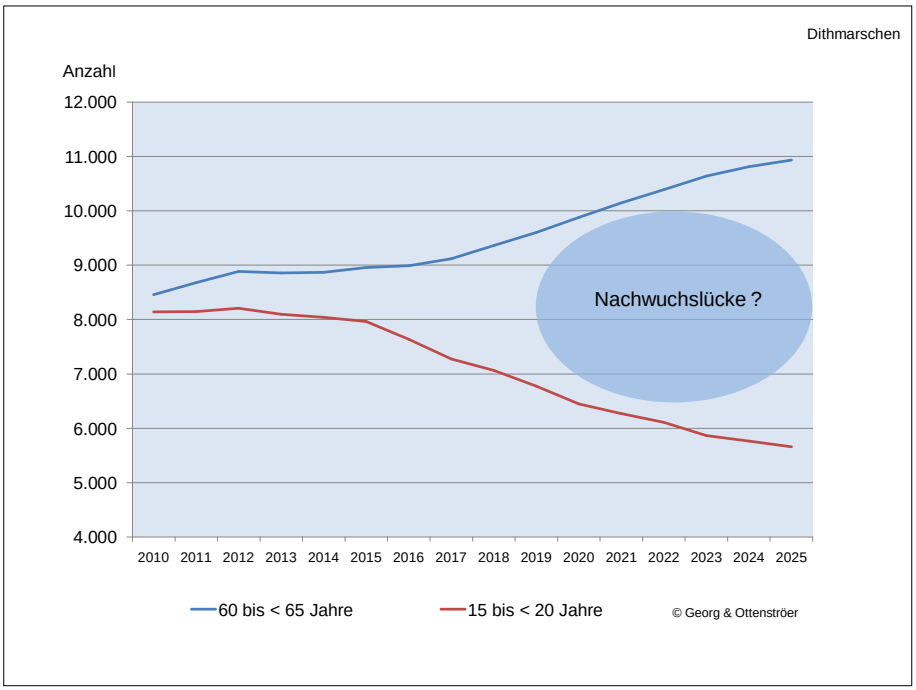
Die Schere auf dem Arbeitsmarkt zwischen den Jüngeren („Nachrückende“) und den Älteren („sukzessive aus dem Berufsleben Ausscheidende“) weitet sich in allen Teilregionen des Untersuchungsraumes im Zeitraum 2015 bis 2020 deutlich aus und verstärkt sich bis 2025 zunehmend.

Abb. 49: Arbeitskräftelücke Nordfriesland im Zeitverlauf



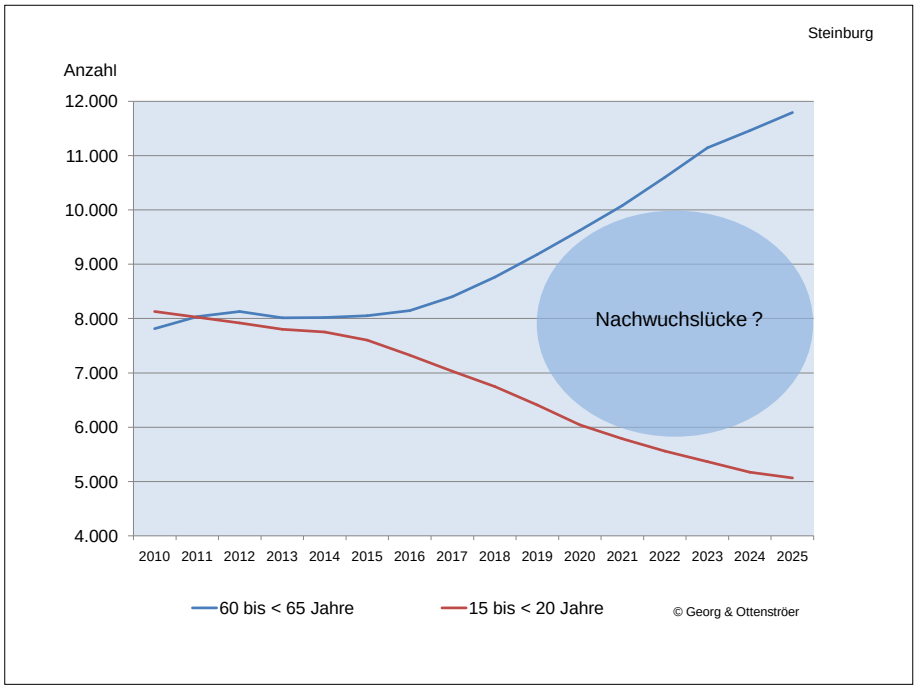
Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der aktuellen Bevölkerungsprognose des Landes Schleswig-Holstein

Abb. 50: Arbeitskräftelücke Dithmarschen im Zeitverlauf



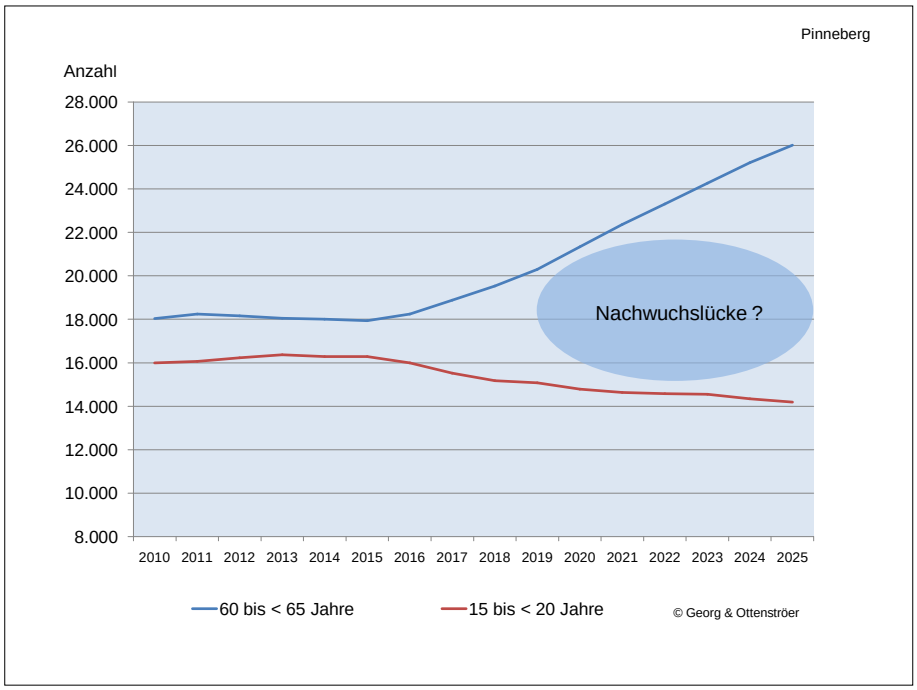
Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der aktuellen Bevölkerungsprognose des Landes Schleswig-Holstein

Abb. 51: Arbeitskräftelücke Steinburg im Zeitverlauf



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der aktuellen Bevölkerungsprognose des Landes Schleswig-Holstein

Abb. 52: Arbeitskräftelücke Pinneberg im Zeitverlauf



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der aktuellen Bevölkerungsprognose des Landes Schleswig-Holstein

Bereits heute gibt es nach einer Untersuchung der Prognos AG einen Mangel an Facharbeitskräften (insbesondere bei den Ingenieur- und Naturwissenschaften). Dieser wird sich angesichts der demographischen Entwicklung und der relativ geringen Hochschulausbildung im Technikbereich bis 2025 deutlich verstärken.

Im Rahmen der in der Untersuchungsregion durchgeführten Fachgespräche wurde auf die starke Stellung der Chemieindustrie als Arbeitsgeber in der Region mit positiven Effekten auf die Gravitation von Facharbeitskräften hingewiesen. Die Chemieindustrie bietet attraktive Arbeitskonditionen und wird nach Einschätzung von Fachexperten in der Region nach wie vor gute Absolventen in die Region holen können. Diese Gravitation hat sich in der Vergangenheit als sehr positiv auch für den Mittelstand erweisen, da durch eine gewisse Fluktuation Facharbeitskräfte aus der Chemieindustrie in den in der Region ansässigen Mittelstand „gewandert“ sind.

Abb. 53: Abweichung des Arbeitskräfteangebotes von der Nachfrage, in %

Fachrichtung	Mangel in %			
	2010	2015	2020	2025
Hochschulabschluss:				
Erziehungswissenschaften, Lehramt	-4%	-10%	-16%	-20%
Rechts-, Wirtschaftswissenschaften	-4%	-8%	-12%	-15%
Medizin	-2%	-6%	-11%	-16%
Naturwissenschaften, Mathematik	-7%	-12%	-17%	-22%
Ingenieurwissenschaften	-6%	-11%	-15%	-19%
Kunst	-6%	-11%	-16%	-20%
Andere Sprach- und Kulturwissenschaften	-5%	-10%	-15%	-19%
Sonstige, ohne Angabe	-4%	-9%	-13%	-17%
Berufsabschluss:				
Sprachen, Kultur, Sport	-3%	-9%	-14%	-18%
Management und Verwaltung	-3%	-6%	-9%	-12%
Wirtschaft allgemein	-3%	-6%	-9%	-11%
Finanzen, Banken, Versicherungen	-4%	-8%	-11%	-15%
Handel, Lager	-2%	-5%	-8%	-10%
Sekretariats- und Büroarbeiten	-3%	-6%	-9%	-12%
Sonstige Wirtschaft, Recht, Soziales	-3%	-6%	-10%	-13%
Medizinische Dienste	-2%	-6%	-10%	-14%
Krankenpflege	-1%	-6%	-10%	-16%
Sonstige Gesundheitswesen	-1%	-5%	-9%	-13%
Pflanzenbau und Tierzucht	4%	6%	7%	8%
Ernährungsgewerbe	0%	-2%	-4%	-5%
Hauswirtschaftliche Dienste	-2%	-5%	-7%	-9%
Gastgewerbe und Catering	-2%	-5%	-7%	-8%
Sonstige Landwirtschaft, Ernährung, Gastgewerbe	4%	4%	5%	6%
Fertigungs-/Produktionstechnik	-2%	-5%	-8%	-10%
Feinwerktechnik, Gesundheitstechnik, Metalltechnik	0%	-1%	-2%	-3%
Elektrizität, Energie, Elektrotechnik	0%	-2%	-3%	-4%
Elektronik und Automation, Kommunikation	-2%	-4%	-6%	-8%
Kraftfahrzeuge, Schiffe, Flugzeuge	0%	-2%	-3%	-4%
Textil- und Bekleidungstechnik/-gewerbe	-2%	-4%	-6%	-8%
Glas/Keramik, Holz, Kunststoff, Werkstoffe	1%	-1%	-1%	-2%
Baugewerbe, Hoch- und Tiefbau	1%	0%	-1%	-2%
Verkehr, Post	-1%	-3%	-5%	-7%
Sonstige Ingenieurwesen, Verarbeitendes Gewerbe usw.	-3%	-6%	-9%	-12%
Friseurgewerbe und Schönheitspflege	-2%	-6%	-9%	-13%
Kunst	-3%	-6%	-8%	-11%
Sonstige, ohne Angabe	-2%	-4%	-7%	-9%

Quelle: Prognos AG, 2008

Auf regionaler Ebene sind jedoch u.a. aufgrund der unterschiedlichen Binnen- und Zuwanderungsströme, der Maßnahmen im Bildungsbereich und hinsichtlich der Erhöhung der regionalen Erwerbstätigenquote (z.B. Erhöhung der Frauenerwerbsquote, Förderung des Beschäftigtenanteils älterer Menschen) deutliche Abweichungen von der gesamtdeutschen Entwicklung möglich.

Um die absehbare Facharbeitskräftelücke in Deutschland zu verkleinern, müssen Unternehmen systematisch ihr vorhandenes Fachkräftepotenzial ausschöpfen. Dadurch ließen sich nach Angaben der IAB Nord bis zum Jahr 2025 bis zu 3,2 Millionen Fachkräfte (2,0 Millionen durch Frauen, 1,2 Millionen durch Ältere) gewinnen. Durch Zuwanderung ließe sich die Lücke um weitere 800.000 Fachkräfte verkleinern.

Unternehmen müssen je nach individueller Situation auch darüber nachdenken, in kritischen Bereichen ihren Fachkräftebedarf zu senken (Outsourcing). Die Mitarbeiterbindung beispielsweise durch Weiterbildungsmaßnahmen zu erhöhen, gehört ebenso in dieses Maßnahmenfeld wie Kooperationen und Partnerschaften mit branchenübergreifenden Netzwerken zwischen Unternehmen. Mit der Unterstützung staatlich geförderter Programme durch Unternehmen und deren aktivem Eintreten für bessere Rahmenbedingungen lassen sich weniger attraktive Standorte aufwerten. Dies sind vor allem Optionen für Mittelständler, die im Alleingang nicht immer über die kritische Größe oder einen bekannten Markennamen für nachhaltige Veränderungen verfügen. Gemeinsam mit den Kreisen und Kammern könnten Unternehmen beispielsweise strategische Initiativen zum Arbeitsmarkt-Marketing auf den Weg bringen

3. Verkehrsanalyse

3.1 Einführung und zentrale Fragestellung

Das Kapitel 2 fasst die geografische, demographische und wirtschaftliche Ausgangslage der Untersuchungsregion zusammen und verdeutlicht die Einordnung dieser in die bedeutsamen Wirtschaftsachsen. Die Entwicklungen werden dabei maßgeblich von den vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen bestimmt, da Standorte – seien es Gewerbe- oder Wohnstandorte – stark nach ihrer Lage beurteilt werden und die Erreichbarkeit dieser eine zentrale Rolle spielt. Demzufolge bilden die Erkenntnisse des Handlungsfeldes Verkehr eine wesentliche Grundlage für die weiteren Betrachtungen.

Im vorliegenden Bericht wird der Gesamtverkehr betrachtet, gleichwohl liegt der Schwerpunkt der Untersuchung auf dem vorhandenen Straßennetz und den Auswirkungen der geplanten Ausbau- bzw. Neubaumaßnahmen entlang der Achsen A 23 / B 5 und A 20.
Die ***zentrale Fragestellung*** lautet: „Welche Erreichbarkeitsveränderungen ergeben sich aus den geplanten Ausbaumaßnahmen für das Untersuchungsgebiet?“. Die Analyse und Beantwortung dieser Fragestellung entlang des Verkehrsträgers Straße basiert wesentlich auf einem Geoinformationssystem (GIS)-gestützten Erreichbarkeitsmodell, das im Kapitel 3.2.4 näher erläutert wird.

Neben den objektiven Reisezeitverkürzungen und Attraktivitätssteigerungen durch die Ausbaumaßnahmen wurden die vorhandenen Verkehrsstrukturen hinsichtlich ihrer Zustände und Zukunftsfähigkeit analysiert. Dabei konnten insbesondere durch die Expertengespräche sowie die Vor-Ort-Analyse wichtige Schlussfolgerungen und Bewertungseinschätzungen vorgenommen werden. Des Weiteren stützt sich die Analyse der Verkehrsinfrastrukturen auf vorhandene Studien und Untersuchungen zu den jeweiligen Standorten und Verkehrsträgern.

Nach der ausführlichen Betrachtung der straßengebundenen Erreichbarkeiten und Verkehrssituation werden anschließend die weiteren Verkehrsträger entlang der Schiene, Wasserwege (Häfen) und in der Luft näher untersucht. Aus den gewonnenen Erkenntnissen konnten Schlussfolgerungen für die übrigen Handlungsfelder abgeleitet werden. Sie bildet damit eine Grundlage für die Erarbeitung von Handlungsempfehlungen und liefert Aussagen zu den Effekten des Infrastrukturausbaus.

Vorgehen

In den Treffen der Facharbeitsgruppe Verkehr wurden die Rahmenbedingungen und Schwerpunkte der Erreichbarkeitsanalyse definiert. Diese Diskussionen fanden teilweise unter Beteiligung der Facharbeitsgruppe Wirtschaft statt, da deren Hinweise und Einschätzungen bei der Festlegung der Betrachtungsschwerpunkte berücksichtigt werden sollten. Die Frage „Welche Auswirkungen haben die geplanten Straßenbauprojekte auf die wirtschaftlichen Entwicklungen, insbesondere die Gewerbeflächenentwicklung und die Stand-

ortwahl?“ stand hierbei im Vordergrund. Vor allem die Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalyse geben Aufschluss über veränderte Reisezeiten oder zeigen das Potenzial an Einwohnern und Arbeitsplätzen auf, die von dem Straßeninfrastrukturausbau profitieren. Dies gibt methodisch jedoch nicht die Möglichkeit, Aussagen über die tatsächlich eintretende Nutzung der neuen Verkehrswege abzuleiten. Während sich das vorliegende Papier demzufolge auf die Darstellung der Analyseergebnisse konzentriert, flossen die Schlussfolgerungen und Ergebnisse direkt in die Tourismus- und Gewerbeflächenanalyse ein (vgl. insbesondere Kapitel 4.3 und 4.4 sowie 5.4 und 5.5).

3.2 Straßeninfrastruktur

Die A 23, die im weiteren Verlauf in Richtung Norden in die B 5 übergeht, stellt die Haupterschließungsachse für die Westküste dar und ist zugleich für den Güterverkehr und die Entwicklungen im europäischen Binnenverkehr von Bedeutung.

Die Untersuchungsregion ist in Teilbereichen sowohl durch starke Pendlerströme (v.a. in Richtung Hamburg), regionale und überregionale Güterverkehrsströme, aber auch durch touristische Verkehre (Schwerpunkt Nordfriesland) geprägt. Demnach sind nicht nur die privaten Individualverkehre von mangelhaften Straßenverhältnissen und Stausituationen, sondern v.a. auch der Gütertransport und die öffentliche Personenbeförderung mit dem Bus von Erreichbarkeitsdefiziten betroffen. Verbesserte Erreichbarkeiten aufgrund des Infrastrukturausbaus wirken sich positiv auf die Wirtschaft aus und erhöhen die Attraktivität der Untersuchungsregion.

Entsprechend der zentralen Fragestellung sollen zunächst die aktuellen Planungen zu den Infrastrukturprojekten entlang der Straße vorgestellt werden (vgl. Kapitel 3.2.2). Die Straßenbauprojekte wurden in das Erreichbarkeitsmodell eingebaut, sodass deren Wirkung im Hinblick auf veränderte Reisegeschwindigkeiten und Routenverläufe untersucht werden konnte. Auch das Abbilden und Analysieren der veränderten Einzugsbereiche von Einwohnern und Arbeitsplätzen war möglich, auf das im Kapitel 3.2.5 näher eingegangen wird.

Insgesamt ergab sich im Projektverlauf die Notwendigkeit, unterschiedliche **Betrachtungsvarianten** zum Ausbau der Straßeninfrastrukturen zu untersuchen. Dabei wurden die folgenden „Szenarien“ der heutigen Situation gegenübergestellt:

- Ausbau A 23 / B 5 und A 20 bis zum Kreuz A 7
- Ausbau A 23 / B 5 und A 20 bis zum Kreuz A 23
- Ausbau A 23 / B 5 und A 20 bis Glückstadt (ohne Elbquerung)
- Ausbau A 23 / B 5 und A 20 in Niedersachsen bis zum Anschluss an die A 26 (inkl. Elbquerung)
- maximaler Ausbauzustand der A 23 / B 5, A 20 und A 26
- Variante 3-streifiger Ausbau der B 5 zwischen Wilster und Brunsbüttel

Aufgrund der vielfältigen Auswertungsmöglichkeiten wurde abgestimmt, dass in der Regel die heutige Situation mit der Variante “maximaler Ausbauzustand” verglichen wird und lediglich für ein Beispiel im Untersuchungsgebiet (Itzehoe) die Planfälle für die unterschiedlichen Realisierungsszenarien zum Bau der A 20 dargestellt werden. Die Auswirkungen des 3-streifigen Ausbaus der B 5 zwischen Wilster und Brunsbüttel werden am Beispiel des ChemCoast Parks Brunsbüttel verdeutlicht.

Die unterschiedlichen Betrachtungsvarianten zum Ausbau der A 20 werden im Kapitel 3.2.6 erläutert. Zuvor werden die aktuellen Straßenverkehrsprojekte sowie die Vorgehensweise und Methodik der Erreichbarkeitsanalyse dargelegt.

3.2.1 Ausgangslage Straßennetz

Die **überregionale Anbindung** der Westküste von Schleswig-Holstein erfolgt aus Richtung Süden maßgeblich über den A 7-Elbtunnel in Hamburg und weiter über die A 23 / B 5. Von Hamburg kommend ist die A 23 bis Heide die Haupterschließungsachse der Westküste Schleswig-Holsteins. Die Autobahn geht in die Bundesstraße 5 über, die insbesondere für die überregionale Anbindung des Kreises Nordfriesland und als Verbindung nach Dänemark von Bedeutung ist. Die wichtigste Verbindungsachse zwischen Deutschland und Dänemark ist jedoch derzeit noch die A 7 von Hamburg über Flensburg in Richtung Aarhus (DK). Zukünftig wird zudem die feste Fehmarn-Belt-Querung das Nachbarland über die A 1 weiter nach Kopenhagen verbinden. Derzeit werden bereits Ausbauarbeiten entlang der A 1 zwischen Bremen, Hamburg und weiter in Richtung Lübeck umgesetzt. Dadurch werden sich sowohl die Verbindung zwischen den Hansestädten Bremen und Hamburg als auch die nationalen und internationalen Handelsbeziehungen deutlich verbessern.

Abb. 54: Straßennetzklassifizierung entlang der Westküste von Schleswig-Holstein

Die **regionale Erschließung** und die Vernetzung der Mittelzentren im Untersuchungsgebiet erfolgt über die Bundes- und Landesstraßen (Hauptstraßen). Die Kreis- und Gemeindestraßen sichern die Verbindung der Ortschaften in den vier Landkreisen untereinander und damit auch die Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz.
Die Aufgabe der **Fähren** ist die Erschließung und Anbindung der Nordseeinseln, sodass sie nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für die Versorgung der Inseln eine

zentrale Bedeutung einnehmen. Zusätzlich kann die Insel Sylt über den Hindenburgdamm als Eisenbahnverbindung erreicht werden. Auf dieser Strecke verkehrt u.a. ein Autozug der Deutschen Bahn zwischen Niebüll und Westerland.

3.2.2 Geplante Straßenbauprojekte

In diesem Abschnitt sollen die geplanten Infrastrukturmaßnahmen entlang der Straße für die Untersuchungsregion an der Westküste vorgestellt werden. Dabei werden ausschließlich solche Aus- bzw. Neubaumaßnahmen in das GIS-Modell für die Erreichbarkeitsverbesserungen integriert, deren Planung weitestgehend abgeschlossen ist und deren Realisierung bis ca. 2020 erwartet werden kann. Baumaßnahmen, die sich bereits in der Umsetzung befinden - beispielsweise der Ausbau der A 1 zwischen Hamburg und Bremen– sind im Erreichbarkeitsmodell für die Ausgangslage berücksichtigt und werden nicht als Ausbauprojekte geführt.
Die nachstehende Karte stellt die in den Erreichbarkeitsanalysen berücksichtigten Straßeninfrastrukturprojekte in Norddeutschland dar.

Abb. 55: in das Erreichbarkeitsmodell integrierte Straßenbauprojekte

Ausbau der Autobahn 23 / Bundesstraße 5 und wesentlicher Ortsumfahrungen

Die Planungen entlang der A 23 / B 5 umfassen folgende Maßnahmen (vgl. Abb. 56):

- A 23 Lückenschluss inkl. Neubau der Störbrücke bei Itzehoe. Dieser Streckenabschnitt befindet sich bereits im Bau.
- 3-streifiger Ausbau der B 5 zwischen Itzehoe und Wilster West, mit dessen Umsetzung ebenfalls bereits begonnen wurde.
- 3-streifiger Ausbau zwischen Tönning und Husum, dessen Realisierung sich in der Entwurfsplanung befindet. Gleichzeitig wird der Knotenpunkt B 5 / B202 bei Bütteleck höhengleich ausgebaut.
- Ortsumfahrung zwischen Hattstedt und Bredstedt

Neben den derzeit laufenden Bauarbeiten an der Störbrücke bei Itzehoe (A 23) gibt es weitere Baumaßnahmen entlang der A 23 / B 5, die zu einer Optimierung der Verkehrslage entlang dieser Haupterschließungsachse führen sollen. Beispielsweise konnte durch den verkehrsgerechten Ausbau zwischen Heide und Tönning die Situation bereits verbessert werden, indem kreuzungsfreie Knotenpunkte realisiert wurden. So wird an den Anschlussstellen an das regionale Straßennetz Behinderungen aufgrund von abbiegenden Fahrzeugen vorgebeugt und der Verkehrsfluss verbessert.

Abb. 56: Straßenbauprojekte entlang der Achse A 23 / B 5[16]

Des Weiteren trug die verkehrsgerecht ausgebaute Ortsumfahrung von Husum zu einer besseren Abwicklung der Durchgangsverkehre bei, da diese über die B 5 das Mittelzentrum umfahren und die Strecke durch das Stadtzentrum von Husum als „Nebenstrecke“ ausgezeichnet ist. Zukünftig soll entlang der B 5 die Umfahrung der Ortschaften Hattstedt und Bredstedt erfolgen. Derzeit treten hier v.a. zu den Spitzenzeiten Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses durch eine Reihe von Kreuzungspunkten auf. Eine Umfahrung dieser Ortschaften kann zum einen für Durchgangsverkehre Verkehrsflussverbesserungen mit sich bringen und zum anderen die Aufenthaltsqualität in den Siedlungsbereichen der Ortschaften Bredtstedt und Hattstedt stärken. Neben dieser Ortsumfahrung sind weitere **Umgehungsstraßen** vorgesehen, beispielsweise in Tating (bei Garding, B202) zum besseren

[16] Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Referat 41: A 23 – Ausbau der B 5. Stand: November 2010.

Ablauf der Tourismusströme Richtung St. Peter-Ording oder Umfahrungen der Ortskerne von Tornesch und Pinneberg für eine zügige Abwicklung der Pendlerverkehre von und nach Hamburg. Eine weitere Ortsumgehung mit Auswirkungen auf die Verkehrsanbindung der Untersuchungsregion ist die von Handewitt westlich von Flensburg (Kreis Schleswig-Flensburg). Ein nicht unerheblicher Teil der Urlauber gelangt im Sommer von der A 7 über die B199 nach Leck, Niebüll oder eine der Nordseeinseln.

Die genannten Ortsumfahrungen werden bei den Erreichbarkeitsberechnungen mit dem GIS-Modell berücksichtigt, sodass deren Wirkung in Form einer höheren Reisegeschwindigkeit entlang der neuen Strecken mit einfließt (vgl. Kapitel 3.2.3.).
Die Ausbaumaßnahmen der B 5 in Nordfriesland sind insbesondere für die Abwicklung der touristischen Verkehre von Bedeutung. Die bereits beschriebene Stauanfälligkeit der Strecke während der Sommermonate soll durch die zusätzliche Fahrbahn zu einer Entspannung der Lage führen. Die geschaffenen Überholmöglichkeiten können gleichzeitig das Unfallrisiko reduzieren. Ein weiterer Aspekt ist das mit dem Ausbau einher gehende Nutzungsverbot der Strecke für landwirtschaftliche Fahrzeuge.

Auch für eine 4-streifige **Weiterführung der Autobahn 23** von Heide bis zur Landesgrenze von Dänemark, d.h. der Umbau der Bundesstraße 5 (E11) zu einer Autobahn, gibt es aktuelle Untersuchungen. Die Bundesverkehrswegeplanung behandelt eine derartige Baumaßnahme zurzeit nicht prioritär, allerdings wird derzeit eine Studie erarbeitet, die sich im Rahmen eines von der EU geförderten INTERREG 4A-Projektes mit den Auswirkungen einer derartigen Maßnahme beschäftigt. Dabei werden drei alternative Verkehrsführungen der B 5 / E11 zwischen Heide und Esbjerg (DK) mittels einer Kosten-Nutzen-Analyse bewertet (vgl. Abb. 57).

Abb. 57: Gegenüberstellung der Ergebnisse der INTERREG-Studie zu drei Alternativen [17]

Alternativen zum Ausbau der B 5 zwischen Heide und Esbjerg	Investitionskosten in Mio. €[18]	Kosten-Nutzen-Ratio[19]
Alternative 1 höhenfreie Ausbau der Kreuzungen und der Bau Umgehungsstraßen um die Städte entlang der Strecke	240	1,6
Alternative 2 „2+1-Lösung“: Erweiterung um eine dritte Fahrbahn mit wechselnden Überholmöglichkeiten (inkl. Aufstufung zu einer Kraftfahrstraße)	690	1,0
Alternative 3 Bau einer vierspurigen Kraftfahrstraße inkl. Mittelleitplanke und Seitenstreifen.	1.381	1,4[20]

Die Studie bescheinigt demnach allen drei Alternativen eine volkswirtschaftliche Rentabilität und deutliche Erreichbarkeitsverbesserungen. Allerdings werden in Dänemark andere Richtwerte und Verkehrsstärken für den Bau einer Autobahn vorausgesetzt als in Deutschland. Die durchschnittlichen Verkehrsstärken entlang der Strecke Heide - Esbjerg liegen derzeit bei einem für Autobahnen vergleichsweise niedrigem Wert zwischen 5.000 und

[17] Ramboll Management A/S: Infrastruktur und ökonomische Entwicklung entlang der Westküste, Endbericht im Rahmen des INTERREG 4A. Seite 2 und 28. Dez. 2011. Hamburg.
[18] Summe der Kosten für Deutschland und Dänemark
[19] K/N-Ratio für Deutschland: Alternative 1 = 1,1; Alternative 2 = 0,9; Alternative 3 = 1,2
K/N-Ratio für Dänemark: Alternative 1 = 3,6; Alternative 2 = 1,2; Alternative 3 = 1,1
[20] Hinweis: K/N-Ratio mit Verlagerung des Verkehrs

12.000 Fahrzeugen pro Tag. Gleichwohl werden durch den Ausbau der B 5 dynamische Effekte insbesondere auf die Regionalwirtschaft erwartet und auf die Synergieeffekte mit dem Ausbau der A 20 hingewiesen, sodass die Studie den Infrastrukturausbau der A 23 empfiehlt damit vorhandene Wachstumspotenziale für die Region entlang der Westküste in Schleswig-Holstein und Dänemark genutzt werden können.[21]

Für den südlichen Abschnitt der **A 23 zwischen Hamburg und Pinneberg-Nord** wurde eine „Machbarkeitsstudie zur Optimierung des Verkehrsflusses“ durch das Land in Auftrag gegeben, die langfristig den Ausbau von 2 auf 3 Fahrstreifen je Richtung empfiehlt. Aufgrund der teilweise eingeschränkten Flächenverfügbarkeit kann als Sonderfall die Umnutzung des Standstreifens zum 3. Fahrstreifen angeordnet werden.[22]
Abgesehen von diesen aktuellen Untersuchungen hat sich im Projektverlauf gezeigt, dass für die Gewerbestandorte in Brunsbüttel (insbesondere der CCPB) der **Ausbau der B 5 bis Wilster** von großer Bedeutung ist. Daher soll mithilfe des Erreichbarkeitsmodells ein Infrastrukturausbau auf diesem Abschnitt auf drei Fahrstreifen untersucht werden.

Neubau der Autobahn 20

Die Planungen zur Weiterführung der A 20 von Ost nach West gelten als größtes Infrastrukturprojekt Norddeutschlands und sind in der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) als Projekt mit „vordringlichem Bedarf“ vorgesehen. Bevor die Bedeutung einer solchen Einstufung und Hintergrundinformationen zur BVWP in einem kurzen Exkurs erläutert werden, soll der geplante Trassenverlauf der A 20 vorgestellt werden.

Abb. 58: Verlauf der Autobahn 20 in Schleswig-Holstein[23]

Die geplante Achse entlang des norddeutschen Küstenraumes wird insbesondere bedeutsame Hafenstandorte miteinander verbinden. Bereits im Juli 2005 erfolgte die förmliche Linienbestimmung für die A 20 als Küstenautobahn durch Schleswig-Holstein und Niedersachsen (vgl. Abb 58 und Abb. 59). Dabei ist die A 20 in Schleswig-Holstein als Nord-

[21] Ramboll Management A/S: Infrastruktur und ökonomische Entwicklung entlang der Westküste, Endbericht im Rahmen des INTERREG 4A. Dez. 2011. Hamburg.
Hinweis: Es handelt sich hierbei um eine Übernahme der Aussagen aus dem Interreg 4A-Endbericht ohne Wertung.

[22] Landesbetreib Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Itzehoe: Machbarkeitsstudie zur Optimierung des Verkehrsflusses auf der BAB 23 zwischen Pinneberg-Nord und der Landesgrenze S-H/HH, Sachstandsbericht, Auftragnehmer: SBI Verkehr, Spanheimer Bornemann Großmann, Hamburg, September 2008.

[23] Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Referat 41: A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg. Stand: Oktober 2010.

West-Umfahrung für die Hansestadt Hamburg geplant und soll die Elbe bei Glückstadt mit einer festen Querung passieren. Bislang stellt die Elbe im Hinblick auf die Erreichbarkeit eine natürliche Barriere dar.

Abb. 59: Verlauf der Autobahn 20 in Niedersachsen[24]

Bislang wurde die A 20 bis Weede – kurz vor Bad Segeberg - realisiert, sodass bei Lübeck durch das Autobahnkreuz mit der A 1 bereits ein bedeutsamer Knotenpunkt für den Austausch der Nord-Süd- und Ost-West-Verkehre geschaffen wurde.
Der Trassenverlauf der zukünftigen Küstenautobahn wird wie folgt weiter von Ost nach West verlaufen: Nach einer südlichen Umfahrung von Bad Segeberg erfolgen Anschlüsse an die A 7 und die A 23, eine Elbquerung bei Glückstadt, ein Autobahndreieck mit der A 26 auf niedersächsischer Seite, ein Anschluss an die A 27, eine Querung der Weser, ein Autobahnkreuz mit der A 28 und schließlich die Mündung bei Westerstede in die A 29.

Da die Realisierung der A 20 von Ost nach West weiter vorangetrieben wird, laufen für alle noch fehlenden Bauabschnitte in Schleswig-Holstein bereits Planfeststellungsverfahren. Die Planungen in Niedersachsen konzentrieren sich neben der A 20 auf die Weiterführung der A 26 in Richtung Norden bis zum Autobahndreieck. Zeitlich wird mit dem Bau der neuen Elbquerung voraussichtlich erst nach der Anschlusssicherung auf beiden Elbseiten begonnen werden, sodass dem Ausbau der A 20 auf niedersächsischer Seite eine gleichgewichtige Stellung zukommt.
Bis 2012/2013 sollen die letzten Planfeststellungsverfahren für die Teilabschnitte vorliegen. Da der Zeitaufwand dafür nur schwer eingeschätzt werden kann und sich – aufgrund der aktuellen Haushaltslage - die Finanzierung und damit der Baubeginn verzögern kann, sind konkrete Aussagen zum Realisierungshorizont der A20 derzeit nicht möglich.

Die Finanzierung der festen Elbquerung ist bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend geklärt. Dabei ist auch ein sogenanntes F-Modell[25] als Betreibermodell im Gespräch, das eine Einbindung privater Investoren bedeutet. Dies wäre mit **der Einführung einer Nut-**

[24] Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr: Die Küstenautobahn A 20. URL: www.lgn.niedersachsen.de

[25] Privater Investor übernimmt Planungs- und Bauleistungen und kann im Gegenzug projektbezogene Nutzungsgebühr einführen. Vgl. VBD Beratungsgesellschaft für Behörden mbH, Glossar: F-Modell, URL: http://www.vbd-beratung.de/glossar_eintrag63.php, Zugriff am 10.09.2011

zungsgebühr verbunden. Bisher gibt es zwei privat betriebene Straßentunnel in Deutschland: den Lübecker Herrentunnel und den Warnowtunnel in Rostock. Die Preistabellen für das Passieren dieser Tunnel liegen für PKW bei 1,30 bis 2,60 Euro bzw. für LKW bei 6 bis 14 Euro je Durchfahrt.[26] Da Privatpersonen ebenso wie Unternehmen die zusätzlichen Kosten bei ihrer Routenentscheidung berücksichtigen, wird dies bei der Ausgestaltung des Finanzierungsmodells zu beachten sein. An dieser Stelle folgt ein kurzer Exkurs zum Vorgehen der Bundesverkehrswegeplanung. Die Hintergrundinformationen sollen die Einschätzungen und Entscheidungen der BVWP verdeutlichen.

Exkurs: Bundesverkehrswegeplanung und Investitionsrahmenplan

Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Investitionsrahmenplan und Planungsinstrument des Bundes, der die Grundlage für die Planung der Verkehrsvorhaben in Deutschland bildet. Er wird für den Zeitraum von 10-20 Jahren aufgestellt und stand zuletzt 2003 unter dem politischen Leitgedanken „Aufbau Ost und Ausbau West“. Derzeit läuft die Überarbeitung des BVWP 2003, sodass für 2015 eine Neuauflage vorgesehen ist.
Der BVWP ist ein unabhängig aufgestelltes Instrument, das objektiv und einheitlich die Verkehrsvorhaben in Deutschland vergleicht und nach ihrer Dringlichkeit beurteilt. Für die Bundesregierung ist die einheitliche Bewertungsmethode des BVWP die Grundlage, um über den Bau der Verkehrsprojekte zu entscheiden, die von den Bundesländern als Bedarf gemeldet werden.
Das gesamtwirtschaftliche Bewertungsverfahren der BVWP besteht aus drei Teilen:

1. Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)
2. Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung
3. Raumwirksamkeitsanalyse (RWA),

wobei die NKA in Geldwerten ausgedrückt wird, während die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung und die RWA nicht monetär in die Bewertung einfließen.
Dabei fließen in die Bestimmung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses die folgenden Bewertungskomponenten ein:

- Beförderungskosten
- Erhaltung Verkehrswege
- Verkehrssicherheit
- Erreichbarkeit
- Räumliche Wirkungen.

Die Infrastrukturprojekte, für die sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über „eins“ ergibt, werden unter Berücksichtigung der weiteren Bewertungskriterien einem der folgenden drei Bedarfe zugeteilt:

1. **Vordringlicher Bedarf**: Projekte, die als vordringlich angesehen werden und gebaut werden können und mit dessen Planung begonnen werden kann. Hier gibt es keine zusätzlichen Abstufungen oder Priorisierungen der Projekte.
2. **Weiterer Bedarf**: Projekte, die zwar in den BVWP aufgenommen wurden, aber nicht als vordringlich eingestuft werden und nur realisiert werden können, wenn zusätzliche Gelder vorhanden sind.
3. **Kein Bedarf**: Vorhaben, die nicht in den BVWP aufgenommen werden und somit nicht realisiert werden.[27]

[26] Vgl. Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG Lübeck (http://www.herrentunnel.de/), sowie Warnowquerung GmbH & Co. KG Rostock (http://www.warnowquerung.de)
[27] Vgl. Ausführungen zum Bundesverkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS). Berlin. URL: http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan.html?nn=45590

Der Bau der A20 als Küstenautobahn wurde mit einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis bewertet und im BVWP 2003 als Projekt mit vordringlichem Bedarf eingestuft.

Hinsichtlich der Neuaufstellung des BVWP für 2015 werden insbesondere zwei Aspekte eine Rolle spielen:

- Änderungen im Linienverlauf bzw. Trassenverlauf der Küstenautobahn führt zu einer neuen Raumerschließung
- Berücksichtigung des Mautsystems für LKW-Verkehre, das es 2003 noch nicht gab.

Die erneute Betrachtung und Überarbeitung der BVWP-Projekte wird diese und weitere Faktoren berücksichtigen und den Nutzen-Kosten-Faktor aktualisieren. An der Einstufung des A 20-Projektes in den „vordringlichen Bedarf" ändert dies nichts. Allerdings ist die Finanzierung und damit schnelle Realisierung des Projektes damit nicht automatisch gesichert, da der aktuelle Investitionsrahmenplan des Bundes in Zukunft einen Schwerpunkt auf den Erhalt der vorhandenen Infrastrukturen legt und voraussichtlich weniger Neubauprojekte als bisher erwartet realisieren wird.[28]
Abgesehen davon, werden im Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 zwei Abschnitte der Küstenautobahn als prioritäre Vorhaben eingestuft, sodass eine Realisierung dieser zwei Infrastruktursegmente bis 2015 als gesichert bezeichnet werden kann.

Abb. 60: Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum (bis 2015) bezogen auf die A 20[29]

Straße Nr.	Vorhaben	Länge	Projektstand	Gesamtinvestitionen / Finanzierungsbedarf ab 2011
A 20	Hohenfelde (A 23) - Sommerland (L118)	7 km	in der Planfeststellung	79,3 Mio. Euro
A 20	Wittenborn - Weede	10,3 km	in der Planfeststellung	140,6 Mio. Euro

Die weiteren Abschnitte in Schleswig-Holstein inkl. Elbquerung sowie die geplanten Abschnitte der A 20 auf niedersächsischer Seite bis Westerstede werden als weitere wichtige Vorhaben im Investitionsrahmenplan aufgeführt – sie werden jedoch bis 2015 nicht prioritär behandelt.[30]

Weitere für das Untersuchungsgebiet relevante Straßenbauprojekte in Norddeutschland

An dieser Stelle soll kurz auf weitere Infrastrukturprojekte eingegangen werden, die insbesondere die überregionalen Verkehrsflüsse verändern können.
Die **Autobahn 26** soll zukünftig die Hansestadt Hamburg ab der A 7 mit der neuen A 20 bei Drochtersen verbinden. Damit nimmt sie eine wichtige Anbindungsfunktion für die Metropolregion ein. Der Bau der A 26 wurde in 5 Bauabschnitte gegliedert, von denen bisher der 1. Bauabschnitt mit einer Länge von 11,2 km zwischen Stade und dem östlichen Horneburg (K36) wurde bereits 2008 für den Verkehr freigegeben. Der 2. Abschnitt zwischen dem östlichen Horneburg und dem östlichen Buxtehude (Länge 9,15 km) befindet sich im Bau und die übrigen Bauabschnitte in Planung (3. Bauabschnitt: Buxtehude bis Neu

[28] Spiegel-Online 2011: Bund legt große Bauprojekte auf Eis vom 09.09.2011, URL: http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/0,1518,785238,00.html, Zugriff am 10.09.2011
[29] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP). Entwurf, Seite 48. Stand: 14.12.2011.
[30] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP). Entwurf, Seite 32. Stand: 14.12.2011.

Wulmstorf; 4. Bauabschnitt: Neu Wulmstorf bis zum Anschluss an die A 7; 5. Bauabschnitt: Drochtersen bis Stade).[31]

Bis 2020 ist für rund 5,5 Mrd. Euro der **Bau der Festen Fehmarn-Belt-Querung** vorgesehen, sodass über die Achse der A 1 eine direkte Verbindung zwischen Dänemark und Deutschland entsteht. Durch den geplanten Absenktunnel werden sich die (Verkehrs)Beziehungen zwischen Skandinavien und Mitteleuropa deutlich verbessern.[32] Vor diesem Hintergrund sei auch die sogenannte Zentralachse erwähnt, die als West-Ost-Verbindung (B202 und 203) insbesondere als Hinterlandanbindung für die zukünftige Fehmarn-Belt-Querung von Bedeutung ist.[33]
Der geplante **Ausbau der A 7** wird die heute oft angespannte Verkehrssituation innerhalb Hamburgs und nördlich in Richtung Flensburg entlasten, da zwischen dem Elbtunnel und dem Dreieck Nordwest der Ausbau auf acht Fahrstreifen bzw. ab dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest bis zum Bordesholmer Dreieck auf sechs Fahrstreifen vorgesehen ist. Bis Ende 2011 sollen alle Planfeststellungsverfahren für den Ausbau vorliegen.
Als Nord-Süd-Achse soll die B 404 zwischen Stolpe und Kiel zur **Autobahn 21** ausgebaut werden. Als Verbindung der A 1 und der A 24 wird als Zwischenlösung derzeit eine dreistreifige Verkehrsführung geplant. Die gesamte Baumaßnahme soll bis 2013 fertig gestellt sein.
Der Realisierungszeitraum dieser Straßenbauprojekte ist zum Teil noch nicht abschätzbar, sodass sie – bis auf die A 26 – zunächst im Erreichbarkeitsmodell keine Berücksichtigung finden. Das Netz des Erreichbarkeitsmodells wurde jedoch um die geplanten Ausbaumaßnahmen der A 14 (Lückenschluss zwischen Magdeburg und Schwerin) sowie der A 39 (zwischen Wolfsburg und Lüneburg) ergänzt, damit wichtige überregionale Verbindungen auch im Modell Berücksichtigung finden. Die Vorgehensweise bei der Erreichbarkeitsberechnung des Straßenverkehrs ist Gegenstand des nächsten Kapitels.

3.2.3 Methodik der Erreichbarkeitsanalyse

Ziel der Erreichbarkeitsanalysen ist die Anbindung und Vernetzung bestimmter Orte (Quelle und Ziel). Das kann aus Sicht eines Bürgers die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, von Einkaufsgelegenheiten, Schulen, Ärzten oder Freizeiteinrichtungen sein, während aus unternehmerischer Sicht eher die Transportkosten und –zeiten zu den Lieferanten und Kunden eine Rolle spielen.
In der ersten Projektphase ging es zunächst um den methodischen Aufbau des Erreichbarkeitsmodells. Dabei wurden u.a. folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Aufbau eines Streckennetzes aus OpenStreetMap-Daten
- das Einpflegen von Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze etc.), um bspw. Aussagen über veränderte Erreichbarkeiten von Arbeitsplätzen treffen zu können;
- das Einpflegen der Streckencharakteristika im Straßennetz (z.B. Geschwindigkeitsniveaus, Fahrstreifen etc.);
- die Integration der wesentlichen regionalen und überregionalen Straßenbauprojekte (Schwerpunkt Ausbau B 5 und A 20, vgl. Kapitel 3.2.2).

Es entstand ein deutschlandweites Straßennetz inkl. der Nachbarländer Dänemark und Niederlande, das die überregionalen Erreichbarkeitsveränderungen auch auf europäischer

[31] Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Planung und Bau der Autobahn 26, URL: http://www.strassenbau.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=21140&article_id=78391&_psmand=135
[32] Femern Baelt A/S (DK): Das Projekt. Zeitplan bzw. Finanzen URL: http://www.femern.de/Startseite/Das+Projekt
[33] Vgl. IHK24 Schleswig-Holstein: Positionspapier der IHK zu Kiel. Zentralachse – bessere Anbindung an die A 1 gefordert. URL: http://www.ihk-schleswig-holstein.de/standortpolitik/verkehrsinfrastruktur/strasse/738252/zentralachse.html, Zugriff am 10.09.2011

Ebene berücksichtigt. Das aufgebaute GIS-Modell ermöglicht die Darstellung und Analyse von zeitlichen Erreichbarkeiten in Form von Reisezeiten. Dabei unterscheidet es sich von einem Verkehrssimulationsmodell, da mit dem Erreichbarkeitsmodell keine Verkehrsbelastungen oder Verlagerungseffekte untersucht werden können. Das GIS-Modell berechnet die Reisezeiten anhand der Länge eines Streckenabschnitts und der hinterlegten Geschwindigkeit. Die individuell für jeden Streckenabschnitt hinterlegten Geschwindigkeiten entsprechen dabei nicht den realen Höchstgeschwindigkeiten auf den Straßen. Um ein leicht belastetes Verkehrsnetz simulieren zu können, wurden etwas herabgestufte Tempi angenommen. Das heißt, dass im Modell beispielsweise für die Landes- und Bundesstraßen nicht die freigegebene Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, sondern eine Geschwindigkeit von 80km/h angenommen wurde. Da für die Gewerbeflächenanalyse auch die Betrachtung der LKW-Erreichbarkeiten eine zentrale Rolle spielt, wurde in das GIS-Modell ein LKW-Netz mit dementsprechend niedrigeren Geschwindigkeiten integriert. Unter anderem wurde die Geschwindigkeit für LKW auf Autobahnen auf maximal 80 km/h begrenzt.
Um die durchschnittlichen Belastungen im Straßennetz dennoch bei der Analyse zu berücksichtigen, wurden Dauerzählstellen in Hamburg und Schleswig-Holstein ausgewertet.

Auswertung der Dauerzählstellen

Aus methodischer Sicht ist das Auswerten von Dauerzählstellen oder anderen Erhebungsdaten zum Verkehrsaufkommen objektiv und belastbar, da z.B. Dauerzählstellen Durchschnittswerte abbilden und deutliche Tendenzen für Spitzenzeiten (z.B. in den Sommermonaten) erkennen lassen. Daher wurden Zählstellen in Hamburg und Schleswig-Holstein hinsichtlich ihrer DTV-Werte[34] ausgewertet und Streckenabschnitte mit hohen Auslastungen im GIS-Modell für eine Staubetrachtung angepasst. Konkret bedeutet das für diese Strecken eine niedrigere Modellgeschwindigkeit, sodass bei den Erreichbarkeitsberechnungen längere Reisezeiten entstehen. [35]
Es gibt an der B 5 auf dem Weg aus Richtung Süden nach Niebüll auch nördlich der geplanten Ortsumfahrung Hattstedt / Bredstedt eine Reihe von Ortschaften, die zu einer Verlangsamung des Verkehrs in der Hauptsaison führen. Mit Hilfe der Auswertung der vorhandenen Dauerzählstellen konnte festgestellt werden, dass insbesondere von Juli bis Oktober die Sonn- und Feiertage überdurchschnittlich starke Belastungswerte aufweisen (Spitzenstunden). Als besonders stauanfällig zur Ferienzeit kann der B 5-Abschnitt bei der Klappbrücke in Tönning bezeichnet werden. Dort wurden im August Abweichungen von bis zu 37% gegenüber dem Jahresmittel des Jahres 2009 aufgezeichnet (vgl. Abb. 61).
Weit weniger stark fallen die Abweichungen zum Jahresmittel unter der Woche aus – aber auch werktags kann eine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung während der Sommerferienzeit (Juni bis September) festgestellt werden (vgl. Abb. 62). Die Vor-Ort-Untersuchungen haben zudem einen Peak am Samstagmorgen verdeutlicht, der durch den Bettenwechsel in den Tourismusorten hervorgerufen wird.

[34] DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz je 24 Stunden).
[35] Dabei wurden u.a. Dauerpegel entlang der A 7 (Dreieck Nordwest) und A 23 (Krupunder, Nordoe, Bresdorf, Heide West), aber auch entlang der B 5 (Bredstedt, Husum-Süd, Tönning-Klappbrücke, Hemmingstedt, Brunsbüttel Hochbrücke) ausgewertet.

Abb.61: Auswertung der B 5-Dauerzählstellen 2009 (Spitzenstunde Sonntag + Feiertags)[36]

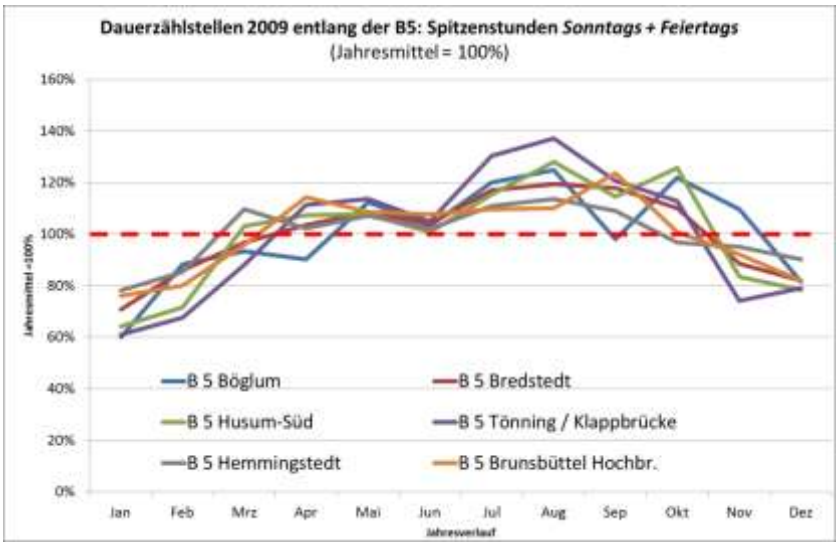
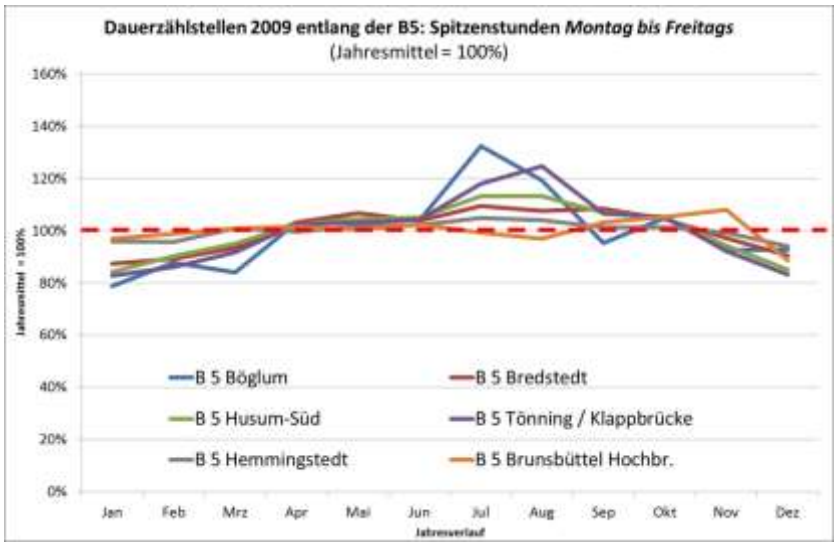


Abb. 62: Auswertung der B 5-Dauerzählstellen 2009 (Spitzenstunde Montag – Freitag)[37]



Im Jahr 2009 zeigten sich beim Schwerlastverkehr deutliche Abweichungen vom Jahresmittel (=100%) an der L305 (Eidersperrwerk, April-Oktober) und entlang der B 5 an der Hochbrücke in Brunsbüttel, dort v.a. von August bis November. Auffällig ist hier zudem die Abweichung zwischen August und Oktober an der deutsch-dänischen Grenze (B 5 Böglum) – der Schwerlastverkehrsanteil lag dort im Oktober bei 40% über dem Jahresdurchschnitt 2009 (vgl. Abb. 63).

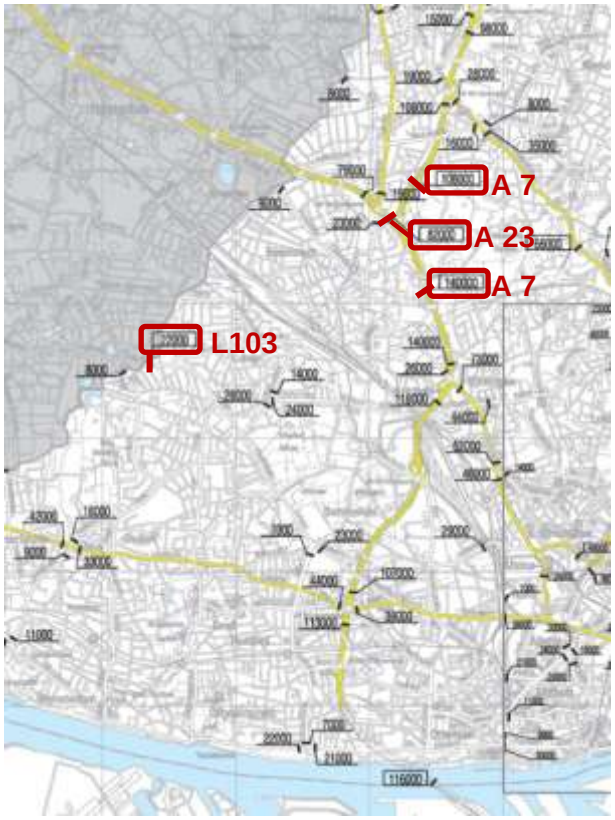
[36] Auswertung der Daten des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH), Niederlassung Rendsburg
[37] Auswertung der Daten der Straßenmeisterei Rendsburg

Abb. 63: Auswertung ausgewählter Dauerzählstellen für den Schwerverkehr im Jahr 2009[38]

Kapazitätsengpässe im A 7-Elbtunnel

Neben der Auswertung der Dauerzählstellen in der REK-Region wurden die relevanten Dauerzählstellen in Hamburg v.a. entlang der A 7 und A 23 ausgewertet (vgl. Abb. 64). Der Dauerpegel an der L103 (Luruper Hauptstraße) ist dabei als Ausweichstrecke für die Umfahrung der A 7 relevant.

Abb. 64: Lage der Dauerpegel Hamburg[39]

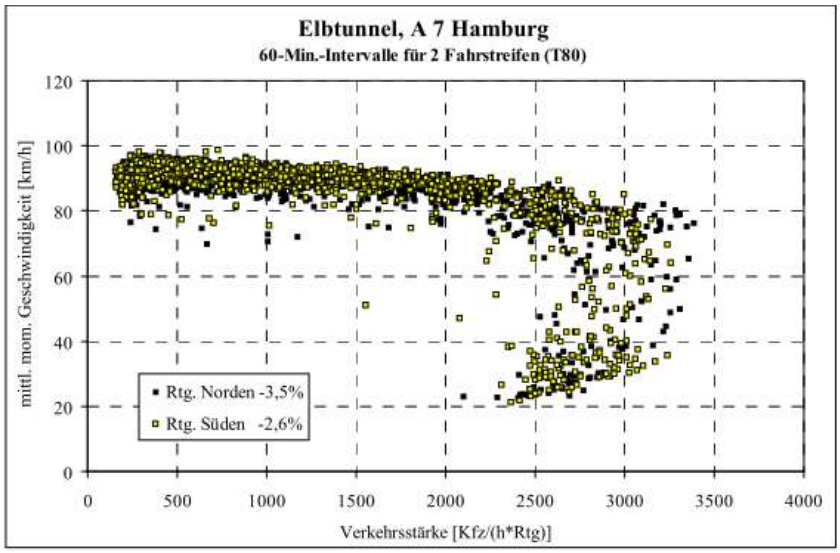


Neben der Auswertung der vier dargestellten Dauerzählstellen gibt es direkt im Elbtunnel einen weiteren Dauerpegel. Eine Auswertung dieser Zählstelle war, v.a. aufgrund der an-

[38] Auswertung der Daten der Straßenmeisterei Rendsburg
[39] Kartengrundlage: Hrsg.: Amt für Straßen- und Verkehrswesen der Freien und Hansestadt Hamburg - Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt: Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsstärken. Hamburg 2008.

haltenden Baustellensituation (Tunnelsanierung) nicht möglich. Dennoch ist der Elbtunnel eine der entscheidenden Engstellen für Reisende in die Untersuchungsregion aus Richtung Süden (und umgekehrt).

Abb. 65: Fundamentaldiagramm auf dem Elbtunnel-Abschnitt der A 7, Erhebung Lemke 2000[40]



Um die Kapazitätsprobleme in diesem Autobahnabschnitt dennoch einschätzen und darstellen zu können, wird an dieser Stelle ein sogenanntes Fundamentaldiagramm für den Elbtunnel (A 7) vorgestellt, das die Geschwindigkeit (v) in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke (q) zeigt. D.h. es werden die Zusammenhänge zwischen der Kapazität einer Strecke und der gefahrenen Geschwindigkeit anhand von Messungen aus dem Jahr 2000 von K. Lemke verdeutlicht (vgl. Abb. 65) [41].

Das Diagramm zeigt, dass der Verkehrsfluss mit einer gefahrenen Geschwindigkeit zwischen 80 und 100 km/h bis zu einer bestimmten Verkehrsstärke aufrechterhalten werden kann. Bei ca. 2.200 Fahrzeugen je Stunde und Richtung setzt jedoch eine deutliche Reduktion der mittleren Geschwindigkeit ein. Die sogenannte „Kapazitätsgrenze“ des Elbtunnels ist erreicht und es kommt zu einer deutlichen Verlangsamung des Verkehrs. Eine Vielzahl der Fahrzeuge weist bei einer derartig hohen Auslastung der Strecke eine deutlich niedrigere Reisegeschwindigkeit von 20 bis 40 km/h auf. Zusätzlich konnten durch die Auswertungen der vorhandenen Dauerzählstellen entlang der A 7 für den Elbtunnel-Bereich Rückschlüsse auf aktuelle Verkehrsstärken gezogen werden (vgl. Kapitel 3.2.10).

Bezogen auf die erwartete Situation in den nächsten Jahren wird darauf hingewiesen, dass auch in Zukunft Baustellen das Bild der A 7 in Hamburg prägen werden. Neben den Sanierungsmaßnahmen im Elbtunnel wird v.a. der geplante A 7-Ausbau auf 8 Fahrstreifen zu Verkehrsbehinderungen führen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, ein gut organisiertes Management- und Informationssystems aufzubauen, um Verkehre lenken und verträglicher abwickeln zu können.

Netzanpassungen

Für die Berechnung der Erreichbarkeiten im GIS-Modell wurden Annahmen getroffen, die nachfolgend kurz aufgeführt werden. Zugrunde liegen die zuvor vorgestellten methodischen Ansätze und Überlegungen.

[40] Lemke, Kerstin: Verkehrsablauf in Tunneln und dessen Auswirkungen auf die Wahl des Tunnelquerschnitts, Schriftenreihe des Lehrstuhls für Verkehrswesen, Ruhr-Universität Bochum, Heft 22, 2000

[41] Lemke, Kerstin: Verkehrsablauf in Tunneln und dessen Auswirkungen auf die Wahl des Tunnelquerschnitts, Schriftenreihe des Lehrstuhls für Verkehrswesen, Ruhr-Universität Bochum, Heft 22, 2000

Die Wartezeiten an der Fähre wurden im GIS-Modell nach dem methodischen Ansatz

Überfahrtsdauer + ½ Takt als „Wartezeit“

für alle Fährverbindungen im Netz berücksichtigt (vgl. Abb. 64). D.h. diese verlängerten Reisezeiten zum Erreichen einer Nordseeinsel lassen sich in den Ergebnisdarstellungen mit den unterschiedlichen Zeitintervallen nachvollziehen.

Abb. 66: Berücksichtigung der Wartezeiten an den Fähren

Fähre	Fahrzeit laut Fahrplan in Min.	Takt in Min.	Wartezeit in Min.	neue Fahrzeit in Min.
Schlüttsiel-Hooge	60	120	60	120
Dagebüll-Föhr	45	60	30	75
Dagebüll-Amrum	90	120	60	150
Föhr-Amrum	60	120	60	120
Pellworm-Nordstrand	40	120	60	100
Niebüll-Westerland (Autozug)	35	60	30	65
List (Sylt)-Romo (DK)	45	100	50	95
Glückstadt-Wischhafen	25	20	10	35
Bremerhaven-Blexen	10	20	10	20
Norden-Norderney	55	60	30	85

Neben diesen objektiv berechenbaren durchschnittlichen Wartezeiten können zusätzliche Wartezeiten aufgrund subjektiver Risikoeinschätzungen zum Tragen kommen. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden bei der Berechnung der Reisezeiten auf die Nordseeinseln deshalb die Routen bis zum jeweiligen Fähranleger berechnet.

Die zusätzlichen Zeitreserven („Pufferzeiten“), die eingeplant werden, um die entsprechende Fähre nicht zu verpassen, hängen vom jeweiligen Quellort bzw. den entsprechenden Routenmöglichkeiten zum Ziel und von der subjektiven Einschätzung der Reisenden ab. Die Berücksichtigung solcher Pufferzeiten im GIS-Modell ist jedoch wenig sinnvoll, da es sich um subjektive Entscheidungen der Urlauber handelt und es zudem differenziertes und sich wandelndes Tourismusverhalten gibt. Vielmehr wurde sich darauf verständigt, die Erreichbarkeitsbetrachtung der Inseln auf die Standorte der Fähranleger auf dem Festland zu beschränken (z.B: Dagebüll für Föhr und Amrum, Niebüll für Sylt), sodass bei Bedarf bestimmte Pufferzeiten den Fährüberfahrten hinzuaddiert werden können. An den Ergebnissen der Erreichbarkeitsanalyse ändert sich somit nichts, da die Veränderungen in beiden Fällen bestehen bleiben.

Die Wartezeiten an der Elbfähre Glückstadt-Wischhafen spielen nach dem Ansatz „Überfahrtsdauer + ½ Taktzeit“ für alle Erreichbarkeitsbetrachtungen der heutigen Situation (ohne feste Elbquerung) eine wesentliche Rolle. Die Fähre nimmt bereits heute für LKW-Verkehre und Alltagsrouten zwischen den Elbufern eine wichtige Funktion ein. Regelmäßig (v.a. freitags, feiertags und in den Sommermonaten) kommt es hier zu Rückstausituationen und damit zu Wartezeiten. Für das Modell wurde daher eine zusätzliche Wartezeit von 80 Minuten an der Elbfähre angesetzt und in einem „Stauszenario“ berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.2.10). Derzeit müssen v.a. LKWs mit langen Wartezeiten rechnen, denn einige Spediteure nutzen diese Strecke über die B495 als mautfreie Alternative zum A7-Elbtunnel.

Die sich aus der Stauanfälligkeit der Strecke ergebenden Geschwindigkeitsreduktionen im nachstehenden Kapitel werden entlang der definierten Strecken im GIS-Modell als Restriktion eingebaut, sodass sich längere Reisezeiten bei gleichen Entfernungen ergeben (vgl. Kapitel 3.2.10).

3.2.4 Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalyse Straßeninfrastrukturausbau

Das GIS-Modell ermöglicht drei wesentliche Auswertungs- bzw. Darstellungsmöglichkeiten, die in den folgenden Ausführungen zur Analyse angewendet werden:

- Routenvergleiche und Gegenüberstellung der Reisezeiten (z.B. LKW-Routenvergleiche)
- Auswertung der Strukturdaten als Grundlage für die Gewerbeflächen- & Tourismusanalyse (z.B. Erreichbarkeit von Einwohnern und Arbeitsplätzen)
- Erreichbarkeitsradien mit definierten Fahrzeitkategorien (Isochronendarstellung, z.B. Erreichbarkeit der Mittelzentren oder Gewerbestandorte)

Generell können mit dem aufgebauten und angepassten Netzmodell die Erreichbarkeiten von jedem beliebigen Standort untersucht werden. Neben der Abbildung von Erreichbarkeitsradien in definierten Zeitintervallen ist die Gegenüberstellung von konkreten Reisezeiten mit und ohne Ausbauplanungen zwischen zwei Orten innerhalb des Netzes möglich. Für die Region entlang der Westküste sind zudem die Erreichbarkeiten touristischer Orte sowie großer Gewerbestandorte von Interesse. Aus den Ergebnissen lassen sich Rückschlüsse auf zukünftige Entwicklungen und Planungen ableiten. Aufgrund der Vielzahl von theoretisch möglichen Auswertungsvarianten waren Entscheidungen zur Definition der Ausbauvarianten notwendig. Es wurde sich auf die Untersuchung räumlicher Schwerpunktsetzungen geeinigt, die jeweils in einer Karte zu Abschnittsbeginn vorgestellt werden.
Dabei werden die möglichen Ausbauvarianten, d.h. die verschiedenen Realisierungsszenarien der A 20, nicht für jeden Quell- bzw. Zielort analysiert, sondern jeweils die Ist-Situation der maximalen Ausbauvariante gegenübergestellt. Lediglich am Beispiel Itzehoe werden die Erreichbarkeitsveränderungen für die verschiedenen Realisierungsstufen der A 20 vorgestellt. Am Beispiel des ChemCoast Parks Brunsbüttel wird im Kapitel 3.2.60 der zusätzliche Ausbau der B 5 zwischen Wilster und Brunsbüttel betrachtet.

3.2.5 Einzugsgebiete der Strukturgrößen Einwohner/Arbeitsplätze

Von den Erreichbarkeitsverbesserungen durch den geplanten Infrastrukturausbau profitieren die Einwohner und Unternehmen der Untersuchungsregion im besonderen Maße. Die Analyse der Strukturdaten soll zeigen, welche Räume nach einem Ausbau der verkehrlichen Infrastrukturen schneller erreicht werden können und wie sich die Einzugsgebiete der Einwohner und Arbeitskräfte verändern.
Die Strukturdatenauswertung fand dabei in den vier Landkreisen der Untersuchungsregion auf Gemeindeebene, in den angrenzenden Bundesländern auf Samtgemeinde- (Niedersachsen) bzw. Stadtteilebene statt. Verglichen wurde die heutige Situation mit der im Fall eines maximalen Infrastrukturausbaus.[42]
Die Strukturdaten der vier Landkreise Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland unterscheiden sich stark voneinander: Die Gebiete in unmittelbarer Nähe zu Hamburg haben höhere Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichten als z.B. der Kreis Nordfriesland (vgl. Kap. 2 Rahmendaten für die Region).
Nachstehend werden für die Einwohner und Arbeitskräfte die zusätzlichen Einzugsbereiche innerhalb von 120 bzw. 30 Minuten untersucht. Diese Analysen lassen sich selbstverständlich auch für andere Zeitintervalle durchführen, wobei sich die Frage nach der Interpretation der Ergebnisse stellt. So akzeptieren Pendler beispielsweise für den Arbeitsweg in der Regel nicht mehr als 45-60 Minuten Fahrtzeit, sodass 30 Minuten als durchschnittliche Pendelzeit angenommen wird. Die Veränderung der Einwohner-Einzugsbereiche in 120 Minu-

[42] EASYSTAT. Statistik lokal – Daten für die Kreise, kreisfreien Städte und Gemeinden Deutschlands, Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen, 2006

ten kann z.B. das zusätzliche Potenzial an Tagestouristen verdeutlichen, für die eine derartige Reisezeit als akzeptabel gilt. Wie bereits erwähnt, wird jeweils die Ausgangssituation (heute) mit der maximalen Ausbauvariante verglichen.

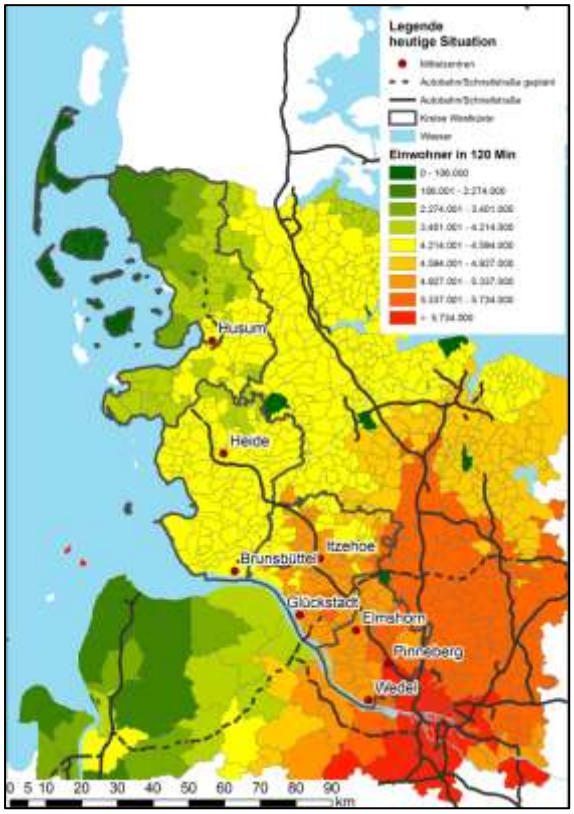
Einwohnerpotenzial

Die Betrachtung der **erreichten Einwohner innerhalb von 2 Stunden** veranschaulicht die Vergrößerungen der Einzugsgebiete (vgl. Abb. 67 und Abb. 68). Die Räume um den Verlauf der neuen Küstenautobahn vergrößern die Einzugsradien der Einwohner v.a. aufgrund der schnellen Verbindung mit Hamburg, Bremen und Lübeck oder Kiel. Die Landkreise entlang der A 23 / B 5 Achse werden gestärkt, da wesentlich mehr Einwohner als bisher innerhalb von 120 Minuten erreicht werden können. Diese Betrachtung der Einwohner in 2 Stunden ist beispielsweise für den Tourismus von Interesse, da eine Zunahme an potenziellen (Tages-)Touristen erreicht werden kann (vgl. Kapitel 3.2.9).
Die Gegenüberstellung der Einzugsgebiete innerhalb von 30 Minuten kann dem Anhang entnommen werden (vgl. Abb. 1 bis Abb. 4 in Anlage I.2). Es zeigt sich, dass insbesondere in den Räumen zwischen den Autobahnen A 23 und A 7, die durch den A 20-Ausbau miteinander verbunden werden, mehr **Einwohner innerhalb von 30 Minuten** erreicht werden können. Dabei sind es v.a. die Räume nördlich und östlich von Elmshorn (Barmstedt) in Richtung Kaltenkirchen sowie südlich von Glückstadt und westlich von Itzehoe die von dem Infrastrukturausbau profitieren. Auch für die niedersächsische Elbseite ergeben sich im Bereich der Stadt Stade durch den Bau der A 20 Vorteile, da dieser Raum z.B. von Glückstadt aus innerhalb einer halben Stunde erreicht werden kann. Für die regionalen Unternehmen bedeuten die vergrößerten Einzugsgebiete der Einwohner potenzielle (Neu)Kunden. Auch wenn der Kreis Nordfriesland im Vergleich zum Kreis Pinneberg grundsätzlich eine wesentlich geringere Bevölkerungsdichte aufweist, zeigt sich nördlich von Husum ebenfalls eine Erhöhung des Einwohnerpotenzials. Dabei profitieren die Gemeinden in der Region besonders von der geplanten Umfahrung der Ortschaften Hattstedt und Bredstedt. Beispielsweise kann das Mittelzentrum Husum - und damit bedeutsame Versorgungsangebote - von Dagebüll aus nach dem Bau der Ortsumfahrung in kürzerer Reisezeit erreicht werden.

Arbeitskräftepotenzial

Die Veränderungen der **Arbeitsplatzerreichbarkeit innerhalb einer halben Stunde** sind in Abb. 69 bis Abb 72 dargestellt. Es lässt sich erkennen, dass auch hier die Gemeinden die auf der nördlichen Seite der geplanten Ortsumfahrung von Hattstedt und Bredstedt liegen, einen Arbeitsplatzzuwachs verzeichnen können. Des Weiteren wird deutlich, dass der Raum zwischen Drochtersen über Stade bis nach Hamburg-Harburg entlang der Elbe – ähnlich wie bei der Betrachtung der Einwohner – vom Bau der festen Elbquerung profitiert. So können in Zukunft eine Reihe zusätzlicher Arbeitsplätze in 30 Minuten erreicht werden, beispielsweise verschiebt sich der Bereich entlang der A 26 von der Kategorie „25.000 bis 50.000“ in die höhere Kategorie 50.000 bis 75.000“ erreichte Arbeitsplätze. Arbeitsplatzstandorte, wie Stade und Orte entlang der A 26 und B 73 nach Buxtehude gelangen in den 30-Minuten Radius von Glückstadt. Es sind vornehmlich die im Südwesten Hamburg gelegenen Gewerbegebiete entlang der A 7 (Finkenwerder, Waltershof, Altenwerder etc.), die eine hohe Arbeitsplatzdichte aufweisen und nach dem A 20- und A 26-Ausbau schneller angefahren werden können. Zu den weiteren Räumen, die nach einem Infrastrukturausbau einen Zuwachs an zusätzlich erreichten Arbeitsplätzen im Zeitintervall bis zu einer halben Stunde verzeichnen, gehören die Gemeinden um Glückstadt und der südöstliche Teil des Kreises Steinburg.

Abb. 67: Einwohnereinzugsgebiet innerhalb 120 Minuten heutige Situation (links)
Abb. 68: Einwohnereinzugsgebiet innerhalb 120 Minuten nach Infrastrukturausbau (rechts)



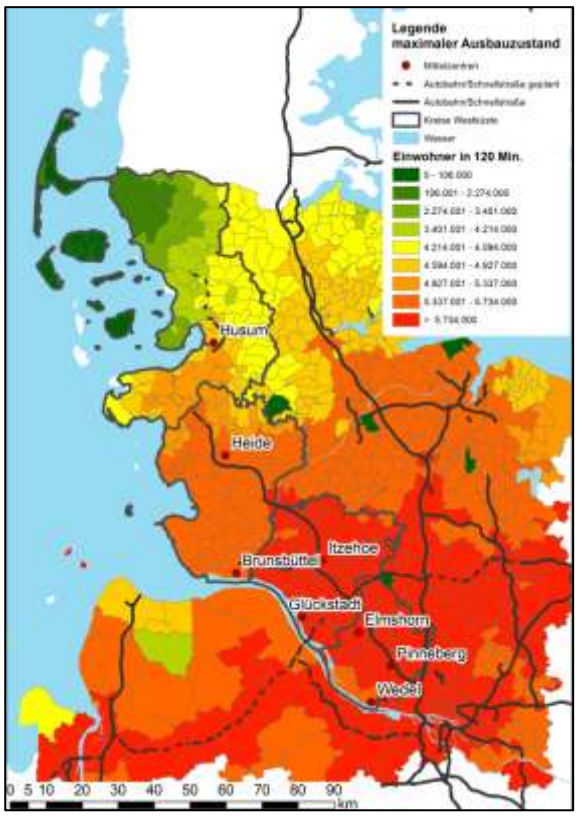
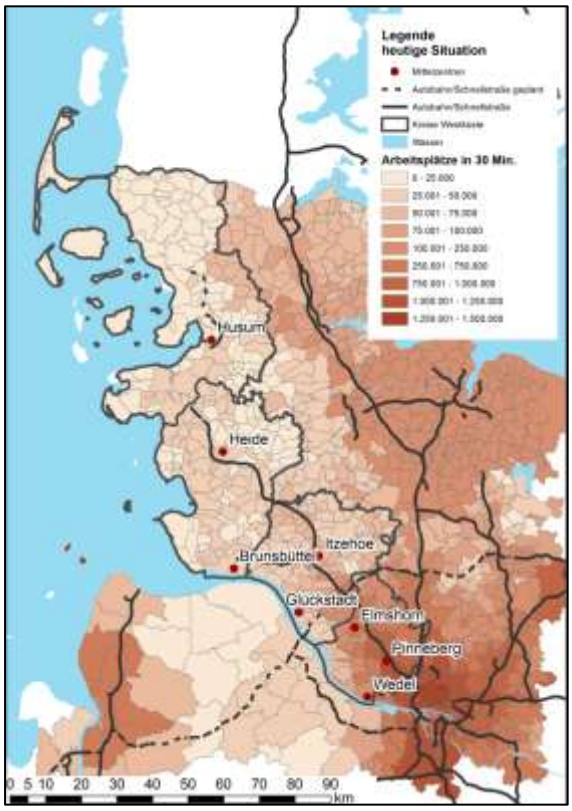


Abb. 69: Arbeitsplatzeinzugsgebiet innerhalb 30 Minuten heutige Situation (links)

Abb. 70: Arbeitsplatzeinzugsgebiet innerhalb 30 Minuten nach Infrastrukturausbau (rechts)



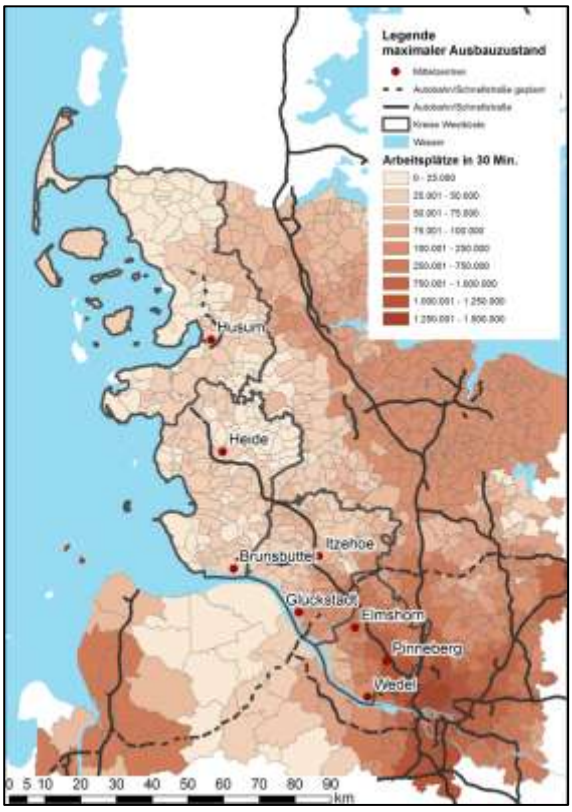
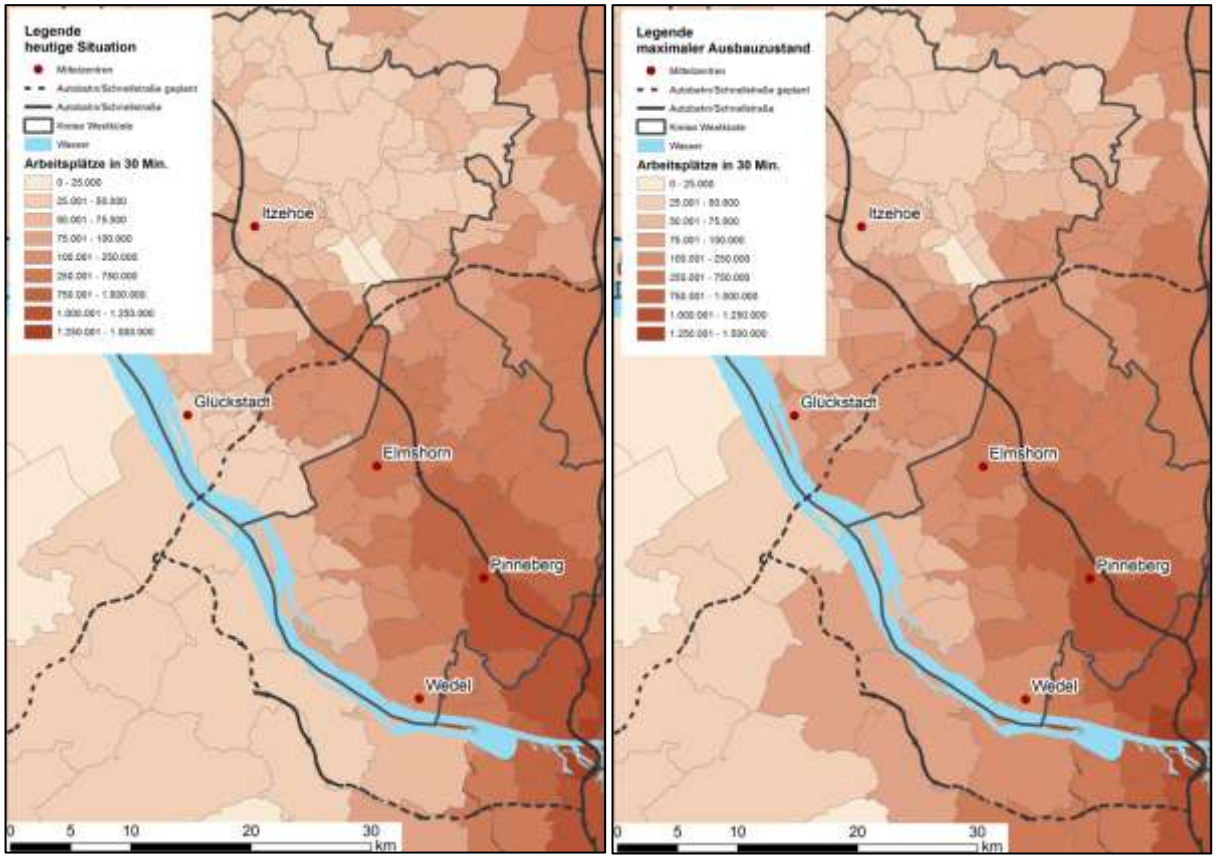


Abb. 71: Arbeitsplatzeinzugsgebiet innerhalb 30 Minuten heutige Situation (links)

Abb. 72: Arbeitsplatzeinzugsgebiet innerhalb 30 Minuten nach Infrastrukturausbau (rechts)



3.2.6 Realisierungsvarianten zur B 5 und A 20

Vor dem Hintergrund der langen Realisierungszeiträume kann die Betrachtung verschiedener Realisierungsszenarien zur A 20 hilfreich sein.

Auswirkungen der unterschiedlichen Realisierungshorizonte des Ausbaus der A 20

Die vorgesehenen Abschlüsse der Planfeststellungen für die Bauabschnitte der A 20 wurden bereits im Kapitel 3.2.2 vorgestellt. Es sollen nun am Beispiel Itzehoe die Erreichbarkeitsveränderungen der unterschiedlichen Planungsszenarien für den Ausbau der A 20 dargestellt werden.

Der Vergleich der heutigen Situation mit dem **Planfall der A 20 bis zum Autobahnkreuz A 7** stellt den nächsten Realisierungsabschnitt der A 20 dar. Am deutlichsten sind die Erreichbarkeitsverbesserungen von Itzehoe aus nach Osten entlang der A 20 in Richtung Rostock. So können Standorte um die Hansestadt Lübeck zukünftig in 90 Minuten statt bisher in 2 Stunden erreicht werden. Diese Erreichbarkeitsverbesserungen ergeben sich bereits, obwohl von Itzehoe noch kein direkter Anschluss an die A 20 gegeben ist und die Verkehrsteilnehmer erst bis zur A 7 fahren müssen. Auffällig ist zudem, dass die Hansestadt Rostock nach dem Ausbau der A 20 bis zum Kreuz A 7 vom Quellort in 2 Stunden erreichbar wird. Aber auch andere Bereiche wie Bad Segeberg, wohin die A 20 heute bereits fertig gestellt ist, können bei diesem ersten Realisierungsschritt profitieren (in 60 Minuten statt bisher 90 Minuten-Fahrzeitkategorie von Itzehoe erreichbar). Entscheidend für die touristischen Verkehre ist die verbesserte Erreichbarkeit in Richtung Norden entlang der B 5 durch die geplanten Ortsumfahrungen und den 3-streifigen Ausbau der Bundesstraße bis Husum. Die Reisezeitverkürzungen sind v.a. in den Radien bis 90 Minuten erkenn- und

wahrnehmbar. Zusätzlich ergibt sich eine Entlastung der Strecke durch den Infrastrukturausbau (vgl. Abb. 73 und Abb. 74).

Die Weiterführung der **A 20 bis zur A 23** bedeutet für die Region an der Westküste eine direkte Autobahnanbindung nach Osten. Die Erreichbarkeitsveränderungen aus diesem Realisierungszenario lassen sich aus den nachfolgenden Abbildungen entnehmen. Durch die Nähe von Itzehoe zum zukünftigen Autobahnkreuz mit der A 23 ergeben sich nochmals deutliche Erreichbarkeitsverbesserungen in Richtung Lübeck/Rostock aber auch in Richtung Berlin (A 24). Beispielsweise wird das Kreuz mit der A 7 nach einem Ausbau der A 20 im 30 Minuten- statt bisher 60 Minuten Radius erreicht, sodass sich durch den verbesserten Anschluss an die A 7 bereits in diesem Ausbauzustand positive Effekte für die Verkehre in Nord-Süd-Richtung (Dänemark aber auch Richtung Hannover, Bremen) ergeben. Insgesamt lässt sich festhalten, dass eine Realisierung der A 20 bis zum Autobahnkreuz eine deutlich verbesserte Anbindung in Richtung Osten für die Untersuchungsregion bedeutet. Für Schleswig-Holstein wird eine neue Ost-West-Verbindung durch das Land geschaffen, von der sowohl die Wirtschaft als auch Privatpersonen profitieren können.

Bei der Weiterführung **A 20 bis Glückstadt ohne den Bau der festen Elbquerung** ergeben sich für die Standorte direkt um Glückstadt zusätzliche Erreichbarkeiten im Vergleich zur Ausbauvariante bis zum Kreuz A 23 (vgl. Anlage I.2, Abb. 5).
Für die Variante einer Fertigstellung der **A 20 bis zum Dreieck mit der A26** ergeben sich die folgenden Erreichbarkeitsveränderungen: Im Fall der Weiterführung der A 20 auf niedersächsischer Seite bis zum Autobahnkreuz A 20 / A 26 und unter der Voraussetzung, dass die A 26 von dort bereits vollständig bis zur A 7 befahren werden kann, können von Itzehoe auch die Bereiche auf der niedersächsischen Elbseite, Stade etc., in kürzerer Reisezeit erreicht werden (vgl.

Abb. 76).

Abb. 73: Basisvariante heutige Situation

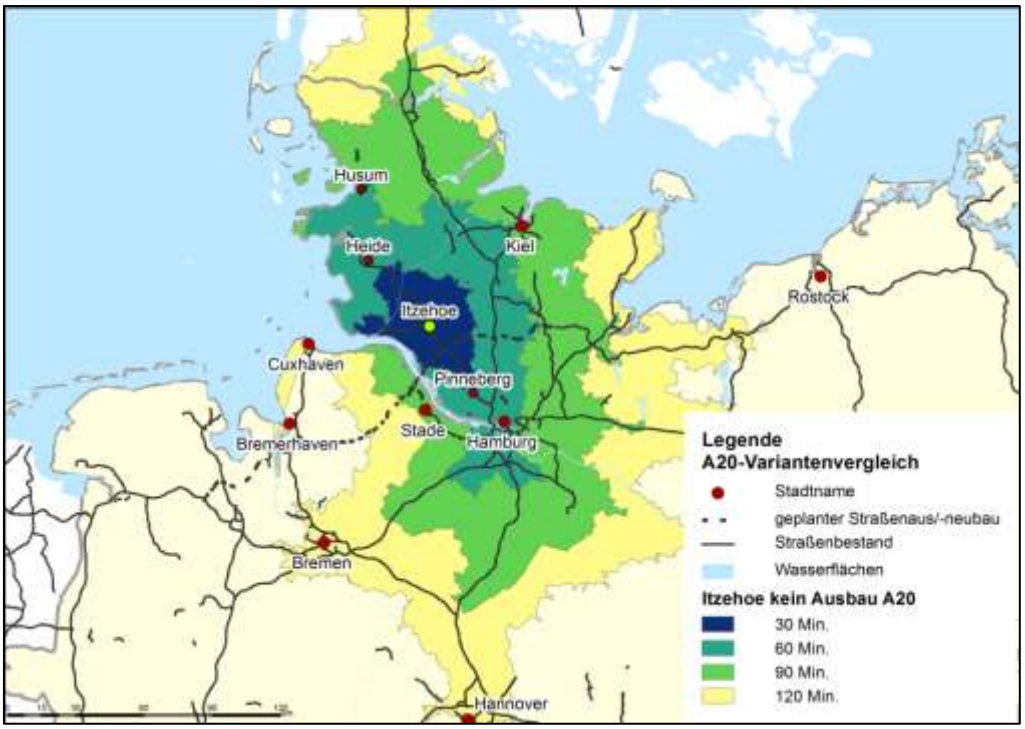


Abb. 74: Variante A 20 bis zum Kreuz A 7

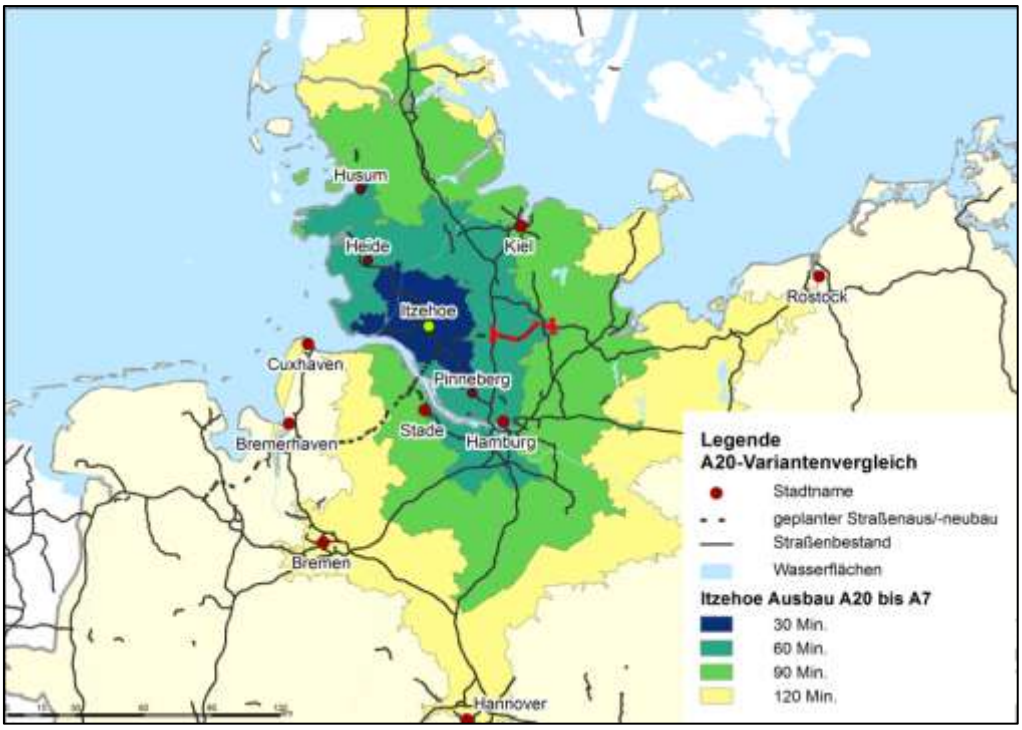


Abb. 75: Variante A 20 bis zum Kreuz A 23

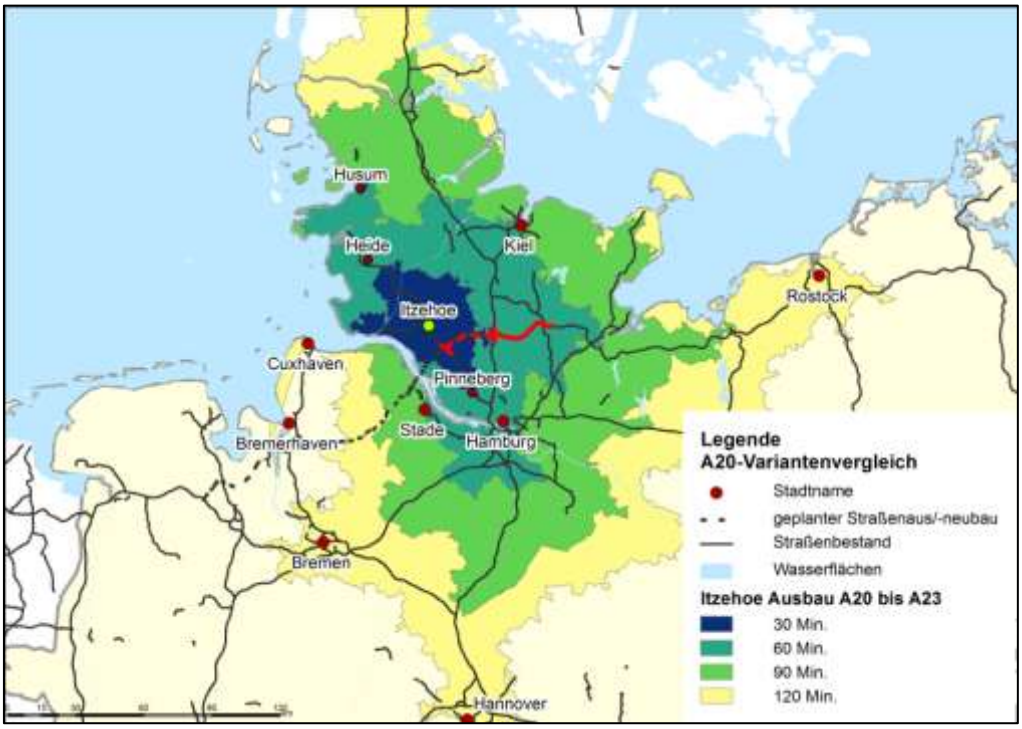


Abb. 76: Variante A 20 in Niedersachsen bis zum Anschluss an die A26 (mit Elbquerung)

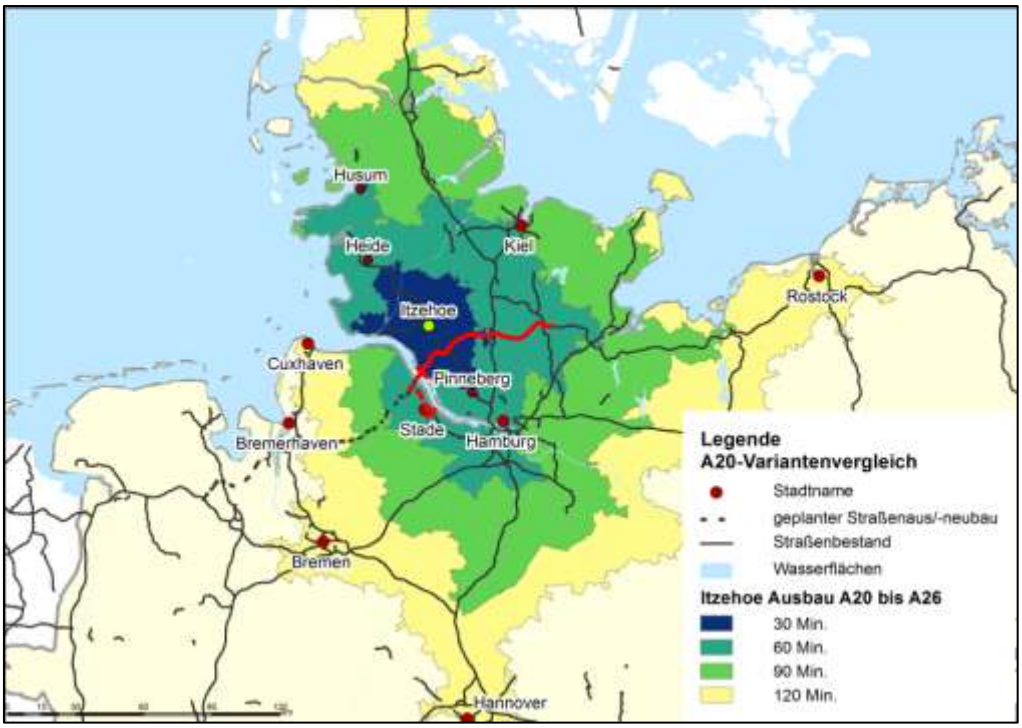
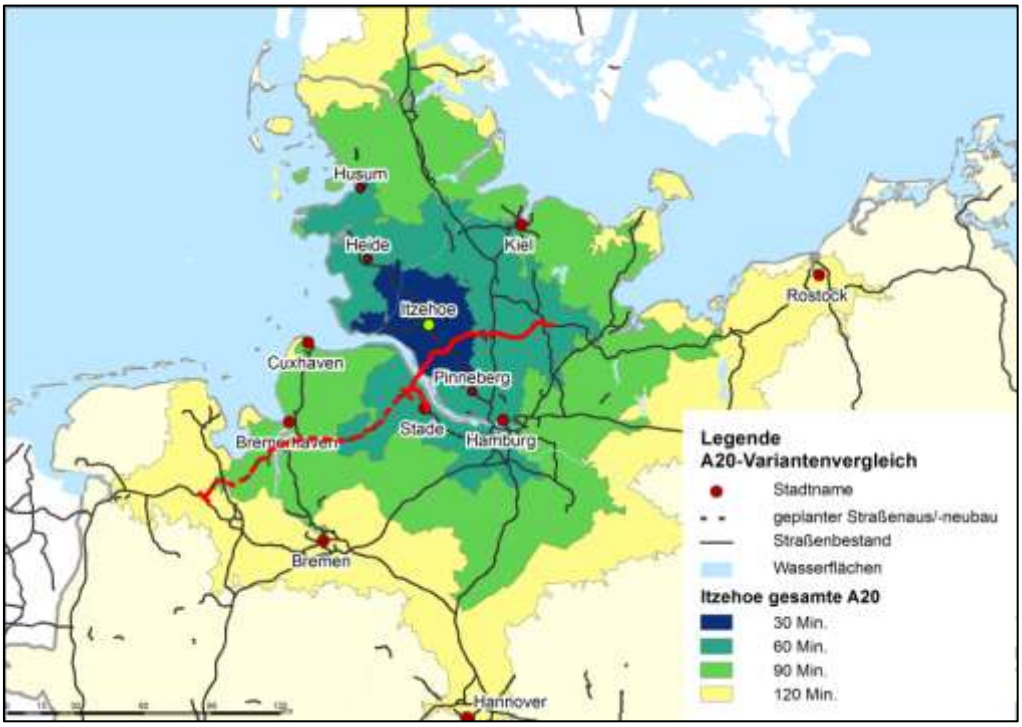


Abb. 77: Basisvariante gesamte A 20: maximaler Ausbauzustand



Die vollständige Realisierung der **A 20 im maximalen Ausbauzustand** (vgl. Abb. 77) ergibt nochmals deutliche Erreichbarkeitsverbesserungen in Richtung Westen. Standorte in Cuxhaven und Bremerhaven liegen nach dem Infrastrukturausbau im 90 Minuten-Radius statt heute im 2 Stunden-Radius oder mehr. Von der Küstenautobahn profitieren auch die Verkehre mit Zielen in den Niederlanden und im nördlichen Ruhrgebiet. Diese Effekte sind insbesondere für Handels- und Wirtschaftsbeziehungen von Interesse und werden im Kapitel 3.2.8 für die Erreichbarkeiten der LKW näher untersucht.

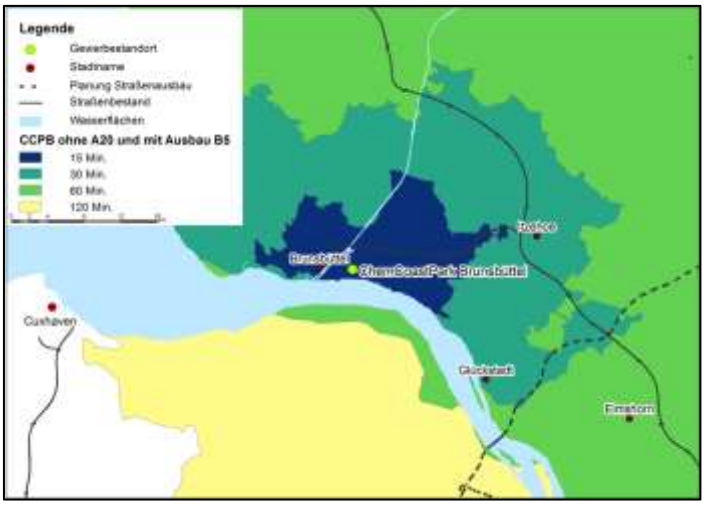
Insgesamt ergeben sich im maximalen Ausbauzustand für Itzehoe Erreichbarkeitsradien, die nicht länger von der natürlichen Barriere Elbe beeinflusst werden, sondern die vielmehr in alle Richtungen des Festlandes bestehen und damit sowohl von den Einwohnern als auch von den regional ansässigen Unternehmen und Gästen genutzt werden können.
Aus dem Beispiel Itzehoe lassen sich die Tendenzen der Erreichbarkeitsveränderungen auch für andere Standorte in der Untersuchungsregion ableiten. Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass nur bei einer kompletten Weiterführung auch auf niedersächsischer Seite und der Fertigstellung der festen Elbquerung maximale Erreichbarkeitsverbesserungen - insbesondere auf der überregionalen Ebene - erzielt werden können.

Ausbauvariante 3-streifiger Ausbau der B 5 zwischen Wilster und Brunsbüttel

Der 3-streifige Ausbau zwischen Itzehoe und Wilster wurde bereits als geplantes Infrastrukturprojekt des Landes Schleswig-Holstein vorgestellt. Die Überlegung, diese Dreistreifigkeit bis nach Brunsbüttel weiterzuführen, soll an dieser Stelle untersucht werden. Die Erreichbarkeitsveränderungen vom Standort des ChemCoast Parks Brunsbüttel in der 15 Minuten Fahrzeitkategorie sind direkt entlang der B5 in Richtung Itzehoe zu erkennen. Im 30-Minuten-Radius erweitert sich das Einzugsgebiet westlich der A23 und in Richtung Krempe und Elmshorn (Abb. 76 und Abb. 77). So profitiert beispielsweise der Raum zwischen Itzehoe und dem zukünftigen Kreuz A 20/A 23 von dieser Maßnahme.

Abb. 78: Erreichbarkeit CCPB heutige Situation (bis 2 Std.)

Abb. 79: Erreichbarkeit CCPB mit Ausbau B 5, ohne Ausbau A 20 (bis 2 Std.)



Für den Vergleich dieser Erreichbarkeiten mit der maximalen Ausbauvariante können die Abbildungen in Anlage I.2 hinzugezogen werden.
Der 3-streifige Ausbau der B 5 bis Brunsbüttel wird noch aus einem anderen Grund gefordert: Auf diesem Streckenabschnitt herrscht ein vergleichsweise hoher Schwerverkehrsanteil, sodass sich nach einem Ausbau die Überholmöglichkeiten verbessern und sich damit auch die Geschwindigkeit auf diesem Streckenabschnitt erhöht. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte hat ein Gutachten der SSP Consult nach dem Ansatz der Bundesverkehrswegeplanung ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,42 für den Abschnitt ermittelt.[43]

3.2.7 Mittelzentren & Häfen

Die Erreichbarkeit der folgenden Mittelzentren und Häfen wird schwerpunktmäßig untersucht: Husum, Pinneberg, Elmshorn, Itzehoe, Brunsbüttel, Heide, Wedel und Glückstadt.

Abb. 80: räumliche Schwerpunktsetzung Mittelzentren und Häfen

Am Beispiel des Mittelzentrums Elmshorn werden die Reisezeitveränderungen durch die geplanten Ausbauprojekte entlang der Straße vorgestellt. Dabei werden die Erreichbarkeiten der übrigen Mittelzentren im Anhang aufgeführt. Die Frage „Welche Räume/Orte lassen sich von Elmshorn in den Fahrzeitkategorien 15 Minuten bis 4 Stunden mit dem PKW heute erreichen und wie verändert sich dieser Erreichbarkeitsradius bei einem Ausbau der A 20 und B 5?“ soll mithilfe der folgenden Abbildungen und Erläuterungen beantwortet werden. Dabei wird wieder die heutige Situation mit dem maximalen Ausbauzustand verglichen.

[43] Vgl. SSP Consult (Bergisch Gladbach): Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für den Raum Itzehoe-Brunsbüttel unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung im Zusammenhang mit dem Bau der BAB A 20. Im Auftrag der egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH. S. 47f. 2008.

Abb. 81: Erreichbarkeit von Elmshorn heutige Situation (bis 4 Std.)

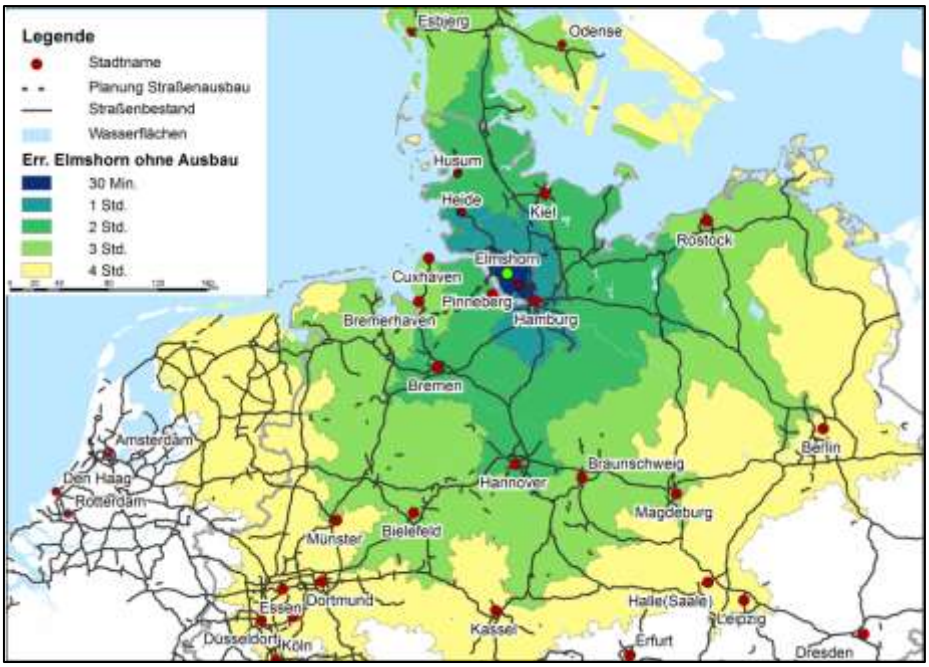
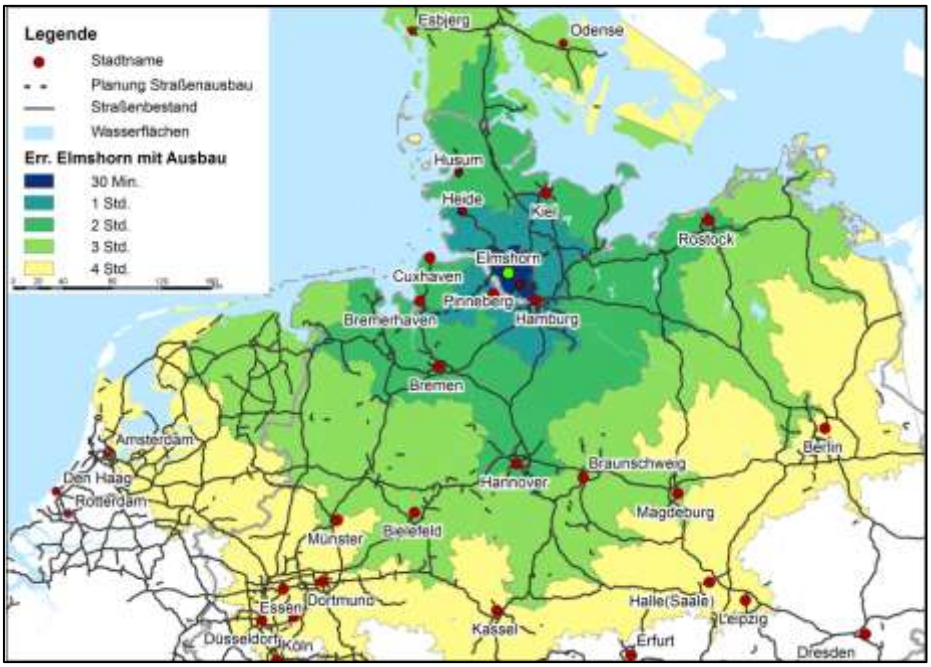


Abb. 82: Erreichbarkeit von Elmshorn nach Infrastrukturausbau (bis 4 Std.)



Die **überregionale Betrachtung** der Abbildung 81 und Abbildung 82 zeigt insbesondere in Ost-West-Richtung deutliche Erreichbarkeitsverbesserungen für den Standort Elmshorn. Insbesondere in den Fahrzeitkategorien 2, 3 und 4 Stunden werden neue Räume entlang der Küsten erschlossen. Beispielsweise können die Bewohner von Elmshorn Amsterdam (Niederlande) nach einem Infrastrukturausbau in 4 Stunden erreichen. Die Hansestadt Bremen gelangt in den 90 Minuten-Radius und auch die Hansestadt Rostock kann wesentlich schneller erreicht werden (im 2 Stunden-, statt 3 Stunden-Radius). In Richtung Norden nach Dänemark verbessert sich die Anbindung v.a. durch den Ausbau der B 5.

Abb. 83: Erreichbarkeit von Elmshorn heutige Situation (bis 2 Std.)

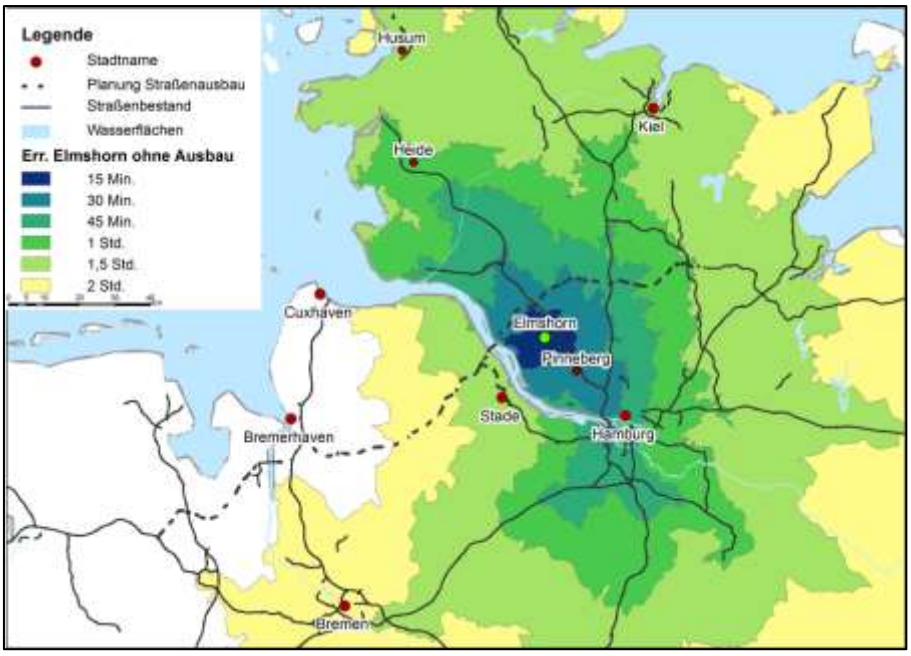
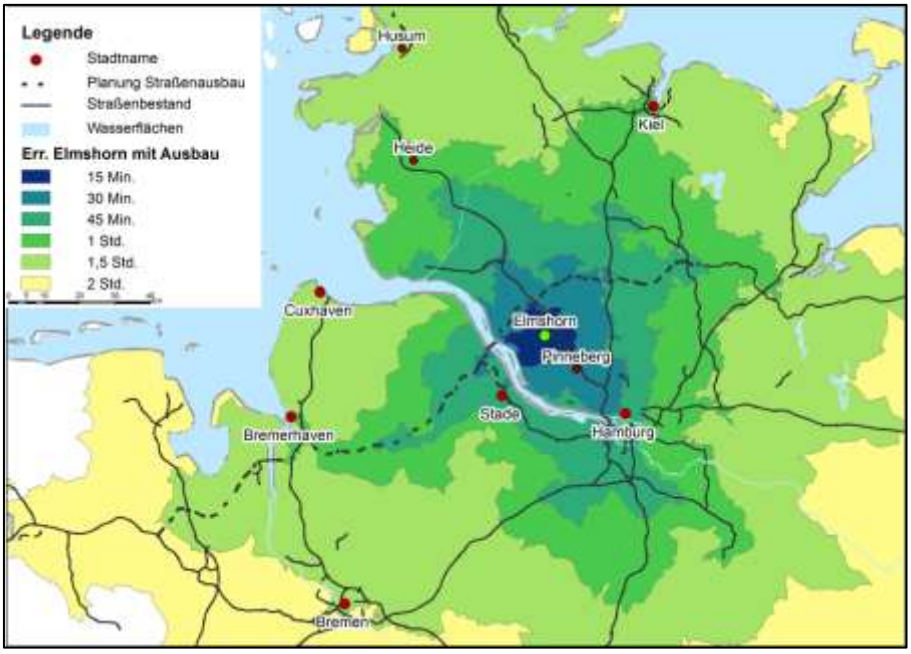


Abb. 84: Erreichbarkeit von Elmshorn nach Infrastrukturausbau (bis 2 Std.)



Die **regionalen Erreichbarkeiten** sind in Abbildung 83 und Abbildung 84 zu erkennen (Fahrzeitkategorien 15 Minuten bis 2 Stunden). Beispielsweise wird die Landeshauptstadt Kiel in kürzerer Zeit von Elmshorn aus erreicht (in 1 Stunde, statt bisher 90 Minuten Fahrzeit) – das Gleiche trifft für die Hansestadt Lübeck zu. Die stärksten zeitlichen Verkürzungen ergeben sich in Richtung der niedersächsischen Elbseite durch den Bau der festen Elbquerung. So gelangt man von Elmshorn zum neuen Dreieck A 20 / A 26 bisher in 90 Minuten und wird es zukünftig im 30 Minuten-Radius erreichen. Aber auch Städte wie Bremerhaven und Cuxhaven gelangen in die Fahrzeitkategorien bis 90 Minuten, sodass diese Standorte deutlich besser angebunden sind. Ein weiterer Vorteil ergibt sich für die Metropolregion Hamburg, denn Pendler aus Elmshorn können beispielsweise in Zukunft in 45 Minuten statt bisher 90 Minuten die Stadt Stade oder auch das Alte Land (als Naherholungsziel) erreichen.

Durch den Ausbau der B 5 werden insbesondere die Verbindungen entlang der Westküste selbst verbessert. Die Mittelzentren werden besser untereinander vernetzt und können von den umliegenden Ortschaften entlang der A 23 / B 5 tendenziell in kürzerer Zeit erreicht werden. Hierzu empfiehlt sich die Betrachtung der Karten im Anhang zu den Erreichbarkeiten der anderen Mittelzentren und Häfen im Untersuchungsraum. Tendenziell bleibt die Aussage, dass sich durch den Ausbau der A 20 aufgrund des Trassenverlaufs die Erreichbarkeiten in Ost-West-Richtung und durch den Ausbau der B 5 die Anbindung des Kreises Nordfriesland und nach Dänemark verbessern. Der Ausbau der B 5 wird nach einer Realisierung der Elbquerung als Anbindung an die überregionalen Verkehrsbeziehungen noch an Bedeutung gewinnen.

3.2.8 Ausgewählte Gewerbestandorte

Neben der zeitlichen Erreichbarkeit konkreter Standorte bildet die Arbeitskräfte-/Fachkräfteverfügbarkeit für die großen Gewerbegebiete ein wichtiges Standortkriterium für Unternehmensansiedlungen (vgl. Kapitel 3.2.5). *Bedeutsame Gewerbestandorte* sind zum einen der Heide Gewerbepark West (Raffinerie Heide), der ChemCoast Park Brunsbüttel und der Bereich um das neue Autobahnkreuz A 20 / A 23. Zum anderen wurden Orte wie Niebüll, Husum, Glückstadt und Tornesch als Gewerbestandorte im Hinblick auf ihre Erreichbarkeit untersucht (vgl. Abb. 85).

Abb. 85: räumliche Schwerpunktsetzung Gewerbestandorte

Am Beispiel des **ChemCoast Park Brunsbüttel** wurden die PKW- und LKW-Erreichbarkeiten untersucht. Weitere Erreichbarkeitsdarstellungen von Gewerbestandorten befinden sich in Anlage I.2.

PKW-Erreichbarkeiten

Die PKW-Erreichbarkeiten von Brunsbüttel können der Anlage I.2 (Abb. 7 u. 8) entnommen werden und sind grundsätzlich in ihren wesentlichen Veränderungen denen des vorgestellten Mittelzentrums Elmshorn sehr ähnlich. Die Stadt Brunsbüttel liegt etwas nördlicher an der Elbemündung und wird über die B 5 erschlossen. Es sind insbesondere im 2 Stunden-Radius deutliche Erreichbarkeitsverbesserungen in Richtung Fehmarn, Lübeck und Wismar sowie im Westen in Richtung Bremerhaven und Bremen zu erkennen. Damit sind gute Voraussetzungen für die Vernetzung des Standortes CCPB mit den Häfen an Nord- und Ostsee gegeben.

In der Fahrzeitkategorie „bis zu 1 Stunde“ können insbesondere die Stadt Bad Segeberg und der Elberaum auf niedersächsischem Gebiet bis in den Süden von Hamburg schneller erreicht werden als heute. Diese Verkürzungen der PKW-Fahrzeiten sind insbesondere im Zusammenhang mit dem Facharbeitskräftepotenzial zu sehen und daher für den Standort des CCPB von Bedeutung. Aber auch für die regionalen Handelsbeziehungen sind die Reisezeitverkürzungen von Interesse, da beispielsweise nach einem Ausbau der B 5 der

Raum um das neue Autobahnkreuz A 20 / A 23 besser erreicht wird und sich auch eine Ausdehnung des 20 Minuten-Radius in Richtung Itzehoe und die angrenzenden Gemeinden im Osten erkennen lässt.

LKW-Erreichbarkeiten

Entscheidend für den Standort des Gewerbeparks in Brunsbüttel sind aber auch die LKW-Fahrzeiten, da die Unternehmen beispielsweise die Güter vom Hafen weiter transportieren. Für die Betrachtung der LKW-Erreichbarkeiten wurden die folgenden Fahrzeitkategorien gewählt: 1 Stunde, 2 ½ Stunden und 4 ½ Stunden, wobei letztere als maximale Tagestour vom Standort Brunsbüttel und wieder zurück definiert wurde.
Aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeiten für LKW ergeben sich im Vergleich zum PKW geringere Erreichbarkeitsradien (z.B. für den 1 Stunde-Radius). Dennoch sind die Verbesserungen in Ost-West-Richtung auch für den LKW-Verkehr deutlich erkennbar. Z.B: können die Häfen in Wismar oder Wilhelmshaven nach einem Ausbau der A 23 / B 5 und der A 20 inkl. fester Elbquerung zukünftig in 2 ½ Stunden erreicht werden (vgl. Abb. 87 und Abb. 88).

In der Fahrzeitkategorie „bis 4 ½ Stunden“ wird das östliche Mecklenburg-Vorpommern in Richtung Polen schneller erschlossen und im Westen können neben der friesischen Nordseeküste v.a. Räume der Niederlande besser erreicht werden. Damit rücken die großen Umschlagshäfen Rotterdam und Amsterdam näher an den Standort in Brunsbüttel heran.

Abb. 87: LKW-Erreichbarkeit CCPB heutige Situation

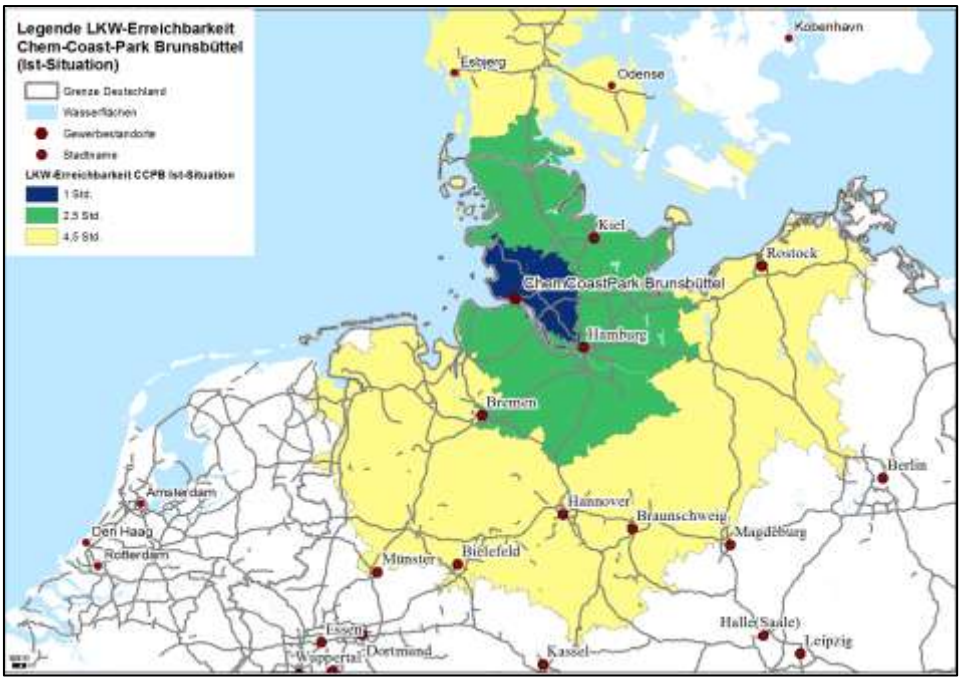
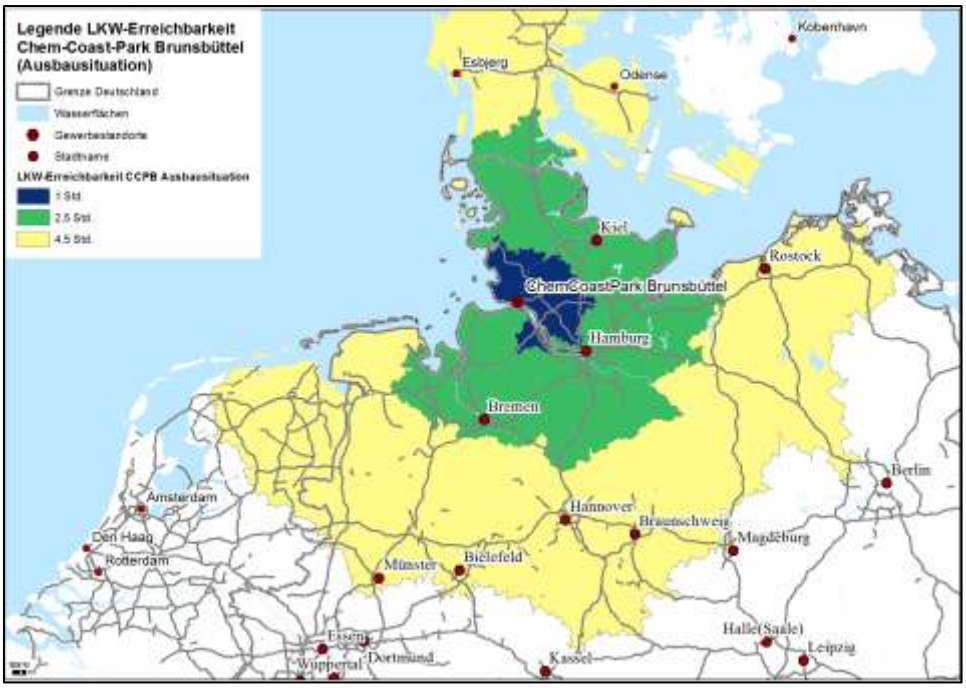
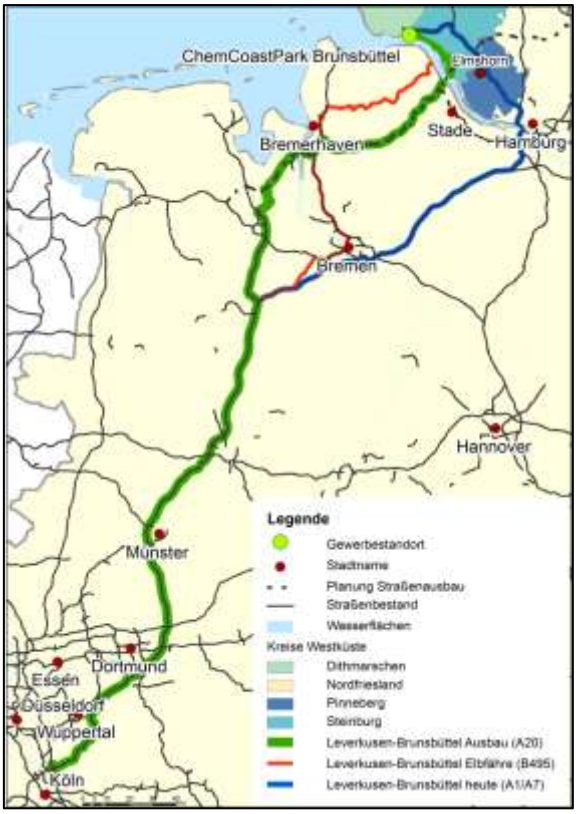


Abb. 88: LKW-Erreichbarkeit CCPB nach Infrastrukturausbau



Neben der Betrachtung der Erreichbarkeitsradien sollen auch spezielle **Routen**, die für LKW-Speditionen von besonderem Interesse sind und oft angefahren werden, untersucht werden.

Abb. 89: LKW-Routenvergleich Leverkusen-Brunsbüttel



Als Beispiel sollen die Routen zwischen dem **CCPB und Leverkusen** gegenübergestellt werden. Die Routenentscheidung findet am Autobahndreieck Ahlhorner Heide (A 1 / A 29) statt. Es zeigt sich, dass die Route über die neue A 20 (grün) nicht nur wesentlich kürzer, sondern auch schneller zurückgelegt werden kann. Gegenüber der Route über die A 1 ist die neue Strecke etwas über 30km kürzer und knapp 15 Minuten schneller. Die Route über die Fähre Wischhafen-Glückstadt wurde in den Vergleich mit aufgenommen, da einige LKW-Unternehmen aufgrund der Stauanfälligkeit des Elbtunnels und der LKW-Maut Nebenstrecken bevorzugen. Außerdem ist es die im Vergleich zur A 1 kürzere Route (16 km), jedoch benötigt ein LKW auf der Route Leverkusen – Brunsbüttel bei durchschnittlicher Wartezeit an der Elbfähre rund 1 Stunde länger. Zukünftig ist aufgrund der Möglichkeit die A 20 zu nutzen eine deutlich attraktivere Strecke gegeben.

Abb. 90: Gegenüberstellung der LKW-Reiseentfernungen und –zeiten (Brunsbüttel – Leverkusen)

Route Leverkusen-CCPB (LKW)	*Distanz in km*	*Reisezeit in Minuten (Std.)*
A 1 / A 7 heute	479	365 (6 Std. 5 Minuten)
B 495 Fähre Glückstadt	463	425 (7 Std. 5 Minuten
A 20 / B 5-Ausbau	447	351 (5 Std. 51 Minuten)

Der Aspekt der Stauanfälligkeit und damit der Planbarkeit wurde bereits im Kapitel 3.2.10 erörtert. Gerade für die Unternehmen sind Pünktlichkeit und Planbarkeit einer Route entscheidende Kriterien und v.a. der Elbtunnel auf der A 7 ist ein oftmals kaum kalkulierbarer Streckenabschnitt, sodass die A 20 als Nord-West-Umfahrung von Hamburg zukünftig eine wichtige Alternativroute darstellt.
Für eine bessere Einschätzung der wirtschaftlichen Auswirkungen für die Transportunternehmen wird ein grober Kostenvergleich vorgestellt (vgl. Abb. 91). Der Kostenvergleich zeigt, dass die neue A 20 in der Summe zu einem Vorteil von knapp 40 Euro gegenüber der heutigen Situation führt. Dieser ergibt sich durch die kürzere Reisezeit und v.a. die geringere Distanz, die für die Höhe der LKW-Maut entscheidend ist.

Abb. 91: grober Kostenvergleich für Transportunternehmen[44]

	Route A1 (blau)	Route Fähre (rot)	Route A20 (grün)
Distanz in km	479	463	447
Reisezeit in Min.	**365**	**425**	**351**
Kosten für LKW-Maut	92	75	83
Fährüberfahrtskosten		20	
Personalkosten (in Euro)	61	71	59
Verbrauch (l/Route)	168	162	156
Kraftstoffkosten (in Euro)	235	227	219
Summe (in Euro)	**555**	**555**	**517**

* Annahmen für die grobe Kostenabschätzung:
LKW-Maut: 0,2 Euro/km; Stundenlohn Fernfahrer (SH): 10€; Dieselpreis: 1,40€/l;
Verbrauch: 35 l/100km (abhängig von der Transportmenge)

Das Routenbeispiel Leverkusen-Brunsbüttel zeigt die deutlichen Vorteile, die sich durch den Bau der Küstenautobahn und die feste Elbquerung für die Unternehmen der Region ergeben können.
Neben dem Routenvergleich Brunsbüttel-Leverkusen, wurde ein weiterer Vergleich der **Route Brunsbüttel - Amsterdam (NL)** vorgenommen. Dabei handelt es sich ebenfalls um eine für Spediteure bedeutsame Verbindung. Derzeit verläuft die schnellste Route zwischen den beiden Hafenstädten von Brunsbüttel über die A 23, weiter durch den A 7-Elbtunnel und dann über die A 1 / E231 (Bremen, Osnabrück, Enschede) in die niederländische Hauptstadt. Ein LKW kann die Entfernung im Durchschnitt in ca. 6 Stunden und 40 Min. zurücklegen.
Alternativrouten nach Amsterdam zwecks einer Umfahrung der Hansestadt Hamburg sind über die Fähre Glückstadt-Wischhafen möglich. Von dort kann entweder die Route über Bremen (A 1) oder über Bremerhaven (A 28 u. A 7/NL) genommen werden (vgl. Abb. 93). Beide Alternativrouten über die Fähre sind deutlich kürzer als über die A 1, allerdings ist

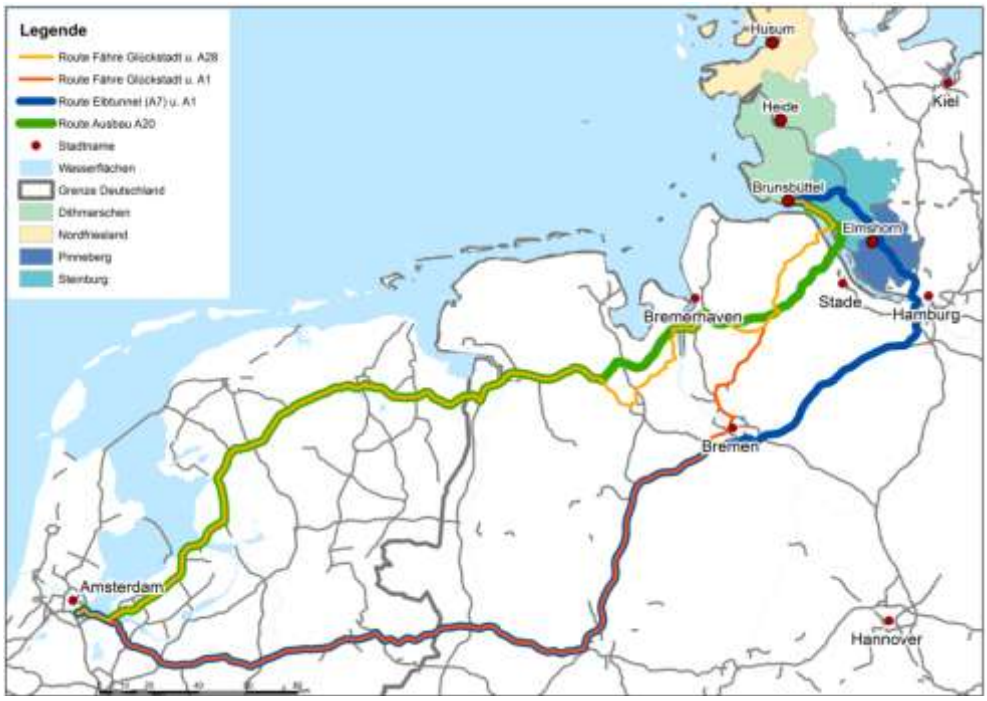
[44] *Hinweis: Eine mögliche Nutzungsgebühr für die Elbquerung (z.B. Tunnelmaut) wurde nicht berücksichtigt.*

auch mit deutlich längeren Reisezeiten zu rechnen: Für die Strecke über die A 28 ergibt sich eine ca. 60 Minütige Reisezeitverlängerung gegenüber der A 7 (Elbtunnel) und die A 1 (orange Route). Gleichwohl ist diese Route ca. 43km kürzer und beinhaltet aufgrund der Führung über die Bundesstraße 495 weniger mautpflichtige Kilometer für LKW-Fahrer. Die rote Vergleichsroute über die Fähre und dann weiter auf die A 1 (Bremen) ist nochmals kürzer, gleichzeigt ergibt sich gegenüber der schnellsten (blauen) Route eine Reisezeitverlängerung von knapp 40 Minuten. Die Alternativrouten sind insbesondere für Speditionen interessant, die die Metropole Hamburg nicht als eigentliches Ziel haben und eine Umfahrung aufgrund der hohen Streckenauslastungen entlang der A 7 (über den Elbtunnel) anstreben. Auf der anderen Seite sind die Wartezeiten an der Autofähre Glückstadt-Wischhafen eine schwer kalkulierbare Größe.
Die Fertigstellung der Küstenautobahn A 20 bis zum Anschluss an die Autobahn 28 bei Westerstede wird daher gegenüber der heute schnellsten Route (blau) deutliche Reisezeitverbesserungen sowohl für den PKW- als auch für den LKW-Verkehr mit sich bringen. Für LKW-Fahrer verkürzt sich die Reisezeit zwischen Brunsbüttel und Amsterdam um fast eine Stunde auf 5 Stunden und 45 Minuten. Dies liegt v.a. in der 85 km kürzeren Route begründet (446 km anstatt 531 km, vgl. Abb. 92).

Abb. 92: Routenvergleich Brunsbüttel-Amsterdam (PKW/LKW-Reisezeiten)

Route Brunsbüttel - Amsterdam	*Distanz in km*	*PKW-Reisezeit in Min. (Std.)*	*LKW-Reisezeit in Min. (Std.)*
A1 über A7 (Elbtunnel)	531	295 (4 Std. 55 Min.)	401 (6 Std. 41 Min.)
B495 Fähre Glückstadt u. A28	488	375 (6 Std. 15 Min.)	458 (7 Std. 38 Min.)
B495 Fähre Glückstadt u. A1	471	360 (6 Std.)	438 (7 Std. 18 Min.)
A20-Ausbau u. AA28	446	250 (4 Std. 10 Min.)	346 (5 Std. 46 Min.)

Abb. 93: Routenvergleich Brunsbüttel-Amsterdam (NL)



Die Abbildung 92 zeigt mit ihrer Gegenüberstellung von PKW- und LKW-Reisezeiten, dass auch die **privaten Personenverkehre** von der neuen Verbindung über die A 20 deutlich

profitieren können. Gegenüber der heute bevorzugten Route ergeben sich für die A 20 / A 28 Strecke ein Reisezeitvorteil von ca. 45 Minuten und eine Verkürzung der Distanz um 85 km.

3.2.9 Ausgewählte Tourismusstandtorte

Für die Analyse der Erreichbarkeit von Tourismusorten werden die folgenden Profile näher untersucht: Tagesausflügler (Urlaubsortsausflügler), Kurzurlauber und Feriengäste aus weiter entfernten Gebieten. *Folgende Tourismusorte* werden als Zielorte auf ihre Erreichbarkeitsveränderungen im Ausbauszenario untersucht: Dagebüll, Niebüll, St. Peter-Ording, Büsum, Tönning, Meldorf, Friedrichskoog und Glückstadt.

Abb. 94: räumliche Schwerpunktsetzung Tourismusorte

In Bezug auf die Erreichbarkeit sind für diese Tourismusprofile unterschiedliche Zeitintervalle relevant, da Reisezeitersparnisse unterschiedlich gewichtet werden (vgl. Tourismusanalyse, Kapitel 5). Für die **Tagesgäste** und **Kurzurlauber** wurden daher die folgenden Fahrzeitkategorien herangezogen:

Die **Ferienurlauber** (Langzeiturlauber) der Untersuchungsregion kommen aus unterschiedlichen Quellorten und es lassen sich keine abgegrenzten Fahrzeitkategorien definieren, die von den Besuchern akzeptiert werden. Vielmehr wurde versucht, über die möglichen Routen beliebter Quellorte z.B. nach Niebüll eine Einschätzung über die Erreichbarkeitsveränderungen abzuleiten. Für die Klassifizierung der Quellmärkte aus anderen Bundesländern für die Ferienurlauber wird an dieser Stelle auf die Tourismusanalyse von Georg & Ottenströer verwiesen, da sich diese aus den Bankabhebungsdaten für die Bundesländer ergeben. Von den bedeutsamsten acht Bundesländern wurden die Landeshauptstädte als Quellorte nach Nordfriesland untersucht (vgl. Anlage I.2, Abb. 13 u. 14).

Für die Veränderungen für Ferienurlauber werden demnach konkrete Routenvergleiche gegenüber gestellt, während die Auswertung der Fahrzeitveränderungen für Tagesgäste und Kurzurlauber als Isochronendarstellung jeweils in einer Karte zusammengefasst wird.

Abb. 95: relevante Fahrzeitkategorien für Tagesurlauber und Kurzurlauber

Tagesurlauber	Kurzurlauber
30 Minuten	1 Stunde
1 Stunde	2 Stunden
1 ½ Stunden	3 Stunden
2 Stunden	4 Stunden

Tagesgäste und Kurzurlauber

Beispielhaft werden an dieser Stelle die Erreichbarkeitsveränderungen für Tagesgäste und Kurzurlauber von Niebüll – als Ausgangspunkt für die Insel Sylt – betrachtet.
Die Vergrößerung des Einzugsgebiets von Niebüll durch den Bau der Infrastrukturprojekte kann den nachstehenden Abbildungen entnommen werden. Aufgrund der geografischen Lage Niebülls im Norden von Nordfriesland ist die Erreichbarkeit von mitteldeutschen Städten und Räumen aus nicht mit anderen touristischen Zielen entlang der Westküste, wie beispielsweise St. Peter-Ording, vergleichbar. Für St. Peter-Ording ergeben sich größere Erreichbarkeitsvorteile in Richtung Hamburg und Bremen, als das für Niebüll der Fall ist (vgl. Anlage I.2)
Dafür werden bei der Betrachtung von Niebüll große Teile Dänemarks in zwei bis drei Stunden Entfernung erreicht. Die Effekte durch die A 20 sind dennoch erkennbar. Insbesondere für die **Kurzurlauber** aus Ostfriesland, Cuxhaven, dem Emsland und dem westlichen Holland (Groningen) sowie dem nördlichen Münsterland (Osnabrück) ergeben sich Reisezeitvorteile. Potenzielle Kurzurlauber können zukünftig auch aus dem Osten Mecklenburg Vorpommerns (Ückerrandow) und der Hansestadt Rostock schneller nach Niebüll bzw. Sylt kommen. Bei der Betrachtung der Fahrzeitkategorien für **Tagesgäste** sind Erreichbarkeitsverbesserungen vom nördlichen Hamburg, Bad Segeberg, aber auch den Kreisen der Westküste Schleswig-Holsteins selbst (Glückstadt und niedersächsische Elbseite) erkennbar. Innerhalb Nordfrieslands verbessert sich die Anbindung v.a. durch die Ortsumfahrung nördlich von Husum, sodass neben den Touristen auch Einheimische profitieren. Gerade zwischen Husum und Niebüll treten heute entlang der B 5 in der Hochsaison Staus auf, die Reisezeitverlängerungen mit sich bringen. Um diesen Aspekt mit zu berücksichtigen, werden im Kapitel 3.2.10 Routenvergleiche mit Stauszenarien untersucht.

Abb. 96: PKW-Erreichbarkeiten Niebüll heutige Situation

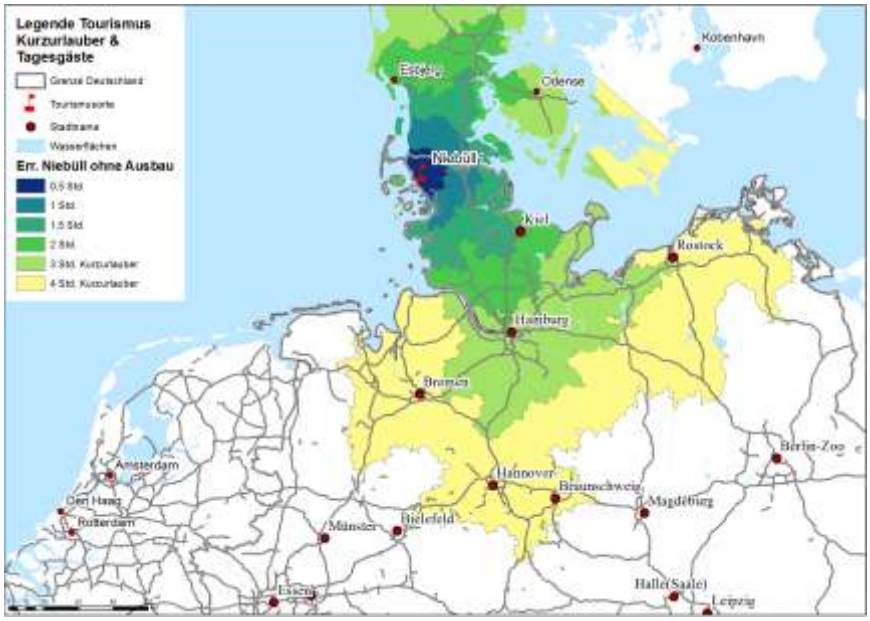
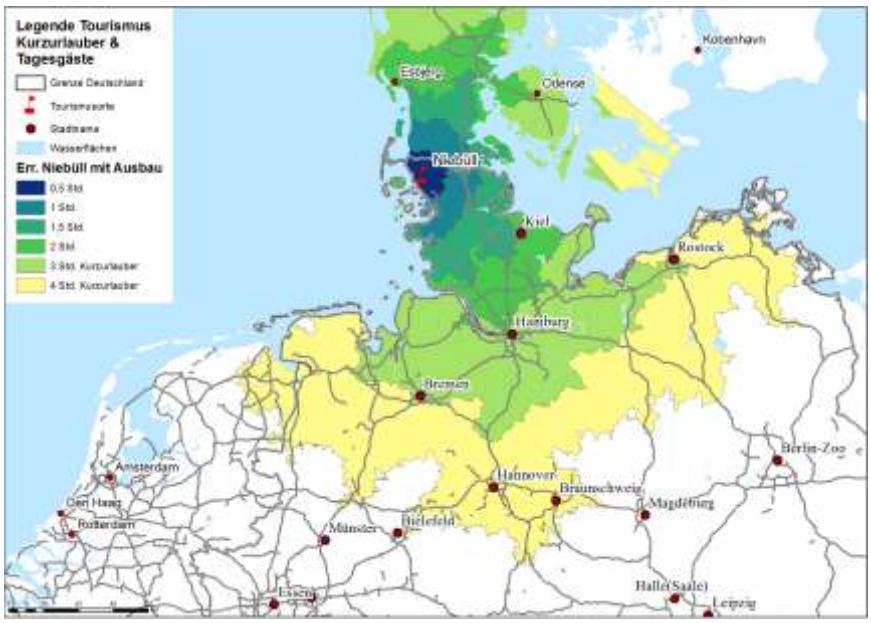


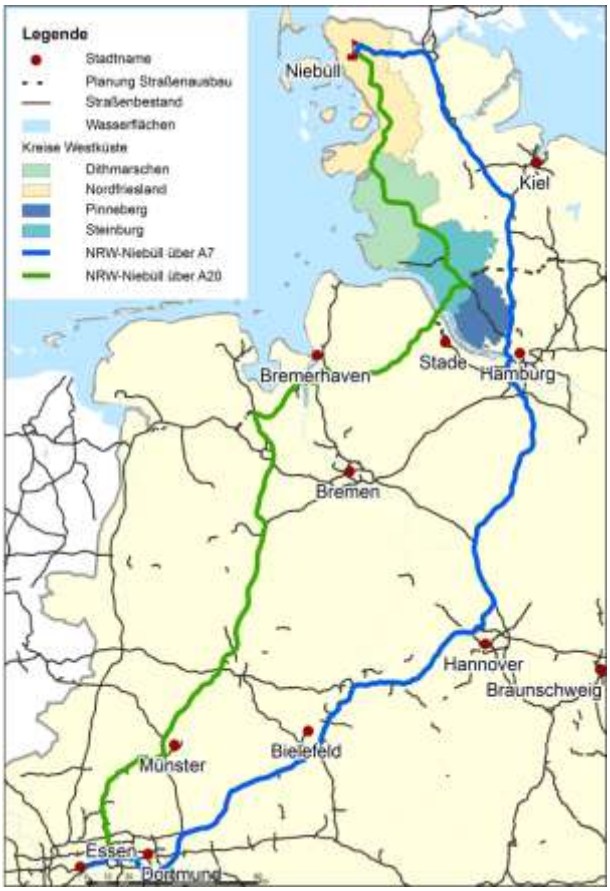
Abb. 97: PKW-Erreichbarkeiten Niebüll nach Infrastrukturausbau



Ferienurlauber

Am Beispiel eines Routenvergleichs zwischen einem Quellort in Nordrhein-Westfalen (z.B. Essen) und dem Ausgangspunkt für die Insel Sylt (Niebüll) sollen die Reisezeitveränderungen durch den Bau der A 20 und B 5-Ausbau vorgestellt werden.

Abb. 98: PKW-Routenvergleich Essen – Niebüll



Die Ferienurlauber aus dem Ruhrgebiet benötigen heute ca. 5 Stunden und 8 Minuten über Bielefeld, Hannover und Hamburg (A 7). Nach dem Neubau der Küstenautobahn A 20 können Reisende die Route über Münster, Oldenburg und Glückstadt nehmen, um nach Niebüll zu gelangen und sparen zwar weniger Reisezeit (lediglich ca. 5 Minuten) aber dafür v.a. Kilometer ein. Die Strecke über die A 20 ist gut 50 km kürzer als die Route über die A 7 (vgl. Abb. 98). Zusätzlich können die hoch stauanfälligen Bereiche von Hannover und Hamburg umfahren werden. An dieser Stelle sei nochmals auf das Kapitel 3.2.10 verwiesen, das die möglichen Reisezeitverluste von Stausituationen im Bereich der A 7 Hamburg und entlang der B 5 Nordfriesland thematisiert. Das Vorhandensein einer alternativen Route über die A 20 ist für Ferienurlauber demzufolge gerade in der Hochsaison umso bedeutsamer.

Abb. 99: Gegenüberstellung der PKW-Reiseentfernungen und –zeiten (Essen-Niebüll)

Route Essen (NRW) - Niebüll	*Distanz in km*	*Reisezeit in Minuten (Std.)*
A 7 heute	590	308 (5 Std. 8 Minuten)
A 20/B 5-Ausbau	539	304 (5 Std. 4 Minuten)

3.2.10 Berücksichtigung der Stauanfälligkeit und deren Auswirkung

Wie bereits im Kapitel 3.2.3 beschrieben, war es im Rahmen des REK A 23 / B 5 nicht möglich, die Auswirkungen des geplanten Infrastrukturausbaus im Untersuchungsgebiet mit einem deutschlandweiten Verkehrsmodell für die unterschiedlichen Varianten zu untersuchen. Da die Reisezeiten im stark belasteten Netz nicht konsistent ermittelbar sind und starken Schwankungen unterliegen, wurden diese für ein leicht belastetes Straßennetz im GIS abgebildet. Es ist zu erwarten, dass die heute vorhandenen Überlastungserscheinungen – insbesondere entlang der A 1 und A 7 – nach den Ausbaumaßnahmen auf den jeweiligen Abschnitten deutlich abgebaut werden. Aus diesen Gründen wird in den Ergebnisdarstellungen der Erreichbarkeitsanalyse im Kapitel 3.2.4 jeweils die heutige Situation mit der maximalen Ausbauvariante (A 20 / B 5) ohne zusätzliche Stauszenarien betrachtet, sodass eine objektive Auswertung der Reisezeitveränderungen gegeben ist.

Da die Überlastungserscheinungen entlang der Straßen dennoch berücksichtigt werden sollen, wurde ein **„Stauszenario“** untersucht und beispielhafte Routenvergleiche in diesem Szenario vorgenommen. Welche Strecken für die Gegenüberstellung der heutigen Situation mit einer Stausituation angepasst wurden, kann der nachstehenden Karte entnommen werden: B 5-Abschnitt Heide – Niebüll (Ortsumfahrung Husum ausgenommen) sowie A 7-Abschnitt HH-Heimfeld – Pinneberg-Süd.

Abb. 100: definierte Stauabschnitte entlang der A 7 und B 5

Dabei sind die Abschnitte entlang der **B 5 zwischen Heide und Niebüll** während der Sommermonate aufgrund der Tourismusverkehre besonders stauanfällig. Entlang dieser Strecken wurde die Geschwindigkeit um 20km/h gegenüber dem leicht belasteten Netz gesenkt. Diese Geschwindigkeitsreduktion beruht auf Auswertungen von Erhebungen der Straßenmeisterei Rendsburg, die regelmäßig flexible Verkehrszählungen durchführt und zudem Dauerzählstellen eingerichtet hat. Die Ergebnisse zeigen für die Sommermonate eine deutliche Überschreitung der Streckenauslastung von rund 120%, sodass es regelmäßig zu Stausituationen entlang der B 5 kommt.

Die Stauanfälligkeit der **A 7 zwischen Hamburg-Heimfeld und Hamburg-Schnelsen-Nord** sowie weiter auf der **A 23 bis Pinneberg-Süd** ist weniger saison-, sondern v.a. tageszeitabhängig.

Zwar ist die Staugefahr auch in den Sommermonaten aufgrund der Tourismusverkehre entlang der Autobahnen größer als in den Wintermonaten, es kommt im Großraum Hamburg jedoch regelmäßig während der Spitzenzeiten morgens und abends zu Stausituationen. Zusätzlich kommt es vor, dass im Elbtunnel die Höhenkontrolle ausgelöst und dieser daraufhin vorübergehend für den PKW- und LKW-Verkehr gesperrt wird. In diesem Fall muss der Verkehr warten oder über die Elbbrücken den Fluss queren. Mithilfe der vorgestellten Dauerzählstellen und Analysen wurde auch hier untersucht, welche Streckenauslastungen zu Spitzenzeiten vorliegen. Die Geschwindigkeit für die besagten Strecken wurde im Modell halbiert, um den Zeitverzögerungen gerecht zu werden. Es sei an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass diese Geschwindigkeitsreduktion für PKW und LKW gleichermaßen gilt.

Welche veränderten Routen und Reisezeiten resultieren aus dem Stauszenario?

Die Ankündigung von Staus führt bei vielen Autofahrern zu einem Umdenken bezüglich der ursprünglich gewählten Route. Durch den geplanten Infrastrukturausbau kommen für Reisende aus Richtung Süden in den Norden zusätzliche Alternativrouten in Betracht. Die Autofahrer können somit an bestimmten Autobahnkreuzen bzw. –dreiecken auch kurzfristige Routenänderungen vornehmen und ihre Route optimieren bzw. ggf. an die aktuelle Verkehrssituation anpassen. Die folgenden Kreuzungspunkte können auf den deutschen Autobahnen ausgemacht werden, wenn Reisende (vorwiegend aus Deutschland) ein Ziel entlang der Westküste ansteuern:

- *Dreieck Walsrode*: A 7 aus Richtung Süden → entweder über Bremen oder Hamburg (A 27 / A 7)
- *Dreieck Ahlhorner Heide*: entweder A 29 (im weiteren Verlauf neue A 20) oder A 1 (im weiteren Verlauf A 7)
- *Kamener Kreuz*: entweder A 1 oder A 2
- *Kreuz Recklinghausen*: entweder A 43 (Münster, Osnabrück, Bremen) oder A 1 (Bielefeld, Hannover, Hamburg)
- *Kreuz Lübeck*: entweder A 1 oder A 20 (als Umfahrung von Hamburg in Zukunft deutlich attraktiver, um in die Untersuchungsregion zu gelangen)

Mithilfe der Betrachtung der Routen zwischen **St. Peter-Ording und Bremen** sollen für den PKW die Effekte eines **Staus entlang der A 7** dargestellt werden (vgl. Abb. 101). Dabei ist die Strecke über die A 20 nach einem Infrastrukturausbau nur 3 km länger, als die über Hamburg (A 1 / A 7) und führt bei freier Fahrt zu einer durchschnittlichen Reisezeiteinsparung von knapp 15 Minuten. Wird das Stauszenario im Großraum von Hamburg entlang der A 7 berücksichtigt, ergibt sich nach dem Bau der A 20 im Durchschnitt eine Reisezeiteinsparung von insgesamt ca. 30 Minuten.

Abb. 101: Gegenüberstellung PKW-Reiseentfernungen und –zeiten (Bremen – St. Peter-Ording)

Route Bremen-St. Peter-Ording	*Distanz in km*	*Reisezeit in Minuten*
A 1/A 7 heute	250	162
A 1/A 7 heute (mit hoher Auslastung A 7)	250	178
A 20/B 5-Ausbau	253	148

Der Routenvergleich der Abbildung 102 zeigt die Reisezeit- und Entfernungseinsparungen, die sich durch den Ausbau der A 23 / B 5 zwischen **Hamburg und Niebüll** ergeben (vgl. Abb. 103 und Abb. 104) unter Berücksichtigung der **Stauanfälligkeit der B 5.** Die Route

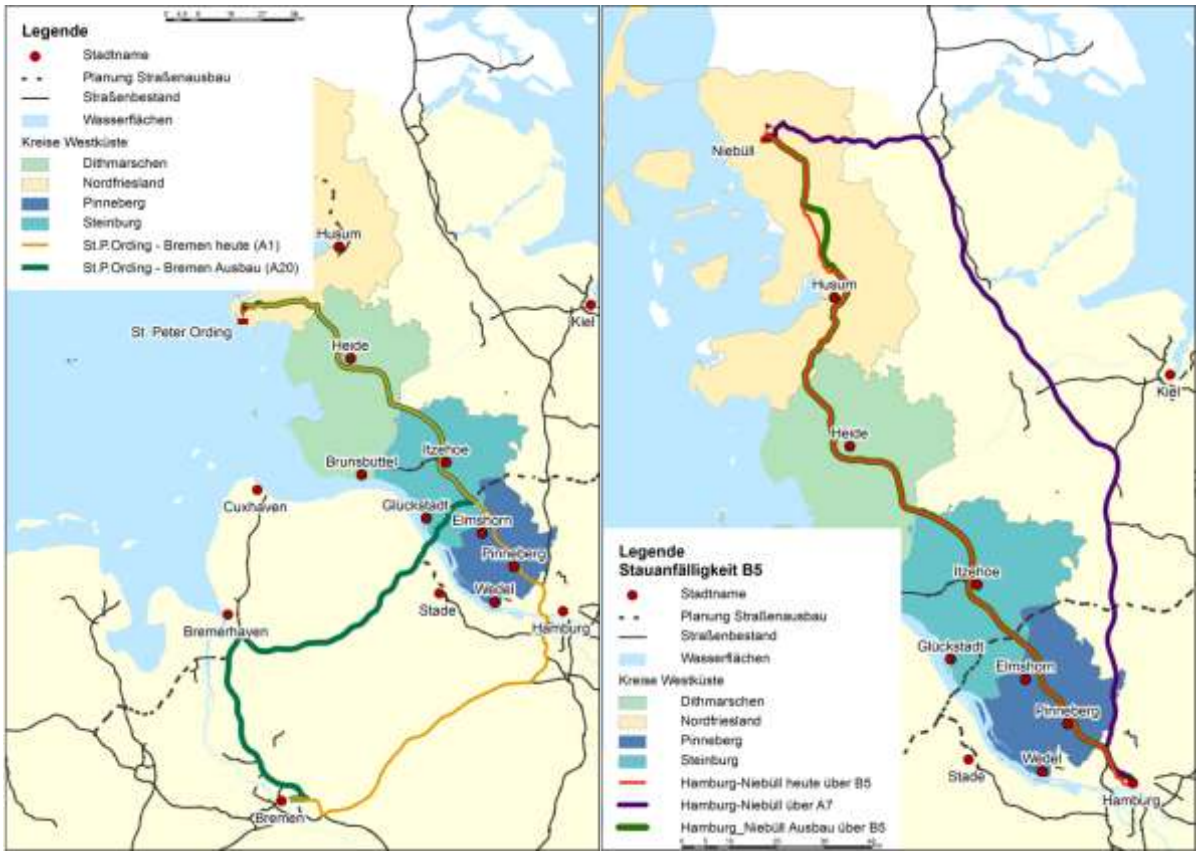
über die A 7 ist bei einer optimalen Verkehrslage heute die schnellste, wenngleich etwas längere (ca. 8 km) Verbindung zwischen der Metropole und dem Ausgangspunkt für die Insel Sylt. Gegenüber der A 23 / B 5 können über die Autobahn A 7 ca. 15 Minuten eingespart werden. Die Reisezeit über die Route A 23 / B 5 verlängert sich bei hoher Auslastung der B 5 um weitere 26 Minuten, sodass sich für die A 23 / B 5 gegenüber der A 7 eine längere Reisezeit von ca. 40 Minuten ergibt – vorausgesetzt entlang der A 7 zwischen Hamburg und Flensburg ist kein Stau.

Abb. 102: Gegenüberstellung PKW-Reiseentfernungen und –zeiten (Hamburg – Niebüll)

Route Hamburg-Niebüll	*Distanz in km*	*Reisezeit in Minuten*
A 23 / B 5 heute	187	139
A 23 / B 5 heute (mit hoher Auslastung B 5)	187	165
A 7 heute	195	124
A 23 / B 5 nach Ausbau B 5	188	129

Abb. 103: PKW-Routenvergleich Bremen – St. Peter-Ording (links)

Abb. 104: PKW-Routenvergleich Hamburg – Niebüll (rechts)



Wird die Stauanfälligkeit der B 5 zwischen Heide und Niebüll berücksichtigt, ergibt sich durch den Ausbau der B 5 eine durchschnittliche Reisezeitersparnis von insgesamt rund 36 Minuten im Vergleich zur Situation ohne Ausbau. Die reine Reisezeitersparnis durch den Bau der Umgehungsstraße Hattstedt-Bredstedt kann mit ca. 10 Minuten beziffert werden.

Insgesamt ergibt sich im Stauszenario für die Abschnitte der A 7 eine zusätzliche Reisezeit von ca. 15 Minuten und für Streckenabschnitte der B 5 zwischen Heide und Niebüll ca. 26 Minuten. Dabei führt im Modell allein eine hohe Auslastung der Strecke Heide-Husum zu

einer Zeitverzögerung von rund 12 Minuten, sodass durch den geplanten 3-streifigen Ausbau zwischen Tönning und Husum eine Entlastung entsteht.
Aufgrund der geringeren Durchschnittsgeschwindigkeiten entstehen für LKW-Verkehre im Vergleich zum PKW durch Stausituationen geringere Reisezeitverluste. Allerdings ist v.a. für Transportunternehmen die genaue Kalkulation einer Route von Bedeutung, da sich durch Reisezeitverlängerungen höhere Kosten ergeben. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sind Verlässlichkeit und Planbarkeit wichtige Voraussetzungen für die Konkurrenzfähigkeit der Unternehmen. Daher wird im Kapitel 3.2.8 für eine Einschätzung dieser Auswirkungen eine beispielhafte Kostenaufstellung vorgestellt. Außerdem sei an dieser Stelle auf die Abb.89 hingewiesen, die einen Vergleich der Routen (ohne Stauanfälligkeit) zwischen Leverkusen und dem Standort Brunsbüttel gegenüberstellt.
Unabhängig davon zeigt die Betrachtung des Stauszenarios, dass durch den Bau der A 20 mit der festen Elbquerung eine attraktive Alternativroute gegenüber der A 7 und v.a. zum Elbtunnel geschaffen wird. Dies gilt insbesondere für Durchgangsverkehre, die Hamburg nicht als Ziel haben. Auch die Metropolregion Hamburg wächst durch die feste Elbquerung zusammen und profitiert von dem Bau.

Die Situation der B 5 kann wiederum durch den 3-streifigen Ausbau zwischen Tönning und Husum sowie die Ortsumfahrung von Hattstedt und Bredstedt verbessert werden. Schwer abschätzbar ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt, inwiefern der Infrastrukturausbau zu einem Anstieg der Verkehrsstärken auch auf den Nebenstraßen führt. So können sich z.B. für den B 5-Abschnitt in Nordfriesland aufgrund der Attraktivitätssteigerungen einer verbesserten Erreichbarkeit ein Plus an An- und Abreiseverkehren ergeben.
Abschließend lässt sich festhalten, dass die Betrachtung des Stauszenarios aufgezeigt hat, welche durchschnittlichen zusätzlichen Reisezeitverzögerungen sich auf den heute stark belasteten Streckenabschnitten ergeben. Für die anschließende objektive Betrachtung der Erreichbarkeitsergebnisse zum Infrastrukturausbau sind dies wertvolle Zusatzinformationen.

3.2.11 Ergänzende Betrachtung der Straßeninfrastruktur

Die Ab 105 fasst die wesentlichen Ergebnisse der Vor-Ort-Untersuchungen zusammen und zeigt bereits geplante Maßnahmen und weitere Empfehlungen aus Gutachtersicht auf. Dabei handelt es sich keinesfalls um abschließende Erkenntnisse – vielmehr sollen die bereits aufgeführten Aspekte zusammengefasst und ergänzt werden, sodass ein objektives und abgestimmtes Bild der vorhandenen Infrastrukturen entsteht.
Im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes ist insbesondere der Abschnitt der A 23 von der A 7 kommend bis Pinneberg problematisch. Hier sind es ganzjährig die **Pendlerverkehre**, die zwischen dem Hamburger Umland und der Metropole, die Verkehrslage auf der Autobahn beeinträchtigen. Durch den Bau einer zusätzlichen Elbquerung und den Ausbau der A 7 kann sich die Situation entspannen, jedoch werden auch zukünftig Pendlerströme mit dem Ziel Hamburg über die A 23 und die A 7 in die Metropole fahren. Hingegen können Pendler mit einem Arbeitsort südlich der Elbe (Stade, Finkenwerder etc.) ggf. bei starken Verkehrsströmen auf die Alternativstrecke über die A 20 ausweichen – da selbst bei längeren durchschnittlichen Reisezeiten, für die A 20-Elbquerung geringere Verkehrsstärken und damit ein vermindertes Staurisiko zu erwarten sind.

Abb. 105: Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur entlang der Straße

Derzeit werden durch die **Wartezeiten an der Elbfähre Glückstadt-Wischhafen** Reisezeitverzögerungen hervorgerufen, obwohl die Fähre in einem zuverlässigen 20 Minuten Takt verkehrt (insbesondere LKW sind von den Wartezeiten betroffen). Die Auswertung der Zählwerte der Lichtsignalanlage Knotenpunkt B495/K8 hat ergeben, dass es in Bezug auf die Verkehrsstärke einen erkennbaren Peak an Nachmittagen (bes. Freitagnachmittag) in Richtung Elbfähranleger gibt. Demzufolge werden zu diesen Zeiten längere Wartezeiten auftreten. Stichproben haben ergeben, dass je Überfahrt auf einem Fährschiff ca. 5 LKW und 10 PKW befördert werden. Aus diesem Grund wurde die bereits in der vorangeführten Erreichbarkeitsanalyse für das „Stauszenario“ eine durchschnittliche Wartezeit von 80 Minuten angenommen (vgl. Kapitel 3.2.10).

Abb. 106: Momentaufnahmen der Fähre Glückstadt-Wischhafen[45]

Mit dem Bau der festen Elbquerung ist zukünftig eine alternative Strecke zur A 7 /Elbtunnel vorhanden, sodass mit Verkehrsverlagerungen auf die neue A 20 gerechnet werden kann. Gleichwohl wird das Fährunternehmen nach der Inbetriebnahme der festen Querung mit Einbußen rechnen müssen. Zu einer besseren Abwicklung der Pendlerverkehre werden zudem die **Ortsumgehungen von Pinneberg und Tornesch** beitragen.

Im Landkreis Nordfriesland wird die geplante **Ortsumfahrung Tating** (bei Garding) für Reisende von und nach St. Peter-Ording zu einer neuen Verkehrsführung führen. Die B202 weist heute einen sehr schmalen Straßenquerschnitt innerhalb des Dorfes auf. Von einer Ortsumgehung profitiert somit auch der Ort Tating, da weniger Durchgangsverkehre zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher führen.
Über die **Landesstraßen 7 und 6** gelangt man von Niebüll nach Dagebüll. Dabei ist als Mangel der schlechte bauliche Zustand der Straße entlang dieses Abschnitts aufgefallen – konkret sind auf die Strecke zwischen Niebüll (Mitteldeich) und dem Knotenpunkt mit der L6 in Richtung Dagebüll tiefe Spurrillen entstanden. Auf der L6 weiter in Richtung Dagebüll verschlechtert sich der bauliche Zustand zum Teil weiter. Gerade wenn sowohl landwirtschaftliche Verkehre als auch Tourismusströme die Strecke v.a. in den Sommermonaten stark belasten, wird in Zukunft Handlungsbedarf für eine Fahrbahnerneuerung bestehen.
Im **Stadtgebiet von Niebüll** sind einige Strecken und Knotenpunkte mit Handlungsbedarf bzw. Prüfpunkte aufgefallen. Zum einen weist die „Südtangente“ K116 (Bäderstraße/Peter-Schmidts-Weg) von Dagebüll kommend bis zur Bundesstraße 5 bauliche Mängel auf. Zum anderen ist nach der Ankunft eines Autozuges die Kreuzung zur B 5 bereits heute ausgelastet, sodass die Entwicklungen an diesem Knotenpunkt als möglichen zukünftigen Engpass prüfend weiter verfolgt werden müssen. Bereits heute ist für die Stadt Niebüll ein deutliches Wachstum ablesbar, da Unternehmen und auch Arbeitnehmer die Stadt als Ausgangspunkt für die Insel Sylt nutzen. Als Folge werden die Straßen im und um das Stadtgebiet von Niebüll in Zukunft mehr Verkehr aufnehmen müssen als bisher. Daher empfiehlt sich aus gutachterlicher Sicht dringend die Aufstellung eines übergreifenden Verkehrs-, Siedlungs- und Infrastrukturkonzeptes.
Ein weiterer Engpass aus verkehrlicher Sicht ist die innerörtliche **Durchfahrt des Luftkurortes Leck (B 199)**, die von den Verkehrsströmen aus Flensburg in Richtung Niebüll bzw. Nordseeinseln z.T. stark belastet wird. Dies bezieht sich neben den touristischen Verkehren in der Ferienzeit auch auf die Pendlerbeziehungen nach Sylt. Telefonate mit den Polizeidirektionen haben ergeben, dass es im Untersuchungsgebiet entlang der Westküste Schleswig-Holsteins keine markanten **Unfallhäufungspunkte** zu beobachten sind.
Allerdings werden auf Strecken mit höherer Verkehrsbelastung erfahrungsgemäß verhältnismäßig mehr Auffahrunfälle oder riskante Überholmanöver ausgemacht, als entlang der

[45] Eigene Aufnahmen vom 07.02.2011

wenig befahrenen Straßen. Demnach werden sowohl die Verkehrssituationen entlang der B 199 als auch die auf der gesamten B 5 besonders von der Polizei beobachtet.

Bei den Vor-Ort-Untersuchungen konnte in Süderlügum eine große Gewerbeansiedlung an der **Grenze zu Dänemark** ausgemacht werden, dessen Erreichbarkeit im Zuge des Projektes aber nicht untersucht werden soll. Insgesamt können in Grenznähe vermehrt derartige Gewerbestandorte ausfindig gemacht werden, deren Erreichbarkeit beispielsweise von einem Ausbau der B 5 profitieren werden. Insgesamt planen die Dänen einen Ausbau der Infrastrukturen entlang der B 5-Achse auf dänischer Seite. Die Anbindung der Standorte in Grenznähe sollen durch einen Autobahnausbau verbessert werden. Die dänische Stadt TØnder beispielsweise befindet sich in ca. 20 Minuten Fahrzeitentfernung zu Niebüll und besitzt zwei Ausfahrten zur B 5. Es liegen somit gute Ausgangspositionen für eine Vernetzung der deutschen und dänischen Verkehre vor.

3.3 Schieneninfrastruktur

Nach der umfassenden Analyse der Straßeninfrastrukturen soll im Folgenden auf den Verkehr entlang der Schiene eingegangen werden. Dieser Verkehrsträger ist sowohl für den Gütertransport als auch für den Personenverkehr, hinsichtlich der Pendlerverkehre und Anbindungen der Tourismusorte, von Bedeutung.
Nachdem die Ausgangssituation im Schienenverkehr mit den für die derzeitige Infrastruktur ausgemachten Kapazitätsengpässen und die geplanten Ausbaumaßnahmen vorgestellt wurden, wird auf diese Verkehre gesondert eingegangen.

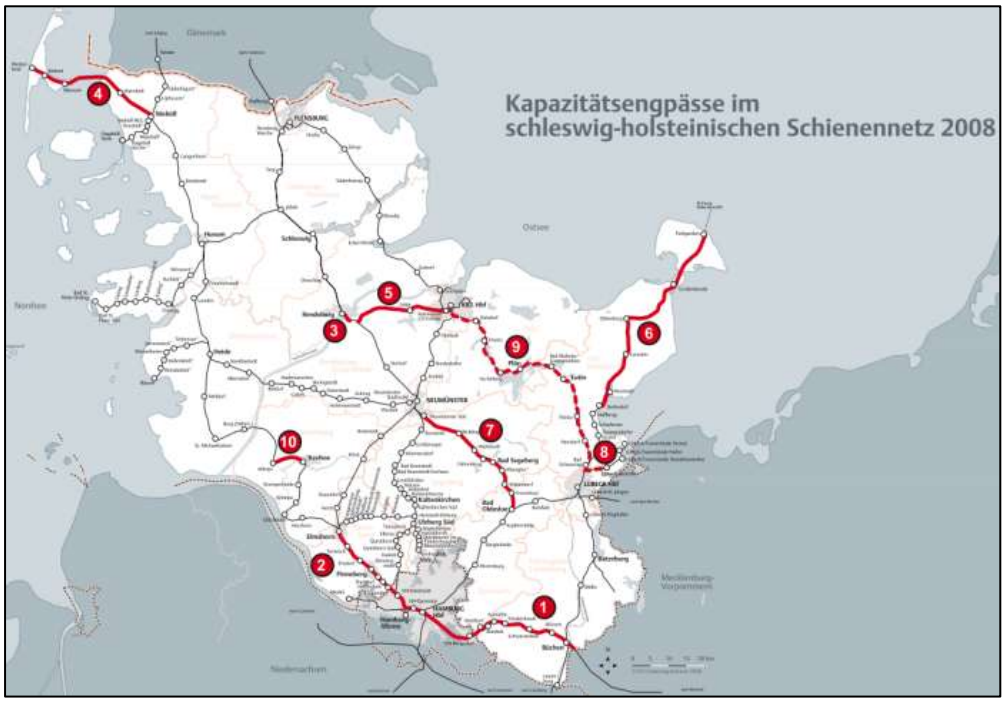
3.3.1 Ausgangslage Schienenverkehr

Abb. 107: Gleisanlagen entlang der Westküste Schleswig-Holstein[46]

Die vorhandenen Gleisanlagen entlang der Westküste von Schleswig-Holstein können der nachstehenden Karte entnommen werden. Private Streckenabschnitte gibt es in Nordfriesland beispielsweise zwischen Dagebüll und Niebüll bzw. Niebüll und Tønder (DK).
Von der Hauptachse, die im Personenverkehr durch die Marschbahn zwischen Hamburg und Niebüll befahren wird, führen Querverbindungen zu der Achse Hamburg-Neumünster-Flensburg und in Richtung Nordseeküste. Gütertransport wird auf allen Schienenstrecken betrieben, dabei sind die Gleise, auf denen ausschließlich Güterverkehr abgewickelt wird, grün hervorgehoben. Diese parallele Nutzung der Gleisanlagen erfordert eine Koordination der Schienenverkehre und ruft auf bestimmten Streckenabschnitten Kapazitätsengpässe hervor (vgl. Abb. 108).
Die folgenden Kapazitätsengpässe wurden im Jahr 2008 für die Untersuchungsregion entlang der Westküste Schleswig-Holstein im Schienenpersonenverkehr im Rahmen des Landesnahverkehrsplans ausgemacht:

[46] Eigene Darstellung nach: Historischer Atlas Schleswig-Holstein - Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein 1844-1999. Hrsg.: E. Dege, U. Lange, I. E. Momsen. Im Auftrag der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Autoren: F. Schwedler, U. Schwedler, B. Ahrens, W. Asmus.

Abb. 108: Kapazitätsengpässe im schleswig-holsteinischen Schienennetz 2008[47]



Die Strecke **Hamburg-Elmshorn** (Nr. 2) wird durch SPNV, Güterverkehr und Fernverkehr sehr stark frequentiert, sodass es bei Betriebsstörungen zu Verspätungen kommt. Hinzu kommt, dass hier eine eingeschränkte Trassenverfügbarkeit im SPNV ausgemacht wurde. Auch der Abschnitt zwischen **Itzehoe und Wilster** (Nr. 10) wird von der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) Schleswig-Holstein als Strecke mit Kapazitätsengpässen definiert. Grund hierfür sind insbesondere Trassenkonflikte mit dem Güterverkehr auf dem vergleichsweise langen Blockabschnitt. Daraus ergeben sich im weiteren Verlauf auch Kapazitätsengpässe für die Verbindung nach Brunsbüttel.

Der Abschnitt von **Niebüll nach Westerland** (Sylt) (Nr. 4) wird ebenfalls stark frequentiert und ist dabei eine überwiegend eingleisige Strecke (bis auf den Hindenburgdamm). Hier verkehren v.a. Personenverkehre (SPNV, Fernverkehr, Autozüge) aber auch Güterverkehre für die Nordseeinsel Sylt. Es kommt ebenfalls zu Verspätungen bei Betriebsausfällen und die Trassenverfügbarkeit des SPNV kann auch hier als eingeschränkt bezeichnet werden. Dabei kann der Hindenburgdamm als sogenanntes Nadelöhr dieser Strecke bezeichnet werden. Er verbindet auf ca. 9 km die Insel mit dem Festland und gerät trotz der seit 1972 bestehenden Zweigleisigkeit (Ausweichgleis) v.a. in den Ferienzeiten an seine Kapazitätsgrenzen (vgl. Abb. 112).[48]
Neben den hier aufgezeigten Kapazitätsengpässen in Schleswig-Holstein sorgt insbesondere das **Schienennetz der Hansestadt Hamburg** für Engpässe. Hier sind die Belastungen sowohl durch Personen- als auch Güterverkehre sehr hoch und Hamburg stellt v.a. für die nationalen und internationalen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen einen bedeutsamen Knotenpunkt dar. Damit sind der Nah- und Fernverkehr und auch der Güterverkehr von der „Flaschenhals"-Situation Hamburgs betroffen. Gemäß einer Kapazitätsanalyse der Deutschen Bahn AG vom Herbst 2010 kann durch den Bau der S-Bahn in Richtung Ahrensburg (S4) eine Verbesserung der Verkehrssituation am Hamburger Hauptbahnhof erreicht werden und die bestehenden Engpässe behoben werden. Daraus entstünden positi-

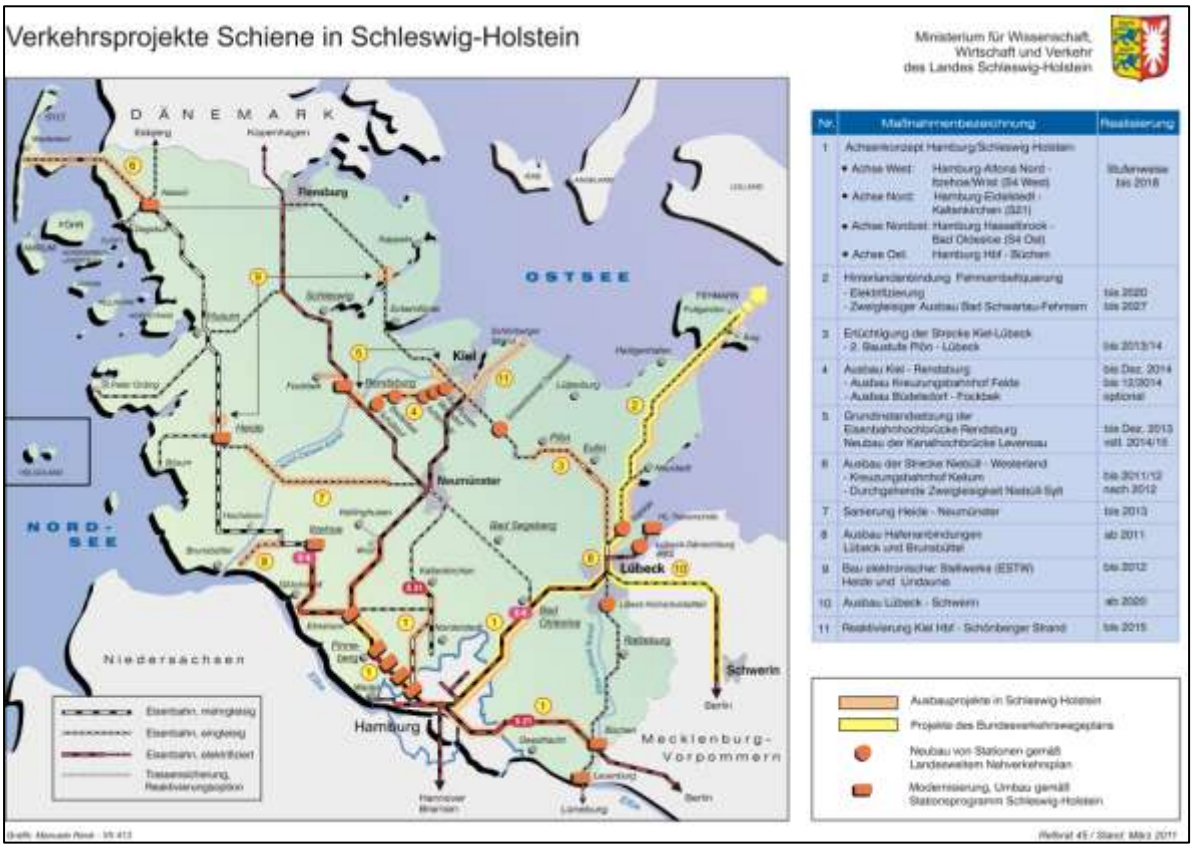
[47] LVS Schleswig-Holstein, Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH: Landesnahverkehrsplan 2008-2012. Seite 18. März 2009. Kiel
[48] LVS Schleswig-Holstein, Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH: Landesnahverkehrsplan 2008-2012. Seite 19. März 2009. Kiel

ve Effekte für die übrigen Schienenverkehre, die täglich am Hauptbahnhof abgewickelt werden.[49]

3.3.2 Geplanter Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Das Landesministerium Schleswig-Holstein hat die folgenden Verkehrsprojekte für die Schiene in seiner Entwicklungsplanung definiert:

Abb. 109: Verkehrsprojekte Schiene des Landes Schleswig-Holstein[50]



Die geplanten Maßnahmen für eine verbesserte Schieneninfrastruktur kommen sowohl dem Güterverkehr als auch dem Öffentlichen Verkehr zugute. Folgende Infrastrukturmaßnahmen sind vom Landesministerium vorgesehen:

- Stufenweiser Ausbau der Achse Hamburg-Altona Nord – Itzehoe/Wrist (S4-West)
- Ausbau der Strecke Niebüll-Westerland (Problem: Hindenburgdamm)
  - Kreuzungsbahnhof Keitum bis 2011/2012
  - Durchgehende Zweigleisigkeit Niebüll-Sylt nach 2012
- Sanierung der Strecke Heide-Neumünster bis 2013
- Ausbau der Hafenanbindung Brunsbüttel ab 2011
- Bau elektronischer Stellwerke (ESTW) nördlich von Heide bis 2012
- Modernisierung und Umbau der folgenden Bahnhöfe im Rahmen des Stationsprogramms Schleswig-Holstein:

[49] DVV Media Group GmbH / Eurailpress (Hamburg): Hamburg: Hauptbahnhof soll keinen zusätzlichen Bahnsteig bekommen. Erschienen am 21.07.2011. URL: www.eurailpress.de

[50] Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein. Referat 45: Verkehrsprojekte Schiene SH. Stand: März 2011

- Umfassende Modernisierungsprojekte: Niebüll, Heide, Elmshorn, Tornesch, Pinneberg
- Teilmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit: Lunden, Meldorf, Itzehoe, Thesdorf, Halstenbek, Krupunder

Der Schwerpunkt liegt auf dem Streckenausbau für die täglichen Pendlerverkehre zwischen Itzehoe/Elmshorn und Hamburg. Grundlage bietet das gemeinsame **Achsenkonzept** der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, das schnelle Nahverkehrsverbindungen auf den vier Achsen

- Hamburg-Altona Nord – Itzehoe,
- Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen,
- Hamburg Hasselbrook – Bad Oldesloe und
- Hamburg Hauptbahnhof – Büchen vorsieht.

In der Abbildung 110 ist zudem der geplante Linienverlauf der **S-Bahnstrecke S4** dargestellt, die zukünftig zwischen Hamburg und Itzehoe bzw. Hamburg und Neumünster die heutigen Regionalbahnen ersetzen soll. Demnach soll die S4 (West) in Elmshorn geteilt werden und je ein Zugteil fährt nach Itzehoe (über Glückstadt) bzw. Wrist (über Horst) weiter.

Abb. 110: geplanter Linienverlauf der S-Bahn S4[51]

Die Realisierung des Ost-Astes der S4 über Ahrensburg nach Bad Oldesloe wird vor dem West-Ast über Pinneberg und Elmshorn realisiert. Bis 2018 soll zunächst der Betrieb der Strecke zwischen Hamburg-Altona und Ahrensburg aufgenommen werden, gefolgt von der Verlängerung der S4 (Ost) nach Bad Oldesloe.[52]

An dieser Stelle wird auf eine aktuelle Liste hingewiesen, in welcher die (Land)Kreise der Metropolregion Hamburg sich für „bedeutsame Schieneninfrastrukturprojekte“ in der Region ausgesprochen haben.

[51] Kartengrundlage: OpenStreetMap
[52] DB Mobility Logistics AG: „S4“: Erste Probefahrt zwischen Hamburg und Bad Oldesloe – Hamburg und Schleswig-Holstein starten Vorentwurfsplanung. Presseinformation vom 30.09.2011. Berlin.

Es handelt sich dabei um folgende Streckenabschnitte entlang der A 23 / B 5-Achse:

- Itzehoe-Heide-Niebüll (Elektrifizierung)
- Wilster-Brunsbüttel (streckenweise zweigleisiger Ausbau im Bereich Wilster, Ertüchtigung der öffentl. Gleise im Industrieraum Brunsbüttel)
- Pinneberg-Elmshorn (Bau eines dritten Gleises)
- Pinneberg-Itzehoe/Wrist (Verbesserung des Fahrplanangebots: westl. S4-Verlängerung)
- Pinneberg-Elmshorn (neue Haltepunkte Pinneberg-Nord und Elmshorn Süd im Zuge der Neueinrichtung der S-Bahnlinie S4 (West)

Darüber hinaus wird auch die, im vorangegangenen Absatz angesprochene, Einrichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs im Hamburger Hauptbahnhof von den Landkreisen der Metropolregion als notwendig angesehen, um den Kapazitätsproblemen an diesem Schienenknoten entgegenzuwirken.[53]

3.3.3 Schienenpersonenverkehr

Der Landesnahverkehrsplan Schleswig-Holstein der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) bildet die Grundlage für das ÖPNV-Angebot für die Untersuchungsregion. Das Achsenkonzept von und nach Hamburg beruht auf den soeben erwähnten hohen Pendlerströmen. Im Schienenpersonenverkehr gehört die Verbindung Hamburg-Westerland (Sylt) zum Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn (InterCity-Angebote), während das übrige Angebot sich auf den Nahverkehr beschränkt. Die Marschbahn ist im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die zentrale Eisenbahnverbindung entlang der Westküste von Schleswig-Holstein. Die Linien im Schienenpersonenverkehr der Untersuchungsregion werden von fünf Unternehmen betrieben (vgl. Abb. 111).

Abb. 111: Bahnbetreiber in Schleswig-Holstein 2009[54]

[53] Geschäftsstelle Metropolregion Hamburg: Bedeutsame Schieneninfrastrukturprojekte der Metropolregion aus Sich der (Land-)Kreise. Anlage zum Hintergrund exklusiv für die Terminvorbereitung SV-V „Schieneninfrastruktur in der Metropolregion Hamburg“ am 31.08.2011 in Stade. Juli 2011

[54] LVS Schleswig-Holstein, Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (Herstellung und Vertrieb): Bahnbetreiber in Schleswig-Holstein. 2009. Kiel

Die allgemeinen Kapazitätsengpässe auf der Schiene wurden bereits angesprochen und werden durch die Betrachtung der Verkehrsnachfrage im SPNV für das Jahr 2008 bestätigt (vgl. Abb. 112). Deutlich erkennbar sind die hohen Pendlerströme von und nach Hamburg sowie die starke Nachfrage entlang der Streckenabschnitte Niebüll-Westerland (7.700 Personenfahrten/Tag), Elmshorn-Itzehoe (7.150 Personenfahrten/Tag) und Elmshorn-Kiel (9.200 Personenfahrten/Tag). Im Jahresdurchschnitt war die Nachfrage entlang der Marschbahntrasse zwischen Itzehoe und Niebüll etwas geringer (ca. 4.500 Personenfahrten/Tag). Noch geringer fällt die Verkehrsnachfrage 2008 auf den Längsverbindungen und zu den Küstenbahnhöfen aus: Beispielsweise wurden im Jahresdurchschnitt nach Büsum, St. Peter-Ording oder Dagebüll um die 850 Personenfahrten/Tag bestimmt (Summe aus Richtung und Gegenrichtung).

Abb. 112: Verkehrsnachfrage im Jahr 2008[55]

Pendlerströme

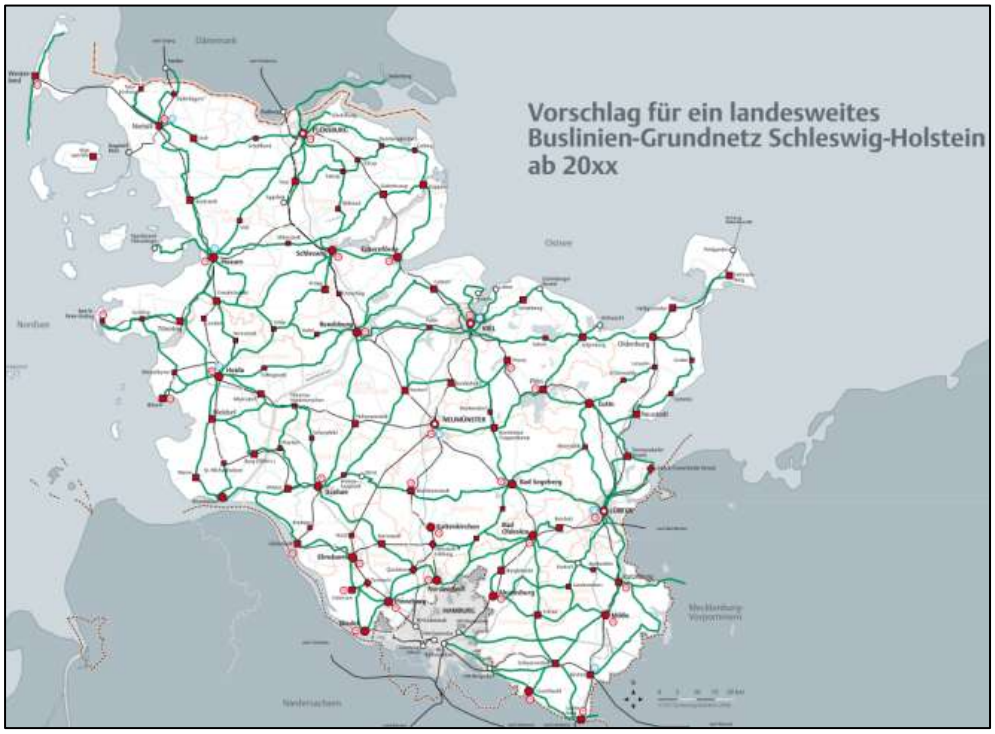
Gerade entlang der Achse von Hamburg nach Elmshorn wird ein Großteil der Pendlerströme auch über den ÖPNV abgewickelt (22.000 bis 25.000 Personenfahrten/Tag im Jahresdurchschnitt). Die Betrachtung der Pendlerströme von und nach Hamburg zeigt, dass insgesamt fast 40.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte von Pinneberg nach Hamburg pendeln - wobei die Pendlerströme in umgekehrter Richtung deutlich geringer ausfallen (vgl. Abb. 23 in Anlage I.2). Die Strecke wird bereits heute in einem vergleichsweise engen Takt befahren, wenngleich die Nachfrage und das –potenzial wesentlich höher sind.

[55] Eigene Darstellung auf Basis einer Untersuchung und Auswertung der Intraplan Consult GmbH 2009 im Auftrag des LVS Schleswig-Holstein. Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH. Kiel

Verknüpfung von Bus und Bahn

Als Ergänzung zum Schienennetz wird längerfristig der Ausbau eines landesweiten **„Buslinien-Grundnetzes“** von der LVS vorgeschlagen (vgl. Abb. 113) und zusammen mit den Kreisen und kreisfreien Städten auf Umsetzbarkeit geprüft werden. Auf Kreisebene (z.B. Kreis Pinneberg) bestehen bereits Überlegungen für Buslinien-Grundnetze, die in den regionalen Nahverkehrsplänen festgehalten werden. Dabei liegen die Schwierigkeiten auf Landesebene in den zum Teil stark differenzierten Einzugsgebieten, Fahrplänen und Tarifen, die durch die unterschiedlichen Busbetreiber zustande kommen. Ein derartiges Busnetz würde die Landkreise und Regionen von Schleswig-Holstein miteinander verknüpfen und gleichzeitig für Besucher (v.a. in Kombination mit dem Schienenangebot) eine flexible Alternative zur PKW-Fahrt darstellen. Eine gute ÖV-Anbindung – ob mit direkter Schienenanbindung oder mit dem Bus – kann auch für Gewerbestandorte von Vorteil sein und sollte bei der Standortplanung berücksichtigt werden. Wenn die MIV-Verkehre durch eine Verlagerung auf den ÖPNV gesenkt werden, können die Stauanfälligkeiten bestimmter Streckenabschnitte entlang der Straße durch weniger Verkehr verringert werden, was beispielsweise auch positive Effekte in Bezug auf die CO_2-Bilanzen, Lärmbelastungen- und Luftverschmutzungen etc. haben wird.

Abb. 113: Vorschlag für ein landesweites Buslinien-Grundnetz Schleswig-Holstein[56]



3.3.4 Schienengüterverkehr

Im Fokus des Schienenverkehrs liegt nicht nur der öffentliche, sondern auch der Güterverkehr, der für die Wirtschaft entlang der Westküste von Schleswig-Holstein eine bedeutsame Rolle einnimmt. Das Güterverkehrsnetz ist der nachstehenden Karte zu entnehmen. Sie zeigt, auf welchen Streckenabschnitten eine Ein- bzw. Zweigleisigkeit herrscht.

[56] LVS Schleswig-Holstein, Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH: Landesnahverkehrsplan 2008-2012. Seite 92f. März 2009. Kiel

Abb. 114: Güterverkehrsstrecken 1998[57]

Die Strecke zwischen Hamburg und Niebüll ist, bis auf einen Abschnitt zwischen Husum und Niebüll, mehrgleisig ausgebaut. Auch der Abschnitt des Hindenburgdamms nach Westerland verfügt über mehrere parallel verlaufende Gleise. Zwischen Elmshorn und Itzehoe handelt es sich zudem um elektrifizierte Eisenbahnstrecken (Stand 1998). Abgesehen von der Haupterschließungsader entlang der Westküste sind die übrigen Gleisanlagen nur eingleisig ausgebaut (vgl. Abb. 114). Dabei kann es insbesondere auf eingleisigen Streckenabschnitten zu Nutzungskonflikten zwischen dem Personenverkehr und Gütertransporten kommen.
Die folgenden Gleisanlagen werden ausschließlich für Gütertransporte genutzt:

- Wilster-Brunsbüttel
- St. Michaelisdonn-Brunsbüttel
- Niebüll-Flensburg
- Niebüll-Tondern (DK), sowie
- Tornesch zum Industriegebiet. (vgl. Abb. 107)

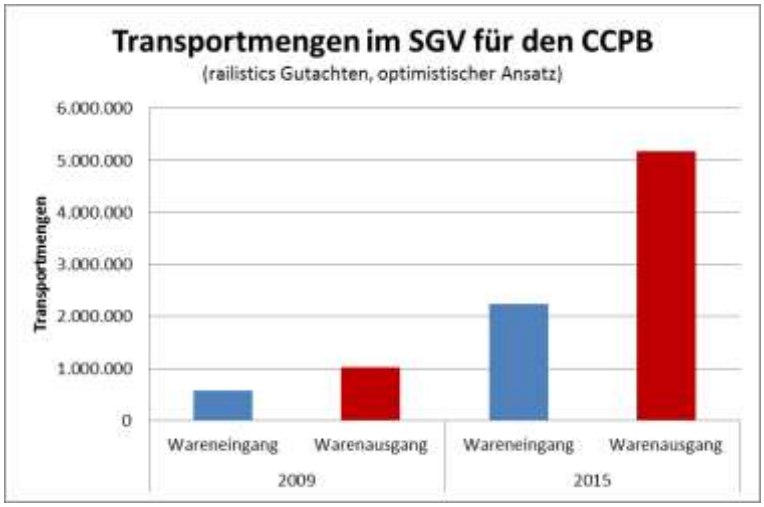
Die Betrachtung stillgelegter Gleisanlagen entlang der Westküste von Schleswig-Holstein hat ergeben, dass sich einige Streckenabschnitte womöglich für eine Reaktivierung eignen und dies bei Bedarf geprüft werden muss. Die letzten Gleisanlagen wurden 1994 aus dem Betrieb genommen, das betrifft Abschnitte der Strecke Itzehoe - Bad-Bramstedt oder auch die Anbindung von Marne über Sankt Michaelisdonn.

[57] Eigene Darstellung nach: Historischer Atlas Schleswig-Holstein - Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein 1844-1999. Hrsg.: E. Dege, U. Lange, I. E. Momsen. Im Auftrag der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Autoren: F. Schwedler, U. Schwedler, B. Ahrens, W. Asmus.

Schienenanbindung des ChemCoastPark Brunsbüttel

Die Bedeutung der Verbindung nach Brunsbüttel wurde bereits im Abschnitt Straßeninfrastruktur thematisiert. Die Strecke kann auch für den Güterverkehr als ausgesprochen wichtig bezeichnet werden. Die Qualität der Hafenhinterlandanbindungen über die Schiene und die Bedeutung für Kombinierte Verkehre sind für die zukünftigen Entwicklungen des Standortes ChemCoastPark Brunsbüttel entscheidend.
Der CCPB verfügt über einen separaten Gleisanschluss. Aufgrund des erwarteten Anstiegs der Schienengütertransporte bzw. der Kombinierten Verkehre durch ein starkes Wachstum des CCPB in den kommenden Jahren wurde auch hierzu ein Gutachten zur Eisenbahninfrastruktur in Auftrag gegeben.
Es zeigt sich, dass bei einem optimistischen Ansatz ein deutlicher Anstieg der Transportmengen im Schienengüterverkehr (SGV) für den ChemCoastPark Brunsbüttel (CCPB) erwartet wird: Anstieg um 26% für den Wareneingang und um 20% für den Warenausgang.[58]

Abb. 115: Transportmengen im Schienengüterverkehr für den ChemCoastPark Brunsbüttel[59]



Entsprechend der erwarteten Transportmengen wird die Streckenbelastung entlang der Schiene ansteigen. Die Deutsche Bahn hat im Jahr 2010 durchschnittlich 12 Zugfahrten pro Tag registriert und geht davon aus, dass die Strecke bis zu 36 Zugfahrten aufnehmen kann (Kapazitätsgrenze). Die Strecke wäre demnach für eine Belastung von 61 Fahren je Tag – wie im optimistischen Ansatz des Railistics-Gutachten – angenommen- zukünftig nicht ausgelegt.

[58] Vgl. Railistics GmbH (Wiesbaden), J. Bakukin, N. Jia und S. Siegemund: Eisenbahninfrastrukturgutachten ChemCoast Park Brunsbüttel, im Auftrag der Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH. Seite 10. Nov. 2009.

[59] Grundlage: Railistics GmbH (Wiesbaden), J. Bakukin, N. Jia und S. Siegemund: Eisenbahninfrastrukturgutachten ChemCoast Park Brunsbüttel, im Auftrag der Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH. Seite 10. Nov. 2009.

Abb. 116: Zugfahrten pro Tag auf der Schienentrasse Wilster - Brunsbüttel[60]

Grundsätzlich ist die Verlagerung von der Straße auf die Schiene wünschenswert und kann die Verkehrsmengen entlang der B 5 reduzieren - Voraussetzung ist jedoch, dass die Gütertransporte von der Eisenbahninfrastruktur aufgenommen werden können. Daher sind Ausbaumaßnahmen geplant, zu denen Überlegungen für einen neuen Betriebsbahnhof Brunsbüttel gehören. Die potenziellen Standorte können dem Railistics GmbH-Gutachten entnommen werden.

Vom Bau eines neuen Bahnhofs profitiert die gesamte Strecke Itzehoe-Brunsbüttel, da bei einem geringeren Rangierbedarf die Streckenkapazität insgesamt erhöht wird. Im Rahmen des Gutachtens wurden detaillierte Untersuchungen für verschiedene Szenarien durchgeführt und Empfehlungen zum Ausbau der Schieneninfrastrukturen gegeben. Dazu gehören beispielsweise Gleisverlängerungen, der Neubau von Abstellgleisen, das Nachrüsten der Signaltechnik oder auch das Bereitstellen von speziellen Dreh-Wippkränen zum Verladen der Güter.[61]

Aktuelles Problem ist die Finanzierung der Ausbaumaßnahmen entlang der Industriegleise. Die Deutsche Bahn legt zurzeit keinen Schwerpunkt auf den Ausbau der Gleisanlagen und ein privater Investor ist bisher nicht gefunden. Bei einem Anstieg der Transportmengen wird jedoch ein Investitionsbedarf notwendig sein, um entlang der öffentlichen und privaten Gleisanlagen entsprechende Ausbaumaßnahmen vornehmen zu können.[62]

[60] Grundlage: Railistics GmbH (Wiesbaden), J. Bakukin, N. Jia und S. Siegemund: Eisenbahninfrastrukturgutachten ChemCoast Park Brunsbüttel, im Auftrag der Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH. Seite 12. Nov. 2009. und Angaben der Deutschen Bahn AG, Hafendienstleistungen und Anbindungen. 2010.

[61] Vgl. Railistics GmbH (Wiesbaden), J. Bakukin, N. Jia und S. Siegemund: Eisenbahninfrastrukturgutachten ChemCoast Park Brunsbüttel, im Auftrag der Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH. Seite 3ff. (Projektergebnis), Seite 11 (Abschlusspräsentation). 2009

[62] sh:z Schleswig-Holsteinischer Zeitungsverlag GmbH & Co. KG (Flensburg) – Norddeutsche Rundschau. S. Rother: Gesucht: Investor für Industriegleis. Erschienen am 28.07.2011. URL: www.shz.de

3.4 Wasserwege und Häfen

Abb. 117: Häfen in Schleswig-Holstein (Markierung = wirtschaftlich relevanten Häfen)[63]

Häfen an der Westküste von Schleswig-Holstein	
List	Insel
Hörnum	Insel
Wittdün	Insel
Wyk	Insel
Steenodde	Insel
Pellworm	Insel
Nordstrand	Insel
Helgoland	Insel
Dagebüll	Festland
Schlüttsiel	Festland
Husum	Festland
Tönning	Festland
Friedrichstadt	Festland
Büsum	Festland
Friedrichskoog	Festland
Brunsbüttel	Festland
Hochdonn	Festland
Hohenhörn	Festland
Itzehoe	Festland
Glückstadt	Festland
Elmshorn	Festland
Uetersen	Festland
Pinneberg	Festland
Wedel	Festland

Die Wasserwege und Häfen haben für die Region entlang der Westküste Schleswig-Holsteins eine hohe Bedeutung.

Die für den Transport von Gütern auf dem Wasserweg wichtigen Häfen Schleswig-Holsteins sind im nachstehenden Diagramm gegenüber gestellt. Es zeigt sich, dass insbesondere der Hafen Brunsbüttel überregionale Bedeutung erfährt und nach der Hansestadt Lübeck das zweitstärkste Gütertransportaufkommen in Schleswig-Holstein aufweist (vgl. Abb. 117). Beim Personenverkehr hingegen sind es die kleineren Häfen zu und auf den Nordseeinseln, die hohe ein- und aussteigende Fahrgastzahlen aufweisen. Puttgarden und Kiel weisen dabei eine wesentlich höhere Personenbeförderung auf als die Häfen in Dagebüll, Wyk (Föhr) und Helgoland.
Insgesamt kamen 2010 im schleswig-holsteinischen Seeverkehr rund 57.000 Schiffe an, die Güter oder Personen beförderten. Der Güterverkehr der Seehäfen in Schleswig-Holstein konnte 2010 in der Summe einen Umschlag von knapp 36 Mio. Tonnen aufweisen, wobei sich der Anteil des Hafens Brunsbüttel auf gut 20% belief. Die Entwicklung der Güterverkehrsmengen zeigt zum einen, dass im Hafen der Hansestadt Lübeck die meisten Güter umgeschlagen werden und dass Brunsbüttel auf dem 2. Platz rangiert. Der Hafen in Husum hat dagegen einen vergleichsweise geringen Güterumschlag. Die Darstellung zeigt auch, dass 2007 ein Peak erreicht wurde. Eine Erholung von dem darauf folgenden Rückgang der Gütermengen – insbesondere in den großen Häfen setzte erst 2010 langsam wieder ein (vgl. Abb. 118).
Da die Umschlagszahlen des Binnengüterverkehrs im Vergleich zum Seegütertransport gering sind, werden sie an dieser Stelle nicht näher thematisiert. Es wird aber darauf hinge-

[63] Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein: Verkehr – Schifffahrt und Häfen. URL: http://www.schleswig-holstein.de/cae/servlet/contentblob/271870/poster/schifffahrtHaefen.jpg

wiesen, dass insbesondere für den Stadthafen Itzehoe und Hafen Hochdonn die Binnengütertransporte eine wesentliche Rolle spielen.

Abb. 118: Entwicklung der Seegüterverkehrsmengen ausgewählter Häfen SH (2006-2010)[64]

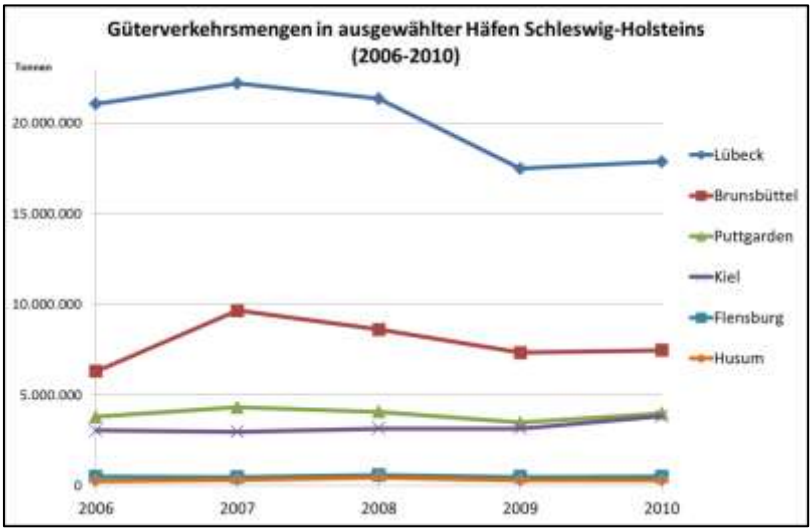
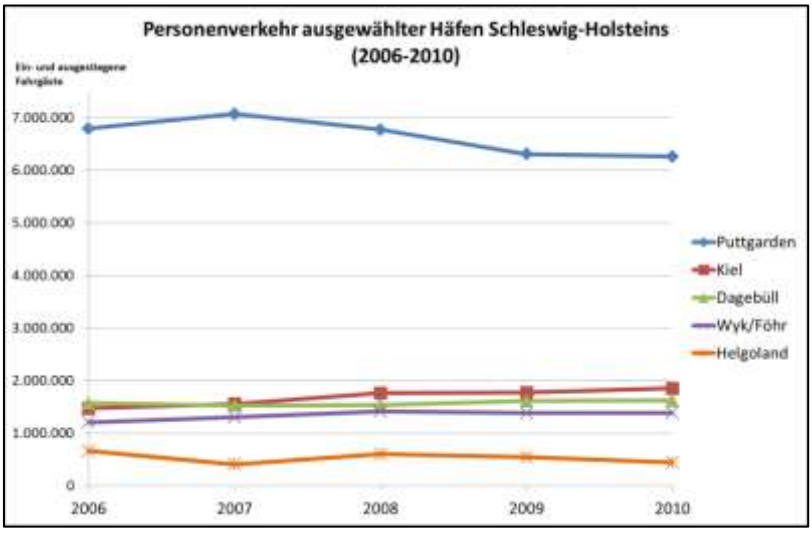


Abb. 119: Entwicklung des Personenverkehrs ausgewählter Häfen SH (2006-2010)[65]



Bei den Seeverkehren in Schleswig-Holstein weist Puttgarden mit Abstand das größte Aufkommen an ein- und ausgestiegenen Fahrgästen auf. An der Westküste des Landes sind es insbesondere die Fährhäfen Dagebüll, Wyk auf Föhr und Helgoland, die eine hohe Anzahl an Fahrgästen im Jahr befördern. Die Häfen Dagebüll und Wyk konnten ihre Personenverkehre seit 2006 ausbauen, während Helgoland seit 2008 leicht rückläufige Fahrgastzahlen aufweist (vgl. Abb. 119). Die Häfen Glückstadt und Büsum sind in dem Diagramm zum Personenverkehr nicht enthalten, spielen aber für den Fährverkehr über die Elbe bzw. als Zubringer zur Insel Helgoland eine Rolle (vgl. Kapitel 3.4.3).
Zwischen 1999 und 2001 verkehrte zudem die „Elbe-Fähre“ zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven als Fährverbindung mit Kraftfahrzeugverkehr. Heute fährt auf dieser Linie im Sommer ein Personenschiff mit touristischen Angeboten und ohne Kfz-Mitnahme. Die Fährzeiten für diese Strecke belaufen sich auf ca. 2 bis 2,5 Stunden für eine Überfahrt

[64] Eigene Darstellung aus Daten Statistischer Berichte des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein
[65] Eigene Darstellung aus Daten Statistischer Berichte des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein

(inkl. Be- und Entladen). Diese Reisezeit ist in etwa gleichzusetzen mit der heutigen Strecke über den Landweg und die Fähre Glückstadt-Wischhafen. [66]

3.4.1 Hafenkooperationen

Das „**Hafenkonzept Unterelbe**“ vereinbart für die fünf Seehäfen Cuxhaven, Stade, Brunsbüttel, Glückstadt und Hamburg eine enge Zusammenarbeit. Ziel ist es, eine Hafenregion entlang der Unterelbe mit eigener Identität zu entwickeln, die die gemeinsamen Interessen der Seehäfen unterstützt und somit die Wettbewerbsfähigkeit zu den anderen europäischen Hafenregionen verbessert. Neben dem Informations- und Know-how-Austausch wurden Aufgabenteilungen im Marketingbereich aber auch bei technischen und kaufmännischen Fragen vereinbart.[67]
Im Handlungsfeld Energie werden die Entwicklungen im Bereich der Offshore-Windenergie bereits thematisiert. Die Häfen Büsum, Brunsbüttel, Dagebüll, Helgoland, Husum, Rendsburg-Osterrönfeld, Wyk (Föhr) sowie Hörnum und List auf Sylt haben sich im Jahr 2010 zum Schwerpunkt „**Offshore Windpark Logistik**“ zusammengeschlossen, um durch enge Kooperationen die Hafenstandorte zu stärken und den Bereich der Offshore-Windkraft vor der schleswig-holsteinischen Küste voranzutreiben. Die Vernetzung der Hafenstandorte untereinander spielt dabei eine wesentliche Rolle, beispielsweise zwischen den Häfen Brunsbüttel, Büsum, Husum und Helgoland oder den Häfen Dagebüll, Husum, Hörnum und List.[68]
Bevor auf die Häfen im Einzelnen eingegangen wird, gibt die nachstehende Tabelle einen Überblick über die technischen Daten zu den Häfen der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee Schleswig-Holstein.

Abb. 120: Technische Daten ausgewählter Häfen- Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH[69]

Technische Daten ausgewählter Häfen der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH

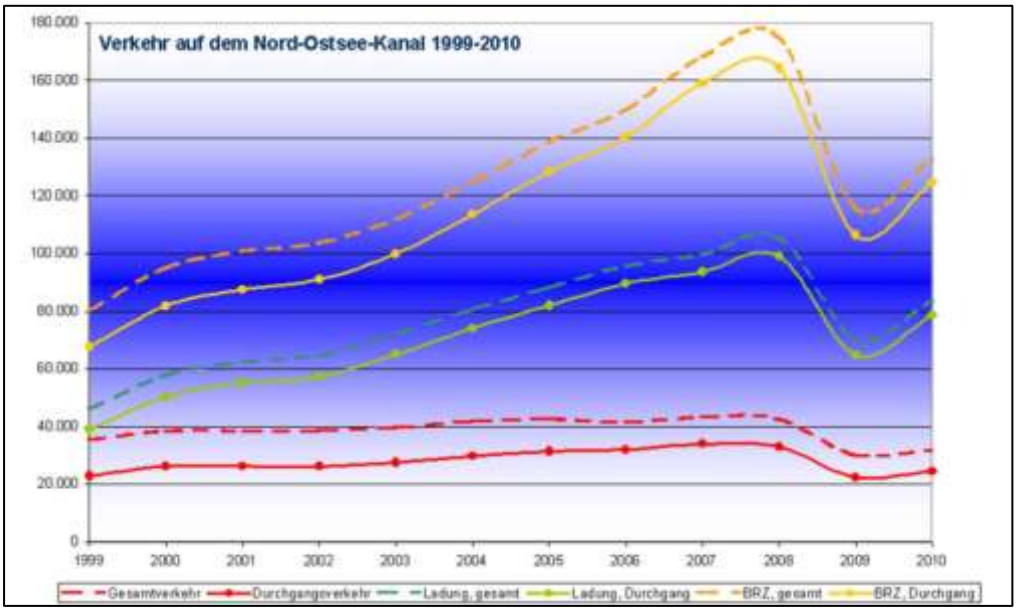
	Husum	Brunsbüttel	Büsum	Dagebüll	Wyk auf Föhr	Hörnum auf Sylt	List auf Sylt
Kailänge - über alles [m]	550	1095	560 (150m Außenhafen; 410m Innenhafen)	145 (Nordmole)	600	250	250
tidenunabhängiger Tiefgang [m]	0,65	11,6	7,0 Außenhafen / 3,5 Innenhafen	40 (Südmole)	1,5	3,2	4
Tiefgang [m] (Hochwasser)	4,2 bei Hochwasser	14,8	9,0 Außenhafen / 6,5 Innenhafen	2	4,5	5,1	6
Hochwasser [ja/nein]	nein (geschützt durch Sperrwerk)	ja	ja (Sperrwerk, 24 h besetzt)	4,1	ja	ja	ja
Liegeplätze [Anzahl]	2-3	4-5	2 (im Vorhafen; weitere im Innenhafen)	ja	5	4-5	2-3
max BRZ; max Länge [m]	145	330	150 (max. Breite Sperrwerk - 22 m)	2	60	80	70
Freilagerfläche in [ha]		50 (bestehende Planungen: bis zu 100 ha)	ca. 20 ha im Auswahlverfahren	65	0,7		
Hallenlagerfläche in		27900 m²		0,15 ha		500	
Schwerlastpier vorhanden	nein	ja	ja		nein	ja	nein
Pufferfläche für Komponenten vorhanden	ja	ja	ja	ja (Nordmole)	nein	nein	nein
Aufjacken von Installationsschiffen (Flächenbelastung)		ja	ja			nein	nein

[66] Ehemalige Reederei E.H. Harms, Bremen. Auskunft von T. Harms.
[67] Hamburg Port Authority (Hamburg) u.a.: Hafenkonzept Unterelbe. Stand: 10.08.2009.
[68] Brunsbüttel Ports GmbH: Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH. URL: http://www.offshore-haefen-sh.de/de
[69] Eigene Zusammenstellung aus den Daten der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH.

3.4.2 Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals

Der 1887-1895 erbaute Nord-Ostsee-Kanal (NOK, internationale Bezeichnung „Kiel Canal") ist die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt und verkürzt als direkte Verbindung zwischen Nord- und Ostsee den Seeweg gegenüber der Route zum Skagen im Mittel um 250 Seemeilen. Damit ergibt sich durch den NOK als schnelle „Hinterlandanbindung" an Skandinavien und das Baltikum ein bedeutsamer Wettbewerbsvorteil für die Seehäfen Hamburg, Bremen, Bremerhaven sowie Brunsbüttel.
Seit 1999 war ein starker Anstieg der Ladungsmengen zu beobachten. Nachdem in 2009 die Zahl der Schiffe, die den NOK nutzen, auch aufgrund der Wirtschaftskrise erheblich gesunken war, stieg die Zahl 2010 wieder auf knapp 32.000 Berufsschiffe (vgl. Abb. 121).[70]

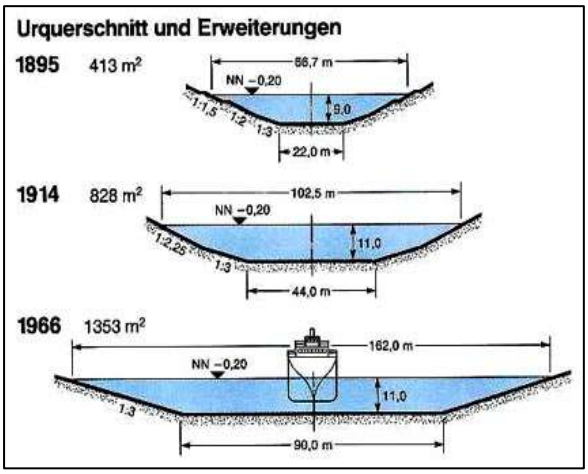
Abb. 121: Verkehr auf dem NOK 1999 bis 2010 [71]



Im Jahr 2006 wurde ein neues Verkehrssicherheitssystem eingeführt (Ausrüstungspflicht mit AIS-Geräten), wodurch die Schiffe und die Signalsetzung in den Ausweichstellen zentral von der Verkehrszentrale des NOK (Sitz in Brunsbüttel) gesteuert werden. [72] Diese Maßnahmen führen zu einer zügigeren Prozessabwicklung, können jedoch nicht verhindern, dass Schiffe derzeit aufgrund der geringen Schleusungskapazitäten mit Wartezeiten von bis zu 10 Stunden rechnen müssen.[73]

[70] Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord (Kiel): Kiel-Canal-Info. Verkehrsdaten. URL: www.kiel-canal.org
[71] Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Hamburg): Portal Nord-Ostsee-Kanal. URL: http://www.portalnok.de/Projekte/ausbau_nok/anlagen/Verkehrszahlen_1995-2010.jpg
[72] Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord (Kiel). URL: www.kiel-canal.org
[73] DVV Media Group GmbH. Deutsche Logistik-Zeitung (DVZ): „Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals vorerst gestoppt" vom 27.07.2011. URL: http://www.dvz.de/news/politik/artikel/id/ausbau-des-nord-ostsee-kanals-vorerst-gestoppt.html, Zugriff am 12.09.2011

Abb. 122: Querschnitte und bisherige Erweiterungen des NOK[74]



Im Jahr 2010 wurde der Planfeststellungsbeschluss zum **Neubau einer 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel** (mit Torinstandsetzungsdocks) erteilt. Diese Ersatzschleuse soll während der jeweils etwa zwei Jahre dauernden Grundinstandsetzungen der beiden etwa 100 Jahre alten bestehenden Schleusenkammern, die verkehrliche Leistungsfähigkeit des NOKs sicherstellen.
Für die nationale und internationale Binnenschifffahrt bringt der Ausbau dann zudem eine schnellere und flexiblere Abwicklung der Schleusenvorgänge.

Abb. 123: Schleusenkammern Brunsbüttel (links: heute, rechts: Neubau)[75]

Das notwendige Investitionsvolumen für den Bau der 5. Schleusenkammer beläuft sich auf ca. 273 Mio. Euro und wurde durch den Haushaltsausschuss des Bundestags im November 2011 bewilligt. Daher kann im Jahr 2012 soll mit dem Bau der neuen Schleusenkammer begonnen werden.[76] Zusätzlich ist eine Vertiefung auf der gesamten Länge um 1 Meter auf 12 Meter geplant, um den Trend zu immer größeren Schiffen Rechnung zu tragen. Die Maßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal kommen nicht nur der REK-Region zu Gute, sondern verbessern auch die Situation und schiffseitige Erreichbarkeit der Nordseehäfen.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Kanals und der angrenzenden Seehäfen zu verbessern, wird der Ausbau der Oststrecke (Verbreitung des Kanals im Bereich Königsförde und Binnenhafen Kiel-Holtenau sowie eine Abflachung der engen Kurven) geplant, da diese immer noch ihr Profil von 1914 aufweist.[77]

3.4.3 Untersuchung der Häfen

Ehemaliger Landeshafen Brunsbüttel

Brunsbüttel hat als Hafenstandort die größte wirtschaftliche Bedeutung in der Region entlang der Westküste Schleswig-Holsteins. Direkt am Nord-Ostsee-Kanal gelegen nimmt die Binnenschifffahrt mit einem Schwerpunkt auf die Industrie die vorherrschende Nutzung des Ha-

[74] DTP-Service R. Nitsch (Hamdorf): Nord-Ostsee-Kanal – Geschichte. URL: www.kielkanal.de
[75] Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel
[76] DVV Media Group GmbH. Deutsche Logistik-Zeitung (DVZ): „Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals vorerst gestoppt“ vom 27.07.2011. URL: http://www.dvz.de/news/politik/artikel/id/ausbau-des-nord-ostsee-kanals-vorerst-gestoppt.html, Zugriff am 12.09.2011 und Hamburger Abendblatt: Neue Schleusenkammer soll ab 2012 gebaut werden. Erschienen am 11.11.2011. URL: http://www.abendblatt.de/region/schleswig-holstein/article2090633/Neue-Schleusenkammer-soll-ab-2012-gebaut-werden.html, Zugriff: 11.11.2011.
[77] Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau: Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals (Broschüre)

fens ein, während das Fischereigewerbe beispielsweise in Brunsbüttel keine Rolle spielt. Dabei benötigen v.a. die ansässigen Chemiekonzerne das Wasser der Elbe als Kühlungsmittel. Zum Überqueren des NOK gibt es zwei kostenfreie Fähren und die Hochbrücke der Bundesstraße B 5, sodass der ChemCoast Park Brunsbüttel (CCPB) auf der östlichen Seite des NOK mit den traditionell gewachsenen Bereichen der Stadt Brunsbüttel verbunden ist. Im Jahr 1999 ist der Hafen mit den Wirtschaftsvorratsflächen in die Verwaltung der Hafengesellschaft Brunsbüttel (HGB) übergegangen – der heutigen Brunsbüttel Ports GmbH.
Unter den Seehäfen in Deutschland nimmt der Hafen Brunsbüttel mit über 10 Mio. Tonnen jährlichem Güterumschlag den 6. Rang ein und bis zum Jahr 2015 werden deutliche Steigerungen im Bereich der Massen- und Stückgut- sowie der Container- und Automobilumschläge erwartet.[78]

Abb. 124: Aufbau und Unternehmen des ChemCoast Park Brunsbüttel[79]

Zum Hafenareal Brunsbüttel gehören der Elbehafen, der Hafen Ostermoor sowie der Ölhafen. Der **Elbehafen** wird als Universalhafen genutzt und verfügt über einen trimodalen Terminalanschluss, der eine gute Abwicklung der Transportaufkommen zwischen den Verkehrsträgern LKW, Bahn, Feeder, Seeschiff und Binnenschiff ermöglicht. Dafür sind sechs Liegeplätze vorhanden, auf denen Massengut, Stück/Schwergut, Flüssiggut und auch Container und Projektladung umgeschlagen werden. Auf dem Elbehafen liegt der Schwerpunkt der Hafengruppe Brunsbüttel. Der **Hafen Ostermoor** befindet sich mit seinen sechs Liegeplätzen im Norden Brunsbüttels, direkt am Nord-Ostsee-Kanal und unweit der Brunsbütteler Schleuse. Der Bau des Hafens wurde 1975 fertiggestellt, seit dem dient er als Ver- und Entsorgungseinrichtung für die Industrien im CCPB. Betreiber des Hafens Ostermoor ist seit 1977 die private Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH. Der **Ölhafen** Brunsbüttel ergänzt mit fünf Liegeplätzen am Nord-Ostsee-Kanal die bereits genannten Angebote für den Schiffsverkehr. Hier werden insbesondere Raffinerieprodukte in flüssiger Form umgeschlagen.[80] Eine aktuelle Studie UNICONSULT verdeutlicht die Potenziale des Standortes Brunsbüttel im Offshore-Windenergiecluster, da neben den Wassertiefen und der Hafenstruktur, die für die Produktion und den Transport von Windenergieanlagen geeignet sind v.a. umfangreiche Freiflächen in Hafennähe zur Verfügung stehen.[81]

[78] Brunsbüttel Ports GmbH
[79] egeb: Wirtschaftsförderung. Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH
[80] Brunsbüttel Ports GmbH, www.elbehafen.de
[81] UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH: Konkretisierung des Hafenkonzeptes Offshore-Häfen Nordsee SH (Endbericht), im Auftrag der Brunsbüttel Ports GmbH, Juni 2011, S. 79 f.

Dem CCPB-Standort wird ein hohes Wachstumspotenzial zugesprochen. Beispielsweise möchte ein großes Chemieunternehmen in den kommenden Jahren rund 100 Mio. Euro in den Ausbau des Standortes CCPB investieren und plant für 2013 einen erheblichen Ausbau des vorhandenen Werkes.[82] Um die Entwicklungen zu unterstützen, zieht die Stadt Brunsbüttel nach eigenen Aussagen eine Überarbeitung des Generalverkehrsplans von 1985 in Erwägung und will in diesem Zusammenhang die Lenkung der Wirtschafts- und Individualverkehre untersuchen.[83]

Planungen zum Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen

Die verkehrliche Anbindung des Hafens - die in den vorangegangenen Abschnitten bereits erläutert wurde - ist sowohl über die Straße als auch die Schiene gegeben. Von der B 5 gibt es eine kreuzungsfreie Abfahrt zum CCPB und auch die Erschließung der Freiflächen im Gewerbepark ist vorhanden. Die Region wird zudem vom geplanten 3-streifigen Ausbau der B 5 zwischen Wilster und Itzehoe profitieren, da der Schwerverkehrsanteil auf der B 5 von der A 23 kommend aufgrund des Hafens Brunsbüttel vergleichsweise hoch ist. Die Erreichbarkeitsverbesserungen durch den Ausbau der B 5 und A 20 wurden in Kapitel 3.2.8 bereits vorgestellt und fließen in die Bewertung der Gewerbeflächenanalyse mit ein.
Die egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH hat bereits 2008 eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung für den Raum Itzehoe-Brunsbüttel in Auftrag gegeben, welche sich auch mit den möglichen wirtschaftlichen Entwicklungen durch die Weiterführung der A 20 auseinandersetzt. Dieses Gutachten bestätigt die Notwendigkeit für den Ausbau der B 5 zwischen Wilster und Itzehoe mit einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis gemäß der Bundesverkehrswegeplanung von 3,42 und verdeutlicht die daraus resultierende wachsende Verkehrsqualität.[84]

Landeshafen Husum

Abb. 125: Momentaufnahme [85]Außenhafen Husum

Husum besitzt einen Außen- und einen Binnenhafen, wobei lediglich der Außenhafen von wirtschaftlicher Relevanz ist und im Binnenhafen Sportboote sowie Traditions- und Museumsschiffe zu finden sind. Am stadteinwärts führenden Bereich des Außenhafens gibt es außerdem einen kleinen Yachthafen. Die Entfernungen zu den Autobahnen A 7 und A 23 liegen im Bereich unter 50 km, wobei der direkte Anschluss an die Bundesstraße 5 eine wesentliche Bedeutung für die Erreichbarkeit einnimmt. Es gibt einen Gleisanschluss für den Außenhafen, der zwar außer Betrieb, jedoch als reaktivierbar gilt. Von Bedeutung ist insbesondere die vorhandene schwerlastfähige Hinterlandanbindung.[86]

[82] sh:z Schleswig-Holsteinischer Zeitungsverlag GmbH & Co. KG (Flensburg) – Norddeutsche Rundschau. R. Pöschus: 100 Millionen für den Standort. Erschienen am 15.03.2011. URL: www.shz.de
[83] sh:z Schleswig-Holsteinischer Zeitungsverlag GmbH & Co. KG (Flensburg) – Norddeutsche Rundschau. C. Emde: Jetzt soll Verkehrs-Gesamtkonzept her. Erschienen am 16.02.2011. URL: www.shz.de
[84] SSP Consult (Bergisch Gladbach): Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für den Raum Itzehoe-Brunsbüttel unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung im Zusammenhang mit dem Bau der BAB A 20. Im Auftrag der egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH. S. 47f. 2008.
[85] Eigene Aufnahme vom 07.02.2011
[86] Brunsbüttel Ports GmbH: Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH. Hafenstandorte – Husum.URL: http://www.offshore-haefen-sh.de/de/content/husum

Die folgenden Hauptgewerbe nutzen den Außenhafen für ihre Zwecke: regionale Küstenfischerei, Futtermittelumschlag und Umschlag von landwirtschaftlichen Gütern, Werftbetrieb und Windenergieanlagenbau.
Der Außenhafen von Husum ist ein Tidehafen und dessen Wasserhöhe damit gezeitenabhängig. Ein Ausbau des Hafenbeckens ist zurzeit nicht geplant, wäre für eine Umschlagssteigerung jedoch notwendig. Das Hafenareal ist zudem Standort des Landesbetriebes für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz mit dem Stützpunkt „Küstenschutz“, der gleichzeitig Betreiber des Außenhafens ist. Es besteht ein direkter Gleisanschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz und geplant ist eine Erneuerung der Straßenanbindung zur Bundesstraße 5, die danach schwerlastbeständig sein soll. An der Südseite des Außenhafens befindet sich eine Produktionsstätte eines Windenergieanlagenherstellers (REpower Systems AG). Es konnte im April 2011 eine neue "ISPS - Zertifizierte Hafenanlage" eingerichtet werden, sodass schwere Windkraftanlagenteile umgeschlagen werden können. Daneben ist Husum Standort einer überregional bedeutsamen Windenergiefachmesse.

Landeshafen Büsum

In Büsum befindet sich ein landeseigener Hafen, der als Besonderheit einen tidenunabhängigen Zugang für Schiffe bis zu einer Länge von 130 m ermöglicht. Das Hafenareal verfügt über große entwicklungsfähige Wasser- und Landflächen. Die derzeitigen Hauptnutzungen liegen bei der Passagierschifffahrt (Ausflugsverkehr von und nach Helgoland), Fischerei, Fischverarbeitung- und Fischzuchtbetriebe, Futtermittel- und Werftbetriebe.
Im Jahr 2009 wurden über 85.000 to Güter umgeschlagen. Dabei gibt es im südlichen Hafenareal ein Gewerbegebiet, das auch für touristische Zwecke genutzt wird (Sturmflutwelt „Blanker Hans“). Der Hafen selbst dient gleichzeitig als Segel- und Museumshafen. Auch in Büsum hat der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz einen Standort.[87]

Landeshafen Glückstadt

Der Binnenhafen von Glückstadt wird von einer Werft und Schiffsausrüstern sowie von Sportschiffen genutzt. Ein großer Papierverarbeitungsbetrieb bezieht das Brauchwasser für die Produktion aus dem Binnenhafen. Es gibt Überlegungen von Seiten der Stadt Glückstadt, Landflächen im Bereich des Binnenhafens zu übernehmen und damit das Hafenareal auszudehnen.
Der Außenhafen von Glückstadt liegt an der Unterelbe, vorgelagert zum Hamburger Hafen. Es werden hauptsächlich regionale Massen- und Stückgüter, insbesondere der Papier-, Zement- und Holzindustrie aber auch Dünger- und Futtermittel sowie Getreide umgeschlagen. Betreiber des Außenhafens ist seit 1994 die Glückstadt Port GmbH & Co. KG. Bei einer Kailänge von 450m können Schiffe bis zu einer maximalen Länge von 250m bei einem Tiefgang von max. 6m anlegen und den Außenhafen als Umschlagplatz nutzen.[88]
Die Elbfähre zwischen Glückstadt und Wischhafen verbindet Schleswig-Holstein und Niedersachsen über die Unterelbe und nutzt das Hafenbecken für den Transport von Fahrzeugen und Personen (vgl. Kapitel 3.2.10).

[87] Brunsbüttel Ports GmbH: Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH. Hafenstandorte – Büsum. URL: http://www.offshore-haefen-sh.de/de/content/b%C3%BCsum
[88] Glückstadt Port GmbH & Co. KG: Hafen Glückstadt. URL: http://www.hafen-glueckstadt.de/glueckstadt/hafen-gl%C3%BCckstadt

Hafen Dagebüll

Der Hafen in Dagebüll dient vorwiegend touristischen Zwecken, da er den Ausgangshafen für die Anbindung der Inseln Föhr, Amrum und Hallig Hooge darstellt. Daneben werden die Versorgungsverkehre zu den Inseln über Dagebüll organisiert. Es besteht ein direkter Bahnanschluss für den Personenverkehr bis zum südlichen Molenkopf, der von der *Norddeutschen Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH* angefahren wird. Für Besucher gibt es ein überdachtes „Inselparkhaus“, das von einem Shuttlebus angefahren wird, der den 800m entfernten Hafen anbindet. Derzeit wird ein neuer Seiteneinsteiger für den Fähranleger 3 durch die Hafengesellschaft Dagebüll mbH gebaut.[89] Bei hohen Wasserständen besteht Überflutungsgefahr der Hafenflächen, wobei alternative Flächen hinter dem Deich durch die Gemeinde Dagebüll für gewerbliche Nutzungen angeboten werden. Negativ ist die straßenbezogene Anbindung des Dagebüller Hafens aufgefallen, da sich die Landesstraßen (L6 und L7) zur B 5 in keinem guten baulichen Zustand befinden (vgl. Kapitel 3.2.11).

Inselhäfen Hörnum und List auf Sylt sowie Wyk auf Föhr

Die Insel Sylt ist per Schiff und über den Hindenburgdamm mit der Eisenbahn erreichbar. Die Häfen auf **Sylt** in **Hörnum** und **List** werden nicht als Umschlagplätze für wirtschaftliche Zwecke genutzt, sondern fungieren als Anleger für Fahrgastschiffe, Sportbote und im Fall List für die Fähre zur dänischen Insel Romo. Die Fischerei und die Nutzung als Frachthäfen spielen genauso eine Rolle, wie die Tatsache, dass von den Inselhäfen die Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee zukünftig gut erreicht werden können.[90] Ähnliches trifft auf den Hafen **Wyk der Insel Föhr** zu, der ganzjährig durch den Fremdenverkehr zu den Inseln und Halligen des Nationalparks Wattenmeer genutzt wird. Die Insel Föhr wird über Fährangebote zum Hafen Dagebüll an das Festland angebunden. Neben dem Fährhafen verfügt der Wyker Hafen über Bereiche zum Massengüterumschlag, für Fischerei- und Sportbootnutzungen. Insgesamt werden pro Jahr im Fährverkehr rund 90.000 to Güter und 1,3 Mio. Passagiere mit ca. 220.000 Fahrzeugen befördert. Der Umschlag im Massengüterverkehr beträgt ca. 60.000 to pro Jahr.[91]

Inselhafen Helgoland

Der Bundeshafen Helgoland nimmt Aufgaben als Schutz- und Sicherheitshafen für die Seeschifffahrt wahr und ist insbesondere während der Wintermonate von essenzieller Bedeutung für die Inselversorgung. Dabei gibt es einen Vorhafen (Außenhafen) und einen Binnenhafen für die Insel. Die Lage in der Nordsee ermöglicht direkte Zugänge zu den für die Schifffahrt bedeutsamen Gewässern Elbe, Weser und Jade.[92] Die Hafenprojektgesellschaft Helgoland GmbH beschäftigt sich derzeit mit Planungen für einen Ausbau bzw. eine Erweiterung des Hafenareals, inkl. der Vertiefung der Hafenbecken. Die Insel Helgoland ist aufgrund der Lage außerdem für die Erreichbarkeit der Offshore-Windparks in der Nordsee von Interesse, da von hier z.B. kurzfristige Reparaturen durchgeführt werden können. Mit dem Ausbau des Hafens für Offshore-Zwecke soll im Jahr 2012 begonnen werden.[93]

---

[89] Brunsbüttel Ports GmbH: Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH. Hafenstandorte – Dagebüll URL: http://www.offshore-haefen-sh.de/de/content/dageb%C3%BCll

[90] Brunsbüttel Ports GmbH: Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH. Hafenstandorte – Hörnum und List. URL: http://www.offshore-haefen-sh.de/de/content/h%C3%B6rnum http://www.offshore-haefen-sh.de/de/content/list

[91] Brunsbüttel Ports GmbH: Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH. Hafenstandorte – Föhr.URL: http://www.offshore-haefen-sh.de/de/content/wyk-auf-f%C3%B6hr

[92] Brunsbüttel Ports GmbH: Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH. Hafenstandorte – Helgoland. URL: http://www.offshore-haefen-sh.de/de/content/helgoland

[93] Vgl. Planungen der Hafenentwicklungsgesellschaft Helgoland mbH: Hafenentwicklung auf Helgoland. Vortrag in Lüneburg am 23.05.2011 durch P. Singer (Geschäftsführer).

3.5 Luftverkehr

Die folgende Abbildung zeigt die Lage der Flughäfen und –plätze entlang der Westküste Schleswig-Holsteins. Grundsätzlich weisen die Flughäfen eine geringe Relevanz für den nationalen und internationalen Flugverkehr auf. Die südlichen Bereiche der Untersuchungsregion profitieren von der Nähe zum internationalen bedeutsamen Flughafen Hamburg Airport.

Abb. 126: Flughäfen nach ihrer Bedeutung für die Region[94]

In Nordfriesland ist es der **Flughafen Sylt**, der sich in den letzten Jahren aufgrund des Tourismus von einem regional zu einem überregional bedeutsamen Flughafen entwickelt hat. Hier werden mittlerweile auch internationale Verbindungen angeboten, was die Attraktivität der Tourismusdestination erhöht. Die Passagierzahlen haben sich seit 2005 von ca. 53.000 auf etwas über 210.000 im Jahr 2010 erhöht. Die Landesregierung befürwortet daher die Erweiterung des Flughafen-Vorfeldes auf eine dritte Abstellposition und fördert dies im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft mit 191.000 Euro.[95]
Die weiteren Regionalflughäfen (in der Karte mit „Verkehrslandeplatz“ bezeichnet) sind bis auf den Flugplatz Heide-Büsum nicht mit Nachtflug- und Schlechtwetterfluglizenzen ausgestattet. Die Flugplätze werden v.a. für regionale Transport- und Charterflüge genutzt und sind für den Sport- und Freizeitflugverkehr interessant.

[94] Eigene Abbildung, nach: Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein. Das Ministerium. Verkehr. Luftverkehr. URL: http://www.schleswig-holstein.de/MWV/DE/Verkehr/Luftverkehr/Luftverkehr_node.html
[95] Aviation Media & IT GmbH http://www.aero.de/news-12720/Flughafen-Sylt-wird-weiter-ausgebaut.html, Zugriff: 03.06.2011

4. Gewerbeflächen-strukturanalyse

Im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzeptes A 23 / B 5 stellt die Gewerbeflächenstrukturanalyse einen zentralen Leistungsbaustein dar. Die vorliegenden Ergebnisse basieren auf einer unabhängigen Fachanalyse sowie auf begleitenden Abstimmungen und Diskussionsbeiträgen der Facharbeitsgruppe Wirtschaft und Gewerbeflächen. Die Analyse bezieht sich wunschgemäß nicht auf eine standorttreue Bewertung, sondern stellt die übergeordneten Trends und die regionale Marktsituation (Nachfrage und Angebot) sowie die Ableitung der wahrscheinlichen Effekte durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere den Ausbau der A 20 mit der Elbquerung) in den Mittelpunkt der Betrachtung.

4.1 Übergeordnete Aspekte der Gewerbeflächennachfrage

Die Nachfrage nach Gewerbeflächen hat in den letzten zehn Jahren einen deutlichen strukturellen Wandel erlebt. Auf Basis der durch Georg & Ottenströer quartalsmäßig durchgeführten bundesweiten Befragung zur Vermarktungssituation zeichnen sich die folgenden bundesweiten und übergeordneten Trends ab:

- Abkoppelung des Flächenbedarfs von der demographischen Entwicklung bzw. von der Beschäftigtenentwicklung (bereits seit den 90er Jahren erkennbar) – wenngleich sich ein zunehmender Facharbeitskräftemangel restriktiv auf das Wachstum von Unternehmen auswirkt
- Insgesamt ist die Flächennachfrage (mit Ausnahme der Logistik und des großflächigen Einzelhandels) deutlich kleinteiliger geworden
- Arbeitsintensive Betriebe sind z.T. nach Osteuropa und Asien abgewandert und nur noch im Ausnahmefall (wie bei Porsche in Leipzig) suchen Großunternehmen neue Standorte
- Großansiedlungen kommen statistisch nur noch alle 5 bis 10 Jahre vor
- Der Mittelstand hat die Großunternehmen als wichtige Nachfragegruppe abgelöst
- Die nachgefragten Flächengrößen bewegen sich schwerpunktmäßig zwischen 2.000 und 6.000 m²
- Insgesamt kommen 80% bis 90% der Nachfrage nach Gewerbeflächen aus einem Umkreis von „nur“ 50 Kilometern
- Viele Mittelständler sind in der Region verwurzelt und wechseln diese nur ungern, selbst wenn woanders Fördergelder und günstige Flächen locken
- Überregional mobile Branchen sind vor allem die Logistik und der großflächige Einzelhandel

Neben der Abhängigkeit von der konjunkturellen Entwicklung ist die gewerbliche Flächennachfrage von den folgenden Faktoren geprägt:

- der regionalen Wirtschaftsstruktur (wie erläutert, kommen rund 80 bis 90 % der Nachfrage aus dem endogen und regionalen Besatz)
- der Gravitation und Funktion der Standortgemeinde bzw. der Region
- spezifischen Branchenkonjunkturen
- spezifischen Unternehmenskonjunkturen
- der Verkehrszentralität sowie Sonderfaktoren wie Häfen, Flughäfen
- der regionalen Faktorausstattung (Arbeitskräfte, Know How-Infrastruktur sowie den weichen Standortfaktoren wie Regionalimage, Freizeitwert etc.)

Die genannten übergeordneten Trends und Aspekte spiegeln sich mehr oder weniger stark auch in der REK-Untersuchungsregion wider. Ihre Kenntnis hilft, Entwicklungen, Raum- und Nachfragemuster innerhalb der Untersuchungsregion zu verstehen und plausible konzeptionelle Ansätze zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang sind die nachfolgend dargelegten Anforderungen von Nutzergruppen für Gewerbeflächen von hoher Relevanz.

Unabhängig von den Steuerungsmöglichkeiten über die Landes- und Regionalplanung zur Ausweisung von Gewerbestandorte ist darauf hinzuweisen, dass Standortentscheidungen zwar generell beeinflusst und gesteuert werden können (z.B. über das Planungsrecht, das Standortmarketing, über Nutzungskonzepte, Preise etc.), die Standortentscheidung treffen die nachfragenden Unternehmen jedoch selbst. Diese wählen aus dem Angebot an verschiedenen Standorten den für sie Besten aus. Die Kenntnis der Standortanforderungen von Nutzergruppen und der Standortauswahlwahlkriterien erscheint für eine erfolgreiche Flächenentwicklung und -vermarktung sowie für die Erarbeitung von regionalen Gewerbeflächenkonzepten unerlässlich.

4.2 Gewerbliches Raummuster der Untersuchungsregion

Wie die vorliegende Kontext- und die Branchenanalysen gezeigt haben, gibt es in der Untersuchungsregion bei zahlreichen regionalen Indikatoren eine deutliche Abweichung zwischen Nord und Süd. Während im nördlichen Teil der Untersuchungsregion der Tourismus eine relativ hohe Bedeutung einnimmt, ist der südliche Teil der Region traditionell stärker gewerblich geprägt (u.a. aufgrund der langjährigen Spill Over-Effekte aus Hamburg und einem heute sich selbstragenden endogenen gewerblichen Nachfragegeschehen).

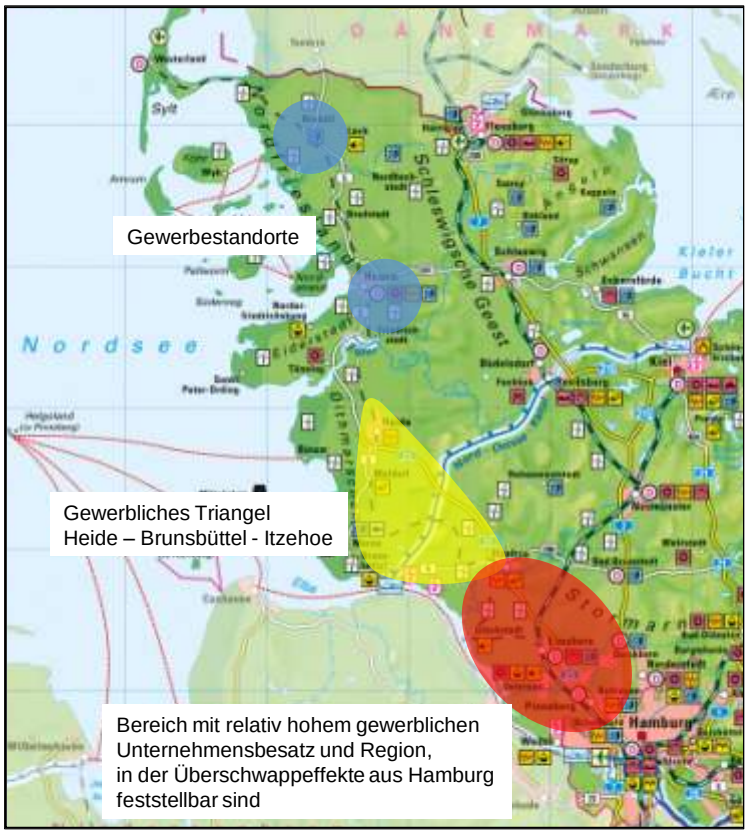
Auf Basis von Standortbegehungen und der Auswertungen der statistischen Rahmendaten (siehe Kontext- und Branchenanalyse) zeigt sich das folgende gewerbliche Raummuster.

Der Abschnitt entlang der A 23 von Hamburg bis etwa Itzehoe hat einen vergleichsweise hohen Unternehmensbesatz (in Bezug zur Gesamtsituation der Untersuchungsregion). In diesem Raum finden z.T. Spill Over-Effekte aus Hamburg statt. Dieser Raum (und in besonderem Maß der Kreis Pinneberg) gehört zum engeren Wirtschaftsraum des Kerns der Metropolregion und ist mit diesem z.B. auch durch wechselseitige Pendlerbeziehungen eng miteinander verflochten. Einen weiteren gewerblichen Schwerpunkt gibt es im „Triangel“ zwischen Itzehoe, Heide und dem Hafenstandort Brunsbüttel mit einem starken Fokus auf die chemische Industrie und die Energiewirtschaft (z.T. große Standorte, für die in Hamburg und im engeren Umland von Hamburg kaum Platz vorhanden war). Das Triangel ist mit Ausnahme der größeren chemischen und energiewirtschaftlichen Unternehmen deutlich schwächer industrialisiert als der Süden der Untersuchungsregion, verfügt mit dem Ha-

fen Brunsbüttel und seinem Zugang zur Elbe und zum Nord-Ostsee-Kanal jedoch über einen wesentlichen Standortfaktor für die gesamte Untersuchungsregion.

Weiter nördlich ist die gewerbliche Entwicklung vor allem auf die Mittelzentren Husum und Niebüll fokussiert. Bisher restriktiv für die gewerbliche Entwicklung wirkt sich die aus deutscher Perspektive periphere Grenzlage aus. Die Grenzregion kann perspektivisch aber von einer stärkeren grenzübergreifenden Zusammenarbeit mit Dänemark profitieren.

Abb. 127: Gewerbliche Raumuster in der Untersuchungsregion (schematische Darstellung)



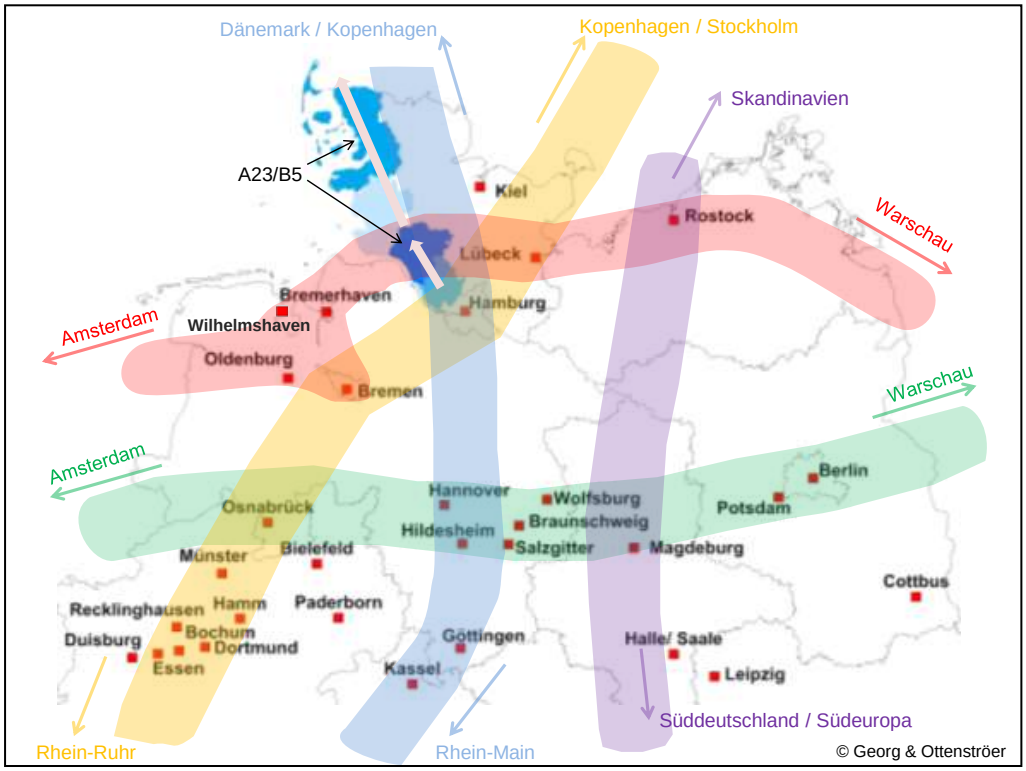
Quelle: Verändert nach Diercke-Atlas

Im weiteren Untersuchungsverlauf wird eingeschätzt, inwieweit die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (A 20, Elbquerung, Ausbau B 5) zu einer möglichen Veränderung der gewerblichen Raummuster führt und vor allem, ob sich neue Möglichkeiten und Potenziale für die Akteure für Unternehmensansiedlungen in der Region eröffnen.

4.3 Veränderte Verkehrszentralität

Durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur - insbesondere durch die A 20 mit der Elbquerung bei Glückstadt - erhält die Region einen deutlich verbesserten Anschluss an das überregionale Verkehrs- und Wirtschaftsachsensystem. Allerdings sind der langfristige Realisierungshorizont zu berücksichtigen sowie die Tatsache, dass bei einer Realisierung der A 20 von Ost nach West andere Regionen (wie z.B. der Kreuzungsbereich A 7 / A 20) tendenziell früher profitieren können. Dennoch zeigt die Erreichbarkeitsanalyse dass die Realisierung der A 20 die Standortattraktivität der Untersuchungsregion deutlich erhöhen und die Verkehrszentralität der Region insgesamt stärken wird.

Abb. 128: Einbindung der REK-Untersuchungsregion in das überregionale und internationale System der Verkehrs- und Wirtschaftsachsen



Quelle: Eigene Darstellung

Im Folgenden werden die Erreichbarkeitsveränderungen durch den geplanten Ausbau der Straßeninfrastruktur für LKW-Fahrzeiten am Beispiel des zukünftigen Autobahnkreuzes A 20 / A 23 dargestellt (vgl. Abb. 9 und Abb. in Anlage I.2). Die Erreichbarkeiten mit dem PKW wurden ebenfalls für die wichtigen Gewerbestandorte der Region untersucht. Diese sind insbesondere im Hinblick auf die Erreichbarkeit der (Fach-)Arbeitskräfte von Bedeutung (vgl. auch Kapitel 2.3 sowie die gesonderte Facharbeitskräfteanalyse unter www.rek-a23-b5.de).

Die großen Wirtschaftsräume wie z.B. das Ruhrgebiet, die Rheinschiene mit Düsseldorf und Köln, der Wirtschaftsraum Halle/Leipzig und fast das Rhein-Main-Gebiet können heute bereits im Rahmen einer LKW-Tagesfahrt (6 Std. und ausgehend vom zukünftigen Kreuzungsbereich der A 23 / A 20) erreicht werden. In viereinhalb LKW-Stunden können Münster, Bielefeld, Hannover, Magdeburg, Berlin und Rostock von der Untersuchungsregion aus angefahren werden. Auffällig ist der stärker „begrenzte“ Radius im Rahmen einer LKW-Fahrstunde. In Richtung Süden ist der Radius durch die „trennende Wirkung“ der Elbe bzw. den Weg über den Hamburger Elbtunnel oder die Elbbrücke (Staugefahr) deutlich begrenzt.
Durch den Trassenverlauf der A 20 als Ost-West-Verbindung sind mit dem Ausbau vor allem deutliche Verbesserungen der Erreichbarkeiten in Ost-West-Richtung verbunden. So erweitert sich der 6-Stunden-Erreichbarkeitsradius mit der Fertigstellung der A 20, der Elbquerung und der Fortführung auf niedersächsischem Gebiet in Richtung Bremerhaven und niederländischer Grenze deutlich: für den LKW wird einerseits Amsterdam im Westen und andererseits Polen im Osten in einer Tagesfahrt (6-Stunden-Radius) erreichbar. Auch der 4-Stunden-Radius wird in Ost-West-Richtung. nach Nordholland, Nordwestniedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern erweitert.

Durch die A 20 und den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Niedersachsen wird eine Verkehrsachse (Küstenautobahn) geschaffen, die die so genannten ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) mit dem neuen Tiefseehafen Wilhelmshaven, den bremischen Häfen und dem Hamburger Hafen verbindet. Diese Verbindung der auch miteinander konkurrierenden Häfen kann eine stärkere integrative und funktionale Arbeitsteilung der Standorte unterstützen mit entsprechend resultierenden Wirtschafts- und Warenströmen.

Neben diesen international bedeutsamen Häfen profitieren auch die Häfen der Untersuchungsregion von der verbesserten Erreichbarkeit in Ost-West-Richtung. Die Region wird mit den Ostseehäfen Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund über die A 20 direkt verbunden, so dass zukünftig neue Kooperationen denkbar sind.

Besonders auffällig ist die verbesserte Erreichbarkeit durch die A 20 inkl. Elbquerung beim 1 Stunden-Erreichbarkeitsradius für LKW. Bildet das bisherige Erreichbarkeitsgebiet aufgrund der trennenden Wirkung der Elbe geographisch eher einen Halbkreis, so zeigt sich nach Bau der Elbquerung ein nahezu kreisförmiges Gebiet mit starker Ausdehnung nach Niedersachsen (siehe dunkelblaue Zone in den beiden nachfolgenden Karten). Mit der Elbquerung erhalten auch die schleswig-holsteinischen Häfen an der Unterelbe und der Westküste eine wesentlich bessere Anbindung an den Hamburger Hafen. Dies eröffnet die Möglichkeit einer stärkeren Integration der wirtschaftlich besonders aktiven westlichen und südlichen Randkreise Hamburgs. Mit der A 20 als „Nord-West-Umfahrung Hamburg“ können somit auch die Potenziale der bereits stärkeren Teilräume der Metropolregion Hamburg weiter ausgeschöpft werden. In ihrer Funktion wird die A 20 zum „vierten Ring“ Hamburgs und es ist davon auszugehen, dass insbesondere die Teilregionen innerhalb des „neuen Rings“ profitieren werden.

Hinweis: Zwar stellt die Schienenanbindung von Standorten ein bedeutendes Standortkriterium bzw. je nach Nutzergruppe auch einen erheblichen Standortvorteil dar. Im Folgenden werden allerdings schwerpunktmäßig die Auswirkungen durch den Ausbau der Straßeninfrastruktur betrachtet. In der vorliegenden gesonderten Verkehrsanalyse wird auf die Schieneninfrastruktur im Untersuchungsraum näher eingegangen. Hervorzuheben ist, dass insbesondere der Standort Brunsbüttel und auch der geplante Industriepark Steinburg über eine Schienenanbindung verfügen. Die Standorte sind somit für gewerbliche Nachfragegruppen von Vorteil, die u.a. auf die Möglichkeiten des Schienengütertransports angewiesen sind (z.B. teilweise Logistik und/oder bestimmte produzierende Unternehmen).

4.4 Standortrelevante Effekte

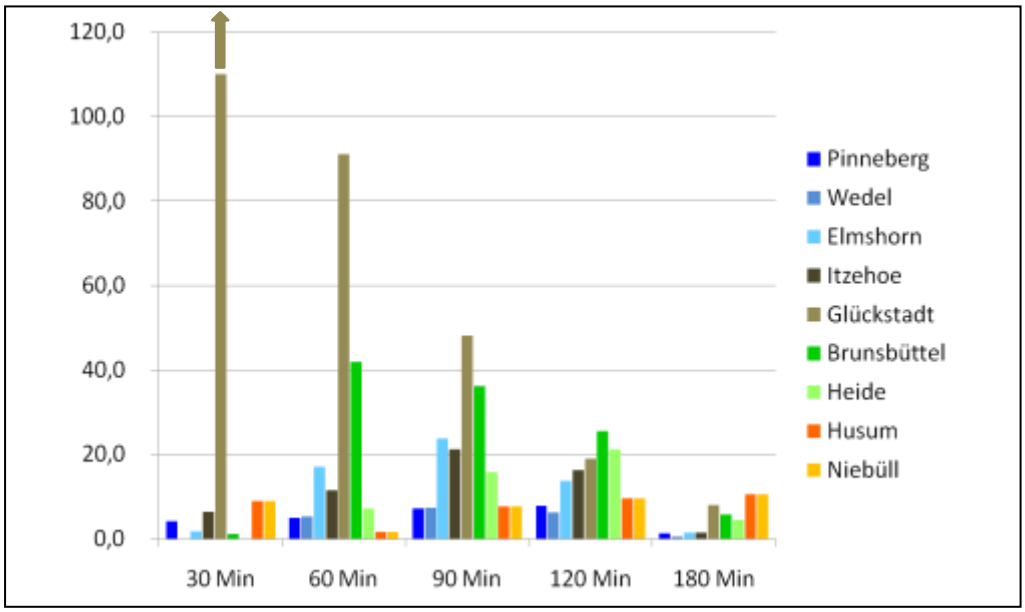
Im Rahmen der Erreichbarkeitsmodellierung für die Untersuchungsregion konnten die durch die verbesserte Verkehrszentralität zusätzlich erreichbare Anzahl an Einwohnern und Arbeitskräften abgebildet werden. Zwar stellen diese beiden Größen nicht die alleinigen standortrelevanten Aspekte für Gewerbeflächen dar, doch kann anhand der beiden Aspekte die verbesserte Positionierung im Standortwettbewerb exemplarisch aufgezeigt werden.

4.4.1 Zusätzlich erreichbares Einwohner- und Arbeitskräftepotenzial

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur lässt deutlich erkennbare Effekte auf die zusätzlich zu erreichende Zahl an Einwohnern erkennen. Die Effekte verteilen sich jedoch nicht gleichmäßig auf die Untersuchungsregion. Zu unterscheiden ist nicht nur nach den einzelnen Teilräumen (hier dargestellt an beispielhaft ausgewählten (Mittelzentren), sondern es ergeben sich auch unterschiedliche Effekte nach Erreichbarkeitsradien und Zeitdistanzen.

In der kurzen Distanz von rd. 30 Fahrminuten (PKW) profitiert vor allem Glückstadt. Dank der Querung weitet sich das erreichbare Einwohnerpotenzial in dieser Zeitdistanz um fast 200% gegenüber dem Ausgangswert von knapp 118.500 Einwohnern aus. In der Distanz von 60 Fahrminuten sind die relativen Effekte ebenfalls für den Standortbereich Glückstadt mit am höchsten. In dieser Zeitdistanz zeigen sich auch deutlich positive Effekte für Brunsbüttel, Elmshorn und Itzehoe. In der Distanz bis 120 Fahrminuten nivellieren sich die Effekte für die ausgewählten Standortbereiche deutlich. In der langen Distanz von 180 Fahrminuten fallen die Effekte – relativ betrachtet – vor allem für Husum und Niebüll am positivsten aus.

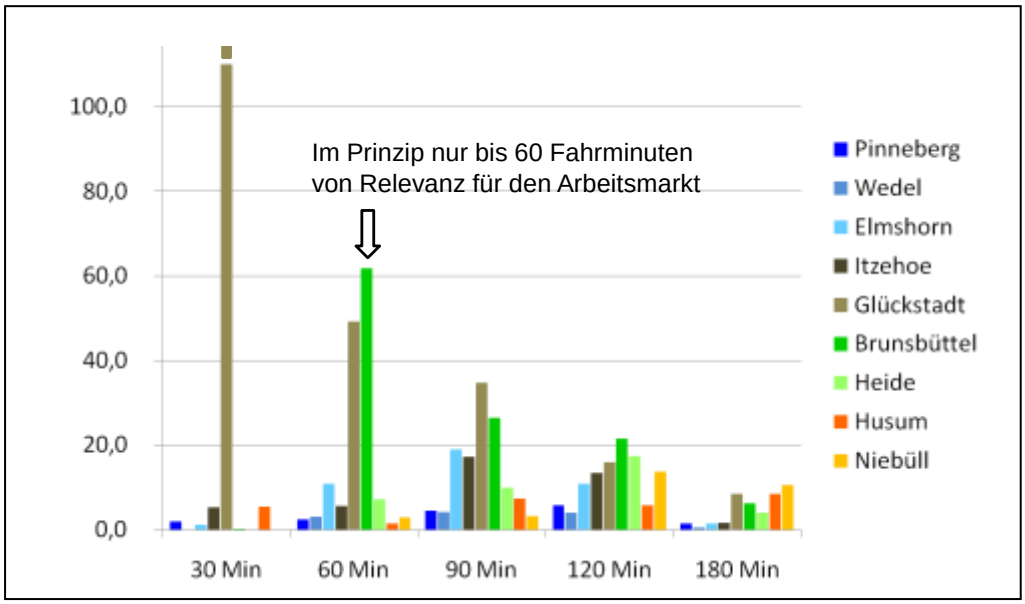
Abb.129: Zusätzlich erreichbares Einwohnerpotenzial durch die optimierte Verkehrszentralität in %



Quelle: Eigene Darstellung / kumulierte Daten – also 0 bis 30 Min, 0 bis 60 Min, 0 bis 90 Min nach Erreichbarkeitsmodellierung Gertz, Gutsche, Rümenapp

Ein tendenziell ähnliches Bild ergibt sich hinsichtlich der zusätzlichen Erreichbarkeit von Arbeitskräften. Dabei stellen 60 Fahrminuten für das zusätzlich erreichbare Arbeitskräftepotenzial eine Grenze der relevanten Effekte dar, da nur in seltenen Fällen über eine noch höhere Zeitdistanz dauerhaft gependelt wird. In der kurzen Zeitdistanz profitiert der Standortbereich Glückstadt durch die Elbquerung massiv. Über 65.000 Arbeitskräfte sind nach der Realisierung der Elbquerung zusätzlich von Glückstadt aus in 30 Fahrminuten erreichbar (+230%). In der Zeitdistanz von 60 Fahrminuten profitiert - neben Glückstadt - vor allem der Standortbereich Brunsbüttel. Darüber hinaus zeichnen sich auch für Elmshorn und Itzehoe noch deutliche positive Effekte ab.

Abb. 130: Zusätzlich erreichbares Arbeitskräftepotenzial durch die optimierte Verkehrszentralität in %



Quelle: Eigene Darstellung / kumulierte Daten – also 0 bis 30 Min, 0 bis 60 Min, 0 bis 90 Min nach Erreichbarkeitsmodellierung Gertz, Gutsche, Rümenapp

4.4.2 Wahrscheinliche Standorteffekte

Im folgenden Kapitel werden zunächst die beschriebenen Standortanforderungen der verschiedenen gewerblichen Nutzergruppen mit den abgeleiteten Effekten des A 20-Ausbaus und der A 23 / B 5-Achse zusammengeführt. Die Einschätzung der potenziellen Veränderungen und Potenziale wird in tabellarischer Form dargestellt. Im Weiteren werden die Ergebnisse in Kernaussagen zusammengefasst.

Abb. 131: Standortrelevante Effekte durch die verbesserte Verkehrszentralität

Nutzer-/Nachfragegruppe nach Gewerbeflächen	**Impulswirkungen Ausbau A 20/B 5 und Elbquerung**	**Anmerkung/Begründung**
Technologieorientierter Mittelstand Produktionsorientierter Mittelstand	++ *(positive Wirkung)*	Generell stellt jegliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur eine Standortverbesserung für die bestehenden Unternehmen dar. Neben der schnelleren Erreichbarkeit von regional und überregional ansässigen Kunden, wirkt sich vor allem das zusätzlich erreichbare Arbeitskräftepotenzial (AK) positiv aus. Der Effekt ist umso größer, je näher der Standort am geplanten Kreuzungspunkt der A 23/A 20 liegt. So steigt das erreichbare AK-Potenzial innerhalb von 60 PKW-Fahrminuten in Glückstadt um rd. 571.000 (+49%) und in Brunsbüttel um 282.480 (+61,8%) Personen an. Von Itzehoe aus sind im genannten Zeitradius 84.430 (+5,5%), von Elmshorn aus 165.200 (+10,8%), von Pinneberg aus 39.500 (+2,4%), von Heide aus rd. 14.780 (+7,1%) und von Husum aus 2.480

		(+1,4%) mehr AK zu erreichen. Das generell zusätzlich erreichbare AK-Potenzial kann sich perspektivisch abmildernd auf den sich abzeichnenden (Fach-)Arbeitskräftemangel auswirken (siehe hierzu auch die gesonderte Analyse zum Thema Facharbeitskräfte). Die verbesserte Erreichbarkeit erhöht zugleich die regionale Konkurrenz um Facharbeitskräfte (schleswig-holsteinische Facharbeitskräfte können nach der Elbquerung auch einfacher in den niedersächsischen Teil des Wirtschaftsraums Unterelbe pendeln). Die bessere Anbindung der Untersuchungsregion in das überregionale Verkehrsachsensystem wirkt sich in Verbindung mit der erhöhten Erreichbarkeit von AK positiv auf das Standortmarketing und Ansiedlungsgeschehen von mittelständischen Unternehmen aus. Die Lokalisierung der Wirkungseffekte aber zeigt, dass vor allem der Abschnitt von Tornesch/ Elmshorn bis Itzehoe (entlang der A 23) und entlang der A 20 der Abschnitt zwischen Glückstadt bis zum Kreuz A 20/A 23 und weiter bis zum Kreuz A 20/A 7 profitieren werden. Gewerbestandorte in diesem Bereich könnten also besonders von der verbesserten Erreichbarkeit profitieren.
Größere Unternehmen	0 *(neutrale Wirkung)*	Für größere Unternehmen in der Region resultiert aus dem Verkehrsausbau generell eine deutliche Verbesserung im Aktionsradius. Auf neu anzusiedelnde Unternehmen dürften sich die Effekte aber eher verhalten positiv auswirken. Grund hierfür ist die hohe Bedeutung von Agglomerationsvorteilen bei der Standortwahl. Das heißt, die Gravitationswirkung Hamburgs dürfte größer sein als die sich verbessernde verkehrliche Erreichbarkeit im engeren und weiteren Umland der Metropole. Das Beispiel des Windenergieherstellers Nordex - welcher vom Hamburger Randgebiet (Norderstedt) nach Hamburg gezogen ist - zeigt, wie ausschlaggebend die Agglomerationsvorteile für größere Unternehmen sind.
Logistik und transportaffines Gewerbe	+++ *(deutlich positive Wirkung)*	Für Logistik und transportaffines Gewerbe stellen die verbesserte Anbindung an das Netz der überregionalen Verkehrsachsen sowie die sich deutlich verbessernde regionale und innerregionale Erreichbarkeit einen wesentlichen Pushfaktor dar. Für transportintensive Be-

		standsunternehmen verbessert sich die Situation z.B. durch die Umgehung der Staugefahr am Elbtunnel und die Ausweitung des Aktionsradius und des Marktgebietes. Die Standortargumente, die bisher für eine Ansiedlung von Logistik und transportintensivem Gewerbe im Südraum von Hamburg gesprochen haben (Nähe zum Hafen, Standort vor dem staugefährdeten Elbtunnel, verfüg-bare Flächenpotenziale etc.), würden in Folge der A 20-Elbquerung auch für den südwestlichen Teil der Untersuchungsregion zutreffen. Für diese Teilregion dürften sich die größten Potenziale für regionale Distributionszentren (RDC) ergeben sowie für regionale Verteil-dienste die z.B. auf die Verteilung von Waren innerhalb der Metropolregion Hamburg aus-gerichtet sind. Eventuell bildet sich nach Realisierung der Elbquerung ein gemeinsames Elbe-übergreifendes Logistik-Cluster im engeren und weiteren Umfeld des Hamburger Hafens heraus. Die Position und Funktion des Standortes Brunsbüttel (mit seinen vielfältigen hafenaffinen logistischen Funktionen) wird durch den Ausbau und die Elbquerung ebenfalls deutlich gestärkt. Für Brunsbüttel (Hafenlogistik) dürften sich aufgrund der Elbquerung die Kooperationsmöglichkeiten mit dem Hamburger Hafen deutlich verbessern. Europäische Distributionszentren (EDC) dürften sich jedoch unabhängig des Ausbaus der A 20 und der Elbquerung nach wie vor bevorzugt an die traditionell bedeutenden ostwest- und nordsüdverlaufenden Verkehrs- und Wirtschaftsachsen bzw. ihren Kreuzungspunkten ansiedeln (z.B. A2/A 7 im Raum Hannover, Region um Kassel, Südraum von Berlin, östlicher und westlicher Rand des Ruhrgebietes).
Wirtschaftliche Dienstleistungen	0 *(neutrale Wirkung)*	Wie die quartalsmäßige bundesweite Befragung zur Gewerbeflächenvermarktung zeigt, ist das Ansiedlungsgeschehen für wirtschaftsnahe Dienstleister nur in begrenztem Umfang auf Gewerbegebiete bezogen. Insgesamt werden daher keine signifikanten Effekte auf das Ansiedlungsverhalten durch die A 20 und Elbquerung auf wirtschaftsnahe Dienstleister (DL) gesehen. Zudem sind die größeren wirtschaftsnahen Dienstleister stark auf Hamburg fokussiert und ziehen kaum mehr als 10 bis max. 15 km ins Umland der Metropole. Als Kristallisati-

		onskerne für wirtschaftsnahe Dienstleistungen in der Untersuchungsregion fungieren die Mittelzentren entlang der Achse A 23 / B 5. Hier sind sie aber stark vom endogenen gewerblichen Besatz und der spezifischen Wirtschaftsstruktur (als Kundenpotenzial) abhängig. D.h., im ländlichen Raum folgen Dienstleister schwerpunktmäßig der gewerblichen Entwicklung.
Handwerksunternehmen	++ *(positive Wirkung)*	Für Handwerksunternehmen können je nach Standortbereich ebenfalls positive Effekte durch die verbesserte verkehrliche Erreichbarkeit erwartet werden. Dies liegt in der teilweise deutlichen Ausdehnung des Marktgebiets begründet. So sind im 60 Fahrminuten-Radius von Elmshorn aus 513.360 (+17,0%), von Pinneberg aus 171.400 (+5,0%), von Itzehoe aus 327.100 (+11,4%), von Glückstadt aus 1,73 Mio. (+915), von Brunsbüttel aus 472.740 (+41,9%), von Heide aus 54.420 (+7,2%) und von Husum aus 10.130 (+1,6%) mehr Einwohner erreichbar. Die relativ größten Effekte sind hier wiederum für Glückstadt, Brunsbüttel, den Standortbereich Elmshorn und nachfolgend auch für Itzehoe zu erwarten.
Autohöfe und Raststätten	++ *(positive Wirkung)*	Der Besatz an Autohöfen und Raststätten ist in der Untersuchungsregion vergleichsweise gering. Es gibt Planungen für entsprechende Ansiedlungen bei Itzehoe und bei Heide (AS Heide-West). Sollte sich die A 20 zu einer stärker frequentierten Nordumgehung Hamburgs entwickeln, ergeben sich möglicherweise Ansiedlungspotenziale für einen Autohof (wahrscheinlich bevorzugt im Abschnitt Glückstadt bis zum Kreuz A 23/A 20).
Großflächiger Einzelhandel	+ *(tendenziell positive Wirkung)*	Für großflächigen Einzelhandel erweitern sich die Marktgebiete ebenso wie für Handwerksunternehmen. Die skizzierte Ausweitung des erreichbaren Einwohnerpotenzials und damit auch des Kaufkraftpotenzials wird teilweise zu einer Neubewertung von Standorten und Gewerbegebieten (SO-Gebieten) aus Einzelhandelssicht führen, wenngleich die durchgeführte Gewerbeflächenstrukturanalyse zeigt, dass sich in zahlreichen Gewerbegebieten in der Untersuchungsregion in den letzten Jahren bereits in umfangreicher Art großflächiger Einzelhandel angesiedelt hat.

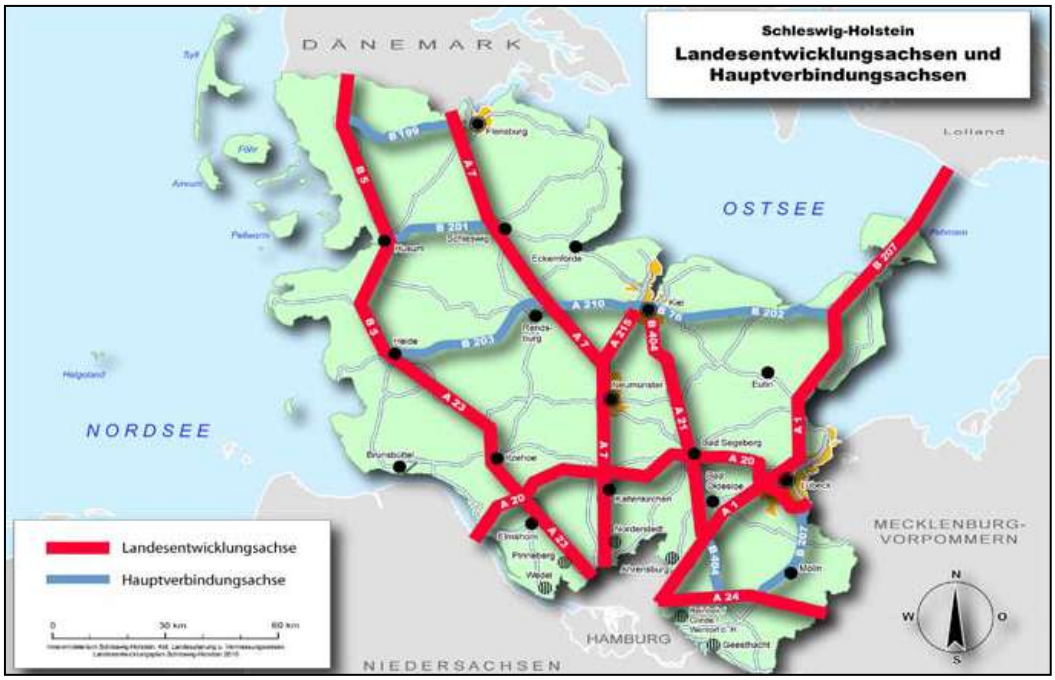
Aus den skizzierten Effekten lassen sich im Ergebnis folgende Kernaussagen ableiten:

- Generell profitieren alle Bestandsunternehmen von der optimierten Anbindung der Region in das überregionale Verkehrsachsensystem (trägt wesentlich zur Standorttreue bei)
- Für die Nutzergruppe der größeren Unternehmen mit hohem Verwaltungsanteil und Dienstleistungsunternehmen sind kaum Auswirkungen auf das Standortverhalten und Ansiedlungspotenzial zu erwarten (Sogkraft Hamburgs ist hier der größere bzw. der dominierende Effekt)
- Logistik und transportintensives Gewerbe profitieren in besonderem Maße (einerseits positive Wirkungen im Hinblick auf regionale Distributionsfunktionen, andererseits Möglichkeiten zur Bildung eines überregional bedeutenden Logistik-Clusters entlang der Unterelbe – siehe hierzu auch Hafenkooperation Unterelbe und Offshore Strategie)
- Teilweise deutliche Ausweitung der Marktgebiete für Handwerk und großflächigen Einzelhandel
- Räumlich stark profitiert der Abschnitt Hamburg-Rand bis maximal Itzehoe (Elmshorn mit den relativ großen Zuwächsen an zusätzlich erreichbarer Einwohnern Arbeitskräften) sowie der Abschnitt entlang der neuen Autobahn A 20 von Glückstadt bis zum neuen Kreuz A 23 / A 20 (und darüber hinaus)
- Ebenfalls deutliche positive Effekte (Einwohner, Arbeitskräfte) sind für den Standortbereich Brunsbüttel und nachgelagert auch für Heide feststellbar
- Vergleichsweise geringere Zusatzpotenziale von Einwohnern und Arbeitskräften entfallen auf die nördliche Untersuchungsregion (hier wirkt sich die verbesserte großräumliche Erreichbarkeit jedoch generell positiv aus)

4.5 Landesentwicklungsachsen und Gewerbestandorte

Landesentwicklungsachsen wurden mit dem neuen Landesentwicklungsplan 2010 (LEP) erstmals eingeführt, um die Wettbewerbsbedingungen des Landes Schleswig-Holstein und seiner Teilräume zu verbessern (Grundlage eines „Wachstumsmodells Schleswig-Holstein“). Die Landesentwicklungsachsen markieren demnach zentrale Entwicklungsstränge, die den Verkehrsachsen folgen. „Bei den Landesentwicklungsachsen stehen eine zukunftsfähige wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung sowie die Förderung von Kooperationen im Vordergrund“.

Abb. 132: Landesentwicklungsachsen Schleswig-Holstein



Quelle: Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010

Hinsichtlich der gewerblichen Entwicklung trifft der LEP u.a. diese Aussage: „Zur Verbesserung der wirtschaftlichen Standortattraktivität muss Schleswig-Holstein in allen Landesteilen und insbesondere im Verflechtungsraum um Hamburg über eine ausreichende Zahl verkehrlich hervorragend angebundener und hochwertiger Gewerbestandorte verfügen. Hierzu sind auch neue Standorte von überregionaler Bedeutung entlang der Landesentwicklungsachsen in Betracht zu ziehen“.

Ziel der Landesentwicklungsachsen ist es demnach auch, die wirtschaftlichen Überschwappeffekte aus Hamburg gezielter als bisher auch in die Regionen und zentralen Orte zu lenken, die sich nördlich der wirtschaftlichen Kern- und Randzone Hamburg befinden (siehe hierzu auch die Ableitung zu den Standortanforderungen von gewerblichen Nutzer-/ Nachfragegruppen)

Die wesentlichen Anforderungen an neue Gewerbeflächen nach dem LEP 2010 lauten:
(im Einzelnen vgl. dazu die Ziffern 1.6 und 2.6 des LEP 2010)

- Vor Neuausweisung geeignete Altstandorte, Brachflächen und Konversionsstandorten nutzbar zu machen
- Auf Basis interkommunaler Vereinbarungen zwischen benachbarten Gemeinden können bei Bedarf weitere Gemeinden bestimmt werden, die sich für eine größere Gewerbeflächenentwicklung eignen. Die Gemeinden sollten über spezifische Standortvoraussetzungen für Gewerbe und Industrie verfügen, eine gute überörtliche Verkehrsanbindung einschließlich guter ÖPNV-Anbindung der Arbeitsplätze haben sowie räumlich gut dem zentralen Ort oder den Siedlungsachsen zugeordnet sein
- Landesentwicklungsachsen als Orientierungspunkte für potenzielle Standorte für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung

- Beschränkung der Standorte mit überregionaler Bedeutung im jeweiligen Planungsraum auf wenige, qualitativ hochwertige und größere gewerbliche Entwicklungsschwerpunkte
- Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung sollen die folgenden Kriterien erfüllen:
  - besonders gute verkehrliche Anbindung an eine Landesentwicklungsachse
  - verkehrlich gute Anbindung an benachbarte Siedlungsschwerpunkte und zentrale Orte (Funktionsfähigkeit zentraler Orte darf nicht beeinträchtigt werden durch die Größenordnung der Ausweisung).

Großflächige Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungszentren sind laut LEP wegen ihrer besonderen Bedeutung für die Zentralität nur in den zentralen Orten vorzusehen.

Neben den Standortanforderungen und dem skizzierten Standortverhalten von Nutzer- und Nachfragegruppen nach Gewerbeflächen stellen die landesplanerischen Vorgaben und Kriterien eine weitere Selektion für gewerbliche Flächenentwicklungen dar.

Im Hinblick auf mögliche überregionale Gewerbestandorte ist darauf hinzuweisen, dass andere Bundesländer konkrete branchenbezogene Schwerpunktstandorte der gewerblichen Entwicklung ausweisen. Niedersachsen hat im Landesraumordnungsprogramm (LROP) z.B. logistische Schwerpunktstandorte an verkehrlichen herausragenden Stellen „ausgewiesen“ (z.B. Niedersachsenpark, geplanter Logistikpark Hildesheim etc.), um an der boomenden Logistik angemessen partizipieren zu können. Der Versuch auch stärker dienstleistungs- sowie technologieorientierte Großstandorte im ländlichen Raum zu etablieren (ecopark Cloppenburg), hat sich hingegen als eher schwierig erwiesen; hier wird der Standort zunehmend transportintensivem Gewerbe geöffnet.

Das Land Brandenburg hat so genannte „Regionale Wachstumskerne“ (RWK) definiert und forciert hier die gewerbliche Entwicklung und Ansiedlung nach regional spezifischen Zielbranchen, in der Hoffnung, dass die gewerblichen Kerne positive Auswirkung auf die gesamte wirtschaftliche Entwicklung des Bundeslandes entfalten.

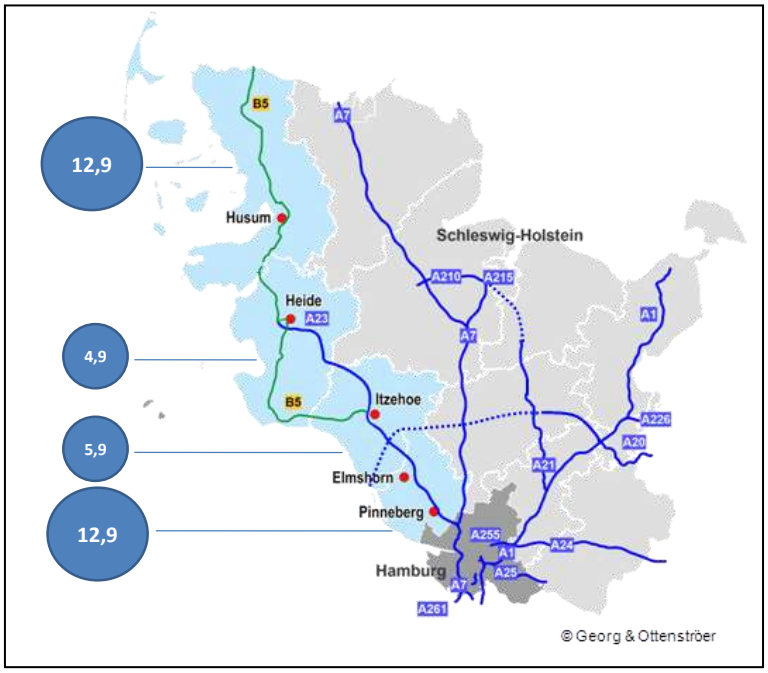
Hinsichtlich der Kooperationsstrukturen bzw. der Beteiligungen mehrerer Partner (Kommunen, Regionen, Private etc.) ist auf die verschiedenen Organisationsmodelle (Zweckvereinbarung Zweckverband, GmbH, PPP-Modelle etc.) von Gewerbeparks hinzuweisen (siehe hierzu den Exkurs: Kooperations- und Organisationsformen).

4.6 Analyse der Gewerbeflächendynamik

Im Folgenden wird das gewerbliche Nachfragegeschehen im REK-Untersuchungsraum näher analysiert und bewertet. In der Untersuchungsregion sind im Referenzzeitraum 2000 bis 2009 nach Angaben der amtlichen Gutachterausschüsse durchschnittlich 36,6 ha an Gewerbeflächen pro Jahr vermarktet worden. Dabei zeigen sich deutliche regionale Unterschiede mit einem tendenziellen Nord-Süd-Gefälle (in Nordfriesland wirken z.T. Sondereffekte). Auffällig ist ein umsatzstarker Süden (Kreis Pinneberg) mit knapp 13 ha pro Jahr. Hier resultiert die Nachfrage zu einem erheblichen Teil aus dem starken endogenen Unternehmensbesatz. Darüber hinaus ist der Kreis Pinneberg eben auch Zielgebiet von anhaltenden Spill-Over-Effekten aus Hamburg. In den Kreisen Steinburg und Dithmarschen nimmt die Flächendynamik bereits deutlich ab. So betrug der jährliche Flächenumsatz zwischen 2000 und 2009 im Kreis Steinburg durchschnittlich 5,9 ha und im Kreis Dithmarschen 4,9 ha.

In Nordfriesland steigt der jährliche Flächenumsatz wieder auf das Niveau von Pinneberg an. Hier wurde das Umsatzgeschehen stark durch Konversionsprojekte und damit verbundene Grundstücks- und Flächenverkäufe sowie durch Sonderaspekte (Nutzung gewerblichen Baulands für Solaranlagen) maßgeblich bestimmt. Die „reinen“ Gewerbeflächenumsätze dürften deutlich niedriger liegen. Auch war in Nordfriesland eine „nachholende“ Entwicklung bei großflächigem Einzelhandel feststellbar, der zum vergleichsweise hohen Flächenumsatz der letzten Jahre beigetragen hat. Insgesamt betrachtet zeigen sich in den Umsatzzahlen auch die skizzierten Standortanforderungen der verschiedenen Nutzergruppen nach Gewerbeflächen.

Abb. 133: Durchschnittlicher jährlicher Gewerbeflächenumsatz in ha im Zeitraum 2000 bis einschließlich 2009

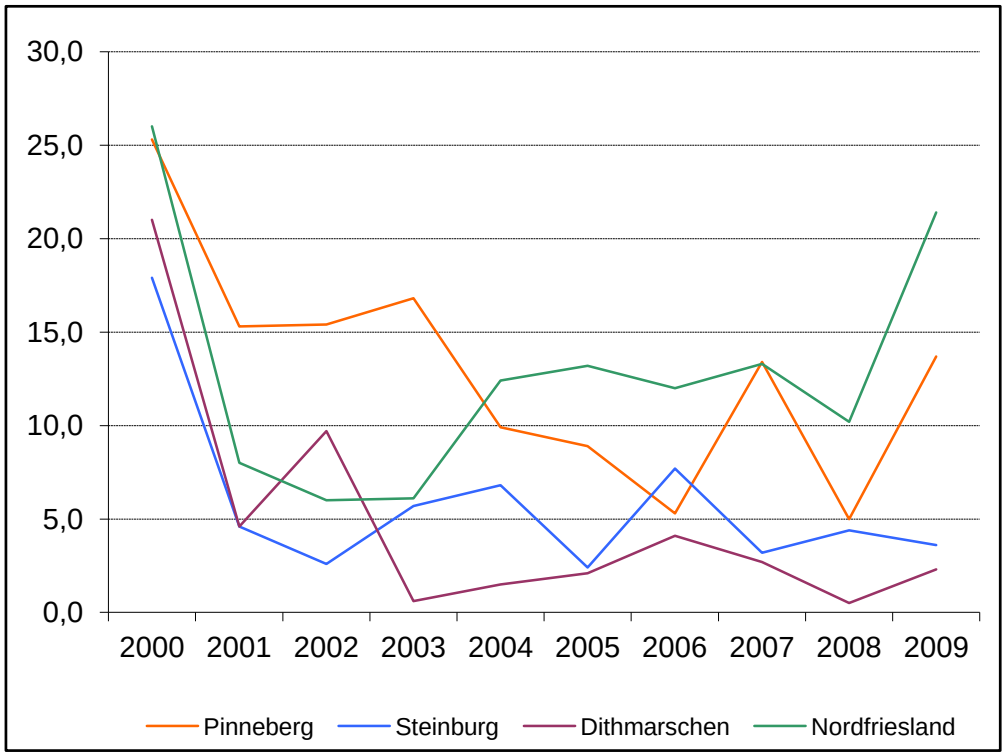


Quelle: Georg & Ottenströer, Berechnungen nach Angaben der Gutachterausschüsse

Die Flächenumsätze sind seit 2000 z.T. deutlich gesunken. Wurde 2000 noch ein Wachstum von 3,2% erzielt, so rutschte Deutschland 2003 in eine leichte Rezession. Nach Erholungstendenzen in den Folgejahren war das Jahr 2009 der Beginn der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise, die zu einem stark rückläufigen Wachstum geführt hat.

Generell reagiert die Nachfrage von Gewerbeflächen aufgrund der Planungs- und Genehmigungsprozesse zeitverzögert zur wirtschaftlichen Entwicklung. Das heißt, die positive Entwicklung bei den Umsätzen in Nordfriesland und Pinneberg im Jahr 2009 (Jahr der Wirtschaftskrise) resultiert - sofern Sonderfaktoren ausgeschlossen werden können - noch aus der konjunkturellen Hochphase 2006 bis 2007. Die Abhängigkeit der Nachfrage von der konjunkturellen Entwicklung einerseits und spezifischen Branchen- und Unternehmenskonjunkturen andererseits, führt teilweise zu deutlichen jährlichen Schwankungen der Nachfrage. Die Schwankungen lassen in gewissem Umfang eine Vorratshaltung an Flächen sinnvoll erscheinen.

Abb. 134: Gewerbeflächenumsatz in ha im Zeitverlauf 2000 bis einschließlich 2009

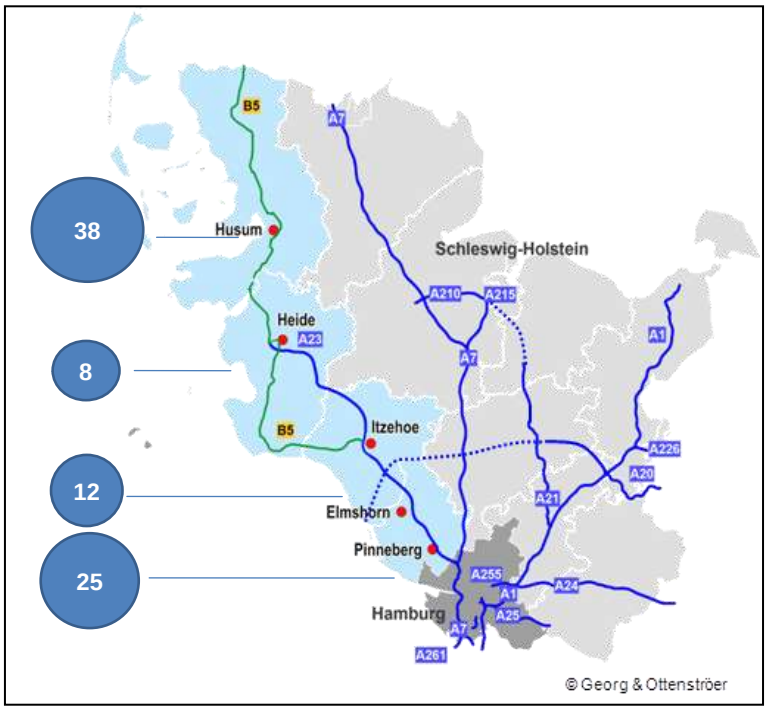


Quelle: Georg & Ottenströer, Berechnungen nach Angaben der Gutachterausschüsse

Hinsichtlich der Kauffälle gewerblicher Baugrundstücke zeigt sich eine abnehmende Tendenz im Bereich zwischen Pinneberg und Dithmarschen. Während der Kreis Pinneberg im Zeitraum 2000 bis einschließlich 2009 durchschnittlich rund 25 Kauffälle pro Jahr zu verzeichnen hatte, waren es im Kreis Steinburg 12 und im Kreis Dithmarschen 8. In Nordfriesland wurde mit durchschnittlich 38 Kauffällen pro Jahr die höchste Anzahl an Ansiedlungen erreicht.

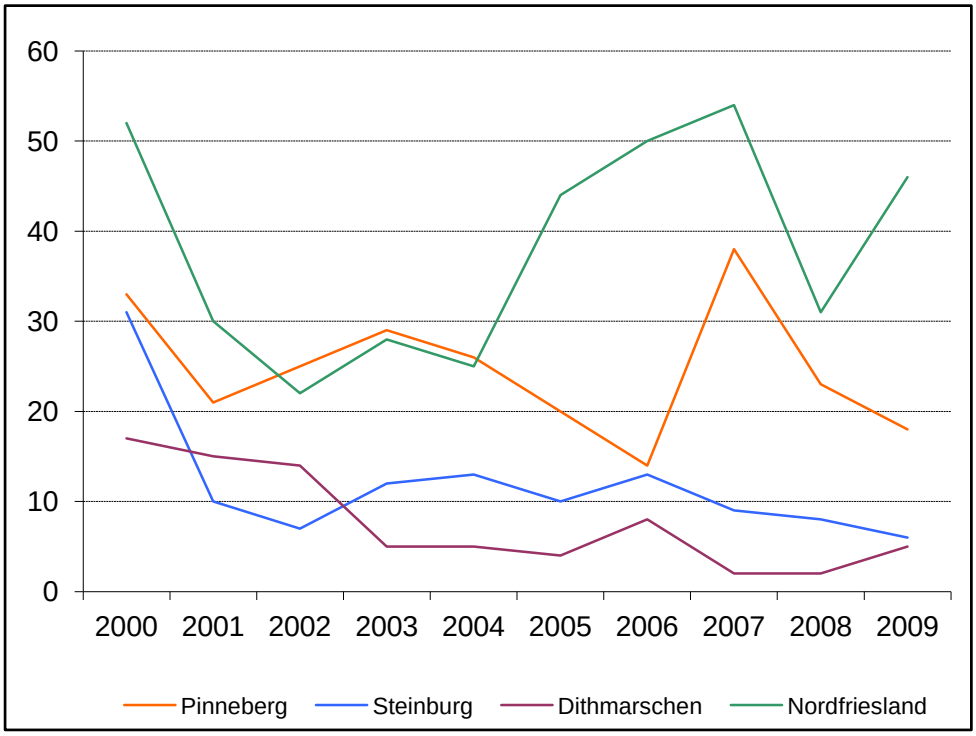
Die Zahl der Kauffälle ist ebenfalls stark schwankend. Zusammen mit der durchschnittlichen nachgefragten Grundstücksgröße (die im Untersuchungsraum von Nord nach Süd deutlich abnimmt) bestimmen diese den Flächenumsatz.

Abb. 135: Durchschnittliche jährliche Kauffälle für Gewerbebauland (baureif) im Zeitraum 2000 bis einschließlich 2009



Quelle: Georg & Ottenströer, Berechnungen nach Angaben der Gutachterausschüsse

Abb. 136: Zahl der Kauffälle nach Gewerbebauland (baureif) im Zeitverlauf 2000 bis einschließlich 2009

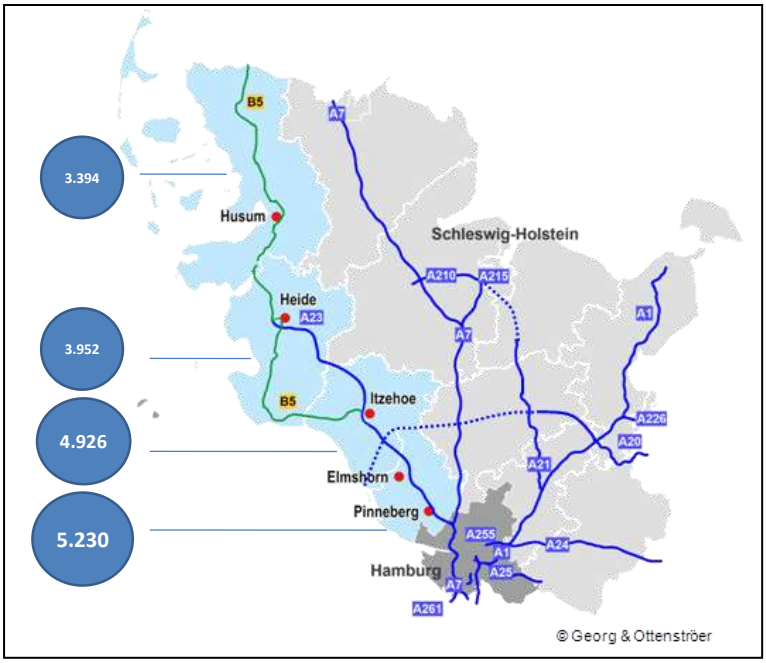


Quelle: Georg & Ottenströer, Berechnungen nach Angaben der Gutachterausschüsse

Auffällig ist die von Süden nach Norden deutlich abnehmende durchschnittlich nachgefragte gewerbliche Grundstücksgröße. Sie ist ein Indiz dafür, dass größere Unternehmen sowie großflächiger Einzelhandel im nahen Umland von Hamburg siedeln. Beträgt die durchschnittliche nachgefragte Grundstücksgröße im Referenzzeitraum 2000 bis 2009 im Kreis Pinneberg 5.230 m², so nimmt sie in Richtung Norden kontinuierlich auf 3.400 m² (Nordfriesland) ab. Im Kreis Steinburg wird ein Durchschnittswert von knapp 5.000 m² und

im Kreis Dithmarschen von knapp 4.000 m² erreicht. Je weiter nördlich, desto kleinteiliger ist die Nachfrage.

Abb. 137: Durchschnittlich nachgefragte Grundstücksgröße in m² im Zeitraum 2000 bis einschließlich 2009



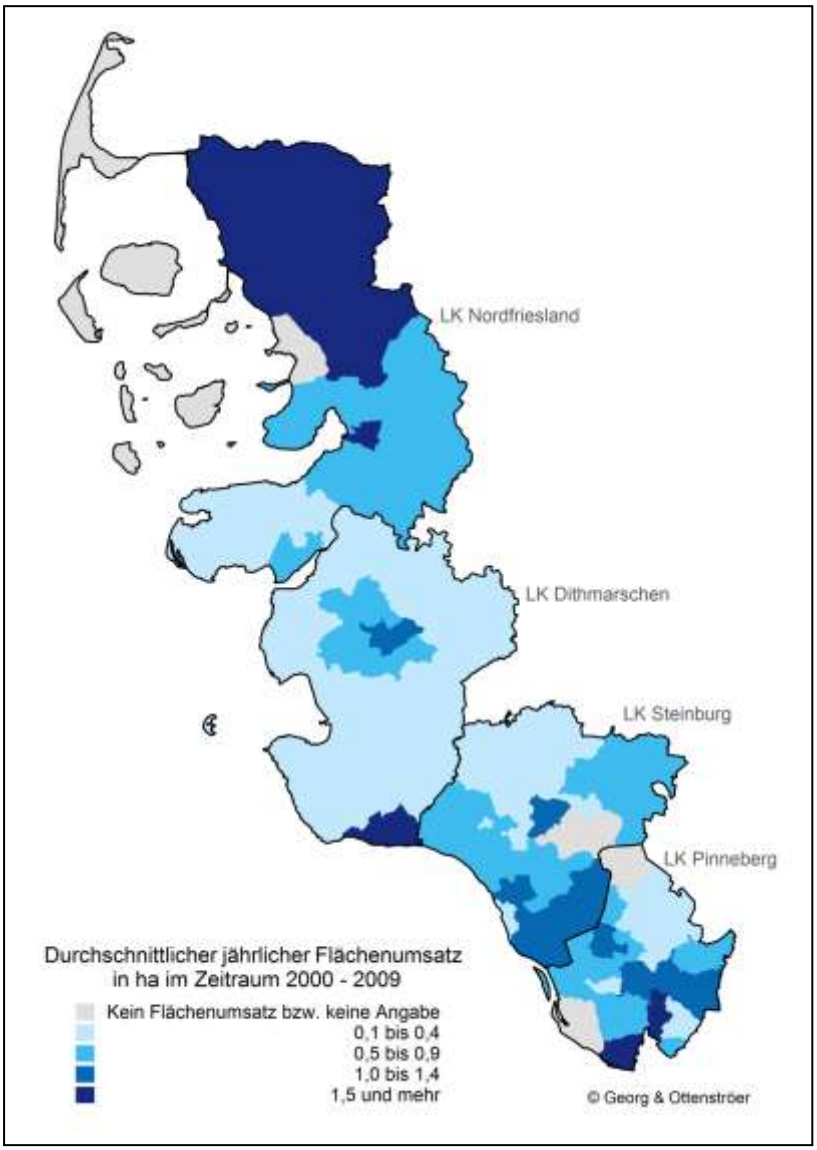
Quelle: Georg & Ottenströer, Berechnungen nach Angaben der Gutachterausschüsse

Auch bei den Gewerbeflächenpreisen ist ein Nord-Süd-Gefälle erkennbar. Während die Preise für voll erschlossenes Gewerbebauland im Kreis Pinneberg (je nach Nutzer) zwischen 80 bis z.T. auch über 140 € /m² schwanken, bewegt sich die Preisspanne im Bereich Horst zwischen 40 und 60 €/m². Im Gewerbepark Westküste (Heide) werden Grundstücke für rd. 25 €/m² veräußert und in Nordfriesland werden Grundstücke z.T. sogar unter 20 €/m² offeriert. Das Ansiedlungs- und Umsatzgeschehen zeigt aber, dass der Preis allein kein Standortentscheidungsmerkmal darstellt.

4.7 Teilräumliche Betrachtungen und Bedarfseinschätzungen

Im Folgenden werden die einzelnen teilräumlichen Gewerbeflächenmärkte analysiert und im Hinblick auf die möglichen Effekte durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bewertet. Wie der Gesamtüberblick nach Städten, Gemeinden und Ämter zeigt, gibt es deutliche Umsatzunterschiede bezogen auf die Städte, Gemeinden und Ämter in der Untersuchungsregion.

Abb. 138: Durchschnittliche Gewerbeflächenumsätze nach Städten, Gemeinden und Ämtern



Quelle: Georg & Ottenströer, eigene Darstellung und Berechnungen

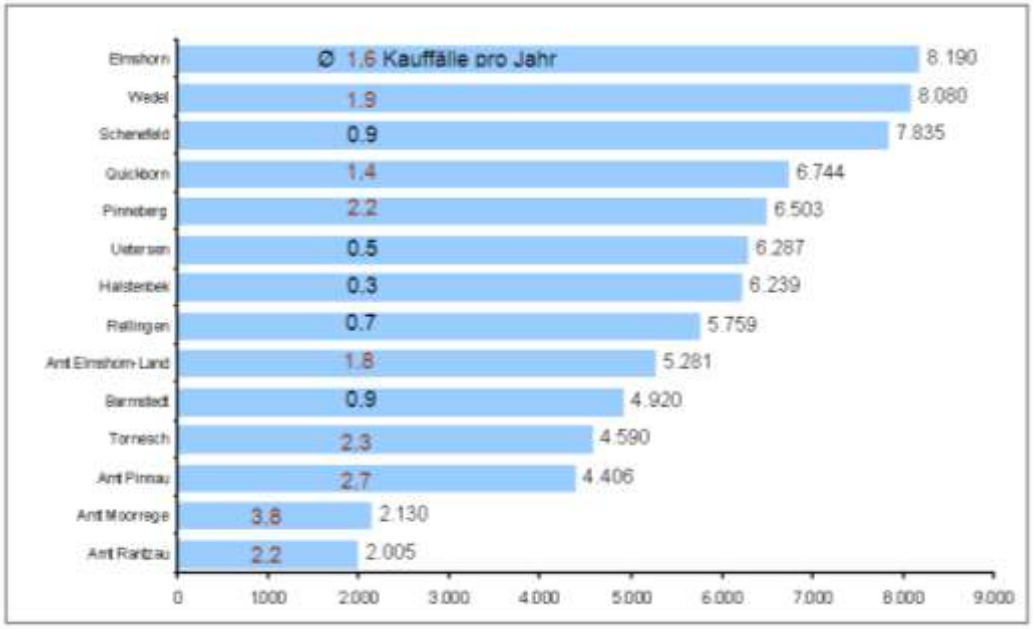
4.7.1 Kreis Pinneberg

Der Kreis Pinneberg ist Teil der engeren Metropolregion (Hamburg-Rand) und weist einen relativ hohen gewerblichen Besatz auf. Die Gewerbeflächennachfrage wird hier stark durch die endogene Entwicklung (Unternehmenswachstum) bestimmt. Gleichzeitig ist die Teilregion traditionelles Zielgebiet von Überschwappeffekten aus Hamburg.

Der jährliche Flächenumsatz im Zeithorizont 2000 bis einschließlich 2009 beträgt - wie bereits skizziert - 12,9 ha per anno. Im besonderen Fokus der gewerblichen Flächenumsätze stehen die Standorte entlang der A 23 sowie der Hamburg-Rand-Bereich. Schwerpunktstandorte der gewerblichen Ansiedlung sind Pinneberg, Wedel, Amt Pinnau im Süden des Kreises sowie Tornesch und Elmshorn im nördlichen Teil. Auf diese Standorte (Städte, Gemeinden und Ämter) entfällt jeweils mehr als 1 ha Flächenumsatz pro Jahr im o.g. Referenzzeitraum. Generell zeigt sich der Hamburg-Rand „umsatzstärker“ als die nördliche Teilregion. Hierin spiegeln sich z.T. die skizzierten Standortanforderungen der Nutzergruppen wider (Gravitation bzw. Nähe zu Hamburg als Standortargument).

Auffällig ist zudem, dass innerhalb des Kreises die durchschnittlich nachgefragten Grundstücksgrößen in Richtung Norden tendenziell abnehmen. Dass heißt, am Hamburg-Rand siedeln sich größere Unternehmen und großflächiger Einzelhandel mit Marktradius Hamburg an, während in Richtung Norden eine stärker mittelständische Nachfrage zu verzeichnen ist. Bei den autobahnfernen Standorten dominiert fast ausschließlich Handwerk und kleineres Gewerbe.

Abb. 139: Durchschnittliche Kauffälle* pro Jahr im Zeitraum 2000 bis 2009 und durchschnittlich nachgefragte Flächengröße in m²



Quelle: Georg & Ottenströer, eigene Darstellung und Berechnungen nach Angaben der Gutachterausschüsse

*rote Zahlen = mehr als 1 Ansiedlungsfall pro Jahr

Im Kreis stehen kurz- bis mittelfristig (ca. drei bis fünf Jahre) rund 80 bis 82 ha an Flächen zur Verfügung. Davon vermarktet die kreiszugehörige Wirtschaftsförderung rund 32 ha. Rund 13 ha entfallen allein auf den autobahnnahen Standort bei Tornesch. Das Flächenangebot konzentriert sich vor allem im nördlichen Teil des Kreises. Im Süden ist das Flächenangebot deutlich knapper.

Hinzu kommt, dass sich im Süden des Kreises ein erheblicher Teil des Flächenangebotes auf einzelne Grundstücke oder Restflächen von Gewerbestandorten bezieht, was sich auf die Vermarktung restriktiv auswirkt. Auch ist ein Teil der Flächen in privatem Besitz, so dass die faktische „Verfügbarkeit“ eingeschränkt ist. Aufgrund der Flächenengpässe im Süden kann damit gerechnet werden, dass ein Teil der Nachfrage - in Abhängigkeit der jeweiligen Standortanforderungen der Nutzergruppen - weiter nach Norden „schwappt“. Dieser Trend könnte durch die Realisierung der A 20, die den Kreis im Norden tangiert, sogar weiter verstärkt werden. Bei Realisierung der A 20 und der Elbquerung dürfte der nördliche Teil des Kreises zudem ein tendenziell stärkeres Standortinteresse für transportaffines Gewerbe und Logistik erfahren.

Insgesamt können die durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Elbquerung für den Kreis Pinneberg entstehenden Effekte wie folgt beschrieben werden:

- Deutliche positive Erweiterung der Erreichbarkeit von Einwohnern und Arbeitskräften
    - in der kurzen Zeitdistanz (30 Minuten) für Pinneberg

  - in der mittleren Zeitdistanz (60 Minuten) für Pinneberg, Wedel und vor allem im Bereich Elmshorn
  - in der längeren Zeitdistanz (180 Minuten) deutliche Abnahme der Effekte
- Positive Effekte für den Einzelhandel und das Handwerk für die Standortbereiche Pinneberg und Elmshorn
- Stärkung der Gewerbestandorte durch die Erhöhung des erreichbaren Arbeitskräftepotenzials (für die Gewerbestandorte spielen aber wie skizziert noch weitere Faktoren eine Rolle)
- **Fazit:** Deutliche Stärkung vor allem der nördlichen Teilregion des Kreises

Im Rahmen eines überschlägigen Bedarfsszenarios ist davon auszugehen, dass der Kreis in einem mittelfristigem Zeithorizont (ca. 5 bis 8 Jahre) neue Gewerbeflächen benötigt. Aufgrund des skizzierten Strukturwandels der gewerblichen Flächennachfrage und der sich verbessernden verkehrlichen Erreichbarkeit sowie der Möglichkeiten hinsichtlich des regionalen Standortmarketings ist zu überlegen, ob der Bedarf in Form interkommunaler oder gar kreisübergreifender Standorte realisiert werden kann.

Abb. 140 Bedarfsszenario Gewerbeflächenbedarf Kreis Pinneberg

Referenzbasis	ha	Bedarfsszenario nach Verbrauch in ha (2011 bis 2025)	Bedarfsszenario in ha nach BIP-Wachstum Ø 0,8% (2011 bis 2025)	Bedarfsszenario in ha nach BIP-Wachstum Ø 1,2% (2011 bis 2025)
Ø Flächenumsatz per anno 10 Jahres-Referenzwert 2000 bis 2009	12,9	194		
Ø Flächenumsatz per anno 10Jahres-Referenzwert geglättet* 2000 bis 2009	12,3	185		
Ø Flächenumsatz per anno 5 Jahres-Referenzwert 2005 bis 2009	9,3	140		
Flächenumsatz in ha je 1% BIP-Wachstum**	9,6		115	173
Flächenangebot (drei bis fünf Jahre)	80 bis 82 ha (faktisch eher unter 60 ha***)			
Bedarfssituation	Deutlicher Bedarf in mittelfristigem Zeithorizont (ca. 5 bis 8 Jahre)			
Push-Effekte A 20/A 23 / B 5	Wahrscheinlich erst nach vollständiger Realisierung der A 20 und der Elbquerung moderate Zunahme des Vermarktungsumsatzes (aktuell nicht seriös quantifizierbar)			

Quelle: Eigene Ableitungen und Berechnungen Georg &Ottenströer

**geglättet bedeutet, dass sowohl der höchste als auch der niedrigste Wert unberücksichtigt bleiben*

***BIP-Wachstum 2000 bis 2009 (Ø1,35% p.a.) ohne Abschläge durch Rezessionsjahre (berücksichtigt als Jahre mit Nullwachstum), da bei rückläufigem Wachstum keine Flächen vom Markt genommen werden, bei positivem Wachstum aber Flächenbedarfe entstehen (zum Vergleich: Ø BIP-Wachstum 0,86% p.a. mit Berücksichtigung der Rezessionsjahre)*

****faktische Verfügbarkeit geringer als die statistische Reichweite aufgrund ungünstiger Besitzverhältnisse, Restgrundstücke, Standortrestriktionen etc.*

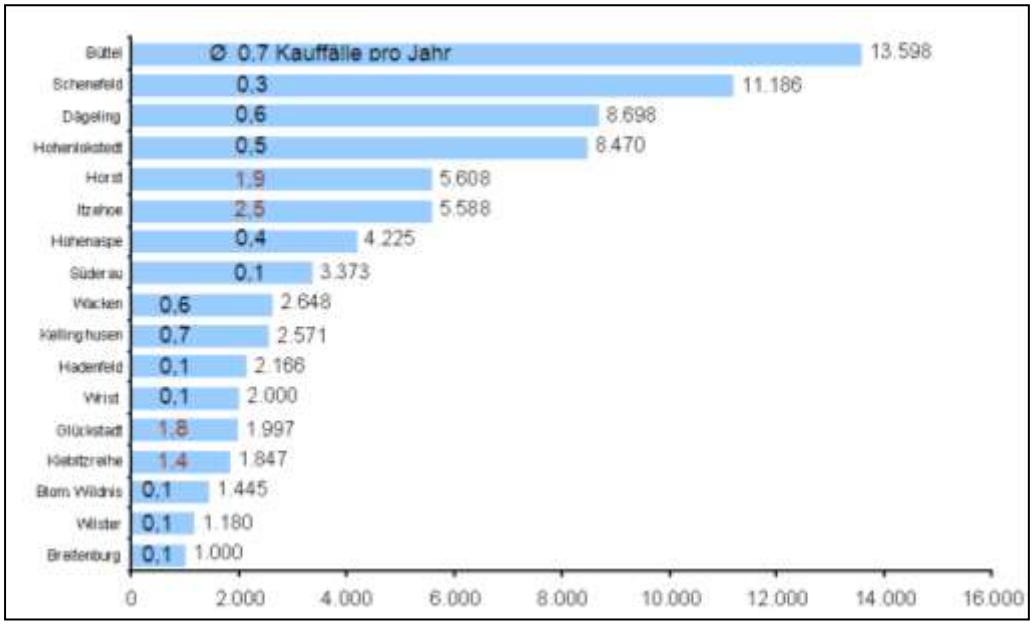
4.7.2 Kreis Steinburg

Auch der Kreis Steinburg ist Teil der Metropolregion Hamburg, jedoch deutlich ländlicher geprägt und weniger verdichtet als der an Hamburg direkt angrenzende Kreis Pinneberg. Die Trasse der A 20 verläuft im Untersuchungsraum weitestgehend durch den Kreis Steinburg, in dem auch die Elbquerung ihren Ausgangspunkt hat. Neben der allgemeinen gewerblichen Entwicklung positioniert sich der Kreis Steinburg bzw. die Region Itzehoe mit dem Fraunhofer Institut für Siliziumtechnologie und dem IZET Itzehoe als Technologieregion im Umland von Hamburg.

Der jährliche Flächenumsatz im Zeithorizont 2000 bis einschließlich 2009 beträgt - wie bereits skizziert - 5,9 ha per anno. Entlang der Achse A 23 von Hamburg-Rand bis zum Kreis Steinburg ist damit eine deutlich geringere Ansiedlungsdynamik zu verzeichnen. Im besonderen Fokus der gewerblichen Flächennachfrage stehen die Region Itzehoe, der Standort Horst im Süden mit Fokus auf das Mittelzentrum Elmshorn (Kreis Pinneberg) sowie der Standortbereich Büttel mit Fokus auf Brunsbüttel (ChemCoastPark, Dithmarschen).

Entsprechend der Fokussierung auf die genannten Standortbereiche und ihre Funktion zeigt sich für Büttel zwar ein moderates Ansiedlungsgeschehen (durchschnittlich unter einem Ansiedlungsfall pro Jahr), jedoch bei gleichzeitig hohem Flächenbedarf im Ansiedlungs- bzw. Kauffall (Ø 13.600 m²). Hierin spiegelt sich die besondere Funktion als „Großstandort“ für hafenbezogenes und energieaffines Gewerbe wider. In den Standortbereichen Itzehoe und Horst ist das Ansiedlungsgeschehen deutlich mittelständischer geprägt mit durchschnittlich nachgefragten Grundstücken in der Größenordnung zwischen 5.000 und 6.000 m². Neben wenigen größeren Ansiedlungen (Einzel- und Sonderfälle in Schenefeld, Dägeling und Hohenlokstedt) ist das Ansiedlungsgeschehen durch Kleingewerbe und Handwerk mit nachgefragten Grundstücksgrößen zwischen 1.000 und 3.500 m² geprägt.

Abb. 141: Durchschnittliche Kauffälle* pro Jahr im Zeitraum 2000 bis 2009 und durchschnittlich nachgefragte Flächengröße in m²



Quelle: Georg & Ottenströer, eigene Darstellung und Berechnungen nach Angaben der Gutachterausschüsse

*rote Zahlen = mehr als 1 Ansiedlungsfall pro Jahr

Im Kreis stehen kurz- bis mittelfristig (ca. drei Jahre) rund 248 ha an Flächen zur Verfügung. Davon entfallen allein über 62 ha auf den hafenaffinen Standort Büttel. Ca. 40 ha entfallen auf den geplanten Industriepark Steinburg mit seiner strategisch herausragenden Lage in Nähe des Kreuzes A 23 / A 20 bei Lägerdorf und seinem hohen GI-Flächenanteil. Weitere rund 41 ha sind im Standortbereich Itzehoe (diverse Standorte) zu verzeichnen und 24 ha im Standortbereich Horst mit Marktbezug zum Mittelzentrum Elmshorn (Kreis Pinneberg).

Faktisch liegt auch im Kreis Steinburg die Flächenverfügbarkeit aus Gründen z.B. der Besitzverhältnisse, Grundstückszuschnitte und von Standortrestriktionen deutlich unter dem rein statistisch ermittelten Wert. Das „faktische“ kurz- bis mittelfristige Flächenangebot liegt schätzungsweise bei ca. 210 bis 230 ha (inklusive Industriepark Steinburg und dem Standort Büttel).

Auffällig ist, dass der Kreis Steinburg - trotz der relativen Vielfalt der Standorte und des Flächenangebotes - über keinen gut positionierten autobahnnahen Gewerbestandort mit entsprechend großem Flächenpotenzial verfügt und somit bestimmte Nachfragegruppe bisher eher nachrangig bedient werden konnten. In diesem Kontext kommt dem geplanten Industriepark Steinburg sowie dem skizzierten Raum für überregional beutende Standorte entlang der A 20 und A 23 eine besondere Bedeutung zu.

Insgesamt können die Effekte durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit Elbquerung für den Kreis Steinburg wie folgt beschrieben werden:

- Deutliche positive Erweiterung der Erreichbarkeit von Einwohnern und Arbeitskräften
    - in der kurzen Zeitdistanz (30 Minuten) für Glückstadt
    - in der mittleren Zeitdistanz (60 Minuten) für Itzehoe und Glückstadt mit besonders hohen Effekten für den Bereich Glückstadt
    - in der längeren Zeitdistanz (180 Minuten) Abnahme der Effekte, aber noch deutlich höhere Effekte als beispielsweise im nördlichen Teil des Kreises Pinneberg
- Positive Effekte für Einzelhandel z.B. für Glückstadt und Itzehoe
- Deutliche Stärkung der Gewerbestandorte auf der Achse Glückstadt bis Industriepark Steinburg (und darüber hinaus) sowie nachgelagert auch für die Standorte in Itzehoe durch generelle Erhöhung des erreichbaren Arbeitskräftepotenzials (für die Gewerbestandorte spielen aber noch weitere Faktoren eine Rolle)
- **Fazit:** Deutliche Stärkung vor allem der südwestlichen Teilregion des Kreises (aber auch Zunahme von Konkurrenzbeziehungen zur niedersächsischen Seite durch den Abbau von Barrieren).

Im Rahmen einer überschlägigen Bedarfseinschätzung ist davon auszugehen, dass der Kreis in einem langfristigem Zeithorizont neue Gewerbeflächen benötigt. Aufgrund des skizzierten Strukturwandels der gewerblichen Flächennachfrage und der sich verbessernden verkehrlichen Erreichbarkeit und Möglichkeiten hinsichtlich des regionalen Standortmarketings ist zu überlegen, ob der Bedarf in Form interkommunaler oder gar kreisübergreifender Standorte realisiert werden kann.

Auffällig für den Kreis Steinburg ist der deutliche Unterschied zwischen dem „normalen“ Referenzwert und dem geglätteten Referenzwert. Die Ursache hierfür sind die fallweise größeren Ansiedlungen z.B. im Bereich Büttel und der ansonsten eher kleinteiligen bis mittelständischen Nachfrage.

Abb. 142: Bedarfsszenario Gewerbeflächenbedarf Kreis Steinburg

Referenzbasis	ha	Bedarfsszenario nach Verbrauch in ha (2011 bis 2025)	Bedarfsszenario in ha nach BIP-Wachstum Ø 0,8% (2011 bis 2025)	Bedarfsszenario in ha nach BIP-Wachstum Ø 1,2% (2011 bis 2025)
Ø Flächenumsatz per anno 10 Jahres-Referenzwert 2000 bis 2009	5,9	89		
Ø Flächenumsatz per anno 10 Jahres-Referenzwert geglättet* 2000 bis 2009	3,9	59		
Ø Flächenumsatz per anno 5 Jahres-Referenzwert 2005 bis 2009	4,3	65		
Flächenumsatz in ha je 1% BIP-Wachstum**	4,4		53	79
Flächenangebot (drei bis fünf Jahre)	ca. 248 (faktisch eher ca. 210 bis 230 ha***) ohne Büttel rd.186 ha (inkl. 40 ha/netto für Industriepark Steinburg)			
Bedarfssituation	eher langfristiger Bedarf – aber fehlende autobahnnahe Standorte und schwierig zu prognostizierende Entwicklung im Bereich Büttel			
Push-Effekte A 20/A 23 / B 5	Wahrscheinlich erst nach vollständiger Realisierung der A 20 und der Elbquerung – aber bereits frühzeitige Marktplatzierung z.B. des Industrieparks Steinburg an der A 23 / A 20 und evtl. eines Standortes in Nähe des „Brückenkopfs“ in Glückstadt zur Nutzung der perspektivischen Chancen durch den Verkehrsausbau			

Quelle: Eigene Ableitungen und Berechnungen Georg &Ottenströer

**geglättet bedeutet, dass sowohl der höchste als auch der niedrigste Wert unberücksichtigt bleiben*

***BIP-Wachstum 2000 bis 2009 (Ø1,35% p.a.) ohne Abschläge durch Rezessionsjahre (berücksichtigt als Jahre mit Nullwachstum), da bei rückläufigem Wachstum keine Flächen vom Markt genommen werden, bei positivem Wachstum aber Flächenbedarfe entstehen (zum Vergleich: Ø BIP-Wachstum 0,86% p.a. mit Berücksichtigung der Rezessionsjahre)*

****faktische Verfügbarkeit geringer als die statistische Reichweite aufgrund ungünstiger Besitzverhältnisse, Restgrundstücke, Standortrestriktionen etc.*

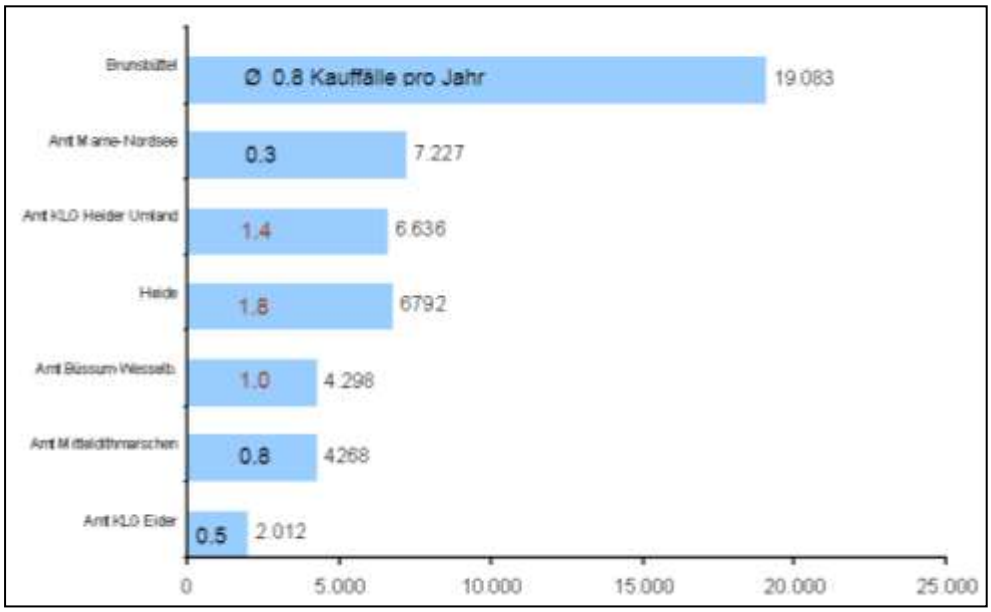
4.7.3 Kreis Dithmarschen

Der Kreis Dithmarschen gehört ebenfalls zur Metropolregion Hamburg und stellt ihren „äußeren Rand“ dar. Der Kreis ist einerseits stark ländlich geprägt, verfügt anderseits über einige bedeutende industrielle Großstandorte (z.B. Raffinerie in Heide, ChemCoastPark in Brunsbüttel). Der Bereich Heide, Brunsbüttel und Itzehoe (im Kreis Steinburg) bilden zusammen ein bedeutendes gewerbliches „Triangel“ in der Untersuchungsregion entlang der Achse A 23 / B 5.

Der jährliche Flächenumsatz im Zeithorizont 2000 bis einschließlich 2009 beträgt - wie bereits skizziert - 4,9 ha per anno. Der Flächenumsatz konzentriert sich stark auf die Region Heide (Heide und Heider Umland) sowie auf den Standort Brunsbüttel.

Die meisten Ansiedlungsfälle entfallen auf die Region Heide. Die durchschnittlich nachgefragten Grundstücksgrößen liegen hier mit deutlich über 6.500 m² am oberen Rand der von Mittelstand nachgefragten Grundstücksgrößen zwischen 0,2 bis 0,6 ha. Große Grundstücke werden erwartungsgemäß am Standort Brunsbüttel mit durchschnittlich fast 2 ha nachgefragt. Insgesamt sind im Kreis Dithmarschen deutlich weniger Ansiedlungsfälle als z.B. in den Kreisen Steinburg und Pinneberg zu verzeichnen.

Abb. 143: Durchschnittliche Kauffälle* pro Jahr im Zeitraum 2000 bis 2009 und durchschnittlich nachgefragte Flächengröße in m²



Quelle: Georg & Ottenströer, eigene Darstellung und Berechnungen nach Angaben der Gutachterausschüsse

*rote Zahlen = mehr als 1 Ansiedlungsfall pro Jahr

Auffällig beim Kreis Dithmarschen ist die Fokussierung der Nachfrage und des Angebots an Gewerbeflächen auf die Region Heide und den „Sonderstandort" Brunsbüttel. Der Gewerbepark Westküste mit seinem Erweiterungspotenzial hat eine zentrale Bedeutung für den Kreis und die Stärkung Heides als Kreisstadt und Mittelzentrum. Der ChemCoastPark in Brunsbüttel verfügt über das größte Flächenangebot im Kreis und ist aufgrund seiner Lagequalitäten (Hafen, Zugang zu Elbe und zum Nord-Ostsee-Kanal) einer der bedeutendsten Gewerbestandorte in der Untersuchungsregion und in Schleswig-Holstein insgesamt.

Obwohl die A 20 den Kreis Dithmarschen nicht direkt tangiert, profitiert er trotzdem vom geplanten Infrastrukturausbau. Insgesamt können die Effekte für den Kreis Dithmarschen wie folgt zusammengefasst werden.

- Deutliche positive Erweiterung der Erreichbarkeit von Einwohnern und Arbeitskräften
    - in der kurzen Zeitdistanz (30 Minuten) eher geringe Auswirkungen
    - in der mittleren Zeitdistanz (60 Minuten) hohe positive Effekte vor allem für den Bereich Brunsbüttel und nachgelagert auch für Heide

  - in der längeren Zeitdistanz (180 Minuten) Abnahme der Effekte, aber noch deutliche höhere Effekte als beispielsweise im nördlichen Teil des Kreises Pinneberg
- Deutliche Stärkung der Gewerbestandorte im Bereich Brunsbüttel und Heide (für die Gewerbestandorte spielen aber wie skizziert noch weitere Faktoren eine Rolle)
  Fazit: Deutliche Positionsverbesserung vor allem des Gewerbestandortes Brunsbüttel

Kurz- bis mittelfristig (drei bis fünf Jahre) stehen im Kreis nach Angaben der egeb mbH rund 210 ha an Gewerbeflächen zur Verfügung, davon allein rund 102 ha in Brunsbüttel. Im Rahmen eines überschlägigen Bedarfszenarios ist davon auszugehen, dass der Kreis eher in einem langfristigen Zeithorizont neue Gewerbeflächen benötigt. Allerdings können sich im Zeitverlauf besondere Ansiedlungen z.B. im ChemCoastPark ergeben und die statistische und faktische Reichweite des Flächenangebotes deutlich reduzieren.

Abb. 144: Bedarfsszenario Gewerbeflächenbedarf Kreis Dithmarschen

Referenzbasis	ha	Bedarfsszenario nach Verbrauch in ha (2011 bis 2025)	Bedarfsszenario in ha nach BIP-Wachstum Ø 0,8% (2011 bis 2025)	Bedarfsszenario in ha nach BIP-Wachstum Ø 1,2% (2011 bis 2025)
Ø Flächenumsatz per anno 10 Jahres-Referenzwert 2000 bis 2009	4,9	74		
Ø Flächenumsatz per anno 10 Jahres-Referenzwert geglättet* 2000 bis 2009	3,5	53		
Ø Flächenumsatz per anno 5 Jahres-Referenzwert 2005 bis 2009	2,3	35		
Flächenumsatz in ha je 1% BIP-Wachstum**	3,6		43	65
Flächenangebot (drei bis fünf Jahre)	210 ha (faktisch eher unter 200 ha***) ohne Brunsbüttel ca. 108 ha			
Bedarfssituation	eher langfristiger Bedarf – aber im Zeitverlauf besondere Ansiedlungsfälle im Bereich Brunsbüttel (ChemCoastPark) möglich und bedarfsgerechte Erweiterung Gewerbepark Westküste			
Push-Effekte A 20/A 23 / B 5	Wahrscheinlich erst nach vollständiger Realisierung der A 20 und der Elbquerung Moderate Zunahme des Vermarktungsumsatzes / Push für den Standortbereich Brunsbüttel (in Abhängigkeit von der Kooperation mit dem Hafen Hamburg (aktuell nicht seriös quantifizierbar)			

Quelle: Eigene Ableitungen und Berechnungen Georg &Ottenströer

**geglättet bedeutet, dass sowohl der höchste als auch der niedrigste Wert unberücksichtigt bleiben*

***BIP-Wachstum 2000 bis 2009 (Ø1,35% p.a.) ohne Abschläge durch Rezessionsjahre (berücksichtigt als Jahre mit Nullwachstum), da bei rückläufigem Wachstum keine Flächen vom Markt genommen werden, bei positivem Wachstum aber Flächenbedarfe entstehen (zum Vergleich: Ø BIP-Wachstum 0,86% p.a. mit Berücksichtigung der Rezessionsjahre)*

****faktische Verfügbarkeit geringer als die statistische Reichweite aufgrund ungünstiger Besitzverhältnisse, Restgrundstücke, Standortrestriktionen etc.*

4.7.4 Kreis Nordfriesland

Der Kreis Nordfriesland gehört als einzige Region des Untersuchungsraumes nicht zur Metropolregion Hamburg. Eine unmittelbare Verflechtung mit Hamburg besteht nicht. Der Kreis ist Grenzregion zu Dänemark und stark durch den Tourismus geprägt. Die Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung konzentriert sich stark auf das Mittelzentrum Husum und auf Niebüll sowie auf Konversionsstandorte. Der Kreis wird in Nord-Süd-Richtung von der B 5 - die zentrale Verkehrsachse des Kreises - durchquert.

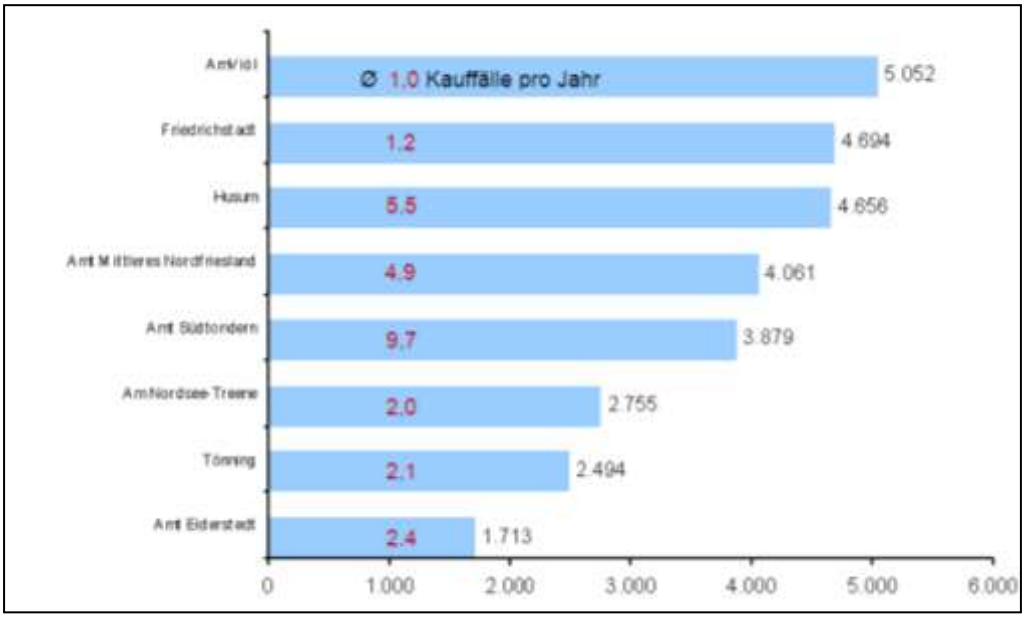
Der durchschnittliche jährliche Flächenumsatz im Zeitraum 2000 bis 2009 beträgt - ebenfalls wie im Kreis Pinneberg - 12,9 ha. Der Flächenumsatz liegt vergleichsweise hoch und erreicht ein Niveau, welches in aller Regel von den unmittelbaren nördlichen Randkreisen Hamburgs erzielt wird.

Der Gewerbepark Mittleres Nordfriesland bei Bredstedt ist ein großer Konversionsstandort. Hier wurden Hallen mit Photovoltaikanlagen errichtet, die zum Teil vermietet/verkauft sind. Dieser Standort sowie andere Konversionsstandorte haben zusammen in den letzten zehn Jahren das Umsatzgeschehen deutlich mit geprägt. Auffällig ist auch, dass die Bebauungsdichte in den Gewerbestandorte Nordfriesland mit einer Grundflächenzahl von 0,4 bis 0,6 z. T. deutlich unter der in den südlichen Kreisen der Untersuchungsregion liegt (Grundflächenzahl hier z.T. 0,6 bis 0,8).

Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass der hohe Flächenumsatz stark durch Sonder- und Einmaleffekte im Konversionsbereich geprägt ist. Der eigentliche gewerbliche Gewerbeflächenumsatz (selbst inklusive des großflächigen Einzelhandels) dürfte in etwa in der Größenordnung der Kreise Steinburg und Dithmarschen liegen (also ca. 5,0 bis 6,0 ha per anno).

Wie die nachfolgende Grafik zeigt, gibt es eine Häufung der Kauffälle in den Teilregionen mit Konversionsstandorten (Amt Südtondern, Amt Mittleres Nordfriesland sowie der Kreisstadt Husum). Im Vergleich zu den übrigen Kreisen der Untersuchungsregion zeigt sich - trotz der Sondereffekte durch die Konversion und der nachholenden Entwicklung beim großflächigen Einzelhandel - deutlich mittelständisch und durch das Handwerk geprägte Grundstücksgrößen der Nachfrage. Es wurden also zahlreiche aber eher kleinere Grundstücke veräußert.

Abb. 145: Durchschnittliche Kauffälle* pro Jahr im Zeitraum 2000 bis 2009 und durchschnittlich nachgefragte Flächengröße in m²



Quelle: Georg & Ottenströer, eigene Darstellung und Berechnungen nach Angaben der Gutachterausschüsse

*rote Zahlen = mehr als 1 Ansiedlungsfall pro Jahr

Für Nordfriesland stellen die A 20 und die Elbquerung eine wesentliche Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit dar. Allerdings sind die unmittelbaren Effekte z.B. für Husum und für Niebüll vergleichsweise gering. Wesentlich mehr profitiert Nordfriesland vom geplanten 3-streifigen Ausbau der B 5 und der Ortsumfahrung Hattstedt-Bredstedt nördlich von Husum. Aufbauend auf der Erreichbarkeitsmodellierung können die Effekte durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf Nordfriesland wie folgt zusammengefasst werden:

- Deutliche positive Erweiterung der Erreichbarkeit von Einwohnern und weniger von Arbeitskräften (im Vergleich zu den anderen Teilregionen des Untersuchungsraums)
    - in der kurzen Zeitdistanz (30 Minuten) vergleichsweise eher geringe Auswirkungen bzw. profitiert Husum stärker als Niebüll von der besseren Erreichbarkeit von Einwohnern
    - in der mittleren Zeitdistanz (60 Minuten) eher geringe Auswirkungen im Vergleich zu den anderen Mittelzentren in der Untersuchungsregion, wobei Husum und Niebüll ein ähnlich großes absolutes Zusatzpotenzial generieren
    - in der längeren Zeitdistanz (180 Minuten) deutliche Zunahme der Effekte für Nordfriesland
- Positive Effekte auf Einzelhandelsstandort Husum; vergleichsweise geringe regionale gewerbliche Effekte auf Husum und Niebüll in mittlerer Zeitdistanz
  Fazit: Hohe Ausweitung der Erreichbarkeit von Einwohnern in längerer Zeitdistanz mit positiven Effekten auf den Tourismus (siehe auch Tourismusanalyse) – generell positive übergreifende Effekte auf die Gewerbestandorte durch die Einbindung und den Anschluss der Region in das großräumliche Verkehrsachsensystem

Kurz- bis mittelfristig (drei bis fünf Jahre) stehen im Kreis nach Angaben der Wirtschaftsförderung Nordfriesland mbH genügend Gewerbeflächen zur Verfügung (eher Überangebot). Im Rahmen eines überschlägigen Bedarfszenarios ist davon auszugehen, dass der Kreis eher in einem langfristigen Zeithorizont neue Gewerbeflächen benötigt. Zeitnahe Sonderbedarfe bzw. Entwicklungen könnten sich im Zusammenhang mit dem Hafenstandort und dem Verkehrslandeplatz Husum sowie der Offshore-Branche ergeben (Standort für Wartung, Service, Logistik, Versorgung, Rettung, etc.).

Abb.146: Bedarfsszenario Gewerbeflächenbedarf Kreis Nordfriesland

Referenzbasis	ha	Bedarfsszenario nach Verbrauch in ha (2011 bis 2025)	Bedarfsszenario in ha nach BIP-Wachstum Ø 0,8% (2011 bis 2025)	Bedarfsszenario in ha nach BIP-Wachstum Ø 1,2% (2011 bis 2025)
Ø Flächenumsatz per anno 10 Jahres-Referenzwert 2000 bis 2009	ca. 5,5*	83		
Flächenumsatz in ha je 1% BIP-Wachstum**	ca. 4,1		49	74
Flächenangebot (drei bis fünf Jahre)	Ausreichendes Angebot nach Angaben der WiFö (schätzungsweise deutlich über 100 ha)			
Bedarfssituation	eher langfristiger Bedarf			
Push-Effekte A 20/A 23 / B 5	Generell stärke positive Effekte auf Bestandunternehmen als Effekte auf Neuansiedlungen, bedarfsgerechte Gewerbeflächenentwicklung für Husum und Niebüll evtl. in Verbindung mit einem stärkeren wirtschaftlichen Zusammenwachsen mit der dänischen Grenzregion (Synergien mit dem Projekt „Ausbau Westtangente“)			

Quelle: Eigene Ableitungen und Berechnungen Georg &Ottenströer

**geschätzt: Mittel aus der Spanne 5 bis 6 ha (ohne Effekte durch Sonderprojektewie z.B. Photovoltaikhallen/Konversion)*

***BIP-Wachstum 2000 bis 2009 (Ø1,35% p.a.) ohne Abschläge durch Rezessionsjahre (berücksichtigt als Jahre mit Nullwachstum), da bei rückläufigem Wachstum keine Flächen vom Markt genommen werden, bei positivem Wachstum aber Flächenbedarfe entstehen (zum Vergleich: Ø BIP-Wachstum 0,86% p.a. mit Berücksichtigung der Rezessionsjahre)*

5. Tourismusanalyse

5.1 Vorbemerkung und Fragestellung

Im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 werden die Handlungsfelder Verkehr, Wirtschaft und Gewerbe, Energie und Regionale Kooperation bearbeitet. Das Handlungsfeld Wirtschaft und Gewerbe wiederum umfasst die Themen wirtschaftliche Rahmendaten, Branchen, Gewerbeflächen und Tourismus.

Zentraler Untersuchungsschritt des REK ist die Verkehrs- und Erreichbarkeitsanalyse des geplanten Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur mit dem Ausbau der A 20 mit fester Elbquerung (bei Glückstadt) und dem Ausbau der A 23 / B 5. Aufbauend auf den Ergebnissen der Erreichbarkeitsanalyse sollen die Effekte des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur auf den Tourismus der Region eingeschätzt werden. Die folgende Analyse fokussiert sich demnach auf die **möglichen Auswirkungen des geplanten Ausbaus der Straßeninfrastruktur (A 20 und A 23 / B 5) auf den Tourismus der REK-Region**. Dabei spielt die geplante Weiterführung der „Küstenautobahn“ A 20 auf niedersächsischer Seite mit der Anbindung an die bestehenden Infrastrukturen eine wesentliche Rolle. Zu diesem Zweck werden die drei Tourismussegmente Ferienurlaub, Kurzurlaub und Tagestourismus für exemplarische Orte der REK-Region betrachtet.

Entsprechend der Festlegung der Projektgruppe sind für das REK im Tourismus nicht die Projektentwicklung (projektscharfe Handlungsfelder) sondern maximal **übergeordnete touristische Strategien** im Zusammenhang mit dem Verkehrsausbau zu behandeln.

Die nachfolgenden Ausführungen entsprechen dem Executive Summary zur deutlich längeren Tourismusanalyse. Diese Gesamtanalyse kann auf der Internetseite des Projektes unter www.rek-a23-b5.de eingesehen werden.

5.2 Ausgangsdaten

Im Reisegebiet Nordsee Schleswig-Holstein (SH) ist der Tourismus mit einem Beitrag von rd. 49% am Volkseinkommen der eindeutig wichtigste Wirtschaftsfaktor. Hier bestreiten 53.900 Personen (Beschäftigungsäquivalenz) ihren Lebensunterhalt durch den Tourismus. In der nördlichen Untersuchungsregion werden pro Jahr Umsätze in Höhe von 2,1 Mrd. EUR im Tourismus erwirtschaftet. Der Übernachtungstourismus hat mit 72% (1,5 Mrd. EUR) daran den größten Anteil, während etwa 28% (0,6 Mrd. EUR) der Umsätze aus dem Tagestourismus stammen[96].

[96] Vgl. hierzu Nordsee 2010 – Zahlen, Fakten, Daten (Herausgeber: Nordsee-Tourismus-Service GmbH (NTS), Juni 2010)

Die südliche REK-Untersuchungsregion mit den Kreisen Pinneberg und Steinburg wird unter dem Namen „Holstein Tourismus“ (erste LTO im schleswig-holsteinischen Binnenland) touristisch vermarktet[97]. Der Schwerpunkt hierbei liegt auf dem Tagestourismus. Analysen des Instituts für Tourismus- und Bäderforschung (N.I.T.) haben ein Volumen von jährlich 4,7 Mio. Tagesreisen in die Region ermittelt. Dabei wurde eine Beschäftigungswirkung von 4.530 Vollzeitarbeitsplätzen angegeben, die durch den Tourismus entstehen.

Zusammenfassend kann die REK-Region wie folgt skizziert werden:

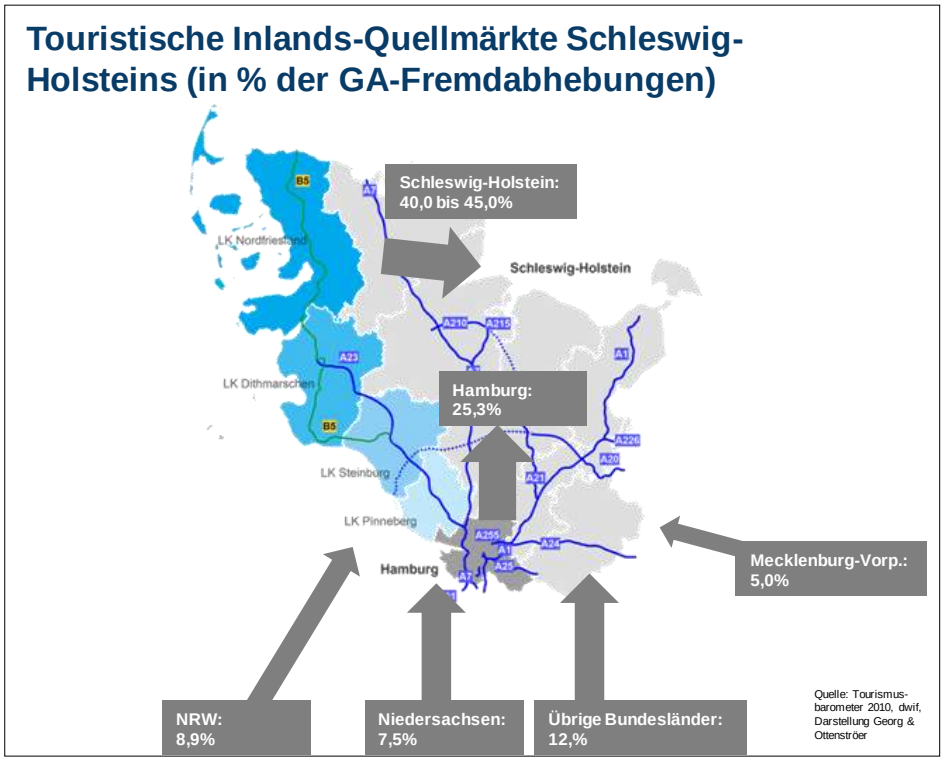
- Hohe Bedeutung des Tourismus insbesondere in der nördlichen REK-Region (Kreis Dithmarschen und Nordfriesland).
- Insbesondere in Nordfriesland ist der Übernachtungstourismus der dominierende Wirtschaftsbereich.
- Von Nord nach Süd stark abnehmende Tourismusintensität im Übernachtungstourismus in den vier Kreisen.
- Es zeigen sich ein im Nord-Süd-Vergleich deutlich touristischerer Norden und ein deutlich industrialisierter Süden der REK-Region.
- Alle Teilregionen der Untersuchungsregion verzeichnen seit 2000 zunehmende Übernachtungszahlen - weitgehend über der Zuwachsrate Schleswig-Holsteins, jedoch unter der durchschnittlichen Zuwachsrate Deutschlands.
- In Nordfriesland wird eine relativ hohe durchschnittliche Bettenauslastung erreicht.
- Alle Kreise weisen eine unterdurchschnittliche Betriebsgröße (Betten pro Betrieb) auf.
- Der Ausländeranteil an den Übernachtungen liegt in allen Kreisen deutlich unter dem Bundesdurchschnitt.
- Die durchschnittliche Verweildauer liegt in Pinneberg und Steinburg unter dem Bundesdurchschnitt von rd. 2,8 Übernachtungen pro Aufenthalt.
- Die durchschnittliche Verweildauer liegt aufgrund des dominierenden Urlaubstourismus in Dithmarschen und Nordfriesland deutlich über dem Landes- und Bundesdurchschnitt.
- In Nordfriesland und Dithmarschen dominiert der Urlaubstourismus.
- Pinneberg und Steinburg zeigen einen geringen Übernachtungstourismus auf (→ Konzentration auf Tagestourismus).

5.3 Quellmärkte im Tourismus (Tages- & Übernachtungsgäste)

Um die Relevanz der verbesserten Erreichbarkeit einstufen zu können, erfolgt eine kurze Betrachtung der wichtigen Quellmärkte der Tages- und Übernachtungsgäste für Schleswig-Holstein und die REK-Region. Dies erfolgt anhand einer Geldautomaten-Datenanalyse (GA)[98].

[97] Hierzu wurde Unterelbe Tourismus e.V. im Herbst 2005 gegründet.
[98] Hierbei werden die Fremdabhebungen an Sparkassen-Geldautomaten erfasst (vgl. Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein 2008 und 2010).

Abb. 147: Touristische Inlands-Quellmärkte Schleswig-Holsteins (in % der GA-Fremdabhebungen)



Im Hinblick auf die Bedeutung der Quellmärkte für Schleswig-Holstein und Teilregionen des REK-Untersuchungsgebiets ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Für das gesamte Schleswig-Holstein sind Gäste aus dem eigenen Bundesland mit über 40% der Hauptquellmarkt. Auf den folgenden Plätzen der wichtigsten Quellmärkte liegen Hamburg (25,3 %), Nordrhein-Westfalen (8,9 %) und Niedersachsen (7,5 %). Der hohe Anteil der Gäste aus dem eigenen Bundesland unterstreicht die Bedeutung des Tages- und Kurzzeittourismus für Schleswig-Holstein.
- Somit sind im Allgemeinen (ausgenommen von den klassischen Urlaubsorten) die Schleswig-Holsteiner selbst diejenigen, welche die höchsten Anteile an Fremdabhebungen erreichen.
- In den Sparkassengebieten in der südlichen REK-Region spielt der Hamburger Quellmarkt eine große Bedeutung (z.B. Sparkassengebiet Wedel und Südholstein).
- Auf den Inseln und in den Urlaubsorten entlang der Nordsee sind aufgrund des bedeutenden Übernachtungstourismus neben Schleswig-Holstein und Hamburg auch die ferneren Quellgebiete (z.B. NRW, Niedersachsen, Hessen) bedeutende Quellgebiete.

5.4 Veränderung des Nachfragepotenzials nach Entfernungszonen

Durch den Ausbau der A 20 und A 23 / B 5 verbessert sich die Erreichbarkeit. Dies führt zu einer Erweiterung des Einzugsgebiets bzw. Steigerung der Einwohnerzahl, die einen Zielort (Urlaubs- oder Ausflugsort) innerhalb einer bestimmten Fahrzeit erreichen kann. Man spricht dann von einer Steigerung des Nachfragepotenzials durch Infrastrukturausbau.

Für Tagesausflüge wird ein Einzugsgebiet von üblicherweise bis zu 2 Std. Fahrzeit und für Kurzurlauber von bis zu 4 Std. Fahrzeit angenommen.

Die nachfolgenden Balkendiagramme zeigen die prozentuale Steigerung der Nachfragepotenziale in verschiedenen Entfernungszonen aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit für exemplarische Orte der REK-Region durch den Ausbau der A 20 und A 23 / B 5.

Abb. 148: Steigerung des Nachfragepotenzials nach Zonen und Orten der nördlichen REK-Region in %

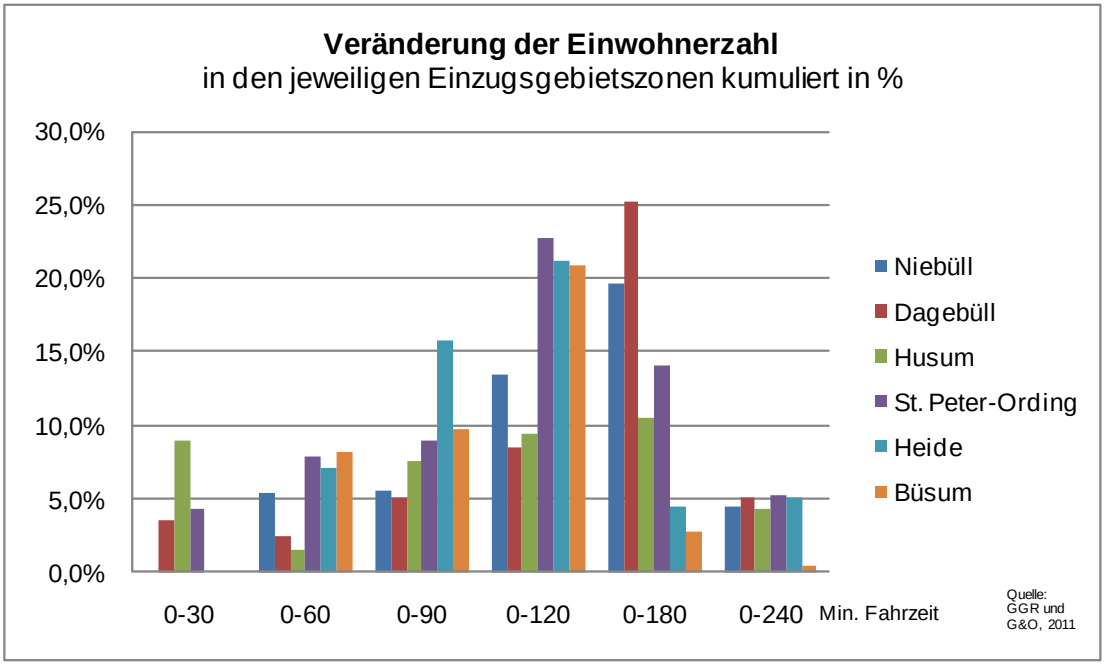
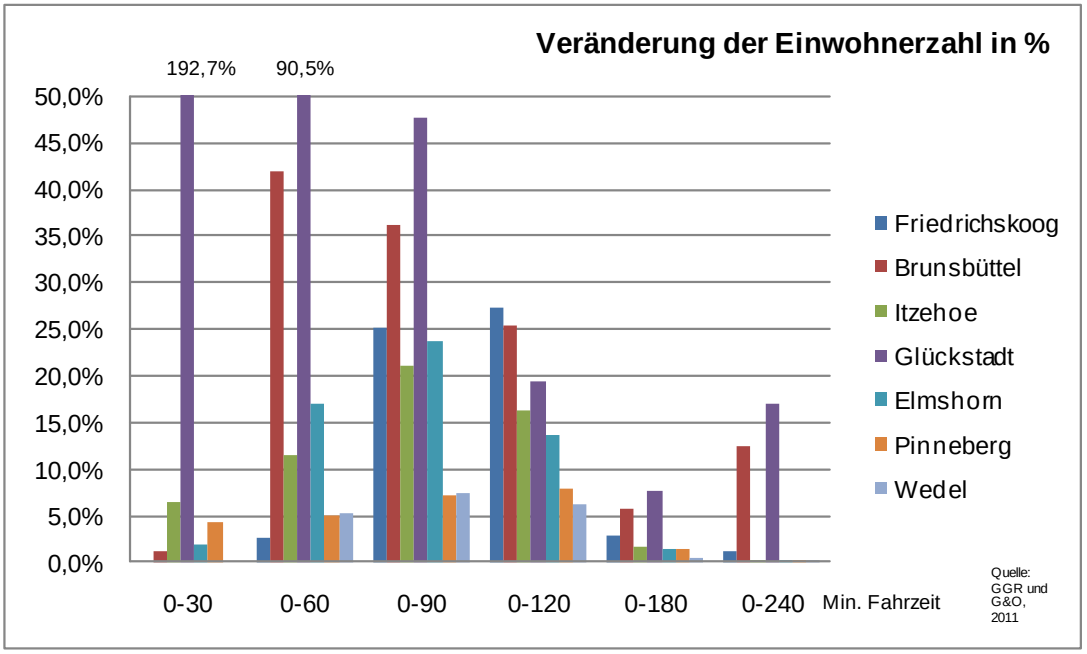


Abb. 149: Steigerung des Nachfragepotenzials nach Zonen und Orten der südlichen REK-Region in %



Es zeigen sich räumlich sehr unterschiedliche Steigerungen des Nachfragepotenzials.

In der einzelhandelsrelevanten Nahzone bis 30 Min. Fahrzeit werden insbesondere Glückstadt aber auch nachrangig Husum und Itzehoe von dem untersuchten Infrastrukturausbau profitieren. Im Radius von bis zu 60 Min. Fahrzeit ist ein sprunghafter Anstieg des Nachfragepotenzials für Glückstadt und Brunsbüttel, also an Orten nahe der geplanten „Überbrückung“ der Elbe, festzustellen.

Im Tagesausflugsradius bis 120 Min. Fahrzeit steigt das Nachfragepotenzial zwischen Husum und St. Peter-Ording sehr deutlich an. Hier werden starke Steigerungen von etwa 20% bis 25% erreicht.

Diese Erreichbarkeitseffekte nivellieren sich mit zunehmender Entfernung. Dennoch können über 10% zusätzliche Einwohner innerhalb von 180 Min. Fahrzeit Nordfriesland aufgrund der verbesserten Verkehrsanbindung erreichen. Immerhin noch etwa 5% mehr Personen können die nördliche REK-Region im Kurzurlaubs-Aktionsradius von 240 Min. Fahrzeit erreichen. Für Glückstadt und Brunsbüttel können noch stärkere Steigerungen der Nachfragepotenziale bis 240 Min. Fahrzeit verzeichnet werden.

Zusammenfassend zeigen sich deutliche Steigerungen des Nachfragepotenzials für die REK-Region durch den Ausbau der A 20 und A 23 / B 5. Mit der festen Elbquerung wird eine „Barriere“ abgebaut, die zu einer deutlichen Steigerung der potenziellen Nachfrage führt. Selbstverständlich muss dieses Potenzial auch durch ein attraktives touristisches Angebot und eine entsprechende Vermarktung mobilisiert werden. Dies ist umso bedeutender, da selbstverständlich auch der Wettbewerb um Gäste zwischen den Tourismusgebieten auf schleswig-holsteinischer und niedersächsischer Seite durch diesen Abbau der Barrieren zunehmen wird.

5.5 Chancen durch Infrastrukturausbau

Hinsichtlich der verschiedenen **Tourismussegmente** können folgende Einschätzungen getroffen werden:

Kurzurlauber

- Die verbesserte Erreichbarkeit der SH-Nordseeküste führt zu einer deutlichen Ausweitung des Einzugsgebiets und Nachfragepotenzials im Radius bis zu 4 Std. Fahrzeit und somit potenziell zu einer zunehmenden Nachfrage nach Kurzurlaub in der REK-Region (Aufenthaltsdauer 2 bis 4 Tage inklusive Tagungsreisen).
- Insbesondere die Quellgebiete in Ost-West-Richtung entlang der ausgebauten A 20 wie nördliches Niedersachsen, Bremen, Berlin (und Hamburg) sind für die attraktiven Kurzurlaubsangebote entlang der SH-Nordseeküste / Unterelbe zu gewinnen.
- Im Kurzurlaubssegment kann besonders Nordfriesland (St. Peter-Ording, nordfriesische Inseln) durch den Ausbau der A 20 und B 5 profitieren. Aber auch für Glückstadt steigen die Nachfragepotenziale deutlich. Für den Süden der REK-Region ergeben sich nur geringere Steigerungen der Nachfragepotenziale.
- Grundvoraussetzung zur Mobilisierung der Nachfragepotenziale sind attraktive Kurzurlaubsangebote (z.B. Wellnesshotels, Angebotspakete, Themenevents, Aktiv-Wochenende etc.) und eine entsprechende Vermarktung.
- Eine Steigerung der Nachfrage im Kurzurlaubssegment kann zu einem Abbau der Saisonalität der touristischen Nachfrage in der Region führen.
- Da die Zeit- und Kostenersparnis durch verbesserte Straßeninfrastruktur bei Kurzreisen relativ zur Gesamtanreisezeit stärker ins Gewicht fällt, als bei Haupturlaubsreisen mit langen Anreisezeiten, kann das Kurzurlaubssegment (bei entsprechender Angebotsausrichtung) von einer verbesserten Erreichbarkeit der Urlaubsregion besonders profitieren.

Tagesgäste

- Die verbesserte Erreichbarkeit der SH-Nordseeküste / Unterelbe führt zu einer Ausweitung des Einzugsgebiets für die verschiedenen Tourismusgemeinden im Radius bis 2 Std. Fahrzeit und somit tendenziell zu zunehmender Nachfrage durch Tagesausflügler.
- Insbesondere die zentralen Bereiche der REK-Region (Steinburg, Dithmarschen aber auch das südliche Nordfriesland und das nördliche Pinneberg) können mit teilweise deutlichen Steigerungen des Nachfragepotenzials von Tagesausflüglern rechnen.
- Auffällig ist die sehr starke Steigerung der Nachfragepotenziale für Glückstadt aufgrund der „festen Querung“ der Elbe. Ein intensiverer Austausch (aber auch Wettbewerb) mit der niedersächsischen Nachbarregion ist zu erwarten.
- Tendenziell werden die positiven Impulse des Infrastrukturausbaus auf den Kurzurlaubs- und Tagestourismus stärker eingeschätzt, als die Wirkung beim Ferientourismus, der durch einen hohen Anteil an weit entfernten Quellgebieten gekennzeichnet ist.

Ferienurlauber

- Durch Infrastrukturausbau können positive Impulse zur Gewinnung von Ferienurlaubern erwartet werden.
- Mit einem Ausbau der A 20 und B 5 verfügen insb. die nordwestlichen und östlichen inländischen touristischen Quellgebiete über eine alternative, schnellere und weniger stauträchtige Streckenvariante, um die Ferienregion an Schleswig-Holsteins Nordseeküste und Unterelbe zu erreichen.
- Bei einer Verringerung der antizipierten Fahrzeit können die Quellgebiete im nordwestlichen Niedersachsen / Bremen sowie aus Mecklenburg-Vorpommern / Berlin verstärkt für einen Ferienurlaub an der SH-Nordseeküste / Unterelbe gewonnen werden.
- Die höchsten rechnerischen Fahrzeitverkürzungen und somit potenziellen Nachfrageeffekte entstehen im zentralen Bereich der REK-Region (zwischen Glückstadt und St. Peter-Ording). Aber auch Nordfriesland kann positive Impulse zur Gewinnung von Feriengästen erwarten.
- Eine mögliche Nutzungsgebühr der ausgebauten A 20 bzw. festen Elbquerung bei Glückstadt kann diesen Zeitgewinn jedoch kompensieren.
- Die Effekte sind im Ferienurlaubssegment jedoch nicht zu überschätzen, da die Zeit-/Kostenersparnis relativ zur Gesamtreisezeit begrenzt ist und die Wahl des Urlaubsortes neben der Fahrzeit stark preis- und angebotsgetrieben ist.
- Ein gezieltes Marketing in den genannten Quellgebieten kann die positive Wirkung der Straßenbauprojekte (A 20, B 5) unterstützen.

Stop-Over-Gäste

- Die ausgebaute A 20 führt zu einem Anstieg des Durchreiseverkehrs durch die REK-Region.
- Diese Verkehre können durch entsprechende Angebote zur Generierung von Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung in der Region unterbrochen werden.
- Hierzu eignen sich ggf. autobahnnahe Projekte wie Raststätten, Motels oder Transit-Wohnmobilstellplätze, die auch gleichzeitig als regionale Tourismusinformation und „Visitenkarte“ der Tourismusregion agieren sollten.

Daneben ergeben sich folgende **regionsspezifischen Resultate**:

- **Nordfriesland** kann durch den Infrastrukturausbau insb. im Kurzurlaubssegment profitieren. Für St. Peter-Ording aber auch Husum ergeben sich (ähnlich Tönning) zusätzlich Chancen im Tagestourismus.

- **Dithmarschen** kann durch den Infrastrukturausbau stärker im Tagesausflugsmarkt profitieren. Die Nordsee-Urlaubsorte Büsum und Friedrichskoog erfahren aber auch durch eine bessere Erreichbarkeit positive Impulse im Ferienurlaubssegment.

- **Steinburg** ist im Vergleich zum Übernachtungstourismus durch eine höhere Relevanz des Tagestourismus gekennzeichnet. Hier schlagen sich auch die positiven Nachfrageeffekte des Infrastrukturausbaus nieder. Ganz besondere Chancen besitzen hierbei, aufgrund Erreichbarkeitsverbesserungen, Glückstadt und Umgebung. Eventuell können auch durch Verkehr brechende Projekte (Raststätte, Motel, Transit-Wohnmobilstellplatz) touristische Umsätze und Wertschöpfung direkt an der zukünftigen A 20 für die Region gewonnen werden.

- **Pinneberg** wird im Tourismusbereich nur begrenzt vom Infrastrukturausbau profitieren. Gewisse positive Erreichbarkeitseffekte (insb. aus dem östlichen S-H) erfährt noch das nördliche Kreisgebiet, wie z.B. Elmshorn. Zusammen mit der begrenzten Relevanz des Übernachtungstourismus wird die touristische Wirkung des Infrastrukturausbaus als relativ gering eingeschätzt. Im Tagestourismus kann durch ein entsprechendes Angebot und dessen Kommunikation zusätzliche Nachfrage gewonnen werden.

5.6 Handlungsstrategien und Herausforderungen

Selbstverständlich ist zur Mobilisierung der Nachfrage auch ein bedarfsgerechtes, zugstarkes und attraktives touristisches Angebot wie auch eine entsprechende Vermarktung notwendig. Hierbei kann sich auf besonders profitierende Tourismusgemeinden und die dort besonders profitierenden Tourismussegmente konzentriert werden (vgl. Abb. 26 im Tourismusbericht).

Allgemein können folgende Strategieansätze und Handlungsempfehlungen weiter verfolgt werden:

- Unterstützendes Marketing in den „näher rückenden“ Quellmärkten (bei Kommunikation der entsprechenden touristischen Angebote), die im Rahmen des Infrastrukturausbaus die REK-Region deutlich besser erreichen können.
- Ausbau touristischer Angebote in den Tourismussegmenten, die in den jeweiligen Orten/Regionen von dem Infrastrukturausbau besonders profitieren (z.B. Kurzurlaubsangebote in Nordfriesland).
- Nutzung höherer Auslastungsgrade und verbesserter Wirtschaftlichkeit in den touristischen Betrieben durch die positiven Nachfrageeffekte des Infrastrukturausbaus für Kapazitätserweiterungen und Qualitätsverbesserungen.

Eine gute Erreichbarkeit von Tourismusorten ist, neben dem Tourismusangebot und dem Tourismusmarketing, nur ein - allerdings grundlegendes - Erfolgskriterium für die Entwicklung einer Tourismusregion. Für die REK-Region ist neben der Straßeninfrastruktur auch eine leistungsfähige Schienenanbindung und Fährverbindungen im nördlichen Untersu-

chungsraum ebenfalls wichtige Voraussetzung zur Gewinnung von Gästen. Die Notwendigkeit einer schnellen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur gewinnt vor dem Hintergrund der hohen Investitionen in Verkehrsprojekte (z.B. feste Fehmarnbelt-Querung im SH-Ostseebereich, Ostseeautobahn A 20 in Mecklenburg-Vorpommern) in touristischen Wettbewerbsregionen an Bedeutung. Der zunehmende Wettbewerb der Tourismusregionen unterstreicht die Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der REK-Region im Tourismus. Es ist davon auszugehen, dass die Wettbewerbschancen der REK-Region in einem umkämpften Tourismusmarkt sinken, wenn keine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur durchgeführt wird.

Neue touristische Leitbilder der REK-Teilregionen wie auch der Aufbau neuer touristischer Organisationen oder Strukturen können aus der Tourismusanalyse nicht abgeleitet werden. Es existieren bereits, entsprechend der SH-Landes-Tourismusstrategie, abgestimmte touristische Leitbilder wie auch touristische Organisationsstrukturen.

6. Analyse Energieregion Westküste/Unterelbe

6.1 Zusammenfassende Thesen

- ***Energie als regionale Kernkompetenz***

„Energie“ ist für die REK-Region einer der Wirtschaftsbereiche mit den größten Entwicklungs- und Wertschöpfungspotenzialen. Die REK Region zeichnet sich durch große endogene Potentiale und Fachkompetenzen aus. Dies betrifft vor allem die erneuerbaren Energien mit der Energieerzeugung sowie Entwicklungs- und Versorgungsinfrastruktur bei der Onshore- und Offshore-Windkraft, aber auch die konventionelle Energieerzeugung und die Standortqualität für energieintensive Industrien insbesondere an den Standorten Brunsbüttel, Heide, Lägerdorf sowie das bedeutsame Potenzial an Forschungs- und Entwicklungskapazitäten.

- ***Stärkung der Kompetenzregion Energie durch die maritime Wirtschaft***

„Energie“ verbindet sich über die Offshore-Technologie in hervorragendem Maße mit der maritimen Kompetenz der Region: Energiewirtschaft, Energieforschung und maritime Wirtschaft können so zu einem großen gemeinsamen Kompetenzcluster werden. Die Synergieeffekte zwischen Energiewirtschaft und maritimer Wirtschaft tragen maßgeblich zur Stärkung der Energiekompetenzregion Westküste/Unterelbe bei.

- ***Energie als Scharnier zu Hamburg***

„Energie“ kann auch ein zentrales Scharnier zur Metropole Hamburg werden: Hamburg benötigt als Umwelthauptstadt und zur Erreichung der gesetzten Klimaschutzziele “saubere Energie“. Diese werden in der Region bereit gestellt. Für Testfelder und die technische Erprobung kann die Region Standorte an der Westküste entwickeln. Energienetze/Transporte aus der Region werden plausibel vielfach nach sowie über Hamburg gehen.

- ***Leitungsnetze als zentrale und längerfristige regionale Aufgabe***

Angemessen leistungsfähige und verträgliche Transportwege (hier nicht Straßen, sondern Leitungsnetze) werden in den nächsten Jahren zur größten Herausforderung der Entwicklung und Nutzung erneuerbarer Energien gerade an der Westküste von Schleswig-Holstein werden. Der hier erzeugte Strom muss zu den Verbrauchern in den Ballungsräumen Hamburg, Ruhr etc. transportiert werden. In Anbetracht der vorhandenen Kapazitäten und der Zeithorizonte für neue Leitungen (Hauptproblem Dauer Genehmigungsverfahren) ist mit Engpässen zu rechnen, die nur eine teilweise Nutzung der erzeugten Energie erlauben. Dies hat zwar zunächst keine unmittelbaren regionalwirtschaftlichen Nachteile, dürfte aber die volkswirtschaftliche Akzeptanz des weiteren Ausbaus der Windenergie stark belasten und auch zu erheblichen Verzögerungen und Planungs- sowie Investitionsunsicherheiten führen. Eine zeitnahe und verträgliche Lösung ist nur möglich, wenn eine frühzeitige, partizipative Abstimmung der Trassen mit Bund und Land gewährleistet ist. Dies ist nur durch ein (längerfristig politisch getragenes) regionales Engagement vergleichbar derjenigen für die Verkehrstrassen realistisch. Eine solche Positionierung liegt im Interesse der ganzen

Region, da alle Teilräume von der Problematik der Trassenführung betroffen sind und da durch ein solches regionales Engagement auch die Interessen der Kreise Dithmarschen und Nordfriesland im REK angemessen gewichtet werden.

- ***Hafenkooperation als längerfristige Aufgabe***

Es ist eine konzertierte und beständige Anstrengung erforderlich, dass die Häfen an der Westküste – und damit die ganze Region – bei Versorgung und Wartung der Offshore-Windparks ihre Chancen sichern. Die etablierte Hafenkooperation ist dafür die Basis, die weiterhin die volle politische Unterstützung der ganzen Region und des Landes benötigt.

- ***Zukunftstechnologie Stromspeicherung als regionale Chance***

Die - nicht regelbare und somit nicht verbrauchsgerechte - Schwankungsbreite der Stromerzeugung über erneuerbare Energien, insbesondere Windenergie, macht die Speicherung von Strom sehr interessant und beinhaltet bedeutsame Wertschöpfungspotenziale. Die Region ist aufgrund der Standortvorteile in der Erzeugung von Windenergie (vorhandene Netzstruktur mit einer Vielzahl von Einspeisepunkten) sowie der etablierten Forschungskapazitäten für die weitere Erforschung, Erprobung und Anwendung entsprechender Verfahren (Batteriespeicherung ebenso wie Umwandlung bzw. Speicherung als Wasserstoff oder Methangas) in besonderem Maße prädestiniert. Da es sich hierbei um anspruchsvolle Vorhaben mit aufwändigen Genehmigungsverfahren handelt, die eine überregionale Bedeutung haben, ist auch hier eine intensive regionale Kooperation vordringlich.

- ***Gewerbesteuer aus Offshore-Parks***

Erneuerbare Energien können nicht nur wirtschaftliches Wachstum generieren, sondern auch einen bedeutsamen Beitrag zum Gewerbesteueraufkommen leisten. Bei dieser Frage ist zu erwarten, dass die Systematik im Offshore-Bereich noch nicht endgültig ausgebildet ist. Die aktuelle Regelung ist für die Region insgesamt nur begrenzt befriedigend, da über den Finanzausgleich alle Gemeinden in Schleswig-Holstein an der von Helgoland erhobenen Gewerbesteuer partizipieren, während die Infrastrukturanforderungen vor allem an der Westküste zu erfüllen sind.

- ***Energieeffizienz zur Imagebildung***

Als „flankierendes“ und imagebildendes Element sollte die ganze Region ihre Kommunen motivieren, Energieeffizienz mit Priorität zu verfolgen und pilothaft Maßnahmen zur Einführung der E-Mobilität zu ergreifen. In der Region gibt es dazu gute lokale Ansätze und Entwicklungskapazitäten.

- ***Energie als Profilierungschance für die REK Region***

„Energie“ kann so ein wichtiger Faktor der regionalen Profilierung sein, der alle Teilräume einbezieht. Dies insbesondere wenn es gelingt, die Handlungsfelder im Bereich Energie – Erzeugung erneuerbaren Energien, aber auch konventioneller Energieerzeugung. Qualifizierung, Forschung und Entwicklung sowie Energietransport, Versorgungsinfrastruktur und Serviceangebote – zu vernetzen und durch auch imagebildenden Anstrengungen in den Bereichen in den Bereichen Energieeffizienz und E-Mobilität zu ergänzen.

6.2 Windkraft - Energieerzeugung einschließlich Wartung und Versorgung der Anlagen

6.2.1 Ausgangslage

Die REK-Region ist bezüglich der Energieerzeugung, insbesondere der Stromerzeugung aus Windkraft, sowohl in Schleswig-Holstein als auch im bundesweiten Kontext hervorragend aufgestellt.

Onshore

Im Jahr 2011 waren alleine in Nordfriesland etwa 700 Windkraftanlagen mit insgesamt 990 MW Leistung installiert.[99] In Dithmarschen waren Mitte 2011 (Stand 31.06.2011) 961 Windkraftanlagen mit einer Gesamtleistung von 900 MW in Betrieb und insgesamt 970 WKAs mit einer Gesamtleistung von 955 MW genehmigt (Angaben inkl. Repowering)[100]. In Steinburg sind aktuell 224 Windkraftanlagen mit einer installierten Leistung von 305 MW genehmigt (Stand Juni 2011)[101]. In Pinneberg ist die Stromerzeugung aus Windkraft zu vernachlässigen.

Nach Angaben der Landesregierung und der windcomm Schleswig-Holstein waren in den Firmen des Sektors Windenergie in Schleswig-Holstein schon im Jahr 2009 rund 7.000 Mitarbeiter beschäftigt, 3.000 davon allein im Kreis Nordfriesland.[102]

Windenergie trägt in einem hohen Maße zum Gewerbesteueraufkommen bei. Dies gilt auch für Windparks mit Firmensitz in anderen Regionen, da 70% der Gewerbesteuer auf das Anlage/Sachvermögen am Standort entfallen.

Abb. 150: Windrad

Quelle: ©iStockphoto.com/mevans

Offshore

In der Nordsee wurden bereits siebzehn Offshore-Windparks genehmigt, davon sieben mit Netzanbindung in Schleswig-Holstein. Dies sind unter anderem die Parks des „Sylt-Clusters“ Sandbank 24, Butendiek, Dan Tysk und Nördlicher Grund sowie des „Helgoland-Clusters“ Amrumbank West, Nordsee Ost sowie Meerwind Süd und Ost. Die bereits genehmigten Windparks haben dabei eine maximale Leistung von 7,8 GW. Sie sollen über ein Gleichstromseekabel mit Anlandung in Büsum über den Netzeinspeisepunkt Büttel (Trasse bereits genehmigt) angeschlossen werden.[103]

[99] Vgl. DailyGreen vom 05.09.2010: Nordfriesland will Windkraft aufstocken. [URL: http://www.dailygreen.de/2009/09/05/nordfriesland-will-windkraft-aufstocken-2257.html]

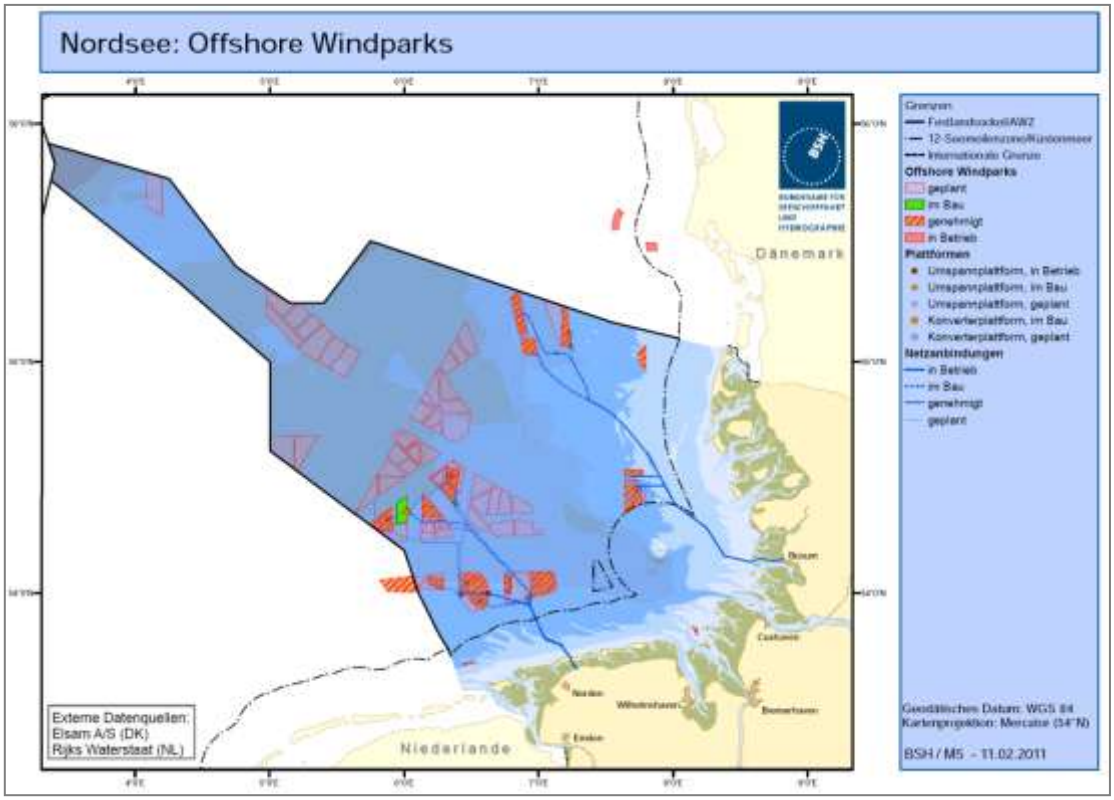
[100] Vgl. Kreis Dithmarschen: Fachdienst Bau und Regionalentwicklung: Energiestandort Kreis Dithmarschen vom 8.9.2008. S. 7 und Auskunft Kreis Dithmarschen, Fachdienst Bau und Regionalentwicklung.

[101] Vgl. Auskunft Schleswig-Holsteinisches Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) / Außenstelle Itzehoe

[102] Vgl. http://www.schleswig-holstein.de/Portal/DE/LandLeute/ZahlenFakten/Wirtschaftsstandort/Kompetenzfelder/kompetenzfelder_node.html, Hrsg. Landesregierung Schleswig-Holstein, letzter Zugriff Feb. 2011 und windcomm schleswig-holstein netzwerkagentur windenergie (2009): Windland Schleswig-Holstein.

[103] Vgl. Deutsche Energie-Agentur: Windparks in der Nordsee [URL: http://www.offshore-wind.de/page/index.php?id=4761]. Zugriff: 10.12.2010.

Abb. 151: Genehmigte und geplante Windparks in der Nordsee



Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/CONTIS-Informationssystem/index.jsp

6.2.2 Potenziale

Onshore

Der Netzbetreiber EON rechnet bis 2020 mit einer Verdrei- bis Vervierfachung der Windstromerzeugung in der Region, bedingt durch die Parallelität der Ausweisung neuer Eignungsgebiete und des Repowering.

Offshore

Laut der dena-Netzstudie II werden bis zum Jahr 2020 in der Nordsee Offshore-Windkraftanlagen mit einer Gesamtleistung von 12 GW installiert sein, alleine bis 2015 sollen demnach 7 GW Leistung installiert sein.[104]

Durch den Ausbau der Offshore-Windenergie bestehen für die Region neben dem Bau von Komponenten insbesondere Potenziale für eine langfristige Wertschöpfung durch die Errichtung der nötigen Infrastruktur für Service und Wartung der Offshore-Windparks. Das Wirtschaftsministerium in Schleswig-Holstein geht davon aus, dass in den nächsten Jahren im Bereich der Meeres-Windparks 10.000 neue Arbeitsplätze entstehen.[105] Die Stiftung Offshore Windenergie geht sogar davon aus, dass ein langfristiger Beschäftigungseffekt von 20.000 bis 30.000 Arbeitsplätzen, vorrangig in den Küstenregionen, durch den Ausbau der Offshore-Windkraft eintritt.[106]

[104] Vgl. dena-Netzstudie II – Integration erneuerbarer Energien in die deutsche Stromversorgung im Zeitraum 2015-2020 mit Ausblick 2025. Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse durch die Projektsteuerungsgruppe. Berlin 2010. S.6f.

[105] Vgl. NDR.de vom 23.08.2010: Helgoland soll Offshore-Windparks versorgen [URL: http://www.ndr.de/regional/schleswig-holstein/helgoland214.html]

[106] Vgl. Stiftung der deutschen Wirtschaft zur Nutzung und Erforschung der Windenergie auf See: Wind vom Meer für saubere Energie. Varel 2009. S. 14. [URL: http://www.ofw-online.de/fileadmin/img/proj/Offshore-Broschuere_2009.pdf]

Zudem werden pro errichtetem Windpark die Investitionen in Infrastruktur und Technik rund eine Milliarde Euro betragen und zusätzlich erhebliche Wertschöpfungspotenziale durch den Betrieb der Windparks und im Zuge von Service- und Wartungsaktivitäten generiert werden.[107]
Die Möglichkeiten, bei der Errichtung der Windparks (dem Bau von Komponenten) zu partizipieren, erfordern allerdings kurzfristig starke Anstrengungen. Hier haben sich Standorte in Niedersachsen und im Ausland in der Vergangenheit besser positioniert.

Dies zeigt eindrucksvoll, wie wichtig eine klare regionale Positionierung – und eine konsequente Unterstützung und Förderung durch das Land – für die Wahrnehmung der gegebenen Entwicklungschancen ist!

Hafenkooperation
Große Bedeutung kommt hier der Entwicklung und Profilierung der Häfen zu. Als ein geeigneter Standort bietet sich im Untersuchungsgebiet zunächst Brunsbüttel, Kreis Dithmarschen, an. Die Hafenfläche eignet sich hinsichtlich der Flächenansprüche auch für das Handling von Großkomponenten. Zum anderen eignet sich der Hafen als Montagestützpunkt (Offshore-Base) für die Offshore-Windparks. So schätzt Wirtschaftsminister Jost de Jager, dass bei einem Ausbau Brunsbüttels als Produktions- und Logistikstandort dort etwa 1.000 Arbeitsplätze entstehen könnten.[108] In der windcomm-Studie wurden weiter die Häfen Büsum, Dithmarschen und Husum, Nordfriesland (allerdings gehandikapt durch Tideabhängigkeit) als potenzielle Servicebasishäfen bzw. Versorgungshäfen für mittlere Komponenten identifiziert. Dabei wäre Büsum als Basishafen für die direkte Versorgung Helgolands prädestiniert und Husum könnte die Serviceplattformen im Sylt- und Helgolandcluster auch mit mittleren Komponenten versorgen. Beide Standorte liegen nicht nur in geringer Distanz zu den geplanten Offshore-Windparks sondern verfügen auch über eine gute Verkehrsanbindung zum Fernverkehr sowie vorhandenen Flughäfen und können somit als vielversprechende Standorte für Servicezentren betrachtet werden.
Bezüglich des Windparks Meerwind, der sich hinsichtlich Wartung und Service bereits in der Standortplanung befindet, wird derzeit eine Basisstation auf Helgoland (Kreis Pinneberg) geplant.[109] Dort hat der Bund im August 2010 den Binnenhafen und bebaubare Flächen im Süden der Insel übertragen. Dort sollen die Kaianlagen ausgebaut werden sowie Hallen und Büros entstehen, wodurch bis zu 50 Arbeitsplätze entstehen sollen.[110]
Zudem kommen als Versorgungshäfen für Schnellläufer aufgrund ihrer geringen Distanz zum Sylt- und Helgolandcluster zusätzlich Hörnum und (mit geringerer Priorität) List auf Sylt, Wyk auf Föhr, Dagebüll und Nordstrand (alle Nordfriesland) in Betracht und bieten somit weitere Standortpotenziale für die REK-Region bezüglich der Versorgung der Offshore-Windparks.[111] Entscheidend ist dafür, dass mit der begonnenen Hafenkooperation eine transparente und verbindliche Prioritätensetzung erreicht wird.

Teststandorte
Laut einer windcomm-Studie ist im Bereich der Onshore-Windkraft in den letzten Jahren eine steigende Nachfrage nach Teststandorten zu verzeichnen. Die Bereitstellung von Teststandorten kann dabei einen entscheidenden Faktor für eine Betriebsansiedelung darstellen. Standortanforderungen für Testanlagen sind neben einer freien, hindernisfreien

[107] Vgl. windcomm: Offshore-Strategie für Schleswig-Holstein. S. 3.
[108] Vgl. NDR.de vom 03.09.2010: Windenergie soll 1.000 neue Jobs bringen [URL: http://www.ndr.de/regional/schleswig-holstein/brunsbuettel153.html]
[109] Vgl. windcomm: Offshore-Strategie für Schleswig-Holstein. S. 27.
[110] Vgl. NDR.de vom 23.08.2010: Helgoland soll Offshore-Windparks versorgen [URL: http://www.ndr.de/regional/schleswig-holstein/helgoland214.html]
[111] Vgl. windcomm: Offshore-Strategie für Schleswig-Holstein. S. 28.

Umgebung, welche die freie Anströmung aus der Hauptwindrichtung gewährleistet, auch ein möglichst nahe gelegener Netzanschluss in das Hoch- und vor allem Mittelspannungsnetz sowie eine schwerlastbeständige Straßenanbindung und eine ausreichende Anzahl von Fachkräften vor Ort.[112] Die küstennahen Kreise Nordfriesland und Dithmarschen weisen die höchsten Windstärken im Landesvergleich auf und eignen sich daher in besonderem Maße für die Ansiedelung von Testfeldern. Zudem besitzt die Region durch die Reputation von Testinstitutionen wie der Windtest „GL Garrad Hassan Deutschland GmbH“, der New Energy Husum oder der Husum WindEnergy ein gutes Renommee im Standortwettbewerb. Durch die Bereitstellung von geeigneten Testfeldern können die idealen Bedingungen für die Ansiedelung von Anlagenherstellern und deren Zulieferbetrieben sowie für die Ansiedelung von Unternehmen aus der Offshore-Branche geschaffen werden.[113] Dies bedeutet für die Region eine zusätzliche Wertschöpfung sowie die Stärkung als Kompetenzregion für die Windenergie.

Gewerbesteuer
Bei der Frage des Gewerbesteueraufkommens ist zu erwarten, dass die Systematik im Offshore-Bereich noch nicht endgültig ausgebildet ist. Die aktuelle Regelung ist für die Region insgesamt nur begrenzt befriedigend, da über den Finanzausgleich alle Gemeinden in Schleswig-Holstein an der von Helgoland erhobenen Gewerbesteuer partizipieren, während die Infrastrukturanforderungen vor allem an der Westküste zu erfüllen sind.

6.2.3 Handlungsbedarfe und erste Handlungsempfehlungen

Bisher erfolgt die Fertigung und Verschiffung von Bauteilen für die Offshore-Windparks weitgehend an Standorten in Dänemark, den Niederlanden, Niedersachsen und Bremerhaven. Hier bestehen dringende Handlungsbedarfe in der Region, um gegenüber diesen Standorten nicht weiter auch im Bereich Wartung und Versorgung ins Hintertreffen zu geraten. [114] Da sich die genehmigten Offshore-Windparks zum größten Teil noch nicht in der Feinplanung hinsichtlich der Standortwahl für die Wartungs- und Servicehäfen befinden, können sich die in Frage kommenden Standorte an der Westküste Schleswig-Holsteins noch positionieren. Hierfür müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden und der jeweilige Standort aktiv durch die lokale Politik und Wirtschaft beworben werden. Dazu ist eine verbindliche interkommunale Abstimmung vordringlich, um die vorhanden Potenziale optimal zu nutzen, Fördermittel und Investitionen zu konzentrieren und nicht durch gegenseitigen Wettbewerb die Chancen für die Gesamtregion zu mindern. Die Maßnahmen müssen jedoch zeitnah erfolgen, da die Nutzung und der Ausbau von Kajen, Flächen und Hallen auf ihre Realisierbarkeit hin überprüft werden müssen und weitere Planungen eine gewisse Vorlaufzeit in Anspruch nehmen. Es gibt eine weitverbreitete Experteneinschätzung, dass bereits 2011 der point of no return für die Positionierung Schleswig-Holsteins ist.
Die Ausweisung von Testfeldern sollte ebenfalls zeitnah gemeinsam mit der Landesplanung durch die Ausweisung geeigneter Areale unterstützt werden.

[112] Vgl. windcomm: Offshore-Strategie für Schleswig-Holstein. S. 31f.
[113] Vgl. Ebenda S 33f.
[114] Vgl. Ebenda S. 14ff.

6.3 Energietransport / Netzinfrastruktur

6.3.1 Grundsätzliche Aufgabenstellung

Da nur ein geringer Teil der zu erwartenden Energieerzeugung (EE-Erzeugungsschwerpunkte Nordfriesland und Dithmarschen) in der Region verbraucht werden wird, kommt dem Energietransport, insbesondere aus den Erzeugungsschwerpunkten Erneuerbarer Energien in Nordfriesland und Dithmarschen, eine zentrale Bedeutung bei. Die aktuellen Netzkapazitäten sind darauf noch in keiner Weise vorbereitet und müssen zeitgerecht bereit gestellt werden. Dies ist allenfalls für Durchschnittswerte rentierlich und realistisch, nicht für Spitzenzeiten der Stromproduktion aus Windkraft. Deshalb werden flankierend auch neue Speichertechnologien entwickelt werden müssen.
Grundsätzlich gilt, dass ohne neue (Höchstspannungs-) Leitungen kein effizienter Transport des Stromes zum Verbraucher in den südlichen Ballungsräumen möglich ist. Derartige Leitungen – insbesondere als Freileitungen - stoßen ihrerseits immer wieder auf Widerstände und beanspruchen sehr lange Genehmigungszeiträume. (Die Netzbetreiber können aber die Kosten der teureren Erdverkabelung nur umlegen, wenn sie dazu durch den Gesetzgeber verpflichtet werden.)
Die Region wird gemeinsam von der Entwicklung profitieren und sollte sich deshalb auch gemeinsam für die zügige und verträgliche Realisierung von Trassen entlang der neuen Verkehrsachse an der Westküste und verbindend zur A 7 einsetzen. Sie könnte sich dabei als Pilotregion für innovative Abstimmungsverfahren profilieren. *Im Laufe der REK Prozesses sind Vertreter der REK Region bereits in intensive Abstimmungsgespräche mit Bund, Land und Energieversorgern eingetreten, damit die Interessen der Region am Netzausbau frühzeitig und angemessen berücksichtigt werden.*

6.3.2 Höchstspannungsnetz

Ausgangslage

Das Höchstspannungsnetz hat eine Spannung von 380 bzw. 220 kV und verteilt die in den Großkraftwerken erzeugte Energie in Deutschland und ist zudem mit dem europäischen Verbundnetz gekoppelt.
Das Höchstspannungsnetz in Schleswig-Holstein wird durch die TenneT TSO GmbH betrieben. Zurzeit bestehen in der REK-Region 380-kV-Höchstspannungsleitungen vom Umspannwerk Audorf über Itzehoe nach Brunsbüttel und von Brunsbüttel nach Hamburg Nord sowie von Brokdorf zum Umspannwerk Dollern (Niedersachsen). Zudem besteht eine 220-kV-Leitung von Itzehoe nach Quickborn sowie eine 220-kV-Leitung von Hamburg Nord nach Dollern.[115]
Auf Höchstspannungsebene zielt das 2009 in Kraft getretene Energieleitungsausbaugesetz (EnLAG) darauf ab, die Übertragungsnetze für die Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien auszubauen und anzupassen. Für das Untersuchungsgebiet ist dabei der Neubau der 220-kV-Höchstspannungsleitung Kassø (DK) – Hamburg Nord – Dollern als relevantestes Projekt zu nennen. Für die 45 km lange Verbindung Hamburg Nord – Dollern wurde durch das EnLAG ein vordringlicher Ausbaubedarf festgestellt[116] und derzeit (Stand: Dezember 2010) läuft das Planfeststellungsverfahren.

[115] Vgl. Bericht über den Netzausbau der E.ON Netz GmbH 2008. S. 5. [URL: http://www.transpower.de/pages/tennettso_de/Transparenz/Veroeffentlichungen/Berichte_und_aktuelle_Informationen/Netzausbau_undbr_-zustand/pdf_berichte_service/ene_netzausbaubericht_2008.pdf]
[116] Vgl. Energieleitungsausbaugesetz vom 21. August 2009 (BGBl. I S. 2870) und Anlage (BGBl. I 2009, S. 2872)

Die bestehende 220 kV-Leitung soll durch eine leistungsstärkere 380 kV-Leitung ersetzt werden, die auf der bisherigen Trasse durch den Kreis Pinneberg verlaufen soll.

Abb. 152: Freileitung 380-kV-Mast (Tragmast)

Quelle: TenneT TSO GmbH

Abb. 153: Elbquerung der Trasse Hamburg/Nord-Dollern

Quelle: Katrin Gottschalk

Bezüglich der Netzanbindung der Offshore-Windparks plant der Netzbetreiber TenneT diese mit Hochspannungsgleichstromverbindungen (HGÜ) an das Höchstspannungsnetz anzuschließen. So plant die Gesellschaft durch ihre Tochter TenneT Offshore GmbH die Errichtung einer 576 MW starken Netzanbindung für Windparks nahe Helgoland im Projekt HelWin1, die für das Jahr 2013 vorgesehen ist. Von dort aus wird die HGÜ-Verbindung mittels 85 km Seekabel bis Büsum und von dort aus via 45 km Landkabel bis zum Umspannwerk Büttel führen, wo der Strom in das Höchstspannungsnetz eingespeist werden soll.[117] Auch die Netzanbindung des Windparks vor Sylt (Offshore-Plattform SylWin) wird Offshore in diese HGÜ-Verbindung münden, so dass auch der dort erzeugte Strom im Umspannwerk Büttel in das Höchstspannungsnetz eingespeist wird.[118]

Abb. 154: Seeverlegung; Netzanschluss alpha ventus Abb. 153: Transformatorstation BorWin alpha

Quelle: TenneT TSO GmbH

[117] Vgl. TenneT TSO: HelWin1. Neue Verbindungen in der östlichen Nordsee. [URL:http://www.tennettso.de/pages/tennettso_de/Aufgaben/Offshore/Unsere_Projekte/HelWin1/100341_TEN_HUSUM_HelWin_DU.pdf] Zugriff: 30.11.2010.

[118] Vgl. http://www.tennettso.de/pages/tennettso_de/Aufgaben/Offshore/Unsere_Projekte/index.htm [Zugriff: 30.11.2010]

Handlungsbedarfe und erste Handlungsempfehlungen

Die Notwendigkeit, den Bau einer neuen Höchstspannungsleitung an der Westküste ab 2020 zur Weiterleitung des dort erzeugten Windstroms zu den Verbrauchsschwerpunkten in Süd- und Westdeutschland in Angriff zu nehmen,[119] steht im Prinzip außer Frage. Allerdings bestehen noch erhebliche Schwierigkeiten hinsichtlich der notwendigen Planfeststellungsverfahren.

Beispiel: Gegen den Ausbau der Trasse Hamburg Nord – Dollern, die auch durch den Kreis Pinneberg führt, protestieren neben einer Quickborner Bürgerinitiative auch die lokale Politik und Verwaltung.[120] Der Ausbau wird jedoch unumgänglich sein, da die Netzverbindung Hamburg Nord – Dollern nach dem EnLAG einen vordringlichen Ausbaubedarf hat. Die zuständige Behörde für die Planfeststellung ist der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr in Kiel, bei welcher die letztliche Entscheidung über den Bau der Trasse liegt. Jedoch werden die Träger öffentlicher Belange sowie der Vorhabenträger und betroffene Anlieger in Erörterungsterminen gehört.[121] Daher müssen sich der Netzbetreiber TenneT TSO, die Bürger sowie Politik und Verwaltung an einen Tisch setzen, um mögliche Alternativen (Erdverkabelung, Änderung der Trassenführung) hinsichtlich ihrer ökonomischen und ökologischen Vor- oder Nachteile gegenüber der geplanten Freileitung zu prüfen.

Zudem soll der Strom aus den Offshore-Windparks im in Bau befindlichen Umspannwerk in Büttel in das Höchstspannungsnetz eingespeist werden. Es gilt zu prüfen, ob dadurch weiterer Ausbaubedarf an Höchstspannungsleitungen erforderlich wird oder eine Einspeisung in die Verbindung Brunsbüttel – Hamburg Nord vorgesehen ist und welche Auswirkungen dies auf die Verbindung hätte. Hierbei gilt es zu beachten, dass die Netzkapazitäten in diesem Streckenabschnitt auch in hohem Maße von der weiteren Entwicklung bezüglich des Kernkraftwerks und der angedachten Investitionen in Kohlekraftwerke in Brunsbüttel abhängen. Das KKW Brunsbüttel wird nicht wieder ans Netz gehen. Dafür sind an diesem Standort zwei 900 MW-Kohlekraftwerksblöcke geplant (SüdWestStrom), was in etwa der doppelten Einspeise-Kapazität des KKW-Brunsbüttel (Netto-Nennleistung 770 MW) entspricht. Hinzu kommen die On- und Offshore-Kapazitäten aus EE sowie die Planung einer "Westküsten"-Höchstspannungsleitung mit 380 KV von der dänischen Grenze bis Brunsbüttel, die dann dort zusätzlich in die bestehenden Höchstspannungsleitungen münden würde. Die Kapazitäten dieser bestehenden Höchstspannungsleitungen werden nicht ausreichen.

Hier sollte die REK-Region als ein Hauptbetroffener eine gemeinsame Positionierung gegenüber Bund und Land weiter vorantreiben.

[119] Vgl. Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein: Energiepolitik für Schleswig-Holstein. Energiekonzept der Landesregierung vom März 2010. S. 26.

[120] Vgl. Quickborner Tageblatt vom 30.11.2010: Protestmarsch gegen riesige Strommasten [URL:http://www.quickborner-tageblatt.de/nachrichten/lokales/quickborn/artikeldetails/article/219/protestmarsch-gegen-riesige-strommasten.html]

[121] Vgl. Vgl. Tennet Pressemitteilung vom 8.11.2010: Leitungsausbau wird erörtert. [URL:http://www.tennettso.de/pages/tennettso_de/Presse/Pressemitteilungen/Aktuell/Pressemitteilung.htm?id=1449795]

6.3.3 Hochspannungsnetz

Ausgangslage

Das Hochspannungsnetz arbeitet mit einer Spannung von 110 kV und dient der Versorgung von Großbetrieben als auch Ballungszentren. Es bezieht seine Energie entweder direkt aus Kraftwerken, die nicht in das Höchstspannungsnetz einspeisen oder über Umspannwerke, die den Strom aus dem Höchstspannungsnetz umwandeln.
Das Hochspannungsnetz wird in Schleswig-Holstein von der E.ON Netz betrieben. Der Netzbetreiber E.ON Netz konstatierte beispielweise in der Netzregion Dithmarschen bereits 2010 Windkraftanlagen mit einer Windkraftleistung von etwa 850 MW. Da der Stromverbrauch der Region weit unter diesen Werten liegt, muss bei starkem Wind Strom in die verbrauchsstärkeren Gebiete geleitet werden. Bislang geschieht dies über zwei 110-kV-Leitungen zwischen Heide und Ostermoor sowie Heide und Itzehoe. Bis 2010 wurden etwa 490 MW mehr Windkraftkapazität installiert als mit den bisherigen Hochspannungsleitungen abtransportiert werden kann. Um diese Lücke zu schließen, plante E.ON Netz den Bau einer rund 32 km langen 110-kV-Freileitung zwischen Heide und Pöschendorf. Diese Planung wurde zwischenzeitlich eingestellt.[122]

Abb. 156: Trassenverlauf der Hochspannungsleitung Breklum-Flensburg

Quelle: E.ON Netz GmbH

In der Netzregion Nordfriesland rechnete E.ON Netz bereits 2010 mit einer Windkraftleistung von nahezu 1.000 MW. Die ausfallgesicherte ("n-1-sichere") Übertragungskapazität von 310 MW der bestehenden zwei 110-kV-Leitungen zwischen Niebüll und Flensburg sowie Husum und Audorf reicht somit längst nicht mehr aus. Bis 2010 wird voraussichtlich 670 MW mehr Windkraftkapazität installiert sein als mit den heutigen Hochspannungsleitungen abtransportiert werden kann. Daher baut der Netzbetreiber E.ON seit September 2010 eine etwa 27 km lange 110-kV-Freileitung zwischen Breklum und Flensburg. Damit wird die sichere Übertragungskapazität in Nordfriesland von 310 MW auf über 1.000 MW erhöht und somit ein sicherer Netzbetrieb weiterhin gewährleistet.

[122] Vgl. http://www.eon-netzausbau.de/pages/eon-netzausbau_de/Projekte/Heide-Poeschendorf/Bedarf_im_Detail/index.htm [Stand:2010; Zugriff: 15.11.2010]

Potenziale

Durch einen bedarfsgerechten Netzausbau kann gewährleistet werden, dass der Strom aus den Onshore-Windkraftanlagen vollständig in das Netz eingespeist wird und nicht durch das Einspeisemanagement Windenergieanlagen gedrosselt werden müssen und so faktisch Energie verloren geht.

Handlungsbedarfe

Es ist zu klären, wie nach dem Verzicht auf den Netzausbau Heide-Pöschendorf ein sicherer Netzbetrieb für die Netzregion Dithmarschen gewährleistet werden kann bzw. wie überschüssiger Strom aus EE abgeleitet werden kann, ohne die Erzeugung maßgeblich drosseln zu müssen.

6.3.4 Mittel- und Niederspannungsnetz

Ausgangslage

Das Mittelspannungsnetz wird durch Umspannwerke aus dem Hochspannungsnetz bedient. Die Mittelspannung kann zwischen 5 und 40 kv liegen und die Leitungen versorgen entweder Industriebetriebe direkt oder führen zu den Ortsnetztrafostationen, die die elektrische Energie auf Niederspannung (230 oder 400 Volt) transformieren und anschließend über Niederspannungsleitungen die Haushalte bedienen (Der Bayer Industriepark und das Yara-Werk in Brunsbüttel werden direkt über das Hochspannungsnetz versorgt).
Größter Netzbetreiber im Bereich des Mittel- und Niederspannungsnetzes in Schleswig-Holstein ist aktuell die 2010 gegründete Schleswig-Holstein Netz AG. Nach der Zielsetzung bei Gründung sollen Anteilseigner zu 49.9% die Kommunen und zu 50.1% die E.ON Hanse AG sein, die ihrerseits zu 73.82% der E.ON Energie AG und zu 26.18% 11 Landkreisen in Schleswig-Holstein gehört (allerdings steht die letztendliche Beteiligungsverteilung noch nicht fest, da sich mehrere Kommunen gegen eine Beteiligung entschieden haben). Durch die Schleswig-Holstein Netz AG werden rund 50% der Bevölkerung auf etwa 85% der Fläche Schleswig-Holsteins versorgt. Die übrigen Netze liegen in der Hand von Stadt- und Gemeindewerken.[123]

Potenziale

Im Rahmen der allgemeinen Verstärkung des Mittelspannungsnetzes ergeben sich insbesondere für die Kommunen Potenziale. So wird beispielsweise zwischen dem Umspannwerk Meldorf und Nindorf von der Schleswig-Holstein Netz AG ein neues 20 kV-Mittelspannungs-Erdkabel und gleichzeitig ein Lichtwellenleiter-Leerrohr verlegt. Die anliegende Gemeinde Wolmersdorf nutzt die Bauarbeiten, um die Verkabelung ihrer Straßenbeleuchtung auszutauschen. Zusätzlich werden 1,5 km Freileitungen außer Betrieb genommen und durch Erdkabel ersetzt.[124]

Handlungsbedarfe

Insbesondere auf Ebene der Mittel- und Niederspannungsnetze steht die Einspeisung Erneuerbarer Energien aus dezentralen Anlagen im Fokus. Die Landesregierung muss die Versorgungssicherheit gemäß der Energieaufsicht gewährleisten. Die Optimierung, Ver-

[123] Vgl. Schleswig-Holstein Netz AG 2010: Broschüre Schleswig-Holstein Netz AG. [URL: http://sh-netz.com/fileadmin/templates/content/PDF/Broschuere_SH_Netz_AG.pdf [Stand: 2010, Zugriff: 08.03.2011]]

[124] Vgl. E.ON Hanse Pressemitteilung vom 30.11.2010: Schleswig-Holstein Netz AG investiert 760.000 Euro in das Mittelspannungsnetz zwischen Meldorf und Nindorf. [URL: http://www.eon-hanse.com/pages/eha_de/Presse/Pressemitteilungen/Aktuelle_Presse/Pressemitteilung.htm?id=1451063]

stärkung und der Ausbau der Netze obliegt den lokalen Netzbetreibern.[125] Die Schleswig-Holstein Netz AG sieht alleine an der Westküste Schleswig-Holsteins einen Aus- bzw. Neubaubedarf von 13 Umspannwerken schon im Jahr 2011, um Strom aus den Erneuerbaren Energien zu integrieren (2010 lagen allein in den ersten sieben Monaten 7000 Anträge auf Einspeisung Erneuerbarer Energien vor, gegenüber 2600 Anträgen im gesamten Jahr 2008).[126]
Ein weiterer Handlungsbedarf besteht in der Umrüstung der Trafo-Stationen auf bidirektionale Stromversorgung, d. h. die Stationen müssen sowohl die Versorgung als auch die "Entsorgung", also Ableitung nicht direkt verbrauchten Stroms aus dem EE-Bereich verarbeiten zu können.

6.4 Strom-Energiespeicher als Zukunftstechnologie

6.4.1 Wasserstoffspeicherung

Ausgangslage

Nach einer Studie im Auftrag des Wirtschaftsministeriums in Schleswig-Holstein kann von den großen Stromspeichern – Druckluft-, Pump- oder Wasserstoffspeicher – nur die chemische Energiespeicherung durch Wasserelektrolyse ausreichende Kapazität bieten, um in Großspeichern relevante Überschüsse zu speichern. Hierbei soll überschüssiger Windstrom benutzt werden, um Wasser elektrolytisch in seine Bestandteile Sauerstoff und Wasserstoff zu zerlegen. Während der erzeugte Sauerstoff industriell verwendet werden kann, ist der Wasserstoff ein sehr kompaktes Speichermedium. Pro Kubikmeter kann er 100-mal mehr Energie speichern als das Wasser in einem Pumpspeicher, 30-mal mehr als Druckluft. Lagern ließe sich das komprimierte Gas untertage in großen Salzkavernen, wie sie für die Speicherung von Erdgas auch in Deutschland genutzt werden.

Abb. 157: Speicherbare Energie für Modell-Speicher mit jeweils 3.000.000 m³ Volumen

Pumpspeicher	1.970 MWh	2GWh
Druckluftspeicher	8.150 MWh	8 GWh
Wasserstoffspeicher	1.230.000 MWh	1.230 GWh

Quelle: Crotogino, Hamelmann: Wasserstoff-Speicherung in Salzkavernen zur Glättung des Windstromangebots.

Der erzeugte Wasserstoff kann bei Bedarf rückverstromt oder – dem Erdgas beigemischt – in das Gasnetz eingespeist werden und könnte (als Langfristoption) aber auch im Verkehr genutzt werden. So ließen sich zwar nicht Schattenkraftwerke, wohl aber der sonst nötige noch massivere Netzausbau zum Ableiten der Windstrom-Spitzen vermeiden.[127]

Potenziale

Wasserstoff könnte nicht nur als Speichermedium dienen, sondern auch als Roh- und Brennstoff der Industrie zugeführt werden. Die Wasserstoff-Pipeline von der Raffinerie Hemmingstedt nach Brunsbüttel zeigt, dass dies bereits nach heutigem technischem Stand machbar ist. Zudem hat die Nutzung von mit regenerativen Energien erzeugtem Wasserstoff durch die chemische Industrie einen deutlich besseren Wirkungsgrad als die Rückver-

[125] Vgl. Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein: Energiepolitik für Schleswig-Holstein. Energiekonzept der Landesregierung vom März 2010. S. 27.
[126] Vgl. E.ON Hanse Pressemitteilung vom 28.09.2010: Die Schleswig-Holstein Netz AG investiert bis 2014 rund 320 Millionen Euro in Ausbau und Erhaltung der Strom- und Gasnetze in Schleswig-Holstein. [URL: http://www.eon-hanse.com/pages/eha_de/Presse/Pressemitteilungen/Aktuelle_Presse/Pressemitteilung.htm?id=1447542]
[127] Vgl. Max-Planck-Institut für Plasmaphysik: Energieperspektiven Ausgabe 02/2008 Wasserstoff-Speicher. [URL: http://www.ipp.mpg.de/ippcms/ep/ausgaben/ep200802/0208_speicher_3.html]

stromung. Am Standort Brunsbüttel wird Wasserstoff in sehr großem Umfang von Yara, Sasol und Bayer als Grundstoff eingesetzt.
Die Nutzung des Wasserstoffs ist auch eng mit der Entwicklung von Brennstoffzellen zur Rückverstromung in der Energie- und Verkehrsbranche verknüpft. Auch wenn der Automobilsektor aktuell sehr stark auf die E-Mobilität setzt, experimentieren große Autobauer nach wie vor auch mit der Brennstoffzelle und Wasserstofftechnologie, Hier liegen Potenziale für die Region durch Forschung im Bereich der Wasserstoffelektrolyse und der Brennstoffzellen.[128]

Ebenfalls denkbar ist die Speicherung und Rückverstromung des Wasserstoffs in Salzkavernen mittels adiabater Druckluftspeicherung mit integriertem Wärmespeicher (Druckluftspeicherkraftwerke = CAES *Compressed Air Energy Storage).* Solche Anlagen sind bereits praxiserprobt (z.B. Huntdorf – Deutschland/EON oder McIntosh – USA). Der Nordsee-Küstenbereich bietet für diese Form der Energiespeicherung gute geologische Voraussetzungen.[129] Eine weitere Option bilden Pumpspeicherkraftwerke. Ein solches ist in den Zementgruben in Lägerdorf in Planung.

Handlungsbedarfe und erste Handlungsempfehlungen

Bezüglich der Umwandlung von Strom aus Erneuerbaren Energien in Wasserstoff und dessen Rückumwandlung in Strom sind derzeit noch hohe Energieverluste festzustellen, was die Effizienz dieser Technologie massiv beeinträchtigt. So beträgt die Energieeffizienz bei der Wasserstoffelektrolyse einschließlich Rückverstromung derzeit zwischen 62 und 70 Prozent, es werden jedoch Potenziale bis zu 85 Prozent gesehen.[130] Auch wird es erst in einer Langfristoption möglich sein, geeignete Abnehmer für Wasserstoff zu finden, da die Technologie der Brennstoffzellen in der Verkehrsbranche erst am Anfang ihrer Erforschung steht und aufgrund der noch nicht gegebenen Serienreife für Privatfahrzeuge der Markt für Wasserstoff (an öffentlichen Tankstellen) sehr gering ist.[131]

Dennoch sollte sich die REK-Region dahin positionieren, dieses Zukunftsfeld zu besetzen und die Versorger zu entsprechenden Pilotvorhaben ermutigen. Dabei wäre auch zu prüfen, ob diese Technologie sowohl für Offshore als auch Onshore-Strom zur Anwendung kommen soll oder ob im Offshorebereich die Einspeisung in das Netz Vorrang haben muss.

Allerdings sollte mit Vorrang die Nutzung des Wasserstoffs in der Industrie durch Modellvorhaben gefördert werden, da hier die besondere Standortgunst in Verbindung mit der vermutlich näher an der Wirtschaftlichkeit liegenden Anwendbarkeit eine gute Chance für die Region eröffnet.

6.4.2 Druckluftspeicher

Ausgangslage

In Norddeutschland sind Druckluftspeicher denkbar, die die Salzstöcke in der Norddeutschen Tiefebene als Energiespeicher nutzen: Mit Wasser lassen sich hier große Hohlräume ausspülen. Bei Stromüberangebot würde dann Luft komprimiert und unter hohem

[128] Vgl. Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein: Schleswig-Holstein Grünbuch Energie 2020. S. 48.
[129] Vgl. Crotogino, Hamelmann: Wasserstoff-Speicherung in Salzkavernen zur Glättung des Windstromangebots. S.5
[130] Vgl. HWWI Policy Report Nr. 9: Wasserstoff im Verkehr – Anwendung, Perspektiven und Handlungsempfehlungen. Hamburg 2008. S. 14.
[131] Vgl. Max-Planck-Institut für Plasmaphysik: Energieperspektiven Ausgabe 02/2008 Wasserstoff-Speicher.

Druck in den Salzkavernen eingeschlossen. Steigt die Stromnachfrage, gewinnt man durch Entspannung der Druckluft in einer Turbine elektrische Energie zurück.
Nach Experteneinschätzung können Druckluftspeicher allerdings in naher Zukunft kaum größere Kapazitäten erschließen als die vorhandenen Pumpspeicher-Kraftwerke, rund sieben Gigawatt für die Dauer von sieben Stunden. Druckluftspeicher böten damit zwar eine Alternative für den Vorhalt wertvoller Regelenergie; angesichts der gegenwärtigen Ausbaupläne für Offshore-Windparks auf bis zu 25 Gigawatt werden sie das Speicherproblem nicht lösen können.
Für Druckluftspeicherkraftwerke (CAES) sind vor allem Salzkavernen mit Volumen über 500.000 m³ geeignet, die in geringer Tiefe (weniger als 800 m) liegen. Salzkavernen eignen sich besser zur schnellen Be- und Entladung als Aquifere. Geeignete Kavernen sind vor allem in Schleswig- Holstein und Niedersachen verfügbar und vereinzelt auch in südwestlichen Landesteilen von Mecklenburg-Vorpommern.[132]

Potenziale

Da diese Art der Energiespeicherung bisher noch nicht intensiv genutzt wurde und die geologischen Bedingungen in der Untersuchungsregion gegeben sind, bietet sich die Region als Entwicklungsstandort für diese Technologie an.

Handlungsbedarfe / Hemmnisse

Größere Sole-Mengen, die beim Aushöhlen der Kavernen anfallen, könnten zu Umweltbelastungen führen. Hinzu kommen konkurrierende Nutzungsinteressen, etwa zur Erdöl- und Erdgasspeicherung.

6.4.3 Batteriespeicherung

Ausgangslage

Man unterscheidet hauptsächlich zwischen Blei-Säure-Akkumulatoren und Lithium-Ionen-Akkumulatoren. Im Bereich der Erneuerbaren Energien unterstützen Blei-Säure-Akkumulatoren Photovoltaikanlagen, die als Inselsysteme betrieben werden. Der Vorteil der Blei-Säure-Batterien liegt vor allem in den geringen Kosten und der Breite möglicher Anwendungen. In einem Pilotprojekt in Bocholt in Nordrhein-Westfalen wurden zwei 1,5 MW-Windkraftanlagen erfolgreich mit einer 1,6 MW-Blei-Säure-Batterie kombiniert, aus welcher zu Spitzenlastzeiten günstig Strom bereitgestellt werden kann. Die Speicherkapazität der Anlage, ohne die der Windpark in der relativ netzschwachen Region so nicht hätte gebaut werden können, beträgt 1,2 MWh.[133]

Lithium-Ionen-Batterien sollen zunehmend auch im Bereich der Erneuerbaren Energien genutzt werden. Lithium-Batterien lassen bei sehr hohen Energiedichten die größten Fortschritte hinsichtlich der Verlängerung der Lebensdauer der Batteriesystemen sowie der Kostenreduktion erwarten. Als Ziel wird bis 2012 eine Lebensdauer von 20, langfristig sogar von 40 Jahren angestrebt.[134] In Itzehoe werden aktuell Li-Batterien für die Kopplung mit PV-Anlagen zur Serienreife gebracht.

Potenziale

Eine Vor-Ort-Speicherung von Windkraftspitzen mittels Batteriespeicherung bietet für die Region durchaus Potenziale. Insbesondere das Fraunhofer-Institut für Siliziumtechnologie

[132] Vgl. dena: Abschlussbericht PSW-Integration EE.
[133] Vgl. Renews Spezial Ausgabe 29/April 2010: Strom speichern. Hrsg. von der Agentur für erneuerbare Energien. S. 16.
[134] Vgl. Renews Spezial Ausgabe 29/April 2010: Strom speichern. Hrsg. von der Agentur für erneuerbare Energien. S. 16.

(ISIT) kann hier bedeutsame Forschungskompetenzen einbringen. Allerdings muss beachtet werden, dass mit dieser Technologie nur dezentral kleinere Speicherkapazitäten aufgebaut werden könnten. Dennoch kann diese Technologie mittelfristig – insbesondere in Verbindung mit der Entwicklung von smart grids (vgl. Ziffer 3.5) - erheblich zum regionalen Ausgleich des schwankenden Angebotes der Energie aus EE beitragen und so die Stromeinspeisung für überregionale Stromversorgung aus EE stabilisieren. Zusätzliche Chancen verspricht eine Kombination dieser Forschung mit der Entwicklung der E-Mobilität.

Handlungsbedarfe / Hemmnisse

Um an den Entwicklungen bezüglich der Batteriespeicherung für Windkraft- aber auch Photovoltaikanlagen teilhaben zu können, müsste sich die Region dementsprechend positionieren. Dies muss durch Ausweisung von Testflächen und der Schaffung guter Ausgangspositionen für Forschungseinrichtungen geschehen. Als Hemmfaktor könnte sich allerdings erweisen, dass der Flächenverbrauch durch Windparks in der Region bereits recht hoch ist und die Potenziale für die Ausweisung neuer Testfelder daher begrenzt erscheint.

Handlungsempfehlungen

Aufgrund der Standortvorteile in der Erzeugung von Windenergie und den bisherigen Erfahrungen aus der Windkraftnutzung sowie der im ISIT konzentrierten Forschungskapazitäten bietet sich die Region als Test- und Entwicklungsstandort für die Batteriespeicherung und E-Mobilität an. Die vorhandene Netzstruktur stellt mit einer Vielzahl von Einspeisepunkten eine realistische Testumgebung für solche Technologien dar.

6.5 Fern- und Nahwärmenutzung

Ausgangslage und Potenziale

Da es sich bei der Untersuchungsregion vorwiegend um ländliche Räume handelt, kommen große Fernwärmenetze aufgrund der Übertragungsverluste nicht in Betracht. Allerdings bietet die gute Ausgangslage der Region bezüglich der Nutzung von Biomasse die Möglichkeit kleine, dezentrale Nahwärmenetze aufzubauen insofern diese ökonomisch und ökologisch vertretbar sind.

Im Kreis Dithmarschen ist bereits ein Nahwärmenetz in Glüsing installiert. Ein Nahwärmenetz in Linden ist teilinstalliert und wird weiter ausgebaut. Neue Biogasanlagen werden in Dithmarschen in der Regel von vorneherein mit Wärmenutzung konzipiert. In Hennstedt wird bereits ein Gemüseanbaubetrieb mit der Abwärme dafür gebauter Biogas- und Holzhackschnitzelanlagen versorgt. Die Versorgung des Gewerbegebietes Heide/Hemmingstedt erfolgt wie auch diejenige des Gemüseanbaubetriebes Heide/Hemmingstedt über die Abwärme der Raffinerie Heide.

In Brunsbüttel liefert ein Holzhackschnitzelkraftwerk Prozesswärme und -dampf für das Total Bitumen Werk.[135] Zudem wird per Fernwärme von der Sasol aus das LUV beheizt und weitere Leitungen für eine Versorgung von Elbeforum/VHS sind geplant.
Durch das Wedeler Heizkraftwerk (Kreis Pinneberg) mit 390 MW Wärmeleistung werden mittels Fernwärmeleitung 180.000 Haushalte mit Fernwärme versorgt. Allerdings ist die Zukunft des Kraftwerks nach der Errichtung des Kraftwerks Moorburg im Jahr 2012 weiterhin unklar.[136]

[135] Vgl. Kreis Dithmarschen: Fachdienst Bau und Regionalentwicklung: Energiestandort Kreis Dithmarschen vom 8.9.2008. S. 17f.
[136] Vgl. Wedel-Schulauer Tageblatt vom 21.04.2010: Kraftwerk Wedel doch länger am Netz? [URL: http:/www.wedel-schulauer-tageblatt.de/nachrichten/home/top-thema/article/111/kraftwerk-wedel-doch-laenger-am-netz.html]

Zudem versorgen zahlreiche Stadtwerke begrenzte Gebiete mit Nahwärme. Ein Beispiel dafür sind die Stadtwerke Itzehoe, die mit drei Blockheizkraftwerken und einer Windkraftanlage neben dem Schwimmzentrum und dem Krankenhaus weitere nahegelegene öffentliche Gebäude, ein Hotelrestaurant, vier Schulen sowie mehrere hundert Wohnungen versorgen. Dabei wird der erzeugte Strom in das Versorgungsnetz eingespeist und die Wärme mittels Heizwasserleitungen an die Endverbraucher geliefert.[137]

Handlungsempfehlungen

Die Region sollte alle Maßnahmen zur Nutzung von Abwärme unterstützen und die Kommunen ermuntern, diesen Weg zu höherer Energieeffizienz aktiv zu beschreiben.

6.6 Biomasse und Biogas

Ausgangslage

Im Untersuchungsgebiet ist vor allem der Kreis Nordfriesland in Bezug auf die Energieerzeugung aus Biogas sehr stark. 2011 gab es dort 171 Biogasanlagen mit einer Leistung von insgesamt 65 MW. In den Kreisen Steinburg (30 Anlagen mit insgesamt 10 MW Leistung in Betrieb bzw. genehmigt und im Bau[138]) und Pinneberg (Jan. 2011: 5 Anlagen mit insgesamt ca. 2 MW installierter Leistung[139]) hat die Erzeugung von Energie aus Biogas hingegen eine geringere Bedeutung.[140] Im Kreis Dithmarschen hat sich die Anzahl der Biomasseanlagen von 2006 mit 16 Anlagen bis 2011 mit 45 Anlagen fast verdreifacht. Die elektrische Leistung erhöhte sich in diesen fünf Jahren von 10 auf 30 MW. Zudem sind in Hennstedt ein Holzschnitzelheizkraftwerk mit 7,7 MW thermischer Energie und 1,4 MW elektrischer Energie sowie in Brunsbüttel ebenfalls ein Holzhackschnitzelkraftwerk mit 7,5 MW elektrischer Energie und 15 MW Prozessdampferzeugung für die Total Bitumen Brunsbüttel GmbH in Betrieb. In Brunsbüttel besteht zusätzlich eine Anlage zur Erzeugung von Biodiesel aus Pflanzenölen (Kapazität 250.000 t / Jahr).[141]

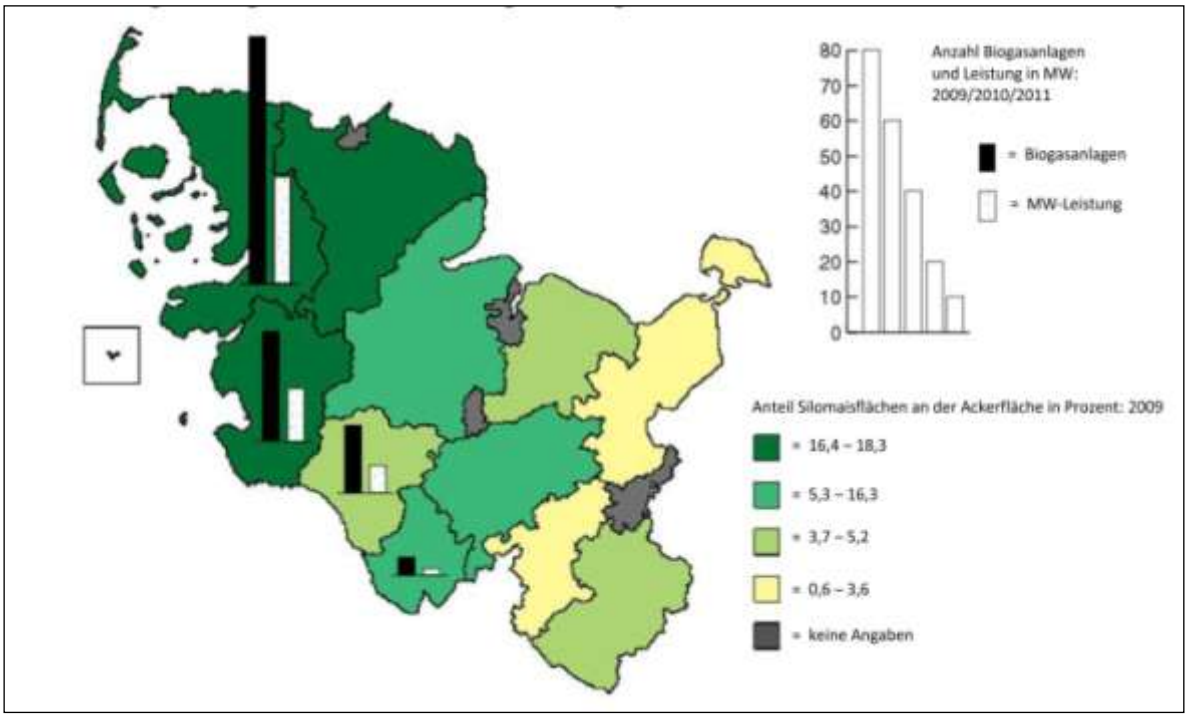
Bezüglich der Fachkompetenz im Bereich Bioenergie ist die Gemeinde St. Michaelisdonn (als Bioenergieregion Burg-St. Michaelisdonn) hervorzuheben. Dort wird seit 1996 die älteste Biogasanlage Schleswig-Holsteins betrieben, mit welcher Pionierarbeit geleistet wurde.

Insbesondere im Bereich Maschinentechnik und den dazugehörigen Materialfragen sowie im Bereich der einsetzbaren Biomassen und Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung wurde dort ein hohes Maß an Fachwissen generiert.[142]
Die Kehrseite der Medaille ist allerdings zwischenzeitlich auch zu spüren. „Vermaisung der Landschaft“ (ökologische Monokultur) ist ein Stichwort. So ist beispielsweise die Anbaufläche für Mais, der in Schleswig-Holstein den Hauptanteil der Biomasse stellt, von etwa 50.000 ha im Jahr 1990 auf über 194.000 ha im Jahr 2011 angestiegen. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild zeigen sich u.a. im veränderten Anteil des Dauergrünlandes an der Gesamtlandwirtschaftsfläche, z.B. in Eiderstedt von knapp 69 % = ca. 16.280 ha im Jahr 2000 auf 62,77 % = ca. 14.860 ha im Jahr 2007. Insbesondere in touristisch geprägten Gebieten wie Eiderstedt kann eine solche Nutzungsumwandlung Attraktivitätsverluste für

[137] Vgl. http:/www.stadtwerke-itzehoe.de/index.php?id=37 [Zugriff: 25.11.2010]
[138] Vgl. Auskunft Kreis Steinburg, Bauamt - Regionalentwicklung
[139] Vgl. Auskunft Kreis Pinneberg, Referat für Regionalmanagement und Europa
[140] Vgl. Beckmann, Sönke: Flächenbelegung durch Energiepflanzenanbau in Schleswig-Holstein. S. 17.
[141] Vgl. Kreis Dithmarschen: Fachdienst Bau und Regionalentwicklung: Biogasanlagen in Dithmarschen vom 25.11.2009 und Auskunft Kreis Dithmarschen: Fachdienst Bau und Regionalentwicklung.
[142] Vgl. Regionalentwicklungskonzept der BioEnergieRegion Burg – St. Michaelisdonn. S. 2 ff.

das Landschaftsbild und damit für die Naherholung und den Tourismus bedeuten. Zudem führt der großflächige Anbau von Energiepflanzen zur Reduzierung der Biodiversität und entfaltet eine Barrierewirkung für wandernde Arten. [143]
Weitere Anzeichen der Nutzungskonkurrenz zwischen Landwirtschaft und Energiewirtschaft sind steigende Pachtpreise und ein zunehmendes Verkehrsaufkommen in der Fläche (Rohstofflieferung für die Biomasseanlage).

Abb. 158: Anteil der Silomaisflächen für die Biogaserzeugung an der Ackerfläche sowie Anzahl der Biogasanlagen und MW-Leistung für ausgewählte Kreise



Quelle: ife Kiel, Kreis Dithmarschen, Kreisverwaltung Pinneberg, Kreis Steinburg, AktivRegion Nordfriesland Nord

Potenziale

Besonders im ländlichen Raum bietet die Nutzung von Biomasse enorme Potenziale, sowohl zur Wärme- als auch zur Stromerzeugung. Ihre besonderen Vorzüge sind ihre kontinuierliche Verfügbarkeit, die sie für die Strombereitstellung grundlastfähig machen, sowie ihre flexible Einsetzbarkeit (Wärme, Strom, Kraftstoffe).[144] Zudem kann erzeugtes Biogas, anstatt zur Stromerzeugung vor Ort in einem BHKW verbrannt zu werden, durch die Einrichtung eines Anschlusspunktes an das Gasnetz in dieses eingespeist werden. Der Bundesgesetzgeber hat hierzu bezüglich des Biogasanteils an der Gasversorgung genaue Richtlinien festgelegt.[145] Mittelfristig könnte auch die Nutzung biogener Reststoffe Potenziale bieten. Im Kreis Dithmarschen ist hierzu eine Potenzialstudie in Planung.

Handlungsbedarfe / Hemmfaktoren

In Bezug auf die Nutzung von Biomasse ist darauf zu achten, dass die Nutzungskonkurrenzen zwischen Nahrungsmittelproduktion einerseits und dem Anbau von Energiepflanzen (v.a. Raps und Mais) nicht weiter zunehmen. Zudem müssen Nutzungskonkurrenzen mit dem Naturschutz und dem allgemeinen Landschaftbild vermieden werden. Eine regional abgestimmte Gesamtstrategie könnte hier die Basis für einen Ausgleich der unterschiedli-

[143] Vgl. Beckmann, Sönke: Flächenbelegung durch Energiepflanzenanbau in Schleswig-Holstein. S. 14ff.
[144] Vgl. Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein: Energiepolitik für Schleswig-Holstein. Energiekonzept der Landesregierung vom März 2010. S. 12.
[145] Vgl. http://sh-netz.com/netz/gasnetz/bioerdgaseinspeisung/ [Zugriff: 30.11.2010]

chen Interessen (Landwirtschaft – Energiewirtschaft – Naturschutz – Verkehrsbelastung / Lebensqualität für die lokale Bevölkerung) sein.

6.7 Solarenergie

Ausgangslage

Zur Nutzung der Solarenergie werden zunehmend Photovoltaik (PV) -Freiflächen-Anlagen errichtet. Im Kreis Dithmarschen ist z.B. die Zahl der PV-Anlagen 2006-2011 von 572 auf 3.747 Anlagen exponentiell gestiegen[146].
Nach Angaben der Deutschen Gesellschaft für Sonnenenergie e.V., welche jedoch nur die gemeldeten EEG-Analgen erfasst, erzeugen in Dithmarschen rund 3.700 Photovoltaikanlagen eine Höchstleistung von 180 MW Strom sowie 45 Biomasseanlagen 18 MW Strom.[147] In Nordfriesland sind demnach rund 4.480 Solarstromanlagen mit 204 MW Leistung sowie 171 Biomasseanlagen mit 65 MW Stromleistung vorhanden.[148] Für den Kreis Steinburg weist diese Quelle 1075 Solarstromanlagen mit einer Gesamtleistung von 30 MW aus.[149] In Pinneberg werden lediglich 16 MW Strom aus Sonnenenergie erzeugt.[150] Allerdings muss bei diesen Zahlen berücksichtigt werden, dass nicht genehmigungspflichtige Anlagen möglicherweise nicht erfasst sind und somit die tatsächliche regionale Stromerzeugung aus diesen Energien abweichen kann.

Abb. 159: Anzahl der Photovoltaikanlagen nach Kreisen

Kreise Solarenergie	Nordfriesland	Dithmarschen	Steinburg	Pinneberg
Anzahl der Photovoltaikanlagen	4481	3747	1075	1043
Installierte Leistung (insges.) (Stand 2010)	203 MW	181 MW	30 MW	16 MW

Quelle: Institut Raum & Energie Daten: Deutsche Gesellschaft für Sonnenenergie e.V.

Potentiale

Das Entwicklungspotenzial von (Freiflächen-) Großanlagen ist derzeit sowohl hinsichtlich möglicher Standorte als auch vor allem im Hinblick auf die Förderlandschaft weitgehend ausgeschöpft.

Handlungsbedarfe

Derzeit kein Handlungsbedarf.

[146] Vgl. Auskunft Kreis Dithmarschen, Fachdienst Bau und Regionalentwicklung
[147] Vgl. http://www.energymap.info/energieregionen/119/258.html [Stand: 02.11.2010]
[148] Vgl. http://www.energymap.info/energieregionen/119/477.html [Stand: 02.11.2010]
[149] Vgl. http://www.energymap.info/energieregionen/119/257.html [Stand: 02.11.2010]
[150] Vgl. http://www.energymap.info/energieregionen/119/485.html [Stand: 02.11.2010]

6.8 Konventionelle Energieträger

Ausgangslage

Der Umbau des Energiemixes in Deutschland wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Konventionelle Energieträger werden daher insbesondere mit Blick auf die Absicherung der Grundlasten kurz- und mittelfristig eine wichtige Rolle spielen. Bisher kam der Nutzung der Kernenergie unter den nicht regenerativen Energieträgern große Bedeutung zu. Im Untersuchungsraum liegen die Kernkraftwerke Brunsbüttel (Betreiber: Vattenfall Europe) und Brokdorf (Betreiber: E.ON). Brunsbüttel ist inzwischen stillgelegt. Für Brokdorf ist eine Restlaufzeit bis 2021 vereinbart.

Das Energiekonzept des Landes Schleswig-Holstein setzt bei der verstärkten Nutzung Erneuerbarer Energien und Aufgabe der Nutzung der Kernenergie auf einen ausgewogenen Energiemix, da nach ihrer Auffassung die erneuerbaren Energien die konventionellen Energieträger bis 2020 noch nicht voll ersetzten können. Die folgende Tabelle zeigt, dass die Abnahme der Stromerzeugung durch Kernenergie verbunden ist mit einer Zunahme der Stromgewinnung aus Windkraft und Kohle / fossile Energieträger.

Abb. 160: Stromerzeugung in Schleswig-Holstein (in 2005 und 2020)

		2005	**2020**
Stromerzeugung in Schleswig-Holstein (TWh)		ca. 35,0	ca. 44,0
darunter aus	Kohle / fossile Energieträger	4,5	**19,2**
	Kernenergie	**26,0**	0
	Wind	4,0	**20,5**
	Sonstige Primärenergieträger (Biomasse etc.)	ca. 0,5	ca. 4,3

Quelle: Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2007): Schleswig-Holstein Energie 2020 Grünbuch. S. 3.

In der REK-Region ist derzeit nur ein Kohlekraftwerk angesiedelt. Am Standort Wedel, Kreis Pinneberg, wird von Vattenfall Europe aus Steinkohle Energie gewonnen. Die Nennleistung des Heizkraftwerkes Wedel liegt bei 260 MW Strom und 400 MW Fernwärme. Der Betrieb soll mit der Realisierung eines neuen Kohlekraftwerkes in Hamburg-Moorburg eingestellt werden.[151]
Ein weiteres Steinkohlekraftwerk ist mit einer Kapazität von 2 x 900 MW in Brunsbüttel geplant. Für dieses von der Südwestdeutschen Stromhandels GmbH (SWS) geplante Kohlekraftwerk liegt bereits ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor und das Genehmigungsverfahren für die erste Teilgenehmigung befindet sich in der Endphase. Planungen der GETEC Energie AG für ein weiteres Kohlekraftwerk am Standort Brunsbüttel wurden dagegen eingestellt.[152] Möglicherweise wird die Planung allerdings mit einem anderen Brennstoff wieder aufgenommen.
Brunsbüttel ist sowohl in der REK-Region als auch in Schleswig-Holstein ein idealer Standort für konventionelle Energiegewinnung.

[151] Vgl. Norddeutscher Rundfunk, http://www.ndr.de/regional/dossiers/kohlekraft/hintergrund/kohlekraft2.html, Stand: 16.04.2010 und Vattenfall Europe AG (Hrsg.) (2010): Investition in Hamburgs Zukunft. Informationen zum Neubau des Steinkohlekraftwerks Moorburg.
[152] Vgl. egeb Telefoninterview 22.02.2011 und Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/klima_und_energie/20071207_ energie_uebersicht_kohlekraftwerke.pdf

Zu den Standortvorteilen zählen:

- Flächenverfügbarkeit mit unmittelbarer Nähe zum Elbehafen Brunsbüttel (Anlieferung Rohstoffe über Elbe und Nord-Ostsee-Kanal)
- Voraussetzung für Kohlekraftwerksbau mit dem aktuell höchsten elektrischen Wirkungsgrad (Durchflusskühlung über Elbe möglich)
- geringe Entfernung zum Netzanschluss (Höchstspannungsnetz)
- Möglichkeit der Versorgung mit Betriebsstoffen und der Vermarktung von Reststoffen sowie potentielle Kunden (energieintensive Industrien) in unmittelbarer Nähe (Industriegebiet Brunsbüttel: ChemCoast Park)[153]

Weitere Hinweise für die Attraktivität Brunsbüttels als Standort zur Energiegewinnung geben die Ansiedlung einer Biodieselanlage und einer Sonderabfallverbrennungsanlage.[154]
Damit ist die REK-Region mit dem Standort Brunsbüttel sehr gut aufgestellt.
Darüber hinaus wird in der REK-Region Rohöl und Erdgas von der Lagerstätte Mittelplate (Nordsee) gefördert und in der über eine Pipeline angebundenen Landstation Dieksand, Kronprinzenkoog, ca. 15 km nordwestlich von Brunsbüttel, aufbereitet.[155]

Potenziale

Die REK-Region ist anerkannter Energiegewinnungsstandort sowohl im Bereich Erneuerbare Energien als auch bei den konventionellen Energieträgern. Die Region kann daher aktiv das Profil einer Energiekompetenzregion entwickeln. Der Kreis Dithmarschen als Energiekompetenzregion hat in seinem „Leitbild für die Energieregion Dithmarschen“ dieses Miteinander erneuerbarer und konventioneller Energie offensiv thematisiert.

Handlungsbedarfe und Handlungsempfehlungen

Die aktuelle Diskussion zum Verhältnis zwischen konventionellen und erneuerbaren Energien ist sehr differenziert. Einvernehmen sollte dahin bestehen, dass

- erneuerbare Energien eine starke Entwicklung erfahren und die Region hier überdurchschnittliche Chancen hat und
- konventionelle Energien mittelfristig als Brückentechnologie unverzichtbar sind und die Region auch in diesem Bereich sehr gut aufgestellt ist.

Hier gilt es, mit einem umfassenden Gesamtkonzept verschiedene Interessenslagen auszugleichen und Akzeptanz für ein Gesamtpaket „Energie“ zu schaften.

[153] Vgl. egeb Telefoninterview 22.02.2011 und http://www.suedweststrom.de/kraftwerksprojekte/projekt-steinkohlekraftwerk-brunsbuettel.html, [Hrsg. Südwestdeutsche Stromhandels GmbH, letzter Zugriff: 22.02.2011]
[154] Vgl. egeb : Wirtschaftsförderung Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH (Hrsg.) (2010): ChemCoast Park Brunsbüttel Entwicklungskonzept
[155] Vgl. http://www.rwe.com/web/cms/de/202604/mittelplate/home, Hrsg.: RWE Dea AG, letzter Zugriff: 01.03.11.

7. Kooperationsanalyse

7.1 Ausgangslage, Potenziale und Bedarfe

Regionale Kooperationen und (gemeinsame) Entwicklungsinitiativen können durch Potenzialbündelung und Synergieeffekte wesentlich zur Erhöhung der Standortattraktivität und Wettbewerbsposition von Teilräumen beitragen. Dabei sind sowohl großräumige Kooperationen (Beispiel: Großräumige Partnerschaft Norddeutschland / Metropolregion Hamburg) als auch teilräumliche Kooperationen (Beispiele: Stadt-Umland-Kooperationen und Aktiv-Regionen) von Bedeutung. Dabei ist es durchaus normal und meist förderlich, dass sich Kooperationsbeziehungen thematisch und räumlich überlagern.

➢ ***Großes, aber unerschlossenes Potenzial***

Die Entwicklungsachse ist bisher nicht als „Region“ oder Kooperationsraum in Erscheinung getreten, verfügt aber über ein sehr großes – kaum erschlossenes – Kooperationspotenzial. Dies betrifft sowohl die existenten teilräumlichen Strukturen, als auch die mit dem REK aufgenommene großräumige Zusammenarbeit.

Die Fachanalysen zeigen, dass bei zentralen Fragestellungen der Zukunftsgestaltung nicht nur eine hohe Interessenidentität besteht, sondern vor allem eine Ausnutzung der Zukunftschancen nur im regionalen Verbund möglich sein dürfte. Diese Einschätzung wurde auch durch die durchgeführten Unternehmergespräche nachhaltig gestützt.

Die Kooperationsanalyse weist aus, dass sich in der REK-Region eine Vielzahl groß- und kleinräumiger Kooperationen überlagern: PP Nord (Großräumige Projekt-Partnerschaft Norddeutschland), Metropolregion Hamburg, mehrere Stadt-Umland-Kooperationen und AktivRegionen, dazu mehrere Kooperationen der Wirtschaftsförderung. Obwohl diese Kooperationen bisher in keiner Weise auf die Raumkulisse und Thematik des REK orientiert sind, lassen sich durchaus Anknüpfungspunkte für eine wechselseitige Befruchtung identifizieren.

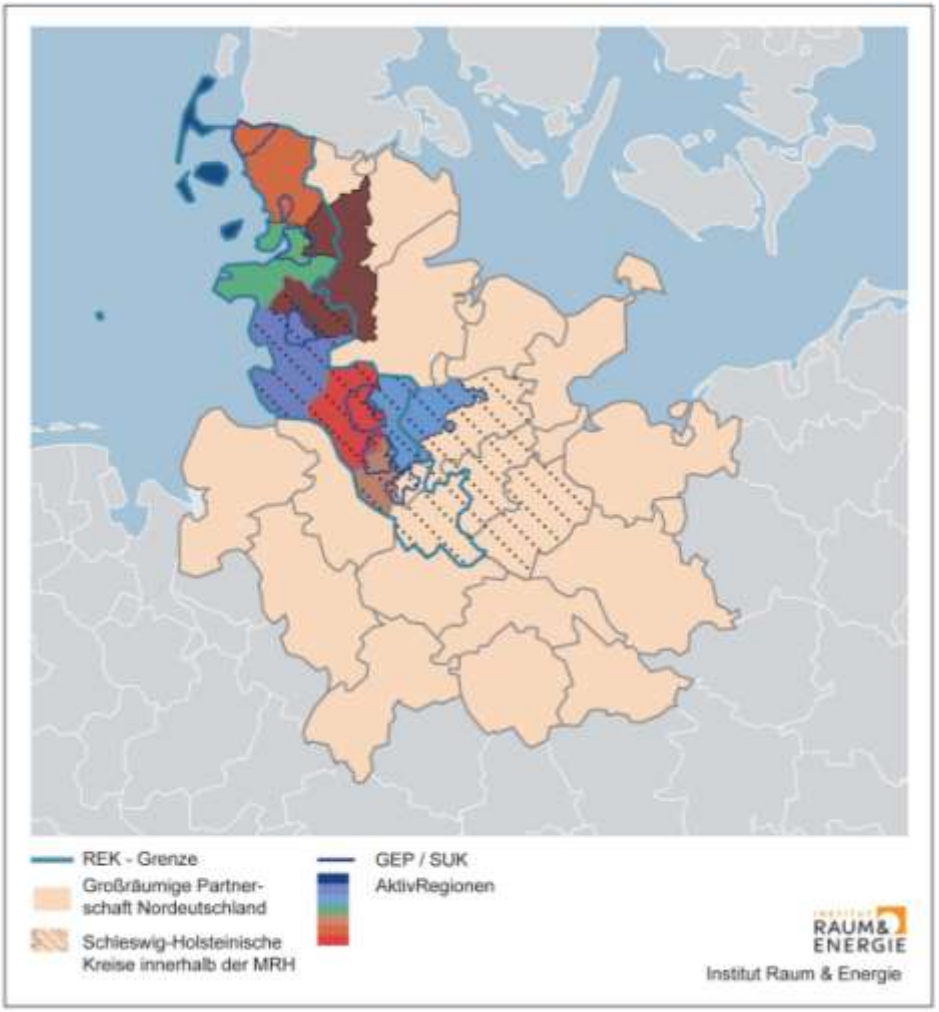
➢ ***Verkehrsprojekte als Kooperationsimpuls***

Die geplanten Verkehrsprojekte erleichtern den Zusammenhalt innerhalb der Region und die Zusammenarbeit mit anderen Regionen in Schleswig-Holstein und Norddeutschland, sie bringen neue „Fühlungsvorteile“ und können so auch als Impuls dienen, die regionalen Kooperationen weiter zu entwickeln. Vor allem aber ist das gemeinsam eingebrachte Gewicht der Region ein wichtiger Faktor für eine zeitnahe Realisierung dieser Projekte.

- ***Steuerung der Wirtschafts- und Gewerbeflächenentwicklung, Profilierung als Energiekompetenzregion, Strom-Leitungsnetze als regionale Herausforderungen***

Eine volle Ausnutzung der Chancen aus den neuen Verkehrstrassen setzt eine regionale Abstimmung voraus.
Eine Energiekompetenzregion erfordert die Bündelung aller Potenziale von Forschung und Entwicklung, Anlagenbau, Wartung und Versorgung, herkömmlicher und erneuerbarer Energieerzeugung in der ganzen Region.
Eine verträgliche und zeitnahe Lösung der Strom-Leitungsproblematik betrifft alle Teilräume und hat höchste Priorität für die Generierung wirtschaftlichen Wachstums. Dabei ist eine längerfristige, kooperative regionale Anstrengung unverzichtbar.

Abb.161: Übersicht über Kooperationen



- ***AktivRegionen für die Arbeit in der Fläche***

Die AktivRegionen sind fokussiert auf die Generierung förderfähiger Projekte für ihr Gebiet. Das Beispiel Dithmarschen, wo die AktivRegion das Energieleitbild für den Kreis beauftragt hat, zeigt aber, dass eine themenbezogene Zusammenarbeit förderlich sein kann.
Durch Einbindung dieser kleinräumigen Kooperationen (AktivRegionen) können die Handlungsansätze des REK in die Fläche verbreitert werden, was sonst bei der Größe der Gebietskulisse und Heterogenität der Partner nur begrenzt gelingen dürfte (alternativ könnten zwar die Kreise diese Rolle übernehmen, aber mit dem Risiko, dass der kreisübergreifende Ansatz wieder verloren geht).

➢ ***SUKs für die Wohn- und Gewerbeentwicklung***

Stadt-Umland-Kooperationen sind traditionell auf die (Siedlungs-) Entwicklung ihres Stadt-Umland-Bereiches orientiert. Die nähere Betrachtung (z.B. Heide, Itzehoe, Pinneberg) zeigt aber, dass die Gewerbeflächenausweisung eine große Rolle spielt, ohne dass diese Kooperationen die großräumigen Entwicklungen ausreichend berücksichtigen (können).
Die Einbindung der Stadt-Umland-Kooperationen bietet die Möglichkeit, diejenigen Partner zu mobilisieren, die für die Wohnbau- und vor allem Gewerbeentwicklung die größten Potenziale besitzen.

➢ ***Kooperation mit der Metropolregion Hamburg und der ProjektPartnerschaft Nord***

Die Metropolregion Hamburg ist zwar aktuell mit der Erweiterung um Lübeck, Ludwigslust und Neumünster voll „ausgelastet“, bleibt aber die auch für die Gebietskulisse der Entwicklungsachse wichtigste Kraft. Das PP Nord (MORO Nord) – bei dem die Entwicklungsachse A 1 mit der Fehmarn-Belt-Querung, dem Entwicklungskonzept und der Zusammenarbeit mit Dänemark ein Projektschwerpunkt war – hat die Entwicklungsachse A 23 / B 5 bisher nicht berücksichtigt, obwohl dies ein typischer Fall (neuer) überregionaler Zusammenarbeit für Wachstum und Innovation (= MORO Leitziel) ist.

Eine Zusammenarbeit mit der Metropolregion Hamburg und dem PP Nord könnte die Chance eröffnen, als wichtiger Player bei der Positionierung der Regionen in Deutschland und Europa operieren zu können. Ohne einen Bezug zu einer etablierten großräumigen Kooperation, in der die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein mitwirken, besteht das Risiko, bei dem künftig ohnehin erschwerten Zugang zu Fördermitteln ins Hintertreffen zu geraten und auch bei der Prioritätensetzung z.B. für Energietrassen und Verkehrsprojekte keine optimale Unterstützung zu erhalten.

Dafür ist jedoch zunächst die Verfestigung und Profilierung der regionalen Kooperation entlang der Entwicklungsachse als solcher Voraussetzung. Dies scheint jedenfalls solange nötig, wie nicht alle Teilräume in großräumigere Kooperationen (MRH) integriert sind. Dabei geht es nicht um die Schaffung aufwändiger Strukturen, sondern um eine klare Willensbekundung, die projektbezogene Umsetzung des REK längerfristig kooperativ zu steuern und dazu die REK-Gremien zu nutzen. Der vorgesehene Leitbildprozess und die definierten Handlungsfelder bieten hierfür gute Voraussetzungen.

7.2 Handlungsempfehlungen

➢ ***Einbindung bestehender Kooperationen***

Es ist zunächst zu empfehlen, bestehende Kooperationen innerhalb der REK-Raumkulisse ebenso wie die großräumigen Kooperationen Metropolregion Hamburg und PP Nord frühzeitig partnerschaftlich in den Arbeitsprozess einzubeziehen und z.B. zu Workshops und regionalen Veranstaltungen einzuladen. Da der Neuaufbau von Kooperationen sehr aufwendig ist und langfristige Zeithorizonte braucht, sollte die Weiterentwicklung und Vertiefung bestehender Kooperationen besonderes Gewicht erhalten

➢ ***Vorbereitung der Verstetigung der REK-Kooperation***

Es ist weiter zu empfehlen, bereits frühzeitig – also bereits im Rahmen des REK-Arbeitsprozesses – zu prüfen, in welcher Form eine Verfestigung und Verstetigung dieser Zusammenarbeit angestrebt werden soll. Alle Erfahrungen belegen, dass der Aufbau einer regionalen Kooperation mit Umsetzungskraft Zeit braucht.

Deshalb bestünde das hohe Risiko, dass die Umsetzung des REK sich wieder in teilräumliche Aktivitäten oder gar Konkurrenzen auflöst oder dass zumindest wertvolle Zeit verloren geht, wenn die künftige Kooperation nicht bereits im REK-Prozess angelegt wird.

Dabei erscheint die Größe der Gebietskulisse und die Heterogenität der Partner nicht für eine umfassend angelegte regionale Kooperation zu sprechen. Die Unterstützung für den Ausbau der Verkehrswege, die Abstimmung der Trassen für Strom-Leitungsnetze, die Profilierung als Energiekompetenzregion sowie der Einstieg in die Umsetzung ausgewählter Maßnahmenpakete (Pilotmaßnahmen Speichertechnologie u.a. und auch die Einwerbung von Fördermitteln sollte jedoch unbedingt durch eine weitere (schlanke) Zusammenarbeit befördert werden. Deshalb sollte das Leitbild bereits deutlich den Willen zu einer weiteren, projekt- und umsetzungsorientierten Kooperation und deren Strukturen thematisieren.

7.3 Bestehende Kooperationen im Bereich der Entwicklungsachse

Da der Neuaufbau von Kooperationen sehr aufwendig ist und langfristige Zeithorizonte braucht, sollte auch die Weiterentwicklung und Vertiefung bestehender Kooperationen besonderes Gewicht erhalten. Im Folgenden werden die in die Region bestehenden Kooperationen mit ihren Handlungsfeldern und Organisationsstrukturen dargestellt. Ziel der Betrachtung ist es, Ansatzpunkte für die Umsetzung des REK A 23 / B 5 durch eine Weiterentwicklung dieser Kooperationen zu finden.

7.3.1 Überregionale und regionale Kooperationen

Projektpartnerschaft Nord (PP Nord) / MORO Nord - Modellvorhaben der Raumordnung zur großräumigen Partnerschaft in Norddeutschland und der Metropolregion Hamburg

Abb.162: Abgrenzung Projektpartnerschaft Nord

Die Projektpartnerschaft Nord (PP Nord) ist im Januar 2011 zur Fortführung großräumiger Zusammenarbeit in Norddeutschland mit Beendigung des MORO-Nord Projektes „Großräumige Partnerschaft Norddeutschland/Metropolregion Hamburg“ beschlossen worden. Die PP Nord ist – wie MORO Nord – eine Partnerschaft der Länder Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, der Metropolregion Hamburg (MRH) zusammen mit der regionalen und kommunalen Ebene sowie der Wirtschaft.
Wie schon innerhalb MORO Nords werden auch in der PP Nord Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen der MRH und ihrem weiteren Verflechtungsbereich aufgezeigt und erprobt. Gemeinsam sollen Metropolregion, städtische und ländliche Teilräume zu einem nachhaltigen Wachstum und einer zukunftsfähigen Entwicklung in Norddeutschland beitragen. In zahlreichen Projekten vernetzen sich Akteure aus den verschiedenen Teilräumen mit dem Ziel der Schaffung von Mehrwert durch großräumige Kooperation und der Stärkung des Gedankens der überregionalen Partnerschaft.

Das von 2008 bis 2010 angelegte Modellvorhaben wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unter der Begleitung des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) ausgelobt. Aus bundesweit 60 Bewerbern setzten sich insgesamt 7 Antragsteller durch, darunter MORO Nord. Finanziert wurde das Projekt MORO Nord durch das BMVBS und die Länder Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, die Hansestadt Hamburg, die Metropolregion Hamburg sowie die IHK Lübeck. Die Federführung des Projektes hatte das Innenministerium Schleswig-Holstein (Abteilung Landesplanung) inne, das Projektmanagement lag bei der HafenCity Universität Hamburg. Zur Umsetzung der Ziele hatte MORO Nord 14 Teilprojekte aus den Schwerpunktbereichen Clusterinitiativen, Wissenschaftskooperation, Arbeitsmarkt, Verkehr und Stadt-Land-Kooperation benannt.

Mit dem Auslaufen des MORO Nord Projektes in 2010 wurde im Januar 2011 die Projektpartnerschaft Nord (PP Nord) beschlossen. Die Zusammenarbeit in der PP Nord orientiert sich an den Zielen, die bereits in MORO Nord vereinbart worden waren und die sich bewährt haben. Darüber hinaus werden wichtige Teilprojekte aus MORO Nord umsetzungsorientiert fortgeführt, wie u.a. aktuell mit den beiden Projektanträgen für das neue MORO des Bundes „Stadt-Land-Partnerschaften: großräumig - innovativ - vielfältig“ „Land-Stadt-Allianzen in der Projektpartnerschaft Nord“ sowie „Stadt-Land-Partnerschaft International – Meta-Region Norddeutschland bis Öresund“ eingeleitet. Im Weiteren sollen auch neue Projektansätze innerhalb der PP Nord entwickelt werden.

Insgesamt wird somit mit der PP Nord der unter MORO Nord erfolgreich eingeleitete Prozess der großräumigen Zusammenarbeit in Norddeutschland fortgesetzt.
PP Nord wird durch eine Koordinierungsrunde gelenkt. Mitglieder sind Vertreter des UVNord, des DGB Nord; der Wirtschaftsförderungsgesellschaften und Kammern im Gebiet der PP Nord, der MRH, Dänemarks; daneben viele Landräte und Kommunalvertreter und nicht zuletzt die Ressortvertreter der vier Landesregierungen. Die Koordinierungsstelle übernimmt das Monitoring und Controlling der Kooperationsprojekte und organisiert die regelmäßige Zusammenkunft der Partner. Diese Aufgabe wird seit 01.04.2011 für zunächst zwei Jahre von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) der Freien und Hansestadt Hamburg wahrgenommen.

Bedeutung für das REK

Anders als die Metropolregion Hamburg integriert das ehemalige MORO Nord und das jetzige PP Nord alle REK-Kreise. Seine Zielsetzung ist auch weitgehend kompatibel mit der REK-Zielsetzung, nämlich die überregionale Nutzung von Synergiemöglichkeiten unterschiedlich strukturierter, bisher nicht kooperierender Teilräume. Entsprechend hat das MORO Nord auch die Kooperation entlang der Entwicklungsachse „Ost“ (Fehmarnbelt) stark befördert. Die REK-Region sollte deshalb darauf drängen, dass auch die Umsetzung ihres Entwicklungskonzeptes eine angemessene Unterstützung erfährt.

Metropolregion Hamburg

Abb. 163: Übersicht über Kreise der Metropolregion Hamburg

Quelle: Metropolregion Hamburg

Die Metropolregion Hamburg ist eine Regionalkooperation als Motor der sozialen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung und eine der großen deutschen Metropolregionen mit europäischer Bedeutung. Es kooperieren 14 Landkreise und Kreise aus Schleswig-Holstein und Niedersachsen und die Hansestadt Hamburg miteinander. Zur Metropolregion Hamburg gehören die Stadt Hamburg, die schleswig-holsteinischen Kreise Dithmarschen, Steinburg, Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg sowie die niedersächsischen Landkreise Cuxhaven, Stade, Harburg, Lüneburg, Lüchow-Dannenberg, Rotenburg (Wümme), Soltau-Fallingbostel und Uelzen. (Aktuell ist eine Erweiterung um die Städte Lübeck und Neumünster und den Landkreis Ludwigslust, Westmecklenburg, in Vorbereitung.)

Entwicklung

Die Anfänge der Zusammenarbeit reichen bis in die 1950er Jahre zurück. 1955/1957 wurden gemeinsame bilaterale Landesplanungen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein sowie Hamburg und Niedersachsen ins Leben gerufen. 1960/1962 folgte die Gründung der Förderfonds Hamburg/Schleswig-Holstein und Hamburg/Niedersachsen. Die Metropolregion Hamburg umfasst zu diesem Zeitpunkt die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die unmittelbar angrenzenden schleswig-holsteinischen Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg sowie die niedersächsischen Landkreise Stade, Harburg und Lüneburg.

Ein Erweiterung und umfassende strategische Aufstellung der Kooperation innerhalb der Metropolregion Hamburg fand mit der Erarbeitung eines Ländergrenzen übergreifenden

Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) 1996 – 2000 statt. Zur Metropolregion Hamburg gehörten nunmehr auch die Kreise Steinburg, Cuxhaven, Soltau-Fallingbostel, Lüchow-Dannenberg, Uelzen und der Wirtschaftsraum Brunsbüttel.

Das REK dient der Metropolregion als Instrument zur Definition der Ziele und Rahmenbedingungen der Zusammenarbeit. Seine Umsetzung wird in den Gremien der Gemeinsamen Landesplanung (GLP) koordiniert. Das REK ist ein Grobkonzept, das zahlreiche raumrelevante Politikfelder und unterschiedliche politische Ebenen einbezieht (drei Ebenen und die kommunale Beteiligung). Es enthält Handlungsstrategien und konkrete Projekte für trilateral regelungsbedürftige Fragestellungen. Es bezieht ebenso regionale Akteure wie Kammern, Verbände, Gewerkschaften und Vertreter/innen der Landesparlamente ein. Das REK bietet die Basis für die gemeinsame Kooperation innerhalb der Metropolregion und – soweit erforderlich – die regionale Ausrichtung der Fachpolitik der beteiligten Länder. Mit einer abgestimmten Raum- und Verkehrsplanung, der Vernetzung der regionalen Infrastruktur und der Umsetzung neuer Konzepte vor dem Hintergrund des demographischen Wandels werden gemeinsam Meilensteine auf dem Weg in die Zukunft gesetzt.
2005/2006 wurde die „Internationalisierungsstrategie“ der Metropolregion Hamburg beschlossen und die Zusammenarbeit reorganisiert. Landkreise, Städte und Gemeinden wurden verantwortlich in die Kooperation eingebunden und der Kreis Dithmarschen vollständig in die Metropolregion aufgenommen.

Ziele, Handlungsfelder und Organisation
Viele öffentliche Aufgaben wie die Flächenvorsorge, der Öffentliche Personennahverkehr, wesentliche Teile der Ver- und Entsorgung, und zunehmend auch die berufliche Bildung und Weiterbildung sowie Wissenschaft und Forschung lassen sich sinnvollerweise regional abgestimmt besser durchführen. Die Funktion der regionalen Zusammenarbeit beschränkt sich aber nicht nur auf die Lösung von Problemen innerhalb der Region. Sie hat auch die Aufgabe, den drei Ländern die Interessenvertretung nach außen zu erleichtern.

Die Ziele der Metropolregion sind laut Programm: Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, Verbesserung der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung, Entwicklung von Siedlungs- und Raumstrukturen sowie Erarbeitung von Strategien gegen den Klimawandel und zum Klimafolgemanagement. Als Finanzierungsinstrument dienen die Förderfonds der Metropolregion Hamburg, mit deren Hilfe jährlich Maßnahmen mit fast 3 Millionen Euro gefördert werden.
Träger der Regionalkooperation sind die Länder und Kreise mit dem Regionsrat als oberstes Beschlussgremium, zudem sind Verbände, Tourismus- und Wirtschaftsförderer und Kammern eingebunden. Für die Koordination und Steuerung ist der Lenkungsausschuss zuständig, der Facharbeitsgruppen einsetzt, welche die vertiefende Arbeit an den Projekten erledigen. Die jährlich stattfindende Regionalkonferenz gibt Impulse für eine regionale Zusammenarbeit.[156]

Bedeutung für das REK
Mit Ausnahme von Nordfriesland gehören alle REK-Kreise (Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen) zur Metropolregion Hamburg. Da diese erhebliche Interessen an der großräumigen Entwicklung hat und darauf auch starken gestalterischen Einfluss nimmt (Beispiele: Siedlungsentwicklung, Gewerbeflächenentwicklung, Clusterpolitik, Verkehr, Tourismus, aber auch Leitungstrassen für Energie) ist eine enge Abstimmung unverzichtbar. Dies gilt auch deshalb, weil über die Metropolregion der für die ganze REK-Region erforderliche Schul-

[156] Vgl. www.metropolregion.hamburg.de, Hrsg.: Metropolregion Hamburg

terschluss mit der Freien und Hansestadt Hamburg sowie den südlich der Elbe insbesondere von der Verkehrsentwicklung mit betroffenen niedersächsischen Landkreisen und insoweit eine gemeinsame Positionierung und Profilierung in zentralen Entwicklungsfragen (und auch bei der Fördermittelakquisition) hergestellt werden kann.

Arbeitsgemeinschaft Hamburger-Randkreise

Abb.164: Abgrenzung der Arbeitsgemeinschaft Hamburger-Randkreise

Quelle: AG Hamburger-Randkreise

Die Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise ist eine Kooperation der schleswig-holsteinischen Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn, die seit 1960 besteht und auf einem Verwaltungsabkommen beruht. Assoziierte Mitglieder sind der Kreis Steinburg (seit 2003) und der Kreis Dithmarschen (seit 2005).
Ziel der Arbeitsgemeinschaft ist es, die Verwaltungs- und Gestaltungskraft der Kreise zu steigern und die Effizienz der Verwaltung zu verbessern. Dabei übernimmt die Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise

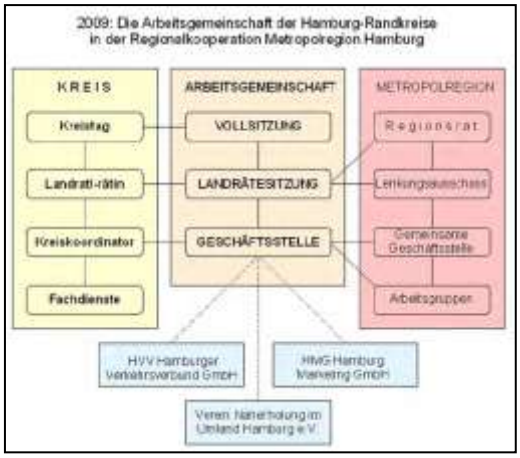
- die Koordinierung der lagebedingten gemeinsamen Belange und die Abstimmung überörtlicher Maßnahmen sowie die Vertretung dieser gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg,
- die Ausarbeitung von Vorschläge für Projekte, die im Rahmen der Metropolregion Hamburg (d.h. unter Nutzung des Förderfonds Nord) umgesetzt werden können,
- die Erschließung von Finanzquellen zur Entwicklung der vier Randkreise und
- die Erarbeitung eines gemeinsamen Regionalplans.

Ein Beispiel für die Ergebnisse der Zusammenarbeit ist die „Wachstumsinitiative Norderelbe“, die 2004 / 2005 von der Arbeitsgemeinschaft Hamburger-Randkreise angestoßen und über die Metropolregion Hamburg umgesetzt wurde.

Die Organisationsstruktur der Arbeitsgemeinschaft umfasst die Vollsitzung als Beschlussgremium (Mitglieder: Landräte und je drei Kreistagsmitglieder), die Landrätesitzung als Steuerungsorgan und Geschäftsstelle zur Koordinierung der Zusammenarbeit. Aufgrund des informellen Charakters der Kooperation kann die Vollsitzung keine rechtsverbindlichen Beschlüsse fassen, so dass es sich vielmehr um Empfehlungen handelt, die erst durch Beschlüsse der Kreisorgane in Kraft gesetzt werden. Die Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise positioniert sich damit zwischen den Mitgliedskreisen und der Metropolregion Hamburg (siehe Abbildung diese Seite).[157]

[157] Vgl. Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise (Hrsg.) (2010): 50 Jahre Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise. Bericht 1985 – 2010, Segeberg und www.kreis-stormarn.de/kreis/zahlen/metropol.html, Hrsg. Kreis Stormarn.

Abb.165: Die Arbeitsgemeinschaft der Hamburger-Randkreise in der Regionalkooperation mit der MRH.



Bedeutung für das REK

Die Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise ist ein gutes Beispiel für die Abstimmung lagebedingter gemeinsamer Interessen im Bereich Regionalplanung (hier die Randlage zu Hamburg, beim REK A 23 / B 5 die Lage entlang der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5).

Quelle: AG Hamburger-Randkreise

Wirtschaftsraum Unterelbe

Die 1998 gegründete Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftsraum Unterelbe hat es sich zum Ziel gesetzt, unabhängig von administrativen Grenzen die Zusammenarbeit der Akteure der Region zu verstärken, um den Wirtschaftsraum Unterelbe im Konzert der Standorte zu positionieren.

„Ziel für die Gemeinden zwischen Hamburg und der Elbmündung sollte sein, sich als wirtschaftlich eine Region zu positionieren, die international wettbewerbsfähig ist.“ (Quelle www. stade.ihk24.de/standortpolitik)

Die Arbeitsgemeinschaft organisiert mit dieser Zielsetzung regelmäßig große Standortkonferenzen.

In der AG arbeiten eine Vielzahl von Institutionen aus Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein mit, u.a.:

- Agenturen für Arbeit Hamburg, Elmshorn und Stade
- Arbeitgeberverbände/Unternehmensverbände Cuxhaven, Stade, Unterelbe-Westküste
- Behörde für Wirtschaft und Arbeit Hamburg
- Brunsbüttel Ports GmbH, Brunsbüttel
- DGB Region Elbe-Weser, Region Unterelbe
- Egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel
- Handwerkskammern Braunschweig-Lüneburg-Stade und Hamburg
- HK Hamburg
- IHKs Flensburg, Kiel, Stade
- Kreishandwerkerschaften Cuxhaven, Dithmarschen, Pinneberg, Stade, Steinburg
- Landkreise Cuxhaven, Dithmarschen, Pinneberg, Stade, Steinburg
- Metropolregion Hamburg
- Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
- Projektbüro Süderelbe „stade-project 2021“, Stade
- Samtgemeinde Hemmoor
- Städte Buxtehude, Cuxhaven, Elmshorn, Itzehoe, Stade
- WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH

Bedeutung für das REK:
Die Kooperation hat große Bedeutung, um für den Wirtschaftsraum Unterelbe eine abgestimmte Entwicklung zu sichern sowie entwicklungshemmende Konkurrenzen und Doppelinvestitionen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu vermeiden. Ein großer Vorteil liegt auch in der starken Beteiligung der Wirtschaft.

Region Syddanmark/Süddänemark-Schleswig

Abb.166: Region Syddanmark-Schleswig

Quelle: Region Syddanmark-Schleswig

Die Region Syddanmark-Schleswig ist ein deutsch-dänisches Bündnis mit Schleswig-Holstein und Süddänemark als Kooperationspartner. Vorgänger der dänischen Region Süddanmark war die Region Sønderjylland. Das ehemalige Bündnis Sønderjylland - Schleswig wurde am 16. September 1997 in Aabenraa gegründet. Seit der dänischen Gebietsreform im Jahr 2007 bildet Sønderjylland den Südteil der neuen Großregion Süddänemark. Zu den Zuständigkeiten dieser Großregion zählt die grenzüberschreitende deutsch-dänische Kooperation. Die Region Syddanmark-Schleswig liegt im äußersten Norden Deutschlands und im äußersten Süden Dänemarks. Sie besteht auf dänischer Seite aus den vier Großkommunen Apenrade, Sonderborg, Hadersleben und Tondern und auf deutscher Seite aus den Kreisen Schleswig-Flensburg, Nordfriesland und der Stadt Flensburg.

Rund 700.000 Menschen leben in der ca. 8.000 km² großen Region, rund 450.000 auf der deutschen Seite und rund 250.000 auf der dänischen. Die wichtigsten Industriezweige sind die metallverarbeitende Industrie mit der Firma Danfoss an der Spitze und einige hochtechnisierte Firmen, die für den Gesundheitssektor arbeiten. Ein Alu-Cluster ist hier ebenso zu finden, wie die Schaltzentrale der Schuhfirma Ecco. Speditionen haben ihr eigenes Logistik-Zentrum entwickelt. Darüber hinaus gibt es einige heimische Brauereien, die zum Teil weltweit agieren und die Silberschmiede Robbe & Berking, die ihre hochwertigen Produkte ebenfalls weltweit vermarktet.

Ziel der Kooperation ist es, die Nachteile der Randlage an der deutschen bzw. der dänischen Grenze über eine verstärkte Kooperation auszugleichen, bzw. in einen Standortvorteil zu verwandeln, um zu einer neuen Mitte zu gelangen.

Die grenzüberschreitende Kooperation verspricht nicht nur neue Impulse für ein aktives, positives Miteinander in Wirtschaft, Kultur, Umwelt und Politik, sondern soll darüber hinaus ein gemeinsames regionales Profil formen, das gute Chancen hat, im europäischen Wettbewerb erfolgreich zu agieren.[158]

INTERREG IV A-Programm Syddanmark-Schleswig-K.E.R.N.

Abb.167: Abgrenzung des Fördergebiets von INTERREG IV A-Programm Syddanmark-Schleswig-K.E.R.N.

Quelle: Region Syddanmark-Schleswig

Bei dem INTERREG IV A-Programm Syddanmark-Schleswig-K.E.R.N. handelt es sich um ein von der Europäischen Union aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) gefördertes grenzüberschreitendes Kooperationsprojekt für die Region Syddanmark, Schleswig und K.E.R.N., in der laufenden Periode von 2007 – 2013.

Die Programmpartner sind die Region Syddanmark auf dänischer Seite sowie auf deutscher Seite die drei Kreise Schleswig-Flensburg, Nordfriesland und Rendsburg-Eckernförde und die drei Städte Landeshauptstadt Kiel, Flensburg und Neumünster. Die Durchführung des INTERREG IV A-Programms übernimmt auf deutscher Seite für die Region Schleswig die EA Nord Entwicklungsagentur Nord GmbH (siehe 7.4.1 Wirtschaftsbezogene Kooperationen) sowie für die Region K.E.R.N. die Wirtschaftsförderungsgesellschaft für die Region Kiel, Rendsburg-Eckernförde und Plön mbH.

Die sechs deutschen Kreise und Städte haben in einer deutsch-dänischen Vereinbarung mit der Region Syddanmark die künftige Umsetzung des INTERREG IV A–Programms geregelt. Dazu zählen im Wesentlichen Regelungen zur Verwaltungsbehörde, zur Bescheinigungsbehörde (Zahlstelle), zum INTERREG-Sekretariat und zum INTERREG-Ausschuss.
Das INTERREG IV A-Programm Syddanmark-Schleswig-K.E.R.N. unterstützt den Lissabon-Prozess und die Ziele von Göteborg, die darauf abzielen, die EU bis 2010 zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum zu machen und dabei wirtschaftliche, soziale und umweltbezogene Nachhaltigkeit zu sichern.
Die Strategie sieht vor, auf den bestehenden, gut funktionierenden Netzwerken und Kooperationen aufzubauen und durch konkrete Aktivitäten dazu beizutragen, dass die Integration zwischen den grenznahen Gebieten weitergeführt und weiter entwickelt wird.
Das INTERREG IV A-Programm Syddanmark-Schleswig-K.E.R.N. nimmt verstärkt Innovation, Technologie, Wirtschaftskooperation, Nachhaltigkeit und menschliche Ressourcen in den Blick. Damit liegt es nahe, das Zusammenwirken zwischen dem INTERREG IV A-Programm und den nationalen, regionalen und lokalen Strategien für nachhaltiges Wachstum zu gewährleisten und soweit wie möglich Zusammenhang und Synergien zwischen unterschiedlichen Aktivitäten zu schaffen.

[158] Vgl. www.schleswig-holstein.de/STK/DE >> Schwerpunkte >> Zusammenarbeit mit Dänemark, Hrsg.: Landesregierung Schleswig-Holstein und www.region.de, Hrsg.: Region Sonderjylland-Schleswig.

Das INTERREG-Programm Syddanmark-Schleswig-K.E.R.N besitzt drei Prioritäten mit den jeweiligen Handlungsfeldern:

1. Priorität:
   Stärkung und Konsolidierung der regionalen wissensbasierten Wirtschaft
   Handlungsfelder:
   - Wachstum durch Existenzgründungen und Wirtschaftskooperationen
   - Einsatz und Entwicklung neuer Technologien
   - Entwicklung durch Forschung und Bildung
   - Entwicklung durch Tourismus und erlebnisorientierte Wirtschaft
   - Gesundheitsentwicklung
2. Priorität:
   Entwicklung der Rahmenbedingungen des Gebietes.
   Handlungsfelder:
   - Entwicklung der menschlichen Ressourcen
   - Nachhaltige Natur- und Umweltentwicklung
   - Nachhaltige Energieentwicklung
   - Verkehrs- und Logistikentwicklung
   - Nachhaltige Siedlungsentwicklung und Stärkung der räumlichen Identität
3. Priorität:
   Zusammenarbeit im Alltag und funktionale Integration in der Grenzregion.
   Handlungsfelder:
   - Kultur, Sprache und gegenseitiges Verständnis
   - Arbeitsmarkt, Grenzpendeln und schulische Zusammenarbeit
   - Öffentlicher Verkehr und Mobilität
   - Administrative und behördliche Zusammenarbeit[159]

Die Zusammenarbeit und Entwicklung der Region erfolgt über Projekte. Aktuell gibt es 35 bewilligte INTERREG-Projekte. Auf die Entwicklungsachse A 23 / B 5 beziehen sich insbesondere das Projekt SUCCESS und Tangente Westküste, welche im Folgenden kurz skizziert werden.

INTERREG IV A - Projekt SUCCESS

Das Projekt SUCCESS ist ein INTERREG IV A – Projekt und wird der Priorität 2 und dem Handlungsfeld Nachhaltige Siedlungsentwicklung und Stärkung der räumlichen Identität zugeordnet. Geleitet wird das Projekt von der Region Syddanmark. Projektpartner sind Gebietskörperschaften, das Land Schleswig-Holstein sowie Institutionen und Verbände, wie unter anderem die EA Nord GmbH (siehe 7.4.1. Wirtschaftsbezogene Kooperationen) sowie die Wirtschaftsförderungsgesellschaft für die Region Kiel, Rendsburg, Eckernförde und Plön mbH. Die Projektperiode läuft vom 01.06.2010 bis zum 31.12.2013.
In diesem Leuchtturmprojekt werden alle wichtigen Akteure aus der ganzen INTERREG IV A-Region Syddanmark-Schleswig-K.E.R.N. zur Profilierung und zum Sichtbarmachen der grenzüberschreitenden Stärken der Region vereint.
Ziel des Projekts ist es, die deutsch-dänische INTERREG IV A-Region von einer Grenzregion in eine Wachstumsregion zu entwickeln. Durch eine systematisch aufgebaute Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Entscheidungsträgern auf beiden Seiten der Grenze sollen die Stärken in der deutsch-dänischen Region sichtbar sowie produktive und zukunftsträchtige Projektideen gefördert werden.

[159] Vgl. www.interreg4a.de, Hrsg.: INTERREG-Administration.

Um dieses Ziel zu erreichen, bietet das Projekt ein breites Spektrum an verschiedenen Maßnahmen und Initiativen. Unter anderem sollen Analysen von existierenden Entwicklungsstrategien und -plänen erstellt werden, mit dem Ziel der Verständigung auf eine gemeinsame Entwicklungsstrategie für die gesamte Region. Als ein weiterer wichtiger Teil des Projektes soll eine gezielte Strategie zur Außendarstellung und Vermarktung der gesamten Region entwickelt und implementiert werden. Außerdem soll das Projekt dazu beitragen, die Entwicklung von neuen produktiven und zukunftweisenden Projektideen zu fördern und zu intensivieren, die die Entwicklung der Region vorantreiben können.[160]

INTERREG IV A - Projekt Infrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung an der Westküste / Tangente Westküste

Gegenstand des Projektes „Infrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung an der Westküste“ oder „Tangente Westküste“ ist die Vorbereitung und Durchführung einer Studie zum gesamtwirtschaftlichen und regionalwirtschaftlichen Nutzen und den Kosten eines raschen Ausbaus der Verkehrswege zwischen Heide und Esbjerg. Insbesondere soll in Zusammenarbeit mit Experten untersucht werden, wie ein mehrspuriger Ausbau der B 5 in Deutschland und der A 11 in Dänemark die infrastrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten an der Westküste Schleswig-Holsteins und des südlichen Jütlands beeinflussen wird.

Bessere Verkehrswege sollen dazu beitragen, weitere Unternehmen in die Region zu ziehen und einen leichteren Zugang zu den großen Tourismusgebieten sowie bessere Transportwege für die ansässige Windenergieindustrie zu schaffen. Zudem erhofft man sich auch einen positiven Effekt für Grenzpendler.
Die Untersuchung soll Interviews mit relevanten Akteuren, wissenschaftliche Berechnungen von Multiplikatoreneffekten sowie Gesamteffekte auf die regionale Ökonomie mit einbeziehen. An die geplante Studie soll sich eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeitskampagne anschließen.

Geleitet wird das INTERREG IV A-Projekt durch die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH (siehe 7.4.1 Wirtschaftsbezogene Kooperationen). Projektpartner sind die dänischen Kommunen Tønder und Esbjerg sowie die IHK zu Flensburg, der Kreis Nordfriesland, der Verein Infrastruktur Vestkysten/Westküste und die Stadt Niebüll. Die Projektperiode läuft vom 01.07.2010 – 31.12.2011.[161]

Verein Infrastruktur Vestkysten / Westküste

Das deutsch-dänische Bündnis ist ein Zusammenschluss aus dänischen und deutschen Institutionen, Unternehmen und Privatpersonen mit dem Ziel, die Verkehrssituation im deutsch-dänischen Grenzgebiet zu verbessern.
Zu den Mitgliedern gehören:

- die Kreise Dithmarschen und Nordfriesland
- die Städte Brunsbüttel, Husum und Niebüll
- die Gemeinden Hattstedt, Leck, Risum-Lindholm und Süderlügum
- die Ämter Eiderstedt, Mittleres Nordfriesland, Nordsee-Treene und Südtondern sowie die Tønder Kommune,
- der CDU-Kreisverband Nordfriesland, der Wirtschaftsrat der CDU e.V. und die FDP Nordfriesland

[160] Vgl. www.interreg4a.de, Hrsg.: INTERREG-Administration und www.wifoe.info/projekt-success, Hrsg. Kiel Region GmbH.
[161] Vgl. www.interreg4a.de, Hrsg.: INTERREG-Administration und www.wfg-nf.de , Hrsg.: Wirtschaftsförderung Nordfriesland.

- die Handels- und Gewerbevereine (HGV) Bredstedt e.V., Leck und Umgebung e.V. und Niebüll e.V.
- die Handwerkskammer Flensburg und die IHK Flensburg
- der Bauernverband Schleswig-Holstein e.V., die Werbegemeinschaft Husum, Sylter Unternehmer e.V. sowie das Strandhotel Dagebüll
- zwei Interessensgemeinschaften, zwei Kreishandwerkerschaften und zwei Wirtschaftsförderungsgesellschaften

Zweck des Vereins ist die grenzüberschreitende Förderung von Infrastrukturmaßnahmen an der deutschen und dänischen Westküste. Hierzu zählt insbesondere der kreuzungsfreie, mehrstreifige Ausbau der Bundesstraße 5 und der Landstraße E 11 zwischen Itzehoe, Brunsbüttel, Heide und Esbjerg. Von besonderer Bedeutung ist der zügige Weiterbau der A 20 mit einer festen Elbquerung westlich von Hamburg. Die Verbesserung des Schienennetzes steht ebenso im Fokus wie die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Schifffahrtswege und des Luftverkehrs.[162]

Bedeutung für das REK

Mit dem Success-Projekt und Projekt Tangente Westküste laufen parallel zum REK A 23 / B 5 Prozesse für eine großräumige Partnerschaft zwischen Deutschland und Dänemark, bei der aus der REK-Region A 23 / B 5 lediglich der Kreis Nordfriesland involviert ist. Hier wird die unterschiedliche Orientierung der Kreise deutlich – Pinneberg, Steinburg und Dithmarschen blicken Richtung Hamburg, Nordfriesland Richtung Dänemark, wobei der Kreis Dithmarschen je nach Thema sowohl mit den/m südlich oder nördlich angrenzenden/m Kreis(en) kooperiert (Theorie der variablen Geometrie).
Die Kooperation Region Syddanmark/Süddänemark-Schleswig gilt es zunächst hinsichtlich des Ergebnistransfers aus dem Success-Projektes und dem Projekt Tangente Westküste im Blick zu behalten. Insbesondere der Kreis Nordfriesland wird hier darauf achten, kompatible Zielsetzungen zu formulieren.

Regionales Entwicklungskonzept (REK) Westküste

Das Regionale Entwicklungskonzept Westküste ist 2003/2004 in Zusammenführung des REKs Nordfriesland (2003/2004) und REK Dithmarschen (2001) entstanden.

Regionale Entwicklungskonzepte (REKs) sind als informelles Instrument der Regionalplanung und regionalen Wirtschaftsförderung die Grundlage für die regionale Entwicklung aber auch Einwerbung von (EU-)Fördermitteln.
Das REK Westküste soll für alle regionalen Akteure einen verlässlichen gemeinsamen Leitfaden und Zielkorridor der künftigen Regionalentwicklung bilden. Die drei zentralen Leitgedanken sind: Bei der europaweit verschärften Standortkonkurrenz und immer höheren Qualitätsansprüchen bei gleichzeitig immer engeren finanziellen Spielräumen müssen Regionen alle ihre Potenziale zu einer strategischen Zukunftsallianz zusammenfassen. Ein solches Entwicklungskonzept ist damit nicht allein Sache von Politik und Verwaltung, und schon gar nicht diejenige übergeordneter Ebenen, sondern es muss gemeinsam von allen Akteuren einer Region geschaffen und getragen werden. Ein solches Entwicklungskonzept darf sich nicht auf ein Leitbild und ein „Planwerk“ beschränken, sondern muss einen Zielkorridor für die Zukunftsentwicklung mit einem sehr konkreten Maßnahmenkatalog und den dafür geeigneten öffentlich-privaten Strukturen für die Realisierung ergänzen.[163]

[162] Vgl. www.infrastruktur-vestkysten.net, Hrsg. Verein Infrastruktur Vestkysten / Westküste.
[163] Vgl. www.dithmarschen.de >> Regionalentwicklung, Hrsg.: Kreis Dithmarschen und www.nordfriesland.de, Hrsg.: Kreis Nordfriesland.

Eine, das Gebiet des REKs Westküste umfassende Kooperation, konnte sich aufbauend auf den Prozess REK Westküste leider nicht etablieren. In verschiedenen Projektzusammenhängen wird dennoch zusammengearbeitet.

Bedeutung für das REK

Aus dem REK Westküste hat sich leider keine dauerhafte Kooperation der beiden Kreise Dithmarschen und Nordfriesland in der dort anvisierten thematischen Breite und Tiefe entwickelt. Dennoch sind grundlegende Erfahrungen mit der gemeinsamen Erarbeitung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes vorhanden. Um das REK A 23 / B 5 vor dem gleichen Schicksal zu bewahren, gilt es, Akteure in der gesamten Region zu finden, die das Leitbild mittragen und als Motoren die Umsetzung in allen Teilen der Region voranbringen. Aufgrund der Heterogenität der Region entlang der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 ist dafür eine, wenn auch schlanke Kooperationsstruktur, die bereits in der Entwicklungsphase des REK A 23 / B 5 etabliert und genutzt wird, wichtig.

Regionales Entwicklungskonzept (REK) Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge

Abb.168: Gebietsabgrenzung Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge (schwarz umrandet), AktivRegion Eider-Treene-Sorge (rot) und AktivRegion Südliches Nordfriesland (braun)

In der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge wird schon seit den 1990er Jahren in unterschiedlichen Projektzusammenhängen und Konstellationen kooperiert. Dabei arbeiten ca. 100 Gemeinden im Einzugsbereich der Flüsse Eider, Treene und Sorge aus den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Flensburg-Schleswig und Rendsburg-Eckernförde zusammen.

Themen waren anfänglich Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft sowie Umwelt- und Naturschutz, später kamen weitere Handlungsfelder wie Tourismus oder Kunst und Kultur insbesondere auch Regionalmarketing / Regionalmanagement hinzu. Auf Initiative der Landesplanung Schleswig-Holstein entstand ein Regionales Entwicklungskonzept (1990 – 1994). Weitere Aktivitäten in der Region (Kooperation von Teilräumen) folgten im Rahmen von LSEn (ländliche Struktur- und Entwicklungsanalysen, in den 1990er Jahren), des LEADER+ Programms und des Wettbewerbs „Region der Zukunft“. Seit 2008 erfolgt die Zusammenarbeit über die AktivRegionen „Eider-Treene-Sorge“ und „Südliches Nordfriesland“ (siehe Abbildung und 7.3.3 AktivRegionen).

Die Organisationsstrukturen der Kooperation wandelten sich mit zunehmendem Aufgabenspektrum:

- 1996 Lenkungsgruppe besetzt mit Vertreterinnen und Vertretern von Kreisen und Ämtern
- 1998 Umwandlung des Regionalbüros mit ökologischer Regionalberatung in eine Naturschutzstation
- 1999 Gründung einer Entwicklungsagentur Eider-Treene-Sorge GmbH
- 2008 Gründung des Vereins LAG AktivRegion Eider-Treene-Sorge e.V., wobei die Eider-Treene-Sorge GmbH die Geschäftsstelle für den Verein ist.[164]

(siehe auch AktivRegion Eider-Treene-Sorge unter 7.3.3)

Bedeutung für das REK

Auch wenn das Gebiet der Kooperation nur zum Teil im Untersuchungsraum des REKs A 23 / B 5 liegt, handelt es sich, vor allem mit Blick auf die Dauer der Zusammenarbeit, um eine etablierte Kooperation, die in den REK Prozess eingebunden werden sollte. Zentrales und für das REK A 23 / B 5 bedeutenden Kooperationsfeld ist der Bereich Tourismus.

7.3.2 Stadt-Umland-Kooperationen

Ein wichtiges Instrument zur Förderung interkommunaler und regionaler Zusammenarbeit in Schleswig-Holstein sind Stadt-Umland-Konzepte, die sich aus den Gebietsentwicklungsplanungen entwickelt haben. Diese thematisierten vor allem die Abstimmung der Wohnungsbau- und Gewerbeflächen zwischen der Kernstadt und dem Umland sowie Fragen des Verkehrs und der Freiraumentwicklung. Die jüngeren Planungen nehmen auch entwicklungspolitische Themen auf, die konkret auf die gemeinsame Leistungssteigerung ausgerichtet sind, wie regionale Profilierung, Wirtschaftsförderung, Tourismus, Gewerbeentwicklung, Freizeit- und Kulturangebot, Ver- und Entsorgung, soziale Infrastruktur und Verwaltungsorganisation. Auch der demographische Wandel stellt die Städte und ihr Umland vor neue Herausforderungen der Zusammenarbeit. Der Leitgedanke der Stadt-Umland-Konzepte zielt darauf ab, eine abgestimmte Entwicklung zu planen und zu steuern, die eine bestmögliche Leistungserbringung durch Bündelung aller Potentiale der Stadt und des Umlandes gewährleistet.

Stadt-Umland-Kooperationen, die im REK-Gebiet für die Stadtregionen Pinneberg, Elmshorn, Itzehoe, Heide und Husum und damit (mit Ausnahme von Brunsbüttel) für die wichtigsten wirtschaftlichen Zentren und Wohnstandorte bestehen, sind damit auch in besonderem Maße für die Umsetzung regionaler Entwicklungsziele (insbesondere Gewerbeflächenpolitik und regionale Infrastruktur) prädestiniert.

Stadt-Umland-Kooperationen Pinneberg und Elmshorn

Bereits in den neunziger Jahren wurden in Pinneberg und Elmshorn Gebietsentwicklungsplanungen durchgeführt. Anlass waren damals Flächenengpässe der Kernstädte vor dem Hintergrund hoher Wachstumserwartungen. Neue Herausforderungen durch die demographische Entwicklung und die Positionierung in der Metropolregion Hamburg legten 10 Jahre später eine Aktualisierung dieser Planungen und eine Stärkung und Verbreiterung der Kooperation nahe. Die beiden Stadtregionen entschlossen sich deshalb unter Projektleitung des Kreises zu einem umfassenden neuen Kooperationsansatz und zur Bewerbung als Modellvorhaben für das REFINA-Forschungsprogramm des Bundes sowie zugleich als Modellprojekt der Metropolregion Hamburg.

[164] Vgl. www.eider-treene-sorge.de, Hrsg.: Eider-Treene-Sorge GmbH; Abteilung Landesplanung des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (1999): Regionale Entwicklungsstrategien in Schleswig-Holstein und Integrierte Entwicklungsstrategie (IES) für die Lokale Aktionsgruppe (LAG) AktivRegion Eider-Treene-Sorge in der Fassung vom 26.11.2010.

Abb.169: Übersicht über Stadt-Umland-Kooperationen

Das Bundesforschungsprogramm REFINA (Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement) zielt darauf ab, im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes Instrumente und Verfahren für eine die Neuflächeninanspruchnahme reduzierende Flächenpolitik zu entwickeln und in Modellregionen praktisch zu erproben.

Es ist gelungen, eine Bewilligung des BMBF als Verbundprojekt „Stadt-Umland-Modellprojekt Elmshorn/Pinneberg“ und zugleich als Modellprojekt der Metropolregion Hamburg zu erhalten und so die Kooperation ab 2007 (bis 2010) mit erheblicher finanzieller Unterstützung und breiter wissenschaftlich-fachlicher Unterstützung auf- und ausbauen zu können. Leitziel des REFINA-Vorhabens Stadt-Umland-Modellkonzept war eine regional abgestimmte Flächenplanung mit einer qualitativen Optimierung des regionalen Flächenangebotes, einer Reduzierung der Neuflächeninanspruchnahme sowie (bei Bedarf) einem interkommunalen (monetären) Interessenausgleich. Basis dafür sollte die Entwicklung und Erprobung eines integrierten Stadt-Umland-Konzepts mit dauerhaft belastbaren Kooperationsstrukturen sein.[165]

Stadt-Umland-Kooperation Pinneberg (SUK Pinneberg)

Die Stadtregion Pinneberg bildet das Mittelzentrum Pinneberg gemeinsam mit der Stadt Schenefeld, den Gemeinden Rellingen, Halstenbek und Appen sowie den amtsangehörigen Gemeinden Borstel-Hohenraden, Kummerfeld, Prisdorf und Tangstedt. Hauptziele der SUK Pinneberg sind neben der abgestimmten Flächenpolitik ein gemeinsames Wachstums- und Profilierungskonzept für die Stadtregion Pinneberg und die Sicherung dauerhafter, leistungsfähiger Kooperations- und Kommunikationsstrukturen.
Schwerpunktthemen der „Stadtregion Pinneberg“ sind folgende Handlungsfelder: (großflächiger) Einzelhandel, Verkehr, Siedlungsentwicklung, Wirtschaft und Gewerbe, regionale Infrastruktur, Regionalmarketing, Landschaftsentwicklung und Verwaltungsvereinfachung sowie -zusammenlegung. Der demographische Wandel, der alle Schwerpunktthemen gleichermaßen beeinflusst, wird als Querschnittsaufgabe behandelt.
Innerhalb der REFINA-Projektlaufzeit wurden u.a. ein Verfahren zur konsensualen Abstimmung von Einzelhandelsansiedlungen und ein Entwicklungsrahmen für Wohnbau- und Gewerbeflächen erarbeitet. Diese Vereinbarungen wurden von allen Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der Stadtregion auf der REFINA-Abschlussveranstaltung im Septem-

[165] Vgl. www.refina-info.de, Hrsg. Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH und www.raum-energie.de, Hrsg. Institut Raum & Energie.

ber 2009 ebenso unterzeichnet wie die Vereinbarung zu den Kooperationsstrukturen, auf deren Basis die SUK seitdem arbeitet.[166]

Stadt-Umland-Kooperation Elmshorn (SUK Elmshorn)

Zur Stadtregion Elmshorn gehören das Mittelzentrum Stadt Elmshorn, der ländliche Zentralort Horst sowie die Gemeinden Altenmoor, Bokholt-Hanredder, Kiebitzreihe, Klein Nordende, Klein Offenseeth-Sparrieshoop, Kölln-Reisiek, Raa-Besenbek, Seester, Seestermühe und Seeth-Ekholt. Ziel der Zusammenarbeit ist es, die Region im zunehmenden Wettbewerb der Regionen und innerhalb der Metropolregion Hamburg zu stärken, ihre Wirtschaftskraft und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu sichern und auszubauen sowie gemeinsam die Herausforderungen der demographischen Entwicklung besser zu bestehen.
Schwerpunktthema ist ein abgestimmtes Flächenmanagement für Wohnbau- und Gewerbeflächen unter den Vorzeichen demographisch bedingt deutlich reduzierter Wachstumserwartungen.
Die Zusammenarbeit erstreckt daneben sich auf die ganze Bandbreite kommunaler Handlungsfelder erstrecken. Schwerpunktthemen der Arbeiten sind: Siedlungsentwicklung / Flächenmanagement, Hochwasserschutz, Verkehr, Schulen, Kindergärten, Sportstätten, Senioreneinrichtungen, Wirtschaftsstandortentwicklung, Naherholung und Tourismus, regional bedeutsamer Einzelhandel sowie Verwaltungszusammenarbeit. Der demographische Wandel, der alle Schwerpunktthemen gleichermaßen beeinflusst, wird als Querschnittsaufgabe behandelt.
In der REFINA-Projektlaufzeit wurden zunächst eine belastbare Kooperationsstruktur mit den drei Säulen Arbeitsausschuss, Bürgermeisterrunde und Regionalkonferenz aufgebaut und dann vor allem ein gemeinsames, quantitativ und qualitativ abgestimmtes Flächenentwicklungskonzept für Wohnbau- und Gewerbeflächen einschließlich Fortschreibungsregelung erarbeitet. Dieses Konzept führt zu einer deutlichen Reduzierung der Neuflächeninanspruchnahme und ist verbunden mit starken Impulsen zur Stärkung der Innenentwicklung.
Die Vereinbarungen wurden bei der REFINA-Abschlussveranstaltung im September 2009 von allen Kommunen der Stadtregion nach entsprechenden Beschlüssen aller Stadt- und Gemeindevertretungen unterzeichnet und sind seitdem Basis der Stadt-Umland-Kooperation.[167]

Entwicklungsstrategie Itzehoe und Umland – Region Itzehoe

An der Regionalen Entwicklungsstrategie für den Wirtschaftsraum Itzehoe sind Itzehoe und 15 Kommunen in 3 Ämtern beteiligt. Die Region gehört zur Metropolregion Hamburg, mit 53.000 Einwohnern insgesamt und 33.500 im Mittelzentrum Itzehoe. Die Landesplanung Schleswig-Holstein und die Stadt Itzehoe waren die Initiatoren und die AC Planergruppe aus Itzehoe, gemeinsam mit der schiff-gmbh aus Kiel, traten als externe Dienstleister auf.
Der Anlass für die Strategie war die Identifizierung regionaler Optionen und Ziele für die regionale Entwicklung anlässlich der Fortschreibung des Regionalplans. Entwickelt wurde die Strategie mithilfe einer Lenkungsgruppe, bestehend aus Bürgermeistern, Amtsvorstehern, dem Kreis Steinburg, der Landesplanung und Gutachtern, sowie vier thematischen Arbeitsgruppen und einem Projektbeirat aus Akteuren aus Gesellschaft und Wissenschaft. In den Jahren 2001-2002 wurden die Themen Siedlungsentwicklung, Verkehr, Gewerbe

[166] Vgl. www.kreis-pinneberg.de >> Kreisverwaltung > Referat I > Regionalmanagement und Europa, Hrsg.: Kreis Pinneberg.
[167] Vgl. www.suk-elmshorn.de; Hrsg. *Institut Raum & Energie*.

und Einzelhandel, Naherholung, Tourismus und Ökologie bearbeitet, mit einem Planungshorizont bis 2010.
Zur Umsetzung der Entwicklungsstrategie hat sich die Region Itzehoe (Region IZ) gebildet. Es handelt sich hierbei um einen Zusammenschluss der Kreisstadt Itzehoe und 15 Umlandgemeinden[168] zum Wirtschaftsraum „Region Itzehoe“ mit dem Ziel, gemeinsame Stärken zu nutzen und Schwächen gegenseitig auszugleichen. Dies soll über Projekte auf den Gebieten Gewerbe & Verkehr, Wohnen & Leben, Naherholung & Natur erreicht werden. Das Motto für die Region Itzehoe lautet: „region itzehoe – Hightech & Lebenslust im Norden“. Es finden Kooperationen sowohl auf interkommunaler Ebene als auch mit Vertretern von Wirtschaft und Gewerbe statt.
Das Regionalmanagement übernehmen das Regionalentwicklungsbüro RegionNord, die Stadtmanagement Itzehoe GmbH und das Innovationszentrum IZET.

Gebietsentwicklungsplanung Heide und Umland

Der Gebietsentwicklungsplan für die Region Heide-Umland im Kreis Dithmarschen wurde in den Jahren 1999-2000 erarbeitet, mit einem Planungshorizont bis 2010. Die beteiligten Kommunen waren Heide, Hemmingstedt, Lieth, Lohe-Rickelshof, Nordhastedt, Ostrohe, Weddingstedt und Wesseln. Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen Teil des Planungsraums 4 mit der Kreisstadt Heide. Dort leben ca. 33.000 Einwohner (Stand 2002) auf 11.500 ha. Der Gebietsentwicklungsplan wurde von der Landesplanung, dem Kreis Dithmarschen, der Stadt Heide und der Gemeinde Hemmingstedt initiiert, um die gewerblichen Flächenengpässe von Heide zu beheben. Wohn- und Gewerbeflächen, Einzelhandel und Verkehr waren die zentralen Handlungsfelder. Die Organisation übernahmen die Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel und die Arbeitsgemeinschaft der Ämter Heide-Land und Weddingstedt und des Kreises Dithmarschen. Gefördert wurde die Entwicklungsplanung vom Kreis Dithmarschen, dem Innenministerium sowie der Landesplanung. Als externe Dienstleister traten stadt & land GmbH aus Kiel in einer Arbeitsgemeinschaft mit Vertretern der Architektur und Stadtplanung aus Kiel auf.

Auf die Gebietsentwicklungsplanung folgend wurde ein Regionalmanagement mit Schwerpunkt auf dem Regionalmarketing installiert, das unter anderem die beteiligten 7 Umlandgemeinden mit einschließt. Zudem entstanden ein Einzelhandelskonzept und ein gemeinsames Gewerbegebiet, der „Gewerbepark Westküste“. Grundlage des Gewerbeparks ist ein Kooperationsvertrag zwischen der Stadt Heide und der Gemeinde Hemmingstedt. Ziel des Kooperationsvertrages ist es u.a., das Angebot an Gewerbeflächen in attraktiver Lage zu vergrößern und in diesem Zuge auch das Arbeitsplatzangebot im industriell-gewerblichen Bereich zu erhöhen.[169] Anfang 2011 einigten sich die Stadt Heide sowie elf Umlandgemeinden darauf, das Planungsbüro FIRU mit der Erstellung einer neuen Gebietsentwicklungsplanung zu beauftragen.[170]

[168] Bekmünde, Breitenburg, Dägeling, Heiligenstedten, Heiligenstedtenerkamp, Hohenaspe, Kremperheide, Krempermoor, Lägerdorf, Münsterdorf, Neuenbrook, Oelixdorf, Oldendorf, Ottenbüttel, Rethwisch
[169] Vgl. www.heide.de, Hrsg.: Stadt Heide.
[170] Vgl. „Stadt Heide und Umland rücken zusammen“ erschienen am 22.01.2011 in shz.de (www.shz.de)

Gebietsentwicklungsplanung Husum und Umland (Stadt-Umland-Konzept)

Mit Hilfe eines Stadt-Umland-Konzepts soll für den Wirtschaftsraum Husum eine abgestimmte kurz-, mittel- und langfristige Flächenvorsorge und Infrastrukturplanung sowie die für die Realisierung nötigen Kooperationsstrukturen gewährleistet werden.
Auf Grundlage des 2006 von der Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg (steg) erarbeiteten Stadtentwicklungskonzeptes kann eine Kooperationsstruktur im Stadt-Umland-Bereich erfolgen. Die Ergebnisse wurden positiv aufgenommen und in eigens gegründeten Arbeitsgruppen vertieft. Die noch im Sommer 2006 erfolgte Vereinbarung der Stadt Husum und ihren Nachbargemeinden bietet die Chance in der Regionalplanung kooperative Lösungsansätze zu verfolgen. Eine koordinierte Gebietsentwicklungsplanung gibt es jedoch noch nicht.

Für den Raum Husum kann ein erfolgreiches Stadt-Umland-Konzept die Zukunftsfähigkeit des für Schleswig-Holstein wichtigsten Wirtschaftsstandortes und seines stärksten wirtschaftlichen Kompetenzclusters (Windkraft) verbessern und ein deutliches Signal für die Zusammenarbeit der Kommunen in der Region bilden. Die Funktionsfähigkeit des Zentrums ist jedoch nur gemeinsam mit den Umlandgemeinden zukunftsfähig zu gestalten.

Gebietsentwicklungsplanung Niebüll / Leck und Integriertes Entwicklungskonzept Wiedingharde

Der Empfehlung eine Gebietsentwicklungsplanung durchzuführen sind die Stadt Niebüll und die Gemeinde Leck nicht nachgekommen. Dieser Vorschlag wurde u.a. im Regionalen Entwicklungskonzept (REK) Nordfriesland sowie dem Raumordnungsplan (ROPl 1998) gemacht. Allerdings wurde dennoch eine effizientere Struktur hinsichtlich der Zusammenarbeit geschaffen, indem 2006 die Stadt Niebüll, die Gemeinde Leck sowie die umliegenden Ämter zum Amt Südtondern fusionierten. Seit 2008 führt das Amt Südtondern jegliche Dienstleistungen der Verwaltung durch. Betroffen ist ebenfalls das Planungsgebiet des Integrierten Entwicklungskonzeptes „Wiedingharde – Tondern“, welches Vorreiter in Sachen grenzübergreifender Kooperation mit Dänemark war.
Durch die Verwaltungsstrukturreform erhoffen sich die beteiligten Kommunen und Ämter laut Fusionsvertrag auch eine bessere Zusammenarbeit.[171]

Ortsübergreifende Entwicklungsplanung im Bereich Mittleres Nordfriesland

Am 29. Mai 2006 haben sich die Stadt Bredstedt und die Gemeinden Breklum und Struckum zur Region Bredstedt-Breklum-Struckum zusammengeschlossen. Die an der Entwicklungsplanung beteiligten drei Kommunen bilden den Kern der Region Mittleres Nordfriesland. Die Entwicklungsplanung umfasst die Wirtschafts-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ebenso wie die weitere Entwicklung der sozialen, kulturellen Dienste und Angebote und infrastrukturellen Leistungen. Aufgrund des bestehenden baulichen Siedlungszusammenhangs nehmen die Gemeinden Breklum und Struckum an der Entwicklung des Unterzentrums Bredstedt teil.
Die Handlungsfelder der Zusammenarbeit sind u.a.: Einzelhandel und Dienstleistungen, Stadt- und Regionsmarketing, Existenzgründungen, Neuansiedlungen, Betriebserweiterungen / Gewebe, Wohnbauflächenentwicklung und Infrastrukturentwicklung. Oberziel und wichtigstes Anliegen aller Beteiligten ist es, die gesamte Region in ihrer Struktur und Vielfalt zu sichern und zu stärken.

[171] Vgl. Verwaltungsstrukturreform Fusionsvertrag – Amt Südtondern (http://web.niebuell.de/cms/upload/pdf/FusionsvertragText.pdf).

Über die kommunalen Grenzen hinweg wird das Ziel verfolgt, die Bildung einer regionalen Identität zu fördern. Durch das Stadt- und Regionalmarketing soll die Bildung und Weiterentwicklung einer regionalen Identität im Mittleren Nordfriesland vorangetrieben werden.
Als Gremium für die künftige Kooperation, Information und Abstimmung wird ein Planungsausschuss eingesetzt. Der Ausschuss hat folgende Zusammensetzung:

- Stadt Bredstedt mit Bürgermeister und einem weiteren Vertreter,
- Gemeinde Breklum mit Bürgermeister und einem weiteren Vertreter sowie
- Gemeinde Struckum mit Bürgermeister und einem weiteren Vertreter

Das Planungsbüro stadt & land GmbH hat die Planung übernommen.

Bedeutung SUKs für das REK / Empfehlung
Stadt-Umland-Kooperationen im REK-Gebiet können die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes sehr maßgeblich unterstützen. Dazu sollten sie frühzeitig aktiv angesprochen werden (Vorschlag: gemeinsamer Workshop der SUKs mit der REK-Projektgruppe in der Leitbildphase). Zudem sollten sie von den jeweiligen Kreisen ermutigt werden, sich mit den anstehenden Herausforderungen und Chancen kooperativ zu befassen.

7.3.3 AktivRegionen

Unter dem Stichwort „AktivRegion“ werden in Schleswig-Holstein in der EU-Förderperiode 2007 - 2013 EU-Mittel aus dem "Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums" (ELER) und Landesmittel ("Zukunftsprogramm Ländlicher Raum" (ZPLR)) gebündelt, um die Entwicklung der ländlichen Räume zu fördern. Grundlegende Ziele sind dabei: Stärkung der Wirtschaftskraft, Schaffung von mehr Lebensqualität und Entwicklung von mehr Gemeinschaft.
Umgesetzt werden sollen diese Zielsetzungen unter Nutzung des LEADER-Ansatzes, das heißt die Entwicklung der Region soll getragen werden von den Akteuren vor Ort. So haben sich die Gemeinden in Schleswig-Holstein zu 21 AktivRegionen zusammengefunden, ihre individuellen Entwicklungsziele in einer Integrierten Entwicklungsstrategie (IES) beschrieben und eine Lokale Aktionsgruppe (LAG) zur Entwicklung und Umsetzung von Projekten und Maßnahmen gebildet. Dabei konnten einige Regionen auf Erfahrungen aus vorangegangenen Prozessen wie LSEn (Ländliche Struktur- und Entwicklungsanalysen) oder regionale Kooperationen zurückgreifen, andere Regionen haben sich neu gebildet.
Die Regionen bzw. lokalen Aktionsgruppen (LAG) organisieren sich in der Regel als eingetragene Vereine selbst. Die LAG stellt dabei eine repräsentative Gruppierung von Partnern aus unterschiedlichen Sektoren der Region dar (z.B. Kommunen, Wirtschaft, Soziales, Kultur und Umwelt) und setzt sich mindestens zu 50% aus Wirtschafts- und Sozialpartnern zusammen. Als Geschäftsstelle und erste Anlaufstelle fungiert ein Regionalmanagement. Für die Umsetzung von Projekten und das Regionalmanagement steht jeder AktivRegion ein Budget von jährlich ca. 300.000 Euro zur Verfügung, welches durch kommunale Mittel kofinanziert werden muss.[172]

[172] Vgl. www.schleswig-holstein.de/UmweltLandwirtschaft >> **Landwirtschaft, Fischerei, Ländlicher Raum** >> **Ländliche Entwicklung** >> AktivRegion, Hrsg.: Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein.

Acht der 21 AktivRegionen befinden sich ganz oder teilweise im Untersuchungsraum der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 (siehe Abb. 170 und Abb. 171) und werden im Folgenden kurz vorgestellt.

Abb. 170: Übersicht über die AktivRegionen in Schleswig-Holstein

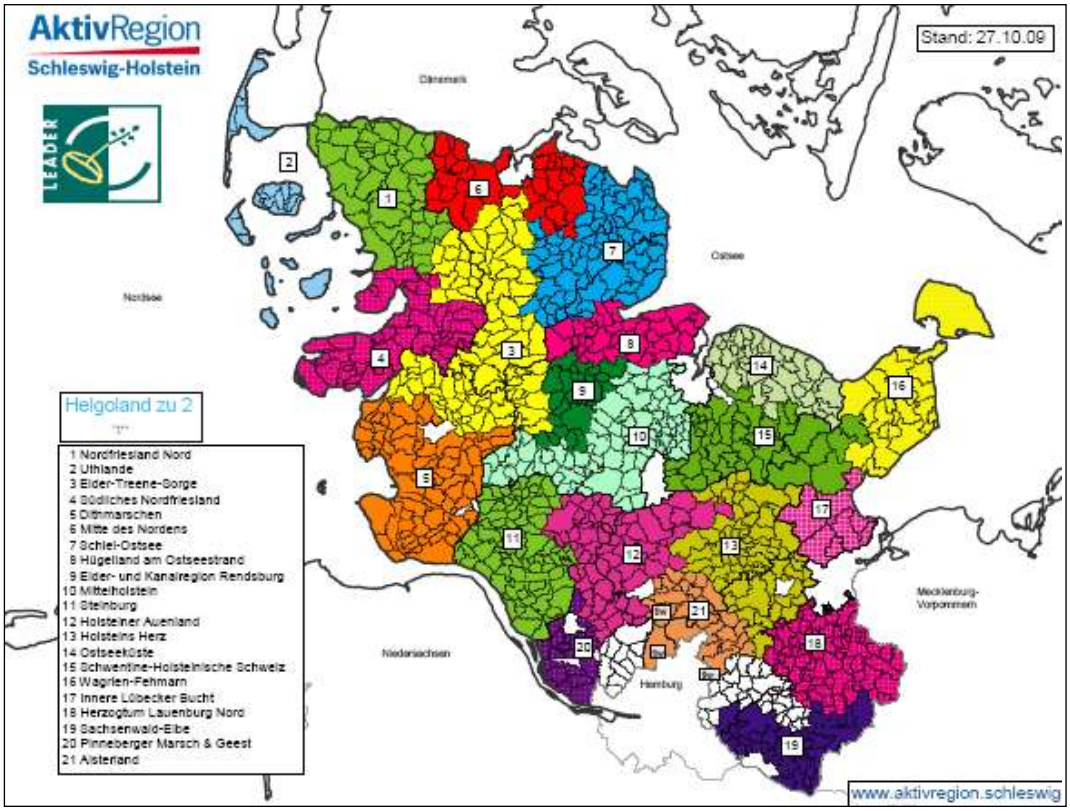
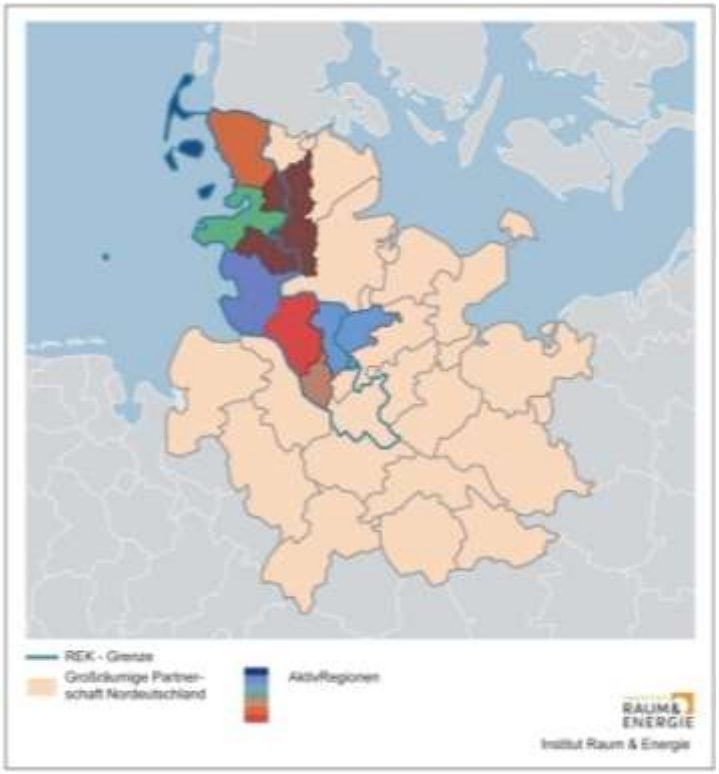


Abb. 171: AktivRegionen in der REK-Region



AktivRegion Nordfriesland Nord

Zur AktivRegion Nordfriesland Nord gehören 48 Gemeinden sowie die Städte Niebüll und Bredstedt. Die AktivRegion umfasst einen Teil des Kreises Nordfriesland und ist von der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 komplett betroffen. Eine zentrale Aufgabe der Region ist die aktive Gestaltung des demographischen Wandels. Leitthemen einer aus der Region initiierten Entwicklung sind die Energieeffizienz und die Nutzung regenerativer Energien. Die regionale Entwicklung der Region wird anhand von vier Handlungsfeldern gestaltet: Regionalmanagement, Nordseetourismus Nordfriesland Nord, Wirtschafts- und Energieregion Nordfriesland Nord und Aktives Leben.
Zur Förderung der nachhaltigen Regionalentwicklung wurde der Verein „LAG Nordfriesland Nord e.V.“ gegründet. Der Verein ist offen für alle Akteure und Träger der integrierten regionalen Entwicklungsstrategie. Projektentscheidungen im Rahmen des Grundbudgets der AktivRegion werden im sechzehnköpfigen Vorstand getroffen.[173]

AktivRegion Uthlande

Zur AktivRegion Uthlande gehören 26 Gemeinden und 2 Städte. Die AktivRegion umfasst die nordfriesischen Inseln und Halligen sowie die Hochseeinsel Helgoland, ist somit Teil des Kreises Nordfriesland und komplett von der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 betroffen. Durch die Lage in der Nordsee spielt der Küstenschutz schon seit langem eine große Rolle.
Die Haupthandlungsfelder der AktivRegion Uthlande sind laut IES Klimaschutz und Energiewirtschaft, integriertes Küstenzonenmanagement, Natur- und Küstenschutz, Landwirtschaft und regionale Produkte, Tourismus und Verkehr sowie die Gestaltung des demographischen Wandels. Die Fischerei gehört zu einem Sonderpunkt.
Der Verein „LAG AktivRegion Uthlande e.V.“ setzt das IES um. Der Vorstand der AktivRegion Uthlande besteht aus jeweils 6 Vertretern von öffentlichen Körperschaften (Städte, Ämter und Gemeinden) und aus privaten Unternehmen. Zusammen mit einem nicht stimmberechtigten Mitglied der Verwaltungsstelle besteht der Vorstand aus insgesamt 13 Mitgliedern.
Der Vorstand ist das Projekt- und Entscheidungsgremium der AktivRegion Uthlande. Das Regionalmanagement ist für die Erledigung der verwaltungsmäßigen Aufgaben im Geschäftsablauf verantwortlich.[174]

AktivRegion Eider-Treene-Sorge

Die AktivRegion Eider-Treene-Sorge umfasst 95 Gemeinden. Die AktivRegion umfasst Teile der Kreise Schleswig-Flensburg, Nordfriesland, Rendsburg-Eckernförde und Dithmarschen und ist damit teilweise von der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 betroffen.
Die Entwicklungsziele der IES sind: Stärkung der Identität der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge, Stärkung der regionalen Handlungskompetenzen, Synergiegewinnung durch Kooperationen, Stärkung regionaler Wertschöpfungsketten, Stärkung agrarischer Wertschöpfung und Diversifizierung, Stärkung touristischer Strukturen und Angebote, Erhaltung und Weiterentwicklung der besonderen Natur- und Kulturlandschaft und ihren Kulturgütern, Verbesserung Jugend- und Familienfreundlichkeit, Verbesserung von Ausbildung und Qualifizierung, Sicherstellung der Grundversorgung sowie Klimaschutz durch Energiemanagement und regionale Produkte.

[173] Vgl. www.aktivregion-nf-nord.de, Hrsg.: LAG AktivRegion Nordfriesland Nord e.V.
[174] Vgl. www.aktivregion-uthlande.de, Hrsg.: LAG AktivRegion Uthlande e.V.

Der Verein „LAG AktivRegion Eider-Treene-Sorge e.V.“ setzt das IES um. Die Mitgliederversammlung wählt für die Dauer von 3 Jahren einen mit 16 stimmberechtigen Personen besetzten Vorstand. Dieser ist mit 7 kommunalen Vertretern und mit 9 Wirtschafts- und Sozialpartnern besetzt. In den vierteljährlich stattfindenden Vorstandssitzungen wird über die Förderwürdigkeit eingereichter Projekte beraten und beschlossen. Geschäftsstelle für den Verein ist die Eider-Treene-Sorge GmbH. Als Schnittstelle zwischen dem Ministerium und den Menschen in der Region ist das LAG Management zuständig.[175]
(siehe auch 2.1.6 Regionales Entwicklungskonzept Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge)

AktivRegion Südliches Nordfriesland

Der AktivRegion Südliches Nordfriesland gehören 43 Gemeinden sowie die Städte Friedrichstadt, Husum und Tönning an. Sie gehört dem Kreis Nordfriesland an und ist von der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 komplett betroffen.
In der Entwicklungsstrategie für die AktivRegion wurden folgende Handlungsfelder festgelegt: Nordseetourismus, Lebenswerte Dörfer und Städte und regionale Wirtschaftsstruktur.
Der Verein LAG AktivRegion Südliches Nordfriesland e.V. setzt das IES um. Die Mitgliederversammlung wählt für die Dauer von 3 Jahren einen mit 12 Personen besetzten Vorstand. Dieser ist zur Hälfte mit kommunalen Vertretern und zur anderen Hälfte mit Wirtschafts- und Sozialpartnern besetzt. In den vierteljährlich stattfindenden Vorstandssitzungen wird über die Förderwürdigkeit eingereichter Projekte beraten und beschlossen. Für die AktivRegion Südliches Nordriesland ist, ebenso wie für die AktivRegion Eider-Treene-Sorge, die Eider-Treene-Sorge GmbH die Geschäftsstelle. Als Schnittstelle zwischen dem Ministerium und den Menschen in der Region ist das LAG Management zuständig.[176]

AktivRegion Dithmarschen

Die AktivRegion Dithmarschen umfasst nahezu das gesamte Kreisgebiet und ist somit von der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 komplett betroffen. Mit den Gemeinden des Amtes KLG Eider, die der Eider-Treene-Sorge-Region angehören, und der Stadt Heide erfolgt eine enge Zusammenarbeit.
Handlungsschwerpunkte des IES der AktivRegion Dithmarschen sind folgende: Wirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft und Energie, Naturschutz und Ökologie, Kultur und Kirche, Bildung und Schule sowie Soziales, Familie, Jugend, Senioren und Frauen.
Hervorzuheben ist, dass die AktivRegion das Leitbild „Energiekompetenzregion dithmarschen“ initiiert hat, das eine sehr gute Grundlage für die regionale Profilierung im Bereich Energie bildet.
Die AktivRegion Dithmarschen wird als rechtsfähige Organisation, der so genannten Lokalen Aktionsgruppe (LAG), organisiert. Hierzu wurde der Verein „AktivRegion Dithmarschen e. V.“ gegründet.[177]

AktivRegion Steinburg

Steinburg gemeinsam handeln

Die AktivRegion Steinburg umfasst den Kreis Steinburg, mit Ausnahme des Amtes Kellinghusen, dass im Holsteiner Auenland mitwirkt, und ist somit von der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 komplett betroffen. Die Region liegt am Rande der Metropolregion Hamburg und will die

[175] Vgl. www.eider-treene-sorge.de/de/aktivregion, Hrsg.: Eider-Treene-Sorge GmbH.
[176] Ebenda.
[177] Vgl. www.aktivregion-dithmarschen.de, Hrsg. LAG Aktivregion Dithmarschen e.V.

Entwicklungschancen, die die Metropole bietet, nutzen. Handlungsfelder sind die Verbesserung der Familienfreundlichkeit sowie des Kultur- und Naherholungsangebotes sowie die Stärkung der regionalen Wirtschaft.

Die "LAG AktivRegion Steinburg e.V." ist als eingetragener Verein organisiert. Der Vorstand beschließt die zu fördernden Projekte. Er ist mindestens zur Hälfte aus Wirtschafts- und Sozialpartnern zusammengesetzt. Mit der Geschäftsführung hat die AktivRegion die egeb als Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Region (siehe 2.4 Wirtschaftsbezogene Kooperationen) und das Büro RegionNord aus Itzehoe beauftragt. Zentrale Aufgabe der Geschäftsstelle ist die Beratung der Antragsteller und die Moderation der Arbeitsgruppen. Die beschlossenen Projekte werden vom Landesamt für Landwirtschaft Umwelt und Ländliche Räume als Verwaltungsstelle bewilligt. Das Landesamt ist ebenso für die Auszahlung der Fördermittel zuständig.[178]

AktivRegion Holsteiner Auenland

Die AktivRegion Holsteiner Auenland besteht aus Teilen der drei Kreise Segeberg, Pinneberg und Steinburg und ist somit teilweise von der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 betroffen. Die AktivRegion wird aus den Kommunen der Ämter Bad Bramstedt-Land, Hörnerkirchen, Kaltenkirchen, Kellinghusen, Rantzau, Boostedt-Rickling und den Städten Bad Bramstedt und Barmstedt gebildet. Die vier Handlungsfelder der integrierten Entwicklungsstrategie sind: Tourismus, Regionalmanagement und Interkommunale Kooperationen, Familienfreundlichkeit sowie regionale Produkte und Wirtschaftskreisläufe.
Der Verein „LAG AktivRegion Holsteiner Auenland“ begleitet die Region durch den Förderzeitraum des LEADER-Konzepts. Als Geschäftsstelle dient das Regionalmanagement Holsteiner Auenland.[179]

AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest

Das Gebiet der AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest befindet sich am westlichen Rand des Kreises Pinneberg und ist von der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 komplett betroffen. Die AktivRegion reicht im Süden bis an die Hansestadt Hamburg heran und umfasst die Städte Uetersen, Tornesch und Wedel sowie die Stadt Elmshorn als Kooperationspartner. Die drei Handlungsfelder der AktivRegion sind Leben und Wohnen, Naherholung und Tourismus sowie regionale Wirtschaft und Kooperationen. Der Verein „Lokale Aktionsgruppe (LAG) AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest e.V.“ wurde gegründet, um das IES umzusetzen, er übernimmt auch die Geschäftsführung.[180]

Bedeutung AktivRegionen für das REK

Die Kommunen in der REK-Region sind, abgesehen von wenigen Ausnahmen, fast flächendeckend in die AktivRegionen eingebunden. Über diese Kooperationen stehen bis 2013 EU- und Landesmittel für die Realisierung von Projekten zur Verfügung.
Allerdings haben die Kooperationen einen auf verschiedene Teilräume begrenzten Bezug. Dies zeigt sich in der Kleinteiligkeit und dem Regionsbezug der Projekte in den AktivRegionen. Dennoch gibt es vereinzelt auch überregional bedeutsame Aktivitäten, so z.B. das Leitbild für die „Energiekompetenzregion Dithmarschen“, das Projekt „Holstein Tourismus“

[178] Vgl. www.leader-steinburg.de, Hrsg.: egeb Wirtschaftsförderung Steinburg.
[179] Vgl. www.aktivregion-holsteinerauenland.de, Hrsg.: Holsteiner Auenland e.V.
[180] Vgl. www.aktivregion-pinneberg.de, Hrsg.: AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest e.V.

eine Kooperation der Kreise Steinburg und Pinneberg sowie AktivRegionen Pinneberger Marsch & Geest, Steinburg und Holsteiner Auenland oder das gemeinschaftliche Projekt der AktivRegionen Dithmarschen, Nordfriesland Nord, Südliches Nordfriesland, Eider-Treene-Sorge und Uthlande: „Weiterbildung in der Tourismusbranche an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste“.
Als thematische Klammer für weitere überregionale Projekte der AktivRegionen bietet sich vor allem der Tourismus, aber auch die Themen Erneuerbare Energien (Bsp. E-Mobilität) sowie Aus- und Weiterbildung an.

7.3.4 Wirtschaftsbezogene Kooperationen

Industrie- und Handelskammern

IHK Nord

Abb. 172: Übersicht über die IHKs in Norddeutschland

Die Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Industrie- und Handelskammern (IHK Nord) wird gebildet von 13 norddeutschen Industrie- und Handelskammern / Handelskammern aus den Bundesländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die IHK Nord vertritt mehr als 600.000 Unternehmen in Norddeutschland und stützt sich auf rund 20.000 ehrenamtlich engagierte Unternehmerinnen und Unternehmer. In Schleswig-Holstein sind dies die IHK Flensburg, Kiel und Lübeck.[181]

IHK Schleswig-Holstein

Abb. 173: Übersicht über IHKs in Schleswig-Holstein

Die IHK Schleswig-Holstein ist die Arbeitsgemeinschaft der IHKs Flensburg, Kiel und Lübeck. Seit dem 01.01.2006 ist diese zentraler Ansprechpartner für alle Fragestellungen zum Thema Wirtschaft, die mehr als nur regionale Bedeutung haben. Zu diesen Themen bündelt sie die Meinung der drei IHKs in Schleswig-Holstein, so dass diese gegenüber Politik und Verwaltung mit einer Stimme für die Wirtschaft im Lande sprechen.[182]

IHK Flensburg

Als nördlichste deutsche Industrie- und Handelskammer betreut die IHK Flensburg mit rund 75 hauptamtlichen Mitarbeitern über 42.000 Mit-

[181] Vgl. www.ihk-nord.de, Hrsg.: IHK Nord.
[182] Vgl. www.ihk-schleswig-holstein.de, Hrsg.: IHK Schleswig-Holstein.

gliedsunternehmen im Norden und Westen Schleswig-Holsteins. Zusätzlich zum Flensburger Hauptsitz unterhält sie Geschäftsstellen in Heide, Husum und Schleswig. Die IHK Flensburg ist unter anderem in den **Kreisen Dithmarschen und Nordfriesland** tätig.
Neben ihrem allgemeinen Aufgabenportfolio hat die IHK Flensburg Schwerpunktkompetenzen in der deutsch-dänischen Zusammenarbeit, im Tourismus sowie bei den Erneuerbaren Energien aufgebaut.[183]

IHK Kiel

Der Bezirk der IHK zu Kiel reicht von der Ostsee bis an die Elbe und vor die Tore Hamburgs. Er umfasst die Landeshauptstadt Kiel, die kreisfreie Stadt Neumünster und die **Kreise Pinneberg,** Plön, Rendsburg-Eckernförde und **Steinburg.** Mit einer Fläche von 5.180 Quadratkilometern umfasst der IHK-Bezirk ein Drittel des Bundeslandes Schleswig-Holstein. Hier leben rund 1,16 Millionen Menschen – rund 41 Prozent der Gesamtbevölkerung Schleswig-Holsteins. Mehr als 65.000 überwiegend mittelständische Unternehmen haben in dieser wirtschaftlich kraftvollen Region ihren Sitz – ihre Gesamtinteressen werden von der IHK zu Kiel vertreten. Die IHK unterhält neben ihrem Hauptgeschäftssitz in Kiel Zweigstellen in Elmshorn, Neumünster und Rendsburg.[184]

EA Nord - Entwicklungsagentur Nord GmbH

Die Entwicklungsagentur Nord GmbH (EA Nord) wurde am 31.10.2006 gegründet, als strategische und operative Organisationsbasis für die gemeinsame Wirtschafts- und Re-Regionalentwicklung des Landesteils Schleswig. Ihr Ziel ist es, regionale Ressourcen und Kräfte zu bündeln, endogene Wachstums- und Beschäftigungspotenziale zu mobilisieren und notwendige Fördermittel zum Aufbau zukunftsweisender Infrastrukturen an die Region zu binden.
Die EA Nord besitzt drei Schwerpunktbereiche, als regionale Geschäftsstelle für das Zukunftsprogramm Wirtschaft Schleswig-Holstein, als Sekretariat für das **INTERREG IV A Programm sowie als deutsch-dänisches Regionalmanagement**, das gemeinsam mit der IHK betrieben wird. Gesellschafter der EA Nord GmbH sind jeweils zu einem Drittel die Stadt Flensburg, der **Kreis Nordfriesland** und der Kreis Schleswig-Flensburg.
Der Arbeitsstandort der EA Nord befindet sich bei der Wirtschafts- und Regionalentwicklungsgesellschaft Flensburg/Schleswig mbH (WiREG) in Flensburg sowie im Kreishaus Nordfriesland beim Amt für Kreisentwicklung, Bau und Umwelt in Husum.[185]

Egeb: Wirtschaftsförderung

Die Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH (egeb: Wirtschaftsförderung) wurde 1971 als Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Unterelberegion mit den **Kreisen Dithmarschen und Steinburg** gegründet. Ziel war es, die Entwicklungen von einer strukturschwachen Region zu Zentren der Wirtschaft zu steuern. Als Entwicklungsträger hatte die egeb einen gewichtigen Anteil an der Vorbereitung des Standortes wie auch an den großen Ansiedlungen, die dem Industriegebiet noch heute sein Gesicht geben.
Heute bietet die egeb: Wirtschaftsförderung Leistungen in allen Bereichen der regionalen Wirtschaft an: Von der Existenzgründung bis zur Investorenakquise, von der betrieblichen Ausbildung bis zum Thema Lebenslanges Lernen.
Zu den Schwerpunkten der egeb gehören die Projektgesellschaft Norderelbe (ein Gemeinschaftsprojekt mit der WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Krei-

[183] Ebenda.
[184] Vgl. www.ihk-schleswig-holstein.de, Hrsg.: IHK Schleswig-Holstein.
[185] Vgl. www.eanord.de, Hrsg.: EA Nord.

ses Pinneberg mbH), über die Kommunen bei der Regional- und Projektentwicklung beraten werden, der Zweckverband Wasserwerk Wacken und die Brunsbütteler Freizeitbäder. Im Vordergrund der Arbeit steht die Stärkung der Wirtschaftskraft der Region und damit die Sicherung von Arbeitsplätzen und Wohlstand mit dem Wahlspruch: Erfolge unternehmen zwischen Hamburg und Sylt![186]

Projektgesellschaft Norderelbe

Die Projektgesellschaft Norderelbe mbH, bis zum 01.01.2007 noch Projektgesellschaft Westküste mbH, ist eine Gesellschaft der egeb: Wirtschaftsförderung (Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH) und der WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH. Schwerpunkt ihrer Arbeit ist die Tätigkeit als regionale Geschäftsstelle der **Kreise Dithmarschen, Pinneberg,** Segeberg und **Steinburg** sowie der Stadt Neumünster für das Zukunftsprogramm Wirtschaft der schleswig-holsteinischen Landesregierung. Gefördert wird ihre Arbeit als Geschäftsstelle von der Europäischen Union, Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), dem Land Schleswig-Holstein, den vier genannten Kreisen sowie der Stadt Neumünster.

Ziel der Projektgesellschaft ist es, die Wirtschaftsstruktur in der Region zu verbessern. Neben der Arbeit in Verbindung mit dem Zukunftsprogramm Wirtschaft Schleswig-Holstein beraten und unterstützen sie öffentliche Träger in Fragen der Projekt- und Regionalentwicklung. Seit rund 15 Jahren engagiert sich die Projektgesellschaft zudem im Nordseeraum. So ist sie z. B. Mitglied im deutschen Ausschuss für das INTERREG IV B-Nordseeprogramm.[187]

Unternehmensverband Unterelbe-Westküste e.V.

Für den Unternehmensverband Unterelbe-Westküste e.V. haben sich zahlreiche Wirtschaftsbetriebe und Organisationen zu einer Vereinigung zusammengeschlossen, um ein investitionsfreundliches gesellschaftliches Klima und wachstumsfördernde Rahmenbedingungen in der Region zu schaffen. Damit soll eine Basis für den Erfolg und die Wettbewerbsfähigkeit der Mitgliedsunternehmen geschaffen werden. Das Verbandsgebiet umfasst die Kreise **Nordfriesland, Dithmarschen, Steinburg und Pinneberg** sowie die Stadt Norderstedt. Der Unternehmensverband versteht sich als Ansprechpartner für die Unternehmen der Region in allen Fragen der Tarifpolitik, des Arbeitsrechts, des Arbeitsmarktes und anderer wirtschafts- und sozialpolitischer Bereiche.[188]

WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH

Das oberste Ziel der WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des **Kreises Pinneberg** mbH (WEP) ist es, im Kreis Pinneberg unternehmerische Investitionen zu fördern, um damit Arbeitsplätze zu schaffen und zu erhalten. Sie unterstützen Unternehmen bei der Gründung, Ansiedlung und Förderung. Die WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH arbeitet als Moderator und Förderer gemeinsam mit weiteren Akteuren aus

[186] Vgl. www.egeb.de, Hrsg.: egeb: Wirtschaftsförderung.
[187] Vgl. www.pg-norderelbe.de, Hrsg.: Projektgesellschaft Norderelbe mbH.
[188] Vgl. www.unternehmensverband.de, Hrsg.: Unternehmensverband Unterelbe-Westküste e.V.

Wirtschaft, Wissenschaft und Politik an der stetigen Weiterentwicklung der Region. Dies geschieht durch Projekte zur Verbesserung des Technologietransfers, zur Qualifizierungsberatung in kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), zur Existenzgründung, zur beruflichen Wiedereingliederung und durch die Beteiligung an verschiedenen Cluster- und Netzwerkaktivitäten.

Zudem berät die WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH Städte, Gemeinden und andere öffentliche Einrichtungen bei der Entwicklung von förderfähigen Maßnahmen und Infrastrukturinvestitionen. Eine weitere Aufgabe ist die Entwicklung und Vermarktung von kommunalen Gewerbegebieten.[189]

WFG NF - Wirtschaftsförderung Nordfriesland

Wirtschaftsförderung Nordfriesland

Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH (WFG NF) kümmert sich **im Kreis Nordfriesland** um Unternehmensansiedlungen, die Begleitung ansässiger Unternehmen, Infrastrukturentwicklung und Kommunalbetreuung. Hinzu kommen zeitlich befristete Projekte zu speziellen Themen. Die WFG NF vermittelt Kontakte zu Hochschulen und bietet jungen, technologieorientierten Unternehmen im Nordfriesischen Innovations-Center (NIC) in Niebüll einen idealen Standort für die Startphase des Unternehmens. Im Verbund der Landesfördereinrichtungen stellt die WFG Kontakt her zu ausländischen Geschäftspartnern, insbesondere ins benachbarte Dänemark. Zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts führt die WFG verschiedene Maßnahmen des Standortmarketings durch.
Ein wichtiger Teil der Aktivitäten befasst sich mit dem Windkraftsektor und anderen Erneuerbaren Energien. Die Offshore-Pläne der Branche bergen für Nordfriesland beeindruckende Wachstumsperspektiven. Die Region Husum hat gute Chancen die Nummer 1 der Windkraftbranche zu bleiben, wenn sie die entscheidenden Entwicklungsziele realisiert.
Auch in der Tourismusförderung nimmt die Gesellschaft viele Aufgaben wahr, zum Beispiel in der Förderung der kommunalen touristischen Infrastruktur, der Mitwirkung in touristischen Arbeitskreisen sowie in der finanziellen und operativen Unterstützung verschiedener Projekte. [190]

Bedeutung der wirtschaftsbezogenen Kooperationen für das REK
Bei den genannten Institutionen handelt es sich weniger um Kooperationen im engeren Sinne, sondern um Wirtschaftsförderer oder Interessensvertretungen, die zum Teil überregionale und kooperative Arbeitsstrukturen entwickelt haben (z.B. Handels- und Handwerkskammern oder Projektgesellschaft Norderelbe). Dennoch sind die Akteure dieser „wirtschaftsbezogenen Kooperationen“ Schlüsselakteure im REK-Prozess, da

- eine zentrale Zielsetzung dieser Akteursgruppe mit dem Basisanliegen des REK A 23 / B 5 identisch ist (Setzung von Impulsen für wirtschaftliche Entwicklung der Region und / oder Teilräume) und
- dieser Personenkreis die Erarbeitung des REK A 23 / B 5 mit initiiert hat (Projektpartner: egeb: Wirtschaftsförderung, Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH sowie Industrie- und Handelskammern zu Flensburg und Kiel; Projektträgerin: WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH; Projektkoordination: Projektgesellschaft Norderelbe mbH).

[189] Vgl. www.wep.de, Hrsg. WEP NF.
[190] Vgl. www.wfg-nf.de, Hrsg.: Wirtschaftsförderung Nordfriesland mbH.

Gemein ist diesen Akteuren, dass sie über Personalkapazitäten für ihr Tagesgeschäft, wie z.B. Vernetzung oder Initiierung von Projekten, verfügen, aber nicht über eigene Ressourcen für die Umsetzung von Projekten.

7.3.5 Tourismuswirtschaft

Die touristische Analyse des REK fokussiert sich auf die möglichen Auswirkungen des geplanten Ausbaus der Straßeninfrastruktur (A 20 und A 23 / B 5) auf den Tourismus der REK-Region. Entsprechend wurden für das REK im Tourismus nicht die Projektentwicklung sondern übergeordnete touristische Strategieansätze im Zusammenhang mit dem Verkehrsausbau behandelt. Entsprechend der Tourismusstrategie des Landes Schleswig-Holstein bestehen bereits abgestimmte touristische Leitbilder und Organisationsstrukturen, wie beispielsweise die Nordsee-Tourismus-Service GmbH als regionale Tourismusorganisation (TMO) in der nördlichen REK-Region touristisch vermarktet. Daneben sind auch einzelne Kreise, Wirtschaftsförderungsgesellschaften und AktivRegionen in touristischen Handlungsbereichen aktiv. Die Untersuchungsregion zeigt bereits eine etablierte Kooperations- und Organisationsstruktur im Tourismus (entsprechend der Leitlinien des Landes) auf. Nachfolgend werden einzelne Verbände und Organisationen noch einmal gesondert aufgeführt.

Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (TASH)

Die Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH (TASH) ist für das landesweite touristische Marketing Schleswig-Holsteins zuständig. Sie koordiniert die zielgruppengerechte Aufbereitung und Vermarktung touristischer Angebote. Die TASH unterstützt ihre Partner in der Entwicklung und Vermarktung von zielgruppengerechten Angeboten. Als Schnittstelle bündelt sie die Marketingaktivitäten und steigert so deren Effektivität. Daneben koordiniert sie Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen Regionen, Orten und Leistungsträgern. Weiterhin bietet die TASH einen umfassenden Service in den Bereichen Online, Public Relations, Vertrieb, Marktforschung, Auslandsmarketing und Messen.
Für die zukünftige touristische Neuausrichtung legt die TASH gemeinsam mit zahlreichen touristischen Partnern im Land Qualitätsstandards fest, die Voraussetzungen zur Teilnahme am Marketing sind. Werden diese Standards eingehalten, können die definierten Zielgruppen in ihren Werteprofilen angesprochen und die touristischen Angebote auf die Zielgruppen "Familie", "Best Ager" und "Anspruchsvolle Genießer" individuell zugeschnitten werden.

Tourismusverband Schleswig-Holstein (TVSH)

Der TVSH vertritt die tourismuspolitischen Interessen seiner Mitglieder und seiner Partner auf kommunaler, regionaler, Landes- sowie auf Bundesebene und ist damit die zentrale Lobbyorganisation für den Schleswig-Holstein-Tourismus.
Der TVSH ist ein neutraler, unabhängiger Verband, der sich für die erfolgreiche touristische Entwicklung Schleswig-Holsteins einsetzt. Dabei spielen die permanente Verbesserung der Rahmenbedingungen und der Abbau von Hemmnissen und Hindernissen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit die zentrale Rolle.
Neben der tourismuspolitischen Interessenvertretung ist der TVSH auch für die Umsetzung der Klassifizierung des Deutschen Tourismus Verbandes (DTV) zuständig und fördert damit einheitliche Qualitätsstandards und Klassifizierungssysteme.
Durch die Initiierung, Betreuung, Finanzierung bzw. Unterstützung zahlreicher Projekte trägt der TVSH darüber hinaus maßgeblich dazu bei, eine umfassende und dauerhafte Qualitätsverbesserung des schleswig-holsteinischen Tourismus zu fördern und zu sichern.

Hotel- und Gaststättenverband Schleswig-Holstein

Der Hotel- und Gaststättenverband DEHOGA Schleswig-Holstein ist die zuständige Berufsorganisation für alle gastgewerblichen Unternehmer des Landes. Die Arbeit des Verbandes untergliedert sich in zwei Richtungen: Zum einen die Außenwirkung mit Pressearbeit, Kontakten zur Industrie, Verwaltung und Behörden, Mitwirkung bei Gesetzen und Lobby-Arbeit, zum Anderen die Individualberatung der Mitglieder. Der Landesverband mit Sitz in Kiel und seinen 17 Kreis- und über 50 Ortsverbänden, setzt sich als Interessenvertreter gegenüber Kommune, Kreis, Bezirk und Land ein.

Heilbäderverband Schleswig-Holstein

Der Heilbäderverband ist die landesweite Koordinationsstelle rund um das Thema Gesundheitstourismus. Lobbyarbeit, Mitglieder-Service, Produktentwicklung und Marketing sind die Hauptaufgaben des Verbandes. Als Ansprechpartner für den Endverbraucher ist er gleichzeitig Vermittlungs- und Informationsstelle für gesundheitstouristische Angebote von der Kur bis hin zum Wellnessurlaub.

Lokale Tourismus Organisationen (LTO)

Im Rahmen einer breit angelegten Fachtagung mit rund 150 Besuchern aus Politik, Verwaltung und Tourismus im Juni 2008 in Kiel wurden die lokalen Tourismusakteure aufgerufen, ihre Organisationsstrukturen mit Unterstützung des Wirtschaftsministeriums und des Tourismusverbandes Schleswig-Holstein (TVSH) weiter zu optimieren. Hierbei wurde festgelegt, dass Lokale Tourismus Organisationen (LTO) gebildet werden, die in einem aus Gästesicht abgegrenzten, homogenen Raum eine Mindestgröße von kommunalen und privatwirtschaftlichen Akteuren bündeln. Diese sollen ihre Aufgaben klar beschreiben, bisher mehrfach wahrgenommene Aufgaben zusammenführen und schrittweise in festen Organisationsstrukturen zusammen wachsen. Lokale Tourismus-Organisationen sind daher im Hinblick auf eine kritische Größe marktfähige, strategisch geführte räumliche Einheiten mit einem klar erkennbaren und abgrenzbaren Angebot (homogener touristischer Raum). Sie beruhen auf freiwilliger, von innen gelebter, verbindlicher Kooperation mehrerer Städte und Gemeinden, ihrer touristischen Organisationen sowie privater Leistungsanbieter in aufgabenadäquaten Strukturen. Lokale Tourismus Organisationen sind voll in das touristische System des Landes eingebunden.

Nordfriesland Tourismus GmbH

Die Nordsee-Tourismus-Service GmbH (NTS) ist die zentrale Tourismusmarketing - Organisation der gesamten Nordsee Schleswig-Holstein - von der Elbe im Süden bis zur dänischen Grenze im Norden, inklusive der schleswig-holsteinischen Insel- und Halligwelt. Im Jahr 2000 aus dem Nordseebäderverband Schleswig–Holstein e.V. (NBV) als GmbH hervorgegangen, bildet sie heute die Kommunikations- und Marketingschnittstelle für die touristischen Orte, Gemeinden, Kreise, Institutionen und Verbände entlang der Nordsee. Das gemeinsame Ziel ist es, mehr Gäste für einen Aufenthalt an der Nordsee Schleswig Holstein zu gewinnen, denn: Das Urlaubserlebnis an der Nordsee stärkt Körper, Kopf und Seele.

Dithmarschen Tourismus e.V.

Der Verein Dithmarschen Tourismus e.V. nimmt ab 1. Mai 2011 die Aufgaben einer Lokalen Tourismusorganisation (LTO) im Sinne des Landestourismuskonzeptes für Dithmarschen wahr. Dithmarschen will sich im kooperativen Marketing neu positionieren. Dazu ist eine Agentur ausgewählt worden, die ein gemeinsames Marketingkonzept erarbeiten soll. Oberstes Ziel dabei ist, Dithmarschen mit einem noch eigenständigeren Profil innerhalb der

Gesamtmarke Nordsee Schleswig-Holstein besser zu profilieren. Das Konzept wir aus Mitteln des Zukunftsprogramms ländlicher Raum gefördert. Wichtige Bestandteile sind: Marketingkonzept: Zentrale Zimmervermittlung, Internet, Qualität, I-Marke, Weiterbildung.

Unterelbe Tourismus e.V.

Der Unterelbe Tourismus e.V. wurde im Jahr 2006 gegründet und ist für die Tourismusarbeit der Kreise Steinburg, Pinneberg und das südliche Dithmarschens zuständig. Zudem kooperiert der Verein seit dem Jahr 2007 mit der LAG Holsteiner Auenland e.V. und vermarktet die Region seitdem unter dem Namen Holstein Tourismus. Der Verein setzt sich für Weiterentwicklung des Tourismus und die Naherholung in der Region ein und bietet touristische Angebote aus einer Hand an. Durch Umsetzung der gemeinsamen Strategie wird ein effektives Tourismusmarketing zur Erhöhung der touristischen Wertschöpfung verfolgt. Mitglieder sind neben den Kreisen Steinburg, Pinneberg und teilweise Segeberg die örtlichen Marketingeinrichtungen. Einzelne Kommunen und Leistungsträger sind Mitglied in den örtlichen Marketingorganisationen und nicht bei Holstein Tourismus.

Maritime Landschaft Unterelbe

Die Maritime Landschaft Unterelbe ist ein Leitprojekt der Metropolregion Hamburg und wird gegenwärtig aus Mitteln der Förderfonds der gemeinsamen Landesplanung Niedersachsens, Schleswig-Holsteins und Hamburgs sowie aus Mitgliederbeiträgen finanziert. Im Rahmen einer Fördergemeinschaft engagieren sich regionale Unternehmen beiderseits der Elbe für die Maritime Landschaft Unterelbe. Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Wirtschaftsförderungsprojekt, das den Fokus auf den „weichen Standortfaktor“ Naherholung richtet.

Ansiedlungsmanagement für Hotelprojekte bei der WTSH

Seit März 2007 setzt sich das Ansiedlungsmanagement für Hotelprojekte bei der Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH (WTSH) für zahlreiche Projekte in Schleswig-Holstein ein. Dabei handelt es sich z.B. um die Identifizierung von adäquaten Standorten für die Realisierung von Hotelprojekten und bringt deren planungsrechtliche Umsetzung auf den Weg.

Initiative „Schleswig-Holstein is(s)t lecker!

Die Initiative „Schleswig-Holstein is(s)t lecker!“ soll durch die Teilnahme von vielen gastronomischen Betrieben mit Leben gefüllt werden. Interessante und von heimischen Produkten bestimmte Speisenangebote sollen Schleswig-Holstein als gastronomisch-kulinarische Adresse noch bekannter machen. Um dieses Ziel zu erreichen, hat das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (MLUR) zusammen mit dem Hotel- und Gaststättenverband Schleswig-Holstein Teilnahme-Voraussetzungen für diese Aktion erarbeitet. Dadurch soll die Initiative einen besonderen Wert erhalten und bei den Gästen Interesse an einem speziellen Genusserlebnis wecken.

8. Zusammenfassende SWOT-Analyse

8.1 Allgemeine Strukturdaten

Stärken	Schwächen
Großräumliche Lage / Verkehrsanbindung	**Großräumliche Lage / Verkehrsanbindung**
• Nähe der südlichen REK-Region zur Metropole Hamburg (wirtschaftliche Verflechtungen)	• Periphere Lage der Region im nördlichen Bereich an der dänischen Grenze (aber auch Chancen durch grenzübergreifende Zusammenarbeit) • Elbe wirkt als räumliche und verkehrstechnische Barriere • Mit zunehmender Entfernung von Hamburg primär ländlich geprägter Raum
• Im südlichen Teil der REK-Region gute Nord-Süd-Straßenanbindung durch A 23	• Schlechte Straßenanbindung und Erreichbarkeit in Ost-West-Richtung für die gesamte REK-Region • Keine Autobahnanbindung und schlechte Erreichbarkeit der nördlichen REK-Region
• Wasseranbindung und Häfen entlang der Elbe, des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) und an der Nordsee-Küste, wichtige touristische und gewerbliche Infrastruktur • Sehr hohe naturräumliche und touristische Potenziale insbesondere im nördlichen Teil der REK-Region	• Verkehrsanbindungen von Zentren und Tourismusstandorten ist nur ungenügend ausgebaut
Bevölkerung	**Bevölkerung**
• Insg. 740.000 Einwohner (über ¼ der Bevölkerung Schleswig-Holsteins) mit in Nord-Süd-Richtung zunehmender Bevölkerungsdichte	• Geringe Bevölkerungsdichte im nördlichen Teil der Region (Kreise Nordfriesland, Dithmarschen und Steinburg)
• Prognostiziertes Bevölkerungswachstum bis 2025 im Kreis Pinneberg	• Prognostizierter Bevölkerungsrückgang in den Kreisen Dithmarschen, Steinburg und Nordfriesland bis 2025
• Überrepräsentierte junge Bevölkerung (bis 20 J.)	• Alterung der Bevölkerung aufgrund der demographischen Entwicklung (Durchschnittsalter steigt um ca. 4 J. bis 2025.)

	• Unterrepräsentierter Bevölkerungsanteil der 18 – 24jährigen (bildungsbedingte Abwanderung dieser Altersgruppe)
Beschäftigung • Steigende Beschäftigungszahlen, sinkende Arbeitslosenquoten in allen vier Kreisen • Arbeitslosenquote liegt in den Kreisen Steinburg und Pinneberg unter dem Landesdurchschnitt. • Hohe Partizipation am Arbeitsmarkt Hamburg (hoher, von Nord nach Süd zunehmender Auspendlerüberschuss)	**Beschäftigung** • Die Arbeitslosenquote ist in den Kreisen Nordfriesland und insbesondere in Dithmarschen in Abhängigkeit von der Jahreszeit höher als im Landesdurchschnitt. • Starke saisonale Schwankung der Beschäftigung insbesondere in den touristisch geprägten Teilräumen • Unterdurchschnittlicher Prozentsatz an Hochqualifizierten (bis auf Pinneberg) → von Nord nach Süd zunehmend • Hohe Abhängigkeit vom Arbeitsmarkt Hamburg (insbesondere südlicher Teil der REK-Region) → negativer Pendlersaldo
Wirtschaftskraft • Überdurchschnittliches Bruttoinlandsprodukt (BIP) in EUR je Erwerbstätiger im Kreis Pinneberg (rd. 75.000 EUR) • Das BIP je Einwohner liegt in den Kreisen Pinneberg und Nordfriesland über dem Landesdurchschnitt. • Tendenziell (bis auf Pinneberg) leicht unterdurchschnittliche Arbeitskosten bei teils deutlich überdurchschnittliche Produktivität • Überdurchschnittliche und ansteigende Gründungsdynamik in der gesamten Region	**Wirtschaftskraft** • BIP in den Kreisen Dithmarschen und Steinburg liegt relativ nah am Bundesdurchschnitt von etwa 58.000 EUR je Erwerbstätigem. • Unterdurchschnittliches BIP je Einwohner in den Kreisen Dithmarschen und Steinburg (jedoch teils „statistischer“ Effekt, da das BIP dem Arbeitsort zugerechnet wird) • Tendenziell von Nord nach Süd zunehmende Kaufkraft und Produktivität • Die Exportquote in der REK-Region liegt deutlich unter dem Landesdurchschnitt. Ausnahme Kreis Nordfriesland: sehr hohe Exportquote mit 62 % Auslandsanteil am Gesamtumsatz im verarbeitenden Gewerbe. • Geringe wirtschaftliche Impulse von Hamburg auf den weiter entfernten und schlecht angebundenen nördlichen Teil der REK-Region

Chancen	Risiken
• Verbesserung der Lage- und Erreichbarkeit durch Bau der A 20 und Ausbau der B 5 führt zu einer deutlichen Vergrößerung des wirtschaftlichen Einzugsbereiches und Stärkung des Wirtschaftsraums • Durch A 20 und B 5 rückt der REK-Raum als Region zusammen.	• Die ohne A 20 schlechte Verkehrsanbindung verhindert die Ansiedlung weiterer Unternehmen und Schaffung neuer Arbeitsplätze und begünstigt die Abwanderung von Betrieben • Mit A 20 auch stärkere Konkurrenz aus Niedersachsen
• Schaffung attraktiver Lebens- und Arbeitsmöglichkeiten für ältere Personen (Profitieren von Zuwanderung in der 2ten Lebenshälfte und Alterszuwanderung) • Bindung der jüngeren Bevölkerung über ihre Ausbildungs- und Berufszeit an die Region • Ausbau und Förderung der Ausbildungs- Hochschul- und Forschungslandschaft	• Dithmarschen hat im Landesdurchschnitt die höchste Ausbildungsquote. Aber fehlende Ausbildungsangebote für bestimmte Berufe führen zur Abwanderung junger Menschen aus der Region
• Die unterschiedliche Bevölkerungs-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur der REK-Region bietet die Chance der funktionalen Arbeitsteilung • Stärkere Nutzung der Spillover-Effekte Hamburgs / der Metropolregion Hamburg im Bereich Beschäftigungs- und Ansiedlungspotenziale insbesondere im südlichen Teil der Region • Stärkere gemeinsame Vermarktung der Region	

8.2 Handlungsfeld Verkehr

Stärken	Schwächen
Straße • A 23 / B 5 als zentrale Nord-Süd-Achse der Region • Lückenschluss der A 23 bei Itzehoe (Störbrücke)	**Straße** • Unzulänglicher Ausbaustand B 5 • Stauanfälligkeit der A 23 im Bereich Pinneberg durch starke Pendlerverkehre • Stauanfälligkeit der Achse A 23 / B 5 während der touristischen Hauptsaison (v.a. B 5 nördlich von Tönning) • Nord-Süd-Gefälle in der Infrastrukturqualität: Handlungsschwerpunkt entlang der Landes- und Kreisstraßen in Nordfriesland • Mangelhafte Querverbindungen zwischen den Achsen A 23 / B 5 und A 7

	• Hohe Güterverkehrsbelastung zwischen Itzehoe und Brunsbüttel (B 5)
Schiene / ÖPNV • Hohe Taktfrequenz auf der Achse Itzehoe-Hamburg (Pendlerströme) • Autozug von Niebüll nach Westerland (Sylt) • Fernverkehrsanbindung nach Sylt durch die Deutsche Bahn • Überregionales Busangebot	**Schiene / ÖPNV** • Verbindungen in Ost-West-Richtung für den Personen- & Güterverkehr fehlen • Fehlende Durchbindung Regionalverkehr/Hbf-Hamburg • Schienenausbau für den Güterverkehr erforderlich (ChemCoast Park Brunsbüttel) • Geringe Geschwindigkeit des Personen-Schienenfernverkehrs • ÖPNV-Kapazitätsengpässe im Süden (Pendlerverkehre nach Hamburg) und im Norden entlang der touristischen Verbindung nach Sylt (Hindenburgdamm)
Wasserweg / Häfen • Hafenkooperationen zwischen HH, NDS, SH • Nord-Ostsee-Kanal als bedeutender Wasserweg für den Gütertransport • Brunsbüttel als überregionaler Nordseehafen • Büsum als tideunabhängiger Hafen • Ausgeprägtes Fährangebot zu den Inseln und Halligen	**Wasserweg / Häfen** • Wartezeiten an den Fähranlegern, insbesondere Fähre Glückstadt-Wischhafen • Zum Teil begrenzte Ausbaumöglichkeiten der Häfen (Beispiel Husum) • Mangelhafte Hafenhinterlandverbindungen
Luftverkehr • Nähe zu internationalem Flughafen Hamburg • Flugplatz Sylt mit Verbindungen zu internationalen Zielen ist eine besondere Stärke der Tourismusdestination	**Luftverkehr** • Geringe Relevanz der Flughäfen entlang der Westküste Schleswig-Holsteins. • Regionalflughäfen (Ausnahme Büsum) ohne Nachtflug- und Schlechtwetterfluglizenzen
Chancen	**Risiken**
• Ausbau der A 20 inkl. Elbquerung führt zur verbesserten Anbindung an die europäischen und nationalen Verkehrsnetze • Attraktive Ost-West-Verbindung durch den Bau der A 20 inkl. Elbquerung → Trassenverlauf begründet v.a. Erreichbarkeitsverbesserungen in Richtung der Ostseehäfen & Niederlande/Belgien → Wartezeiten an der Elbfähre Glück-	• Unklarer Realisierungshorizont der A 20-Bauabschnitte in Schleswig-Holstein und Niedersachsen • Derzeit fehlt ein Finanzierungskonzept für die Elbquerung bei Glückstadt. → Bei der Realisierung durch einen privaten Investor sind Nutzungsgebühren wahrscheinlich. • Fehlender Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals

stadt-Wischhafen entfallen → Entlastung der A 7 durch zusätzliche Elbquerung → Zeitnahe Weiterführung der A 20 als Küstenautobahn in Niedersachsen (Anschlüsse an die A26, A 27 und A29) • Verbesserte Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit durch die Realisierung der geplanten Straßenbauprojekte entlang der A 23 / B 5: - 3-streifiger Ausbau der B 5 Itzehoe – Wilster (erforderlich bis Brunsbüttel) - 3-streifiger Ausbau der B 5 Tönning - Husum - Ortsumfahrung ,B 5 Hattstedt - Bredstedt - Ortsumgehung L202 Tating für die Verbindung nach St. Peter Ording • Reaktivierung von Gleisanlagen für den Güterverkehr Netzerweiterung der S-Bahn bis nach Elmshorn • Ausbau der Häfen für den Bau und Transport von Offshore-Windkraftanlagen sowie als Standorte für Offshore- Serviceleistungen	

8.3 Handlungsfeld Wirtschaft

8.3.1 Gewerbeflächenanalyse (Ansiedlung und Vermarktung)

Stärken	Schwächen
• Nähe der südlichen REK-Region zur Metropole Hamburg (z. T. Spillover-Effekte)	• Im südlichen Teil der Region und insbesondere am „Hamburg-Rand“ eher knappes Flächenangebot (z.T. nur noch Restflächen und Einzelgrundstücke)
• Im südlichen Teil der Region vergleichsweise hoher Gewerbebesatz mit entsprechend sich selbst tragender endogener Nachfrage • Im mittleren und nördlichen Teil der Region relativ großes Flächenangebot	• Aufgrund der Standortanforderungen von Nutzergruppen nur bedingte bzw. ausgewählte Spillover-Effekte aus Hamburg wahrscheinlich (z.T. sogar gegenläufiger Trend – siehe Nordex)
• Gewerbliches Raummuster mit Ansätzen einer funktionalen Verflechtung und „Arbeitsteilung“	• Nach Norden hin deutlich abnehmende Nachfrage bei gleichzeitig wachsendem Flächenangebot

• Zum Teil vorhandene größere Standorte mit überregionaler Ausstrahlung und Bedeutung zur Nutzung und Profilierung der sich verbessernden Position im Standortwettbewerb	• Zum Teil Lagenachteile von Flächen durch kleinräumige Restriktionen (verkehrliche Anbindung, Umfeldrestriktionen, Grundstückszuschnitte etc.) • Keine direkte Lage an überregional bedeutsamen Verkehrsachsen und Warenströmen
Chancen	**Risiken**
• Deutliche Verbesserung der großräumigen Position und Verkehrsanbindung durch Ausbau A 20 und B 5 • Verbesserte Ansiedlungsmöglichkeiten durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur • Bestandsunternehmen in der Region profitieren vom Ausbau der Verkehrsinfrastruktur • Zusammenwachsen des Wirtschaftsraumes beiderseits der Unterelbe • Mögliche Einbindung der Untersuchungsregion in das Logistik-Cluster Hamburg (Norddeutschland)	• Strukturwandel der Gewerbeflächennachfrage (nur noch wenige mobile Nutzergruppen und Branchen) • Unsichere Realisierung Elbquerung • Ungewisse Zeitschiene für den Ausbau der A 20 auf niedersächsischem Gebiet • Zunehmende innerregionale und regionale Konkurrenz (auch andere Regionen profitieren von der A 20)
• Zum Teil deutliche Ausweitung des erreichbaren Einwohner- und Arbeitskräftepotenzials für die Mittelzentren, Hafenstandorte und Gewerbestandorte • Verbesserte Kooperationsmöglichkeiten der Häfen an der Unterelbe und an der Westküste • Nutzung der Chancen durch regionale Kooperation und Fokussierung auf überregional bedeutende Standorte mit herausragenden Lageeigenschaften	• Vorbehalte gegenüber regionaler Kooperation
Übergreifende Handlungsempfehlungen	
• Nutzung und bedarfsgerechte Erweiterung der vorhandenen „Großstandorte“ zur Profilierung als überregionale Gewerbeflächenstandorte • Eventuell neuer Standort bzw. neue Flächen für bisher unterrepräsentierte Nutzergruppen (z. B. Logistik und transportintensives Gewerbe) im skizzierten Suchraum entlang der A 23 (Tornesch-Elmshorn-Itzehoe und A 20 Glückstadt bis ca. Kreuz A 23 / A 20) - Fokussierung auf Standortbereiche mit großen zusammenhängenden Flächenpotenzialen - möglicher Ansatz zu einem interkommunalen bzw. kreisübergreifenden Standort mit gemein-	

samer Trägerorganisation und Ausrichtung auf das überregionale Ansiedlungsgeschehen

- Funktionsteilung/ -ergänzung von Standorten (z. B. Brunsbüttel als hafenbezogener transportaffiner Standort, Industriepark Steinburg als autobahnbezogener Standort u.a. für transportaffines Gewerbe)
- Berücksichtigung von hafenaffinen Gewerbestandorten für die Offshore-Branche
- Erarbeitung und Umsetzung einer abgestimmten Ansiedlungsstrategie bzw. gemeinsamen Ansiedlungsinitiativen – evtl. weitergehend auch ein gemeinsames Standortmarketing
- Zum Teil kleinräumige Standortqualitäten überprüfen und verbessern
- Für Marktpotenzial Transport und Logistik Befragung von Marktteilnehmern
- Bei weiteren Neuplanungen und Neuausweisungen Machbarkeitsstudien zum konkreten Bedarf und Standorten erstellen

8.4 Branchenanalyse

Stärken	Schwächen
• Geringe Krisenanfälligkeit durch vielfältigen Branchenmix	• Unterproportionale Repräsentanz von Finanz-, Versicherungs- und wirtschaftsnahen Dienstleistungen, der Logistikbranche und der Informations- und Telekommunikationsbranche
• Verschiedene Zukunftsbranchen vertreten wie Erneuerbare Energien, Medizin, Maschinenbau, Chemie, Pharmaindustrie, Mineralöl, Logistik und maritime Wirtschaft, Gesundheitswirtschaft sowie Tourismus	• Branchen strahlen von ihren Standorten kaum über die Kreise hinaus (Ausnahme Tourismus und Windenergie)
• ISIT und FH-Westküste, als ausbaufähige Forschungseinrichtung	• Insgesamt schwache Forschungsinfrastruktur in der Region
• Tourismus als Beschäftigungsschwerpunkt in der nördlichen REK-Region (Kreise Nordfriesland und Dithmarschen) • Verarbeitendes Gewerbe als Beschäftigungsschwerpunkt in der südlichen REK-Region (Kreise Steinburg und Pinneberg, aber auch Dithmarschen aufgrund der Chemie-/ Mineralölbranche) • Hohe Beschäftigungszahlen in der gesamten Region in den Bereichen Landwirtschaft, Energieversorgung und Entsorgungswirtschaft, Ernährungswirtschaft, Papier-/Verlag- und Druckgewerbe, Chemie- und Mineralölbranche, Baugewerbe, Handel sowie Teilbereiche des Verkehrssektors und des Gesundheits- und Sozialwesens	• Starke Differenzierung des REK-Raumes in einen eher durch produzierendes Gewerbe geprägten Süden und einen durch Tourismus geprägten Norden.

Chancen	Risiken
• Mobilisierung der Hochqualifizierten aus dem südlichen Teil der Region für den Norden • Mögliche arbeitsteilige Synergien zwischen Norden und Süden • Stärken der Teilregionen decken sich überwiegende mit der Clusterpolitik des Landes Schleswig-Holstein (z. B. Gastgewerbe, Erneuerbare Energien, Chemie / Mineralöl, Mikro- und Nanotechnologie)	• Landwirtschaft und Ernährungswirtschaft sind wichtige wirtschaftliche Basisbranchen, aber nur begrenzt - bei einzelnen innovativen Unternehmen - als Zukunftsbranchen zu bewerten.
• Das Verlags- und Druckgewerbe, eine der unter Arbeitsmarktgesichtspunkten wichtigsten Branchen in der Region, ist richtungsweisend gut aufgestellt • Wachstumspotentiale in der Logistikbranche, da diese am meisten vom Ausbau der A 23 und B 5 profitiert • Förderung wirtschaftsnaher Dienstleistungen • Unterstützung einer gleichzeitig abgestimmten und individuellen Wirtschaftsförderung • Vernetzung der Branchen (z. B. Gesundheitswirtschaft und Tourismus) um Synergien zu erzeugen • Durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auch Chancen für verarbeitendes Gewerbe (Spillover-Effekte aus Hamburg) • Mehr potentielle Fachkräfte erreichbar durch Verkehrsinfrastrukturausbau	• Verlags- und Druckwesen steht bundesweit vor erheblichen Entwicklungsunsicherheiten • Zu geringe Ressourcenausstattung der Wirtschaftsförderungen am Ort und in der Region für die anstehenden Aufgaben (u.a. stärke Fokussierung auf Ziel – und Leitbranchen, Arbeitsteilung / Kooperation)
Übergreifende Handlungsempfehlungen	
• Die REK-Region wird sich für möglichst optimale Standortrahmenbedingungen für beschäftigungsstarke Branchen einsetzen und aktiv deren Wachstumspotentiale unterstützen. Der regionale Branchenbesatz spiegelt die endogenen Potentiale und Standortstärken wieder. Besonderes Augenmerk wird auf Branchen mit hohem Zukunftspotential gerichtet. • Zu den relevanten Handlungsfeldern zählen u.a. ein Engagement in der Bereitstellung von geeigneten Flächen, eine Optimierung der Verkehrsinfrastruktur, die Bestandspflege vorhandener Unternehmen und die Neuansiedlung, die Herstellung von Kontakten und Etablierung von Netzwerken, die Gewinnung und Bindung von Facharbeitskräften, die Herstellung eines Gründer- und innovationsfreundlichen Klimas. • Die REK-Region unterstützt eine konsequente Fortsetzung der Wirtschaftsförderung im regionalen Schulterschluss	

8.5 Demographie und Arbeitsmarkt

Stärken	Schwächen
• Zum Teil positive Salden bei Familienwanderungen und Arbeitsplatzwanderungen (mit Fokus auf den Hamburg-Rand aufgrund der Pendlermöglichkeiten; in Nordfriesland ebenfalls positive Entwicklungen: Tourismusregion als attraktiver Lebens- und Arbeitsstandort) • Rückläufige Arbeitslosenquote in allen Teilregionen des Untersuchungsraumes	• Deutlich negative Bildungswanderungen
• In Pinneberg geringer Anteil von Schülern ohne Hauptschulabschluss und hoher Anteil der Abschlüsse mit Fachhochschul- und Hochschulreife	• In Steinburg und Dithmarschen hoher Anteil von Schülern ohne Hauptschulabschluss • In Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland relativ geringer Anteil von Abschlüssen mit Fachhochschul- und Hochschulreife
• Im Kreis Pinneberg vergleichsweise hoher Anteil an Höherqualifizierten	• In der nördlichen Untersuchungsregion geringer Anteil von Höherqualifizierten an den Beschäftigten
• Im Kreis Pinneberg (Hamburg-Rand) vergleichsweise stabiles Erwerbstätigenpotenzial im Zeitverlauf • In Nordfriesland relativ überdurchschnittlich hoher Anteil von jüngeren Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe	• Positive Wanderungssalden bei den Älteren (verstärkt die demographischen Effekte auf dem regionalen Arbeitsmarkt) • Teilweise überdurchschnittlich starker Rückgang des Erwerbspersonenpotenzials • Ein gutes Viertel der Beschäftigen der Erwerbstätigen im Verarbeitenden Gewerbe ist über 50 Jahre alt (Kreise Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen) • Zum Teil deutlich unterdurchschnittliche Erwerbstätigenquote • Hohe rechnerische Arbeitsplatzlücke 2025 (Relation der Zahl der 60- bis unter 64-Jährigen zur Zahl der 15 bis unter 20-Jährigen bei einem Faktor von z.T. über 2 Punkten): - Steinburg: 2,33 - Nordfriesland: 2,05 - Dithmarschen: 1,93 - Pinneberg:1,83

Handlungsansätze

Bei den Handlungsansätzen muss unterschieden werden zwischen der regionalen Ebene und der betrieblichen Aktionsebene

Regionale Aktionsebene – z. B.:

- Demographie-Checks für die regionalen Leit- und Zielbranchen (insbesondere in den Bereichen Gesundheitswirtschaft inkl. Pflege, Gastgewerbe, Verarbeitendes Gewerbe)
- Erschließung bisher nicht ausgeschöpfter Erwerbspotenziale (Erhöhung Erwerbstätigenquote allgemein, bei Frauen und bei älteren Berufstätigen)
- Verbesserte Rahmenbedingungen (z. B. Kinderbetreuung) zur Erleichterung einer Erwerbsaufnahme
- Verbesserung Schulbildung und Erhöhung des Anteils von Personen mit Schulabschlüssen und einer Berufsausbildung (regionale Ausbildungsverbünde)
- Stärkung duale Berufsausbildung
- Gezielte Einwanderung hochqualifizierter Fachkräfte (z. B. aus dem osteuropäischen Ausland)
- Gezielte Einwanderung von Arbeitskräften für das Gastgewerbe und die gesundheits- und Pflegewirtschaft
- Förderung und gezielte Marketingaktionen „Rückwanderung“ der Bildungswanderer
- Regionale Imagekampagnen (Arbeits- und Lebensstandort – stärkere Verzahnung von Tourismusmarketing und Standortmarketing)
- Übergeordnete „Live Long Learning“-Projekte als Bündelung betrieblicher Weiterbildung, die überregional vermarktet werden kann
- Ausbau und Stärkung der Technologiezentren in der Untersuchungsregion
- Stärkere Ausrichtung der regionalen Hochschulen (FH Heide, Wedel, Nordakademie etc.) auf Studiengänge, bei denen ein Fachkräftebedarf bei den Unternehmen in der Region besteht bzw. verstärkt zu erwarten ist
- Stärkere Vernetzung der vielfältigen und unterschiedlichen Aktivitäten und Initiativen zum Thema Demographie und Arbeitsmarkt

Betriebliche Aktionsebene – z. B.:

- Demographie-Check bei den regionalen Schlüsselunternehmen
- Förderung der betrieblichen Weiterbildung
- Flexible Arbeitszeitmodelle z. B. zur Erhöhung der Beschäftigung von Frauen und älteren Personen (Chancengleichheit und Vereinbarkeit von Familie und Beruf als Zukunftsthemen)
- Betriebliche Gesundheitsvorsorge
- Outsourcing von Tätigkeiten
- Profilierung als attraktiver Arbeitgeber (strategische Personalrekrutierung)

Anmerkungen: Aktivitäten in der Region
Die Untersuchungsregion hat sich bereits frühzeitig auf den drohenden Facharbeitskräftemangel eingestellt. Neben den Aktivitäten der Arbeitsagenturen und der Sozialpartner gibt es eine Reihe von besonderen Initiativen und Projekten. So hat sich z. B. in allen Teilregionen ein so genannter regionaler Weiterbildungsverbund etabliert (Programm des Landes Schleswig-Holstein). Mit Hilfe der „Stützpunkte“ sollen regionale Angebots- und Beratungsstrukturen für die berufliche und betriebliche Weiterbildung geschaffen bzw. bestehende miteinander vernetzt werden. Ebenfalls auf Landesinitiative hin wurden regionale Beratungsstellen zum Projektthema „Frau und Beruf“ in der Untersuchungsregion etabliert (z. B. in Husum, Meldorf, Itzehoe und in Elmshorn). Ziel ist es, landesweit die Chancen von Frauen auf dem Arbeitsmarkt zu verbessern und damit auch die Erwerbstätigenquote von Frauen zu erhöhen. Die egeb mbH ist Träger des Projektes „Chefsache Familie“. Das Projekt ist auf kleine und mittlere Unternehmen in der Region Dithmarschen und Nordfriesland fokussiert. Ziel ist es, die Personalentwicklung in den Unternehmen familienfreundlich zu gestalten, um auf diese Weise eine langjährige Mitarbeiterbindung für die Unternehmen zu induzieren. Ergänzt werden diese unternehmensbezogenen Aktivitäten durch intensive Qualifizierungsberatung der regionalen Wirtschaftsförderungen. Die WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH ist einer der Projektpartner für das Projekt „Best Agers“. In dem länderübergreifenden Projekt „Best Agers“ arbeiten Organisationen aus acht Staaten des Ostseeraums an Initiativen und Strategien zur verbesserten Integration der Generation 55+ auf dem Arbeitsmarkt und bei Innovationsprozessen. Das Projekt möchte diese Menschen mobilisieren, um dem sinkenden Arbeitskräfte- und Innovationspotenzial und damit dem so genannten „Brain Drain“ entgegenzuwirken. In vier thematischen Arbeitspaketen werden 13 innovative Pilot-Initiativen entwickelt, umgesetzt und bewertet. Nordfriesland hat im Rahmen der Initiative „Leben im Aufwind“ erfolgreich eine regionale Internet-Jobbörse errichtet, welche immer mehr interessierte Firmen und qualifizierte Bewerber nutzen.

8.6 Handlungsfeld Energie

Stärken	Schwächen
• Große regionale Kernkompetenz im Bereich Energie, zunehmend regenerative Energie, insbesondere Windkraft, aber traditionell ebenso konventionelle Energien (Brunsbüttel, Hemmingstedt/Mittelplate, Pinneberg) • Hohe Wachstumsprognosen für den Energiesektor, insbesondere regenerative Energie	• Die REK-Region konnte bisher nicht spürbar von den Wachstumsimpulsen im Bereich Offshore-Windkraft (Produktion von Komponenten) profitieren. • Eventuelle künftige Gewerbesteuern für Offshore-Windparks fließt nicht (nur) der gesamten Region zu.
• Beste Eignung für Entwicklung Windenergie (Onshore-Zubau /-Repowering und Offshore) • Gute Ansiedlungsmöglichkeiten für energieintensive Unternehmen	• Fernleitungsnetze schon heute an der Kapazitätsgrenze und bei Spitzeneinspeisung aus erneuerbaren Energien weit überschritten (Abschaltungen) • Mittel- und Niederspannungsnetze sind zunehmend nicht mehr in der Lage, den Umfang an dezentraler Energieeinspeisung aus regenerativen Energien aufzunehmen.
• Hafenkooperation für die Logistik im Bereich Offshore-Windparks bietet gute Möglichkeiten für Wartung und Versorgung • Gute Voraussetzungen für die Erprobung von Strom-Speicherungsverfahren aufgrund geologischer Voraussetzungen (u.a. Salzkavernen) und aufgrund ausbaufähiger Forschungskapazitäten (z. B. ISIT)	
Chancen	**Risiken**
• Energie als wichtiger Faktor der regionalen Profilierung (Klammer für alle Teilregionen und als Brücke zur Metropolregion Hamburg)	• Die Ungewissheit über die zukünftige Entwicklung bei den Strom-Leitungsnetzen erschwert die planerische Tätigkeit. • Das Effizienzkriterium bei der Nutzung regenerativer Energien ist abhängig von einem zeitlich angepassten Netzausbau.
• Der Energiesektor kann, zusammen mit Energieeffizienz, eine Möglichkeit der regionalen Identitätsstiftung und Imagebildung darstellen (auch zur „Umwelthauptstadt Hamburg“).	• Der Netzausbau kann durch Widerstand in der Bevölkerung erheblich beeinträchtigt werden. • Nutzungskonflikte durch Anbau nachwachsender Rohstoffe für die Energieproduktion zwischen Nahrungsmittelproduktion und Energiewirtschaft sowie Auswirkungen auf das Landschaftsbild (mittelbar auf den Tourismus).

• Große Wachstumschancen für Bau von Komponenten sowie für Wartungs- und Servicedienstleitungen im Offshore-Windkraft-Bereich • Repowering von Windkraftanlagen kann erheblich zur Wertschöpfung beitragen. • Energiewirtschaft, Energieforschung und maritime Wirtschaft als gemeinsames Kompetenzcluster (Synergien im Bereich Offshore-Technologie) • Gewerbesteuern könnten der ganzen Region zu gute kommen und so Infrastrukturmaßnahmen mitfinanzieren. • Kraft-Wärme-Kopplung ist gerade in dezentraler Lage eine gute Möglichkeit zur effizienten Ausnutzung von Biogasanlagen. • Entwicklung und Ausbau der E-Mobilität gerade in Verbindung mit intelligenten Stromnetzen könnten hier eine gute Basis vorfinden und Impulse für die Region setzen. • Erforschung und Erprobung von neuen Strom-Speicherungsverfahren kann in der Region maßgeblich zu Wachstum und Innovation beitragen.	

Übergreifende Handlungsempfehlungen

- Energie als regionale Kernkompetenz gemeinsam profilieren und Wertschöpfungsketten ausbauen!
- Bereich Energie als Scharnier zu Hamburg nutzen.
- Zeitnahen und verträglichen Ausbau der Netze gemeinsam politisch einfordern und beispielgebend mitgestalten!
- Hafenkooperationen gemeinsam politisch unterstützen.
- Chancen für Erforschung, Erprobung und Anwendung von Strom-Speichertechnologien als regionale Chance aktiv befördern!
- Gewerbesteuererhebung für Offshore-Parks klären.
- Energieeffizienz und E-Mobilität befördern und zur Imagebildung nutzen.

8.7 Handlungsfeld Kooperation

Stärken	Schwächen
• Vielfältige flächendeckende Kooperationsstrukturen in der Region – von der Metropolregion Hamburg über Stadt-Umland-Kooperationen bis zu AktivRegionen • Starke Partnerschaft (und teilweise) Interessenidentität in und mit Metropolregion Hamburg • Gute Kooperation der Wirtschaftseinrichtungen (Kammern, Wirtschaftsförderer) auch im REK-Prozess	• Bisher keine etablierte Kooperation der am REK A 23 / B 5 beteiligten Gebietskörperschaften • Mentale Barriere zwischen Metropolregion Hamburg (MRH) und Westküste, insbesondere Nordfriesland • Die Kooperation auf der gesamten Entwicklungsachse A 23 / B 5 bisher nicht im Fokus von MRH oder MORO Nord • Bisher keine gemeinsame Wirtschafts-, Gewerbeflächen- und Energiepolitik
Chancen	**Risiken**
• Verbesserte Fühlungs- und Kooperationsmöglichkeiten durch bessere Erreichbarkeitsbeziehungen • Bedarfsgerechte Gewerbeflächenentwicklung in funktionaler Arbeitsteilung • Starker Push für Wachstum und Innovation durch kooperative Bündelung der Potentiale im Bereich Energie • Verträgliche Lösung Trassenbildung für Stromleitungen durch gemeinsame Positionierung • Regionale und überregionale Kooperationen können den Wirtschaftsstandort Unterelbe / Westküste stärken.	• Fehlende Kooperationsanreize für gemeinsame Gewerbeflächenentwicklung • Störung der Kooperation durch unterschiedliche Ausprägung der Vor- und Nachteile der Verkehrsanbindung • Konkurrenz zwischen Hamburger Umland und entfernten Teilräumen • Konkurrenz zwischen Teilräumen mit und ohne Windenergiestandorten • Konkurrenz zwischen energieerzeugenden Teilräumen und Transiträumen • Ein ausschließlich themenbezogenes, sektorales Handeln verstellt den Blick auf kooperative Lösungen (→ themenübergreifender Ausgleich).
Übergreifende Handlungsempfehlungen	
• Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und gemeinsame Entwicklung und Positionierung als Energiekompetenzregion als verbindende Elemente nutzen • Feste Vereinbarung zu einer längerfristigen „Interessengemeinschaft Unterelbe / Westküste“	

9. Leitbild und Entwicklungsziele

9.1 Vorbemerkung:

Das Leitbild des REK stützt sich auf umfassende Analysen der für eine zukunftsfähige Entwicklung der Kreise, Städte und Gemeinden sowie der Unternehmen an der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 besonders bedeutsamen Handlungsfelder. Es wurde auf dieser Basis in einem intensiven Dialogprozess der REK-Gremien und des Gutachterteams erarbeitet.
Das Leitbild betont bewusst die Potenziale und Handlungsoptionen, bei denen das gemeinsame, abgestimmte Handeln der Region zusätzliche Chancen für nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum und Innovation eröffnen kann und konzentriert sich auf die dafür entscheidenden Zielaussagen (9.2 Leitbild, Zielaussagen). Eine vertiefte Betrachtung der Überlegungen zu dem Leitbild ermöglicht die unter Kapitel 9.3 angeschlossene Langfassung. Für diese Handlungsoptionen werden die Zielaussagen des Leitbildes in konkrete Maßnahmenempfehlungen übertragen. Leitbild und Maßnahmenempfehlungen bilden so einen klaren, umsetzungsorientierten Handlungsleitfaden für die Politik, um die im Rahmen des REK erkannten Herausforderungen kooperativ zu bewältigen und die sich u.a. durch den Ausbau der überregionalen Verkehrswege und die Entwicklungen im Energiebereich eröffnenden Chancen bestmöglich zu nutzen.

9.2 Leitbild: Zielaussagen

Eine Region mit vielfältigem Potenzial und großen Entwicklungschancen

Der Raum des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) entlang der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 verfügt über ein breit differenziertes, vielfältiges und zukunftsfähiges Potenzial.

Die Verbesserung der Verkehrserschließung der Region mit der neuen Trasse der A 20 und dem Ausbau der A 23 und B 5 sowie die zunehmende Bedeutung erneuerbarer Energien eröffnen dieser Region die besondere Chance,

- über die verbesserte Verkehrsanbindung und Elbquerung zusätzliche gemeinsame Potenziale und Synergien zu erschließen und
- bei gemeinsamem, zielorientierten Handeln zusätzliches wirtschaftliches Wachstum und Innovationskraft in bedeutendem Umfang zu generieren.

- Die REK-Region wird gemeinsam die Chancen für Wachstum und Innovation nutzen, die sich aus einer besseren Verkehrsanbindung und der zunehmenden Bedeutung erneuerbarer Energien ergeben.
- Die Region wird als Interessengemeinschaft für nachhaltiges Wachstum und Innovation ihre Entwicklung kooperativ gestalten und dazu einen offenen Dialog zwischen Politik, Verwaltung und Wirtschaft führen sowie angemessene organisatorische Vorkehrungen treffen.

Wirtschaftliches Wachstum in funktionaler Arbeitsteilung

Die Region verfügt über eine sehr differenzierte und vielfältige Wirtschafts- und Branchenstruktur mit unterschiedlichen räumlichen Schwerpunkten.

- Die Region nutzt gemeinsame Branchenschwerpunkte für eine überregionale und internationale Vermarktung ihrer Stärken.
- Die REK-Region schafft optimale Standortrahmenbedingungen für beschäftigungsstarke Branchen und unterstützt aktiv deren Wachstumspotenziale.
- Besondere Bedeutung hat die Bereitstellung von geeigneten Flächen, die Bestandspflege vorhandener Unternehmen, die Herstellung von Kontakten und Etablierung von Netzwerken, die Gewinnung und Bindung von Facharbeitskräften sowie die Herstellung eines gründer- und innovationsfreundlichen Klimas.

Bedarfsgerechte Gewerbeflächenvorsorge

Durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur – insbesondere durch die A 20 mit der festen Elbquerung bei Glückstadt – erhält die Region einen deutlich verbesserten Anschluss an die überregionalen Verkehrs- und Wirtschaftsachsen.

- Die Region nutzt diese Chance durch
  - eine bedarfsgerechte Erweiterung vorhandener größerer Gewerbegebiete und deren Profilierung als überregionale Gewerbestandorte sowie
  - die Ermittlung und Prüfung von neuen Gewerbestandorten mit überörtlicher Bedeutung in Autobahnnähe in guter räumlicher Zuordnung zu Siedlungsschwerpunkten als Vorsorge für den langfristigen Flächenbedarf.

Die Westküste als Top-Region für den maritimen Tourismus

- Die Chancen des Tourismus werden durch den geplanten Infrastrukturausbau und die bessere Erreichbarkeit deutlich verbessert. Folgende Strategieansätze werden zur Umsetzung weiter verfolgt:
  - Verstärktes Marketing in den „näherrückenden“ Quellmärkten,
  - Ausbau touristischer Angebote in den Tourismussegmenten und Teilräumen, die von dem Infrastrukturausbau besonders profitieren und
  - Nutzung höherer Auslastungsgrade und verbesserter Wirtschaftlichkeit zur Qualitätsverbesserung und in einigen Bereichen zur Kapazitätserweiterung.

Eine Energie-Kompetenzregion

Energie ist für die REK-Region der Bereich mit dem größten wirtschaftlichen Entwicklungspotenzial. Die in der Region verankerte Fachkompetenz bietet ausgezeichnete Möglichkeiten zusätzliche Wertschöpfungsketten zu entwickeln.

- Die Region nutzt die Chancen, die mit der zunehmenden Bedeutung einer nachhaltigen Energieerzeugung und insbesondere der erneuerbaren Energien verbundenen sind, um sich als Energiekompetenzregion von europäischem Rang zu profilieren.
- Die Region bündelt ihre Potenziale und Entwicklungsmöglichkeiten – bei den konventionellen und den erneuerbaren Energien sowie bei Forschung und Entwicklung – zu einer Kompetenzregion.
- Die Region wird die Förderung der Windenergie inkl. Produktion, Wartung und Versorgung deshalb zu einer ihrer prioritären Aufgaben machen, um alle Synergien für mögliche Wertschöpfungsketten zu nutzen.
- Die Region wird die Kooperation der Nordseehäfen unterstützen mit dem Ziel eines arbeitsteilig vielfältigen und kompletten Angebotes für die Errichtung, die Wartung und die Versorgung von Offshore-Windparks.

Eine Pilotregion für einen zeitnahen und verträglichen Ausbau der Leitungsnetze und neue Verfahren der Stromspeicherung

Angemessen leistungsfähige und verträgliche Leitungsnetze werden in den nächsten Jahren die größte Herausforderung für die Nutzung erneuerbarer Energien sein.

- Die Region wird ihre Interessen für einen zügigen und verträglichen Netzausbau mit einer Stimme gegenüber Bund und Land sowie Versorgern und Netzbetreibern vertreten.
- Sie wird sich dazu aktiv als Pilotregion für die Entwicklung, Erprobung und Durchführung eines modellhaften partizipativen Abstimmungsverfahrens empfehlen.

Die Technologien zur Stromspeicherung bedürfen weiterer Forschung, vor allem aber anwendungsorientierter Erprobung. Die Region verfügt sowohl über ausbaufähige Forschungskapazitäten (z.B. Fraunhofer Institut ISIT, FH Westküste) als auch über Unternehmen (z.B. Dispatch Energy Innovation in Itzehoe), die in diesem Sektor bei entsprechender Unterstützung eine neue, innovative Produktlinie aufbauen könnten. Standorte könnten hierfür z.B. der ChemCoast Park Brunsbüttel, der Bereich Hemmingstedt-Heide oder der Innovationsraum Nord in Itzehoe sein.

- Die Region ist durch ihre Standortvoraussetzungen prädestiniert für die Entwicklung, Erprobung und Anwendung neuer Verfahren zur Stromspeicherung.
- Die Region wird auf eine Zusammenarbeit der regionalen Forschungs- und Entwicklungskapazitäten und geeigneter Unternehmen bei der weiteren Erforschung, Erprobung und Anwendung dieser Technologien in der Region hinwirken.
- Die Region wird sich gegenüber Bund und Land für eine frühzeitige Planung und Förderung dieser Maßnahmen, insbesondere von Pilot- und Demonstrationsvorhaben, einsetzen.

9.3 Leitbild: Langfassung

9.3.1 Ausgangslage: Eine Region mit vielfältigem Potenzial

Der Raum des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) A 23 / B 5 umfasst die Kreise Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland. Er erstreckt sich entlang der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 von Hamburg bis zur dänischen Grenze. Der Raum verfügt gemeinsam über ein breit differenziertes, vielfältiges und zukunftsfähiges Potenzial. Die verbesserte Verkehrsinfrastruktur mit der A 20 und dem Bau der festen Elbquerung sowie dem Ausbau der A 23 / B 5 befördern die Ausbildung einer starken Region maßgeblich.

Eine Region mit vielfältigem Potenzial

- Die Kreise Pinneberg, Steinburg und Dithmarschen gehören zu dem dynamischen Wachstumsraum Metropolregion Hamburg. Insbesondere Pinneberg und Steinburg, aber auch Dithmarschen, verfügen über eine starke, diversifizierte und zukunftsfähige Wirtschafts- und Unternehmensstruktur und einen gegenüber dem Landesdurchschnitt überdurchschnittlichen Beschäftigungsanteil im verarbeitenden Gewerbe.
- Der Wirtschaftsraum Brunsbüttel ist einer der bedeutsamen Standorte Norddeutschlands in den Bereichen Energie und Chemie und verfügt mit dem besonderen Vorteil der Häfen an Elbe und Nord-Ostsee-Kanal über starke Potenziale für Produktion und Logistik.
- Der traditionell sehr touristisch geprägte Kreis Nordfriesland weist aktuell eine überdurchschnittliche wirtschaftliche Dynamik aus.
- In den Kreisen Dithmarschen und Nordfriesland konzentrieren sich beste Standorte für die Onshore und für die Offshore Windenergie. Als prädestinierter Standort für die Entwicklung und Nutzung der erforderlichen Sekundärtechnologien zeichnet sich die gesamte Region aus.
- Im Bereich maritime Wirtschaft ist die Region gut aufgestellt. Hierzu tragen auch die Häfen an der Westküste und auf Helgoland u. a. als Standorte für die Versorgung der Offshore Windparks bei.
- Mit den attraktiven und etablierten Tourismusdestinationen an der Westküste und auf den nordfriesischen Inseln ist die Region im Bereich des maritimen Tourismus gut aufgestellt. Durch gezielte Qualifizierungsmaßnahmen und Vermarktung werden die Entwicklungspotenziale verstärkt in Wert gesetzt.

Die geplanten neuen Verkehrstrassen ergeben für die Region eine neue Ausgangslage. Die Verbesserung der Lage und Erreichbarkeit der Region durch den Bau der A 20 mit der festen Elbquerung sowie den Ausbau von A 23 und B 5 führen zu einer deutlichen Vergrößerung des wirtschaftlichen Einzugsbereiches und Stärkung des Wirtschaftsraums insgesamt.

9.3.2 Neue Verkehrswege und die Stärkung des Energiestandortes als besondere Chancen

Die Verbesserung der Verkehrserschließung der Region mit der neuen Trasse der A 20, dem Ausbau der A 23 und B 5 sowie die zunehmende Bedeutung erneuerbarer Energien eröffnen dieser Region die besondere Chance,

- über die verbesserte Verkehrsanbindung und die neue Elbquerung zusätzliche gemeinsame Potenziale und Synergien zu erschließen und
- über gemeinsames, zielorientiertes Handeln zusätzliches wirtschaftliches Wachstum und Innovationskraft in bedeutendem Umfang zu generieren.

Dabei ist den regionalen Akteuren bewusst, dass bei den Entwicklungen drei grundlegende Aspekte zu beachten sind.

Flexibilität und Profilierung der regionalen Stärken

- Die Entwicklungen werden aufgrund überregionaler Rahmenbedingungen mit unterschiedlichen Zeithorizonten eintreten. Die Handlungsoptionen müssen sich darauf flexibel anpassen können.
- Die unterschiedlichen endogenen Potenziale der Teilräume mit ihren sehr differenzierten wirtschaftsstrukturellen Raummustern führen zu einer unterschiedlichen Betroffenheit von Entwicklungen und unterschiedlichen Handlungsmustern. Es kann deshalb nicht um eine „Vereinheitlichung“ der Entwicklung gehen. Wichtig ist vielmehr, diese Reaktionen so abzustimmen, dass alle Synergien genutzt werden und alle Teilräume bestmöglich profitieren.
- Eine bessere Erreichbarkeit bringt nicht nur Vorteile, sondern macht die eigenen regionalen Märkte auch zugänglicher für die überregionale Konkurrenz. Aufgrund der besseren Erreichbarkeit wird daher die Profilierung der regionalen Stärken noch notwendiger.

Schwerpunkte des gemeinsamen Vorgehens

Deshalb werden sich die gemeinsamen Anstrengungen vor allem auf folgende Schwerpunkte konzentrieren:

- Nutzung der besseren Verkehrsanbindung zur Stärkung und Entwicklung der wirtschaftlichen Schwerpunktstandorte für Industrie und Gewerbe.
- Unterstützung plausibler Spillover-Effekte in die nördlicheren Teilräume.
- Längerfristige, bedarfsgerechte Vorsorge zur Vermeidung von Gewerbeflächenengpässen im Rahmen einer neuen West-Ost-Verbindung („Suchräume“ A 20-Glückstadt-Kreuz A 20 / A 23, Tornesch-Elmshorn-Itzehoe).
- Weiterentwicklung der Aus- und Fortbildungslandschaft zur Sicherung des Fachkräfteangebotes.
- Qualifizierung des Tourismusangebotes an der Westküste.
- Förderung der Entwicklung der Energiewirtschaft, insbesondere auch der erneuerbaren Energien (Schwerpunkte: Windenergie, Energiespeicherung).
- Hinwirken auf einen zeitnahen und verträglichen Ausbau der Leitungsnetze.
- Stärkung der regionalwirtschaftlichen Effekte der erneuerbaren Energien durch Ausbau der Kapazitäten für Produktion, Wartung und Versorgung.
- Arbeitsteilige Entwicklung von Forschungs-, Erprobungs- und Anwendungskapazitäten für die Stromspeicherung.

9.3.3 Eine Interessengemeinschaft für die Profilierung als europäische Zukunftsregion

1 Die REK-Region wird gemeinsam die Chancen für Wachstum und Innovation nutzen, die sich aus einer besseren Verkehrsanbindung und der zunehmenden Bedeutung erneuerbarer Energien ergeben.

2 Ziel ist eine gemeinsame Profilierung, Arbeitsteilung und Synergieeffekte, die allen Teilräumen gewährleistet, ihre jeweiligen endogenen Potenziale bestmöglich zu nutzen.

Die Region ist entschlossen, die neuen Entwicklungschancen zu nutzen und dafür vertrauensvoll zu kooperieren und sich gegenüber Bund, Land und Nachbarregionen mit einer gemeinsamen starken Stimme zu positionieren.
Diese Zusammenarbeit soll als Gemeinschaftsleistung der beteiligten Kreise und der Wirtschaft (Kammern, Wirtschaftsförderung, Unternehmen) verstanden und organisiert werden. Es geht dabei um eine freiwillige und gleichberechtigte Partnerschaft zur gemeinsamen Wahrung der Chancen für Wachstum und Innovation, nicht um eine administrative regionale Organisation. Diese Partnerschaft soll nach dem Prinzip der variablen Geometrie bestehende Verflechtungen (z. B. in der Metropolregion Hamburg) nutzen und befruchten, keinesfalls ersetzen.

Die Leistungsfähigkeit dieser Partnerschaft hängt von der aktiven Unterstützung durch die politischen Gremien der beteiligten Kreise ab, welche die politische Verantwortung für die Entwicklung der Teilräume tragen. Die Partnerschaft muss und wird sich deshalb auf den Dialog mit, die Akzeptanz und Zustimmung der politischen Gremien stützen.
Zur Umsetzung der unterschiedlichen Maßnahmen stehen auch die bewährten Strukturen der Stadt-Umland-Kooperationen und der AktivRegionen zur Verfügung.

3 Die Region wird als Interessengemeinschaft für nachhaltiges Wachstum und Innovation ihre Entwicklung kooperativ gestalten und dazu einen offenen Dialog zwischen Politik, Verwaltung und Wirtschaft führen sowie angemessene organisatorische Vorkehrungen treffen.

9.3.4 Wirtschaftliches Wachstum in funktionaler Arbeitsteilung

Die Region verfügt über eine sehr differenzierte und vielfältige Wirtschafts- und Branchenstruktur mit unterschiedlichen räumlichen Schwerpunkten. Diese wirtschaftliche Diversifizierung darf durchaus als Vorteil gegenüber wirtschaftlich monostrukturierten Regionen verstanden und gemeinsam in funktionaler Arbeitsteilung gesichert und gestärkt werden.

Bedeutende Wirtschaftsbereiche für die REK-Region

Die Energiewirtschaft und insbesondere Erneuerbare Energien sind ein eindeutiges Zukunftsfeld und die REK-Region bietet sehr gute Standortvoraussetzungen, um davon zu profitieren.

Das **Verarbeitende Gewerbe** und hier insbesondere die Medizin-, Mess- und Steuerungstechnik / Optik, Mikro- und Nanotechnologie und der Maschinenbau sowie die Chemie-, Pharma- und Mineralölbranche können als sehr wichtige Branchen der REK-Region eingestuft werden.

Die Chemie-, Pharma- und Mineralölbranche führt in Dithmarschen, Pinneberg und Steinburg zu sehr hoher Beschäftigung und ist ein SH-Cluster. Hervorzuheben ist hierbei die Bedeutung des ChemCoast Park in Brunsbüttel und des Raffineriestandortes bei Heide. Im Maschinenbau ist der Kreis Steinburg beim Beschäftigungsanteil führend.
Das Verarbeitende Gewerbe ist ein Sektor mit hohem Wachstumspotenzial, hoher Beschäftigung und Relevanz auch für vor- und nachgelagerte Wirtschaftsbereiche wie z. B. Logistik und wirtschaftliche Dienstleistungen. Zu seiner Sicherung und Stärkung werden deshalb in der REK-Region eine weiterhin aktive Ansiedlungspolitik und Standortmarketing, die Bereitstellung eines differenzierten Angebots an Gewerbeflächen und eine intensive Bestandspflege prioritäre Zukunftsaufgaben sein.

Der High-Tech Bereich der **Medizin-, Mess- und Steuerungstechnik / Optik, Mikro- und Nanotechnologie** mit räumlichen Schwerpunkten im Kreis Pinneberg und im Kreis Steinburg (Itzehoe) stellt eine Zukunftsbranche und ein SH-Cluster dar und besitzt mit dem Innovationszentrum IZET und dem Fraunhofer-Institut für Siliziumtechnologie ISIT in Itzehoe sowie der Fachhochschule Westküste einen sehr bedeutenden Nukleus. Der Technologiestandort dient zudem als Imagefaktor der Region und bindet Hochqualifizierte. Deshalb sollen auch weiterhin technologieorientierte Gründungen z. B. durch weitere Ausbaustufen am IZET oder spezifische Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten, regionale Innovationsnetzwerke und der Technologietransfer für die regionale Wirtschaft unterstützt werden.

Die **Papier-, Verlags- und Druckbranche**, die nicht zu den Wachstumsbranchen zählt, ist in der REK-Region ein bedeutender Arbeitgeber und im Bundesvergleich gut aufgestellt. Besondere Aufmerksamkeit ist hier einer intensiven Bestandspflege zu widmen.
Die **Ernährungswirtschaft** erreicht in drei der vier betrachteten Kreise, insbesondere in den Kreisen Pinneberg und Dithmarschen, eine hohe beschäftigungspolitische Relevanz. Die Ernährungswirtschaft fungiert zudem als Nachfrager in den Bereichen Landwirtschaft, Maschinenbau und Logistik. Auch ist die Ernährungswirtschaft auf Landesebene als Wirtschaftsschwerpunkt oder Cluster eingestuft. Besondere Bedeutung kann die Ernährungswirtschaft in Verknüpfung mit dem Gesundheitsbereich (z. B. „gesunde Ernährung, functional food“, etc.) und der Tourismuswirtschaft (z. B. „kulinarische Erlebnisse, regionale Produkte“) erreichen.

Die **Logistik** wird als bedeutende Branche mit Wachstumspotenzial für die REK-Region eingestuft. Insbesondere Dithmarschen verfügt über eine relativ hohe Beschäftigung im Bereich Verkehr & Logistik. Durch den Ausbau der A 20 und A 23 / B 5 gewinnt die Region für Logistik und transportaffinem Gewerbe an Standortqualität. Der Logistikbranche kommt als mobiler Branche eine hohe ansiedlungsspezifische und regionalökonomische Bedeutung zu. Die Logistik übernimmt zunehmend wertschöpfungsintensivere Tätigkeit und unterstützt die regionalen Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes und des Handels. Ansatzpunkte für die REK-Region ergeben sich durch die Gewerbeflächenknappheit im Hamburger Stadtgebiet (Hafen Hamburg als Motor mit Flächenknappheit) und durch die Aktivitäten der eigenen Westküstenhäfen. Handlungsoptionen bestehen beispielsweise in der Bereitstellung logistikgeeigneter Gewerbeflächen mit wettbewerbsfähigen Preisen, einer aktiven Ansiedlungspolitik und Standortvermarktung sowie einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Der **Tourismus** besitzt eine sehr hohe regionalökonomische Bedeutung in der nördlichen REK-Region, in Nordfriesland und Dithmarschen. Zudem erzeugt der Tourismus Nachfrage in vor- und nachgelagerten Branchen, z. B. im Einzelhandel und im Handwerk. Auch unterstützt die touristische Infrastruktur die Qualitäten der Region als Wohn- und Erholungsstandort und damit auch als weicher Standortfaktor für Unternehmen.

Die Qualitätsoptimierung des Tourismusangebotes, die Bündelung der Tourismusaktivitäten und die Umsetzung der Landes-Tourismusstrategie sowie der regionalen Tourismuskonzepte sind aktuell die relevanten Aufgabenbereiche. Durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur A 20 und A 23 / B 5 und die damit verbundene bessere Erreichbarkeit kann der Tourismus zukünftig positive Impulse erfahren.

Die **wirtschaftlichen Dienstleistungen** sind in der REK-Region unterproportional vertreten. Aufgrund der grundsätzlich sehr hohen Beschäftigtenzahlen und der positiven Zukunftsaussichten dieser Branche werden sie dennoch als mögliche Zielbranche betrachtet, wenngleich das Standortverhalten von Dienstleistern explizit berücksichtigt werden muss. Wirtschaftliche Dienstleister bevorzugen in der Regel Metropolen und Zentren als Unternehmensstandort. Da die Industrie eine bestimmende (Nukleus-)Funktion für Dienstleistungen einnimmt, kann der Trend zur zunehmenden Verknüpfung von Industrie und Dienstleistung zur Verlängerung und Komplettierung von Wertschöpfungsketten aktiv genutzt werden.

Die **Gesundheitswirtschaft** einschließlich Sozialwesen besitzt bereits heute eine hohe Beschäftigungsrelevanz in allen Teilregionen, mit besonderem Schwerpunkt in der nördlichen REK-Region. Eine günstige Zukunftsperspektive mit Beschäftigungseffekten leitet sich insbesondere aus der Alterung unserer Gesellschaft ab. Spezifische Chancen können sich durch die stärkere Verknüpfung der Gesundheitswirtschaft mit dem Tourismus ergeben. Neben der Kommunikation der regionalen Kompetenzen des Gesundheitsstandortes und der Ansiedlung von Gesundheitsanbietern und Sozialeinrichtungen wird insbesondere der Fachkräftemangel in diesem Wirtschaftsbereich eine Herausforderung darstellen.

4 Die Region nutzt gemeinsame Branchenschwerpunkte für eine überregionale und internationale Vermarktung ihrer Stärken. Sie wird hierbei unterstützt durch die vermarktungsbezogenen Clustermaßnahmen des Landes (Cross-Marketing, Kostenteilung, Kompetenzregion).

5 Ein abgestimmtes Eintreten für den Infrastrukturausbau soll die regionalen Stärken festigen. Gemeinsame Standortpotenziale sind mit gemeinsamen Anstrengungen besser zu nutzen und fortzuentwickeln (z. B. Nordseehäfen für die Offshore Wind-Industrie).

6 Die REK-Region wird sich für möglichst optimale Standortrahmenbedingungen für beschäftigungsstarke Branchen einsetzen und aktiv deren Wachstumspotenziale unterstützen. Besonderes Augenmerk wird auf Branchen mit hohem Zukunftspotenzial gerichtet.

Zu den relevanten Handlungsfeldern zählen

- ein Engagement in der Bereitstellung von geeigneten Flächen,
- eine Optimierung der Verkehrsinfrastruktur,
- die Bestandspflege vorhandener Unternehmen und die Neuansiedlung,
- die Herstellung von Kontakten und Etablierung von Netzwerken,
- die Gewinnung und Bindung von Facharbeitskräften sowie
- die Herstellung eines gründer- und innovationsfreundlichen Klimas.

9.3.5 Bedarfsgerechte Gewerbeflächenvorsorge

Im gesamten REK-Untersuchungsraum sind im Referenzzeitraum 2000 bis 2009 durchschnittlich 36,6 ha an Gewerbeflächen pro Jahr vermarktet worden.

Regionale Unterschiede der Gewerbeflächenumsätze

Bei den Gewerbeflächenumsätzen zeigt sich tendenziell ein Nord-Süd-Anstieg. Auffällig ist ein umsatzstarker Süden. Im Kreis Pinneberg mit knapp 13 ha pro Jahr resultiert die Nachfrage zu einem erheblichen Teil aus dem starken endogenen Unternehmensbesatz. Darüber hinaus ist der Kreis Pinneberg auch Zielgebiet von Spillover-Effekten aus Hamburg. In den Kreisen Steinburg und Dithmarschen nimmt die Flächendynamik bereits deutlich ab. So betrug der jährliche Flächenumsatz zwischen 2000 und 2009 durchschnittlich 5,9 ha und im Kreis Dithmarschen 4,9 ha. Im Kreis Nordfriesland steigt der jährliche Flächenumsatz wieder an. Hier wurde das Umsatzgeschehen stark durch Konversionsprojekte und damit verbundene Grundstücks- und Flächenverkäufe sowie durch Sonderaspekte wie die Nutzung gewerblichen Baulands für Solaranlagen bestimmt. Die reinen Gewerbeflächenumsätze dürften daher schätzungsweise in etwa auf dem Niveau der Kreise Steinburg und Dithmarschen liegen.

Gesamtbetrachtung der Gewerbeflächensituation

Die zusammenfassende Betrachtung der Gewerbeflächensituation in der REK-Region zeigt das folgende Bild:

- Im „umsatzstarken“ Süden der REK-Region und insbesondere im Hamburg-Rand sind gewerbliche Flächen eher knapp (z.T. nur noch Restflächen und Einzelgrundstücke).
- Aufgrund der Standortanforderungen von Nutzergruppen sind nur bedingte bzw. ausgewählte „Überschwappeffekte“ aus Hamburg wahrscheinlich (produzierendes und verarbeitendes sowie transportintensives Gewerbe).
- Nach Norden hin steht die abnehmende Nachfrage einem wachsenden Flächenangebot gegenüber.
- Zum Teil gibt es Lagenachteile von Flächen durch kleinräumige Restriktionen, welche die Vermarktungsfähigkeit deutlich einschränken (u.a. verkehrliche Anbindung, Besitzverhältnisse, Umfeldrestriktionen, Grundstückszuschnitte).
- Durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur – insbesondere durch die A 20 mit der festen Elbquerung bei Glückstadt – erhält die Region einen deutlich verbesserten Anschluss an die überregionalen Verkehrs- und Wirtschaftsachsen. Dabei ist allerdings zum einen der langfristige Realisierungshorizont zu berücksichtigen. Zum anderen ist die Tatsache zu beachten, dass die A 20 von Ost nach West gebaut wird, also andere Regionen wie z. B. der Kreuzungsbereich A 7/A 20 tendenziell früher profitieren können. Dennoch wird die Realisierung der A 20 die Standortattraktivität der Untersuchungsregion deutlich erhöhen und die Verkehrszentralität der Region insgesamt stärken.

Effekte durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Für die Region lassen sich die folgenden Kernaussagen ableiten:

- Generell profitieren alle Bestandsunternehmen von der optimierten Anbindung der Region in das überregionale Verkehrsachsensystem. Dies trägt wesentlich zur Standorttreue bei.
- Logistik und transportintensives Gewerbe profitieren in besonderem Maße. Zu erwarten sind einerseits positive Wirkungen im Hinblick auf regionale Distributionsfunktionen und andererseits Möglichkeiten zur Bildung eines überregional bedeutenden Logistik-Clusters entlang und beiderseits der Unterelbe.
- Es sind kaum Auswirkungen auf das Standortverhalten und Ansiedlungspotenzial von größeren Unternehmen mit hohem Verwaltungsanteil und Dienstleistungsunternehmen zu erwarten. Die Sogkraft Hamburgs ist der größere und dominierende Effekt.

Lokalisierung der Wirkungseffekte

Die Lokalisierung der Wirkungseffekte zeigt, dass vor allem der Abschnitt von Tornesch/Elmshorn bis Itzehoe entlang der A 23 und der Abschnitt entlang der A 20 zwischen Glückstadt bis zum Kreuz A 20/A 23 und weitergehend bis zum Kreuz A 20/A 7 profitieren werden. Autobahnnahe Gewerbestandorte in diesem (Such-)Bereich würden somit über eine besondere überregionale Lagequalität verfügen.

7 Für die zukunftsfähige Entwicklung der Region kommt bei einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur der bedarfsgerechten Erweiterung vorhandener größerer Standorte und deren Profilierung als überregionale Gewerbeflächenstandorte zentrale Bedeutung zu.

8 Für die langfristige Vorsorge für den Gewerbeflächenbedarf sollen „Suchräume“ auch in Autobahnnähe vor allem in guter räumlicher Zuordnung zu Siedlungsschwerpunkten (z.B. zentralen Orten) vertiefend geprüft und gesichert werden. Hier bieten sich gute Anknüpfungspunkte für eine kreisübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Standorten an.

9 Zudem ist eine bedarfsgerechte Flächenentwicklung für die Mittelzentren und Hafenstandorte anzustreben, um die Zentren und Häfen als regionale Arbeitsstandorte im eher peripheren Raum nachhaltig zu stärken. Dies bedingt z.T. auch den Ausbau und die Optimierung kleinräumiger Standortqualitäten sowie die Berücksichtigung hafenaffiner Standorte für die Offshore-Branche.

10 Die regionale Kooperation bietet die Chance für abgestimmte Ansiedlungsstrategien, gemeinsame Ansiedlungsinitiativen und eine stärkere Profilierung von Standorten in Arbeits- und Funktionsteilung.

9.3.6 Die Westküste als Top-Region für den maritimen Tourismus

Die Analysen zeigen teils deutliche Steigerungen des touristischen Nachfragepotenzials für die REK-Region durch den Ausbau der A 20 und A 23/B 5. Mit der festen Elbquerung wird eine „Barriere“ abgebaut, die zu einer Steigerung der potenziellen Nachfrage führt. Selbstverständlich muss dieses Potenzial auch durch ein attraktives touristisches Angebot und eine entsprechende Vermarktung mobilisiert werden. Dies ist umso bedeutender, da auch der Wettbewerb um Gäste zwischen den Tourismusgebieten auf schleswig-holsteinischer und niedersächsischer Seite durch die geplante Elbquerung zunehmen wird. Hinsichtlich der verschiedenen Tourismussegmente können auf Basis der verkehrsbezogenen Tourismusanalyse folgende Einschätzungen getroffen werden:

Kurzurlauber:
Die verbesserte Erreichbarkeit der SH-Nordseeküste führt zu einer deutlichen Ausweitung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials im Radius bis zu vier Std. Fahrzeit und somit potenziell zu einer zunehmenden Nachfrage nach Kurzurlaub in der REK-Region (Aufenthaltsdauer zwei bis vier Tage inklusive Tagungsreisen). Im Kurzurlaubssegment kann besonders Nordfriesland (St. Peter-Ording, nordfriesische Inseln) durch den Ausbau der A 20 und B 5 profitieren. Aber auch für Glückstadt steigen die Nachfragepotenziale deutlich. Grundvoraussetzung zur Mobilisierung der Nachfragepotenziale sind attraktive Kurzurlaubsangebote (z. B. Wellnesshotels, Angebotspakete, Themenevents, Aktiv-Wochenenden etc.) und eine entsprechende Vermarktung.

Tagesgäste:
Die verbesserte Erreichbarkeit der SH-Nordseeküste und der Unterelberegion führt zu einer Ausweitung des Einzugsgebietes für die verschiedenen Tourismusgemeinden im Radius bis zwei Std. Fahrzeit und somit tendenziell zu zunehmender Nachfrage durch Tagesausflügler. Insbesondere die zentralen Bereiche der REK-Region (Steinburg, Dithmarschen aber auch das südliche Nordfriesland und das nördliche Pinneberg) können mit teilweise deutlichen Steigerungen des Nachfragepotenzials von Tagesausflüglern rechnen. Auffällig ist die sehr starke Steigerung der Nachfragepotenziale für Glückstadt aufgrund der „festen Querung“ der Elbe. Ein intensiverer Austausch (aber auch Wettbewerb) mit der niedersächsischen Nachbarregion ist zu erwarten.

Ferienurlauber:
Durch Infrastrukturausbau können leicht positive Impulse zur Gewinnung von Ferienurlaubern erwartet werden. Mit einem Ausbau der A 20 und B 5 verfügen insbesondere die nordwestlichen und östlichen inländischen touristischen Quellgebiete über eine alternative, schnellere und weniger stauträchtige Streckenvariante, um die Ferienregion an Schleswig-Holsteins Nordseeküste und Unterelbe zu erreichen. Die Effekte dürfen im Ferienurlaubssegment jedoch nicht zu hoch eingeschätzt werden, da die Zeit-/ Kostenersparnis relativ zur Gesamtreisezeit begrenzt ist und die Wahl des Urlaubsortes neben der Fahrzeit stark preis- und angebotsgetrieben ist.

Stop-Over-Gäste:
Die ausgebaute A 20 führt zu einem Anstieg des Durchreiseverkehrs durch die REK-Region. Diese Verkehre können durch entsprechende Angebote zur Generierung von Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung in der Region unterbrochen werden.

Hierzu eignen sich ggf. autobahnnahe Projekte wie Raststätten, Motels oder Transit-Wohnmobilstellplätze, die auch gleichzeitig als regionale Tourismusinformation und „Visitenkarte“ der Tourismusregion agieren sollten.
Unabhängig von diesen verkehrsbezogenen Tourismusstrategien ist durch die Tourismusorganisationen und Tourismusakteure auch weiterhin eine Qualitätsoptimierung des Tourismusangebotes, Bündelung der Tourismusaktivitäten und Umsetzung der Landes-Tourismusstrategie sowie der regionalen Tourismuskonzepte fortzuführen.

Hinweis: Aufgrund der im Tourismus laufenden zahlreichen Studien, Aktivitäten und Projekten wurde im REK wunschgemäß nicht die Projektebene vertieft, sondern fokussiert mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zusammenhängende touristische Strategien betrachtet.

11 Zur Optimierung der Chancen durch den geplanten Infrastrukturausbaus und die bessere Erreichbarkeit sollen in der REK-Region folgende Strategieansätze weiter verfolgt werden:
- **Unterstützendes Marketing in den „näherrückenden“ Quellmärkten**
- **Ausbau touristischer Angebote in den Tourismussegmenten und Teilräumen, die von dem Infrastrukturausbau besonders profitieren (z. B. Kurzurlaubsangebote in Nordfriesland).**
- **Nutzung höherer Auslastungsgrade und verbesserten Wirtschaftlichkeit in den touristischen Betrieben durch die positiven Nachfrageeffekte infolge des Infrastrukturausbaus für Qualitätsverbesserungen und Kapazitätserweiterungen.**

12 Die Region wird sich gemeinsam für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einsetzen. Damit soll die Erreichbarkeit von Tourismusorten in der Region verbessert werden. Gute Erreichbarkeit ist eine der grundlegenden Erfolgskriterien für eine positive Entwicklung einer Tourismusregion. Der zunehmende Wettbewerb der Tourismusregionen unterstreicht die Notwendigkeit, die Verkehrsinfrastruktur zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der REK-Region im Tourismus zu verbessern.

9.3.7 Eine Energie-Kompetenzregion

Energie ist für die REK-Region einer der Bereiche bzw. das Kompetenzcluster mit den größten wirtschaftlichen Entwicklungspotenzialen und Fachkompetenzen. Dies betrifft die in der Region stark repräsentierte konventionelle Energieerzeugung mit wichtigen, Arbeitsplatz- und Investitionsintensiven Standorten in Pinneberg, Dithmarschen und Steinburg, vor allem aber der Bereich der erneuerbaren Energien, der zunehmend an Bedeutung gewinnt. Dabei zeigt insbesondere die Windenergie mit einer dynamischen Steigerung der Energieerzeugung sowohl bei der Onshore- als auch Offshore-Windkraft große Potenziale auf. Damit verbunden sind weitere sehr große Entwicklungspotenziale bei dem Aufbau, der Versorgung und Wartung der Offshore-Windparks sowie bei der Erforschung, Erprobung und Einrichtung dringend notwendiger neuer Stromspeichertechnologien.

Wirtschaftsfaktor Windenergie

Nach Angaben des Ministeriums für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr und der windcomm Schleswig-Holstein sind in den Firmen des Sektors Windenergie in Schleswig-Holstein (im Jahr 2009) rund 7.000 Mitarbeiter beschäftigt, 3.000 davon allein im Kreis Nordfriesland.

Windenergie trägt in einem hohen Maße zum Gewerbesteueraufkommen bei. Dies gilt auch für Windparks mit Firmensitz in anderen Regionen, da 70 % der Gewerbesteuer auf das Anlage/Sachvermögen am Standort entfallen. Der Netzbetreiber EON rechnet bis 2020 mit einer Verdrei- bis Vervierfachung der Windstromerzeugung in der Region, bedingt durch die Parallelität der Ausweisung neuer Eignungsgebiete und des Repowering.

In der Nordsee wurden bereits 17 Offshore-Windparks genehmigt, davon sieben mit Netzanbindung in Schleswig-Holstein. Laut der „dena-Netzstudie II“ werden bis zum Jahr 2020 in der Nordsee Offshore-Windkraftanlagen mit einer Gesamtleistung von 12 GW installiert sein, alleine bis 2015 sollen demnach 7 GW Leistung installiert sein.

Wertschöpfungspotenziale

Durch den Ausbau der Windenergie bestehen für die Region zunächst insbesondere Potenziale für eine langfristige Wertschöpfung durch die Errichtung der nötigen Infrastruktur für die Produktion von Komponenten sowie für Service und Wartung der Windparks. Das Wirtschaftsministerium in Schleswig-Holstein geht davon aus, dass in den nächsten Jahren im Bereich der Meeres-Windparks 10.000 neue Arbeitsplätze entstehen. Die Stiftung Offshore Windenergie prognostiziert sogar einen langfristigen Beschäftigungseffekt von 20.000 bis 30.000 Arbeitsplätzen, der vorrangig in den Küstenregionen durch den Ausbau der Offshore-Windkraft eintritt. Zudem werden pro errichtetem Windpark die Investitionen in Infrastruktur und Technik mindestens rund eine Milliarde Euro betragen und zusätzlich erhebliche Wertschöpfungspotenziale durch den Betrieb der Windparks und im Zuge von Service- und Wartungsaktivitäten generiert werden. Um die potenziellen Entwicklungschancen nutzen zu können, ist eine klare gemeinsame Positionierung der Region erforderlich.

13 Die Region wird die mit der zunehmenden Bedeutung einer nachhaltigen Energieerzeugung und insbesondere der erneuerbaren Energien verbundenen Chancen konsequent nutzen, um sich als Energiekompetenzregion von europäischem Rang zu profilieren.

14 Die Region wird dazu alle ihre Potenziale bei der Forschung, Entwicklung und Erzeugung sowohl im konventionellen als auch erneuerbaren Energiebereich zu einem regionalen Kompetenzcluster bündeln.

15 Die Region wird die Förderung der Windenergie inkl. Produktion, Wartung und Versorgung deshalb zu einer ihrer prioritären Aufgaben machen, um alle Synergien für mögliche Wertschöpfungsketten zu nutzen.

16 Die Region wird dafür die Kooperation der Häfen an der Westküste mit dem Ziel eines arbeitsteilig vielfältigen und kompletten Angebotes für die Errichtung, Wartung und Versorgung von Offshore-Windparks weiter voran treiben.

Zeitnaher und verträglicher Ausbau der Leitungsnetze

Angemessen leistungsfähige und verträgliche Leitungsnetze werden in den nächsten Jahren die größte Herausforderung für die Nutzung erneuerbarer Energien sein. Die vorhandenen Netze sind bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze gelangt. Ohne neue Höchstspannungsleitungen ist mit Engpässen zu rechnen, die lediglich einen Nutzungsgrad von etwa 30 % der erzeugten Energie erlauben. Dies ist weder politisch noch volkwirtschaftlich akzeptabel, würde zudem die Akzeptanz des weiteren Ausbaus der Windenergie im Norden stark belasten und zu erheblichen Planungs- sowie Investitionsunsicherheiten führen. Deshalb wird nun von den verschiedenen Betroffenen – Politik, Versorger, Netzbetreiber – nach Wegen für einen schnelleren Ausbau der Leitungsnetze gesucht. Die derzeitige Situation ist durch sehr lange Genehmigungsverfahren geprägt. Dies liegt vor allem darin begründet, dass die Planung von Überlandleitungen auf erhebliche Akzeptanzprobleme und Widerstand stößt. Unterirdische Leitungen sind zwar technisch möglich, aber wesentlich kostenintensiver. Da diese Investitionen nur auf den im Energieleitungsausbaugesetz festgelegten Trassen auf die Verbraucher umgelegt werden können, werden sie darüber hinaus nicht praktiziert.
Fazit: Die Region ist in besonderem Maße an einem sowohl zeitnahen als auch verträglichen Ausbau der Leitungsnetze interessiert. Sie hat auch die Erfahrung und die Kompetenzen, hierzu beispielgebend zu wirken.

17 Die Region wird deshalb mit einer Stimme gegenüber Bund und Land sowie Versorgern und Netzbetreibern auf einen zugleich zeitnahen und verträglichen Ausbau der Netzinfrastruktur hinwirken.
Die Region wird dazu auf eine frühzeitige Abstimmung der Trassenführung mit der Region einschließlich unterirdischer Streckenabschnitten sowie auf eine transparente Festlegung dieser Abschnitte drängen.
Sie wird sich dazu aktiv als Pilotregion für die Entwicklung, Erprobung und Durchführung eines modellhaften partizipativen Abstimmungsverfahrens empfehlen.

Maßnahmen zur Energieeffizienz und Energieeinsparung

Energiekompetenz weist sich nicht nur bei der Energieerzeugung aus, sondern auch mit einem sparsamen Umgang mit Energie. Die Region will deshalb Maßnahmen und Projekte befördern, die diesen Zielen dienen. Hierzu zählen Pilotmaßnahmen wie z. B. bei der Elektromobilität. Zudem soll ein breiter regionaler Erfahrungsaustausch und die Bildung regionaler Kompetenznetzwerke gestärkt werden.

18 Die Region will ihre Energiekompetenz auch hinsichtlich Energieeinsparung und Energieeffizienz erhöhen.
Die Region wird dazu Pilotmaßnahmen unterstützen und einen breiten regionalen Erfahrungsaustausch initiieren.

Innovationskraft aus der Bündelung der regionalen Fähigkeiten - Zukunftstechnologie Stromspeicherung als regionale Chance

Die – nicht regelbare und somit nicht verbrauchsgerechte - Schwankungsbreite der Stromerzeugung über erneuerbare Energien, insbesondere der Windenergie, macht auch bei zusätzlichen Leitungen eine zeitweilige (Zwischen-) Speicherung von Strom erforderlich.

Die Region ist aufgrund ihrer Standortvorteile für die weitere Erforschung, Erprobung und Anwendung entsprechender Verfahren (Batteriespeicherung, Druckluftspeicherung in Salzkavernen ebenso wie Umwandlung bzw. Speicherung als Wasserstoff oder Methangas) in besonderem Maße prädestiniert.
In der Region sind die geologischen Gegebenheiten für große Speicher vorhanden. Auch kleinere dezentrale (Batterie-) Speichereinheiten bieten sich gerade in Verbindung mit intelligenten Stromnetzen an.
Diese Technologien bedürfen weiterer Forschung, vor allem aber anwendungsorientierter Erprobung. Die Region verfügt sowohl über ausbaufähige Forschungskapazitäten (z. B. Fraunhofer Institut ISIT, FH Westküste) als auch über Unternehmen, die in diesem Sektor bei entsprechender Unterstützung eine neue, innovative Produktlinie aufbauen könnten (z. B. ChemCoast Park, Region Hemmingstedt/Heide).

19 Die Region versteht sich durch ihre Standortvoraussetzungen als prädestiniert für die Entwicklung, Erprobung und Anwendung neuer Verfahren zur Stromspeicherung.
Die Region wird deshalb auf eine Zusammenarbeit der regionalen Forschungs- und Entwicklungskapazitäten und geeigneter Unternehmen bei der weiteren Erforschung, Erprobung und Anwendung dieser Technologien in der Region hinwirken.
Die Region wird sich gegenüber Bund und Land für eine frühzeitige Planung und Förderung dieser Maßnahmen, insbesondere von Pilot- und Demonstrationsvorhaben, einsetzen.

10. Maßnahmenempfehlungen und Projekte

10.1 Vorbemerkung: Auswahl von Maßnahmenempfehlungen

Die nachfolgend in den Projektsteckbriefen beschriebenen Maßnahmenempfehlungen und Projekte sind im Rahmen des REK-Prozesses in einem intensiven Dialog zwischen den in den REK-Gremien beteiligten Vertreten der Region und dem Gutachterteam erarbeitet worden.
Leitgedanken und Bewertungskriterien[191] bei der Erarbeitung dieser Maßnahmenempfehlungen waren insbesondere:

- ein klarer Bezug zu den in den Analysen herausgearbeiteten besonderen regionalen Herausforderungen und Entwicklungschancen,
- ein konkreter Beitrag zur Erreichung der Zielaussagen des Leitbildes und damit für eine abgestimmte, zukunftsfähige regionale Entwicklung,
- eine überdurchschnittliche gesamtregionale Bedeutung,
- ein Beitrag zur Erreichung der Querschnittsziele Nachhaltigkeit und Chancengleichheit sowie immer
- eine realistische Akzeptanz- und Umsetzungsfähigkeit.

Jedes Handlungsfeld wird durch eine bzw. zwei Facharbeitsgruppen dauerhaft betreut und gesteuert. Die Facharbeitsgruppen begleiten das jeweilige thematische Handlungsfeld im Sinne des REK. Sie setzen sich für das Erreichen der formulierten Ziele ein und erarbeiten Vorschläge für die Weiterentwicklung des Handlungsfelds. Sie sind zentraler Ansprechpartner für die einzelnen Projekte, die ihnen inhaltlich zugeordnet sind.

Es wurde bewusst eine Konzentration auf Maßnahmenempfehlungen mit hoher gesamtregionaler Priorität angestrebt Die aufgeführten Projekte sind zum Teil als „Dachprojekte“ zu verstehen, die zur Bündelung mehrerer Teilprojekte und Ideen dienen.

Im Interesse der Umsetzungsfähigkeit enthalten die Projektsteckbriefe bereits zugeordnete Zuständigkeiten, erste Arbeitsschritte und erste Kostenabschätzungen.

Zusätzliche Projektideen, die nach Auffassung der REK-Gremien diesen Anforderungen (noch) nicht genügen sowie bereits laufende Projekte und Projekte mit vorwiegend teilräumlicher Bedeutung sind in den Anlagen I.6 – I.9 dokumentiert.

Im Einzelnen wurden an die Maßnahmeempfehlungen, Projekte und Teilprojekte folgende Prüffragen gestellt (Bewertung siehe Kriterienraster, Anlage I.5.1):

[191] Siehe Anlage I.5

Grundlagen
Werden mit dem Projekt …
grundlegende (Entwicklungs-) Rahmenbedingungen verbessert? / grundlegende Voraussetzungen zur weiteren Entwicklung der Region geschaffen? / in Vorbereitung befindliche bzw. lfd. Projekte in ihrer Wirkung unterstützt? / innovative Ziele verfolgt?

Übergeordnete Ziele
Bietet das Projekt einen Nutzen/ Beitrag zur …
überregionalen/ internationalen Vermarktung? / Stärkung innerregionalen Kooperation? / nachhaltigen Entwicklung? (ökologisch, ökonomisch, sozial) / Chancengleichheit ?

Ziele der regionalen Entwicklung/ Strukturwirksamkeit
Bietet das Projekt einen Nutzen/ Beitrag zur …
Stärkung der Interessengemeinschaft? / (Entwicklung/ Weiterentwicklung v.) Kooperation von (Schlüssel-) Akteuren und Netzwerken? / Bündelung von Potenzialen? / Stärkung der funktionalen Arbeitsteilung? / Stärkung einer Wertschöpfungskette? / Gewinnung und Bindung von Facharbeitskräften? / Sicherung/Schaffung von Arbeitsplätzen? / Herstellung eines gründer- und innovationsfreudigen Klimas? / Infrastrukturentwicklung (Ausbau/ qualitativen Verbesserung)?

Rahmenbedingungen
Erfordert das Projekt …
eine regionale Koordination / Regionalmanagement? / zusätzliche Personalkapazitäten? / weitere eigene finanzielle Ressourcen der REK-Projektpartner?

Des Weiteren erfolgte zur Auswahl der Maßnahmeempfehlungen eine Zuordnung der Projekte und Teilprojekte zu Zielaussagen und Handlungsempfehlungen im Leitbild (siehe „Matrix Leitbild“, Anlage I.5.2) und eine zusammenfassende Einordnung nach Prioritäten im REK-Prozess und Realisierungszeitraum (siehe Anlage I.5.3).

Auflistung der REK-Projekte und Teilprojekte

1. Handlungsfeld: Verkehr		
Projekt 1.1:	Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements	
Projekt 1.2:	Monitoring und Beschleunigung der Planungen zum Infrastrukturausbau	Teilprojekt 1.2.1: Positionspapier Verkehr
		Teilprojekt 1.2.2: Kleine parlamentarische Anfrage
		Teilprojekt 1.2.3: Fragenkatalog an die Landesregierung
		Teilprojekt 1.2.4: Parlamentarische Abende
Projekt: 1.3:	Stärkung des Öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum	Teilprojekt 1.3.1: Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote
		Teilprojekt 1.3.2: Einrichtung von Fernbussen
Projekt 1.4:	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs	Teilprojekt 1.4.1: Optimierung der Pendlerverkehre
		Teilprojekt 1.4.2: Radschnellwege

2. Handlungsfeld: Energie	
Projekt 2.1:	Aufbau eines Netzwerks „Kompetenzregion Energie“
Projekt 2.2:	Hafenkooperation Offshore - Häfen Nordsee Schleswig-Holstein
Projekt 2.3:	HUSUM WindEnergy
Projekt 2.4:	Pilotregion zeitgerechter und verträglicher Netzausbau
Projekt 2.5:	Förderung Energieeffizienz
Projekt 2.6:	Förderung E-Mobilität
Projekt 2.7:	Gesamtstrategie Biomasse
Projekt 2.8:	Förderung Strom-Speichertechnologie

3. Handlungsfeld: Wirtschaft und Arbeit	
Projekt 3.1:	Überregionale Gewerbestandorte
Projekt 3.2:	Autohof
Projekt 3.3:	Nachnutzung möglicher Baustellenstandort Elbquerung A 20 bei Glückstadt
Projekt 3.4:	Bündnis Arbeitsmarkt 2025

4. Handlungsfeld: Kooperation			
Projekt 4.1:	Verstetigung der Kooperation als organisierte Interessengemeinschaft	Teilprojekt 4.1.1:	Intensivierung der Kooperation mit der Metropolregion Hamburg und der Projektpartnerschaft Nord
		Teilprojekt 4.1.2:	Vernetzung teilräumlicher regionaler und interkommunaler Kooperationen
		Teilprojekt 4.1.3:	Intensivierung Kooperation Wirtschaftsraum Unterelbe

10.2 Projektsteckbriefe

10.2.1. Handlungsfeld: Verkehr	
Facharbeitsgruppe (FAG) Verkehr: Leitung IHK zu Flensburg	
Projekt 1.1:	**Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements**
Der Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements ist eine langfristige Projektaufgabe und soll als Austauschplattform für die REK-Region mit den angrenzenden Gebietskörperschaften die gemeinsame Grundlage für verkehrsplanerische Entscheidungen bilden.	
Projektbeschreibung	*Verkehre machen nicht an politischen bzw. administrativen Grenzen halt. Daher sind strategische Verkehrsplanungen bzw. Verkehrs- und Mobilitätskonzepte stets großräumig zu führen. Es reicht nicht aus, benachbarte Gebietskörperschaften in bestehende Prozesse informell einzubinden. Vielmehr sind diese von Beginn an in die konzeptionelle Phase einzubeziehen. Zu den wichtigen benachbarten Akteuren zählt, neben den umliegenden Kreisen in Schleswig-Holstein, die Freie und Hansestadt Hamburg sowie grenzübergreifend der Süden von Dänemark. Auch die Wirtschaft muss mit einbezogen werden.*
Zielsetzung	*Ziel ist es, ein Netzwerk aufzubauen, das kreis-, regions- und länderübergreifend gemeinsame Ziele, Inhalte und Maßnahmen eines Verkehrsmanagements abstimmt.*
Maßnahmen	*Mögliche Umsetzungsschritte:* • *Einrichtung geeigneter Kommunikations- und Managementstrukturen auf regionaler und überregionaler Ebene* • *Weiterverfolgung bestehender Konzeptansätze (z.B. SUN[192])* • *Entwicklung zusätzlicher Regionalprojekte*
Zuständigkeit / Federführung	*Der Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements wird durch die Einrichtung einer dauerhaften Facharbeitsgruppe (FAG) Verkehr angestoßen. Die Federführung übernimmt die IHK zu Flensburg.*
Zeithorizont	*Mit der Umsetzung der Projektidee soll umgehend begonnen werden, sodass zeitnah eine Plattform für einen Austausch der Fachthemen entsteht. Der Zeithorizont kann jedoch nicht abschließend benannt werden, da die Zusammenarbeit fortlaufend gemeinsame Themen produziert und eine dauerhafte Zusammenarbeit wünschenswert ist.*
Kosten und Finanzierung	*Zusätzliche Kosten entstehen zunächst nicht.*
Nächste Schritte	*Bestimmung der strategischen Vorgehensweise in der Facharbeitsgruppe Verkehr, der Projektgruppe und im Lenkungsausschuss des REK A 23 / B 5.*

[192] SUN = Stauverminderung durch Umstieg auf den Nahverkehr; EU-Projekt mit dem Ziel eines umweltorientierten Verkehrsmanagements für die Metropolregion Hamburg.

Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Die gemeinsame Entwicklung der Strukturen eines regionalen Verkehrs- und Mobilitätsmanagements, insb. mit der FHH und Süddänemark, ist unerlässlich. Das regionale Verkehrsmanagement bildet somit eine wichtige Grundlage für die Planung und Bearbeitung weiterer verkehrsrelevanter Projekte.*
Projekt 1.2:	**Monitoring und Beschleunigung der Planungen zum Infrastrukturausbau**
Die Planungen und Arbeiten zur Realisierung des Baus der A 20 und des Ausbaus der B 5 müssen aus der Region kritisch flankiert und unterstützt werden. Hierfür ist der Informationsfluss zwischen den Bundes- und Landesinstitutionen, die für die Umsetzung verantwortlich sind, und den regionalen Akteuren zu verbessern. Die Region soll über verschiedene und ggf. in zeitlichen Abständen zu wiederholende Maßnahmen Informationen zum Sachstand einholen und Untersuchungsleistungen anbieten, welche die Realisierung beschleunigen. Es sind die folgende Bausteine vorgesehen: *1.2.1 Positionspapier Verkehr* *1.2.2 Kleine parlamentarische Anfrage* *1.2.3 Fragenkatalog an die Landesregierung* *1.2.4 Parlamentarische Abende* *Diese vier Projektansätze werden im Folgenden durch Projektsteckbriefe beschrieben und sind für die REK-Region v.a. kurzfristig von Bedeutung. Die FAG Verkehr prüft regelmäßig, ob weitere Bausteine notwendig sind.*	
Teilprojekt 1.2.1:	**Positionspapier Verkehr**
Projektbeschreibung	*Das Positionspapier Verkehr fasst die wesentlichen Argumente für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zusammen und unterstützt somit die Forcierung laufender Planungen und Projekte. Dabei liegt der Schwerpunkt auf dem Straßen- und Schienenverkehr und auch die Einbindung von regionalen und überregionalen Projekten z.B. innerhalb des INTERREG 4 A-Programms Syddanmark-Schleswig-K.E.R.N. zum Ausbau der B 5/E11, ist dabei von Bedeutung.* *(Textbausteine in Anlage I.3)*
Zielsetzung	*Gegenüber dem Land und dem Bund soll für die Umsetzung der Infrastrukturprojekte geworben werden.*
Maßnahmen	*Umsetzungsschritte:* • *Forderungen aufstellen und gemeinsame Formulierung des Positionspapieres durch die Facharbeitsgruppe Verkehr unter Abstimmung mit der Lenkungsgruppe* • *Laufende Weiterentwicklung des Positionspapiers (Ergänzungen entsprechend der Projektentwicklungen)*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Nordfriesland*
Zeithorizont	*Aufstellung des Positionspapiers erfolgt im Rahmen des Projektes REK A 23 / B 5 (Projektabschluss Anfang 2012).* *Mittelfristige bis langfristige Verwendung und Weiterentwicklung des Positionspapiers bis zur Realisierung der Infrastrukturprojekte.*

Kosten und Finanzierung	*Keine zusätzlichen Kosten.*
Nächste Schritte	*Diskussion in der Facharbeitsgruppe Verkehr und Klärung des Adressaten.* *Außerdem soll das Positionspapier Verkehr mittelfristig länderübergreifende Argumente für den Infrastrukturausbau in Niedersachen stärker hervorheben. Es wird empfohlen, hierbei bestehende Kooperationsstrukturen entlang der Unterelbe für die Weiterentwicklung des Positionspapiers zu nutzen.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Die gemeinsame Positionierung der REK-Region und die verbesserte Transparenz zum Planungsstand können die Realisierung der Infrastrukturprojekte beschleunigen. Bei der Weiterentwicklung und Anpassung des Fragenkatalogs wird die Abstimmung mit dem Land Niedersachsen, v.a. hinsichtlich der Weiterführung der A20 auf niedersächsischer Seite, empfohlen.*
Teilprojekt 1.2.2:	**Kleine parlamentarische Anfrage**
Projektbeschreibung	*Eine Kleine Anfrage ist ein Instrument der parlamentarischen Kontrolle und wird von Abgeordneten schriftlich an den deutschen Bundestag in Form eines kurzen Fragekataloges gestellt. Sie wird schriftlich beantwortet und im Bundestag nicht beraten.* *Im Rahmen des REK A 23 / B 5 Prozesses sollen Fragen zur Realisierung der Infrastrukturprojekte A 20 sowie Ausbau der B 5 formuliert werden, um bisher offene Punkte zu klären. In der Vergangenheit wurde die Zeitplanung immer wieder nach hinten korrigiert und Finanzierungskonzepte sind nicht abschließend aufgestellt. Auch Fragen bezüglich der Sicherung der Hinterlandanbindungen (v.a. der Ausbau der B 5) werden gestellt.* *(Textbausteine in Anlage I.4)*
Zielsetzung	*Aktuelle Informationen zu den jeweiligen Planungsständen erhöhen durch Transparenz die Planungssicherheit zu den Infrastrukturprojekten A 20 und B 5 und ermöglichen eine Reaktion auf aktuelle Entwicklungen.*
Maßnahmen	*Umsetzungsschritte für eine Kleine parl. Anfrage:* • *Initiator der Anfrage klären und Abstimmung mit den Fragen an die Landesregierung (egeb: Wirtschaftsförderung)* • *Aufstellen eines Fragenkataloges unter Abstimmung mit den wesentlichen Akteuren (u.a. im Lenkungsausschuss REK A 23 / B 5)* • *Abgeordnete benennen, in dessen Namen die Kleine Anfrage gestellt wird, möglichst fraktionsübergreifend* • *Einreichen der Kleinen Anfrage beim deutschen Bundestag* • *Antwort der Bundesregierung in der Region an die Beteiligten weiterleiten und gemeinsame Schlussfolgerungen ziehen*
Zuständigkeit / Federführung	*egeb: Wirtschaftsförderung*
Zeithorizont	*Formulierung der Kleinen parl. Anfrage bis Ende 2011.*

Kosten und Finanzierung	*Eine erste Aufstellung der Kleinen Anfrage ist im Rahmen des REK A 23 / B 5 gegeben.*
Nächste Schritte	*Abstimmung des Fragenkatalogs und Ansprechen der Abgeordneten.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Die gemeinsame Positionierung der REK-Region über die Fraktionen und die aus der Antwort der Bundesregierung erwartete verbesserte Transparenz zum Planungsstand können die Realisierung der Infrastrukturprojekte beschleunigen. Unter anderem wird die Antwort zu den Finanzierungskonzepten für den Bau der Elbquerung bei Glückstadt von Bedeutung sein.*[193]
Teilprojekt 1.2.3:	**Fragenkatalog an die Landesregierung**
Projektbeschreibung	*Mithilfe eines Fragenkatalogs an das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (ähnlich der Kleinen Anfrage) soll der Wissenstand zu den konkreten Ausführungsplanungen für den Bau der A 20 in Erfahrung gebracht werden.*
Zielsetzung	*Einholen von aktuellen Informationen zu den jeweiligen Planungsständen.*
Maßnahmen	*Einzelschritte für die Formulierung und Versendung eines Fragenkatalogs an die Landesregierung:* • *Aufstellen eines Fragenkataloges, der mit der Projektgruppe und dem Lenkungsausschuss des REK A 23 / B 5 abgestimmt wird* • *Übersendung des Fragenkatalogs an das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein*
Zuständigkeit / Federführung	*egeb: Wirtschaftsförderung*
Zeithorizont	*Es handelt sich um ein kurzfristiges Teilprojekt, bei dem die Formulierung des Fragenkatalogs an die Landesregierung bis Ende 2011 abgeschlossen wurde.*
Kosten und Finanzierung	*Keine zusätzlichen Kosten.*
Nächste Schritte	*Auswertung der vorliegenden Antwort des Ministers.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Dieses Teilprojekt ist v.a. kurzfristig von Bedeutung und soll Sicherheiten hinsichtlich der aktuellen Entwicklungen zu den Planungen auf Landesebene generieren. Zudem kann die Landesregierung als „Sprachrohr“ zum Bund fungieren.*

[193] Bei der Weiterentwicklung und Anpassung des Fragenkatalogs wird die Abstimmung mit dem Land Niedersachsen, v.a. hinsichtlich der Weiterführung der A20 auf niedersächsischer Seite, empfohlen.

Teilprojekt 1.2.4:	**Parlamentarische Abende**
Projektbeschreibung	*Der Bund finanziert die in Rede stehenden Maßnahmen. Daher ist die Information und Unterstützung der Bundestagsabgeordneten von entscheidender Bedeutung für die Realisierung der Maßnahmen. Parlamentarische Abende sind ein geeignetes Instrument um die Entscheidungsträger zu informieren und für die Projekte auf politischer Ebene zu werben.* *Ein erster parlamentarischer Abend „Mit der A 20 über die Elbe“ wurde Ende Mai 2011 organisiert.*
Zielsetzung	*Aktuelle Informationen zu den jeweiligen Planungsständen erhöhen die Planungssicherheit zu den Infrastrukturprojekten A 20 und B 5 und ermöglichen eine Reaktion auf die Planungsverläufe.*
Maßnahmen	*Die Vorbereitung eines parlamentarischen Abends erfordert ein hohes Maß an Abstimmung und Organisation. Daher soll zunächst die Planung und Durchführung der Informationsveranstaltung im Vordergrund stehen.*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Nordfriesland oder egeb: Wirtschaftsförderung*
Zeithorizont	*Mittelfristige Organisation eines parlamentarischen Abends. Zu berücksichtigen ist die verhältnismäßig lange Vorlaufzeit für die Organisation einer solchen Veranstaltung.*
Kosten und Finanzierung	*Keine zusätzlichen Kosten.*
Nächste Schritte	*Treffen der Akteure sowie Diskussion zum Zeitplan und der Zielsetzung (z.B. im Rahmen einer FAG-Sitzung).*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Informationsveranstaltungen und parlamentarische Abende können helfen, die Realisierung der Infrastrukturprojekte zu beschleunigen und erhöhen deren Akzeptanz und Unterstützung von Seiten der Politik.*

Projekt: 1.3:	**Stärkung des Öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum**

In der Projektbeschreibung 1.4.1 „Optimierung der Pendlerverkehre“ wird die Stärkung des ÖPNV insbesondere für die Pendlerbeziehungen nach Hamburg angesprochen. Darüber hinaus werden an dieser Stelle die folgenden zwei Teilprojekte in Projektsteckbriefen konkretisiert:

1.3.1 Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote
1.3.2 Einrichtung von Fernbussen

Bei dem Ansatz „Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote“ geht es vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der Sicherung der Daseinsvorsorge um neue ÖPNV-Ansätze, die flexible und gleichzeitig kostengünstige Angebote für die REK-Region darstellen.
Durch die Einrichtung von Fernbussen kann ebenfalls die Anbindung der ländlichen Räume gestärkt werden, wobei dieser Projektansatz vornehmlich auf die zusätzliche Erschließung der touristischen Hauptorte zielt.
Des Weiteren wird auf das laufende und teilräumlich relevante Projekt „Barrierefreier ÖPNV im Kreis Steinburg“ verwiesen.

Teilprojekt 1.3.1:	**Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote**
Projektbeschreibung	*Das ÖPNV-Angebot orientiert sich in weiten Teilen des ländlichen Raumes vor allem an den Mobilitätsbedürfnissen der Schüler als der dominierenden Kundengruppe. Aus diesem Grund ist die ÖPNV-Nutzung für die Fahrtzwecke Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr in vielen Bereichen nur eingeschränkt möglich, was v.a. die außerhalb der übergeordneten Buskorridore liegenden Siedlungsbereiche betrifft.* *In diesen Räumen und in den verkehrlichen Randzeiten mit geringer, unregelmäßiger und diffuser Verkehrsnachfrage ist der konventionelle Linienbusverkehr i.d.R. nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben, sondern führt meist zu erhöhten Zuschussbedarfen. Um dennoch zumindest einen Teil des Nachfragepotenzials zu erschließen und der betroffenen Bevölkerung eine ÖPNV-Grundversorgung bereitzustellen, bieten sich alternative Bedienungsformen an.* *Unter alternativen Bedienungsformen versteht man alle Formen des ÖPNV, die nicht dem konventionellen ÖPNV zuzuordnen sind, wie z.B. Linientaxi, Anruf-Sammel-Taxi (AST), Rufbus, Bürgerbus oder andere Sonderformen (Taxigutscheine). Unterschiede bestehen insbesondere hinsichtlich des organisatorischen Hintergrunds, der Fahrzeuggröße und der Betriebsflexibilität.*
Zielsetzung	*Sicherstellung einer besseren Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen; vor allem Frauen, Kinder und Senioren, die häufig nicht motorisiert und gerade für Einkäufe und Erledigungen auf den ÖPNV angewiesen sind, profitieren von dem Einsatz alternativer Bedienungsformen.*
Maßnahmen	• *Identifizierung geeigneter Gebiete für alternative Bedienungsformen. Leitlinie ist dabei die zentralörtliche Struktur, da es gilt, ländliche Bereiche als Quellgebiete an Zentralorte als Hauptzielgebiete der Nachfrage anzubinden. Die konkrete Abgrenzung der Bedienungsgebiete sollte ideal typischerweise unter Berücksichtigung funktionalräumlicher Verflechtungsbeziehungen erfolgen, kann sich aber auch an den Amts- oder Nahbereichen orientieren.* • *Durchführung Pilotprojekt (Einsatzraum für AST)*
Zuständigkeit / Federführung	*Zweckverband ÖPNV Steinburg*
Zeithorizont	*Fortlaufend*
Kosten und Finanzierung	*Abschätzung erst nach genauerer Konkretisierung möglich.*
Nächste Schritte	*In Abhängigkeit von den Erfahrungen in den bereits umgesetzten Räumen sollen weitere potenzielle Bedienungsgebiete einbezogen werden; ggf. Einsatz weiterer / anderer alternativer Bedienungsformen.*

Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels werden v.a. in ländlichen Räumen alternative ÖPNV-Bedienungsformen zukünftig eine immer größere Rolle spielen. Mit neuen und flexiblen Ansätzen wird versucht, den Themen Kosteneinsparung und Daseinsvorsorge gleichermaßen gerecht zu werden.*
Teilprojekt 1.3.2:	**Einrichtung von Fernbussen**
Projektbeschreibung	*Mit der geplanten Novellierung des PBefG ergeben sich neue Möglichkeiten einer verbesserten Verkehrsanbindung für die Westküste. So soll einerseits eine weitgehende Freigabe von Fernbuslinien erfolgen, andererseits soll auch das Unterwegsbedienungsverbot bei Ausflugsfahrten entfallen.* *Fernbusse verbinden meist Regionen oder Großstädte über größere Entfernungen miteinander. Ein solches zusätzliches Angebot im Busverkehr kann in Bezug auf die Erreichbarkeit großer Ballungszentren und v.a. hinsichtlich der Tourismusangebote für die Untersuchungsregion attraktiv sein. So können insbesondere die Tourismusorte entlang der Westküste von einer verbesserten Anbindung, auch auf internationaler Ebene (Dänemark, Niederlande), profitieren. Denkbar ist eine verbesserte Anbindung der internationalen Flughäfen in Deutschland (Hamburg, Berlin, Frankfurt).*
Zielsetzung	*Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit der Westküste, insbesondere im Bereich der touristisch motivierten Verkehre.*
Maßnahmen	• *Ggf. Positionierung gegenüber der Politik bezüglich der Freigabe von Fernlinienbussen (Kurzfristiger Zeitrahmen)* • *Identifizierung geeigneter Linienführungen sowie Haltepunkte* • *Ggf. Ansprache geeigneter Unternehmen*
Zuständigkeit / Federführung	*Zweckverband ÖPNV Steinburg*
Zeithorizont	*Fortlaufend*
Kosten und Finanzierung	*Abschätzung erst nach genauerer Konkretisierung möglich.*
Nächste Schritte	*Bearbeitung der aufgeführten Einzelmaßnahmen.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Fernbuslinien können das bestehende Schienenangebot im Fernverkehr ergänzen und insbesondere die Anbindung der touristischen Ziele verbessern.*
Projekt 1.4:	**Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs**
*Mit der Zielsetzung „*Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs*“ werden folgende zwei Teilprojekte in Projektsteckbriefen konkretisiert:* *1.4.1 Optimierung des der Pendlerverkehre* *1.4.2 Radschnellwege* *Ein überdurchschnittlich hoher Anteil am allgemeinen Verkehrsaufkommen dient der Abwicklung von Verkehren zwischen Wohn- und Arbeitsstätte (Pendlerverkehre). Die Nutzung des eigenen PKW ist dabei die dominierende Verkehrsmittelwahl mit den bekannten negativen Auswirkungen auf Umwelt, Infrastruktur und Gesundheit.*	

Das Pendleraufkommen ist aufgrund der Nähe zur Hansestadt Hamburg insbesondere im Süden der REK-Region sehr hoch und aufgrund der gesteigerten Nachfrage geraten sowohl die Schienen- als auch die Straßenverbindungen an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine Optimierung der Pendlerverkehre erscheint gerade in diesem Bereich als sehr sinnvoll und erfordert unterschiedliche Ansätze. Dabei ist eine enge Zusammenarbeit mit der Metropolregion Hamburg vorgesehen. *Radschnellwege sind ein neues Netzelement in der Radverkehrsplanung für Entfernungsbereiche bis zu rund 20 km. Sie sollen ein sicheres Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten ermöglichen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des steigenden Pedelec- bzw. Elektrofahrrad-Aufkommens von Bedeutung, mit denen Geschwindigkeiten von über 40 km/h erreicht werden.*	
Teilprojekt 1.4.1:	**Optimierung des Pendlerverkehrs**
Projektbeschreibung	*Ein überdurchschnittlich hoher Anteil am allgemeinen Verkehrsaufkommen dient der Abwicklung von Verkehren zwischen Wohn- und Arbeitsstätte (Pendlerverkehre). Unterschiedliche Zielsetzungen (Verkehrsminimierung, Stauvermeidung, etc.) erfordern ein regional abgestimmtes Optimierungsprogramm, in dem sämtliche Potenziale der Beeinflussung von Pendlerverkehren zusammengefasst werden. Das Pendleraufkommen ist aufgrund der Nähe zur Hansestadt Hamburg insbesondere im Süden der REK-Region sehr hoch und aufgrund der gesteigerten Nachfrage geraten sowohl die Schienen- als auch die Straßenverbindungen an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine Optimierung der Pendlerverkehre erscheint gerade in diesem Bereich als sehr sinnvoll und erfordert unterschiedliche Ansätze. Dabei ist eine enge Zusammenarbeit mit der Metropolregion Hamburg vorgesehen.*
Zielsetzung	*Durch eine Stärkung des ÖPNV und gleichzeitig eine Erhöhung der Fahrzeugausnutzung (Bilden von Fahrgemeinschaften), soll das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr reduziert werden.* *Zudem kann eine Erhöhung des Radverkehrsaufkommens im Berufsverkehr helfen, das Ziel eines integrierten und verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsmanagements zu erreichen.*
Maßnahmen	*Die Optimierung der Pendlerströme umfasst eine Vielzahl möglicher Einzelmaßnahmen, die sich gegenseitig bedingen und verstärken können. Im Vordergrund steht die Stärkung des ÖPNV und damit eine Verlagerung und verträglichere Abwicklung der PKW-Verkehre. Ausgehend von den Erkenntnissen aus der SWOT-Analyse im Rahmen des REK A 23 / B 5 sind folgende Ansätze denkbar:* • *Ausbau der Schienentrasse Hamburg-Elmshorn* • *Aufbau eines regionalen Verkehrsleitsystems entlang der Haupteinfallsstraßen (v.a. Schwerpunkt A 23)* • *Ausbau des Park&Ride-Angebots* • *Ausbau des Bike&Ride-Angebots* • *Optimierung der Verknüpfung von Bus und Bahn (Anpassung der Taktung und Umsteigemöglichkeiten)* • *Schnellbuslinien oder Shuttlebusangebote für große Gewerbe-*

	gebiete • *Fahrgemeinschaften (Pendlerportal)* • *CarSharing* *u.a.*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Pinneberg*
Zeithorizont	*Fortlaufend*
Kosten und Finanzierung	*Abschätzung erst nach genauerer Konkretisierung möglich.*
Nächste Schritte	*Neben der Prüfung und Weiterentwicklung der Projektansätze unter Einbeziehung der relevanten Akteure sind die folgenden Einzelmaßnahmen vorgesehen:* • *Klären der Zuständigkeiten* • *Zieldiskussion* • *Berücksichtigung vorhandener Untersuchungen und Konzepte (z.B. Park&Ride-Konzept der Metropolregion Hamburg)* *Prüfen von Finanzierungsmöglichkeiten*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Von einer Optimierung der Pendlerverkehre und der daraus resultierenden Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs entlang der A 23-Achse, kann die gesamte REK-Region profitieren.*
Teilprojekt 1.4.2:	**Radschnellwege**
Projektbeschreibung	*Radschnellwege sind ein neues Netzelement in der Radverkehrsplanung in Deutschland für Entfernungsbereiche bis zu rund 20 km. Sie sollen ein sicheres Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten ermöglichen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des steigenden Pedelec- bzw. Elektrofahrrad-Aufkommens von Bedeutung, mit denen Geschwindigkeiten von über 40km/h erreicht werden.* *Radschnellwege sollen vorwiegend im Alltagsverkehr – v.a. auf dem Weg zur Arbeit – genutzt werden, sodass für die Pendlerbeziehungen zu den Mittelzentren und zur Hansestadt Hamburg wichtige Radverkehrsverbindungen geschaffen werden können. Die Infrastrukturen können selbstverständlich auch für den Freizeitverkehr interessant sein (z.B. ein Radschnellweg entlang der B 5 bis zur Grenze von Dänemark). Langfristig kann ein regionales Leihradsystem das Angebot der Radschnellwege ergänzen.*
Zielsetzung	*Im Alltagsverkehr: Steigerung des Radverkehrs am gesamten Pendleraufkommen innerhalb des REK Betrachtungsraums durch die Umsetzung einer neuen attraktiven Infrastrukturmaßnahme als Referenzprojekt. Durch geeignete Radverkehrswege soll insbesondere das Potenzial auf Stadt-Umland-Verbindungen im Entfernungsbereich über 10 km erschlossen werden[194].* *Zielgruppe: Berufspendler mit Distanzen bis ca. 15-20 km.*
Maßnahmen	*Zu den Maßnahmen der Vorbereitung und Umsetzung zählen:* • *Best-Practise-Recherche (Niederlande, Hannover, ...)*

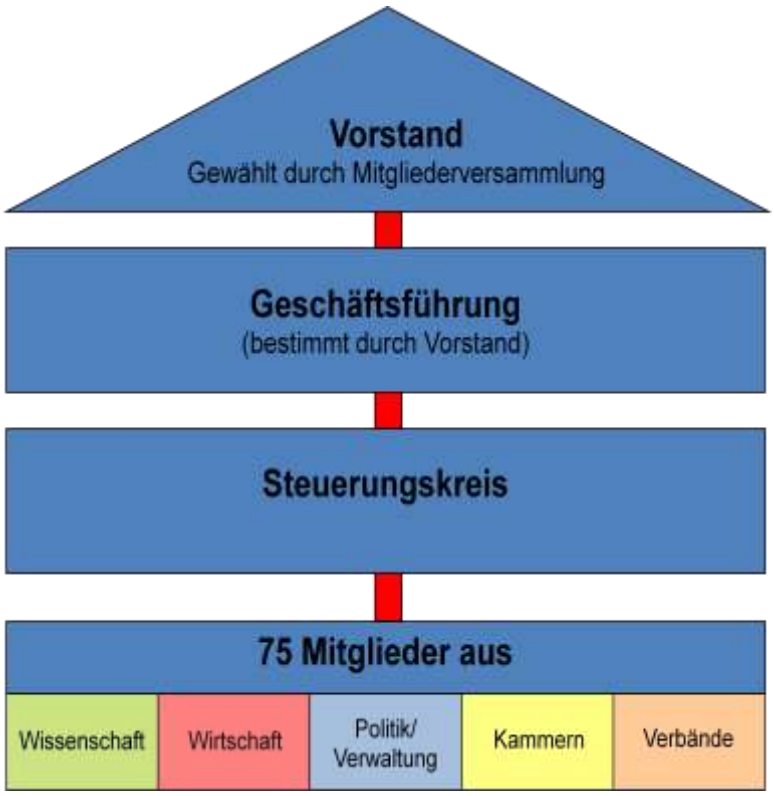
[194] vgl. Regelwerke für den Radverkehr: u.a. Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 08), Empfehlungen für den Radverkehr (ERA 09).

	• *Exkursion und Expertengespräche* • *Analyse von Radschnellweg-Korridoren* • *Klärung von Finanzierungsfragen* • *Prüfung der Machbarkeit* • *Entwicklung und Bau einer Pilotstrecke innerhalb des REK A 23 / B 5-Betrachtungsraumes als Referenzstrecke.* *Es sollte ein Projekt gewählt werden, durch das zu erwarten ist, dass staubelastete Straßen von Kfz-Verkehr spürbar entlastet werden.*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Pinneberg*
Zeithorizont	*2012 – 2014*
Kosten und Finanzierung	*Abschätzung erst nach genauerer Konkretisierung möglich.*
Nächste Schritte	*Zunächst wird das Thema in der FAG Verkehr diskutiert und vorbereitet. Die Bildung einer AG Radschnellweg Westküste ist denkbar. Weitere Schritte, wie die Analyse der Radschnellweg-Korridore, müssen kurzfristig abgestimmt werden.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Langfristig kann der Bau von Radschnellwegen das Fahrrad auch für größere Entfernungen als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel gegenüber dem motorisierten Individualverkehr etablieren.*

10.2.2. Handlungsfeld: Energie	
Facharbeitsgruppe (FAG) Energie: Leitung Kreis Nordfriesland	
Projekt 2.1:	**Aufbau eines Netzwerks „Kompetenzregion Energie“**
Projektbeschreibung	*Im Bereich Energie ist ein Strukturwandel im Gange, der zu einer dynamischen Stärkung der wirtschaftlichen Bedeutung der regenerativen Energien führt. Dies eröffnet für Standorte/Regionen, die entsprechende Potenziale für die Entwicklung und den Aufbau von Erzeugungs- und Vertriebsinfrastrukturen für regenerative Energien besitzen, sehr große Innovations- und Wachstumspotenziale. Die Region Westküste-Unterelbe ist im Bereich der konventionellen und der regenerativen Energieerzeugung sehr gut aufgestellt. Sie-verfügt aber insbesondere bei der Windenergie über ein weit überdurchschnittliches Potenzial. Dies gilt zunächst für die Standorteignung bei der Offshore- und Onshore-Windkraft, für die Herstellung von Komponenten für die Anlagen sowie für Wartung und Versorgung, aber auch für davon stark abhängige Bereiche wie Stromspeicherung oder Wasserstofftechnologie. Allerdings ist auch bei dieser Entwicklung, wie bei allen großen Innovationen, zu beachten, dass sie vielfältige Begehrlichkeiten und eine starke Konkurrenz erzeugen. In dieser Konkurrenz können nur Standorte/Regionen größtmöglichen Nutzen aus der Entwicklung ziehen, die sich sehr zeitnah positionieren und mutig alle Kräfte auf die Zielerreichung ausrichten.* *Das Projekt „Kompetenzregion Energie“ will diese Herausforderung annehmen und beantworten mit aller handelnden Akteure im Energiebereich.* *Arbeitsinhalte des Projektes sind kurzfristig u. a.:* • *Konkretisierung der Aufgaben, der Ziele und der Struktur der „Kompetenzregion Energie“* • *Sicherung der Finanzierung* • *Beginn des Netzwerkaufbaus* *Nach erfolgreichem Abschluss der ersten Phase sind in einer zweiten Phase vor allem folgende Aufgaben zu bewältigen:* • *Ausbau und Pflege des Netzwerks* • *Vertiefung/Verstetigung der Organisation* • *Erarbeitung einer Entwicklungsstrategie für die Kompetenzregion* • *Projektentwicklung, Suche von Projektträgern und -partnern* • *Projektfinanzierung, -betreuung und -umsetzung* • *Wenn eine arbeitsfähige Netzwerkstruktur aufgebaut und die Arbeit durch hauptamtliche Kräfte übernommen ist, könnte die Energiekompetenzregion mittelfristig die Betreuung von weiteren REK-Projekten aus dem Handlungsfeld Energie übernehmen.*
Zielsetzung	*Übergeordnete Zielsetzung muss es sein, die Chancen der aktuellen Entwicklungen im Energiebereich zu nutzen, um einen möglichst großen Anteil des Innovations- und Wertschöpfungspotenzials für die Region Westküste-Unterelbe zu sichern.*

	Dazu erforderlich ist eine Bündelung aller regionalen Potenziale, Kompetenzen und Kapazitäten aus Wirtschaft und Forschung im Bereich Energie (Energieerzeugung regenerativ und konventionell, Anlagenbau, Versorgung und Wartung, Forschung und Entwicklung) für die Positionierung als „Kompetenzregion Energie“ und den Ausbau einer großen Wertschöpfungskette.
	
	Dies soll erfolgen durch
	• *den Aufbau und die Pflege eines Akteursnetzwerkes über alle Energiebereiche und Handlungsebenen (Wirtschaft, Wissenschaft, Politik / Kommunen)*
	• *die konsequente, kooperative Umsetzung von wichtigen Projekten im Handlungsfeld Energie, u.a.*
	  ○ *Kooperation Offshore-Häfen Nordsee*
	  ○ *Husum WindEnergy*
	  ○ *Förderung Energieeffizienz*
	  ○ *Förderung E-Mobilität*
	  ○ *Mögliches Pilotprojekt Solarstraße*
	  ○ *Gesamtstrategie Biomasse*
	  ○ *Förderung Strom-Speichertechnologie*
	• *offensive Außen- und Innenkommunikation als Kompetenzregion/ Profilbildung*
	• *aktive und abgestimmte Fördermitteleinwerbung*

Maßnahmen	*1. Sofort: Zusammenstellung aller Akteure* *2. Kurzfristig: Einberufung eines „runden Tisches“* *3. Mittelfristig: Bildung einer informellen Arbeitsgemeinschaft* *4. Längerfristig: Nach Vorklärung zu Arbeitszielen und Finanzierung Gründung eines Vereines oder einer GmbH* *Mittel- und langfristig wird eine Orientierung an der Organisation der „Energieregion Nürnberg“ empfohlen, die als von der Stadt Nürnberg gegründeter Verein mit 75 Mitgliedern aus den Kommunen, Wirtschaft, Wissenschaft, Kammern und Verbänden mit großem Erfolg agiert. Siehe auch nachfolgende Abbildung und den Internetauftritt unter www.energieregion.de.*

	
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Nordfriesland*
Zeithorizont	*Zur Profilierung als Kompetenzregion Energie ist jetzt eine überdurchschnittliche Chance mit – im Hinblick auf die nationale und internationale Konkurrenz – allerdings sehr begrenztem Zeitfenster gegeben. Deshalb sollten die erforderlichen Schritte sehr zeitnah und mit großem Nachdruck erfolgen. Der Zeithorizont für die Arbeit als Kompetenznetzwerk Energie kann dagegen durchaus über Jahrzehnte reichen.*
Kosten und Finanzierung	*In der Anfangsphase von ca. einem Jahr erfordert das Projekt personelle Unterstützung im Umfang von etwa einer halben Arbeitskraft. Dafür müssen zzgl. Sachkosten (Ausrichtung „Runder Tisch" / ggf. Auftaktveranstaltung ca. 40.000 €/anno kalkuliert werden. Weitere Schritte sind gesondert zu kalkulieren (ev. Beratung Rechtsform/ Finanzierungsmodell, Kommunikationsmaßnahmen etc.).* *Ob die Finanzierung hierfür aufzubringen ist, muss zu Beginn des Projektes geprüft werden. Falls dies nicht möglich ist, muss das Projekt zunächst in reduzierter Form mit der Einbindung weiterer Partner durch vorhandenes Personal angeschoben werden.*
Nächste Schritte	• *Weitere Konkretisierung durch Projektverantwortliche* • *Initiierung eines ersten runden Tisches „Energiekompetenzregion", ev. nach vorherigen Voten der Kreistage.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Das Projekt hat eine ausgeprägte inhaltliche und zeitliche Priorität. Es geht hier um die optimale Ausnutzung der vorhandenen großen Potenziale der Region. Vielfältige bundesweite Erfahrungen, z.B. bei den zahlreichen Clusterinitiativen im Rahmen des MORO „Überregionale Partnerschaften" belegen, dass eine effiziente*

	Kompetenzprofilierung in breiter regionaler Partnerschaft – Wirtschaft, Wissenschaft, Politik (Kommunen, Region) - zumal über innerregionale Grenzen hinweg eines starken (politischen) Impulses bedarf. Und die Erfahrung in der Region belegt auch, dass die bisherigen Strukturen dafür nicht ausgelegt sind.
Projekt 2.2:	**Hafenkooperation Offshore - Häfen Nordsee Schleswig-Holstein**
Projektbeschreibung	*Bis zu 10.000 Offshore-Windkraftanlagen in 92 Windparks sollen zukünftig in der deutschen Nordsee errichtet werden. Errichtung und Versorgung beinhalten ein sehr großes Wertschöpfungspotenzial. Für seine Nutzung in der Region ist auch eine fein abgestimmte logistische Kette ist erforderlich, um die Installation, den Betrieb und die Wartung der Offshore-Windparks durchzuführen. Als wichtiges Glied der Kette müssen sich auch die Seehäfen auf die zukünftigen Aufgaben einstellen.* *Diese Kooperation besteht bereits unter Federführung der Brunsbüttel Ports GmbH. Es geht daher hier nur um die Einbindung der Kooperation in den REK-Prozess und das Handlungsfeld Energie. Dies kann am einfachsten über einen Projektpartner erfolgen, der sowohl im REK als auch in der Hafenkooperation engagiert ist.*
Zielsetzung	*Mit der Zielsetzung, den Betreibern der Offshore-Windparks ein allumfassendes maritimes Angebot zur Installation und Versorgung der Windparks zu offerieren, haben die Hafenstandorte Brunsbüttel, Büsum, Husum, Helgoland, Wyk auf Föhr, Dagebüll, Rendsburg-Osterrönfeld, Hörnum und List eine Kooperation vereinbart.*
Maßnahmen	• *Erstellung der Hafendatenblätter zur Darstellung der Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit der Häfen* • *Weitere Abstimmung der Angebote und Aufgaben untereinander* • *Ausbau der Infrastruktur* *Nach Einschätzung der Gutachter ist das mit der Offshore-Entwicklung verbundene Potenzial so groß und von so hoher regionaler Bedeutung, dass es nicht genügen kann, die Angebote der Häfen abzustimmen, sondern dass diese im Gesamtzusammenhang mit den industriellen und infrastrukturellen Potenzialen für Produktion und Versorgung weiter entwickelt werden müssen.*
Zuständigkeit / Federführung	*egeb: Wirtschaftsförderung*
Zeithorizont	*laufend*
Kosten und Finanzierung	*Die Kooperation wird durch die beteiligten Hafenbetreiber und / oder Hafenstandorte finanziert. Das Land muss hier gefordert werden, eine der größten Wachstumschancen offensiv und mit Priorität zu fördern.* *Die Einbindung in den REK-Prozess ist ohne zusätzliche Kosten möglich.*
Nächste Schritte	*Entwicklung konkreter Angebote an Offshore Windpark Errichter und Betreiber*

Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Konkurrenzen müssen hier im regionalen Gesamtinteresse überwunden werden.* *Als weiterführendes Angebot und Positionierung in einem wachsenden Markt dringend erforderlich.*
Projekt 2.3:	**HUSUM WindEnergy**
Projektbeschreibung	*Die Entwicklung des Energiebereiches und insbesondere der erneuerbaren Energien, gerade auch der Windenergie, gehört zu den größten Wachstums- und Innovationspotenzialen der Region. Die HUSUM WindEnergy ist die größte und erfolgreichste Messeveranstaltung der Windenergiebranche. Dies führt fast zwangsläufig zu Begehrlichkeiten anderer Messestandorte. Die verantwortlichen politischen und wirtschaftlichen Akteure der Region bekennen sich deshalb gemeinsam und öffentlich dazu, diese Messe als wichtigen Baustein der Energiekompetenzregion zu sichern und zu stärken.*
Zielsetzung	*Langfristige Sicherung der Messe als Aushängeschild der Energiekompetenzregion und als wichtigen Impulsgeber für Wachstum und Innovation in der Windenergiebranche und der Region.*
Maßnahmen	*Bei dieser Projektempfehlung geht es weniger um konkrete Maßnahmen als vielmehr um eine klare gemeinsame Positionierung der verantwortlichen Akteure der Region.*
Zuständigkeit / Federführung	*Wirtschaftsförderung Nordfriesland*
Zeithorizont	*Erste Positionierung sehr kurzfristig, dann längerfristige Begleitung.*
Kosten und Finanzierung	*Keine Zusatzkosten.*
Nächste Schritte	*Erklärung des REK-Lenkungsausschusses zur Unterstützung der HUSUM WindEnergy auch im Verhältnis zur Konkurrenz Hamburg.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Die HUSUM WindEnergy ist nicht nur ein sehr wichtiger Wirtschafts- und Marketingfaktor in der Region, sondern kann auch zu einem „Symbol“ für die regionale Zusammenarbeit und die gemeinsame Positionierung als Energiekompetenzregion werden.*
Projekt 2.4:	**Pilotregion zeitgerechter und verträglicher Netzausbau**
Projektbeschreibung	*Die Region empfiehlt und engagiert sich für ein innovatives Vorgehen bei der Bestimmung der Trassen für den erforderlichen Netzausbau.*
Zielsetzung	*Durch frühzeitige und transparente Abstimmung der Trassen sollen Widerstände abgebaut und ein zügiger Netzausbau befördert werden.*
Maßnahmen	*Gespräche und Vereinbarungen mit dem Land und den Netzbetreibern über das Vorgehen bei der Festlegung neuer Trassen und Ertüchtigung bestehender Netze.*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Dithmarschen*
Zeithorizont	*Beginn sofort erforderlich und eingeleitet.*

Kosten und Finanzierung	*Keine unmittelbaren Zusatzkosten für die Region.*
Nächste Schritte	*Weiterführung und Umsetzung der Vereinbarungen der Kreise mit dem Land und zeitnahe Informationen für die Kreise Pinneberg und Steinburg zur geplanten Ertüchtigung bestehender Trassen*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Dem Projekt kommt eine sehr große Bedeutung zu, da die Antwort auf diese Fragestellung maßgeblich den Erfolg und die Akzeptanz des Ausbaues der erneuerbaren Energien bestimmt.*
Projekt 2.5:	**Förderung Energieeffizienz**
Projektbeschreibung	*Getragen durch die Kommunen in der Region Westküste/ Unterelbe verfolgt die Region Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz (z.B. über Nahwärmenetze) mit hoher Priorität und unterstützt die Bildung von Netzwerken und den Know-How-Transfer. In der Region gibt es dazu gute lokale Ansätze und Entwicklungskapazitäten.*
Zielsetzung	• *Energie- und Energiekosteneinsparung* • *Schadstoffminderung und Beitrag zum Klimaschutz* • *regionale Wertschöpfung* • *Energiekompetenzregion als regionaler Impulsgeber* • *Stärkung und Profilierung als Energiekompetenzregion*
Maßnahmen	*Kommunikation guter Beispiele und Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern. Bereitstellung von Infomaterial mit guten Beispielen, Vermittlung von Referenten.*
Zuständigkeit / Federführung	*Wirtschaftsförderung Nordfriesland*
Zeithorizont	*Kurz- und mittelfristig*
Kosten und Finanzierung	*In der Konzeptionsphase keine Kosten.* *Wenn es in einem zweiten Schritt zu einem Aufbau einer Internet-Projektbörse mit guten Beispielen und Ansprechpartnern aus der Region kommen sollte, werden die Kosten auf ca. 10.000,- € geschätzt. Die Finanzierung hierfür ist ggf. gesondert zu sichern.*
Nächste Schritte	*Erarbeitung eines Internetbeitrages „Energieeffizienz als regionale Chance“*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Energieeffizienz ist nicht nur ein wichtiges Zukunftsfeld mit bedeutsamem Wertschöpfungspotenzial, sondern auch als „zweite Seite der Medaille“ neben der Energieerzeugung wichtiger inhaltlicher Baustein einer Energiekompetenzregion. Deshalb ist eine frühzeitige Positionierung sehr zu empfehlen.*
Projekt 2.6:	**Förderung E-Mobilität**
Projektbeschreibung	*E-Mobilität ist eine der großen Zukunftsoptionen. In der Region gibt es dazu gute lokale Ansätze und Entwicklungskapazitäten. Diese können zusammen mit der Kompetenz für regenerative Energien (die allein E-Mobilität wirklich innovativ machen) die Chance eröff-*

	nen, in der Region – die als Tourismusregion auch besonders von einem guten Umweltimage profitieren kann – eine Vorreiterrolle einzunehmen. Deshalb sollen alle dafür verfügbaren Potenziale gebündelt und gefördert werden.
Zielsetzung	• *Vorreiterrolle bei der Anwendung der Elektromobilität* • *Schadstoffminderung und Beitrag zum Klimaschutz* • *regionale Wertschöpfung* • *Energiekompetenzregion als regionaler Impulsgeber* • *Stärkung und Profilierung als Energiekompetenzregion*
Maßnahmen	• *Förderung der Entwicklungskapazitäten* • *Umstellung öffentlicher Verkehrsangebote auf E-Mobilität* • *E-Mobilitätsangebote für Touristen* ➢ *(Siehe auch Teilprojekt Solarstraße)* • *Kommunikation guter Beispiele und Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern.*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Nordfriesland*
Zeithorizont	*Kurz- und mittelfristig*
Kosten und Finanzierung	*In der Konzeptionsphase keine.* *Falls der Aufbau einer Internet-Projektbörse mit guten Beispielen, Fördermöglichkeiten und Ansprechpartnern realisiert wird, werden die Kosten auf ca. 10.000,- € geschätzt. Die Finanzierung hierfür ist ggf. gesondert zu sichern.* *Die Kosten für Umstellungsmaßnahmen u.a. im ÖPNV müssen weiter konkretisiert werden.*
Nächste Schritte	*Zusammenstellung der aktuellen Aktivitäten und Fördermöglichkeiten.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*E-Mobilität ist nicht nur ein wichtiges Zukunftsfeld mit bedeutsamem Wertschöpfungspotenzial, sondern auch ein wertvoller Imagefaktor. Deshalb ist eine frühzeitige Positionierung sehr zu empfehlen.*
Beispiel für ein mögliches Pilotprojekt im Bereich E-Mobilität: Solarstraße	
Projektbeschreibung	*Pilothafte Konzeption und Errichtung eines durchgehenden Elektro-Tankstellennetzes Hamburg – Sylt: Die Tankstellen sind als dezentrale Stromerzeugungsstationen (Solarenergie) futuristisch konzipiert.*
Zielsetzung	*Schaffung eines Alleinstellungsmerkmales mit sehr großem Image- und Werbewert sowie beispielgebende Förderung einer auf regenerative Energien gestützten E-Mobilität. Zugleich starker Impuls für die Entwicklung und Herstellung geeigneter (Batterie-)Komponenten.*
Maßnahmen	• *Beauftragung einer Machbarkeitsstudie* • *Standortsuche / Ansprache Kommunen*
Zuständigkeit / Federführung	*Grundentscheidung REK-Lenkungsausschuss. Später Zuständigkeit Energiekompetenzregion.*
Zeithorizont	*Kurz- bis langfristig*
Kosten und	*Nach Vorermittlungen des Gutachterteams könnte die Machbar-*

Finanzierung	*keitsstudie bei entsprechender politischer Grundsatzentscheidung privatwirtschaftlich finanziert werden. Die Errichtung und der Betrieb der Anlagen sollte kostendeckend erfolgen können.*
Nächste Schritte	*Entscheidung über Vertiefung der Projektidee und Vergabe einer Machbarkeitsstudie.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Das Projekt klingt „visionär", ist aber realistisch. Der Zeitpunkt ist außerordentlich günstig für die Ausbildung eines Alleinstellungsmerkmales.*
Projekt 2.7:	**Gesamtstrategie Biomasse**
Projektbeschreibung	*Besonders im ländlichen Raum bietet die Nutzung von Biomasse große Potenziale, sowohl zur Wärme- als auch zur Stromerzeugung. Ihre besonderen Vorzüge sind ihre kontinuierliche Verfügbarkeit, die sie für die Strombereitstellung grundlastfähig machen, sowie ihre flexible Einsetzbarkeit (Wärme, Strom, Kraftstoffe).*[195] *Zudem kann erzeugtes Biogas, anstatt zur Stromerzeugung vor Ort in einem BHKW verbrannt zu werden, durch die Einrichtung eines Anschlusspunktes an das Gasnetz in dieses eingespeist werden. Der Bundesgesetzgeber hat hierzu bezüglich des Biogasanteils an der Gasversorgung genaue Richtlinien festgelegt.* *Mittelfristig könnte auch die Nutzung biogener Reststoffe Potenziale bieten. Im Kreis Dithmarschen ist hierzu eine Potenzialstudie in Planung.* *Bei der Nutzung von Biomasse ist jedoch darauf zu achten, dass die Nutzungskonkurrenzen zwischen Nahrungsmittelproduktion einerseits und dem Anbau von Energiepflanzen (v.a. Raps und Mais) nicht weiter zunehmen. Zudem müssen Nutzungskonkurrenzen mit dem Naturschutz und dem allgemeinen Landschaftbild vermieden werden.* *Eine regional abgestimmte Gesamtstrategie könnte hier die Basis für einen Ausgleich der unterschiedlichen Interessen (Landwirtschaft – Energiewirtschaft – Naturschutz – Verkehrsbelastung / Lebensqualität für die lokale Bevölkerung) sein.*
Zielsetzung	*Regional abgestimmte quantitative und qualitative Leitlinien für die Erzeugung und Nutzung von Biomasse.*
Maßnahmen	*Erarbeitung von Leitlinien durch die vier beteiligten Kreise.*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Dithmarschen*
Zeithorizont	*Mittelfristig*
Kosten und Finanzierung	*Keine unmittelbaren Projektkosten.*
Nächste Schritte	*Grundsätzliche Einigung auf ein gemeinsames Vorgehen.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Das große wirtschaftliche Potenzial und das ebenso hohe Konfliktpotenzial legen eine regionale Abstimmung nahe.*

Projekt 2.8:	**Förderung Strom-Speichertechnologie**
Projektbeschreibung	*Mit einer Potenzialuntersuchung soll* • *geklärt werden, welche Wertschöpfungsmöglichkeiten Strom-Speichertechnologien für die Region bieten und* • *die Basis für die weitere Erforschung, Erprobung und Anwendung in der Region geschaffen werden.* *Die – nicht regelbare und somit nicht verbrauchsgerechte - Schwankungsbreite der Stromerzeugung über erneuerbare Energien, insbesondere Windenergie, macht die Speicherung von Strom sehr interessant und beinhaltet bedeutsame Wertschöpfungspotenziale. Die Region ist aufgrund der Standortvorteile in der Erzeugung von Windenergie (vorhandene Netzstruktur mit einer Vielzahl von Einspeisepunkten) sowie der etablierten Forschungskapazitäten für die weitere Erforschung, Erprobung und Anwendung entsprechender Verfahren (Batteriespeicherung ebenso wie Druckluft- und Pumpspeicher oder Umwandlung bzw. Speicherung als Wasserstoff oder Methangas) in besonderem Maße prädestiniert. Da es sich hierbei um anspruchsvolle Vorhaben mit aufwändigen Genehmigungsverfahren handelt, die eine überregionale Bedeutung haben, ist auch hier eine intensive regionale Kooperation vordringlich.*
Zielsetzung	*Detaillierte Analyse der regionalen Potenziale für Erforschung, Erprobung und Anwendung von Stromspeichertechnologien (Nachfragepotenzial/Bedarf, F&E-Kapazitäten, unternehmerische Kapazitäten, Standorteignung). Auf dieser Basis Vorsorge gegen Netzüberlastungen und Netzunstabilitäten sowie Entwicklung einer zusätzlichen Wertschöpfungskette.*
Maßnahmen	*Beauftragung einer Potenzialuntersuchung..*
Zuständigkeit / Federführung	*egeb: Wirtschaftsförderung / WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH / Wirtschaftsförderung Nordfriesland*
Zeithorizont	*Die Potenzialstudie sollte 2012 vergeben werden. Die Umsetzung wird dann ggfls. mehrere Jahre in Anspruch nehmen.*
Kosten und Finanzierung	*In der Konzeptionsphase keine.* *Falls externe Gutachten beauftragt werden, erscheint ein Kostenrahmen von ca. 25.000-50.000 €, je nach Bearbeitungstiefe und Fördermöglichkeiten, plausibel* *Die Finanzierung hierfür ist ggf. gesondert zu sichern.*
Nächste Schritte	*Gespräche mit dem Land zu Fördermöglichkeiten für die Potenzialstudie.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Hier besteht eine besondere technologische und wirtschaftliche Zukunftschance für die Region. Dabei ist besonders wichtig, dass alle Teilräume Potenziale einbringen und von der Entwicklung partizipieren können. Dies wird aber ohne entsprechende Grundlagenarbeiten nicht (von selbst) gelingen. Deshalb wird dem Projekt sehr großes Gewicht beigemessen.*

10.2.3. Handlungsfeld: Wirtschaft und Arbeit

- Facharbeitsgruppe (FAG) Gewerbeflächen: Leitung Kreis Pinneberg
- Facharbeitsgruppe (FAG) Bildung und Arbeitsmarkt: Leitung Kreis Steinburg

Projekt 3.1:	**Überregionale Gewerbestandorte**
Projektbeschreibung	*Die Gewerbeflächenstrukturanalyse hat gezeigt, dass die Gewerbeflächennachfrage im südlichen Teil der Untersuchungsregion relativ hoch ist bei einem gleichzeitig eher begrenzten Flächenangebot. Im nördlichen Teil der Region wandelt sich die Relation aus Flächennachfrage und -angebot ins Gegenteil um.* *Gleichzeitig erhält die Region mit der A 20 und der Elbquerung Anschluss an das überregionale bis internationale System der Verkehrs- und Wirtschaftsachsen, so dass ein Teil der Region perspektivisch in das Aktionsfeld überregionaler Ansiedlungen rückt.* *Gleichzeitig wird die Gewerbeflächenplanung-, -entwicklung und -vermarktung überlagert durch generelle Trends – wie z.B.:* • *Zunehmende Bedeutung des Themas Flächenverbrauchsreduzierung durch Konzentration und Fokussierung auf auswählten Standorte mit hoher Nachfragebindung und hohen regionalwirtschaftlichen Effekten* • *Zunehmend knappe finanzielle Ressourcen hinsichtlich der Standortentwicklung und zunehmende Bedeutung von interkommunaler und regionaler Zusammenarbeit sowie von PPP-Modellen in der Flächenentwicklung* • *Ausdifferenzierung in mobile und nichtmobile Nachfragegruppen/Branchen (in der Konsequenz starke Unterteilung zwischen endogener sowie regionaler/überregionaler Nachfrage)* • *Fokussierung der regionalen/überregionalen Nachfrage auf Standorte mit herausragenden Standort- und Lagequalitäten (in der Konsequenz, dass nicht profilierte Standorte zunehmende Vermarktungsschwierigkeiten haben)* • *Starke Zunahme des überregionalen Standortwettbewerbs (in Folge dessen verstärkte kommunale und regionale Zusammenarbeit bei der Entwicklung und Vermarktung von Standorten und Regionen* *Mit Bezug auf den skizzierten Hintergrund sollten herausragende Standorte für die überregionale bis internationale Unternehmensansiedlung entwickelt werden. Im Rahmen der vorliegenden Gewerbeflächenstrukturanalyse wurde für die Platzierung herausragender Gewerbeflächenstandorte in der REK-Region ein begründeter Suchraum definiert, der sich entlang der A 20 von Glückstadt bis östlich des entstehenden Autobahnkreuzes A 20 /A 23 und entlang der A 23 von Tornesch bis ca. Itzehoe erstreckt.*
Zielsetzung	*Die Entwicklung von überregional bedeutenden Gewerbestandorten hat die folgende Zielsetzung:* • *Beseitigung von Flächenengpässen im Süden der REK-Region*

	• *Effiziente Nutzung der sich verbessernden Standortqualitäten entlang des definierten Suchraumes* • *Hebung der Standortvorteile des Infrastrukturausbaus durch gemeinsame Standortentwicklung* • *Eröffnung neuer Handlungs- und Aktionsfelder für alle Beteiligten* • *Bündelung knapper finanzieller Ressourcen und gemeinsame Nutzung von Planungs- und Entwicklungs-Know How* • *Partizipation von Städten/Kreisen, die im Untersuchungsraum über keine vergleichbaren Flächenpotenziale verfügen* • *Konzentration auf geeignete Standorte aus Unternehmenssicht, um die Standortanforderungen spezieller Nachfrager überhaupt erfüllen zu können* • *Gemeinsame Partizipation an den Erfolgen / Erlösen* • *Abbau der innerregionalen Wettbewerbs- und Konkurrenzsituation und Stärkung der überregionalen Wettbewerbssituation* • *Reduzierung von Flächenverbrauch, bessere Berücksichtigung Erfordernisse der langfristigen Freiraumsicherung („weniger zersiedelnd“)*
Auswahl und Kriterien	*Auswahl möglicher bestehender und/oder neuer Standortbereiche im Suchraum unter Federführung eines Projektträgers. Da überregional bedeutende Standorte auf die regionale bis überregionale Ansiedlung abzielen, ist eine Konzentration auf die folgenden Ziel- und Nachfragegruppen sinnvoll und erfolgversprechend:* • *Logistik und Verkehr (Autohof)* • *Transportaffines Gewerbe (z.B. Kombiansiedlungen Produktion, Distribution und Büronutzung)* • *Mittelständisch geprägte Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen mit höherem Flächenbedarf* • *Größere Unternehmen, die die Nähe zu Hamburg und die direkte Autobahnnähe suchen* *Die Ansiedlung von Handwerk und Kleingewerbe sollte den kommunalen Standorten vorbehalten bleiben; diese Ansiedlungen dienen zur Sicherstellung des lokalen Arbeitsplatzangebotes. Auszuschließen wäre ebenfalls Einzelhandel (mit Ausnahme in konkretem Bezug zu einem Autohof).* *Die wesentlichen Standortauswahlkriterien für überregional bedeutende Standorte mit den o.g. Zielgruppen sind:* • *Direkte Lage an der A 20 und/oder A 23* • *Verwertbarkeit und Nutzung der Flächen (Zeitrahmen, Kosten, Akzeptanz)* • *Unmittelbare Nähe zu einer Autobahnanschlussstelle (alternativ auf jeden Fall ortsdurchfahrtsfreie Erreichbarkeit und nicht weiter als zwei bis drei Kilometer von der Autobahnanschlussstelle entfernt)* • *Staufreie Erreichbarkeit von der Anschlussstelle aus* • *Nähe und Bezug zu einem zentralen Ort (Mittelzentrum = Verfügbarkeit von Arbeitskräften und Versorgungseinrichtungen)* • *Gute Anbindungsmöglichkeiten des Standorts an den ÖPNV* • *Größenordnung mindestens 40 bis 50 ha im ersten Entwick-*

	lungsabschnitt unter Berücksichtigung von potenziellen Erweiterungsflächen bzw. weiteren Entwicklungsabschnitten (Großstandort = 80 bis über 100 ha brutto)
	• *Weitgehend störungs- und konfliktfreies Umfeld*
	• *Herstellung unterschiedlicher Flächenqualitäten auf dem Standort (GI und GE) zur Bedienung der z.T. unterschiedlichen Anforderungen der o.g. Zielgruppen:*
	  ○ *Logistik und Verkehr z.B. Grundstücksgrößen 1 bis 10 ha (z.T. auch deutlich darüber. Grundstückstiefen bei größerer Logistik mindestens 140 Meter)*
	  ○ *Mittelstand im Schwerpunkt Grundstücksgrößen zwischen 0,3 bis 1,0 ha (z.T. auch darüber)*
	  ○ *Größere Unternehmen (meist über 2 ha)*
	• *In Teilbereichen Möglichkeit zu einem 24-Stundenbetrieb*
	• *In Teilbereichen Grundflächenzahl von 0,8*
	• *Verlässliches Rahmenprozedere, um Baurecht kurzfristig flexibel anpassen zu können*
	• *Berücksichtigung innovativer (umweltgerechter) Energie- und Versorgungskonzepte (als Wettbewerbsvorteil für den Standort)*
	• *Evtl. „Green Building“ bei Baurecht berücksichtigen (als Alleinstellungs- und Wettbewerbsvorteil des Standortes)*

Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Pinneberg*

Maßnahmen und Abstimmungsverfahren	*Konkretisierung Machbarkeit nach Standort/en (Machbarkeitsstudien und Standortentwicklungskonzepte) für ausgewählte/n Standortbereich/e*
	
	Gemeinsame Entwicklung eines Abstimmungsverfahrens durch die Beteiligten zur Steuerung der Nachfrage auf überregionale Standorte (explizit keine Beeinträchtigung der endogenen Nachfragebedienung auf kommunaler Ebene). Mögliche Ansatzpunkte/Optionen eines Abstimmungsverfahrens sind:
	A) Einrichtung einer Projektsteuerungsgruppe (Abstimmung im Dialogverfahren)
	  • *Bildung eines regionalen Arbeitskreises „Überregionale Gewerbestandorte in der REK-Region A 23 / B 5“ aus beteiligten Kommunen und/oder Kreisen*
	  • *Auswahl und Bewertung konkreter Standortoptionen im Suchraum anhand der genannten Vor-Kriterien*
	  • *Festlegung auf einen Standort / bzw. Standorte*
	  • *Festlegung der Projektträgerschaft und/oder Organisationsform (GmbH, Zweckverband, Verein etc.) und des Verfahrens zum Lasten- und Erlösausgleich*
	  • *Erarbeitung eines konkreten Standortkonzeptes (Machbarkeitsstudie) inkl. Festlegung auf die definierten Zielbranchen für den Standort / die Standorte*
	  • *Erarbeitung und Umsetzung eines abgestimmten Vermarktungskonzeptes*
	B) Errichtung eines regionalen Gewerbeflächenpools

	• *Einstellung ausgewählter Gewerbegebiete/-flächen in den Flächenpool (z.B. Fokussierung auf überregional bedeutsame Standorte/Flächen) zur gemeinsamen Bewirtschaftung (Kosten und Erlöse, Gewerbesteuern, Ausgleichsflächen etc.)* • *Möglichkeit für Kommunen und Kreise sich auch ohne eigene Flächen am Pool finanziell zu beteiligen* • *Jede Gemeinde, jeder Kreis die/der sich Pool beteiligt hat das Recht, Betrieben aus dem Ort/aus dem Kreis selbst eine Erweiterungsfläche anzubieten* • *Keine Hindernisse für Gewerbetreibende, die eine Gemeinde/einen Kreis zugunsten einer Ansiedlung im Flächenpool verlassen* • *Tritt ein externer Investor an die Gemeinden / an die Kreise heran, hat die Gemeinde / die Region das Recht, diesem zunächst auch auf eigenen Flächen anzusiedeln. Evtl. ist die Fläche dann auch in den Pool einzubringen. Sind keine geeignete Flächen vorhanden, sollte eine Weiterleitung des Interessenten an den Flächenpool erfolgen* • *Tritt ein externer Investor an den Pool heran, dann ist es erste Priorität der Poolverwaltung, dass Interesse des Investors zu halten und ihm aus dem Flächenpool ein geeignetes Grundstück anzubieten* • *In zweiter Priorität muss auf einen regionalen Ausgleich bei den Ansiedlungen im Pool geachtet werden* • *Die Ansiedlung muss im Einvernehmen mit den Beteiligten Akteuren des Pools erfolgen* • *Gemeinsame Außendarstellung des Flächenpools erforderlich*
Zeithorizont	*Mittel bis langfristig nach Realisierung der A 20*
Kosten und Finanzierung	*Keine zusätzlichen Kosten.* *Für weiterführende Planungen, die Entwicklung der Gewerbestandorte usw. können Kosten anfallen. Die Finanzierung ist gesondert zu sichern.*
Nächste Schritte	• *Bildung eines regionalen REK-Arbeitskreises „Überregionale Gewerbestandorte“* • *Auswahl und Bewertung von konkreten Standortoptionen im Suchraum* • *Evtl. Erstellung einer Machbarkeits- und Umsetzungsstudie für einen überregionalen Gewerbestandort* • *Entscheidung über beteiligte Kommunen/Kreise* • *Bestimmung Trägerorganisation* • *Entwicklung eines Organisationsmodells zur regionalen Abstimmung bei Anfragen (evtl. Unterstützung externer Moderation)*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Angesichts der Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit sowie vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden übergeordneten Trends der Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung könnten die Entwicklung eines oder mehrerer überregional bedeutender Gewerbe-*

	standorte zentrale Leitprojekte in Folge der Elbquerung darstellen. Die A 20 wird sich wahrscheinlich zu einem „vierten Ring“ um Hamburg entwickeln mit positiven Effekten auf das Ansiedlungsgeschehen im Umland. Diese Chancen kann die Region durch gemeinsame überregionale bedeutende Standorte optimal nutzen. Gleichzeitig bieten überregional bedeutende Gewerbestandorte eine gute Möglichkeit zum Zusammenwachsen und der innerregionalen Vernetzung der Region an der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5. Von der Entwicklung eines oder mehrerer überregional bedeutender Standorte sind erfahrungsgemäß hohe regionalwirtschaftliche Effekte zu erwarten. Diese Chancen sind aber nur nutzbar, wenn die Verantwortlichen in der Region (sowie auf allen relevanten Ebenen) einen aktiven Gestaltungswillen zur interkommunalen und/oder kreisübergreifenden Zusammenarbeit haben und pflegen.
Projekt 3.2	**Autohof**
Projektbeschreibung	*Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Westtangente und A 20 als Nordumfahrung Hamburgs und Verbindung zur A 7 und A 1) und der damit verbunden Zunahme des (Transit-)Verkehrs ist die Errichtung von Autohöfen sinnvoll. Moderne Autohöfe mit einem wertigen Nutzungsmix aus Tanken, LKW- und PKW-Stellplätzen, Reparaturbetrieb, Hotel oder Motel, Gastronomie und Unterhaltungsmöglichkeiten sowie Versorgungsmöglichkeiten zur Aufnahme der zusätzlichen Rast- und Versorgungsbedarfe. Autohöfe sind stark auf die Zielgruppe LKW-Verkehre ausgerichtet und befinden sich meist direkt an den Autobahnausfahrten. Sie bilden oft das Entree von autobahnnahen Gewerbegebieten. Raststätten hingegen sind direkt von der Autobahn aus anfahrbare Rastgelegenheiten (Tanken, Gastronomie, z.T. Übernachtung und stärker auf die PKW-Verkehre ausgerichtet).* *Die Voraussetzungen für die Ansiedlung neuer Autohöfe in Deutschland wurden in die StVO aufgenommen. Neben der direkten Autobahnanbindung (max. Entfernung von 1 Kilometer) und einem gewissen Serviceangebot für das Transportunter-nehmen, spielt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf den nahegelegenen Autobahnen eine Rolle (ca. 50.000 Kfz/Tag als grober Richtwert).* *Derzeit gibt es entlang der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 einen ausgeschilderten Autohof an der Ausfahrt 15 „Tornesch“, der diese Voraussetzungen erfüllt. Dieser ist neben der Tankmöglichkeit mit 50 LKW-Stellplätzen, einem Gastronomieangebot sowie andere Serviceleistungen für Transportunternehmen ausgestattet. Drei weitere Autohöfe befinden sich entlang der A 7 nördlich von Hamburg: Neumünster-Süd, Schleswig/Busdorf sowie Flensburg/Handewitt.* *Aktuelle Verkehrszählungen zeigen, dass die Verkehrsstärke entlang der A 23 von Pinneberg in Richtung Norden abnimmt und bei Heide bzw. Husum einen DTV-Wert von ca. 13.000 bis 16.000 Fzg./Tag erreicht.*[196] *Der Anteil des Schwerlastverkehrs (SV) liegt bei 6-7% - zum Vergleich: Auf der A 7 bei Neumünster sind DTV-Werte von ca.*

[196] *Auswertung der Dauerzählstellen 2009, Straßenmeisterei Rendsburg*

	60.000 Fzg./Tag gemessen worden und der Schwerlastverkehr kam auf einen Anteil von ca. 14%.[197]*Für die A 20 wird laut Prognosen davon ausgegangen, dass nach vollständiger Realisierung der Küstenautobahn ca. 34.000 Fzg./Tag (SV-Anteil ca. 15%) die Elbquerung bei Glückstadt passieren.*[198] *Bis eine Rasteinrichtung als Autohof charakterisiert werden kann und Anspruch auf eine Hinweisbeschilderung im Autobahnnetz hat, müssen besondere Voraussetzungen erfüllt sein:* • *Der Autohof ist höchstens 1 km von der Anschlussstelle entfernt.* • *Der Autohof ist ganzjährig und ganztags (24 h) geöffnet.* • *Es sind mindestens 50 LKW-Stellplätze an schwach frequentierten und 100 LKW-Stellplätze an stärker frequentierten Autobahnen vorhanden. PKW-Stellplätze sind davon getrennt ausgewiesen.* • *Tankmöglichkeit besteht rund um die Uhr; für Fahrzeugreparaturen werden wenigstens Fachwerkstätten und Servicedienste vermittelt.* • *Von 11 bis 22 Uhr gibt es ein umfassendes Speiseangebot, außerhalb dieser Zeit werden Getränke und Imbiss angeboten.* • *Sanitäre Einrichtungen sind sowohl für Behinderte als auch für die besonderen Bedürfnisse des Fahrpersonals vorhanden.* *Im Gegensatz zu einer Autobahnraststätte können sich bei einem Autohof noch über die Raststättenfunktion hinausgehende zusätzliche Einrichtungen befinden, wie ein Fast Food-Restaurant, Konferenzräume, Hotel, Waschanlage, Gewerbe oder eine Diskothek. Auch Spieleinrichtungen und Einzelhandelsansiedlungen sind nicht selten.*
Zielsetzung	*Nutzung der zusätzlichen Transit-Verkehre und Schaffung von Arbeitsplätzen:* • *Beschäftigungseffekte je nach Konzept: 30 bis 60 Beschäftigte* • *Gewerbesteuereffekte für Standortgemeinde* • *Verbrauchsgebühren Versorgungsmedien für Standortgemeinde* • *Örtliche und regionale Lieferanten* • *Überregionale Bekanntheitsbildung der Standortgemeinde*
Maßnahmen	*Als notwendige Maßnahmen zur Etablierung von Autohöfen in der Region gehören:* • *Bestimmung bzw. innerregionale Abstimmung zu den möglichen Standorten (z.B. als Nutzungsoption für einen überregional bedeutenden Gewerbestandort im definierten Suchraum, sonst „Andocken“ an bestehende autobahnnahe Standorte wie z.B. in Heide oder Sonderstandorte wie Hafen Brunsbüttel) präferieren (kein Einzelstandort für einen Autohof)* • *Erstellung integriertes Konzept: Konkurrierende Maßnahmen und Ansiedlungen vermeiden! Berücksichtigung der unterschiedlichen Zeitschiene beim Ausbau der Infrastruktur Autohof an der A 23 könnte zeitnah realisiert werden, Autohof an der A 20 eher mittel- bis langfristig realisierbar*

[197] *Bundesanstalt für Straßenwesen (bast): Straßenverkehrszählung 2005*
[198] Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr 2007, Berechnungen: SSP Consult (*Bezugsfall: Verkehr 2020 im Netz 2020, Angaben in SV/24h und Kfz/24h)*

	• *Frühzeitige Ansprache von Investoren und Projektentwicklern* • *Erstellung einer Akquisitionsunterlage zu Ansprache von Investoren und Projektentwicklern*
Zuständigkeit / Federführung	*egeb: Wirtschaftsförderung*
Zeithorizont	*Kurz- bis mittelfristig (in Abhängigkeit von Flächenverfügbarkeit und Standortplanungen Gewerbegebiete)*
Kosten und Finanzierung	*Für die Betreuung und Konkretisierung des Projektes fallen keine Kosten an.* *Falls es zu einer Realisierung kommen sollte:* • *Investition: von 10 bis über 30 Mio. € möglich (konzeptabhängig)* • *Finanzierung: i.d.R. private Finanzierung / Investoren – Standortgemeinde Infrastrukturausbau und Flächenkosten bei Grundstücksentwicklung* • *Projektentwicklung: Projektentwickler, Betreiber, Investoren* • *Projektrisiko: verstärkter Wettbewerb der Tankstellen und Gastronomiebetriebe – Trend geht eher zu mittelgroßen Autohöfen (2 bis 4 ha), Tankstellenpartner ist für Autohof zwingend notwendig und Flächenverfügbarkeit und günstiger Grundstückspreis sind stark auschlaggebend.*

Nächste Schritte	• *Innerregionale Abstimmung*
	• *Erstellung überregionales Standortkonzept bzw. Überprüfung von Standortalternativen unter Berücksichtigung:*
	  ○ *von aktuellen Standortkonzepten für Gewerbegebiete für Autohöfe im REK-Untersuchungsraum*
	  ○ *des zeitlich versetzten Ausbaus der Infrastruktur*
	  ○ *von möglichen Planungen im Bereich A 20 / A 7*
	• *Erstellung einer abgestimmten Akquisitionsunterlage und Vorab-Gespräche mit Investoren und Projektentwicklern über Standortpräferenzen*
	• *Ansprache von Marktteilnehmern und Investoren*

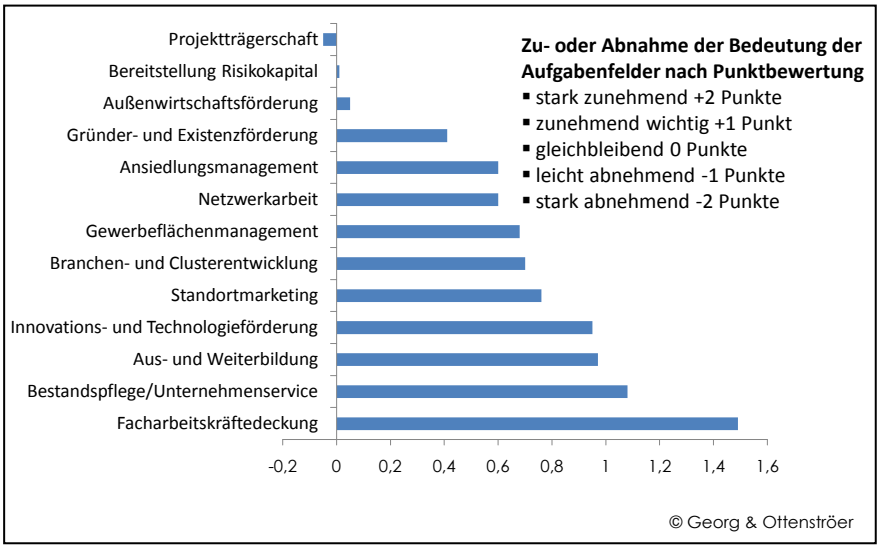
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Unabhängig von der Bewertung der Standortkriterien für Autohöfe sowie unter Vorbehalt, dass genauer Untersuchungen für eine Abschätzung erforderlich wären, kann aus den vorgestellten Frequenzbetrachtungen gefolgert werden, dass die Neuansiedlung eines Autohofes im Untersuchungsraum primär auf der zukünftigen A 20 wahrscheinlich ist. Ein weiterer Autohof entlang der A 23 / B 5 (z.B. bei Heide) erscheint in Kombination mit einem größeren Gewerbegebiet denkbar. Die Bestandsaufnahme hat aber auch gezeigt, dass entlang der A 23 / B 5 vergleichsweise wenig Tank- und Rastmöglichkeiten bestehen, so dass insbesondere während der Sommermonate hier von einem zusätzlichen Bedarf ausgegangen werden kann.* ***Hinweis:*** *Die Unternehmen im ChemCoast Park Brunsbüttel setzen für ihre Transporte stark auf den Lkw-Verkehr. Gerade im Raum Brunsbüttel sind jedoch keine ausreichenden Stellplätze für Lkw vorhanden. Die Stellplätze bei Bayer (Tor 7) sind der Bereich, der am ehesten mit einem Autohof verglichen werden kann. Doch diese sind*

	nur unzureichend ausgebaut. Ein Lösungsansatz ist hier unabhängig von der Realisierung eines Autohofes an der A 20 oder der A 23 sinnvoll und anzustreben. *Das benötigte Mindestmaß wäre ein Parkplatz mit Sanitäranlagen. Die Verknüpfung mit einer Warenabfertigung ist nicht zwangsweise erforderlich, könnte aber die Rentabilität befördern. Andere Einrichtungen wie eine Tankstelle, Restaurant oder Hotelanlagen sind an dieser Stelle nicht unbedingt erforderlich.*
Projekt 3.3:	**Nachnutzung möglicher Baustellenstandort Elbquerung A 20 bei Glückstadt**
Projektbeschreibung	*Im Zusammenhang mit dem Bau der Elbquerung wird u.U. ein Baustellenstandort bei Glückstadt eingerichtet. Dies würde in der Region die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen bedeuten. Mit der Einrichtung eines Baustellenstandortes stellt sich jedoch gleichzeitig die Chance, einen möglichen Standort nachnutzen zu können.*
Zielsetzung	*Regionalwirtschaftlich sinnvolle Nachnutzung des möglichen Baustellenstandortes – z.B.:* • *Autohof + „Welcome Center“ (Touristikregion Nordsee, Wirtschaftsregion Unterelbe/Westküste)* • *Gewerbestandort mit Ausstrahlungskraft Hafen Hamburg/ Niedersachsen oder länderübergreifender gemeinsamer Standort (Niedersachen + Schleswig-Holstein)*
Maßnahmen	*Als Maßnahmen kommen u.a. in Betracht:* • *Frühzeitige Flächensicherung für angestrebte Nachnutzung (Autohof + Welcome Center ca. 5 bis 8 ha), Gewerbestandort mit skizzierter Ausstrahlungskraft > 30 ha)* • *Frühzeitige Berücksichtigung des Baustellenstandortes im Kontext der der Suche nach überregionalen Gewerbestandorten (im definierten Suchraum A 20/A 23)* • *Frühzeitige Erarbeitung eines konkreten und abgestimmten Nachnutzungskonzeptes*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Steinburg*
Zeithorizont	*Langfristig (in Abhängigkeit von Zeitraum der Realisierung der Elbquerung)*
Kosten und Finanzierung	*Keine zusätzlichen Kosten für die Projektbetreuung.*
Abschließende Einschätzung	*Der Standortbereich der Elbquerung (Glückstadt) profitiert laut Erreichbarkeitsmodellierung deutlich vom Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Als „Tor nach Schleswig-Holstein“ ist für den Standortbereich eine wachsende überregionale Bedeutung zu erwarten. Dieser Bedeutungszuwachs sollte durch ein Nachnutzungskonzept eines möglichen Baustellenstandortes regionalwirtschaftlich sinnvoll genutzt werden. Hierzu sind frühzeitig die entsprechenden „Weichen“ zu stellen. Wohlmöglich könnte hier - aufgrund der besonderen strategischen Lage nach Realisierung der Elbquerung - ein länderübergreifender*

	bedeutender Gewerbestandort entwickelt werden, der die gesamte Unterelberegion stärkt.
Projekt 3.4:	**Bündnis Arbeitsmarkt 2025**
Projektbeschreibung	*Der Fachbeitrag „Demographie und Arbeitsmarkt“ hat gezeigt, dass der Arbeitsmarkt in allen Teilregionen des REK A 23 / B 5 von der demographischen Entwicklung mehr oder weniger stark durch eine „Arbeitskräfte-/Nachwuchslücke“ betroffen ist. In der Region gibt es bereits zahlreiche Projekte und Maßnahmen, die auf die Gestaltung des demographischen Wandels für den Arbeitsmarkt abzielen. In dem Projektansatz „Bündnis Arbeitsmarkt 2025“ sollen diese zahlreichen Aktivitäten und Projekte gebündelt, vernetzt und für alle transparenter gestaltet werden.* **Abbildung: Regionale Akteurslandschaft und Initiativen/Projekte**
Zielsetzung	*Die Zielsetzungen, die mit diesem Projektansatz verbunden sind, lauten:* • *Gemeinsame und effiziente Vorsorge gegen Facharbeitskräftemangel* • *Information, Abstimmung, Vernetzung und Bündelung von Aktivitäten* • *Kommunikation und Vermarktungen der Anstrengungen in diesem Bereich* • *Stärkung im regionalen Standortwettbewerb (Regionen stehen zunehmend im Fachkräfte-Wettbewerb: Facharbeitskräfteangebot als Standortargument im Ansiedlungsmanagement)*
Maßnahmen	*Als konkrete Maßnahmen kommen in Betracht:* • *Abstimmung und Planung kooperativer Maßnahmen der Fachkräfteentwicklung in der Region oder einer Branche in der Region. Hierzu gehören frühzeitige Berufsorientierung, ein besserer Wissenstransfer durch regionale Hochschulen, familienfreundliche Kommunen und die Erhebung künftiger Fachkräftebedarfe für eine bessere Planbarkeit der Aktivitäten.* • *Jährliche Fach-Regionalkonferenz* • *Einrichtung und Pflege von (branchenbezogenen) Facharbeitskreisen zu o.g. Themenansätzen* • *Einrichtung und Pflege Fachkräfte-Forum*

	• *Konkrete branchenbezogene Unternehmensbefragungen zum spezifischen Facharbeitskräftebedarf* • *Evtl. stärkere Vernetzung von Tourismusmarketing, Standortmarketing, Ansiedlungsmarketing zur Ansprache/ Akquisition externe Facharbeitskräfte*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Steinburg*
Zeithorizont	*Kurz- bis mittelfristig*
Kosten und Finanzierung	*Keine zusätzlichen Kosten in der Konzeptphase. Die Finanzierung von konkreten Maßnahmen zur effizienten Vorsorge gegen Facharbeitskräftemangel muss gesondert gesichert werden.*
Nächste Schritte	*Zur Umsetzung des Projektes müsste zunächst ein Projektträger bestimmt werden – folgende Arbeitsschritte wären sinnvoll:* • *Erfassung und Systematisierung aller Projekte und Maßnahmen in der Untersuchungsregion zum Thema Facharbeitskräftemangel als Grundlage der Netzwerkarbeit* • *Regionalkonferenz als Start in die Netzwerkarbeit und die Festlegung des Arbeits- und Aktionsplanes des vorgeschlagenen Bündnis*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Das Thema Facharbeitskräfte ist ein zunehmend wichtiges Thema im Aufgabenfeld von Wirtschaftsförderungen (siehe hierzu auch die beigefügten Ergebnisse der aktuellen bundesweiten Befragung durch Georg und Ottenströer). Bei dem Projektansatz handelt es sich um einen übergreifenden Handlungsansatz, der zur Zukunftsgestaltung und -sicherung der gesamten REK-Region beiträgt.* *Die Unternehmen in der REK-Region müssen angesichts der Überalterung ihrer Belegschaften und des zurückgehenden Angebots qualifizierter Fachkräfte künftig bei der Personalakquise neue Wege gehen. Zielgruppen wie Frauen bzw. Berufsrückkehrerinnen, Ältere, Menschen mit Migrationshintergrund und Langzeitarbeitslose müssen stärker in den Fokus rucken. Fachkräfte lassen sich sichern, indem verstärkt im Betrieb ausgebildet wird, aber auch, indem diese Zielgruppen weitergebildet und qualifiziert werden und Beschäftigungsmöglichkeiten in der Region nachhaltig bereitstehen. Mit Hilfe des Projektansatzes „Bündnis Arbeitsmarkt 2025“ stünde ein Instrument zur Verfügung, um die skizzierten Aufgaben gezielt steuern und alle relevanten Arbeitsmarktakteure aktiv einbeziehen zu können. Von einer verstärkten Netzwerkarbeit in diesem Bereich werden deutlich positive Effekte (Transparenz und Effizienz) erwartet.*

Abbildung: Bundesweite Befragung zum Aufgabenwandel der kommunalen und regionalen Wirtschaftsförderung durch das Institut Georg & Ottenströer (Juni 2011)



10.2.4. Handlungsfeld: Kooperation	
Keine Facharbeitsgruppe (FAG). Die Steuerung dieses Handlungsfelds ist Aufgabe des Lenkungsausschusses.	
Projekt 4.1:	**Verstetigung der Kooperation als organisierte Interessengemeinschaft**
Projektbeschreibung	*Die mit dem REK begonnene Kooperation wird verstetigt, um* • *der Region Westküste-Unterelbe eine starke Stimme gegenüber Bund und Land zu sichern und* • *die gemeinsame und abgestimmte Umsetzung der entwickelten Maßnahmen zu begleiten und zu gewährleisten* • *neue Handlungsansätze gemeinsam aktiv gestalten zu können.* *Diese Kooperation ist strikt projektbezogen angelegt.* *Dafür wird eine schlanke, aber effiziente Organisation ausgebildet werden.*

Zielsetzung	*Zielsetzung ist die abgestimmte strategische und operative Steuerung von Projekten im regionalen Gesamtinteresse, insbesondere:*
	• *Gemeinsame Vertretung und Positionierung der Region (gegenüber Bund und Land) beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur*
	• *Sicherung des Aufbaues der Strukturen der Energiekompetenzregion und der Umsetzung ihrer Teilprojekte jedenfalls bis zur Übernahme durch eine effiziente Organisation der Energiekompetenzregion, insbesondere*
	  ○ *Profilierung als Pilotregion für einen zeitnahen und verträglichen Ausbau der Stromleitungsnetze*
	  ○ *Einsatz des Gewichtes der ganzen Region für die Förderung des Ausbaues der Infrastruktur für Bau, Versorgung und Wartung von Windkraftanlagen und für die Speichertechnologie (Forschung, Erprobung und Anwendung) in der Region*
	  ○ *Politische, abgestimmte Unterstützung der Kooperation der Offshore-Nordseehäfen*
	• *Controlling/ Monitoring der Umsetzung des REK und Pflege der Regionaldatenbank.*
	
	Für diese Aufgabe muss eine angemessen ausgestattete Geschäftsstelle eingerichtet werden. Zudem erscheint dringend erforderlich, dass die strategische Steuerung zunächst als politische Chefsache behandelt wird, um die für die Region gebotenen Chancen zu nutzen.
	• *Kooperation mit der Metropolregion Hamburg und PPNord*
	• *Bildung von regionalen Netzwerken teilräumlicher Kooperationen (AktivRegionen, Stadt-Umland-Kooperationen) sowie Unterstützung von wirtschaftlichen Kooperationen (Branchenclustern)*
	• *Sicherung eine abgestimmten Flächen- Ansiedlungs- und Wirtschaftsförderpolitik*
	• *Initiierung einer Image- und Profilierungskampagne für die Region*

	Unterelbe / Westküste unter Verbindung des Wirtschafts- und Innovationspotenzials (Energiekompetenz) mit weichen Standortfaktoren (Top- Wohn- und Tourismusdestination) *Die Projektbeteiligten sehen diese Kampagne mit großer Priorität, um die Region in der überregionalen Standortkonkurrenz angemessen zu positionieren.*
Maßnahmen	*Einrichtung einer Kooperationsstruktur angelehnt an die Organisation für die Erarbeitung des REK mit folgenden Bausteinen:* *1. Lenkungsausschuss identisch wie für das REK mit mindestens halbjährigen Sitzungen* *2. Zweijährig „rotierender" Vorsitz bei den Landkreisen mit jeweils zugeordneter Geschäftsstelle* *Die Einrichtung einer eigenen Geschäftsstelle ist unverzichtbar. Gerade in der Startphase ist der Aufwand für den Aufbau und die Steuerung der Kooperation nicht neben der Tagesarbeit zu bewältigen.* *3. Optionale Projektgruppen für die wichtigsten Umsetzungsprojekte (statt wie bisher thematische Facharbeitsgruppen)* *4. Jährliche Regionalkonferenz* *Die Projektbeteiligten halten die Regionalkonferenz für die politische Verankerung und Akzeptanz der Kooperation für dringlich.* *Des Weiteren fällt der Geschäftsstelle die Aufgabe des laufenden Monitorings und Controllings des REK-Prozesses sowie die Pflege der Regionaldatenbank zu.*
Zuständigkeit / Federführung	*Federführung: Lenkungsausschuss* *Es ist Aufgabe aller FAGs und REK-Projekte, in ihrer Arbeit die Ziele des Handlungsfelds Kooperation zu beachten Wenn es Anknüpfungspunkte gibt, sind diese aktiv auszugestalten*
Zeithorizont	*Die Entscheidung für die Interessengemeinschaft und ihre Organisation muss kurzfristig getroffen werden. Die Dauer der Kooperation sollte offen bleiben.*
Kosten und Finanzierung	*Der Lenkungsausschuss bedient sich einer geschäftsführenden Stelle, um den REK-Prozess auch nach Vorlage des Endberichts zu betreuen.* *Hierfür wird eine gesonderte Vereinbarung zwischen allen Projektpartnern geschlossen, die auch die Finanzierung der Betreuung regelt.*
Nächste Schritte	*1. Grundsatzentscheidung, ev. nach Befassung Kreistage* *2. Erarbeitung Kooperationsvereinbarung mit Finanzierungsregelung* *Eine klare und verbindliche Kooperationsvereinbarung stellt keine (bürokratische) Einengung der Partner dar, sondern ist eine zwingende Voraussetzung einer reibungsfreien Kooperation.* *3. Konstituierung Interessengemeinschaft und Beschluss zur Finanzierung* *4. Einrichtung Geschäftsstelle.*
Abschließende Einschätzung /	*Dieses Projekt hat sehr hohe Priorität, um die Umsetzung der im REK erarbeiteten Strategien und Maßnahmen zu sichern. Die Re-*

Prioritäten	*gion würde andernfalls Gefahr laufen, dass ihre spezifischen Interessen neben anderen regionalen Organisationen (Metropolregion Hamburg, Regionalmanagement A 1 / Fehmarnbelt, Süderelbe) nicht angemessen zum Tragen kommen. Diese Kooperation versteht sich dabei nicht als Alternative zu bestehenden Organisationen, sondern – im Sinne der variablen Geometrie – als Ergänzung für die spezifischen gemeinsamen Anliegen an der Westküste.*
Teilprojekt 4.1.1:	**Intensivierung der Kooperation mit der Metropolregion Hamburg und der Projektpartnerschaft Nord**
Projektbeschreibung	*Die Interessengemeinschaft sucht aktiv eine intensive Kooperation mit der Metropolregion Hamburg und der PPNord.* *Die Metropolregion Hamburg ist zwar aktuell mit der Erweiterung um Lübeck, Ludwigslust und Neumünster voll „ausgelastet", bleibt aber die auch für die Gebietskulisse der Entwicklungsachse wichtigste Kraft. Das PP Nord (MORO Nord) – bei dem die Entwicklungsachse A 1 mit der Fehmarn-Belt-Querung, dem Entwicklungskonzept und der Zusammenarbeit mit Dänemark ein Projektschwerpunkt war – hat die Entwicklungsachse A 23 / B 5 bisher nicht berücksichtigt, obwohl dies ein typischer Fall (neuer) überregionaler Zusammenarbeit für Wachstum und Innovation (= MORO Leitziel) ist.* *Es ist deshalb zu empfehlen, sich gegenüber den Gremien der MRH und von PPNord um eine gleichgewichtige Behandlung der Entwicklungsachse Westküste/Unterelbe einzusetzen.*
Zielsetzung	*Eine Zusammenarbeit mit der Metropolregion Hamburg und dem PP Nord könnte die Chance eröffnen, als wichtiger Player bei der Positionierung der Regionen in Deutschland und Europa operieren zu können. Ohne einen Bezug zu einer etablierten großräumigen Kooperation, in der die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein mitwirken, besteht das Risiko, bei dem künftig ohnehin erschwerten Zugang zu Fördermitteln ins Hintertreffen zu geraten und auch bei der Prioritätensetzung z.B. für Energietrassen und Verkehrsprojekte keine optimale Unterstützung zu erhalten.* *Es soll so verhindert werden, dass sich die Förderrichtung der MRH (und auch des Landes Schleswig-Holstein) noch stärker auf die Achse Hamburg-Lübeck-Öresund konzentriert.*
Maßnahmen	*Ausbildung eines festen Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens zwischen REK - A 23 / B 5 einerseits MRH und PPNord andererseits.*
Zuständigkeit / Federführung	*Die Federführung bei diesem Projekt wird vom Lenkungsausschuss wahrgenommen.*
Zeithorizont	*Die erste Kontaktaufnahme könnte und sollte sehr zeitnah erfolgen.*
Kosten und Finanzierung	*Keine unmittelbaren Projektkosten.*
Nächste Schritte	*Einladung der Verantwortlichen der MRH und von PPNord in den REK-Lenkungsausschuss für ein erstes Strategiegespräch.*

Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Dieses Projekt hat hohe Priorität, damit die spezifischen Interessen der Region an dieser Entwicklungsachse neben anderen regionalen Organisationen und vor allem im Verhältnis zur Achse Hamburg-Lübeck-Öresund angemessen zum Tragen kommen.*
Teilprojekt 4.1.2:	**Vernetzung teilräumlicher regionaler und interkommunaler Kooperationen**
Projektbeschreibung	*Bildung und Unterstützung von Netzwerken der AktivRegionen und der SUKs an der Entwicklungsachse, um diese für eine abgestimmte Umsetzung der REK-Ziele und Maßnahmen auf kommunaler Ebene und in der Fläche zu motivieren.*
Zielsetzung	➢ *AktivRegionen für die Arbeit in der Fläche einbinden* *Die AktivRegionen sind fokussiert auf die Generierung förderfähiger Projekte für ihr Gebiet. Das Beispiel Dithmarschen, wo die AktivRegion das Energieleitbild für den Kreis beauftragt hat, zeigt aber, dass eine themenbezogene Zusammenarbeit förderlich sein kann.* *Durch Einbindung dieser kleinräumigen Kooperationen (AktivRegionen) können die Handlungsansätze des REK in die Fläche verbreitert werden, was sonst bei der Größe der Gebietskulisse und Heterogenität der Partner nur begrenzt gelingen dürfte (alternativ könnten zwar die Kreise diese Rolle übernehmen, aber mit dem Risiko, dass der kreisübergreifende Ansatz wieder verloren geht).* ➢ *SUKs für eine abgestimmte Wohn- und Gewerbeentwicklung motivieren* *Stadt-Umland-Kooperationen sind traditionell auf die (Siedlungs-) Entwicklung ihres Stadt-Umland-Bereiches orientiert. Die nähere Betrachtung (z.B. Heide, Itzehoe, Pinneberg) zeigt aber, dass die Gewerbeflächenausweisung eine große Rolle spielt, ohne dass diese Kooperationen die großräumigen Entwicklungen ausreichend berücksichtigen (können). Die Einbindung der Stadt-Umland-Kooperationen bietet die Möglichkeit, diejenigen Partner zu mobilisieren, die für die Wohnbau- und vor allem Gewerbeentwicklung die größten Potenziale besitzen.*
Maßnahmen	*Ausbildung und organisatorische Unterstützung von festen Netzwerken der AktivRegionen und der SUKs in der REK-Region.*
Zuständigkeit / Federführung	*Die Zuständigkeit liegt bei den jeweils betroffenen Regionalplanern der Kreise.*
Zeithorizont	*Die erste Kontaktaufnahme könnte und sollte sehr zeitnah erfolgen.*
Kosten und Finanzierung	*Keine unmittelbaren Projektkosten.*
Nächste Schritte	*Einladung der Sprecher / Geschäftsführer /Regionalmanager der AktivRegionen und der SUKs in eine Sitzung der aktuellen REK-Projektgruppe für ein erstes Strategiegespräch.*
Abschließende	*Dieses Projekt hat hohe Priorität, damit die Ziele und Maßnahmen*

Einschätzung / Prioritäten	*des REK auf kommunaler Ebene und in der Fläche abgestimmt umgesetzt und Reibungsverluste zwischen den unterschiedlichen kooperativen Ebenen vermieden werden.*
Teilprojekt 4.1.3:	**Intensivierung Kooperation Wirtschaftsraum Unterelbe**
Projektbeschreibung	*Intensivierung der Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Partnern aus Wirtschaft sowie kommunaler und Landesebene im Wirtschaftsraum Unterelbe aus Hamburg und Niedersachsen. Ansatzpunkt ist hierfür die Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftsraum Unterelbe, die sich zum Ziel gesetzt hat, unabhängig von administrativen Grenzen die Zusammenarbeit der Akteure der Region zu verstärken, um den Wirtschaftsraum Unterelbe im Konzert der Standorte zu positionieren.*
Zielsetzung	*Ziel ist die gemeinsame Positionierung der Hamburger, niedersächsischen und schleswig-hosteinischen Partner zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, aktuell insbesondere der A 20 mit fester Elbquerung, und weiterer Maßnahmen zur Stärkung des Wirtschaftsraums Unterelbe/ Westküste insgesamt.*
Maßnahmen	*Die AG Wirtschaftsraum Unterelbe gibt es sei 1988. Anzustreben ist eine Intensivierung der Zusammenarbeit zur Abstimmung der Interessen und gemeinsamen Positionierung zur Stärkung des Wirtschaftsraumes. Hierzu zählen neben regelmäßigen Informationen über aktuelle Entwicklungen und Untersuchungen (z.B. Ergebnisse REK A 23), eine Konkretisierung der Ziele und Handlungsfelder der AG sowie die regelmäßige Durchführung von Standortkonferenzen (alle 12 bis 18 Monate), wie zuletzt im September 2010, zur breiten Einbindung der regionalen Schlüsselakteure, insbesondere aus Wirtschaft und Politik.*
Zuständigkeit / Federführung	*egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH*
Zeithorizont	*laufend*
Kosten und Finanzierung	*keine unmittelbaren Projektkosten, variabel u.a. für die Durchführung von Standortkonferenzen*
Nächste Schritte	*Abstimmung eines gemeinsamen Positionspapiers Verkehr*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Die Maßnahme hat große Bedeutung, um für den Wirtschaftsraum Unterelbe eine abgestimmte Entwicklung zu sichern sowie entwicklungshemmende Konkurrenzen und Doppelinvestitionen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu vermeiden. Ein großer Vorteil liegt auch in der starken Beteiligung der Wirtschaft.*

11. Monitoring Regionaldaten

11.1 Vorbemerkungen

Regionalökonomisches Monitoring

Um ein einfach zu handhabendes regionales Monitoringsystem entsprechend der Analyseschwerpunkte des vorliegenden REKs zu etablieren werden wichtige regionale Daten, Indikatoren und Benchmarks in gängiger, aktualisierbarer Form (als Excel-Datei) zur Verfügung gestellt. Die regionalen Datenbereiche umfassen hierbei:

- Wirtschaftliche Rahmendaten der Region
- Branchendaten anhand von Beschäftigungsschwerpunkten
- Touristische Angebots- und Nachfragedaten
- Gewerbeflächendaten
- Demographische Daten

Umfassende Interpretationen zum Status Quo und zur Entwicklung der jeweiligen regionalen Datenbereiche inklusive der entsprechenden regionalen Stärken-Schwächen-Profile sind den vorliegenden Analyseteilen des REK-Berichtes zu entnehmen.

Ziel des Monitoringsystems ist es, ein fortschreibungsfähiges Monitoring der Regionaldaten für die im REK analysierten Bereiche zu schaffen. Hieran können regionale und überregionale Trends aber auch Abkopplungen der Region und der betrachteten vier Kreise von bundes- oder landesweiten Entwicklungen erkannt werden. Im Idealfall kann langfristig, anhand der resultierenden Entwicklung spezifischer Regionaldaten (überwiegend „Erfolgsparameter“ oder „Outputdaten“) der Erfolg der regionalökonomischen Bemühungen und Projekte eingeschätzt werden[199].

REK-Monitoring

Darüber hinaus wird ein regelmäßiges Monitoring zur Erfolgskontrolle des REK-Prozesses anhand von Statusberichten durchgeführt. Es soll regelmäßig ermittelt werden, wie weit die Ziele des REK und der Handlungsempfehlungen erreicht wurden. Bleiben die Ergebnisse hinter den Erwartungen zurück, muss Ursachenforschung betrieben werden. Sollten so Hemmnisse erkannt werden, können Lösungen erarbeitet werden, um diese zu umgehen. Wenn dies nicht möglich sein sollte, ist der Ziel- und Maßnahmenkatalog an die ggf. neuen Rahmenbedingungen anzupassen.

Verantwortlich für dieses prozessbegleitende Monitoring und Controlling ist der Lenkungsausschuss.

[199] Aufgrund des sehr schwierigen Nachweises der Ursächlichkeit von regionalökonomischen Entwicklungen (kaum monokausale Gründe für regionale Entwicklungen) ist eine zusätzliche spezifische Projekt- oder Maßnahmen-Evaluierung notwendig (z.B. durch spezifische Befragungen), die durch das vorliegende übergeordnete Regionaldatensystem unterstützt werden kann.

Das Monitoring- und Benchmarksystem umfasst folgende Datengrundlagen:

- Auswahl wichtiger Regionaldaten, die bereits im REK analysiert wurden
- Daten, die aus amtlichen Statistiken und anderen verlässlichen Quellen stammen
- Daten, die regelmäßig erneut erhoben werden und mit relativ geringem Aufwand bezogen und eingearbeitet werden können

Ziel ist es, dass aus dem Monitoring über das REK hinaus ein möglichst hoher Nutzen bei geringem kontinuierlichem Erhebungsaufwand gezogen werden kann. Die Daten können durch die Region dann eigenständig in regelmäßigen Abständen eingearbeitet werden[200]. Signifikante Veränderungen der jeweiligen Regionaldaten im Zeitablauf (z.B. Beschäftigtenzahlen, Übernachtungszahlen oder Nachfrage nach Gewerbeflächen) verdeutlichen regionale Risiken oder Chancen sowie regionalwirtschaftliche Handlungsfelder. Durch eine regelmäßige Aktualisierung der Regionaldaten ist ein verstetigter Vergleich innerhalb der Region aber auch mit der Entwicklung auf Landes- oder Bundesebene möglich. Positive als auch negative regionale Trends werden sichtbar und verbessern die Transparenz der Ausgangssituation für gemeinsames Handeln der vier Kreise.

[200] Es werden in die getrennt zugelieferte „Regional-Datenbank“ in gängigem Excel-Format bereits Formeln und Verknüpfungen eingearbeitet, die dann bei Eingabe zukünftiger regionaler Ausgangsdaten wichtige Relationen, Kennzahlen und Veränderungen automatisch berechnen (Eingabefelder sind entsprechend markiert).

11.2 Datenkatalog für Monitoring-Datenbank

Folgende Regionaldaten nach Themenbereichen wurden in die Monitoring-Datenbank eingestellt:

Abb. 174: Regionaldaten in Monitoring-Datenbank

Monitoring- und Benchmarking-Datenbank	Bemerkung
Wirtschaftliche Rahmendaten	
Bevölkerungsstand und -prognose	• Datenquellen: überwiegend Statistisches Landes- und Bundesamt • Regionale Abgrenzung: überwiegend Kreise und Land • Darstellungsform in Zeitreihen
Natürlicher Bevölkerungssaldo und Wanderungssaldo	
Altersstruktur	
Beschäftigungsentwicklung	
Hochqualifizierte und Ingenieure	
Arbeitslosenquote	
Aus- und Einpendlerquote, absoluter Pendlersaldo	
Bruttowertschöpfung, verfügbares Einkommen, BIP	
Auslandsumsatz verarbeitendes Gewerbe	
Gewerbeanmeldungen und Gewerbeabmeldungen	
Branchendaten	
Beschäftigtenzahl in Wirtschaftsabschnitten	• Datenquelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit
Lokationskoeffizienten (regionale Branchenschwerpunkte)	
Tourismusdaten	
Beherbergungsbetriebe	• Tourismussegment: Gewerblicher Beherbergungsmarkt nach Betriebsart • Regionale Abgrenzung: Bund, Land, Kreis, teilweise Gemeinden • Dateninhalte: Aktueller Wert, Veränderung z.Vj. und 2000 • Quellgebiete: lt. Sparkassen-Fremdabhebungen
Angebotene Gästebetten	
Ø Betriebsgröße	
Übernachtungen	
Ankünfte	
Tourismusdichte (Übernachtungen pro Einwohner)	
Ø Aufenthaltsdauer	
Ø Bettenauslastung	
Herkunftsgebiete der Tages- & Übernachtungsgäste	
Gewerbeflächendaten	
Flächenumsatz in ha nach Kreisen	• Gutachterausschüsse der Kreise • Regionale Abgrenzung: Kreise • Darstellungsform in Zeitreihen
Kauffälle nach Kreisen	
Durchschnittlich nachgefragte Grundstücksgröße	
Demographie und Facharbeitskräfte	
Schulabsolventen nach Schullabschluss	• Datenquellen: überwiegend Statistisches Landesamt und Bundesamt für Arbeit • Regionale Abgrenzung: überwiegend Kreise und Land
Arbeitsvolumen	
Altersstruktur im Verarbeitenden Gewerbe	
Erwerbstätigenquote	
Arbeitskräftelücke im Zeitverlauf	

Quelle: Georg & Ottenströer (2011)

12. Ausblick auf die Umsetzungsphase

Die kooperative Gestaltung der regionalen Entwicklung gibt es nicht zum Nulltarif. Sie ist im regionalen Interesse allerdings ohne Alternative und bedarf deshalb gewisser personeller und finanzieller Ressourcen, um erfolgreich zu sein. Vor allem handelt es sich um eine Aufgabe, die von der Politik großes Engagement und die Bereitschaft einfordert, vorurteilsfrei auch neue Wege zu begehen und vor allem auch offen zu sein für die Interessen der Partner und Nachbarn.
Das REK A 23 / B 5 wird deshalb nur dann nicht ein einmaliges Papier bleiben, sondern eine Erfolgsstory werden können, wenn die Kreistage der Partnerkreise Leitbild und Maßnahmenempfehlungen nicht nur beschließen, sondern die Umsetzung dauerhaft aktiv begleiten und sowohl fachlich als auch personell / finanziell unterstützen.

Die Befassung der politischen Gremien erfolgt auf Grundlage der zwischen den Projektbeteiligten abgestimmten „Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen – Regionale Entwicklungskonzept für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5“. Die Zusammenfassung ist in der Anlage I.10 beigelegt.

I. Anlagen

I.1 Zusammensetzung der Gremien

Mitglieder des Lenkungsausschusses

- Kreis Pinneberg: Oliver Stolz
- Kreis Steinburg: Dr. Jens Kullik
- Kreis Dithmarschen: Dr. Jörn Klimant
- Kreis Nordfriesland: Dieter Harrsen
- Industrie- und Handelskammer zu Flensburg: Telsche Ott
- Industrie- und Handelskammer zu Kiel: Dr. Martin Kruse
- egeb:Wirtschaftsförderung: Dr. Hans-Jürgen Hett
- WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH: Dr. Harald Schroers
- Wirtschaftsförderung Nordfriesland mbH: Dr. Matthias Hüppauff

(ständige Gäste: Mitglieder der Projektgruppe / Stellvertreter)

Mitglieder / Stellvertreter der Projektgruppe

- Kreisplanung des Kreises Pinneberg: Tobias Kuckuck / Andreas Köhler
- Kreisplanung des Kreises Steinburg: Peter Huusmann / Ute Spieler
- Kreisplanung des Kreises Dithmarschen: Erk Ulich (Sprecher) / Astrid Geruhn
- Kreisplanung des Kreises Nordfriesland: Burkhard Jansen / Dr. Matthias Hüppauff
- Industrie- und Handelskammer zu Flensburg: Telsche Ott / Stefan Sievers
- Industrie- und Handelskammer zu Kiel: Dr. Martin Kruse / Dr. Liane Faltermeier
- Wirtschaftsfördergesellschaften: Dr. Harald Schroers / Christian Holst
- Innenministerium SH, Abteilung Landesplanung und Vermessungswesen (beratend): Jutta Behrend / Gisela Ninnemann
- Projektkoordination/-leitung (Projektgesellschaft Norderelbe mbH): Annette Fröhlingsdorf / Sven-Olaf Salow

Mitglieder der Facharbeitsgruppe Verkehr

- Kreis Pinneberg: Hartmut Teichmann, Referat I Regionalmanagement und Europa
- Kreis Steinburg: Morten Holpert, Firma Holcim, Lägerdorf
- Kreis Dithmarschen: Erk Ulich, Regionalmanagement
- Kreis Nordfriesland: Burkhard Jansen, FB IV, Kreisentwicklung, Bau u. Umwelt (auch für WFG Nordfriesland mbH)
- Industrie- und Handelskammer zu Flensburg: Ulrich Spitzer
- Industrie- und Handelskammer zu Kiel: Dr. Liane Faltermeier, Verkehrspolitik, Raumplanung
- egeb:Wirtschaftsförderung: Volker Jahnke
- WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH: Susanne Heyn, Standortmarketing
- WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH: Dr. Harald G. Schroers, Geschäftsführer
- Projektgesellschaft Norderelbe mbH: Sven-Olaf Salow

Mitglieder der Facharbeitsgruppe Wirtschaft

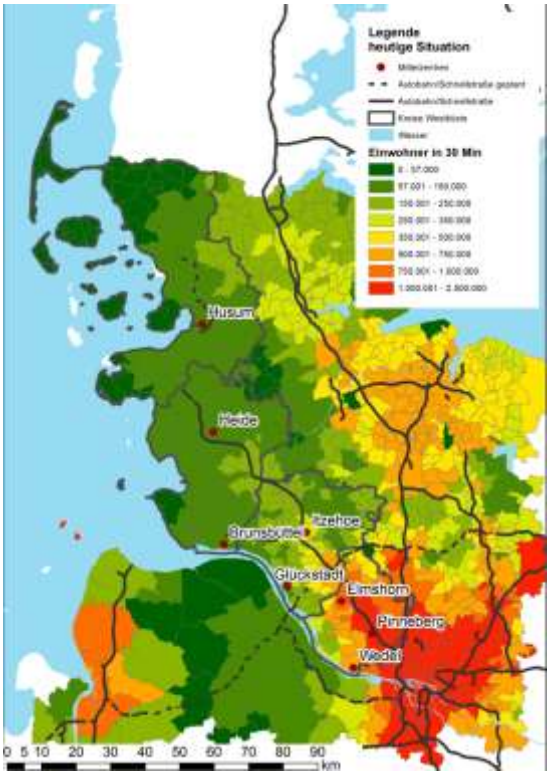
- Kreis Pinneberg: Tobias Kuckuck, Referat I Regionalmanagement und Europa
- Kreis Steinburg: Prof. Dr. Ralf Thiericke, IZET Itzehoe
- Kreis Dithmarschen: Martina Hummel-Manzau, egeb: Wirtschaftsförderung
- Kreis Nordfriesland: Dr. Matthias Hüppauff (auch für WFG Nordfriesland mbH)
- Industrie- und Handelskammer zu Flensburg: Telsche Ott, Geschäftsstelle Dithmarschen
- Industrie- und Handelskammer zu Kiel: Dr. Liane Faltermeier, Verkehrspolitik, Raumplanung
- egeb: Wirtschaftsförderung: Christian Holst
- WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH: Gudrun Kellermann
- Projektgesellschaft Norderelbe mbH: Annette Fröhlingsdorf

Mitglieder der Facharbeitsgruppe Energie

- Kreis Pinneberg: Tobias Kuckuck, Referat I Regionalmanagement und Europa
- Kreis Steinburg: Peter Huusmann, Regionalentwicklung
- Kreis Dithmarschen: Erk Ulich, Regionalentwicklung
- Kreis Nordfriesland / WFG Nordfriesland: Matthias Volmari (bis 30.10.2011)
- Industrie- und Handelskammer zu Flensburg: Stefan Sievers, Geschäftsstelle Nordfriesland
- Industrie- und Handelskammer zu Kiel: Peter Mazurkiewicz, Innovation und Umwelt
- egeb: Wirtschaftsförderung: Volker Ziedorn, Regionalmanagement ChemCoast Park Brunsbüttel
- Projektgesellschaft Norderelbe mbH: Sven-Olaf Salow (auch für WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH)
- Hans-Ulrich Behnecke, Bioenergie Brunsbüttel Contracting GmbH & Co. KG

I.2 Anlagen zur Verkehrsanalyse

Einzugsgebiete der Strukturgrößen



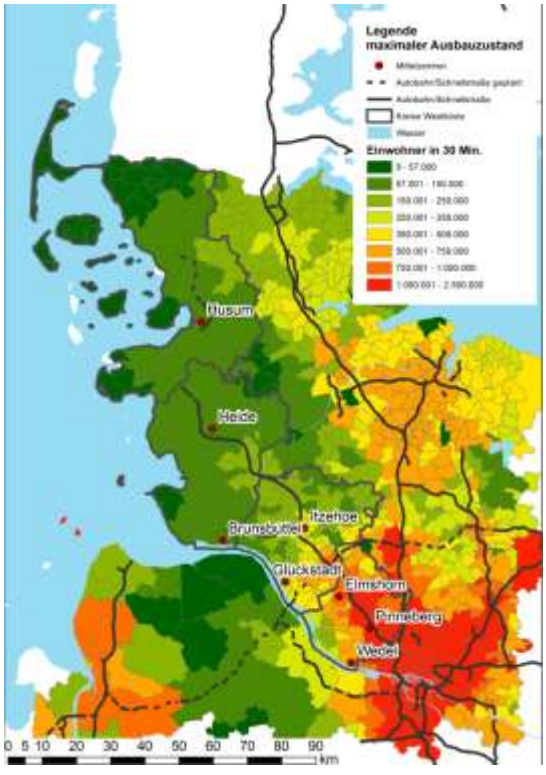
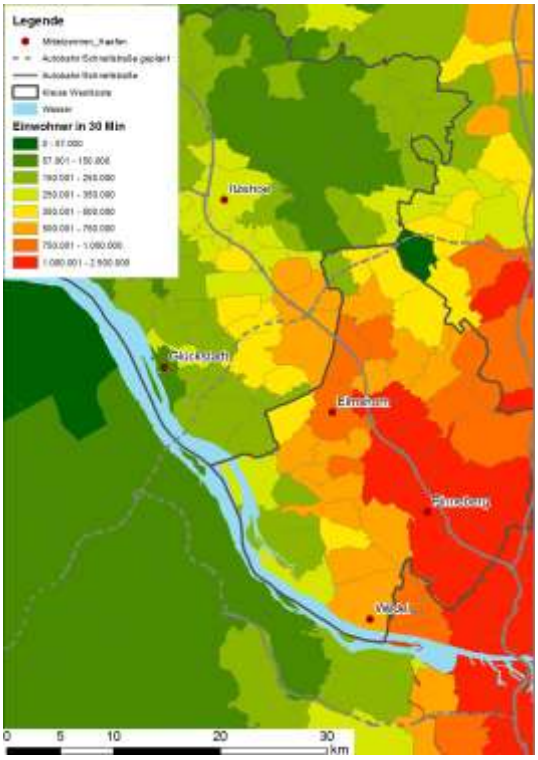


Abb. 1: Einwohnereinzugsgebiet innerhalb 30 Minuten heutige Situation (links)

Abb. 2: Einwohnereinzugsgebiet innerhalb 30 Minuten nach Infrastrukturausbau (rechts)



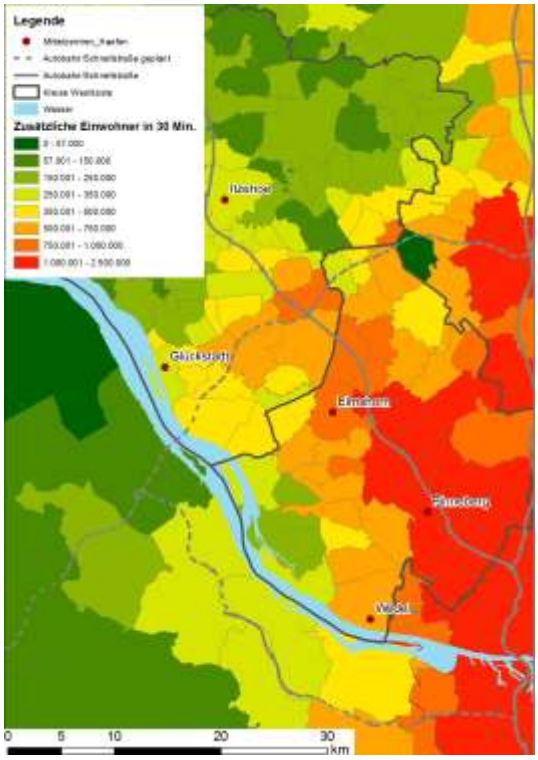


Abb. 3: Einwohnereinzugsgebiet innerhalb 30 Minuten heutige Situation (links)

Abb. 4: Einwohnereinzugsgebiet innerhalb 30 Minuten nach Infrastrukturausbau (rechts)

Realisierungshorizonte

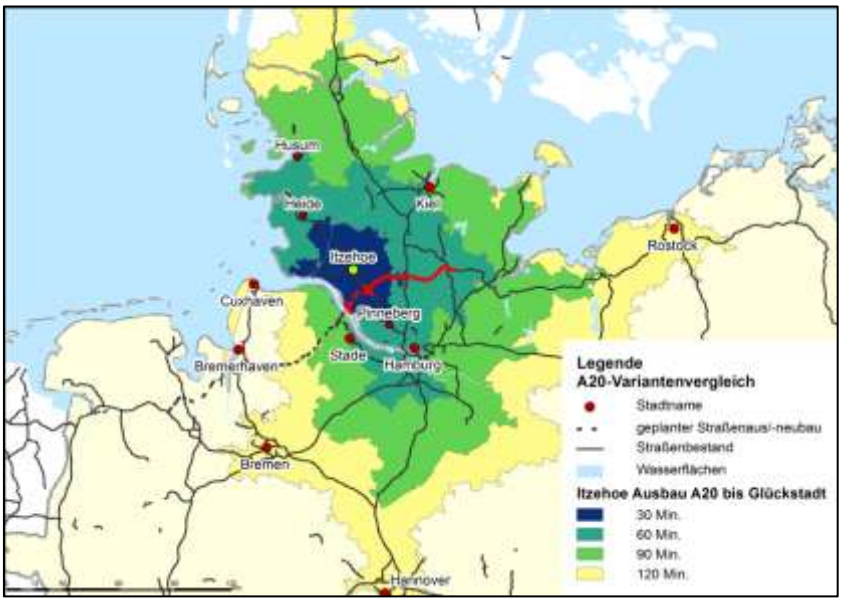


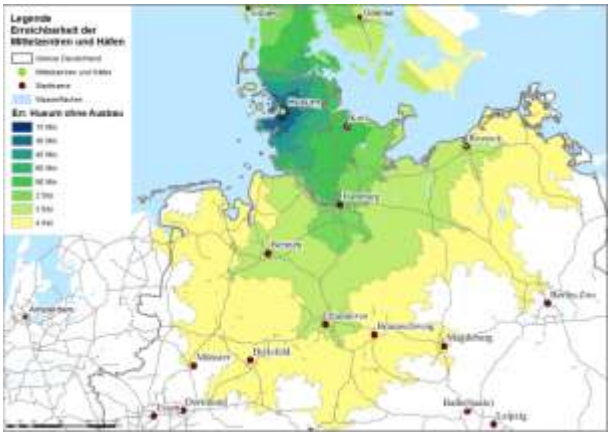
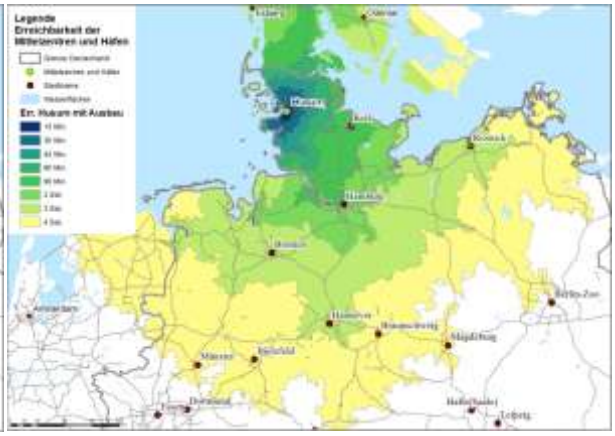
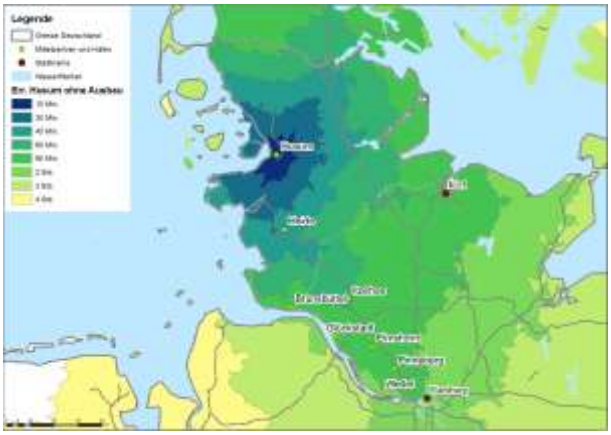
Abb. 5: Variante A 20 bis Glückstadt (ohne Elbquerung)

Abb. 6: PKW-Erreichbarkeit CCPB mit Ausbau B 5 und Ausbau A 20

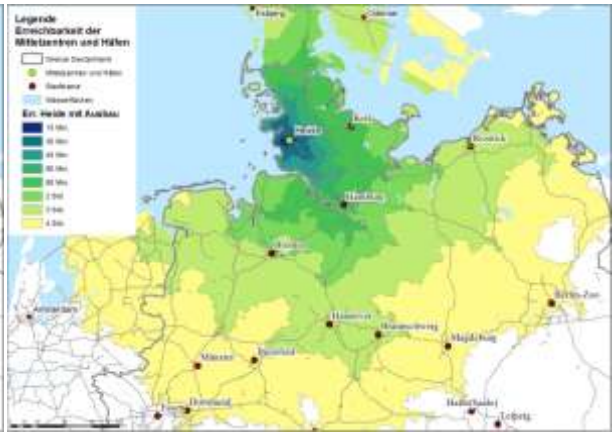
Erreichbarkeiten Mittelzentren und Häfen

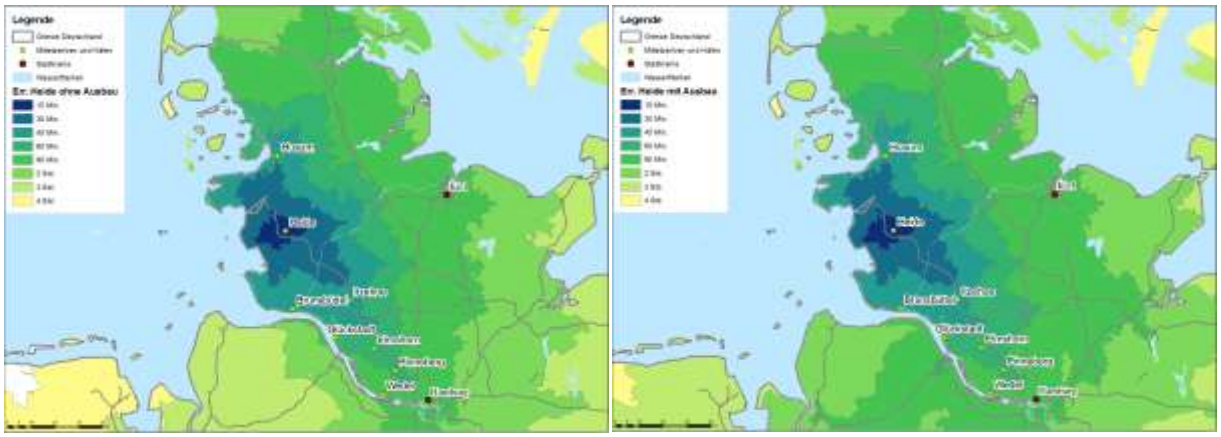
Die folgenden Erreichbarkeitsdarstellungen der Mittelzentren und Häfen beziehen sich jeweils auf den Vergleich der heutigen Situation (linke Abbildungen) mit dem maximalen Ausbauzustand (rechte Abbildungen).

- ***Husum***

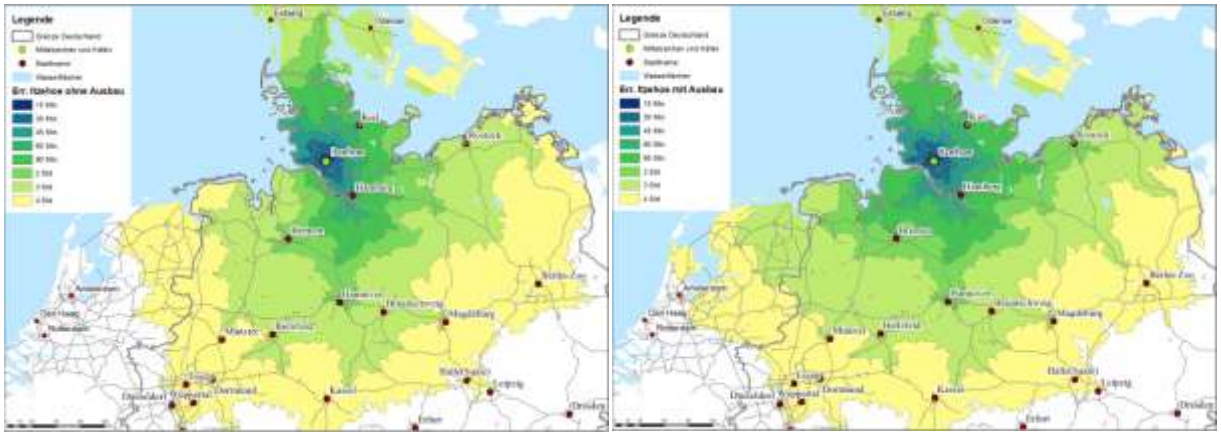




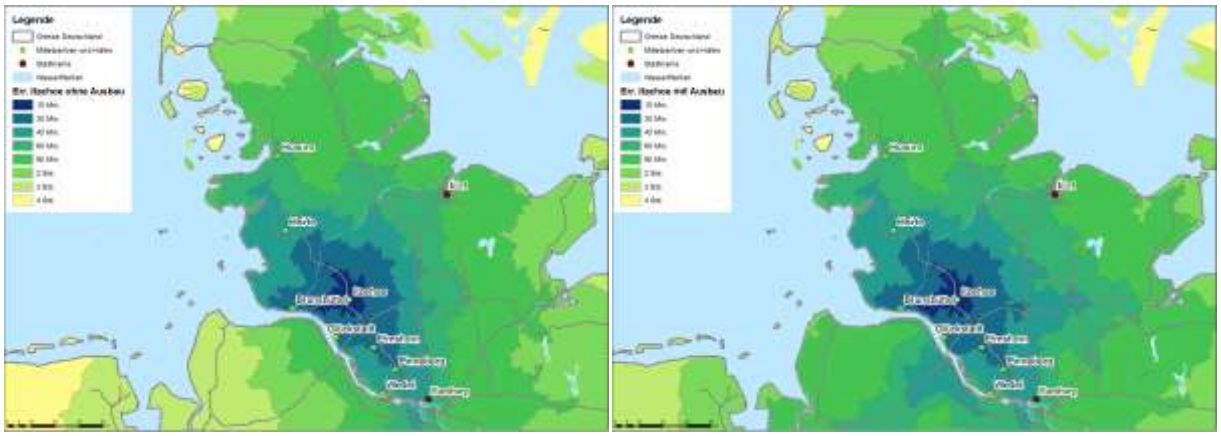
- ***Heide***



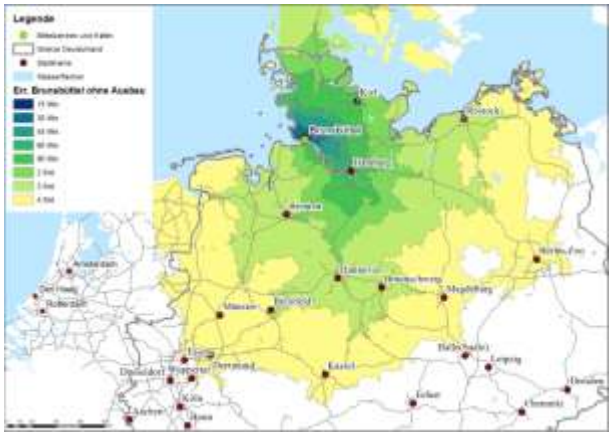


- ***Itzehoe***





- ***Brunsbüttel***



- ***Glückstadt***

Legende
Err. Glückstadt ohne Ausbau

Legende
Err. Glückstadt mit Ausbau

- ***Pinneberg***

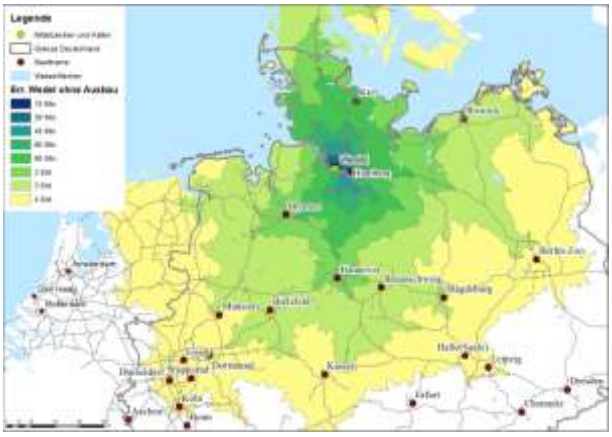
Legende
Err. Pinneberg ohne Ausbau

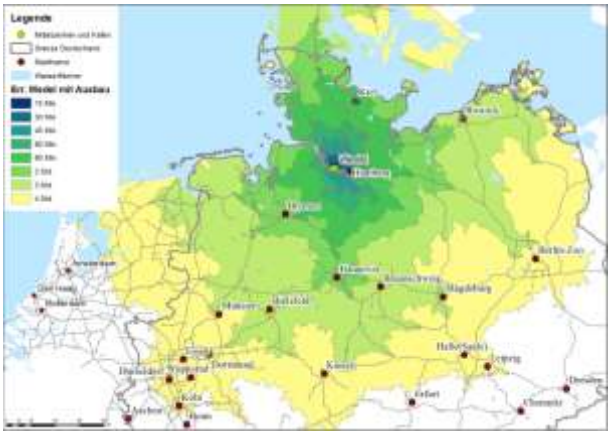
Legende
Err. Pinneberg mit Ausbau

Legende
Err. Pinneberg ohne Ausbau

Legende
Err. Pinneberg mit Ausbau

- ***Wedel***


Legende
Err. Wedel ohne Ausbau


Legende
Err. Wedel mit Ausbau

Legende
Err. Wedel ohne Ausbau

Legende
Err. Wedel mit Ausbau

Erreichbarkeiten Gewerbestandorte – PKW- und LKW-Erreichbarkeiten

Abb. 7: PKW-Erreichbarkeit des CCPB heutige Situation (links)

Abb. 8: PKW-Erreichbarkeit CCPB nach Infrastrukturausbau (recht)

Abb. 9: Erreichbarkeit des Autobahnkreuzes A 23 / A 20 heutige Situation (links)

Abb. 10: Erreichbarkeit des Autobahnkreuzes A 23 / A 20 nach Infrastrukturausbau (rechts)

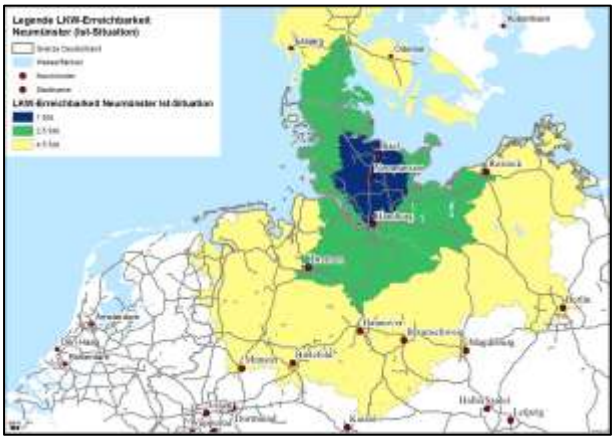


Abb. 11: LKW-Erreichbarkeit Neumünster heutige Situation (links)

Abb. 12: LKW-Erreichbarkeit Neumünster nach Infrastrukturausbau (rechts)

Erreichbarkeiten Tourismusorte

Die folgenden Erreichbarkeitsdarstellungen der Mittelzentren und Häfen beziehen sich jeweils auf den Vergleich der heutigen Situation (linke Abbildungen) mit dem maximalen Ausbauzustand (rechte Abbildungen).

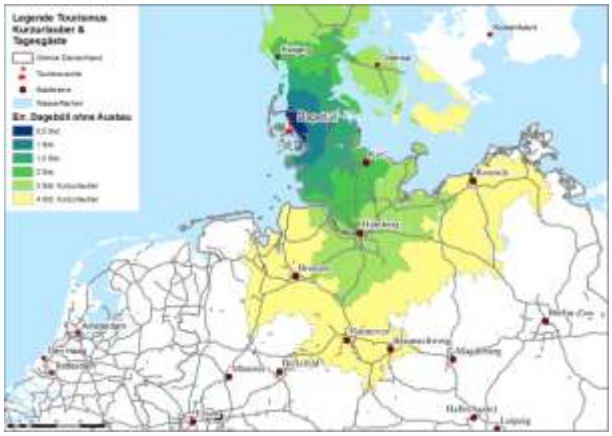
Je näher der betrachtete Tourismusort an die Achse A 23 / B 5 und v.a. an der A 20 liegt, desto stärker fallen die Erreichbarkeitsveränderungen in der Regel aus.

- ***St. Peter-Ording***

Abb. 13: Erreichbarkeiten St. Peter-Ording heutige Situation (links)

Abb. 14: Erreichbarkeiten St. Peter-Ording nach Infrastrukturausbau (rechts)

- ***Dagebüll***



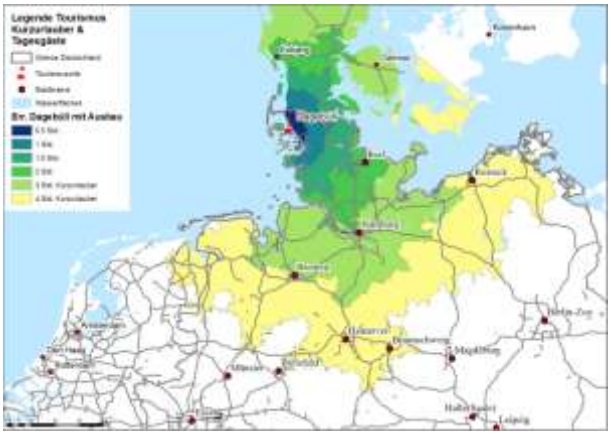
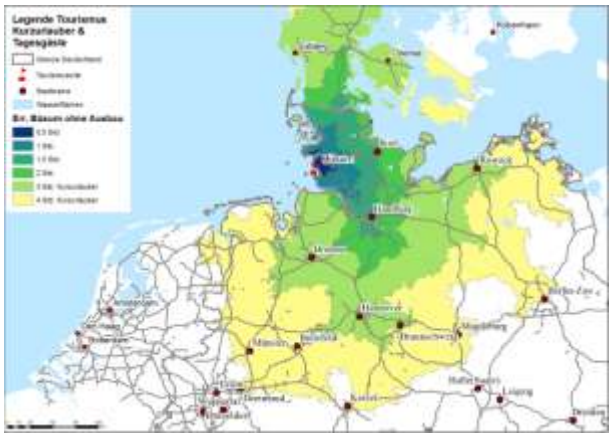


Abb. 15: Erreichbarkeiten Dagebüll heutige Situation (links)

Abb. 16: Erreichbarkeiten Dagebüll nach Infrastrukturausbau (rechts)

- ***Büsum***



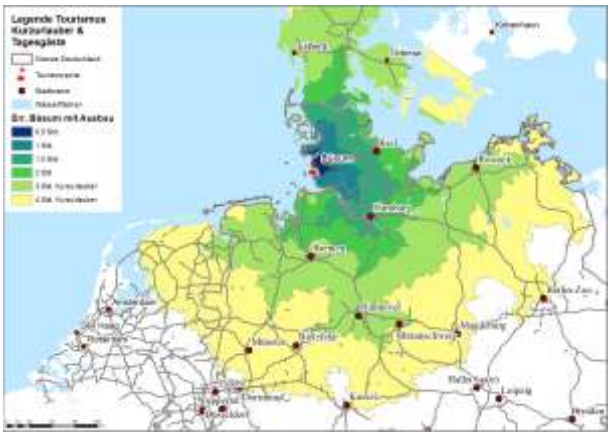
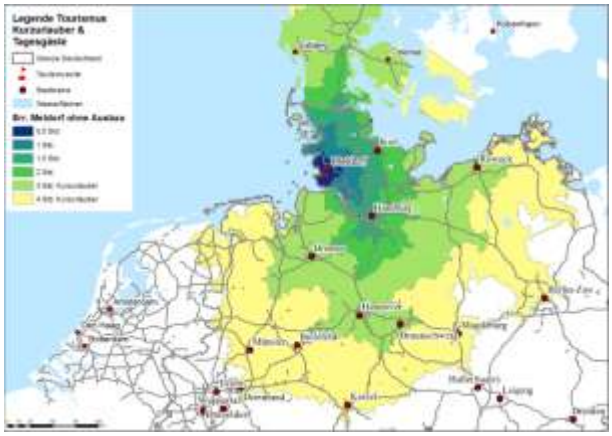


Abb. 17: Erreichbarkeiten Büsum heutige Situation (links)

Abb. 18: Erreichbarkeiten Büsum nach Infrastrukturausbau (rechts)

- ***Meldorf***



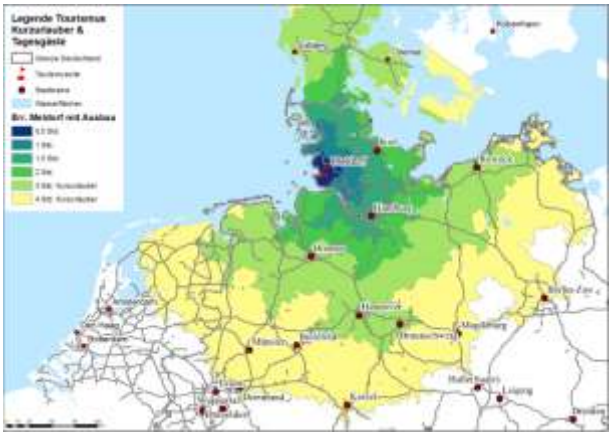


Abb. 19: Erreichbarkeiten Meldorf heutige Situation (links)

Abb. 20: Erreichbarkeiten Meldorf nach Infrastrukturausbau (rechts)

- ***Friedrichskoog***

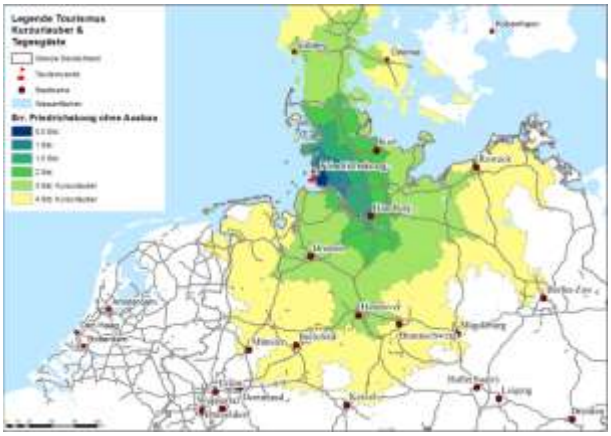


Abb. 21: Erreichbarkeiten Friedrichskoog heutige Situation (links)

Abb. 22: Erreichbarkeiten Friedrichskoog nach Infrastrukturausbau (rechts)

- ***Ferienurlauber***

Rangliste der Landeshauptstädte der folgenden Bundesländer als Quellorte (Bankabhebungen):

1. Schleswig-Holstein
2. Hamburg (Pinneberg liegt in unmittelbarer Nähe der Metropolregion)
3. Nordrhein-Westfalen
4. Niedersachsen
5. Mecklenburg-Vorpommern
6. Hessen
7. Bayern
8. Berlin

Hinweis: Für die betrachteten Routenvergleiche der Ferienurlauber vgl. Bericht Tourismusanalyse von Georg & Ottenströer GbR.

Schienenpersonenverkehr

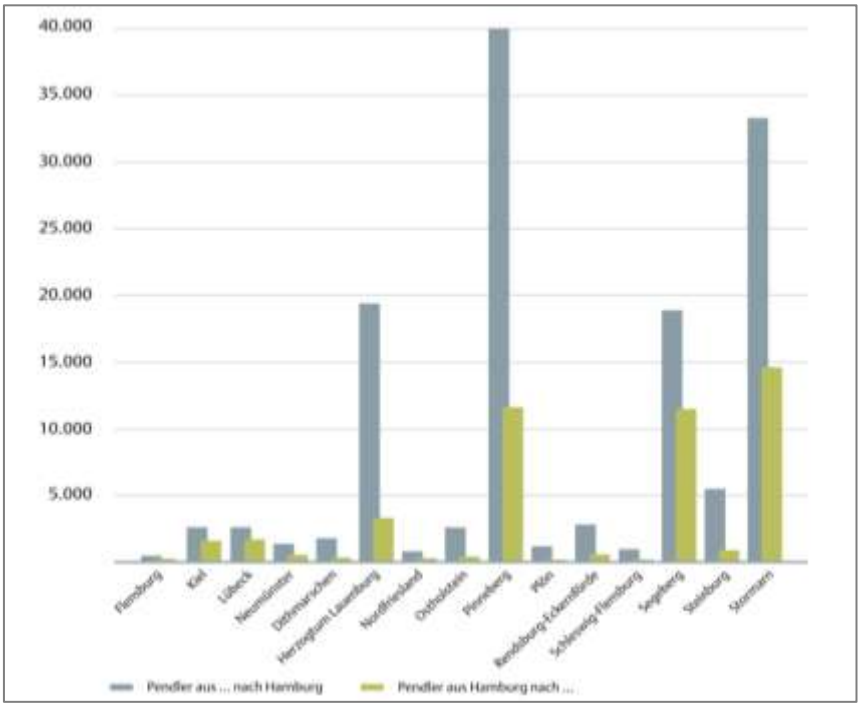


Abb. 23: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Pendler (Stichtag 30.06.2007)[201]

[201] LVS Schleswig-Holstein, Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH: Landesnahverkehrsplan 2008-2012. Seite 49. März 2009. Kiel

I.3 Textbausteine für ein Positionspapier Verkehr

Textbausteine für ein Positionspapier der Projektpartner des Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 zum Ausbau der Infrastrukturprojekte entlang der Westküste von Schleswig-Holstein.

Projektpartner des REK A 23 / B 5: *der Landkreis Pinneberg, der Landkreis Steinburg, der Landkreis Dithmarschen, der Landkreis Nordfriesland, die Industrie und Handelskammern zu Flensburg und zu Kiel, die egeb: Wirtschaftsförderung, die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH, die WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH (Projektträger), sowie die Projektgesellschaft Norderelbe mbH (Projektkoordination).*
Die Projektpartner des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 unterstützen den Ausbau der aktuell geplanten Infrastrukturvorhaben auf der Straße und der Schiene entlang der Westküste von Schleswig-Holstein. Bedeutsame Straßenbauprojekte sind im Rahmen dessen die geplante Weiterführung der Küstenautobahn A 20 bis zum Anschluss an die A 28 mit einer festen Elbquerung bei Glückstadt sowie der Ausbau der Bundesstraße 5. Im Schienenverkehr sollen Ausbaumaßnahmen dem wachsenden Verkehrsaufkommen gerecht werden, während im Güterverkehr vornehmlich eine Verbesserung der Transporte auf dem Nord-Ostsee-Kanal angestrebt wird, da diese Wasserstraße für die nationale und internationale Wirtschaft von zentraler Bedeutung ist.

Der **Ausbau der A 20** mit einer festen Elbquerung bei Glückstadt ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten. Derzeit laufen die Planfeststellungsverfahren der einzelnen Bauabschnitte. Die A 7 stößt im Raum Hamburg schon heute aufgrund hoher Pendler- und Güterverkehrsströme regelmäßig an ihre Kapazitätsgrenzen. Daraus ergeben sich für die Infrastrukturnutzer zum Teil erhebliche Reisezeitverlängerungen. Dies gilt es mit der alternativen Elbquerung zum A 7-Elbtunnel zwischen den Bundesländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen zu verbessern. Durch die feste Elbquerung bei Glückstadt kann das Zusammenwachsen der Metropolregion gefördert werden. Eine unsichere Zeitplanung sowie offene Finanzierungsfragen prägen allerdings die aktuelle Entwicklung des A 20-Ausbaus, was sich nach einstimmiger Meinung der Projektpartner des REK A 23 / B 5 negativ auf die wirtschaftliche Stärke der Region auswirken wird. Insbesondere die Wirtschaft kann ohne feste Planungssicherheit keine Standortentwicklungen für interessierte Unternehmen angehen und für Transportunternehmen sind verlässliche und klar kalkulierbare Fahrzeiten wichtige und unabdingbare betriebswirtschaftliche Faktoren.

Im Hinblick auf die allgemeine Weiterführung der Küstenautobahn setzen sich die Projektpartner des REK A 23 / B 5 für eine Verfahrensbeschleunigung ein. Nach einer Prognose der Bundesverkehrswegplanung wird der Straßengüterfernverkehr deutlich ansteigen.[202] Da sich zudem durch die Küstenautobahn deutliche Erreichbarkeitsverbesserungen auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene ergeben, ist eine zeitnahe Fertigstellung der gesamten Küstenautobahn mit den Anschlüssen an die A 7, A 23, A 26, A 27 und A 29 anzustreben. Nur so können die Erreichbarkeitsvorteile auch für die überregionalen Verkehrsströme wirken und damit die Konkurrenzstärke der Region sichern. Gemäß dem Trassenverlauf der A 20 entstehen die Erreichbarkeitsverbesserungen vor allem in Ost-West-Richtung und durch den Ausbau der A 23 / B 5-Achse entstehen ergänzende Reise-

[202] Dabei wird für das Transportaufkommen des Fernverkehrs bis 2025 ein Wachstum um 55% prognostiziert, während die Verkehrsleistung sogar um 84% zunehmen soll. Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen. November 2010. S. 5

zeitverkürzungen in Nord-Süd-Richtung, die die Anbindung an das regionale Straßennetz verbessern.

Die Mitglieder des REK A 23 / B 5 setzen sich daher verstärkt für den Ausbau der **Bundesstraße B 5** als bedeutsame Verbindung nach Dänemark und wichtige Hinterlandanbindung der A 20 ein. Dabei ist der 3-streifige Ausbau der Strecken Itzehoe-Wilster sowie Tönning-Husum durch den Bund vorgesehen. Zusätzlich wird der Ausbau der Abschnitte Wilster-Brunsbüttel und Husum-Esbjerg in Richtung Dänemark durch die Projektpartner des REK A 23 / B 5 unterstützt. Die Weiterführung des 3-streifigen Ausbaus der B 5 bis nach Brunsbüttel ist für die Güterverkehrsströme von Belang.[203] Der B 5-Abschnitt nördlich von Husum ist zum einen für die Anbindung der Nordseeinseln sowie anderen touristischen Destinationen von Bedeutung. Zum anderen soll sie als alternative Nord-Süd-Achse neben der A 7 die internationalen Handelsbeziehungen stärken. Dabei sind insbesondere in den Sommermonaten starke Verkehrsströme zu beobachten (Touristenströme), sodass hier ebenfalls ein Ausbau zu einer 3- bzw. 4-streifigen Strecke gefordert wird. Eine aktuelle Studie beschäftigt sich im Rahmen des INTERREG 4 A-Programms Syddanmark-Schleswig-K.E.R.N. mit den Auswirkungen einer derartigen Maßnahme, da in Dänemark konkrete Planungen für den Ausbau der B 5 / E 11 zur Autobahn bestehen.

Von dem Ausbau der Verkehrsachsen A 20 und A 23 / B 5 profitieren neben den Bewohnern der Westküste auch die Unternehmen, die sich entlang der Wachstumsachsen ansiedeln und prosperieren können. Mit der verbesserten Einbindung der REK-Region in das nationale und internationale Verkehrsnetz gehen demzufolge Potentiale für die Handelsbeziehungen einher. Die Projektpartner des REK A 23 / B 5 streben eine enge Kooperation Norddeutschlands zur gemeinsamen Unterstützung der Infrastrukturprojekte an und setzen sich für Transparenz, Planungssicherheit und eine zügige Umsetzung ein.

Neben dem Straßenverkehr ist es der **Schienenverkehr**, der heute aufgrund von eingleisigen und nicht elektrifizierten Streckenabschnitten an seine Kapazitätsgrenzen gelangt. Besondere Problembereiche sind ausgehend von dem Knotenpunkt Hamburg die Verbindungen nach Elmshorn/Itzehoe sowie die Strecke Niebüll – Westerland (Sylt) über den Hindenburgdamm. Für die Beseitigung des Engpasses entlang der Bahnstrecke Elmshorn-Hamburg, die sowohl für den Güter- als auch Personenverkehr von zentraler Bedeutung ist, soll die S4 zur Entlastung der starken Pendlerströme eingeführt werden. Die Anbindung des Standortes Brunsbüttel ist für den Gütertransport von Interesse und kann derzeit als mangelhaft bewertet werden. Daher wird von den Projektpartnern der REK A 23 / B 5 der Ausbau der Gleisanlagen und der Verbindungsstrecke nach Itzehoe bekräftigt und die Reaktivierung von stillgelegten Gleisanlagen im gesamten Untersuchungsraum zur Diskussion gestellt.

Im gesamten ÖPNV-Netz entlang der Westküste von Schleswig-Holstein gibt es die Notwendigkeit die bestehenden Kooperationen zu vertiefen. Ziel ist es, ein zukunfts- und konkurrenzfähiges Verkehrssystem zu erhalten, das als Ergänzung zum Straßenverkehr die Anbindung der REK-Region verbessert.

[203] Hier hat ein Gutachten der SSP Consult nach dem Ansatz der Bundesverkehrswegeplanung ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,42 ermittelt, sodass die Notwendigkeit dieser Maßnahme bereits bestätigt wurde. Vgl. SSP Consult (Bergisch Gladbach): Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für den Raum Itzehoe-Brunsbüttel unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung im Zusammenhang mit dem Bau der BAB A 20. Im Auftrag der egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH. S. 47f. 2008.

Die ausgebauten Straßen- und Schieneninfrastruktur führen zu einer deutlich verbesserten Erreichbarkeit der Nordseehäfen und bilden eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklungen im **Schiffsverkehr**. Die geplante Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals, die Modernisierung der Schleusenkammern sowie der Bau einer 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel werden von den Projektpartnern des REK A 23 / B 5 mit Nachdruck unterstützt.

Das Regionale Entwicklungskonzept A 23 / B 5 hält fest:

1. Im Zuge des REK A 23 / B 5 wird der Ausbau der Küstenautobahn A 20 zwischen Bad Segeberg und dem Anschluss an die A 28 in Niedersachsen mit der festen Elbquerung bei Glückstadt nachdrücklich befürwortet und unterstützt. Um die daraus resultierenden Wachstumsperspektiven und Potenziale nutzen zu können, sind Planungssicherheit und gesicherte Finanzierungskonzepte wesentliche Voraussetzungen. Die Projektpartner setzen sich daher für eine deutliche Verfahrensbeschleunigung und Transparenz ein.

2. Die Projektpartner des REK A 23 / B 5 sind für den Ausbau der Bundesstraße B 5 in folgenden Streckenabschnitten:
   a. 3-streifiger Ausbau zwischen Itzehoe und Wilster sowie weiter bis nach Brunsbüttel
   b. 3- bzw. 4-streifiger Ausbau zwischen Heide und Husum
   c. Ausbau des Streckenabschnitts nördlich von Husum bis nach Dänemark

   Die Notwendigkeit der Ausbaumaßnahmen wird von aktuellen Studien bestätigt, sodass eine zeitnahe Aufnahme der noch fehlenden Abschnitte in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans angestrebt wird.

3. Im Schienenverkehr sind derzeit zum Teil erhebliche Kapazitätsengpässe im Personen- und Güterverkehr festzustellen. Daher streben die Projektpartner des REK A 23 / B 5 auch hier ein gemeinsames und zielorientiertes Handeln an, um die notwendigen Maßnahmen (Ausbau bzw. Reaktivierung von Gleisanlagen) zu beschleunigen.

4. Um im Schiffsverkehr konkurrenzfähig gegenüber der Route über den Kattegat zu bleiben, wird der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals inkl. des Baus der 5. Schleusenkammer und der Modernisierung der bestehenden Kammern in Brunsbüttel von den Projektpartnern des REK A 23 / B 5 nachdrücklich gefordert. Insbesondere in Verbindung mit den Maßnahmen für die Verbesserung der Straßen- und Schienenanbindungen nach Brunsbüttel ergeben sich für den Gütertransport deutliche Vorteile.

I.4 Textbausteine (Fragenkatalog) für die Vorbereitung einer Kleinen Anfrage

Deutscher Bundestag
Drucksache **XXX**
17. Wahlperiode

26.03.2012

Kleine Anfrage

Der Abgeordneten XXX (Aufzählung der Abgeordneten und der Fraktion von der die Kleine Anfrage ausgeht).
Es sollen die direkt gewählten Abgeordneten aller Parteien angesprochen werden.

Bundesverkehrswegeplan – Fragen zum Planungsstand bei der A 20 und der B 5

Die Weiterführung der A 20 als Küstenautobahn von Bad Segeberg mit einer festen Elbquerung bei Glückstadt bis zum Anschluss an die A 28 bei Westerstede wurde in den Bundesverkehrswegplan (BVWP) 2003 als „vordringlicher Bedarf“ aufgenommen.
Wir fragen die Bundesregierung:

Zeitplanung und Umsetzungsschritte

1. Wie sieht die aktuelle Zeitplanung für den Abschluss der Planfeststellungsverfahren auf schleswig-holsteinischem und niedersächsischem Gebiet für die festgelegten Planungsabschnitte aus?
2. Wann soll nach dem derzeitigen Zeitplan mit dem Bau der einzelnen Abschnitte in den Bundesländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein begonnen werden und wie sieht der Zeitplan für die endgültige Realisierung dieser Streckenabschnitte aus?
3. Wie werden die Verzögerungen (Klagen, Finanzierungsfragen etc.) in der aufgestellten Zeitplanung berücksichtigt und welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Planungssicherheit zu gewährleisten?
4. Welche Prioritäten werden bei der Umsetzung der BVWP-Straßenbauprojekte gesetzt und gibt es abgesteckte finanzielle und organisatorische Meilensteine bzw. wie sehen diese aus?
5. In welchem zeitlichen Zusammenhang wird die Realisierung der Elbquerung mit den anderen Bauabschnitten gesehen? Gilt die Fertigstellung der A 20 (frühere A22) dabei als Voraussetzung für den Baubeginn der Elbquerung oder ist beispielsweise die Anbindung an die A26 ausreichend?

Bundesverkehrswegeplan und weitere Untersuchungen:

6. Zu welchen Ergebnissen hat die Bedarfsüberprüfung für die A 20 geführt und wie sehen diese im Vergleich zu anderen Projekten aus?

I.5 Matrix

I.5.1 Kriterienraster zur Bewertung von Projekten im REK A23 / B5

Kriterienraster zur Bewertung von Projekten im REK A23 / B5		P 1.1: Regionales Verkehrsmanagement	P 1.2: Mobil. & Beschl. d. Planung z. Infrastru	P 1.2.1: Positionspapier Verkehr	P 1.2.2: Kleine parlamentarische Anfrage	P 1.2.3: Fragenkatalog an die Landesreg.	P 1.2.4: Parlamentarische Abende	P 1.3.1: Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote	P 1.3.2: Einrichtung von Fernbussen	P 1.4.1: Optimierung der Pendlerverkehre	P 1.4.2: Radschnellwege	P 2.1: Kompetenzregion Energie	P 2.2: Hallenloop Offshore-Häfen	P 2.3: HUSUM WindEnergy	P 2.4: Pilotreg. zeitger. u. verträgl. Netzausbau	P 2.5: Förderung Energieeffizienz	P 2.6: E-Mobilität	P 2.7: Gesamtstrategie Biomasse	P 2.8: Förderung Strom-Speicher-technologie	P 3.1: Überregionale Gewerbestandorte	P 3.2: Autohof	P 3.3: Nachnutzung Baustellenstandort	P 3.4: Bündnis Arbeitsmarkt 2025	P 4.1: Verstärkung akt. organ. Interessenvertretung	P 4.1.1: Kooperation mit der MWH und PPKurt	P 4.1.2: Vernetzung teilnehmd. Kooperationen	P4.1.3: Intensivierung Kooperat.i Klimaschutz
Handlungsfelder		Verkehr										Energie								Wirtschaft				Kooperation			
Besteht unter den Beteiligten Konsens über die Durchführung des Projektes?			X	X	X										X				X	X	X		X	X			X
Grundlagen																											
Werden mit dem Projekt	grundlegende (Entwicklungs-) Rahmenbedingungen verbessert?	X								X	X	X		X	X					X			X	X	X	X	
	grundlegende Voraussetzungen zur weiteren Entwicklung der Region geschaffen?	X										X	X		X					X			X	X			X
	in Vorbereitung befindliche bzw. lfd. Projekte in ihrer Wirkung unterstützt?		X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X
	innovative Ziele verfolgt?	X						X	X	X	X	X			X	X	X	X	X					X	X	X	
Übergeordnete Ziele																											
Bietet das Projekt einen Nutzen/ Beitrag zur	überregionalen/ internationalen Vermarktung?	X		X					X		X	X	X	X	X	X	X		X	X			X	X	X	X	X
	Stärkung innerregionalen Kooperation?	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X	X	X	X	X
	nachhaltigen Entwicklung? (ökologisch, ökonomisch, sozial)	X		X				X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Chancengleichheit?	X	X		X	X			X		X				X	X	X						X	X	X	X	X
Ziele der regionalen Entwicklung/Strukturwirksamkeit																											
Bietet das Projekt einen Nutzen/ Beitrag zur	Stärkung der Interessengemeinschaft?	X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X				X	X			X	X	X	X	X
	(Entwicklung/ Weiterentwicklung v.) Kooperation von (Schlüssel-) Akteuren und Netzwerken?	X		X						X		X	X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X
	Bündelung von Potenzialen?	X		X				X		X		X	X		X	X		X	X	X			X	X	X	X	X
	Stärkung der funktionalen Arbeitsteilung?	X								X		X	X		X				X	X	X		X	X	X	X	X
	Stärkung einer Wertschöpfungskette?		X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X		X		X	X			X				
	Gewinnung und Bindung von Facharbeitskräften?										X	X	X			X	X		X	X			X				
	Sicherung/Schaffung von Arbeitsplätzen?	X						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
	Herstellung eines gründer- und innovationsfreudigen Klimas?			X						X		X	X	X		X	X	X	X				X				
	Infrastrukturentwicklung (Ausbau/ qualitativen Verbesserung)?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Summe																											
Rahmenbedingungen																											
Erfordert das Projekt	eine regionale Koordination / Regionalmanagement?	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	1	2	1
	zusätzliche Personalkapazitäten?	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1
	weitere eigene finanzielle Ressourcen der REK-Projektpartner?	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	1

Bitte Ressourcenbedarf abschätzen. 1 = gering / keiner 2 = mittel 3 = groß Kurze Begründung der Einschätzung erforderlich.

I.5.2 „Matrix Leitbild“: Zuordnung der Projekte zu Zielaussagen und Handlungsempfehlungen im Leitbild (Entwurf) REK A23 / B5

„Matrix Leitbild“: Zuordnung der Projekte zu Zielaussagen und Handlungsempfehlungen im Leitbild (Entwurf) REK A23 / B5	P 1.1: Regionales Verkehrsmanagement	P 1.2: Monitoring & Beschleunigung d. Planung z. Infrastrukturausbau	P 1.2.1: Positionspapier Verkehr	P1.2.2: Kleine parlamentarische Anfrage	P 1.2.3: Fragenkatalog an die Landesregierung	P1.2.4: Parlamentarische Abende	P 1.3.1: Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote	P 1.3.2: Einrichtung von Fernbussen	P 1.4.1: Optimierung der Pendlerverkehre	P 1.4.2: Radschnellwege	P 2.1: Kompetenzregion Energie	P 2.2: Hafenkoop. Offshore-Häfen Nordsee S-H	P 2.3: HUSUM WindEnergy	P 2.4: Pilotregion zeitgerechter und verträglicher Netzausbau	P 2.5: Förderung Energieeffizienz	P 2.6: E-Mobilität	P 2.7: Gesamtstrategie Biomasse	P 2.8: Förderung Strom-Speichertechnologie	P 3.1: Übergemeinde Gewerbestandorte	P 3.2: Autohof	P 3.3: Nachnutzung Bauerkenstandort	P 3.4: Bündnis Arbeitsmarkt 2025	P 4.1: Verstetigung als organ. Interessengemeinschaft	P 4.1.1: Kooperation mit der MRH und PPNord	P 4.1.2: Vernetzung teilräumlichen Kooperationen	P 4.1.3: Intensivierung koop. Wirtschaftsraum Lüneburg
Handlungsfelder	**Verkehr**										**Energie**								**Wirtschaft**				**Kooperation**			
Neue Verkehrswege und die Stärkung des Energiestandortes als besondere Chancen																										
1 Die REK-Region wird gemeinsam die Chancen für Wachstum und Innovation nutzen, die sich aus einer besseren Verkehrsanbindung und der zunehmenden Bedeutung erneuerbarer Energien ergeben.	X	X	X	X	X	X					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X
2 Ziel ist eine gemeinsame Profilierung, Arbeitsteilung und Synergieeffekte, die allen Teilräumen gewährleistet, ihre jeweiligen endogenen Potenziale bestmöglich zu nutzen.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X					X	X	X	X
Eine Interessengemeinschaft für die Profilierung als europäische Zukunftsregion																										
3 Die Region wird als Interessengemeinschaft für nachhaltiges Wachstum und Innovation ihre Entwicklung kooperativ gestalten und dazu einen offenen Dialog zwischen Politik, Verwaltung und Wirtschaft führen sowie angemessene organisatorische Vorkehrungen treffen.	X		X			X	X		X	X	X	X											X	X	X	X
Wirtschaftliches Wachstum in funktionaler Arbeitsteilung																										
4 Die Region nutzt gemeinsame Branchenschwerpunkte für eine überregionale und internationale Vermarktung ihrer Stärken. Sie wird hierbei unterstützt durch die vermarktungsbezogenen Clustermaßnahmen des Landes (Cross-Marketing, Kostenteilung, Kompetenzcluster).	X		X					X					X	X	X	X		X								
5 Ein abgestimmtes Eintreten für den Infrastrukturausbau soll die regionalen Stärken festigen. Gemeinsame Standortpotenziale sind mit gemeinsamen Anstrengungen besser zu nutzen und fortzuentwickeln (z. B. Nordseehäfen für die Offshore Wind-Industrie).		X	X	X	X	X					X	X	X	X				X	X	X	X					X
6 Die REK-Region wird sich für möglichst optimale Standortrahmenbedingungen für beschäftigungsstarke Branchen einsetzen und aktiv deren Wachstumspotenziale unterstützen. Besonderes Augenmerk wird auf Branchen mit hohem Zukunftspotenzial gerichtet.											X			X				X	X	X		X				X

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

GEORG & OTTENSTRÖER
Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie

INSTITUT RAUM & ENERGIE

	P 1.1: Regionales Verkehrsmanagement	P 1.2: Monitoring & Beschleunigung d. Planung z. Infrastrukturausbau	P 1.2.1: Positionspapier Verkehr	P1.2.2: Kleine parlamentarische Anfrage	P 1.2.3: Fragenkatalog an die Landesregierung	P1.2.4: Parlamentarische Abende	P 1.3.1: Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote	P 1.3.2: Einrichtung von Fernbussen	P 1.4.1: Optimierung der Pendlerverkehre	P 1.4.2: Radschnellwege	P 2.1: Kompetenzregion Energie	P 2.2: Hafenkoop. Offshore-Häfen Nordsee S-H	P 2.3: HUSUM WindEnergy	P 2.4: Pilotregion zeitgerechter und verträglicher Netzausbau	P 2.5: Förderung Energieeffizienz	P 2.6: E-Mobilität	P 2.7: Gesamtstrategie Biomasse	P 2.8: Förderung Strom-Speichertechnologie	P 3.1: Überregionale Gewerbestandorte	P 3.2: Autohof	P 3.3: Nachnutzung Bauxitlagerstandort	P 3.4: Bündnis Arbeitsmarkt 2025	P 4.1: Verstetigung als organ. Interessengemeinschaft	P 4.1.1: Kooperation mit der MRH und PPNord	P 4.1.2: Vernetzung beiläufiger Kooperationen	P 4.1.3: Intensivierung Koop. Wirtschaftsraum Unterelbe
Bedarfsgerechte Gewerbeflächenvorsorge																										
7 Für die zukunftsfähige Entwicklung der Region kommt bei einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur der bedarfsgerechten Erweiterung vorhandener größerer Standorte und deren Profilierung als überregionale Gewerbeflächenstandorte zentrale Bedeutung zu.	X	X	X	X	X	X			X										X		X					
8 Für die langfristige Vorsorge für den Gewerbeflächenbedarf sollen „Suchräume" auch in Autobahnnähe vor allem in guter räumlicher Zuordnung zu Siedlungsschwerpunkten (z.B. zentralen Orten) vertiefend geprüft und gesichert werden. Hier bieten sich gute Anknüpfungspunkte für eine kreisübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Standorten an.																			X							
9 Zudem ist eine bedarfsgerechte Flächenentwicklung für die Mittelzentren und Hafenstandorte anzustreben, um die Zentren und Häfen als regionale Arbeitsstandorte im eher peripheren Raum nachhaltig zu stärken. Dies bedingt z.T. auch den Ausbau und die Optimierung klein-räumiger Standortqualitäten sowie die Berücksichtigung hafenaffiner Standorte für die Offshore-Branche.	X								X																	
10 Die regionale Kooperation bietet die Chance für abgestimmte Ansiedlungsstrategien, gemeinsame Ansiedlungsinitiativen und eine stärkere Profilierung von Standorten in Arbeits- und Funktionsteilung.																			X	X						X
Eine Energie-Kompetenzregion																										
11 Die Region wird die mit der zunehmenden Bedeutung einer nachhaltigen Energieerzeugung und insbesondere der erneuerbaren Energien verbundenen Chancen konsequent nutzen, um sich als Energiekompetenzregion von europäischem Rang zu profilieren.											X		X	X	X		X	X								
12 Die Region wird dazu alle ihre Potenziale bei der Forschung, Entwicklung und Erzeugung sowohl im konventionellen als auch erneuerbaren Energiebereich zu einem regionalen Kompetenzcluster bündeln.											X							X								
13 Die Region wird die Förderung der Windenergie inkl. Produktion, Wartung und Versorgung deshalb zu einer ihrer prioritären Aufgaben machen, um alle Synergien für mögliche Wertschöpfungsketten zu nutzen.											X	X	X													
14 Die Region wird dafür die Kooperation der Häfen an der Westküste mit dem Ziel eines arbeitsteilig vielfältigen und kompletten Angebotes für die Errichtung, Wartung und Versorgung von Offshore-Windparks weiter voran treiben.			X									X														

	P 1.1: Regionales Verkehrsmanagement	P 1.2: Monitoring & Beschleunigung d. Planung z. Infrastrukturausbau	P 1.2.1 Positionspapier Verkehr	P1.2.2: Kleine parlamentarische Anfrage	P 1.2.3 Fragenkatalog an die Landesregierung	P1.2.4: Parlamentarische Abende	P 1.3.1 Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote	P 1.3.2 Einrichtung von Fernbussen	P 1.4.1 Optimierung der Pendlerverkehre	P 1.4.2 Radschnellwege	P 2.1: Kompetenzregion Energie	P 2.2: Hafenkoop. Offshore-Häfen Nordsee S-H	P 2.3: HUSUM WindEnergy	P 2.4: Pilotregion zeitgerechter und verträglicher Netzausbau	P 2.5: Förderung Energieeffizienz	P 2.6: E-Mobilität	P 2.7: Gesamtstrategie Biomasse	P 2.8: Förderung Strom-Speichertechnologie	P 3.1: Überregionale Gewerbestandorte	P 3.2: Autohof	P 3.3: Nachnutzung Baustellenstandort	P 3.4: Bundnis Arbeitsmarkt 2025	P 4.1: Verstetigung als organ. Interessengemeinschaft	P 4.1.1 Kooperation mit der MRH und PPNord	P 4.1.2 Vernetzung teilräumlichen Kooperationen	P 4.1.3 Intensivierung Koop. Wirtschaftsraum Unterelbe
15a Die Region wird mit einer Stimme gegenüber Bund und Land sowie Versorgern und Netzbetreibern auf einen zugleich zeitnahen und verträglichen Ausbau der Netzinfrastruktur hinwirken.											X												X			
15b Die Region wird dazu auf eine frühzeitige Abstimmung der Trassenführung mit der Region einschließlich unterirdischer Streckenabschnitten sowie auf eine transparente Festlegung dieser Abschnitte drängen.											X			X												
15c Sie wird sich dazu aktiv als Pilotregion für die Entwicklung, Erprobung und Durchführung eines modellhaften partizipativen Abstimmungsverfahrens empfehlen.											X			X												
16a Die Region will ihre Energiekompetenz auch hinsichtlich Energieeinsparung und Energieeffizienz erhöhen.															X											
16b Die Region wird dazu Pilotmaßnahmen unterstützen und einen breiten regionalen Erfahrungsaustausch initiieren.											X				X											
17a Die Region versteht sich durch ihre Standortvoraussetzungen als prädestiniert für die Entwicklung, Erprobung und Anwendung neuer Verfahren zur Stromspeicherung.																		X								
17b Die Region wird deshalb auf eine Zusammenarbeit der regionalen Forschungs- und Entwicklungskapazitäten und geeigneter Unternehmen bei der weiteren Erforschung, Erprobung und Anwendung dieser Technologien in der Region hinwirken.													X		X			X								
17c Die Region wird sich gegenüber Bund und Land für eine frühzeitige Planung und Förderung dieser Maßnahmen, insbesondere von Pilot-und Demonstrationsvorhaben, einsetzen.															X								X			

I.5.3 Zusammenfassung: Priorisierung, Zeithorizont und Umsetzung der Projekte

Zusammenfassung: Priorisierung, Zeithorizont und Umsetzung der Projekte	P 1.1: Regionales Verkehrsmanagement	P 1.2: Monitoring und Beschleunigung der Planung zum Infrastruktur	P 1.2.1: Positionspapier Verkehr	P 1.2.2: Kleine parlamentarische Anfrage	P 1.2.3: Fragenkatalog an die Landesregierung	P 1.2.4: Parlamentarische Abendl	P 1.3.1: Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote	P 1.3.2: Einrichtung von Fernbussen	P 1.4.1: Optimierung der Pendlerverkehre	P 1.4.2: Radschnellwege	P 2.1: Kompetenzregion Energie	P 2.2: Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee S-H	P 2.3: HUSUM WindEnergy	P 2.4: Pilotregion zeitgef. und verträgl. Netzausbau	P 2.5: Förderung Energieeffizienz	P 2.6: E-Mobilität	P 2.7: Gesamtstrategie Biomasse	P 2.8: Förderung Strom-Speichertechnologie	P 3.1: Überregionale Gewerbeleerstände	P 3.2: Autohof	P 3.3: Nachnutzung Bauxitlagerstandort	P 3.4: Bündnis Arbeitsmarkt 2025	P 4.1: Verstetigung als organ Interessengemeinschaft	P 4.1.1: Kooperation mit der MRH und PPNord	P 4.1.2: Vernetzung teilräumlicher Kooperationen	P 4.1.3: Intensivierung Kooperation Wirtschaftsraum Unterelbe
Handlungsfelder	**Verkehr**										**Energie**								**Wirtschaft**				**Kooperation**			
Räumliche Relevanz																										
• Gesamte REK Region Westküste/Unterelbe	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X		X	X			X	X	X	X	X
• teilräumlich									X								X			X	X					
Priorität im Rahmen des REK																										
• Hoch	X	↕	↕	↕	↕			X	X	X	X	X	X	X					X			X	X			
• Mittel						X	X													X				X	X	X
• Niedrig															X	X	X				X					
Zeithorizont: Realisierung / Umsetzung																										
• Kurz (bis ca. 3 Jahre)	↕	X	X	X	X	↕		↕	↕		X	↕	X	X	↕	↕	X					X	X	X		X
• Mittel (ca. 3 bis 5 Jahre)	↕					↕	X			↕		↕			↕	↕				X						
• Lang (länger als 5 Jahre)	↕					↕				↕		↕			↕				X		X					

I.6 Laufende Projekte mit teilräumlicher Relevanz im Handlungsfeld Verkehr

Regionalmanagement Logistik	
Projektbeschreibung	*Die nördliche Metropolregion Hamburg ist über das Regionalmanagement Logistik an der Logistik-Initiative Hamburg beteiligt. Diese Zusammenarbeit ist vorbildlich für eine ländergrenzend überschreitende Cluster-Initiative.*
Zielsetzung	*Die Ziele des Regionalmanagement Logistik für die nördliche Metropolregion Hamburg sind wie folgt definiert:* • *Metropolregion Hamburg als europäische Logistikregion profilieren* • *positives Logistik-Klima schaffen* • *Standort-Kompetenzen vermarkten* • *Logistik-Akteure am Standort vernetzen* • *Aus- und Weiterbildungsangebote verbessern* • *Innovationen fördern* • *Wachstumsimpulse für Industrie und Handel* • *Expansionsmöglichkeiten für vorhandene und neue Logistikbetriebe schaffen* • *Einfordern einer bedarfsgerechten Infrastruktur*
Maßnahmen	*Im Rahmen dieses Projektes sind die folgenden Einzelmaßnahmen vorgesehen:* • *Stärkung der Wasserwege und Häfen durch regelmäßige Informationsveranstaltungen / parlamentarische Abende unter Einbeziehung der FAG Verkehr zu Themen wie Ausbau/Modernisierung der Schleusenkammern des NOK, Vertiefung des NOK). Eine Einbeziehung der IHK, der Logistik-Initiativen Schleswig-Holstein und Hamburg sowie der Wirtschaftsförderungen und der europäischen Nachbarländer, z.B. Dänemark, ist hier notwendig.* • *Stärkung von Straßen, Schienen – und Luftverbindungen (Bau der A 20, verbesserte Schienenanbindung des CCPB Brunsbüttel, Ausbau der A 23 / B 5, Entwicklung des Flugplatzes Hungriger Wolf) mit o. g. Möglichkeiten von u.a. Infoveranstaltungen und parl. Abenden in Kooperation mit der FAG Verkehr)* • *Einfordern einer verbesserte Fährverbindung z.B. Glückstadt-Stade bis zur Fertigstellung der festen Elbquerung in Abstimmung mit der FAG Verkehr* • *Ausbildung und Qualifizierung in Logistikunternehmen der Region fördern, um qualifizierte Mitarbeiter in der Region zu halten* • *Schüler/Schülerinnen in der Region durch u.a. Infoveranstaltungen an den Schulen und der Teilnahme an Ausbildungsmessen für Logistikberufe begeistern* • *Schaffung von intelligenten Verkehrsmanagementsystemen mit der Hansestadt Hamburg, um den Verkehrsfluss durch das „Nadelöhr“ Elbtunnel besser zu gestalten. Dabei ist eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung bzw. Einbindung des Regionalen Verkehrsmanagements von Bedeutung (vgl. Projektda-*

	tenblatt Nr. 1.4). • *Schaffung der Möglichkeiten von Pregate-Parkflächen um die Lkw-Ströme Richtung Hafen Hamburg besser zu takten und dadurch die Verkehrsbelastung im Hafen zu reduzieren. Evtl. in Verbindung mit einem Autohof.* • *Weitere Stärkung der Kooperation Offshore-Häfen*
Zuständigkeit / Federführung	*Das Regionalmanagement Logistik in der nördlichen Metropolregion ist ein Projekt der vier Kreiswirtschaftsförderungsgesellschaften der Hamburger Randkreise und der Logistikinitiative Hamburg. Von den Projektpartnern des REK sind die egeb: Wirtschaftsförderung (Träger) und die WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH eingebunden. Zuständig ist Herr Volker Jahnke bei der egeb: Wirtschaftsförderung.* *Das Regionalmanagement stimmt seine Arbeit mit der FAG Verkehr ab.*
Zeithorizont	*Das Projekt befindet sich bereits in der Umsetzung und ist auf eine mittelfristige Laufzeit angelegt.*
Kosten und Finanzierung	*Bis Ende 2013 durch Projektbeteiligte und Förderung aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft gesichert.*
Nächste Schritte	*Umsetzung der o. g. Einzelmaßnahmen*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Für die Logistikbranche in der REK-Region ist das Regionalmanagement Logistik, insbesondere aufgrund der Zusammenarbeit mit der nördlichen Metropolregion Hamburg von Bedeutung. Eine Einbindung in das geplante regionale Verkehrsmanagement ist dabei sinnvoll, um abgestimmte Projektideen weiter zu verfolgen.*
Verbesserte Schienenanbindung für den CCPB	
Projektbeschreibung	*Der ChemCoast Park Brunsbüttel ist multimodal angeschlossen. Wichtigster Standortfaktor sind die Häfen, nennenswerte Mengen werden aber auch auf der Straße und dem Gleis transportiert. Die zu bewegenden Mengen werden über die nächsten Jahre kontinuierlich ansteigen, Schätzungen gehen von einer Verdopplung bis Vervierfachung innerhalb der nächsten 5 Jahre aus. Projekte wie das Steinkohlekraftwerk der SWS werden bei Realisierung sogar sprunghafte Mengenveränderungen bewirken.* *Ziel eines ökonomisch wie ökologisch nachhaltigen Modal Splits ist die Stärkung der Nutzung der Bahn durch die Unternehmen. Dies gilt für zukünftige Mengen wie auch für die bereits vorhandenen, ist aber nur möglich, wenn die Infrastruktur in benötigtem Zustand vorhanden ist. Aus diesem Grund hat ein Gutachten für das Industriegleis Brunsbüttel verschiedene Maßnahmen erarbeitet, um die Schienenanbindung in Brunsbüttel zu verbessern. Diese Maßnahmen gilt es nun umzusetzen.*
Zielsetzung	*Minimalziel ist die Herstellung eines an heutige Anforderungen angepassten Aufstellbahnhofes (Güter) sowie einer Linienführung, die weder die ansässigen Unternehmen noch die Nutzung von wertvollen Industrieflächen einschränkt.* *Langfristziel ist eine komplette Modernisierung aller Gleisanlagen,*

	auch der in privater Hand, sowie ein Ausbau der Anbindung an das überregionale Netz (Wilster/Itzehoe) entsprechend der Bedarfe.
Maßnahmen	*Vordringlich sind zwei Maßnahmen umzusetzen:* *1) Verlegung des derzeitigen Sackbahnhofes, der in Teilen abgängig ist und zu geringe Aufstelllängen aufweist an einen neuen Standort nördlich der B 5. Die Minimalausführung dieses neuen Bahnhofes ist ein Durchgangs- sowie zwei Aufstellgleise für Vollzüge.* *2) Verlegung des Gleises aus dem Werksgelände der Total. Dieses Gleis behindert heute bereits den Betrieb, verursacht Unfälle (bisher 3 Todesfälle) und gefährdet potentiell den Weiterbestand des Werkes. Zudem schneidet das Gleis in seiner jetzigen Linienführung den Ostermoorer Hafen von den südlich davon gelegenen Industrieflächen ab, verhindert so den Wasserzugang, entsprechend die gewerbliche Nutzung. Eine Alternativtrasse ist seit Jahrzehnten im Flächennutzungsplan dargestellt.*
Zuständigkeit / Federführung	*Eigentümerin der öffentlichen Gleise ist die DB Netz AG mit Sitz in Frankfurt a.M. Entscheidungsträgerin ist die DB AG in Person der Konzernbevollmächtigten (Nord), Frau Ute Plambeck, Hamburg.* *Die Koordination von Landesseite obliegt der Verkehrsabteilung des Wirtschaftsministeriums, Referat Öffentlicher Personennahverkehr und Eisenbahnen, Herrn Martin Clausing.* *Vor Ort koordiniert die egeb: Wirtschaftsförderung, Regionalmanagement ChemCoast Park Brunsbüttel, Herr Volker Ziedorn.*
Zeithorizont	*Die Baumaßnahmen sollten möglichst zeitnah begonnen werden. Eine Fertigstellung vor Abschluss der Erweiterungsmaßnahmen der Bayer AG (ca. 2016) sollte angestrebt werden, damit Bayer die Bahn als vorrangigen Transportweg in seine Logistik-Planungen mit einbezieht und keine Lkw-Lösungen bevorzugt.*
Kosten und Finanzierung	*Die Kosten für die genannten Maßnahmen liegen bei etwa 15,2 Mio. €. Eine Finanzierung ist derzeit nicht gegeben, da die Strecke nicht im Bundesverkehrswegeplan oder dem Hafenhinterlandkonzept der DB aufgeführt ist.*
Nächste Schritte	• *Prüfung alternativer Finanzierungswege.* • *Prüfung einer Übernahme des Gleises von der DB durch eine private Betreibergesellschaft.* • *Verstärkte politische Einflussnahme auf die Bundesverkehrswegeplanungen mit Ziel der Aufnahme der Gleise in die nächste Fortschreibung.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Die DB Netz AG wird absehbar keine umfangreicheren Maßnahmen in Brunsbüttel durchführen. Wenn keine anderen Wege gefunden werden, die Maßnahmen umzusetzen, wird sich mittelfristig der Modal Split am Standort zu Ungunsten der Bahn verschieben. Dies wird eine Realisierung der Maßnahmen noch unwahrscheinlicher werden lassen, so dass Brunsbüttel langfristig durchaus vom Schienengüterverkehr abgehängt werden könnte.*

Barrierefreier ÖPNV im Kreis Steinburg	
Projektbeschreibung	*Nach der UN-Behindertenrechtskonvention (BRK) sind für Menschen mit Behinderungen geeignete Maßnahmen zu treffen, die ihnen eine volle Teilhabe in allen Lebensbereichen und damit auch einen gleichberechtigten Zugang zu Transportmitteln und Informationen ermöglichen. Im Bereich des ÖPNV-Systems ist für mobilitätseingeschränkte Menschen eine verlässliche Planung der gesamten Reisekette von zentraler Bedeutung. Dies umfasst vor allem folgende Komponenten des ÖPNV-Systems: Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation. Besondere Beachtung bei der Umsetzung der Barrierefreiheit gilt dem „Zwei-Sinne-Prinzip", nach dem Informationen immer über mindestens zwei der drei Sinne - Hören, Sehen, Tasten - zugänglich sind. So kann bei Ausfall eines Reizes die Information immer noch wahrgenommen werden.*
Zielsetzung	*Erreichung einer möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des Öffentlichen Verkehrs.*
Maßnahmen	*Folgende Einzelmaßnahmen und Besonderheiten müssen bei der Umsetzung beachtet werden:* • *Berücksichtigung der gängigen Richtlinien und DIN-Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung,* • *Ausweitung des Einsatzes von Niederflurbussen mit entsprechender Kennzeichnung der Fahrzeuge und Abfahrten im Fahrplan,* • *Berücksichtigung des Einsatzes von Niederflurbussen in der Straßenplanung u.a. mit Vermeidung von Aufpflasterungen in Straßen mit ÖPNV-Bedienung,* • *Bereitstellung alternativer Beförderungsangebote für behinderte Menschen in Räumen und Zeiten, in denen keine Niederflurbusse zum Einsatz kommen,* • *Berücksichtigung der Anforderungen behinderter Menschen bei der Personal-Schulung,* • *sukzessive Verbesserung der Haltestellen-Zugänglichkeit, der Haltestellen-Gestaltung und der Haltestellen-Ausstattung im Hinblick auf die Barrierefreiheit in kommunaler Zuständigkeit,* • *verbesserte Fahrgastinformation, die den Informationszugang im Sinne der Barrierefreiheit erleichtert (z.B. gut lesbar beschriftete Haltestellenschilder, optimierte Fahrplanaushänge, Haltestellenansage und -anzeige in den Fahrzeugen usw.).*
Zuständigkeit / Federführung	*Die Federführung für das Projekt liegt beim Zweckverband ÖPNV Steinburg.* *Ansprechpartner: Herr Scholz, Geschäftsführer des Zweckverbandes ÖPNV Steinburg.*
Zeithorizont	*Fortlaufend*
Kosten und Finanzierung	*Noch nicht abschätzbar.*
Nächste Schritte	*Parallele Bearbeitung der Einzelmaßnahmen und Berücksichtigung der aufgeführten Richtlinien und Rahmenbedingungen.*

Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Zurzeit geht die Projektinitiative vom Kreis Steinburg aus – sie kann und sollte von der FAG Verkehr als Zielsetzung für den gesamten REK A 23 / B 5-Untersuchungsraum weiterverfolgt werden.*
Schnellbus Brunsbüttel – Itzehoe	
Projektbeschreibung	*Die Stadt Brunsbüttel ist das einzige Mittelzentrum in Schleswig-Holstein, das über keine Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr verfügt. Nach Einstellung der Schnellbuslinie Brunsbüttel - Glückstadt ist eine attraktive Verbindung insbesondere nach Hamburg weggefallen. Die Stadt Brunsbüttel hat für November 2011 die beiden ÖPNV-Aufgabenträger (ZwV ÖPNV Steinburg und Kreis Dithmarschen) sowie die Autokraft zu einem Gespräch eingeladen, um erneut über den Einsatz eines Schnellbusses auf der bestehenden Linie Brunsbüttel - Itzehoe nachzudenken. Über den Bahnhof Itzehoe könnte eine abgestimmte und schnelle Verbindung nach Hamburg geschaffen werden.*
Zielsetzung	*Eine Alternative zum privaten PKW, insbesondere für die Fahrgäste aus Brunsbüttel (und Umgebung) nach Hamburg.*
Maßnahmen	• *Abstimmung des Konzeptes mit den Akteuren (Stadt Brunsbüttel, Kreis Steinburg, Kreis Dithmarschen, Autokraft)* • *Fahrplan, Linienbestimmung und Tarifsystem* • *Aufnahme des Linienbetriebs durch die Autokraft*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Steinburg, Kreis Dithmarschen, Stadt Brunsbüttel* *Ansprechpartner ist der Bürgermeister der Stadt Brunsbüttel, Herr Mohrdiek.*
Zeithorizont	*Kurzfristige Einführung 2012/13.*
Kosten und Finanzierung	*Noch nicht abschätzbar.*
Nächste Schritte	*Abstimmungsgespräche mit den Beteiligten führen, um die Einführung eines Schnellbusses zwischen Brunsbüttel und Itzehoe zeitnah umzusetzen.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Eine direkte Schnellbusverbindung von Brunsbüttel nach Itzehoe mit Anschluss an das dortige SPNV-Netz, ist zum einen für die Berufspendler zum ChemCoast Park Brunsbüttel und zum anderen für die Bewohner der Stadt Brunsbüttel von Interesse. Langfristig ist zu überlegen, ob auch für andere Verbindungen ohne direkten Schienenanschluss in der REK-Region ein derartiges Konzept denkbar ist.*

I.7 Übersicht über laufende Projekte im Handlungsfeld Energie

(Details siehe umfassende Ausgangsanalyse Energie)

In den Kommunen und Teilräumen in der Region Westküste/Unterelbe laufen eine große Vielzahl von Projekten und Aktivitäten im Handlungsfeld „Energie“. Im Folgenden werden Schlaglichter auf einige ausgewählte Projekte geworfen, die bereits in der eng mit den Mitgliedern der Facharbeitsgruppe und der Projektgruppe abgestimmten Handlungsfeldanalyse Energie angesprochen sind.

Projekt: Hafenkooperation Unterelbe	
Projektbeschreibung	Kooperation der Häfen und Hafenbetreiber an der Unterelbe
Zielsetzung	Die Verwaltungen der fünf Seehäfen an der Unterelbe - Cuxhaven, Stade, Hamburg, Glückstadt und Brunsbüttel - haben sich auf ein "Hafenkonzept Unterelbe" verständigt. Ziel ist es, die Unterelbe als eine Hafenregion mit gemeinsamen Interessen und eigener Identität zu entwickeln.
Maßnahmen	• Regelmäßiger Informations- und Know-how-Austausch der Hafenverwaltungen auf Geschäftsführungsebene. • Zusammenarbeit in technischen und kaufmännischen Bereichen • Austausch zwischen den Unterelbehäfen zu Fragen der Unternehmensansiedlungen und Flächenvergabe • Operative Zusammenarbeit • Nachhaltiges Wirtschaften • Gemeinsames Marketing u.a. mit Hafen Hamburg Marketing • Gemeinsame Verkehrsinfrastrukturanliegen offensiv vertreten
Zuständigkeit / Federführung	Geschäftsführungen der Hafenbetreiber u.a. Brunsbüttel Ports GmbH, Frank Schnabel
Zeithorizont	laufend
Kosten und Finanzierung	Noch zu klären
Nächste Schritte	Das Projekt ist nach der Präsentation des Kooperationspapiers durch die Wirtschaftsminister in der Weiterentwicklung.
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	Die Zusammenarbeit zwischen den Häfen entwickelt sich langsam u.a. im internationalen Marketing.
Projekt	**Inhalt**
Speichertechnologie Beispiel: Entwicklung von Batterien	Insbesondere das Fraunhofer-Institut für Siliziumtechnologie (ISIT) kann hier bedeutsame Forschungskompetenzen einbringen. In Itzehoe werden aktuell Li-Batterien für die Kopplung mit PV-Anlagen zur Serienreife gebracht.
Pilotvorhaben Strom-Speicherung Beispiel Pumpspeicher	Eine Option bilden Pumpspeicherkraftwerke. Ein solches ist in den Zementgruben in Lägerdorf in Planung.

Energieeffizienz Beispiel: Nahwärme	Im Kreis Dithmarschen ist bereits ein Nahwärmenetz in Glüsing installiert. Ein Nahwärmenetz in Linden ist teilinstalliert und wird weiter ausgebaut. Neue Biogasanlagen werden in Dithmarschen in der Regel von vorneherein mit Wärmenutzung konzipiert. In Hennstedt wird bereits ein Gemüseanbaubetrieb mit der Abwärme dafür gebauter Biogas- und Holzhackschnitzelanlagen versorgt. Die Versorgung des Gewerbegebietes Heide/Hemmingstedt erfolgt wie auch diejenige des Gemüseanbaubetriebes Heide/Hemmingstedt über die Abwärme der Raffinerie Heide. In Brunsbüttel liefert ein Holzhackschnitzelkraftwerk Prozesswärme und -dampf für das Total Bitumen Werk.[204] Zudem wird per Fernwärme von der Sasol aus das LUV beheizt und weitere Leitungen für eine Versorgung von Elbeforum/VHS sind geplant. Durch das Wedeler Heizkraftwerk (Kreis Pinneberg) mit 390 MW Wärmeleistung werden mittels Fernwärmeleitung 180.000 Haushalte mit Fernwärme versorgt. Allerdings ist die Zukunft des Kraftwerks nach der Errichtung des Kraftwerks Moorburg im Jahr 2012 weiterhin unklar.[205] Zudem versorgen zahlreiche Stadtwerke begrenzte Gebiete mit Nahwärme. Ein Beispiel dafür sind die Stadtwerke Itzehoe, die mit drei Blockheizkraftwerken und einer Windkraftanlage neben dem Schwimmzentrum und dem Krankenhaus weitere nahegelegene öffentliche Gebäude, ein Hotelrestaurant, vier Schulen sowie mehrere hundert Wohnungen versorgen. Dabei wird der erzeugte Strom in das Versorgungsnetz eingespeist und die Wärme mittels Heizwasserleitungen an die Endverbraucher geliefert.[206]
Kompetenz (Regenerative) Energie Beispiel: Leitbild Energiekompetenzregion Dithmarschen	Der Kreis Dithmarschen hat in einem intensiven regionalen Dialog ein Leitbild für die Entwicklung als Energiekompetenzregion mit dem Ziel 100 % EE erarbeitet und im Kreistag beschlossen.
Kompetenz (Regenerative) Energie Beispiel: Bioenergieregion Burg-St. Michaelisdonn	Bezüglich der Fachkompetenz im Bereich Bioenergie ist die Gemeinde St. Michaelisdonn (als Bioenergieregion Burg-St. Michaelisdonn) hervorzuheben. Dort wird seit 1996 die älteste Biogasanlage Schleswig-Holsteins betrieben, mit welcher Pionierarbeit geleistet wurde. Insbesondere im Bereich Maschinentechnik und den dazugehörigen Materialfragen sowie im Bereich der einsetzbaren Biomassen und Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung wurde dort ein hohes Maß an Fachwissen generiert.[207]

[204] Vgl. Kreis Dithmarschen: Fachdienst Bau und Regionalentwicklung: Energiestandort Kreis Dithmarschen vom 8.9.2008. S. 17f.
[205] Vgl. Wedel-Schulauer Tageblatt vom 21.04.2010: Kraftwerk Wedel doch länger am Netz? [URL: http:/www.wedel-schulauer-tageblatt.de/nachrichten/home/top-thema/article/111/kraftwerk-wedel-doch-laenger-am-netz.html]
[206] Vgl. http:/www.stadtwerke-itzehoe.de/index.php?id=37 [Zugriff: 25.11.2010]
[207] Vgl. Regionalentwicklungskonzept der BioEnergieRegion Burg – St. Michaelisdonn. S. 2 ff.

	Die Region verfolgt den pilothaften Aufbau eines regionalen Netzwerkes, das die Wärme- und Stromversorgung 100 % auf Basis erneuerbarer Energien ermöglicht. Hervorzuheben ist dabei die Nutzung der vorhandenen Biomasse. Hierbei wird angestrebt, vor dem Neu-Anbau von Energiepflanzen oder energetischer Nutzung von Lebens- oder Futtermittelpflanzen, die vorhandenen Ressourcen zu nutzen. http://www.energieregion-st-michaelisdonn.de/
Kompetenz (Regenerative) Energie Beispiel: Biomasse	Im Untersuchungsgebiet ist vor allem der Kreis Nordfriesland in Bezug auf die Energieerzeugung aus Biogas sehr stark. 2011 gibt es dort 171 Biogasanlagen mit einer Leistung von 65 MW. In den Kreisen Steinburg (30 Anlagen mit insgesamt 10 MW Leistung in Betrieb bzw. genehmigt und im Bau[208]) und Pinneberg (Jan. 2011: 5 Anlagen mit insgesamt ca. 2 MW installierter Leistung[209]) hat die Erzeugung von Energie aus Biogas hingegen eine geringere Bedeutung.[210] Im Kreis Dithmarschen hat sich die Anzahl der Biomasseanlagen von 2006 mit 16 Anlagen bis 2011 mit 45 Anlagen fast verdreifacht. Die elektrische Leistung erhöhte sich in diesen fünf Jahren von 10 auf 30 MW. Zudem sind in Hennstedt ein Holzschnitzelheizkraftwerk mit 7,7 MW thermischer Energie und 1,4 MW elektrischer Energie sowie in Brunsbüttel ebenfalls ein Holzhackschnitzelkraftwerk mit 7,5 MW elektrischer Energie und 15 MW Prozessdampferzeugung für die Total Bitumen Brunsbüttel GmbH in Betrieb. In Brunsbüttel besteht zusätzlich eine Anlage zur Erzeugung von Biodiesel aus Pflanzenölen (Kapazität 250.000 t / Jahr).[211].
Konventionelle Energieerzeugung: Beispiel: Steinkohlekraftwerk Brunsbüttel	In Brunsbüttel ist ein neues Steinkohlekraftwerk mit einer Kapazität von 2 x 900 MW geplant. Für dieses von der Südwestdeutschen Stromhandels GmbH (SWS) geplante Kohlekraftwerk liegen bereits ein rechtskräftiger Bebauungsplan sowie eine Genehmigung für die erste Teilgenehmigung vor.
Netzausbau: Beispiel: Höchstspannungsleitung Kassø (DK) – Hamburg Nord – Dollern	Neubau der Höchstspannungsleitung Kassø (DK) – Hamburg Nord – Dollern. Für die 45 km lange Verbindung Hamburg Nord – Dollern wurde durch das EnLAG ein vordringlicher Ausbaubedarf festgestellt[212] und derzeit (Stand: Dezember 2010) läuft das Planfeststellungsverfahren. Die bestehende 220 kV-Leitung soll durch eine leistungsstärkere 380 kV-Leitung ersetzt werden, die auf der bisherigen Trasse durch den Kreis Pinneberg verlaufen soll.
Netzausbau: Beispiel: HelWin1	Die TenneT Offshore GmbH plant die Errichtung einer 576 MW starken Netzanbindung für Windparks nahe Helgoland im Projekt HelWin1, die für das Jahr 2013 vorgesehen ist.

[208] Vgl. Auskunft Kreis Steinburg, Bauamt - Regionalentwicklung
[209] Vgl. Auskunft Kreis Pinneberg, Referat für Regionalmanagement und Europa
[210] Vgl. Beckmann, Sönke: Flächenbelegung durch Energiepflanzenanbau in Schleswig-Holstein. S. 17.
[211] Vgl. Kreis Dithmarschen: Fachdienst Bau und Regionalentwicklung: Biogasanlagen in Dithmarschen vom 25.11.2009 und Auskunft Kreis Dithmarschen: Fachdienst Bau und Regionalentwicklung.
[212] Vgl. Energieleitungsausbaugesetz vom 21. August 2009 (BGBl. I S. 2870) und Anlage (BGBl. I 2009, S. 2872)

	Von dort aus wird die HGÜ-Verbindung mittels 85 km Seekabel bis Büsum und von dort aus via 45 km Landkabel bis zum Umspannwerk Büttel führen, wo der Strom in das Höchstspannungsnetz eingespeist werden soll.[213] Auch die Netzanbindung des Windparks vor Sylt (Offshore-Plattform SylWin) wird in diese HGÜ-Verbindung münden, so dass auch der dort erzeugte Strom im Umspannwerk Büttel in das Höchstspannungsnetz eingespeist wird.[214]
Netzausbau: Beispiel: 110-kV-Freileitung zwischen Breklum und Flensburg	Aufgrund der steigenden Windkraftkapazitäten baut der Netzbetreiber E.ON seit September 2010 eine etwa 27 km lange 110-kV-Freileitung zwischen Breklum und Flensburg. Damit wird die sichere Übertragungskapazität in Nordfriesland von 310 MW auf über 1.000 MW erhöht und somit ein sicherer Netzbetrieb weiterhin gewährleistet.[215]
Netzausbau: Beispiel: 20 kV-Mittelspannungs-Erdkabel und gleichzeitig ein Lichtwellenleiter-Leerrohr	Im Rahmen der allgemeinen Verstärkung des Mittelspannungsnetzes ergeben sich für Anliegergemeinden Modernisierungs- Potenziale. So wird beispielsweise zwischen dem Umspannwerk Meldorf und Nindorf von der Schleswig-Holstein Netz AG ein neues 20 kV-Mittelspannungs-Erdkabel und gleichzeitig ein Lichtwellenleiter-Leerrohr verlegt. Die anliegende Gemeinde Wolmersdorf nutzt die Bauarbeiten, um die Verkabelung ihrer Straßenbeleuchtung auszutauschen. Zusätzlich werden 1,5 km Freileitungen außer Betrieb genommen und durch Erdkabel ersetzt.[216]

[213] Vgl. TenneT TSO: HelWin1. Neue Verbindungen in der östlichen Nordsee. [URL:http://www.tennettso.de/pages/tennettso_de/Aufgaben/Offshore/Unsere_Projekte/HelWin1/100341_TEN_HUSUM_HelWin_DU.pdf] Zugriff: 30.11.2010.

[214] Vgl. http://www.tennettso.de/pages/tennettso_de/Aufgaben/Offshore/Unsere_Projekte/index.htm [Zugriff: 30.11.2010]

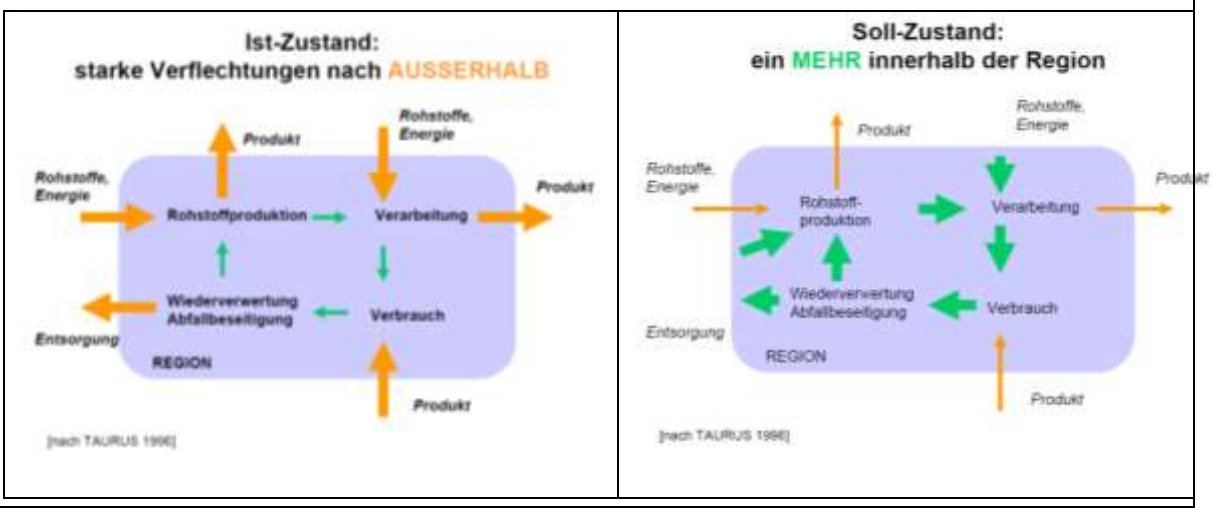
[215] Vgl. http://www.eon-netzausbau.de/pages/eon-netzausbau_de/Projekte/Breklum-Flensburg/Verfahrensstand/index.htm [Stand: 2010; Zugriff: 15.11.2010]

[216] Vgl. E.ON Hanse Pressemitteilung vom 30.11.2010: Schleswig-Holstein Netz AG investiert 760.000 Euro in das Mittelspannungsnetz zwischen Meldorf und Nindorf. [URL: http://www.eon-hanse.com/pages/eha_de/Presse/Pressemitteilungen/Aktuelle_Presse/Pressemitteilung.htm?id=1451063]

I.8 Weitergehende Projektempfehlungen und teilräumliche Projekte im Bereich Wirtschaft

Gutachterliche Projektempfehlung: Regionale Wertschöpfungsketten	
Projekt-beschreibung	*Ein Projektansatz für die REK A 23 / B 5-Region könnte sein, insbesondere die regional bedeutenden Branchen bezüglich weiterführender Regionaler Wertschöpfungskettenpartnerschaft (RWP) zu prüfen und ggf. auszubauen. Ziel ist eine stärkere Verflechtung in der Region mit positiven Auswirkungen auf (kooperierende) Unternehmen und eine Steigerung der regionalen Wertschöpfung und Beschäftigung.* *Hierzu gehören nicht nur Betriebe einer Branche und Produktpalette, sondern auch vor- und nachgelagerte Dienstleistungsunternehmen sowie spezialisierte Infrastruktur und ein Netzwerk von Institutionen wie Qualifizierungs- und Beratungseinrichtungen, die im Idealfall die gesamte Wertschöpfungskette abdecken. Wirtschaftsförderung kann hier über die Initiierung und Pflege von Netzwerken und RWP aktiv und unterstützend eingreifen. Im Rahmen strategischer Ansiedlungsakquisitionen zur Ausweitung bzw. Komplettierung von Wertschöpfungsketten ergeben sich Querbeziehungen zur Bestandspflege und zur Gewerbeflächenentwicklung.* *Regionale Wertschöpfungspartnerschaft (RWP) lässt sich wie folgt beschreiben:* • *RWP ist eine Kooperation von Unternehmen und regionalen Akteuren zur systematischen Entwicklung von regionalen Wertschöpfungsketten* • *Im Zentrum steht a) die Nutzung und Entwicklung der Kernkompetenzen der Region, b) die Kooperation zwischen Akteuren, c) die Einbindung der Kunden und Absatzmöglichkeiten* • *Verstärkte regionale Konzentration/Kooperation von Forschung, Rohstofferzeugung, Lieferanten, Erstellung Vorprodukte mit Produktion und Logistik/Vertrieb und Marketing in einer spezifischen Wertschöpfungskette* • *Es bestehen Parallelen zwischen Clusterpolitik und RWP, jedoch werden Cluster häufig auf Unternehmen der gleichen Wertschöpfungsstufe angewandt (z.B. Logistik) und weniger am Gesamtprozess der Leistungserstellung*

Abb.: Stärkere Verflechtung innerhalb der Region



Zielsetzung und Erfolgsfaktoren	*Zielsetzung und Merkmal von RWP sind:* • *Die Region profitiert über eine Erhöhung der regionalen Wertschöpfung, Beschäftigung, Alleinstellung* • *Die beteiligten Unternehmen können in vielfältiger Form Kooperationsvorteile erzielen; ggf. gemeinsames Leistungsangebot, Steigerung Wettbewerbsfähigkeit, Transaktionskostenvorteile (z.B. Reduktion von Such-, Abstimmungs-, Transportkosten), Größenvorteile (Nachfragemacht im Einkauf, Losgrößenvorteile), Erfahrungs- und Informationsaustausch, Bewältigung von Auslastungsspitzen, gemeinsame Ressourcennutzung, gemeinsames Marketing, Imageverbesserung (Corporate Citizen), Qualitätssicherung, Outsourcingoptionen…* • *Stärkung und Komplettierung regionaler Wertschöpfungsketten durch regionales Matchmaking, Netzwerkbildung, Kooperation und komplementäre Ansiedlung* • *Schließen von Lücken in der branchenbezogenen Lieferanten- oder Dienstleistungspalette* • *Verlängerung der Wertschöpfungskette in der Region (Einkaufsgemeinschaften, Lieferanten, Dienstleister, Logistik…)* • *Wege verkürzen und Transportkosten senken (ökologisch sinnvoll)* • *Unternehmensdienstleister in die ländlichen Räume ziehen* • *Trend zur zunehmenden Verknüpfung von Industrie und Dienstleistung zur Verlängerung und Komplettierung von Wertschöpfungsketten aktiv zu unterstützen (z.B. Aufbau Branchen-Netzwerke, strategisches Ansiedlungsmanagement)* *Allgemeine Erfolgsfaktoren für die Umsetzung von RWP:* • *Orientierung an regionalen Kernkompetenzen und Kundennutzen* • *Erkennen geeigneter (branchenbezogener) Wertschöpfungsketten* • *Interaktion u. Kooperation der regionalen Unternehmen und Akteure* • *Professionelles („Cluster“- besser „Wertschöpfungsketten“-) Management* • *Ausgeprägte regionale Identität und deren Vermarktung*

	Häufiger werden RWP in folgenden Bereichen umgesetzt (Beispiele):
	• *Vernetzung von Landwirtschaft mit regionaler Ernährungswirtschaft und Regionalvermarktung (regionale Gastronomie, Einzelhandel)*
	  ○ *Verknüpfung mit Tourismuswirtschaft*
	  ○ *Unternehmensübergreifendes Qualitätsmanagement der Ernährungswirtschaft*
	  ○ *Gemeinsame logistische Lösungen*
	  ○ *Gemeinsame, schlagkräftigere Vermarktung, ggf. mit regionaler Dachmarke/Label*
	  ○ *Gemeinsame Forschung und Qualitätsstandards*
	  ○ *Gemeinsame Kundenorientierung, Qualität, Kooperation und Innovation (nicht nur Betrachtung der klassischen Lieferkette)*
	• *Erneuerbare Energien und nachwachsende Rohstoffe (Wertschöpfungskette Holzenergie)*
	• *Automobilbereich (VW in Wolfsburg): Jedoch häufig industrielles Großunternehmen Nukleus von regionalen Wertschöpfungsketten (z.B. VW Wolfsburg) mit Ausbildung, Lieferanten, Produktion, Logistik/Vertrieb/Marketing in Wolfsburg*

Maßnahmen	*Folgende Maßnahmen und Ansatzpunkte wären in der REK-Region bei einer Weiterverfolgung des Projektansatzes RWP zu prüfen:* • *Bedeutende regionale Branchen identifizieren (siehe REK-Branchenanalyse)* • *Konzentration auf regional bedeutsame Branchen (mit besonderen regionalen und unternehmensspezifischen Kernkompetenzen) wie z.B. Maschinenbau, Chemie/Mineralöl, Landwirtschaft/Ernährung, Druck/Papier, Energie…* • *Spezifische regionale Wertschöpfungsketten prüfen (Unternehmensgespräche / Befragung)* • *Befragung der Unternehmen nach Lücken in der regionalen Wertschöpfungskette* • *Wichtige Unternehmen und Schlüsselakteure gewinnen* • *Einbindung der Wertschöpfungsarbeit in die Bestandspflege und Ansiedlungsarbeit der Wirtschaftsförderer, bei proaktiver Bearbeitung ausgewählter Branchen* • *Initiierung von Netzwerken und Kooperation* • *Einerseits regionale und wertschöpfungskettenbezogene Abgrenzung und andererseits Aufgreifen und Nutzung der Clusterarbeit des Landes* • *Cross-Cluster-Arbeit sodass z.B. die Arbeit des Logistikclusters (Logistik als ein Schritt der Wertschöpfungskette) in eine branchenspezifische Wertschöpfungskette (z.B. Ernährungswirtschaft als Kunde der Logistik) eingebracht wird*
Zuständigkeit / Federführung	*Falls Projektansatz weiterverfolgt und geeignete Wertschöpfungsketten identifiziert werden, Partnerschaften der einzelnen WiFös (ggf. mit bestehenden Clusterorganisationen) für bestimmte branchenspezifische, regionale (ggf. kreisübergreifende) Wertschöpfungsketten*

Zeithorizont	*Weitergehende Diskussion des Projektansatzes kurzfristig*
Kosten und Finanzierung	*Keine Angabe, voraussichtlich keine unmittelbaren Projektkosten (Integration in bestehende wirtschaftsfördernde Organisationen)*
Nächste Schritte	*Weiterführende Diskussion der regionalen Ansatzpunkte zum Aufbau von WSP durch die Wirtschaftsförderer der Region mit Unterstützung der IHK und bestehenden Clustermanagements und grundsätzliche Entscheidung über die Erfolgschancen und Weiterverfolgung des Projektansatzes*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Aufgrund der vielfältig vorhandenen Cluster des Landes (z.B. Ernährungswirtschaft) und der in der Praxis sehr schwierigen Umsetzung von RWP wurde dieser Projektansatz auf dem Strategieworkshop eher kritisch beurteilt bzw. eine Berücksichtigung im Bereich „Energie“ bzw. „Regionalmarketing“ angeregt.*
Breitbandversorgung im Kreis Steinburg	
Projektbeschreibung	*102 Gemeinden im Kreis Steinburg haben den Zweckverband „Breitbandversorgung Steinburg“ gegründet,* der es sich zur Aufgabe gemacht hat, eine koordinierte flächendeckende und nachhaltig zukunftsorientierte Breitbandversorgung im Kreisgebiet zu erreichen.
Zielsetzung	Der Zweckverband verfolgt die 100%ige Anbindung aller Haushalte und Gewerbebetriebe an eine zukunftsorientierte Breitbandinfrastruktur. Hierdurch soll die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Unternehmen und landwirtschaftlichen Betriebe gesteigert, sowie die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Kreis Steinburg gefördert werden. Weiterhin sollen durch den Breitbandausbau die gleichen Ausgangsvoraussetzungen für die Lebens- und Wirtschaftsbereiche in Stadt und Land gewährleistet werden.
Maßnahmen	*Europaweite Ausschreibung – getrennt nach Bau, Betrieb und Diensten – des Glasfasernetzes im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens.*
Zuständigkeit / Federführung	*Zweckverband „Breitbandversorgung Steinburg“* *Ansprechpartner:* *Verbandsvorsteher Henning Ratjen* *e-mail: henning.ratjen@gmx.de* *Tel. 04324/88520*
Zeithorizont	*Gesamtumsetzungszeitraum 8-10 Jahre*
Kosten und Finanzierung	*Die Finanzierung erfolgt über Kommunalkredite* *Ein Businessplan ist in Arbeit*
Nächste Schritte	*Finanzierung, Klärung rechtlicher u. steuerlicher Voraussetzungen, Abstimmung mit zuständigen Ministerien*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Durch die rasant fortschreitende Entwicklung bei der LTE-Funktechnik (Anschlussquoten) wird die Arbeit des Zweckverbandes erschwert. Bei konstant hohen Anforderungen kann allerdings nicht auf ein Glasfasernetz verzichtet werden.*

Bildungsregion Steinburg+	
Projektbeschreibung	*Bildung ist zweifellos einer der zentralen Begriffe bei der Diskussion um die Sicherung der Zukunft unserer Volkswirtschaft. Erfolg von Bildungsanstrengungen setzt neben zentraler Ausrichtung von Grundsätzen und Leitzielen verstärkt regionales Handeln voraus. Im Wettbewerb der Regionen spielt deshalb die Gestaltung von Bildungsangeboten eine immer größere Rolle. Eine Analyse von Stärken und Schwächen (S.W.O.T.-Analyse) zeigt für die Bildungsangebote der Region in und um Steinburg (deshalb Steinburg+)im Wesentlichen, dass es viele qualitativ hochwertige Bildungsangebote gibt, diese aber noch nicht ausreichend aufeinander abgestimmt sind. Unter dem Namen Bildungsregion Steinburg+ formiert sich eine Gemeinschaft aus öffentlichen und privaten Bildungsträgern, um mit einem abgestimmten Bildungsangebot zur Steigerung der Attraktivität und der Wirtschaftskraft der Region bei zu tragen.*
Zielsetzung	*Aufbau und Weiterentwicklung eines abgestimmten Bildungsangebotes der Region in den Bereichen Allgemein- und Berufsbildung an Schulen, betriebliche Aus- und Weiterbildung sowie Vermittlung sozialer und kultureller Kompetenzen. Das abgestimmte Bildungsangebot orientiert sich an den Bedürfnissen der regionalen Wirtschaft genauso wie an den Bedürfnissen der Menschen, die die Bildungsangebote nutzen, vor Allem junger Menschen aber derjenigen, die aus einer beruflichen Position Weiterbildung suchen. Damit kann einerseits dem Fachkräftemangel, insbesondere im technischen Bereich, entgegengewirkt werden, andererseits dem Bedürfnis nach qualifizierter Bildung in der Region entsprochen werden. Dazu bedarf es natürlich einer professionellen Beratung über die Bildungsangebote und eines professionellen Marketings.*
Maßnahmen	*Institutionalisierte Abstimmungsgespräche unter den Bildungsträgern der Region (bisher Abstimmungsrunde genannt, prägnanterer Name müsste noch gefunden werden), öffentliche Veranstaltungen zur Bildung (Steinburger Bildungsgespräch)und deren Organisation durch ein Bildungsbüro (Bildungsbüro Steinburg+), das auch die Beratung und das Marketing zum abgestimmten Bildungsangebot übernimmt, vorzugsweise in zentraler Innenstadtlage Itzehoes.*
Zuständigkeit / Federführung	*Gegenwärtig ist die Federführung bei der Gemeinschaft der öffentlichen und privaten Bildungsträger unter dem Namen Bildungsregion Steinburg+, bisheriger Sprecher Prof. Dr.-Ing. Jürgen Teifke, FH Flensburg, im Auftrag der Wirtschaftsinitiative Steinburg+ 2030. Nach Gründung des Bildungsbüros Steinburg+, mit noch fest zu legender Trägerschaft, geht die Zuständigkeit und die Federführung an dieses über.*
Zeithorizont	*Gestartet wurde das Projekt im Jahr 2010, die Etablierung einer ersten Ausbaustufe des Bildungsbüros Steinburg+ sollte in 2 Jahren abgeschlossen sein. Danach geht es um die Weiterentwicklung.*
Kosten und Finanzierung	*Personal- und Raumbedarf für das Bildungsbüro Steinburg+, Kritische Masse für die Startphase: 4 qualifizierte Stellen (Mitarbeiter*

	inklusive Leitung), 150 bis 200 m² in zentraler Innenstadtlage Itzehoes. *Finanzierung: 3 Säulen, öffentliche Haushalte (Land und Kommunen), Förderprogramme und Wirtschaft.*
Nächste Schritte	*Abstimmung des Konzeptes, der Trägerschaft und der Finanzierung des Bildungsbüros Steinburg⁺.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Gehört vor dem Hintergrund der Bedeutung, aber auch relativ langer Laufzeiten von Maßnahmen des Bereiches Bildung nach Einschätzung des Kreises in die höchste Priorität bei der Sicherung der Wettbewerbsposition der Region (Fachkräftemangel!).*

I.9 Übersicht über übergeordnete Planungen und bestehende Kooperationsstrukturen

(Details siehe umfassende Kooperationsanalyse)

Übergeordnete Planungen

1	Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010	
2	Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein	
3	Regionalplan für den Planungsraum I	Schleswig-Holstein Süd, Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn, Fortschreibung 1998
4	Regionalplan für den Planungsraum IV	Schleswig-Holstein Süd-West, Kreise Dithmarschen und Steinburg, Fortschreibung 2005
5	Regionalplan für den Planungsraum V	Schleswig-Holstein Nord, Stadt Flensburg, Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg, Fortschreibung 2002
6	Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg	
7	Regionales Entwicklungskonzept Nordfriesland	Die Entwicklungskonzepte Nr. 7 – 10 wurden zwar bereits im letzten Jahrzehnt erarbeitet, werden hier aber dennoch dokumentiert, da ihre Leitgedanken auch noch heute Bedeutung haben.
8	Regionales Entwicklungskonzept Dithmarschen	
9	Regionales Entwicklungskonzept Westküste-Unterelbe (REK)	
10	Regionales Entwicklungskonzept Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge	
11	Kreisentwicklungskonzept des Kreises Pinneberg	

Überregionale, regionale und interkommunale Kooperationen / Kooperationsstrukturen

1	Projektpartnerschaft Nord, bis 2010 MORO Nord - Modellvorhaben der Raumordnung zur großräumigen Partnerschaft in Norddeutschland und der Metropolregion Hamburg	Die Projektpartnerschaft zielt auf eine stärkere Stadt-Land-Partnerschaft und integriert im Prinzip alle ländlichen Teilräume in Schleswig-Holstein sowie Teilräume in Niedersachsen und Westmecklenburg.
2	Metropolregion Hamburg (MRH)	Mit Ausnahme von Nordfriesland sind alle Kreise an der Landesentwicklungsachse Mitgliedsgebietskörperschaften der MRH
3	Wirtschaftsraum Unterelbe	Die 1998 gegründete Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftsraum Unterelbe hat es sich zum Ziel gesetzt, unabhängig von administrativen Grenzen die Zu-

		sammenarbeit der Akteure der Region zu verstärken, um den Wirtschaftsraum Unterelbe im Konzert der Standorte zu positionieren
4	Region Syddanmark / Süddänemark-Schleswig	
3.1	INTERREG IV A-Programm Syddanmark-Schleswig-K.E.R.N.	Projekte in regionaler Kooperation
3.1.1		INTERREG IV A-Projekt SUCCESS
3.1.2		INTERREG IV A-Projekt Infrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung an der Westküste
4	Verein Infrastruktur Vestkysten / Westküste	
5	Stadt-Umland-Kooperation Elmshorn und Pinneberg	REFINA-Verbundvorhaben und Modellprojekt der Metropolregion Hamburg
5.1		Stadt-Umland Kooperation Pinneberg
5.2		Stadt-Umland Kooperation Elmshorn
6	Gebietsentwicklungsplanung Heide und Umland	
7	Gebietsentwicklungsplanung Husum und Umland	
8	Gebietsentwicklungsplanung Niebüll/Leck	
9	Gebietsentwicklungsplanung Itzehoe und Umland - Region Itzehoe	
10	Ortsübergreifende Entwicklungsplanung (OEP) im Bereich Mittleres Nordfriesland	
11	Integriertes Entwicklungskonzept Wiedingharde	
12	Aktivregionen	
12.1		Aktivregion Nordfriesland Nord
12.2		Aktivregion Uthlande
12.3		Aktivregion Eider-Treene-Sorge
12.4		Aktivregion Südliches Nordfriesland
12.5		Aktivregion Dithmarschen
12.6		Aktivregion Steinburg
12.7		Aktivregion Holsteiner Auenland
12.8		Aktivregion Pinneberger Marsch & Geest
13	Hafenkooperation	
13.1		Kooperation der Offshore-Häfen Nordsee
13.2		Unterelbe Hafenkooperation

Organisationen der Wirtschaft und Wirtschaftsförderung

1	EA Nord - Entwicklungsagentur Nord GmbH	
2	IHK Nord	
3	IHK Schleswig-Holstein	
3.1		IHK Flensburg
3.2		IHK Kiel
4	IZET Hightech	
5	WFG NF - Wirtschaftsförderung Nordfriesland mbH	
6	WFG RD - Wirtschaftsförderungs-Gesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH	
7	WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH	
8	Egeb Wirtschaftsförderung Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH	
9	Projektgesellschaft Norderelbe	
10	Unternehmensverband Unterelbe-Westküste e.V.	
11	WTSH Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH	

Wirtschafts-Cluster und Cluster-Initiativen mit regionalem Einfluss

1	Chemieindustrie	ChemCoast e.V.
2	Ernährungswirtschaft	
2.1		Kompetenznetzwerk Ernährungswirtschaft
2.2		foodRegio
3	Informationstechnologie, Telekommunikation und Medien	
3.1		Clustermanagement Digitale Wirtschaft Schleswig-Holstein
3.2		Kompetenzzentrum eHealth
3.3		Innovationszentrum Datenschutz und Datensicherheit
4	Life Sciences	Norgenta Norddeutsche Life Science Agentur GmbH
5	Logistik	
5.1		Logistikinitiative Schleswig-Holstein e.V.
5.2		Regionalmanagement für den schleswig-holsteinischen Teil der Metropolregion Hamburg
5.3		CrossBorder Logistics CB Log
6	Luftfahrt	
6.1		Initiative „Luftfahrtstandort Hamburg“
6.2		Leitprojekt „Luftfahrtcluster Hamburg/ Norddeutschland“

7	Maritime Wirtschaft	
7.1		Landesinitiative Zukunft Meer
7.2		Maritimes Cluster
7.3		Kompetenzzentrum für marine Aquakultur Schleswig-Holstein
8	Mikro- und Nanotechnologie	
8.1		Fraunhofer Institut für Siliziumtechnologie in Itzehoe
8.2		Kompetenzzentrum Leistungselektronik
8.3		Kompetenzzentrum Funktionale Oberflächen
8.4		Norddeutsche Initiative Nanomaterialien
9	Tourismus	
9.1		Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (TASH)
9.2		Tourismusverband Schleswig-Holstein (TVSH)
9.3		Nordseebäderverband Schleswig-Holstein e.V. und Nordsee Tourismus-Service GmbH
9.4		Förderungsgesellschaft des regionalen Hotel- und Gaststättengewerbes mbH
9.5		Hotel- und Gaststättenverband Schleswig-Holstein
9.6		Heilbäderverband Schleswig-Holstein
9.7		Lokale Tourismus Organisationen (LTO), insbesondere Dithmarschen (Verein Dithmarschen Tourismus e.V.) und Nordfriesland (Nordfriesland-Tourismus-GmbH)
9.8		Arbeitsgemeinschaft Maritime Landschaft Unterelbe
9.9		Unterelbe Tourismus e.V.
10	Erneuerbare Energien	
10.1		Kompetenzzentrum Windenergie CEwind
10.2		Regionalnetzwerkagentur windcomm
10.3		Initiative „Biomasse und Energie“

I.10 Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen

Da die folgende Zusammenfassung auch als eigenständiges Dokument verwendet werden kann, wurde hierfür eine entsprechende Formatierung und Seitenzählung gewählt.

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

GEORG & OTTENSTRÖER
Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie

INSTITUT RAUM & ENERGIE

Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen

Regionales Entwicklungskonzept für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5

1 ANLASS, MOTIVATION UND GRUNDSÄTZLICHE ZIELSETZUNG

2 METHODIK

3 AUSGEWÄHLTE ANALYSEERGEBNISSE

4 BESONDERE CHANCEN UND ZENTRALE WEICHEN-STELLUNGEN

5 LEITBILD - ZIELAUSSAGEN

6 MAßNAHMENEMPFEHLUNGEN

7 MONITORING UND EVALUIERUNGSSYSTEM

8 AUSBLICK AUF DIE UMSETZUNGSPHASE

Endbericht Langfassung und Fachgutachten siehe
www.rek-a23-b5.de

Die Erarbeitung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 wird im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und Mitteln des Landes Schleswig-Holstein gefördert.

ZUKUNFTSprogramm Wirtschaft
Investition in Ihre Zukunft
Gefördert durch die Europäische Union, Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Bund und das Land Schleswig-Holstein

Regionales Entwicklungskonzept für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5

Projektträger

- **WEP**
  Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH
  Lise-Meitner-Allee 18, 25436 Tornesch
  Mail: info@wep.de
  Web: www.wep.de

Projektbetreuung

- **Projektgesellschaft Norderelbe mbH**
  Viktoriastraße 17, 25524 Itzehoe
  Mail: info@pg-norderelbe.de
  Web: www.pg-norderelbe.de

Projektpartner

Kreis Nordfriesland

DITHMARSCHEN

Kreis Steinburg

kreis pinneberg

egeb: Wirtschaftsförderung.

Wirtschaftsförderung Nordfriesland

IHK Flensburg

IHK Kiel

Beauftragtes Gutachterteam

Projektleitung:

- **Raum & Energie**
  Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH
  Hafenstraße 39, 22880 Wedel
  Katrin Fahrenkrug, M.A.
  Dr. Michael Melzer
  Tel: 04103 - 160 41
  Fax: 04103 - 29 81
  Mail: institut@raum-energie.de
  Web: www.raum-energie.de

- **Georg & Ottenströer**
  Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie GbR
  Bei den Mühren 70, 20457 Hamburg
  Dipl.-Geograph Achim Georg
  Dipl.-Volkswirt Volker Ottenströer
  Tel: 040 - 63 70 78 21
  Fax: 040 - 41 33 88 34
  Mail: info@georg-ic.de
  Web: www.georg-ic.de

- **Gertz Gutsche Rümenapp**
  Stadtentwicklung und Mobilität GbR
  Ruhrstraße 11, 22761 Hamburg
  Prof. Dr. Ing Carsten Gertz
  Dipl.-Ing. Christine Walther
  Tel: 040 - 85 37 37 41
  Fax: 040 - 85 37 37 42
  Mail: info@ggr-planung.de
  Web: www.gertz-gutsche-ruemenapp.de

Vorbemerkung:
Die vorliegende Zusammenfassung bildet nach einer intensiven Abstimmung der gutachterlichen Ergebnisse in der REK-Projektgruppe, zusammengesetzt aus Vertreterinnen und Vertretern der Projektpartner, die einvernehmlich akzeptierten Kernergebnisse des REK-Arbeitsprozesses ab. Für differenzierte gutachterliche Herleitungen und Erkenntnisse wird ergänzend auf die in der Langfassung des Endberichtes und im Internet dokumentierten Fachanalysen verwiesen.

1 Anlass, Motivation und grundsätzliche Zielsetzung

Mit einem REK betritt die Region Neuland.

Die Autobahn A 23 und, in ihrer Verlängerung, die Bundesstraße B 5 sind das zentrale Entwicklungsband im Westen Schleswig-Holsteins. Von Hamburg über die Kreise Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland bis zur dänischen Grenze ist im Bereich der Siedlungsschwerpunkte seit Jahren eine zunehmende Orientierung verkehrsintensiver gewerblicher Aktivitäten hin zu dieser Verkehrsachse zu beobachten.

Die Erwartung eines Ausbaus der verkehrlichen Infrastruktur sind entscheidende Impulse.

Der Bau der A 20 mit der festen Elbquerung bei Glückstadt und der Ausbau der B 5 werden die infrastrukturellen Rahmenbedingungen in der Region grundlegend verändern.
Welche Konsequenzen haben diese Entwicklungen für die Region und wie können die Chancen, die sich für die Entwicklung als Arbeits-, Wohn- und Urlaubsstandort ergeben, aktiv beeinflusst und genutzt werden?
Um diese Fragen zu beantworten, haben die Kreise Dithmarschen, Nordfriesland, Pinneberg und Steinburg zusammen mit den regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften dieser Kreise (WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH, egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH und Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH) sowie der IHK zu Flensburg und der IHK zu Kiel die Erarbeitung eines regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) beschlossen.

Als Projektträger fungiert die WEP, die Projektbetreuung hat die Projektgesellschaft Norderelbe mbH übernommen. Mit der gutachterlichen Bearbeitung wurden im Juli 2010 die Büros *Institut Raum & Energie*, Wedel (Projektleitung), Georg & Ottenströer, Hamburg, und Gertz Gutsche Rümenapp, Hamburg, beauftragt.

Die Erarbeitung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 wird im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und Mitteln des Landes Schleswig-Holstein gefördert.

Der Fokus ist auf die wirtschaftliche Entwicklung gerichtet.

Der inhaltliche Fokus des REK liegt – entsprechend der landesplanerischen Zielsetzung für die Landesentwicklungsachsen - auf der Förderung einer zukunftsfähigen verkehrlichen Erschließung und wirtschaftlichen Entwicklung. Auch soll das vom Land im Landesentwicklungsplan neu aufgenommene Planungsinstrument der Landesentwicklungsachsen zur Steuerung der künftigen regionalen Entwicklung genutzt werden.

Das REK soll dazu beitragen,

- die Chancen für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung zu erkennen und nutzbar zu machen, die sich insbesondere aus dem geplanten Verkehrsinfrastrukturausbau ergeben.
- die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu verbessern.
- die Kompetenzfelder in der Region zu stärken.
- die strategischen Partnerschaften in der Region sowie Kooperationen zu anderen Regionen und Wirtschaftsstandorten auszubauen.

Das REK konzentriert sich bewusst auf vier Handlungsfelder.

Mit dieser Zielsetzung behandelt das REK folgende vier regionsübergreifenden Handlungsfelder

- Verkehr,
- Wirtschaft und Arbeit,
- Energie und
- regionale Kooperation als Querschnittsthema.

2 Methodik

Unabdingbare Maßstäbe sind:

Ein regionales Entwicklungskonzept soll ein Zielgerüst für die (politische) Gestaltung der künftigen regionalen Entwicklung bilden. Dieser Anspruch setzt einige unabdingbare Maßstäbe für die methodische Ausrichtung:

- Politisch akzeptanzfähig

➢ Das Konzept muss politisch zumindest akzeptanzfähig sein. Idealerweise soll es von der Politik jedoch nicht nur „akzeptiert“, sondern als eigener Gestaltungswille verstanden und engagiert vertreten werden. Ein solches Konzept darf nicht mit einem Gutachten verwechselt werden – es kann nur im Dialog zwischen den verantwortlichen Akteuren der Region und einem beratenden Gutachterteam entstehen.

- Regionale Orientierung statt teilräumliche Positionierung

➢ Das Konzept muss eine regionale Orientierung bieten. Zielaussagen und Maßnahmenempfehlungen müssen deshalb einem gemeinsamen regionalen Interesse entsprechen. Es würde den Sinn eines regionalen Konzeptes in sein Gegenteil verkehren, wenn es teilräumliche Positionierungen unterstützte, die ohne regionale Steuerung eventuell sogar Konkurrenzen und Disparitäten verstärken könnten. Nun ist es aber schwerlich möglich, dass alle Partner gleichermaßen von allen Maßnahmen profitieren - es sei denn, das Konzept begnügt sich mit dem kleinsten gemeinsamen Nenner. Deshalb muss das Konzept in sensibler Abstimmung Zielaussagen und Maßnahmen finden, die es in ihrer Summe allen Partnern ermöglichen, an der regionalen Entwicklung angemessen mitzuwirken und davon zu profitieren.

- Realistisch umsetzbar

➢ Das Konzept muss umsetzungsorientiert sein. Es darf sich nicht auf Analysen und die Aufzählung möglicher Optionen beschränken, sondern muss klare Empfehlungen und konkrete Projektvorschläge enthalten. Vor allem aber muss es – wenn es seinem regionalen Anspruch genügen will – auch verbindliche Regeln für die regionale Abstimmung bei seiner Umsetzung enthalten.

- Verbindliche Regeln für die Umsetzung

Bei der Erarbeitung und Umsetzung des REK A 23 / B 5 mussten diese Grundüberlegungen besonderes Gewicht erhalten, weil es bisher für diesen Raum keine regionale Organisation und kooperative Vorerfahrung gibt und die Interessenlagen der beteiligten Partner sehr differenziert sind.

Arbeitsprozess im Dialog der Gutachter und Gremien der REK-Partner ergibt fachlich und politisch abgestimmtes Konzept

Es wurde deshalb ein (gewiss sehr aufwändiger) Arbeitsprozess gewählt, bei dem das Gutachterteam und die mit Vertreterinnen und Vertretern der REK-Partner besetzten Gremien bei allen Arbeitsschritten sehr eng zusammenarbeiteten.

Abb. Arbeitsmodule und Ablauf

Die Regionalkonferenz und Unternehmerworkshops als wichtige „Kontroll"-schritte

Dabei war wichtig, dass diese Zusammenarbeit in gestufter Form mit den Fachleuten in den Facharbeitsgruppen, mit den Koordinatoren der Partner in der Projektgruppe und der Chefebene im Lenkungsausschuss erfolgte. So konnte ein gleichermaßen fachlich und politisch abgestimmtes Konzept entstehen.

Abb. Überblick Arbeitsstruktur / Gremienbeteiligung

Eine weitere Qualität erreichte der Prozess dadurch, dass

- die Arbeitsschritte transparent aufeinander aufbauten: thematische Analysen und Themenworkshops → übergreifende SWOT-Analyse → Leitbild mit Entwicklungszielen → Maßnahmenempfehlungen,
- zwischen der vorläufigen Formulierung des Leitbildes und der Ableitung von Maßnahmenempfehlungen zwei Unternehmerworkshops terminiert wurden, um die Akzeptanzfähigkeit des Konzeptes in der Wirtschaft abzuklären und rechtzeitig Nachjustierungen vornehmen zu können
- und vor allem, dass die Kommunalpolitik durch laufende Berichterstattung in den Gremien der Partnerkreise und eine gemeinsame Regionalkonferenz am 16. August 2011 frühzeitig eingebunden und um aktive Mitgestaltung gebeten wurde.

Entscheidend ist letztlich die Zustimmung der politischen Gremien.

Entscheidend für den Beitrag des REK zu einer zukunftsfähigen Regionalentwicklung wird nun sein, dass

- die Kommunalpolitik in allen Partnerkreisen die Verantwortung zur Umsetzung des REK aktiv wahrnimmt und
- die politischen Gremien der Partnerkreise das Konzept einvernehmlich beschließen und
- die strategischen Grundgedanken der Erarbeitung, also Abstimmung, regionale Orientierung und Nutzen für alle Partner auch bei der Umsetzung gewährleistet werden.

3 Ausgewählte Analyseergebnisse

Umfassende Analysen bilden die notwendige Arbeitsbasis.

Bei der Erarbeitung des REK erfolgten sehr umfassende Analysen der regionalen Rahmendaten (insbesondere Demographie und Beschäftigtenstruktur), der Verkehrsinfrastruktur und der Wirkungen geplanter Maßnahmen, der Branchen- und Gewerbeflächenstruktur, der Potenziale und Entwicklungen im Bereich Energie sowie der Kooperationsstrukturen in der Region. (Diese Analysen sind umfassend im vorliegenden Endbericht dokumentiert.) Dieser breite Ansatz ist unverzichtbar, um eine transparente, nachprüfbare gemeinsame Diskussionsbasis zu schaffen und zuverlässig alle anstehenden Herausforderungen und Optionen auch mit der notwendigen innerregionalen Differenzierung zu erfassen. Ebenso unverzichtbar ist des Weiteren die Komprimierung der Ergebnisse unter dem Gesichtspunkt, ob sich daraus Herausforderungen und Optionen ableiten lassen, bei denen ein spezifisches Handeln zur Stärkung der regionalen Zukunftsfähigkeit zu empfehlen ist. Die nachfolgend skizzierten Analyseergebnisse sind danach ausgewählt.

Rahmendaten der Region

Der REK-Raum bietet aktuell ein sehr differenziertes Bild mit deutlichem Nord-Süd-Gefälle.

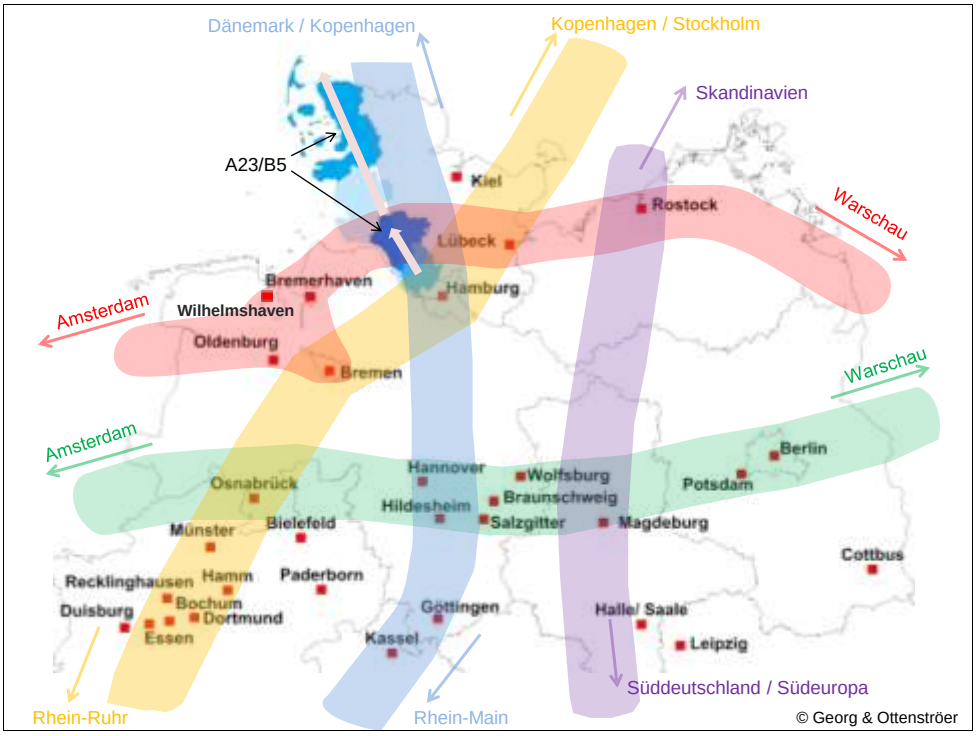
Die Analyse bestätigt zunächst weitgehend das erwartete Bild einer sehr großen innerregionalen Differenzierung mit einem deutlichen Nord-Süd-Gefälle. Die Lage der Untersuchungsregion kann mit zunehmender Entfernung zum Hauptwirtschaftszentrum Hamburg als peripherer, ländlicher Raum eingestuft werden. Während der Kreis Nordfriesland eine eher ländliche und stark touristisch geprägte Struktur aufweist, werden in der Metropolregion Hamburg der Kreis Pinneberg, Teile des Kreises Steinburg und der Wirtschaftsraum Brunsbüttel stark durch die Spill-Over-Effekte des Wirtschaftsraumes Hamburg beeinflusst. Diese Differenzierung spiegelt sich in der Bevölkerungsdichte ebenso wie bei der Wirtschaftstruktur, dem Einkommens- und Wertschöpfungsniveau, den Bodenwerten oder auch dem Anteil der Hochqualifizierten mit Hochschul- oder FH-Abschluss an den Gesamtbeschäftigten.

Im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung der Verfügbarkeit von Fachkräften muss dem insgesamt relativ geringen Anteil Hochqualifizierter an den Gesamtbeschäftigten besondere Beachtung zukommen.

Dieses Bild muss aber schon an dieser Stelle als Momentaufnahme relativiert werden, die sich durch veränderte Rahmenbedingungen und deren kooperative Mitgestaltung dynamisch verändern kann.
Bisher stellt die Achse A 23 / B 5 keine überregional bedeutende Verkehrs- und Wirtschaftsachse dar. Mit der ostwestverlaufenden A 20 und der Elbquerung rückt die Untersuchungsregion in das Netz der überregional und international bedeutenden Verkehrs- und Wirtschaftsachsen. Über die A 20 gewinnt die Region Anschluss an die nordsüdverlaufende Skandinavienroute A 7 und an die Fehmarnbeltachse A 1 (feste Fehmarnbelt-Querung). Dadurch verbessert sich langfristig auch die Attraktivität im Standortwettbewerb und eröffnet möglicherweise neue Optionen im Standortwettbewerb und hinsichtlich des Ansiedlungsgeschehens.

Neue Rahmenbedingungen, insbesondere der Ausbau der Verkehrstrassen und der Strukturwandel im Energiebereich können die regionale Ausgangslage dynamisch verändern.

Abb. Wirtschaftsachsen und großräumliche Lage REK-Region



Die Entwicklungen im Bereich Energie mit der dynamisch wachsenden Bedeutung der regenerativen Energien und insbesondere der Windenergie (onshore und offshore) eröffnen der Region insgesamt neue Perspektiven für ein technologieorientiertes wirtschaftliches Wachstum. Dabei ist wichtig, dass künftig bedeutsame Entwicklungspotenziale gerade auch in den nördlichen Teilräumen liegen. Dadurch erhöhen sich ganz maßgeblich die Möglichkeiten für eine Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung der Region und aller Partner durch Bündelung aller Potenziale.

Branchenstruktur

Die Branchenstruktur ist vielfältig differenziert und bietet – mit Ausnahme der Energieerzeugung – wenig Ansätze für spezifische regionale „Cluster".

Die Branchenstruktur in der Region ist regional und auch innerhalb der Teilräume sehr differenziert: Die REK-Region A 23 / B 5 ist dabei durch einen eher „industrialisierten" Süden und einen „touristischen" Norden unterteilt. So ist das Verarbeitende Gewerbe in den Kreisen Pinneberg, Steinburg und Dithmarschen (Dithmarschen aufgrund der Chemie-/Mineralölbranche) mit einem Beschäftigungsanteil oberhalb des Landesdurchschnitts vertreten. Im Gastgewerbe erreichen insbesondere Nordfriesland aber auch Dithmarschen überdurchschnittliche Beschäftigungsanteile. Die Landwirtschaft, die Energieversorgung und Entsorgungswirtschaft, die Ernährungswirtschaft, das Papier-/Verlag- und Druckgewerbe, die Chemie- und Mineralölbranche, das Baugewerbe, der Handel sowie Teilbereiche des Verkehrssektors und des Gesundheits- und Sozialwesens sind Stärken in allen Teilregionen der REK-Region A 23/B 5. Die meisten anderen Bereiche des Verarbeitenden Gewerbes, die Informations- und Telekommunikationsbranche, die Logistik, die Informations- und Telekommunikationsbranche, die Finanz-, Versicherungs- und wirtschaftliche Dienstleistungen sowie der Bereich Erziehung und Unterricht sind überwiegend unterproportional in der REK-Region A 23 / B 5 vertreten. Die Stärken der REK-Teilregionen liegen u.a. in den Clustern des Landes Schleswig-Holstein (z.B. Gastgewerbe, Erneuerbare Energien, Chemie/Mineralöl, Mikro- und Nanotechnologie). Zunehmend an Bedeutung gewinnt der Energiebereich - auch hinsichtlich der Verflechtungen mit den anderen Wirtschaftsbereichen (z.B. On- und Offshore-Industrie).

Demographie und Facharbeitskräfte

Die „Betroffenheit" vom demographischen Wandel fällt regional betrachtet sehr unterschiedlich aus. Während der Kreis Pinneberg nur mit einem Rückgang von -1,5% an Personen in der Alterskohorte 15 bis unter 65 Jahre bis zum Jahr 2025 rechnen muss, geht das Erwerbspersonenpotenzial in den Kreisen Steinburg und Dithmarschen im zweistelligen Prozentbereich zurück. In Nordfriesland sinkt die Zahl der Menschen in dieser Alterskohorte bis 2025 um 8,2%. In Hamburg geht die Zahl der Erwerbsfähigen (15 bis unter 65 Jahre) nach der 12. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (Variante 1) von 1,13 Mio. auf 1,10 Mio. zurück (-2,5%). Mit der Ausnahme des Kreises Pinneberg gibt es keine positiven Wanderungsentwicklungen. Die demographische Alterung wird durch eine negative Bildungswanderung und eine positive Altenwanderung (wenn auch in geringem Umfang) ver-

stärkt. Der Handlungsbedarf im Bereich der Facharbeitskräftesicherung ist für die Region also deutlich und strahlt auf die gesamten Branchenschwerpunkte aus.

Verkehrsinfrastruktur

Im Handlungsfeld „Verkehr“ konzentriert sich die Analyse der aktuellen Situation auf den Straßenverkehr und den geplanten Infrastrukturausbau.

Nordfriesland ist verkehrsinfrastrukturell deutlich benachteiligt und die Ost-West-Beziehungen entlang der Straße sind unbefriedigend.

Die A 23, die im weiteren Verlauf in Richtung Norden in die B 5 übergeht, stellt die Haupterschließungsachse für die Westküste dar und ist zugleich für den Güterverkehr und die Entwicklungen im europäischen Binnenverkehr von Bedeutung. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit der Untersuchungsregion von der A 7 (Hamburg-Flensburg) bestimmt. Nordfriesland verfügt über keinen eigenen Autobahnanschluss und ist verkehrsinfrastrukturell deutlich benachteiligt. Insgesamt stellen sich die jeweiligen Ost-West-Beziehungen entlang der Straße als unbefriedigend dar.
Die Untersuchungsregion ist in Teilbereichen sowohl durch starke Pendlerströme (v.a. in Richtung Hamburg), regionale und überregionale Güterverkehrsströme, aber auch durch touristische Verkehre (Schwerpunkt Nordfriesland) geprägt. Demnach sind nicht nur die privaten Individualverkehre von mangelhaften Straßenverhältnissen und Stausituationen, sondern v.a. auch der Gütertransport und die öffentliche Personenbeförderung mit dem Bus von Erreichbarkeitsdefiziten betroffen.

Mit einem GIS-Erreichbarkeitsmodell (vgl. Langfassung) wurden die Effekte der geplanten Ausbau- und Neubaumaßnahmen entlang der Straße untersucht. Die zentrale Fragestellung lautet: „Welche Erreichbarkeitsveränderungen ergeben sich aus den geplanten Infrastrukturmaßnahmen für die Untersuchungsregion entlang der Westküste von Schleswig-Holstein?“
Es wurden sechs unterschiedliche Ausbaustufen der A 20 und A 23 / B5 untersucht, dessen Ergebnisse im Folgenden zusammengefasst werden.

Eine Realisierung der A 20 bedeutet für die Region eine deutliche Verbesserung ihrer Erreichbarkeitswerte und eine Einbindung in die großen europäischen Verkehrsachsen.

Zunächst lässt sich festhalten, dass bereits eine Realisierung der A 20 bis zum Autobahnkreuz mit der A 23 eine verbesserte Anbindung in Richtung Osten für die Untersuchungsregion bedeutet. Mit der A 20 ergibt sich für Schleswig-Holstein eine neue Ost-West-Verbindung, von der sowohl die Wirtschaft als auch Privatpersonen profitieren können. Bei einer Fertigstellung der A 20 bis zum Kreuz mit der A 23 verbessert sich z.B. die Anbindung an die Ostseehäfen deutlich.
Die maximalen Erreichbarkeitsverbesserungen lassen sich jedoch nur mit dem Bau der festen Elbquerung bei Glückstadt und der Weiterführung der A 20 auf niedersächsischer Seite erreichen (Anschluss an die Autobahnen 26, 27, 28 und 29). Als Küstenautobahn bringt die A 20 damit Reisezeitvorteile für die nationalen und internationalen Ost-West-Beziehungen. Standorte in Cuxhaven und Bremerhaven liegen nach dem Infrastrukturausbau im 90 Minuten-Radius, statt heute im 2 Stunden-Radius oder mehr. Von der Küstenautobahn profitieren auch die Verkehre mit Zielen in den Niederlanden und im nördlichen Ruhrgebiet. Diese Effekte sind v.a. für Handels- und

Wirtschaftsbeziehungen von Interesse, da sich insbesondere die Hafenhinterlandanbindungen durch den Infrastrukturausbau deutlich verbessern. Beispielsweise kann der Standort des ChemCoast Parks Brunsbüttel von dem 3-streifigen Ausbau der B 5 zwischen Itzehoe und Wilster profitieren und setzt sich für eine Weiterführung der Dreistreifigkeit bis Brunsbüttel ein.

Reisezeitverkürzungen ergeben sich insbesondere auch durch eine verringerte Stauanfälligkeit.

Beim Bau der A 20 kommt der neuen festen Elbquerung bei Glückstadt eine zentrale Rolle zu: Für Verkehre ohne direktes Ziel in Hamburg wird eine Alternativroute zum A 7-Elbtunnel geschaffen. Die daraus resultierende Reisezeitersparnis bedeutet für Unternehmen klare Kostenvorteile, zumal v.a. Stausituationen entlang der A 7 umfahren werden können. Neben den Erreichbarkeitsanalysen mit dem PKW wurden auch LKW-Reisezeiten untersucht. Durch den Trassenverlauf in Ost-West-Richtung werden beispielsweise nach dem Ausbau der A20 auch Städte wie Amsterdam im Westen und andererseits Polen im Osten in einer LKW-Tagesfahrt (6-Stunden-Radius) erreichbar.
Insgesamt ergeben sich im maximalen Ausbauzustand der A 20 Erreichbarkeitsradien, die nicht länger von der natürlichen Barriere Elbe beeinflusst werden, sondern die vielmehr in alle Richtungen des Festlandes bestehen und damit sowohl von den Einwohnern, den Unternehmen in der Region sowie auch von den regional ansässigen Unternehmen und Gästen genutzt werden können. Die besseren Erreichbarkeitswerte der Zentren bedeuten eine deutliche Vergrößerung des in akzeptablen Fahrzeiten erschließbaren Arbeitskräftepotenzials. Zugleich verbessern sie die Zugangsmöglichkeiten zu zentralen Angeboten der Daseinsvorsorge.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Ausbaus der Autobahnen gilt vor allem für die südlichen Teilräume – für Nordfriesland ist der Ausbau der B 5 von höchster Bedeutung.

Auch für die nördliche Untersuchungsregion (Nordfriesland) ergeben die neuen Trassen eine verbesserte Erreichbarkeit nicht zuletzt durch die Möglichkeit, besonders stauanfällige Bereiche zu umfahren. Entscheidende Bedeutung hat hier jedoch der geplante Ausbau der B 5 mit dem 3-streifigen Abschnitt zwischen Tönning und Husum sowie den Ortsumgehungen Hattstedt und Bredstedt. Kürzere Reisezeiten verbessern insbesondere die Attraktivität für Kurz- und Tagesurlauber. Aber auch die Bewohner und Unternehmen profitieren von der verbesserten regionalen Erschließung. Allein durch die Ortsumfahrungen Hattstedt-Bredstedt nördlich von Husum ergeben sich Reisezeitvorteile gegenüber der aktuellen Situation von 10 Minuten.

Die Erreichbarkeitsanalyse zeigt, dass die Realisierung der A 20 die Standortattraktivität der Untersuchungsregion deutlich erhöhen und die Verkehrszentralität der Region insgesamt stärken wird. Profitieren werden insbesondere die Standorte mit Autobahnnähe, wie Elmshorn, Itzehoe oder Brunsbüttel. Die A 20 verbessert aber auch die überregionale Anbindung der nördlichen Städte sowie der Urlaubsdestinationen an der Nordsee. Hier ist der Ausbau der B5 von zentraler Bedeutung.
Verbesserte Erreichbarkeiten aufgrund des Infrastrukturausbaus entlang der Achsen A 23 / B5 und A 20 wirken sich positiv auf die Wirtschaft aus und erhöhen die Attraktivität der Untersuchungsregion.

Auch wenn an dieser Stelle der Schwerpunkt auf dem Straßenverkehr liegt, kommt dem Schienenverkehr in der Untersuchungsregion ebenfalls eine hohe Bedeutung zu – sowohl für den Gütertransport als auch im Personen-

verkehr mit den Pendlerverkehren und der Anbindung der Tourismusorte. Für die weitere Betrachtung der Verkehrsträger entlang der Schiene, der Wasserwege (Häfen) und in der Luft wird an dieser Stelle auf die Langfassung des REK A 23 / B 5 verwiesen.

Gewerbeflächensituation

Eine zusammenfassende Betrachtung der Gewerbeflächensituation in der REK-Region zeigt das folgende Bild:

- Im „umsatzstarken“ Süden der REK-Region und insbesondere im Hamburg-Rand sind gewerbliche Flächen eher knapp (z.T. nur noch Restflächen und Einzelgrundstücke).
- Aufgrund der Standortanforderungen von Nutzergruppen sind nur bedingte bzw. ausgewählte „Überschwappeffekte“ aus Hamburg wahrscheinlich (produzierendes und verarbeitendes sowie transportintensives Gewerbe).
- Nach Norden hin steht die abnehmende Nachfrage einem wachsenden Flächenangebot gegenüber.

Durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur – insbesondere durch die A 20 mit der festen Elbquerung bei Glückstadt – erhält die Region einen deutlich verbesserten Anschluss an die überregionalen Verkehrs- und Wirtschaftsachsen. Dabei ist allerdings zum einen der langfristige Realisierungshorizont zu berücksichtigen. Zum anderen ist die Tatsache zu beachten, dass die A 20 von Ost nach West gebaut wird, also andere Regionen wie z. B. der Kreuzungsbereich A 7/A 20 tendenziell früher profitieren können. Dennoch wird die Realisierung der A 20 die Standortattraktivität der Untersuchungsregion deutlich erhöhen und die Verkehrszentralität der Region insgesamt stärken. Der Ausbau des ÖPNV in der Region sowie auch die gute Erreichbarkeit von bedeutenden Gewerbestandorten tragen zudem zur Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze in der Region bei.

Alle Bestandunternehmen profitieren von dem Ausbau der Verkehrswege - größere Überschwappeffekte sind aber wegen der Sogwirkung Hamburgs eher unwahrscheinlich.

Für die Region lassen sich daraus die folgenden Kernaussagen ableiten:

- Generell profitieren alle Bestandsunternehmen von der optimierten Anbindung der Region in das überregionale Verkehrsachsensystem. Dies trägt wesentlich zur Standorttreue bei.
- Logistik und transportintensives Gewerbe profitieren in besonderem Maße. Zu erwarten sind einerseits positive Wirkungen im Hinblick auf regionale Distributionsfunktionen und andererseits Möglichkeiten zur Bildung eines überregional bedeutenden Logistik-Clusters entlang und beiderseits der Unterelbe.
- Es sind kaum Auswirkungen auf das Standortverhalten und Ansiedlungspotenzial von größeren Unternehmen mit hohem Verwaltungsanteil und Dienstleistungsunternehmen zu erwarten. Hier ist die Sogkraft Hamburgs der größere und dominierende Effekt. Auf der anderen Seite könnte vor allem die A 20 in ihrer Funktion als vierter Ring um Hamburg dazu beitragen, dass das verarbeitende Gewerbe und Logistik neue Standorte in der REK-Region sucht.

Für die Gewerbeflächenvorsorge durch Planung eines überregionalen Gewerbegebietes wird ein „Suchraum“ empfohlen.

Die Lokalisierung der Wirkungseffekte zeigt, dass vor allem der Abschnitt von Tornesch / Elmshorn bis Itzehoe entlang der A 23 und der Abschnitt entlang der A 20 zwischen Glückstadt bis zum Kreuz A 20 / A 23 und weitergehend bis zum Kreuz A 20 / A 7 profitieren werden. Autobahnnahe Gewerbestandorte in diesem (Such-)Bereich würden somit über eine besondere überregionale Lagequalität verfügen. Es empfiehlt sich deshalb, in diesem „Suchraum“ frühzeitig die Planung eines gemeinsamen Gewerbestandortes von überregionaler Bedeutung vorzubereiten.

Potenzialanalyse Energie

„Energie“ ist für die Region der Bereich mit den größten Wertschöpfungspotenzialen.

„Energie“ ist für die REK-Region einer der Bereiche mit den größten wirtschaftlichen Entwicklungs- und Wertschöpfungspotenzialen. Die Region verfügt hier über sehr große Standortpotenziale und Fachkompetenzen. Dies betrifft vor allem die erneuerbaren Energien mit der Energieerzeugung und der Entwicklungs- und Versorgungsinfrastruktur bei der Onshore- und Offshore-Windkraft, aber auch die konventionelle Energieerzeugung und die Standortqualität für energieintensive Industrien insbesondere an den Standorten Brunsbüttel, Heide, Lägerdorf sowie das Potenzial an Forschungs- und Entwicklungskapazitäten in der ganzen Region. „Energie“ verbindet sich über die Offshore-Technologie in hervorragendem Maße mit der maritimen Kompetenz der Region: Energiewirtschaft, Energieforschung und maritime Wirtschaft können so zu einem großen gemeinsamen Kompetenzfeld werden.

Insbesondere die Windenergie erwartet hohe Zuwachsraten. Die Region hat hier beste Voraussetzungen.

Der Netzbetreiber EON rechnet bis 2020 mit einer Verdrei- bis Vervierfachung der Windstromerzeugung in der Region, bedingt durch die Parallelität der Ausweisung neuer Eignungsgebiete und des Repowering.
Laut der dena-Netzstudie II werden bis zum Jahr 2020 in der Nordsee Offshore-Windkraftanlagen mit einer Gesamtleistung von 12 GW installiert sein, alleine bis 2015 sollen demnach 7 GW Leistung installiert sein.
Durch den Ausbau der Offshore-Windenergie bestehen für die Region neben dem Bau von Komponenten insbesondere Potenziale für eine langfristige Wertschöpfung durch die Errichtung der nötigen Infrastruktur für Service und Wartung der Offshore-Windparks. Das Wirtschaftsministerium in Schleswig-Holstein geht davon aus, dass in den nächsten Jahren im Bereich der Meeres-Windparks 10.000 neue Arbeitsplätze entstehen. Die Stiftung Offshore Windenergie geht sogar davon aus, dass ein langfristiger Beschäftigungseffekt von 20.000 bis 30.000 Arbeitsplätzen, vorrangig in den Küstenregionen, durch den Ausbau der Offshore-Windkraft eintritt. Zudem werden pro errichtetem Windpark die Investitionen in Infrastruktur und Technik rund eine Milliarde Euro betragen und zusätzlich erhebliche Wertschöpfungspotenziale durch den Betrieb der Windparks und im Zuge von Service- und Wartungsaktivitäten generiert werden.

Die Möglichkeiten, bei der Errichtung der Windparks (dem Bau von Komponenten) zu partizipieren, erfordern allerdings kurzfristig starke Anstrengungen. Hier haben sich Standorte in Niedersachsen und im Ausland in der Vergangenheit besser positioniert.

Wichtig ist die Hafen-Kooperation an der Westküste.

Große Bedeutung kommt der Entwicklung und Profilierung der Häfen zu, um eine fein abgestimmte logistische Kette für die Installation, die Wartung und Versorgung der Windparks zu sichern. Die Häfen an der Westküste und auf der Hochseeinsel Helgoland bieten die Voraussetzungen für ein differenziertes Angebot. Entscheidend ist dafür, dass mit der begonnenen Hafenkooperation eine transparente und verbindliche Prioritätensetzung erreicht wird.

Engpässe bei den Stromleitungsnetzen sind ein großes Handicap. Die Region muss sich in dieser Frage aktiv engagieren.

Angemessen leistungsfähige und verträgliche Transportwege (hier nicht Straßen, sondern Leitungsnetze) werden in den nächsten Jahren zur größten Herausforderung der Entwicklung und Nutzung erneuerbarer Energien gerade an der Westküste von Schleswig-Holstein werden. Der hier erzeugte Strom muss zu den Verbrauchern in den Ballungsräumen Hamburg, Ruhrgebiet und Süddeutschland transportiert werden. In Anbetracht der derzeitigen Netzkapazitäten an der Westküste und den bislang üblichen Planungs-, Verfahrens- und Bauzeiten bis zur Fertigstellung neuer Hoch- und Höchstspannungsleitungen muss mit einem deutlich verstärkten Einspeisemanagement mit erhöhten Umlagekosten gerechnet werden, sobald in den zusätzlichen Windeignungsgebieten Anlagen ans Netz angeschlossen werden. Diese volkswirtschaftlich und energiepolitisch schwierige Situation ließe sich aber durch eine Verfahrensbeschleunigung mittels einer frühzeitigen, partizipativen Abstimmung zwischen Netzbetreiber, Zulassungsbehörde und Region zu den Trassenverläufen ggf. auflösen. Dies setzt ein (längerfristig politisch getragenes) regionales Engagement voraus.

Stromspeicherung ist ein weiteres wichtiges Zukunftsfeld, in dem die Region gute Potenziale einbringen kann.

Eine weitere Herausforderung in der bisher nachfragegesteuerten Stromproduktion ist der Umgang mit der großen Schwankungsbreite der erneuerbaren Energien, insbesondere bei der Windenergie. Um dauerhaft Versorgungssicherheit und Netzstabilität zu gewährleisten, müssen Maßnahmen zur Sicherung der Grundlastfähigkeit realisiert werden. Kurz-, Mittel- und Langfristspeicher können hierbei einen Beitrag zur Problemlösung leisten. Die – nicht regelbare und somit nicht verbrauchsgerechte – Schwankungsbreite der Stromerzeugung über erneuerbare Energien, insbesondere Windenergie, gibt der Speicherung von Strom großes Gewicht und beinhaltet bedeutsame Wertschöpfungspotenziale. Die Region ist aufgrund der Standortvorteile in der Erzeugung von Windenergie (vorhandene Netzstruktur mit einer Vielzahl von Einspeisepunkten) sowie der etablierten Forschungskapazitäten für die weitere Erforschung, Erprobung und Anwendung entsprechender Verfahren (Batteriespeicherung ebenso wie Umwandlung bzw. Speicherung als Wasserstoff oder Methangas) in besonderem Maße prädestiniert. Da es sich hierbei um anspruchsvolle Vorhaben mit aufwändigen Genehmigungsverfahren handelt, die eine überregionale Bedeutung haben, ist auch hier eine intensive regionale Kooperation vordringlich.

„Energie“ kann ein besonders starker Faktor der regionalen Profilierung sein.

Energie kann so ein wichtiger Faktor der regionalen Profilierung sein, der alle Teilräume einbezieht. Dies insbesondere, wenn die Kompetenz im Bereich Energieerzeugung auch mit nicht zuletzt imagebildenden Anstrengungen in den Bereichen Energieeffizienz und E-Mobilität verbunden wird.

Kooperationsstrukturen

Die Entwicklungsachse hat als solche keine Kooperationserfahrung, aber großes Potenzial.

Bestehende (teilräumliche) Kooperationen sind geeignete Träger gemeinsamer Projekte und Maßnahmen.

Die Entwicklungsachse ist bisher nicht als einheitliche „Region“ oder Kooperationsraum in Erscheinung getreten; sie verfügt jedoch über ein großes Kooperationspotenzial. In der REK-Region überlagern sich eine Vielzahl groß- und kleinräumiger Kooperationen: PP Nord (Großräumige Projekt-Partnerschaft Norddeutschland), Metropolregion Hamburg, mehrere Stadt-Umland-Kooperationen und AktivRegionen, dazu mehrere Kooperationen der Wirtschaftsförderung sowie in öffentlich-privater Partnerschaft getragene Kooperationen wie z. B. die Kooperation der Häfen an der Westküste. Obwohl diese Kooperationen bisher nicht explizit auf die Raumkulisse und Thematik des REK orientiert sind, lassen sich durchaus Anknüpfungspunkte für eine wechselseitige Befruchtung identifizieren. Zudem sind diese teilräumlichen oder thematischen Kooperationen geeignete Träger von gemeinsamen Projekten und Maßnahmen.

Die Kooperation im REK-Raum stellt andere bestehende Kooperationen in keiner Weise infrage.

Regionale Kooperationen und (gemeinsame) Entwicklungsinitiativen können durch Potenzialbündelung und Synergieeffekte wesentlich zur Erhöhung der Standortattraktivität und Wettbewerbsposition von Teilräumen beitragen. Dabei ist es durchaus üblich und meist förderlich, dass sich Kooperationsbeziehungen thematisch und räumlich überlagern. Dies ist unter dem Begriff der „variablen Geometrie“ heute anerkannter Grundsatz der Regionalpolitik. Verstärkte Kooperation an der Entwicklungsachse stellen dabei bisherige Verflechtungen nicht infrage.

Viele der sich der Region bietenden Zukunftschancen sind nur im regionalen Verbund zu nutzen.

Die Fachanalysen zeigen, dass bei zentralen Fragestellungen der Zukunftsgestaltung in der Region nicht nur eine hohe Interessenidentität besteht, sondern vor allem eine Ausnutzung der Zukunftschancen nur im regionalen Verbund möglich sein dürfte. Diese Einschätzung wurde auch durch die durchgeführten Unternehmergespräche nachhaltig gestützt.
Die geplanten Verkehrsprojekte erleichtern den Zusammenhalt innerhalb der Region und die Zusammenarbeit mit anderen Regionen in Schleswig-Holstein und Norddeutschland, sie bringen neue „Fühlungsvorteile“ und können so auch als Impuls dienen, die regionalen Kooperationen weiter zu entwickeln. Vor allem aber ist das gemeinsam eingebrachte Gewicht der Region ein wichtiger Faktor für eine zeitnahe Realisierung dieser Projekte.
Eine volle Ausnutzung der Chancen aus den neuen Verkehrstrassen setzt eine regionale Abstimmung voraus.
Eine Energiekompetenzregion erfordert die Bündelung aller Potenziale von Forschung und Entwicklung, Anlagenbau, Wartung und Versorgung, herkömmlicher und erneuerbarer Energieerzeugung in der ganzen Region.

4 Besondere Chancen und zentrale Weichenstellungen

Neue Verkehrswege und bessere Erreichbarkeit als Impuls für Wachstum in Kooperation

Die geplanten neuen Verkehrstrassen ergeben für die Region eine neue Ausgangslage. Die Verbesserung der Lage und Erreichbarkeit der Region durch den Bau der A 20 mit der festen Elbquerung sowie den Ausbau von A 23 und B 5 führen zu einer deutlichen Vergrößerung des wirtschaftlichen Einzugsbereiches und Stärkung des Wirtschaftsraums insgesamt.
Die Verbesserung der Verkehrserschließung eröffnet die besondere Chance,

- über die verbesserte Verkehrsanbindung und die neue Elbquerung zusätzliche gemeinsame Potenziale und Synergien zu erschließen und
- über gemeinsames, zielorientiertes Handeln zusätzliches wirtschaftliches Wachstum und Innovationskraft in bedeutendem Umfang zu generieren.

Dabei sind bei den Entwicklungen drei grundlegende Aspekte zu beachten:

- Die Entwicklungen werden aufgrund überregionaler Rahmenbedingungen mit unterschiedlichen Zeithorizonten eintreten. Die Handlungsoptionen müssen sich darauf flexibel anpassen können.
- Die unterschiedlichen endogenen Potenziale der Teilräume mit ihren sehr differenzierten wirtschaftsstrukturellen Raummustern führen zu einer unterschiedlichen Betroffenheit von Entwicklungen und unterschiedlichen Handlungsmustern. Es kann deshalb nicht um eine „Vereinheitlichung“ der Entwicklung gehen. Wichtig ist vielmehr, diese Reaktionen so abzustimmen, dass alle Synergien genutzt werden und alle Teilräume bestmöglich profitieren.
- Eine bessere Erreichbarkeit bringt nicht nur Vorteile, sondern macht die eigenen regionalen Märkte auch zugänglicher für die überregionale Konkurrenz. Aufgrund der besseren Erreichbarkeit wird daher die Profilierung der regionalen Stärken noch notwendiger.

  - Ganz entscheidende Bedeutung hat deshalb eine gemeinsame regionale Positionierung. Dabei werden sich die gemeinsamen Anstrengungen vor allem auf folgende Schwerpunkte konzentrieren:
    - Nutzung der besseren Verkehrsanbindung zur Stärkung und Entwicklung der wirtschaftlichen Schwerpunktstandorte für Industrie und Gewerbe sowie zur weiteren Aufwertung des Tourismus an der Westküste.
    - Unterstützung plausibler Spillover-Effekte in die nördlicheren Teilräume.
    - Längerfristige, bedarfsgerechte Vorsorge zur Vermeidung von Gewerbeflächenengpässen im Rahmen einer neuen West-Ost-Verbindung („Suchräume“ A 20-Glückstadt-Kreuz A 20 / A 23, Tornesch-Elmshorn-Itzehoe).

Wirtschaftliche Vielfalt als Chance für funktionale Arbeitsteilung

Die Region verfügt über eine sehr differenzierte und vielfältige Wirtschafts- und Branchenstruktur mit unterschiedlichen räumlichen Schwerpunkten. Diese wirtschaftliche Diversifizierung ist durchaus ein Vorteil gegenüber wirtschaftlich monostrukturierten Regionen und sollte gemeinsam in funktionaler Arbeitsteilung gesichert und gestärkt werden. Sie erleichtert auch die Kooperation, da Synergiemöglichkeiten gegenüber Konkurrenzen deutlich überwiegen. Gerade gemeinsam verfügt der REK-Raum über ein breit differenziertes, vielfältiges und zukunftsfähiges Potenzial:

- Die Kreise Pinneberg, Steinburg und Dithmarschen gehören zu dem dynamischen Wachstumsraum Metropolregion Hamburg. Insbesondere Pinneberg und Steinburg, aber auch Dithmarschen, verfügen über eine starke, diversifizierte und zukunftsfähige Wirtschafts- und Unternehmensstruktur und einen gegenüber dem Landesdurchschnitt überdurchschnittlichen Beschäftigungsanteil im verarbeitenden Gewerbe.
- Der Wirtschaftsraum Brunsbüttel ist einer der bedeutsamen Standorte Norddeutschlands in den Bereichen Energie und Chemie und verfügt mit dem besonderen Vorteil der Häfen an Elbe und Nord-Ostsee-Kanal über starke Potenziale für Produktion und Logistik.
- In den Kreisen Dithmarschen und Nordfriesland konzentrieren sich beste Standorte für die Onshore- und für die Offshore-Windenergie. Als prädestinierter Standort für die Forschung, Entwicklung und Nutzung der erforderlichen Sekundärtechnologien (Speicherung) zeichnet sich die gesamte Region aus.
- Im Bereich maritime Wirtschaft ist die Region gut aufgestellt. Hierzu tragen auch die Häfen an der Westküste und auf Helgoland u.a. als Standorte für die Versorgung der Offshore Windparks bei.
- Mit den attraktiven und etablierten Tourismusdestinationen an der Westküste und auf den nordfriesischen Inseln ist die Region im Bereich des maritimen Tourismus gut aufgestellt. Durch gezielte Qualifizierungsmaßnahmen und Vermarktung werden die Entwicklungspotenziale verstärkt in Wert gesetzt.

➢ Jetzt kommt es darauf an, frühzeitig eine abgestimmte Gewerbeflächenvorsorge zu treffen, um Flächenengpässen (z. B. im Kreis Pinneberg) zu begegnen und die Chancen der verbesserten Erreichbarkeit nutzen zu können. Die regionale Kooperation bietet die Chance für abgestimmte Ansiedlungsstrategien und eine stärkere Profilierung von Standorten in Arbeits- und Funktionsteilung ohne legitime Konkurrenzen nivellieren zu müssen (vgl. im Detail Endbericht Langfassung, Kapitel 4).

Bedeutungszuwachs der regenerativen Energien als Chance zur wirtschaftlichen und technologischen Entwicklung

Im Bereich Energie ist ein Strukturwandel im Gange, der zu einer erheblichen Stärkung des Beitrages der regenerativen Energien führt. Dies eröffnet für Standorte/Regionen, die entsprechende Potenziale für die Entwicklung und den Aufbau von Erzeugungs- und Vertriebsinfrastrukturen für regenerative Energien besitzen, sehr große Innovations- und Wachstumspotenziale eröffnen. Die Region Westküste/Unterelbe ist im Bereich der konventionellen und der regenerativen Energieerzeugung sehr gut aufgestellt. Sie verfügt insbesondere bei der Windenergie über ein weit überdurchschnittliches Potenzial.

- Um alle Synergien für mögliche Wertschöpfungsketten zu nutzen, wird die Region alle ihre Potenziale bei der Forschung, Entwicklung und Erzeugung sowohl im konventionellen als auch erneuerbaren Energiebereich zu einem regionalen Kompetenzcluster bündeln und die Förderung der Windenergie inkl. Produktion, Wartung und Versorgung zu einer ihrer prioritären Aufgaben machen.

Regionale Kooperation als Stellschraube zur Bildung einer europäischen Zukunftsregion

Die neuen Verkehrstrassen bedeuten nicht nur eine Erreichbarkeitsverbesserung, sondern positionieren die REK-Region auch an einer Schnittstelle europäischer Süd-Nord- und West-Ost-Verbindungen; sie erleichtern und bedingen eine stärkere Kooperation.
Der Strukturwandel im Bereich Energieerzeugung bringt für die ganze Region einen erheblichen Zuwachs an technologischer und wirtschaftlicher Bedeutung. Diese Chance ist nur durch eine kooperative Bündelung aller Potenziale voll zu erschließen.
Die Gewerbeflächenvorsorge und die Vorsorge zur Vermeidung eines Fachkräftemangels sind weitere Zukunftsthemen, die kooperativ besser zu bewältigen sind.

Die Folgerung daraus ist, dass die Entwicklungsachse als Region agieren und sich entsprechend organisieren muss. Dies erfordert ein Mindestmaß an Institutionalisierung und eine angemessene finanzielle und personelle Ausstattung für das regionale Management.

- Die Region wird deshalb als Interessengemeinschaft für nachhaltiges Wachstum und Innovation ihre Entwicklung kooperativ gestalten und dazu einen offenen Dialog zwischen Politik, Verwaltung und Wirtschaft führen sowie angemessene organisatorische Vorkehrungen treffen. Es geht dabei um eine freiwillige und gleichberechtigte Partnerschaft zur gemeinsamen Wahrung der Chancen für Wachstum und Innovation, nicht um eine administrative regionale Organisation.

Diese Partnerschaft soll nach dem Prinzip der variablen Geometrie bestehende Verflechtungen (z.B. in der Metropolregion Hamburg) nutzen und befruchten, keinesfalls ersetzen.

- Die Leistungsfähigkeit dieser Partnerschaft hängt von der aktiven Unterstützung durch die politischen Gremien der beteiligten Kreise ab, welche die politische Verantwortung für die Entwicklung der Teilräume tragen. Die Partnerschaft muss und wird sich deshalb auf den Dialog mit den politischen Gremien und deren Akzeptanz und Zustimmung stützen.

5 Leitbild - Zielaussagen

Das Leitbild wurde systematisch aus den Ergebnissen der Analysen im Dialog erarbeitet und enthält die für die weitere kooperative Entwicklung zentralen Zielaussagen – insoweit bildet es die Reaktion auf die vorstehend beschriebenen Herausforderungen ab.

Das Leitbild des REK stützt sich auf umfassende Analysen der für eine zukunftsfähige Entwicklung der Kreise, Städte und Gemeinden sowie der Unternehmen an der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 besonders bedeutsamen Handlungsfelder. Es wurde auf dieser Basis in einem intensiven Dialogprozess der REK-Gremien und des Gutachterteams erarbeitet, um die Zielsetzungen zu definieren, die bei den gegebenen Rahmenbedingungen für die Region Chancen eröffnen, die kooperativ genutzt werden sollen.
Das Leitbild betont dabei bewusst die Potenziale und Handlungsoptionen, bei denen das gemeinsame, abgestimmte Handeln der Region zusätzliche Spielräume für nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum und Innovation eröffnen kann und konzentriert sich auf die dafür entscheidenden Zielaussagen.

Eine Region mit vielfältigem Potenzial und großen Entwicklungschancen

Der Raum des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) entlang der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 verfügt über ein breit differenziertes, vielfältiges und zukunftsfähiges Potenzial.
Die Verbesserung der Verkehrserschließung der Region mit der neuen Trasse der A 20 und dem Ausbau der A 23 und B 5 sowie die zunehmende Bedeutung erneuerbarer Energien eröffnen dieser Region die besondere Möglichkeit,

- über die verbesserte Verkehrsanbindung und Elbquerung zusätzliche gemeinsame Potenziale und Synergien zu erschließen und
- bei gemeinsamem, zielorientierten Handeln zusätzliches wirtschaftliches Wachstum und Innovationskraft in bedeutendem Umfang zu generieren.

- Die REK-Region wird gemeinsam die Chancen für Wachstum und Innovation nutzen, die sich aus einer besseren Verkehrsanbindung und der zunehmenden Bedeutung erneuerbarer Energien ergeben.
- Die Region wird als Interessengemeinschaft für nachhaltiges Wachstum und Innovation ihre Entwicklung kooperativ gestalten und dazu einen offenen Dialog zwischen Politik, Verwaltung und Wirtschaft führen sowie angemessene organisatorische Vorkehrungen treffen.

Wirtschaftliches Wachstum in funktionaler Arbeitsteilung

Die Region verfügt über eine sehr differenzierte und vielfältige Wirtschafts- und Branchenstruktur mit unterschiedlichen räumlichen Schwerpunkten.

- Die Region nutzt gemeinsame Branchenschwerpunkte für eine überregionale und internationale Vermarktung ihrer Stärken.
- Die REK-Region schafft optimale Standortrahmenbedingungen für beschäftigungsstarke Branchen und unterstützt aktiv deren Wachstumspotenziale.
- Besondere Bedeutung hat die Bereitstellung von geeigneten Flächen, die Bestandspflege vorhandener Unternehmen, die Herstellung von Kontakten und Etablierung von Netzwerken, die Gewinnung und Bindung von Facharbeitskräften sowie die Herstellung eines gründer- und innovationsfreundlichen Klimas.

Bedarfsgerechte Gewerbeflächenvorsorge

Durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur – insbesondere durch die A 20 mit der festen Elbquerung bei Glückstadt – erhält die Region einen deutlich verbesserten Anschluss an die überregionalen Verkehrs- und Wirtschaftsachsen.

- Die Region nutzt diese Chance durch
  - eine bedarfsgerechte Erweiterung vorhandener größerer Gewerbegebiete und deren Profilierung als überregionale Gewerbestandorte sowie
  - die Ermittlung und Prüfung von neuen Gewerbestandorten mit überörtlicher Bedeutung in Autobahnnähe in guter räumlicher Zuordnung zu Siedlungsschwerpunkten als Vorsorge für den langfristigen Flächenbedarf.

Die Westküste als Top-Region für den maritimen Tourismus

Die Entwicklungsmöglichkeiten des Tourismus werden durch den geplanten Infrastrukturausbau und die bessere Erreichbarkeit deutlich verbessert.

- Folgende Strategieansätze werden zur Nutzung dieser Chancen für den maritimen Tourismus verfolgt:
  - Verstärktes Marketing in den „näherrückenden“ Quellmärkten,
  - Ausbau touristischer Angebote in den Tourismussegmenten und Teilräumen, die von dem Infrastrukturausbau besonders profitieren und
  - Nutzung höherer Auslastungsgrade und verbesserter Wirtschaftlichkeit zur Qualitätsverbesserung und in einigen Bereichen zur Kapazitätserweiterung.

Eine Kompetenzregion Energie

Energie ist für die REK-Region der Bereich mit dem größten wirtschaftlichen Entwicklungspotenzial. Die in der Region verankerte Fachkompetenz bietet ausgezeichnete Möglichkeiten zusätzliche Wertschöpfungsketten zu entwickeln.

- Die Region nutzt die Chancen, die mit der zunehmenden Bedeutung einer nachhaltigen Energieerzeugung und insbesondere der erneuerbaren Energien verbundenen sind, um sich als Energiekompetenzregion von europäischem Rang zu profilieren.
- Die Region bündelt ihre Potenziale und Entwicklungsmöglichkeiten – bei den konventionellen und den erneuerbaren Energien sowie bei Forschung und Entwicklung – zu einer Kompetenzregion.
- Die Region wird die Förderung der Windenergie inkl. Produktion, Wartung und Versorgung deshalb zu einer ihrer prioritären Aufgaben machen, um alle Synergien für mögliche Wertschöpfungsketten zu nutzen.
- Die Region wird die Kooperation der Nordseehäfen unterstützen mit dem Ziel eines arbeitsteilig vielfältigen und kompletten Angebotes für die Errichtung, die Wartung und die Versorgung von Offshore-Windparks.

Eine Pilotregion für einen zeitnahen und verträglichen Ausbau der Leitungsnetze und neue Verfahren der Stromspeicherung

Angemessen leistungsfähige und verträgliche Leitungsnetze werden in den nächsten Jahren die größte Herausforderung für die Nutzung erneuerbarer Energien sein.

- Die Region wird ihre Interessen für einen zügigen und verträglichen Netzausbau mit einer Stimme gegenüber Bund und Land sowie Versorgern und Netzbetreibern vertreten.
- Sie wird sich dazu aktiv als Pilotregion für die Entwicklung, Erprobung und Durchführung eines modellhaften partizipativen Abstimmungsverfahrens empfehlen.

Die Technologien zur Stromspeicherung bedürfen weiterer Forschung, vor allem aber anwendungsorientierter Erprobung. Die Region verfügt sowohl

über ausbaufähige Forschungskapazitäten (z.B. Fraunhofer Institut ISIT, FH Westküste) als auch über Unternehmen (z.B. Dispatch Energy Innovation in Itzehoe), die in diesem Sektor bei entsprechender Unterstützung eine neue, innovative Produktlinie aufbauen könnten. Standorte könnten hierfür z.B. der ChemCoast Park Brunsbüttel, der Bereich Hemmingstedt-Heide oder der Innovationsraum Nord in Itzehoe sein.

- Die Region ist durch ihre Standortvoraussetzungen prädestiniert für die Entwicklung, Erprobung und Anwendung neuer Verfahren zur Stromspeicherung.
- Die Region wird auf eine Zusammenarbeit der regionalen Forschungs- und Entwicklungskapazitäten und geeigneter Unternehmen bei der weiteren Erforschung, Erprobung und Anwendung dieser Technologien in der Region hinwirken.
- Die Region wird sich gegenüber Bund und Land für eine frühzeitige Planung und Förderung dieser Maßnahmen, insbesondere von Pilot- und Demonstrationsvorhaben einsetzen.

6 Maßnahmenempfehlungen

Die Bewertungskriterien und ihre Anwendung auf die einzelnen Projektvorschläge werden im Endbericht im Detail erläutert.

Die Maßnahmenempfehlungen des REK sind in einem intensiven Dialog zwischen den in den REK-Gremien beteiligten Vertreterinnen und Vertretern der Region und dem Gutachterteam erarbeitet worden und im Endbericht in detaillierten Projektdatenblättern beschrieben.
Leitgedanken und Bewertungskriterien bei der Erarbeitung dieser Maßnahmenempfehlungen sind insbesondere:

- ein klarer Bezug zu den in den Analysen herausgearbeiteten besonderen regionalen Herausforderungen und Entwicklungschancen,
- ein konkreter Beitrag zur Erreichung der Zielaussagen des Leitbildes und damit für eine abgestimmte, zukunftsfähige regionale Entwicklung,
- eine überdurchschnittliche gesamtregionale Bedeutung,
- ein Beitrag zur Erreichung der Querschnittsziele Nachhaltigkeit und Chancengleichheit sowie immer
- eine realistische Akzeptanz- und Umsetzungsfähigkeit.

Die vollständigen Projektsteckbriefe und die Bewertungsmatrix sind im Endbericht dokumentiert.

Jedes Handlungsfeld wird durch eine bzw. zwei Facharbeitsgruppen dauerhaft betreut und gesteuert. Die Facharbeitsgruppen begleiten das jeweilige thematische Handlungsfeld im Sinne des REK. Sie setzen sich für das Erreichen der formulierten Ziele ein und erarbeiten Vorschläge für die Weiterentwicklung des Handlungsfelds. Sie sind zentraler Ansprechpartner für die einzelnen Projekte, die ihnen inhaltlich zugeordnet sind.

Es wurde bewusst eine Konzentration auf Maßnahmenempfehlungen mit hoher gesamtregionaler Priorität angestrebt. Die aufgeführten Projekte sind zum Teil als „Dachprojekte“ zu verstehen, die zur Bündelung mehrerer Teil-

projekte und Ideen dienen.

Im Interesse der Umsetzungsfähigkeit enthalten die Projektsteckbriefe bereits zugeordnete Zuständigkeiten, erste Arbeitsschritte und erste Kostenabschätzungen.

Auflistung der REK-Projekte und Teilprojekte
(Projektsteckbriefe siehe Endbericht Kapitel 10)

1. Handlungsfeld: Verkehr	
Projekt 1.1: Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagement	
Projekt 1.2: Monitoring und Beschleunigung der Planungen zum Infrastrukturausbau	Teilprojekt 1.2.1: Positionspapier Verkehr
	Teilprojekt 1.2.2: Kleine parlamentarische Anfrage
	Teilprojekt 1.2.3: Fragenkatalog an die Landesregierung
	Teilprojekt 1.2.4: Parlamentarische Abende
Projekt: 1.3: Stärkung des Öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum	Teilprojekt 1.3.1: Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote
	Teilprojekt 1.3.2: Einrichtung von Fernbussen
Projekt 1.4: Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs	Teilprojekt 1.4.1: Optimierung der Pendlerverkehre
	Teilprojekt 1.4.2: Radschnellwege
2. Handlungsfeld: Energie	
Projekt 2.1: Aufbau eines Netzwerks „Kompetenzregion Energie“	
Projekt 2.2: Hafenkooperation Offshore - Häfen Nordsee Schleswig-Holstein	
Projekt 2.3: HUSUM WindEnergy	
Projekt 2.4: Pilotregion zeitgerechter und verträglicher Netzausbau	
Projekt 2.5 Förderung Energieeffizienz	
Projekt 2.6 Förderung E-Mobilität	
Projekt 2.7: Gesamtstrategie Biomasse	
Projekt 2.8: Förderung Strom-Speichertechnologie	
3. Handlungsfeld: Wirtschaft und Arbeit	
Projekt 3.1: Überregionale Gewerbestandorte	
Projekt 3.2: Autohof	
Projekt 3.3 Nachnutzung möglicher Baustellenstandort Elbquerung A 20 bei Glückstadt	
Projekt 3.4: Bündnis Arbeitsmarkt 2025	
4. Handlungsfeld: Kooperation	
Projekt 4.1: Verstetigung der Kooperation als organisierte Interessengemeinschaft	Teilprojekt 4.1.1: Intensivierung der Kooperation mit der Metropolregion Hamburg und der Projektpartnerschaft Nord
	Teilprojekt 4.1.2: Vernetzung teilräumlicher regionaler und interkommunaler Kooperationen
	Teilprojekt 4.1.3: Intensivierung Kooperation Wirtschaftsraum Unterelbe

Nachfolgend werden die zentralen Inhalte der übergeordneten Projekte dargestellt.

1. Handlungsfeld: Verkehr	
Facharbeitsgruppe (FAG) Verkehr: Leitung IHK zu Flensburg	
Projekt 1.1	**Aufbau eines regionales Verkehrsmanagement**
Der Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements ist eine langfristige Projektaufgabe und soll als Austauschplattform für die REK-Region mit den angrenzenden Gebietskörperschaften die gemeinsame Grundlage für verkehrsplanerische Entscheidungen bilden.	
Projekt-beschreibung	*Verkehre machen nicht an politischen bzw. administrativen Grenzen halt. Daher sind strategische Verkehrsplanungen bzw. Verkehrs- und Mobilitätskonzepte stets großräumig zu führen. Es reicht nicht aus, benachbarte Gebietskörperschaften in bestehende Prozesse informell einzubinden. Vielmehr sind diese von Beginn an in die konzeptionelle Phase einzubeziehen. Zu den wichtigen benachbarten Akteuren zählt, neben den umliegenden Kreisen in Schleswig-Holstein, die Freie und Hansestadt Hamburg sowie grenzübergreifend der Süden von Dänemark. Auch die Wirtschaft muss mit einbezogen werden.*
Zielsetzung	*Ziel ist es, ein Netzwerk aufzubauen, das kreis-, regions- und länderübergreifend gemeinsame Ziele, Inhalte und Maßnahmen eines Verkehrsmanagements abstimmt.*
Zuständigkeit / Federführung	*IHK zu Flensburg*
Kosten / Finanzierung	*Zusätzliche Kosten entstehen zunächst nicht.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Die <u>gemeinsame</u> Entwicklung der Strukturen eines regionalen Verkehrs- und Mobilitätsmanagements, insb. mit der FHH und Süddänemark, ist unerlässlich. Das regionale Verkehrsmanagement bildet somit eine wichtige Grundlage für die Planung und Bearbeitung weiterer verkehrsrelevanter Projekte.*
Projekt 1.2	**Monitoring und Beschleunigung der Planungen zum Infrastrukturausbau**
Die Planungen und Arbeiten zur Realisierung des Baus der A 20 und des Ausbaus der B 5 müssen aus der Region kritisch flankiert und unterstützt werden. Hierfür ist der Informationsfluss zwischen den Bundes- und Landesinstitutionen, die für die Umsetzung verantwortlich sind, und den regionalen Akteuren zu verbessern. Die Region soll über verschiedene und ggf. in zeitlichen Abständen zu wiederholende Maßnahmen Informationen zum Sachstand einholen und Untersuchungsleistungen anbieten, welche die Realisierung beschleunigen. Es sind kurzfristig die folgende Bausteine vorgesehen: *1.2.1 Positionspapier Verkehr* *1.2.2 Kleine parlamentarische Anfrage* *1.2.3 Fragenkatalog an die Landesregierung* *1.2.4 Parlamentarische Abende* *Diese vier Projektansätze werden im Endbericht durch separate Projektsteckbriefe beschrieben und sind für die REK-Region v. a. kurzfristig von Bedeutung. Die FAG Verkehr prüft regelmäßig, ob weitere Bausteine notwendig sind.*	

Zuständigkeit / Federführung	*Federführung: IHK zu Flensburg* • *Positionspapier Verkehr: Kreis Nordfriesland* • *Kleine parlamentarische Anfrage: egeb: Wirtschaftsförderung* • *Fragenkatalog an die Landesregierung: egeb: Wirtschaftsförderung* • *Parlamentarische Abende: Kreis Nordfriesland oder egeb: Wirtschaftsförderung*
Kosten / Finanzierung	*Keine zusätzlichen Kosten.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Die gemeinsame Positionierung der REK-Region und die verbesserte Transparenz zum Planungsstand können die Realisierung der Infrastrukturprojekte beschleunigen. Bei der Weiterentwicklung und Anpassung des Fragenkatalogs wird die Abstimmung mit dem Land Niedersachsen, v.a. hinsichtlich der Weiterführung der A20 auf niedersächsischer Seite, empfohlen.*
Projekt: 1.3	**Stärkung des Öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum**
Mit der Zielsetzung „Stärkung des Öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum“ werden im Endbericht zwei Teilprojekte in Projektsteckbriefen konkretisiert: *1.3.1 Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote* *1.3.2 Einrichtung von Fernbussen* *Bei dem Ansatz „Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote“ geht es vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der Sicherung der Daseinsvorsorge um neue ÖPNV-Ansätze, die flexible und gleichzeitig kostengünstige Angebote für die REK-Region darstellen.* *Durch die Einrichtung von Fernbussen kann ebenfalls die Anbindung der ländlichen Räume gestärkt werden, wobei dieser Projektansatz vornehmlich auf die zusätzliche Erschließung der touristischen Hauptorte zielt.* *Des Weiteren wird auf das laufende und teilräumlich relevante Projekt „Barrierefreier ÖPNV im Kreis Steinburg“ verwiesen.*	
Zuständigkeit / Federführung	*Zweckverband ÖPNV Steinburg*
Kosten / Finanzierung	*Abschätzung erst nach genauerer Konkretisierung möglich.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels werden v.a. in ländlichen Räumen alternative ÖPNV-Bedienungsformen zukünftig eine immer größere Rolle spielen. Mit neuen und flexiblen Ansätzen wird versucht, den Themen Kosteneinsparung und Daseinsvorsorge gleichermaßen gerecht zu werden. Fernbuslinien können das bestehende Schienenangebot im Fernverkehr ergänzen und insbesondere die Anbindung der touristischen Ziele verbessern.*
Projekt 1.4	**Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs**
Mit der Zielsetzung „Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“ werden im Endbericht zwei Teilprojekte in Projektsteckbriefen konkretisiert: *1.4.1 Optimierung des der Pendlerverkehre* *1.4.2 Radschnellwege*	

Ein überdurchschnittlich hoher Anteil am allgemeinen Verkehrsaufkommen dient der Abwicklung von Verkehren zwischen Wohn- und Arbeitsstätte (Pendlerverkehre). Die Nutzung des eigenen PKW ist dabei die dominierende Verkehrsmittelwahl mit den bekannten negativen Auswirkungen auf Umwelt, Infrastruktur und Gesundheit. *Das Pendleraufkommen ist aufgrund der Nähe zur Hansestadt Hamburg insbesondere im Süden der REK-Region sehr hoch und aufgrund der gesteigerten Nachfrage geraten sowohl die Schienen- als auch die Straßenverbindungen an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine Optimierung der Pendlerverkehre erscheint gerade in diesem Bereich als sehr sinnvoll und erfordert unterschiedliche Ansätze. Dabei ist eine enge Zusammenarbeit mit der Metropolregion Hamburg vorgesehen.* *Radschnellwege sind ein neues Netzelement in der Radverkehrsplanung für Entfernungsbereiche bis zu rund 20 km. Sie sollen ein sicheres Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten ermöglichen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des steigenden Pedelec- bzw. Elektrofahrrad-Aufkommens von Bedeutung, mit denen Geschwindigkeiten von über 40km/h erreicht werden.*	
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Pinneberg*
Kosten / Finanzierung	*Abschätzung erst nach genauerer Konkretisierung möglich.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Von einer Optimierung der Pendlerverkehre und der daraus resultierenden Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs entlang der A 23-Achse, kann die gesamte REK-Region profitieren.* *Langfristig kann der Bau von Radschnellwegen das Fahrrad auch für mittlere Entfernungen als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel gegenüber dem motorisierten Individualverkehr etablieren.*

2. Handlungsfeld: Energie	
Facharbeitsgruppe (FAG) Energie: Leitung Kreis Nordfriesland	
Projekt 2.1:	**Aufbau eines Netzwerks „Kompetenzregion Energie“**
Projekt-beschreibung	*Im Bereich Energie ist ein Strukturwandel im Gange, der zu einer erheblichen Stärkung des Beitrages der regenerativen Energien führt. Dies eröffnet für Standorte/Regionen, die entsprechende Potenziale für die Entwicklung und den Aufbau von Erzeugungs- und Vertriebsinfrastrukturen für regenerative Energien besitzen, sehr große Innovations- und Wachstumspotenziale. Die Region Westküste-Unterelbe ist im Bereich der konventionellen und der regenerativen Energieerzeugung sehr gut aufgestellt. Sie verfügt aber insbesondere bei der Windenergie über ein weit überdurchschnittliches Potenzial.* *Dies gilt zunächst für die Standorteignung für die Offshore- und Onshore-Windkraft, für die Herstellung von Komponenten für die Anlagen sowie für Wartung und Versorgung, aber auch für davon stark abhängige Zukunftsbereiche wie Stromspeicherung oder Wasserstofftechnologie. Allerdings ist auch bei dieser Entwicklung, wie bei allen großen Innovationen, zu beachten, dass sie vielfältige Begehrlichkeiten und eine starke Konkurrenz erzeugen. In dieser Konkurrenz können nur Standorte / Regionen größtmöglichen Nutzen aus der Entwicklung ziehen, die sich*

	sehr zeitnah positionieren und mutig alle Kräfte auf die Zielerreichung ausrichten. *Das Projekt „Kompetenzregion Energie“ will diese Herausforderung annehmen und beantworten mit dem Aufbau eines Netzwerks aller handelnden Akteure im Energiebereich.* *Arbeitsinhalte des Projektes sind kurzfristig u. a.:* • *Konkretisierung der Aufgaben, der Ziele und der Struktur der „Kompetenzregion Energie“* • *Sicherung der Finanzierung* • *Beginn des Netzwerkaufbaus* *Nach erfolgreichem Abschluss der ersten Phase sind in einer zweiten Phase vor allem folgende Aufgaben zu bewältigen:* • *Ausbau und Pflege des Netzwerks* • *Vertiefung/Verstetigung der Organisation* • *Erarbeitung einer Entwicklungsstrategie für die Kompetenzregion* • *Projektentwicklung, Suche von Projektträgern und -partnern* • *Projektfinanzierung, -betreuung und -umsetzung* *Wenn eine arbeitsfähige Netzwerkstruktur aufgebaut und die Arbeit durch hauptamtliche Kräfte übernommen ist, könnte die Energiekompetenzregion mittelfristig die Betreuung von weiteren REK-Projekten aus dem Handlungsfeld Energie übernehmen.*

Zielsetzung	*Übergeordnete Zielsetzung muss es sein, die Chancen der aktuellen Entwicklungen im Energiebereich zu nutzen, um einen möglichst großen Anteil des Innovations- und Wertschöpfungspotenzials für die Region Westküste-Unterelbe zu sichern.*
	Dazu erforderlich ist eine Bündelung aller regionalen Potenziale, Kompetenzen und Kapazitäten aus Wirtschaft und Forschung im Bereich Energie (Energieerzeugung regenerativ und konventionell, Anlagenbau, Versorgung und Wartung, Forschung und Entwicklung) für die Positionierung als „Kompetenzregion Energie“ und den Ausbau einer großen Wertschöpfungskette.
	Dies soll erfolgen durch
	• *den Aufbau und die Pflege eines Akteursnetzwerkes über alle Energiebereiche und Handlungsebenen (Wirtschaft, Wissenschaft, Politik / Kommunen)*
	• *die konsequente, kooperative Umsetzung von wichtigen Projekten im Handlungsfeld Energie, u.a.*
	  ○ *Kooperation Offshore-Häfen Nordsee*
	  ○ *HUSUM WindEnergy*
	  ○ *Förderung Energieeffizienz*
	  ○ *Förderung E-Mobilität*
	  ○ *Mögliches Pilotprojekt Solarstraße*
	  ○ *Gesamtstrategie Biomasse*
	  ○ *Förderung Strom-Speichertechnologie*
	• *offensive Außen- und Innenkommunikation als Kompetenzregion/ Profilbildung*
	• *aktive und abgestimmte Fördermitteleinwerbung*

Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Nordfriesland*
Kosten / Finanzierung	*In der Anfangsphase von ca. einem Jahr erfordert das Projekt personelle Unterstützung im Umfang von etwa einer halben Arbeitskraft. Da-*

	für müssen zzgl. Sachkosten (Ausrichtung „Runder Tisch“ / ggf. Auftaktveranstaltung ca. 40.000 €/anno kalkuliert werden. Weitere Schritte sind gesondert zu kalkulieren (ev. Beratung Rechtsform/ Finanzierungsmodell, Kommunikationsmaßnahmen etc.). *Ob die Finanzierung hierfür aufzubringen ist, muss zu Beginn des Projektes geprüft werden. Falls dies nicht möglich ist, muss das Projekt zunächst in reduzierter Form mit der Einbindung weiterer Partner durch vorhandenes Personal angeschoben werden.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Das Projekt hat eine ausgeprägte inhaltliche und zeitliche Priorität. Es geht hier um die optimale Ausnutzung der größten Potenziale der Region. Vielfältige bundesweite Erfahrungen, z.B. bei den zahlreichen Clusterinitiativen im Rahmen des MORO „Überregionale Partnerschaften“ belegen, dass eine effiziente Kompetenzprofilierung in breiter regionaler Partnerschaft – Wirtschaft, Wissenschaft, Politik (Kommunen, Region) – zumal über innerregionale Grenzen hinweg eines starken (politischen) Impulses bedarf. Und die Erfahrung in der Region belegt auch, dass die bisherigen Strukturen dafür nicht ausgelegt sind.*
Projekt 2.2:	**Hafenkooperation Offshore - Häfen Nordsee Schleswig-Holstein**
Projekt-beschreibung	*Bis zu 10.000 Offshore-Windkraftanlagen in 92 Windparks sollen zukünftig in der deutschen Nordsee errichtet werden. Errichtung und Versorgung beinhalten ein sehr großes Wertschöpfungspotenzial. Für seine Nutzung in der Region ist auch eine fein abgestimmte logistische Kette ist erforderlich, um die Installation, den Betrieb und die Wartung der Offshore-Windparks durchzuführen. Als wichtiges Glied der Kette müssen sich auch die Seehäfen auf die zukünftigen Aufgaben einstellen.* *Diese Kooperation besteht bereits unter Federführung der Brunsbüttel Ports GmbH. Es geht daher hier nur um die Einbindung der Kooperation in den REK-Prozess und das Handlungsfeld Energie. Dies kann am einfachsten über einen Projektpartner erfolgen, der sowohl im REK als auch in der Hafenkooperation engagiert ist.*
Zielsetzung	*Mit der Zielsetzung, den Betreibern der Offshore-Windparks ein allumfassendes maritimes Angebot zur Installation und Versorgung der Windparks zu offerieren, haben die Hafenstandorte Brunsbüttel, Büsum, Husum, Helgoland, Wyk auf Föhr, Dagebüll, Rendsburg-Osterrönfeld, Hörnum und List eine Kooperation vereinbart.*
Zuständigkeit / Federführung	*egeb: Wirtschaftsförderung*
Kosten / Finanzierung	*Die Kooperation wird durch die beteiligten Hafenbetreiber und / oder Hafenstandorte finanziert. Das Land muss hier gefordert werden, eine der größten Wachstumschancen offensiv und mit Priorität zu fördern.* *Die Einbindung in den REK-Prozess ist ohne zusätzliche Kosten möglich.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Konkurrenzen müssen hier im regionalen Gesamtinteresse überwunden werden.* *Als weiterführendes Angebot und Positionierung in einem wachsenden Markt dringend erforderlich.*

Projekt 2.3:	**HUSUM WindEnergy**
Projekt beschreibung	*Die Entwicklung des Energiebereiches und insbesondere der erneuerbaren Energien, gerade auch der Windenergie, gehört zu den größten Wachstums- und Innovationspotenzialen der Region. Die HUSUM WindEnergy ist die größte und erfolgreichste Messeveranstaltung der Windenergiebranche. Dies führt fast zwangsläufig zu Begehrlichkeiten anderer Messestandorte. Die verantwortlichen politischen und wirtschaftlichen Akteure der Region bekennen sich deshalb gemeinsam und öffentlich dazu, diese Messe als wichtigen Baustein der Energiekompetenzregion zu sichern und zu stärken.*
Zielsetzung	*Langfristige Sicherung der Messe als Aushängeschild der Energiekompetenzregion und als wichtigen Impulsgeber für Wachstum und Innovation in der Windenergiebranche und der Region.*
Zuständigkeit / Federführung	*Wirtschaftsförderung Nordfriesland*
Kosten / Finanzierung	*Keine Zusatzkosten.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Die HUSUM WindEnergy ist nicht nur ein sehr wichtiger Wirtschafts- und Marketingfaktor in der Region, sondern kann auch zu einem „Symbol" für die regionale Zusammenarbeit und die gemeinsame Positionierung als Energiekompetenzregion werden.*
Projekt 2.4:	**Pilotregion zeitgerechter und verträglicher Netzausbau**
Projekt-beschreibung	*Die Region empfiehlt und engagiert sich für ein innovatives Vorgehen bei der Bestimmung der Trassen für den erforderlichen Netzausbau.*
Zielsetzung	*Durch frühzeitige und transparente Abstimmung der Trassen sollen Widerstände abgebaut und ein zügiger Netzausbau befördert werden.*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Dithmarschen*
Kosten / Finanzierung	*Keine unmittelbaren Zusatzkosten für die Region.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Dem Projekt kommt eine sehr große Bedeutung zu, da die Antwort auf diese Fragestellung maßgeblich den Erfolg und die Akzeptanz des Ausbaues der erneuerbaren Energien bestimmt.*
Projekt 2.5:	**Förderung Energieeffizienz**
Projekt-beschreibung	*Getragen durch die Kommunen in der Region Westküste / Unterelbe verfolgt die Region Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz (z.B. über Nahwärmenetze) mit hoher Priorität und unterstützt die Bildung von Netzwerken und den Know-how-Transfer. In der Region gibt es dazu gute lokale Ansätze und Entwicklungskapazitäten.*
Zielsetzung	• *Energie- und Energiekosteneinsparung* • *Schadstoffminderung und Beitrag zum Klimaschutz* • *regionale Wertschöpfung* • *Energiekompetenzregion als regionaler Impulsgeber* • *Stärkung und Profilierung als Energiekompetenzregion*

Zuständigkeit / Federführung	*Wirtschaftsförderung Nordfriesland*
Kosten / Finanzierung	*In der Konzeptionsphase keine Kosten.* *Wenn es in einem zweiten Schritt zu einem Aufbau einer Internet-Projektbörse mit guten Beispielen und Ansprechpartnern aus der Region kommen sollte, werden die Kosten auf ca. 10.000,- € geschätzt. Die Finanzierung hierfür ist ggf. gesondert zu sichern.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Energieeffizienz ist nicht nur ein wichtiges Zukunftsfeld mit bedeutsamem Wertschöpfungspotenzial, sondern auch als „zweite Seite der Medaille" neben der Energieerzeugung ein wichtiger inhaltlicher Baustein einer Energiekompetenzregion. Deshalb ist eine frühzeitige Positionierung sehr zu empfehlen.*
Projekt 2.6:	**Förderung E-Mobilität**
Projekt-beschreibung	*E-Mobilität ist eine der großen Zukunftsoptionen. In der Region gibt es dazu gute lokale Ansätze und Entwicklungskapazitäten. Diese können zusammen mit der Kompetenz für regenerative Energien (die allein E-Mobilität wirklich innovativ machen) die Chance eröffnen, in der Region – die als Tourismusregion auch besonders von einem guten Umweltimage profitieren kann – eine Vorreiterrolle einzunehmen. Deshalb sollen alle dafür verfügbaren Potenziale gebündelt und gefördert werden.*
Zielsetzung	• *Vorreiterrolle bei der Anwendung der Elektromobilität* • *Schadstoffminderung und Beitrag zum Klimaschutz* • *regionale Wertschöpfung* • *Energiekompetenzregion als regionaler Impulsgeber* • *Stärkung und Profilierung als Energiekompetenzregion*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Nordfriesland*
Kosten / Finanzierung	*In der Konzeptionsphase keine.* *Falls der Aufbau einer Internet-Projektbörse mit guten Beispielen, Fördermöglichkeiten und Ansprechpartnern realisiert wird, werden die Kosten auf ca. 10.000,- € geschätzt. Die Finanzierung hierfür ist ggf. gesondert zu sichern.* *Die Kosten für Umstellungsmaßnahmen u.a. im ÖPNV müssen weiter konkretisiert werden.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*E-Mobilität ist nicht nur ein wichtiges Zukunftsfeld mit bedeutsamem Wertschöpfungspotenzial, sondern auch ein wertvoller Imagefaktor. Deshalb ist eine frühzeitige Positionierung sehr zu empfehlen.*
Projekt 2.7:	**Gesamtstrategie Biomasse**
Projekt-beschreibung	*Besonders im ländlichen Raum bietet die Nutzung von Biomasse große Potenziale, sowohl zur Wärme- als auch zur Stromerzeugung. Ihre besonderen Vorzüge sind ihre kontinuierliche Verfügbarkeit, die sie für die Strombereitstellung grundlastfähig machen, sowie ihre flexible Einsetzbarkeit (Wärme, Strom, Kraftstoffe). Zudem kann erzeugtes Biogas, anstatt zur Stromerzeugung vor Ort in einem BHKW verbrannt zu werden, durch die Einrichtung eines Anschlusspunktes an das Gasnetz in dieses eingespeist werden. Der Bundesgesetzgeber hat hierzu be-*

	züglich des Biogasanteils an der Gasversorgung genaue Richtlinien festgelegt. *Mittelfristig könnte auch die Nutzung biogener Reststoffe Potenziale bieten. Im Kreis Dithmarschen ist hierzu eine Potenzialstudie in Planung.* *Bei der Nutzung von Biomasse ist jedoch darauf zu achten, dass die Nutzungskonkurrenzen zwischen Nahrungsmittelproduktion einerseits und dem Anbau von Energiepflanzen (v.a. Raps und Mais) nicht weiter zunehmen. Zudem müssen Nutzungskonkurrenzen mit dem Naturschutz und dem allgemeinen Landschaftbild vermieden werden.* *Eine regional abgestimmte Gesamtstrategie könnte hier die Basis für einen Ausgleich der unterschiedlichen Interessen (Landwirtschaft – Energiewirtschaft – Naturschutz – Verkehrsbelastung / Lebensqualität für die lokale Bevölkerung) sein.*
Zielsetzung	*Regional abgestimmte quantitative und qualitative Leitlinien für die Erzeugung und Nutzung von Biomasse.*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Dithmarschen*
Kosten / Finanzierung	*Keine unmittelbaren Projektkosten.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Das große wirtschaftliche Potenzial und das ebenso hohe Konfliktpotenzial legen eine regionale Abstimmung nahe.*
Projekt 2.8:	**Förderung Strom-Speichertechnologie**
Projekt-beschreibung	*Mit einer Potenzialuntersuchung soll* • *geklärt werden, welche Wertschöpfungsmöglichkeiten Strom-Speichertechnologien für die Region bieten und* • *die Basis für die weitere Erforschung, Erprobung und Anwendung in der Region geschaffen werden.* *Die – nicht regelbare und somit nicht verbrauchsgerechte – Schwankungsbreite der Stromerzeugung über erneuerbare Energien, insbesondere Windenergie, macht die Speicherung von Strom sehr interessant und beinhaltet bedeutsame Wertschöpfungspotenziale. Die Region ist aufgrund der Standortvorteile in der Erzeugung von Windenergie (vorhandene Netzstruktur mit einer Vielzahl von Einspeisepunkten) sowie der etablierten Forschungskapazitäten für die weitere Erforschung, Erprobung und Anwendung entsprechender Verfahren (Batteriespeicherung ebenso wie Druckluft- und Pumpspeicher oder Umwandlung bzw. Speicherung als Wasserstoff oder Methangas) in besonderem Maße prädestiniert. Da es sich hierbei um anspruchsvolle Vorhaben mit aufwändigen Genehmigungsverfahren handelt, die eine überregionale Bedeutung haben, ist auch hier eine intensive regionale Kooperation vordringlich.*
Zielsetzung	*Detaillierte Analyse der regionalen Potenziale für Erforschung, Erprobung und Anwendung von Stromspeichertechnologien (Nachfragepotenzial / Bedarf, F&E-Kapazitäten, unternehmerische Kapazitäten, Standorteignung). Auf dieser Basis sind die Vorsorge gegen Netzüberlastungen und Netzunstabilitäten sowie die Entwicklung einer zusätzli-*

	chen Wertschöpfungskette möglich.
Zuständigkeit / Federführung	*egeb: Wirtschaftsförderung / WEP / Wirtschaftsförderung Nordfriesland*
Kosten / Finanzierung	*In der Konzeptionsphase keine.* *Falls externe Gutachten beauftragt werden, erscheint ein Kostenrahmen von ca. 25.000-50.000 €, je nach Bearbeitungstiefe und Fördermöglichkeiten, plausibel.* *Die Finanzierung hierfür ist ggf. gesondert zu sichern.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Hier besteht eine besondere technologische und wirtschaftliche Zukunftschance für die Region. Dabei ist besonders wichtig, dass alle Teilräume Potenziale einbringen und von der Entwicklung partizipieren können. Dies wird aber ohne entsprechende Grundlagenarbeiten nicht (von selbst) gelingen. Deshalb wird dem Projekt sehr großes Gewicht beigemessen.*

3. Handlungsfeld: Wirtschaft und Arbeit	
• Facharbeitsgruppe (FAG) Gewerbeflächen: Leitung Kreis Pinneberg • Facharbeitsgruppe (FAG) Bildung und Arbeitsmarkt: Leitung Kreis Steinburg	
Projekt 3.1:	**Überregionale Gewerbestandorte**
Projekt-beschreibung	*Die Gewerbeflächenstrukturanalyse hat gezeigt, dass die Gewerbeflächennachfrage im südlichen Teil der Untersuchungsregion relativ hoch ist bei einem gleichzeitig eher begrenzten Flächenangebot. Im nördlichen Teil der Region wandelt sich die Relation aus Flächennachfrage und -angebot ins Gegenteil um.* *Gleichzeitig erhält die Region mit der A 20 und der Elbquerung Anschluss an das überregionale bis internationale System der Verkehrs- und Wirtschaftsachsen, sodass ein Teil der Region perspektivisch in das Aktionsfeld überregionaler Ansiedlungen rückt.* *Gleichzeitig wird die Gewerbeflächenplanung, -entwicklung und -vermarktung überlagert durch generelle Trends – wie z.B.:* • *Zunehmende Bedeutung des Themas Flächenverbrauchsreduzierung durch Konzentration und Fokussierung auf auswählten Standorte mit hoher Nachfragebindung und hohen regionalwirtschaftlichen Effekten* • *Zunehmend knappe finanzielle Ressourcen hinsichtlich der Standortentwicklung und zunehmende Bedeutung von interkommunaler und regionaler Zusammenarbeit sowie von PPP-Modellen in der Flächenentwicklung* • *Ausdifferenzierung in mobile und nichtmobile Nachfragegruppen/Branchen (in der Konsequenz starke Unterteilung zwischen endogener sowie regionaler/überregionaler Nachfrage)* • *Fokussierung der regionalen/überregionalen Nachfrage auf Standorte mit herausragenden Standort- und Lagequalitäten (in der Konsequenz, dass nicht profilierte Standorte zunehmende Vermarktungsschwierigkeiten haben)* • *Starke Zunahme des überregionalen Standortwettbewerbs (in Folge*

	dessen verstärkte kommunale und regionale Zusammenarbeit bei der Entwicklung und Vermarktung von Standorten und Regionen) *Mit Bezug auf den skizzierten Hintergrund sollten herausragende Standorte für die überregionale bis internationale Unternehmensansiedlung entwickelt werden. Im Rahmen der vorliegenden Gewerbeflächenstrukturanalyse wurde für die Platzierung herausragender Gewerbeflächenstandorte in der REK-Region ein begründeter Suchraum definiert, der sich entlang der A 20 von Glückstadt bis östlich des entstehenden Autobahnkreuzes A 20 /A 23 und entlang der A 23 von Tornesch bis ca. Itzehoe erstreckt.*
Zielsetzung	*Die Entwicklung von überregional bedeutenden Gewerbestandorten hat die folgende Zielsetzung:* • *Beseitigung von Flächenengpässen im Süden der REK-Region* • *Effiziente Nutzung der sich verbessernden Standortqualitäten entlang des definierten Suchraumes* • *Hebung der Standortvorteile des Infrastrukturausbaus durch gemeinsame Standortentwicklung* • *Eröffnung neuer Handlungs- und Aktionsfelder für alle Beteiligten* • *Bündelung knapper finanzieller Ressourcen und gemeinsame Nutzung von Planungs- und Entwicklungs-Know-how* • *Partizipation von Städten/Kreisen, die im Untersuchungsraum über keine vergleichbaren Flächenpotenziale verfügen* • *Konzentration auf geeignete Standorte aus Unternehmenssicht, um die Standortanforderungen spezieller Nachfrager überhaupt erfüllen zu können* • *Gemeinsame Partizipation an den Erfolgen / Erlösen* • *Abbau der innerregionalen Wettbewerbs- und Konkurrenzsituation und Stärkung der überregionalen Wettbewerbssituation* • *Reduzierung von Flächenverbrauch, bessere Berücksichtigung Erfordernisse der langfristigen Freiraumsicherung („weniger zersiedelnd“)*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Pinneberg*
Kosten / Finanzierung	*Keine zusätzlichen Kosten.* *Für weiterführende Planungen, die Entwicklung der Gewerbestandorte usw. können Kosten anfallen. Die Finanzierung ist gesondert zu sichern.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Angesichts der Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit sowie vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden übergeordneten Trends der Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung könnten die Entwicklung eines oder mehrerer überregional bedeutender Gewerbestandorte zentrale Leitprojekte in Folge der Elbquerung darstellen. Die A 20 wird sich wahrscheinlich zu einem „vierten Ring“ um Hamburg entwickeln mit positiven Effekten auf das Ansiedlungsgeschehen im Umland. Diese Chancen kann die Region durch gemeinsame überregionale bedeutende Standorte optimal nutzen. Gleichzeitig bieten überregional bedeutende Gewerbestandorte eine gute Möglichkeit zum Zusammenwachsen und der innerregionalen Vernetzung der Region an der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5. Von der Entwicklung eines oder mehrerer überregional*

	bedeutender Standorte sind erfahrungsgemäß hohe regionalwirtschaftliche Effekte zu erwarten. Diese Chancen sind aber nur nutzbar, wenn die Verantwortlichen in der Region (sowie auf allen relevanten Ebenen) einen aktiven Gestaltungswillen zur interkommunalen und/oder kreisübergreifenden Zusammenarbeit haben und pflegen.
Projekt 3.2:	**Autohof**
Projekt-beschreibung	*Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Westtangente und A 20 als Nordumfahrung Hamburgs und Verbindung zur A 7 und A 1) und der damit verbunden Zunahme des (Transit-)Verkehrs ist die Errichtung von Autohöfen sinnvoll. Moderne Autohöfe mit einem wertigen Nutzungsmix aus Tanken, LKW- und PKW-Stellplätzen, Reparaturbetrieb, Hotel oder Motel, Gastronomie und Unterhaltungsmöglichkeiten sowie Versorgungsmöglichkeiten zur Aufnahme der zusätzlichen Rast- und Versorgungsbedarfe. Autohöfe sind stark auf die Zielgruppe LKW-Verkehre ausgerichtet und befinden sich meist direkt an den Autobahnausfahrten. Sie bilden oft das Entree von autobahnnahen Gewerbegebieten. Raststätten hingegen sind direkt von der Autobahn aus anfahrbare Rastgelegenheiten (Tanken, Gastronomie, z.T. Übernachtung und stärker auf die PKW-Verkehre ausgerichtet).* *Die Voraussetzungen für die Ansiedlung neuer Autohöfe in Deutschland wurden in die StVO aufgenommen. Neben der direkten Autobahnanbindung (max. Entfernung von 1 Kilometer) und einem gewissen Serviceangebot für das Transportunternehmen, spielt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf den nahegelegenen Autobahnen eine Rolle (ca. 50.000 Kfz/Tag als grober Richtwert).* *Derzeit gibt es entlang der Landesentwicklungsachse A 23 / B 5 einen ausgeschilderten Autohof an der Ausfahrt 15 „Tornesch", der diese Voraussetzungen erfüllt. Dieser ist neben der Tankmöglichkeit mit 50 LKW-Stellplätzen, einem Gastronomieangebot sowie andere Serviceleistungen für Transportunternehmen ausgestattet. Drei weitere Autohöfe befinden sich entlang der A 7 nördlich von Hamburg: Neumünster-Süd, Schleswig / Busdorf sowie Flensburg / Handewitt.* *Bis eine Rasteinrichtung als Autohof charakterisiert werden kann und Anspruch auf eine Hinweisbeschilderung im Autobahnnetz hat, müssen besondere Voraussetzungen erfüllt sein:* • *Der Autohof ist höchstens 1 km von der Anschlussstelle entfernt.* • *Der Autohof ist ganzjährig und ganztags (24 h) geöffnet.* • *Es sind mindestens 50 LKW-Stellplätze an schwach frequentierten und 100 LKW-Stellplätze an stärker frequentierten Autobahnen vorhanden. PKW-Stellplätze sind davon getrennt ausgewiesen.* • *Tankmöglichkeit besteht rund um die Uhr; für Fahrzeugreparaturen werden wenigstens Fachwerkstätten und Servicedienste vermittelt.* • *Von 11 bis 22 Uhr gibt es ein umfassendes Speiseangebot, außerhalb dieser Zeit werden Getränke und Imbiss angeboten.* • *Sanitäre Einrichtungen sind sowohl für Behinderte als auch für die besonderen Bedürfnisse des Fahrpersonals vorhanden.* *Im Gegensatz zu einer Autobahnraststätte können sich bei einem Autohof noch über die Raststättenfunktion hinausgehende zusätzliche Einrichtungen befinden, wie ein Fast Food-Restaurant, Konferenzräume,*

	Hotel, Waschanlage, Gewerbe oder eine Diskothek. Auch Spieleinrichtungen und Einzelhandelsansiedlungen sind nicht selten.
Zielsetzung	*Nutzung der zusätzlichen Transit-Verkehre und Schaffung von Arbeitsplätzen:* • *Beschäftigungseffekte je nach Konzept: 30 bis 60 Beschäftigte* • *Gewerbesteuereffekte für Standortgemeinde* • *Verbrauchsgebühren Versorgungsmedien für Standortgemeinde* • *Örtliche und regionale Lieferanten* • *Überregionale Bekanntheitsbildung der Standortgemeinde*
Zuständigkeit / Federführung	*egeb: Wirtschaftsförderung*
Kosten / Finanzierung	*Für die Betreuung und Konkretisierung des Projektes fallen keine Kosten an.* *Falls es zu einer Realisierung kommen sollte:* • *Investition: von 10 bis über 30 Mio. € möglich (konzeptabhängig)* • *Finanzierung: i.d.R. private Finanzierung / Investoren – Standortgemeinde Infrastrukturausbau und Flächenkosten bei Grundstücksentwicklung* • *Projektentwicklung: Projektentwickler, Betreiber, Investoren* • *Projektrisiko: verstärkter Wettbewerb der Tankstellen und Gastronomiebetriebe – Trend geht eher zu mittelgroßen Autohöfen (2 bis 4 ha), Tankstellenpartner ist für Autohof zwingend notwendig und Flächenverfügbarkeit und günstiger Grundstückspreis sind stark ausschlaggebend.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Unabhängig von der Bewertung der Standortkriterien für Autohöfe sowie unter Vorbehalt, dass genauer Untersuchungen für eine Abschätzung erforderlich wären, kann aus den vorgestellten Frequenzbetrachtungen gefolgert werden, dass die Neuansiedlung eines Autohofes im Untersuchungsraum primär auf der zukünftigen A 20 wahrscheinlich ist. Ein weiterer Autohof entlang der A 23 / B 5 (z.B. bei Heide) erscheint in Kombination mit einem größeren Gewerbegebiet denkbar. Die Bestandsaufnahme hat aber auch gezeigt, dass entlang der A 23 / B 5 vergleichsweise wenig Tank- und Rastmöglichkeiten bestehen, so dass insbesondere während der Sommermonate hier von einem zusätzlichen Bedarf ausgegangen werden kann.* *Hinweis: Die Unternehmen im ChemCoast Park Brunsbüttel setzen für ihre Transporte stark auf den Lkw-Verkehr. Gerade im Raum Brunsbüttel sind jedoch keine ausreichenden Stellplätze für Lkw vorhanden. Die Stellplätze bei Bayer (Tor 7) sind der Bereich, der am ehesten mit einem Autohof verglichen werden kann. Doch diese sind nur unzureichend ausgebaut. Ein Lösungsansatz ist hier unabhängig von der Realisierung eines Autohofes an der A 20 oder der A 23 sinnvoll und anzustreben.* *Das benötigte Mindestmaß wäre ein Parkplatz mit Sanitäranlagen. Die Verknüpfung mit einer Warenabfertigung ist nicht zwangsweise erforderlich, könnte aber die Rentabilität befördern. Andere Einrichtungen wie eine Tankstelle, Restaurant oder Hotelanlagen sind an dieser Stelle nicht unbedingt erforderlich.*

Projekt 3.3:	**Nachnutzung möglicher Baustellenstandort Elbquerung A 20 bei Glückstadt**
Projekt-beschreibung	*Im Zusammenhang mit dem Bau der Elbquerung wird u.U. ein Baustellenstandort bei Glückstadt eingerichtet. Dies würde in der Region die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen bedeuten. Mit der Einrichtung eines Baustellenstandortes stellt sich jedoch gleichzeitig die Chance, einen möglichen Standort nachnutzen zu können.*
Zielsetzung	*Regionalwirtschaftlich sinnvolle Nachnutzung des möglichen Baustellenstandortes, z.B.:* • *Autohof + „Welcome Center" (Touristikregion Nordsee, Wirtschaftsregion Unterelbe/Westküste),* • *Gewerbestandort mit Ausstrahlungskraft Hafen Hamburg / Niedersachsen oder länderübergreifender gemeinsamer Standort (Niedersachen + Schleswig-Holstein).*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Steinburg*
Kosten / Finanzierung	*Keine zusätzlichen Kosten für die Projektbetreuung.*
Abschließende Einschätzung	*Der Standortbereich der Elbquerung (Glückstadt) profitiert laut Erreichbarkeitsmodellierung deutlich vom Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Als „Tor nach Schleswig-Holstein" ist für den Standortbereich eine wachsende überregionale Bedeutung zu erwarten. Dieser Bedeutungszuwachs sollte durch ein Nachnutzungskonzept eines möglichen Baustellenstandortes regionalwirtschaftlich sinnvoll genutzt werden. Hierzu sind frühzeitig die entsprechenden „Weichen" zu stellen. Wohlmöglich könnte hier - aufgrund der besonderen strategischen Lage nach Realisierung der Elbquerung - ein länderübergreifender bedeutender Gewerbestandort entwickelt werden, der die gesamte Unterelberegion stärkt.*
Projekt 3.4:	**Bündnis Arbeitsmarkt 2025**
Projekt-beschreibung	*Der Fachbeitrag „Demographie und Arbeitsmarkt" hat gezeigt, dass der Arbeitsmarkt in allen Teilregionen des REK A 23 / B 5 von der demographischen Entwicklung mehr oder weniger stark durch eine „Arbeitskräfte-/ Nachwuchslücke" betroffen ist. In der Region gibt es bereits zahlreiche Projekte und Maßnahmen, die auf die Gestaltung des demographischen Wandels für den Arbeitsmarkt abzielen. In dem Projektansatz „Bündnis Arbeitsmarkt 2025" sollen diese zahlreichen Aktivitäten und Projekte gebündelt, vernetzt und für alle transparenter gestaltet werden.*
Zielsetzung	*Die Zielsetzungen, die mit diesem Projektansatz verbunden sind, lauten:* • *Gemeinsame und effiziente Vorsorge gegen Facharbeitskräftemangel* • *Information, Abstimmung, Vernetzung und Bündelung von Aktivitäten* • *Kommunikation und Vermarktungen der Anstrengungen in diesem Bereich* • *Stärkung im regionalen Standortwettbewerb (Regionen stehen zunehmend im Fachkräfte-Wettbewerb: Facharbeitskräfteangebot als Standortargument im Ansiedlungsmanagement)*
Zuständigkeit / Federführung	*Kreis Steinburg*

Kosten / Finanzierung	*Keine zusätzlichen Kosten in der Konzeptphase. Die Finanzierung von konkreten Maßnahmen zur effizienten Vorsorge gegen Facharbeitskräftemangel muss gesondert gesichert werden.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Das Thema Facharbeitskräfte ist ein zunehmend wichtiges Thema im Aufgabenfeld von Wirtschaftsförderungen (siehe hierzu auch die beigefügten Ergebnisse der aktuellen bundesweiten Befragung durch Georg und Ottenströer). Bei dem Projektansatz handelt es sich um einen übergreifenden Handlungsansatz, der zur Zukunftsgestaltung und -sicherung der gesamten REK-Region beiträgt.* *Die Unternehmen in der REK-Region müssen angesichts der Überalterung ihrer Belegschaften und des zurückgehenden Angebots qualifizierter Fachkräfte künftig bei der Personalakquise neue Wege gehen. Zielgruppen wie Frauen bzw. Berufsrückkehrerinnen, Ältere, Menschen mit Migrationshintergrund und Langzeitarbeitslose müssen stärker in den Fokus rücken. Fachkräfte lassen sich sichern, indem verstärkt im Betrieb ausgebildet wird, aber auch, indem diese Zielgruppen weitergebildet und qualifiziert werden und Beschäftigungsmöglichkeiten in der Region nachhaltig bereitstehen. Mit Hilfe des Projektansatzes „Bündnis Arbeitsmarkt 2025“ stünde ein Instrument zur Verfügung, um die skizzierten Aufgaben gezielt steuern und alle relevanten Arbeitsmarktakteure aktiv einbeziehen zu können. Von einer verstärkten Netzwerkarbeit in diesem Bereich werden deutlich positive Effekte (Transparenz und Effizienz) erwartet.*

4. Handlungsfeld: Kooperation	
Keine Facharbeitsgruppe (FAG). Die Steuerung dieses Handlungsfelds ist Aufgabe des Lenkungsausschusses.	
Projekt 4.1:	**Verstetigung der Kooperation als organisierte Interessengemeinschaft**
Projekt-beschreibung	*Die mit dem REK begonnene Kooperation wird verstetigt, um* • *der Region Westküste-Unterelbe eine starke Stimme gegenüber Bund und Land zu sichern,* • *die gemeinsame und abgestimmte Umsetzung der entwickelten Maßnahmen zu begleiten und zu gewährleisten und* • *neue Handlungsansätze gemeinsam aktiv gestalten zu können.* *Diese Kooperation ist strikt projektbezogen angelegt.* *Dafür wird eine schlanke, aber effiziente Organisation ausgebildet werden.*

Zielsetzung	*Zielsetzung ist die abgestimmte strategische und operative Steuerung von Projekten im regionalen Gesamtinteresse, insbesondere:*
	• *Gemeinsame Vertretung und Positionierung der Region (gegenüber Bund und Land) beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur*
	• *Sicherung des Aufbaues der Strukturen der Energiekompetenzregion und der Umsetzung ihrer Teilprojekte jedenfalls bis zur Übernahme durch eine effiziente Organisation der Energiekompetenzregion, insbesondere*
	  • *Profilierung als Pilotregion für einen zeitnahen und verträglichen Ausbau der Stromleitungsnetze*
	  • *Einsatz des Gewichtes der ganzen Region für die Förderung des Ausbaues der Infrastruktur für Bau, Versorgung und War-*

	tung von Windkraftanlagen und für die Speichertechnologie (Forschung, Erprobung und Anwendung) in der Region • *Politische, abgestimmte Unterstützung der Kooperation der Offshore-Nordseehäfen* • *Controlling/Monitoring der Umsetzung des REK und Pflege der Regionaldatenbank.* *Für diese Aufgabe muss eine angemessen ausgestattete Geschäftsstelle eingerichtet werden. Zudem erscheint dringend erforderlich, dass die strategische Steuerung zunächst als politische Chefsache behandelt wird, um die für die Region gebotenen Chancen zu nutzen.* • *Kooperation mit der Metropolregion Hamburg und PPNord* • *Bildung von regionalen Netzwerken teilräumlicher Kooperationen (AktivRegionen, Stadt-Umland-Kooperationen) sowie Unterstützung von wirtschaftlichen Kooperationen (Branchenclustern)* • *Sicherung einer abgestimmten Flächen-, Ansiedlungs- und Wirtschaftsförderpolitik* • *Intensivierung der Ländergrenzen übergreifenden Kooperation im Wirtschaftsraum Unterelbe* • *Initiierung einer Image- und Profilierungskampagne für die Region Unterelbe-Westküste unter Verbindung des Wirtschafts- und Innovationspotenzials (Energiekompetenz) mit weichen Standortfaktoren (Top- Wohn- und Tourismusdestination)* *Die Projektbeteiligten sehen diese Kampagne mit großer Priorität, um die Region in der überregionalen Standortkonkurrenz angemessen zu positionieren.*
Zuständigkeit / Federführung	*Federführung: Lenkungsausschuss* *Es ist Aufgabe aller FAGs und REK-Projekte, in ihrer Arbeit die Ziele des Handlungsfelds Kooperation zu beachten. Wenn es Anknüpfungspunkte gibt, sind diese aktiv auszugestalten.*
Kosten / Finanzierung	*Der Lenkungsausschuss bedient sich einer geschäftsführenden Stelle, um den REK-Prozess auch nach Vorlage des Endberichts zu betreuen. Hierfür wird eine gesonderte Vereinbarung zwischen allen Projektpartnern geschlossen, die auch die Finanzierung der Betreuung regelt.*
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	*Dieses Projekt hat sehr hohe Priorität, um die Umsetzung der im REK erarbeiteten Strategien und Maßnahmen zu sichern. Die Region würde andernfalls Gefahr laufen, dass ihre spezifischen Interessen neben anderen regionalen Organisationen (Metropolregion Hamburg, Regionalmanagement A 1 / Fehmarnbelt, Süderelbe) nicht angemessen zum Tragen kommen. Diese Kooperation versteht sich dabei nicht als Alternative zu bestehenden Organisationen, sondern – im Sinne der variablen Geometrie – als Ergänzung für die spezifischen gemeinsamen Anliegen an der Westküste / Unterelbe.*

7 Monitoring und Evaluierungssystem

Regionalökonomisches Monitoring

Um ein einfach zu handhabendes regionales Monitoringsystem entsprechend der Analyseschwerpunkte des vorliegenden REKs zu etablieren, werden wichtige regionale Daten, Indikatoren und Benchmarks in gängiger, aktualisierbarer Form (als Excel-Datei) zur Verfügung gestellt. Die regionalen Datenbereiche umfassen hierbei:

- Wirtschaftliche Rahmendaten der Region
- Branchendaten anhand von Beschäftigungsschwerpunkten
- Touristische Angebots- und Nachfragedaten
- Gewerbeflächendaten
- Demographische Daten

Ziel des Monitoringsystems ist es, ein fortschreibungsfähiges Monitoring der Regionaldaten für die im REK analysierten Bereiche zu schaffen. Hieran können regionale und überregionale Trends aber auch Abkopplungen der Region und der betrachteten vier Kreise von bundes- oder landesweiten Entwicklungen erkannt werden. Im Idealfall kann langfristig, anhand der resultierenden Entwicklung spezifischer Regionaldaten (überwiegend „Erfolgsparameter“ oder „Outputdaten“) der Erfolg der regionalökonomischen Bemühungen und Projekte eingeschätzt werden.

REK-Monitoring

Darüber hinaus wird ein regelmäßiges Monitoring zur Erfolgskontrolle des REK-Prozesses anhand von Statusberichten durchgeführt. Es soll regelmäßig ermittelt werden, wie weit die Ziele des REK und der Handlungsempfehlungen erreicht wurden. Bleiben die Ergebnisse hinter den Erwartungen zurück, muss Ursachenforschung betrieben werden. Sollten so Hemmnisse erkannt werden, können Lösungen erarbeitet werden, um diese zu umgehen. Wenn dies nicht möglich sein sollte, ist der Ziel- und Maßnahmenkatalog an die ggf. neuen Rahmenbedingungen anzupassen.

Verantwortlich für dieses prozessbegleitende Monitoring und Controlling ist der Lenkungsausschuss.

8 Ausblick auf die Umsetzungsphase

Die kooperative Gestaltung der regionalen Entwicklung gibt es nicht zum Nulltarif. Sie ist im regionalen Interesse allerdings ohne Alternative und bedarf deshalb gewisser personeller und finanzieller Ressourcen, um erfolgreich zu sein. Vor allem handelt es sich um eine Aufgabe, die von der Politik großes Engagement und die Bereitschaft einfordert, vorurteilsfrei auch neue Wege zu begehen und vor allem auch offen zu sein für die Interessen der Partner und Nachbarn.
Das REK A 23 / B 5 wird deshalb nur dann nicht ein einmaliges Papier bleiben, sondern eine Erfolgsstory werden können, wenn die Kreistage der Partnerkreise Leitbild und Maßnahmenempfehlungen nicht nur beschließen, sondern die Umsetzung dauerhaft aktiv begleiten und sowohl fachlich als auch personell / finanziell unterstützen.

Wedel / Hamburg / Itzehoe, 22. Februar 2012