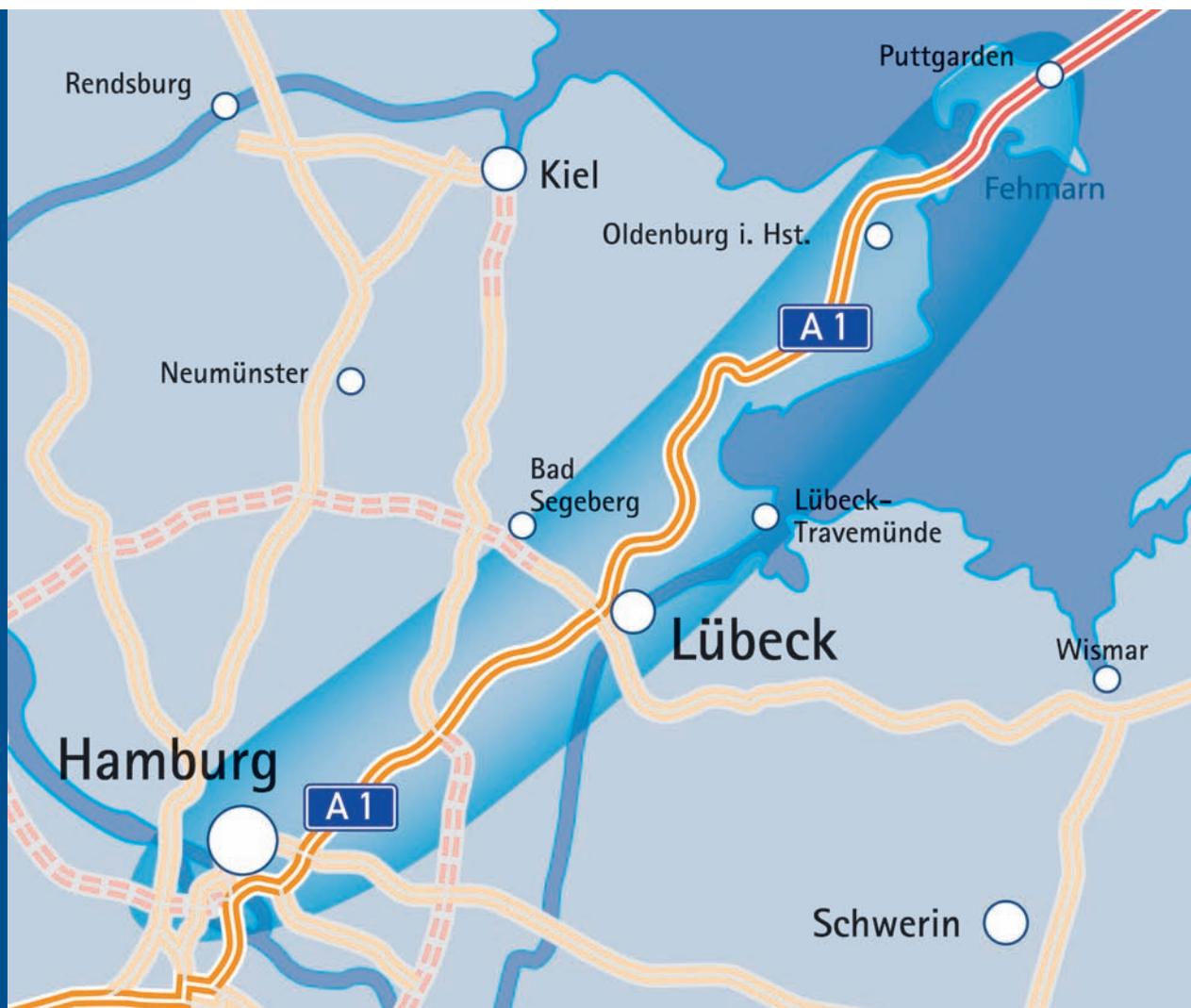


Positionen



**Wirtschaftsraum A 1 –
Regionale Wachstumsachse Hamburg-Fehmarnbelt**

**Wirtschaftsraum A 1 –
Regionale Wachstumsachse
Hamburg-Fehmarnbelt**

Handelskammer Hamburg
Bearbeitung: Dr. Julia Körner
Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg
Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg
Telefon 040 36138-353
Telefax 040 36138-325
service@hk24.de
www.hk24.de

IHK zu Lübeck
Bearbeitung: Dr. Sabine Hackenjos
Fackenburger Allee 2 | 23554 Lübeck
Postfach | 23547 Lübeck
Telefon 0451 6006-291
Telefax 0451 6006-4291
ihk@ihk-luebeck.de
www.ihk-schleswig-holstein.de

Februar 2011

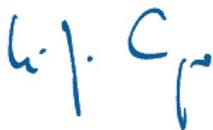
Vorwort

Die Industrie- und Handelskammern haben den gesetzlichen Auftrag, die Gesamtinteressen der gewerblichen Wirtschaft ihrer Region gegenüber der Politik und der Verwaltung zu vertreten. Mit dem Gewicht von über 230 000 Mitgliedsunternehmen und der Stimme von rund 1 000 Unternehmerinnen und Unternehmern, die sich als gewählte Vertreter in unseren Gremien engagieren, haben sich die Handelskammer Hamburg und die IHK zu Lübeck mit dem vorliegenden Positionspapier die Aufgabe gesetzt, standortpolitische Perspektiven der Wirtschaftsachse A 1 aufzuzeigen. Dabei ist die Region südwestlich von Hamburg bis zur Hansestadt Bremen herzlich eingeladen, sich dieser Entwicklung anzuschließen und die A 1 auch zur Förderung ihrer Interessen weiter zu stärken.

Die A 1 zwischen Hamburg und Lübeck steht für eine der schnellsten Verbindungen zwischen Ost- und Nordsee. Sie verbindet Güter und Märkte, Technologien und Unternehmen, Menschen und Ideen, und ist damit ein Motor der wirtschaftlichen Entwicklung in Städten und Landkreisen in ihrem Einzugsbereich. Der hier betrachtete Kooperationsraum dehnt die Wachstumskräfte von der Metropolregion Hamburg aus nach Norden und von der Öresundregion aus nach Süden. Gewerbestandorte nahe an Autobahnanschlussstellen und mit kurzen Wegen zu überregionalen Verkehrsträgern wie Schiene, Wasserstraße und Seeverkehr bergen in diesem Rahmen großes Potenzial für vorhandene wie auch für neu anzusiedelnde Unternehmen. Gewerbeansiedlungen an den Autobahnen sind dabei besonders vorteilhaft, um rasch die Häfen der Region zu erreichen.

Mit dem vorliegenden Papier wollen wir Handlungsempfehlungen für die Entwicklung der Wachstumsachse A 1 geben; sie sind zugleich Beispiele für länderübergreifende Kooperation und leisten einen Beitrag zum Denken in Wirtschaftsräumen. Dazu gehören insbesondere die koordinierte Entwicklung und angebotsorientierte Ausweisung von Flächen für Gewerbe, die Zusammenlegung bestehender landesspezifischer Brancheninitiativen, Investitionen in die Infrastruktur, darunter insbesondere der zügige Bau der festen Fehmarnbeltquerung, der Ausbau der A 20, der A 21 sowie der A 252 („Hafenquerspange“), und schließlich die Schaffung länderübergreifender Aus- und Weiterbildungseinrichtungen sowie grenzüberschreitende Public-Private-Partnership Projekte im Bereich der Forschung.

HANDELSKAMMER HAMBURG



Dr. Karl-Joachim Dreyer
Vizepräsident



Prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz
Hauptgeschäftsführer

INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU LÜBECK



Christoph Andreas Leicht
Präsident



Matthias Schulz-Kleinfeldt
Hauptgeschäftsführer

Inhaltsverzeichnis

A. Einleitung	7
B. Eine Bestandsaufnahme	10
I. Wirtschaftliche Schwerpunkte	11
II. Verkehrsinfrastruktur	14
III. Wissenschaft und Technologietransfer	16
IV. Wirtschaftsförderung	17
C. Chancen und Handlungsempfehlungen	19
I. Überregionale Branchenkooperationen	19
II. Gewerbeflächenentwicklung und Wirtschaftsförderungskooperation	19
III. Sicherung des Fachkräftebedarfs	20
IV. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur	20
V. Stärkung von Wissenschaft und Technologietransfer	22
D. Handlungsempfehlungen auf einen Blick	24
E. Fazit	26
F. Anhang	
Abbildungsverzeichnis	27
Tabellenverzeichnis	27

A. Einleitung

Der nördliche Abschnitt der Bundesautobahn A 1 verbindet die Hansestädte Hamburg und Lübeck – mit Erweiterungspotenzial. Denn ab dem Jahr 2020 wird die feste Fehmarnbeltquerung einen nahtlosen Übergang bis in die Öresundregion ermöglichen; zwei Wachstumsregionen wachsen so zusammen, wie in Abbildung 1 dargestellt.

Die Wachstumsachse Hamburg-Lübeck-Öresund braucht in Verbindung mit dem Bau der festen Fehmarnbeltquerung aber auch die richtigen Hinterlandanbindungen für alle Verkehrsträger, um diese Chancen zu nutzen.

Die in der Region besonders starken Branchencluster Medizintechnik, Ernährungswirtschaft und Logistik benötigen genauso leistungsfähige Verkehrsverbindungen wie die Tourismuswirtschaft, die ebenfalls auf gute Erreichbarkeit angewiesen ist.

Mit der deutschen Wiedervereinigung hat nicht zuletzt die Region entlang der A 1 ihr Hinterland zurückgewonnen, und mit der Osterweiterung der Europäischen Union hat sie das Potenzial erhalten, ein starkes Scharnier zwischen Skandinavien, Mittel- und Osteuropa zu werden.

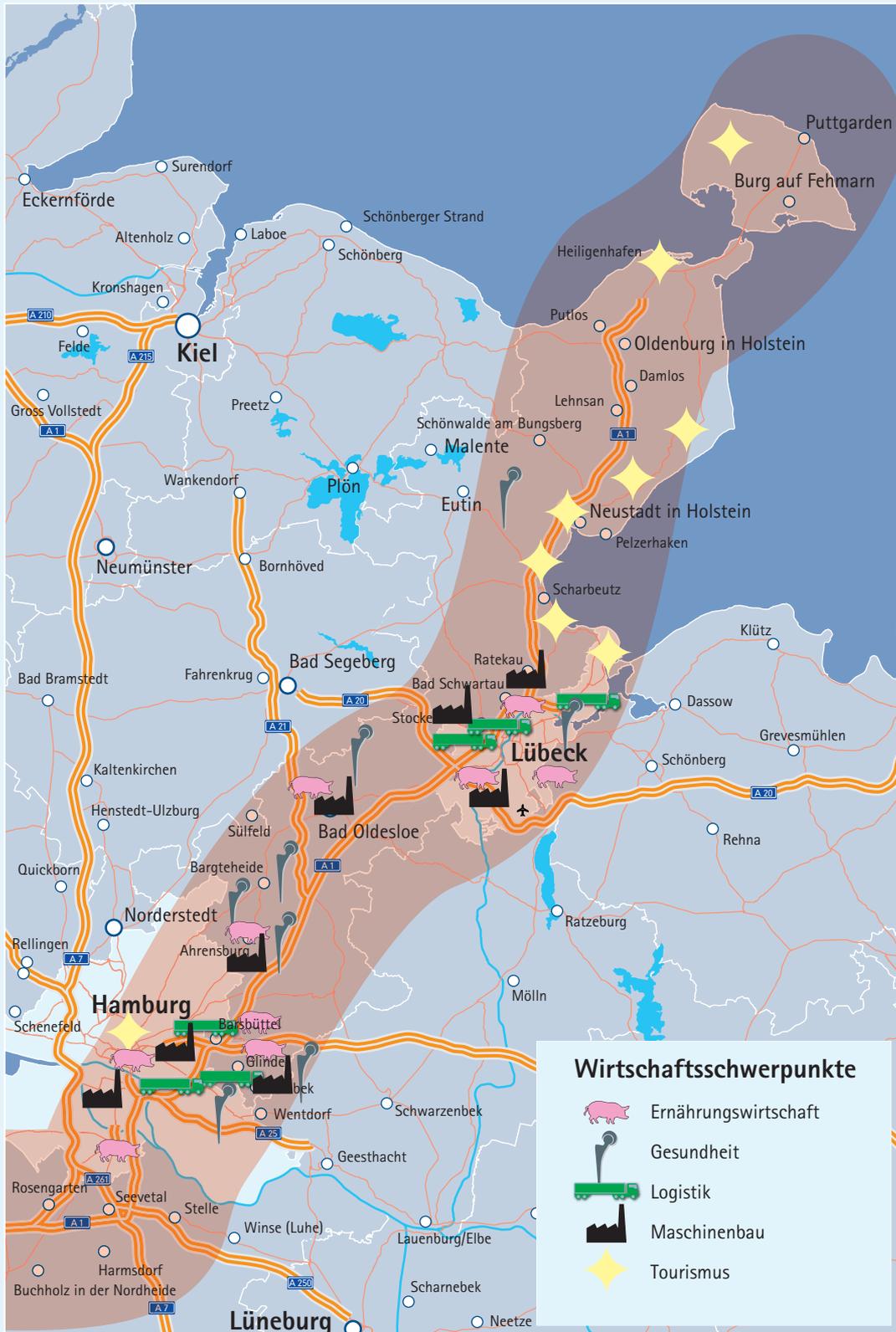
Als Kernstück der Metropolverbindung Ruhrgebiet-Hamburg-Kopenhagen, einer wichtigen Verkehrsverbindung innerhalb des Systems transeuropäischer Netze (TEN), verbessert die A 1 den grenzüberschreitenden Verkehr nach Skandinavien, stärkt den europäischen Binnenmarkt und fördert die europäische Integration. Die Erreichbarkeit nachfragestarker Agglomerationsräume wird über die A 1 sichergestellt.



Abbildung 1: Darstellung der erweiterten Wachstumsregion Hamburg-Lübeck-Kopenhagen-Malmö bei fester Fehmarnbeltquerung

Quelle: IHK zu Lübeck, eigene Darstellung.

Wirtschaftsraum A 1 Regionale Wachstumsachse Hamburg–Fehmarnbelt



Quelle: IHK zu Lübeck, Handelskammer Hamburg

© Handelskammer Hamburg 2011

Abbildung 2: Wirtschaftsschwerpunkte entlang der A1-Achse

Autobahnen sind Treiber für die wirtschaftliche Entwicklung in der jeweiligen Region. Die Gewerbeentwicklung folgt den Autobahnen, ihre Anschlussstellen übernehmen Verteilungsfunktion in das Um- und Hinterland. Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistung analysieren sehr genau die verkehrliche Qualität eines Standortes, wenn es darum geht, eine unternehmerische Entscheidung über eine Erweiterung, Verlagerung oder Neuansiedlung zu fällen. Eine kurze Anfahrt zur Autobahn, verbunden mit der Nutzung von wassergebundenen Verkehrsträgern, bedeutet aber auch Klima- und Umweltschutz. Kurze Entfernungen bedeuten geringeren Treibstoffverbrauch und damit reduzierte Kosten. Autobahnahe Standorte stellen also zusammengefasst einen ökonomischen Wettbewerbsvorteil wegen geringerer Kosten und einen ökologischen Wettbewerbsvorteil wegen verringerter CO₂-Emissionen dar.

Der Landesentwicklungsplan des Landes Schleswig-Holstein sieht unter Berücksichtigung dieser Aspekte daher folgerichtig erstmals die Autobahnen als eigenständige Entwicklungsachsen vor. Für den Wirtschaftsraum A 1, der Gegenstand dieses Papiers ist, sind die bestehenden Wirtschaftsschwerpunkte in Abbildung 2 dargestellt; diese werden im Folgenden noch einzeln genauer beschrieben.

B. Eine Bestandsaufnahme

Die Wirtschaftsachse A 1 ist im Raum der Bezirke der Handelskammer Hamburg und der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck mit rund 1,59 Millionen Erwerbstätigen (darunter rund 1,12 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) und einem Markt von knapp 3 Millionen Einwohnern von besonderer Bedeutung.

Gesamtwirtschaftlich betrachtet wiesen Hamburg und der Landkreis Stormarn, durch den die A 1 bis Lübeck zur Gänze verläuft, ein BIP-Wachstum von rund 20 Prozent im Zeitraum von 2000 bis 2009 auf; die Hansestadt Lübeck konnte im selben Zeitraum diesen Wert nicht ganz erreichen, lag aber mit rund 10 Prozent ebenfalls im oberen Mittelfeld der weiteren Metropolregion Hamburgs.¹

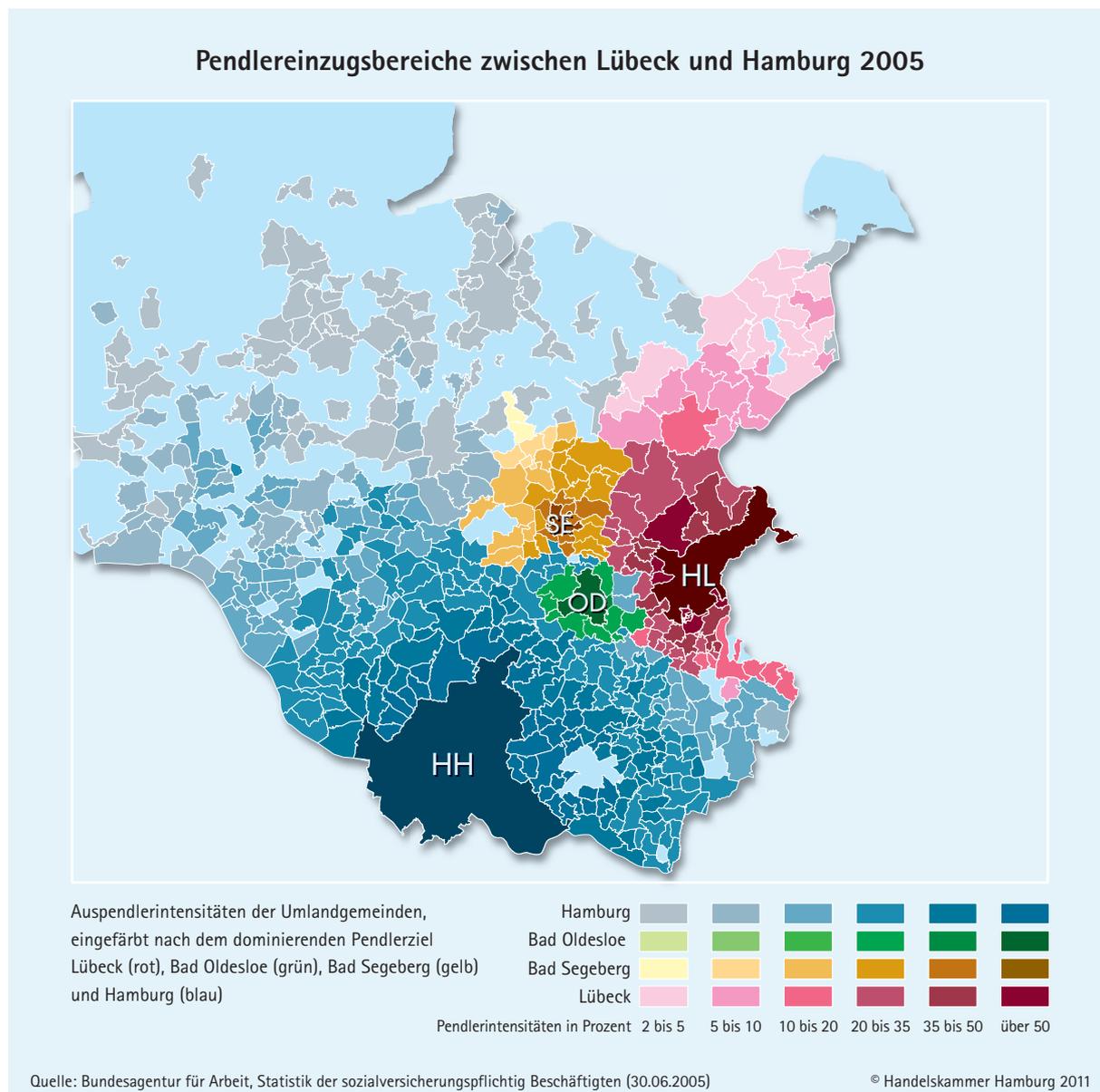


Abbildung 3: Pendlerverflechtungen

¹ Die absolute, gesamtwirtschaftliche Leistung Hamburgs, des Landkreises Stormarn und Lübecks umfasste 2009 ein BIP i. H. v. rund 98,1 Milliarden Euro.

Die intensiven wirtschaftlichen Verflechtungen der Region zwischen den Hansestädten Lübeck und Hamburg lassen sich bereits an den ausgeprägten Pendlerbewegungen ablesen (vgl. Abbildung 3 auf der vorherigen Seite): Allein nach Hamburg pendeln täglich aus dem Landkreis Stormarn mehr als 30 000 Menschen, während um die 15 000 in die Gegenrichtung pendeln. Lübeck weist ebenfalls hohe Pendlerzahlen auf, mit mehr als 30 000 Ein- und um die 17 000 Auspendlern täglich; dabei nutzen die Pendler, soweit sie mit dem PKW unterwegs sind, ganz überwiegend die A 1 als zentrale Verkehrsverbindung.²

I. Wirtschaftliche Schwerpunkte

Hafen und Logistik

Bereits heute zählt die Branche Hafen und Logistik zu den prägenden Wirtschaftsschwerpunkten entlang der Achse Hamburg-Lübeck-Fehmarn. Durch den Bau der festen Fehmarnbeltquerung erhält die Region die Chance, ihre Rolle als Logistikkreuz Nordeuropas weiterzuentwickeln.

Der Ostseeraum hat sich durch die Einbindung Russlands und der baltischen Staaten in die europäische Arbeitsteilung sowie durch die Nord- und Osterweiterung der Europäischen Union zu einem wirtschaftlichen Kraftfeld in Europa entwickelt. Ganz allgemein wird das Wachstum im Güterverkehr weiter zulegen, trotz der zwischenzeitlichen Auswirkungen der Wirtschaftskrise. Eine Studie des Bundesverkehrsministeriums³ zum langfristigen Güterverkehrswachstum bestätigt ein eindeutig positives Trendwachstum: Für den Zeitraum 2005-2050 weist sie eine Steigerung von über 100 Prozent aus (vgl. Tabelle 1 für Details).

Die Städte Hamburg und Lübeck bilden mit ihren Seehäfen das Scharnier für die Han-

Tabelle 1: Güterverkehrsprognose 2050

	Änderung von 2005 auf 2050
Gesamt	+ 109,6 Prozent
darunter Entwicklung nach Verkehrsbeziehungen:	
• Binnenverkehr	+ 63,4 Prozent
• Grenzüberschreitender Versand	+ 134,5 Prozent
• Grenzüberschreitender Empfang	+ 138,4 Prozent
• Durchgangsverkehr	+ 213,3 Prozent
darunter Entwicklung nach Verkehrsträgern:	
• Straße	+ 116,1 Prozent
• Schiene	+ 138,9 Prozent
• Binnenschifffahrt	+ 56,3 Prozent
• Rohrfernleitungen	+ 5,9 Prozent

Quelle: Güterverkehrsprognose 2050 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007)

delströme von und in den Ostseeraum: So ist der Lübecker Hafen der einzige Ostseehafen mit direkter Anbindung an Autobahn, Schiene und das europäische Binnenwasserstraßennetz (via Elbe-Lübeck-Kanal). Den Hamburger Hafen nutzen die international operierenden Reedereien und Handelsunternehmen als Tor nach Europa – und als Drehscheibe für den Gütertausch zwischen Fernost und dem Baltischen Raum.

In Zahlen ergibt sich das folgende Bild: Der Hamburger Hafen ist der größte deutsche Seehafen und rangierte 2008 mit einem Containerumschlag von gut 9,7 Millionen TEU (twenty foot equivalent unit = Standardcontainer) sowie einem Gesamtumschlag von 140 Millionen Tonnen hinter Rotterdam auf dem zweiten Platz in Europa. Nach dem krisenbedingten Einbruch von 2009 (Gesamtumschlag 111 Millionen Tonnen, Containerumschlag 7 Millionen TEU) stieg der Gesamtumschlag 2010 wieder auf 120 Millionen Tonnen und der Containerumschlag auf 7,8 Millionen TEU. Abbildung 4 verdeutlicht die verkehrlich günstige Lage Hamburgs und Lübecks in der Region. Sie zeigt mittels sogenannter Isochronen

² Für Lübeck ist anzumerken, dass der Großteil der Pendler aus dem Einzugsgebiet der A 1 stammt, jedoch nicht die Gesamtzahl (s. Abbildung 3 auf der vorherigen Seite).

³ Güterverkehrsprognose 2050 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007), erstellt durch die Protrans AG.

(Räume gleicher Reiseentfernung um einen Bezugspunkt in Zeiteinheiten) die Fahrtentfernung ausgehend von Hamburg in Stunden für das Szenario der fertiggestellten Fehmarnbeltquerung. Die Abbildung zeigt, welche Wirkung die feste Fehmarnbeltquerung auf die Reisezeit im Skandinavienverkehr hat. Mit der landfesten Verbindung wachsen die Metropolregionen Hamburg-Lübeck und Kopenhagen-Malmö enger zusammen. Der Wirtschaftsraum entlang der A1 gewinnt auch als logistische Drehscheibe an Bedeutung.

Eine besondere Dynamik wird daneben für den Lübecker Hafen prognostiziert. So wird sich dort der Umschlag gemäß Seeverkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bis zum Jahr 2025 gegenüber dem Basisjahr 2004 mit rund 64 Millionen Tonnen mehr als verdoppeln. In der Logistikbranche haben sich in der

Region zwei bedeutende Brancheninitiativen gebildet: In Hamburg ist dies die Logistik-Initiative Hamburg, ein Public Private Partnership der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit und der Hamburger Wirtschaft.

Es vernetzt Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung und legt einen Schwerpunkt auf den Innovationstransfer zur Stärkung der Unternehmen. logRegion ist als Initiative von Unternehmen und Einrichtungen im Logistikbereich, von der Region Lübeck ausgehend, aktiv und erzeugt durch gemeinsame Projekte einen direkten Mehrwert für die Unternehmen sowie übergreifende Standortvorteile für die Logistikbranche. Im Oktober 2007 wurde zudem auf Initiative der Wirtschaft die Logistik-Initiative Schleswig-Holstein e. V. gegründet. Sie soll die Kooperation der Branche landesweit und über die Landesgrenzen hinaus fördern.

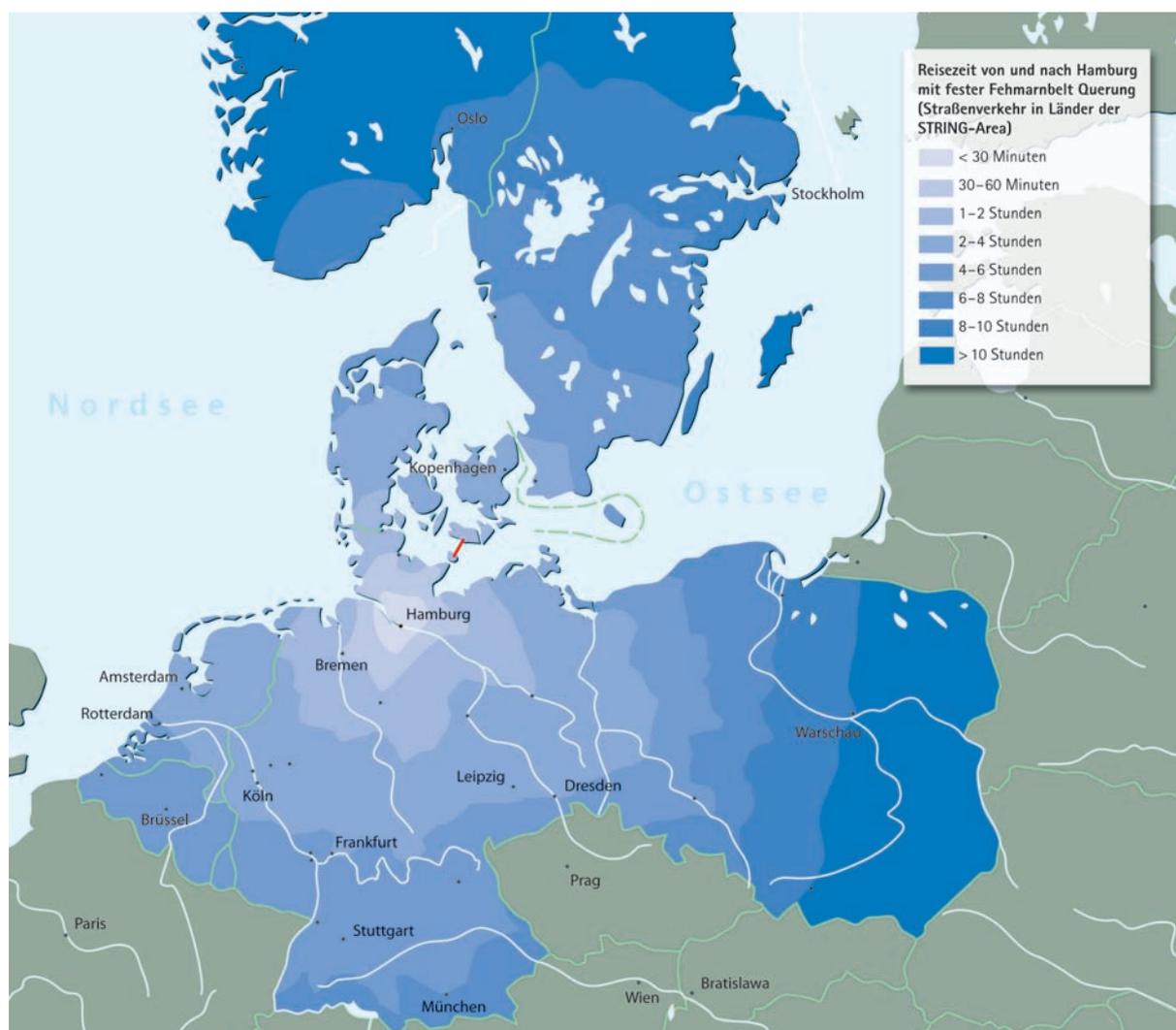


Abbildung 4: Isochronen (Räume gleicher Reiseentfernung um einen Bezugspunkt in Zeiteinheiten) mit Bezugspunkt Hamburg

Quelle: Accessibility study for road traffic in the STRING area, PROdec Planning Consultants (2000), eigene Darstellung.

Die Gesamtheit der bereits realisierten, im Bau befindlichen oder geplanten Verkehrsinfrastrukturprojekte fördert die interne Integration des Wirtschaftsraumes auf der Achse Hamburg-Fehmarn und bindet die Region in die europäischen Verkehrsnetze ein. Ausgehend von der bestehenden Infrastrukturausstattung verbessert der geplante Ausbau maßgeblich die Erreichbarkeit von Absatz- und Beschaffungsmärkten und eröffnet damit neue Chancen vor allem für die weitere Expansion der Logistik- und der Seehafenwirtschaft. Er fördert darüber hinaus die Vernetzung und Standortsicherung der gewerblichen Wirtschaft und verbessert die Erreichbarkeit der Tourismusregion.

Ernährungswirtschaft

Von Käse bis Konfekt, von Fischkonserve bis Frühstücksflocken: Erzeugnisse der Ernährungswirtschaft aus der Region stehen in den Supermarktregalen in ganz Deutschland. Die Weiterverarbeitung von landwirtschaftlichen Rohstoffen hat hierzulande Tradition und trägt zu Wertschöpfung in der Region bei. Regionale Konzentration und wirtschaftliche Verflechtung der Ernährungswirtschaft sind dabei entlang der A 1 besonders intensiv. Gut 36 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind im Untersuchungsraum im Cluster Ernährungswirtschaft tätig. Neben den engen Lieferbeziehungen zwischen den beiden Kernbereichen Landwirtschaft und Nahrungs- und Genussmittelproduktion sind dies vor allem Vorleistungs- und Absatzverflechtungen mit dem Großhandel und der Logistik, mit der Verpackungsindustrie, mit dem Maschinen- und Anlagenbau sowie der Forschung und Entwicklung.

Die regionalwirtschaftliche und strukturprägende Bedeutung der Ernährungswirtschaft entlang der A 1 bis in die Öresundregion spiegelt sich auch in der dynamischen Entwicklung der Branchennetzwerke in diesem Wirtschaftszweig. Konkret sind hier die folgenden zu nennen: Das Cluster Ernährungswirtschaft der Süderelbe AG, food active, ist regional ausgerichtet auf die südliche Metropolregion Hamburg. Daneben existieren das foodRegio Branchennetzwerk der norddeutschen Ernäh-

rungswirtschaft e.V. sowie das Øresund Food Network, ein dänisch-schwedisches Ernährungscluster in der Öresundregion, in dem sich Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung einbringen.

Gesundheitswirtschaft/Life Science

Die Gesundheitswirtschaft/Life Science umfasst sämtliche Unternehmen, die in den Bereichen Medizintechnik, Bio- und Pharmatechnologie sowie Individualmedizin Waren und Dienstleistungen anbieten. Die Gesundheitswirtschaft hat in Norddeutschland eine lange Tradition, ist zugleich zukunftsorientiert und wächst stetig. Die Innovationsfreudigkeit wird durch die jährlichen Patentanmeldungen beim Deutschen Patent- und Markenamt dokumentiert: Hamburg steht hier im Städtevergleich an dritter Stelle in Deutschland.

Ein Zukunftsfeld werden E-Health-Anwendungen sein, um die Gesundheitsversorgung – mit Blick auf die Auswirkungen des demographischen Wandels – unabhängig von Alter und Wohnort sicherzustellen.⁴ Hier sind das medRegio Lübeck Kompetenzzentrum eHealth GmbH und MedComm – Regionalmanagement Gesundheit Südholstein Vorreiter.

Wiederum mit Blick auf die feste Fehmarnbeltquerung zeichnen sich neue Kooperationen vor allem mit der Öresundregion ab, insbesondere mit dem Medicon Valley, das als Europas stärkstes Life-Science-Cluster gilt, oder mit der seit dem Jahr 2001 bestehenden ScanBalt BioRegion, einer internationalen Zusammenarbeit im Bereich der Life Sciences von elf Ostseeanrainern.

Eine Koordinierungsfunktion übernimmt in der Region schließlich die Norgenta Norddeutsche Life Science Agentur GmbH, eine länderübergreifende Marketing- und Service-

⁴ Auf die Folgen des demographischen Wandels muss sich ganz allgemein auch die Region zwischen Lübeck und Fehmarn bereits heute einstellen. Die ersten Anzeichen eines Bevölkerungsrückgangs in peripheren Gebieten sind bereits deutlich auszumachen, während gleichzeitig die Bevölkerung altert.

gesellschaft der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, die mit ihrem Hauptsitz in Hamburg und einem Büro in Lübeck diesen wichtigen Standorten Rechnung trägt. Eine Zusammenführung der Brancheninitiativen im Bereich Life Sciences, die eher auf die Produktion von Gesundheitsgütern ausgerichtet sind, und der Gesundheitswirtschaft, die den dienstleistungsorientierten Zweig der Branche repräsentiert, erfolgt in Hamburg. Die Handelskammer Hamburg und die Gesundheitsbehörde haben die Gesundheitswirtschaft Hamburg GmbH als Partnerschaft von Staat und Wirtschaft gegründet. Für die Gesundheitswirtschaft in Hamburg bildet der gewonnene Bundeswettbewerb als „Gesundheitsregion der Zukunft“ einen wichtigen Meilenstein ihrer Entwicklung.

Maschinenbau

Von der forschungsintensiven Lasertechnologie bis hin zu alltäglicheren Verpackungsmaterialien reicht die Produktpalette der in der Region vertretenen Unternehmen des Maschinenbaus. In der Branche sind einige namhafte Großunternehmen aktiv, aber besonders der große Anteil an Klein- und Mittelstandsunternehmen kennzeichnet die hiesige Branche – mit zentraler Bedeutung für den Arbeitsmarkt im Raum zwischen Lübeck und Hamburg: Allein in Hamburg finden über 40 000 Menschen im Maschinen- und Fahrzeugbau eine Beschäftigung. Die ansässigen Unternehmen sind als Zulieferer und Abnehmer mit vielen anderen Branchen in der Region eng verbunden. Oft sind die Betriebe Weltmarktführer in ihren Produktnischen. Die Fachkräfte für die Branche werden an den zahlreichen Bildungseinrichtungen im Betrachtungsraum ausgebildet. Die Branche profitiert unter anderem von dem vielfältigen Bildungs- und Forschungsangebot der Technischen Universität Hamburg-Harburg, des DESY und des Helmholtz-Zentrums Geesthacht sowie der Fachhochschule Lübeck.

Der Maschinenbau ist zudem durch besonders intensive Außenhandelsverflechtungen gekennzeichnet: Die Exportquote lag in den letzten Jahren im Mittel über 50 Prozent. Daher sind die zugehörigen Unternehmen be-

sonders auf eine gute Infrastruktur im Hinterland der Seehäfen in Hamburg und Lübeck angewiesen, die für sie zu den zentralen Wettbewerbsfaktoren zählt.

Tourismus

Die abwechslungsreiche Natur- und Kulturlandschaft bietet Einheimischen wie auch Touristen der Region zahlreiche naturhistorische- und moderne Sehenswürdigkeiten. Im Jahr 2009 etwa verbuchte die Hansestadt Lübeck rund 1,12 Millionen Übernachtungen. Das touristische Angebot Hamburgs mit den Schwerpunkten im maritimen Bereich, in der Kultur und im Shopping lockte rund 4,4 Millionen Beherbergungsgäste in die Stadt mit rund 8,2 Millionen Übernachtungen. Im ländlichen Raum bietet besonders der Kreis Ostholstein bei einer Zahl von 5,4 Millionen Übernachtungen⁵ eine Fülle von touristischen Angeboten und hat sich zum wichtigen Impulsgeber auch für Handel und Handwerk entwickelt. In der gesamten hier betrachteten Region finden sich außerdem 17 ausgewiesene Naturschutzgebiete.

II. Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur einer Region ist nicht nur einer der Bestandteile der öffentlichen Daseinsvorsorge, sondern trägt auch maßgeblich zur wirtschaftlichen Entwicklung bei. Sie hat dabei einen multiplikativen Charakter: Je besser die von der öffentlichen Hand bereitgestellte Infrastruktur, desto mehr investieren die Unternehmen in ihren eigenen Kapitalstock – und desto höher ist die Wirtschaftskraft einer Region. Die Bedeutung der verkehrlichen Erreichbarkeit stufen Unternehmen in Befragungen zur Standortattraktivität dementsprechend als besonders hoch ein.

⁵ Beherbergungsstätten mit mehr als 9 Betten (inklusive Camping). Quelle: Statistikamt Nord „Beherbergung im Reiseverkehr in Schleswig-Holstein im Jahr 2009“.

Ihre großräumige Lage prädestiniert die Region bereits heute als Verkehrsdrehscheibe mit europaweiter Ausstrahlung. Aufbauend auf ihren infrastrukturellen Stärken ergeben sich mit der künftigen festen Querung über den Fehmarnbelt für die Region neue Perspektiven in der wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit den skandinavischen Ländern. Die feste Fehmarnbeltquerung ist eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte für Norddeutschland. Sie schafft, wie bereits dargelegt, eine Wachstumsachse von der Metropolregion Hamburg über Lübeck bis nach Malmö-Kopenhagen (vgl. Abbildung 1) und eröffnet die einmalige Chance, die wirtschaftlichen Gewichte innerhalb der EU ein Stück nordwärts zu verschieben. Diese Bewertung ist getragen von der Erkenntnis, dass die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Norddeutschland und den skandinavischen Ländern traditionell stark ausgeprägt sind und die Verkehrsmengen in den nächsten Jahren aufgrund des Wirtschaftswachstums im Ostseeraum weiterhin deutlich steigen werden.

Die feste Querung über den Fehmarnbelt einschließlich ihrer Hinterlandanbindungen wird die Standortqualität im Einzugsbereich der Achse zwischen Hamburg und Malmö nachhaltig verbessern und ist Schlüssel für Wachstum und Beschäftigung in der gesamten Region. Dies setzt zwingend einen anforderungsgerechten Ausbau der landseitigen Straßen- und Schieneninfrastruktur der festen Querung voraus, der unter Berücksichtigung der gewachsenen räumlichen Strukturen zu erfolgen hat. Nur dann kann dieses Infrastrukturprojekt seine positiven Wirkungen für die gesamte Region voll entfalten.

Die feste Querung über den Fehmarnbelt wird von der Europäischen Union als Vorhaben von hohem Stellenwert betrachtet. In den Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sind die Querung sowie der Ausbau der Schienenhinterlandanbindungen in Deutschland und Dänemark in der Liste der vorrangigen Projekte enthalten. Damit wird die feste Fehmarnbeltquerung zu einem Schlüsselprojekt zur Vollendung der zentralen Nord-Süd-Achse zwischen Skandinavien und Mitteleuropa.

Spätestens mit der festen Querung über den Fehmarnbelt wird der schienengebundene Verkehr zwischen den Hansestädten Hamburg und Lübeck signifikant zunehmen. Diese Verbindung stößt aber bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze, und durch die Überlagerung von schnellen und langsamen Verkehren kommt es regelmäßig zu Behinderungen. Ausbaumaßnahmen der Schienenanbindungen zur festen Fehmarnbeltquerung sind in Planung. Darunter fällt im Besonderen Ausbau und Elektrifizierung der Strecke zwischen Bad Schwartau-Waldhalle und Fehmarn. Damit werden zugleich Voraussetzungen geschaffen, steigende Güterverkehre in Zukunft zunehmend auf die Schiene zu verlagern.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) übernimmt wichtige Erschließungsfunktion im Raum und führt im Vergleich zum Individualverkehr zu reduzierten Schadstoff- und Lärmemissionen. Die große Bedeutung des ÖPNV zeigt sich auch und gerade im Hinblick auf die Pendlerbeziehungen: Allein der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) beförderte 2009 in Hamburg und den angrenzenden Verbundbezirken rund 656 Millionen Fahrgäste, mit Steigerungsraten von rund 3 Prozent pro Jahr.⁶ Das gut ausgebaute Streckennetz des Verbundes führt an seinen Rändern bis an die Stadtgrenzen von Neumünster und Lübeck.

Die Anbindung der Region an nationale, europäische und internationale Ziele wird durch den internationalen Verkehrsflughafen Hamburg gewährleistet. Neben seiner Bedeutung für den Luftverkehr ist Hamburg Airport zudem von wichtiger regionalwirtschaftlicher Bedeutung. Als direkter und indirekter Auftraggeber, als Arbeitgeber und Standort für eine Vielzahl von Dienstleistungsunternehmen sowie als maßgeblicher Faktor zur Erhöhung der Standortqualität profitieren sowohl die ansässige Wirtschaft als auch die privaten Haushalte der Region. Auch der Flughafen Lübeck trägt mit seinen internationalen Linienverbindungen zur Standortgunst bei.

⁶ Am HVV ist unter anderem auch der Landkreis Stormarn beteiligt; er ist also bereits überkommunaler Verkehrsträger.

III. Wissenschaft und Technologietransfer

Hervorragende Ausbildung, exzellente Forschung und aktiver Technologietransfer sind wichtige Treiber für Wachstum und Beschäftigung. Die Hansestädte Hamburg und Lübeck haben auf diesem Gebiet schon viel erreicht: 21 Hochschulen, 3 Weiterbildungseinrichtungen mit Masterprogrammen sowie 11 öffentliche Forschungseinrichtungen sind hier ansässig; Abbildung 5 verdeutlicht das

noch darüber hinaus gehende Wissenschaftspotential der gesamten Region Hamburg-Schleswig-Holstein

Ausgeprägt sind Forschungs- und Wissenschaftsaktivitäten entsprechend den Branchenschwerpunkten. Aus der Exzellenzinitiative des Bundes und der Länder für die Jahre 2006 bis 2012 gingen das „Exzellenzcluster Entzündungsforschung“ an der Universität Lübeck sowie die Klimaforschung⁷ an der Universität Hamburg als Preisträger hervor.

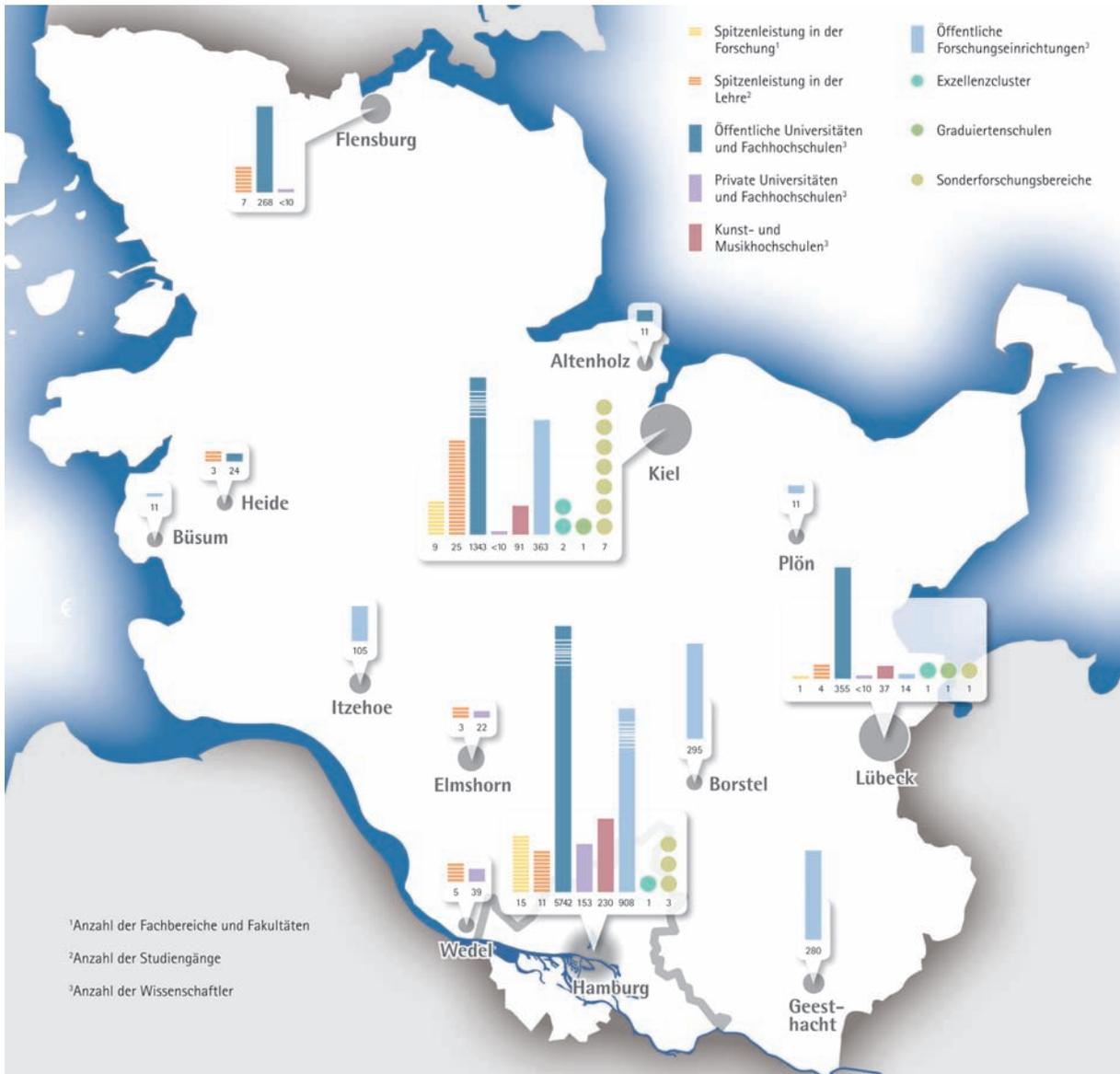


Abbildung 5: Wissenschaftslandkarte

Quelle: Handelskammer Hamburg, IHK zu Lübeck.

⁷ Hier erfolgt eine Zusammenarbeit der Universität Hamburg mit dem Max-Planck-Institut für Meteorologie, dem Helmholtz-Zentrum Geesthacht, Zentrum für Material- und Küstenforschung, dem Deutschen Klimarechenzentrum (DKRZ), dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, dem Deutschen Wetterdienst und der Bundesanstalt für Wasserbau mit dem Ziel eines „Zentrums für Marine und Atmosphärische Wissenschaften“. Weitere, auch allgemeine Informationen zu anderen Forschungsbereichen unter <http://www.wissenschaft.hamburg.de>.

Im Rahmen der „Landesexzellenzinitiative Hamburg“ unterstützt Hamburg mehr als ein Dutzend Forschungsverbände für die Jahre 2009/2010 mit insgesamt 16,5 Millionen Euro. Mit diesem Angebot von spezialisierter Grundlagenforschung bis hin zu anwendungsorientierter und wirtschaftsnaher Forschung und Entwicklung verfügt die Region zunächst über ein großes wissenschaftliches Potenzial. Allerdings muss es gelingen, das hinsichtlich seiner räumlichen Verteilung und inhaltlichen Schwerpunkte unterschiedliche Wissenschaftsangebot einer Metropole und einer Flächenregion im Interesse der ansässigen Wirtschaft grenzübergreifend miteinander zu vernetzen und den Zugang durch geeignete Transferstrukturen zu erleichtern. Auch die internationale Vernetzung der Hochschulen und Forschungseinrichtungen in Richtung Skandinavien bietet besondere Chancen für den Wissenschaftsstandort.

IV. Wirtschaftsförderung

Die wesentlichen Aufgaben der Wirtschaftsförderungsgesellschaften sind Betreuung und Begleitung von bestehenden und ansiedlungswilligen Unternehmen, Standortentwicklung und Standortmarketing sowie die Entwicklung und Vermarktung von Gewerbeflächen. Während aufseiten Hamburgs eine Gesellschaft diese Kernaufgaben der Wirtschaftsförderung wahrnimmt, wird der Wirtschaftsraum entlang der A 1 in Schleswig-Holstein durch fünf Wirtschaftsförderungsgesellschaften repräsentiert, die dieses Aufgabenspektrum jeweils für einen Kreis abdecken. Abgeleitet aus dem regionalwirtschaftlichen Profil ihres Betreuungsgebietes setzen die Wirtschaftsförderungsgesellschaften auch spezifische Projekte zur Standortentwicklung und Bestandpflege um. Hierzu gehören beispielsweise die Betreuung von Brancheninitiativen, die Durchführung von Qualifizierungsprojekten sowie die Beteiligung an Regionalmanagements und anderen Aktivitäten der Regionalförderung. Wenngleich die Leistungen der Wirtschaftsförderungen durch ein Regionalprinzip geprägt sind und damit zwischen den Gesellschaften interkommunale Standortkonkurrenz besteht, findet zu übergeordne-

ten Fragestellungen Kooperation der regionalen Akteure statt, um Umfang und Diversität des Angebots im gemeinsamen Wirtschaftsraum zu erhöhen. Somit ist eine wichtige Voraussetzung für das Denken in Wirtschaftsräumen erfüllt.

Ergänzt wird diese kreisbezogene Struktur der Wirtschaftsförderungen durch eine landesweit tätige Einrichtung. Die WTSH – Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH berät und betreut Unternehmen in Fragen rund um Ansiedlung, Auslandsaktivitäten, Innovationen, Schutzrechte und Förderprogramme.

Die Hauptaufgaben der Hamburgischen Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH (HWF) liegen – neben der Unterstützung der ortsansässigen Wirtschaft – auf dem Feld des Standortmarketings, das sie sich mit der Hamburg Marketing GmbH teilt (s. u.), des Clustermanagements sowie der Akquisition internationaler Firmen, dies alles insbesondere in den Bereichen Logistik, Luftfahrtindustrie sowie Medien, IT und Telekommunikation. Konkret assistiert die HWF dabei sowohl in behördlichen Verfahren, wie sie auch bei der Suche und Entwicklung von Gewerbeflächen Unterstützung leistet. Das Mittelstandsförderinstitut (MFI) der Innovationsstiftung Hamburg berät schließlich in der Nutzung von Fördermaßnahmen.

Die bereits erwähnte Hamburg Marketing GmbH verfolgt daneben spezifisch die Aufgabe, die nationale und internationale Bekanntheit der Marke Hamburg zu verbessern und die Standortattraktivität zu bewerben. Auch die Marke der Metropolregion Hamburg, also der institutionellen Kooperation Hamburgs mit den umliegenden Landkreisen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen, gehört zum Aufgabenbereich der Hamburg Marketing GmbH.

Tabelle 2: Übersicht Wirtschaftsförderungsstrukturen

Name	Gesellschafter/Mitglieder
Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH	Freie und Hansestadt Hamburg, Hamburg Marketing GmbH, Handelskammer Hamburg, Handwerkskammer Hamburg, Hamburger Sparkasse AG, Geschäftsbankenkonsortium
Hamburg Marketing GmbH	Freie und Hansestadt Hamburg, Handelskammer Hamburg, (Land-)Kreise der Metropolregion Hamburg, Landkreis Ludwigslust
Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH	KWL GmbH, IHK zu Lübeck, Kreishandwerkerschaft, Deutscher Gewerkschaftsbund
Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH	Kreis Ostholstein, Sparkasse Holstein, Volksbank Eutin, Raiffeisenbank eG, Investitionsbank Schleswig-Holstein, Volksbank Ostholstein Nord eG, Kreishandwerkerschaft, Unternehmensverband Ostholstein, Deutscher Gewerkschaftsbund
Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH	Kreis Stormarn, Investitionsbank Schleswig-Holstein, Sparkasse Holstein
Wirtschaftsförderungsgesellschaft im Kreis Herzogtum Lauenburg mbH	Kreis Herzogtum Lauenburg, sowie ansässige Raiffeisenbanken und Sparkassen
Aufbau einer Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Segeberg ist in Vorbereitung. Ein Kreistagsbeschluss liegt vor.	Gegründet wird eine GmbH mit dem Kreis Segeberg als Hauptgesellschafter.

Quelle: Eigene Darstellung

C. Chancen und Handlungsempfehlungen

I. Überregionale Branchenkooperationen

In fast allen Branchen ist für eine erfolgreiche Brancheninitiative eine kritische Masse an Unternehmen erforderlich; da diese in den meisten Fällen weder allein in Hamburg noch in Schleswig-Holstein erreicht wird, wird eine enge Kooperation der bestehenden Brancheninitiativen oftmals die beste Handlungsoption sein; hier sind die Netzwerkmanagements gefordert. Denn nicht zuletzt würde durch eine verstärkte Vernetzung der bestehenden Brancheninitiativen die jeweilige Interessenvertretung zum Vorteil der beteiligten Unternehmen intensiviert. Konkret wäre etwa an die Öffnung der Serviceangebote der jeweiligen länderspezifischen Brancheninitiativen für alle Unternehmen einer Branche zur Vereinfachung der Wege und Ansprechpartner zu denken. Spezifisch sollte eine verstärkte Profilierung des Wirtschaftsraumes A 1 als integrierter Gesundheitswirtschafts- und Life Science-Standort erfolgen, auch hier mittels einer stärkeren Verzahnung der entsprechenden Brancheninitiativen.

Im Bereich der Tourismuswirtschaft ist schließlich die Vernetzung der Tourismusangebote durch engere Zusammenarbeit der touristischen Akteure in der Region erforderlich. Dies gilt zum Beispiel für die lokalen Tourismusverbände, die einen einheitlichen Marketingansatz entwickeln sollten. Ferner kommt die Einführung einer „A 1-Card“ in Betracht, die Angebote nach dem Vorbild anderer Ferienregionen, inklusive Pauschalvergünstigungen für die Sehenswürdigkeiten der Region, Übernachtungsgutscheinen etc. zusammenfasst.

II. Gewerbeflächenentwicklung und Wirtschaftsförderungs-kooperation

Eine wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit als Wirtschaftsstandort ist die Verfügbarkeit geeigneter Gewerbeflächen für regionalwirtschaftlich bedeutende Bran-

chen und Cluster. Dies gilt umso mehr angesichts steigender Qualitätsansprüche an Standorte und Flächen. Ziel muss es sein, ein in Lage und Struktur vielfältiges und preislich attraktives Gewerbeflächenangebot für die Neuansiedlung, Umsiedlung und Erweiterung von Unternehmen bereitzuhalten. Eine Basis dafür ist bereits geschaffen: Der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein sieht vor, dass Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen ausgewiesen werden können; zu diesen zählt auch die A 1.

Aus einer langfristig-strategischen Perspektive muss zunächst eine verbindliche Abstimmung über die zukünftige Flächenpolitik der Gebietskörperschaften stattfinden; dabei muss auch die Ausweisung interkommunaler Gewerbeflächen in Betracht gezogen werden. Die Flächenentwicklung muss dabei stringenter unter der Überschrift der angebotsorientierten Bereitstellung erfolgen, also vorzugsweise an Autobahnkreuzen und Autobahnabfahrten.

Ein entscheidendes Kriterium zur Beurteilung der Vorteilhaftigkeit der Lage eines Gewerbegebietes muss die verkehrliche Anschlussqualität sein. Denn gerade die autobahnnahen Gewerbeflächen müssen entsprechend den Bedürfnissen speziell von Branchen mit intensiven logistischen Verflechtungen entlang der Wertschöpfungskette gestaltet werden; das bedeutet zum Beispiel konkret für Hamburg eine Neuausweisung von Gewerbegebieten an der A 1.⁸

Erforderlich ist sodann eine länderübergreifende Zusammenarbeit in der Vermarktung des Wirtschaftsraumes, die bislang trotz aller integrativen Entwicklungen wie der Metropolregion Hamburg noch in stark begrenztem Standortdenken verhaftet ist. Zu denken ist zum Beispiel an einen „One-Stop-Shop“ für

⁸ Hierzu liegen Vorschläge der Handelskammer Hamburg in ihrem Papier „Leben und Arbeiten im Herzen Hamburgs – die Entwicklungsperspektive der Elbinsel“ vor; zu finden unter dem Eintrag „Positionen 2004“ auf <http://www.hk24.de>.

Gewerbeansiedlung und -erweiterung als einheitliche Anlaufstelle.

Zielführend mit Blick auf die Anbindung der Region an den weiteren Wirtschaftsraum Öresund wäre schließlich eine stärkere Ausrichtung der Akquisitionsstrategie der Wirtschaftsförderungsgesellschaften auf Unternehmen mit Verflechtungen nach Skandinavien und in den Baltischen Raum. Gemeinsame Messeauftritte der Wirtschaftsförderungsgesellschaften entlang der A 1 auf einschlägigen Messen wie Expo Real und Expo Real North wären hier ebenfalls ein hilfreicher Beitrag zur Verstärkung des Denkens in Wirtschaftsräumen.

III. Sicherung des Fachkräftebedarfs

Während internationale Zentren ein hochattraktives Lebensumfeld bieten und den Fach- und Führungskräften hier mehrere interessante Beschäftigungsmöglichkeiten offenstehen, sind die Qualitäten ländlich strukturierter Räume häufig weniger bekannt. Das bedeutet zunächst für die Region entlang der A 1 eine absehbare Verschärfung des Wettbewerbs um Fachkräfte, Investitionen und Unternehmen. Andererseits profitiert der Landkreis Stormarn in diesem Sinne von den Ausstrahlungseffekten Hamburgs: Er vereint die Vorteile der Nähe zur Metropole mit einem hohen Wohn- und Freizeitwert des Umlands zu erschwinglichen Preisen.

Angesichts des sich auch in der hier betrachteten Region abzeichnenden demographischen Wandels (s. Fußnote 4, S. 13) muss die Sicherung des Fach- und Führungskräftebedarfs hohe Priorität haben; unter anderem ist hier die Stärkung der Attraktivität der natur- und ingenieurwissenschaftlichen Ausbildung von großer Wichtigkeit, konkret etwa mit gezielten Kampagnen für MINT (Mathematik-, Informatik-, Naturwissenschaften- und Technik-) Fächer an den Schulen und Information über spätere Beschäftigungsmöglichkeiten in der Region.

Die im Rahmen der heutigen Arbeitswelt nicht minder wichtige Vereinbarkeit von Fa-

milie und Beruf schließlich wäre – zweitens – durch die flächendeckende Einführung ganztägiger (schulischer) Betreuungsangebote und schulischer Bildungsangebote in den Schulferien sowie verbesserter grenzüberschreitender Absprache bei der Schulausrichtung zu erzielen. Daher ist eine Vergrößerung des Erziehungs- und Betreuungsangebots in Wirtschaft und Gesellschaft – von (unternehmensübergreifenden) Krippen und Kindertagesstätten über Kinderhorte bis hin zu Ganztagschulen – zur Verbesserung der Zeitsouveränität der Mitarbeiter geboten; hier sollten sich auch die Unternehmer der Region angesprochen fühlen.

Und auch die ausgezeichneten Aus- und Weiterbildungsangebote der Region bleiben bislang zumeist im Standort(konkurrenz-)denken verhaftet. Eine grenzüberschreitende Nutzung von Aus- und Weiterbildungseinrichtungen muss daher umgesetzt werden, um so die Angebotsvielfalt zu erhalten, zu stärken und die Standortqualität für die gesamte Region und ihre Teilhaber zu verbessern. Auch könnte so der Verwaltungsaufwand sinnvoll gebündelt und somit Effizienzen geschaffen werden. Oder anders gesagt: Es muss nicht unbedingt eine gute Fachschule für jeden Bereich in jedem Bundesland geben; besser wäre eine exzellente für beide zusammen.

IV. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Dem Bau der festen Fehmarnbeltquerung mit rechtzeitiger und umfassender Anbindung des Hinterlands als das grenzenübergreifende Infrastrukturprojekt der Region gebührt höchste Priorität. Daneben ist im Bereich der Straßeninfrastruktur mit der Zunahme der Verkehre, insbesondere der Transitverkehre, ein zeitnaher Ausbau der A 20 (inkl. Elbquerung bei Glückstadt) erforderlich. Ebenso ist der weitere Ausbau der A 21 – als Ostumfahrung Hamburgs – bis zur A 7 möglichst schnell zu realisieren. Beide Autobahnen sind notwendig, um die – durch die Fehmarnbeltquerung noch verstärkt – zunehmenden überregionalen Verkehre abzuwickeln und die Fläche vom Verkehr zu entlasten (vgl. Abbildung 6).

Da der Hamburger Hafen eine Hauptquelle des Großteils dieser zunehmenden Transportverkehre sein wird, ist ferner die seit vielen Jahren geplante Hafenuerspange (A252) dringend geboten. Die Hafenuerspange wird die A 1 und die A 7 voraussichtlich im südlichen Hafengebiet verbinden und durch eine Entlastung beider Autobahnen dazu beitragen, die weiter dynamisch wachsenden Hafenverkehre abzuwickeln.

Auch der Lückenschluss des Ring 3 zwischen Höltingbaum und der Autobahn-Anschluss-

stelle Barsbüttel (A1) wird zu einer Entlastung beitragen. Durch eine Herausnahme der Trasse aus dem Flächennutzungsplan würde eine Umsetzung dieses wichtigen Verkehrsprojektes allerdings auf lange Sicht verhindert.

Im Bereich des Schienenverkehrs ist generell der Ausbau der Schieneninfrastruktur als Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen-Malmö aus verkehrspolitischer Sicht wünschenswert und für ein schnelles Zusammenwachsen der Regionen förderlich. Die

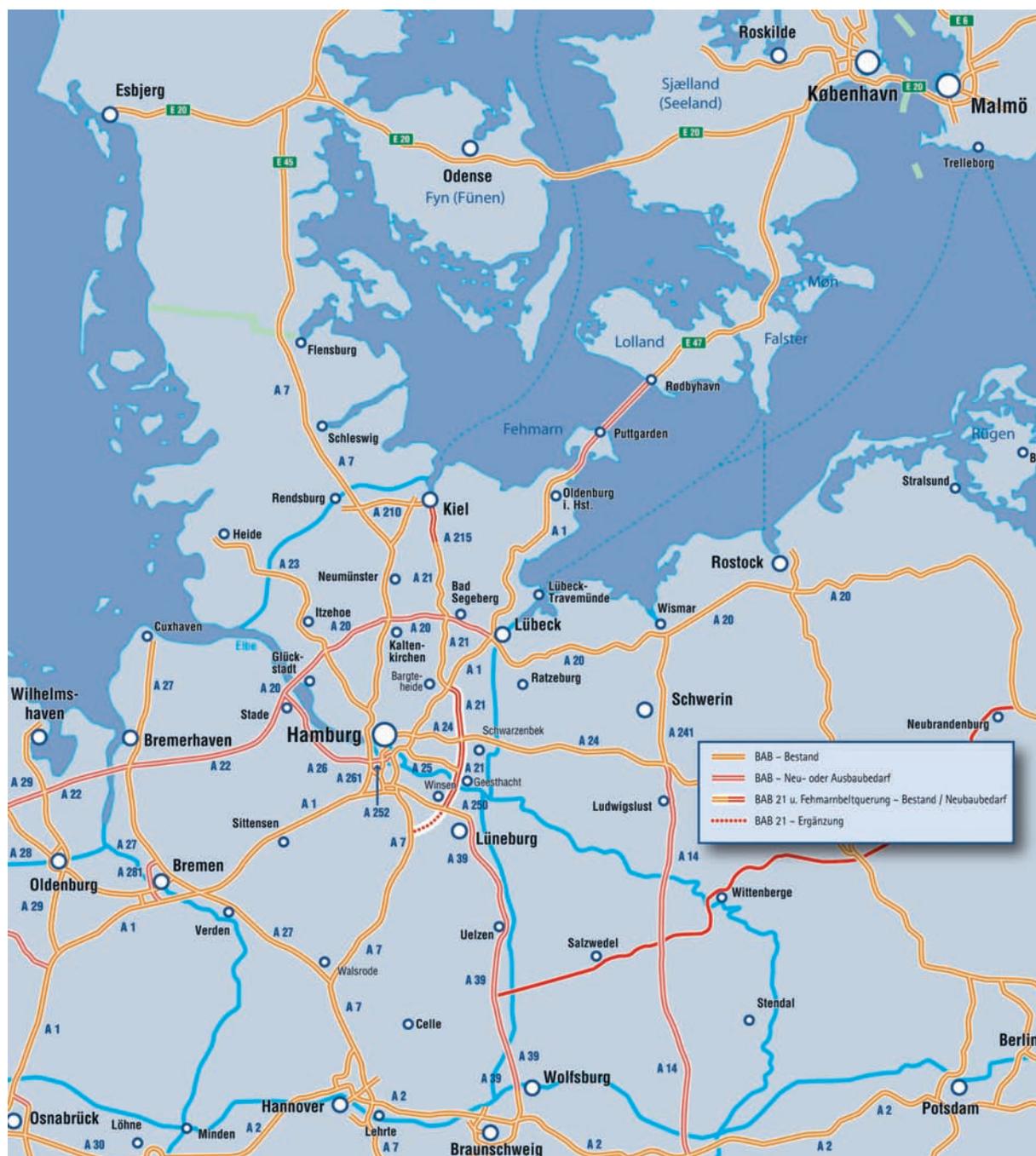


Abbildung 6: Für die A 1-Achse bedeutende Verkehrsinfrastrukturprojekte

Quelle: Broschüre „Kurz und Gut! Die A 21“ der Handelskammer Hamburg, IHK zu Lübeck, IHK Lüneburg-Wolfsburg, IHK zu Schwerin und des ADAC (2007).

Vorgaben des Staatsvertrages sowie die aktuellen finanziellen Restriktionen des Bundes sprechen zwar derzeit gegen ein solches Korridordesign; dieses sollte als Option jedoch weiter verfolgt werden.

Die Mobilität im 21. Jahrhundert wird insbesondere intelligente Verkehrssysteme erfordern, die zur Effizienzerhöhung und zugleich Umweltschonung bei Bahn, LKW und Schiff beitragen. Deshalb gilt es für die Region, entlang der A 1 mit Hilfe von Kooperation und Vernetzung zur Transportoptimierung beizutragen und Engpässe in den Umschlagknoten abzubauen. Die Bedeutung des ÖPNV wird in diesem Kontext und angesichts der Veränderungen durch den demographischen Wandel für die Entwicklung in der Fläche weiter zunehmen: Der Rückgang der Schülerzahlen insgesamt, einhergehend mit verringerten Schülerzahlen je Schulstandort, wird mit einer Zusammenlegung von Schulstandorten beantwortet werden. Als Folge ist mit erhöhten Verkehrsanforderungen zu rechnen: Gewünscht werden dann zunehmend flexiblere Möglichkeiten für die Rückfahrt von der Schule sowie Kombinationen mit dem Freizeitverkehr.

Parallel dazu ist mit einer größeren zeitlichen und räumlichen Flexibilität auch der Erwerbstätigen zu rechnen, wie auch mit einer erhöhten Reisehäufigkeit der nicht mehr im Erwerbsleben stehenden Bevölkerung. Daher ist zunächst aus baulicher Perspektive die Verlegung des 3. und 4. Gleises zwischen Hamburg und Ahrensburg zwecks Bau der S-Bahn-Linie 4 mit der damit verbundenen Entkopplung von Güter- und Personenfernverkehr von großer Wichtigkeit, um den schienengebundenen ÖPNV sinnvoll weiterzuentwickeln. Des Weiteren ist insbesondere eine verbesserte Fahrplanvernetzung der ÖPNV-Träger in der Region nötig, um die Anschlussqualität an den Bus – Schiene – Verknüpfungspunkten zwecks Verringerung der Umsteigezeiten zu verbessern, vor allem grenzüberschreitend.

Im Zusammenhang damit ist schließlich eine flächendeckende Tarifgemeinschaft der angrenzenden Verkehrsverbände mit dem HVV zu verwirklichen. Zwar existiert bereits der

Schleswig-Holstein-Tarif, der nicht nur in Stormarn, Lübeck und Ostholstein freie Fahrt gewährt, sondern auch die Nutzung von Bus und Bahn in Hamburg gestattet. Jedoch gestaltet sich der Verkehrsverbundübergang für den Fahrgast insgesamt immer noch als zu aufwendig. Die ländergrenzenübergreifende Notwendigkeit einer gemeinsamen Interessenvertretung im Bereich der Infrastrukturentwicklung ergibt sich auch aus den Wechselwirkungen, die der Ausbau der Straßen-, Schienen- und Hafeninfrastruktur in Hamburg und Schleswig-Holstein auf das jeweils andere Nachbarland haben kann.

V. Stärkung von Wissenschaft und Technologietransfer

Insbesondere im Bereich des standortwichtigen Technologie- und Wissenschaftstransfers besteht erheblicher Aufholbedarf. Ganz allgemein ist hier eine Intensivierung von Hochschulkooperationen, vor allem auch durch Förderung von Kooperationsprojekten und durch praxisorientierte Kompetenzzentren an den Hochschulen in Verbindung mit den regionalen Wirtschaftsschwerpunkten in Angriff zu nehmen. Auch sind die Technologietransferstrukturen und -einrichtungen darauf auszurichten, die Serviceleistungen des Technologietransfers für Unternehmen über die Ländergrenzen hinweg transparent und zugänglich zu machen.

Benötigt wird neben der (spezialisierten) Grundlagenforschung sodann auch ein an der regionalen Wirtschaftsstruktur orientiertes Netz anwendungsnahe Forschung. Im Einklang damit ist die Ansiedlung von Forschungsinstituten gemeinsam zu fördern. Mit verhältnismäßig geringem Aufwand anzustoßen wären hier ländergrenzenübergreifende PPP-Projekte, beispielsweise zwischen Unternehmen aus Hamburg und Forschungseinrichtungen aus Lübeck. Speziell im Bereich der Gesundheitswirtschaft wäre so der Bedarf an Drittmitteln besonders leicht zu bedienen, um den enormen Finanzierungsbedarf qualifizierter Forschung auf diesem Gebiet zu stemmen; hier ist die öffentliche Hand zu oft zu zögerlich.

Insgesamt, sowohl im Hinblick auf die Förderung von Wissenschaft und Forschung als auch die Förderung grenzübergreifender Kooperation, wäre eine Intensivierung der internationalen Ausrichtung in Richtung Öresund wünschenswert. Eine Profilierung der Region als attraktiver Wissenschaftsstandort über ein gemeinsames Marketing und über gemeinsames Handeln, das dem Ruf einer eng verbundenen Wissenschaftslandschaft gerecht wird, würde die Stärken des Standorts im internationalen Wettbewerb herausstreichen (vgl. Abbildung 5).

D. Handlungsempfehlungen auf einen Blick

Branchenkooperationen überregional gestalten

- Intensivierung der Kooperation zwischen bestehenden Brancheninitiativen, zum Beispiel durch Öffnung der Serviceangebote für die branchenzugehörigen Unternehmen.
- Profilierung des Wirtschaftsraumes als integrierter Gesundheitswirtschafts- und Life Science-Standort durch eine stärkere Verzahnung der Brancheninitiativen.
- Vernetzung der Tourismusangebote durch engere Zusammenarbeit der touristischen Akteure in der Region, konkret: Entwicklung eines einheitlichen Marketingansatzes durch die betroffenen Tourismusmarketingorganisationen, zum Beispiel durch Einführung einer „A1-Card“.

Angebotsorientierte Flächenentwicklung

- Strategische, länderübergreifend koordinierte Entwicklung und angebotsorientierte Ausweisung von Flächen für Gewerbe vor allem im Bereich der Autobahnanschlussstellen.
- Ausweisung neuer Gewerbegebiete an der A 1 in Hamburg.
- Schaffung größerer Transparenz über das vorhandene Gewerbeflächenangebot über eine Vermarktungspartnerschaft; Schaffung eines „One-Stop-Shop“ für Gewerbeansiedlung und Gewerbeerweiterung.
- Ausrichtung der Akquisitionstrategie der Wirtschaftsförderungsgesellschaften auf Unternehmen mit Verflechtungen nach Skandinavien und in den Baltischen Raum; stärkere Profilierung des Wirtschaftsraums entlang der A 1 mit seinen Lagevorteilen zwischen den Metropolregionen Hamburg und Öresund.
- Gemeinsame Messeauftritte der Wirtschaftsförderungsgesellschaften entlang der A 1 als Beitrag zur Verstärkung des Denkens in Wirtschaftsräumen.

Fachkräftebedarf sichern

- Sicherung des Fach- und Führungskräftebedarfs durch eine Stärkung der Attraktivität der natur- und ingenieurwissenschaftlichen Ausbildung, beispielsweise mit gezielten Kampagnen für MINT Fächer bei Schülern.
- Aus- und Weiterbildungseinrichtungen länderübergreifend nutzen.
- Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch mehr Ganztagschulen und Stärkung der Betreuungsangebote sowie Flexibilisierung der Öffnungszeiten von entsprechenden Einrichtungen.

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

- Zügiger Bau der festen Fehmarnbeltquerung mit zeitnaher und umfassender Anbindung des Hinterlandes; darunter auch eine schnelle Eisenbahnverbindung mit geeigneter Trassenführung, die den Belangen der Tourismuswirtschaft und des Lärmschutzes angemessen Rechnung trägt.
- Zeitnaher Ausbau der A 20 mit Elbquerung bei Glückstadt.
- Zeitnaher Ausbau der A 21 mit Querung bei Geesthacht.
- Bau der A 252 zum Anschluss des Hamburger Hafens an die A 1-Achse („Hafenquerspange“).
- Lückenschluss des Ring 3 in Hamburg zwischen Höltigbaum und Barsbüttel.
- Bau des 3. und 4. Gleises zwischen Hamburg und Ahrensburg mit Entkopplung von Güter- und Personenfernverkehr zwecks Einrichtung der S-Bahn-Linie 4.
- Verbesserte Fahrplanvernetzung der ÖPNV-Träger in der Region; Erhöhung der Anschlussqualität an den Bus-Schiene-Verknüpfungspunkten zwecks Verringerung der Umsteigezeiten, vor allem grenzüberschreitend.
- Tarifgemeinschaft aller angrenzenden Verkehrsverbände mit dem HWV.

Wissenschaft, Forschung und Technologietransfer fördern

- Intensivierung von Hochschulkooperationen vor allem auch durch Förderung von Kooperationsprojekten und durch praxisorientierte Kompetenzzentren an den Hochschulen in Verbindung mit den regionalen Wirtschaftsschwerpunkten.
- Stärkung der Technologietransferstrukturen zwischen Forschung und Anwendung insbesondere mit dem Ziel, die Serviceleistungen des Technologietransfers für Unternehmen auch über die Ländergrenzen hinweg transparent und zugänglich zu machen.
- Gemeinsame Förderung der Ansiedlung von Forschungsinstituten.
- Ländergrenzenübergreifende PPP-Projekte, bspw. zwischen Unternehmen aus Hamburg und Forschungseinrichtungen aus Lübeck.
- Intensivierung der internationalen Ausrichtung in Richtung Öresund.
- Profilierung als attraktiver Wissenschaftsstandort über ein gemeinsames Marketing, das dem Ruf einer eng verbundenen Wissenschaftsregion gerecht wird.

E. Fazit

Der Wirtschaftsraum der nördlichen A 1 bildet einen Grundstein für eine der zukünftigen, zentralen Wachstumsregionen in Europa, die durch die feste Fehmarnbeltquerung auch die Öresundregion umfassen wird. Die Wirtschaftsachse A 1 verbessert die Erreichbarkeit der Teilräume einerseits, ist aber andererseits auch selbst eigenständiger wirtschaftlicher Entwicklungsbereich. Gerade die A 1 bietet den einzelnen Brancheninitiativen die Möglichkeit, über die Grenzen von Gebietskörperschaften und Nationen hinweg Kooperationsformen und Kooperationswege auszuprobieren und so die Best Practice-Beispiele auf großräumigere Strukturen wie auch auf andere Wirtschaftsbereiche zu übertragen.

Eine solche Zusammenarbeit ist zugleich großräumig für die Region entlang der Landesentwicklungsachse von Hamburg über Lübeck und Puttgarden Richtung Kopenhagen und Malmö zu befördern. Dieser Kooperationsraum zieht die Wachstumskräfte von der Metropolregion Hamburg aus nach Norden und von der Öresundregion aus nach Süden; die so größer geschnittene Region verfügt über ein eigenes wettbewerbsfähiges Standortprofil sowie über verschiedene Kooperationsmöglichkeiten in den benannten Handlungsfeldern, so dass die ländergrenzenübergreifende Zusammenarbeit im weiteren metropolitanen Verflechtungsraum noch stärker zum gegenseitigen Vorteil ist.

Ausgangspunkt für die weitere wirtschaftliche Entwicklung ist die strategische Gewerbeflächenentwicklung, unabhängig von Ländergrenzen. Hier liegt es an den jeweiligen Entscheidungsträgern und speziell den Wirtschaftsförderungsgesellschaften, nicht ausschließlich lokal zu denken, sondern in Kooperation die Region national wie auch international als attraktiven Standort zu positionieren. Gerade für die in Richtung auf Skandinavien und den Baltischen Raum orientierte Wirtschaft sind dabei Standorte in unmittelbarer Nähe der Autobahnanschlussstellen sowie der Autobahnkreuze von herausragender Bedeutung.

Mit der A 1-Region östlich und der Untereifelregion westlich von Hamburg ergibt sich für den Seehandel ein Scharnier von grundlegender Bedeutung: Sie verbindet die Güterströme aus Asien mit den Güterströmen aus dem Ostseeraum und ist Tor zur Welt für die gesamte deutsche im- und exportierende Wirtschaft. Nicht zuletzt die A 1 trägt zu diesem System den ergänzenden Hinterlandtransport in Richtung Skandinavien und den Baltischen Raum bei. Diese vorteilhafte geografische Lage gilt es nun gemeinschaftlich zu nutzen!

F. Anhang

Abbildungsverzeichnis

1	Darstellung der erweiterten Wachstumsregion Hamburg-Lübeck-Kopenhagen-Malmö bei fester Fehmarnbeltquerung	7
2	Wirtschaftsschwerpunkte entlang der A 1-Achse	8
3	Pendlerverflechtungen	10
4	Isochronen (Räume gleicher Reiseentfernung um einen Bezugspunkt in Zeiteinheiten) mit Bezugspunkt Hamburg	12
5	Wissenschaftslandkarte	16
6	Für die A 1-Achse bedeutende Verkehrsinfrastrukturprojekte	21

Tabellenverzeichnis

1	Güterverkehrsprognose 2050	11
2	Übersicht Wirtschaftsförderungsstrukturen	18

Herausgeber:

Handelskammer Hamburg
Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg
Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg
Telefon 040 36138-138
Fax 040 36138-401
service@hk24.de
www.hk24.de

IHK zu Lübeck
Fackenburger Allee 2 | 23554 Lübeck
Postfach | 23547 Lübeck
Telefon 0451 6006-0
Fax 0451 6006-999
ihk@ihk-luebeck.de
www.ihk-sh.de

Herstellung: Wertdruck GmbH & Co. KG, Hamburg

Februar 2011