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

## 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.

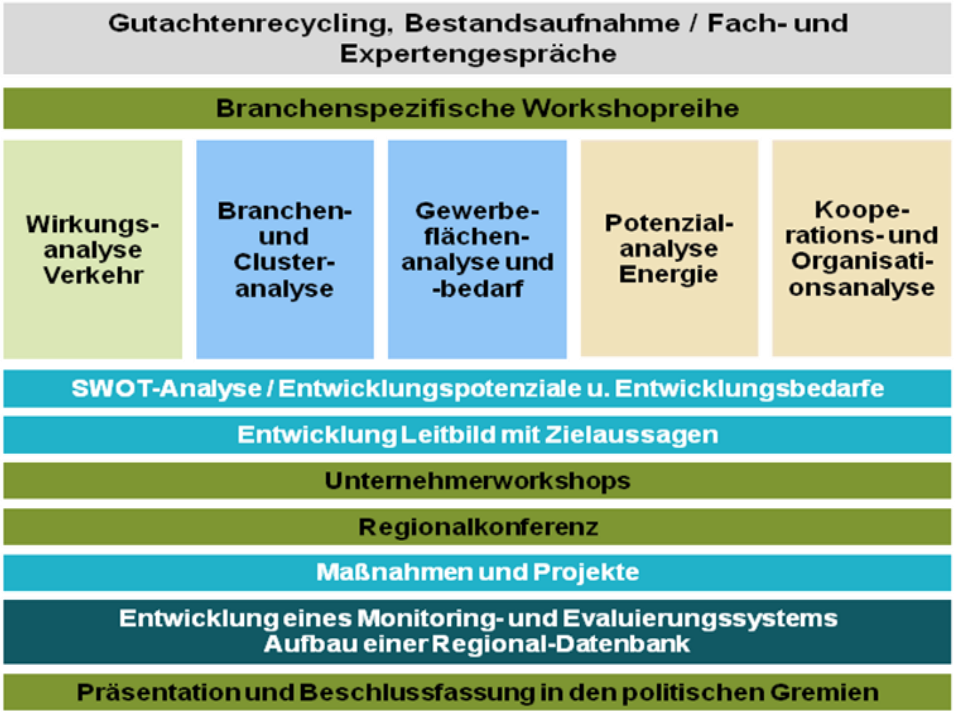
- Verbindliche Regeln für die Umsetzung

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.

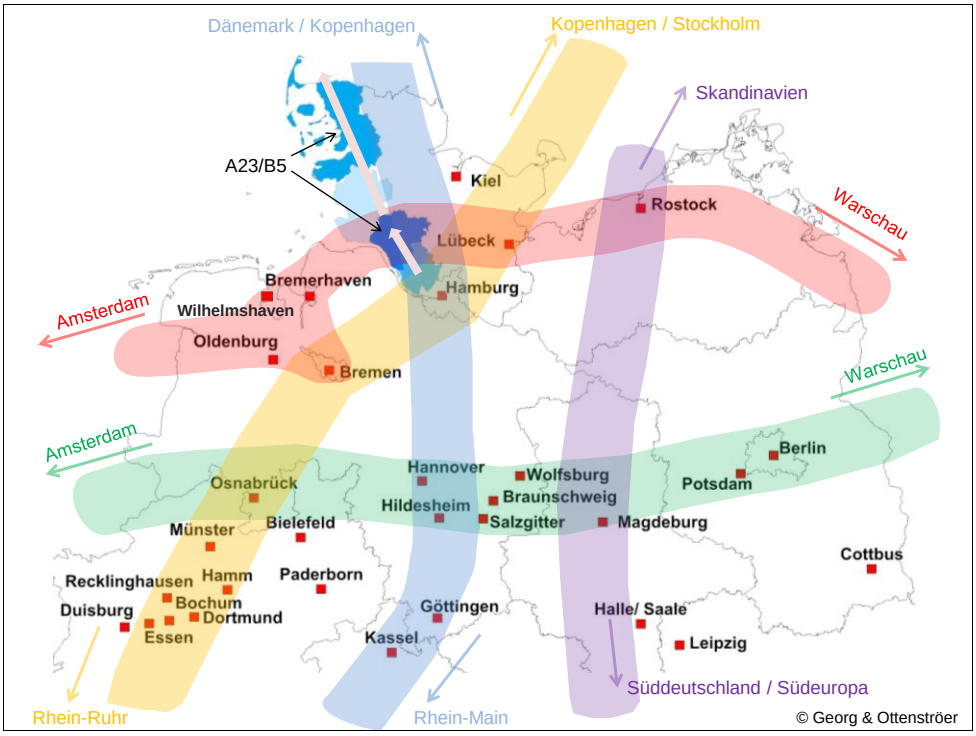
Die Analyse bestätigt zunächst weitgehend das erwartete Bild einer sehr großen innerregionalen Differenzierung mit einem deutlichen Nord-Süd-Gefälle. Die Lage der Untersuchungsregion kann mit zunehmender Entfernung zum Hauptwirtschaftszentrum Hamburg als peripherer, ländlicher Raum eingestuft werden. 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:*<br>*1.2.1 Positionspapier Verkehr*<br>*1.2.2 Kleine parlamentarische Anfrage*<br>*1.2.3 Fragenkatalog an die Landesregierung*<br>*1.2.4 Parlamentarische Abende*<br>*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*<br>• *Positionspapier Verkehr: Kreis Nordfriesland*<br>• *Kleine parlamentarische Anfrage: egeb: Wirtschaftsförderung*<br>• *Fragenkatalog an die Landesregierung: egeb: Wirtschaftsförderung*<br>• *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:*<br>*1.3.1 Einsatz alternativer ÖPNV-Angebote*<br>*1.3.2 Einrichtung von Fernbussen*<br>*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.*<br>*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.*<br>*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:*<br>*1.4.1 Optimierung des der Pendlerverkehre*<br>*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.*<br>*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.*<br>*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.*<br>*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.*<br>*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.*<br>*Das Projekt „Kompetenzregion Energie“ will diese Herausforderung annehmen und beantworten mit dem Aufbau eines Netzwerks aller handelnden Akteure im Energiebereich.*<br>*Arbeitsinhalte des Projektes sind kurzfristig u. a.:*<br>• *Konkretisierung der Aufgaben, der Ziele und der Struktur der „Kompetenzregion Energie“*<br>• *Sicherung der Finanzierung*<br>• *Beginn des Netzwerkaufbaus*<br><br>*Nach erfolgreichem Abschluss der ersten Phase sind in einer zweiten Phase vor allem folgende Aufgaben zu bewältigen:*<br>• *Ausbau und Pflege des Netzwerks*<br>• *Vertiefung/Verstetigung der Organisation*<br>• *Erarbeitung einer Entwicklungsstrategie für die Kompetenzregion*<br>• *Projektentwicklung, Suche von Projektträgern und -partnern*<br>• *Projektfinanzierung, -betreuung und -umsetzung*<br><br>*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.*<br>*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.*<br>*Dies soll erfolgen durch*<br>• *den Aufbau und die Pflege eines Akteursnetzwerkes über alle Energiebereiche und Handlungsebenen (Wirtschaft, Wissenschaft, Politik / Kommunen)*<br>• *die konsequente, kooperative Umsetzung von wichtigen Projekten im Handlungsfeld Energie, u.a.*<br>  ○ *Kooperation Offshore-Häfen Nordsee*<br>  ○ *HUSUM WindEnergy*<br>  ○ *Förderung Energieeffizienz*<br>  ○ *Förderung E-Mobilität*<br>  ○ *Mögliches Pilotprojekt Solarstraße*<br>  ○ *Gesamtstrategie Biomasse*<br>  ○ *Förderung Strom-Speichertechnologie*<br>• *offensive Außen- und Innenkommunikation als Kompetenzregion/ Profilbildung*<br>• *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.).*<br>*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.*<br>*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.*<br>*Die Einbindung in den REK-Prozess ist ohne zusätzliche Kosten möglich.* |
| Abschließende Einschätzung / Prioritäten | *Konkurrenzen müssen hier im regionalen Gesamtinteresse überwunden werden.*<br>*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*<br>• *Schadstoffminderung und Beitrag zum Klimaschutz*<br>• *regionale Wertschöpfung*<br>• *Energiekompetenzregion als regionaler Impulsgeber*<br>• *Stärkung und Profilierung als Energiekompetenzregion* |

| | |
|---|---|
| Zuständigkeit / Federführung | *Wirtschaftsförderung Nordfriesland* |
| Kosten / Finanzierung | *In der Konzeptionsphase keine Kosten.*<br>*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*<br>• *Schadstoffminderung und Beitrag zum Klimaschutz*<br>• *regionale Wertschöpfung*<br>• *Energiekompetenzregion als regionaler Impulsgeber*<br>• *Stärkung und Profilierung als Energiekompetenzregion* |
| Zuständigkeit / Federführung | *Kreis Nordfriesland* |
| Kosten / Finanzierung | *In der Konzeptionsphase keine.*<br>*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.*<br>*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.*<br>*Mittelfristig könnte auch die Nutzung biogener Reststoffe Potenziale bieten. Im Kreis Dithmarschen ist hierzu eine Potenzialstudie in Planung.*<br>*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.*<br>*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*<br>• *geklärt werden, welche Wertschöpfungsmöglichkeiten Strom-Speichertechnologien für die Region bieten und*<br>• *die Basis für die weitere Erforschung, Erprobung und Anwendung in der Region geschaffen werden.*<br>*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.*<br>*Falls externe Gutachten beauftragt werden, erscheint ein Kostenrahmen von ca. 25.000-50.000 €, je nach Bearbeitungstiefe und Fördermöglichkeiten, plausibel.*<br>*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<br>• 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.*<br>*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.*<br>*Gleichzeitig wird die Gewerbeflächenplanung, -entwicklung und -vermarktung überlagert durch generelle Trends – wie z.B.:*<br>• *Zunehmende Bedeutung des Themas Flächenverbrauchsreduzierung durch Konzentration und Fokussierung auf auswählten Standorte mit hoher Nachfragebindung und hohen regionalwirtschaftlichen Effekten*<br>• *Zunehmend knappe finanzielle Ressourcen hinsichtlich der Standortentwicklung und zunehmende Bedeutung von interkommunaler und regionaler Zusammenarbeit sowie von PPP-Modellen in der Flächenentwicklung*<br>• *Ausdifferenzierung in mobile und nichtmobile Nachfragegruppen/Branchen (in der Konsequenz starke Unterteilung zwischen endogener sowie regionaler/überregionaler Nachfrage)*<br>• *Fokussierung der regionalen/überregionalen Nachfrage auf Standorte mit herausragenden Standort- und Lagequalitäten (in der Konsequenz, dass nicht profilierte Standorte zunehmende Vermarktungsschwierigkeiten haben)*<br>• *Starke Zunahme des überregionalen Standortwettbewerbs (in Folge* |

| | |
|---|---|
| | *dessen verstärkte kommunale und regionale Zusammenarbeit bei der Entwicklung und Vermarktung von Standorten und Regionen)*<br><br>*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:*<br>• *Beseitigung von Flächenengpässen im Süden der REK-Region*<br>• *Effiziente Nutzung der sich verbessernden Standortqualitäten entlang des definierten Suchraumes*<br>• *Hebung der Standortvorteile des Infrastrukturausbaus durch gemeinsame Standortentwicklung*<br>• *Eröffnung neuer Handlungs- und Aktionsfelder für alle Beteiligten*<br>• *Bündelung knapper finanzieller Ressourcen und gemeinsame Nutzung von Planungs- und Entwicklungs-Know-how*<br>• *Partizipation von Städten/Kreisen, die im Untersuchungsraum über keine vergleichbaren Flächenpotenziale verfügen*<br>• *Konzentration auf geeignete Standorte aus Unternehmenssicht, um die Standortanforderungen spezieller Nachfrager überhaupt erfüllen zu können*<br>• *Gemeinsame Partizipation an den Erfolgen / Erlösen*<br>• *Abbau der innerregionalen Wettbewerbs- und Konkurrenzsituation und Stärkung der überregionalen Wettbewerbssituation*<br>• *Reduzierung von Flächenverbrauch, bessere Berücksichtigung Erfordernisse der langfristigen Freiraumsicherung („weniger zersiedelnd“)* |
| Zuständigkeit / Federführung | *Kreis Pinneberg* |
| Kosten / Finanzierung | *Keine zusätzlichen Kosten.*<br>*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).*<br>*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).*<br>*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.*<br>*Bis eine Rasteinrichtung als Autohof charakterisiert werden kann und Anspruch auf eine Hinweisbeschilderung im Autobahnnetz hat, müssen besondere Voraussetzungen erfüllt sein:*<br>• *Der Autohof ist höchstens 1 km von der Anschlussstelle entfernt.*<br>• *Der Autohof ist ganzjährig und ganztags (24 h) geöffnet.*<br>• *Es sind mindestens 50 LKW-Stellplätze an schwach frequentierten und 100 LKW-Stellplätze an stärker frequentierten Autobahnen vorhanden. PKW-Stellplätze sind davon getrennt ausgewiesen.*<br>• *Tankmöglichkeit besteht rund um die Uhr; für Fahrzeugreparaturen werden wenigstens Fachwerkstätten und Servicedienste vermittelt.*<br>• *Von 11 bis 22 Uhr gibt es ein umfassendes Speiseangebot, außerhalb dieser Zeit werden Getränke und Imbiss angeboten.*<br>• *Sanitäre Einrichtungen sind sowohl für Behinderte als auch für die besonderen Bedürfnisse des Fahrpersonals vorhanden.*<br>*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:*<br>• *Beschäftigungseffekte je nach Konzept: 30 bis 60 Beschäftigte*<br>• *Gewerbesteuereffekte für Standortgemeinde*<br>• *Verbrauchsgebühren Versorgungsmedien für Standortgemeinde*<br>• *Örtliche und regionale Lieferanten*<br>• *Überregionale Bekanntheitsbildung der Standortgemeinde* |
| Zuständigkeit / Federführung | *egeb: Wirtschaftsförderung* |
| Kosten / Finanzierung | *Für die Betreuung und Konkretisierung des Projektes fallen keine Kosten an.*<br>*Falls es zu einer Realisierung kommen sollte:*<br>• *Investition: von 10 bis über 30 Mio. € möglich (konzeptabhängig)*<br>• *Finanzierung: i.d.R. private Finanzierung / Investoren – Standortgemeinde Infrastrukturausbau und Flächenkosten bei Grundstücksentwicklung*<br>• *Projektentwicklung: Projektentwickler, Betreiber, Investoren*<br>• *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.*<br><br>*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.*<br>*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.:*<br>• *Autohof + „Welcome Center" (Touristikregion Nordsee, Wirtschaftsregion Unterelbe/Westküste),*<br>• *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:*<br>• *Gemeinsame und effiziente Vorsorge gegen Facharbeitskräftemangel*<br>• *Information, Abstimmung, Vernetzung und Bündelung von Aktivitäten*<br>• *Kommunikation und Vermarktungen der Anstrengungen in diesem Bereich*<br>• *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.*<br>*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).<br>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*<br>• *der Region Westküste-Unterelbe eine starke Stimme gegenüber Bund und Land zu sichern,*<br>• *die gemeinsame und abgestimmte Umsetzung der entwickelten Maßnahmen zu begleiten und zu gewährleisten und*<br>• *neue Handlungsansätze gemeinsam aktiv gestalten zu können.*<br>*Diese Kooperation ist strikt projektbezogen angelegt.*<br>*Dafür wird eine schlanke, aber effiziente Organisation ausgebildet werden.* |
| Zielsetzung | *Zielsetzung ist die abgestimmte strategische und operative Steuerung von Projekten im regionalen Gesamtinteresse, insbesondere:*<br>• *Gemeinsame Vertretung und Positionierung der Region (gegenüber Bund und Land) beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur*<br>• *Sicherung des Aufbaues der Strukturen der Energiekompetenzregion und der Umsetzung ihrer Teilprojekte jedenfalls bis zur Übernahme durch eine effiziente Organisation der Energiekompetenzregion, insbesondere*<br>  • *Profilierung als Pilotregion für einen zeitnahen und verträglichen Ausbau der Stromleitungsnetze*<br>  • *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*<br>• *Politische, abgestimmte Unterstützung der Kooperation der Offshore-Nordseehäfen*<br>• *Controlling/Monitoring der Umsetzung des REK und Pflege der Regionaldatenbank.*<br>*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.*<br>• *Kooperation mit der Metropolregion Hamburg und PPNord*<br>• *Bildung von regionalen Netzwerken teilräumlicher Kooperationen (AktivRegionen, Stadt-Umland-Kooperationen) sowie Unterstützung von wirtschaftlichen Kooperationen (Branchenclustern)*<br>• *Sicherung einer abgestimmten Flächen-, Ansiedlungs- und Wirtschaftsförderpolitik*<br>• *Intensivierung der Ländergrenzen übergreifenden Kooperation im Wirtschaftsraum Unterelbe*<br>• *Initiierung einer Image- und Profilierungskampagne für die Region Unterelbe-Westküste unter Verbindung des Wirtschafts- und Innovationspotenzials (Energiekompetenz) mit weichen Standortfaktoren (Top- Wohn- und Tourismusdestination)*<br>*Die Projektbeteiligten sehen diese Kampagne mit großer Priorität, um die Region in der überregionalen Standortkonkurrenz angemessen zu positionieren.* |
| Zuständigkeit / Federführung | *Federführung: Lenkungsausschuss*<br>*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