

Regionales Entwicklungskonzept (REK) A7-Süd

Ergebnisbericht



REK A7-SÜD



Regionales Entwicklungskonzept (REK) A7-Süd

Auftragnehmer/in:

Institut Georg Consulting
Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie
Bei den Mühlen 70
20457 Hamburg
Tel. 040 637 078 21
Fax. 040 423 388 34
Web: www.georg-ic.de

Rambøll Management Consulting GmbH
Chilehaus C – Burchardstraße 13
20095 Hamburg
Tel. 040 / 30 20 20-109
Fax 040 / 30 20 20-199
Web: www.ramboll-management.de

Ergebnisbericht Oktober 2013

INHALT

Inhalt.....	8
1. Einleitung und Hintergrund.....	10
2. Zusammengefasste Ergebnisse Fachbeiträge.....	14
2.1 Grundlagen und Rahmendaten.....	14
2.2 Verkehr.....	18
2.3 Wirtschaftsstruktur und Branchen.....	20
2.4 Gewerbeflächen.....	23
2.5 Zukunftstrends.....	25
3. Leitbild und Entwicklungsziele.....	28
3.1 Stärkenpositionen und regionales Selbstbild.....	28
3.2 Handlungsbedarfe und Herausforderungen.....	31
3.3 Zusammengefasstes Leitbild und Entwicklungsziele.....	33
4. Leitprojekte.....	34
4.1 Findung von Leitprojektideen.....	34
4.2 Beschreibung der Leitprojekte.....	36
5. Organisation der regionalen Kooperation.....	61
6. Ausblick und weiteres Vorgehen.....	63
Anhang Partizipation und Informationsprozess.....	64

Materialband Fachbeiträge (gesonderte Dokumentation)

Fachbeitrag: Verkehr

Fachbeitrag: Grundlagen und Rahmendaten

Fachbeitrag: Wirtschaftsstruktur und Branchenentwicklung

Fachbeitrag: Zukunftsthemen

Fachbeitrag: Gewerbeflächen

Abbildungen:

<i>Abbildung 1: Partizipationsebenen des REK A 7-Süd.....</i>	<i>11</i>
<i>Abbildung 2: Überblick Leistungsbild und Vorgehen REK A7-Süd.....</i>	<i>13</i>
<i>Abbildung 3: REK A 7-Süd-Region.....</i>	<i>15</i>
<i>Abbildung 4: Wirtschaftsachsen und großräumliche Lage der REK-Region.....</i>	<i>15</i>
<i>Abbildung 5: Bevölkerungsdichte innerhalb der REK-Region.....</i>	<i>16</i>
<i>Abbildung 6: Anteil Auspendler nach Hamburg und Einpendler aus Hamburg.....</i>	<i>17</i>
<i>Abbildung 7: Durchschnittlicher jährlicher Flächenumsatz in der REK-Region.....</i>	<i>24</i>
<i>Abbildung 8: Zahl der Bildungsstätten in der REK-Region</i>	<i>26</i>
<i>Abbildung 9: Anteil wissensintensives Gewerbe in den NORDGATE-Kommunen.....</i>	<i>27</i>
<i>Abbildung 10: Beispiel zur Findung und Bewertung von Leitprojektideen.....</i>	<i>34</i>
<i>Abbildung 11: Handlungsfelder und Leitprojekte</i>	<i>35</i>
<i>Abbildung 12: Organisation der Fortführung der regionalen Kooperation.....</i>	<i>61</i>

Tabellen:

<i>Tabelle 1: Übergeordnete Branchenbetrachtung nach Relevanz für die REK-Region</i>	<i>22</i>
--	-----------

1. EINLEITUNG UND HINTERGRUND

Die Städte Neumünster, Norderstedt, Quickborn, Kaltenkirchen und Bad Bramstedt, die Gemeinde Henstedt-Ulzburg, das Amt Kaltenkirchen-Land, die regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften, die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck und Kiel sowie der Kreis Segeberg sind Projektträger des REK A7-Süd, wobei der Kreis Segeberg geschäftsführend tätig ist. Das Projekt wurde durch Mittel aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) durch das Land Schleswig-Holstein sowie aus dem Förderfonds Hamburg Schleswig-Holstein der Metropolregion Hamburg und aus Eigenmitteln der Projektträger finanziert.

Das REK A7-Süd umfasst die Region der Landesentwicklungsachse A7 im Abschnitt zwischen Norderstedt und Neumünster. Über die Landesentwicklungsachsen sollen die wirtschaftlichen „Überschwappeffekte“ der Metropolregion Hamburg gezielter auch in die nördlichen Teile Schleswig-Holsteins gelenkt werden. Weiterhin ist zu erwarten, dass sich durch die Fortführung der A20 und den sechsstreifigen Ausbau der A7 zusätzliche Wachstumsperspektiven für die Untersuchungsregion ergeben. Die verbindende Wirkung der A20 als neue Ost-West-Achse zwischen den anderen Landesentwicklungsachsen A1 mit der Fehmarnbelt-Querung und der A 23/B 5 mit der geplanten Elb-Querung wird hierbei berücksichtigt.

Strategisches Ziel des REK A7-Süd ist es, die Entwicklungsperspektiven der Region zu stärken und – soweit aus dem Prozess ableitbar - eine überregionale Positionierung als Wirtschafts- und Lebensraum entlang der Entwicklungsachse A7/A20 zu ermöglichen. Dabei sollen insbesondere die zukünftigen verkehrlichen Veränderungen, die heterogenen Wirtschafts- und Organisationsstrukturen und die unterschiedlichen raumstrukturellen Gegebenheiten berücksichtigt werden.

Das REK soll dazu beitragen:

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

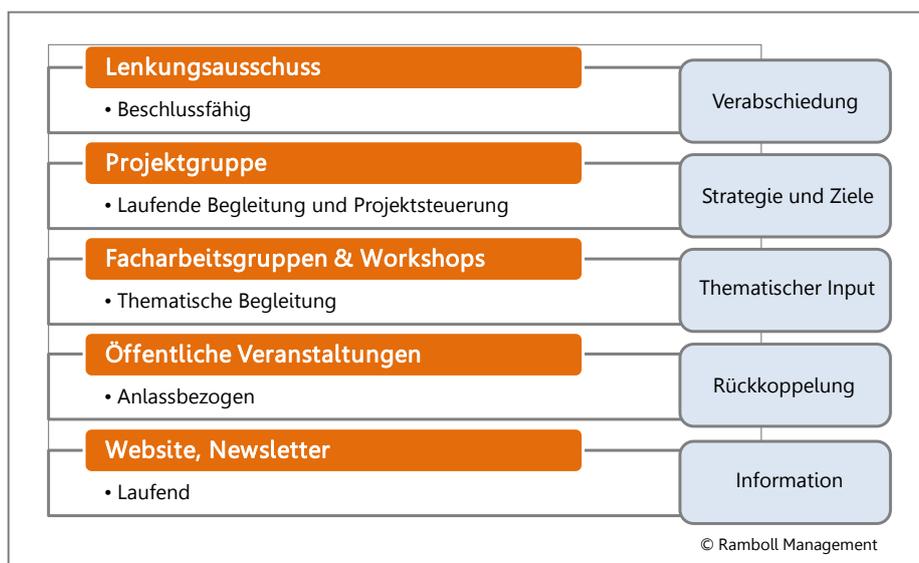
Mit der Erarbeitung des REK A7-Süd wurde am 30. Juni 2011 durch den Projektträger Kreis Segeberg die Arbeitsgemeinschaft Georg Consulting Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie und Ramboll Management Consulting GmbH beauftragt. Georg Consulting hat schwerpunktmäßig die Themen Grundlagen und Rahmenbedingungen, Wirtschaftsstruktur und Branchen, Gewerbeflächen und Kooperation bearbeitet. Ramboll Management hat

sich vor allem mit den Themen Verkehr und Zukunftstrends befasst. Das Leitbild und die Entwicklungsziele wurden gemeinsam unter Mitwirkung der regionalen Akteure erarbeitet.

Das Arbeitsprogramm sah einen Mix aus umfangreichen analytischen und partizipativen Leistungsbausteinen und Arbeitsschritten vor. Zu den analytischen Bausteinen gehören insgesamt fünf thematische Fachbeiträge, die im Schaubild auf den nachfolgenden Seiten dargestellt sind.

Für die Erarbeitung der konkreten Leitprojekte spielte die Einbindung unterschiedlichster Akteure eine besondere Rolle für den Erfolg des Gesamtprozesses. In der folgenden Abbildung sind die unterschiedlichen „Partizipationsebenen“ und die jeweiligen Ziele bzw. Aufgaben für die Einbindung der entsprechenden Akteure skizziert. (siehe Abb. 1). Insgesamt wurde ein Arbeitsprozess gewählt, bei dem das Gutachterteam und die Vertreterinnen und Vertreter der REK-Partner sowie die in der Region relevanten Akteure bei allen Arbeitsschritten eng zusammenarbeiteten.

Abbildung 1: Partizipationsebenen des REK A7-Süd



Der Beteiligungsprozess umfasste:

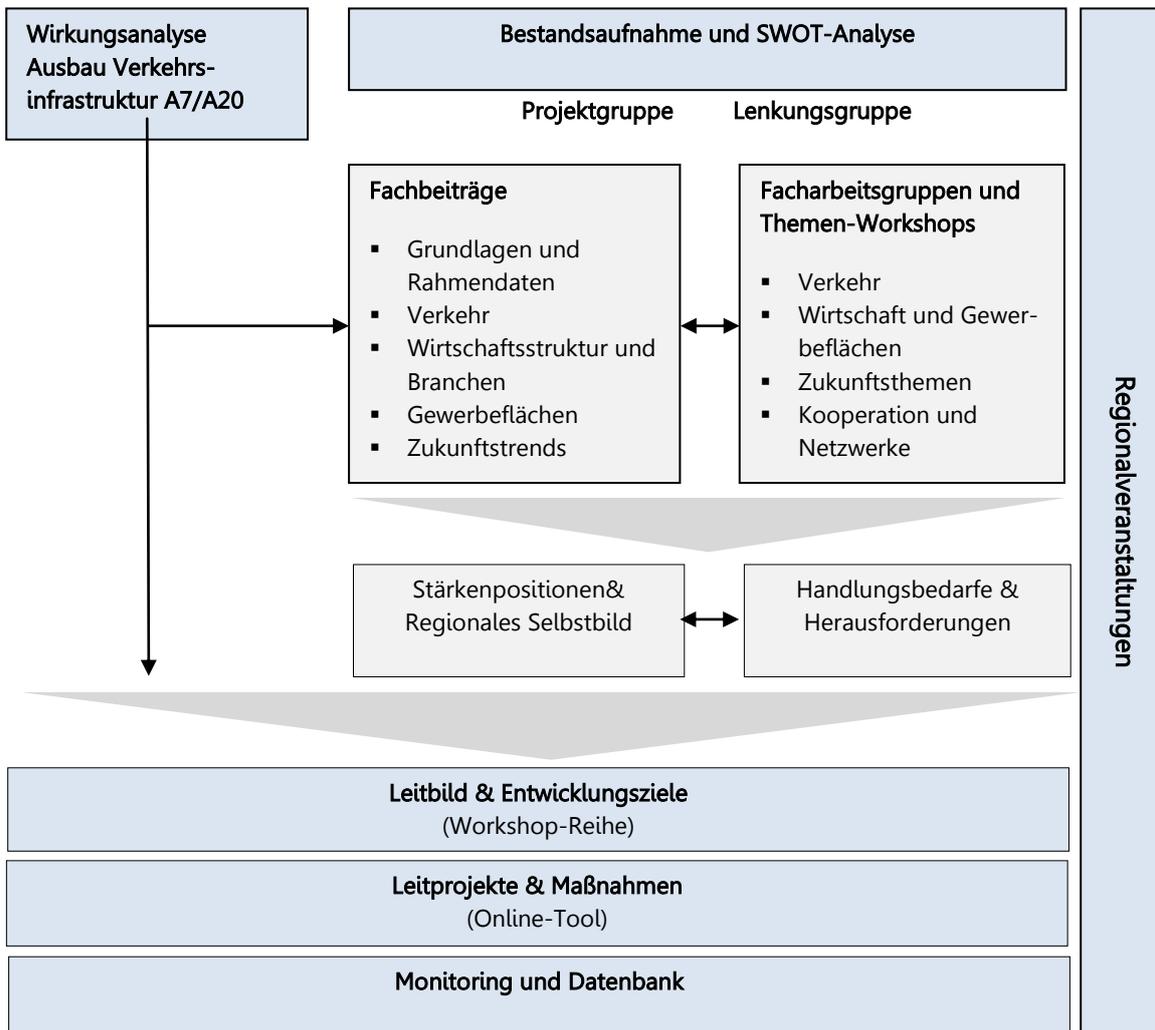
- vier Facharbeitsgruppen, in denen die Ergebnisse der Fachbeiträge diskutiert und abgestimmt wurden. Mitglieder der Facharbeitsgruppen waren schwerpunktmäßig kommunale Planer, Wirtschaftsförderer und Vertreter der Industrie- und Handelskammern sowie Vertreter des Innenministeriums des Landes-Schleswig-Holsteins.
- eine Workshop-Reihe, in der mit den regionalen Akteuren, Vertretern der Kammern und des Landes Schleswig-Holstein ein Leitbild-Entwurf erarbeitet und Entwicklungsziele abgeleitet wurden. Ergänzt wurde die Workshop-Reihe durch ein Online-Tool für die Findung und Bewertung von Leitprojektideen.

- eine Projektgruppe, die den Prozess auf der Arbeitsebene gesteuert und begleitet hat und die die Sitzungen der Lenkungsgruppe und Regionalveranstaltungen vorbereitet hat. Mitglieder waren hier ebenfalls Vertreter der Kommunen, Wirtschaftsförderungen und Industrie- und Handelskammern.
- eine Lenkungsgruppe, bestehend aus den Bürgermeistern, Vertretern der Kommunen und Industrie- und Handelskammer sowie des Landes Schleswig-Holstein. Die Lenkungsgruppe hatte die Aufgabe, wichtige Meilensteine im REK-Prozess strategisch zu begleiten und abzustimmen.
- drei Regionalveranstaltungen, auf denen wichtige Ergebnisse des REK (z. B. das Leitbild, Entwicklungsziele und die Leitprojekte) mit einem erweiterten Akteurskreis (z. B. auch politische Vertreter und Vertreter von Initiativen) diskutiert und abgestimmt werden konnten. Dabei bestand auch die Möglichkeit Ideen und Hinweise aufzunehmen und für den weiteren Prozess zu verarbeiten.

Hinweis: Eine Übersicht zu den Treffen und Veranstaltungen finden Sie im Anhang.

Im Ergebnis des REK A7-Süd steht ein abgestimmtes regionales Leitbild mit zukunftsweisenden Entwicklungszielen und umsetzungsfähigen Leitprojekten. Die nachfolgende Abbildung zeigt das Leistungsbild und Vorgehen im Rahmen des REK A7-Süd auf. Der vorliegende Bericht gibt die Ergebnisse in komprimierter Form wieder. Sowohl die umfangreichen Fachbeiträge als auch die Ableitung des Leitbildes sind in jeweils gesonderten Berichten auf der Homepage des REK (www.rek-a7-sued.de) einsehbar.

Abbildung 2: Überblick Leistungsbild und Vorgehen REK A7-Süd



© Georg Consulting

2. ZUSAMMENGEFASSTE ERGEBNISSE FACHBEITRÄGE

2.1 GRUNDLAGEN UND RAHMENDATEN

Der Untersuchungsraum, nachfolgend vereinfacht als „REK-Region“ bezeichnet, umfasst:

- die Stadt Neumünster
- im Kreis Rendsburg-Eckernförde
 - die Gemeinden Krogaspe, Wasbek, Ehndorf und Padenstedt
- im Kreis Segeberg
 - die Städte Norderstedt, Kaltenkirchen und Bad Bramstedt
 - die Gemeinden Henstedt-Ulzburg, Boostedt und Ellerau sowie
 - die Ämter Bad Bramstedt-Land, Kaltenkirchen-Land und Kisdorf
- im Kreis Pinneberg
 - die Stadt Quickborn
 - die Gemeinden Bilsen, Hasloh und Bönningstedt

Aus raumplanerischer Sicht stellt die Stadt Neumünster das einzige Oberzentrum innerhalb der Untersuchungsregion dar, die Stadt Kaltenkirchen fungiert als Mittelzentrum und die Stadt Norderstedt als Mittelzentrum im Verdichtungsraum. Diese Zentren übernehmen zusammen mit Quickborn, Henstedt-Ulzburg und Bad Bramstedt wichtige Versorgungsfunktionen für ihr Umland bzw. die Gemeinden entlang der Landesentwicklungsachse A7-Süd. Insbesondere im südlichen Bereich bestehen vielfältige funktionale Verflechtungen des Untersuchungsraumes mit der Stadt Hamburg sowie mit der gesamten Metropolregion Hamburg.

Naturräumlich und touristisch ist die Region durch ihre günstige Lage zwischen Nord- und Ostsee sowie durch die Nähe zu den Städten Hamburg und Kiel gekennzeichnet. Die Erreichbarkeit der REK-Region wird durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende A7 sowie durch bedeutsame Bundes- und Landesstraßen wie die B4 oder die B432 gewährleistet. Die A7 ist die eine traditionell starke Verkehrs- und Wirtschaftsachse Schleswig-Holsteins. Die Untersuchungsregion liegt somit an einer der Hauptachsen der nordsüdverlaufenden Warenströme. Hinzu kommt die direkte Nähe und Nachbarschaft zur Metropole Hamburg mit dem größten deutschen Seehafen und dem internationalen Flughafen Hamburg. Auch sind die Häfen Kiel und Lübeck in relativ kurzer Zeitdistanz zu erreichen. Nach der Aufnahme Neumünsters gehört nahezu die gesamte Untersuchungsregion zur Metropolregion Hamburg (Ausnahme: Gemeinden im Kreis Rendsburg).

Mit dem Neubau der A20 und der geplanten Fehmarnbelt-Querung (A1) sowie der Elbquerung der A20 bei Glückstadt gewinnt die Untersuchungsregion einen Anschluss an das Netz der überregional und international bedeutenden Verkehrsachsen. Dadurch verbessert sich langfristig auch die Attraktivität im Standortwettbewerb und eröffnet neue wirtschaftliche Möglichkeiten.

Abbildung 3: REK A 7-Süd-Region

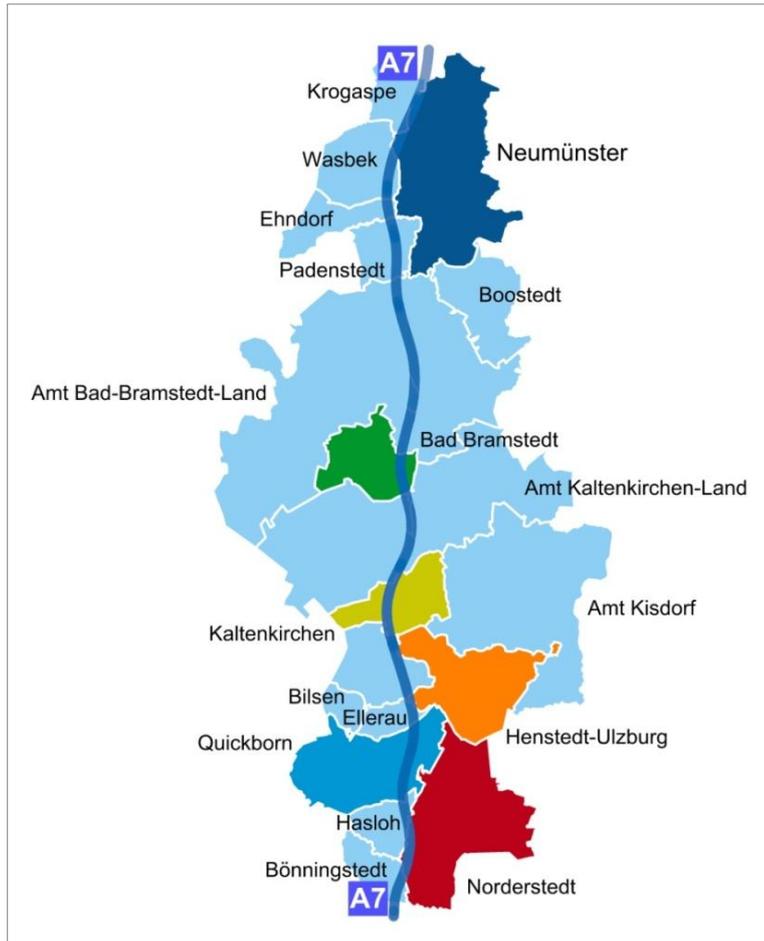
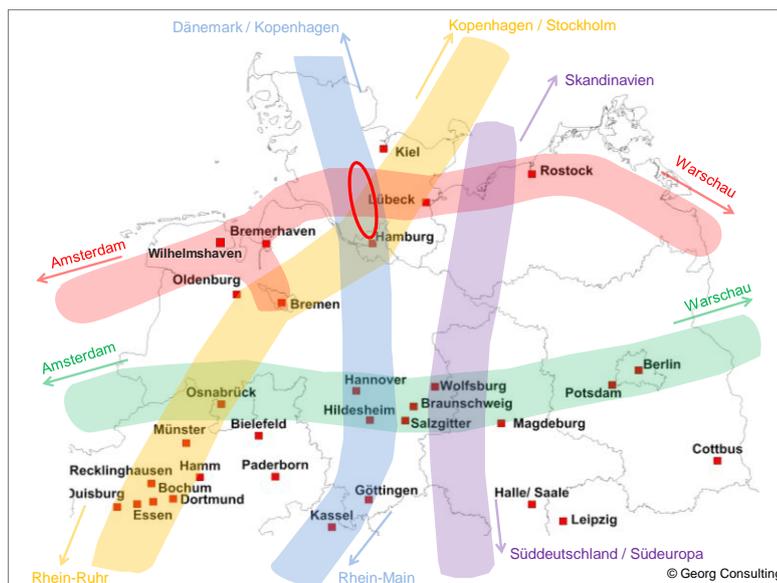


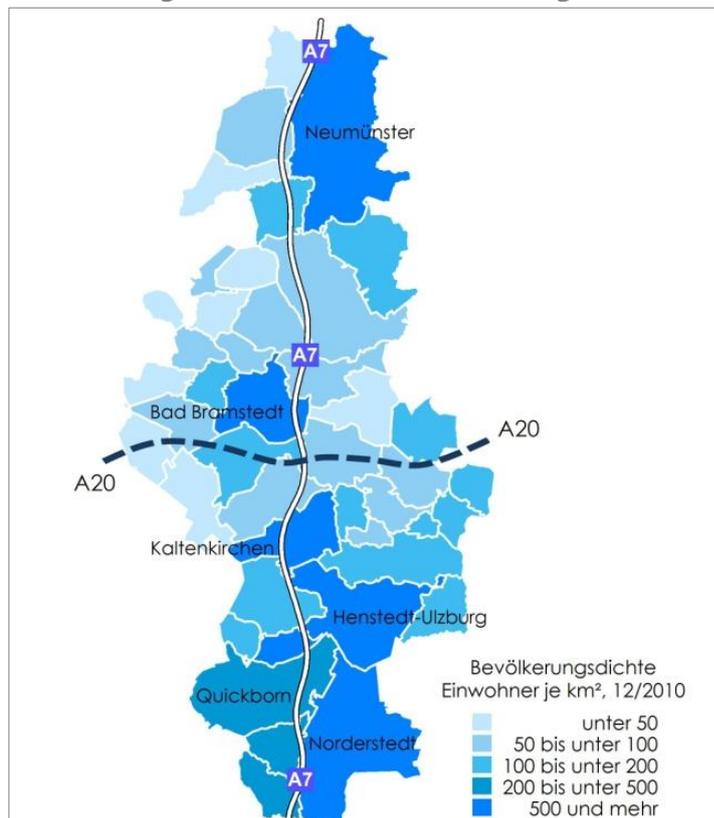
Abbildung 4: Wirtschaftsachsen und großräumliche Lage der REK-Region



Die REK-Region umfasst eine Fläche von 778 km², was rd. 4,9 % der Fläche Schleswig-Holsteins entspricht. Im südlichen Teil ist die Region stark urbanisiert und weist eine teilweise städtische Ausprägung auf.

In der REK-Region leben rd. 286.000 Einwohner und somit knapp 10% der Bevölkerung Schleswig-Holsteins. Die größten Zentren der Region sind Neumünster mit rd. 77.000 Einwohnern und Norderstedt mit rd. 74.000 Einwohnern. Die Bevölkerungsdichte ist im Süden der Region am höchsten. In den nördlichen Bereichen lässt sich eine Abnahme der Bevölkerungsdichte von den Städten hin zu den kleineren Gemeinden feststellen. Im Jahr 2010 betrug die Bevölkerungsdichte in Deutschland 229 Einwohner/km², in Schleswig-Holstein 179 Einwohner/km² und in Hamburg 2.365 Einwohner/km². In der REK-Region lag die Bevölkerungsdichte mit 367 Einwohnern/km² (2010) deutlich höher als in Deutschland und in Schleswig-Holstein.

Abbildung 5: Bevölkerungsdichte innerhalb der REK-Region



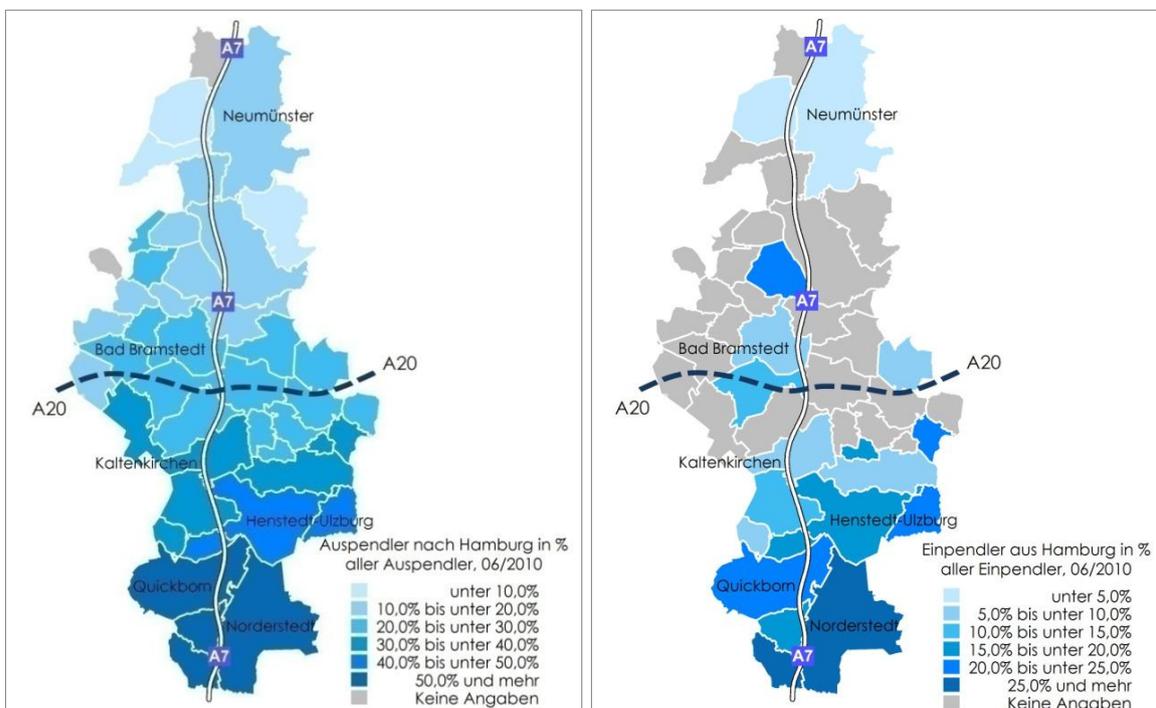
Quelle: Georg Consulting n. A. des Statistikamts Nord

Die Entwicklung der Einwohnerzahl verlief im Zeitraum 2005 bis 2010 mit +0,8 % äußerst stabil und dabei gegensätzlich zum bundesdeutschen Trend (-0,8 %). In Hamburg wuchs die Zahl der Einwohner in gleichen Zeitraum um 2,5 %. Das Bevölkerungswachstum innerhalb der REK-Region resultiert überwiegend aus positiven Wanderungssalden, die die Attraktivität der Region als Wohn- und Arbeitsstandort verdeutlichen.

Im Zeitraum 2000 bis 2010 hat sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (SVP-Beschäftigte) in der REK-Region mit +2,6 % positiv entwickelt. In Deutschland hingegen ging die Zahl der SVP-Beschäftigten im gleichen Zeitraum um -0,4 % zurück und in Schleswig-Holstein stieg sie leicht um +0,6 % an. In der langfristigen Betrachtung hat sich die REK-Region somit deutlich positiver als im Landes- und Bundesdurchschnitt entwickelt. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass rd. 91 % der Arbeitsplätze (bei 81 % der Einwohner und 33 % der Fläche) auf die sechs Arbeits- und Wirtschaftszentren der REK A7-Süd-Region (Neumünster, Quickborn, Bad Bramstedt, Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen, Norderstedt) entfallen. Etwa 9 % der Arbeitsplätze (bei 19 % der Einwohner und 67 % der Fläche) befinden sich in den restlichen Ämtern und Gemeinden mit überwiegend sehr hohem Auspendlerüberschuss. Es besteht somit eine „Arbeitsteilung“ in sechs wichtige Arbeitsstandorte und verbleibende Orte im Umfeld als Wohnorte.

Die REK-Region ist vor allem im südlichen Teil eng mit Hamburg verbunden, weist aber auch starke innerregionale Verflechtungen auf. Ablesbar ist dies u. a. an den Pendlerbeziehungen zwischen den einzelnen Gemeinden der Region. Im nördlichen Teil der Region übt Neumünster als Oberzentrum und Arbeitsstandort eine hohe Gravitation bis weit in das Schleswig-holsteinische ländliche Kernland aus. Insbesondere der Süden der Region profitiert auch von Einpendlern aus Hamburg.

Abbildung 6: Anteil Auspendler nach Hamburg und Einpendler aus Hamburg



Quelle: Georg Consulting nach Angaben der BA-Statistik

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die REK-Region vergleichsweise günstige Voraussetzungen und Rahmenbedingungen aufweist. Eine positive wirtschaftliche

Entwicklung der Zentren der REK-Region wird aufgrund der starken innerregionalen Verflechtungen allen beteiligten Städten und Gemeinden der Untersuchungsregion zu Gute kommen. Diese unterstreicht die Potenziale einer weitergehenden Kooperation und ggf. Arbeitsteilung zum Wohle der Gesamtregion.

2.2 VERKEHR

Um die verkehrliche Erreichbarkeit und Lagegunst der REK-Region zu raumbedeutsamen Einrichtungen und Orten zu bestimmen, wurden anhand eines GIS-basierten Erreichbarkeitsmodells die Fahr- und Reisezeiten errechnet. Neben dem Straßenverkehr, waren auch der Schienen-, sowie der Flug- und Schiffsverkehr weitere Analysenbestandteile.

Straßenverkehr

Die Analyseergebnisse zeigen, dass die regionalen Erreichbarkeitseffekte (Fahrzeitverkürzungen) durch den Ausbau der A7 nur gering sind. Die positiven Auswirkungen des Ausbaus der A 7 liegen primär in der Verringerung der Stauanfälligkeit, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten. Hiervon profitiert vor allem der südliche Teil der REK-Region. Somit können Fahrzeiten verlässlicher geplant werden, was für die Unternehmen in der Region, aber auch für die Einwohner (Pendler) von großer Bedeutung ist. Um die bereits heute stark belastenden Knotenpunkte und die Autobahn insgesamt leistungsfähig zu halten, ist auch der Bau neuer Anschlussstellen in den Blick zu nehmen.

Überregionale Erreichbarkeitseffekte sind hingegen durch den Aus- bzw. Neubau der A20 mit der geplanten Elbüberquerung bei Glückstadt (maximaler Ausbauzustand) zu beobachten. Durch die verbesserte Ost-West-Anbindung profitieren insbesondere Gemeinden in der Nähe des neu entstehenden Autobahnkreuzes A7/A20 (z. B. Bad Bramstedt, Neumünster und Kaltenkirchen).

Allgemein zeigen sich bei den mittleren Zeitintervallen von 30- und 45-Fahrminuten positiv veränderte Erreichbarkeitsradien und somit eine deutlich erhöhte Erreichbarkeit für Einwohnern und Arbeitskräfte. Bei den kurzen Zeitintervallen von 15-Fahrminuten und den langen Zeitintervallen von 60-Fahrminuten reduzieren sich die Effekte jedoch wieder. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich nach dem Ausbau der A7 nicht die Fahrzeiten bzw. die Durchschnittsgeschwindigkeiten merklich erhöhen, sondern wie bereits erwähnt, eher die Stauanfälligkeit vermindert wird.

Die A 20 mit Elbquerung erhöht insbesondere die überregionale Erreichbarkeit und bindet die REK-Region besser in die überregionalen Wirtschaftsachsen ein. Über die A20 werden die sogenannte „Jütlandroute“ (A7) und die „Fehmarnbeltroute“ (A1) miteinander verbunden und im westlichen Bereich erhält die Region mit der Elbquerung eine verbesserte Verbindung zum Hamburger Hafen und weitergehend z. B. zu den Ballungszentren in

Nordrhein-Westfalen (beachten Sie hierzu auch Abb. 4). Damit gewinnt die Region perspektivisch eine zentrale „Verkehrs-Funktion“ in Schleswig-Holstein.

Schienerverkehr

Sowohl für den Schienengüterverkehr, als auch den Personennahverkehr gilt es, die Strecken leistungsfähiger auszubauen. Für den Schienengüterverkehr ist es erforderlich, vor allem die Strecke Hamburg-Elmshorn leistungsfähiger auszubauen.

Weiterhin weist die Strecke der AKN-Linie A1 zwischen Hamburg und Neumünster große Fahrgastpotenziale auf, besonders durch das hohe Pendlerverkehrsaufkommen. Diese werden jedoch mit dem derzeitigen dieselbetriebenen Angebot aufgrund der langsamen Züge und dem Umsteigezwang an verschiedenen Bahnhöfen nicht ausgeschöpft. Um als attraktiver Standort, auch für Unternehmen zu bestehen, ist eine effiziente Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr unabdingbar. Aus diesem Grund wird der Bau bzw. Ausbau einer Express S-Bahn-Linie (S21) nicht nur zwischen der Achse Hamburg – Kaltenkirchen, sondern auch über Kaltenkirchen hinaus empfohlen. Neben dem Ausbau des Schienennetzes spielt auch die Anbindung zu Bus und P+R –Anlagen eine Rolle, um die Alternative zur Straße bedarfsgerecht zu gestalten

Luftverkehr

Der Flughafen Hamburg erweist sich für die Untersuchungsregion als wesentlicher Standortfaktor. In der Untersuchung wurde die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für die in der Region ansässigen Unternehmen bestätigt. Zusätzlich befinden sich Zulieferer des Flughafens in der Region, für die eine direkte Flughafenbindung signifikant ist. Der Flughafen gewährleistet den Anschluss der Region an überregionale Destinationen und sichert der REK-Region eine überregionale Erreichbarkeit. Überdies erreicht der Flughafen über die REK-Region hinaus eine wirtschaftliche Bedeutung sowie eine regionale Erschließungsfunktion für den gesamten norddeutschen Raum. Für eine weiterhin prosperierende Entwicklung der Untersuchungsregion ist die direkte Anbindung an das Luftverkehrsnetz und somit an den Flughafen Hamburg ein wichtiger Aspekt.

Die geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, wie beispielsweise der Ausbau von A7 und der Bau der A20, ermöglichen der Untersuchungsregion eine bessere und vor allem schnellere Erreichbarkeit des Flughafens. Darüber hinaus verbessert sich infolge des Ausbaus die Anbindung an den Flughafen Hamburg, des Ringes 3 der Stadt Hamburg und des Kreises Segeberg an die A7. Allerdings müsste neben den Ausbaumaßnahmen, auch der Bau weiterer Anschlussstellen erfolgen, um erhöhte Verkehrsbelastung durch den sich auf der A7 bündelnden Verkehr zu entlasten. Der diskutierte Bau der Anschlussstelle 22 würde z. B. die Anbindung der REK-Region an den Flughafen erheblich verbessern, und hier insbesondere die Anbindung zum Logistik- und Distributionszentrum der Region in Norderstedt als Schnittstelle zwischen dem Luftfrachtverkehr und dem straßengebundenen Güterverkehr optimieren. In Diskussion steht zudem die direkte Anbindung eines

Flughafenzubringers an die Umgehung Garstedt und die B432, was die Erreichbarkeit der REK-Region an den Hamburger Flughafen ebenfalls verbessern würde. Diesen Maßnahmen kommt eine besondere Bedeutung zu, denn es ist von wachsenden Anforderungen an die verkehrliche Erschließung auszugehen, vor allem vor dem Hintergrund weiterer Wachstumsbestrebungen des Flughafens.

Bei den zunehmenden Kapazitätsengpässen des Hamburger Flughafens besteht die Gefahr von Abwanderungen oder Verlagerungen zu anderen Flughäfen. Dies würde zu einem qualitativen Abbau des Hamburger Luftverkehrsangebotes führen und demzufolge die Standortqualität der Region einschränken.

Schiffsverkehr

Der Hamburger Hafen besitzt eine herausragende regionalökonomische Bedeutung (Arbeitsplätze und Wertschöpfung) für Industrie und Gewerbe in der Metropolregion und für die REK-Region. Die Erreichbarkeit des Hafens wird sich nach dem Ausbau der A7 und A20 weiter verbessern und die REK-Region könnte in Verbindung mit einer zunehmenden Knappheit an Gewerbeflächen in Hamburg stärker in den Fokus von Hafenhinterlandaktivitäten rücken.

Der Hafen Hamburg konkurriert jedoch zukünftig nicht mehr nur mit den Häfen der Nordrange (Amsterdam – Rotterdam - Antwerpen), sondern auch mit dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven und dem Hafen in Danzig. Trotz geplanter und bereits umgesetzter Ausbaumaßnahmen und einer Elbvertiefung könnte der Hamburger Hafen durch den Trend zu immer größeren Schiffen langfristig in Bedrängnis geraten.

2.3 WIRTSCHAFTSSTRUKTUR UND BRANCHEN

Die Branchenschwerpunkte der REK-Region wurden mit Hilfe des sogenannten Lokationskoeffizienten dargestellt. Der Lokationskoeffizient bezieht den Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter (SVP-Beschäftigter) am Arbeitsort auf den entsprechenden Anteil Deutschlands. Liegt der Lokationsindex über einem Wert von 100, zeigt sich eine höhere Konzentration der jeweiligen Branche in der Region im Vergleich zum Bundesdurchschnitt. Bei einem Wert von unter 100 ist der betrachtete Wirtschaftszweig oder die Branche in der Region im Vergleich zum Bundesdurchschnitt unterrepräsentiert.

Die Betrachtung der Lokationskoeffizienten in der REK-Region zeigt, dass insbesondere der Anteil SVP-Beschäftigter im Wirtschaftszweig „Energieversorgung“ deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegt. Der Lokationskoeffizient für diesen Wirtschaftszweig beträgt in der REK-Region 252, womit der Anteil der SVP-Beschäftigten rund 2,5 Mal höher ist, als im gesamtdeutschen Durchschnitt. Induziert wird der hohe Anteil vor allem durch die E.ON-Verwaltung in Quickborn. Hier werden die entsprechenden Dienstleistungsarbeitsplätze dem Wirtschaftszweig Energieversorgung zugeordnet.

Ebenfalls deutlich überproportionale Beschäftigtenanteile weisen der Handel (Koeffizient von 149) und der Bereich Verkehr und Logistik (Koeffizient von 132) in der Region auf. Daraus lässt sich ableiten, dass die Region Standortvorteile für beide Bereiche aufweist (u. a. Lage an der Transit- und Wirtschaftsachse A7, Nähe zum Hamburger Hafen) bzw. stehen beide Bereiche in einem engen funktionalen Zusammenhang. Basis für die starke Logistik in der Region sind zudem die ansässige Industrie und das Gewerbe.

Das Verarbeitende Gewerbe in der REK-Region hat trotz seiner hohen regionalen Bedeutung im Bundesvergleich eine unterdurchschnittliche Ausprägung mit einem Koeffizienten von 89. Der entsprechende Beschäftigtenanteil in der REK-Region liegt somit um 11 % unter dem bundesdeutschen Durchschnittswert. Zum Vergleich: Schleswig-Holstein weist für das Verarbeitende Gewerbe einen Lokationskoeffizienten von 73 und Hamburg von lediglich 51 auf. Das heißt, in der REK-Region hat das Verarbeitende Gewerbe im Vergleich zum Bundesdurchschnitt zwar eine unterproportionale, im Vergleich zu Schleswig-Holstein und Hamburg aber eine wesentliche höhere Bedeutung.

Das Gesundheits- und Sozialwesen ist in der REK-Region ebenfalls ein beschäftigungsstarker Bereich, weist aber sowohl im Bundes- wie auch im Landesvergleich eine deutliche unterproportionale Bedeutung auf. Das gleiche gilt z.B. für das Gastgewerbe und für den Bereich Erziehung und Unterricht.

Die technologie- und wissensorientierten Bereiche/Zweige „Information und Kommunikation“ sowie die „freiberuflichen wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen“ haben zwar im Bundesvergleich unterproportionale Beschäftigtenanteile, liegen in der REK-Region jedoch deutlich über den entsprechenden Werten des Landes-Schleswig-Holstein.

Die zusammenfassende Betrachtung zeigt, dass unter den fünf größten Beschäftigungsbereichen der REK-Region drei Bereiche/Zweige als Zukunfts- und Wachstumsbranche gelten. Das sind das Verarbeitende Gewerbe insgesamt (eine differenzierte Betrachtung erfolgt in dem entsprechenden Fachbeitrag), das Gesundheits- und Sozialwesen sowie die Logistik. In der relativen Betrachtung nach dem Lokationskoeffizienten (als Ausdruck der Standortstärke der Branche) zeigt sich lediglich für die Logistik und die Energieversorgung (Sonderfall Unternehmensstandort E.ON in Quickborn) eine konsistente Überschneidung zwischen der quantitativen und relativen Bedeutung sowie der Einschätzung als Zukunfts- und Wachstumsbranchen.

*Tabelle 1: Übergeordnete Branchenbetrachtung nach Relevanz für die REK-Region**

Branche	Quantitative Relevanz (nach Rang des Beschäftigtenanteils in %)	Relevanz nach Lokationskoeffizient (Wert über 100 = überproportionale Bedeutung)	Einordnung als Zukunfts- und Wachstumsbranche*
Handel inkl. KFZ	21,8	149	0
Verarbeitendes Gewerbe	20,0	89	++
Gesundheits- und Sozialwesen	10,2	80	++
Sonstige wirtschaftliche DL	7,0	104	0
Verkehr und Lagerei (Logistik)	6,7	132	++
Baugewerbe	6,0	108	0
Freiberufliche wissenschaftl. u. techn. DL	5,2	91	++ (wirtschaftliche DL)
Öffentl. Verwaltung und Sozialvers.	4,9	81	0
Finanz- und Versicherungs-DL	3,3	90	0
Erbringung sonstige DL	2,7	92	0
Gastgewerbe	2,4	83	++
Information und Kommunikation	2,3	78	+ (siehe Nachrichten)
Energieversorgung	2,2	252	++
Erziehung und Unterricht	2,1	53	+

Anmerkung: *0 neutrale Zukunfts- und Wachstumschancen, + vorhandene Zukunfts- und Wachstumschancen, ++ gute Zukunfts- und Wachstumschancen

Quelle: Eigene Berechnungen Georg Consulting

Im Hinblick auf die für die REK-Region herausgearbeiteten Schwerpunkt- und Wachstumsbranchen wurde weitergehend betrachtet, wie sich diese in die Wirtschafts- und Forschungspolitik des Landes Schleswig-Holstein integrieren. Das Land verfolgt unter anderem das Ziel, existierende wirtschaftliche Stärken und Schwerpunkte weiter ausbauen. Als Instrument hierfür dienen die Cluster bzw. Clusterinitiativen.

Die Cluster sind räumlich nicht scharf abgegrenzt, dennoch zeigen sich räumliche Schwerpunkte. Hierbei ist auffällig, dass die REK-Region keinem der Landes-Cluster zuzuordnen ist. Grundsätzlich kann sich die Region zumindest teilweise den Clustern Medizintechnik (Norgenta), Logistik und auch dem Hamburger Luftfahrt-Cluster zugehörig fühlen.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die REK A7-Region einer der wirtschaftlich stärksten und dynamischsten Regionen in Schleswig-Holstein darstellt und durch einen relativ hohen Besitz an technologie- und innovationsorientierten Branchen und Unternehmen geprägt ist.

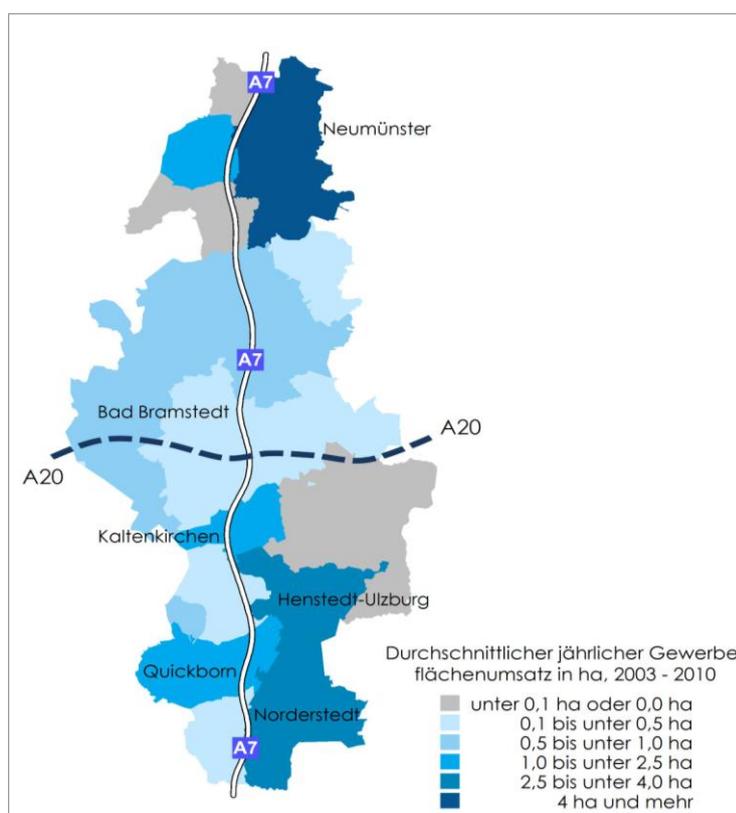
2.4 GEWERBEFLÄCHEN

Der anhaltende wirtschaftliche Strukturwandel hat ebenfalls zu einem deutlichen Strukturwandel der gewerblichen Flächennachfrage geführt. Der technologieorientierte Mittelstand hat die Großunternehmen als wichtige Nachfragegruppe abgelöst. Insgesamt ist die Flächennachfrage (mit Ausnahme der Logistik und des großflächigen Einzelhandels) deutlich kleinteiliger geworden.

Die REK-Region zählt zu einer der ansiedlungsstärksten Regionen in Schleswig-Holstein. Im Zeitraum 2003 bis einschließlich 2010 wurden jährlich knapp 17,8 ha an Gewerbebauland vermarktet. Die regionale Verteilung der Gewerbeflächenumsätze innerhalb der REK-Region zeigt einen vermarktungsintensiven Süden und Norden. Weiterhin ist eine deutliche Fokussierung der Gewerbeflächendynamik auf die größeren Zentren und Gemeinden feststellbar (im Raum Neumünster hatte auch die Umlandgemeinde Wasbek relativ hohe Gewerbeflächenumsätze zu verzeichnen). Die „Mitte“ der REK-Region - im zukünftigen Verlauf der A20 - hat vergleichsweise geringe Flächenumsätze aufzuweisen. Die Unterschiede hängen mit der funktionalen Differenzierung in Zentren und ländliche Gemeinden bzw. in Arbeits- und Wohnstandorte zusammen (siehe hierzu auch den Fachbeitrag „Grundlagen und Rahmendaten“).

In Relation zur wirtschaftlichen Gesamtentwicklung kann für die REK-Region ein Referenzwert (Flächenumsatz) von ca. 9,7 ha pro 1 % BIP-Wachstum angenommen werden. Bei einem durchschnittlichen BIP-Wachstum von 0,8 % pro Jahr entsteht ein Flächenbedarf von schätzungs- und annäherungsweise 116 ha für die Region bis zum Jahr 2025. Bei einem durchschnittlichen BIP-Wachstum von 1,0 % pro Jahr würde sich der Bedarf auf rund 145 ha erhöhen (ohne Berücksichtigung von Strukturveränderungen und evtl. Aufschlägen durch die Effekte der A20).

Abbildung 7: Durchschnittlicher jährlicher Flächenumsatz in der REK-Region



Quelle: Georg Consulting, eigene Berechnung n. A. der GA-Ausschüsse

Mittel- bis langfristig sind Flächen (Entwicklungsabschnitte bestehender Gebiete, neue Standorte und Standortüberlegungen) in der Größenordnung von über 230 ha vorhanden. Selbst bei einem angenommenen Push-Faktor in Höhe von 5 % in Folge der A 20 auf die Referenzwerte zeigt, dass das kurz-, mittel- und langfristige Flächenpotenzial in der Region als ausreichend in Relation zum verbrauchsgestützten BIP-Referenzwert ist. Teilräumlich stellt sich die Bedarfssituation jedoch sehr differenziert dar.

Zusammengefasst zeigt sich, dass die überregionale und die innerregionale Erreichbarkeit und Verkehrsanbindung, die Nähe zu Hamburg und zum Flughafen sowie das regionale Preisgefälle und das regionale Zentrengefüge zur folgenden Ausdifferenzierung beitragen:

- Handwerk und Mittelstand findet sich in allen Standortbereichen (meist endogene Entwicklung und vor allem in den traditionellen Standorten und Gebieten ansässig)
- Im südlichen Teil der REK-Region Überlagerung des Ansiedlungsgeschehens durch Überschwappeffekte aus Hamburg

- Großflächiger Einzelhandel findet sich ebenfalls in zahlreichen Gebieten der größeren Zentren der REK-Region sowohl im Süden, in der Mitte als auch im Norden der Region
- Überregional bedeutsame Dienstleistungen sowie flughafenbezogene Logistik siedeln schwerpunktmäßig in Gewerbegebieten im Süden der REK-Region aufgrund der Nähe zu Hamburg und zum Flughafen
- Lokale und regionale Dienstleister (oft DL und Service) verteilen sich auf verschiedene Standorte in der Region
- Das Transportgewerbe (Speditionen) und die Logistik mit regionalen Distributionsfunktionen (Bezug zur Metropolregion) sind stark in der Mitte der Region (Quickborn, Kaltenkirchen und vor allem in Henstedt-Ulzburg)
- Große Logistiksiedlungen und Warenverteilzentren sind stark im nördlichen Teil der REK-Region (Neumünster und Wasbek) vertreten

2.5 ZUKUNFTSTRENDS

Demographie und Erwerbsfähigenpotenzial

Die demographische Entwicklung und Alterung nimmt einen deutlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung und Zukunftsfähigkeit der REK-Region. Es ist aufgrund der Rahmendaten (siehe Fachbeitrag „Grundlagen und Rahmendaten“) davon auszugehen, dass Teilbereiche der Region weniger stark von der demographischen Entwicklung betroffen sind, als die verfügbaren Kreisdaten dies vermuten lassen. Auch hat die Region den Vorteil, aufgrund der intensiven Stadt-Umland-Wanderungen (hauptsächlich Familienwanderung) und der intensiven Pendlerverflechtungen (sowohl Aus- als auch Einpendler aus Hamburg) von der positiven Entwicklung Hamburgs profitieren zu können.

Auffällig ist, dass sich mit Ausnahme von Hamburg der relative Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter in allen betreffenden Kreisen prozentual angleicht. Für die betreffenden Kreise der REK-Region zeigt sich übereinstimmend, dass sich ab ca. 2016/2017 die „demographische Schere“ spreizt. Dann steigt die Zahl der aus dem Erwerbsleben ausscheidenden älteren kontinuierlich an und die Zahl der Berufsanfänger geht deutlich zurück (siehe hierzu auch Abbildungen im Anhang).

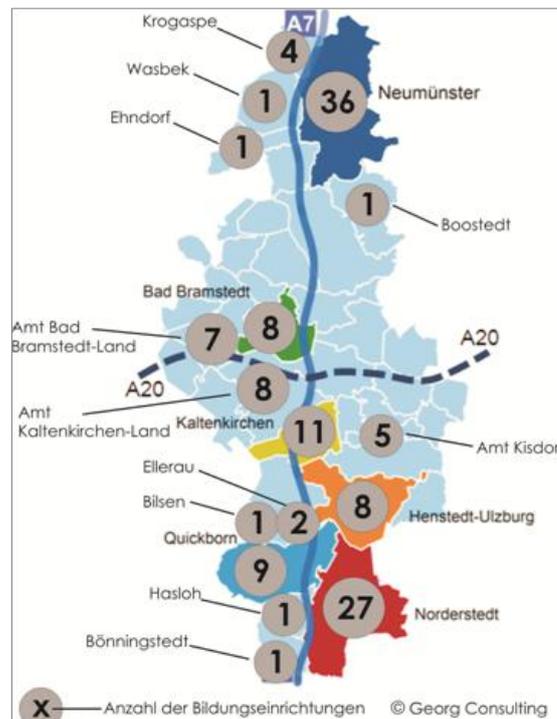
Auffällig ist weiterhin, dass in bestimmten Berufsbereichen der Anteil von älteren Beschäftigten (50 bis < 65 Jahre) in Schleswig-Holstein überdurchschnittlich hoch ausfällt. Dies betrifft z.B. Chemiker und Physiker sowie die technischen Berufe (Techniker und Ingenieure). Bei den Fertigungsberufen liegt der entsprechende Anteil im Durchschnitt Westdeutschlands. Insgesamt führt die demographische Entwicklung ab 2016/2017 zu einem

verschärften Wettbewerb um Arbeitskräfte. Dies wird auch und gerade aufgrund der wirtschaftlichen Stärke die REK-Region betreffen. Qualifizierte Fachkräfte sind ein bedeutender Standortfaktor für Unternehmen und können eine Schlüsselressource im Wettbewerb mit anderen Regionen darstellen.

Bildungslandschaft

In der REK-Region gibt es eine hohe Zahl von Bildungsstätten. Hierbei handelt es sich um Schulen im primären und sekundären Bildungsbereich. Da es keine Fachhochschulen oder Universitäten in der REK-Region gibt, werden keine Ausbildungen im tertiären Bildungsbereich angeboten. Allerdings gibt es verschiedene Berufsbildungszentren sowie Ausbildungsstätten, welche eine Berufsausbildung ermöglichen. Auch das Angebot an beruflichen Weiterbildungsmöglichkeiten ist umfangreich.

Abbildung 8: Zahl der Bildungsstätten in der REK-Region

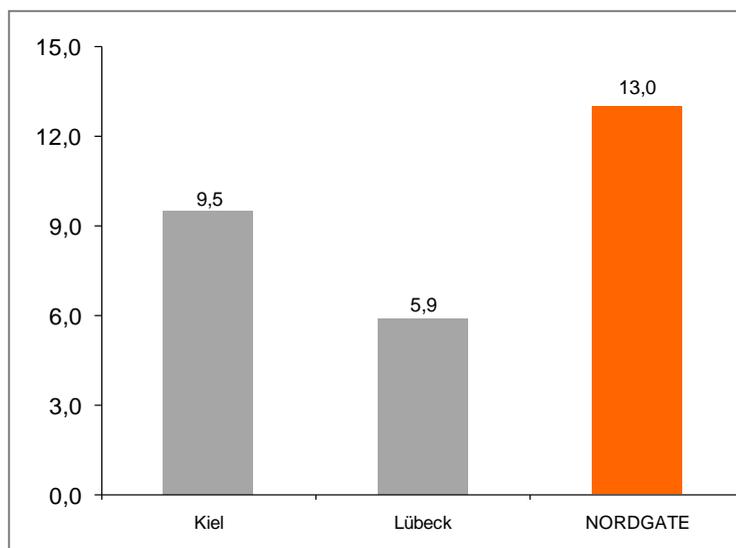


Weiterbildung ist ein wesentliches Schlüsselinstrument, um den zunehmenden (Fach-)Arbeitskräftemangel in Betrieben abzumildern. Laut einer aktuellen Befragung des Deutschen Industrie und Handelskammertages (DIHK 2012) ist die Weiterbildung der bereits eingestellten Fachkräfte die favorisierte Strategie von Unternehmen, um den zukünftigen Fachkräftemangel abzumildern. Berufliche Weiterbildung und das Lernen am Arbeitsplatz haben in der REK-Region einen hohen Stellenwert. Es gibt eine Vielzahl unterschiedlicher Fort- und Weiterbildungszentren (z.B. 9 Berufsfachhochschulen, 3 Berufsschulen, 6 Fachschulen und eine Fachoberschule). Seit 2011 bietet die NBS Northern Business School Hamburg in Neumünster ein berufsbegleitendes Fachhochschulstudium in Betriebswirtschaftslehre an. Ferner sind Neumünster und Norderstedt Standorte im schleswig-holsteinischen Netz der Wirtschaftsakademien. Das Angebot der Wirtschaftsakademien

reicht von der Berufsvorbereitung bis zur außerbetrieblichen Ausbildung für öffentliche Kunden. In Neumünster gibt es zudem noch einen Standort der Bfw Berufsbildungsstätte mit einem Schwerpunkt auf gewerblich-technische Berufsfelder.

Obwohl in der REK-Region keine Fach- und Hochschulen angesiedelt sind, spielen die FuE-Ausgaben, die Anzahl der Erwerbspersonen im FuE-Bereich sowie die FuE-Erträge eine besondere Rolle. Die Region weist, wie bereits erwähnt, einen vielfältigen Branchenbesatz mit hoher Technologieintensität (Maschinenbau, Medizintechnik, Chemie, IT) auf.

Abbildung 9: Anteil wissensintensives Gewerbe in den NORDGATE-Kommunen



Quelle: Georg Consulting, eigene Berechnungen n. A. der BA für Arbeit

Energieumbau und Klimawandel

In der REK-Region gibt es einen Schwerpunkt der Windenergienutzung im Bereich zwischen Bad Bramstedt und Neumünster. Dagegen ist die REK-Region, anders als andere Regionen in Schleswig-Holstein, aufgrund der geografischen Voraussetzungen und der teilweise dichten Besiedlung weniger für die landwirtschaftliche Erzeugung regenerativer Energien (Biomasse) prädestiniert. Vielmehr dürfte für die Region die Anwendung und Nutzung (lokaler/regionaler) regenerativer Energien im Fokus stehen. Dieses könnte einen Beitrag zur Stärkung der regionalen Wirtschaftskreisläufe leisten und zu Profilierung und Image der Region beitragen. Es ist davon auszugehen, dass es aufgrund der hohen Industrie- und Siedlungsdichte in der Region ein hohes Potenzial für energieeffiziente Maßnahmen gibt. In diesem Kontext ist darauf hinzuweisen, dass der Bereich Energieeffizienz mit positiven Beschäftigungsperspektiven verbunden ist. Konzepte für energieeffizientes Bauen und eine energieeffiziente Stadtentwicklung wurden bereits in unterschiedlichen Klimaschutzkonzepten in den Kommunen der REK-Region erarbeitet. Auch ist auf die bestehende Netzwerk und Kommunikationsplattform „Center of Competence Energieeffizienz“ bei der Wirtschaftsagentur Neumünster hinzuweisen.

3. LEITBILD UND ENTWICKLUNGSZIELE

In dem Leitbild werden die Vorstellungen über die gewünschte Entwicklung der Region zusammengefasst. Insofern dient das Leitbild als Richtschnur für das Planen und Entscheiden möglichst vieler Akteure in den unterschiedlichsten Bereichen. Über seine Orientierungsfunktion hinaus steckt das Leitbild den Rahmen für die regionale Entwicklung ab. Dabei werden zwar noch keine Einzelaktivitäten formuliert, jedoch werden inhaltliche Akzente in Form von Entwicklungszielen gesetzt. Das Leitbild soll somit eine Identität der Region bewirken und ist daher nach innen (Binnenmarketing) und nach außen (Außenmarketing) gerichtet. Dies impliziert u.a. eine Verständigung über die regionale Positionierung und über das Bild, wie die Region gesehen werden möchte (Selbstbild). Möglichst konkrete Entwicklungsziele und Leitprojekte tragen dazu bei, dass das Leitbild auch „gelebt“ und umgesetzt wird.

Das Leitbild und die Entwicklungsziele für die REK A7-Region bauen auf den SWOT-Ergebnissen der Fachbeiträge und den daraus abgeleiteten Handlungsbedarfen und Herausforderungen auf. Die relevanten Aspekte des Leitbilds und die Entwicklungsziele wurden im Rahmen eines Strategie-Workshops am 13. September 2012 in Kaltenkirchen sowie einer Regionalveranstaltung am 16. November 2012 in Quickborn gemeinsam erarbeitet und abgestimmt.

3.1 STÄRKENPOSITIONEN UND REGIONALES SELBSTBILD

Verkehr: Die Region liegt an einer der wichtigsten nationalen und europäischen Verkehrs- und Wirtschaftsachsen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Metropole Hamburg. Die Region ist Standort des Hamburger Flughafens. Die Seehäfen Hamburg, Kiel und Lübeck sowie der Kanalhafen in Rendsburg sind bereits heute gut erreichbar. Durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (A7, A20, kombinierter Verkehr, ÖPNV) wird die überregionale Erreichbarkeit verbessert und die innerregionale und regionale Mobilität optimiert. In diesem Zusammenhang betrachtet sich die Region als

Verkehrsdrehscheibe in Norddeutschland und als „Tor zu Hamburg“ und „Gateway zu Skandinavien“.

Wirtschaft: Die Region ist eine der wirtschaftsstärksten Regionen in Schleswig-Holstein. Die Beschäftigtenentwicklung der letzten Jahre verlief, mit Ausnahme des Zeitraums der Finanz- und Wirtschaftskrise, deutlich positiv. Eine besondere Stärke der Region stellt der breite Besitz mit technologie- und wissensorientierten Unternehmen aus den Bereichen Maschinenbau, Medizintechnik, Information und Kommunikation und Dienstleistung dar – Branchen, die in der Wertschöpfung vorn liegen. Darüber hinaus sind die Logistik, das Ernährungsgewerbe und die Gesundheitswirtschaft überproportional in der Region vertreten. Es gibt intensive Pendlerverflechtungen innerhalb der Region, mit dem restlichen

Schleswig-Holstein und mit Hamburg. Es pendeln nicht nur Arbeitskräfte nach Hamburg aus, sondern die Region stellt in erheblichem Ausmaß auch Arbeitsplätze für Hamburg bereit. In diesem Kontext sieht sich die Region als

Dynamische Wirtschaftsregion und bedeutender Arbeitsstandort in Schleswig-Holstein.

Gewerbeflächen: Die Region verfügt über eine Vielzahl an Gewerbegebieten mit unterschiedlichen Standortqualitäten entlang der A7, die z. T. bereits über die Standortinitiative NORDGATE vermarktet werden. Die Region weist eine hohe Ansiedlungsdynamik auf und hat im Zeitraum von 2003 bis einschließlich 2010 knapp 18 ha pro Jahr vermarktet. Neben der hohen endogenen Nachfrage profitiert die Region aufgrund ihrer Lagegunst auch von der überregionalen Nachfrage und von „Überschwappeffekten“ aus Hamburg. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird die Gravitationskraft für Ansiedlungen - u.a. verstärkt aus dem Logistikbereich - noch weiter erhöhen. In skizzierten Kontext sieht sich die Region als

Standort mit attraktiven Gewerbestandorten für ein breites Ansiedlungsspektrum..

Demographie, Lebensraum und Arbeitsmarkt: Die Region weist eine vergleichsweise günstige bzw. stabile demographische Entwicklung auf. Sie ist bereits heute einer der größten regionalen Arbeitsmärkte in Schleswig-Holstein mit einer hohen Zahl an gut ausgebildeten Facharbeitskräften. Die Region ist zum Teil durch städtische Strukturen und Lebensräume mit einem entsprechend vielseitigen Freizeit- und Kulturangeboten geprägt. Die Region profitiert von anhaltenden Wanderungsgewinnen (insbesondere Familienwanderung aus Hamburg) und den intensiven Pendlerverflechtungen mit dem großen Fachkräftepotenzial Hamburgs. In diesem Zusammenhang betrachtet sich die Region als

Attraktiver Lebensraum- und Arbeitsmarktregion mit stabilen Strukturen und hohem Facharbeitskräftepotenzial.

Wissen und Bildung: Die Region weist entsprechend ihrer Bedeutung als wichtiger Arbeitsmarkt eine hohe Zahl an (beruflichen) Bildungsstätten und Weiterbildungsmöglichkeiten auf. Darüber hinaus ist die Wissens- und Bildungslandschaft durch Kooperationen mit Universitäten in Schleswig-Holstein und Hamburg geprägt. Der hohe Besatz an technologieorientierten Unternehmen trägt mit dazu bei, dass in der Region Wissen und Innovationen gebunden werden. In diesem Zusammenhang positioniert sich die Region als

Region der beruflichen (Weiter-)Bildung.

Klimaschutz und Energie: In der Region wird erneuerbare Energie (Windkraft und Biomasse) produziert. Gleichzeitig hat die Region mit der MBA in Neumünster einen besonderen Anknüpfungspunkt im Bereich der Abfall- und Recyclingwirtschaft, die ein hohes Potenzial für regionale Stoffkreisläufe bietet. Aufgrund des teilweise hohen Verdichtungsgrades der Region gibt es ein hohes Potenzial für energieeffiziente Maßnahmen. In diesem Zusammenhang positioniert sich die Region als

Region für Klimaschutz und Energieeffizienz.

Regionale Zusammenarbeit: In der Region ist die regionale Zusammenarbeit auf vielen Gebieten und thematischen Ebenen erprobt. Insbesondere mit dem Städtenetzwerk NORDGATE pflegt ein großer Teil der Region bereits heute eine erfolgreiche Kooperation hinsichtlich der Standortvermarktung. Vor diesem Hintergrund positioniert sich die Region aktiv als

Kooperations- und Netzwerk-Region.

3.2 HANDLUNGSBEDARFE UND HERAUSFORDERUNGEN

Verkehr: Wie die Verkehrsanalyse gezeigt hat, trägt der Ausbau der A7 und der Neubau der A20 vor allem zu einer überregional verbesserten Erreichbarkeit der Region bei. Die damit verbundenen Möglichkeiten sind regionalwirtschaftlich sinnvoll für die Region zu nutzen. Aufgrund der erwarteten Zunahme der Verkehre stellen die Vermeidung/ Minderung der Stauanfälligkeit und der Ausbau des ÖPNV eine zentrale Herausforderung für die Region dar. Der bedarfsgerechte Ausbau des ÖPNV ist zudem ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz. Im Zusammenhang mit den skizzierten Herausforderungen macht sich die Region stark für einen *zügigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Dabei sollte die klein- und teilräumliche Erreichbarkeit Schritt halten mit der Verbesserung der großräumlichen Verkehrssituation.*

Wirtschaft: Die zukünftigen Herausforderungen bestehen insbesondere in der aktiven Gestaltung des anhaltenden Strukturwandels zu einer Wissensökonomie, der Netzwerkarbeit zur Intensivierung horizontaler und vertikaler Wertschöpfungsketten sowie der Unterstützung der Innovationstätigkeit der ansässigen Unternehmen. Gleichzeitig verändern sich die sozioökonomischen Rahmenbedingungen und wirken sich auf die Funktion als Wirtschaftsstandort aus. Vor diesem Hintergrund setzt sich die Region für den *Erhalt und die Fortentwicklung als wirtschaftsstarker und innovativer Standort ein.*

Gewerbeflächen: Die Region ist einer der ansiedlungsintensivsten Teilräume in Schleswig-Holstein. Zentrale Herausforderungen für die Region stellen die Nutzbarmachung der verbesserten strategischen Ansiedlungschancen durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dar (z. B. im Hinblick auf die Logistik) sowie die strategische Profilierung der Gewerbestandorte entlang der Achse A7 dar. Eine weitere Herausforderung ist der hohe gewerbliche Flächenverbrauch in der Region (z. B. Zunahmen von Nutzungskonflikten in der teilweise urban geprägten Region). Im skizzierten Kontext setzt sich die Region für eine *abgestimmte Gewerbeflächenentwicklung unter Berücksichtigung von Aspekten einer regionalen Flächenkreislaufwirtschaft ein.*

Demographie, Lebensraum und Arbeitsmarkt: Trotz der vergleichsweise stabilen demographischen Situation und Entwicklung, wird sich die Region auf ein im Zeitverlauf vermindertes Erwerbsfähigenpotenzial und die Alterung der Arbeitskräfte einstellen müssen. Hinzu kommt, dass bei einigen soziodemographischen Aspekten deutliche innerregionale Disparitäten feststellbar sind. Die Region setzt sich deshalb ein für den *Erhalt der Attraktivität als Wohn- und Lebensstandort insbesondere für Familien und die Weiterentwicklung als Arbeitsmarktregion unter Berücksichtigung der sich wandelnden soziodemographischen Rahmenbedingungen.*

Wissen und Bildung: Bildung und Weiterbildung gewinnen als Standortfaktoren im Kontext des Trends zu einer Wissensökonomie an Bedeutung. Die Herausforderung für die Region besteht insbesondere darin, dass umfangreiche Bildungs-/Weiterbildungsangebot transparent zu gestalten, die Kontakte zu den Universitäten in Norddeutschland weiter

auszubauen und die Bildungsangebote im Kontext des hohen Anteils an technologie- und wissensorientierten Unternehmen weiter fortzuentwickeln. Die Region begreift *Bildung und Wissen als wichtigen Standortfaktor für ihre regionale Entwicklung.*

Klimaschutz und Energie: Der Energieumbau und Klimaschutz sind übergeordnete Leitziele. Ihre Umsetzung findet - auf der Grundlage der jeweiligen Ausgangs- und Rahmenbedingungen - weitgehend in den Regionen selbst statt. Zudem gewinnt das Thema Energieeffizienz für Verbraucher und Unternehmen aufgrund der steigenden Energiekosten eine immer größere Bedeutung. Vor dem geschilderten Hintergrund macht sich die Region stark für die *aktive Gestaltung des Energieumbaus und des Klimaschutzes.*

Regionale Zusammenarbeit: Um die skizzierten Herausforderungen können gemeinsam besser und effizienter bewältigt werden. Daher ist eine Verstärkung und Fortentwicklung der bisherigen Kooperation von Vorteil. Die Region strebt *eine verstärkte regionale Zusammen- und Netzwerkarbeit sowie die „Schaffung einer regionalen Identität“ an.*

3.3 ZUSAMMENGEFASSTES LEITBILD UND ENTWICKLUNGSZIELE

Aus den Stärkepositionen und dem Selbstbild sowie den Handlungsbedarfen lässt sich das folgende übergeordnete Leitbild für die REK-Region zusammenfassend ableiten:

Die Region A 7-Süd: Lebenswerte Wachstumsachse und Tor zu Hamburg

Das Leitbild wird mit den folgenden übergeordneten Entwicklungszielen (EZ) unterlegt:

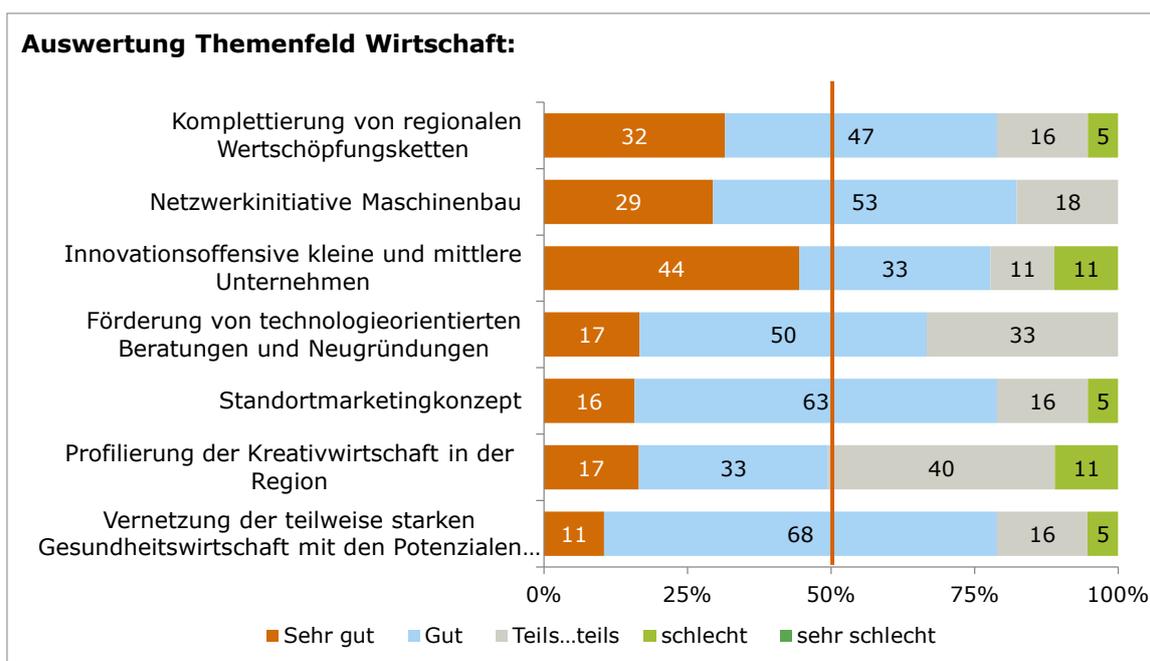
- | | |
|------|--|
| EZ 1 | Zügiger Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und aktive Nutzung der Chancen des Infrastrukturausbaus |
| EZ 2 | Weiterentwicklung und Kommunikation der Stärkepositionen als dynamischer Wirtschaftsstandort in Schleswig-Holstein und Norddeutschland |
| EZ 3 | Abgestimmte Gewerbeflächenentwicklung und strategische Standortprofilierung unter Berücksichtigung von Aspekten der Flächenkreislaufwirtschaft |
| EZ 4 | Attraktivität des regionalen Lebensraums und Arbeitsmarktes sichern, ausbauen und erfolgreich vermarkten |
| EZ 5 | Fortentwicklung und Vernetzung der regionalen (Weiter-)Bildungs- und Wissenslandschaft |
| EZ 6 | Energieumbau, Klimaschutz und Nachhaltigkeit aktiv unterstützen und regional umsetzen |
| EZ 7 | Fortentwicklung der regionalen Kooperation und Schaffung einer regionalen Identität |

4. LEITPROJEKTE

4.1 FINDUNG VON LEITPROJEKTIDEEN

Die Erarbeitung und Ableitung von Leitprojekten baut auf den SWOT-Ergebnissen der Fachbeiträge, dem abgestimmten Leitbild und den Entwicklungszielen auf. Die Leitprojekte dienen dazu, das Leitbild und vor allem die Entwicklungsziele umzusetzen. Aufbauend auf den SWOT-Ergebnissen hat das Gutachter-Team zunächst Vorschläge für Leitprojekte gemacht. Darüber hinaus konnten im Rahmen eines Online-Befragungstools durch die beteiligten regionalen Akteure aus den Facharbeitsgruppen, der Projektgruppe und der Lenkungsgruppe ergänzende Leitprojektideen in den Findungsprozess eingebracht werden. Auf diese Weise konnte ein umfangreiches Portfolio an Leitprojektideen für die REK-Region zusammengestellt werden. Zeitversetzt hatten die o. g. Akteure die Möglichkeit, die Leitprojektideen zu bewerten.

Abbildung 10: Beispiel zur Findung und Bewertung von Leitprojektideen



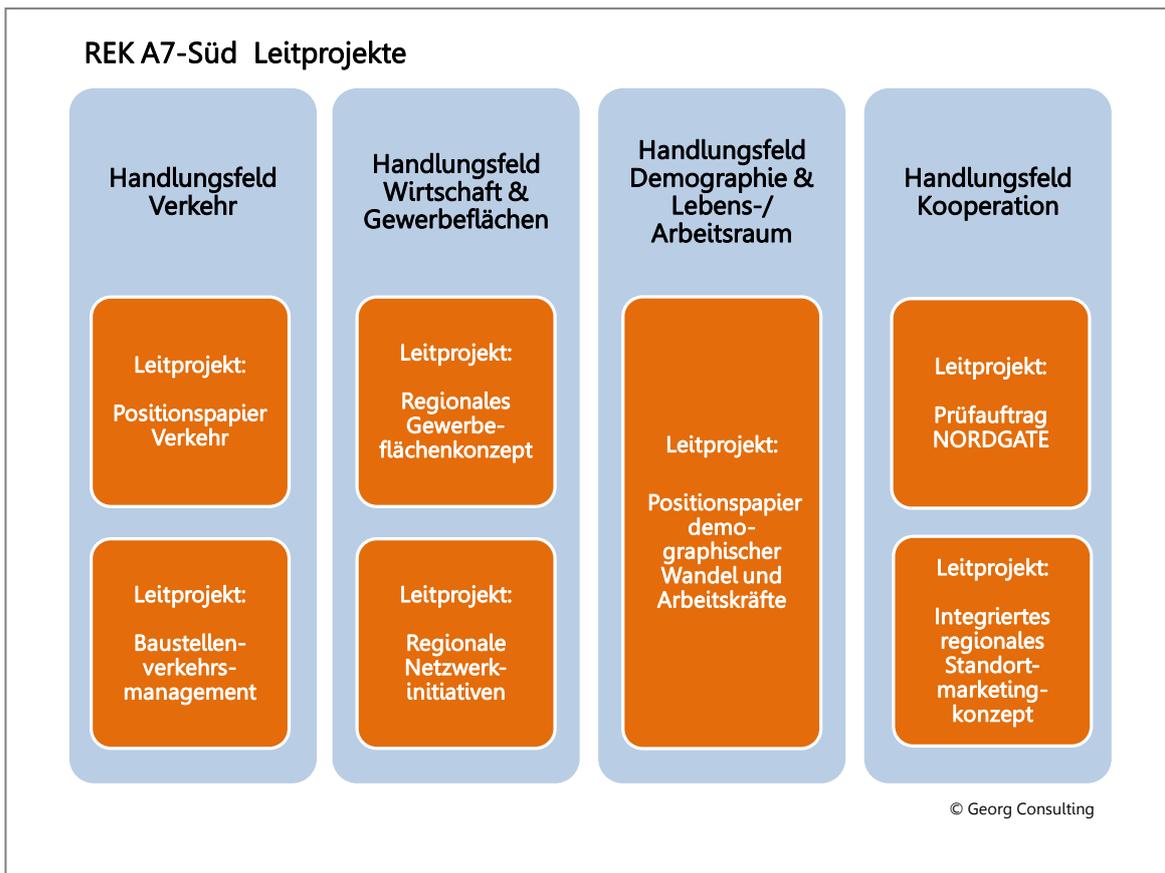
Quelle: Georg Consulting, Ramboll Management

Im Fokus der Bewertung standen die folgenden Aspekte:

- der Beitrag des Leitprojektes zur Umsetzung des Leitbildes und der Entwicklungsziele
- der regionale und kooperative Projektansatz – also Projekte, von denen die gesamte REK-Region („Wir-Projekte“) profitiert und die für die Handlungsebene des REK sinnvoll sind

Die ausgewählten Leitprojekte wurden im Rahmen der Projekt- und Lenkungsgruppen eingehend diskutiert und im Rahmen einer Regionalveranstaltung am 14. März 2013 in Neumünster mit einem erweiterten Kreis von Akteuren diskutiert. Ausgewählt wurden die in der folgenden Grafik dargestellten Leitprojekte.

Abbildung 11: Handlungsfelder und Leitprojekte



Im Hinblick auf die Leitprojekte ist anzumerken, dass das REK prozessbezogen angelegt ist und mit den vorliegenden Ergebnissen und Leitprojekten die Grundlage für eine vertiefte regionale Kooperation gelegt wurde. Daher haben sich die Verantwortlichen in der Region zunächst auf den „Einstieg“ in drei „prioritäre Projekte“ verständigt. Diese sind:

- Baustellenverkehrsmanagement
- Positionspapier demographischer Wandel und Arbeitskräfte
- Regionales Gewerbeflächenkonzept

Die übrigen Leitprojekte sollen im Prozess der Verstetigung der regionalen Kooperation zu einem späteren Zeitpunkt aufgenommen und umgesetzt werden. Zudem wird explizit darauf hingewiesen, dass im weiteren Verlauf der regionalen Zusammenarbeit weitere gemeinsame Projekte gefunden und umgesetzt werden können. Im ersten Schritt wurde sich bewusst auf eine überschaubare Anzahl von Leitprojekten verständigt.

4.2 BESCHREIBUNG DER LEITPROJEKTE

Die Leitprojekte werden in den nachfolgenden „Steckbriefen“ beschrieben, ihre Zielvorstellung wird erläutert sowie werden die Aspekte ihrer Umsetzung aufgezeigt.

4.2.1 Leitprojekte im Handlungsfeld Verkehr

Leitprojekt: Positionspapier - Verkehr	
Handlungsfeld: Verkehr	
Hintergrund und Projekt- be- schreibung	<p>Die REK-Region ist entlang der A7 als Agglomerationsraum von starken Pendlerströmen, nach und aus der Hansestadt Hamburg, betroffen. Dadurch sind sowohl private Individualverkehre, als auch die regionalen und überregionalen Güterströme von Infrastrukturveränderungen betroffen. Neu- und Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur und eine dadurch verursachte verbesserte Erreichbarkeit werden somit nicht nur die Lebensqualität der Bewohner in der REK-Region erhöhen, sondern haben zudem eine positive Auswirkung auf die Wirtschaft, und verbessern somit insgesamt die Attraktivität der Untersuchungsregion.</p> <p>Bei der Planung der Infrastruktur muss auf regionale Besonderheiten genauso Rücksicht genommen werden wie auf die veränderten Bedürfnisse der Wirtschaft und der von ihr lebenden Menschen. In der mittel- und langfristigen Betrachtung sind neben dem Ausbau der A7 weitere wichtige infrastrukturelle Aus- und Umbaumaßnahmen geplant, die für die (Weiter-)Entwicklung der Region entscheidend sind.</p> <p>Das Positionspapier Verkehr soll alle wesentlichen Argumente für diese langfristigen infrastrukturellen Aus- und Umbaumaßnahmen zusammenfassen und dadurch die Forcierung der laufenden Planungen und Projekte unterstützen. Der Schwerpunkt soll dabei auf dem Straßen- und Schienenverkehr liegen.</p>
Zielsetzung	<p>Gegenüber dem Land und dem Bund soll für die (rasche) Umsetzung der Infrastrukturprojekte und auf die Dringlichkeit dieser Aus- und Umbaumaßnahmen geworben werden. Des Weiteren soll es auch Ziel der Arbeitsgruppe sein, die Koordination und Kommunikation zwischen den kommunalen Verkehrsträgern zu</p>

	verbessern und diese miteinander zu vernetzen.
Inhalt und Maßnahmen	<p>Ausgehend von den Erkenntnissen aus der SWOT-Analyse im Rahmen des REK A7-Süd sind u.a. folgende Ansätze denkbar (weitere Ansätze können sich aus der gemeinsamen Diskussion in der Arbeitsgruppe ergeben):</p> <p><u>Straßenverkehr :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zügiger Weiterbau der A20 auf schleswig-holsteinischem Gebiet mit westlicher Elbquerung bei Glückstadt und Anbindung an die A22 ▪ Bau der diskutierten AS22 zur weiteren Entlastung und verbesserten Erschließung von Quickborn und Norderstedt ▪ Ausbau des Park&Ride-Angebots <p><u>Schienenverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zügige Fortführung des zweigleisigen Ausbaus der AKN-Schnellbahnstrecke Hamburg-Eidelstedt - Kaltenkirchen sowie zweigleisiger Bau des Abschnitts Bönningstedt - Quickborn Süd ▪ Der Ausbau der vorhandenen AKN-Strecke zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen für den S-Bahn-Verkehr (S21) ▪ Elektrifizierung der S21 von Hamburg über Kaltenkirchen auch hinauf bis nach Neumünster) <p><u>Busverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung der Verknüpfung von Bus und Bahn (Taktung, Umsteigemöglichkeiten) ▪ Erweiterung um regionale (Schnell-)Buslinien <p><u>Schiffsverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau einer Hafenuferspange, die einen direkten Anschluss des Hafens an die Autobahnen A7 und A1 herstellt ▪ Verbesserung der Anbindung der Hafenbahn an das Bahnnetz ▪ Bau der Y-Trasse, welches die bestehenden Gleisstrecken entlasten und somit den Weitertransport der Güter vom Hamburger Hafen vereinfachen wird <p>Umsetzungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Forderungen aufstellen → gemeinsame Formulierung des Positionspapieres durch eine Arbeitsgruppe ‚Verkehr‘ unter Abstim-

	<p>mung mit der Lenkungsgruppe</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Laufende Weiterentwicklung des Positionspapiers (Ergänzungen entsprechend der Projektentwicklungen) ▪ Vernetzung der kommunalen Verkehrsträger innerhalb der Arbeitsgruppe
Zuständigkeit / Federführung	Es wird geprüft, ob die Federführung der Arbeitsgruppe ‚Verkehr‘ von der IHK Kiel in Kooperation mit der Wirtschaftsagentur Neumünster übernommen werden kann.
Zeithorizont	Mittelfristige bis langfristige Verwendung und Weiterentwicklung des Positionspapiers bis zur Realisierung und Umsetzung der Infrastrukturprojekte
Kosten und Finanzierung	Es entstehen zunächst keine Kosten, da wesentliche Textbausteine des Positionspapiers im Rahmen des REK A7-Süd-Fachbeitrags bereits formuliert werden.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bildung der Arbeitsgruppe ‚Verkehr‘ (eventuelle Fortführung der Facharbeitsgruppe Verkehr des REK-A7-Süd) ▪ Gemeinsame Klärung der Adressaten sowie der ausgewählten Maßnahmen
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	Das Leitprojekt hat eine hohe Priorität

Leitprojekt: Baustellenverkehrsmanagement	
Handlungsfeld: Verkehr	
Hintergrund und Projekt- beschreibung	<p>Die REK-Region ist unmittelbar von dem Ausbau der A7 in sechs Bauabschnitten in Schleswig-Holstein (Autobahndreieck Bordes-holm – AD Hamburg-Nordwest) und drei Abschnitten in Hamburg (AD Hamburg-Nordwest - Othmarschen) betroffen. Zusätzlich wird die A7 auch im südlichen Anschluss an den Elbtunnel acht-streifig ausgebaut. Baubeginn ist in 2014, die Bauzeit wird voraus-sichtlich in Schleswig-Holstein bis 2018 andauern, in Hamburg bis 2022.</p> <p>Durch den Ausbau auf sechs bzw. acht Fahrspuren entstehen wäh- rend der Bauzeit erhebliche Beeinträchtigungen für den Straßen- verkehr und die Erreichbarkeit in der Region. Zum einen entsteht eine erhöhte Staugefahr, zumal die A7 und einige Anschlussstel- len schon jetzt sehr stark belastet sind. Zum anderen ist mit Aus- weichverkehren auf den parallel verlaufenden Landes- und Bun- desstraßen zu rechnen. Hier können insbesondere die parallel zur A7 verlaufende B4 / L319 und die offizielle Umleitungsstrecke B205 / A21 / A1 betroffen sein.</p> <p>Um während der langen Bauzeit die Verkehrsbehinderungen für die Region möglichst gering zu halten, sind seitens des Bauherrn als auch seitens einzelner SPNV-Träger bereits verschiedene bau- liche, technische oder organisatorische Maßnahmen vorgesehen.</p> <p>Diese betreffen nach jetzigem Kenntnisstand insb.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine zentrale Öffentlichkeitsarbeit zur Information über das Projekt und seinen laufenden Fortschritt sowie aktuelle Einschränkungen ▪ Verbindliche Vorgaben an den bauausführenden Konzes- sionsnehmer ▪ Präventive Angebotserweiterungen insb. im SPNV
Zielsetzung	<p>Ziel ist es, in enger Abstimmung mit dem LBV S.-H. und der Ver- kehrsbehörde Hamburg eine projektbegleitende Koordinierung aufzubauen, um</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ die bereits angedachten Maßnahmen in der Region aufzugreifen und zu verstärken,

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ neue Impulse aus der regionalen Betroffenheit heraus zu bündeln und in den Bauablauf einfließen zu lassen und ▪ durch Öffentlichkeitsarbeit, Zusammenarbeit mit dem bauausführenden Konsortium und begleitende präventive Maßnahmen im ÖPNV die Beeinträchtigungen für die Region so gering wie möglich zu halten.
Inhalt und Maßnahmen	<p>Das Projekt umfasst eine Vielzahl möglicher Einzelmaßnahmen, die sich gegenseitig bedingen und verstärken können. Im Vordergrund stehen die Information der regionalen Öffentlichkeit und die Unterstützung der vorgesehenen Verlagerung von PKW-Anteilen auf die Schiene.</p> <p>Mögliche Umsetzungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufbau einer dauerhaften Kommunikationsstruktur zwischen Bauherren, Bauausführenden, ÖPNV-Akteuren und der Region ▪ Aufbau einer informativen Internetpräsenz ▪ bedarfsweise Entwicklung und Umsetzung weiterer Maßnahmen
Zuständigkeit / Federführung	Kreis Segeberg (in Kooperation mit dem Kreis Pinneberg)
Zeithorizont	Gesamte Bauphase (2014-2022)
Kosten und Finanzierung	Es entstehen zunächst keine Kosten. Der Aufbau der Internetpräsenz wird zunächst aus den laufenden Budgets der Kreise bestritten. Für die Umsetzung weiterer, derzeit noch nicht konkreter Maßnahmen können Kosten entstehen, die zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden können.
Nächste Schritte	Benennung der verantwortlichen Akteure in den Kreisen. Aufbau Internetpräsenz. Sondierungsgespräch mit ÖPNV-Akteuren (Juli 2013).
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	Das Leitprojekt hat eine besonders hohe Priorität, da erste Gespräche bereits erfolgt sind, und der anstehende Baubeginn einen entsprechenden zeitlichen Vorlauf erfordert.

4.2.2 Leitprojekte im Handlungsfeld Wirtschaft & Gewerbeflächen

Leitprojekt: Regionales Gewerbeflächenkonzept	
Handlungsfeld: Wirtschaft & Gewerbeflächen	
Hintergrund und Projektbeschreibung	<p>Der anhaltende wirtschaftliche Strukturwandel hat zu einem deutlichen Wandel der Gewerbeflächennachfrage geführt. Ca. 80 % der Nachfrage ist endogen bis regional bestimmt. Zu den wenigen überregionalen Nachfragegruppen zählt vor allem die Logistik. Wie der Fachbeitrag zur Gewerbeflächensituation gezeigt hat, gehört die REK-Region zu einer der umsatzstärksten und ansiedlungsintensivsten Regionen in Schleswig-Holstein. Grund für die Flächendynamik ist u.a. der hohe endogene Unternehmensbesatz mit seinen Flächenbedarfen sowie gewerbliche Überschwappeffekte aus Hamburg. Perspektivisch dürften sich die Ansiedlungschancen im Standortwettbewerb durch die Realisierung der A20 für die Region noch weiter verbessern.</p> <p>Im Zeitraum zwischen 2003 bis 2010 wurden jährlich knapp 18 ha an Gewerbeflächen vermarktet. In Folge der wirtschaftlichen Erholung ist der Flächenverbrauch in den Jahren 2011 und 2012 sprunghaft angestiegen.¹ Mit Datenstand April 2012 konnte überschlägig ein Flächenangebot von ca. 260 ha ermittelt werden. Trotz des hohen Flächenpotenzials zeigen sich teilträumlich differenzierte Reichweiten der Flächenreserven. Gleichzeitig gibt es regional betrachtet ein unterschiedliches qualitatives Angebot. Mit dem Städtenetzwerk NORDGATE existiert bereits eine gemeinsame überregionale Vermarktung von Gewerbeflächen der größten Städte und Gemeinden in der Region.</p> <p>Angesichts des hohen gewerblichen Flächenverbrauchs in der relativ dicht besiedelten Region, dem umfangreichen Flächenangebot sowie der veränderten Nachfragestrukturen und des zunehmenden Standortwettbewerbs hat sich die REK-Region darauf verständigt, die zukünftige Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung gemeinsam im Rahmen eines „Regionalen Gewerbeflächenkonzeptes“ zu steuern.</p>

¹Allein im Städtenetzwerk NORDGATE wurden im Jahr 2011 24,2 ha und im Jahr 2012, 34,9 ha an Gewerbeflächen vermarktet

<p>Zielsetzung</p>	<p>Die Zielsetzungen, die mit diesem Leitprojekt verbunden sind, lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nachfragegerechte Bereitstellung von Gewerbeflächen für den lokalen, regionalen und überregionalen Bedarf ▪ Erfassung, Bewertung (Typisierung) von Bestands- und Potenzialflächen sowie Profilierung von Standorten für die gemeinsame überregionale Vermarktung ▪ Nachhaltige Flächenentwicklung u. a. unter Berücksichtigung der Wiedereingliederung von Brachflächen in den gewerblichen Flächenkreislauf ▪ Stärkung der Region im überregionalen Standortwettbewerb und Nutzung der Chancen durch die Realisierung der A20 																								
<p>Inhalt und Maßnahmen</p>	<p>Als konkrete Inhalte und Maßnahmen einer regionalen Gewerbeflächenkonzeption kommen in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestandserhebung und -bewertung z. B. in Form einer Gebiets-typisierung unter Berücksichtigung der Quelle der Nachfrage und der Standortanforderungen relevanter Nachfragegruppen (siehe hierzu auch den Fachbeitrag „Gewerbeflächenanalyse des REK A7-Süd“. <p><i>Abb. Aspekte einer Gebietstypologie</i></p> <table border="1" data-bbox="549 1274 1414 1765"> <thead> <tr> <th data-bbox="549 1274 756 1429">Nachfrage Nutzer- gruppen</th> <th data-bbox="756 1274 975 1429">Lokale Nachfrage</th> <th data-bbox="975 1274 1193 1429">Regionale Nach- frage inkl. Nut- zung von Über- schwappereffekten aus Hamburg</th> <th data-bbox="1193 1274 1414 1429">Überregionale bis internationale Nachfrage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="549 1429 756 1496">Handwerk & Kleingewerbe</td> <td data-bbox="756 1429 975 1496" style="background-color: #e67e22;"></td> <td data-bbox="975 1429 1193 1496"></td> <td data-bbox="1193 1429 1414 1496"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="549 1496 756 1563">Gewerbe & Mittelstand</td> <td data-bbox="756 1496 975 1563" style="background-color: #e67e22;"></td> <td data-bbox="975 1496 1193 1563" style="background-color: #e67e22;"></td> <td data-bbox="1193 1496 1414 1563"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="549 1563 756 1630">Industrie & Produktion</td> <td data-bbox="756 1563 975 1630"></td> <td data-bbox="975 1563 1193 1630" style="background-color: #e67e22;"></td> <td data-bbox="1193 1563 1414 1630" style="background-color: #e67e22;"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="549 1630 756 1697">Dienstleistungs- unternehmen</td> <td data-bbox="756 1630 975 1697"></td> <td data-bbox="975 1630 1193 1697" style="background-color: #e67e22;"></td> <td data-bbox="1193 1630 1414 1697" style="background-color: #e67e22;"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="549 1697 756 1765">Logistik & Großhandel</td> <td data-bbox="756 1697 975 1765"></td> <td data-bbox="975 1697 1193 1765" style="background-color: #e67e22;"></td> <td data-bbox="1193 1697 1414 1765" style="background-color: #e67e22;"></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">© Georg Consulting</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Profilierung von Standorten für die regionale und überregionale Nachfrage-(bindung): Mögliche Profilierungsansätze für Standorte sind: <ul style="list-style-type: none"> - Logistikpark - Gewerbepark 	Nachfrage Nutzer- gruppen	Lokale Nachfrage	Regionale Nach- frage inkl. Nut- zung von Über- schwappereffekten aus Hamburg	Überregionale bis internationale Nachfrage	Handwerk & Kleingewerbe				Gewerbe & Mittelstand				Industrie & Produktion				Dienstleistungs- unternehmen				Logistik & Großhandel			
Nachfrage Nutzer- gruppen	Lokale Nachfrage	Regionale Nach- frage inkl. Nut- zung von Über- schwappereffekten aus Hamburg	Überregionale bis internationale Nachfrage																						
Handwerk & Kleingewerbe																									
Gewerbe & Mittelstand																									
Industrie & Produktion																									
Dienstleistungs- unternehmen																									
Logistik & Großhandel																									

	<ul style="list-style-type: none"> - Dienstleistungs- und Technologiepark <p><i>Mischkonzepte zwischen den Profilierungsansätze sind möglich (z. B.: Logistik und Gewerbe- und Technologiepark)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Orientierungsrahmen für interkommunale und/oder kreisübergreifende Gewerbestandorte ▪ Masterplan Logistikflächen REK-Region unter Berücksichtigung der geplanten A20 und der verschiedenen Logistikfunktionen: <ul style="list-style-type: none"> - Kurier-, Express- und Postdienste (KEP-Dienste) - Großhandel - Multi User Logistikzentren - Warenverteilzentren - Güterverkehrszentren (GVZ) - Hafenhinterlandaktivitäten Hamburg (Pre-Gate-Funktionen) ▪ Suchraum und Standortbestimmung Autohof/Autohöfe als integrativer Bestandteil einer Gewerbegebietsentwicklung mit den Aspekten: Tanken & Einkaufen, LKW-Stellplätze, Übernachten (Hotel), Versorgen (Gastronomie) und Unterhaltung (evtl. Vergnügungsstätte) ▪ Erfassung von gewerblichen Brachflächen und Aufbau eines regionalen Brachflächenkatasters zur Wiedereingliederung in den gewerblichen Flächenkreislauf. ▪ Aufbau und Pflege eines regionalen Flächenmonitorings und -managements mit den Bestandteilen: <ul style="list-style-type: none"> - Charakterisierung des Flächenangebotes inkl. der Brachflächen - Bestimmung und Fortschreibung der Nachfrage - Erstellung eines Kriterienkataloges für eine nachhaltige Flächenentwicklung - Profilbildung und gemeinsame überregionale Vermarktung ausgewählter Standorte und/oder Flächen (evtl. auch Flächenpool für bestimmte Nachfragegruppen wie der Logistik) - Implementierung eines Flächenmonitorings
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konsensuale Entwicklung einer Umsetzungs- und Monitoringstruktur
Zuständigkeit / Federführung	<p>Die Zuständigkeit und Federführung liegt bei der Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft des Kreises Segeberg (WKS) mbH. Für die konkrete Planung und Erstellung einer entsprechenden Projektskizze wird die WKS mit den Wirtschaftsförderungen in der Region sowie mit der Landesplanung zusammenarbeiten.</p> <p>Hinweis: Die Erstellung bzw. Erarbeitung einer regionalen Gewerbeflächenkonzeption kann durch die Akteure selbst erfolgen oder von einem externen Gutachter geleistet werden. In Jedem Fall ist eine Mitwirkung der Akteure bei der Bestandserfassung notwendig.</p>
Zeithorizont	Kurz- bis Mittelfristig (ca. 3 bis 5 Jahre)
Kosten und Finanzierung	Die Kosten für die grob skizzierte regionale Gewerbeflächenkonzeption dürften bei einer externen Vergabe und je nach Leistungsumfang bei ca. 60.000 bis 90.000 Euro liegen. Die Umsetzungsphase erfordert zudem laufende finanzielle und personelle Ressourcen bei den Akteuren.
Nächste Schritte	Zur Umsetzung des Projektes müsste zunächst ein Projektträger bestimmt werden. Evtl. kann in einem ersten grundlegenden Arbeitsschritt die Erfassung und Bewertung der Standorte und Flächen (inkl. der Brachflächen) durch die jeweiligen Wirtschaftsförderungen und/oder Planungsstellen nach einheitlichen Kriterien zeitnah selbst erfolgen. Hilfreich für die Projektinitiierung und -begleitung wäre die Einrichtung einer regionalen Arbeitsgruppe „Gewerbeflächen“.
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	Aufgrund der hohen Vermarktungsdynamik der Region und der Bedeutung der Gewerbeflächen für den Erhalt und die Fortentwicklung der Standortattraktivität und Wirtschaftsstärke der Region hat das Leitprojekt eine hohe Priorität.

Leitprojekt: Regionale Netzwerkiniciativen

Handlungsfeld: Wirtschaft & Gewerbeflächen

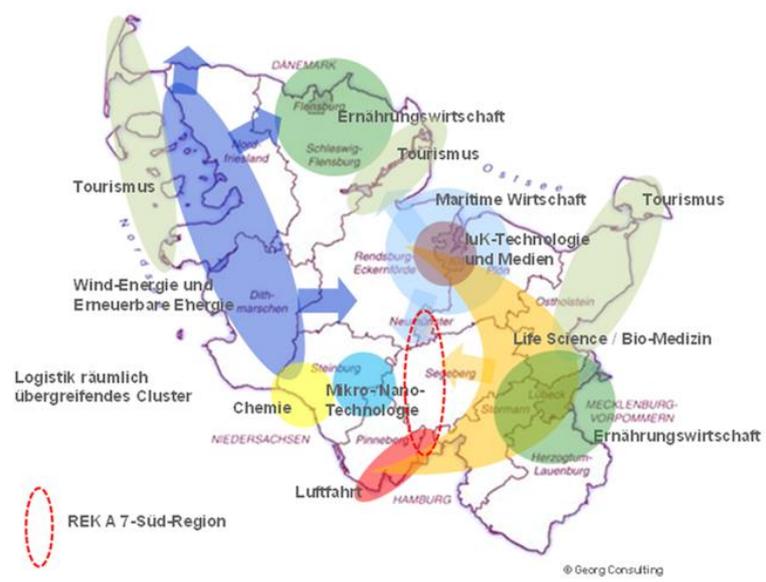
Hintergrund und Projektbeschreibung

Im Rahmen der durchgeführten Branchenanalyse für die REK-Region und des Wirtschaftsdatenprofils für das Städtenetzwerk NORDGATE wird deutlich, dass die Region z. B. über besondere Stärken im Bereich Maschinenbau und der Kreativwirtschaft verfügt. Beide „Branchen“ können als „Querschnittsbranchen“ für die Clusterschwerpunkte des Landes Schleswig-Holstein charakterisiert werden. Darüber hinaus zeigt der hohe Besatz an wissensorientiertem Gewerbe die Bedeutung des Themas „Innovation“ für die wirtschaftliche Dynamik und Zukunftsfähigkeit der Region.

Vor dem skizzierten Hintergrund haben sich die Akteure der Region auf das Leitprojekt „Regionale Netzwerkiniciativen“ verständigt. Dabei soll im ersten Schritt eine Fokussierung auf die folgenden Themen bzw. Netzwerke gelegt werden:

- Netzwerk Maschinenbau
- Netzwerk Kreativwirtschaft
- Innovationsnetzwerk
- ...

Abb. Cluster in Schleswig-Holstein und ihre schwerpunktmäßige räumliche Konzentration



Hinweis: Das Leitprojekt „Regionale Netzwerkiniciativen“ ist eng mit dem Leitprojekt „Integriertes regionales Standortmarketingkonzept“ zu verzahnen.

<p>Zielsetzung</p>	<p>Die Zielsetzungen, die mit diesem Leitprojekt verbunden sind, lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung des technologieorientierten Mittelstandes (mit Schwerpunkt auf den Maschinenbau) der Region und Fortentwicklung der spezifischen wirtschaftlichen Stärkenpositionen der Region ▪ Sicherung und Schaffung von wertschöpfungsrelevanten Arbeitsplätzen ▪ Gravitationswirkung auf Facharbeitskräfte
<p>Inhalt und Maßnahmen</p>	<p>Als konkrete Inhalte und Maßnahmen kommen in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Netzwerk Maschinenbau: Aufbau und Pflege eines regionalen Cluster-Netzwerkes mit den Bausteinen: <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung einer eignen Internet-Präsenz „Netzwerkinitiative Maschinenbau REK A7-Süd“ - Themenbezogene Veranstaltungen (zwei bis drei-mal im Jahr) unter Mitwirkung und/oder Federführung der Unternehmen - Prüfung und Aufbau eines E-Learning Kompetenzzentrums unter Einbeziehung der Hochschulen und Weiterbildungsträger - Aufbau und Pflege eines Fachkräfteportals im Rahmen der Netzwerk-Internetpräsenz (hier auch Querverbindung zum Leitprojekt im Bereich Wissen & Bildung) ▪ Netzwerk Kreativwirtschaft: Aufbau und Pflege eines regionalen Cluster-Netzwerkes mit den Bausteinen: <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung einer eignen Internet-Präsenz „Netzwerkinitiative Kreativwirtschaft REK A7-Süd“ - Themenbezogene Veranstaltungen (ein- bis zweimal im Jahr) unter Mitwirkung und/oder Federführung der Unternehmen ▪ Innovationsnetzwerk als themenbezogene Querschnittsaufgabe: Förderung des Innovations- und Informationsverhalten insbesondere der „Kleinen und Mittleren Unternehmen“ in der Region <ul style="list-style-type: none"> - Aufbau und Durchführung von regionalen Veranstaltungen zu Innovationsthemen unter Einbeziehung der WTSH, der Kammern und der Hochschulen in Kiel, Lübeck und Hamburg – z. B.:

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Energieeffizienz und intelligente Gebäudetechnik ○ Berufliche Gesundheit ○ Technologieorientierte Existenzgründungen ○ Klimaanpassung für Unternehmen ○ Regionaler Technologietransfer ○ Regionale Stoffkreisläufe (siehe hierzu auch das Leitprojekt "Urban Mining") <p>- Großvolumige Unternehmensbefragung zum Innovations- und Informationsverhalten sowie der Faktorausstattung der Unternehmen in der REK-Region, um darauf aufbauend ein spezifisches Handlungskonzept erarbeiten zu können.</p>
Zuständigkeit / Federführung	Die Zuständigkeit und die Federführung könnte perspektivisch bei der Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft des Kreises Segeberg (WKS) mbH in Kooperation mit der WTSH und den betreffenden Kammern liegen.
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig (3 bis 5 Jahre)
Kosten und Finanzierung	<p>Die Umsetzungsphase erfordern laufende finanzielle und personelle Ressourcen bei den mit den Netzwerken betrauten Akteuren/Wirtschaftsförderungen. Unter Umständen können Unternehmensbeiträge zu den Netzwerken erhoben werden. Für den Aufbau und die Betreuung der Netzwerke ist jeweils von einer Drittelstelle bis halben Stelle auszugehen.</p> <p>Für eine Machbarkeitsstudie und Unternehmensbefragung zur Bedarfssituation, zur Konzeption und zum Aufbau eines (virtuellen) „E-Learning-Kompetenzzentrums Maschinenbau“ müssen Kosten in Höhe von ca. 30.000 bis 40.000 Euro veranschlagt werden. Der laufende Betrieb müsste sich, sofern Bedarfe ermittelt werden, über kostenpflichtige Angebote weitgehend selbst tragen.</p> <p>Für eine Untersuchung zum Innovations- und Informationsverhalten der Unternehmen in der Region muss von Kosten in Höhe von ca. 40.000 bis 60.000 Euro ausgegangen werden.</p>
Nächste Schritte	Zur Umsetzung des Projektes müssen für die einzelnen Netzwerke zunächst die Projektträger bestimmt werden. Hierzu sollte eine Abstimmung zwischen den einzelnen Wirtschaftsförderungen der

	Region erfolgen.
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	Der Strukturwandel zu einer Wissensökonomie schreitet voran. Aufgrund der wachsenden Bedeutung von Wissen, Innovation und Information für den Erhalt und die Fortentwicklung der Standortattraktivität und Wirtschaftsstärke der Region hat das Leitprojekt eine hohe Priorität.

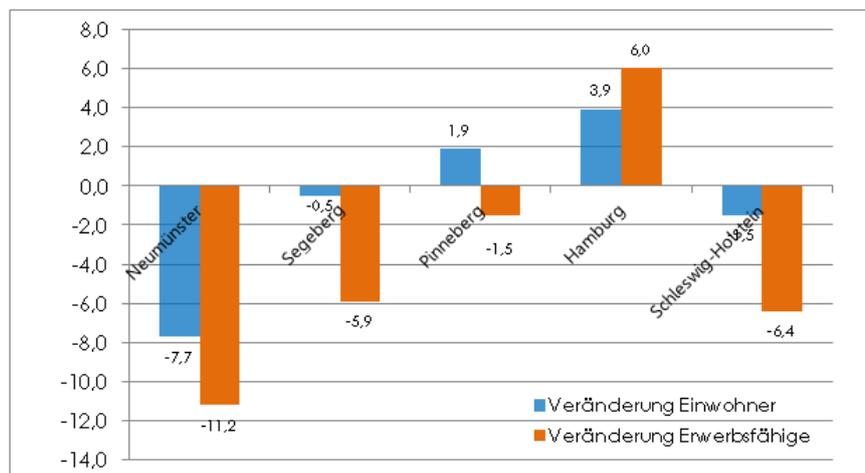
4.2.3 Leitprojekte im Handlungsfeld Demographie & Lebens-/Arbeitsraum

Hintergrund und Projektbeschreibung

Die demographische Entwicklung und Alterung nimmt einen deutlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung und Zukunftsfähigkeit der REK A7-Süd-Region. Es gilt, den Prozess der absehbaren Entwicklungslinien aktiv zu gestalten. Dabei spielt der drohende Fachkräftemangel in der Region eine übergeordnete Rolle.

Für die betreffenden Kreise der REK A7-Süd-Region zeigt sich übereinstimmend, dass sich ab ca. 2016/2017 die „demographische Schere“ weiter spreizt. Dann steigt die Zahl der aus dem Erwerbsleben ausscheidenden Älteren kontinuierlich an und die Zahl der Berufsanfänger geht deutlich zurück.

Abb. Veränderung Einwohner und Erwerbsfähige (15 bis 65 Jahre) im Zeitraum 2010 bis 2025 (in %)



Quelle: Georg Consulting n. A. des Statistikamts Nord

Um den drohenden Fachkräftemangel in der Region entgegenzuwirken sind unterschiedliche Projekte und Maßnahmen notwendig, die auf die Gestaltung des demographischen Wandels für den Arbeitsmarkt abzielen. Dabei sind sowohl die Bedarfe der Unternehmen, als auch die der potenziellen Fachkräfte in der Region ins Auge zu fassen.

Langfristiges Ziel im Rahmen des demografischen Wandels sollte es sein:

	<p>1) vorhandene Fachkräfte in der Region auszubilden und somit (weiterhin) attraktiv für Unternehmen zu machen und auf die Bedarfe des wandelnden Arbeitsmarktes zu reagieren.</p> <p>2) neue Fachkräfte in die Region zu ziehen sowie Fachkräfte an die Region zu binden</p> <p>Um diese Ziele zu erreichen sollen zwei unterschiedliche Maßnahmen implementiert werden, die sich gegenseitig ergänzen und miteinander verzahnt sind – in der Umsetzung allerdings getrennt voneinander betrachtet werden müssen.</p> <p>Um das erste Ziel zu erreichen setzt die REK A7-Süd-Region bereits heute mit einer Vielzahl unterschiedlicher (Weiter-) Bildungsangebote an. Diese gilt es in Form eines Bildungsnetzwerkes zu bündeln, um dadurch die Angebote transparenter zu machen, und spezifischer auf die konkreten Bedarfe der Unternehmen anzupassen. Zuletzt sollte es innerhalb des Bildungsnetzwerkes auch das Ziel sein, den Wissenstransfer zu verbessern.</p> <p>Um neue Fachkräfte in die Region zu ziehen und an die Region zu binden, müssen unterschiedliche Untermaßnahmen initiiert werden (die beispielsweise auf Wohnen, Familienfreundlichkeit etc. abzielen). Zudem gilt es auch mithilfe von gezielten Maßnahmen konkret Frauen und ältere Personen für den Arbeitsmarkt zu aktivieren. Bereits eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen setzen an diesen Aspekten an wie beispielsweise das Projekt der Metropolregion Hamburg ‚Demografischer Wandel‘, in welchem der Kreis Segeberg die Federführung besitzt. Diese vorhandene Maßnahmen zu bündeln und neue Maßnahmen zu erarbeiten soll Aufgabe einer spezifischen Arbeitsgruppe „Demografie und Fachkräfte“ sein. Insgesamt sollen die gebündelten oder neu initiierten Maßnahmen in das Standortmarketing einfließen, um dadurch Fachkräfte von außen zu werben sowie bereits angesiedelte Fachkräfte in der Region zu halten.</p>
<p>Zielsetzung</p>	<p>Es gibt unterschiedliche Unter-Zielsetzungen, die mit diesem Projektansätzen verbunden sind:</p> <p>Mit dem <u>Bildungsnetzwerk</u> werden die folgenden Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Information, Abstimmung, Vernetzung und Bündelung von (Weiter-)Bildungsangeboten für passgenauere Angebote

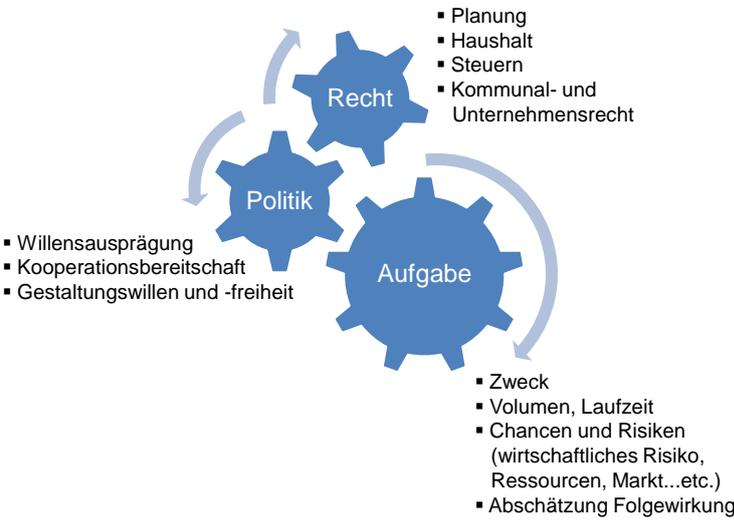
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Nutzung der Synergien im Bildungsbereich (gesteigerte Kooperation) ▪ Kommunikation und Vermarktungen der Anstrengungen im Bildungsbereich ▪ Bedarfsanalyse von Unternehmen für passgenaue Aus- und Weiterbildungsangebote <p>Mit der <u>Arbeitsgruppe „Demografie und Fachkräfte“</u> werden folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auswertung der vorhandenen Studien, Gutachten und Daten (beispielsweise das Fachkräftemonitoring), um spezifisch die zukünftigen Bedarfe und Entwicklungen in der Region abzubilden und passgenauen Maßnahmen darauf zu reagieren. ▪ Identifizierung von vorhandenen Initiativen zu diesem Thema in der Region und schließlich Bündelung und Vernetzung dieser Maßnahmen. ▪ Stärkung im regionalen Standortwettbewerb um Fachkräfte mit der Umsetzung von Maßnahmen, wie: <ul style="list-style-type: none"> - Facharbeitskräfteangebot als Standortargument im An-siedlungsmanagement (attraktiver Wohnraum) - Entwicklung einer Willkommenskultur - Familienfreundlichkeit (Ganztags-Kitas etc.) - ▪ Verbessertes Standortmarketing gezielt auf Fachkräfte und Unternehmen ausgerichtet.
<p>Inhalt und Maßnahmen</p>	<p>Als konkrete Maßnahmen kommen in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung eines sogenannten Bildungsnetzwerkes bestehend aus allen relevanten Bildungsträgern in der Region. Zu den Aufgaben des Bildungsnetzwerkes gehören: <ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung und Planung kooperativer Bildungsmaßnahmen - ein besserer Wissenstransfer in der Region, insbesondere zwischen den beiden Hochschulen Kiel und Hamburg - Erhebung künftiger Fachkräfte- und Weiterbildungsbedarfe bei Unternehmen für eine bessere Planbarkeit der Aktivitäten (Unternehmensbefragung) - Durch Netzwerkveranstaltungen eine verbesserte Bündelung bzw. Erhöhung der Transparenz der (Weiter-) Bildungsmaßnahmen

	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinsame Positionierung und Marketing ▪ Aufbau einer Arbeitsgruppe ‚Demografie und Fachkräfte‘. Diskussionspunkte und Aufgabe wären: <ul style="list-style-type: none"> - Identifikation bereits vorhandener Maßnahmen, Projekte und Initiativen, die in der Region zu diesem Thema existieren - Bündelung dieser Maßnahmen sowie eventuelle Initiierung neuer (daran anknüpfender) Maßnahmen -> Dachstrategie unter welcher die weiteren Maßnahmen angesiedelt sind - Evtl. stärkere Vernetzung von Standortmarketing, Ansiedlungsmarketing zur Ansprache/Akquisition externe Facharbeitskräfte - Maßnahmen zur Schaffung einer Willkommenskultur (Willkommens-Programme (z.B. Beratungen etc.), Familienfreundlichkeit, attraktives Wohnen etc.) - Maßnahmen zur spezifischen Aktivierung von Frauen und älterer Personen für den Arbeitsmarkt
Zuständigkeit / Federführung	1) Federführend für das Bildungsnetzwerk sind die die Bildungswerke Norderstedt (Geschäftsführung: Herr Manfred Philipp) in Kooperation mit der IHK zu Lübeck.
Zeithorizont	Mittel- bis langfristig
Kosten und Finanzierung	Der Aufbau von dem Netzwerk und der Arbeitsgruppe sind kostenfrei. Die vorgeschlagene Befragung der Unternehmen wird je nach Ausmaß und Größe rund 4000 € bis 9000 € beanspruchen. Weitere Maßnahmen sind derzeit noch nicht einschätzbar und erfordern eine weitere Konkretisierung.
Nächste Schritte	<p>Zur Umsetzung des Projektes müssen zum einen ein Projektträger für das Bildungsnetzwerk und zum anderen für die Arbeitsgruppe ‚Demografie und Fachkräfte‘ benannt werden.</p> <p>Folgende Arbeitsschritte wären sinnvoll:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Benennung der konkreten Projektträger 2. Erstes Auftakttreffen als Start in die (Bildungs-) Netzwerkarbeit 3. Erfassung und Systematisierung aller (Weiter-) Bildungsmaßnahmen in der Untersuchungsregion 4. Erstes Auftakttreffen der Arbeitsgruppe ‚Demografie und

	<p>Fachkräfte' mit konkreter Festlegung des Arbeits- und Aktionsplans sowie Identifikation bereits existierender Maßnahmen/Festlegung konkreter Maßnahmen</p>
<p>Abschließende Einschätzung / Prioritäten</p>	<p>Das Thema Facharbeitskräfte ist ein zunehmend wichtiges Thema. Bei dem Projektansatz handelt es sich um einen übergreifenden Handlungsansatz, der zur Zukunftsgestaltung und -sicherung der gesamten REK-Region beiträgt.</p>

4.2.4 Leitprojekte im Handlungsfeld Kooperation

Leitprojekt: „Prüfauftrag NORDGATE“	
Handlungsfeld: Kooperation	
Hintergrund und Projektbeschreibung	<p>Die REK A7-Süd-Region verfügt mit dem Städtenetzwerk NORDGATE bereits über ein erfolgreiches Kooperationsprojekt zur gewerblichen Standortprofilierung. Der „Markenname“ NORDGATE ist etabliert und bereits überregional bekannt. Das Netzwerk ist bereits vertraglich strukturiert und organisiert. Im Rahmen eines „Prüfauftrages“ soll geklärt werden, ob das Netzwerk aufgabenbezogen und organisatorisch fortentwickelt werden kann bzw. soll.</p> <p>NORDGATE müsste geographisch bzw. arbeitsbezogen auf die REK A7-Süd-Region erweitert werden. Die Aufgaben eines erweiterten NORDGATE könnten die folgenden exemplarisch aufgeführten Ansätze sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trägerschaft REK-Leitprojekte ▪ Trägerschaft weiterer regional bedeutsamer Projekte und Maßnahmen ▪ Möglichkeit zur Beauftragung von Projekt- und Flächenentwicklungen ▪ Vermarktungstätigkeiten für Immobilien und Gewerbeflächen ▪ Entwicklung und Betrieb von Immobilienprojekten <p>In der REK-Region gibt es mit der EGNO Entwicklungsgesellschaft Norderstedt mbH und der Wirtschaftsagentur Neumünster GmbH zwei privatwirtschaftlich organisierte Wirtschaftsförderungs- bzw. Entwicklungsgesellschaften (in Form von PPP-Modellen). Während die EGNO sich vor allem durch Kompetenzen im Bereich Immobilien, Projekt- und Flächenentwicklung sowie Marketing auszeichnet, hat die WA Neumünster einen Arbeitsschwerpunkt im Bereich Netzwerke und Marketing. Evtl. kann die Fortentwicklung des NORDGATE an diese bestehenden Strukturen und Kompetenzen anknüpfen.</p> <p>Dabei bemisst sich eine geeignete Kooperations- und Organisati-</p>

	<p>onsform für das NORDGATE an den Rahmenbedingungen und der wirtschaftlichen und politischen Zielstellung des Gesamtprojektes.</p> <p><i>Abb. Einflussfaktoren der Wahl der Organisationsform</i></p>  <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung ▪ Haushalt ▪ Steuern ▪ Kommunal- und Unternehmensrecht <ul style="list-style-type: none"> ▪ Willensausprägung ▪ Kooperationsbereitschaft ▪ Gestaltungswillen und -freiheit <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zweck ▪ Volumen, Laufzeit ▪ Chancen und Risiken (wirtschaftliches Risiko, Ressourcen, Markt...etc.) ▪ Abschätzung Folgewirkung <p><small>© Georg Consulting</small></p>
<p>Zielsetzung</p>	<p>Die Zielsetzungen, die mit diesem Leitprojekt verbunden sind, lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung einer Träger- und Organisationsstruktur zur Umsetzung des REK A7-Süd ▪ Verstetigung und Intensivierung der regionalen Kooperation und Zusammenarbeit ▪ Erhöhung der „Schlagkraft“ der Region im überregionalen und internationalen Standortwettbewerb
<p>Inhalt und Maßnahmen</p>	<p>Als konkrete Inhalte und Maßnahmen kommen in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung eines Aufgaben- und Organisationskonzeptes sowie Abstimmung des Konzeptes ▪ Erarbeitung eines Finanzierungs- und Betriebskonzeptes (Einnahmen-/Ausgabenplanung, steuerrechtliche Aspekteetc.) – mögliche Einnahmequellen sind: <ul style="list-style-type: none"> - Zuschüsse der Mitglieder - Evtl. Einbindung der Wirtschaft - Akquirierung von Projekten/Projektbudgets - Provisionen für Immobilien und Gewerbeflächenvermarktung - Mieterlöse bei eigener Immobilienentwicklung und

	<p style="text-align: center;">Vermietung (z. B. Büroobjekte, Logistikobjekte)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ „Organisatorische Verortung von NORDGATE“ (Geschäftsstelle) – evtl. integrierte Lösung für zwei Standorte bzw. Geschäftsstellen mit Zuordnung/Aufteilung von Aufgaben- und Tätigkeitsfeldern (z. B. Integration in die EGNO und in die WA Neumünster). <p><i>Abb. Beispielhafte Organisationsformen und Aufgabenfelder für ein weiterentwickeltes NORDGATE</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%; border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>NORDGATE (Aktuell) Netzwerk/Vermarktungsinitiative für Gewerbestandorte</p> <p>Mitglieder:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Norderstedt ▪ Quickborn ▪ Henstedt-Ulzburg ▪ Kaltenkirchen ▪ Bad Bramstedt ▪ Neumünster </div> <div style="width: 45%; border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>NORDGATE (Perspektive) Gründung einer gemeinsamen regionalen Entwicklungs- und Vermarktungsgesellschaft</p> <p>Organisationsformen sind z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ GmbH-Lösung ▪ Zweckverband-Lösung ▪ Zweckvereinbarung <p>Mögliches Aufgabengebiet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Organisation der regionalen Kooperation und Projektträgerschaft REK-Leitprojekte sowie auch anderer regional bedeutsamer Projekte und Maßnahmen ▪ Möglichkeit zur Beauftragung der Gesellschaft z. B. für Projekt- und Flächenentwicklungen ▪ Vermarktungstätigkeiten für Immobilien und Gewerbeflächen ▪ Entwicklung und Betrieb von Immobilienprojekten <p>NORDGATE-Mitgliederstruktur Evtl. Konzentration auf die bestehenden Mitglieder – Einbindung der Ämter und übrigen Gemeinden z. B. über Projektgruppenarbeit</p> </div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 10px;">© Georg Consulting</p> <p>Hinweis: Für die Verstetigung und Intensivierung der regionalen Kooperation sowie die Umsetzung der REK-Leitprojekte ist die Fortentwicklung von NORDGATE nicht zwingend notwendig. Die REK Leitprojekte und Maßnahmen können auf die beteiligten Akteure aufgeteilt werden. Die regionale Kooperation - kann unabhängig von NORDGATE - über die Fortführung der REK-Lenkungsgruppe, der Projektgruppe und der Facharbeitsgruppen erfolgen.</p>
<p>Zuständigkeit / Federführung</p>	<p>Die Zuständigkeit und Federführung für dieses Projekt liegt bei den NORDGATE-Akteuren selbst.</p>
<p>Zeithorizont</p>	<p>Mittelfristig (ca. 5 Jahre)</p>
<p>Kosten und Finanzierung</p>	<p>Die Kosten für ein Organisations- und Betriebskonzept dürften bei deutlich über 50.000 Euro liegen. Eine Entwicklungs- und Ver-</p>

	<p>marktungsgesellschaft NORDGATE hätte die Aufgabe, einen erheblichen Teil der Kosten über den eigenen Geschäftsbetrieb zu erzielen.</p>
<p>Nächste Schritte</p>	<p>Inhaltliche und organisatorische Fortentwicklung von NORDGATE.</p>
<p>Abschließende Einschätzung / Prioritäten</p>	<p>Mit der Realisierung des Projektes könnte die Region, an eine, wenn auch lose, aber erprobte Kooperationsform anknüpfen und den bekannten Markennamen „NORDGATE“ z. B. für die Umsetzung des REK nutzen. Es gäbe zudem keine „Überlagerung“ mit einer neuen Kooperationsform in Folge des REK. Eine Vielzahl an Kooperationsformen könnte für das Außen- und Binnenmarketing der Region zudem eher hinderlich als hilfreich sein.</p>

Leitprojekt:

Integriertes regionales Standortmarketingkonzept

Handlungsfeld:

Kooperation

**Hintergrund
und Projekt-
beschreibung**

Die Fachbeiträge haben gezeigt, dass die REK-Region eine der wirtschaftsstärksten und dynamischsten Regionen in Schleswig-Holstein ist. Die regionalen Akteure haben sich darauf verständigt, die Stärkenpositionen der Region im Rahmen eines Standortmarketingkonzeptes deutlich nach innen und außen sichtbar zu machen. Standortmarketing heißt, die Region so zu planen und darzustellen,

- dass sie die Bedürfnisse von Unternehmen (den bestehenden und den neu anzusiedelnden) befriedigt
- dass sich Bürger in der Region und in den einzelnen Städten und Gemeinden wohl fühlen und gern in ihr leben
- dass Besucher und Investoren einen nachhaltig positiven Eindruck der Region erhalten und willkommen sind

Ein integriertes regionales Standortmarketingkonzept sollte schwerpunktmäßig die folgenden Marketing- und Handlungsfelder umfassen:

- Strategisches Ansiedlungsmarketing
- Wohnstandortmarketing
- Fachkräftemarketing (hier auch Querverbindung zum Leitprojekt im Bereich Wissen & Bildung)
- Kultur- und Eventmarketing

Hinweis: Ein positives Beispiel für ein gemeinsames Ansiedlungsmarketing stellt die Standortinitiative NORDGATE bereits dar.

Zielsetzung

Die Zielsetzungen, die mit diesem Leitprojekt verbunden sind, lauten:

- Schaffung einer regionalen Identität und Sichtbarmachung der Stärkenpositionen nach innen und außen
- Stärkung der Region im überregionalen und internationalen Standortwettbewerb

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ansiedlung von Unternehmen, Gewinnung von Neubürgern, Gewinnung und Bindung von Fachkräften
Inhalt und Maßnahmen	<p>Als konkrete Inhalte und Maßnahmen kommen in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung und Umsetzung eines integrierten regionalen Standortmarketingkonzeptes mit den Aspekten: <ul style="list-style-type: none"> - Profilierung von Standorten für die überregionale Akquisition (siehe hierzu auch das Leitprojekt „Regionales Gewerbeflächenkonzept“) - Festlegung von Zielbranchen für die überregionale Akquisition und Unternehmensansprache - Profilbildung Wohnen (Vielfalt an Wohnungsangeboten und wohnungswirtschaftlichen Produkttypen) - Profilbildung Bildungsangebot und Kinderbetreuung - Fachkräftemarketing mit Querbezug zum Wohnstandortmarketing und attraktiven Arbeitsangeboten - Kultur und Eventmarketing zur Wahrnehmung und Imagebildung der Region ▪ Festlegung und Abstimmung zum PR- und Marketinginstrumentarium (z. B.: Konzeption und Erstellung einer Standortbroschüre, einer Internetpräsenz, eines Logos, etc.).
Zuständigkeit / Federführung	Die Zuständigkeit und Federführung für das Projekt sollte perspektivisch gemeinsam bei der Wirtschaftsagentur Neumünster GmbH und der Entwicklungsgesellschaft Norderstedt mbH liegen.
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig (3 bis 5 Jahre)
Kosten und Finanzierung	<p>Für die Erarbeitung des Standortmarketingkonzeptes müssen Kosten in Höhe von ca. 23.000 bis 40.000 Euro veranschlagt werden. Für eine Internetpräsenz und die Logoentwicklung sowie eine Standortbroschüre (ohne Druck) könnten nochmals Kosten in Höhe von ca. 20.000 bis 30.000 Euro entstehen.</p> <p>Hinweis: Für die Umsetzung des Standortmarketings müssen zudem weitere Kosten veranschlagt werden, die aktuell aber nicht kalkulierbar sind.</p>

Nächste Schritte	Festlegung auf einen Projektträger und Erarbeitung des Standortmarketingkonzeptes – danach Umsetzung.
Abschließende Einschätzung / Prioritäten	Mit der Erarbeitung und Umsetzung eines Standortmarketingkonzeptes würde für die Region ein wichtiger „Rahmen“ der Zusammenarbeit und Kooperation geschaffen und die Standortstärken angemessen nach innen und nach außen kommuniziert. Gerade über einem Standortmarketingprozess kann die regionale Zusammenarbeit in einem ersten Schritt intensiviert werden. Insofern kommt dem Leitprojekt eine Impulsfunktion für die regionale Zusammenarbeit zu.

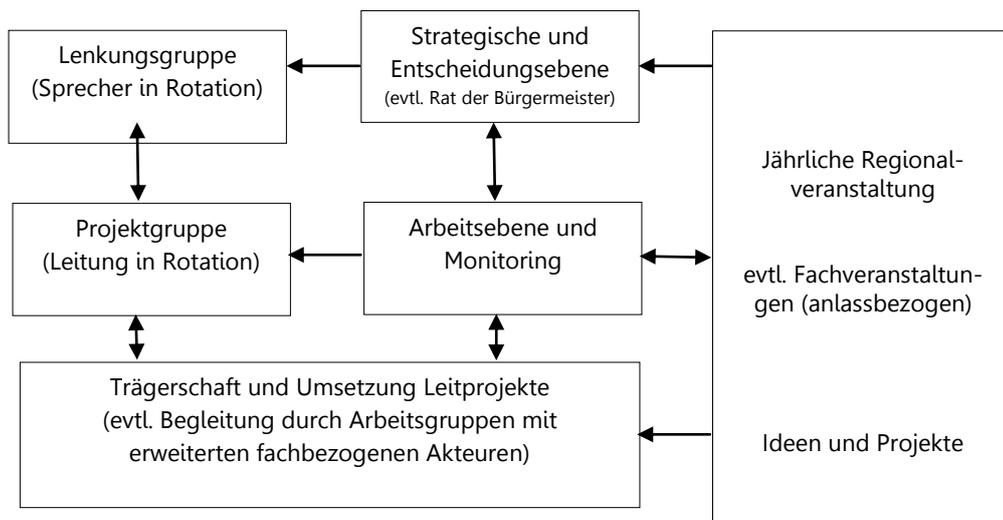
5. ORGANISATION DER REGIONALEN KOOPERATION

Zur Umsetzung der Leitprojekte und Fortführung der regionalen Zusammenarbeit sind funktionsfähige Kooperations- und Organisationsstrukturen notwendig. Die REK-Region verfügt mit dem Städtenetzwerk NORDGATE bereits über eine erprobte Kooperationsform, die aber nur die Zentralorte der REK-Region umfasst und inhaltlich auf das Standortmarketing für die Gewerbeflächen beschränkt ist. Es bieten sich für die Region somit verschiedene kooperative und organisatorische Ansätze, die sich nicht unbedingt gegenseitig ausschließen müssen, sondern sich, je nach Ausgestaltung von NORDGATE; auch sinnvoll ergänzen können.

A) Fortführung der bestehenden und bewährten REK-Strukturen

Das REK A7-Süd wurde im Zeitraum von rd. zwei Jahren gemeinsam von den regionalen Akteuren erarbeitet und durch verschiedene partizipative Instrumente und Formen begleitet. An diese Instrumente und Formen könnte bei der Umsetzung des REK angeknüpft werden.

Abbildung 12: Organisation der Fortführung der regionalen Kooperation



© Georg Consulting

Die Arbeitsebene würde durch die bestehende Projektgruppe weiter fortgeführt. Die Umsetzung der Leitprojekte erfolgt über die vereinbarte Projektträgerschaft durch die unterschiedlichen Partner. Strategische Entscheidungen werden im Rahmen der Lenkungsgruppe getroffen, in die Bürgermeister und Amtsvorsteher eingebunden sind. Die Projektgruppe berichtet wie bisher der Lenkungsgruppe und ist auch für ein Monitoring der Umsetzung des REK verantwortlich. Einmal jährlich sollte eine Regionalveranstaltung mit einem erweiterten Kreis von Akteuren zum Fortgang des REK stattfinden. Zusätzlich sind bei Bedarf fachbezogene regionale Veranstaltungen möglich. Über diese Veranstaltungen können z. B. auch neue Projektideen im Zeitverlauf eingebracht werden.

B) Weiterentwicklung der bestehenden NORDGATE-Strukturen

In dem vorliegenden Leitprojekt „Prüfauftrag NORDGATE“ werden die relevanten Aspekte einer Weiterentwicklung des Städtenetzwerks erläutert. Die Zielsetzungen liegen u. a. in der Schaffung einer pragmatischen Träger- und Organisationsstruktur zur Umsetzung des REK A7-Süd sowie in der Verstärkung und Intensivierung der regionalen Kooperation und Zusammenarbeit. Mit der Fortentwicklung von NORDGATE könnte die Region an „Schlagkraft“ im überregionalen und internationalen Standortwettbewerb gewinnen. Die möglichen Organisationsformen sind eine GmbH-Lösung, eine Zweckverband-Lösung bzw. eine Zweck-Vereinbarung. Eventuell macht die Konzentration auf die bestehenden NORDGATE-Mitglieder Sinn, wobei die Ämter und übrigen Gemeinden der REK-Region z. B. über Projekt-/Arbeitsgruppen mit eingebunden werden könnten.

6. AUSBLICK UND WEITERES VORGEHEN

Mit den vorliegenden Ergebnissen zum REK A7-Süd liegt eine wichtige Grundlage für die regionale Zusammenarbeit vor. Auf dieser Grundlage ist ein umsetzungsorientierter Einstieg in die Verfestigung und Verstetigung der regionalen Kooperation möglich. Auf einer abschließenden Regionalveranstaltung im Herbst werden die Ergebnisse und das Konzept der Öffentlichkeit präsentiert. Das REK A7-Süd wird nach der Vorlage des Ergebnisberichtes in den politischen Ausschüssen vorgestellt.

Das REK ist, wie erwähnt, als „Impuls“ und „Startschuss“ für einen weitergehenden kooperativen Prozess zu interpretieren. Um mit der Umsetzung der Leitprojekte zeitnah beginnen zu können, bedarf es einem aktiven „Kümmerns“. Die Chancen, die sich aus der regionalen Kooperation, insbesondere hinsichtlich der gemeinsamen Bewältigung der zukünftigen regionalwirtschaftlichen und soziodemographischen Herausforderungen ergeben, sollten aktiv genutzt werden.

Wie die Ergebnisse der umfangreichen thematischen Fachbeiträge gezeigt haben, handelt es sich bei der REK-Region um eine der demographisch stabilsten und wirtschaftlich stärksten Regionen in Schleswig-Holstein. Mit der gemeinsamen Fortentwicklung und Herausstellung der Stärkenpositionen und der Entwicklungspotenziale, verbessert die Region an der südlichen A7 ihre Standortposition innerhalb der Metropolregion Hamburg und auch im überregionalen Standortwettbewerb.

ANHANGPARTIZIPATION UND INFORMATIONSPROZESS

Partizipationsebene	Sitzung	Datum
Lenkungsausschuss	1. Sitzung	06. Juni 2011
	2. Sitzung	30. Juni 2011
	3. Sitzung	06. Juni 2012
	4. Sitzung	05. Dezember 2012
	5. Sitzung	18. Juni 2013
	6. Sitzung	17. September 2013
Projektgruppe	1. Sitzung	13. Juli 2011
	2. Sitzung	15. November 2011
	3. Sitzung	06. Februar 2012
	4. Sitzung	06. August 2012
	5. Sitzung	04. März 2013
	6. Sitzung	27. März 2013
	7. Sitzung	08. Mai 2013
Facharbeitsgruppe	Verkehr	27. September 2011
		14. November 2011
		06. Februar 2012
	Kooperation	14. Mai 2012
	Wirtschaft und Gewerbeflächen	19. September 2011
		16. November 2011
		22. Februar 2012
	Zukunftstrends	18. Januar 2012
	Strategie-Workshop Leitbilö d	13. September 2012
Workshop Leitprojekte	14. März 2013	
Regionalveranstaltungen	1. Regionalveranstaltung	23. März 2012
	2. Regionalveranstaltung	16. November 2012
	3. Regionalveranstaltung	14. März 2013
Newsletter	1. Newsletter	01. November 2012
	2. Newsletter	02. Mai 2012
	3. Newsletter	03. April 2013

MATERIALBAND FACHBEITRÄGE (GESONDERTE DOKUMENTATION)

Fachbeiträge

Verkehr

Grundlagen und Rahmendaten

Wirtschaftsstruktur und Branchenentwicklung

Zukunftsthemen

Gewerbeflächen