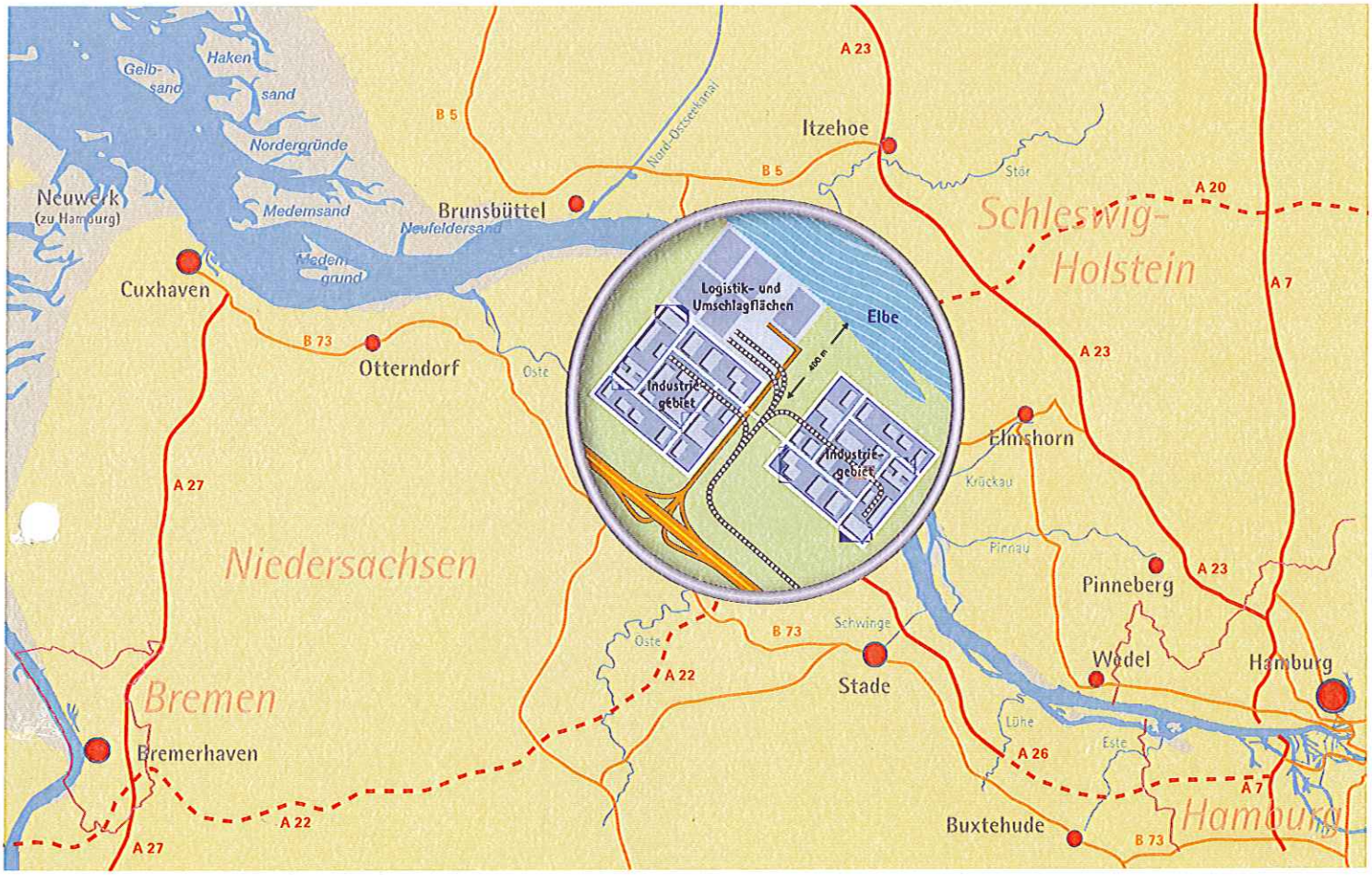
HK Handelskammer Hamburg

IHK Schleswig-Holstein Flensburg · Kiel · Lübeck

IHK Industrie- und Handelskammer Stade für den Elbe-Weser-Raum

Gemeinsames Positionspapier

Industriegebiete im Zeitalter der Globalisierung: Die Zukunft liegt an der Küste!



Vorschläge zur Entwicklung des Unterelberaums

Gemeinsames Positionspapier

Industriegebiete im Zeitalter der Globalisierung: Die Zukunft liegt an der Küste!

Vorschläge

der Handelskammer Hamburg,
der IHK Schleswig-Holstein
und der IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum

zur Entwicklung des Unterelberaums

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

Alle Abbildungen außer 3 und 11 © Handelskammer Hamburg, IHK Schleswig-Holstein und IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum

Stand: Dezember 2009

Vorwort

Die Industrie- und Handelskammern haben den gesetzlichen Auftrag, die Gesamtinteressen der gewerblichen Wirtschaft ihrer Region gegenüber der Politik und der Verwaltung zu vertreten. Die Handelskammer Hamburg, die IHK Schleswig-Holstein und die IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum stellen sich der Herausforderung, mit dem vorliegenden Positionspapier Entwicklungsperspektiven für die Region entlang der Unterelbe aufzuzeigen.

Unser Ausgangspunkt: die Renaissance der Küste als Standort für Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes mit hoher Ex- und Importabhängigkeit. Angesichts einer immer größer werdenden Störanfälligkeit der Landverkehrsträger ist für die international aufgestellte deutsche Industrie das Kriterium der kostengünstigen Erreichbarkeit von zunehmender Bedeutung bei Standortüberlegungen. Dies verschafft dem Standort Küste immense Standortvorteile gegenüber dem Binnenland. Als besonders attraktiv gestalten sich Ansiedlungen an den Anlegestellen in den Küstenstandorten mit direktem Zugang zu seeschifftiefem Wasser und in unmittelbarer Nähe zu diesen Häfen, wie es der frühere Hamburger Wirtschaftssenator Helmuth Kern in den 1960er-Jahren mit dem „Vorhafen Scharhörn" vorgedacht hat. So lässt sich möglichst viel des relativ teuren Landtransports in der Logistikkette einsparen.

Wir sehen die Zukunft der Unterelbe mit Hamburg als Wachstumskern einer wachsenden Region in der Ansiedlung von Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes, die für ihre Güterim- und -exporte den wassergebundenen Transport nutzen. Wir wollen dabei helfen, die Voraussetzungen zu schaffen, damit die deutsche Wirtschaft diese Vorteile nutzen kann. Hierfür setzen wir uns gemeinsam ein.

Handelskammer Hamburg

Frank Horch
Präses

Prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz
Hauptgeschäftsführer

IHK Schleswig-Holstein

Margarete Böge
Präsidentin

Prof. Dr. Bernd Rohwer
Hauptgeschäftsführer

IHK Stade für den Elbe-Weser Raum

Lothar Geißler
Präsident

Jörg Orlemann
Hauptgeschäftsführer

Inhaltsverzeichnis

I. Perspektiven des „Wirtschaftsraums Unterelbe" 7

1.1 Globalisierung und Welthandel 7

1.2 Produktionsstandort und Transportkosten im see- und landgebundenen Verkehr 7

1.3 Internationale Verflechtungen der deutschen Industrie 12

1.4 Renaissance der Küste als Industriestandort 13

1.5 Häfen als Standorte des Verarbeitenden Gewerbes – Beispiel Rotterdam 14

II. Wirtschaftsraum Unterelbe als Industrie- und Logistikstandort – Bestandsaufnahme 17

2.1 Ausgangssituation 17

2.2 Bestehende Industrieschwerpunkte im Wirtschaftsraum Unterelbe 18

2.3 Infrastruktur und Lebensqualität 22

III. Chancen des Wirtschaftsraums Unterelbe – Handlungsempfehlungen 24

3.1 Gewerbeflächenentwicklung 24

3.2 Branchenfokus für Unternehmensansiedlungen an der Unterelbe 26

3.3 Branchenbezogene Forderungen 26

3.4 Infrastrukturentwicklung und Lebensqualität 29

IV. Fazit 33

Anhang 34

Abbildungsverzeichnis 34

Tabellenverzeichnis 34

I. Perspektiven des „Wirtschaftsraums Unterelbe"

1.1 Globalisierung und Welthandel

Unsere moderne Wirtschaft fußt auf internationaler Arbeitsteilung: Zunehmend zerteilte Wertschöpfungsketten – gerade auch in der industriellen Produktion – verstärken die internationale Arbeitsteilung und bringen Wohlstand und Beschäftigung für die beteiligten Länder. Ein wachsendes Weltsozialprodukt wird von einer mehrfachen Zunahme des Welthandelsvolumens begleitet. Leistungsfähige Transportketten ermöglichen entscheidend die Globalisierung.

Die kontinuierlich steigende Intensität des internationalen Handels und des weltweiten Transportaufkommens spiegeln den Grad der internationalen Arbeitsteilung wider. Unabhängig von den gegenwärtigen konjunkturellen Problemen wird sich diese Entwicklung weiter intensivieren.

Volkswirtschaften können sich nur spezialisieren und internationalen Handel betreiben, wenn der Im- und Export von Waren schnell, zuverlässig und kostengünstig erfolgen kann. Das „Fließband" des Welthandels ist der Seeverkehr. Mehr als 90 Prozent der weltweit gehandelten Güter werden über den Seeweg transportiert – bei einem Anteil der Meere an der Erdoberfläche von über 70 Prozent eine Notwendigkeit. Die Seehäfen übernehmen in diesem System die Funktion von Schnittstellen und Drehkreuzen, ohne die diese intensive wirtschaftliche Verflechtung und die Erhöhung der weltweiten Güterproduktion nicht möglich wären.

Welthandelsvolumen und Weltcontainerverkehr

Der Welthandel ist in den letzten 15 Jahren mit durchschnittlich 6,5 Prozent pro Jahr doppelt so schnell gewachsen wie das weltweite Bruttosozialprodukt (3,4 Prozent). Der seewärtige Welthandel hat währenddessen durchschnittlich um 6 Prozent zugenommen, der Weltcontainerumschlag legte im gleichen Zeitraum jährlich um 9,7 Prozent zu.[1] Dies führt zur „Drei-mal-eins-Regel" bei den Steigerungsraten der Weltwirtschaft:
Weltsozialprodukt x 2 = Welthandel
Weltsozialprodukt x 3 = Weltcontainerverkehr

1.2 Produktionsstandort und Transportkosten im see- und landgebundenen Verkehr

Unternehmen ziehen für ihre einzelwirtschaftliche Standortentscheidung vor allem Informationen über interne Kosten wie Bau- und Betriebskosten heran sowie Transportkosten im Zuliefer- wie auch im Absatzbereich. Der Degression der Transportkosten über alle Verkehrsträger in den vergangenen Jahrzehnten stehen heutzutage die zunehmend steigenden Kosten des Landtransports gegenüber.

Der Seeverkehr verursacht relativ niedrige Transportkosten und kommt für einen geringen Anteil der Seefrachtkosten an den Gesamtkosten der Produkte auf: ein Zeichen seiner hohen Effizienz. Der landseitige Transport bewirkt deutlich höhere Kosten als der Seetransport, beispielsweise durch kontinuierlich steigende Treibstoff- und Staukosten.

Die Kosten des Landtransports lassen sich beziffern (vgl. Abbildung 1). So entstehen beispielsweise auf dem Weg von München über Hamburg nach Hongkong etwa 80 Prozent der gesamten Transportkosten an Land und nur 20 Prozent auf See.

Bei einem Transport von Asien nach Europa liegt der Kostenanteil des Seetransports an den Gesamtkosten eines Fernsehers bei etwa 1,5 Prozent, bei Lebensmittelkonserven sogar nur bei 1 Prozent. Der Transport eines Containers, und damit von durchschnittlich 12 Ton-

[1] Institut für Seeverkehr und Logistik (ISL)

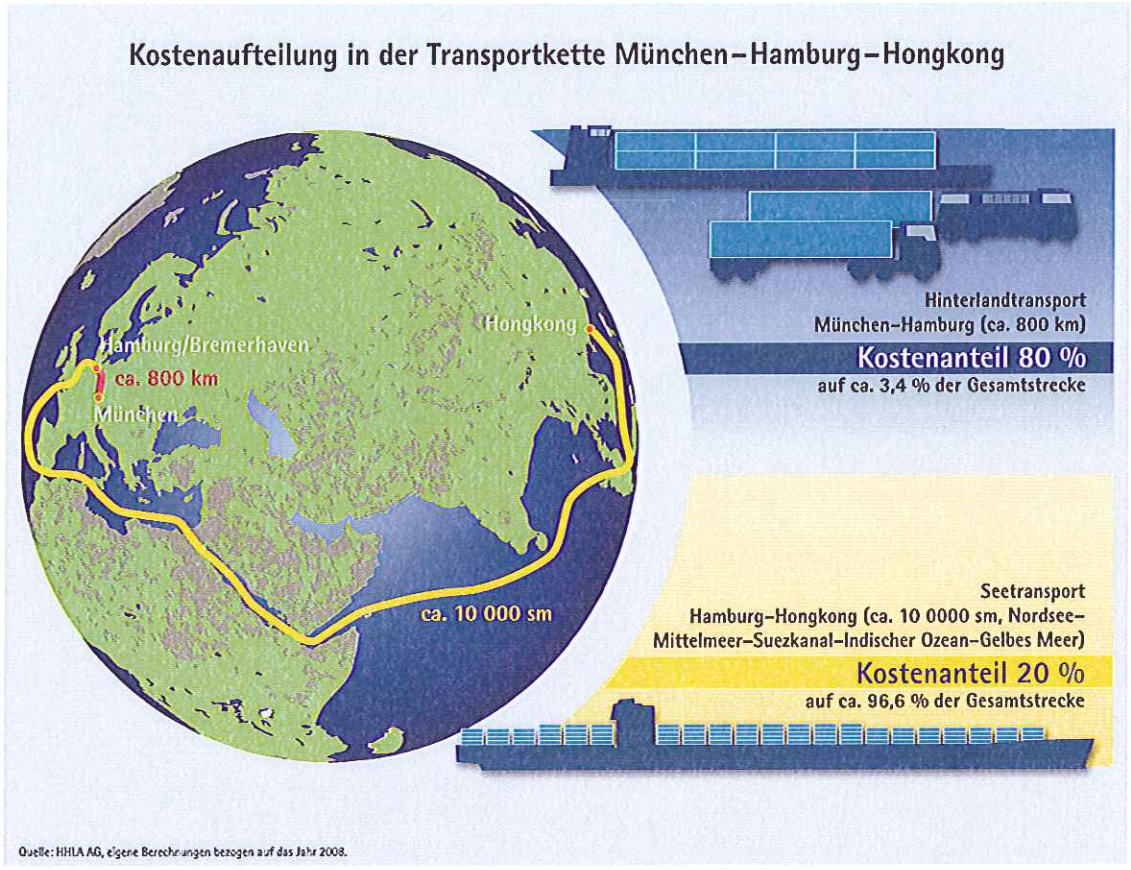


Abbildung 1

nen Fracht, von Asien nach Europa kostet nicht mehr als ein Flug in der Economy Class für einen Flugpassagier auf derselben Strecke.

Zur Veranschaulichung der Aufteilung auf Land- und Seetransport dient die Abbildung 2a. Exemplarisch sei eine Fabrikationsstätte mit einer Entfernung von 500 Kilometern von der Küste angenommen, deren Vorleistungsprodukte größtenteils aus Übersee importiert werden. Der Export der Endprodukte wiederum erfolgt gleichfalls zu großen Teilen an Standorte in Übersee. Die Anlieferung der Vorleistungsprodukte wie auch die spätere Zustellung der Endprodukte erfordert einen Transport über Land zu den Seehäfen (Abbildung 2a).

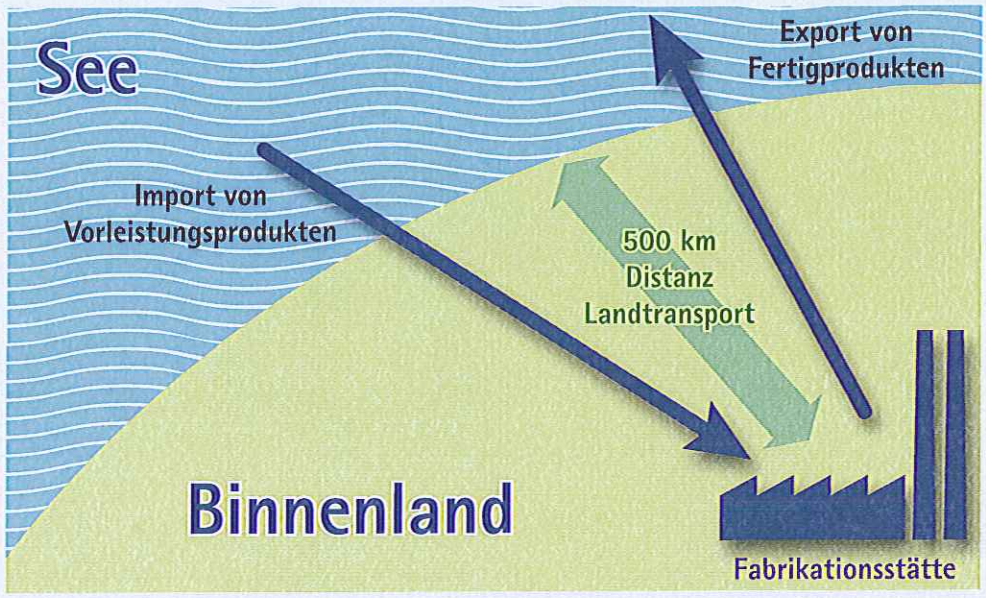
Zu den Kosten des Landtransports zählen auch Staukosten. Ausgelastete und teilweise deutlich überlastete Infrastrukturen führen zu Engpässen, Staus und damit zu steigenden Zeit- und Materialkosten im Landtransport. Gütertransporte im Landverkehr – auf Straße wie auch auf Schiene – werden für die Unternehmenslogistik zunehmend zu Flaschenhälsen. Gleichzeitig führt moderne Just-in-Time-Produktion in den Unternehmen zu einer Reduktion der Lagerhaltung und zu einer erhöhten Abhängigkeit von zuverlässiger Güteranlieferung.

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) hat für Deutschland im Februar 2009 einen Stauatlas herausgegeben.[2] Auf 976 Autobahnkilometern stockt regelmäßig der Verkehr. Das entspricht 8 Prozent des Gesamtnetzes von zurzeit 12 531 Kilometern. Auf weiteren 215 Kilometern des Autobahnnetzes besteht schon jetzt die Gefahr eines Verkehrsinfarktes.

Noch deutlicher werden die Übersichten, die der Allgemeine Deutsche Automobilclub Deutschland e. V. (ADAC) regelmäßig herausgibt. Vor allem zu Stoßzeiten wie Feiertagen und Ferienbeginn zeigen die Verkehrsprogno-

[2] Die Broschüre „Stauatlas Deutschland. Engpässe beseitigen – Wachstumschancen nutzen" (DIHK Februar 2009) unter http://www.dihk.de/inhalt/download/stauatlas.pdf.

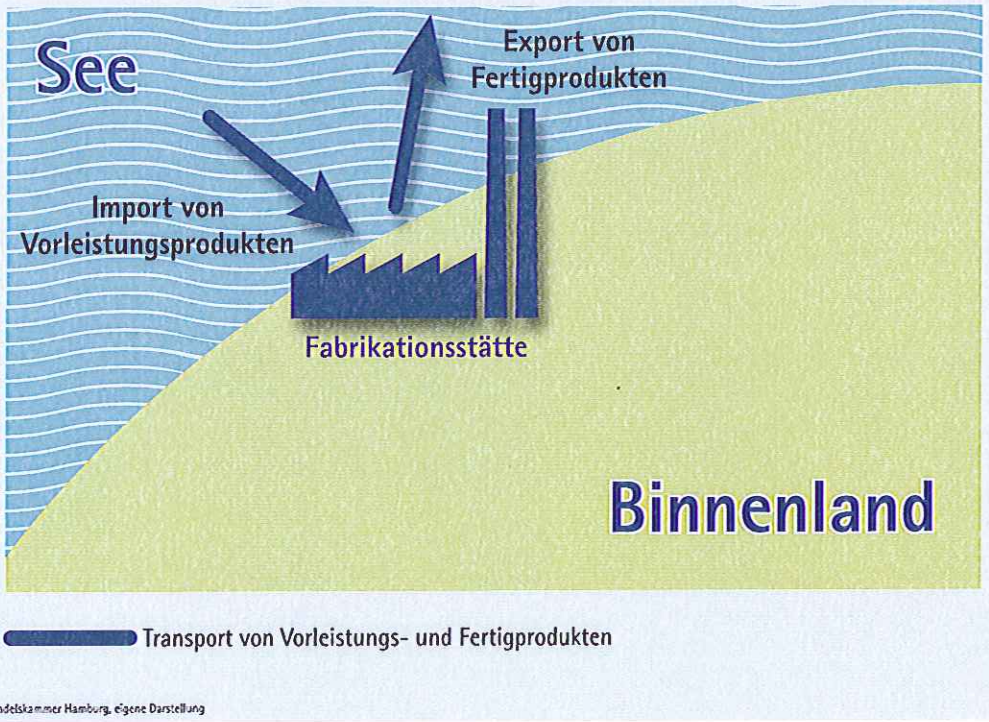
Schematische Darstellung bisheriger Unternehmensstandorte und Transportaufteilung auf Land und See bei internationaler Im- und Exporttätigkeit (IST-Situation)



Quelle: Handelskammer Hamburg, eigene Darstellung

Abbildung 2a

Schematische Darstellung von Unternehmensstandorten und Transportaufteilung auf Land und See bei internationaler Im- und Exporttätigkeit (SOLL-Situation)



Quelle: Handelskammer Hamburg, eigene Darstellung

Abbildung 2b

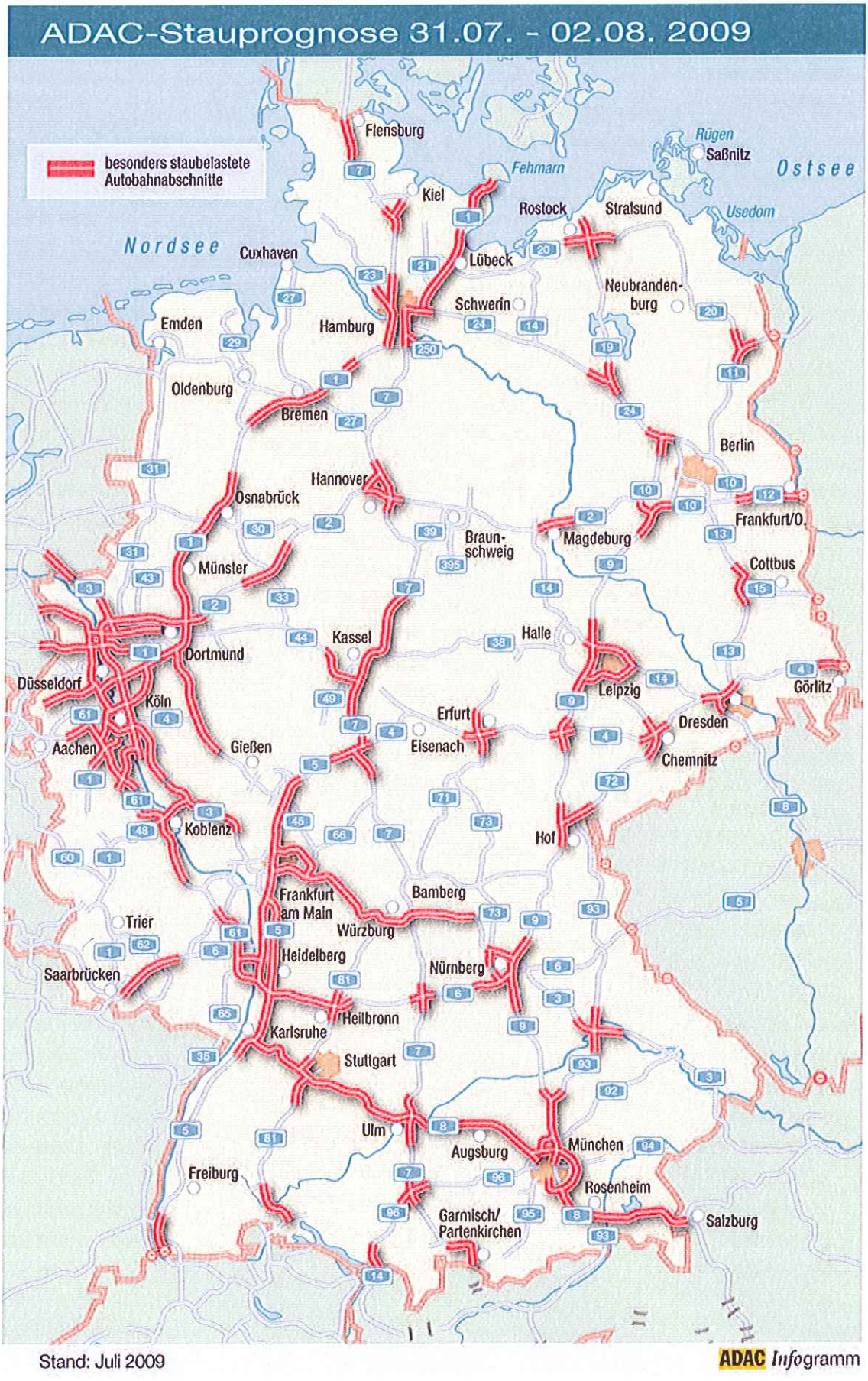


Abbildung 3: Stauatlas Deutschland des ADAC (Juli/August 2009)

Quelle: ADAC (www.adac.de)

sen deutlich die Überlastung des deutschen Autobahnnetzes (vgl. Abbildung 3) an.

Die Europäische Kommission beschreibt das Straßentransportnetz in der Europäischen Union und viele Straßen der Städte und Gemeinden bereits heute als überlastet. Und der Verkehr wird weiter zunehmen: Bis zum Jahr 2025 wird mit einem Wachstum des Personenverkehrs um 19 Prozent und des Güterverkehrs um 70 Prozent gerechnet. Die entstehenden Staus kosten Europa schon heute 2 Prozent des BIP.[3] Beispielsweise für Speditionsunternehmen schlägt eine Stunde Stau vor dem Elbtunnel oder auf der A1 mit rund 100 Euro pro Lastkraftwagen zu Buche – zuzüglich der Beträge, die Kunden wegen Verspätungen abziehen.[4] Nach Berechnungen des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) belaufen sich in Deutschland die Gesamtkosten durch Staus auf 102 Milliarden Euro pro Jahr. Verschärfend wirkt, dass der nötige Infrastrukturausbau von Schiene und Straße nicht mit dem Verkehrswachstum Schritt hält, kostenintensiv ist und einem langfristigen Planungsvorlauf unterliegt.

Der Stau auf der Straße ist ein Vorteil für den Seeverkehr und darauf bauende Unternehmensansiedlungen an der Küste: Ankunftszeiten im Seeverkehr sind weitgehend genau planbar, während steigende Verkehrszahlen im Binnenland dazu führen, dass Landtransporte zunehmend zeitlichen Risiken unterliegen.

In Anbetracht der mit dem Landverkehr verbundenen Kosten ist es für Unternehmen mit hohem Internationalisierungsgrad rational, Standorte zu wählen, bei denen die Transportleistungen für Vorleistungs- und Fertiggüter keine oder nur kaum Landtransporte nach sich ziehen. Eine entsprechende schematische Darstellung enthält die Abbildung 1b: Unabhängig von kostenintensiven Landtransporten erfolgen Zulieferungen und Absendungen ausschließlich über See. Das Unternehmen spart so die Kosten für die angenommenen 500 Kilometer Landtransport. Als Konsequenz reduzieren sich unter anderem Treibstoffkosten, Stauzeiten und Kosten für die Bereithaltung zusätzlicher Fahrzeuge, während gleichzeitig die Zuverlässigkeit bei der Anlieferung steigt und damit Produktionsabläufe verlässlicher geplant werden können.

Fazit

Die Schwächen im landgebundenen Verkehr sind die Stärken der Standorte mit Zugang zu seeschifftiefem Wasser: Je höher die Kosten beim Landtransport, desto attraktiver sind Standorte an der Küste für Unternehmen mit hoher Im- und Exportquote.

Seetransport und Umweltschutz

Der Seetransport bietet neben ökonomischen auch ökologische Vorteile und trägt maßgeblich zum Umwelt- und Klimaschutz bei: Mehr als 90 Prozent aller Waren werden weltweit auf dem Seeweg transportiert. Dennoch ist die Seeschifffahrt lediglich für rund 3 Prozent der weltweiten und etwa 30 bis 40 Prozent der CO_2-Emissionen des Gütertransportsektors verantwortlich. Dies liegt an den geringen CO_2-Emissionen der Schiffe pro transportierter Tonne. Bei gleichem Transportvolumen und gleicher Transportstrecke liegen der CO_2-Ausstoß und der Energieverbrauch eines Lkw fast viermal so hoch wie bei einem Schiff – ein weiteres Argument für kurze Landtransportwege.

Die vom Verkehr verursachten Schadstoffemissionen kosten Europa nach Berechnungen der Europäischen Kommission 1,7 Prozent des Bruttoinlandsprodukts oder 360 Euro pro Einwohner jährlich. Daher zielen vielfältige politische Bemühungen darauf ab, Transporte vom Land auf das Wasser zu verlegen.

[3] Die Europäische Kommission unter http://ec.europa.eu/research/leaflets/surface_transport/article_2770_de.html

[4] Thomas Rackow, Geschäftsführer des Verbandes für Güterverkehr und Logistik (VGL) in Neumünster, in den Lübecker Nachrichten am 30. August 2009 (http://www.ln-online.de/news/schleswig_holstein/2648537/Staus_kosten_Spediteure_ü%3Bber_100_Milliarden.htm)

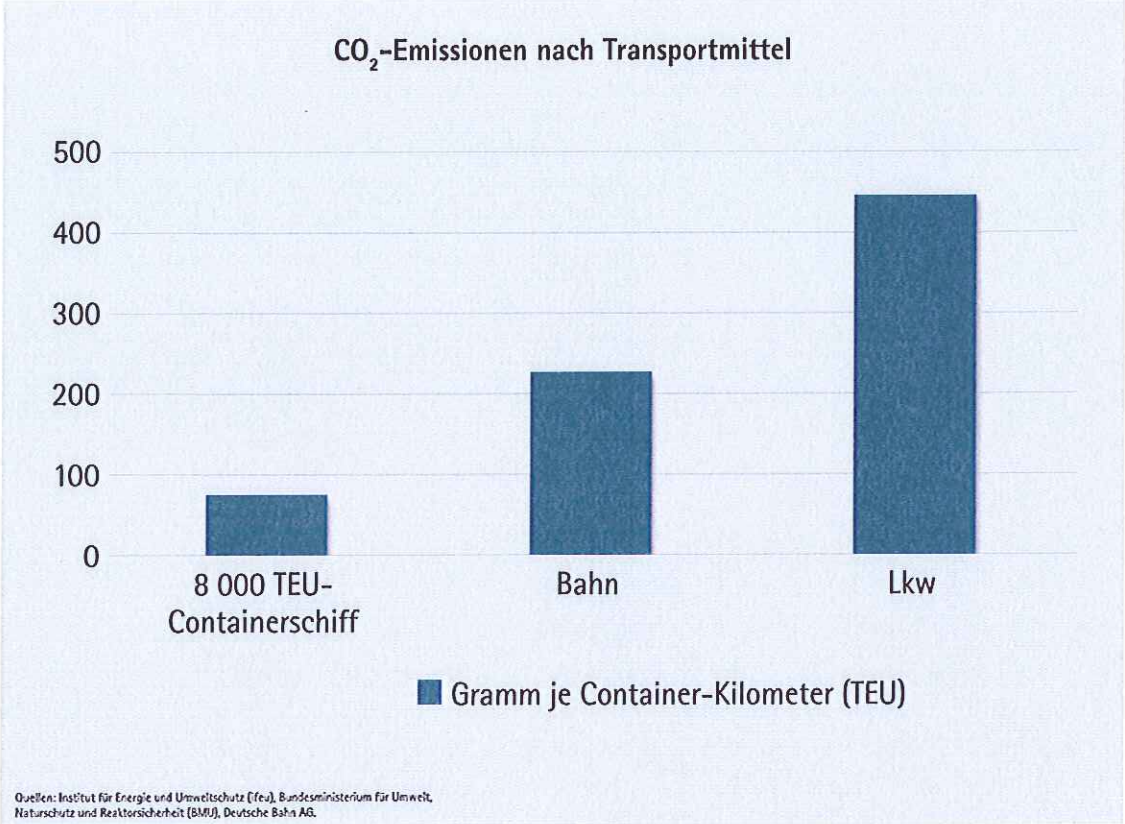


Abbildung 4

1.3 Internationale Verflechtungen der deutschen Industrie

Der Vorteil geringer Transportkosten im Seeverkehr im Vergleich zum Landtransport kommt bei Unternehmen zum Tragen, die über intensive internationale Austauschbeziehungen[5] auf der Vorleistungs-[6] wie auch auf der Abnahmeseite verfügen. Schließlich verkürzt eine Ansiedlung an der Küste die Wege im Im- und Export, aber verlängert sie gegebenenfalls zum Heimatmarkt. Daher können nicht alle Branchen gleichermaßen entsprechende Vorteile generieren. Im Fokus der weiteren Betrachtung stehen die Branchen und Unternehmen mit hohen Import- und Exportquoten.

Im Jahr 2008 enthielten die deutschen Warenexporte durchschnittlich 44,8 Prozent ausländische Wertschöpfungsanteile,[7] im Jahr 1995 waren es nur 31,1 Prozent.[8] So stammten beispielsweise bei den Exporten von chemischen Erzeugnissen 53,3 Prozent der Wertschöpfungskette aus dem Ausland (beispielsweise Vorleistungsgüter), während der Importanteil von Kraftwagen und Kraftwagenteilen mit 40,9 Prozent etwas unter dem Durchschnitt aller Exportwaren lag.

Die Tabelle 1 listet die Wirtschaftszweige des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland auf, die besonders hohe Exportquoten aufweisen (Exportquote als Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz).

Detailliertere Angaben zu untergeordneten Wirtschaftszweigen, ausgewiesen auf der sogenannten 4-Steller-Ebene der Branchenklassifikation der amtlichen Statistik, finden sich in Kapitel 3.2 (Seite 27).

[5] Insgesamt spricht man dann von den „im Export enthaltenen ausländischen Wertschöpfungsanteilen", der Summe aus den ausländischen Handelswaren, den zur Lohnveredelung eingeführten Waren und den bei der Produktion der Exportwaren eingesetzten importierten Vorleistungen.

[6] Bei den Importen kommen zu den Vorleistungsgütern Handelswaren hinzu und Produkte, die zur Lohnveredelung vorübergehend nach Deutschland eingeführt werden.

[7] Erfassung in Wertgrößen.

[8] Alexander Loschky/Liane Ritter: „Konjunkturmotor Export"; in: „Wirtschaft und Statistik" 5/2007.

Tabelle 1:
Exportquoten (EQ) von Branchen des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland im Jahr 2008 (Gliederung der Branchen gemäß WZ 2008 auf 2-Steller-Ebene)

Branche	EQ
Sonstiger Fahrzeugbau	67 %
Herstellung von pharmazeutischen Erzeugnissen	61 %
Maschinenbau	60 %
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	60 %
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	57 %
Herstellung von DV-Geräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	55 %

Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis)

Fazit

Sowohl auf der Importseite (Vorleistungen) als auch auf der Exportseite (Endprodukte) weisen einzelne Branchen des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland einen hohen Grad an internationaler Verflechtung auf.

1.4 Renaissance der Küste als Industriestandort

Die hohe weltwirtschaftliche Verflechtung einzelner Branchen, die damit einhergehende internationale Arbeitsteilung und die modularen Wertschöpfungsketten stellen immer höhere Anforderungen an die logistische Planung in den Unternehmen. Gleichzeitig bieten die steigenden Transportkosten im landgebundenen Verkehr, wie dargelegt, für im Binnenland ansässige Unternehmen den Anreiz, Ansiedlungsentscheidungen zu überdenken.

Im 19. Jahrhundert profitierte Hamburg von der deutschen Industrialisierung, als sich – damals noch aus Mangel an ausreichend verfügbaren Überlandtransportsystemen – die Schwerindustrie direkt an der Küste ansiedelte. Ähnlich agierte Japan, als es Ende des 19. Jahrhunderts mit seiner Strategie der „nassen Fabriken" als rohstoffarmes Land industrielle Fertigung dank Zu- und Abgängen über Wasser aufbaute. Bereits in den 1960er-Jahren griff der damalige Hamburger Wirtschaftssenator Helmuth Kern diese Idee wieder auf und warb bei den norddeutschen Küstenländern für einen gemeinsamen „Tiefwasserhafen"[9] auf einer vor Neuwerk aufzuschwemmenden „Hafeninsel" mit modernen Umschlagseinrichtungen, hochwassergeschütztem Damm für die landgebundene Infrastruktur und vielfältigen Industrieansiedlungen („Vorhafen Neuwerk/Scharhörn").[10] Als ein Ergebnis entstanden die Industrieansiedlungen in Brunsbüttel. Heute erfordern die hohen Kosten und die Übernutzung von Straße und Schiene im Hinterland, die Küste als Produktionsstandort wiederzuentdecken.

Durch die wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung bergen Standorte für Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes, die einen hohen Internationalisierungsgrad in den Vorleistungsgütern und/oder in den Endprodukten haben, deutliche Vorteile vor Standorten im Binnenland (vgl. auch Abbildung 2a und 2b): Die Ansiedlung direkt an den Anlegestellen in Seehäfen oder in unmittelbarer Hafennähe ist attraktiv, um möglichst viel des relativ teuren Landtransportes in der Logistikkette einzusparen. Ausgehend von dem Containerhub Hamburg muss deshalb notwendigerweise ein ergänzendes „Güternahverkehrskonzept" auf der Unterelbe diesen Ansatz unterstützen. Dies gilt für die bereits an der Küste angesiedelten Unternehmen wie auch für Neuansiedlungen. Eine gewerbliche Flächenentwicklungspolitik wie auch die Akquisitionsstrategie zur Gewinnung neuer Unternehmen sollten diesem Ansatz Rechnung tragen und gleichzeitig die touristische und naturräumliche Qualität der Region erhalten.

[9] vgl. u. a. Dr.-Ing. Hans Laucht: „Neuwerk/Scharhörn Industriehafen am tiefen Wasser", Schriftenreihe der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg, Heft 10, Herbst 1970.

[10] Helmuth Kern: „Ein Modell für die wirtschaftliche Entwicklung der Region Unterelbe", Schriftenreihe der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg, Heft 9, Oktober 1970 (1. Auflage 1970, 3. Auflage 1972). Als Folge entstanden vor allem die Industrieansiedlungen in Brunsbüttel und Stade-Bützfleth.

Diese Strategie bringt Chancen für die regionale Entwicklung mit sich, weil die Fertigung Wertschöpfungspotenziale in der Region hält und neue Wertschöpfungspotenziale erschließt. Sie ist zudem ökonomisch rational und zeigt Weitblick bei der Frage eines verantwortungsvollen Umgangs mit knappen (Flächen-) Ressourcen.

In Ansätzen findet sich die Umsetzung dieser Idee heute in Deutschland wieder. Ebenfalls historisch gewachsen sind die Industrieansiedlungen entlang des Mittellandkanals, deren Standorte wegen der Transportmöglichkeiten via Binnenwasserstraße gewählt wurden. Flächen im Industriehafen Stade-Bützfleth nutzen unter anderem Unternehmen der Aluminium- und Chemieindustrie. Das aktuelle Projekt Stade 2021[11] bringt eine neue qualitative Komponente ein, in dem nun ein Gesamtkonzept für die Entwicklung der Gewerbeflächen des Stader Raumes – und insbesondere für die der Industrieflächen – erstellt wird. Exemplarisch ist auch die Ansiedlung der Airbus A380-Fertigungslinie in Hamburg-Finkenwerder zu nennen. Gerade im Vergleich mit Toulouse punktet Hamburg über den kostengünstigen Wassertransport. Oder die Fertigung von Offshore-Windenergieanlagen in Cuxhaven: Die Kapazitäten für die Produktion der Fundamentbauteile entstanden direkt an der – teilweise neu angelegten – Anlegestelle. Weiteres Beispiel: Am Nord-Ostsee-Kanal wird eine Fertigungsanlage für Offshore-Windenergieanlagen errichtet, um den Wassertransportweg zu nutzen. Hierfür entsteht direkt am Kanal bei Rendsburg ein Schwerlasthafen mit angeschlossenem Gewerbegebiet.

Fazit

Küstenstandorte stellen die Zukunft für Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes mit hohem Internationalisierungsgrad dar.

[11] Die laufenden bzw. geplanten Ausbaustufen des Stader Hafens sehen im ersten Schritt zusätzlich vier Hektar Industrie- und Hafenerweiterungsfläche vor. In einer zweiten Stufe werden weitere rund 40 Hektar hinzukommen.

1.5 Häfen als Standorte des Verarbeitenden Gewerbes – Beispiel Rotterdam

Der Hafen Rotterdam ist der größte Hafen Europas und einer der größten Häfen der Welt. Im Rhein-Maas-Delta an der Rheinmündung gelegen, betrug der Güterumschlag im Jahr 2008 420 Millionen Tonnen. Er liegt an einer dicht befahrenen Wasserstraße und ist von Schiffen bis 24 Meter Tiefgang anfahrbar. Das Hafengebiet reicht knapp 40 Kilometer von der Rotterdamer Innenstadt bis an den Hoek van Holland und nimmt etwa 100 Quadratkilometer Fläche ein. Zum Vergleich: Die Unterelbe umfasst von ihrer Mündung bis Hamburg etwa 120 Kilometer. Spiegelt man zum Vergleich den Bereich des Rotterdamer Hafens auf die Unterelbe, wird deutlich, welches – geografische und wirtschaftliche – Potenzial die Region bietet (vgl. Abbildungen 5a und 5b).

Vom Rotterdamer Hafen bis zur Nordsee bilden die rund 40 Kilometer des Rhein-Maas-Deltas ein in sich geschlossenes Industrieareal. Die Vorteile liegen auf der Hand: Nur begrenzt durch die Kapazitäten an den Anlegestellen, sind sowohl dem Handel über See als auch dem Verarbeitenden Gewerbe kaum Grenzen gesetzt. Unterstützt von einem intelligenten Logistiksystem nutzen die ansässigen Unternehmen für die gewerbliche und Industrieproduktion die Vorteile von Zulieferungen und Abtransporten über Wasser ohne lange Landtransportwege – der Hafen selbst spricht auf seiner Internetseite vom „Rotterdamer Hafen- und Industriekomplex".

Dabei ist diese Struktur Ergebnis eines langen und erfolgreichen Entwicklungsprozesses, der im Jahr 1868 mit der Mannheimer Akte, die die freie Rheinschifffahrt aller Anrainerstaaten festlegte, seinen Anfang fand. Im Jahr 1957 wurde zwischen Rotterdam und der ehemaligen Insel Rozenburg der Botlek-Komplex für Verarbeitendes Gewerbe fertiggestellt, 1967 dann der Eemhaven.

Die Hafenerweiterungsfläche „Maasvlakte" (Maasfläche) ist ein großes, in der Nordsee angelegtes Hafen- und Industriegebiet aus den 1960er-Jahren. Derzeit befindet sich das

Abbildung 5a

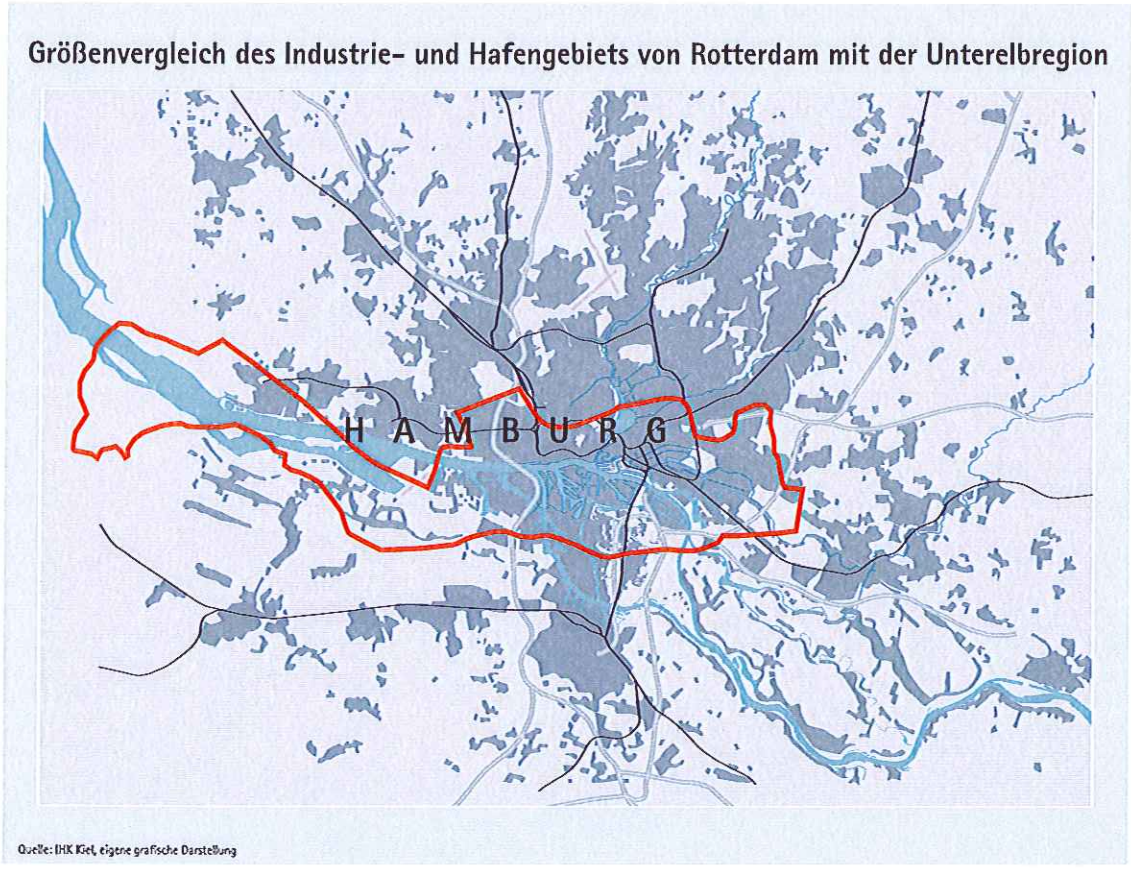
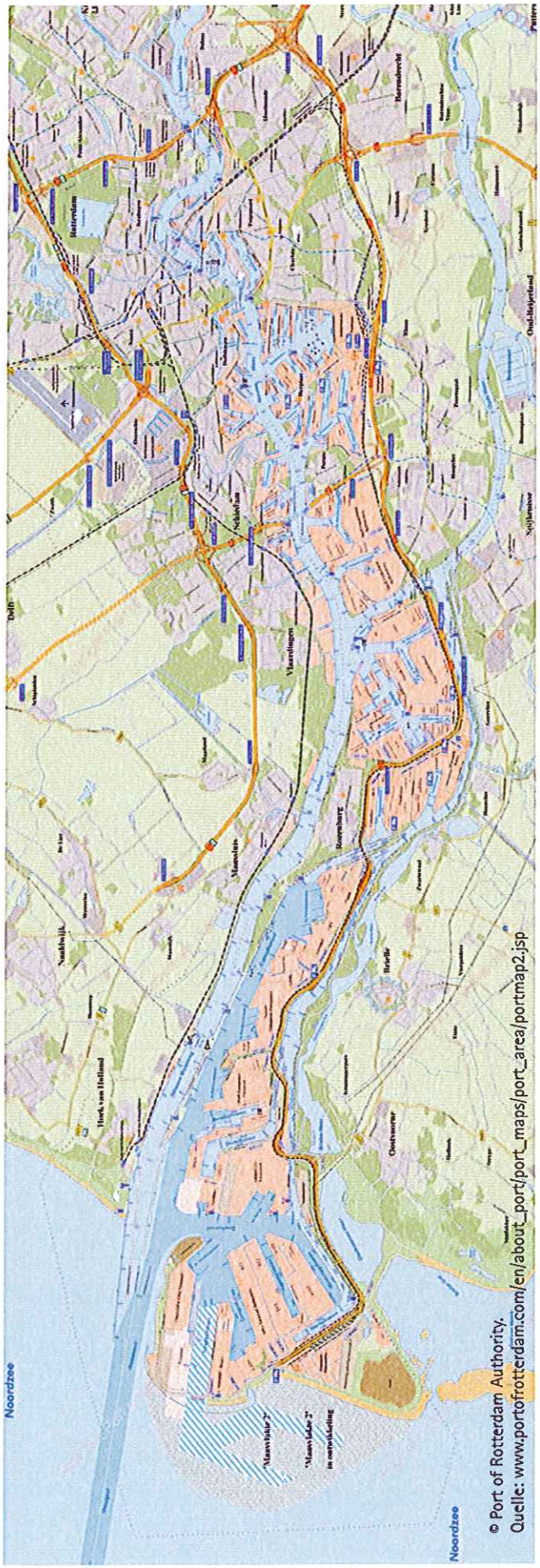


Abbildung 5b



direkt an die Maasvlakte anschließende Hafenerweiterungsprojekt Maasvlakte 2 im Bau, dessen erster Abschnitt voraussichtlich im Jahr 2013 fertiggestellt sein wird. Insgesamt umfasst dieses Areal eine Bruttofläche von 2 000 Hektar; hiervon steht etwa ein Drittel für das Verarbeitende Gewerbe zur Verfügung – wovon 40 Prozent der Flächen bereits heute an Unternehmen vermietet sind.

Primär lag die Hauptfunktion des Rotterdamer Hafens im Umschlag von Massengütern, insbesondere von Mineralöl und Erzen. In seiner sekundären Funktion als Industriehafen ist er Standort von Raffinerien, Chemiefabriken und Lagerhäusern (vgl. Abbildung 6). Und diese Funktion ist richtungsweisend für den Rotterdamer Hafen. Niedergelassen haben sich Firmen wie Exxon, Texaco, BP und KPC (Raffinerien) sowie die Chemiekonzerne AKZO/NOBEL, ICI, ARCO, BASF und Kemira. Der Rotterdamer Hafen hat somit eine herausragende Bedeutung für die niederländische Wirtschaft. Durch die Industrialisierung der Hafenregion werden eine höhere Wertschöpfung erzielt und Arbeitsplätze geschaffen. Der Hafen erwirtschaftet 7,5 Prozent des niederländischen Bruttosozialprodukts und beschäftigt 7 Prozent der Arbeitnehmer in den Niederlanden. Dabei sind 70 000 Jobs direkt mit der Hafenfunktion verbunden, während allein 300 000 Arbeitsplätze im Verarbeitenden Gewerbe angesiedelt sind.

Abbildung 6: Rotterdam – Hafen- und Industriegebiet (Differenzierung nach Branchen) mit Verkehrserschließung

II. Wirtschaftsraum Unterelbe als Industrie- und Logistikstandort – Bestandsaufnahme

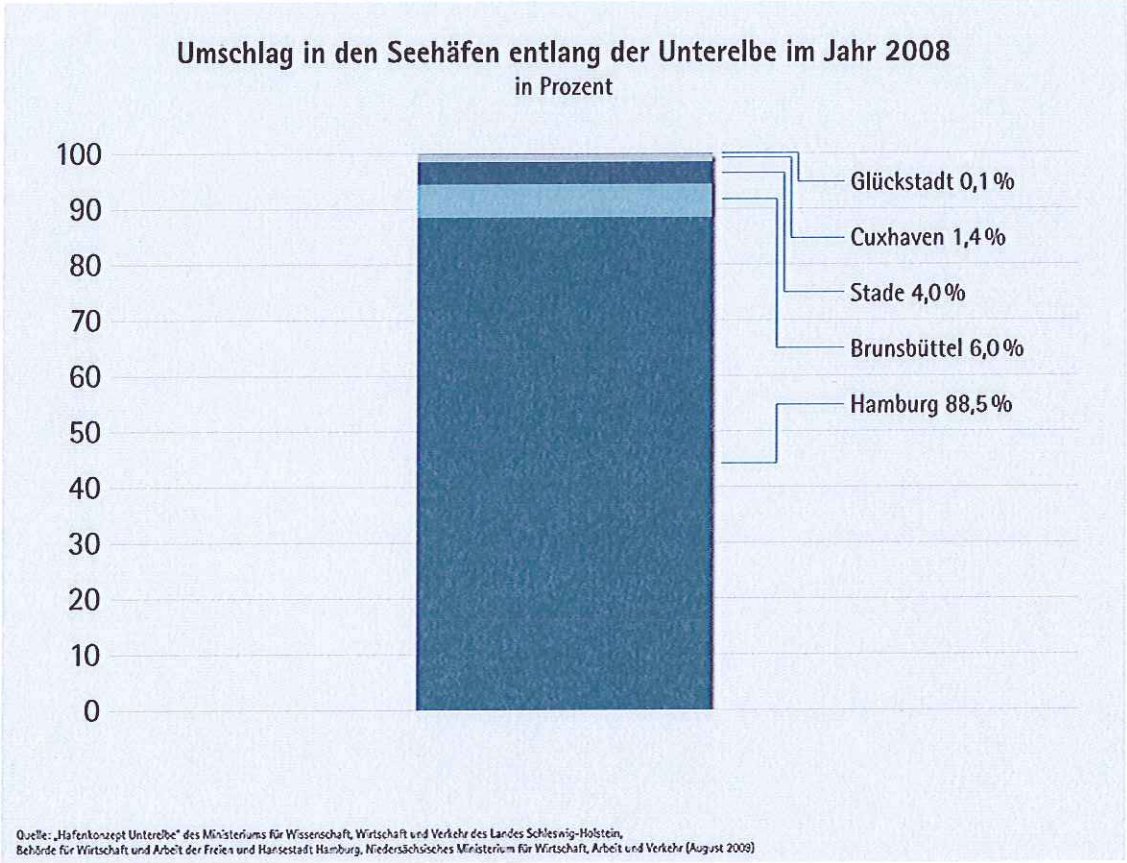


Abbildung 7

2.1 Ausgangssituation

Die Unterelbe von Hamburg bis zur Elbmündung, ein Abschnitt von rund 120 Kilometern, stellt die Zufahrt zum Hamburger Hafen dar und gewährt am nördlichen Ufer der Elbmündung den Zugang zum Nord-Ostsee-Kanal.[12] Fast drei Millionen Menschen leben in der Region, die die Landkreise Dithmarschen, Steinburg und Pinneberg in Schleswig-Holstein, die Landkreise Cuxhaven, Stade und Harburg in Niedersachsen sowie die Stadt Hamburg umfasst. Das entspricht 352 Einwohnern pro Quadratkilometer.[13] Rund 1,54 Millionen Erwerbstätige finden hier ihr Auskommen, darunter rund 1,12 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte bei einem relativ hohen Anteil von Fernpendlern.[14]

In den fünf Seehäfen Brunsbüttel, Cuxhaven, Glückstadt, Stade und Hamburg wurden im Jahr 2008 insgesamt 158,2 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (vgl. Abbildung 7). Die Häfen stehen dabei im Dienst der gesamten deutschen Wirtschaft. Allein über den Hamburger Hafen wird rund ein Viertel des deutschen Außenhandels über See abgewickelt. Wichtig dabei: Je weiter die Container über den Seeweg in das Binnenland hinein transportiert werden, desto stärker die Reduktion der Transportkosten und des CO_2-Ausstoßes (vgl. Informationskasten Seite 11).

Diese Seehäfen haben im zweiten Halbjahr 2009 vereinbart, künftig verstärkt zusam-

[12] Von der Staustufe Geesthacht bis zur Mündung sind es 145 Kilometer.

[13] Dabei entfällt mit 1,77 Millionen Einwohnern ein Anteil von 59 Prozent auf die Stadt Hamburg, in der 2 344 Einwohner pro Quadratkilometer leben.

[14] Daten mit Stand 31.12.2007 (Bevölkerung) und 30.06.2008 (Beschäftigte) aus „Zahlen 2007/2008" der Handelskammer Hamburg, Kapitel 17: Metropolregion Hamburg.

menzuarbeiten. Diese vor allem operative Kooperation soll künftig dazu führen, dass Geschäfte in der Unterelberegion gehalten und Potenziale des Seeverkehrswachstums für die Region gesichert werden. Sie ist ein Instrument für die Unterstützung des Wettbewerbs mit anderen Hafenregionen wie etwa Rotterdam und Antwerpen. Die Zusammenarbeit konkretisiert sich durch regelmäßigen Informations- und Wissensaustausch, zum Beispiel bezüglich Unternehmensansiedlungen und Flächenvergabe, durch gemeinsame Marketinginitiativen und durch gemeinsames Eintreten für Verkehrsinfrastrukturanliegen. Darüber hinaus fehlt es aber an der Umsetzung eines Güternahverkehrskonzepts (Barge-Konzept) und damit der systematischen Nutzung strategischer Vorteile, die der Hamburger Hafen als weltweit anerkannter Containerhub bietet.

Durch Hafenstandorte an seeschifftiefem Wasser mit Gewerbeausweisungen bietet die Unterelbe vorteilhafte Standortbedingungen für das Verarbeitende Gewerbe mit internationaler Verflechtung – für bestehende wie auch neu anzusiedelnde Unternehmen:[15] Bereits heute verfügen die Seehäfen an der Unterelbe vielfach über verfügbare Gewerbeflächen, teilweise mit fachlicher Präqualifikation.[16] Allerdings besteht die Gefahr, dass die Realisierung von Effizienzgewinnen aufgrund der internen Struktur in den Gewerbe- und Industriegebieten hinter den Möglichkeiten zurückbleibt.

Entlang der Unterelbe befinden sich – produktabhängig – vor allem küstenorientierte Unternehmen aus dem Bereich des Schiffbaus und seiner Zulieferbetriebe. Gleiches gilt für die Mineralölverarbeitung, die Chemische Grundstoffindustrie, die Nicht-Eisen-Metallerzeugung (Kupfer, Aluminium, Zink und Blei) sowie Teile der Energiewirtschaft. Die Wirtschaftsstruktur ist teilweise mit innovationsstarken, arbeitsplatz- und wissensintensiven Schwerpunkten zukunftsorientiert aufgestellt. In den Bereichen Maritime Industrie, Chemie, Luft- und Raumfahrt sowie Logistik verfügt die Region in Teilen über Clusterstrukturen und damit über Fühlungsvorteile.

2.2 Bestehende Industrieschwerpunkte im Wirtschaftsraum Unterelbe

Luft- und Raumfahrzeugbau

Die Metropolregion Hamburg nimmt weltweit die dritte Stelle als Standort für zivilen Flugzeugbau sowie Flugzeugausrüstung und -wartung ein. Im Zentrum dieser innovationsstarken Wachstumsindustrie steht der weltgrößte Hersteller von zivilen Verkehrsflugzeugen, die Airbus Deutschland GmbH, die allein zwei Fabriken an der Unterelbe betreibt (Hamburg und Stade),[17] die Lufthansa Technik AG und der Flughafen Hamburg. In enger Kooperation bieten die Unternehmen alle Produkte und Dienstleistungen der Wertschöpfungskette des Luftfahrzeugbaus vom Entwurf bis zur Endmontage an. Zudem entwickeln und erproben sie neue Technologien wie das weltweit erste pilotengesteuerte und ausschließlich mit Brennstoffzellen angetriebene Flugzeug, das auf der Basis der Lufthansa Technik stationiert ist.

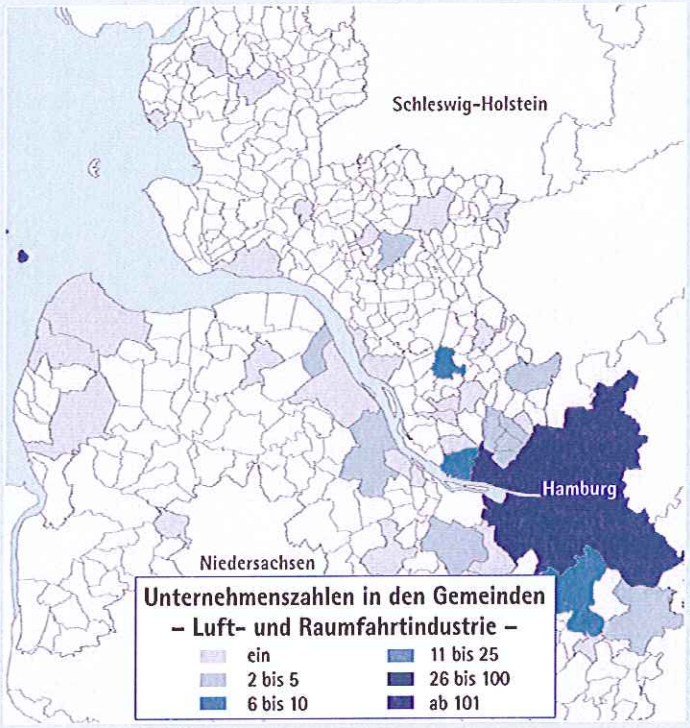
Diese Zusammenarbeit trägt Früchte. So setzte sich der Luftfahrtstandort Norddeutschland mit dem Konzept „Neues Fliegen" beim Spitzenclusterwettbewerb der Bundesregierung im September 2008 unter 38 Wettbewerbern durch. Für die Jahre 2009 bis 2013 stehen insgesamt 40 Millionen Euro zur Verfügung, um mit dem Ansatz „Neues Fliegen" die zivile Luftfahrt ökonomischer, ökologischer, komfortabler, zuverlässiger und flexibler zu gestalten. Wichtiger Baustein dabei: die Entwicklung von kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen (CFK), der sich die Unternehmen des Kompetenznetzwerks „CFK-

[15] Hinzu kommt, dass das Verarbeitende Gewerbe heutzutage nicht nur Produkte herstellt, sondern als ein Entwickler von (innovativen) technologischen Lösungen agiert. Diese Entwicklungen tragen wiederum zu Spillover-Effekten in andere Wirtschaftsbereiche und damit zu einer Stärkung des Standortes bei.

[16] Flächen in den hier betrachteten Seehäfen werden bereits in unserem Sinne für industrielle Produktion (vgl. auch Kapitel 2.2) genutzt.

[17] Nicht unmittelbar in der Unterelberegion, aber in räumlicher Nähe zählen auch die beiden Luftfahrzeugbaustandorte Varel und Nordenham unter dem Dach der Premium Aerotec GmbH (ehemals Airbus zughörig) mit zum relevanten Netzwerk in Norddeutschland.

Unternehmensdichte im Luft- und Raumfahrzeugbau in den Gemeinden an der Unterelbe



Quelle: Daten aus IHK Musis (Branchen 265, 303, 721900, 721901, 7735), eigene grafische Darstellung (Stand September 2009)

Abbildung 8

Valley Stade e. V." verschrieben haben (siehe auch 2.2.4 Chemie). Das Center of Excellence VTP (Vertical Tail Plane) am Airbus-Standort Stade ist einer der größten europäischen Fertigungsstandorte für Leichtbaustrukturen aus kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen. Mit der Inbetriebnahme der deutschlandweit ersten Anlage zum Recycling von kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen zeigt das Kompetenznetzwerk, wie das drängende Entsorgungsproblem bei CFKs innovativ gelöst werden kann. Ziel der Pilotanlage ist es, bis zum Jahr 2010 ein großindustrielles Verfahren zur stofflichen Wiederaufbereitung von CFKs zu etablieren. In Hamburg ist im Juli 2009 das ZAL – Zentrum für angewandte Luftfahrtforschung gegründet worden, um die Kooperation zwischen Luftfahrtindustrie und Wissenschaft zu stärken.

Der Flugzeugbau nutzt den Seetransport intensiv. Die Entscheidung des Flugzeugherstellers Airbus für einen Ausbau des Standortes Hamburg-Finkenwerder fiel unter anderem, weil so der Transport von Teilkomponenten für die Airbus-Fertigung bei Übergröße auch per Schiff erfolgen kann. Auch in Nordenham und Stade liegen industrielle Anlagen direkt am seeschifftiefen Fahrwasser.

Eine Übersicht über die Verteilung der Unternehmen der Luft- und Raumfahrt auf die Gemeinden an der Unterelbe bietet Abbildung 8.

Chemie

Zu den wichtigen Standorten der Chemischen Grundstoffindustrie in Deutschland gehören Stade und Brunsbüttel, die jeweils bewusst mit direktem Zugang zu den internationalen Seewegen angesiedelt wurden. Sie sind branchenbezogen organisiert über den Verein Chemcoast e. V., einen länderübergreifenden Verbund der norddeutschen Chemiestandorte Wilhelmshaven, Stade, Seelze, Walsrode und Brunsbüttel.[18] Den Entwicklungen in der Material- und Kunststoffforschung tragen das CFK-Valley Stade e. V. und das Forschungszentrum CFK Nord Rechnung.

[18] Die vorhandenen Flächen im Industriehafen Stade-Büthfleth werden unter anderem auch von der Aluminium- und Chemieindustrie genutzt.

Durch den Bau einer 54 Kilometer langen Ethylen-Pipeline von Brunsbüttel nach Stade wurden im Jahr 2007 die Standorte an das deutsche Pipelinenetz angeschlossen und eine Rohstoffvernetzung der norddeutschen Petrochemiestandorte von Heide über Brunsbüttel, Stade und Böhlen bis nach Tschechien erreicht.

Eine Übersicht über die Verteilung der Unternehmen der Chemischen Industrie auf die Gemeinden an der Unterelbe bietet Abbildung 9.

Maritime Industrie

Trotz eines weltweiten Konsolidierungsprozesses im Schiffbau ist es in den letzten Jahren norddeutschen Werften gelungen, statt in den Massensegmenten in den technologisch anspruchsvollen Marktsegmenten tätig zu sein. Hierunter fallen unter anderem Kreuzfahrtschiffe für internationale Reedereien, Megajachten, Gastanker, Containerschiffe und brennstoffzellenbetriebene U-Boote für die Marine.

Der innovative Kern der maritimen Wirtschaft stellt in Unternehmen wie auch Forschungseinrichtungen beständig neue Herausforderungen an Forschung und Entwicklung. In Zukunft voraussichtlich weiter steigende Anforderungen an Sicherheits- und Umweltstandards bieten gerade für Zulieferunternehmen entlang der Unterelbe Chancen, durch hohe Technologieintensivität weiterhin im Wettbewerb zu bestehen. Zu den vorrangigen Innovationsfeldern zählen die Erhöhung der Energieeffizienz in der Schifffahrt, die Reduzierung der Emissionen sowie die Sicherheit im Seeverkehr.

Eine Übersicht über die Verteilung der Unternehmen der Maritimen Wirtschaft auf die Gemeinden an der Unterelbe bietet Abbildung 10.

Erneuerbare Energien

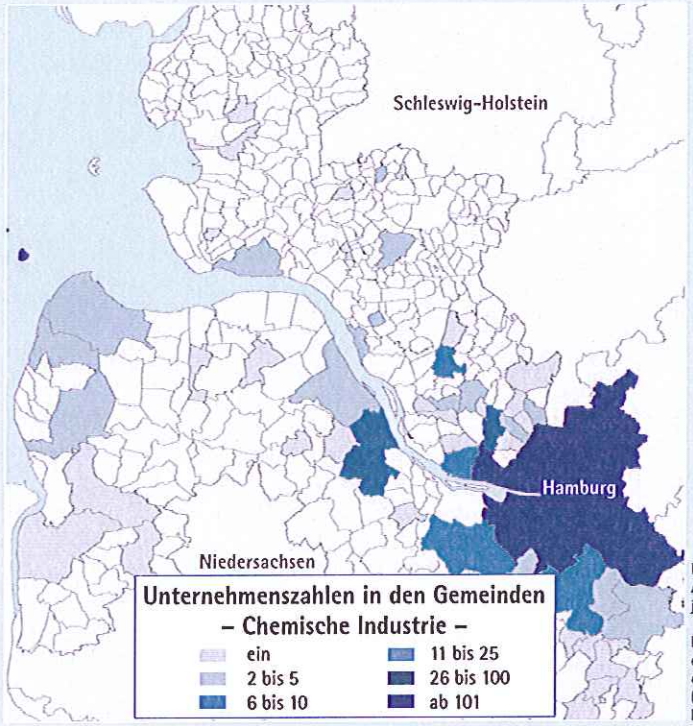
Erneuerbare Energien sind in Anbetracht steigenden Energieverbrauchs bei gleichzeitiger Ressourcenknappheit und der mit dem Verbrauch insbesondere fossiler Brennstoffe verbundenen Emissionen eine wichtige Komponente im sinnvollen Energiemix. Während die Nutzung der Sonnenenergie nur in begrenztem Maße zum Energiebedarf in Deutschland beitragen kann – in Neu Wulmstorf und Stade wurden gleichwohl wegweisende Projekte für die Photovoltaiktechnologie in Betrieb genommen – kommt aktuell der Offshore-Windkraft eine immer größere Bedeutung zu.

Im Jahr 2030 sollen rund 25 000 Megawatt Leistung durch Offshore-Windparks auf hoher See – in Nord- und Ostsee weht es ganzjährig ausreichend – installiert sein. Deutschlands erster Windpark (GROWIAN) entstand im Jahr 1987 in der Nähe von Marne. Die weltweit größte Windenergieanlage wurde im Jahr 2005 in Brunsbüttel in Betrieb genommen. Seit November 2009 steht Deutschlands erster Offshore-Windpark, alpha ventus, und liefert aus der Nordsee Strom für das deutsche Netz.

Im Jahr 2005 hat die Windenergienutzung in Deutschland bereits rund 24 Millionen Tonnen CO_2 eingespart. Bis zum Jahr 2025 soll nach Vorstellung der Bundesregierung der Anteil der Windenergie an der Stromerzeugung bezogen auf den heutigen Stromverbrauch auf 25 Prozent steigen. Dies allein würde die deutschen Kohlendioxid-Emissionen bereits um 10 Prozent verringern.

Die Windenergie bietet Ansatzpunkte für Hafenstädte, die Komponenten der Windkraftanlagen nicht nur für den seeischen Transport vorbereiten, sondern auch Zulieferern und Herstellern von Offshore-Windenergieanlagen Ansiedlungsmöglichkeiten eröffnen, wie es die Häfen Cuxhaven und Stade zeigen. In Cuxhaven vervollständigt der Offshore-Terminal, eingeweiht im Januar 2009, die Offshore-Basis Cuxhaven, an der sich neben branchenspezifischer Infrastruktur Produktionsstätten für Offshore-Windenergieanlagen und Offshore-Türme für Windenergieanlagen befinden. Für weitere Produktionskapazitäten und Ansiedlungen von Unternehmen der Windenergiebranche soll das Entwässerungssiel Baumrönne verlegt werden. Entsprechendes Ansiedlungs- und Umschlagspotenzial bietet auch der Hafen Brunsbüttel.

Unternehmensdichte in der Chemischen Industrie in den Gemeinden an der Unterelbe



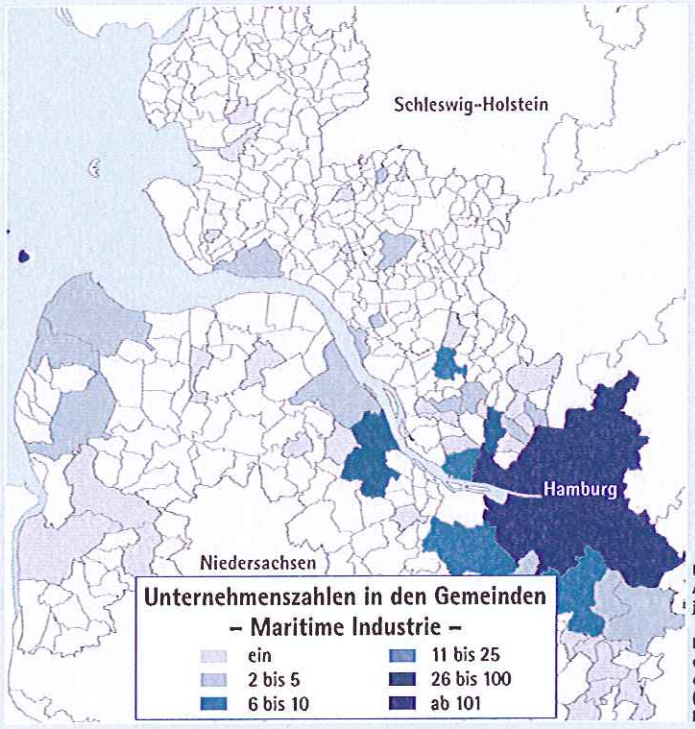
Legende
Anzahl der Unternehmen je Gemeinde

Insgesamt 306 Unternehmen, davon 289 im Handelsregister eingetragene Unternehmen (darunter 106 außerhalb Hamburgs).

Quelle: Daten aus IHK Mus's (Branchen 19, 201, 202, 203, 205, 206, 222), eigene grafische Darstellung (Stand September 2009)

Abbildung 9

Unternehmensdichte in der Maritimen Industrie in den Gemeinden an der Unterelbe



Legende
Anzahl der Unternehmen je Gemeinde

Insgesamt 1 953 Unternehmen, davon 1 689 im Handelsregister eingetragene Unternehmen (darunter 197 außerhalb Hamburgs).

Quelle: Daten aus IHK Mus's (Branchen 03, 102, 301, 5222, 5224, 522990, 52292, 52291, 721900, 721901, 721902, 721904, 7734), eigene grafische Darstellung (Stand September 2009)

Abbildung 10

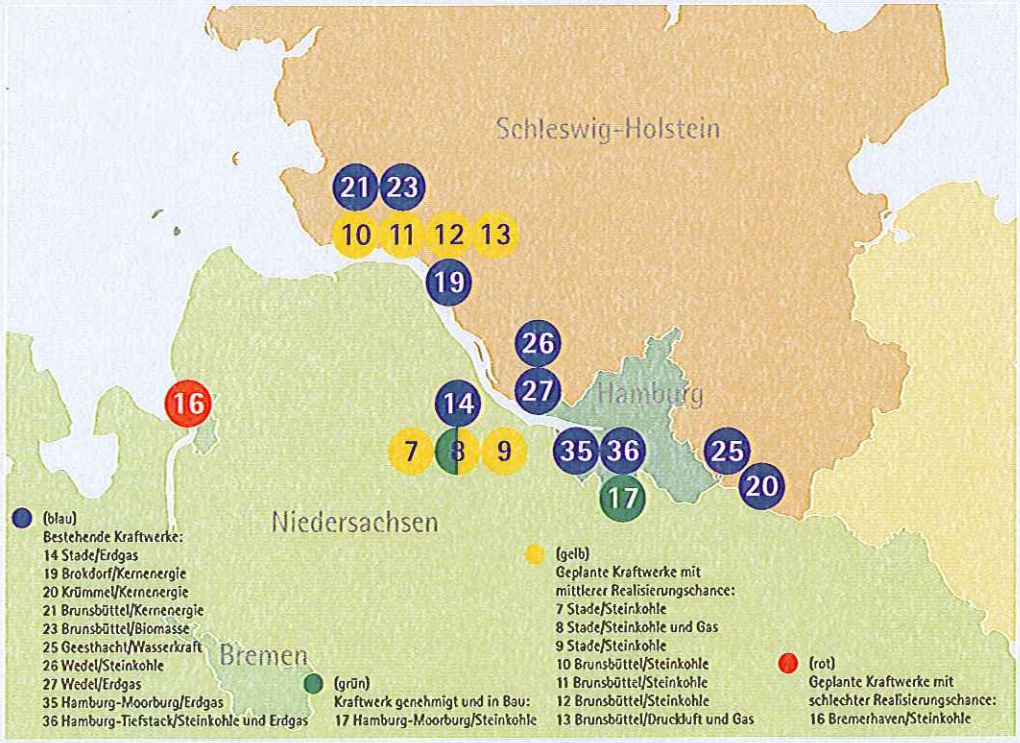
2.3 Infrastruktur und Lebensqualität

Der Verkehrsweg Unterelbe ist elementarer Bestandteil eines großräumigen Netzes aus Binnenwasser-, Schienen-, Luftfahrt- und Straßeninfrastruktur. Angefangen bei den Nordseehäfen Brunsbüttel, Cuxhaven, Glückstadt, Hamburg und Stade-Bützfleth schlägt der Nord-Ostsee-Kanal die Verbindung in den Baltischen Raum. Die Niederelbebahn verbindet Hamburg und Cuxhaven, die Marschenbahn führt die schleswig-holsteinische Westküste entlang.

Zu den wichtigsten Straßenmagistralen zählen die Autobahnen A 23 und A 27 sowie die Bundesstraßen B 5, B 73 und B 74. Der seit November 2008 laufende sechsspurige Ausbau der A 1 zwischen Bremer Kreuz (A 27) und dem Autobahndreieck Buchholz (A 261) ist ein wichtiger Schritt, um dringend benötigte Kapazitäten für die Verkehre zwischen den skandinavischen Ländern, den deutschen Seehäfen und den süd- und südwesteuropäischen Wirtschaftsräumen zu schaffen. Ab dem Jahr 2013 wird nach dem Lückenschluss bei Itzehoe zudem der Bau der A 23 von Heide nach Hamburg abgeschlossen sein. Der Flughafen Hamburg ist zudem ein weiteres Tor zur Welt für die gesamte Region (vgl. auch Abbildung 13, Seite 29).

Für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung muss Energie langfristig planbar, zu wettbewerbsfähigen Preisen, umweltschonend und sicher zur Verfügung stehen. Eine stabile, ausreichend dimensionierte Energieinfrastruktur hat aber nicht nur regional Bedeutung für die langfristige Gewährleistung der Versorgungssicherheit. Aufgrund der Liberalisierung der Energiemärkte muss das Höchstspannungsübertragungsnetz zunehmend Transportkapazitäten für den verstärkten Stromhandel im europäischen Verbundnetz bereitstellen. Vor diesem Hintergrund eines zunehmenden europäischen Elektrizitätsaustausches sorgt der Ausbau des deutschen Netzes auch für die Erhaltung der Systemstabilität in den angrenzenden Staaten. Zudem macht die zunehmende Nachfrage nach Energie in allen EU-Mitgliedsstaaten die Erhöhung des Ver-

Energieinfrastruktur: Bestehende und geplante Kraftwerke an der Unterelbe



Quelle: IHK Nord

Abbildung 11

bundgrades zwischen den EU-Ländern dringend notwendig. Hinzu kommt eine zumeist fluktuierende Windenergieeinspeisung in das Höchstspannungsübertragungsnetz.

Einen Überblick bestehender und geplanter Kraftwerksstandorte an der Unterelbe liefert Abbildung 11.[19]

Die Entwicklung von Unternehmen und Branchen hängt auch wesentlich von der Leistungsfähigkeit der Forschungs- und Bildungseinrichtungen ab und ist essenziell, um eine wissensbasierte, international wettbewerbsfähige Wirtschaftsstruktur zu erhalten und weiterzuentwickeln. Auch ziehen qualifizierte Arbeitnehmer bei der Wahl ihres Arbeitgebers nicht nur die reinen fachlichen Aspekte mit ins Kalkül, sondern entscheiden auch auf Basis der weichen Standortfaktoren wie Schulwesen und weiterführende Ausbildung.

Neben dem international anerkannten Universitätsstandort Hamburg mit seinen 17 Hochschulen prägen vor allem die betriebswirtschaftlich orientierten Fachhochschulen die Landkreise der Unterelbe. Viele der Hochschulen und Forschungseinrichtungen haben eine den regionalen Wirtschaftsschwerpunkten entsprechende wissenschaftliche Expertise entwickelt. Die Fachhochschulen in Wedel und Heide oder auch die von der Wirtschaft gegründete und getragene „Nordakademie" mit Ausbildungsstätten in Pinneberg und Elmshorn offerieren zum Beispiel Betriebswirtschaftslehre, Wirtschaftsingenieurwissenschaften und Wirtschaftsinformatik. Die Hamburg School of Business Administration in Hamburg und die Hochschule21 gGmbH in Buxtehude sind private Fachhochschulen, die auf ein Duales Studium setzen.

Das Fraunhofer-Institut für Siliziumtechnologie (ISIT) in Itzehoe erbringt als eines der europaweit führenden Forschungs- und Entwicklungszentren für Mikroelektronik und Mikrosystemtechnologie auch anwendungsorientierte Dienstleistungen für Unternehmen. Das Institut für anwendungsnahe Technologieentwicklung in Wedel arbeitet im Bereich der Steuer-, Regel- und Messtechnik. Das Stader Transferzentrum Elbe-Weser ist vorwiegend in den Technologiefeldern Kommunikation/Information, Elektronik und Energie/Umwelt tätig. In Hamburg existieren acht außeruniversitäre Forschungseinrichtungen der Max-Planck-Gesellschaft sowie der Leibniz- und Helmholtz-Gemeinschaft.

[19] Abbildung in Anlehnung an die Kraftwerkskarte der IHK Nord (www.ihk-nord.de, Dokument-Nr. 49844).

III. Chancen des Wirtschaftsraums Unterelbe – Handlungsempfehlungen

3.1 Gewerbeflächenentwicklung

Wir sehen für den Wirtschaftsraum Unterelbe vor allem die Perspektive, die Vorteile von Gewerbeflächen an seeschifftiefem Wasser für das Verarbeitende Gewerbe mit hoher Im- und/oder Exportorientierung verstärkt zu nutzen. Ausgehend vom Seehafen als Ort der Anlandung der Güter via wassergebundenem Transport schlagen wir in direktem Anschluss zuerst Logistikflächen vor, denen sich Industrie- und Gewerbeflächen anschließen.

Direkt an der Anlegestelle befinden sich multifunktionale Hafenanlagen, die jede Form von Ladung – von Containern über Schüttgut bis hin zur Projektladung – abfertigen. Eine Ausrichtung auf die Bedürfnisse nur eines oder weniger Unternehmen ist zu vermeiden, um langfristig flexibel auf die Bedürfnisse aller, auch potenzieller Kunden eingehen zu können.

Die Logistik- und Umschlagsfazilitäten, konzipiert als Multi-Purpose-Anlagen, nutzen alle (ansässigen) Unternehmen. Europäische Vergleiche leistungs- und wettbewerbsfähiger Hafensupra- und -infrastrukturen haben gezeigt, dass hierfür eine Pierfläche in einer Tiefe von 400 Metern zielführend ist.

Die Gewerbe- und Industrieflächen wiederum verbinden Schwerlasttrassen und Straßen mit den Hafen- und Logistikanlagen. Zudem ist ein landseitiger Verkehrsinfrastrukturanschluss erforderlich, um sowohl den Zufluss von Gütern über Land als auch Zu- und Ablauf von Mitarbeitern, Geschäftspartnern und Kunden zu sichern.

Zusätzlich zu den Logistik-, Industrie- und Gewerbeflächen an den Anlegestellen ist es weiterhin sinnvoll, in räumlicher Nähe, aber mit guter Verkehrsanbindung an die Anlegestellen weitere Gewerbestandorte zu erschließen, um auch hier über eine seeseitige Versorgung den Anteil des Landtransports gering zu halten.

Dieses Konzept ist – unter Beachtung bestehender Nutzung (zum Beispiel Natura 2000-Gebiete) – theoretisch an allen Standorten des Wirtschaftsraums Unterelbe anwendbar[20] und stellt keine Abkehr von naturschützerischen Zielen dar. Vielmehr können die Vorgaben des Naturschutzes auch bei diesem Konzept zu einem Flächenengpass führen. Sie verdeutlichen einmal mehr die Notwendigkeit, Flächen abgewogen und durchdacht bereitzustellen, um industrielle und naturschützerisch-touristische Nutzungen in Einklang zu bringen, zumal die Unterelbe nahezu lückenlos als Flora-Fauna-Habitat- oder Vogelschutzgebiet ausgewiesen ist. Daher stehen neue Ansiedlungen außerhalb bestehender Standorte nicht im vornehmlichen Fokus dieser Betrachtung. Deshalb ist eine Konzentration der Industrie- und Gewerbeansiedlungen an ausgewählten Standorten mit Zugang zu seeschifftiefem Wasser erforderlich, und selbst Erweiterungen bestehender Standorte unterliegen hohen fachlichen Anforderungen.[21] Ein entsprechender multifunktionaler Hafen- und Logistikstandort kann mehrere Gewerbe- und Industriegebiete in seiner Umgebung bedienen und so helfen, Transportkosten sowie Emissionen und Belastungen durch Landtransport zu reduzieren.

Wir denken vor allem an bestehende Ausweisungen in Brunsbüttel, Cuxhaven, Hamburg und Stade. Eine konsequente Integration von Industrie- und Gewerbeflächen in die Seehäfen über Restrukturierung vorhandener Ausweisungen bildet den Ausgangspunkt für die weitere wirtschaftliche Entwicklung. Hier können auch die vorhandenen Siedlungsstrukturen in Kombination mit unserem Vorschlag zur Gewerbeflächenentwicklung eine

[20] Unser Konzept stellt einen fachlichen Vorschlag dar und keine Konkurrenz zum Leitprojekt „Zusammenarbeit in der Gewerbeflächenentwicklung der Metropolregion Hamburg" der Metropolregion Hamburg. In dessen Rahmen wird ein Gutachten zur zukünftigen Gewerbeflächenentwicklung erstellt, wobei es um eine konkrete Verortung von Flächen geht. Ergebnisse des Gutachtens sind im Sommer 2010 zu erwarten.

[21] Bereits der Hamburgische Wirtschaftssenator Helmuth Kern, geistiger Vater des „Vorhafens Neuwerk/Scharhörn", beschwor in den 1970er-Jahren seine Amtskollegen, im Watt bei Brunsbüttel von Industrieansiedlungen abzusehen und auf der anderen, niedersächsischen Elbseite nicht Produktionsstätte an Produktionsstätte zu reihen, weil solche Bandverbindung für die Umwelt lebensbedrohend sei (gemäß „Der Spiegel", Ausgabe 44/1974 vom 24. Oktober 1974).

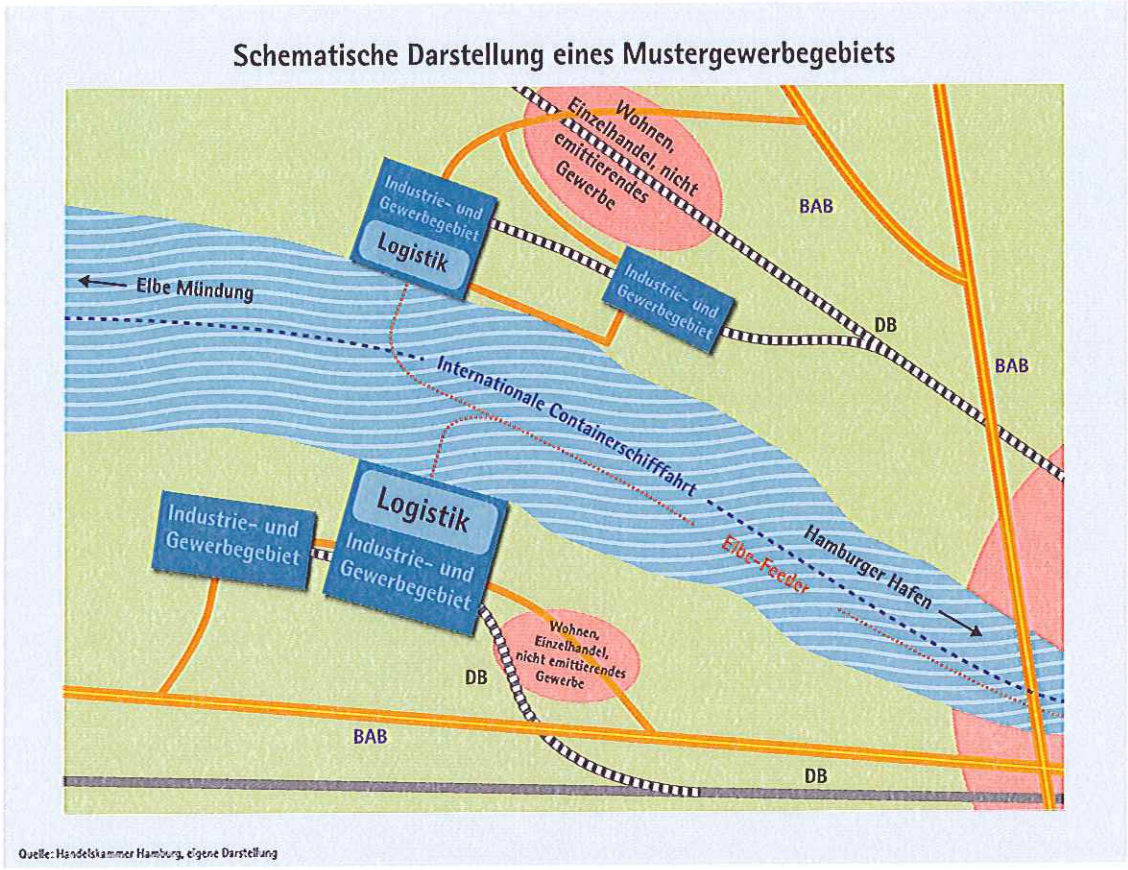


Abbildung 12a

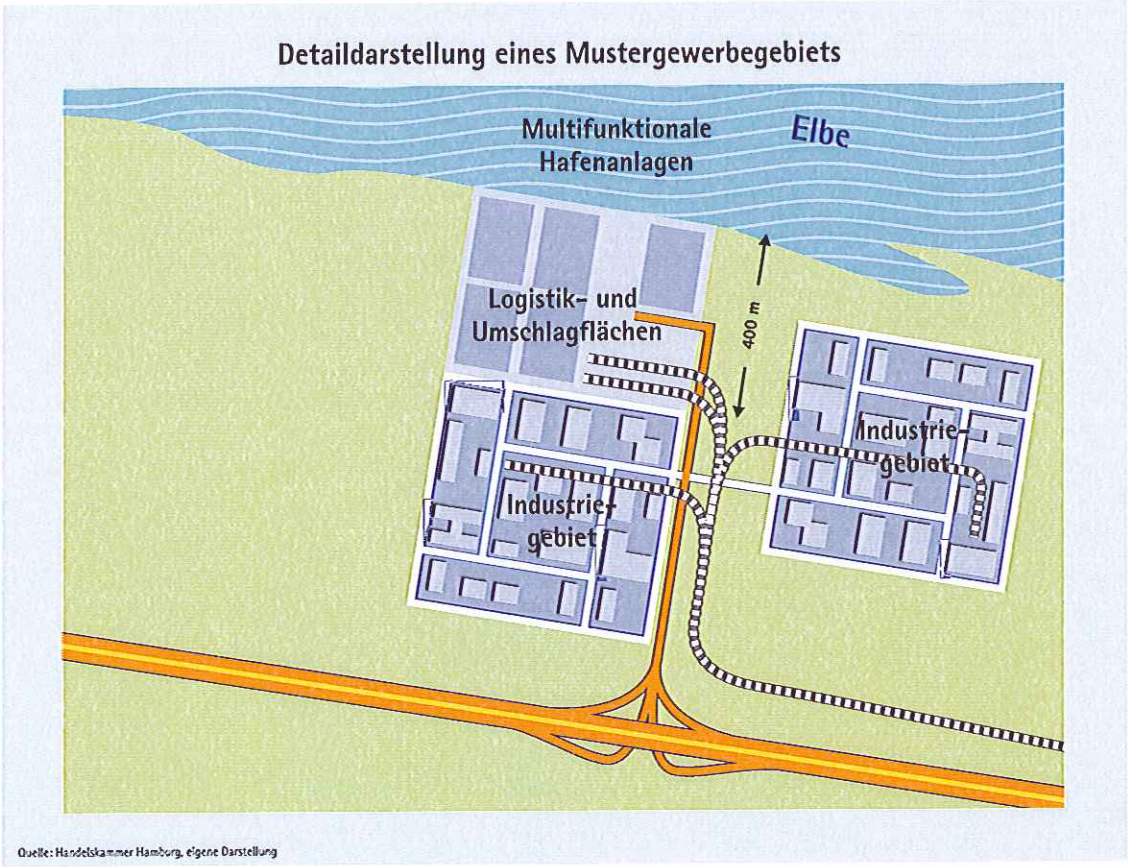


Abbildung 12b

Handlungsempfehlungen in der Gewerbeflächenentwicklung

Die Realisierung unseres Konzepts konkretisiert sich im Einzelnen im Wettbewerb der lokalen Wirtschaftsförderer um die Ansiedlung von Unternehmen zur Renaissance des Industriestandorts Küste. Dazu fordern wir die Anrainer-Kommunen der Region auf,

- Gewerbeflächen in Nähe der Standorte mit seeschifftiefem Wasser auszuweisen,
- bestehende Gewerbe- und Industriegebiete an den Standorten Brunsbüttel, Cuxhaven, Hamburg und Stade entsprechend unseres Konzepts umzustrukturieren,
- Hafenfunktionen sowie Logistik- und Umschlagsfazilitäten multifunktional zu gestalten,
- Flächen direkt an der Kaimauer als allgemeine Logistikflächen vorzuhalten,
- verfügbare Flächen für Gewerbeansiedlungen angebotsorientiert bereit zu halten und
- Logistik- und Gewerbeflächen an Standorten mit seeschifftiefem Wasser auszuweisen.

weitere wirtschaftliche Dynamik unterstützen. Zudem entlastet eine Verlagerung von Transport auf den Seeweg durch unter anderem geringere CO_2-Emissionen und verringerten Lärmpegel die Umwelt (vgl. Informationskasten auf Seite 8).

Schematische Darstellungen finden sich in den Abbildungen 12a und 12b. Unser Konzept soll der bisherigen Gewerbeflächenentwicklung im Wirtschaftsraum Unterelbe neue Impulse geben und helfen, der Akquisitionsstrategie neue Potenziale zu erschließen.

[22] „Masterplan Industrie" der Freien und Hansestadt Hamburg, der Handelskammer Hamburg und des Industrieverbands Hamburg e.V.

Insbesondere Hamburg ist aufgrund der restriktiven Flächenpolitik zu einem Umdenken aufgefordert. Im Wettbewerb um Tonnage und Umschlag kann der Hamburger Hafen – als internationaler Zentralhafen mit Ausstrahlwirkung auch Motor für die Entwicklung in den umliegenden Landkreisen – nur bestehen, wenn ausreichend Flächen für Gewerbe und Industrie zur Verfügung stehen – mehr Flächen als bislang. Wir fordern daher, zusätzlich zu dem im „Masterplan Industrie"[22] vereinbarten, ab dem Jahr 2009 ständig sofort verfügbaren Vorrat an städtischen Gewerbe- und Industriegebietsflächen in einer Größenordnung von 110 Hektar auch geeignete Flächen im Hafen mit Zugang zu seeschifftiefem Wasser zu erschließen und angebotsorientiert bereitzuhalten.

3.2 Branchenfokus für Unternehmensansiedlungen an der Unterelbe

Zieht man die Exportquoten in Branchen des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland heran, lassen sich a priori Wirtschaftszweige identifizieren, für die sich vor dem Hintergrund ihrer Zuliefer- und Abnehmerstruktur Produktionsstandorte in Küstennähe anbieten.

Einen detaillierteren Blick in die amtliche Statistik auf Basis der Branchenklassifikation auf 4-Steller-Ebene bietet Tabelle 2. Gelistet sind die Branchen des Verarbeitenden Gewerbes entsprechend ihrer Exportquoten in absteigender Reihenfolge, wobei Branchen mit weniger als 45 Prozent Exportquote nicht mehr aufgeführt sind. Ziel der zukünftigen Ansiedlungsbemühungen sollten Unternehmen der Wirtschaftsbereiche mit mindestens 60 Prozent Exportanteil sein.

3.3 Branchenbezogene Forderungen

Ergänzend zu unserem Konzept der Gewerbeflächenentwicklung als Leitidee für die Neuausrichtung von Gewerbegebieten, für Erweiterungen und Ansiedlungen sollten die bereits an der Unterelbe tätigen Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes nicht aus den Augen verloren werden. Für alle Branchen

Tabelle 2: Exportquoten (EQ) und Anzahl der Betriebe ausgewählter Branchen des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland im Jahr 2008 (Gliederung der Branchen gemäß WZ 2008 auf 4-Steller-Ebene)

Branche	Export-quoten	Anzahl d. Betriebe
Herstellung von Bestrahlungs- und anderen elektromedizinischen Geräten	84 %	36
Herstellung von Maschinen für die Textil- und Bekleidungsherstellung, Lederverarbeitung	78 %	100
Luft- und Raumfahrzeugbau	76 %	62
Herstellung von Maschinen für Metallerzeugung, Walzwerkseinrichtung usw.	76 %	27
Herstellung von Bergwerks-, Bau- und Baustoffmaschinen	73 %	132
Herstellung von pharmazeutischen Grundstoffen	72 %	22
Herstellung von handgeführten Werkzeugen mit Motorantrieb	72 %	30
Herstellung von Schneidwaren und Bestecken aus unedlen Metallen	70 %	24
Herstellung von synthetischem Kautschuk in Primärformen	69 %	4
Herstellung von land- und forstwirtschaftlichen Maschinen	68 %	98
Herstellung von Chemiefasern	68 %	39
Herstellung von Musikinstrumenten	68 %	23
Herstellung von Maschinen für die Papiererzeugung und -verarbeitung	68 %	45
Herstellung von elektronischen Bauelementen	67 %	129
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren	67 %	92
Herstellung von Schädlingsbekämpfungs- und Desinfektionsmitteln	67 %	18
Herstellung von Verbrennungsmotoren und Turbinen (ohne Straßenfahrzeuge usw.)	67 %	149
Herstellung von Maschinen für die Verarbeitung von Kunststoff und Kautschuk	67 %	115
Herstellung von Maschinen für Nahrungsmittelerzeugnisse und ähnliche, Tabakverarbeitung	67 %	120
Herstellung von Uhren	66 %	18
Herstellung von keramischen Erzeugnissen für sonstige technische Zwecke	64 %	19
Herstellung von ätherischen Ölen	64 %	19
Herstellung von feuerfesten keramischen Werkstoffen und Waren	63 %	43
Herstellung von sonstigen organischen Grundstoffen und Chemikalien	63 %	120
Herstellung von Pumpen und Kompressoren, a.n.g.	63 %	155
Herstellung von Vliesstoff und Erzeugnissen daraus (ohne Bekleidung)	62 %	32
Herstellung von Farbstoffen und Pigmenten	61 %	37
Herstellung von sonstigen Werkzeugmaschinen	61 %	159
Herstellung von Kunststoffen in Primärformen	61 %	134
Herstellung von sonstigen nicht WZ-spezifischen Maschinen, a.n.g.	61 %	442
Herstellung von Holz- und Zellstoff	61 %	4
Herstellung von pharmazeutischen Spezialitäten und sonstigen Erzeugnissen	61 %	206
Herstellung von Leder- und -faserstoff, Zurichten und Färben von Fellen	61 %	15
Herstellung von pyrotechnischen Erzeugnissen	61 %	15
Herstellung von Maschinen für sonstige bestimmte Wirtschaftszweige, a.n.g.	60 %	546
Gewinnung von Steinen und Erden, a.n.g.	60 %	3
Herstellung von Tapeten	60 %	8
Schienenfahrzeugbau	59 %	63
Herstellung von sonstigen chemischen Erzeugnissen, a.n.g.	58 %	171
Herstellung, Veredlung und Bearbeitung von sonstigem Glas und technischen Glaswaren	57 %	43
Herstellung von sonstigen anorganischen Grundstoffen und Chemikalien	57 %	54
Herstellung von medizinischen und zahnmedizinischen Apparaten und Materialien	56 %	326
Herstellung von technischen Textilien	56 %	63
Herstellung von Hebezeugen und Fördermitteln	55 %	298
Reparatur und Instandhaltung von Schiffen, Booten und Yachten	54 %	21
Herstellung von Sanitärkeramik	54 %	8
Herstellung und Runderneuerung von Bereifungen	54 %	23
Herstellung von Mess-, Kontroll-, Navigations- und ähnlichen Instrumenten und Vorrichtungen	54 %	495
Herstellung von nicht elektrischen Haushaltsgeräten	54 %	24
Herstellung von Schleifkörpern und Schleifmitteln auf Unterlage	53 %	41
Herstellung von Glasfaserkabeln	53 %	9
Herstellung von gewirktem und gestricktem Stoff	53 %	23
Herstellung von Waffen und Munition	53 %	29
Herstellung von Büromaschinen (ohne DV-und periphere Geräte)	52 %	27
Herstellung von Papier, Karton und Pappe	52 %	152
Herstellung von Werkzeugmaschinen für die Metallbearbeitung	51 %	313
Herstellung von Dampfkesseln (ohne Zentralheizungskessel)	51 %	24
Herstellung von Klebstoffen	51 %	26
Weberei	51 %	87
Herstellung von hydraulischen und pneumatischen Komponenten	51 %	120
Herstellung von Isolatoren und Isolierteilen aus Keramik	51 %	9
Herstellung von elektrischen Haushaltsgeräten	50 %	74
Herstellung von Armaturen, a.n.g.	50 %	185
Herstellung von Platten, Folien usw. aus Kunststoffen	50 %	374

Legende: a.n.g. für „andere nicht genannte"

Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), Online-Datenbank Genesis des Statistischen Bundesamtes (Destatis) unter https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/logon, Tabellennummern 42111-0004

gilt, dass die infrastrukturelle Anbindung der jeweiligen Standorte verbessert werden muss. Daneben ist die Vernetzung von Unternehmen und wissenschaftlichen Einrichtungen weiter zu intensivieren und dem Fachkräftemangel durch konsequente Qualifizierungsmaßnahmen zu begegnen. Die Entwicklung von länderübergreifenden Clusterstrukturen sollte aktiv gefördert werden, um der wirtschaftlichen Verflechtung der Region gerecht zu werden. Über administrative Grenzen hinweg sind hierfür im gesamten Wirtschaftsraum wachstums- und innovationsfreundliche Rahmenbedingungen zu schaffen.

Darüber hinaus besteht zur Stärkung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wie auch der bestehenden und möglichen zukünftigen Wirtschaftsschwerpunkte folgender spezifischer Handlungsbedarf für Unternehmen und Politik:

Hafenwirtschaft und Logistik

- Erstellung eines wassergebundenen Güternahverkehrskonzepts (Barge-Konzept) bezogen auf den Containerhafen Hamburg für die Unterelbe zur verstärkten Nutzung des Güterzu- und -ablaufs (in Analogie zum Feederkonzept für die Ostsee)
- Verabschiedung eines „Planungsbeschleunigungsgesetzes Seehäfen": Die Trägheit der Bundesverkehrswegeplanung und der Planungsvorläufe ist mit der dynamischen Entwicklung im Seeverkehr nicht vereinbar. Hier muss der Gesetzgeber schneller reagieren
- Konsequenter Ausbau der Abfertigung rund um die Uhr (24/7-Betrieb) in der Hafenwirtschaft. Gleichzeitig sind die anderen an der Transportkette beteiligten Akteure – vor allem verladende Wirtschaft, Speditionen und Depots, aber auch die Zollverwaltung und die Veterinärkontrollen – gefordert, durch flexiblere Öffnungszeiten an den Laderampen zu einer Entzerrung der Verkehrsströme beizutragen
- Nutzung elektronischer Verkehrssteuerungssysteme im Umfeld der Häfen, um den Zu- und Ablauf zu den Terminals präziser und effizienter abzuwickeln

Luft- und Raumfahrzeugbau

- Fortführung des Luftfahrtforschungsprogramms der Bundesministerien für Bildung und Forschung sowie für Wirtschaft und Technologie
- Weitere Stärkung der angewandten Luft- und Raumfahrzeugforschung, zum Beispiel über die finanzielle und personelle Ausstattung des Zentrums für Angewandte Luftfahrtforschung
- Beteiligung am europäischen Raumfahrtprogramm. Deutschland ist führend in der Satellitentechnologie und sollte daher bei Projekten der European Space Agency die Führerschaft übernehmen, etwa im Weltraumüberwachungsprogramm Space Situational Awareness oder in der Erdbeobachtung innerhalb von GMES Sentinel

Chemie

- Ausdehnung der bestehenden Clusterstrukturen im Rahmen des CFK-Valleys Stade auf den gesamten Wirtschaftsraum Unterelbe

Maritime Industrie

- Prüfung eines Bundesländergrenzen-übergreifenden Clusters „Maritime Wirtschaft"
- Aufnahme der Maritimen Technologien in die „Hightech-Strategie für Deutschland"

Erneuerbare Energien

- Kontinuierliche Anpassung von Anlagen der Hafeninfrastruktur in Cuxhaven und Brunsbüttel an die Erfordernisse zur Verschiffung von Großkomponenten für Windkraftanlagen (insbesondere Offshore)
- Verbindung der Offshore-Energieerzeugungsstandorte mit den Verbrauchsschwerpunkten in Mittel- und Süddeutschland durch Erweiterung des 380-Kilovolt-Höchstspannungsnetzes
- Erweiterung der Netzkapazitäten, um die fluktuierenden Windenergieeinspeisungsmengen unter Spitzenlast aufnehmen und transportieren zu können
- Bundesweite Umlage der Kosten für Netzausbau und Regelenergieausgleich, um nationale Wettbewerbsgleichheit zu gewährleisten

3.4 Infrastrukturentwicklung und Lebensqualität

Voraussetzung für erfolgreiche Regionen ist eine leistungsfähige Infrastruktur an Verkehrs-, Energie- und Informationstechnologienetzen. Während Energienetze überhaupt erst wirtschaftliche Aktivitäten vor Ort und, zweitens, Exporte von Energie, Technologie und Gütern ermöglichen, stellen Verkehrs- sowie Informations- und Kommunikationsnetze eine notwendige physische Verbindung zwischen Räumen dar.

Generell ist zu unterscheiden zwischen mittelbar und unmittelbar für die Region notwendigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Hierbei fordern wir grundsätzlich eine Reform der Bundesverkehrswegeplanung. Statt die Investitionsmittel ausschließlich nach Länderquoten zu verteilen, sollten zumindest 25 Prozent des Verkehrshaushaltes für Infrastrukturprojekte von nationaler Bedeutung reserviert werden. Dass hierzu die Seehäfen der Unterelbe gehören, zeigt ihre Rolle für den deutschen Außenhandel: Allein über den

Für die Unterelbe bedeutende überregionale Verkehrsinfrastruktur

Quelle: Handelskammer Hamburg

Abbildung 13

Quelle: Handelskammer Hamburg

Hamburger Hafen wird bereits jetzt ein Viertel des deutschen Außenhandels über See abgewickelt.

Zur Förderung und Stärkung vor allem auch für die hier bereits ansässigen Unternehmen und Unternehmen mit geringerer internationaler Verflechtung ist eine Verbesserung der see- und landseitigen Erreichbarkeit der Seehäfen. Dazu gehört insbesondere eine zügige Umsetzung der Fahrrinnenanpassung der Unterelbe.

Ein zentrales Straßenverkehrsprojekt ist der Bau der Autobahn A 20 einschließlich Elbquerung bei Glückstadt mit Fortführung als A 22 auf niedersächsischer Seite. Dieses Infrastrukturprojekt hat eine bedeutende Raumerschließungswirkung und wird enorme Impulse für die Entwicklung der gesamten Region liefern. Durch die Realisierung der A 21 im Osten von Hamburg würde der Wirtschaftsraum Unterelbe außerdem von reinen Transitverkehren befreit, was dringend benötigte Kapazitäten für den Wirtschaftsverkehr der Region schafft.

Neben einer allgemeinen Stärkung der Hinterlandanbindungen (beispielsweise durch die Y-Trasse, ein „Planungsbeschleunigungsgesetz Seehäfen" oder den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals durch Kurvenbegradigung und Expressschleuse) sind folgende Projekte für die verkehrliche Erreichbarkeit der Unterelberegion vordringlich:

Verkehrsinfrastruktur

- Bau der Hafenquerspange (A 252)
- Zügige Fortführung der A 20 von Lübeck bis Glückstadt mit Elbquerung als A 22 auf niedersächsischer Seite zwischen Stade und Westerstede mit Anschluss an den Wesertunnel
- Anbindung der A 26 an Hamburg (über die A 7) und an Schleswig-Holstein (über Elbquerung und A 20)
- Bau der A 21 zur Entlastung des Verkehrsknotenpunkts Hamburg
- Fertigstellung der A 26 und Ausbau der B 73 mit autobahnähnlichem Charakter
- Dreispuriger Ausbau der B 5 zwischen Itzehoe und Brunsbüttel
- Verbesserung der Bahnverbindung zwischen Cuxhaven und Hamburg durch eine zweigleisige Erweiterung der Ostebrücke und durch Elektrifizierung auf der gesamten Strecke
- Leistungsfähige und zukunftssichere Anbindung des Seehafens Stade über die Schiene

In Norddeutschland droht eine Stromlücke ab dem Jahr 2020, weil bis dahin voraussichtlich rund 90 Prozent der 35 Kraftwerke vom Netz gehen werden. Der gesetzlich festgeschriebene Ausstieg aus der Kernenergie sowie das Alter des bestehenden Kraftwerkparks einerseits und die unsichere Realisierung bei mehr als der Hälfte der in Planung befindlichen Kraftwerkneubauten sind die Gründe für die drohende Stromlücke.

Um einen wirtschaftlich sinnvollen Energiemix sicherzustellen und damit auch Voraussetzungen für die Ansiedlung von Industrieunternehmen an den Anlegestellen der Unterelbe zu schaffen, fordern wir folgende Maßnahmen:

Energieinfrastruktur

- Sicherstellung der Energieversorgung als ausgewogenen Mix mit Anteilen konventioneller Energie einschließlich Kernenergie und regenerativer Energie. Die Laufzeitverkürzung der Kernkraftwerke muss daher zurückgenommen werden
- Vergabe von staatlichen Forschungsgeldern an alle im Energiemix vertretenen Energieträger
- Durchsetzung der geplanten Kraftwerkneubauten

- Bau neuer Höchstspannungsleitungen wie die Trasse Hamburg/Nord–Dollern zur Überlaufentlastung bei Ausfall des 220-Kilovolt-Stromkreises Hamburg/Nord–Stade
- Verstärkung der Verbindungen zwischen Dänemark und Deutschland (TEN-E), zum Beispiel Verbindungsleitung Kassø–Hamburg
- Verlegung beziehungsweise Verstärkung der Kabeltrassen zu Offshore- und Onshore-Windkraftanlagen

Gerade mithilfe moderner Kommunikationstechnologien rücken Räume wie auch Unternehmen und Wissenschaftseinrichtungen enger zusammen. Die Kosten der Distanzüberwindung sinken für Daten wie auch für Güter. Diese neue Nähe ermöglicht einerseits neue Formen der intra- wie auch der interregionalen Kooperation, andererseits intensiviert sie den Wettbewerb zwischen den Regionen. „Schnelles Internet" zählt daher zu den entscheidenden Standortfaktoren für Unternehmen.

Informations- und Kommunikationsinfrastruktur

- Nutzung der durch die Breitbandinitiative der Bundesregierung zur Verfügung stehenden Ressourcen durch die Kommunen in der Unterelberegion
- Verstärkte Anstrengung für eine flächendeckende, hochwertige Versorgung der Unterelberegion mit schnellen Informations- und Kommunikationsnetzen

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen bedarf es nicht nur gut ausgebildeter Fachkräfte, sondern auch Einrichtungen der anwendungsorientierten Forschung und des Technologietransfers: Häufig sind Unternehmen aber durch die Vielzahl der möglichen beziehungsweise zuständigen Ansprechpartner in den unterschiedlichen Einrichtungen irritiert. Zur Stärkung der Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen im Wirtschaftsraum Unterelbe sind daher zunächst folgende Schritte erforderlich:

Bildung, Wissenschaft und Technologietransfer

- Schaffung eines transparenten und effizienten Technologie- und Innovationstransfers in der Unterelberegion, beispielsweise über eine Transfer-Erstanlaufstelle, wie sie von der Handelskammer Hamburg für die Hansestadt im Jahr 2008 vorgeschlagen worden ist
- Stärkung der Zusammenarbeit der Hochschulen im Unterelbebereich durch Kooperationsprojekte in Verbindung mit den regionalen Wirtschaftsschwerpunkten

Daneben müssen auch die administrativen Strukturen den ökonomischen Verflechtungen der Region über die Landesgrenzen hinaus gerecht werden. Verwaltungskooperationen sind hier anzustreben. Auch wenn beispielsweise statistische Angaben zu Wirtschaftsleistung, Pendlerbeziehungen und Arbeitsmarktdaten den kommunalen beziehungsweise föderalen Grenzen folgen, so ist diese Sichtweise für die wirtschaftliche und räumliche Entwicklung von Regionen nicht mehr zeitgemäß. Wirtschaft macht nicht an Landesgrenzen halt. Kooperationen auf überkommunaler Ebene, regionale Vernetzung und E-Government-Lösungen tragen daher zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen für Unternehmen bei. Die Verwaltungen im Wirtschaftsraum Unterelbe sollten ihre Kooperation daher mit folgenden Schritten verstärken:

Handlungsempfehlungen für Verwaltungsmanagement

- One-Stop-Shop für ansiedlungsinteressierte Unternehmen

- Arbeitskräftevermittlung für die Region
- Weiterbildung und Qualifizierung über Bundesländergrenzen hinweg
- Ausbau von E-Government-Lösungen für die Betriebe
- Stärkere Bündelung der öffentlichen Mittel zur Förderung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge
- Engere Kooperation der Gebietskörperschaften bei der Bereitstellung von Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge

Als Vorbild für eine Verwaltungskooperation kann das Thames Valley dienen, in dem die drei britischen Counties Berkshire, Buckinghamshire und Oxfordshire integriert sind. Zu den Erfolgsfaktoren der wirtschaftlichen Entwicklung zählen die enge Kooperation der drei Counties und die damit verbundene Überwindung der kommunalen Grenzen und der natürlichen Barriere der Themse. Hierdurch konnte der Strukturwandel von traditionellen Industrien hin zu wissensbasierten Sektoren erfolgreich gestaltet und beschleunigt werden. Die Kooperation mündete 1997 in der Gründung der „Association of Councils of the Thames Valley Region". Inzwischen verfügt das Thames Valley über gemeinsame administrative Strukturen (Polizei, Feuerwehr, Schule), die Thames Valley-Universität und Wirtschaftsorganisationen wie die Thames Valley Chamber of Commerce und das Thames Valley Economic Partnership, das sich auf das Management der Wirtschaftscluster der Region spezialisiert hat.

Die ersten Anzeichen eines Bevölkerungsrückgangs in peripheren Gebieten zeichnen sich ab, während gleichzeitig die Bevölkerung altert. Zudem führt Zuwanderung aus dem Ausland zu einer zunehmenden Heterogenität der Bevölkerung. Familienfreundlichkeit in Verbindung mit hoher Lebensqualität – erkennbar unter anderem auch durch hohe touristische Attraktivität – stellt einen Wettbewerbsvorteil für Unternehmen wie auch für Regionen dar. Daher muss sich die Region auf die Folgen des Demografischen Wandels im engen Schulterschluss über administrative und föderale Grenzen hinweg positionieren.

Demografischer Wandel und Lebensqualität

- Flächendeckende Einführung ganztägiger (schulischer) Betreuungsangebote und schulischer Bildungsangebote in den Schulferien
- Intensivierung der Kooperation von Wirtschaft und Schule, beispielsweise durch Patenschaftsprogramme mit Unternehmen
- Ausbau der Berufsorientierung an Schulen, beispielsweise durch Berufsberatung, Lehrer- und Schülerpraktika
- Vergrößerung des Erziehungs- und Betreuungsangebots in Wirtschaft und Gesellschaft – von Krippen und Kindertagesstätten über Kinderhorte bis hin zu Ganztagsschulen und (unternehmensübergreifenden) Betriebskindergärten – in Verbindung mit der Forderung nach einer Verbesserung der Zeitsouveränität für die Mitarbeiter
- Anpassung der Verlängerung der Öffnungszeiten von Erziehungs- und Betreuungseinrichtungen sowie von medizinisch-pflegerischen Versorgungs- und Vorsorgeangeboten an die Arbeitszeiten berufstätiger Eltern, beispielsweise durch Einbindung unternehmerischen Engagements

IV. Fazit

Durch die Wiedervereinigung und die Osterweiterung der Europäischen Union ist der norddeutsche Küstenraum aus einer Randlage in eine günstige Zentrallage gerückt. Dies gilt für Hamburg und sein unmittelbares Hinterland wie auch für die Seehäfen entlang der Unterelbe, zumal durch die zunehmende weltwirtschaftliche Arbeitsteilung der Warenaustausch und damit der Hafenumschlag weit stärker zunehmen als die Wirtschaftsleistung. Mit dem Welthafen Hamburg als Kern muss es das Ziel sein, die Entwicklungsimpulse Hamburgs zum gegenseitigen Nutzen in die Unterelberegion ausstrahlen zu lassen.

Die Unterelbe ist vor allem als Scharnier des Welthandels von Bedeutung: Sie verbindet die Güterströme aus der Wachstumsregion Asien mit den Güterströmen aus dem dynamischen Ostseeraum und ist Tor zur Welt für die gesamte deutsche im- und exportierende Wirtschaft.

Ein Großteil der deutschen Industrie, die nicht an der Küste domiziliert, weist hohe Ex- und Importquoten auf. Durch Kostensenkungen im Seeverkehr (Containerisierung) und Kostensteigerungen im Landverkehr (Treibstoff- und Staukosten) ist der Landverkehr von und zu den Seehäfen für diese Firmen zum Engpassfaktor geworden. Diese Unternehmen könnten Kosten sparen und gleichzeitig die Umweltbelastung senken, würden sie ihre Produktion in unsere Seehäfen oder in deren Nähe verlagern beziehungsweise dort neue Produktionsstätten aufbauen.

Dies wird nur möglich sein, wenn die Küstenstandorte hierfür die infrastrukturellen Voraussetzungen schaffen. Darunter fallen insbesondere Restrukturierungen entsprechend des von uns vorgeschlagenen Konzepts in bestehenden Gewerbegebietsausweisungen wie auch Ausweisung neuer Industriegebiete in der Nähe der Seehafenumschlagsfazilitäten. Um eine industrielle und naturschützerisch-touristische Nutzung in Einklang zu bringen, kann eine Konzentration der Gewerbe- und Industrieflächen an ausgewählten Standorten zielführend sein: Ein multifunktionaler Hafen- und Logistikstandort kann mehrere Gewerbe- und Industrieareale in seiner räumlichen Nähe bedienen und so helfen, Transportkosten wie auch Emissionen aufgrund von Landtransport zu reduzieren.

Um den Gebietskörperschaften der Unterelberegion eine Hilfestellung zu geben, haben wir ein Mustergewerbegebiet konzipiert. Durch dessen Multiplikation innerhalb der Unterelberegion könnte sich diese zum Industriestandort der Zukunft und damit zum Wachstumsmotor Norddeutschlands entwickeln. Mit einem initiativen Vorgehen schaffen die Entscheidungsträger in der Region neue Verhältnisse und können so Entwicklungen maßgeblich beeinflussen.

Anhang

Abbildungsverzeichnis

1	Kostenaufteilung in der Transportkette München–Hamburg–Hongkong	8
2a	Schematische Darstellung bisheriger Unternehmensstandorte und Transportaufteilung auf Land und See bei internationaler Im- und Exporttätigkeit (IST-Situation)	9
2b	Schematische Darstellung zukünftiger küstennaher Unternehmensstandorte und Transportaufteilung auf Land und See bei internationaler Im- und Exporttätigkeit (SOLL-Situation)	9
3	Stauatlas Deutschland des DIHK	10
4	CO_2-Emissionen nach Transportmittel	12
5a	Industrie- und Hafengebiet von Rotterdam	12
5b	Größenvergleich des Industrie- und Hafengebiets von Rotterdam mit der Unterelberegion	12
6	Hafen- und Industriegebiet Rotterdam (Differenzierung nach Branchen) mit Verkehrserschließung	16
7	Umschlag in den Seehäfen entlang der Unterelbe im Jahr 2008 (in Prozent)	17
8	Unternehmen des Luft- und Raumfahrzeugbaus an der Unterelbe	19
9	Unternehmen der Chemischen Industrie an der Unterelbe	21
10	Unternehmen der Maritimen Industrie an der Unterelbe	21
11	Energieinfrastruktur: Bestehende und geplante Kraftwerke an der Unterelbe	22
12a	Schematische Darstellung eines Mustergewerbegebietes	25
12b	Detaildarstellung eines Mustergewerbegebietes	25
13	Für die Unterelbe bedeutende überregionale Verkehrsinfrastruktur	29

Tabellenverzeichnis

1	Exportquoten (EQ) von Branchen des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland im Jahr 2008 (2-Steller)	13
2	Exportquoten (EQ) ausgewählter Branchen des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland im Jahr 2008 (4-Steller)	27

Herausgeber:
Handelskammer Hamburg
IHK Schleswig-Holstein
IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum
Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg
Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg
Telefon 040 36138-138
Fax 040 36138-401
service@hk24.de
www.hk24.de

Herstellung: Wertdruck GmbH & Co. KG, Hamburg

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Dezember 2009