

Große Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Christel Oldenburg, Ole Thorben Buschhüter,
Gabi Dobusch, Uwe Lohmann, Gulfam Malik, Kirsten Martens,
Lars Pochnicht (SPD) und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Jennifer Jasberg, Linus Görg, Ulrike Sparr, Charlotte Stoffel,
Sina Aylin Koriath, Alske Freter, Sonja Lattwesen, Dr. Gudrun Schittek,
Sina Imhof, Lisa Kern, Eva Botzenhart, Lisa Maria Otte,
Lena Zagst (GRÜNE) und Fraktion vom 04.11.24**

und Antwort des Senats

Betr.: Fünf Jahre nach der OECD-Studie: Wo steht die Metropolregion Hamburg heute?

Die Metropolregion Hamburg (MRH) spielt eine zentrale Rolle in der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung Norddeutschlands. Durch ihre geographische Lage, ihre wirtschaftliche Bedeutung und ihre Innovationskraft ist die MRH ein entscheidender Motor für die Zukunftsfähigkeit der gesamten Region. Der im September 2019 veröffentlichte OECD-Bericht zur Regionalentwicklung hat aber auch deutlich gemacht, dass die administrative Fragmentierung innerhalb der MRH ein Hindernis für eine kohärente und effektive Regionalentwicklung darstellt. Die Träger:innen der MRH haben in Reaktion auf den OECD-Bericht einen Nachfolgeprozess aufgesetzt, die Zukunftsagenda der MRH, um die in der OECD-Studie identifizierten Herausforderungen anzugehen und die Region gezielt weiterzuentwickeln. Hamburg als Kernstadt der MRH und Partnerin im Verbund der beteiligten Bundesländer trägt in diesem politischen und strukturellen Prozess eine große Verantwortung.

In den vergangenen Jahren wurden im Rahmen der Zukunftsagenda zahlreiche Projekte in verschiedenen Schlüsselbereichen initiiert und teilweise bereits umgesetzt. Diese Projekte umfassen unter anderem die Innovationsförderung, einen Schwerpunkt auf Siedlungsentwicklung und Wohnraummonitoring, Verbesserung der Mobilität, Fachkräftesicherung und Tourismus. Durch diese sektorübergreifenden Initiativen soll die Metropolregion Hamburg in eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung geführt werden, die den Anforderungen einer modernen und vernetzten Gesellschaft gerecht wird.

Diesen komplexen, dynamischen und sektorübergreifenden Prozess gilt es, auch parlamentarisch zu begleiten und im Sinne einer Bestandsaufnahme die bisherigen Entwicklungen und Umsetzungsstände der Zukunftsagenda transparent zu machen.

Im Fokus stehen dabei die Fragen nach der Wirksamkeit der bisher ergriffenen Maßnahmen, den bestehenden Herausforderungen und den geplanten nächsten Schritten zur weiteren Umsetzung der Zukunftsagenda.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen zum Teil auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Tourismus GmbH (HHT), der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (MRH) und der Hamburg Marketing GmbH (HMG) wie folgt:

Gemeinsames Handeln in der Metropolregion

Als besonders hinderlich für die Entwicklung der Region wurde von der OECD die verwaltungsmäßige Fragmentierung der MRH angesehen. Die OECD empfiehlt daher, in verschiedenen Arbeitsfeldern verstärkt sektoral zusammenzuarbeiten.

1. Was wurde unternommen, um der verwaltungsmäßigen Fragmentierung der MRH entgegenzuwirken?

Der im Herbst des Jahres 2019 erschienene „OECD-Bericht zur Regionalentwicklung: Metropolregion Hamburg, Deutschland“ ist die Grundlage für den am 4. Juni 2020 im Regionsrat beschlossenen Zehn-Punkte-Plan zur Umsetzung der OECD Empfehlungen (Zukunftsagenda) der MRH. In diesem einstimmigen Beschluss manifestiert sich der Wille der 36 Träger der MRH (Länder, Kreise/Landkreise, Kammern, UV Nord, DGB Nord), der von der OECD als hinderlich angesehenen verwaltungsmäßigen Fragmentierung durch verstärkte regionale Zusammenarbeit zumindest zu begegnen. Alle zehn damals beschlossenen Punkte sind inzwischen vorläufig abgearbeitet. Mit der weiteren Umsetzung der erarbeiteten Ergebnisse wurde in Folgeprojekten begonnen. In allen Projekten wurde so die sektorale und ebenenübergreifende Zusammenarbeit gestärkt und dadurch der Fragmentierung entgegengewirkt. Eine Neuordnung von Länder- oder Kreisgrenzen ist nicht beabsichtigt.

Die Projekte der Zukunftsagenda wurden von allen Trägern der MRH und von zahlreichen Partnerorganisationen (wie zum Beispiel HHT), HMG, Nahverkehrsbund Schleswig-Holstein (NahSH), Landesverkehrsgesellschaft Niedersachsen mgH (LNVG), Hamburger Verkehrsverbund (hvv) in gemeinsamen Arbeitsgruppen bearbeitet. Aufgrund der Tatsache, dass in der MRH, Länder, (Land-)Kreise, Kommunen, Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern, der Unternehmensverband Nord und der Deutsche Gewerkschaftsbund Nord (DGB Nord) organisiert sind, hat eine umfassende Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure stattgefunden. Vielfach wurde von den Akteuren berichtet, dass sie trotz teilweise großer räumlicher und fachlicher Nähe vorher nicht oder nur sporadisch zusammengearbeitet haben. Die Zukunftsagenda hat also nicht nur aufgrund der Gremienbeschlüsse und deren erfolgreicher Bearbeitung, sondern auch durch die Beteiligung auf allen Arbeitsebenen und über zahlreiche Institutionen hinweg, zur praktischen Reduzierung der verwaltungsmäßigen Fragmentierung beigetragen.

2. Welche strukturellen Entwicklungen gibt es und wie bewertet der Senat diese?

Die OECD hatte verschiedene strukturelle Maßnahmen empfohlen. Insbesondere sei es nötig, für die MRH eine „integrierte regionale Innovationsstrategie“ zu entwickeln. Dies ist erfolgt. In der Zukunftsagenda hat die MRH zudem die Erarbeitung weiterer sektoraler Strategien vereinbart: für den Bereich Fachkräfte, die Regionalplanung, den Tourismus und das internationale Marketing. Für alle diese genannten Sektoren sind inzwischen durch den Regionsrat der MRH einstimmig gemeinsame Strategien verabschiedet worden. Teilweise sollen zur Umsetzung dieser Strategien sowie anderer sich aus dem Zehn-Punkte-Plan ergebenden gemeinsamen Aktivitäten auch institutionelle Kooperationen geschaffen werden:

- Aufbau einer Innovationsagentur zur Umsetzung der Innovationsstrategie. Außerdem die Gründung einer institutionalisierten Kooperation von Innovations- und Wissenschaftsparks für erneuerbare Energien und grünen Wasserstoff,
- Nutzung des Koordinierungskreises Raumentwicklung unter anderem zur Anwendung des räumlichen Leitbildes der MRH. Ergänzend dazu Aufbau eines gemeinsamen Wohnungsmarktmonitorings und Verabschiedung eines Leitbilds zur flächensparenden Siedlungsentwicklung,
- Aufbau eines gemeinsamen Kompetenzzentrum Mobilität,
- Schaffung eines gemeinsamen digitalen Verkehrsmanagementsystems zur Baustellenkoordinierung über die Grenzen Hamburgs hinweg,
- Aufbau einer Koordinierungsstelle Fachkräfte zur Umsetzung der gemeinsamen Fachkräftestrategie,
- die Hamburg Marketing wurde in ihrer Rolle als Vermarktungsagentur für Hamburg und die MRH, die sie aufgrund der Trägerschaft durch die Landkreise und Kreise der MRH in der Vergangenheit bereits innehatte, bestätigt: Ihr wurde die Federführung der weiteren Umsetzung übertragen,
- Einsetzen eines Umsetzungsmanagements zur Implementierung des Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzepts 2030.

Die Zusammenarbeit in der MRH hat für den Senat stets eine besondere Bedeutung. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass von den Trägern der Regional Kooperation die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) die umfangreichsten Mittel zur Verfügung stellt.

Die OECD-Berichte sind die weltweit umfassendsten Instrumente zur Regionalanalyse. Insgesamt haben sich bisher 75 Regionen von der OECD in dieser Art evaluieren lassen. In Deutschland ist die MRH nach wie vor die einzige Region, die sich überhaupt einem derartigen kritischen Evaluationsverfahren gestellt hat. Die MRH hat damit länder-, kreis- und institutionenübergreifend ihren Willen gezeigt, die gemeinsamen Herausforderungen anzugehen. Der Senat hat deshalb die Ausarbeitung des OECD-Berichts maßgeblich gefördert.

Bei der Beauftragung des OECD-Berichts war allen Trägern der MRH bewusst, dass die Verwaltungsgliederung der MRH für eine gemeinsame Regionalentwicklung herausfordernd ist. Dies ist durch die OECD nachdrücklich bestätigt worden. Vor diesem Hintergrund ist die Zukunftsagenda der MRH als durchaus ambitioniert anzusehen. Die Rücksichtnahme auf die gleichberechtigten, aber oft unterschiedlichen Interessen der Träger der MRH hat die Projektumsetzung zu Weilen verlangsamt. Gleichwohl ist es gelungen alle Zukunftsagenda-Projekte, mit Ausnahme des „Innovationszentrum Autonomes Fahren“ auf den Umsetzungsweg zu bringen. Damit sind wichtige strukturelle Meilensteine der Zusammenarbeit gesetzt worden. Der Senat bewertet dies als gemeinsamen Erfolg aller Träger der MRH. Er wird sich auch zukünftig dafür einsetzen, die Zusammenarbeit in der MRH strukturell zu stärken. Von besonderer Wichtigkeit sind die Zusammenarbeit im Bereich „Innovation“ und hier die geplante Gründung einer gemeinsamen Innovationsagentur.

3. Wie hat sich der 2023 eingerichtete AK Verflechtungsraum entwickelt und trägt dieser zur Transparenz und Kooperation innerhalb der MRH bei?

Der Arbeitskreis Hamburger Verflechtungsraum hat in den zwei Jahren seiner Existenz bislang neunmal getagt und unterschiedliche Themen der interkommunalen Kooperation im Verflechtungsraum aufgegriffen (zum Beispiel zu Wohnungsbauentwicklung, Magistralen, Verkehrsentwicklungsplanung, Erweiterung Grünes Netz). Mit seinen Aktivitäten spricht der Arbeitskreis insbesondere die kommunale Ebene an. Entsprechend rekrutieren sich die Teilnehmenden (pro Sitzung etwa 15 bis 30 Personen) überwiegend aus den Hamburger Nachbarkommunen. Der Koordinierungskreis Raumentwicklung hat entschieden, dass die Arbeit des Arbeitskreises auf unbestimmte Zeit fortgesetzt wird, da er vor allem für die kommunale Ebene im Verflechtungsraum der MRH ein wichtiges Austauschinstrument darstellt. Die interkommunale, pro-

jektbezogene Zusammenarbeit soll weiter gestärkt werden (siehe auch Antwort zu 20).

Innovation

In dem in 2019 veröffentlichten OECD-Bericht zur Regionalentwicklung der Metropolregion Hamburg wurde der MRH eine vergleichsweise geringe Innovationskraft attestiert.

4. Liegen dem Senat Erkenntnisse vor, wie sich die Innovationskraft in der MRH seitdem entwickelt hat?

Die Berechnungen zur Innovationsleistung der MRH im OECD-Bericht aus dem Jahr 2019 basieren auf den Daten des Regional Innovation Scoreboards (RISc) 2017. Die Berichte zum RISc werden alle zwei Jahre von der EU-Kommission herausgegeben. Der letzte vorliegende RISc-Bericht stammt aus dem Jahr 2023. Der RISc-Bericht vergleicht die europäischen NUTS-2-Regionen (NUTS = „Nomenclature des unités territoriales statistiques“ – dt.: „Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik“) hinsichtlich ihrer Innovationsleistung. Für die Berechnung der Innovationsleistung der MRH wurden im OECD-Bericht aus dem Jahr 2019 die Daten der gesamten folgenden vier NUTS-2-Regionen herangezogen: Schleswig-Holstein, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Lüneburg. Diese Regionen sind nicht deckungsgleich mit dem Gebiet der MRH, bieten jedoch einen Näherungswert. Der aktuellste vorliegende RISc-Bericht 2023 stellt die Entwicklung der Innovationsleistung gegenüber dem Basisjahr 2016 dar. Im Bericht 2023 werden insgesamt 21 Indikatoren herangezogen, die zum sogenannten Regional Innovation Index (RII) aggregiert werden. (Beim RII handelt es sich um einen Vergleichsindex, der die Innovationsleistung einer NUTS-2-Region zu allen anderen untersuchten NUTS-2-Regionen in Europa ins Verhältnis setzt. Ein RII-Wert von > 100 steht dabei für eine im europäischen Vergleich überdurchschnittliche Innovationsleistung der jeweiligen Region).

Die Ergebnisse zeigen, dass die Innovationsleistung in der MRH, insgesamt betrachtet, in den vergangenen Jahren gestiegen ist. Für die Kernstadt Hamburg wird eine Verbesserung des Regional Innovation Index (RII) in Höhe von +19,4 auf einen Wert von 148,1 angegeben. Dies ist die höchste positive Entwicklung aller Regionen in Deutschland.

Auch Lüneburg und Schleswig-Holstein können gegenüber dem Jahr 2016 mit einer RII-Veränderung in Höhe von +12,8 (Lüneburg) beziehungsweise +5,7 (Schleswig-Holstein) eine deutlich positive Entwicklung gegenüber dem Jahr 2016 aufweisen. Die Innovationsleistung von Mecklenburg-Vorpommern ist gegenüber dem 2016 leicht rückläufig (RII-Veränderung in Höhe von -2,3).

Daneben bietet auch der Bitkom Smart City Index 2024 (<https://www.bitkom.org/sites/main/files/2024-09/Bitkom-Smart-City-Index-2024-Ergebnisuebersicht.pdf>) Erkenntnisse zumindest für die Entwicklung Hamburgs als Kernstadt der MRH. Der Index liefert ein Digitalranking deutscher Großstädte anhand der fünf Themenbereiche Verwaltung, Energie, IT und Kommunikation, Mobilität sowie Gesellschaft und Bildung. Im Jahr 2019 belegte Hamburg in diesem Index bereits den ersten Platz und hat sich seitdem in der Gesamtentwicklung weiter verbessert (2019: 79,5/100 Punkte, 2024: 86,2/100 Punkte), wurde allerdings im vergangenen Jahr dennoch von München als Spitzenreiter abgelöst (2024: 88,3 Punkte).

5. Liegen dem Senat Erkenntnisse vor, wie die Innovationskraft in der MRH aktuell im Vergleich zu anderen Regionen in Deutschland und Europa ausgeprägt ist?

Im Regional Innovation Scoreboard vom Jahr 2023 ist Hamburg im Vergleich der europäischen NUTS-2-Regionen auf Platz 13 (von 239 Regionen) vorgerückt. Im Jahr 2017 lag Hamburg noch auf Platz 45 in Europa. Sowohl die Regionen Hamburg (Kernstadt) als auch Schleswig-Holstein weisen einen Wert auf, der für eine im europäischen Vergleich überdurchschnittlich hohe Innovationsleistung steht. Schleswig-Holstein steht europaweit auf Platz 88, Lüneburg und Mecklenburg-Vorpommern auf

den Plätzen 115 beziehungsweise 146. Im innerdeutschen Vergleich der 38 NUTS-2-Regionen weist die Kernstadt Hamburg im Jahr 2023 die vierthöchste Innovationsleistung auf. Schleswig-Holstein liegt auf Platz 27, die Regionen Lüneburg und Mecklenburg-Vorpommern auf den Plätzen 32 beziehungsweise 38.

Aufschlussreich ist auch der vom Institut der Deutschen Wirtschaft herausgegebene Innovationsatlas 2023 (https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/IW-Analysen/PDF/2023/Analysen_153_Innovationsatlas_2023.pdf). Darin werden 85 deutsche Regionen auf ihre Innovationskraft hin verglichen. Dabei decken vier der untersuchten Regionen die Gesamtfläche der MRH ab. Von diesen schneidet die Region 4 (Dithmarschen/Herzogtum Lauenburg/Pinneberg/Segeberg/Steinburg/Stormarn/Hamburg/Harburg/Lüneburg/Stade/Uelzen) im Gesamtranking mit Platz 31 am besten ab, die anderen Regionen der MRH liegen auf den Plätzen 33 (Region 2: Kiel/Neumünster/Plön/Rendsburg-Eckernförde), 65 (Region 3: Lübeck/Ostholstein) und 73 (Region 75: Schwerin/Nordwestmecklenburg/Ludwigslust-Parchim).

Im Bitkom-Länderindex (Digitalranking der 16 Bundesländer; <https://www.bitkom.org/Laenderindex>) liegt Hamburg im Jahr 2024 an der Spitze, Schleswig-Holstein auf dem siebten, Niedersachsen auf dem zehnten und Mecklenburg-Vorpommern auf dem 14. Platz.

Insgesamt lässt sich mithin festhalten, dass die Innovationskraft der MRH eine klar positive Entwicklung zeigt. Zugleich unterstreichen die Ergebnisse die Bedeutung der Kernstadt Hamburg als Innovationsmotor der MRH und den weiterhin bestehenden Bedarf an einer stärkeren länderübergreifenden Zusammenarbeit sowie einer weiteren Stärkung der Innovationskraft gerade in den nicht hamburgischen Gebieten der MRH. Dies verdeutlicht die Notwendigkeit einer länderübergreifenden Innovationsagentur, die auch das Umland mitzieht.

6. Welche relevanten Initiativen zur Steigerung der Innovationskraft von Hamburg als Kernstadt der MRH hat der Senat unternommen?

Da Hamburg die Kernstadt der MRH ist, wirken Hamburger Aktivitäten vielfach über die Landesgrenzen hinaus. Ausgangspunkt und Klammer der Innovationsaktivitäten des Hamburger Senats ist die im Jahr 2021 verabschiedete Regionale Innovationsstrategie (RIS). Sie bildet den Rahmen für eine zukunftsorientierte Innovationsförderung, um die Position Hamburgs als attraktiver Innovationsstandort weiter auszubauen. Neue Maßstäbe setzt sie auch mit der klaren Orientierung am gesellschaftlichen Nutzen von Innovationen. Dies wird deutlich in der Vision: „Mit Innovationen gemeinsam für eine lebenswerte Stadt“. Die RIS zielt auf die Etablierung einer offenen Innovationskultur, die auch Fehler und Lernprozesse als Chance sieht. Thematisch fokussiert sie die Innovationspolitik auf fünf gesellschaftlich und ökonomisch relevante Zukunftsthemen: Gesundheit, Klima und Energie, Mobilität, Data Science sowie Materialwissenschaften. Ausgehend davon wurden fünf strategische Handlungsfelder entwickelt, die Orientierung geben und die Stadt in den Hamburger Zukunftsthemen voranbringen sollen.

Seit über 25 Jahren fördert die FHH Clusterpolitik in Hamburg. Derzeit gibt es neun Hamburger Cluster. Während das Cluster „Gesundheitswirtschaft“ derzeit aufgelöst beziehungsweise teilweise in das Cluster Life Science integriert wird, wurden jüngst mit der „Finance City Hamburg“ und dem „Food Cluster Hamburg“ zwei neue Cluster etabliert, die auf bereits bestehenden, erfolgreichen Initiativen aufbauen. Darüber hinaus wurde im Jahr 2021 das Cluster „Erneuerbare Energien Hamburg“ um das Segment Wasserstoff erweitert.

Um die Kooperation und Vernetzung der Cluster zu fördern, wurde im Jahr 2016 der sogenannte Cross-Cluster Space Hamburg (früher „Co-Learning-Space für Hamburger Cluster“) gegründet. Hier werden spezifische Themenfelder (wie gesellschaftliche Einbindung oder Resilienz) und Trends (beispielsweise der Einsatz von KI) identifiziert und zur Zusammenarbeit mit den Clustern aufbereitet. Unterstützt wird die Zusammenarbeit der Hamburger Cluster durch EFRE-Mittel für „Clusterbrücken“-Projekte, die den Wissenstransfer zwischen den Clustern fördern. Im Projekt „KLIMAready“ haben sich alle Hamburger Cluster zusammengeschlossen, um Best Practices beziehungsweise Technologien zu entwickeln, die die Cluster-Mitglieder (insbesondere

KMU) „klimafit“ machen.

Der Senat hat im Koalitionsvertrag festgelegt, in Hamburg ein Netz von Innovationsparks zu errichten. An vier Standorten entsteht jeweils rund um ein wissenschaftliches Ankerinstitut Raum für Innovation, Vernetzung und Transfer. Neben Inkubatoren und Technologiezentren werden Flächen für innovative Unternehmensansiedlungen vorgehalten. Ziel ist es, entlang von thematischen Wertschöpfungsketten Innovation zu generieren.

Im Innovationspark Altona entsteht mit der Science City ein moderner Stadtraum für wissenschaftliche Einrichtungen, Start-ups und Unternehmen. Im Jahr 2024 nahm das von der FHH mit 35 Millionen Euro geförderte techHHub seinen Betrieb auf und bietet Labor- und Büroflächen für Unternehmen im Bereich Life Sciences. Mit der DESY Innovation Factory II entsteht darüber hinaus ein Technologie- und Gründerzentrum mit Fokus auf Life Sciences und Quantencomputing. Am Vorhornweg sollen Möglichkeiten für die Ansiedlung weiterer innovativer Unternehmen geschaffen werden.

Im Innovationspark Bergedorf entsteht in direktem Umfeld zu den wissenschaftlichen Ankerinstituten am Schleusengraben Raum für Start-ups im Bereich Materialwirtschaft und Energiespeicherung. Bis Ende des Jahres 2026 ist die Fertigstellung des Körber Technologies Campus geplant und bis Ende des Jahres 2028 soll übrige Fläche hochbaureif erschlossen und vermarktungsreif sein. Zur Absicherung der Finanzierung erfolgte im Jahr 2023 eine durch Senat und Bürgerschaft beschlossene Liquiditätszuführung an die Hamburg Invest Entwicklungsgesellschaft mbH & Co.KG (HIE) in Höhe von 80 Millionen Euro.

Die Technische Universität Hamburg (TUHH) ist das Ankerinstitut des Innovationsparks Harburg, das zahlreiche erfolgreiche Ausgründungen, begleitet durch ihre Transfergesellschaft Tutech und das Gründungsnetzwerk Startup Port, hervorbringt. Aktuell wird ein Konzept zur weiteren Stärkung des Standorts erarbeitet.

Der Innovationspark Finkenwerder legt den Fokus auf Luftfahrt, hier finden sich unter anderem Airbus als Ankerinstitut und das Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung (ZAL TechCenter). Im Juli des Jahres 2024 wurde letzteres um 8.000 Quadratmeter auf insgesamt 34.000 Quadratmeter erweitert. Größter Mieter ist das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) mit zwei Instituten. Hier wird an Lösungen für eine klimaverträgliche Luftfahrt geforscht.

Das DLR-Institut für Luftverkehr wurde im November des Jahres 2024 eingeweiht. Das Institut erforscht komplexe Zusammenhänge im Luftverkehrssystem und entwickelt Zukunftsszenarien, analysiert volks- und betriebswirtschaftliche Aspekte und modelliert sowie simuliert den Flug- und Flottenbetrieb, um am Luftfahrtstandort Hamburg wichtige Impulse für eine nachhaltige und wettbewerbsfähige Luftfahrt zu setzen.

Die Gründung der Hamburgischen Investitions- und Förderbank (IFB Hamburg) im Jahr 2013 markierte einen bedeutenden Schritt zur Steigerung der Innovationskraft Hamburgs. Die in der IFB Hamburg eingerichtete Innovationsagentur ist der zentrale Akteur bei der Umsetzung der Innovationsförderung der Stadt. In Verbindung mit der IFB Tochtergesellschaft IFB Innovationsstarter Hamburg GmbH wird das gesamte Spektrum der Innovationsförderung abgedeckt. Eine Evaluation nach Ablauf der ersten Förderdekade zeigt überdurchschnittlich hohe Anreizwirkungen im Vergleich zu anderen Förderprogrammen und belegt, dass sich die Fördermittel bereits nach fünf Jahren durch Steuereinnahmen refinanzieren. Um dem Mangel an Risikokapitalangeboten für innovative Start-ups und wachstumsorientierte innovative KMU zu begegnen, wurden im April des Jahres 2024 zwei neue Förderinstrumente gestartet, der InnoVentureFonds und das HamburgInnoGrowth-Programm. Der Gesamtförderbetrag von 69 Millionen Euro setzt sich aus Mitteln der FHH (30 Prozent) und des Bundes (70 Prozent) zusammen.

Hamburg entwickelt sich zu einem bedeutenden Technologiestandort. Das Artificial Intelligence Center Hamburg e. V. (ARIC) wurde verstetigt und unterstützt durch intensive Vernetzung und wertvolle Wissensvermittlung die relevanten Stakeholder aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung dabei, künstliche Intelligenz in die eigenen Prozesse zu integrieren und sich so erfolgreich den Herausforderungen der Digitalisierung zu stellen.

Die Hamburger Quantencomputing-Initiative hqic ist erfolgreich gestartet und sorgt in Zusammenarbeit mit der ansässigen Industrie, aber auch kleinen und mittleren Unternehmen, Hochschulen, anwendungsorientierten Forschungseinrichtungen wie dem Deutsches Elektronen-Synchrotron DESY (DESY), DLR und Fraunhofer sowie der IFB dafür, dass die Hamburger Wirtschaft auf dieses wichtige Zukunftsthema vorbereitet ist.

Auch bei den Themen Mikroelektronik und Halbleiter ist Hamburg vorne mit dabei. Durch die Förderung eines wichtigen Hamburger Unternehmens im Rahmen des Important Projects of Common European Interest (IPCEI) im Bereich Mikroelektronik und Kommunikationstechnologien trägt Hamburg zur Förderung der Versorgungssicherheit und Technologiesouveränität in Deutschland und der Europäischen Union bei.

Im Mai des Jahres 2023 ist der Masterplan Industrie in aktualisierter und weiterentwickelter Form vom Senat und den Industriepartnern (Industrieverband Hamburg, Handelskammer Hamburg, Gewerkschaften) beschlossen worden. In seinem Handlungsfeld 2 (Innovation und Digitalisierung) finden sich vielfältige Maßnahmen und Ansatzpunkte zur Steigerung der Innovationskraft der Freien und Hansestadt Hamburg. Zu den Maßnahmeninhalten gehört zum Beispiel die Errichtung eines Neubaus für die Fraunhofer-Einrichtung für Additive Produktionstechnologien (IAPT) am Standort Energiecampus Bergedorf.

Zur gezielten Förderung von Sozialunternehmen als wesentliche Treiber sozialer Innovationen hat der Senat eine „Social-Entrepreneurship-Strategie“ verabschiedet, anschließend wurde das sektorübergreifende Bündnis „Hamburger Allianz für Social Entrepreneurship e.V.“ ins Leben gerufen. Der Verein fungiert als zentrale Beratungs- und Vernetzungsstelle für Hamburger Sozialunternehmen und unterstützt bei der Umsetzung der in der „Social-Entrepreneurship-Strategie“ beschlossenen Maßnahmen. Bei der IFB wurden das Programm „InnoImpact“ zur Förderung gemeinwohlorientierter Start-ups aufgelegt sowie das Format „#UpdateHamburg“ zur Erprobung innovativer Lösungsansätze für gesellschaftliche Herausforderungen als regelhaftes Angebot des Förderportfolios verstetigt.

Mit dem EU-Projekt RESIST („Regional Ecosystems for Social Innovation and Social Transformation“, INTERREG-Ostseeraum) nimmt Hamburg als Lead Partner eine Vorreiterrolle im Bereich Social Innovation/Social Entrepreneurship ein und profitiert dabei von stärkerer Vernetzung wichtiger Akteure im Ostseeraum.

Seit dem Jahr 2015 hat sich der Hamburg Innovation Summit (HHIS) als Innovationsforum der Stadt etabliert und zieht jährlich rund 1.000 Besucherinnen und Besucher an. Die Themensetzung orientiert sich an den Schwerpunkten der RIS. Der HHIS steht unter dem Motto „Innovations made in Hamburg – worth sharing with the world.“

Im Rahmen der Initiative „Industrialized Additive Manufacturing Hub Hamburg“ (IAMHH) wird seit dem Jahr 2022 in der Metropolregion die Einrichtung und Etablierung eines produkt- und bedarfsorientierten F&E-Ökosystems zur Industrialisierung der additiven Fertigung aufgebaut. Dies mündete im Jahr 2024 in der Gründung des Vereins IAMHH e. V., der das Ziel verfolgt, Synergien, Verbundvorhaben und Kooperationen sowie die Vernetzung der in der Additiven Fertigung tätigen Institutionen zu fördern.

Um die MRH für Gründende attraktiv zu machen, fördert die Stadt aktiv die Ausgestaltung eines attraktiven Start-up-Ökosystems. Der Erfolg wird schon dadurch belegt, dass Hamburg bei den Neugründungen von Start-ups im bundesweiten Vergleich regelmäßig Spitzenplätze belegt.

Die Start-up-Unit Hamburg fungiert als zentrale Anlaufstelle für alle Fragen zu den Start-up-Angeboten der Stadt Hamburg, Finanzierungen sowie wichtige Events und Netzwerke in der Hansestadt. Darüber hinaus wird Hamburg als Start-up-Standort national und international vermarktet.

Die Dachinitiative Young Makers verfolgt das Ziel, Entrepreneurship Education in Hamburg zu stärken und fungiert als Schnittstelle zwischen Schulen, Unternehmen und anderen Bildungsinitiativen.

Die Online-Plattform Startup City Hamburg bietet als zentrale digitale Anlaufstelle eine umfassende Übersicht über das Hamburger Start-up-Ökosystem.

Das Scaleup Landing Pad Hamburg dient der Beratung, aktiven Gewinnung und Ansiedlung vielversprechender internationaler Scale-ups (stark wachsender, international marktfähiger Start-ups).

Startup Port ist eine Gründungsberatung, die aus dem Zusammenschluss verschiedener wissenschaftlicher Einrichtungen Hamburgs und der MRH zur Förderung wissenschaftlicher Gründungen entstanden ist. Die Services reichen von allgemeiner Unterstützung über Finanzierungsberatung bis zur Vermittlung von Expertenwissen, Räumen und Infrastruktur, darüber hinaus gibt es Vernetzungsformate für Gründende und etablierte Unternehmen.

Mit der Startup Factory Hamburg (SFHH, vorläufiger Arbeitstitel) hat sich Hamburg für den Leuchtturmwettbewerb „Startup Factories“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klima (BMWK) beworben. Als Schwerpunkte der Hamburger Bewerbung wurden die Zukunftsthemen „Neue Materialien“ sowie „Data Science & Künstliche Intelligenz“ gewählt. Für das SFHH konnten viele privatwirtschaftliche und wissenschaftliche Kooperations- und Förderpartner gewonnen werden.

Die im Jahr 2011 gegründete InnovationsKontaktStelle Hamburg (IKS) unterstützt Unternehmen und Forschungseinrichtungen bei der Anbahnung und Umsetzung von Innovationsprojekten und fungiert als zentrale Anlaufstelle für Kooperationsanfragen im Bereich Forschung und Entwicklung. Die IKS vermittelt Kontakte und unterstützt gezielt bei der Projektförderung sowie beim Technologietransfer. Durch enge Vernetzung und individuelle Beratung fördert die IKS die Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung und trägt so zur Umsetzung innovativer Ideen in der Hamburger Unternehmenslandschaft bei. Darüber hinaus ist die IKS aktiv in die Gründungsvorbereitungen der Innovationsagentur für die MRH eingebunden.

Im Rahmen der Initiative AUFBRUCH.Hamburg wurden eine Reihe von erfolgreichen Formaten und Veranstaltungen mit starken Partnerschaften ins Leben gerufen, die zu unterschiedlichen Themenfeldern der RIS informieren und die Akteure des Hamburger Innovationsökosystems vernetzen. Unterstützt wird dies durch den im Oberhafenquartier beheimateten „InnoCUBE“ als mobiles Innovationsschaufenster.

Die Innovationsagentur soll 2025 ihre Arbeit aufnehmen. Die Projektphase Null, in der die Gründung der Innovationsagentur vorbereitet wird, läuft bereits. Veranschlagt sind 1,5 Millionen Euro für eine Projektlaufzeit von zwei Jahren. Bitte detailliert beschreiben:

7. Welche Aufgaben sind der Innovationsagentur zugeordnet?

Hier ist zu unterscheiden zwischen der derzeit laufenden, gründungsvorbereitenden „Projektphase Null“ und der dann anschließend einzurichtenden Innovationsagentur der MRH selbst.

Die Phase Null dient zunächst zur Identifikation und Operationalisierung komplementärer Leistungen innerhalb der Handlungsfelder sowie der Leuchtturmprojekte und zum Bestandsabgleich. Da es in der MRH bereits zahlreiche etablierte, teilweise länderübergreifende Einrichtungen gibt, die im Bereich Innovationsförderung aktiv sind (vergleiche nur für Hamburg unter anderem siehe Antwort zu 6), muss eine künftige Innovationsagentur der MRH sich komplementär zu diesen ausrichten. Die Phase Null ist insofern entscheidend, um effiziente Strukturen aufzubauen, die entsprechenden Rückhalt in den regionalen Innovationsökosystemen erhalten und die die Arbeit der bestehenden Einrichtungen zielgerichtet und effizient ergänzen. Aufbauend auf den Ergebnissen der Phase Null sollen die Grundlagen für einen gleitenden Übergang in eine Startaufstellung für die Innovationsagentur gelegt werden.

Die Hauptaufgabe der dann einzurichtenden Innovationsagentur der MRH liegt in der Umsetzung der Innovationsstrategie der MRH. Die Agentur soll die Strategie operationalisieren, mit Fokus auf deren Leuchtturmthemen: Nachhaltige und smarte Energiesysteme, Nachhaltige Materialien und Produktionsprozesse, Life Science und

Gesundheit, Bioökonomie und Ernährungswirtschaft, CO₂-freie Mobilitätslösungen sowie Digitalisierung und KI (Querschnittsthema). Die Innovationsagentur soll das MRH-Innovationsökosystem länderübergreifend weiter vernetzen und weiterentwickeln. Sie schafft länderübergreifend Transparenz über das Innovationsökosystem und erleichtert Austausch, Zugang zu Experten und Technologietransfer. Dies erhöht die Innovationsdynamik in der MRH und schafft wirtschaftliche Mehrwerte. Fragmentierung im länderübergreifenden Innovationsökosystem wird überbrückt beziehungsweise abgebaut. Die Innovationsagentur soll zudem MRH-übergreifende Innovationsprozesse in Zusammenarbeit mit bestehenden Akteuren bedarfsorientiert unterstützen, zum Beispiel durch Support bei der Recherche und Beantragung von Fördermitteln (insbesondere Bund und EU). Die Innovationsagentur soll darüber hinaus, abgestimmt mit der internationalen Marketingstrategie der MRH, die Innovationskraft der MRH national und international kommunizieren. Bei der Arbeit der Innovationsagentur sollen auch Innovationseinrichtungen außerhalb der MRH (zum Beispiel in Rostock) eingebunden werden, wo dies thematisch passt und gemeinsame Win-Win-Partnerschaften möglich sind. Insgesamt soll die länderübergreifende Innovationsagentur der MRH die bestehenden Strukturen ergänzen; der Aufbau von Doppelstrukturen soll vermieden werden.

8. Welche Projektpartner sind beteiligt und wer übernimmt welche Aufgaben?

An der gründungsvorbereitenden Projektphase Null sind folgende Projektpartner beteiligt:

Das Projekt wird fachlich und inhaltlich gesteuert von einer Lenkungsgruppe, die aus je zwei Vertretenden der beteiligten vier Länder (Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern) und der MRH zusammengesetzt ist.

Für die operative Erledigung der Aufgaben in der Phase Null ist ein Projektteam verantwortlich, das sich aus Expertinnen und Experten der regionalen Innovationsökosysteme der MRH zusammensetzt. Das Projektteam besteht aus sechs Vollzeitkräften, die bei den beteiligten Projektpartnern angesiedelt sind. Diese Projektpartner sind die IKS Hamburg, die Forschungs-GmbH Wismar, die Innovationsagentur Nordostniedersachsen INNO.NON GmbH, die WTSH Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH (je eine Vollzeitkraft) sowie das Projektbüro Metropolregion Hamburg e. V. (zwei Vollzeitkräfte).

Für die erforderliche Integration der Stakeholder-Interessen in größerer Breite sowie die Reflexion der Arbeitsergebnisse im laufenden Prozess wird ein Sounding Board eingerichtet. Dieses besteht aus Vertretenden der weiteren Träger der MRH sowie Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft. Das Verfahren zur Besetzung dieses Sounding Boards für die Phase Null läuft derzeit.

Gegenüber den MRH-Gremien (Regionsrat und Lenkungsausschuss) besteht eine Berichtspflicht der Projektleitung über Arbeitsfortschritte und wesentliche Meilensteine im Projektverlauf. Auch weitere relevante MRH-Gremien wie die Facharbeitsgruppe Wirtschaft sollen informiert werden.

Die Projektpartner der noch zu gründenden Innovationsagentur sollen im Verlauf der Projektphase Null identifiziert und eingebunden werden.

9. Ist daran gedacht, die Innovationsagentur über die Projektlaufzeit von zwei Jahren hinaus dauerhaft zu installieren und zu finanzieren?

Wenn ja: Mit welchen Aufgaben?

Mit der Durchführung der gründungsvorbereitenden Phase Null haben sich alle Beteiligten zu dem Ziel der dauerhaften Einrichtung einer Innovationsagentur bekannt. Die derzeit laufende Projektphase dient dazu, einen gleitenden Übergang in eine Startaufstellung für die Innovationsagentur zu ermöglichen. Die in der Vorbereitungsphase gewonnenen Zwischenergebnisse sollen als Grundlage für die entsprechende Haushaltsvorsorge der Länder für die voraussichtliche Startaufstellung sowie den nachfolgenden Betrieb der Innovationsagentur dienen. Diese Zwischenergebnisse werden den Ländern zusammen mit einer entscheidungsreifen Konzeption für die Startaufstellung der Innovationsagentur abschließend zur politischen Beschlussfassung über die

Gründung vorgelegt. Zu den voraussichtlichen Aufgaben der noch zu gründenden Innovationsagentur (siehe auch Antwort zu 7).

10. Wenn nein: Was sind die Projektziele und ist mit deren Erreichung die Arbeit der Innovationsagentur abgeschlossen?

Entfällt.

Planung und Wohnen

Wohnungsmarktmonitoring

Die Machbarkeitsstudie zum MRH-übergreifenden Wohnungsmarktmonitoring liegt vor und wurde als erfolgversprechend eingestuft. Das Wohnungsmarktmonitoring soll begonnen und eingerichtet werden.

11. Welche positiven Effekte erwartet der Senat von diesem Wohnungsmarktmonitoring für Hamburg?

Aktuelle Daten in hoher Qualität sind die Grundlage für evidenzgestütztes Verwaltungshandeln und evidenzgestützte Wohnungspolitik. Bisher liegt für die MRH keine einheitliche und effizient erschließbare Datenbasis vor. Länder und Gemeinden betreiben ihre eigenen Monitorings, die nach unterschiedlichen Standards aufgebaut sind und sich oft aus unterschiedlichen Quellen speisen. Zudem sind die verfügbaren Daten für die verschiedenen Administrationen nicht einsehbar und kombinierbar. Das führt dazu, dass die verschiedenen Gemeinden und Länder innerhalb der MRH keinen gemeinsamen empirischen Blick auf den Wohnungsmarkt gewinnen können. Handlungs- und Abstimmungsbedarfe, Entwicklungen und Kooperationsmöglichkeiten sind so schwer zu identifizieren. Mit einem gemeinsamen Wohnungsmarktmonitoring für die MRH wird diese Lücke geschlossen. Damit entsteht eine neue Arbeitsgrundlage für die inter-gemeindliche Planung und Wohnungspolitik.

Darüber hinaus wird durch das gemeinsame Wohnungsmarktmonitoring auch deutschlandweit ein neuer Standard gesetzt. Denn die Datengrundlagen der Stadtentwicklung und Wohnungspolitik liegen nicht nur in der MRH bislang nur in fragmentierter Form vor. So gibt es bundesweit keine gemeinsame Datenbasis für diesen Politikbereich. Das gemeinsame Wohnungsmarktmonitoring in der MRH kann auch als Orientierungspunkt für andere Länder und Regionen dienen und somit indirekt auch die gesamte Datenlandschaft im Bereich der Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik verbessern.

12. Welche Synergieeffekte dieses länderübergreifenden Wohnungsmarktmonitorings werden erwartet und wie kann Hamburg davon profitieren?

Der sogenannte Hamburger Wohnungsmarkt endet nicht an der Stadtgrenze, sondern reicht weit in die MRH hinein. Das zeigen zum Beispiel Wanderungsverflechtungen, Pendlerbewegungen und das Verhalten bei der Wohnungssuche. Damit beeinflusst die Wohnungspolitik in den Nachbargemeinden direkt auch die Situation des Wohnungsmarktes innerhalb Hamburgs – und umgekehrt. Ein regionales Wohnungsmarktmonitoring kann dazu beitragen, diese Verflechtungen zu erkennen und auf ihrer Basis die überregionale Planung und Abstimmung der Gemeinden in sogenannten Verflechtungsräumen zu harmonisieren. Im Resultat können Bürgerinnen und Bürger eine auch kleinräumig abgestimmte Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik erwarten.

Der Leitfaden „Flächensparende und kompakte Siedlungsentwicklung Fokus: Wohnen“ wurde vom Regionsrat angenommen.

13. In welchem Prozess ist dieser Leitfaden entstanden?

Der Leitfaden ist unter Federführung des Landes Niedersachsen erarbeitet worden. Anstatt eines externen Gutachtens wurde eine themenbezogene Workshopreihe durchgeführt, um regionale Erkenntnisse und Strategien zusammenzutragen. Im Ergebnis ist der Leitfaden dann von einer zuvor eingerichteten Arbeitsgruppe Anfang

des Jahres 2024 formuliert worden.

14. Welche Ziele verfolgt der Leitfaden?

Der Leitfaden soll als informelles Instrument Anregungen geben, um eine flächensparende und kompakte Siedlungsflächenentwicklung in der MRH zu gewährleisten. Angesichts sich intensivierender Flächenkonkurrenzen soll mithilfe des Leitfadens zu einem sorgsameren Umgang mit dem Gut (Siedlungs-)Fläche in der MRH angeregt werden. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass Wohnentwicklung auf den Innenbereich konzentriert, funktional durchmischt und verflochten sowie nachhaltig und klimaneutral ist.

15. Welche Auswirkungen auf die Planungs- und Bautätigkeit in Hamburg und der Metropolregion Hamburg hat er?

Eines der zentralen Ziele auch der MRH ist das Ziel der Reduzierung des Flächenverbrauchs zulasten von Grün- und Freiräumen. Die Strategie der Innenentwicklung sind zentrale Strategieansätze in diesem Zusammenhang. Diese Strategie hat sich in den Großstädten und Mittelzentren der MRH weitgehend durchgesetzt, nicht aber in den eher ländlich geprägten Teilräumen von Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Der Leitfaden will zum Umdenken insbesondere in Kommunen anregen. Dies tut er durch die Vorstellung unterschiedlicher Instrumente und guter Beispiele aus dieser und anderen Regionen. Es besteht die Erwartung, dass der Flächenverbrauch in der Metropolregion – auch angeregt durch diesen Leitfaden – weiter zurückgehen wird.

Gleiches gilt für das vorliegende „Räumliche Leitbild für die Metropolregion Hamburg 2045“. Dieses „Räumliche Leitbild“ geht der Frage nach, wie die MRH im Jahr 2045 „aussehen“ soll. Als informelles Planungsinstrument soll es inspirieren und Möglichkeiten für die Zukunft aufzeigen. Es entstand in einem drei Jahre währenden Abstimmungsprozess zahlreicher Beteiligter und in einem intensiven Dialogprozess.

16. Welche konkreten Ideen, Ziele und Ansätze ergeben sich aus dem Räumlichen Leitbild und welche davon werden mittel- bis langfristig verfolgt?

Das Räumliche Leitbild formuliert regionale Entwicklungsziele für die Felder Mobilität, Siedlung, Ökonomie und Freiraum sowie für ausgewählte Potenzialräume (Teilräume) der MRH. Einer dieser Potenzialräume ist der sogenannte Hamburger Verflechtungsraum, der Hamburg und die an die Stadt grenzenden (Land-)Kreise umfasst. Für diesen dynamischen Kernraum der MRH (circa 3,5 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner) wird vorgeschlagen, die Kooperation weiterzuentwickeln und vor allem ein gemeinsames Flächenmanagement zu realisieren, um eine abgestimmte Raumentwicklung zu gewährleisten. Nirgendwo sonst existieren so gute Entwicklungs- und Innovationspotenziale, aber auch massive Flächenkonkurrenzen. Die Optimierung des bestehenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Netzes, die Förderung von Innovationsstandorten und der Ausbau des Hafens zu einem diversifizierten Logistik-, Energie- und Industriestandort sind nur einige der konkreten Vorschläge. Zudem wurden spezielle Verkehrsprojekte zur besseren Erreichbarkeit der Region im Leitbild genannt.

Diese und weitere Vorschläge werden in den existierenden Gremien der MRH weiterverfolgt und müssen in der Regel mit vielen Stakeholdern abgestimmt und langfristig umgesetzt werden. Der Arbeitskreis Hamburger Verflechtungsraum übernimmt hierfür eine spezifische Verantwortung im Zentrum der MRH.

17. Welche Auswirkungen hat dieses Leitbild auf die stadträumliche Entwicklung und Planungstätigkeit in Hamburg inklusive der Bezirksebene?

Auf die stadträumliche Entwicklung Hamburgs hat das Leitbild keine unmittelbare Wirkung. Dies insbesondere, weil die Mehrzahl der beschriebenen planerischen Ansätze (zum Beispiel Innen- vor Außenentwicklung, Schutz von Freiräumen und Kulturlandschaften, Hafenentwicklungsplanung, Stärkung von SPNV und öffentlicher Personen-

verkehr (ÖPNV), Digitalisierung, Innovationscluster) in Hamburg seit Jahren zum Kern der Stadtentwicklungspolitik zählen. Wichtig ist das Leitbild als Basis für weitere Kooperationsnetzwerke innerhalb der Region.

18. Wie wird dieses Räumliche Leitbild für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht?

Das Räumliche Leitbild wird als Online-Version auf verschiedenen Websites veröffentlicht, insbesondere unter <https://metropolregion.hamburg.de>. Verschiedene Workshops zur Begleitung seiner Umsetzung (Monitoring) wenden sich auch an eine umfassendere Öffentlichkeit.

19. Wie soll dieses Räumliche Leitbild weiterentwickelt werden und wie ist dieser Entwicklungsprozess institutionalisiert?

Das Räumliche Leitbild ist langfristig ausgelegt. Die Federführung bei der Umsetzung des Räumlichen Leitbildes liegt bei dem Koordinierungskreis Raumentwicklung. Zur Umsetzung gehören insbesondere der regelmäßige Austausch der Träger der Regionalplanung in der MRH, die regelmäßige Ausrichtung von Konferenzen oder andere geeigneter Austauschformate sowie die Entwicklung eines Monitorings über die Umsetzung des Räumlichen Leitbildes. Der Koordinierungskreis Raumentwicklung hat sich in Reaktion auf die Empfehlungen der OECD zur Weiterentwicklung der Kooperationsstrukturen in der Metropolregion Hamburg Anfang des Jahres 2021 gebildet. Er führt die Planungsträger und -behörden der Metropolregion zusammen und bietet einen Rahmen für die frühzeitige Abstimmung von raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen.

20. Welche Rolle spielt hierbei der Arbeitskreis Hamburger Verflechtungsraum und wie ist Hamburg hier vertreten?

Der Arbeitskreis Hamburger Verflechtungsraum setzt sich aus etwa 65 Mitgliedern zusammen. Hamburg leitet die Sitzungen und erarbeitet regelhaft die Agenda. Der Arbeitskreis Hamburger Verflechtungsraum wird durch die Geschäftsstelle der MRH und das Referat für Regionalentwicklung und Flächennutzungsplanung in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen koordiniert. Die Hamburger Bezirke sind durch einen Vertreter des Bezirksamtes Bergedorf repräsentiert.

Die Funktion des Arbeitskreises ist aktuell die eines ländergrenzenübergreifenden Austauschgremiums, das speziell die Themen des Kerns der MRH fokussiert. Der Abstimmungsbedarf ist hier besonders groß. Zudem fehlte zumindest bislang – im Vergleich zu praktisch allen vergleichbaren deutschen Großstadregionen – eine Instanz, die sich schwerpunktmäßig mit den Herausforderungen von Hamburg und seinen Nachbarkommunen befasst.

Entsprechend spielt der Arbeitskreis eine bedeutende Rolle für die Umsetzung eines wesentlichen Teils der räumlichen Entwicklungsziele des Leitbildes. Mit Unterstützung des aus dem Bundesförderprogramm zur Strategischen Regionalentwicklung akquirierten Fördergeldes in Höhe von rund 450.000 Euro (Laufzeit Juli des Jahres 2024 bis Oktober der Jahres 2026) kann eine Handlungsstrategie im Verflechtungsraum entwickelt und können möglichst konkrete Umsetzungsprojekte formuliert werden.

21. (Wie) Sind die Nachbarschaftsforen involviert?

Der Arbeitskreis Hamburger Verflechtungsraum dient als Klammer für die derzeit drei Nachbarschaftsforen (Hamburg-Niedersachsen, Südholstein-Hamburg und An Bille und Glinder Au). Vertreterinnen und Vertreter der Nachbarschaftsforen sind Mitglieder des Arbeitskreises. Insofern sind die Nachbarschaftsforen unmittelbar in die Arbeit eingebunden, sollen aber auch ihre spezifischen Umsetzungsstrategien und Schwerpunkte setzen.

Fachkräftegewinnung

Der Fachkräftemangel gilt nicht nur in der MRH als großes Hindernis bei der Steigerung der Wirtschaftskraft. Hamburg hat unlängst eine wegweisende und zukunftsorientierte Fachkräftestrategie vorgelegt. Eine MRH-Koordi-

nerungsstelle zur Fachkräftesicherung soll eingerichtet werden, um die Einzelstrategien der Länder zu koordinieren, Synergieeffekte auszuloten und auszuschöpfen.

22. Welche gemeinsamen Aktivitäten zur Fachkräftesicherung und -gewinnung sind geplant?

Die Studie der OECD zur MRH vom Jahr 2019 hat aufgezeigt, dass die Arbeitsproduktivität in der MRH gemessen am Durchschnitt national wie international vergleichbarer Metropolregionen eher gering ist. Der Fachkräftemangel wurde als einer der wesentlichen Gründe identifiziert. Die MRH will deshalb, ergänzend zu den in den einzelnen Ländern und bei weiteren MRH-Trägern bereits vorhandenen Aktivitäten, zusätzlichen Chancen nutzen, die sich durch eine gezielte Zusammenarbeit ergeben.

Derartige Chancen eröffnen sich zum einen durch den stetigen und offenen Austausch zu Best/Good Practices und zum anderen durch das Durchführen gemeinsamer Aktivitäten zur Fachkräftesicherung. Eine MRH-Koordinierungsstelle zur Fachkräftesicherung soll diese zusätzlichen Chancen der regionalen Zusammenarbeit gezielt befördern und hierdurch die Fragmentierung in der Region reduzieren. Diese Koordinierungsstelle wird – basierend auf der im Herbst des Jahres 2022 vorgestellten gemeinsamen Fachkräftestrategie und der im Jahr 2023 erarbeiteten Projektbeschreibung – voraussichtlich im Winter des Jahres 2024/2025 ihre Arbeit aufnehmen können. Wesentliche Aufgaben der Koordinierungsstelle werden sein:

- Koordinierung und Impulsgebung für über die Fachkräftestrategie hinausgehende gemeinsame Aktivitäten und Maßnahmen;
- Entwicklung von Finanzierungsoptionen für gemeinsame Projekte;
- Initiierung, Organisation und Durchführung gemeinsamer Projekte;
- Priorisierung und Konkretisierung der in der Fachkräftestrategie erarbeiteten Projektansätze inklusive Ableitung von Maßnahmen;
- Stetiger Abgleich mit den weiteren norddeutschen Aktivitäten zur Fachkräftesicherung, um Ressourcen möglichst effizient zu nutzen und etwaige Doppelstrukturen zu vermeiden;
- Verstetigung des im Rahmen der Projektarbeitsgruppe etablierten fachlichen Austausches über Ländergrenzen;
- Prüfung, ob – wie in der Fachkräftestrategie als weitere Rahmenbedingung für die Umsetzung der Fachkräftestrategie vorgeschlagen – und gegebenenfalls wie eine gemeinsame Datenbasis zum regionalen Fach- und Arbeitskräftebedarf geschaffen werden soll, anhand derer Prognosen formuliert und Schwerpunkte künftiger Aktivitäten abgeleitet werden könnten („Fachkräftescreening“).

23. Ist die Ausstattung der Koordinierungsstelle (1,5 Vollzeitäquivalente) dafür ausreichend?

Die MRH-Träger haben sich auf Gesamtkosten in Höhe von rund 630.000 Euro für eine dreijährige Laufzeit verständigt. Diese Kosten beinhalten vor allem die personelle Ausstattung mit 1,5 Vollzeitäquivalenten sowie eine angemessene Sachmittelausstattung. Die Finanzierung von weiteren Aktivitäten und Projekten soll jeweils aktivitätsbeziehungsweise projektbezogen, durch Fördermittelakquise, organisiert werden. Der Projektverlauf wird zeigen, welche Aktivitäten und Projekte mit dieser personellen und finanziellen Ausstattung der Koordinierungsstelle umgesetzt werden können.

24. Wird nach der Projektlaufzeit von drei Jahren eine dauerhafte Einrichtung angestrebt?

Ob eine dauerhafte Einrichtung angestrebt und wie gegebenenfalls eine mögliche Verstetigung aussehen und finanziert werden könnte, soll Gegenstand einer Evaluation der Koordinierungsstelle sein, die bereits im zweiten Jahr der Projektlaufzeit vorbereitet werden wird. Finanzierungsbedarf und Finanzierungsmöglichkeiten wird die Koordinierungsstelle den MRH-Trägern in den relevanten Gremien aufzeigen.

25. Werden der avisierte stetige Austausch und die gemeinsamen Aktivitäten ausschließlich durch die Koordinierungsstelle gewährleistet oder auch in weiteren MRH-Strukturen implementiert?

Der Lenkungsausschuss der MRH wird das Entscheidungsgremium für die Koordinierungsstelle sein, sodass es in diesem MRH-Gremium einen regelmäßigen Austausch sowie Entscheidungen zur Fachkräftesicherung in der MRH geben wird. Weiterhin informiert die Koordinierungsstelle die Facharbeitsgruppe Wirtschaft der MRH (mindestens einmal jährlich) über ihre Projekte/Aktivitäten, um den regelmäßigen Austausch sicherzustellen und gegebenenfalls die Expertise der Facharbeitsgruppe Wirtschaft einzubeziehen. Ein regelmäßiger Austausch mit weiteren aus der Zukunftsa-genda entstandenen und noch entstehenden, thematisch relevanten Institutionen und Projekten der MRH wird zu den Aufgaben der Koordinierungsstelle zur Fachkräftesi-cherung gehören.

26. Welche Projektpartner, wie zum Beispiel Arbeitnehmer/-geberverbände, IHK, Gewerkschaften, sind eingebunden?

Die Projektpartner werden über eine Abstimmungsgruppe eingebunden. In der Abstimmungsgruppe werden die Projektpartner vertreten sein, die die Koordinierungs-stelle mitfinanzieren. Dies sind neben den vier Ländern die Industrie- und Handels-kammern (IHK), die MRH-Träger sind, die Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein e. V. sowie die Initiative pro Metropolregion Ham-burg e. V. Weiterhin wurde in einer Sitzung des MRH-Lenkungsausschusses verein-bart, dass auch der DGB Bezirk Nord in der Abstimmungsgruppe vertreten sein soll. Weitere MRH-Träger wie zum Beispiel die Handwerkskammern oder auch die Land-kreise können sich bei Interesse ebenfalls regelmäßig in die Abstimmungsgruppe einbringen. Die Projektbeschreibung sieht darüber hinaus vor, dass weitere Akteure, die aus thematischen Gründen eine wichtige Rolle für die Koordinierungsstelle spielen wie zum Beispiel die Bundesagentur für Arbeit in der Abstimmungsgruppe vertreten sein können. Die Besetzung der Abstimmungsgruppe erfolgt voraussichtlich Ende des Jahres 2024.

Mobilität

Die Gremien der Metropolregion haben sich in vielfältiger Weise mit verkehr-lichen Fragen in der MRH beschäftigt. Es geht auch darum, welchen Beitrag die Metropolregion leistet, damit Hamburg seine Klimaziele erreicht.

27. Wie bewertet der Senat die Anstrengungen der Metropolregion – insbe-sondere im Bereich Verkehr – damit Hamburg seine Klimaziele erreicht?

Die Zusammenarbeit mit der MRH, insbesondere dem Bereich Verkehr, verläuft verbindlich und vertrauensvoll. Gemeinsame Projekte werden gemäß den Absprachen und Projektziele vorangetrieben.

Im Rahmen der Zukunftsa-genda wurden fünf Verkehrsprojekte angegangen.

Zu den fünf Einzelprojekten:

Kompetenzzentrum Mobilität (KCM):

Das Konzept für das Kompetenzzentrum ist in ein Leitprojekt der Metropolre-gion Hamburg mit dem Titel „Mobilitätsmanagement/Kompetenzzentrum Mobilität“ eingebettet. Ein Kompetenzzentrum der Metropolregion Hamburg wäre bundesweit das erste Mobilitätsnetzwerk über mehrere Ländergrenzen hinweg.

28. Was unternimmt der Senat in Zusammenarbeit mit den Nachbarländern für die Verbesserung der verkehrlichen Lage und deren Koordinierung in der Metropolregion Hamburg?

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende widmet sich im Rahmen der Zusammenarbeit in der MRH verschiedenen verkehrlichen Themen und Fragenstellungen und ist dabei in einem engen Austausch mit den Nachbarländern sowie den Kommunen der MRH.

Daneben unterstützt die Behörde für Verkehr und Mobilität (BVM) die Arbeit der MRH zu verkehrlichen Themen durch die Organisation und den Vorsitz der Facharbeitsgruppe Verkehr. In diesem Rahmen finden seit dem Jahr 2022 Veranstaltungen mit verkehrlichen Stakeholdern aus der MRH statt, zum Beispiel zur Entwicklung des Eisenbahnknotens Hamburg.

29. Wie ist der aktuelle Planungsstand des Kompetenzcentrums Mobilität?

Das aktuelle Konzept des Kompetenzcentrums Mobilität (KCM) wurde am 14. Mai 2024 vom Regionsrat der MRH bestätigt. Das Konzept für das KCM sieht zunächst eine dreijährige Anfangsphase für den Betrieb des KCM vor. Nach zwei Jahren soll eine Evaluation erfolgen. Das bestätigte Konzept sieht die Schaffung von insgesamt drei Stellen vor. Derzeit finden Abstimmungen zur finalen Finanzierung und Organisation des KCM statt. Die Einrichtung des KCM soll im Jahr 2025 erfolgen.

30. Welche Rolle spielt nachhaltige urbane Mobilität im Konzept und in der Umsetzung?

Nachhaltige urbane und regionale Mobilität spielt eine zentrale Rolle im KCM-Konzept und der geplanten Umsetzung. In der Zielsetzung des KCM-Konzeptes heißt es: „Die Mobilitätswende trägt wesentlich dazu bei, CO₂-Emissionen signifikant zu reduzieren. Mobilitätswende bedeutet, Verkehr, wo immer möglich, zu vermeiden, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern und beispielsweise durch Elektrifizierung zu verbessern. Dafür braucht es gute Mobilitätsangebote, damit Menschen ihre Wege möglichst klimaneutral zurücklegen können. Der Weg der Mobilitätswende ist aber auch eine kommunikative Aufgabe, die Überzeugung, Information, Anleitung und Vernetzung erfordert. Ein wichtiges und erprobtes Instrument hierfür ist das Mobilitätsmanagement, welches in erster Linie die Einstellungen, Verhaltensweisen und Bedürfnisse der Menschen adressiert. Die MRH hat sich auf den Weg gemacht, das Instrument Mobilitätsmanagement durch die Gründung eines „Kompetenzcentrums Mobilität“ (KCM) zu stärken und damit einen substanziellen Beitrag zur Mobilitätswende in der MRH zu leisten.“

Hamburg profitiert von diesem regionalen Ansatz, weil ein bedeutender Teil des Verkehrs in Hamburg durch Mobilitätsentscheidungen bestimmt wird, die außerhalb der Stadtgrenzen getroffen werden.

31. Wie wird das KCM finanziert, mit welchen Kosten haben die Länder, insbesondere Hamburg, zu rechnen?

Die endgültige Finanzierung des KCM, einschließlich des Hamburger Finanzierungsanteils, befindet sich aktuell noch in der Abstimmung zwischen den Ländern und der Metropolregion.

32. Welche einzelnen Projekte wurden schon angestoßen?

Das KCM baut auf dem Leitprojekt „Mobilitätsmanagement / Kompetenzzentrum Mobilität“ der MRH auf. Im Rahmen des über drei Jahre durchgeführten Leitprojekts wurde zu den Themen Schulisches Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum, Betriebliches Mobilitätsmanagement und Standortbezogenes Mobilitätsmanagement je ein Reallabor durchgeführt. Die Ergebnisse der Reallabore wurden am 10. September 2024 im Rahmen einer Abschlusskonferenz der Fachöffentlichkeit vorgestellt.

33. Welche Projekte sind angedacht beziehungsweise bereits in Planung?

Das Konzept zur Gründung des KCM der MRH sieht drei Schwerpunkte vor:

1. Mobilitätsmanagement (Betriebliches Mobilitätsmanagement, Schulisches Mobilitätsmanagement und Länderübergreifendes Mobilitätsmanagement),

2. Schaffung einer einheitlichen Datengrundlage in der MRH für eine datengestützte Verkehrsplanung,
3. Unterstützung der Kommunen und (Land-)Kreise bei der Beantragung von Fördermitteln und der Initiierung von grenzübergreifenden Projekten.

Baustellenkoordinierung

Die vier zuständigen Verkehrsministerien beziehungsweise die Verkehrsbehörde und Landesbetriebe sowie die Autobahn GmbH des Bundes unter Federführung des Landkreises Harburg haben bereits 2021 eine Vereinbarung zur Einführung und Vernetzung digitaler Verkehrsmanagementsysteme unterzeichnet.

34. Wie ist der aktuelle Stand der länderübergreifenden digitalen Koordinierung von Baustellen und Verkehrsstörungen in der Metropolregion Hamburg?

35. Wie ist der aktuelle Zeitplan für die vereinbarten Projekte?

Hamburg, Schleswig-Holstein, die Autobahn GmbH und Mecklenburg-Vorpommern haben auf Landes- beziehungsweise Organisationsebene bereits digitale Verkehrsmanagementsysteme eingeführt. Die Basisdaten werden an die Mobilithek (nationaler Zugangspunkt für elektronische Daten der öffentlichen und individuellen Verkehrssysteme nach der EU delegierten Verordnung 2017/1926) ausgeleitet. Niedersachsen bereitet derzeit eine Ausschreibung für ein Verkehrsmanagement-System vor. In den Flächenländern soll die Einbindung der Kommunen bis zum Jahr 2028 erreicht werden. Mecklenburg-Vorpommern hat in einigen Städten bereits Zugang zum landesweiten System geschaffen.

36. Inwiefern sind die Baustellendaten der Deutschen Bahn integriert?

Mit der Deutschen Bahn AG (DB) findet ein regelmäßiges Treffen zum Austausch von Baustellendaten statt. Die Baustellendaten der DB können jedoch derzeit aus technischen Gründen noch nicht automatisiert integriert werden.

37. Gibt es weitere Projekte in Planung?

Wenn ja, welche in welchem Zeitrahmen?

In der FHH werden städtische Datensätze weiterhin erweitert, die an den landesweiten Zugangspunkt Urban Data Plattform (UDP) beziehungsweise den nationalen Zugangspunkt Mobilithek für Verkehrsdaten ausgeleitet werden. Hier geht es sowohl um Daten von IST-Baustellen (verkehrsrechtliche Anordnungen der Polizei sowie baubehördliche Anordnungen von Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Hamburger Stadtentwässerung (HSE), Hamburg Port Authority AöR (HPA) und den Bezirken) sowie Planungsdaten für Baumaßnahmen (ROADS). Schnittstellen zu ROADS und den sogenannten Traffic Information Center(TIC)-Meldungen der Polizei bestehen bereits. Von der UDP und der Mobilithek können die Daten von anderen Organisationen (zum Beispiel Navigationssysteme, Radiostationen et cetera) kostenfrei heruntergeladen werden.

Innovationszentrum autonomes Fahren

Ein „Innovationszentrum Autonomes Fahren“ (IAF) der MRH sollte eingerichtet werden, um die Einführung des autonomen und vernetzten Fahrens gemeinsam zu begleiten und bestmöglich effizient und zielgerichtet zu organisieren. Machbarkeitsüberlegungen waren abgeschlossen, die Finanzmittel standen bereit. Letztlich scheiterte das Projekt an der Standortfrage. Die Länder Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein konnten sich hier nicht einigen.

38. Werden die vorbereitenden Planungen auf regionaler Ebene weiterverfolgt?

39. Gibt es alternative Planungen Hamburgs, die Innovation des autonomen Fahrens weiter voranzutreiben und zu nutzen?

Die Innovation des autonomen Fahrens wird in Hamburg weiter vorangetrieben. Das beinhaltet die Strategieentwicklung und -fortschreibung, Schaffung günstiger Rahmenbedingungen und übergreifende Kooperationen mit der Industrie und Forschung, Nutzung von Förderprogrammen und Finanzierungsinstrumenten und Umsetzung konkreter Projekte wie ALIKE, ahoi und MODI. Dabei wird auch auf Erkenntnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Innovationszentrums Autonomes Fahren (IAF) zurückgegriffen. Ziele der vorgenannten Projekte sind unter anderem, ein Gesamtsystem von autonomen Shuttles im öffentlichen Verkehr unter Einbezug aller dafür notwendigen Partnerinnen und Partner aufzubauen. Im Fokus steht die Integration von bis zu 25 autonomen Fahrzeugen verschiedener Hersteller. Die autonomen On-Demand-Dienste werden im Realbetrieb in Hamburg-Mitte und Hamburg-Harburg erprobt und über Apps für eine breite Gruppe von Nutzerinnen und Nutzern digital buchbar sein. Die Projektergebnisse sollen die Basis für eine darauf folgende Kommerzialisierung und Skalierung des autonomen Fahrens im Hamburger öffentlichen Personalverkehr (ÖPNV) schaffen.

Eisenbahnknoten Hamburg

Beim Eisenbahnknoten Hamburg steht der Austausch zwischen der DB, den regionalen Gebietskörperschaften (Kreise und Kommunen), den Verkehrsverbänden der MRH sowie den zugehörigen Ministerien der Länder im Fokus.

40. Wie viele Austausch-Treffen haben bereits stattgefunden und mit welchen Ergebnissen?

Im Verlauf der letzten fünf Jahre wurden zwei Fachveranstaltungen zum Eisenbahnknoten Hamburg seitens der MRH geplant und durchgeführt.

Die am 23. Mai 2022 stattgefundenene Veranstaltung befasste sich unter anderem mit dem Hamburger Eisenbahnknoten im Kontext der MRH der Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs. Die Veranstaltung bot damit den Stakeholdern der MRH die Gelegenheit zum Austausch, zur Diskussion und zur Vernetzung.

Die zweite Veranstaltung fand am 21. November 2024 statt. Die Themen waren unter anderem die Generalsanierung des DB-Schienennetzes und Streckenreaktivierungen in der MRH.

41. Was unternimmt der Senat für den Ausbau des Eisenbahnknotens Hamburg und welche positiven Effekte erwartet er hierdurch?

42. Welche Projekte sind derzeit in der Umsetzung?

43. Welche Projekte sind darüber hinaus in Planung?

44. Wie sieht der Zeitplan für die Umsetzung der Projekte aus?

Die FHH setzt sich fortlaufend für den Ausbau des Eisenbahnknotens Hamburg ein und unterstützt den Bund bei der Umsetzung des Deutschlandtakts. Ziel des Deutschlandtakts ist es, die Infrastruktur bedarfsgerecht auszubauen und engpassfrei zu gestalten. So wird die Resilienz des Knotens erhöht und die Leistungsfähigkeit gestärkt. Die DB InfraGO ist aus dem Bedarfsplan heraus die Aufgabenträgerin von Schieneninfrastrukturmaßnahmen im Knoten Hamburg. Aktuell im Bau sind die Großmaßnahmen der Verlegung des Bahnhofs Altonas an den Standorten Diebsteich und der Bau der S4 (Ost). Perspektivisch sieht der Deutschlandtakt weitere Kapazitätserweiterungen vor. Im Übrigen steht die FHH mit der DB InfraGO AG, den Ländern Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein und dem Bund in fortlaufenden Abstimmungen. Im Übrigen siehe Drs. 22/13868 und 22/15199.

Umbau der Tarifsysteme

Mit der Einführung des Deutschlandtickets wurde ein beispielloses bundes-einheitliches Produkt geschaffen, das wesentlich zur Steigerung der Nutzen-zahlen nach der Coronakrise beigetragen, die ÖPNV-Finanzierung ver-ändert und die ÖPNV Tarife grundlegend vereinfacht hat.

*45. Wie hat sich die Zahl der Deutschlandticket-Abonent*innen auch im Verhältnis zum Bartarif entwickelt?*

Seit Einführung des Deutschlandtickets im Mai des Jahres 2023 verzeichnet der hvv stetigen Zuwachs bei den Abonnements des Deutschlandtickets. Kundinnen und Kunden mit einem bestehenden hvv-Abonnement wurden automatisch auf das hvv-Deutschlandticket umgestellt. Zum Stichtag 30. September 2024 besitzen 1.246.000 Kundinnen und Kunden ein hvv-Deutschlandticket – hierzu zählen 200.000 Hamburger Schülerinnen und Schüler, welche seit September des Jahres 2024 ein kostenloses Deutschlandticket erhalten. Viele Kundinnen und Kunden sind seit Einführung im Mai des Jahres 2023 vom Bartarif in das preisgünstige hvv Deutschlandticket gewechselt, sodass ein deutlicher Rückgang der Verkaufszahlen bei Einzel- und Tageskarten verzeichnet wurde. Entsprechend ist der Anteil des Bartarifs an den Gesamteinnahmen im HVV seit dem 2023 von 25 Prozent auf 19 Prozent gesunken. Gleichzeitig verzeichnete das hvv-Deutschlandticket einen Zuwachs seit Einführung im Mai des Jahres 2023 von knapp 80 Prozent.

46. Wie steht es vor diesem Hintergrund um die Planungen zum weiteren Umbau des hvv Tarifsystems?

Der hvv arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung des Tarifsystems. Ein weiterer Schritt zur Vereinfachung des hvv-Tarifs ist die Abschaffung der 9-Uhr-Sperrzeit im Bartarif zum 1. Januar 2025. Gleichzeitig besteht das Ziel, das verbleibende Produktportfolio weiter zu simplifizieren, um den (Bartarif-)Kundinnen und Kunden einen möglichst einfachen Einstieg in den ÖPNV anzubieten.

47. Wird erhoben, wie viele Menschen aus der Metropolregion noch nach anderen Tarifmodellen fahren?

Wenn ja, wie ist der Stand?

In der MRH kommen verschiedene Tarife zur Anwendung. Nutzungszahlen der Tarife außerhalb des hvv liegen dem Senat nicht vor.

48. Hamburg stellt Schüler:innen das Deutschlandticket kostenfrei zur Verfügung. Kinder aus Schleswig-Holstein, die in Hamburg zur Schule gehen, müssen ihr Ticket selbst bezahlen. Gibt es Regelungen für solche Fälle oder wird über gemeinsame Regelungen nachgedacht?

Seit September des Jahres 2024 können in Hamburg wohnhafte Schülerinnen und Schüler mit dem „kostenlosen Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler“ den ÖPNV bundesweit kostenfrei nutzen (siehe Drs. 22/15207).

Dabei wurde der Berechtigtenkreis für das bis dahin kostenpflichtige hvv-Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler unverändert übernommen. Dieser umfasst in Hamburg wohnhafte Schülerinnen und Schüler an staatlichen oder staatlich genehmigten allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen, soweit diese keinen Anspruch auf das Bonusticket für Auszubildende haben.

Eine Beschränkung auf die in Hamburg wohnhaften Schülerinnen und Schüler ist dabei aus haushaltsrechtlichen Gründen geboten, da die FHH mit ihren Haushaltsmitteln keine Leistungen finanzieren darf, die in die Zuständigkeit eines anderen Lands fallen.

Nach Kenntnis der für Bildung zuständigen Behörde können Schülerinnen und Schüler mit Wohnort in Schleswig-Holstein ab Anfang des Jahres 2025 über den jeweiligen Landkreis ein öffentlich gefördertes Deutschlandticket erhalten, auch wenn sie in Hamburg eine Schule besuchen.

Marketing und Tourismus

Die Metropolregion ist mit ihren Küsten an Nord- und Ostsee, entlang der Elbe, durch die Heide und mit ihrer Metropole Hamburg und den weiteren Hansestädten ein attraktiver Freizeit- und Tourismusraum. Mit dem im Rahmen der Zukunftsaenda erarbeiteten Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzept kommt die MRH der Empfehlung der OECD nach, die Metropolregion gemeinsam touristisch und als Lebensraum weiterzuentwickeln.

49. Welche konkreten Ziele verfolgen der Senat und die MRH mit dem Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzept?

Der Tourismus ist als Querschnittsbranche geeignet, Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen auch in vielen anderen Bereichen von Einzelhandel über Kultur bis hin zu verschiedenen Dienstleistungen anzustoßen. Attraktive Freizeitangebote und -infrastrukturen erhöhen die Lebensqualität für die Bewohnerinnen sowie Bewohner und verbessern die Aufenthaltsqualität für nationale wie internationale Gäste gleichermaßen. Gleichzeitig sind sie Erfolgsfaktoren einer attraktiven Arbeitsmarkregion. Diese Zielsetzungen verfolgt der Hamburger Senat auch mit der touristischen Zusammenarbeit auf Ebene der MRH.

Das aus den Empfehlungen der OECD-Analyse abgeleitete Ziel ist der weitere Ausbau der Zusammenarbeit im Tourismus in der MRH. Die MRH soll touristisch zukunfts- und wettbewerbsfähig aufgestellt werden, indem Fragmentierung überwunden und gemeinsam an strategischen Vorhaben gearbeitet wird. Als Antwort darauf wurde das Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzept (TFEK) für die MRH ausgearbeitet.

Im Fokus des TFEK steht ausdrücklich nicht der Aufbau einer neuen touristischen Marke, da die MRH bereits über starke Destinations- und Ländermarken mit den dafür verantwortlichen Organisationen, Ressourcen und Zusammenschlüssen verfügt. Der Fokus liegt gemäß OECD-Auftrag auf der verstärkten strategischen Zusammenarbeit auf Angebotsseite, insbesondere auf Produktqualität und Infrastrukturgestaltung, Binnenkommunikation und -kooperation sowie nachfrageseitig auf Kurz- und Tagesreisen innerhalb der MRH (Binnenmarkt).

Dabei stellt der Transformationstreiber Nachhaltigkeit, in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht, die verbindende Idee über alle Aktivitäten dar. Die Vision lautet: „Die Metropolregion Hamburg ist im Jahr 2030 der nachhaltige und smarte Freizeitraum in Nordeuropa – für weltoffene Menschen und Unternehmen. Dafür arbeiten wir im Netzwerk auf Augenhöhe zusammen.“ Im Zentrum stehen Handlungsfelder mit einem starken Gewicht auf nachhaltigen Tourismus und nachhaltige Freizeitgestaltung. Über Strategieprojekte und -maßnahmen werden gezielt Impulse in der Fläche gesetzt.

50. Wie sind die Organisationsstrukturen in diesem Bereich?

Die Koordination der Umsetzung liegt bei der Facharbeitsgruppe (FAG) Tourismus der MRH. In ihr sind alle Landes- und Destinationsmarken (LMO und DMO), Ministerien und IHKn der Region vertreten. Für Hamburg sind die BWI (Tourismusreferat), die Hamburg Tourismus GmbH (HHT) und die Handelskammer vertreten. Die FAG Tourismus ist zuständig für strategische Entscheidungen. In ihr wurde, begleitet von einem externen Berater, das TFEK erarbeitet und in ihr wird infolge seine Umsetzung abgestimmt.

Für das Umsetzungsmanagement wurde zusätzlich eine Projektstelle in der Geschäftsstelle der MRH geschaffen.

51. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung des Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzepts?

Die Projekte wurden priorisiert und zeitlich bis zum Jahr 2030 grob geplant. Eine gewisse Agilität der Planung ist notwendig, da die Aufgaben zur Umsetzung des TFEK neben den eigentlichen Aufgaben der handelnden Einheiten zusätzlich zu leisten sind. Die touristische Akteursebene in der MRH ist sehr heterogen und reicht von Vereinen

über GmbHs bis hin zu Eigenbetrieben, sodass nicht jede Einrichtung in allen fünf Projektsäulen aktiv werden kann, sondern aus rein personellen und zeitlichen Gründen Prioritäten setzen muss. Auch thematisch setzen die DMO unterschiedliche Schwerpunkte, abhängig zum Beispiel davon ob es sich um eine städtischere oder eher ländlichere Region handelt. Die Beteiligung der DMO beruht immer auf Freiwilligkeit, dies ist ein grundsätzliches Prinzip in der Zusammenarbeit auf MRH-Ebene. Die Geschäftsstelle der MRH setzt nicht selbst um, sondern sie macht in Absprache mit dem Kernteam Vorschläge zur Umsetzung von Projekten, welche die DMO aufgreifen können.

Seit dem Sommer hat das Umsetzungsmanagement mit allen 26 DMO, LMO und Kreisen, die in der FAG Tourismus vertreten sind, Einzel- oder Gruppengespräche geführt, um das konkrete Umsetzungsinteresse an den verschiedenen Maßnahmen zu erfragen und sich intensiver einzuarbeiten.

Die im TFEK vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich in fünf Säulen gliedern:

1. Nachhaltigkeitsstrategie, Zertifizierung und Klimafonds
2. Tages- und Kurzreisemarketing und B2C-Kommunikation
3. Bikesharing und Modellprojekte
4. Outdoortouristisches Entwicklungskonzept
5. Ausbau B2B-Bereich Internetseite

Die Projektsäulen erfordern unterschiedliche Ansätze – in Säule 1 ist zum Beispiel die Einrichtung einer Projekt-AG mit allen Landesmarketingorganisationen geplant, die im 1. Quartal des Jahres 2025 zum ersten Mal tagt wird, ebenso in Säule 4 zum Thema Outdoortourismus mit allen am Thema Outdoor interessierten Akteuren. Das Thema Tages- und Kurzreisemarketing in Säule 2 wird bereits seit mehr als 15 Jahren von der MRH gemeinsam mit ihren touristischen Destinationen bespielt. Hier ist das Ziel des TFEK, die Themen zukünftig stärker auf den Schwerpunkt Nachhaltigkeit auszurichten. In Säule 3, dem Thema Bikesharing, wird derzeit ein Förderantrag an die Förderfonds der MRH erarbeitet, der das Ziel hat, Umsetzungsmöglichkeiten eines vernetzten Bikesharing-Systems in der MRH zu beleuchten und Vorschläge zu einer besseren Verknüpfung bestehender Systeme zu machen. Auf der Internetseite der MRH sollen in einem neu zu erstellenden B2B-Bereich die Projektstände für alle Akteure sichtbar und gute Beispiele gesammelt werden (Säule 5).

52. Wie ist der weitere Zeitplan für die Umsetzung?

53. Wie wird die Umsetzung finanziert?

Das Umsetzungsmanagement ist bis April des Jahres 2027 eingesetzt; Ziel ist es, bis dahin die geplanten Aktivitäten soweit wie möglich umzusetzen beziehungsweise die Umsetzung zu initiieren. Ab Mitte des Jahres 2026 soll entschieden werden, wie es nach Ablauf der aktuellen Förderung weitergeht. Alle im TFEK benannten Themen werden sukzessive oder auch parallel aufgegriffen und gemeinsam mit den Partnern auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft. Ergänzend zu den Projekten aus dem TFEK werden auch neue Trends zum Thema Nachhaltigkeit aufgegriffen und in die FAG Tourismus zur Abstimmung gegeben.

Das zentrale Umsetzungsmanagement (1 VZÄ) wird für drei Jahre aus den Förderfonds der MRH finanziert. Das Tages- und Kurzreisemarketing für Nachhaltigkeit in Tourismus- und Outdoor-Freizeit wird gemeinsam von der Geschäftsstelle MRH und den touristischen Partnern finanziert.

Die Umsetzung erfolgt generell aus Beiträgen der im Projekt involvierten touristischen Institutionen und (Land-)Kreise. Eine Kofinanzierung aus Mitteln der Geschäftsstelle der MRH, Mitteln der Förderfonds der MRH oder auch externen Fördermitteln ist je nach Projektvolumen möglich beziehungsweise angestrebt.

Bei allen Projekten gilt der allgemeine Grundsatz der „variablen Geometrie“, das bedeutet, dass nicht immer alle Partner an allen Projekten mitwirken müssen. Dadurch entsteht eine größere Flexibilität bei der Projektumsetzung. Entsprechend

wird die die Finanzierungsstruktur der einzelnen Projekte variieren.

54. Sind bereits positive Entwicklungen festzustellen?

Das Umsetzungsmanagement hat im Mai des Jahres 2024 seine Arbeit aufgenommen, daher läuft derzeit noch die Aufbauphase. Daher zeigen sich derzeit vor allem bei den übergeordneten Zielstellungen Erfolge: Die Fragmentierung im Handeln ist rückläufig, die im TFEK beschriebenen Themen werden gemeinsam besprochen und abgestimmt, es besteht ein intensiver Austausch der handelnden Institutionen. Das TFEK gibt touristischen Partnerinnen und Partnern sowie kommunalen Entscheidungsträgerinnen und -trägern Orientierung und einen gemeinsamen Handlungsrahmen. Ganz im Sinne der OECD-Maxime, die engere Zusammenarbeit zu stärken und groß zu denken wird die Region als Ganzes in den Fokus genommen. So kann künftig abgestimmter im Sinne der gesamten Region gearbeitet werden.

Internationale Marketing Strategie

Im Mai 2023 ist die internationale Marketingstrategie der Metropolregion Hamburg vom Regionsrat beschlossen worden.

55. Was ist das Ziel der internationalen Marketingstrategie?

Die internationale Marketingstrategie der Metropolregion Hamburg (MRH) hat zum Ziel, die Region international bekannt zu machen und das Interesse der Zielgruppen Investoren und Investorinnen sowie von Fachkräften für die Vorzüge der MRH zu wecken. Der Schwerpunkt der internationalen Marketingstrategie liegt darauf, die MRH international „auf die Landkarte zu bringen“. Über das Ziel der Steigerung der internationalen Bekanntheit der MRH hinaus legt die internationale Marketingstrategie die Grundlage für die langfristige Vermarktung der Region. Die MRH wird dabei international als „Northern Germany's Connected Hub“ positioniert: als funktionales, wirtschaftliches, kulturelles und gesellschaftliches Zentrum mit einer dynamischen Zukunftsperspektive, das nicht nur globale Märkte, sondern auch Menschen und Ideen verbindet. Damit schafft sie erstmals eine klare Aussage für die internationale Kommunikation, wofür die MRH steht.

56. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung?

Im Sommer des Jahres 2023 wurden erste Inhalte entsprechend der Strategie durch die HMG digital in einer interaktiven Applikation aufbereitet, die auf einem interaktiven Monitor (zum Beispiel auf einem Touch Table) ausgespielt wird. Zusätzlich wurde die zentrale Handlungsempfehlung der Strategie, einen „Digitalen Hub“ (internationaler digitaler Auftritt in Englisch für die Zielgruppen „Investoren“ und „Fachkräfte“) aufzubauen, weiterverfolgt. Die von der HMG erarbeitete Projektskizze zum „Digitalen Hub“ liegt den Projektpartnern in der zuständigen Behörde, Geschäftsstelle der MRH und HMG vor.

57. Wie ist der weitere Zeitplan für die Umsetzung?

Im nächsten Schritt erfolgt die Einbindung relevanter Stakeholder der MRH in die Umsetzung des „Digitalen Hub“. Für das 1. Quartal des Jahres 2025 ist eine Vorberufung des Lenkungsausschusses der MRH zur Projektskizze Digital Hub vorgesehen, im Sommer 2025 wird ein Beschluss angestrebt, anschließend erfolgt die Umsetzung.

58. Welche Auswirkungen hat die internationale Marketingstrategie für die Aktivitäten der Hamburg Marketing GmbH?

Die HMG war federführend an der Erstellung der internationalen Marketingstrategie beteiligt. Das Hamburg-Marketing nutzt zum Beispiel das im Rahmen der Strategie abgestimmte Profil für die Außenvermarktung der MRH. Dabei baut die HMG auf bestehenden Hamburger Marken- und Kommunikationswerten auf, die im Rahmen der Hamburger Markenstudien ermittelt wurden und verbindet diese mit den Ergebnissen der internationalen Marketingstrategie. Die bestehenden Hamburger Markenwerte sind über viele Jahre gewachsen und im Profil geschärft worden, und können durch die Strategie noch besser für die MRH genutzt werden.

59. Welche Möglichkeiten bietet die internationale Marketingstrategie um die Außendarstellung der MRH weiter zu vereinheitlichen?

Mit der Strategie wurden die konzeptionellen Grundlagen für die internationale Vermarktung der MRH gelegt. Sie bildet einen gemeinsamen Nenner, Orientierungspunkt und eine Inspirationsquelle für die Kommunikation. Die Strategie kann und soll von allen Partnern in der MRH genutzt werden, die international kommunizieren. Sie ergänzt dabei die Marketingstrategien der beteiligten Länder. Sie wirkt komplementär und bietet den vier Trägerländern der MRH, den beteiligten Landkreisen und Kreisen, Städten, Gemeinden, Kommunen und weiteren Trägern der MRH, aber auch anderen norddeutschen Initiativen die Möglichkeit, ein einheitliches, abgestimmtes und attraktives Bild der MRH im internationalen Kontext zu vermitteln. So können die Beteiligten insbesondere bei den Zielgruppen Fachkräfte und Investoren international auf die MRH, auf das Innovationspotenzial und den hohen Lebensstandard in der MRH aufmerksam machen. Der oben genannte Digitale Hub wird so gestaltet, dass er der Zielstellung der Strategie entspricht.

60. Können Marketing-Erfolge auf die internationale Marketingstrategie zurückgeführt werden?

Die digitale, interaktive Applikation der MRH kam im Jahr 2024 mithilfe eines interaktiven Touch Tables bereits bei international ausgerichteten Anlässen zum Einsatz, so bei der Immobilienmesse Expo Real sowie anlässlich der Feierlichkeiten zum Tag der Deutschen Einheit der Deutschen Botschaft in Kopenhagen, aber auch national auf dem Bürgerfest zum Tag der Deutschen Einheit Im Jahr 2023 und im Jahr 2024. Für 2025 ist unter anderem der Einsatz beim UITP-Kongress sowie bei den Fehmarnbelt Days in Planung.