

**Wo drückt der Schuh?**  
Eine Umfrage der  
Initiative pro Metropolregion Hamburg (IMH)  
zu den gespürten Verwaltungsgrenzen  
im Alltag der Metropolregion Hamburg

**– Detaillierte Ergebnisdarstellung –**

**Sperrfrist: 16. April, 11 Uhr**

Stand: 14. April 2014

## Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	3
A. Zusammenfassung .....	4
B. Schlussfolgerungen .....	5
C. Die Umfrageergebnisse im Detail .....	17
1) Was verbinden Sie persönlich mit dem Begriff „Metropolregion Hamburg“? .....	18
2) Welche Themen verbinden Sie mit der Metropolregion Hamburg?.....	21
3) Sind die Verwaltungsgrenzen innerhalb der Metropolregion Hamburg in Ihrem Alltag spürbar?.....	23
4) In welchen Bereichen sind diese Grenzen für Sie spürbar? .....	24
4.1) Schule / Kinderbetreuung .....	26
4.2) Transport / Verwaltung .....	29
4.3) Infrastruktur .....	34
4.4) Sonstiges.....	37
5) Haben Sie positive Erfahrungen im Alltagsleben in der Metropolregion Hamburg gemacht? .....	38
6) Wo sehen Sie persönlich konkrete Verbesserungsvorschläge, um Ihren „grenzüberschreitenden“ Alltag in der Metropolregion Hamburg zu erleichtern? .....	40
7) Wo arbeiten und wohnen Sie? .....	45
8) Zu Ihrer Person .....	48
D. Beispielhafte Problemfälle aus der Metropolregion .....	49
E. Methodik .....	54

## Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

immer wieder hören wir Stimmen aus der Politik, man arbeite in der Metropolregion Hamburg so gut zusammen, dass die Verwaltungsgrenzen für die Bürger<sup>1</sup> gar nicht spürbar seien. Wir haben uns gefragt, ob das wirklich zutrifft, und haben es von den Bürgern, den Arbeitnehmern und Unternehmern unserer Metropolregion gerne selber wissen wollen: Wo drückt der Schuh? Gibt es Probleme, wenn Menschen die Verwaltungsgrenzen zwischen Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen überschreiten, sei es als Pendler, Konsumenten oder Unternehmer?

Mit unserer Umfrage „Wo drückt der Schuh?“ wollen wir Orientierung geben, um die Weiterentwicklung der Metropolregion an den tatsächlichen Bürgerbedürfnissen auszurichten. Die Ergebnisse geben uns Anhaltspunkte darüber, wo und in welchen Bereichen Politik und Verwaltung Lösungen liefern muss, damit sich der Alltag der Menschen, die in diesem von Verwaltungsgrenzen zerschnittenen Wirtschaftsraum leben und arbeiten, verbessert.

Denn Ziel der Umfrage ist es, die grenzüberschreitenden Probleme der Metropolregion Hamburg nicht nur zu identifizieren, sondern Anhaltspunkte zu geben, diese zum Wohle der Bürger und Unternehmen anzugehen. Verbesserungspotenzial ergibt sich insbesondere bei der grenzüberschreitenden Kooperation der Verwaltungen, im Bildungsbereich, bei der Verkehrsinfrastruktur und dem ÖPNV, der gemeinsamen Flächenentwicklung für Wohnen und Gewerbe sowie bei der Entwicklung von Dienstleistungen, die sich an den Lebensbedingungen der Bürger orientieren.

Wir möchten den fast 1.700 Bürgern und Unternehmern danken, die sich an unserer Umfrage beteiligt haben und die darüber hinaus in großer Anzahl Zeit für vertiefende Telefoninterviews gefunden haben. Diese Anzahl und die Bereitschaft für umfängliche Telefoninterviews zeugen von einer hohen Relevanz der alltäglichen Beeinträchtigungen innerhalb der Metropolregion.

Wir laden Politik und Verwaltung ein, mit der Wirtschaft der Metropolregion in einen stärkeren Dialog zu treten und die Probleme gemeinsam anzugehen. Denn die Zukunft unserer Metropolregion Hamburg geht uns alle an!



Prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz  
Vorsitzender des Vorstandes

Über die Initiative pro Metropolregion Hamburg e.V.

Die Initiative pro Metropolregion Hamburg e.V. wurde am 11. Juni 2013 von sieben Industrie- und Handelskammern, drei Handwerkskammern, dem UVNord e.V. und dem DGB Bezirk Nord gegründet. Im Unternehmensbeirat der Initiative engagieren sich 17 namhafte Unternehmen der Region. Ziel des Vereins ist, die wirtschaftliche, technologische und soziale Entwicklung der Metropolregion als gemeinsamen Wirtschafts- und Lebensraum innerhalb der staatsvertraglich festgelegten Grenzen voranzutreiben. Der Verein verfolgt Projekte, die für den gesamten Wirtschaftsraum der Metropolregion oder zumindest große Teile davon relevant sind.

<sup>1</sup> In dieser Veröffentlichung wird aus Vereinfachungsgründen die männliche Form gewählt. In diesen Fällen ist immer auch die weibliche Form eingeschlossen.

## A. Zusammenfassung

- 1.680 Teilnehmer: 61 Prozent der Teilnehmer sind Arbeitnehmer, 19 Prozent Unternehmer.
- 50 Prozent der Teilnehmer arbeiten in Hamburg. 64 Prozent der Teilnehmer wohnen außerhalb von Hamburg.
- Die Metropolregion Hamburg ist bei den Bewohnern beliebt. Und auch deren Verwaltungshandeln erfreut sich einer hohen Aufmerksamkeit. Mit dem Begriff „Metropolregion Hamburg“ verbinden die meisten Antwortenden bei freier Antwortmöglichkeit die Vorzüge aus der Kombination von Stadt und Region, die nah beieinander liegen: Im Zentrum arbeiten, einkaufen und ins Theater gehen, in der Region wohnen, sich erholen und die Natur genießen. 68 Prozent der Teilnehmer verbinden mit der Metropolregion Hamburg bei vorgegebenen Antwortmöglichkeiten ein gutes Freizeitangebot, 61 Prozent eine gute Nahverkehrserschließung (ÖPNV), 51 Prozent eine interessante Ergänzung von Land und Stadt.
- Neben den positiven Erfahrungen mit der Metropolregion Hamburg spüren 58 Prozent der Teilnehmer die Verwaltungsgrenzen innerhalb der Metropolregion in ihrem Alltag, bei den Pendlern sind es sogar 67 Prozent. Unter den Teilnehmern, die die Verwaltungsgrenzen spüren, werden diese beim ÖPNV (52 Prozent), beim Straßenbau (48 Prozent) und bei allgemeinbildenden Schulen (47 Prozent) besonders stark wahrgenommen. Bei den Pendlern steigen die Werte jeweils auf 60, 55 und 53 Prozent.
- Bei offener Antwortmöglichkeit schildern 38 Prozent der Teilnehmer positive Erfahrungen mit der Metropolregion, 10 Prozent haben negative Erfahrungen und weitere 52 Prozent lassen diese Frage unbeantwortet. Die positiven Erfahrungen werden vor allem beim ÖPNV gemacht. Als zweiter Bereich wird die Ergänzung von Stadt und Region mit der insgesamt hohen Lebensqualität genannt.
- 56 Prozent der Teilnehmer geben bei offener Antwortmöglichkeit Verbesserungsvorschläge an: Diese liegen vor allem im Verkehrsbereich (572 Nennungen, überwiegend Ausbau des U- und S-Bahnnetzes), im Bereich Schule/ Kindertagesstätten (134 Nennungen, vor allem freie Schulwahl über Ländergrenzen hinweg und Kinderbetreuung am Arbeitsort), bei einer engeren Kooperation/ Zusammenarbeit der beteiligten Akteure (115 Nennungen), bei einer vereinfachten Verwaltung (80 Nennungen, vor allem Verwaltungsgänge am Arbeitsort) bis hin zu einer Neuordnung der Bundesländer (56 Nennungen).
- Ein hoher Anteil der Teilnehmer (18 Prozent) hat sich für ein vertiefendes Telefoninterview bereit erklärt. Die Interviews unterstützen die schriftlichen Aussagen, dass insbesondere beim ÖPNV sowie im Bereich Schule und Kinderbetreuung großer Handlungsbedarf besteht. Die Metropolregion Hamburg wird als sinnvolle Institution eingeschätzt, diese Probleme anzugehen. Die Teilnehmer wünschen sich eine Weiterentwicklung durch eine stärkere Kooperation der regionalen Verwaltungen, um unsere Metropolregion Hamburg weiter mit Leben zu füllen.

## B. Schlussfolgerungen

- Das Thema **Metropolregion Hamburg bewegt Bürger und Unternehmer** gleichermaßen. Das große Interesse an den behandelten Fragestellungen drückt sich durch die Teilnehmerzahl an der webbasierten Umfrage und die Bereitschaft zu vertiefenden Telefoninterviews aus. Dieses Engagement sollten Politik und Verwaltung nutzen, um unsere Metropolregion Hamburg institutionell voranzubringen.
- **Die Arbeit der Verwaltungen der Metropolregion Hamburg erfährt große Beachtung und häufig Wertschätzung. Aus der Bewertung der Onlinebefragung und der Telefoninterviews kann aber Rückschluss gezogen werden, dass sich ihre Arbeit noch stärker am Wirtschafts- und Lebensraum als an Länder- und Kreisgrenzen orientieren sollte.** Öffentliche Dienstleistungen sollten sich nicht an Verwaltungsgrenzen, sondern an den tatsächlichen Bedürfnissen der Bürger und Unternehmen ausrichten. Diese ergeben sich im Wesentlichen aus der Konstellation von Wohn- und Arbeitsort.
- Wir sind uns bewusst: Verbesserungen an bestimmten Stellen können Friktionen an anderen Stellen hervorrufen; die stärkere regionale Integration der Metropolregion Hamburg könnte die Herausforderungen nur verlagern. In letzter Konsequenz erfordert eine grenzüberschreitende Kooperation Änderungen in Staatsverträgen und -abkommen. Es sollte daher zusätzlich geprüft werden, welche Herausforderungen auf der Ebene der Bundesländer oder des Bundes gelöst werden können. Die Ergebnisse unserer Umfrage zeigen jedoch, dass bereits die seit langem geforderten Integrationsschritte seitens der an der Initiative pro Metropolregion Hamburg e.V. Beteiligten die Rahmenbedingungen der regionalen Unternehmen sowie die konkrete Lebenssituation der ansässigen Bevölkerung nachhaltig verbessern werden.
- **Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft und Wirtschaft haben den gemeinsamen Auftrag, die Metropolregion Hamburg voranzubringen und weiter zu dynamisieren.** In diesem Sinne setzen wir uns für eine vertiefte partnerschaftliche Zusammenarbeit aller Stakeholder unserer Metropolregion ein.

### Konkret fordern wir:

1. Schule / Kinderbetreuung		
Häufigste genannte Herausforderungen aus der Umfrage	Institutionelle Adressaten	Lösungsvorschläge der IMH
Bestehende <b>Gastschulabkommen erschweren grenzüberschreitenden</b>	Bundesländer, Bildungsministerien der Bundes-	Das Gastschulabkommen für öffentliche und freie allgemeinbildende und berufliche Schulen weiterentwickeln,

<p><b>Schulbesuch</b>, da:</p> <p><b>1.1)</b> die Aufnahme nieder-sächsischer und schleswig-holsteinischer Schüler in Hamburg und umgekehrt nur in Härtefällen möglich ist.</p> <p><b>1.2)</b> Ausbildungsbetrieb und Berufsschule grundsätzlich im selben Bundesland liegen müssen, was zu langen An-reisewegen der Berufsschü-ler führt.</p> <p><b>1.3)</b> für schleswig-holsteinische Berufsschüler eine Wege-Zeit mit dem ÖPNV von bis zu 75 Minuten zugemutet wird.</p>	<p>länder</p>	<p>um eine <b>freie Schulwahl unabhän-gig von Kreis- und Landesgrenzen zu ermöglichen</b>:</p> <p><b>1.1/1.2)</b> D.h. Abschaffung des Grund-satzes, dass die Länder den Schulbe-such ihrer Schüler im eigenen Land ermöglichen und nur in Fällen beson-derer persönlicher Härte davon ab-weichen.</p> <p><b>1.3)</b> Alternativ müsste die zugemutete Wege-Zeit auf ein tolerierbares Maß verkürzt werden. Dies würde auch den Wettbewerb der Bildungseinrich-tungen und -systeme untereinander erhöhen und damit die Qualität ver-bessern.</p>
<p><b>1.4) Uneinheitliche Schul-systeme</b> verhindern inhaltliche und qualitative Ver-gleichbarkeit und hemmen Schulwechsel.</p>	<p>Bundesländer, Bildungsministe-rien der Bundes-länder</p>	<p><b>1.4)</b> Die <b>Bildungsstandards</b> inner-halb der Metropolregion <b>vereinheitli-chen</b>, um so die Mobilität der Familien und einen Schulwechsel zu vereinfachen. Nur so kann die Metropolregion Hamburg zu einem gemeinsamen Bildungsraum werden. Noch konse-quenter wäre eine Vereinheitlichung auf Ebene aller Bundesländer. Wir begrüßen ausdrücklich die Teilnahme aller Bundesländer der Metropolregion Hamburg am Zentralabitur ab diesem Jahr. Dies bedingt aber auch, dass einheitliche Lehrpläne eingeführt wer-den.</p>
<p><b>1.5) Unterschiedliche Feri-enzeiten</b> erschweren berufs-tätigen pendelnden Eltern gemeinsamen Familienur-laub.</p>	<p>Bundesländer</p>	<p><b>1.5)</b> Es sollte geprüft werden, ob die Ferienzeiten <b>innerhalb des Gebietes der Metropolregion Hamburg – zu-mindest aber von Hamburg und den angrenzenden Landkreisen – angeglichen</b> werden können. Durch unterschiedliche Ferienzeiten wird jedes Jahr die wirtschaftliche Aktivität des wichtigsten Zentrums Nordeuro-pas für mehrere Wochen spürbar ver-</p>

		<p>langsam. Zudem werden pendelnde Familien mit schulpflichtigen Kindern in ihrer persönlichen Freiheit eingeschränkt.</p>
<p><b>1.6) Versorgung mit Kinderbetreuung ist unterschiedlich ausgeprägt</b>, z.B. bei den Öffnungszeiten. Gleichzeitig ist bundesländerüberschreitender Kitabe-such kaum möglich. Dadurch sind besonders Pendler häufig auf Teilzeit angewiesen.</p>	<p>Bundesländer, Familien- und Sozialministerien der Bundesländer, regionale und lokale Träger</p>	<p><b>1.6) Freie Wahl der Kindertagesstätte unabhängig von Kreis- und Landesgrenzen ermöglichen</b>, um den Bürgern eine bestmögliche Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu gewährleisten.</p>

<b>2. Verwaltung / Transport</b>		
<b>Häufigste genannte Herausforderungen aus der Umfrage</b>	<b>Institutionelle Adressaten</b>	<b>Lösungsvorschläge der IMH</b>
<b>Verwaltung</b>		
<p><b>2.1) Behördengänge</b>, z.B. Kfz-Ummeldung, sind <b>nur am Wohnort möglich</b>. Gerade Pendler, die in anderen Kreisen arbeiten, müssen daher für Behördengänge teilweise Urlaubstage nehmen.</p>	<p>Bundesländer, Gemeinden, Hamburger Bezirke</p>	<p><b>2.1) Zugänglichkeit der Ämter für alle Bürger der Metropolregion Hamburg für die alltäglichen Verwaltungsvorgänge ermöglichen.</b> Zusammen mit weiteren E-Government-Angeboten (z.B. Vorgangsbeantragung und -verfolgung) sehen wir großes Potenzial für die Integration der Verwaltungen. Dazu müssten länderübergreifend Melderegister verwaltet werden, um bspw. Ausweis- und Kfz-Angelegenheiten bearbeiten zu können.</p>
<b>Wohn- und Gewerbeflächen</b>		
<p><b>2.2) Kein gemeinsames Wohn- und Gewerbeflächenmanagement</b> vorhanden. Kommunen arbeiten gegen- statt miteinander.</p>	<p>Bundesländer, Gemeinden, Hamburger Bezirke, Wirtschaftsförderungsgesellschaften</p>	<p><b>2.2) Bei Wohn- und Gewerbeflächen</b> müssen die Verwaltungen integriert zusammenarbeiten. Denn eine international beachtete Metropolregion kann sich keine Friktionen an Verwaltungsgrenzen leisten. D.h. die <b>Zusammenarbeit der Wirtschaftsförderungsgesellschaften beim Gewerbeflächen- bzw. die für Wohnflächenmanagement zuständigen Ämter muss noch verbindlicher organisiert werden</b>, insbesondere durch einen weiter vereinheitlichten und gemeinsamen Außenauftritt und eine gemeinsame Vermarktung von Gewerbeflächen sowie abgestimmte Akquisitionsstrategie und -aktivitäten. So könnte die</p>

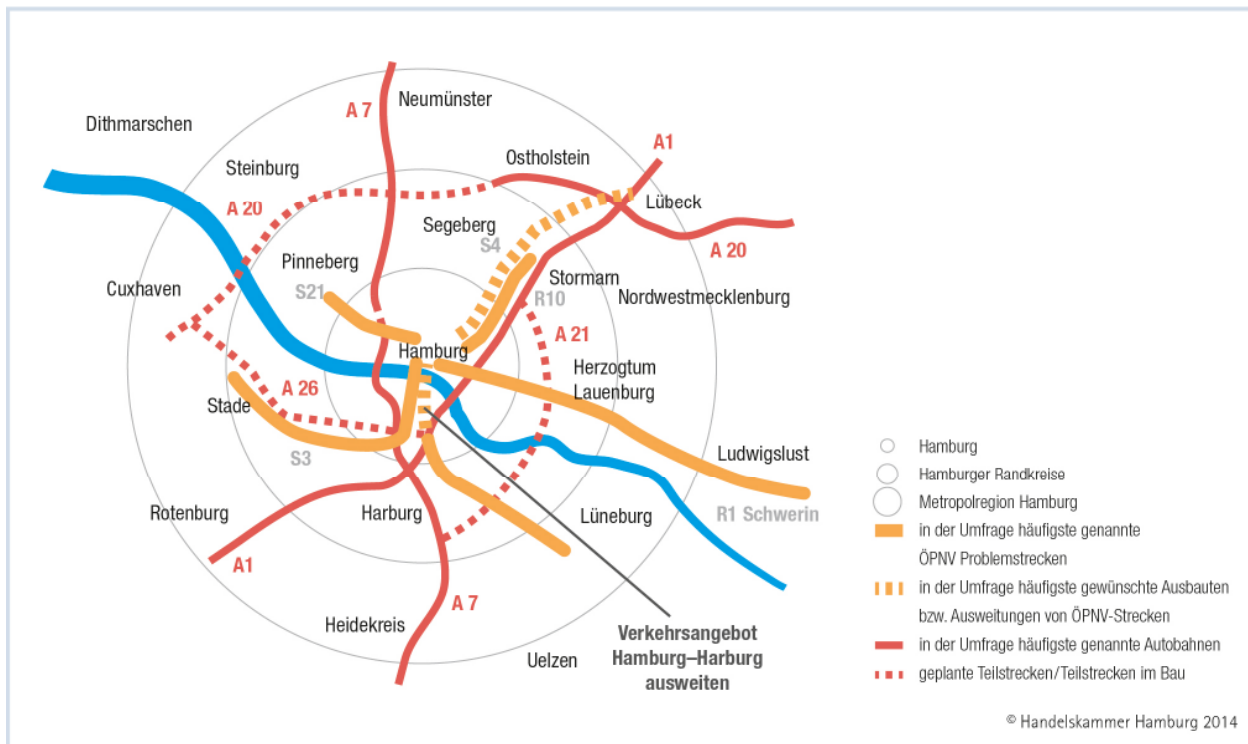


<p>Verfügbarkeit zentraler Flächen in der gesamten Metropolregion durch eine engere Zusammenarbeit erheblich verbessert werden. Dazu müssten Flächen für Verkehrsprojekte mit Bedeutung für die gesamte Metropolregion Hamburg auch metropolregionweit ausgeglichen werden.</p>		
<p><b>Öffentlicher Nahverkehr</b></p>		
<p><b>2.3) Kapazitäten, Taktung und Anbindung auf der gesamten Linie S1 / S11.</b></p>	<p>Freie und Hansestadt Hamburg, HVV, S-Bahn-Hamburg GmbH</p>	<p><b>2.3) Ausweitung und angepasste Taktung der S1 / S 11:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 5-minütige Taktung auf der gesamten Linie S1 / S 11 in den Stoßzeiten, d.h. insbesondere bis zum bislang im 10-Minuten-Takt bedienten Endhaltepunkt Flughafen</li> <li>➤ Alternativ könnte die S11, die in Stoßzeiten in Ohlsdorf endet, bis zum Hamburger Flughafen verkehren</li> <li>➤ Wir gehen davon aus, dass fluggastbedarfsgerechtere ÖPNV-Kapazitäten zum Flughafen das Fahrgastaufkommen erheblich erhöhen</li> </ul>
<p><b>2.4) Kapazitäten, Taktung und Anbindung auf der gesamten Linie S21.</b></p>	<p>Bundesländer, HVV, S-Bahn Hamburg GmbH</p>	<p><b>2.4) Ausweitung und angepasste Taktung der S21:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 5-minütige Taktung der S21 in den Stoßzeiten</li> <li>➤ 10-minütige Taktung der S21 außerhalb der Stoßzeiten an allen Wochentagen (innerhalb der Betriebszeiten)</li> <li>➤ Verlängerung der S21 bis Kaltenkirchen</li> <li>➤ Es sollte geprüft werden, ob dichtere Kapazitäten auf der Strecke der S21 / S2 durch Ausweitung der Betriebszeiten der S2 und den Einsatz von Vollzügen erreicht werden können</li> </ul>

<p><b>2.5) Kapazitäten, Taktung und Anbindung auf der gesamten Linie S3 / S31.</b></p>	<p>Bundesländer, HVV, S-Bahn Hamburg GmbH</p>	<p><b>2.5) Ausweitung und angepasste Taktung der S3 / S31:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 5-minütige Taktung auf der gesamten Linie S3 / S31 in den Stoßzeiten</li> <li>➤ 10-minütige Taktung auf der gesamten Linie S3 / S31 außerhalb der Stoßzeiten an allen Wochentagen (innerhalb der Betriebszeiten), d.h. Züge dürfen abends nicht am Berliner Tor enden</li> <li>➤ Alternative Überlegungen zur Entlastung der Linie S3 / S31 durch den Einsatz einer S32 im 10-Minuten-Takt zwischen Harburg Rathaus-Dammtor-Elbgaustraße begrüßen wir</li> </ul>
<p><b>2.6) Kapazitäten, Taktung und Verbindungen auf der ÖPNV-Achse Lübeck-Bad-Oldesloe-Hamburg.</b></p>	<p>Bundesländer, HVV, DB</p>	<p><b>2.6) Bau der S4</b> in Form zweier separater S-Bahngleise zwischen Hamburg und Ahrensburg zur Entkopplung des langsamen Personenverkehrs vom schnelleren Personenfern- und Güterverkehr sowie zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs.</p>
<p><b>2.7) Kapazitäten, Taktung und Verbindungen in die südliche Metropolregion.</b></p>	<p>Bundesländer, HVV, Verkehrsunternehmen</p>	<p><b>2.7) Die Anbindungen in die südliche Metropolregion</b>, d.h. auf den ÖPNV-Achsen Hamburg-Lüneburg, Hamburg-Tostedt, Hamburg-Stade, sollten den Pendlerströmen angepasst werden.</p>
<p><b>2.8) Nicht ausreichende Kapazitäten, Taktung und Verbindungen außerhalb der Stoßzeiten in die östliche Metropolregion.</b></p>	<p>Bundesländer, HVV, DB</p>	<p><b>2.8) Anbindung an die östliche Metropolregion verbessern:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stündliche Regionalzüge von Hamburg nach Schwerin auch außerhalb der Stoßzeiten</li> <li>➤ Häufigeres Anhalten der ICE-Züge in Ludwigslust zur Stoßzeit</li> </ul>

<p><b>2.9) Erhöhter PKW-Verkehr von außerhalb des Großbereichs Hamburg zu den ersten Park &amp; Ride-Parkplätzen im Großbereich Hamburg.</b> Für Bewohner außerhalb des Rands des Großbereichs Hamburg ist es günstiger, auf den ersten Kilometern das Auto zu nutzen, als eine deutlich teurere ÖPNV-Karte zu kaufen. Dies führt zu überfüllten Park &amp; Ride-Parkplätzen, verstopften Straßen und wild geparkten Autos (z.B. im Ort Klecken).</p>	<p>Bundesländer, Gemeinden, HVV, DB</p>	<p><b>2.9) Ausreichende Park &amp; Ride-Parkplätze entlang aller ÖPNV-Linien</b> müssen geschaffen werden, sodass kleine Ortschaften nicht von parkenden Autos auf engen Straßen belastet werden. Der Großbereich Hamburg sollte gegebenenfalls ausgeweitet werden, sodass die Anschaffung einer HVV-Jahreskarte gegenüber dem täglichen Benutzen des Autos auf den ersten Kilometern vorteilhafter ist. Bei kluger Tarifgestaltung könnten so deutlich mehr Pendler zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV bewegt werden. Dadurch könnte der Kostendeckungsgrad im ÖPNV gehalten oder sogar gesteigert werden.</p>
<p><b>2.10) ÖPNV-Verbundgrenzen und Verbundringe</b> orientieren sich nicht an den Pendlerströmen. Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ der HVV-Bereich endet in Reinfeld vor Lübeck</li> <li>➤ der HVV-Großbereich endet vor Buchholz, Buxtehude und Elmshorn</li> </ul>	<p>Bundesländer, HVV, DB</p>	<p><b>2.10) Überprüfung der ÖPNV-Verbundgrenzen und Verbundringe und Anpassung an die tatsächlichen Pendlerströme.</b></p>
<p><b>2.11) Unterschiedliche Tarifierung</b> durch verschiedene Verkehrsverbünde bei gleicher Fahrtstrecke.</p>	<p>Bundesländer, HVV, DB</p>	<p><b>2.11) Die Dienste der Verkehrsverbünde</b> müssen <b>stärker integriert</b> und eine <b>gemeinsame Bedienungsoberfläche an Fahrkartenautomaten und im (mobilen) Internet</b> in der Metropolregion Hamburg geschaffen werden. Tarife und Anschlüsse von Bussen, Bahnen und Schiffen sind Verkehrsverbund übergreifend abzustimmen und buchbar zu gestalten (MRH-Tickets!).</p>

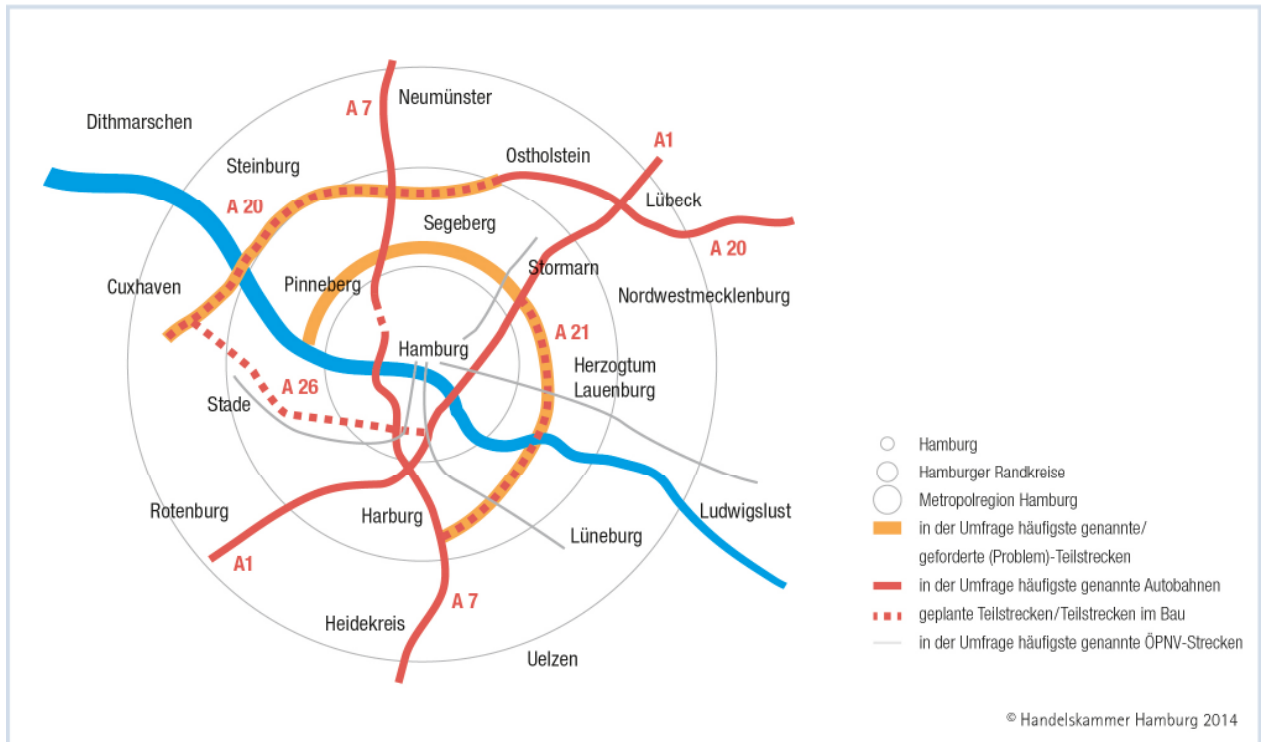
**In der Umfrage am häufigsten genannte Problemstrecken  
 im öffentlichen Personennahverkehr in der Metropolregion Hamburg**



<b>3. Infrastruktur</b>		
<b>Häufigste genannte Herausforderungen aus der Umfrage</b>	<b>Institutionelle Adressaten</b>	<b>Lösungsvorschläge der IMH</b>
<b>Verkehrsinfrastruktur</b>		
<b>3.1) Gleichzeitige Baustellen</b> auf den wesentlichen Autobahnen der Metropolregion Hamburg, vor allem auf <b>A1 und A7</b> .	Bundesländer, Verkehrsministerien der Bundesländer sowie nachgeordnete Behörden	<b>3.1)</b> Die Metropolregion Hamburg muss ein <b>länderübergreifendes Baustellenmanagement</b> einrichten, damit nicht gleichzeitig die Verkehre vor allem auf den Hauptverkehrsachsen der Region zum Erliegen kommen. Die Einrichtung eines gemeinsamen Baustellenkoordinators für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein für den A7-Ausbau zielt in die richtige Richtung.
<b>3.2) Fehlende Hafenspanne</b> sowie eine <b>Anbindung an Stade</b> im Südwesten Hamburgs.	Verkehrsministerien des Bundes und der Bundesländer	<b>3.2)</b> Der <b>Bau der A26</b> auf Hamburger Gebiet einschließlich der <b>direkten Autobahnverbindung zwischen der A7 und der A1</b> im südlichen Hafengebiet ( <b>Hafenspanne</b> ) zur besseren Anbindung des Hamburger Hafens an das BAB-Netz sollte zügig umgesetzt werden.
<b>3.3)</b> Lastverkehre müssen durch das <b>Nadelöhr Hamburg</b> , da Ringverbindungen fehlen. <b>Vollständiger Autobahnring</b> um Hamburg durch Lücke in A20 <b>nicht vorhanden</b> .	Verkehrsministerien des Bundes und der Bundesländer	<b>3.3) Westumfahrung Hamburgs zügig vorantreiben</b> , d.h. Weiterbau der A20 von Bad Segeberg bis zur A26 bei Stade.
<b>3.4)</b> Die <b>Elbe zerschneidet die Metropolregion Hamburg</b> . Fehlende Brücken verhindern die Integration und verlangsamen Binnenpendlerströme.	Verkehrsministerien des Bundes und der Bundesländer	<b>3.4)</b> Wir fordern eine <b>leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit für Hamburg</b> . Diese Umfahrung kann durch den <b>Bau einer festen Elbquerung bei Glückstadt (Westumfahrung) und bei Geesthacht (Ostum-</b>

		<b>fahrung)</b> erfolgen. Die Wirtschaftlichkeit einer Brücke zwischen Darchau und Amt Neuhaus sollte geprüft werden.
<b>3.5)</b> Grenzüberschreitende Schwertransporte werden durch aufwendige Genehmigungsverfahren behindert.	Verkehrsministerien des Bundes und der Bundesländer sowie nachgeordnete Behörden, Gemeinden, Hamburger Bezirke	<b>3.5)</b> Die <b>Genehmigungsverfahren</b> und die Durchführung <b>grenzüberschreitender Transporte vereinfachen</b> . Es darf nicht sein, dass für Schwertransporte mehrere Sondergenehmigungen über zwei Wochen im Voraus beantragt werden müssen. Dies verteuert und verlangsamt Wirtschaftsprozesse bundesweit unnötig, besonders aber innerhalb des Wirtschaftsraums Metropolregion Hamburg. Wir fordern schlankere Verwaltungsverfahren, d.h. ein Transport, ein Antrag, ein Bescheid, eine polizeiliche Begleitung. Maßnahmen wie der „Runde Tisch“ mit Vertretern des Landesbetriebs Verkehr Hamburg sind zu begrüßen, müssten aber länderübergreifend ausgeweitet werden.
<b>3.6)</b> Unzureichende Qualität des Radfahrnetzes in Hamburg und dem angrenzenden Umland.	Verkehrsministerien der Bundesländer sowie nachgeordnete Behörden, Gemeinden, Hamburger Bezirke	<b>3.6)</b> Das Radfahrnetz in Hamburg und dem angrenzenden Umland sollte ausgebaut und der Zustand bestehender Wege verbessert werden.
<b>Telekommunikationsinfrastruktur</b>		
<b>3.7) Unzureichende Breitband- und Mobilfunkverbindungen</b> in den ländlichen Räumen der Metropolregion.	Bund, Bundesländer, Netzbetreiber	<b>3.7)</b> Versorgung der gesamten Metropolregion Hamburg mit <b>stabilen und leistungsstarken Breitband- und Mobilfunkverbindungen</b> . Nur so kann sich die Region zum führenden Innovations- und High-Tech-Zentrum Nordeuropas entwickeln.

**In der Umfrage am häufigsten genannte Probleme auf den Straßen der Metropolregion Hamburg**



<b>4. Sonstiges</b>		
<b>Häufigste genannte Herausforderungen aus der Umfrage</b>	<b>Institutionelle Adressaten</b>	<b>Lösungsvorschläge der IMH</b>
<b>4.1) Zuständigkeiten bei Notrufen in den Grenzgebieten</b> , z.B. Hamburg, Landkreis Harburg, Landkreis Stade, <b>unklar</b> .	Bundesländer	<b>4.1) Eindeutige Bestimmung der Zuständigkeiten</b> in den Landkreisen und gegebenenfalls sofortige interne <b>Weiterleitung</b> von Notrufen.



## **C. Die Umfrageergebnisse im Detail**

## 1) Was verbinden Sie persönlich mit dem Begriff „Metropolregion Hamburg“? (Freitext)



- n = 1.354 (→ 326 keine Angabe bei dieser Frage)
- Die Abbildung stellt die Begriffe nach der genannten Häufigkeit unterschiedlich groß dar. Am häufigsten wurden die Begriffe „Hamburg“ (+ HH) (395 Nennungen), „Stadt“ (150 Nennungen), „Region“ (143 Nennungen), „Umland“ (130 Nennungen), „Wirtschaft“ (101 Nennungen), „Metropolregion“ (94 Nennungen), „Zusammenarbeit“ (79 Nennungen) und „gemeinsam“ (75 Nennungen) genannt.
- 38 Antwortende verbinden „nichts“ mit der Metropolregion.
- Bei dem Begriff „Metropolregion Hamburg“ fällt den meisten Antwortenden die Kombination aus Stadt und Region ein. Die Stadt als Zentrum bietet ein großes Angebot an Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten sowie Kultur- und Freizeitaktivitäten. Die Region bietet günstiges Wohnen in einem grünen Umfeld, in dem es sich ruhig und erholsam leben lässt. Verbunden sind Stadt und Region durch ein gutes Verkehrsnetz für das Auto und die öffentlichen Verkehrsmittel, so dass beide Vorzüge gemeinsam bei vertretbaren Fahrtwegen genutzt werden können.

### Originaltöne aus den Freitextfeldern

„Nichts, habe ich heute zum ersten Mal gehört.“

„Gute Infrastruktur, gutes öffentliches Verkehrsnetz, großes Kultur-, Bildungsangebot.“

„Komplettes Angebot der Metropole Hamburg in Verbindung mit der Möglichkeit des ruhigen und grünen Wohnens.“

„Hamburg und der ‚Speckgürtel‘ aus Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern.“

„Ich als Bürger, der in dieser Metropolregion wohnt, wenig bis gar nichts. Es fehlen mir die Identifikationsmerkmale. Die Außendarstellung ist unzureichend. Der heutige räumliche Umfang der Region hat seine Grenzen mehr als erreicht, ja teilweise schon in einige Richtungen überschritten. Dadurch wird es immer schwieriger, Kernaussagen für diese Metropole zu formulieren. Im Miteinander zwischen Hamburg und seinem Umland fehlt die Zusammenarbeit auf Augenhöhe.“

## **Ergebnisse der Telefoninterviews**

### **Fühlen Sie sich als Bürger der Metropolregion Hamburg?**

- n = 162
- 63 telefonisch Befragte fühlen sich als Bürger der Metropolregion Hamburg. 82 Antwortende fühlen sich zunächst ihrem Bundesland, ihres Landkreises oder ihrer Gemeinde zugehörig. In Hamburg besteht eine engere Verbindung zur Stadt als zur Metropolregion Hamburg. Im Umland nimmt das Zugehörigkeitsgefühl zur Metropolregion mit zunehmender Distanz von Hamburg ab.

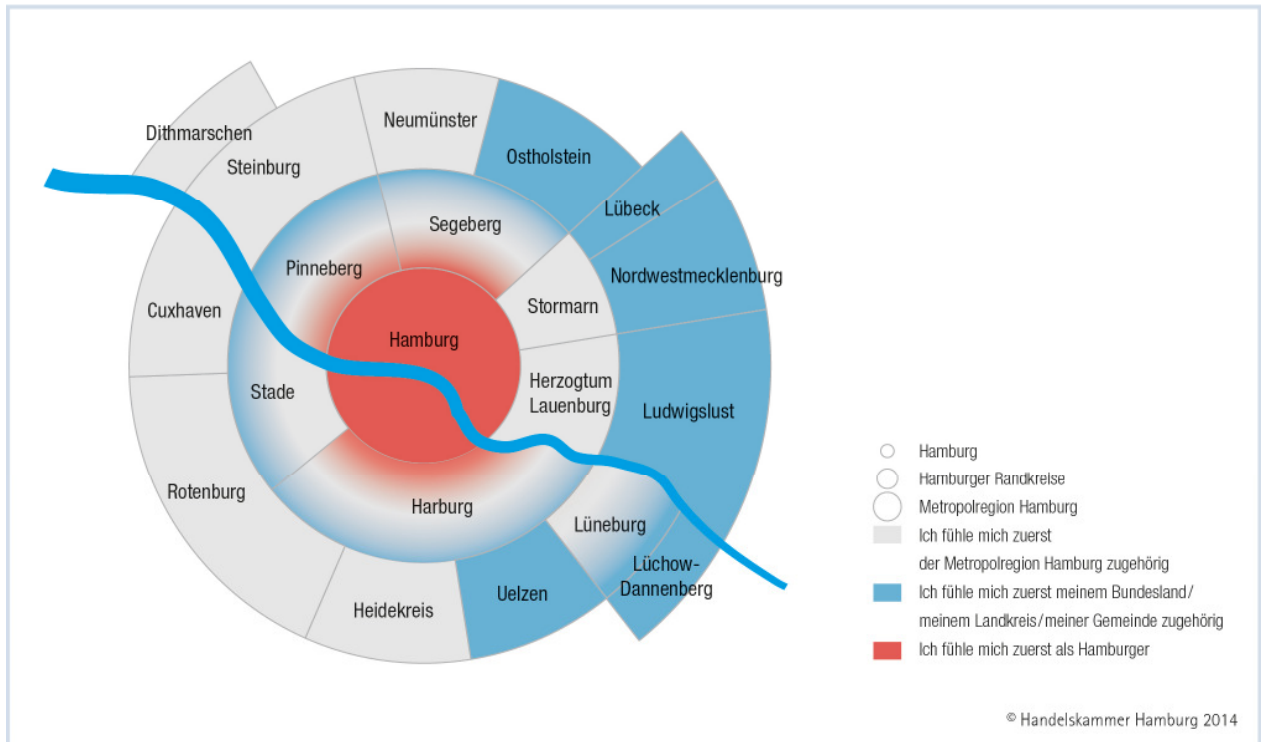
### **Originaltöne aus den Telefoninterviews**

„Ja, aber zuerst als Hamburger.“

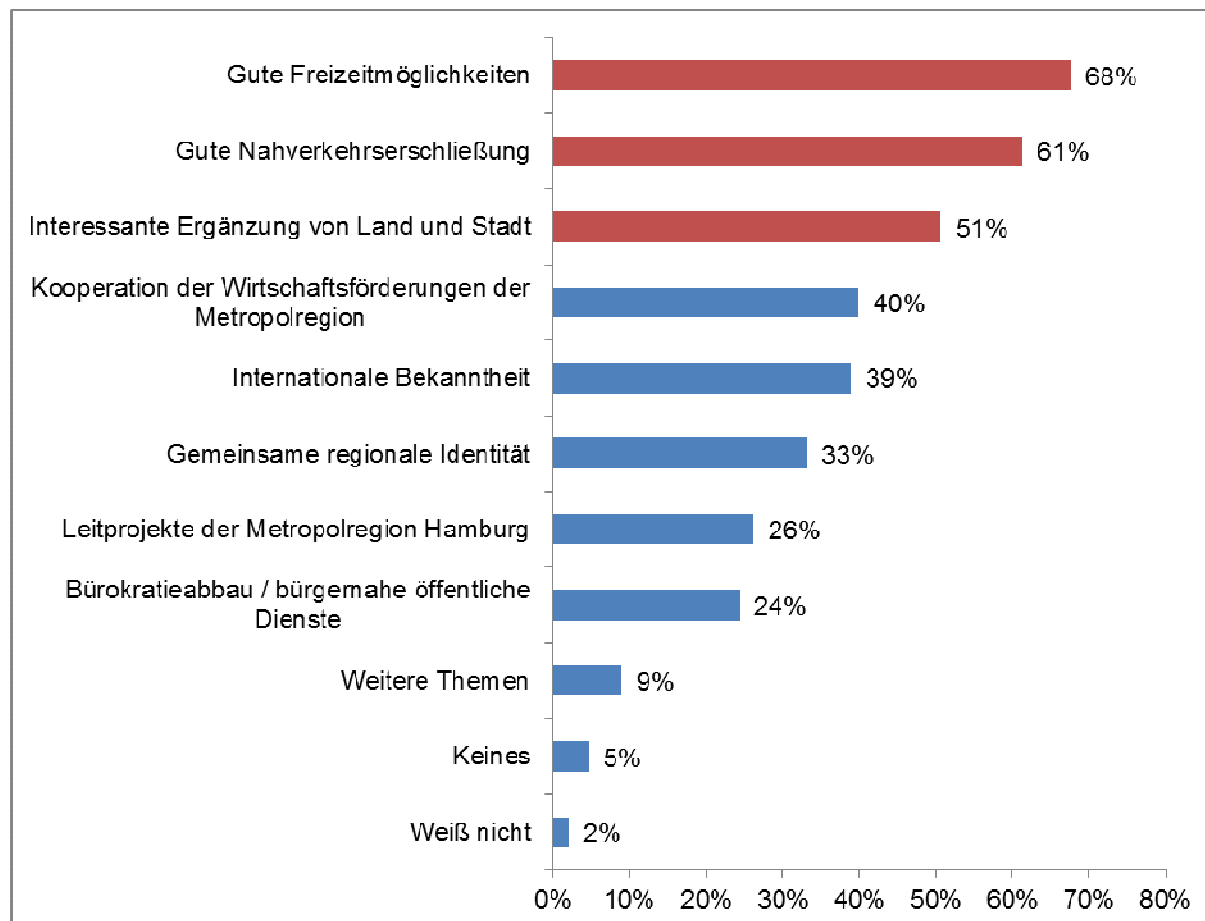
„Ja, wohne im Grenzgebiet zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg.“

„Nein, zu weit weg.“

**Regionale Einordnung zur Frage: Fühlen Sie sich als Bürger der Metropolregion Hamburg?**



## 2) Welche Themen verbinden Sie mit der Metropolregion Hamburg? (Frage mit vorgegebenen Antworten)



➤ n = 1.499

➤ Gute Freizeitmöglichkeiten (1.013 Nennungen); gute Nahverkehrserschließung (920 Nennungen); interessante Ergänzung von Stadt und Land (760 Nennungen); Kooperation der Wirtschaftsförderungen der Metropolregion (598 Nennungen); internationale Bekanntheit (584 Nennungen); gemeinsame regionale Identität (497 Nennungen); Leitprojekte der MRH (394 Nennungen); Bürokratieabbau/ bürgernahe öffentliche Dienste (366 Nennungen); weitere Themen (135 Nennungen); keines (71 Nennungen); weiß nicht (32 Nennungen).

➤ Bei den weiteren Themen wurden hauptsächlich weitere, insbesondere negative Verbindungen mit dem Öffentlichen Nahverkehr (38 Nennungen), Schule (13 Nennungen), positive Kooperation (12 Nennungen), fehlende Kooperation (7 Nennungen), Hamburg als Arbeitsmarktzentrum (6 Nennungen), Natur und Erholung (5 Nennungen), die Wohnsituation (4 Nennungen), regionale Lebensmittel (2 Nennungen) und die Gebietsabgrenzung (2 Nennungen) genannt.

### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Zu viel LKW- und Autoverkehr und daher ewig Stau.“

„Überfüllter ÖPNV südlich der Elbe nach Hamburg.“

„Freie Schulwahl auch außerhalb der Stadt-/ Landesgrenzen.“

„Intensive Zusammenarbeit der beteiligten Landkreise auf Augenhöhe.“

„Uneinigkeit, Verfolgung lokaler Interessen.“

„Eine gute generelle Versorgung in nahezu allen Bereichen des Lebens der Bürger des Umlandes ist durch die Großstadt im Zentrum sichergestellt.“

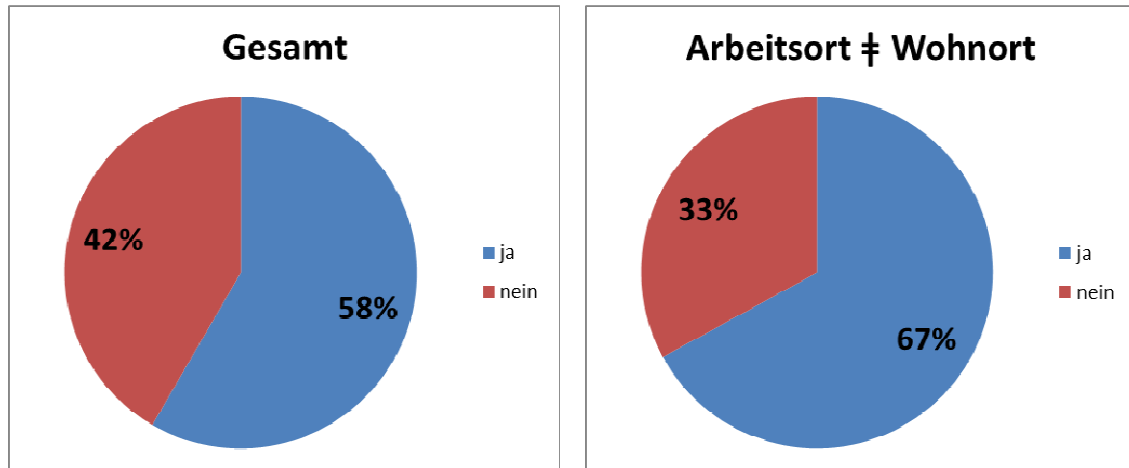
„Landschaft und Naturgeschichte.“

„Landflucht und städtischer Wohnungsmangel.“

„Einkauf heimischer - landwirtschaftlicher – Produkte.“

„Faktisch ‚falsche‘ Abgrenzung. Die Landkreise Cuxhaven und Rotenburg (Wümme) sind mehrheitlich auf Bremen orientiert.“

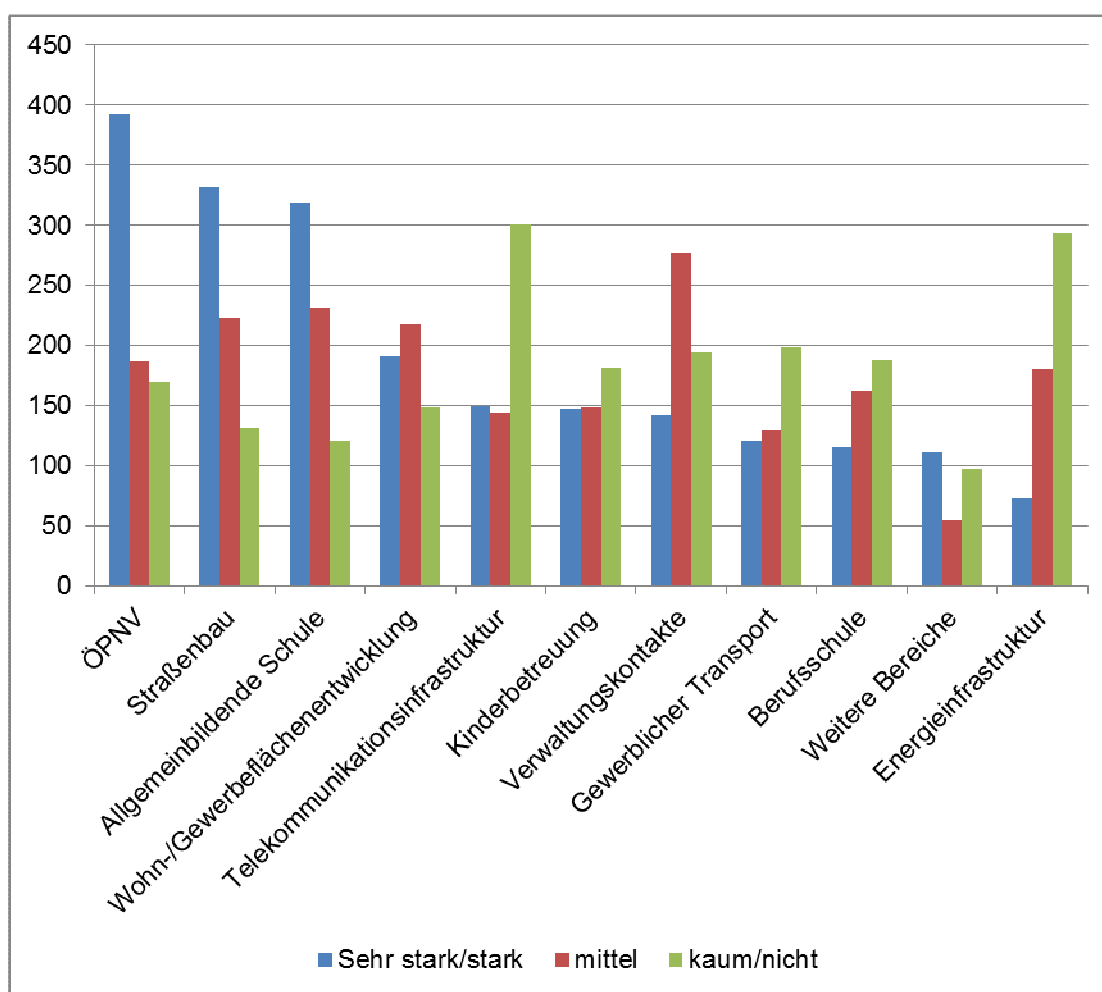
### 3) Sind die Verwaltungsgrenzen innerhalb der Metropolregion Hamburg in Ihrem Alltag spürbar? (Frage mit vorgegebenen Antworten)



- Gesamt, n = 1.619; **ja = 945**; **nein = 674**
- Für Teilnehmer mit Arbeitsort ≠ Wohnort (Pendler), n = 470; **ja = 315**; **nein = 155**
- 58 Prozent (= 945) der Antwortenden spüren die Verwaltungsgrenzen in ihrem Alltag. Bei Pendlern steigt der Anteil auf 67 Prozent (= 315).

#### 4) In welchen Bereichen sind diese Grenzen für Sie spürbar? (Frage mit vorgegebenen Antworten; Freitext, sofern Antwort „sehr stark“ oder „stark“)

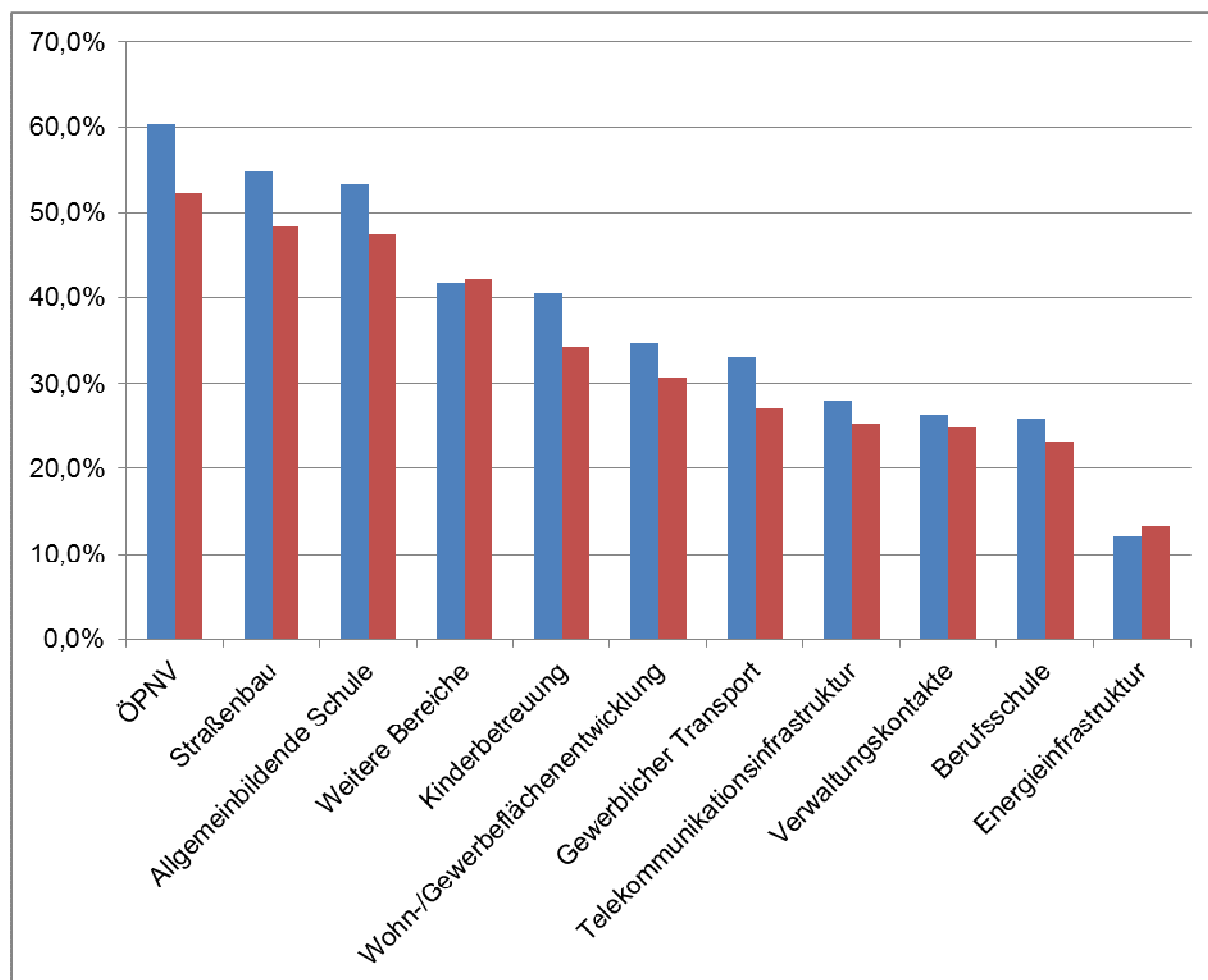
Es wurden vier übergeordnete Bereiche (Schule / Kinderbetreuung; Transport / Verwaltung; Infrastruktur; Sonstiges) mit Unterpunkten genannt, für welche die Befragten eine Gewichtung und konkrete Probleme äußern konnten. Die Antworten der Telefoninterviews wurden ebenfalls bezüglich dieser Themen ausgewertet. Sie sind nachfolgend bei den jeweiligen übergeordneten Bereichen mit aufgeführt.



- n = 945
- Die Antwortenden, die die Verwaltungsgrenzen im Alltag der Metropolregion Hamburg „sehr stark/ stark“ spüren, nennen die Bereiche ÖPNV (392 Nennungen), Straßenbau (332 Nennungen) und allgemeinbildende Schule (319 Nennungen) am häufigsten.



- Verwaltungsgrenzen im Alltag: „Sehr starke/ starke“ Verwaltungsgrenzen **gesamt** (n = 945) im Vergleich zu Antwortenden mit **Wohnort ≠ Arbeitsort** (n = 315)



- Der Vergleich der **Pendler** mit den **Gesamtergebnissen** in Bezug auf „sehr starke/ starke“ Verwaltungsgrenzen im Alltag der Metropolregion Hamburg zeigt, dass die Bereiche ÖPNV (**60,3** bzw. **52,3** Prozent), Straßenbau (**54,8** bzw. **48,4** Prozent) und allgemeinbildende Schule (**53,4** bzw. **47,5** Prozent) am häufigsten genannt werden. Bei den Pendlern werden die Verwaltungsgrenzen in fast allen abgefragten Bereichen stärker wahrgenommen.

## 4.1) Schule / Kinderbetreuung

Allgemeinbildende Schule (Freitext, sofern Antwort „sehr stark“ oder „stark“)

- n = 319 mit Antwort „sehr stark“ oder „stark“.
- Landes- aber auch Kreisgrenzen beschränken die freie Schulwahl in der Metropolregion Hamburg. Insgesamt 147 Antwortende schildern in den Freitextfeldern ihre Probleme bei der stark beschränkten Schulwahl. Insbesondere in den hamburgischen Anrainergemeinden liegt die Schule in Hamburg wesentlich näher als die nächste Schule in Niedersachsen oder Schleswig-Holstein, die aber besucht werden muss. Viele umgehen die Beschränkungen durch Ummeldung ihrer Kinder nach Hamburg, wo Verwandte, Freunde oder Bekannte ihren Wohnsitz haben.

### Originaltöne aus den Freitextfeldern

„Die Bindung an Schulbezirke verhindert jeglichen Wettbewerb zwischen den Schulen. Dem Kind und den Eltern wird örtlich eine Schule zugewiesen, die eventuell weder den Neigungen des Kindes noch der Wohnortsituation der Familie entgegenkommt.“

„Meine Kinder (Niedersachsen - Stadtgrenze) können nicht in eine Hamburger Schule (die nebenan ist) gehen, sondern müssen einen langen Schulweg in Kauf nehmen, um in Niedersachsen zur Schule zu gehen.“

„Weiter erlebe ich es, dass Kinder den Wohnsitz bei den Großeltern in Hamburg anmelden, damit Sie in Hamburg die Möglichkeit bekommen, ein Gymnasium zu besuchen.“

- Es gibt kein einheitliches Schulsystem in der Metropolregion Hamburg. Insgesamt 67 Antwortende berichten von uneinheitlichen Bildungsstandards, schlechter Vergleichbarkeit der Abschlüsse, großen Unterschieden beim Niveau und bei der Ganztagsbetreuung. Dies erschwere insbesondere den Wechsel der Schule zwischen den Bundesländern.

### Originaltöne aus den Freitextfeldern

„Während Hamburg in der Ganztagskinderbetreuung schon recht weit ist, ist zum Beispiel im Kreis Pinneberg noch großer Entwicklungsbedarf. Viele Frauen, die gern arbeiten möchten, sind durch die äußeren Bedingungen der Kinderbetreuung in Kita und Schule davon abgehalten.“

- Unterschiedliche Ferienzeiten innerhalb der Metropolregion erschweren Pendlern gemeinsame Ferien mit der Familie. Dieses Problem gaben 48 Antwortende in den Freitextfeldern an.

### Originaltöne aus den Freitextfeldern

„Unterschiedliche Ferienzeiten führen etwa bei Familien mit Kind und Lehrer zu unüber-

brückbaren Problemen.“

„Die Schulferien sind meist nicht zu vereinbaren mit dem Urlaub in der Firma, wenn man z.B. in Niedersachsen wohnt und in Hamburg arbeitet.“

#### Berufsschule (Freitext, sofern Antwort „sehr stark“ oder „stark“)

- n = 115 mit Antwort „sehr stark“ oder „stark“
- Eine freie Berufsschulwahl ist nicht möglich. Die Berufsschule muss sich im Bundesland des Ausbildungsbetriebs befinden. Dies führt in den Randgebieten von Hamburg teilweise zu langen und kostenverursachenden Anfahrtswegen, obwohl die nächste Berufsschule in der Nähe zum Wohnort läge. Insgesamt 51 Antwortende – sowohl Berufsschüler als auch Unternehmer – berichten von derartigen Problemen.

#### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Unsere Firma befindet sich in Norderstedt, Bereich Nordport. Obwohl Hamburg als Berufsschulort, Kammerort und Prüfungsort wesentlich günstiger für Auszubildende und Firma ist, müssen sie in Schleswig-Holstein beschult und geprüft werden. Bedeutet für die Azubis lange, zeitaufwändige Anreisen und für die Firma nicht unerhebliche Mehrkosten. Z.B. zur Kammer Hamburg könnten wir mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, zur Kammer Lübeck mit dem Auto und man ist dann meist den ganzen Tag unterwegs. Für einen mittelständischen Betrieb fast nicht einsehbar. Warum wird da strikt nach Ländergrenzen gehandelt?“

„Ein Malerlehrling erzählte, dass er am Wochenende kellnern muss, damit er die Fahrten zur Berufsschule in Lübeck bezahlen kann. Die Schule in Hamburg darf er als Norderstedter nicht besuchen.“

„Gastschulabkommen behindert die Wahl der ‚richtigen‘ Schule, ist bürokratisch und führt neben langen Reisezeiten - immer wieder zu einer fachlich schlechteren Beschulung. Die Metropolregion sollte zu einer Bildungsregion entwickelt werden.“

#### Kinderbetreuung (Freitext, sofern Antwort „sehr stark“ oder „stark“)

- n = 147 mit Antwort „sehr stark“ oder „stark“.
- Die freie grenzüberschreitende Kita-Wahl ist unbehindert nicht möglich und verursacht erhebliche Mehrkosten für die Familien. 72 Antwortende berichten von Schwierigkeiten beim Versuch, die Kinder in einer Kita nahe dem Arbeitsort unterzubringen, wenn der Wohnort in einem anderen Bundesland liegt. Da zudem die Öffnungszeiten im Umland

von Hamburg teilweise sehr restriktiv sind, ist eine Vereinbarung von Arbeit in Vollzeit und Familie nicht möglich.

#### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Wenn man in Hamburg arbeitet und in den anderen Kreisen wohnt, ist es schwierig, eine Kita entweder nah am Arbeitsort zu finden, bzw. eine am Heimatort, die lange genug aufhat, um Vollzeit in Hamburg zu arbeiten.“

„Aufwendige Anträge und Genehmigungen, langwierig, zum Teil sind die Grenzen unüberwindbar.“

„Es sollte möglich sein, Kinder aus Schleswig Holstein am Kita-Gutscheinsystem Hamburgs teilnehmen zu lassen und umgekehrt. Derzeit ist es für tausende Pendler gar nicht möglich, ihre Kinder Arbeitsplatznah unterzubringen.“

#### **📞 Ergebnisse der Telefoninterviews 📞**

- n = 162
- Von den 162 telefonisch Befragten äußern sich 50 negativ zu den unterschiedlichen Schullandschaften in den vier Bundesländern der Metropolregion Hamburg. Insbesondere beklagen die Antwortenden unterschiedliche, zum Teil zu niedrige Bildungsniveaus und Schulsysteme, die einen Schulwechsel innerhalb der Metropolregion erschweren.
- Die Gastschulabkommen werden von 15 Befragten – allesamt Pendler – kritisiert. Besonders hoch ist die Unzufriedenheit bei Befragten aus den schleswig-holsteinischen Anrainergemeinden Hamburgs. Dies führt dazu, dass die Kinder „scheinungemeldet“ werden, um einen kürzeren Anfahrtsweg zur Schule zu haben.
- Weitere 16 Befragte – allesamt Pendler mit kleinen Kindern – berichten von nicht möglicher grenzüberschreitender freier Kitawahl.

## 4.2) Transport / Verwaltung

### Verwaltungskontakte (Freitext, sofern Antwort „sehr stark“ oder „stark“)

- n = 142 mit Antwort „sehr stark“ oder „stark“.
- Grenzüberschreitende Behördengänge sind in der Metropolregion Hamburg praktisch unmöglich. 72 Antwortende berichten von fehlender grenzüberschreitender Zusammenarbeit der Behörden. Insbesondere die Kfz-Ummeldung und das fehlende eGovernment werden angesprochen.

#### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Die Landesgrenze wirkt wie eine Grenze zwischen Staaten.“

„Pendler können kaum Behördengänge vornehmen, ohne einen Urlaubstag zu nehmen.“

„Für schulische oder berufstätige Pendler sollten Möglichkeiten bestehen, Verwaltungskontakte in der gesamten Metropolregion nutzen zu können.“

„Keine landesübergreifende Zusammenarbeit, örtliche Zuständigkeit muss beachtet werden, am Arbeitsplatz können keine Verwaltungsangelegenheiten erledigt werden.“

„Ganz andere Verwaltungsstrukturen in jedem der vier Bundesländer, anderer Behördenaufbau, unterschiedliche Erreichbarkeiten, unterschiedliche Zuständigkeiten.“

„Als Bewohnerin in Wedel habe ich mein Auto z.B. in Pinneberg anzumelden, nicht in Hamburg, was für mich leichter erreichbar wäre.“

### Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung (Freitext, sofern Antwort „sehr stark“ oder „stark“)

- n = 191 mit Antwort „sehr stark“ oder „stark“.
- Innerhalb der Metropolregion Hamburg wird ein fehlendes gemeinsames Wohn- und Gewerbeflächen-Management von 64 Antwortenden bemängelt. Die Antwortenden sehen einen starken Wettbewerb um Betriebsansiedlungen, der über die Gewerbesteuer-sätze geführt wird, obwohl aus ihrer Sicht ein gemeinsames Vorgehen die Metropolregion Hamburg im internationalen Wettbewerb stärken würde.

#### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Gemeinsame Vermarktung bedeutet die Stärkung aller Gebiete durch Hervorheben der jeweiligen Standortfaktoren (günstiges Bauland in Mecklenburg-Vorpommern, Infrastruktur und Hafen in Hamburg, u.a.).“

„Es fehlt ein einheitlicher Gewerbeflächenatlas (nach gleichen Kriterien).“

„An der Grenze endet die Kooperation, z.B. Rissen/ Wedel.“

„Eine Zusammenarbeit bei der Siedlungsflächenentwicklung findet viel zu wenig statt. Planerische Überlegungen enden allzu oft an der jeweiligen Landesgrenze.“

„Es fehlt ein abgestimmtes, von den Beteiligten akzeptiertes Konzept. Der Wettbewerb zwischen den Standorten sollte zwar bleiben, harte Konkurrenz zwischen Standorten aber ist kontraproduktiv und im Kontext einer internationalen Profilierung nicht darstellbar.“

„Jede Gemeinde weist für sich Wohn- und Gewerbeflächen aus, ohne sich aktiv in einer überregionalen Zusammenhang einzubringen. Die Finanzsysteme ‚belohnen‘ dieses Verhalten, da es keiner Kommune einen Vorteil bringt, zu Gunsten einer großräumigen Entwicklung selbst auf die Einnahmen z.B. aus mehr Gewerbesteuer zu verzichten.“

„Es gibt eine Konkurrenz unter den einzelnen Gemeinden. Ausweisung von Flächen sollte zentral koordiniert nach Lage und Verkehrsanbindung erfolgen.“

- Über mangelnden und teuren Wohnraum in der Metropolregion Hamburg – insbesondere in Hamburg und dem unmittelbaren Speckgürtel – klagen 40 Antwortende.

#### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Die Umwandlung von z.B. Gewerbeflächen in Wohnflächen ist in den vorhandenen Bebauungsplänen kaum kurzfristig möglich, sodass Sozial- und Grünflächen eher umgewandelt und damit der ursprünglichen Nutzung entzogen werden. Flächen wie die City Nord, die zu einem Großteil leer steht, können somit nicht zu Wohnarealen werden.“

#### Öffentlicher Personennahverkehr (Freitext, sofern Antwort „sehr stark“ oder „stark“)

- n = 392 mit Antwort „sehr stark“ oder „stark“.
- Der ÖPNV der Metropolregion Hamburg außerhalb der Kernstadt wird von 212 Antwortenden als verbesserungswürdig bewertet. Insbesondere werden fehlende Quer- und Ringverbindungen, mangelnde Abstimmung von Bus und Bahn und niedrige Taktung angesprochen. Vor allem nachts und am Wochenende sind weite Teile der ländlichen Metropolregion von Hamburg abgeschnitten. Besonders oft werden die S4 und die Verlängerung der S21 als notwendige Projekte genannt. Weitere 26 Antwortende gehen auf mangelnde Park & Ride Möglichkeiten ein und warnen vor negativen Effekten durch geplante Gebühren.

#### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Landkreis- und/ oder bundeslandübergreifende Nahverkehrsverbindungen nach Hamburg,

insbesondere nachts. Es ist z.B. praktisch unmöglich nach 24 Uhr von Hamburg nach Buxtehude zu kommen. S-Bahn fährt nicht mehr. Busverbindungen existieren nicht.“

„Es gibt immer mehr Pendler aus der Metropolregion in die Stadt, der öffentliche Personennahverkehr wächst in sehr viel kleinerem Maß.“

„SH-Tarif, Niedersachsen-Tarif, HVV. Was gilt wann und wie und warum diese oder jene Regelung nur für Dauerkartenehaber?“

„Die meisten HVV-Nachtlinien enden an der Hamburger Stadtgrenze.“

„Industrieknotenpunkte wie Luftfahrt in Finkenwerder sind nicht an U- und S-Bahn angeschlossen. Ein täglicher Alptraum auf der Straße, da öffentliche Busse auch auf die Straße angewiesen sind. In Finkenwerder wird die Industrie weiter ausgebaut, Parkplätze für Pendler sind aber nicht geplant und gehen weiter verloren.“

„Es fehlen in großem Maße Ringverbindungen in unterschiedlichem Abstand vom Zentrum; fast aller Quer- und Tangentialverkehr muss durch die Innenstadt. Das alte Achsenmodell der Stadtentwicklung blockierte eine echte Metropolentwicklung.“

„Je weiter man sich von Hamburg entfernt, umso schlechter wird das Netz.“

- Das ÖPNV-Tarifsystem in der Metropolregion Hamburg wird von vielen Pendlern als unübersichtlich empfunden. Außerhalb des HVV gibt es unterschiedliche Landestarife. Die ÖPNV-Verbünde sind kaum aufeinander abgestimmt. 86 Antwortende wünschen sich eine Ausweitung des HVV auf die gesamte Metropolregion. Besonders oft wird die Einbeziehung der Stadt Lübeck in den HVV erwähnt.

#### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Jede Schnellbahnverbindung ins Umland muss erst mühsam durch zwei Landesregierungen mit z.T. unterschiedlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen beschlossen/ abgestimmt werden, um anschließend beim Bund um Finanzmittel zu werben.“

„Tarifverbundgrenzen machen die Pendlerfahrkarten unnötig teuer.“

#### Gewerblicher Transport (Freitext, sofern Antwort „sehr stark“ oder „stark“)

- n = 121 mit Antwort „sehr stark“ oder „stark“.
- Gewerbeflächenentwicklung und Entwicklung der Transportinfrastruktur erfolgen nicht in gleichem Ausmaß. 52 Antwortende beschreiben ein erhöhtes Aufkommen gewerblicher Verkehre, für das die bestehende Verkehrsinfrastruktur nicht ausgelegt ist. Die Folge sind Staus und Verlagerung auf Landstraßen.

### Originaltöne aus den Freitextfeldern

„Die Gebietskörperschaften schaffen Gewerbegebiete, ohne gleichzeitig eine leistungsfähige (Verkehrs-)Infrastruktur mit zu entwickeln. Z. B. Ahrensburg, Barsbüttel, Glinde, Reinbek, Wentorf, Geesthacht weisen neue Gewerbegebiete aus, ohne ein gemeinsames Verkehrskonzept zu erarbeiten.“

„Ein Konzept der großräumigen Verkehrssteuerung der LKW-Verkehre wäre für den Gesamttraum der MRH zu erarbeiten, eine auf das Stadtgebiet beschränkte Lösung verschenkt viel Potential.“

„Stau im oder am Elbtunnel, Stau auf der A23 ob mit oder ohne Baustellen und Stau auf der A1. Das führt zu Frust bei jedem Spediteur.“

„Da es keinen richtigen Autobahnring rund um Hamburg gibt, rollt der gesamte Fernverkehr durch Hamburg.“

- Die Kooperation über Landesgrenzen halten 26 Antwortende in Bezug auf gewerbliche Transporte für verbesserungsfähig. Erwähnt werden mangelnde länderübergreifende Baustellenkoordination und aufwendige Genehmigungsverfahren bei Schwerlasttransporten.

### Originaltöne aus den Freitextfeldern

„Innerhalb des Bereiches für Großraum- und Schwerlasttransporte kommt es immer wieder zu Verzögerungen beim Antragsverfahren. Diese sind unabhängig der zu genehmigenden Behörde zu lang und zu kompliziert.“

„Sondergenehmigungen für Lastverkehr muss man je Bundesland beantragen und sie gelten inzwischen nur noch für den einzelnen Transport. Wenn wir also z.B. einen Krantransport von HH nach Wismar durchführen wollen, brauchen wir 3 Genehmigungen (HH, S-H, MVP).“

„Genehmigungen für Schwerlasttransporte müssen in jedem Bundesland separat angefordert werden. Bis zu 14 Tage gehen dabei ins Land. Durchfahrverbote für LKW enden scheinbar an Landesgrenzen, wenn dort nicht kontrolliert wird. Könnte uns egal sein, aber unsere Zulieferer sind irritiert.“

### Ergebnisse der Telefoninterviews

- n = 162
- Die Antworten aus den Telefoninterviews bestätigen die oben aufgeführten Stimmen. Der ÖPNV, insbesondere die Verbindung zwischen der Region und Hamburg, wird



nicht nur von Pendlern bemängelt (109 Antwortende). Am häufigsten werden hierbei folgende Strecken genannt:

- Bau der S4
- Höhere Taktung der S1
- Verlängerung der S21
- Abstimmung der Fahrpläne der Busse mit den U-/S-Bahnen an den U- und S-Bahnhaltestellen außerhalb der Kernstadt Hamburg
- Verbesserung der ÖPNV Anbindung in die östliche Metropolregion Hamburg, insbesondere Richtung Schwerin und Ludwigslust
- Verbesserung der ÖPNV Anbindung in die südliche Metropolregion Hamburg, insbesondere Richtung Landkreis Harburg
- Schaffung eines Verkehrsverbundes für die Metropolregion Hamburg, sofern nicht möglich einheitliche Tarifierung innerhalb der Metropolregion unabhängig vom Verkehrsverbund
- Weitere 71 telefonisch Befragte wünschen sich Verbesserungen bei der grenzüberschreitenden Verwaltung. In diesem Zusammenhang wurden folgende Wünsche am häufigsten geäußert:
  - Grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Behörden, insbesondere bei Meldevorgängen (Einwohnermeldeamt, Kfz-Anmeldung)
  - Schaffung eines Nordstaats
  - Stärkere Beteiligung der Bürger an Entscheidungen der Metropolregion

## 4.3) Infrastruktur

### Straßenbau (Freitext, sofern Antwort „sehr stark“ oder „stark“)

- n = 332 mit Antwort „sehr stark“ oder „stark“.
- Der allgemeine Zustand der Straßen in der Metropolregion Hamburg wird als nicht ausreichend bewertet. 226 Antwortende berichten von Schlaglöchern, Baustellen, verstopften Straßen und zu langwierigen Planungsverfahren. Dabei sprechen sich 55 Antwortende für den zügigen Weiterbau der A20 aus. Weitere 33/ 28 Antwortende bemängeln die derzeitige Situation auf der A7/ A1.

#### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Weltstadt mit Dorfstraßen!“

„In den vorhandenen Schlaglöchern können sie einen Kleinwagen parken.“

„Ab Landesgrenze zu Hamburg lässt die Qualität der Straßen stark nach.“

- Die Kooperation in Bezug auf die Straßeninfrastruktur scheint an den Landesgrenzen zu enden. 78 Antwortende geben länderübergreifende Probleme von der Baustellenkoordination bis hin zum Winterdienst an.

#### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Es fehlt die länderübergreifende schnelle Planung von überregional bedeutenden Verkehrsprojekten. Die Abstimmungsprozesse im Rahmen unserer föderalen Strukturen sind viel zu schwerfällig.“

„Keine Abstimmung von Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere bei verkehrsbehindernden Baustellen. Aber eine solche Abstimmung scheint es auch nicht innerhalb Hamburgs zwischen den Hamburger Bezirken zu geben.“

„Man sieht genau wo die Grenzen der einzelnen Träger sind. Im Winter unterschiedlich geräumt. Bei Straßenbauvorhaben keine Abstimmung untereinander.“

„Straßensanierungen enden an Landesgrenzen.“

„Prioritätensetzung und gemeinsames Lobbying in Berlin fehlt.“

„Absprache der Baustellenplanung scheint zwischen den Bundesländern nicht stattzufinden.“

### Energieinfrastruktur (Freitext, sofern Antwort „sehr stark“ oder „stark“)

- n = 73 mit Antwort „sehr stark“ oder „stark“.
- Die Auswertung der Freitextfelder im Bereich Energieinfrastruktur lässt keinen klaren Fokus erkennen. 18 Antwortende sehen keine gemeinsame Strategie sowie unterschiedliche Landesregelungen bei Abständen von Windkraftanlagen zu Wohnbebauung.

#### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Mehr integrierte Konzepte! Wenn Metropolregion, dann bitte nicht nur als Marketingbegriff, sondern auch mit ganzheitlichen und umzusetzenden Konzepten.“

„Die Metropolregion sollte als internationales Cluster für Erneuerbare Energie ausgebaut werden. Hier ist eine intensive Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Wirtschaft unter aktiver Begleitung der Politik erforderlich.“

„Gemeinsame Strategie Windenergie fehlt.“

„Metropolregion erhebt keine gemeinsame Stimme bei den Problemen zum Umstieg der Energieerzeugung und die damit verbundenen Transportprobleme.“

### Telekommunikationsinfrastruktur (Freitext, sofern Antwort „sehr stark“ oder „stark“)

- n = 150 mit Antwort „sehr stark“ oder „stark“.
- Es geht ein digitaler Graben durch die Metropolregion Hamburg. 125 Antwortende berichten von fehlender Breitbandverkabelung, langsamen mobilen Internetverbindungen und Funklöchern. Auch der Empfang von lokalen Fernsehsendern im Kabelfernsehen richte sich nach den Landesgrenzen.

#### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Die Metropole wird gut versorgt. Regionen am Rande der Metropolregion teilweise ungenügend.“

„Breitbandanbindung ist derzeit nicht in hinreichendem Maße gewährleistet. Metropolregion ist als ‚Hilfegeber‘ oder Lobby hierbei nicht erkennbar.“

„Eine moderne Ausstattung mit Glasfaserkabeln der ländlichen Regionen in Schleswig-Holstein bleibt bislang aus. Die Bindung an eine verbindliche Teilnehmerzahl im Zweckverband – in unserer Gemeinde 60% – wird durch die überalterte Gesellschaft nicht erreicht. Die jungen ‚Selbstständigen‘ verlieren im wahrsten Sinne des Wortes den Anschluss.“

„Ich wohne 2 Kilometer von der Hamburger Grenze entfernt und kann das Regionalprogramm der Hansestadt über Kabel nicht sehen, dafür aber das Kieler Programm.“

### **Ergebnisse der Telefoninterviews**

- n = 162
- Sowohl telefonisch befragte Unternehmer als auch Arbeitnehmer äußerten sich unzufrieden mit der verkehrlichen Situation in der Metropolregion Hamburg. Die 50 kritischen Stimmen bemängelten am häufigsten:
  - Derzeitiger Zustand der A1 und A7; Durch gleichzeitige Baustellen sind die wesentlichen Durchfahrtsautobahnen verstopft.
  - Fehlende Westumfahrung Hamburgs (A20)
  - Fehlende Hafenuferspange sowie eine Anbindung an Stade im Südwesten Hamburgs (A26)
  - Fehlende Elbquerungen bei Glückstadt und Darchau
  - Stockende Elbvertiefung
  - Allgemein schlechter Zustand der Straßeninfrastruktur

## 4.4) Sonstiges

Weitere Bereiche (Freitext, sofern Antwort „sehr stark“ oder „stark“)

- n = 111 mit Antwort „sehr stark“ oder „stark“.
- Fehlende Kooperation in weiteren Bereichen zwischen den Ländern wird von 40 Antwortenden bemängelt. Dabei wird die gemeinsame touristische Vermarktung wenig wahrgenommen. Auch im Bereich Notruf scheint es in den Grenzgebieten Zuständigkeitsprobleme zu geben (7 Antwortende). Die auch in den Freitextfeldern der anderen Fragen immer wieder angesprochene verbesserungswürdige länderübergreifende Kooperation führt dazu, dass die Metropolregion nicht in den Köpfen der Bürger angekommen ist.

### Originaltöne aus den Freitextfeldern

„Ich habe den Eindruck, dass viele Bewohner der Metropolregion außerhalb Hamburgs überhaupt keine Identität und Bindung zur Metropolregion haben; sie fühlen sich als Niedersachsen, Schleswig-Holsteiner, Mecklenburg-Vorpommeraner.“

„Ausländische Besucher meines Arbeitgebers kennen nur Hamburg, aber sicher nicht die Metropolregion. Auch das kulturelle Interesse richtet sich dann sehr auf Hamburg.“

„Überörtlicher Museumspass wäre toll.“

„Der Notruf 110 oder 112 landet über Mobiltelefon im ‚Dreieck‘ Hamburg/ Landkreis Harburg/ Landkreis Stade zufällig bei irgendeiner Leitstelle, die sich für den Anruf je nach Unfallort nicht zuständig fühlt.“

### **Ergebnisse der Telefoninterviews**

- n = 162
- Insgesamt 88 telefonisch Befragte sprachen grundlegende Probleme, die in der Metropolregion mit ihren 17 Landkreisen bestehen, an. Jedes Bundesland habe unterschiedliche Interessen, weshalb es aus Sicht der Antwortenden schwierig sei, eine gemeinsame Lösung zu finden. Von der Hansestadt Hamburg brauche es mehr Impulse ins Umland, da die Kaufkraft in dem Stadtstaat liegt. Jedoch äußerten sich die Befragten positiv, dass die Wirtschaft nun in die staatlich verfasste Metropolregion mit eingebunden werde. Dies müsse aber noch erweitert und Kontinuität geschaffen werden (39 Befragte).

## 5) Haben Sie positive Erfahrungen im Alltagsleben in der Metropolregion Hamburg gemacht? Wenn ja, welche? (Freitext)

- n = 809
- 171 Antwortende haben diese Frage verneint. Somit schildern ein gutes Drittel aller Befragten (638 von 1.680) positive Erfahrungen.

### Verkehr

- 278 Antwortende geben positive Erfahrungen im Bereich Verkehr, hauptsächlich im ÖPNV an. Das länderübergreifende, in den letzten Jahren gewachsene Verkehrsnetz mit S- und U-Bahnen wird gelobt, die dadurch gute Erreichbarkeit des Zentrums, die einheitliche Tarifstruktur im HVV und die Vorteile, am Wochenende die HVV-Proficard im Gesamtbereich für Tagesausflüge nutzen zu können. Mehrfach wird auch die S3-Strecke nach Stade als positive Erfahrung erwähnt. Häufig wird der ÖPNV grundsätzlich gelobt, aber weitere Verbesserungen angemahnt. Der häufigste Wunsch ist die Abstimmung der Fahrzeiten unterschiedlicher Verkehrsträger, um Umsteigezeiten zu reduzieren.

### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Erweiterung des HVV-Gebiets und der damit einfachere Erwerb von Fahrkarten.“

„Am Wochenende mit HVV-Proficard bis Stade oder Lüneburg zu fahren finde ich sehr angenehm.“

„Öffentlicher Nahverkehr ist schon recht gut ausgebaut, jedoch nur in den Nahbereichen.“

„Einzig und allein mit dem HVV-Gesamtbereich! Das ist für mich die einzig spürbare Komponente, die im Alltag die Metropolregion in Erinnerung ruft.“

### Ergänzung Stadt und Land

- 207 Antwortende beschreiben als positive Erfahrungen die Kombination aus Stadt und Umland und die insgesamt hohe Lebensqualität in der Region. Hierzu zählen auf der einen Seite die guten Beschäftigungsmöglichkeiten wegen des Arbeitsmarktzentrums Hamburg, die guten Einkaufs-, Kultur- und Freizeitmöglichkeiten in der Stadt. Auf der anderen Seite steht das günstigere Wohnen im grünen Umland, welches Ruhe, Erholung und Natur bietet. Verbunden sind die Stadt und das Umland durch von diesen Antwortenden für gut empfundene Nahverkehrs- oder Straßenverbindungen. Zudem werden das positive Image der Metropolregion und die offene Haltung der hier lebenden Menschen gelobt.

### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Die Vorteile von Stadt und Land vereinen: Wohnen im Grünen und doch kulturelle, sportliche und kulinarische Aktivitäten der Stadt genießen können.“

„Arbeiten und Geldverdienen (= Wohlstand) geht in Hamburg immer gut! Wohn- und Erholungswert (mit Familie) geht rund um Hamburg wesentlich besser. Als Kombination ist das ein Grund diese Region zu unterstützen.“

„Die Nähe zu einer Metropole bedeutet für die Bürger im ländlichen Raum die Nutzung von Kultur, Wissenschaft, Weltoffenheit und interessante Arbeitsmöglichkeiten als Ergänzung zu den Möglichkeiten des ländlichen Raumes.“

„Die Lebenshaltungskosten werden mit steigender Entfernung zu Hamburg immer günstiger und man kann trotzdem das gesamte Angebot der Großstadt nutzen.“

## 6) Wo sehen Sie persönlich konkrete Verbesserungsvorschläge, um Ihren „grenzüberschreitenden“ Alltag in der Metropolregion Hamburg zu erleichtern? (Freitext)

- n = 946
- Die Antwortenden geben vor allem im Verkehrsbereich (572 Nennungen), im Bereich Schule/ Kindertagesstätten (134 Nennungen), bei einer generellen engeren Kooperation/ Zusammenarbeit der beteiligten Akteure (115 Nennungen), bei einer vereinfachten Verwaltung (80 Nennungen) bis hin zu einer Neuordnung der Bundesländer (56) Verbesserungsvorschläge ab.

### Verkehr

- Die meisten Verbesserungsvorschläge werden bei dem ÖPNV gesehen. Am häufigsten wünschen sich die Antwortenden einen Ausbau des bestehenden U- und S-Bahnnetzes, eine engere Taktung, größere Zugkapazitäten und die Vergrößerung des HVV-Tarifgebietes. Konkret genannt werden ein S-Bahn-Ausbau bis Lübeck, Kaltenkirchen und Neumünster sowie Lüneburg. Zudem schlagen mehrere Teilnehmer vor, eine nördliche Querverbindung einzurichten, um das Nadelöhr Hauptbahnhof zu entlasten. Das HVV-Gebiet solle deutlich ausgeweitet werden auf die gesamte Metropolregion. Weitere Themen sind die Anbindung des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus nördlicher Richtung, günstigere Ticketpreise im Nahverkehr und mehr und kostenfreie Park & Ride-Parkplätze im Umland und in Hamburg.
- Im Straßenverkehr wünschen sich viele Antwortende eine bessere Abstimmung bei Baumaßnahmen und ein besseres Management bestehender Baustellen auf Autobahnen und weiteren Hauptverkehrsachsen. Negativ werden die gleichzeitigen Bauarbeiten an der A7 und A1 genannt. Mehrfach wird ein geschlossener Autobahnring oder zumindest eine nördliche Querverbindung gewünscht, um den Transitverkehr um die Stadt herumleiten zu können. In diesem Zusammenhang schlagen einige Teilnehmer eine weitere Elbquerung vor.
- Beim Radverkehr wird das derzeitige Radwegesystem in Hamburg und dem angrenzenden Umland als mangelhaft bewertet und eine Verbesserung gewünscht. Hamburg solle sich an Kopenhagen oder der Niederlande orientieren.
- Antwortende aus ländlicheren Regionen wünschen sich mehr Arbeitsplätze in der Fläche oder eine bessere Anbindung an Hamburg, um die Einwohner in ihren Orten halten zu können.

### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Der öffentliche Nahverkehr ist schlecht ausgebaut und zu stark auf den Hamburger Hauptbahnhof ausgelegt. Alle Verbindungen führen durch den Hauptbahnhof. Querverbindungen gibt es kaum.“



„Autobahnbaustellen sollten besser aufeinander abgestimmt werden (Dauerproblem A1/A7), zusätzlich mit Bauvorhaben Hamburg Hbf.“

„Nahverkehr in der Region funktioniert in Hamburg-Nähe gut, aber Querverbindungen und Randbereiche sind schwer zu erreichen (Taktzeiten, lange Fahrtwege).“

„HVV-Karte gültig für die ganze Metropolregion. Eine weitere Elbquerung, Anbindung der A27 Cuxhaven an die vervollständigte A20. Vermeidung des Trichters Hamburg für den ganzen Skandinavienverkehr. Autobahnring um Hamburg, mehr Querverbindungen im ÖPNV (Ringverkehr wie in Berlin, Paris).“

„Ich schlage ein verbessertes Straßennetz mit besserem Zustand der Straßen und besserer Verkehrsführung vor. In den Hauptverkehrszeiten sollten Haupteinfahrtsstraßen und Ausfahrtsstraßen für die Richtung des hauptsächlichen Verkehrsaufkommens zur Einbahnstraße gemacht werden. Damit würde meines Erachtens eine schnellere Anbindung vom Wohnort zum Arbeitsplatz erfolgen und die Nebenstraßen würden entlastet werden.“

#### Kindertagesstätten/ Schulen/ Hochschulen

- Gerade in Lagen in der Nähe von Bundeslandgrenzen schlagen die Teilnehmenden eine freie Schulwahl über Landesgrenzen hinweg vor. Hierzu solle das Gastschulabkommen überarbeitet werden. Zudem sollten die Ferienzeiten zwischen den Bundesländern angepasst werden. Außerdem sollten die Lehrpläne zwischen den Bundesländern vereinheitlicht werden, um Umzüge innerhalb der Metropolregion zu erleichtern.
- Viele Teilnehmende schlagen vor, Kindertagesstätten in Arbeitsortnähe nutzen zu dürfen.
- Bei den Hochschulen der Metropolregion wird eine engere Kooperation und Abstimmung gewünscht.

#### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Einfachere grenzübergreifende Kinder- und Schulbetreuung ohne lange Entscheidungsfristen.“

„Das Gastschulabkommen zum Wohle der Familien anpassen.“

„Die Möglichkeit in Hamburg einen Kita-Platz zu bekommen, dadurch könnte ich Vollzeit arbeiten und mehr verdienen, da ich weniger Fahrzeiten habe.“

## Verwaltung

- Die meisten Antwortenden schlagen allgemein vereinfachte Behördengänge und eine grenzübergreifende Verwaltungskooperation sowie die Vereinheitlichung von Verwaltungsverfahren vor. Mehrmals wird der Wunsch geäußert, Behördengänge bei der nächstgelegenen Stelle am Arbeitsort zu erledigen und Anträge auch elektronisch und damit unabhängig von Öffnungszeiten stellen zu können.

### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Optimal - aber wohl kaum realisierbar - wäre die Möglichkeit, am Arbeitsort ‚zum Amt‘ gehen zu können, um Dinge wie die Verlängerung des Personalausweises zu erledigen.“

„Ich schlage eine Vereinfachung von Behördengängen vor. Zurzeit sind diese zu umständlich und zeitaufwendig, da sie meist nur während der Arbeitszeit möglich sind. Warum kann eine Beantragung von Unterlagen für einen Personalausweis oder einen neuen Führerschein nicht per E-Mail oder Internetformular erfolgen? Ich zahle per Vorkasse und hole das Dokument persönlich ab. So muss man nur einen Tag Urlaub für einen Behördengang nehmen!“

## Engere Kooperation

- 80 Antwortende schlagen eine engere Kooperation zwischen den verschiedenen Akteuren der Metropolregion vor. Dazu gehören die Wirtschaftsförderungen bei der Anwerbung neuer Unternehmen.

### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Zusammenlegung der Wirtschaftsförderungsgesellschaften in einer Gesellschaft für die Metropolregion, damit übergreifend geplant wird. Übergreifende Verkehrskonzepte wie Autobahnring um Hamburg, der seit 40 Jahren fehlt, mit gemeinsamer Förderung der A20, A39 etc. Hier muss großräumiger geplant und gehandelt werden. Flächenplanung länderübergreifend mit Ausweisung Gewerbeflächen, Windparks etc. ohne Kirchturmpolitik klein klein.“

„Weniger Hochnäsigkeit, weniger Minderwertigkeitskomplexe. Echte Bereitschaft, zu teilen müsste vorhanden sein.“

„Eine engere Zusammenarbeit der Länder und Kreise, um die Metropolregion im Wettstreit mit anderen bedeutenden Regionen zu stärken. Dieses ist ein wichtiger Aspekt, um Menschen für diesen Lebens- und Arbeitsraum zu gewinnen und zu begeistern.“

„Die Bundesländer sollten gegenüber der Metropolregion Kompetenzen abgeben und übergreifende Lösungen für Verkehr, Betreuung, Schule ermöglichen.“

„Werbung für die gemeinsamen Interessen der Region. Aufzeigen, dass es sinnvoller ist, gemeinsam die ganze Region zu stärken, statt kurzfristig einen individuellen Vorteil zu suchen, der die Metropolregion im europäischen Wettbewerb der Regionen schwächt.“

### Neuordnung der Bundesländer

- 56 Antwortende schlagen vor, die Bundesländer neu zu ordnen und somit die Hürden zwischen den angrenzenden Bundesländern abzubauen.

### **Originaltöne aus den Freitextfeldern**

„Nur durch eine Länderneuordnung würden Hürden zwischen einem Stadtstaat und den Flächenstaaten aufgrund der Besonderheiten der kommunale Selbstverwaltung und des Kommunalrechts fallen.“

„Die Region zu einem einheitlichen Bundesland zusammenfassen, so dass die wirtschaftlichen und faktischen Realitäten auch politisch abgebildet werden und dort für eine massive Verbesserung der Entwicklung der Region führen.“

## **Ergebnisse der Telefoninterviews**

**Glauben Sie, dass die Metropolregion Hamburg (in der derzeitigen Struktur) das richtige Instrument ist, die genannten Probleme anzugehen?**

- n = 162
- 60 Personen halten die Metropolregion Hamburg für das richtige Instrument, um die bestehenden Probleme anzugehen. Weitere 54 Personen halten sie ebenfalls für das richtige Instrument, schränken aber die Aussage ein, da bislang Einzelinteressen der Landkreise/ Bundesländer im Vordergrund stünden und das Instrument nicht richtig genutzt werde. 28 Personen sehen die Metropolregion nicht als das richtige Instrument an, weil die Identifikation mit der Region fehle oder die Region zu groß sei und sich somit zu viele Akteure einigen müssten.

### **Originaltöne aus den Telefoninterviews**

„Die Metropolregion wäre das richtige Instrument, wenn man auch was tun würde.“

„Ich bin mir nicht sicher. Die Metropolregion ist ein künstliches Konstrukt. Die Entscheider denken zunächst an den eigenen Ort. Auch fehlt die Identifikation.“

„Der Ansatz ist richtig.“

„Das ist schwierig. Absichtserklärungen allein bringen nichts.“

„Nein, die Region ist zu groß. Ich kann mir nicht vorstellen, dass man dort zu einer Lösung kommt.“

**Welche Erwartungen haben Sie an die Politik bezüglich der Metropolregion Hamburg?**

- n = 162
- 53 Teilnehmer äußern den Wunsch, dass die Politik stärker zusammenarbeitet und im Interesse der Gesamtregion Entscheidungen trifft.

**Originaltöne aus den Telefoninterviews**

„Bisher ist die Metropolregion eher ein formales Konstrukt. Dieses muss mit Leben gefüllt werden.“

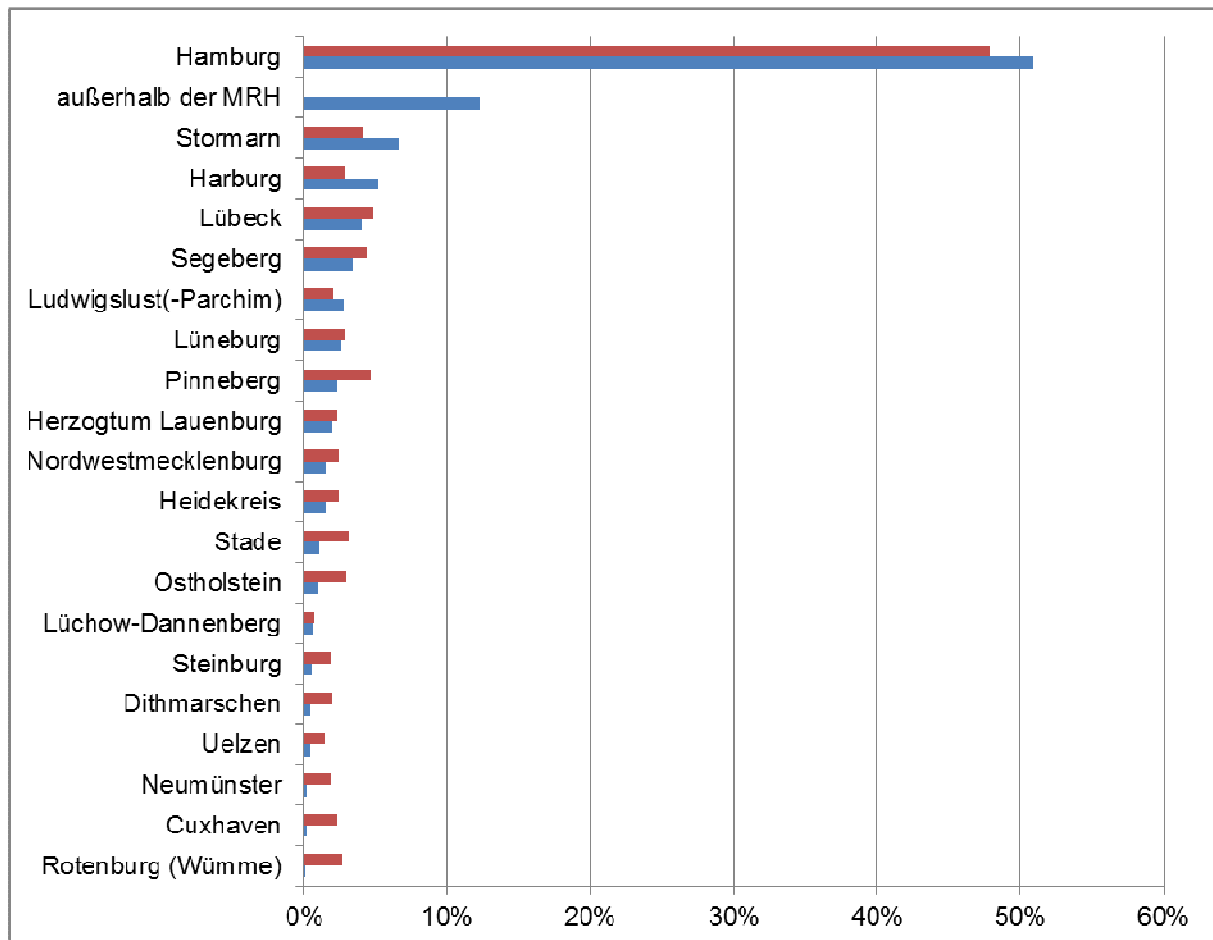
„Nicht nur reden, sondern auch tun.“

„Gemeinsam an einem Strang ziehen.“

„Die Zusammenarbeit muss in allen Bereichen weiter ausgebaut werden.“

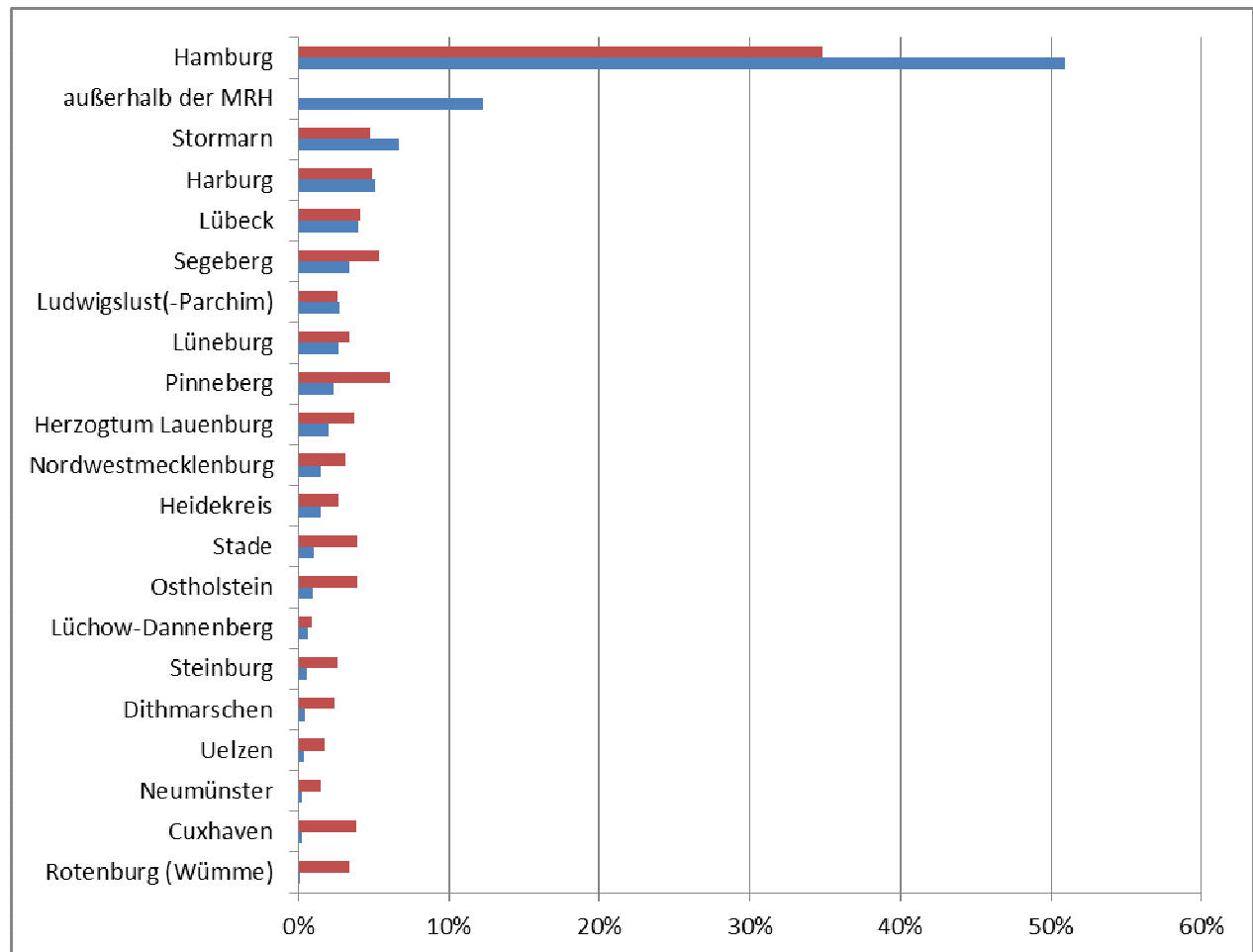
## 7) Wo arbeiten und wohnen Sie? (Frage mit vorgegebenen Antworten)

- Auswertung nach Arbeitsort/ Unternehmensstandort (**Umfrage** im Vergleich zu **sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort**; Quelle: Statistikamt Nord, Stichtag 31.12.2011)



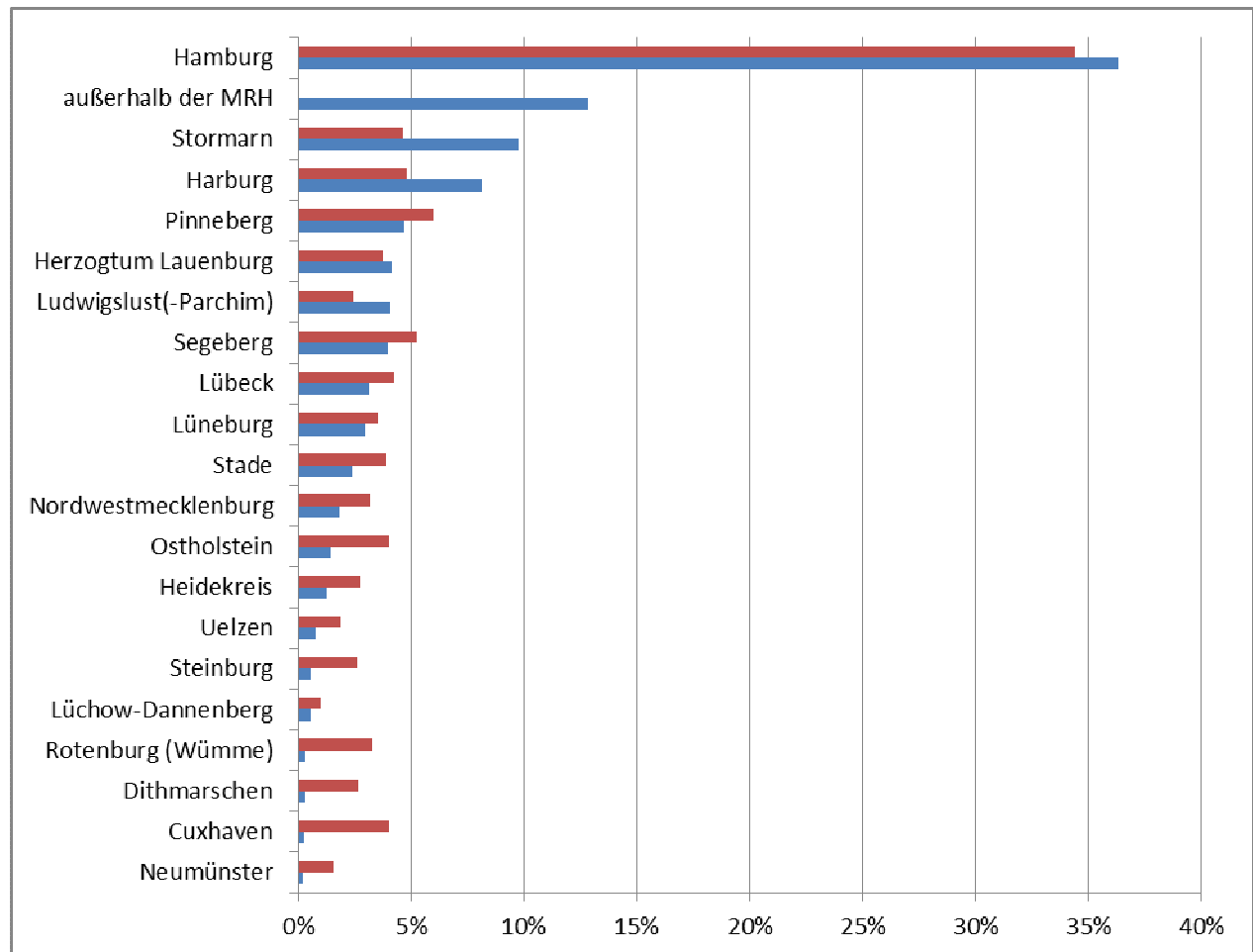
- n = 1.436; Arbeitsort/ Unternehmensstandort: Hamburg = 731; außerhalb Metropolregion = 176; Stormarn = 96; Harburg = 74; Lübeck = 58; Ludwigslust = 40; ... ; Rotenburg = 2
- Die Verteilung des Arbeitsortes/ Unternehmensstandortes der Umfrageergebnisse deckt sich in großen Teilen mit den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort. In Hamburg und den Kreisen Stormarn und Harburg nehmen prozentual leicht zu viele Personen an der Umfrage teil, in den Randkreisen der Metropolregion Hamburg prozentual etwas zu wenige. Dies könnte auf die Verbreitung des Hamburger Abendblattes, in dem für die Umfrage geworben wurde, zurückzuführen sein. Sehr guter Rücklauf kommt aus Mecklenburg-Vorpommern, wo ebenfalls stark in den Zeitungen für die Umfrage geworben wurde.

- Auswertung nach Arbeitsort/ Unternehmensstandort (**Umfrage** im Vergleich zu **Erwerbspersonen**; Quelle: Statistikamt Nord, Mikrozensus 9.5.2011)



- n = 1.436; Arbeitsort/ Unternehmensstandort: Hamburg = 731; außerhalb Metropolregion = 176; Stormarn = 96; Harburg = 74; Lübeck = 58; Ludwigslust = 40; ... ; Rotenburg = 2
- Wird als Vergleichsgröße die Zahl der Erwerbstätigen (sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort zuzüglich Beamte und Selbstständige) genutzt, so bilden die Umfrageergebnisse die Metropolregion Hamburg leicht schlechter als bei ausschließlicher Betrachtung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort ab. In Hamburg nehmen prozentual zu viele Personen an der Umfrage teil, in den Randkreisen der Metropolregion Hamburg prozentual zu wenige. Das direkte Umland wird bei Betrachtung der Erwerbspersonen jedoch besonders gut abgebildet.
- Der Vergleich der Umfragewerte mit den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort und den Erwerbspersonen zeigt, dass die Umfrage insgesamt die Metropolregion Hamburg gut abbildet und somit allgemeingültige Aussagen – zumindest für Hamburg und viele Landkreise – getroffen werden können.

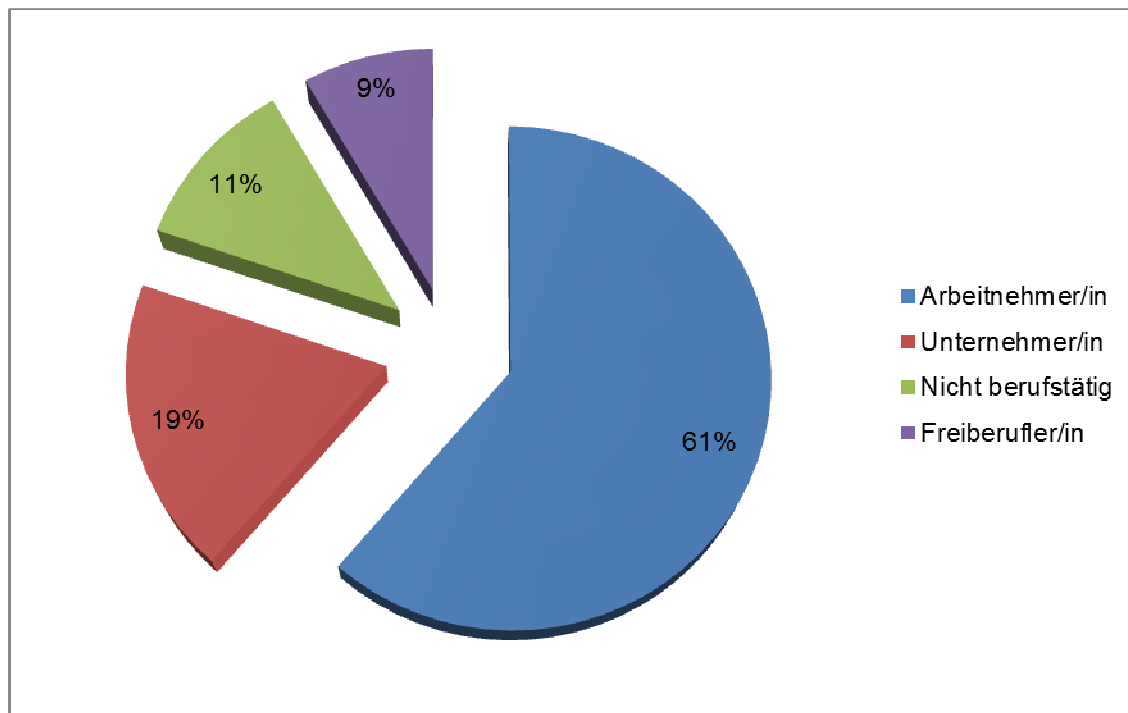
- Auswertung nach Wohnort (**Umfrage** im Vergleich zur **Bevölkerungsstatistik**; Quelle: Statistikamt Nord, Mikrozensus 9.5.2011)



- n = 1.427
- Wohnort: Hamburg = 518; außerhalb Metropolregion = 183; Stormarn = 139; Harburg = 116; Pinneberg = 67; Lauenburg = 59; ... ; Neumünster = 3
- Die Verteilung der Wohnorte der Umfrageergebnisse deckt sich in großen Teilen mit den offiziellen Bevölkerungszahlen. In Hamburg und den Kreisen Stormarn und Harburg nehmen prozentual leicht zu viele Personen an der Umfrage teil, in den Randkreisen der Metropolregion Hamburg prozentual etwas zu wenige. Dies könnte auf die Verbreitung des Hamburger Abendblattes, in dem für die Umfrage geworben wurde, zurückzuführen sein. Sehr guter Rücklauf kommt aus Mecklenburg-Vorpommern, wo ebenfalls stark in den Zeitungen für die Umfrage geworben wurde.
- Der Vergleich der Umfragewerte mit der Bevölkerungsstatistik zeigt, dass die Umfrage insgesamt die Metropolregion Hamburg gut abbildet und somit allgemeingültige Aussagen – zumindest für Hamburg und viele Landkreise – getroffen werden können.

## 8) Zu Ihrer Person (Frage mit vorgegebenen Antworten)

- Gesamtteilnehmer: 1.680 Personen
- Teilnehmer nach Personengruppen: 780 Arbeitnehmer; 241 Unternehmer; 144 nicht Berufstätige; 107 Freiberufler
- Bereitschaft zu Telefoninterviews: 296 (17,6 Prozent) sind zu 5 bis 10-minütigen Telefoninterviews bereit.

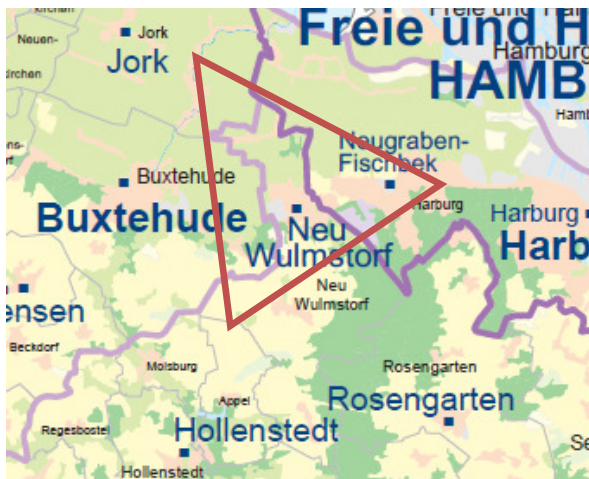




## D. Beispielhafte Problemfälle aus der Metropolregion

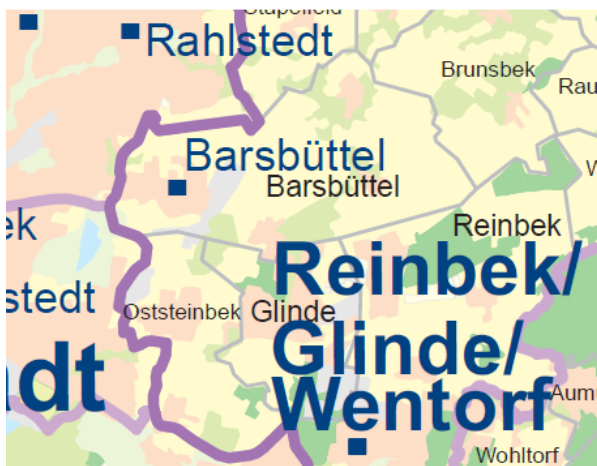
Viele Bürger und Unternehmer haben uns in der Onlinebefragung und in Telefongesprächen konkrete, teilweise kuriose Probleme aus Ihrem Alltag in der Metropolregion Hamburg geschildert. Im Folgenden finden Sie eine Beschreibung von in der Umfrage genannten Fällen, die beispielhaft für die Wirkungen von administrativen und institutionellen Grenzen innerhalb der Metropolregion Hamburg stehen.

### Das „Bermuda-Dreieck“ der Metropolregion Hamburg



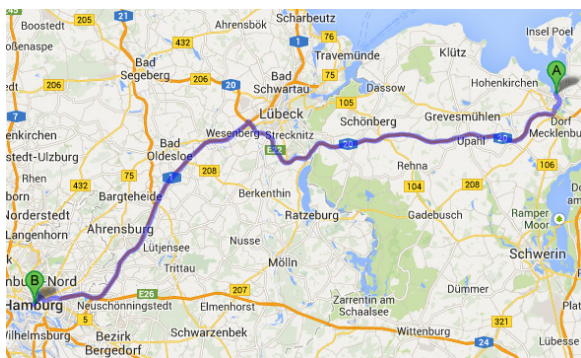
Wer einen Notruf per Mobiltelefon im Verwaltungsgrenzdreieck Hamburg, Landkreis Harburg und Landkreis Stade absetzt, landet häufig in der nicht zuständigen Notruf-Leitstelle. Dies kann die Notfallrettung erheblich verzögern, denn Unternehmen, die die Notfallrettung und den Krankentransport übernehmen, verfügen nur über eine Genehmigung, die sich auf ein bestimmtes Verwaltungsgebiet beschränkt (siehe hierzu: § 14 Hamburgisches bzw. § 4 Niedersächsisches Rettungsdienstgesetz).

### Vom Glück, Barsbütteler zu sein



Barsbütteler können ihre Kinder auf ein staatliches Hamburger Gymnasium schicken – so sieht es das Gastschulabkommen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein vor. Ihre Oststeinbeker Nachbarn können dies nicht. Von hier ist die nächste Gesamtschule in Hamburg, die nicht besucht werden darf, nur 2 Kilometer oder 13 ÖPNV-Minuten bei 5 minütiger Taktung entfernt, die nächste Gesamtschule in Schleswig-Holstein jedoch über 7 Kilometer oder 40 ÖPNV Minuten bei 30 minütiger Taktung. Einzige Lösung, die eigenen Kinder doch nach Hamburg auf die Schule zu schicken, ist die Ummeldung der Kinder, z.B. zu Hamburger Verwandten.

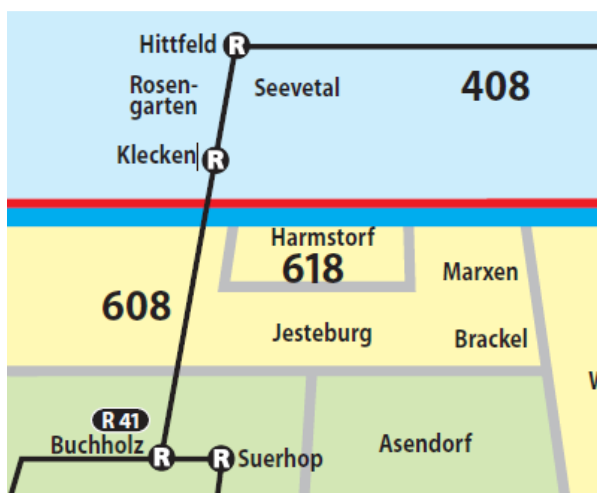
### Erst der Genehmigungsmarathon, dann der Transport



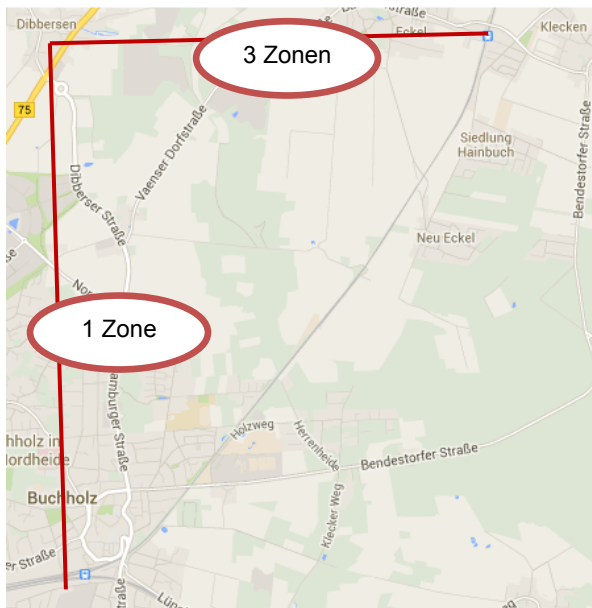
Die Städte Wismar und Hamburg haben vieles gemeinsam: beide sind Hanse- und Hafenstädte. Deswegen rollt zwischen dem Ostseehafen und dem Tor zur Welt der ein oder andere Schwertransport. Je nach Abmessung des LKW und seiner Ladung sind Begleitfahrzeuge und/ oder die Begleitung durch die Polizei vorgeschrieben – auch Sperrzeiten sind möglich. Doch dafür ist ein wahrer

Genehmigungsmarathon erforderlich: Für Schwertransporte wird wegen der übermäßigen Straßenbenutzung eine Ausnahmegenehmigung nach § 29 und / oder § 46 der Straßenverkehrsordnung benötigt. Diese erteilt in Mecklenburg-Vorpommern das Landesamt für Verkehr und Straßenbau. Die Prüfung der Anträge kann in Abhängigkeit von Art und Umfang des Sachverhalts durchaus mehr als zwei Wochen in Anspruch nehmen. Zudem wirkt sich die Anhörung anderer Fachstellen und Bundesländer auf die Bearbeitungszeit aus. Beim Schwertransport von Wismar nach Hamburg muss die Erlaubnisbehörde Zustimmungsnotwendigkeiten der Straßenbau-behörden, Gemeinden, der Bahn und Polizei des eigenen Bundeslandes einholen. Hinzu kommen Zustimmungen des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr für Schleswig-Holstein und des Landesbetriebs Verkehr für Hamburg, die wiederum die Zustimmungen ihrer eigenen Straßenbaubehörden, Gemeinden, etc. einholen. Dazu schreibt der Landesbetrieb Verkehr Hamburg (LBV) in einem Merkblatt: „Der LBV hat keinen direkten Einfluss auf das Antwortverhalten anzuhörender Stellen. Bitte berücksichtigen Sie dies für Ihre Zeitplanung“.

### Verkehrsverbundsgrenzen stellen Pendler vor Probleme – oder das Auto lohnt sich doch



Wer in Buchholzer (Nordheide) Ortsteilen wie Dibbersen lebt und in Hamburg arbeitet, hat eine schwere Wahl: Buchholz, Ausgangspunkt einer direkten Regionalbahnlinie nach Hamburg, liegt fünf Kilometer entfernt, es fahren stündlich Busse nach Buchholz. Daneben gibt es über 1.300 Park & Ride Plätze, von denen die Hälfte kostenpflichtig ist. Buchholz liegt jedoch außerhalb des HVV-Großbereichs. Eine Monatskarte kostet 151,30 Euro. Klecken, erster Ort im HVV-Großbereich Hamburg,



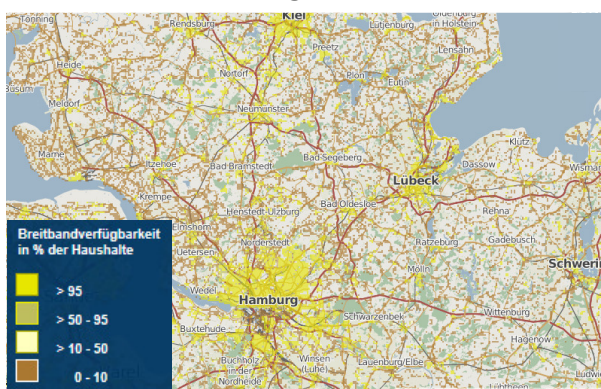
verfügt ebenfalls über einen kostenlosen Park & Ride Parkplatz und liegt auch fünf Kilometer von Dübbersen. Eine Monatskarte im HVV-Großbereich kostet 99,80 Euro. Grund genug für viele Bürger, das Auto zu nehmen, um den HVV erst ab Klecken zu nutzen. Entsprechend zugeparkt ist Klecken unter der Woche. Und dies nicht nur in Dübbersen, sondern in vielen Orten außerhalb des HVV-Großbereichs. Denn von den 50 wichtigsten Quellorten für Pendlerverkehre nach Hamburg liegen 27 außerhalb des HVV-Großbereichs (davon 22 innerhalb der Metropolregion Hamburg).

### Aller Anfang ist schwer ...



Es könnte so einfach sein: Ausbildungsort in den Nordport Towers vor den Toren Hamburgs, fußläufig erreichbar von der Wohnung in Norderstedt. Doch dürfen die Auszubildenden nicht auf die Berufsschule nach Hamburg. Und das obwohl die Berufsschule in Lubeck deutlich weiter vom Wohn- und Ausbildungsort entfernt ist. Denn das Gastschulabkommen hält eine Wegezeit von bis zu 75 Minuten für zumutbar.

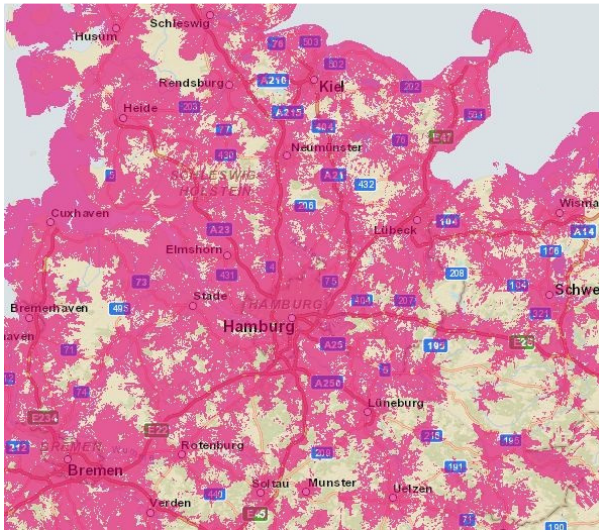
### Ein digitaler Graben zieht sich durch die Metropolregion



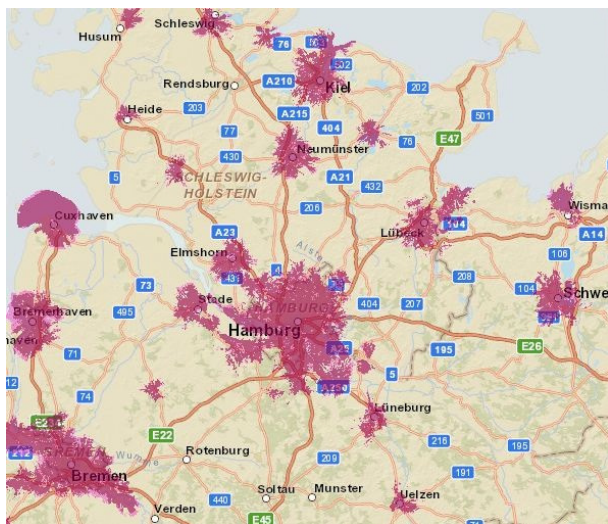
Die Metropolregion Hamburg ist unterschiedlich gut mit schnellem Internet versorgt – ein Thema, dem sich Netzbetreiber, Bundes- und Landesregierungen angenommen haben. Für über 95 Prozent der Stadtbewohner der Metropolregion ist es selbst-verständlich, mit Bandbreiten von über 16 Mbit/s durch das Internet zu surfen (gelbe Flächen). Doch in ländlichen Gebieten der Metropolregion Hamburg verfügen teilweise nur unter 10 Prozent der Haushalte über eine solche Geschwindigkeit – egal ob drahtlos oder leitungsgebunden (braune Flächen) – was sich auch negativ auf Unternehmensansiedlungen auswirkt (Quelle: BMWI).



## Achtung Funkloch



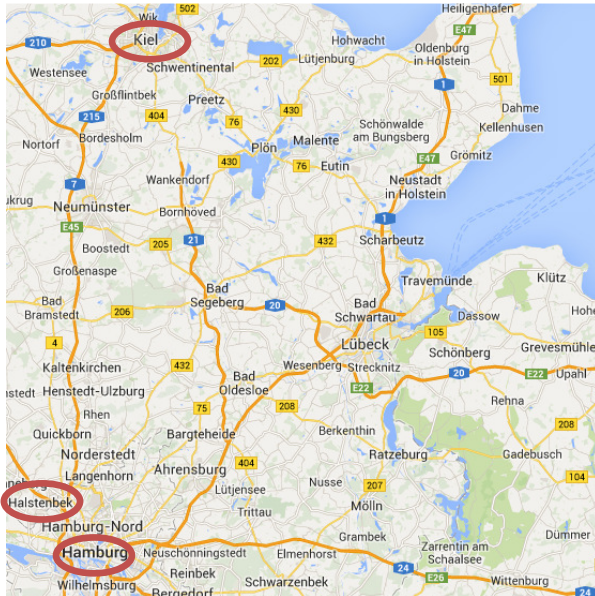
3G/UMTS/HSPA-Netz mit bis zu 42 Mbit/s



4G/LTE-Netz mit bis zu 150 Mbit/s

Zunächst die gute Nachricht: 2G, GSM, GPRS und EDGE Netze mit bis zu 260 kbits/s sind heute metropolregionsweit verfügbar. Aber wenn es etwas schneller werden soll, fällt der Nutzer oftmals ins Funkloch. Während es bei 3G, UMTS und HSPA mit bis zu 42 Mbit/s nur wenige Löcher im Mobilfunknetz gibt (obere Abbildung, Netz der Telekom), sind es bei 4G und LTE mit bis zu 150 Mbit/s weit mehr (untere Abbildung, Netz der Telekom). Die verbesserungswürdige Hochgeschwindigkeitsnetzabdeckung betrifft dabei nicht nur den ländlichen Raum, sondern auch wichtige Quellorte von Pendlerströmen wie Buchholz, Winsen und Buxtehude. Dies ist keine gute Voraussetzung für eine vertiefende wirtschaftliche Integration der Metropolregion Hamburg, zu der die Digitalisierung der Lebens- und Arbeitsumstände beiträgt.

### Wer fernsieht, muss „fern“ sehen



Bewohner des Hamburger Speckgürtels arbeiten oft in Hamburg und fühlen sich regional dort verortet. Gerne würden sie in den Genuss des regionalen Hamburger Dritten Programms kommen (NDR Hamburg Journal), empfangen aber nur das Kieler Programm (NDR Schleswig-Holstein Magazin). Gemäß der gesetzlichen Vorgaben (Must Carry) müssen die Regionalvarianten der Dritten Programme nur innerhalb der Bundesländer verbreitet werden (§ 52b Absatz 1 Satz 1a Rundfunkstaatsvertrag). Und nicht jeder der wenigen Kabelfernsehanbieter Schleswig-Holsteins speist die im Rahmen der Dritten Programme verbreiteten Landesfenster in die eigenen analogen und digitalen Netze ein. Wer regional fernsehen will, muss im wahrsten Sinn „fern“ sehen oder eine Satellitenschüssel installieren.

## E. Methodik

Die vorliegende Studie zu den Verwaltungsgrenzen im Alltag der Metropolregion Hamburg basiert auf einer Onlineumfrage, die die Initiative pro Metropolregion Hamburg e.V. vom 4. November bis zum 8. Dezember 2013 durchgeführt hat. Gefragt wurden Unternehmer, Arbeitnehmer und Bürger der Metropolregion Hamburg. Der Aufruf zur Teilnahme wurde breit gestreut: Zum einen über die Medien der Metropolregion (unter anderem Hamburger Abendblatt, Pinneberger Tageblatt, Stader Tageblatt, Lübecker/ Segeberger Nachrichten, Schweriner Volkszeitung, Böhme Zeitung, Ostsee Zeitung, Wismarer Zeitung, Radio Hamburg), zum anderen durch einen E-Mail-Versand an die Mitgliedsunternehmen der Industrie- und Handelskammern (IHK) sowie der Handwerkskammern (HWK) der Metropolregion, auf Veranstaltungen und über die Homepages und Mitgliedszeitungen der in der IMH organisierten IHKs, HWKs, Verbände und Gewerkschaften. Insgesamt 1.680 Personen nahmen an der Umfrage teil. Die Streuung der Teilnehmer über Wohn- und Arbeitsort spiegelt die reale räumliche Verteilung der Beschäftigten und Einwohner in der Metropolregion Hamburg gut wider.

Insgesamt 296 Personen waren über ihre Teilnahme an der Webumfrage hinaus zu vertiefenden Telefoninterviews bereit. Vom 6. bis zum 30. Januar 2014 hat die Geschäftsstelle der IMH insgesamt 162 Telefoninterviews durchgeführt. Die Auswahl der Interviewteilnehmer hat sich an der Struktur der Gesamtteilnehmerzahl bezüglich Arbeits- und Wohnort sowie Berufsstatus der Person (Unternehmer, Arbeitnehmer, nicht berufstätig) orientiert.

Die Umfrage weist also eine hohe Teilnehmerzahl mit breiter regionaler Streuung in der Metropolregion Hamburg auf. Die offene Teilnahmemöglichkeit sowie die gute Deckung der Teilnehmerzahl mit der tatsächlichen Beschäftigten- und Einwohnerverteilung geben in Verbindung mit den vertiefenden Telefoninterviews den vorliegenden Ergebnissen dieser Umfrage eine hohe Relevanz und damit eine große Aussagekraft.

Im Bericht bezeichnet „n“ die jeweilige Grundgesamtheit der Teilnehmer für die jeweilige Fragestellung.

Initiative pro Metropolregion Hamburg e.V.  
c/o Handelskammer Hamburg  
Adolphsplatz 1  
20457 Hamburg

<http://www.pro-metropolregion-hh.de>

Tel.: 040/36138 – 353  
Fax: 040/36138 – 325  
E-Mail: [info@pro-metropolregion-hh.de](mailto:info@pro-metropolregion-hh.de)

Bearbeiter:  
Sebastian Döll  
Charlotte von Knobloch  
Michael Konow  
Dr. Dirk Lau