

BESCHLUSSEMPFEHLUNG UND BERICHT

des Europa- und Rechtsausschusses (3. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Landesregierung - Drucksache 6/3215 -

Bericht zur Metropolregion Hamburg 2014

A Problem

Mit der vorliegenden Unterrichtung informiert die Landesregierung über die Struktur der Metropolregion Hamburg und die Aktivitäten des Landes Mecklenburg-Vorpommern in der Metropolregion Hamburg sowie über konkrete Projekte einzelner Akteure. Damit kommt die Landesregierung der Aufforderung des Ratifikationsgesetzes zum Staatsvertrag nach, zwei Jahre nach dem Inkrafttreten des Staatsvertrages über den Beitritt Mecklenburg-Vorpommerns zur Metropolregion Hamburg zu berichten.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Landkreise Nordwestmecklenburg sowie Ludwigslust-Parchim mit dem Teil des Altkreises Ludwigslust sowie die Städte Wismar und Ludwigslust sind Mitglieder in der Metropolregion Hamburg. Auf Grund der Kreisgebietsreform, die zeitlich in den Beitrittsprozess des Landkreises Ludwigslust zur Metropolregion fiel, wurde das Gebiet des Altkreises Parchim kein Mitglied. Ebenso ist die Landeshauptstadt Schwerin kein Mitglied in der Metropolregion Hamburg.

Im Hinblick auf den demografischen Wandel kommt dem Entgegenwirken des Bevölkerungsrückganges in Mecklenburg-Vorpommern eine große Bedeutung zu. Die Mitgliedschaft in der Metropolregion Hamburg fördert die wirtschaftlichen, infrastrukturellen und touristischen Verflechtungen im Land und steigert so die Attraktivität des Standortes.

Die Metropolregion Hamburg verfügt nicht über eine eigene Rechtspersönlichkeit. Dies hat zum Beispiel zur Folge, dass die Metropolregion nicht selbst Empfänger von Fördermitteln aus Bundes- oder EU-Programmen sein kann.

In einer globalisierten Welt kommt der Mitgliedschaft des Landes in der Metropolregion Hamburg eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere für den westlichen Landesteil Mecklenburg-Vorpommerns bieten sich Vorteile, wie beispielsweise im Bereich der Ansiedelung von Unternehmen, bei der Schaffung von Arbeitsplätzen, beim Ausbau von Infrastruktur und bei der Vermarktung des Tourismusstandortes Mecklenburg-Vorpommern.

Im östlichen Landesteil Mecklenburg-Vorpommerns bestehen enge Verbindungen zu der Woiwodschaft Westpommern. Artikel 11 der Verfassung des Landes verpflichtet das Land Mecklenburg-Vorpommern unter anderem dazu, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, insbesondere im Ostseeraum, zu fördern.

Die Gründung einer grenzüberschreitenden Metropolregion Stettin unter Beteiligung des Landes Mecklenburg-Vorpommern entspräche dieser Vorgabe. Die Gründung einer Metropolregion Stettin befindet sich derzeit noch in einer Vorbereitungsphase. Der Landeshaushalt 2016/2017 stellt in einem Haushaltstitel finanzielle Mittel für die Durchführung von Veranstaltungen und Projekten in diesem Zusammenhang zur Verfügung. Im Juni 2015 wurde erstmals ein Entwicklungskonzept zur Gründung einer grenzüberschreitenden Metropolregion Stettin vorgestellt. Im November 2015 fand in Stettin eine Konferenz statt, in deren Rahmen über die grenzüberschreitende Kooperation in Form einer Metropolregion Stettin diskutiert wurde.

B Lösung

Mit der vorliegenden Drucksache werden die Empfehlungen des Europa- und Rechtsausschusses zu der Unterrichtung durch die Landesregierung gebündelt.

Der Europa- und Rechtsausschuss empfiehlt dem Landtag, die Landesregierung aufzufordern, sich aktiv für die Weiterentwicklung der politischen Strukturen der Metropolregion Hamburg einzusetzen. Die Schaffung einer eigenen Rechtspersönlichkeit der Metropolregion wird angeregt.

Im Hinblick auf die Strukturen des Landes Mecklenburg-Vorpommern empfiehlt der Europa- und Rechtsausschuss dem Landtag, die Erweiterung der Metropolregion Hamburg um die Landeshauptstadt Schwerin und das Gebiet des Altkreises Parchim zu unterstützen sowie in diesem Zusammenhang die Landesregierung aufzufordern, eine entsprechende Erweiterung zu forcieren.

Vor dem Hintergrund der privilegierten Zusammenarbeit Mecklenburg-Vorpommerns mit den anderen Akteuren in der Metropolregion Hamburg empfiehlt der Europa- und Rechtsausschuss dem Landtag, die Landesregierung aufzufordern, an einer weiteren Verbesserung der Wettbewerbschancen der Region im Rahmen von nationalen und EU-Projekten, insbesondere in den Themenbereichen Energie, Verkehr und Siedlungsentwicklung, mitzuwirken.

Im Hinblick auf den östlichen Landesteil und die Partnerschaft mit der Woiwodschaft Westpommern wird dem Landtag empfohlen, die Landesregierung aufzufordern, in den weiteren Entwicklungsprozess auf dem Weg zu einer grenzüberschreitenden Metropolregion Stettin die kommunale Ebene mit einzubeziehen.

In Ziffer 7 wird die Landesregierung aufgefordert, die Unterrichtung über die Metropolregion Hamburg im ersten Halbjahr 2017 fortzuschreiben und in dem Folgebericht auch auf den Entwicklungsstand der Metropolregion Stettin einzugehen.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuss

C Alternativen

Keine.

D Kosten

Keine.

Beschlussempfehlung

Der Landtag möge beschließen:

1. Der Landtag begrüßt die Vorlage der Unterrichtung durch die Landesregierung, die in zahlreichen Punkten eine unmittelbare oder mittelbare Bedeutung auch für die Arbeit des Landtages aufweist. Die Unterrichtung gibt einen Überblick über die Struktur der Metropolregion Hamburg sowie über die Gremienarbeit und insbesondere die Aktivitäten des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit Bezug zur Metropolregion.
2. Der Landtag hebt die Bedeutung der Zusammenarbeit des Landes mit den anderen Partnern in der Metropolregion Hamburg hervor und stellt fest, dass die Mitarbeit des Landes in der Metropolregion Hamburg wesentlich zur wirtschaftlichen und infrastrukturellen Entwicklung des Landes beiträgt. Die Mitgliedschaft des Landes Mecklenburg-Vorpommern trägt tatsächlich dazu bei, den Bevölkerungsrückgang in unserem Bundesland zu verlangsamen und so dem demografischen Wandel entgegenzuwirken.
3. Die Landesregierung wird aufgefordert, sich weiterhin aktiv für die Weiterentwicklung der politischen Strukturen in der Metropolregion Hamburg einzusetzen, insbesondere sich für die Schaffung einer eigenen Rechtspersönlichkeit der Metropolregion einzusetzen. Die Beteiligung der Akteure aus Wirtschaft, Verbänden und Zivilgesellschaft sowie der Sozialpartner sollte verstärkt werden.
4. Vor dem Hintergrund der Strukturen des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist eine Erweiterung der Metropolregion Hamburg wichtig. Eine Erweiterung kann nur in Abstimmung mit allen Partnern in der Metropolregion erfolgen. Der Landtag unterstützt eine Erweiterung der Metropolregion Hamburg um die Landeshauptstadt Schwerin und das Gebiet des Altkreises Parchim und fordert die Landesregierung auf, eine entsprechende Erweiterung in Abstimmung mit den Partnern zu forcieren.
5. Die Landesregierung wird aufgefordert, die privilegierte Zusammenarbeit der beteiligten Länder und Kommunen in der Metropolregion dazu zu nutzen, an einer weiteren Verbesserung der Wettbewerbschancen der Region im Rahmen von nationalen und EU-Projekten insbesondere in den Themenbereichen Energie, Verkehr und Siedlungsentwicklung mitzuwirken.
6. Vor dem Hintergrund der bereits bestehenden engen Partnerschaft zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Woiwodschaft Westpommern begrüßt der Landtag Bestrebungen, eine grenzüberschreitende Metropolregion Stettin zu entwickeln. Der Landtag sieht in der erstmaligen Aufnahme eines entsprechenden Haushaltstitels in den Landeshaushalt für die Jahre 2016 und 2017 sowie der damit verbundenen ausdrücklichen Bereitstellung von Mitteln zur Durchführung von Veranstaltungen und Projekten ein wichtiges Bekenntnis des Landes und einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Entwicklung der grenzüberschreitenden Metropolregion. Die Landesregierung wird aufgefordert in den weiteren Entwicklungsprozess auf dem Weg zur grenzüberschreitenden Metropolregion Stettin die kommunale Ebene mit einzubeziehen.

7. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, die Unterrichtung über die Metropolregion Hamburg im ersten Halbjahr 2017 fortzuschreiben und in dem Folgebericht auch auf den Entwicklungsstand der Metropolregion Stettin einzugehen.

Schwerin, den 2. Dezember 2015

Der Europa- und Rechtsausschuss

Stefanie Drese

Stellvertretende Vorsitzende und Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Stefanie Drese

I. Allgemeines

Die Präsidentin des Landtages hat die Unterrichtung durch die Landesregierung „Bericht zur Metropolregion Hamburg 2014“ auf Drucksache 6/3215 mit Amtlicher Mitteilung 6/84 vom 17. Oktober 2014 im Benehmen mit dem Ältestenrat zur federführenden Beratung dem Europa- und Rechtsausschuss überwiesen.

Der Europa- und Rechtsausschuss hat die Unterrichtung in insgesamt vier Sitzungen, abschließend in seiner 96. Sitzung am 11. November 2015, beraten. In seiner 88. Sitzung am 24. Juni 2015 hat der Europa- und Rechtsausschuss eine öffentliche Anhörung durchgeführt, zu der insgesamt 15 Vertreterinnen und Vertreter von Kommunen, Landkreisen, kommunalen Spitzenverbänden und der Industrie- und Handelskammern sowie der Freien und Hansestadt Hamburg und der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg eingeladen waren.

Der Europa- und Rechtsausschuss hat die vorliegende Beschlussempfehlung mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, der CDU, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei einer Gegenstimme von Seiten der Fraktion der NPD angenommen.

II. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

1. Innenausschuss

Der Innenausschuss hat die Unterrichtung in seiner 75. Sitzung am 10. September 2015 beraten und zur Kenntnis genommen.

2. Finanzausschuss

Der Finanzausschuss hat die Unterrichtung in seiner 101. Sitzung am 25. Juni 2015 abschließend beraten und im Ergebnis seiner Beratung mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, der CDU, DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der NPD einstimmig beschlossen, dem federführenden Europa- und Rechtsausschuss zu empfehlen, die Unterrichtung aus finanzpolitischer Sicht verfahrensmäßig für erledigt zu erklären.

3. Ausschuss für Wirtschaft, Bau und Tourismus

Der Wirtschaftsausschuss hat die Unterrichtung in seiner 68. Sitzung am 18. Juni 2015 und abschließend in seiner 70. Sitzung am 10. September 2015 im Rahmen seiner Zuständigkeit beraten. Der Wirtschaftsausschuss empfiehlt einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, der CDU, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung seitens der Fraktion der NPD die Annahme folgender Entschließung: „Der Wirtschaftsausschuss begrüßt die Anstrengungen des Landes und der Region und regt an, dass zukünftig der gesamte Landkreis Ludwigslust-Parchim und die kreisfreie Stadt Schwerin Teil der Metropolregion Hamburg werden. Damit würde der gesamte Bereich Westmecklenburg Teil der Metropolregion Hamburg.“

4. Ausschuss für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung

Der Ausschuss für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung hat die Unterrichtung durch die Landesregierung während seiner 78. Sitzung am 9. September 2015 beraten und empfiehlt dem federführenden Europa- und Rechtsausschuss mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion der CDU, der Fraktion DIE LINKE sowie der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei einer Gegenstimme der Fraktion der NPD die nachfolgend aufgeführten Feststellungen und Anregungen zu berücksichtigen, ansonsten die ausschussrelevanten Teile der Unterrichtung verfahrensmäßig für erledigt zu erklären:

„Die Metropolregion Hamburg stellt die einzige verfasste Kooperationsebene in Norddeutschland dar. Insofern wird angeregt, diese Ebene dafür zu nutzen, die privilegierte Zusammenarbeit der beteiligten Länder und Kommunen in den Themenbereichen Energie, Verkehr und Siedlungsentwicklung im Sinne einer Vergrößerung der Chancen Norddeutschlands verstärkt auch im Wettbewerb mit den übrigen Bundesländern bei nationalen und EU-Projekten zu nutzen.

Der Ausschuss für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung stärkt das Bestreben der Landeshauptstadt Schwerin, sich in die Metropolregion zu integrieren und bittet die Landesregierung, sich auch weiterhin dafür einzusetzen.

Der Ausschuss für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung hält es aufgrund der Bedeutung der Metropolregion für die Entwicklung Mecklenburg-Vorpommerns für wichtig, dass der Landtag in Zukunft einmal in der Legislaturperiode über Aktivitäten in der Metropolregion Hamburg unterrichtet wird.“

III. Wesentliche Ergebnisse der Beratungen des Europa- und Rechtsausschusses

1. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung

Im Folgenden werden die wesentlichen Aussagen, allgemeinen Einschätzungen und Kritikpunkte der Anzuhörenden aus den schriftlichen Stellungnahmen und mündlichen Beiträgen dargelegt.

Der Vertreter der **Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg** hat ausgeführt, dass eine Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen nicht neu sei. Schon vor Gründung der Metropolregion im Jahre 1990 habe es eine gemeinsame Landesplanung gegeben. Ursprünglich sei es deren Aufgabe gewesen, sich in der Nachkriegszeit um Flüchtlinge und ausgebombte Einwohner zu kümmern. Ab dem Jahre 1962 seien dann bilaterale Fonds mit Schleswig-Holstein beziehungsweise Niedersachsen entstanden. Siedlung, Verkehr und Umweltfragen hätten im Vordergrund gestanden. 1995 sei dann die Metropolregion Hamburg offiziell entstanden. Die Regionen hätten Kooperationen eingehen müssen, um in der globalisierten Welt zukunftsfähig zu sein. Die Öffnung der Mauer 1989 und die Wiedervereinigung hätten dann dazu geführt, dass Hamburg engere Kontakte mit seinen Nachbarn, beispielsweise Ludwigslust, habe aufbauen können. Die Gründung der Welthandelsorganisation (WTO) 1994 und die fortschreitende EU-Integration hätten zudem zum Wegfall der Zollschränken geführt.

Gleichzeitig sei das Internet entstanden, das die Standortfaktoren bis auf die Dorfebene transparent gemacht habe. Die Regionen seien auf Grund dieser Entwicklungen dem internationalen Wettbewerb schutzlos ausgesetzt und müssten nun international sichtbar werden.

Die Rahmenbedingungen für eine Metropolregion seien deren Innovationsfähigkeit und Größe sowie das Vorliegen von weichen Standortfaktoren. Um Investoren zu gewinnen, müssten Fragen beantwortet werden, wie zum Beispiel nach der Anzahl der in dem Gebiet lebenden Verbraucher oder nach der Anzahl von Wissenschaftlern, die mögliche Probleme des Unternehmens lösen könnten. Diese Zielsetzung sei bis in den ländlichen Raum vorhanden. 1990 sei das Thema der Cluster-Politik erfunden worden. Hamburg habe 1997 mit den Themen IT und Medien begonnen. Allerdings seien andere Regionen, wie zum Beispiel Stuttgart oder der Bereich Öresund, der sich nunmehr „Region Greater Copenhagen“ nenne, in der Regionsbildung schneller gewesen. In Hamburg habe es 2001 einen Regierungswechsel gegeben und es sei ein Zehnjahresplan zur wachsenden Stadt aufgelegt worden. Hamburg habe deswegen 2004 die Marketinggesellschaft gegründet. 2007 sei die Metropolregion Hamburg für die Landkreise innerhalb der Region geöffnet worden, so für den Landkreis Ludwigslust. Hamburg habe sich in der Folge dafür eingesetzt, dass die Landeshauptstadt Schwerin und der Altkreis Parchim dazu kämen. 2012 habe es dann eine sehr große Erweiterungswelle um Nordwestmecklenburg, Lübeck, Ostholstein und das Land Mecklenburg-Vorpommern gegeben. Die Metropolregion biete die Chance, den Norden Deutschlands insgesamt und seine Standortfaktoren in Wirtschaft, Wissenschaft und Tourismus national wie international stärker in den Fokus zu rücken und das im Ausland bestehende Deutschlandbild in Richtung Norddeutschland zu verschieben. Es gebe Zusammenarbeit auf den Gebieten des Tourismus und der Wirtschaft. Weltweit gebe es den Trend, dass sich Städte zusammenschlossen und Partner suchten, um ihre Kräfte zu bündeln. Sicherlich gebe es Konkurrenz der Kommunen untereinander, wenn es um die Ansiedlung von Unternehmen gehe, aber letztlich entscheide jedes Unternehmen über seinen Standort selbst.

Zu berücksichtigen sei auch, dass einzelne Kommunen bestimmte Bedarfe von Unternehmen auch nicht bedienen könnten, sodass entsprechende Anfragen auch an andere Kommunen weiter gereicht würden. Im Bereich der Fachkräfte sei Hamburg das einzige Land der beteiligten vier Bundesländer, das ein Fachkräftekonzept habe, das die Metropolregion einbeziehe. Daher sei dies nicht als Bedrohung für die Nachbarn zu sehen. Hamburg selbst sei in vielerlei Hinsicht von seinen Nachbarn abhängig. Hamburg sei daher von Anfang an ein Befürworter des Beitritts gewesen. Inzwischen habe die Metropolregion 5,1 Millionen Einwohner. Dies entspreche einem Prozent der EU-Bevölkerung. Es gebe weltweit circa 500 Millionenstädte. Hamburg stehe auf Rang 135.

Die Gründung einer grenzüberschreitenden Metropolregion Stettin begrüße er. Hamburg stehe seit vielen Jahren im Austausch mit den Partnern und habe sich gegenüber dem zuständigen Bundesministerium wiederholt dafür eingesetzt, gerade diese Region in die jeweiligen Überlegungen und Modellvorhaben der Raumordnung einzubeziehen. Hamburg sei gerne bereit, in den Prozess der Gründung einer Metropolregion Stettin seine Erfahrungen einfließen zu lassen.

Der Stellvertretende Vorstandsvorsitzende der **Initiative „Pro Metropolregion Hamburg“** hat ausgeführt, dass die Initiative „Pro Metropolregion Hamburg“ die Organisation und Stimme der Wirtschaft und der Vertreter der Sozialpartner in der Metropolregion Hamburg sei. Sie sei im Juni 2013 gegründet worden. Heute gebe es keine großen Kritiker an der Gründung der Metropolregion Hamburg mehr. Dies sei unabhängig von den Überlegungen zur Gründung eines Nordstaates.

In der Metropolregion Hamburg finde die Zusammenarbeit auf Augenhöhe statt. Die Gründung der Initiative „Pro Metropolregion Hamburg“ sei auch ein Zeichen an die staatliche Seite, dass die Wirtschaft bereit sei, mit der Metropolregion zu kooperieren. Es dürfe nicht nur über die Wirtschaft geredet werden, sondern vor allem mit der Wirtschaft. Der Beitrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern sei sehr wichtig.

Es gebe in der Metropolregion nicht nur fünf Millionen Einwohner und 2,5 Millionen Erwerbstätige, sondern die wirtschaftliche Potenz sei ebenfalls sehr stark. Es gebe im Durchschnitt ein Prokopfeinkommen von 48.000 Euro. Der gesamtstaatliche Durchschnitt liege bei 45.000 Euro Einkommen. Die Metropolregion sei insoweit vergleichbar mit Portugal. Im Hinblick auf die Produktivität sei die Metropolregion vergleichbar mit Belgien. 2012 habe es ein Bruttoinlandsprodukt auf dem Gebiet der Metropolregion von mehr als 175 Mrd. Euro gegeben. Mecklenburg-Vorpommern habe wirtschaftlich viel zu bieten - und zwar nicht nur im Bereich der Gesundheitswirtschaft.

Expertise und Netzwerkfähigkeit machten die Metropolregion als Handelsstandort und Umschlagplatz zu einem attraktiven Standort. Über die Zukunft von Metropolregionen entscheide einerseits die schiere Größe, um Größen- und Kostenvorteile der Infrastruktur zu ermöglichen. Andererseits sei die Innovationsfähigkeit entscheidend, die durch weitere Verdichtung innerhalb des Wirtschaftsraumes erleichtert werde. Um die Metropolregion zu stärken, müssten im Bereich Bildung die Bildungsinhalte und Schulsysteme zwischen den einzelnen Akteuren harmonisiert werden, um die Mobilität der Bevölkerung nicht einzuschränken. Bei öffentlichen Dienstleistungen sei es geboten, den Ort der Erbringung vom Ort der Inanspruchnahme so weit wie möglich zu entkoppeln. Der öffentliche Nahverkehr müsse optimiert werden. Es müsse eine engere Zusammenarbeit der Metropolregion mit den Sozialpartnern und der Wirtschaft geben. Dies sei ein Ziel der Initiative. Dies sei keine Frage des „ob“, sondern des „wie“. Die Metropolregion müsse eine eigene Rechtspersönlichkeit bekommen. Denkbar sei die Gründung eines eingetragenen Vereins. Die öffentlich-rechtliche Seite und die Seite der Wirtschaft sowie die der Sozialpartner müssten dabei berücksichtigt werden.

Der Hauptgeschäftsführer der **Industrie- und Handelskammer zu Schwerin** hat ausgeführt, dass der Landkreis Nordwestmecklenburg und der Altkreis Ludwigslust seit April 2012 Mitglieder der Metropolregion Hamburg seien. Der wirtschaftliche Verflechtungsraum bestehe unabhängig von der Metropolregion Hamburg. Die wirtschaftlichen Verflechtungsräume im Umkreis von Hamburg seien ein großer Vorteil für Westmecklenburg und damit ein besonderer Vorteil für das gesamte Bundesland. Die Aufgabe der Politik, der öffentlichen Institutionen und damit auch der Wirtschaftskammern sei es, die bestehenden Verflechtungen so zu unterstützen, dass die Potenziale gesteigert werden könnten. Der Hamburger Seehafen sei der zweitgrößte Hafen Europas und als solcher die Herzklappe der Metropolregion Hamburg. Die lokale Produktion eines Seehafens erfolge innerhalb von 130 Kilometern um den Kernbereich herum. Dies sei auch der Grund, warum sich Unternehmen wie Nestlé im Industriepark Schwerin angesiedelt hätten, weil der größte Kaffeehafen 120 Kilometer entfernt sei. Genauso verhalte es sich mit dem Unternehmen Flamm Aerotec. Aktuell habe sich das Hamburger Unternehmen Ecophoenix im Industriepark in Schwerin angesiedelt. Hier entstünden 40 neue Arbeitsplätze. Diese Entwicklungen zeigten, dass Westmecklenburg ein Produktionsstandort für Hamburg sei. Es handele sich um nachhaltige Ansiedlungen. Westmecklenburg sei sozusagen das „East Gate to Metropolregion Hamburg“. Die geplante Fehmarnbeltquerung und die Autobahnen 20 und 14 hätten einen positiven Einfluss auf Westmecklenburg als integralem Bestandteil der Metropolregion.

Im Hinblick auf das Fachkräfteproblem in Westmecklenburg wirke Hamburg nicht wie ein „Staubsauger“. Die Vorteile seien wesentlich größer als die Risiken. Täglich pendelten circa 30.000 Pendler aus Westmecklenburg in die Metropolregion Hamburg. Sie brächten Kaufkraft und Steueraufkommen in die Kommunen vor Ort zurück und mehrten somit den Wohlstand Mecklenburg-Vorpommerns. Die Auspendlerzahlen seien aber rückläufig, was bedeute, dass die Erwerbstätigen inzwischen auch vermehrt attraktive Arbeitsplätze in Westmecklenburg vorfänden. Der Bevölkerungsrückgang in Westmecklenburg habe sich deutlich verringert, da die Menschen berufliche Perspektiven in Westmecklenburg sähen und der Wohnort attraktiv bleibe. 6.300 Pendler aus Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg pendelten täglich nach Westmecklenburg. Es finde also ein Austausch statt. In Westmecklenburg sei ferner ein positiver Zuzugssaldo zu verzeichnen. Täglich pendelten Unternehmen aus Westmecklenburg zu Einsätzen nach Hamburg und Schleswig-Holstein. Im Hinblick auf die Pendelbewegungen sei es wichtig, im Bereich Infrastruktur und Mobilität zusammen zu arbeiten. Verkehrsachsen müssten ausgebaut und Anbindungen verbessert werden. Die Einbeziehung des westmecklenburgischen Schienenpersonenverkehrs in den HVV-Tarif sei anstrengenswert. Die Wirtschaft in Westmecklenburg habe nach der Finanzkrise stärker wachsen können als die der Metropolregion Hamburg. Im Jahr 2012 sei die Bruttowertschöpfung um 6,4 Prozent im Vergleich zu 3,4 Prozent Wachstum im gesamten Gebiet der Metropolregion gestiegen. Die Unternehmen Westmecklenburgs versprächen sich konkrete und erfolgreiche Projektarbeit, wie zum Beispiel die Vermarktung des Touristikstandortes Schwerin innerhalb der Metropolregion. Der benachbarte touristische Markt ermögliche die Erschließung weiterer Zielgruppen. Die Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Schwerin und die Handwerkskammer (HWK) zu Schwerin seien Gründungsmitglieder der Initiative Pro Metropolregion Hamburg und hätten sich in den Prozess der Metropolregion Hamburg mit eingebracht. Es sei eine Technologiedatenbank aufgebaut worden. Der erste Technologietreff der Initiative habe in Dassow zu dem Thema Medizintechnik stattgefunden. Die IHK und die HWK wollten sich verstärkt beim Thema Metropolregion einbringen. Die Olympiabewerbung der Stadt Hamburg werde aktiv begleitet. Sie sei für den gesamten Norden Deutschlands von Bedeutung. Die Politik müsse sich noch stärker zu den Entwicklungspotenzialen der Metropolregion bekennen und diese Entwicklungspotenziale aktiv angehen. Die Erweiterung der Metropolregion um den Altkreis Parchim und die Landeshauptstadt Schwerin sei erstrebenswert und werde in mittelbarer Zukunft erfolgen. Diese Gebiete müssten aber jetzt schon faktisch mit einbezogen werden. Erfolge der Metropolregion Hamburg auf mecklenburgischem Gebiet kämen dem gesamten Bundesland zu Gute.

Der Leiter der **Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg** und **Sprecher des Initiativkreises Europäische Metropolregionen in Deutschland** hat dargelegt, dass es insgesamt 11 Metropolregionen in Deutschland gebe. Die Metropolregion Hamburg sei 1995 als sechste Metropolregion in Deutschland entstanden. Alle Metropolregionen verfolgten zwei Ziele. Dies seien die Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Städten und dem ländlichen Raum. Es gehe darum, die Stärken des ländlichen und des städtischen Raumes gleichermaßen für die Metropolregion zu nutzen. Die deutschen Metropolregionen seien in Europa hinsichtlich dieser Ziele sehr fortschrittlich. Es gehe aber darum, dass Engagement der Metropolregion bei den Institutionen in Brüssel weiter zu intensivieren. Es sei notwendig, dass die Länder die Idee der Metropolregion weiter trügen. Erklärtes Ziel der Metropolregionen in Deutschland sei, die im Rahmen des Vertrages von Lissabon definierten Ziele der Steigerung des territorialen Zusammenhalts und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit zu unterstützen.

Die deutschen Metropolregionen legten besonderen Wert auf den Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze und der nationalen Energienetze, sowie auf die flächendeckende Versorgung mit leistungsfähigen IT-Netzen. Dabei gehe es nicht nur um Breitbandkabelversorgung, sondern auch um eine entsprechende Mobilfunkversorgung. Die deutschen Metropolregionen und insbesondere die Metropolregion Hamburg begrüßten die Kooperation über die deutschen Landesgrenzen hinweg. Das gelte für die Metropolregion Hamburg und besonders für die Kooperation mit Stettin und für die Kooperation entlang der Fehmarnbeltachse. Die Metropolregion Hamburg biete sich ausdrücklich als aktiver Partner für Kooperationen zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Stettin an. Um sich als Metropolregion zu bezeichnen, sollte das Gebiet mindestens 1 Million Einwohner umfassen. Es könne auf Erfahrungen des Netzwerkes der europäischen Metropolregionen (METREX) zurückgegriffen werden. Die Metropolregionen entlang der Rheinschiene seien vielfach mit metropolitanen Grenzräumen in Richtung Belgien, Luxemburg und Frankreich verbunden. Hier habe sich gezeigt, dass die Zusammenarbeit mit Frankreich auf Grund unterschiedlicher Verwaltungsstrukturen und Sprachbarrieren eine Herausforderung darstelle. Ähnliches sei im Hinblick auf eine Kooperation mit Polen zu erwarten. Hamburg habe keine solche Vernetzung, weder in Richtung Dänemark, noch in Richtung Polen. Die Metropolregion Hamburg bestehe aus vier Bundesländern, 17 Landkreisen und zwei kreisfreien Städten. Diese Größe mache aus, dass Hamburg international wahrgenommen werde. Der ländliche Raum profitiere von Hamburg, aber auch Hamburg profitiere vom ländlichen Raum in der Weise, dass zusammen das Gewicht von 5 Millionen Einwohnern erreicht werde und man zusammen somit mehr Gewicht habe. Die Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg beruhe auf Freiwilligkeit und Konsens. Regionale Kooperationen über mehrere Ebenen, das heißt Länder, Landkreise und Gemeinden, funktioniere nur, wenn sehr große Mehrheiten geschaffen würden. Die Konsensfindung sei gegebenenfalls sehr mühsam. Sie sei aber hinsichtlich der gemeinsamen Schlagkraft unerlässlich. Als Motor für die Regionalentwicklung formuliere die Regionalkooperation Strategien und Handlungsansätze, initiiere und entwickle Kooperationsprojekte und setze sie gemeinsam mit den anderen Akteuren um. Das Land Mecklenburg-Vorpommern und die zwei Landkreise seien 2012 der Metropolregion beigetreten. Seitdem seien mehr als 20 Projekte realisiert worden. Der Landkreis Ludwigslust-Parchim habe die Federführung im Leitprojekt Demografie und Daseinsvorsorge übernommen, der Landkreis Nordwestmecklenburg im Leitprojekt Erreichbarkeitsanalysen. Die Staatskanzlei habe den Vorsitz in der Arbeitsgruppe zur Evaluation und Zielfindung der Metropolregion übernommen. Die Größe des Förderfonds Hamburg-Mecklenburg-Vorpommern, mit dessen Mitteln die Projekte unterstützt würden, orientiere sich an den Förderfonds Schleswig-Holstein-Hamburg und Niedersachsen-Hamburg. Maßstab seien die jeweiligen Bevölkerungszahlen. Die Größe des Förderfonds sei im Staatsvertrag festgelegt. Dies sei positiv, da auf diese Weise eine finanzielle Sicherheit gewährleistet sei. Dies sei für die Stabilität einer Regionalkooperation im Hinblick auf beispielsweise vorzeitige Wahlen wichtiger, als im Einzelfall über konkrete Finanzierungen zu verhandeln. Es komme aber nicht nur auf den Beitrag der Metropolregion zu konkreten Projekten an, sondern es gehe auch eine sogenannte „Reason Credibility“. Dies signalisiere den anderen Geldgebern, dass die Region einen Plan zu einem Projekt habe und sich in ein Konzept einfüge. Der Aufbau eines gemeinsamen Gewerbeflächeninformationssystems (Gefis) in der Metropolregion sei ein großer Erfolg. Es sei gelungen, dass alle Kreis- und Landeswirtschaftsförderer sämtliche Gewerbeflächen in ein einziges kundenorientiertes Portal eingestellt hätten. Dies sei nicht einfach gewesen, da alle Wirtschaftsförderer die Flächen der beteiligten Akteure hätten offenlegen müssen.

Die Metropolregion Hamburg sei die einzige ihrer Art, die dies geschafft habe. Hier zeige sich, dass Konkurrenz durchaus ein Thema sei, allerdings hätten die Vorteile überwogen. Es gehe dabei um die Frage von Transparenz und Vertrauen, was ohne eine jahrelange Vorarbeit nicht möglich gewesen wäre. Jetzt gehe es in einem weiteren Schritt um die Entwicklung eines Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes. So etwas gebe es in anderen Metropolregionen in Deutschland nicht. Im Jahr 2012 sei vereinbart worden, einen Evaluierungs- und Zielfindungsprozess durchzuführen. In diesen Prozess seien mit der Initiative Pro Metropolregion Hamburg Vertreter der Wirtschaft und der Gewerkschaften eingebunden gewesen. Es gehe dabei um vier Themenfelder. Das erste Themenfeld sei „Wachsend, innovativ, international“. Die Ziele hier seien die Stärkung des Wirtschaftsstandortes, Clusterkooperationen, Fachkräfteausbildung und Fachkräfteanwerbung, Innovations- und Technologieförderung sowie Stärkung der Bildungszusammenarbeit.

Das zweite Themenfeld sei „Lebenswert, attraktiv, regional“. Die Ziele dabei seien, Strategien im Umgang mit dem demografischen Wandel zu entwickeln, die Stärkung der gemeinsamen touristischen Angebote und die Stärkung von Naturschutz und Naturerholung.

Das dritte Themenfeld sei „dynamisch, vernetzt, effizient“. Ziele seien die Stärkung der Verkehrsinfrastruktur, die Erstellung von Erreichbarkeitsanalysen, der Ausbau von Park-and-Ride und Bike-and-Ride, die Förderung der Elektromobilität und die Förderung der Anwendungsmöglichkeiten von Wind und Wasserstoff. Das vierte Themenfeld sei „kooperativ, profiliert, bürgerfreundlich“.

Zu der Frage der Erweiterung der Metropolregion um die Landeshauptstadt Schwerin hat er ausgeführt, dass das entsprechende Beitritts-gesuch mit der Kreisgebietsreform in Mecklenburg-Vorpommern zusammengefallen sei. Seinerzeit sei der Staatsvertrag über die Metropolregion schon in den Ausschüssen der Landesparlamente beraten worden. Beteiligt seien vier Landesparlamente sowie 17 Kreistage und zwei Stadtparlamente. Der Verhandlungsprozess sei sehr aufwändig gewesen. Ein Zusammenschluss wie die Metropolregion könne nur über einen Staatsvertrag geregelt werden. Die Aufnahme der Stadt Schwerin und des Altkreises Parchim werde schnell erfolgen. Außerdem sei dies auch eine politische Verhandlung mit den Nachbarn in Niedersachsen und vor allem in Schleswig-Holstein, da mit einer Erweiterung eine Gewichtsverschiebung nach Osten einhergehe. Dies sei auch schon bei der Aufnahme des Landkreises Nordwestmecklenburg und des Altkreises Ludwigslust von den westlichen Partnern in der Metropolregion festgestellt worden. Dass Schwerin und Parchim sich an den Projekten der Metropolregion beteiligten und gegebenenfalls die eigenen Kosten anteilig trügen, sei sinnvoll, um das Vertrauen der anderen Partner zu gewinnen. Die Ziele seien die Stärkung der regionsweiten Marketingaktivitäten im nationalen und internationalen Maßstab, die Koordination und Zusammenarbeit bei bürgernahen Dienstleistungen sowie die Unterstützung bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Die Olympiabewerbung Hamburgs habe eine herausragende Bedeutung für die Region. Die Metropolregion könne nur durch die Findung von Konsensen funktionieren. Es sei unerlässlich, gegenseitiges Vertrauen aufzubauen. Es komme letztendlich aber darauf an, konkrete Projekte umzusetzen, die vor Ort spürbar seien. Dies könne aber nur in Zusammenarbeit mit Partnern aus beispielsweise den Industrie- und Handelskammern, den Gewerkschaften, den Touristikorganisationen, den Wirtschaftsförderungsgesellschaften, Wachstumsinitiativen und Marketingorganisationen funktionieren. In der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg arbeiteten lediglich zehn Mitarbeiter.

Der Erste Stellvertreter des Landrates des **Landkreises Ludwigslust-Parchim** hat erläutert, dass das Thema Nahverkehr von besonderer Bedeutung für den Landkreis Ludwigslust-Parchim sei. Es sei nicht gewollt, dass das Kreisgebiet ein Teil des Tarifgebietes des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) werde. Es gehe vielmehr darum, dass die Einbindung konkreter Bahnstrecken geprüft werde. Problematisch sei, dass das Tarifgefüge im HVV und im Landkreis Ludwigslust-Parchim weit auseinanderliege. Auch sei die sogenannte Südbahn ein problembehaftetes Thema. Einerseits werde dort eine Bahnverbindung geschlossen. Andererseits werde von den Menschen verlangt, unabhängig von der persönlichen Betroffenheit, entsprechende Kosten für einen möglichen Anschluss an den HVV zu tragen. Denn umso weiter Kommunen von Gleissträngen entfernt seien, umso kleiner sei auch die Bereitschaft sich finanziell dafür zu engagieren. Dies habe die Debatte um die Südbahn gezeigt. Ferner strebe der Landkreis Ludwigslust-Parchim die vollwertige Mitgliedschaft der Landeshauptstadt Schwerin und des Altkreises Parchim in der Metropolregion an. Gegenwärtig entstünden dem Landkreis durch die Nichtmitgliedschaft des Altkreises Parchim finanzielle Nachteile, da Projekte im Rahmen der Metropolregion Hamburg auf dem Gebiet des Altkreises Parchim nur aus Eigenmitteln des Landkreises umgesetzt werden dürften. Die demokratischen Parteien des Kreistages unterstützten die Mitgliedschaft in der Metropolregion uneingeschränkt.

Der Leiter der Stabsstelle Wirtschafts- und Regionalentwicklung des **Landkreises Nordwestmecklenburg** hat erklärt, dass der Landkreis Nordwestmecklenburg die Wünsche und Anregungen des Vorredners ausdrücklich unterstütze. Seit 2012 sei der Landkreis Nordwestmecklenburg ein Mitglied in der Metropolregion Hamburg und seit 2014 ein Mitgesellschafter in der Hamburg Marketing GmbH. Für den Landkreis ergäben sich drei wesentliche Vorteile aus der Mitgliedschaft. Der Landkreis erlange durch die Mitgliedschaft Anteil an der großen Wirkung des Marketings in der gesamten Region. Die Idee sei eine gemeinsame Wirtschaftsförderung aller Akteure auf dem Gebiet der Metropolregion. Die gemeinsame Vermarktung erfolge beispielsweise im Rahmen des Gewerbeflächenportals „Gefis“. Daneben profitiere der Landkreis von dem regen Wissensaustausch und der gemeinsamen Zielverfolgung mit den anderen Partnern in der Metropolregion. Schließlich würden gemeinsam zukunftsweisende Projekte durchgeführt. Die Freie und Hansestadt Hamburg gewinne erst an Bedeutung durch die Größe der gesamten Metropolregion. Die Metropolregion zeichne sich durch 5 Millionen Einwohner und eine Fläche von 26.000 Quadratkilometern aus. Andererseits partizipiere die Region selbst von der starken Marke Hamburg. Auf Grund der regionalen Verflechtungen in den Bereichen Arbeitsmarkt, Wirtschaft und Tourismus sowie im Kauf- und Freizeitverhalten der Bevölkerung existiere die Metropolregion faktisch auch unabhängig von dem Label Metropolregion Hamburg. Die Mitgliedschaft in der Metropolregion Hamburg verschaffe den beteiligten Akteuren Steuerungsmöglichkeiten zur Weiterentwicklung dieser Beziehungen. Der bisherige Handlungsrahmen der Metropolregion umfasse die Handlungsfelder „Partnerschaft von Land und Stadt“, „dynamischer Wirtschaftsraum“, „Grüne Metropolregion“ und „Infrastruktur und Mobilität“. Im Jahr 2012 habe die Regionalkonferenz der Metropolregion Hamburg zum Thema Tourismus in Boltenhagen stattgefunden. In den vergangenen Jahren hätten die Themen Energie und Fachkräftesicherung auf der Tagesordnung gestanden. 2015 befasse sich die in Hamburg stattfindende Regionalkonferenz mit den Themen Wohnungsmärkte und Siedlungsentwicklung. Große Außenwirkung für die Metropolregion hätten die Tagestourismuskampagnen. Der Landkreis Nordwestmecklenburg verstehe den Wirtschaftsstandort Metropolregion als einen einheitlichen Standort.

Der Förderfonds für Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg sei der kleinste Förderfonds. Er sei mit 300.000 Euro ausgestattet. Die Geschäftsstelle, die den Förderfonds verwalte, sei in der Staatskanzlei angesiedelt. Mit den Fördermitteln entstehe eine Reihe von wichtigen und zukunftsweisenden Projekten. Im Hinblick auf die bislang fehlende Rechtspersönlichkeit der Metropolregion hätte die Schaffung einer Rechtspersönlichkeit den Vorteil, dass die Metropolregion dann selbst Fördermittelempfänger für beispielsweise Bundesprogramme sein könne.

Der Bürgermeister der **Hansestadt Wismar** hat dargelegt, dass er die westmecklenburgischen Kommunen im Lenkungsausschuss der Metropolregion Hamburg vertrete. Die Zusammenarbeit sei von Wertschätzung und Respekt geprägt. Die Unternehmen seien gegenüber der Metropolregion ursprünglich skeptisch gewesen. Dies habe sich in der Zwischenzeit geändert. Beispiele für konkrete Projekte in der Region seien neben den in der Stellungnahme erwähnten die Tage der Industriekultur sowie die auswärtigen Veranstaltungen des Thalia Theaters. Nordwestmecklenburg oder auch die Stadt Wismar hätten Schwierigkeiten, sich alleine national oder international zu vermarkten. Eine solche Betätigung sei im Rahmen der Metropolregion erfolgreicher. Das gemeinsame Gewerbeflächeninformationssystem sei ebenfalls ein Beispiel für den Nutzen, den die Metropolregion Hamburg generiere.

Der Bürgermeister der **Stadt Ludwigslust** hat erläutert, dass im Rahmen der Metropolregion Hamburg eine starke Netzwerkarbeit stattfinde, die sich in das Standortmarketing der Stadt Ludwigslust einfüge. Die Netzwerkarbeit habe verbessert werden können, weil durch die Mitarbeit in der Metropolregion neue Kontakte geknüpft worden seien. Das Gewerbeflächeninformationssystem sei ein weiteres Beispiel für Vorteile der Mitgliedschaft in der Metropolregion. Auch im Tourismusmarketing habe Ludwigslust in den vergangenen Jahren partizipieren können. Ludwigslust biete eine Reihe hochkarätiger Kulturveranstaltungen, die auch von Hamburgern genutzt würden. Ludwigslust habe 94.000 Euro Fördermittel der Metropolregion erhalten, wodurch ein Park-and-Ride Parkplatz habe errichtet werden können. Ludwigslust sei ein Verkehrsknotenpunkt, wo mehr Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn hielten, als im gesamten Rest des Bundeslandes. Daher sei zu erwägen, ob der HVV nach Westmecklenburg ausgedehnt werden könne. Dafür brauche es die Unterstützung des Landes. Der Westmecklenburger Verkehrsverbund müsse aber zunächst so aufgestellt werden, dass eine Kooperation für den HVV attraktiv sei. Mit der Anbindung von Dannenberg an den HVV habe Niedersachsen gezeigt, dass dies durchaus möglich sei. Nordwestmecklenburg und Ludwigslust lägen verkehrsgünstig.

Der Stellvertretende Fachdienstleiter Regionalmanagement und Europa des **Landkreises Ludwigslust-Parchim** hat erläutert, dass das Leitprojekt Demografie und Daseinsvorsorge maßgeblich durch die Facharbeitsgruppe Siedlungsentwicklung der Metropolregion im Jahr 2011 initiiert worden sei. Die Träger der Metropolregion seien aufgefordert worden, konkrete Teilprojekte zu benennen. 12 Teilprojekte seien so zustande gekommen. Der Landkreis Ludwigslust-Parchim habe die Federführung bei der Beantragung und Durchführung von Projekten übernommen. Er habe über den regionalen Planungsverband Westmecklenburg an dem Modellvorhaben der Raumordnung zur regionalen Daseinsvorsorge teilgenommen. Die dort erlangten Erfahrungen könnten nun in das Leitprojekt eingebracht werden. 2013 seien die Anträge für das Dachprojekt und für die 12 Teilprojekte gestellt worden. Der Lenkungsausschuss habe Mitte des Jahres 2013 das Leitprojekt und die 12 Teilprojekte bestätigt. Es sei dann ein Regionalmanagement beauftragt worden, um die Projekte umzusetzen. Die Struktur und der Aufbau der Leitprojekte in ein Dachprojekt und verschiedene thematische Teilprojekte hätten sich bewährt.

Das Regionalmanagement sei ein wichtiger Baustein, um eine Verknüpfung herzustellen. Es entlaste auch die einzelnen Verwaltungen. Im Landkreis Ludwigslust-Parchim seien dies die Büros Proloco und Planungsgruppe Plewa. Das Regionalmanagement habe zunächst eine allgemeine Bestandsaufnahme durchgeführt. Es seien Dokumente der letzten fünf Jahre aus den vier beteiligten Bundesländern ausgewertet worden, die sich mit den Themen Demografie und Daseinsvorsorge auseinandergesetzt hätten. Sie seien auf der Homepage des Leitprojektes einsehbar. Das Regionalmanagement berate die Teilprojekte nach Bedarf und vor Ort. Ferner werde der Erfahrungsaustausch und der Ergebnistransfer organisiert. Die Problemlagen im ländlichen Raum seien vielerorts sehr ähnlich, so dass auf Erfahrungen zurückgegriffen werden könne. Ferner würden Empfehlungen zur Erarbeitung einer Gesamtstrategie gemacht. Das Regionalmanagement habe zu der Frage, wie eine Gesamtstrategie Daseinsvorsorge der Metropolregion Hamburg in die strategischen Konzepte der Länder eingepasst werden könne, eine Analyse der Länderstrategien durchgeführt. Die Länderstrategien seien hinsichtlich des strategischen Ansatzes und der strategischen Ziele, dem Raumbezug, der Bindungswirkung, Bezug zur Metropolregion sowie der thematischen Bandbreite ausgewertet worden. Alle vier Länder bearbeiteten die Themen Siedlungsentwicklung und Wohnen, Verkehr und Erreichbarkeiten, soziale Infrastruktur, insbesondere für den Bereich Gesundheit und Bildung sowie die gesamte Arbeitswelt. Die Schlussfolgerungen für eine Gesamtstrategie im Bereich der Daseinsvorsorge seien noch zu klären. Fragen wie die thematische Bandbreite und die Bearbeitungstiefe seien ebenfalls noch offen. Ferner sei zu klären, wie die Gesamtstrategie auf die räumliche Heterogenität der Metropolregion reagiere, wie umsetzungsorientiert sie sei und welche Bindungswirkung die Gesamtstrategie habe. Es müsse geklärt werden, ob die Bindungswirkung ein Leitbild, eine Dialoggrundlage oder eine Handlungsleitlinie darstellen solle. Diese Fragen seien im Lenkungsausschuss zu thematisieren, um im Jahr 2016 dann entsprechende Empfehlungen vorlegen zu können. In der täglichen Arbeit gebe es Schwierigkeiten beim Rückgriff auf Daten, da jedes Bundesland und jeder Landkreis eigene Prognosen und unterschiedliche Ausgangswerte habe. Es habe zunächst eine eigene einheitliche Datenbasis für die Metropolregion erstellt werden müssen. In der Metropolregion lägen Schrumpfung und Wachstum eng beieinander. Es gebe auch ländliche Teilräume, die zwar in der Regel schrumpften, aber es gebe dort auch Ausnahmen mit Wachstumskernen. Im Landkreis Cuxhaven werde ein integriertes Mobilitätskonzept entwickelt. Ziele seien die Sicherung von Grundversorgung und Lebensqualität, insbesondere in peripheren Lagen und die Gewährleistung der Erreichbarkeit von Mobilität. Neben dem existierenden öffentlichen Personennahverkehr sollten auch Anrufsammeltaxis organisiert und entsprechende Schnittstellen hergestellt werden, um moderne Mobilitätsformen als Zubringer zum herkömmlichen Linienverkehr stärker zu nutzen. Eine Voraussetzung dafür sei die Schaffung einer Mobilitätszentrale, die dann auch entsprechende Angebote den Kunden vermitteln solle. Im Rahmen eines weiteren Teilprojektes im Landkreis Ludwigslust-Parchim werde ein Informationsnetz für Seniorinnen und Senioren aufgebaut, das auf alle relevanten Fragen der Bürger zum Thema Alter eingehen solle. Hintergrund sei, dass inzwischen 28 Prozent der Bevölkerung im Landkreis Ludwigslust-Parchim älter als 60 Jahre seien. Der Zugang von Senioren zu Informationen im ländlichen Raum sei bislang kaum gegeben. Es existierten vielfach Strukturen, die allerdings häufig nicht miteinander vernetzt seien.

Ein Vertreter des Planungsbüros **Proloco Bremen** hat ein weiteres Teilprojekt zum Thema Wohnen erläutert. In der niedersächsischen Gemeinde Amelinghausen sei ein Projekt über zukunftsgerechte Wohnformen für ländliche Räume erarbeitet worden. Das Besondere an dem Projekt sei, dass eine Nachfrageanalyse durchgeführt worden sei. Das Ergebnis sei gewesen, dass Angebote wie Mehrgenerationenwohnen und barrierefreies Wohnen auch in einer kleinen Gemeinde mit circa 3.000 Einwohnern nachgefragt würden. Problematisch sei aber, dass kein Investor gefunden werden könne. Die entscheidende Frage sei, ob dies zukünftig eine Aufgabe der öffentlichen Hand sei, wenn die Nachfrage vorhanden sei, es aber keine privaten Investoren gebe. Die zentrale Frage sei, ob die Ergebnisse nur für das konkrete Projekt gelten würden, oder ob sie übertragbar seien. Die Frage der Netzwerke und Akteure könne nicht einfach übertragen werden, da sie in jedem Raum spezifisch seien. Übertragbar sei aber die Herangehensweise an die Themen. In der Metropolregion gebe es verschiedene Raumtypen. Es gebe die Metropole, Oberzentren, Mittelzentren, Verdichtungsräume, Achsräume und ländliche Räume. Fraglich sei, inwiefern im Hinblick auf die verschiedenen Raumtypen die Ansätze der Teilprojekte übertragbar seien. Vor allem auch der ländliche Raum der Metropolregion sei sehr ausdifferenziert. In jedem der Raumtypen gebe es sowohl schrumpfende, als auch wachsende Kommunen. Dies sei eines der prägenden Merkmale der Metropolregion Hamburg. Es gebe ein enges Nebeneinander von Wachstum und Schrumpfung. Gemeinden, die näher an der Metropole lägen, hätten sich in der Vergangenheit besser dargestellt.

Ein Mitarbeiter der **Technischen Universität Hamburg** hat das Leitprojekt regionale Erreichbarkeitsanalysen im Landkreis Nordwestmecklenburg erläutert. In der Region bestünden bereits enge Verflechtungen. Sowohl in Richtung der Stadt Hamburg, als auch in Richtung der ländlichen Räume fänden starke Pendelbewegungen statt. Das gesamte Gebiet sei von zum Teil gleichen Entwicklungen betroffen. Diese seien zum Beispiel der demografische Wandel und die weiter zunehmenden Restriktionen im Bereich der öffentlichen Finanzen. Allerdings seien die einzelnen Gebiete ganz unterschiedlich betroffen. Mit Hilfe des Projektes sollten den Landkreisen Planungsinstrumente zur Verfügung gestellt werden, um diesen Entwicklungen besser begegnen zu können. Widerstände lägen häufig im Bereich der Reisezeit, Umsteigehäufigkeit und Pendelkosten. Es gehe darum, entsprechende Versorgungslücken zu identifizieren. Ein Beispiel hierfür sei die ärztliche Versorgung im ländlichen Raum oder die Versorgung mit Bildungsangeboten. Auch das Verkehrsangebot müsse entwickelt werden, insbesondere das öffentliche Verkehrsangebot mit dem Fokus auf den ländlichen Raum. Im ländlichen Raum stelle sich des Weiteren die Frage, wo Standorte für Schulen entwickelt werden sollten oder entfallen könnten. Die Schülerverkehre müssten dann optimal gestaltet werden. Auch solle die Regional- und Landesplanung unterstützt werden. Das Projekt laufe erst seit ungefähr einem halben Jahr, insoweit lägen noch keine weitreichenden Zwischenergebnisse vor. Im Rahmen eines Dachprojekts werde eine Strukturdatenbasis aufgebaut. Auf dieser Grundlage würden dann Erreichbarkeitskarten zur Verfügung gestellt. Daran geknüpft seien verschiedene Teilprojekte, bei denen es beispielsweise um Radschnellwege, die Erreichbarkeit von Zentren sowie die Erreichbarkeit von Park-and-Ride Einrichtungen sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs gehe. Durch das Transparenzgesetz würden von öffentlicher Seite immer mehr Daten zur Verfügung gestellt. Das Geodatenportal der Metropolregion sei besonders hilfreich. Allerdings würden nach wie vor von der öffentlichen Hand Daten von privaten Anbietern gekauft, die prinzipiell in öffentlichen Institutionen wie Einwohnermeldeämtern oder Finanzämtern bereits vorlägen.

Ein weiterer Vertreter des **Landkreises Nordwestmecklenburg** hat das Teilprojekt „ÖPNV - Optimierung und Verflechtungsbereich Nordwestmecklenburg, Hansestadt Lübeck und Herzogtum Lauenburg“ vorgestellt. Ziel des Projektes sei die Optimierung der Angebotsvernetzung und Tarifqualität. Es gebe ausgeprägte Pendlerbeziehungen in der Region, insbesondere in die Hansestadt Lübeck, aber auch nach Schwerin und Ratzeburg. Es handle sich mehrheitlich um Individualverkehr. In Nordwestmecklenburg gebe es gegenwärtig fast ausschließlich nur Schülerbeförderung. Eine Analyse der Fahrtenhäufigkeit in dem Zeitraum von Montag bis Freitag zu Schulzeiten ergebe, dass das Netz relativ gut ausgestattet sei. In der Ferienzeit sei das Netz aber relativ ausgedünnt. Samstags, sonntags und an Feiertagen finde öffentlicher Nahverkehr nur sehr reduziert statt. Das Teilprojekt untersuche die Nahverkehrspläne im Verflechtungsbereich und die vorhandenen Strukturdaten, also die Verkehre, die Verkehrsangebote und die Bevölkerungszusammensetzung. Untersucht werde, welche Nachfrage bestehe und welches Angebot es hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs gebe. Zu untersuchen seien auch die künftigen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel der demografische Wandel oder die Stadt-Umland-Wanderung. Daneben würden die strategischen Entwicklungsoptionen von anderen Trägern innerhalb der Metropolregion analysiert und eine Übertragbarkeit auf den Landkreis Nordwestmecklenburg geprüft. Außerdem werde ein entsprechendes Umsetzungskonzept entwickelt. Dieses solle Vorschläge an die Maßnahmenträger enthalten, wie der Öffentliche Personennahverkehr nachhaltig optimiert werden könne.

Ab dem 1. Januar 2016 werde der Landkreis ein Taktnetz mit sieben Hauptachsen einführen, die die Zentren miteinander verbänden. Daneben werde ein Ergänzungsnetz geschaffen, das einen konventionellen Linienverkehr enthalte. Es enthalte auch eine flächendeckende Erschließung mit den Räumen der alternativen Bedienformen. Diese Räume dienten als Zubringerfunktion an die Taktnetzlinien. Bereits 80 Prozent des Landkreises seien durch das Taktnetz erschlossen. Wichtig sei, dass die Ergebnisse des Teilprojektes auch in die Nahverkehrspläne der Projektpartner integriert würden. Die Ergebnisse müssten auch in das Dachprojekt Regionale Erreichbarkeitsanalysen zurückfließen. Ein weiteres Leitprojekt im Landkreis Ostholstein befasse sich mit flexiblen Bedienformen. Es gehe um die Stärkung der Mobilität in ländlichen Räumen. Ziel sei die Einführung und Entwicklung flexibler und alternativer Bedienformen. Es gehe sozusagen um „Mobilität per Anruf“. Ein Beispiel sei der Anrufbus. Das Projekt solle die Aufgabenträger mit rechtlichen, organisatorischen und technischen Lösungsansätzen unterstützen.

Wichtig sei auch einheitliche Gestaltung und Vermarktung für den Kunden. Im Kreis Nordwestmecklenburg gebe es seit 2009 einen Anrufbus als alternative Bedienform. Dieser Anrufbus fahre in einer Flächenraute. Es gebe eine Vielzahl von Haltestellen. Der Kunde könne einen Beförderungswunsch äußern.

Der Stellvertretende Oberbürgermeister der **Landeshauptstadt Schwerin** hat erläutert, dass die Stadt Schwerin insbesondere in der Facharbeitsgruppe Tourismus und Wirtschaft intensiv mitarbeite. Seit 2010 arbeite Schwerin in verschiedenen MORO Nord Projekten mit, in Modellvorhaben der Raumordnung. Die Stadt Schwerin nehme auch an dem gemeinsamen Gewerbeflächeninformationssystem „Gefis“ teil, womit freie Industrie- und Gewerbeflächenpotentiale der Stadt vermarktet würden. Dadurch erhielten Investoren und Planer wichtige Informationsgrundlagen zur Gewerbeflächenentwicklung. Durch die Nähe zu Hamburg und der Metropolregion profitierten Schweriner Unternehmen bei der Auftragsvergabe, des Lieferverkehrs und des wirtschaftlichen Potentials. Im Tourismusbereich nehme die Stadt an Projekten teil, so auch zukünftig an dem Projekt „99 Lieblingsplätze“. Norddeutschland erziele im Bereich der internationalen Nachfrage gute Zuwächse.

Im Hinblick auf die Themen Wirtschaft, Tourismus und Nahverkehr werde deutlich, dass eine zukünftige Vollmitgliedschaft in der Metropolregion Hamburg sinnvoll sei. Es werde begrüßt, dass es die private Unternehmerinitiative Pro Metropolregion Hamburg gebe. Schweriner Unternehmen seien inzwischen Mitglieder in der Initiative. Wichtig sei, dass Unternehmen, Politik und Verwaltung zusammen arbeiteten.

Der **Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e.V.** hat durch einen Vertreter mitteilen lassen, dass der Landkreistag es begrüße, dass die Landkreise Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg an der Metropolregion beteiligt seien. Die Region bedürfe einer verbindlichen Zusammenarbeit. Aus Sicht des Landkreistages sollte die Metropolregion beziehungsweise die Zusammenarbeit in der Metropolregion als Beispiel für andere Regionen des Landes berücksichtigt werden. Die Fortentwicklung der Zusammenarbeit mit Unterstützung des Landes und mit Mitteln der Landesplanung sei sinnvoll. Die Aufnahme des Altkreises Parchim und der Stadt Schwerin würden vom Landkreistag unterstützt.

Der Präsident der **Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg** und Geschäftsführer des **Technologiezentrums Vorpommern** hat hervorgehoben, dass die Aspekte der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und der Land-Stadt-Beziehungen auch für den östlichen Landesteil relevant seien. Die Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg habe im Jahr 2000 das Haus der Wirtschaft in Stettin gegründet. Es werde finanziert aus Mitteln des Landes und der Industrie- und Handelskammer, die den Großteil der Finanzierung trage. Im Gebiet einer möglichen Metropolregion Stettin gebe es 24.000 Unternehmen. Ungefähr 28 Prozent davon lägen in Mecklenburg-Vorpommern. Die Wirtschaft auf der polnischen Seite sei sehr kleinteilig organisiert. Kleine und mittelständische Unternehmen machten 95 bis 98 Prozent aus. Es gebe Unternehmen aus verschiedensten Branchen, wie zum Beispiel aus den Bereichen Dienstleistungen, Nahrungsmittel, Bau, IT, Tourismus, Gesundheit, Maschinenbau und maritime Industrien. Stettin sei eine von circa elf polnischen Metropolregionen. Stettin selber habe 450.000 Einwohner. Zusammen mit dem Umland gebe es 700.000 Einwohner. Die Region Stettin mit den angrenzenden Landkreisen in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg habe 1,2 Millionen Einwohner. Die Region sei wirtschaftlich äußerst dynamisch. Die Region Stettin liege auf Platz 13 oder 14 im Ranking der 16 Regionen in Polen. Hervorzuheben seien drei tägliche Fährverbindungen aus der Region nach Schweden. Es werde ein LNG-Terminal gebaut. Es gebe ferner einen Containerhafen, in dem 200.000 Containereinheiten abgefertigt werden könnten. Ein Flughafen mit zwei täglichen Verbindungen nach Warschau, London, Dublin, Liverpool und Stavanger sei vorhanden. In drei staatlichen Universitäten und mehreren privaten Hochschulen studierten insgesamt 90.000 Menschen. Vor diesem Hintergrund sei nicht verwunderlich, dass sich Stettin dazu entschlossen habe, den Status einer Metropolregion anzustreben. Seit 2013 gebe es ein Communiqué des Marschallamtes und der relevanten Ministerien auf deutscher Seite über eine entsprechende Zusammenarbeit. Themen der Zusammenarbeit seien Bildung, Regionalentwicklung, Infrastruktur, Gesundheit und Wirtschaft. Die Wirtschaft benötige eine gute und gesunde Infrastruktur. Fachkräfte müssten gesichert und angeworben werden. Ferner sei die Zusammenarbeit in den Bereichen Innovation und Profilbildung, Imagebildung und Vermarktung wichtig. Die Zusammenarbeit in Form einer Metropolregion biete auch eine Plattform für Kontakte. Es gebe natürlich auch gewisse Risiken. Die Fährhäfen im östlichen Landesteil von Mecklenburg-Vorpommern schauten mit Sorge auf den Ausbau der Kapazitäten der Häfen von Swinemünde und Stettin. Allerdings seien diese Häfen nicht miteinander vergleichbar. Ähnliche Diskussionen habe es im Zusammenhang mit dem Bau der Fehmarnbeltbrücke gegeben. Natürlich gebe es das Risiko, dass das eine oder andere Projekt der Metropolregion auf der polnischen Seite zum Tragen kommen könne.

Aber dies sei auch eine Chance. Es müsse über all diese Themen gesprochen werden, um Ängste zu nehmen. Die Chance sei vorhanden, logistische Anbindungen zu nutzen, die weit über die derzeitigen Möglichkeiten hinausgingen. Perspektivisch gehe es infrastrukturell darum, den Grenzübergang Swinemünde auch für LKW mit einem Gewicht von mehr als 40 Tonnen zu öffnen, die Swinequerung zu unterstützen, die polnische Infrastruktur für deutsche Unternehmen zu nutzen, den öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern und den Flughafen Heringsdorf zu unterstützen. Ferner müsse ein qualifizierter Pool mit Fachkräften beidseits der Grenze geschaffen werden. Es müssten Weiterbildungen zum Erreichen deutscher Bildungsabschlüsse angeboten werden sowie Hochqualifizierte in der Region gehalten werden. Die Sprachkenntnisse beidseits der Grenze müssten ausgebaut werden. Daneben komme die Entwicklung von englischsprachigen Studiengängen in Betracht. Für ein Studium in der Metropolregion müsse geworben werden und die grenzüberschreitende Kooperation der Hochschulen müsse gefördert werden. Ferner gehe es um die Entwicklung einer gemeinsamen regionale Innovationsstrategie.

In der Metropolregion Stettin bestehe die Aussicht für ein mittelfristig hohes Wachstum, was auch an einem gewissen Nachholbedarf liege. Es gehe um eine Beziehung auf internationaler Ebene – Freiwilligkeit und Konsens spielten eine große Rolle. Die Federführung zur Gründung müsse von Stettin aus erfolgen. Es müsse eine langfristige Agenda für die Zusammenarbeit geschaffen werden. Laufende Pilotprojekte müssten unterstützt werden und neue Projekte müssten initiiert und mitfinanziert werden. Eine Federführung auf deutscher Seite durch den Chef der Staatskanzlei als Partner auf Augenhöhe sei für die polnische Seite wichtig. Sehr interessant seien auch die Überlegungen der Staatskanzlei zur Prüfung der Gründung eines europäischen Verbundes für territoriale Zusammenarbeit, welcher verwaltungstechnische Erleichterungen bieten könnte. Bezüglich der Struktur einer Metropolregion Stettin und der Zeitschiene einer möglichen Institutionalisierung gebe es seit längerer Zeit einen Verein der polnischen Kommunen und Gebietskörperschaften. Es sollte eine Plattform aufgebaut werden, die nicht an die Metropolregion Hamburg angebunden sein sollte. Diese sollte in gewissem Umfang finanziell untersetzt werden. Im Hinblick auf EU-Mittel sei eine finanzielle Untersetzung bis zum Jahr 2020 denkbar.

Der Hauptgeschäftsführer der **Industrie- und Handelskammer zu Neubrandenburg** hat ergänzt, dass die gelebte Zusammenarbeit im deutsch-polnischen Grenzbereich seit über 20 Jahren von großem Vertrauen geprägt sei. Innerhalb der vergangenen Jahrzehnte seien Ressentiments abgebaut worden. Die polnische und die deutsche Seite arbeiteten auf Augenhöhe zusammen. Auf der bisher erreichten Ebene könne aufgebaut werden. Im östlichen Landesteil Mecklenburg-Vorpommerns zweifle niemand daran, dass Stettin das Oberzentrum in der Region sei.

Ein Vertreter des **Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e. V.** hat in seiner schriftlich abgegebenen Stellungnahme ausgeführt, dass der Städte- und Gemeindetag alle gemeinsamen Aktivitäten mit der Freien und Hansestadt Hamburg und ihren Umlandkreisen und Umlandstädten in der Metropolregion Hamburg befürworte. Die Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg sei relevant in den Bereichen Wirtschaftsansiedlung, Tourismus und Beschäftigung. Wegen der besonderen Strahlkraft werde die Aufnahme des Altkreises Parchim und der Landeshauptstadt Schwerin in die Metropolregion befürwortet. Die Gründung einer grenzüberschreitenden Metropolregion Stettin werde unterstützt. Im östlichen Landesteil gebe es vielfältige Verflechtungen zum Oberzentrum Stettin.

2. Ergebnisse der Beratungen im Ausschuss

Vonseiten der **Staatskanzlei** ist ausgeführt worden, dass der Bericht der Landesregierung einen Überblick über die Tätigkeiten und Projekte aus den ersten beiden Jahren der Mitgliedschaft in der Metropolregion des Landes Mecklenburg-Vorpommern und der Landkreise Nordwestmecklenburg und Ludwigslust gebe. Insbesondere gebe der Bericht auch einen Überblick über die Einbindung in die unterschiedlichen Strukturen. Die Strukturen seien relativ komplex, was daher rühre, dass die Metropolregion aus vier Bundesländern und mehreren Landkreisen bestehe und die Struktur allen Mitgliedern gerecht werden müsse. Im November 2012 sei die jährliche Regionalkonferenz der Metropolregion in Boltenhagen zum Thema Tourismus durchgeführt worden. Es sei als Vertrauensvorschuss zu werten, dass Mecklenburg-Vorpommern so kurz nach dem Beitritt zur Metropolregion die Regionalkonferenz habe ausrichten dürfen. Die jährliche Regionalkonferenz sei die Hauptveranstaltung der Metropolregion. Die Konferenz 2013 habe in Lübeck stattgefunden. Die Konferenz 2014 werde in Buchholz/Niedersachsen stattfinden. Im vergangenen und in diesem Jahr stehe die Evaluierung der bisherigen Arbeit der Metropolregion im Vordergrund. Die Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern sei über die Industrie- und Handelskammer zu Schwerin in die Arbeit der Metropolregion eingebunden. Die Industrie- und Handelskammer zu Schwerin habe sich in die Arbeit der Metropolregion intensiv eingebracht und habe auch Vertreter in die verschiedenen Arbeitskreise entsandt. In Hamburg hingegen habe sich ein Verein „Initiative Pro Metropolregion Hamburg“ gegründet. Dies gehe auf die Initiative der Industrie- und Handelskammer, der Handwerkskammer, des deutschen Gewerkschaftsbundes und des Unternehmensverbandes in Hamburg zurück. Einerseits unterstütze diese Initiative die Metropolregion, andererseits werfe sie auch einen kritischen Blick darauf, weil sich die Unternehmer in Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen nicht ausreichend berücksichtigt fühlten. Die Erwartungen und Wünsche der unterschiedlichen Akteure an die Metropolregion seien sehr unterschiedlich. Insbesondere die Wirtschaft und andere Interessengruppen hätten Wünsche und Forderungen, die die Metropolregion so nicht erfüllen könne. Beispielhaft seien Kompetenzen, die die kommunalen Körperschaften im Bereich des Rettungswesens und im Schulwesen hätten. Durch die Kreisgebietsreform im Jahr 2011 habe der Beitritt des Landkreises Ludwigslust zur Metropolregion nicht den ganzen Landkreis Ludwigslust-Parchim betroffen. Ziel sei es nun, dass der gesamte Landkreis und auch die Landeshauptstadt Schwerin Teil der Metropolregion würden. Die gesamte Planungsregion Westmecklenburg solle so Teil der Metropolregion werden. Die Metropolregion zeichne politisch nach, was täglich in der Praxis vollzogen werde. Dies betreffe vor allem Berufspendler und vielerlei wirtschaftliche Verflechtungen. Der Beitritt zur Metropolregion habe weitestgehend positive Resonanz nach sich gezogen. Erfreulich sei, dass sehr viele Ideen zur Gestaltung der Metropolregion von den Landkreisen ausgingen.

In der Metropolregion gebe es das Leitprojekt Demografie und Daseinsvorsorge, das ein Regionalmanagement beinhalte, in dem die Informationen zu Teilprojekten zusammengefasst würden. Am Ende des Projektes 2016 würden die Ergebnisse dokumentiert werden. Darüber hinaus gebe es innerhalb des Leitprojektes insgesamt 12 Teilprojekte aus allen drei beteiligten Bundesländern. Es gebe unter anderem Teilprojekte in den Bereichen Verkehrsprojekte, öffentlicher Personennahverkehr, Mobilität, Bildungsplanung und Informationsnetzwerk für Senioren. Die Sichtweise auf den Erfolg Mecklenburg-Vorpommerns sei ortsspezifisch. Andere Bundesländer stellten möglicherweise an sich selbst geringere Anforderungen. Aus Sicht Schleswig-Holsteins und Niedersachsens habe sich Mecklenburg-Vorpommern mit dem Thema Demografie intensiver befasst.

Daher sei Mecklenburg-Vorpommern mit der Trägerschaft des Leitprojekts beauftragt worden. Bei Leitprojekten belaufe sich die anteilige Finanzierung aus dem Förderfonds auf 80 Prozent. Die Teilprojekte müssten dann auch mit 80 Prozent gefördert werden. 20 Prozent der Förderung würden die jeweiligen Kommunen tragen. Die 80prozentige Förderung des Regionalmanagements sei auf die drei teilnehmenden Bundesländer aufgeteilt. In Mecklenburg-Vorpommern würden für das Regionalmanagement 20.000 Euro, für das Informationsnetzwerk für Senioren 40.000 Euro und für die Integration von Menschen mit Behinderungen in den Arbeitsmarkt 72.000 Euro aufgebracht. Diese Werte verteilen sich auf die Jahre 2013, 2014 und 2015.

3. Zur Beschlussempfehlung insgesamt

Die Beschlussempfehlung insgesamt ist mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, der CDU, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei einer Gegenstimme vonseiten der Fraktion der NPD, angenommen worden.

Schwerin, den 2. Dezember 2015

Stefanie Drese
Berichterstatterin