

Christian Diller und Jörg Knieling

Metropolregion Hamburg

Perspektiven der Zusammenarbeit über Ländergrenzen

The Hamburg Metropolitan Region

Perspectives for inter-state co-operation

Kurzfassung

Es gibt nur wenige Regionen in Deutschland, in denen die aktuelle Diskussion über demographische Entwicklungen der Zukunft nicht unter dem Vorzeichen der Schrumpfung oder zumindest der Stagnation geführt wird. Die gut vier Millionen Einwohner große Metropolregion Hamburg ist eine von ihnen. Hier stehen die Zeichen auf Wachstum – und zwar sowohl in der Kernstadt als auch im Umland. Vielleicht ist dieses Fehlen ernsthafterer Krisensymptome ein Grund dafür, dass in der Region derzeit nur wenige Impulse für grundlegende Schritte der weiteren Regionsbildung sichtbar sind. Die Kooperation in der Metropolregion Hamburg hat in den letzten Jahren zwar deutliche Fortschritte verbucht, jedoch gibt es strukturelle Grenzen, die nicht überwunden werden.

Der Beitrag nimmt eine kritische Bewertung des gegenwärtig Erreichten vor und skizziert Perspektiven für eine Weiterentwicklung der Metropolregion Hamburg.

Abstract

There are very few regions in Germany today where the current discussion on future demographic developments is not being conducted against the backdrop of looming shrinkage or – at the very least – stagnation. With a population of over four million, the Hamburg metropolitan region is, however, one of these rare cases. All the signs here augur growth – both in the core city and in the surrounding area. The absence of any evident symptoms of a serious crisis possibly goes some way to explaining why there currently appear to be no significant impulses to embark on further steps towards consolidation of the region. Although clear progress has been recorded over recent years in respect of co-operation within the Hamburg metropolitan region, structural limits exist which cannot be overcome. This article presents a critical appraisal of achievements to date and outlines perspectives for the future development of the Hamburg metropolitan region.

1 Einleitung: Metropolregion Hamburg auf dem Weg in das 21. Jahrhundert

Die Metropolregion Hamburg umfasst rund 4 Mio. Einwohner und eine Fläche von über 18 000 km². Neben der Freien und Hansestadt Hamburg gehören ihr große Teile der Nachbarländer an: acht Landkreise im Nordosten Niedersachsens sowie fünf Kreise und der Wirtschaftsraum Brunsbüttel in Schleswig-Holstein (siehe Abb. 1). Die realen Verflechtungen (Pendler, Naherholungsgebiete) erstrecken sich noch über

diesen definierten Bereich der Metropolregion Hamburg hinaus bis nach Lübeck und Mecklenburg-Vorpommern, vor allem in den Landkreis Ludwigslust.

Mit dem Leitbild „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“¹, der Regionalen Innovations- und Technologie-Transfer-Strategie (RITTS) im Regierungsbezirk Lüneburg² und den im Entwurf zum neuen Landesplanungsgesetz in Schleswig-Holstein vorgesehenen

Abbildung 1
Die Metropolregion Hamburg



Quelle:
Metropolregion Hamburg 2002:
Ziele, Strategien,
Handlungsfelder, Projekte,
Hamburg, S. 7

Möglichkeiten der Stärkung regionaler Verantwortung³ gibt es derzeit in allen Teilräumen der Metropolregion richtungsweisende Prozesse, die für die Raumentwicklung von Bedeutung sind. Nicht zuletzt die intensivierten Diskussionen um die Erweiterung der Region in Richtung Westmecklenburg und den Raum Lübeck⁴ erfordern die Klärung von Fragen zu Struktur und Arbeitsweisen der Region, die auch von wissenschaftlicher Seite aus thematisiert werden⁵. Die Metropolregion Hamburg steht vor der anspruchsvollen Aufgabe, in diesem Geflecht teilräumlicher Strategien koordinierend einzuwirken und durch die Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg zusätzliche Potenziale und Synergien zu erschließen.

Ausgangspunkt des vorliegenden Beitrags ist die These, dass die Metropolregion Hamburg in der derzeitigen Form nicht ausreichend in der Lage ist, dieses Anforderungsprofil zu erfüllen. Zur Erläuterung dieser These wird zunächst kurz die Entwicklung der Metropolregion dargestellt und ihre Organisationsstruktur, Aufgaben, Aktivitäten und der erreichte Arbeitsstand beschrieben. Abschließend werden Empfehlungen skizziert, die auf eine Weiterentwicklung der Metropolregion Hamburg gerichtet sind.

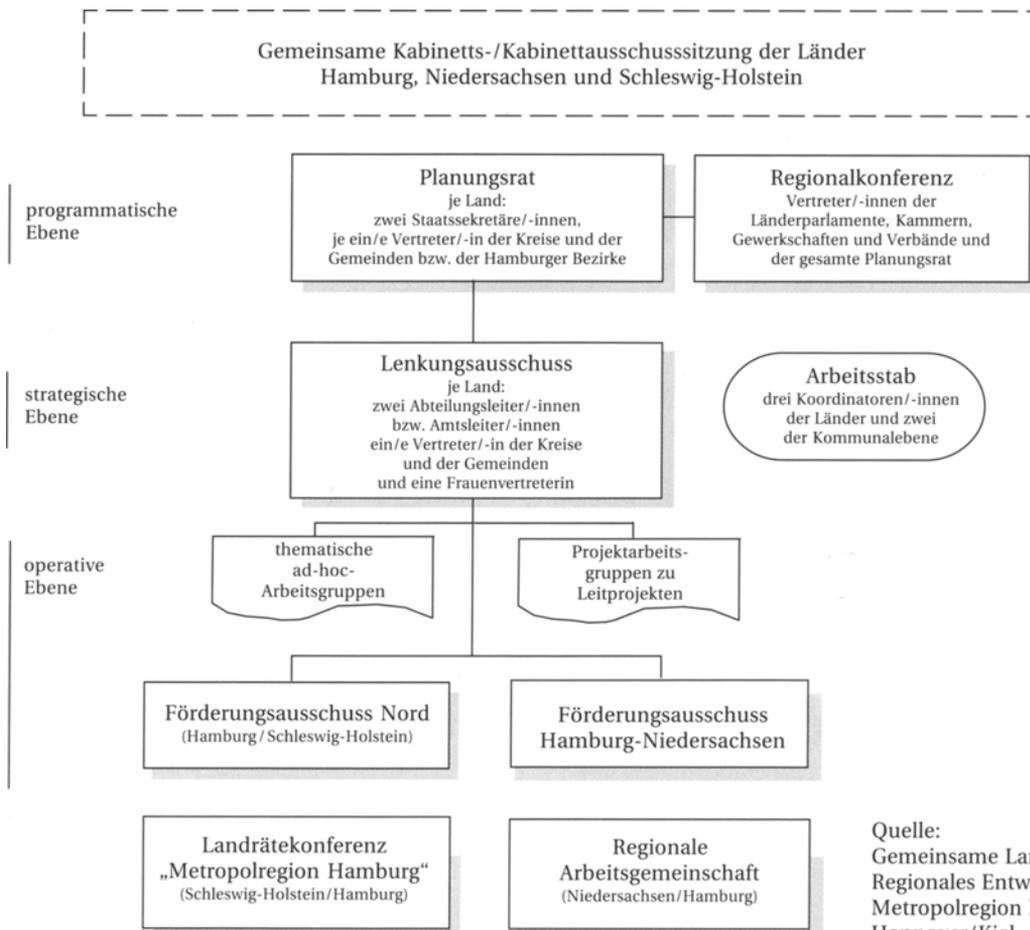
2 Von der gemeinsamen Landesplanung zur kooperativen Regionalentwicklung: Die Entwicklung der Arbeitsstruktur der Metropolregion Hamburg

Die Darstellung der Entwicklung der Zusammenarbeit in der Metropolregion kann sich auf die jüngere Geschichte beschränken, da sie andernorts bereits gut dokumentiert ist:⁶ Das erste Regionale Entwicklungskonzept 1996, die Festigung der trilateralen Gremienstruktur 1997, die Erweiterung der Gebietskulisse und das REK 2000⁷ waren die wichtigsten Meilensteine des vergangenen Jahrzehnts. Damit wurde in der Metropolregion Hamburg schon frühzeitig vollzogen, was inzwischen in der bundesdeutschen Diskussion *state of the art* ist: Raumordnung kann sich nicht nur auf restriktive Ordnungsfunktionen beschränken, sondern sie muss Plattformen einer kooperativen Regionalentwicklung schaffen; und sie muss sich strukturpolitisch ausrichten, da dies das zentrale Anliegen der Regionalentwicklung ist.

Neben punktuellen Erfolgen, wie etwa dem Erhalt eines der ersten Preise im Bundeswettbewerb „Regionen der Zukunft“ 2000, wurde mit dem erstmaligen Operativen Programm 2001/2003 die Dynamik und die Intensität der Kooperation – insbesondere auch durch eine Vielzahl von Veranstaltungen in der Region – erheblich gesteigert. Von den Kompetenzen und der Aufbruchstimmung von Regionen wie Stuttgart mit einer direkt gewählten politischen Vertretung⁸ und der 2001 neu geschaffenen Region Hannover⁹ ist die Metropolregion Hamburg aber weit entfernt.

Abbildung 2 zeigt die seit 1997 gültige Arbeitsstruktur der Metropolregion Hamburg. Gegenüber „härteren“ Verbands- oder Eingemeindungsformen wurde für die Metropolregion eine Gremienlösung gewählt.¹⁰ Sie ist dadurch gekennzeichnet, dass in den Gremien der Metropolregion eine allgemeine politische Abstimmung erfolgt, die Koordinierung und Erledigung der Aufgaben aber in der Verantwortung der Länder und Gebietskörperschaften verbleibt.

Abbildung 2
Arbeitsstruktur der Metropolregion Hamburg



3 REK 2000: Der Arbeitsstand in den wichtigsten Handlungsfeldern

Dem Anspruch nach umfasst das REK 2000 nahezu alle Politikfelder, die in einer Großstadtregion wichtig sind: Siedlungsentwicklung, Naturhaushalt und Naherholung, Wohnungsversorgung, Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Wissenschaft und Forschung, berufliche Bildung und Weiterbildung, Landwirtschaft, Verkehr, regionale Stoffströme, Abfallwirtschaft, Wasserversorgung und Baggertgut. Bei näherem Hinsehen fällt jedoch auf, dass nur in einem Teil dieser Felder tatsächlich kontinuierlich zwischen den drei Ländern und unter Einbeziehung der Kommunen zusammengearbeitet wird. Für Themenbereiche wie Wasserversorgung oder Abfallentsorgung, Wohnungsversorgung und Baggertgut stellte das REK 2000 zwar einen wichtigen Fixpunkt gemeinsamer Standortbestimmung dar; eine anhaltende laufende Zusammenarbeit zwischen den drei Ländern folgte daraus jedoch nicht. Auch die noch aktiven Themenarbeitsgruppen, welche die im REK formulierten Handlungsziele konkretisieren, arbeiten in unterschiedlicher Intensität:

- Die meisten sichtbaren Ergebnisse wurden in den letzten Jahren im Themenfeld Naturhaushalt und Naherholung und in einzelnen Projekten aus dem verwandten Bereich Tourismus erzielt. Viele Leitprojekte werden intensiv bearbeitet und vier sind bereits erfolgreich abgeschlossen.¹¹ Sichtbare Ergebnisse der jüngeren Zeit waren im Jahr 2002 z.B. die Eröffnung des Elberadweg, das Projekt Maritime Landschaft Unterelbe, das die abgestimmte Entwicklung der maritimen Zeugnisse dieses wichtigen Teilraums der Metropolregion zum Ziel hat,¹² und der „Umlandscout“, ein bürgerorientierter Internetauftritt, der über die Naherholungsangebote der Metropolregion informiert.¹³
- Widersprüchlicher stellt sich die Situation im Themenfeld Siedlungsentwicklung dar. Es gibt kein gemeinsam zwischen den Ländern abgestimmtes rechtsverbindliches Konzept zur Siedlungsstruktur für die Region. Dem informellen Entwicklungsmodell von 1969¹⁴, das konsequent nur im Hamburger Flächennutzungsplan und dem Regionalplan für den schleswig-holsteinischen Teil der Metropolregion und dort punktuell in Form kleinteiliger Planungen konkretisiert („Südstormarn-Gutachten“)¹⁵, nicht aber im niedersächsischen Teil aufgenommen wurde, werden von wissenschaftlicher Seite aus in seiner Umsetzung Mängel attestiert¹⁶. Die intensiv tagende Facharbeitsgruppe wird vor allem für einen gemeinsamen innerregionalen Austausch von best practices zu Themen wie sozialer Segregation, flächensparendem Bauen¹⁷ und Innenentwicklung genutzt.
- Anders stellt sich die Situation in dem wichtigen Themenfeld Verkehr dar. Deutliche Fortschritte gab es im Bereich der Schienenverkehrsanbindung und des ÖPNV insgesamt, wie etwa der Bau eines dritten Schienengleises auf der Strecke von Stelle nach Lüneburg, die Elektrifizierung der Bahnverbindung von Hamburg nach Lübeck oder der Ausbau der AKN-Schienenstrecke (Regionalbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster) und die Erweiterung des Hamburger Verkehrsverbundes.¹⁸ Vor allem die vergangenen (mittlerweile durch politische Wechsel entschärften) Konflikte um große Straßenverkehrsprojekte, wie die Autobahn A26, zeigten, dass die Metropolregion Hamburg mit ihren Gremien und Abstimmungsinstrumenten hier keine wirkliche Koordinationsfunktion übernehmen konnte.
- Differenziert und z. T. schwierig stellt sich die Situation in dem strukturpolitischen Themenkomplex Wirtschaft/Arbeitsmarkt/Bildung/Wissenschaft dar. Im Themenbereich Wirtschaft erweist sich die Monozentralität der Region als ein Faktor, der die Suche nach gemeinsamen länder- und gemeindeübergreifenden Berührungspunkten, etwa in Form von Industrie- und Dienstleistungsclustern, erschwert. Von Einzelfällen (Airbus-Ansiedlung am Südwstrand der Kernstadt, Flughafen am Nordrand) abgesehen, konzentrieren sich Cluster überwiegend unmittelbar auf die Metropole¹⁹, so dass sich nur bedingt Kooperationsstrukturen entwickeln lassen. Im Bereich der länderübergreifenden Arbeitsmarktpolitik stagniert die Kooperation weitgehend, da die zuständigen Landesarbeitsämter fernab der Metropolregion ihren Sitz haben. Hervorzuheben ist allerdings die ausgesprochen gute Zusammenarbeit bei der Beschäftigungsinitiative im Rahmen der Airbus-Ansiedlung. Im Themenbereich Wissenschaft/Bildung haben sich einige Leitprojekte („Lernende Metropolregion Hamburg“, „Gemeinsame Plattform der Hochschulen der Metropolregion“) erfreulich entwickelt, angesichts der Bedeutung dieses Themenfeldes für eine wissensbasierte Regionalentwicklung erscheinen diese Projekte aber keinesfalls ausreichend.

Neben den Fachthemen sind Fortschritte in politikfeldübergreifenden Bereichen zu verzeichnen: Dazu zählt vor allem das Regionalmarketing. Seit 2001 verfügt die Metropolregion über eine gemeinsame Themenmarke, die auf lange Sicht als Grundlage für eine Corporate-Identity-Strategie dienen soll. Auch wurde die laufende Öffentlichkeitsarbeit der Metropolregion professionalisiert. Die quartalsweise erscheinende Informationsschrift „Metronews“ ist dabei das zentrale Instrument.

Trotz dieser Ergebnisse stoßen die Bemühungen, eine gemeinsame Identitätsbildung der Metropolregion zu fördern, bei Bevölkerung und Wirtschaft jedoch noch an Grenzen. Die Resonanzen auf die beiden bislang ausgerichteten „Feste der Region“²⁰ etwa blieben gering; das „Produkt Metropolregion“ zeigte sich bisher als zu abstrakt, um die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit zu erregen.



4 Mehrebenen-Kooperationen in und über die Metropolregion hinaus

Für die Regionalentwicklung sind neben den Gremien der Metropolregion Hamburg im engeren Sinne auch weitere Plattformen der Kooperation mit jeweils eigenen räumlichen Zuschnitten von Bedeutung.²¹

Interkommunale Zusammenarbeit zwischen Hamburg und Nachbargemeinden

Bei der Umsetzung der interkommunalen Zusammenarbeit sind unterschiedliche rechtliche Ausgangsbedingungen zu berücksichtigen, sie ist in Schleswig-Holstein einfacher, da das Gesetz über kommunale Zusammenarbeit²² den Kommunen erlaubt, grenzüberschreitend mit Hamburg in ähnlicher Weise zusammenzuarbeiten, wie sie mit Gemeinden innerhalb des Landes verfahren. In Niedersachsen dagegen bedarf jede Form der rechtsverbindlichen Zusammenarbeit einer aufwändigeren Abstimmung auf Landesebene, so dass die Flexibilität und Eigenverantwortlichkeit der Kommunen nur eingeschränkt gegeben ist.²³

Es gibt vielfältige formal geregelte Kooperationen zwischen Hamburg und seinen Nachbarkommunen. Dennoch gibt es strukturelle Defizite: Da die Kommunen in den Gremien der Metropolregion nur ausschnittsweise vertreten sind und die geschäftsführende Landesplanungsbehörde nur bedingt als Ansprechpartner für die den Kommunen wichtigen Themen gilt, haben sich ergänzende informelle Gesprächsrunden entwickelt, bei denen die Umlandkreise mit dem Hamburger Ersten Bürgermeister bzw. die Sprecher der Umlandkreise mit der Senatskanzlei zusammentreffen.

Formell vorgesehene und tatsächliche Kooperationsstrukturen sind also nur bedingt deckungsgleich.

Neben den formal geregelten Themen gibt es zwischen Hamburg und beiden Ländern auch vielfältige informelle Formen der Zusammenarbeit, bspw. Abstimmungen in der Wirtschaftsförderung oder im Tourismusmarketing, die keiner rechtlichen Regelung unterliegen.

Bi- und trilaterale Gemeinsame Kabinettsitzungen

Hamburg und seine Nachbarn Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein führen bedarfsweise bi- und trilaterale Gemeinsame Kabinettsitzungen durch, die dazu beitragen sollen, grenzüberschreitende Konflikte zu lösen und Themen mit übereinstimmenden Interessen zu identifizieren und diese kooperativ zu bearbeiten. 2002 wurde darüber hinaus die Zusammenarbeit im Bereich der gemeinsamen Verwaltungsmodernisierung belebt. Themen zwischen Hamburg und den Nachbarländern sind bspw. die Zusammenlegung der Landesbanken, der Vermessungsämter, der Statistischen Landesämter und der Eichämter. Diese Kooperationen werden durch die jeweiligen Staats- bzw. Senatskanzleien koordiniert, die Umsetzung liegt vor allem in den Händen der Fachressorts. Die Gremien der Metropolregion werden über den Fortgang der Kooperation unterrichtet, sind aber nicht unmittelbar beteiligt. Nur in einzelnen Fällen beziehen sich die Themen unmittelbar auf den Raum der Metropolregion, überwiegend ist die Landesebene betroffen.

Konferenz Norddeutschland

Die Konferenz Norddeutschland (KND) ist eine informelle Zusammenarbeit der Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Sie behandelt gemeinsame Anliegen Norddeutschlands und trägt dazu bei, dass diese auf Bundesebene mehr Gewicht erlangen. Darüber hinaus soll sie Konflikte zwischen den beteiligten Ländern bereinigen, u. a. indem sie durch ihren jährlichen und kontinuierlichen Turnus die Vertrauensbasis zwischen den beteiligten Ländern erhöht. Bei der KND und den Fachministerkonferenzen handelt es sich nicht um der Länderebene übergeordnete Organe. Übereinkünfte binden die Regierungen ausschließlich politisch und nicht rechtlich, Parlamentsentscheidungen können nicht präjudiziert werden.

Themen der KND waren in den vergangenen Jahren beispielsweise Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene und Wasserwege), Arbeitsmarktpolitik, Forschungs- und Technologiepolitik, Off-Shore-Windenergienutzung und Kooperationen in den Bereichen Verwaltung und Justiz. Stellenweise werden Themen der Metropolregion auf der Ebene der KND mit einem Votum versehen, wenn die Projekte eine großräumige Ausstrahlung besitzen und ein Beschluss der KND zur Durchsetzung auf übergeordneter Ebene förderlich erscheint. Dies gilt beispielsweise für Projekte der Verkehrsinfrastruktur.

Metropolregionkooperationen

Über den regionalen Maßstab hinaus reichen Kooperationen Hamburgs bzw. der Metropolregion mit anderen Metropolregionen. Partner sind Berlin und Kopenhagen/Malmö. Die Koordination liegt jeweils in den Händen der Senatskanzlei.

Berlin – Hamburg

Berlin und Hamburg haben 2001 vereinbart, die Zusammenarbeit zwischen beiden Städten in Form einer Metropolregionkooperation auszubauen. Damit verfolgen sie vier Zielbereiche:²⁴

- von einander profitieren / Standort-Marketing,
- gemeinsame Interessenvertretung,
- gemeinsame Problemlösung / Wissens- und Erfahrungsaustausch,
- fairer Wettbewerb in der Wirtschaftsförderung.

Die Themen der Zusammenarbeit sind breit gefächert, da alle Ressorts in die Kooperation einbezogen sind.²⁵

Hamburg – Kopenhagen/Malmö

Die Kooperation zwischen Hamburg und Kopenhagen/Malmö ist Teil des INTERREG-Projekts STRING. Dieses führt die westlichen Ostseeränder Hamburg, Schleswig-Holstein, Dänemark und Schweden zusammen. Ziel des Projekts ist die Verbesserung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.

In der Arbeitsphase STRING I (1999–2001) wurde ein gemeinsames räumliches Entwicklungsprogramm erstellt,²⁶ in der Phase STRING II (2002–2004) soll dieses umgesetzt werden. Für die Metropolregionkooperation wurde ein „Metropolitan-Forum“ vorgesehen.

6 Erfolge in strukturellen Grenzen: Bewertung der Organisation und des Arbeitsstandes der Metropolregion

Fasst man die oben genannten Strukturen und Arbeitsstände der Metropolregion sowie die Rahmenseetzungen paralleler Kooperationen zusammen, so lassen sich einige systematische Stärken und Schwächen der Metropolregion Hamburg benennen:

Organisations- und Arbeitsstruktur

Die Metropolregion Hamburg teilt mit zahlreichen anderen Regionen in Deutschland die Vorzüge und Nachteile einer „mittelharten“ Institutionalisierung²⁷: Die Gremien der Metropolregion Hamburg haben sich grundsätzlich bewährt, um einen kontinuierlichen Informationsfluss zwischen den einzelnen Ressorts der Länder entweder herzustellen (z. B. Landesplanung) oder zu unterstützen (Staats-/Senatskanzleien, Fachressorts). Und sie ermöglichen eine zumindest abschnittsweise Einbindung der kommunalen Ebene. Die gegenseitige Information über aktuelle Themen und die Tatsache, dass in diesen Gremien unterschiedlichste politische Ebenen und Mentalitäten (Großstadt und Umland) zusammentreffen, sind keinesfalls zu unterschätzen. Zweifelsohne hat dadurch die Kooperationskultur an Stabilität gegenüber personellen Zufälligkeiten gewonnen und – was gerade in der jüngsten Zeit deutlich wurde – sie ist auch gegenüber politischen Veränderungen in einzelnen Ländern robust.

Mit Blick auf die Fachthemen und Projekte fällt allerdings auf, dass noch immer viele Impulse vom Lenkungsausschuss als Steuerungsgremium ausgehen, auf der Ebene der Facharbeitsgruppen und der kommunalen Gremien wird dagegen in deutlich geringerer Intensität an der Umsetzung und Weiterentwicklung des REK gearbeitet.

Bezogen auf die politische Bedeutung der Metropolregion ist ein Kennzeichen, dass sie primär eine Plattform für die Akteure der mittleren und höheren Verwaltungsebenen ist. Die Spitzen von Verwaltung und Politik beschäftigen sich im Rahmen des Planungsrats, der Regionalkonferenz und gemeinsamer Kabinettsitzungen nur punktuell mit der Metropolregion Hamburg und nehmen dort eher die laufenden Aktivitäten der Verwaltungen bestätigend zur Kenntnis, als dass sie strategische Impulse für deren Arbeit setzen.

Die geringe politische Bedeutung der Metropolregion wird auch in der Personalausstattung und vor allem bei der Arbeitsorganisation in den beteiligten Verwaltun-

gen deutlich. Die Verteilung der Kapazitäten auf die drei Länder und auf die kommunale Ebene hat zwar durchaus den Vorteil, dass die Fachleute aus den Fachverwaltungen der drei Länder und der Kommunen eng eingebunden sind, sie führt aber auch zu Ineffizienzen. Dazu kommt, dass beispielsweise mit den Förderfonds oder den Gremien der Umlandkommunen heute noch die früheren Strukturen der doppelten bilateralen Landesplanungen gegeben sind.

Themen der Kooperation

Da bei der Organisation der Metropolregion darauf verzichtet wurde, der regionalen Ebene verbindliche, ordnungsorientierte Kompetenzen zuzuweisen, erweist sie sich als weitgehend ungeeignet, um zur Lösung von konflikthaften Themen beizutragen. Vielmehr bleibt die Metropolregion überwiegend auf Themen beschränkt, bei denen sich eindeutige *win-win*-Konstellationen ergeben. Federführung kann die Metropolregion bei Themen wie Naherholung und Tourismus sowie Natur und Landschaft beanspruchen. Diese leiten sich aus der früheren gemeinsamen Landesplanung ab und die Kommunen im Umland profitieren insbesondere durch die Förderfonds von einer abgestimmten Vorgehensweise.

Anders stellt sich die Situation bei Themen dar, bei denen die Metropolregion zwar die räumliche Handlungsebene darstellt, die Federführung aber von Seiten der Fachressorts oder der Senats- bzw. Staatskanzleien beansprucht wird. Berücksichtigt man die politische Wertigkeit der Themen, so fällt auf, dass die Gremien der Metropolregion bisher quasi nur für Themen der 4. Kategorie eine Zuständigkeit zugestanden wird. Themen mit höchster politischer Bedeutung (1. Priorität, z.B. Airbus-Ansiedlung), Entscheidungen über „harte Infrastruktur“ oder Themen mit hohem Prestige (2. Priorität, z.B. Verkehr, Wirtschaftsförderung) und verbindliche Vorgaben für die Flächenplanung (3. Priorität, z.B. Siedlungsentwicklung) bleiben dagegen ausgeklammert.

Aufschlussreich im Hinblick auf die für die regionale Ebene erforderliche zentrale Koordinationsfunktion ist das Themenfeld Regionalmarketing. Diese für die regionale Wirtschaftsförderung bedeutsame Aufgabe wurde maßgeblich durch die Initiative der Handelskammer Hamburg (Geschäftsstelle) angestoßen²⁸ und gemeinsam mit der Metropolregion durchgeführt. Weitgehend unberührt davon führten jedoch die Wirtschaftsbehörde Hamburg und die ihr zugeordneten Institutionen das Standort- und Tourismusmarketing weiter, die sich ebenfalls auf die Metropolregion beziehen. Dies deutet beispielhaft an, welche Koordinati-

onsanforderungen sich für die Metropolregion sowohl auf der räumlichen Ebene der Region als auch auf der fachlichen Ebene im Umgang mit den jeweiligen Fachressorts stellen.

Projektorientierung

Mit dem REK 2000 hat sich die Metropolregion Hamburg die Umsetzung von Leitprojekten zur Kernaufgabe gemacht. Eine Bilanz bestätigte diese Vorgehensweise: Von den 34 im REK aufgeführten Leitprojekten wurden sieben erfolgreich abgeschlossen, 21 entwickelten sich positiv und nur fünf stagnierten so sehr, dass sie ausgesetzt oder aufgegeben wurden.²⁹ Projekte haben eine Schlüsselwirkung, wenn es darum geht, regionale Akzeptanz für das abstrakte Themenfeld der Raumordnung und Regionalentwicklung herzustellen. Die Metropolregion Hamburg steht jedoch erst am Anfang, Projekte gezielt und systematisch einzusetzen, um deren identitätsstiftenden Wirkungen wirklich auszunutzen.³⁰ Mit der Verständigung über gemeinsame Bewertungskriterien und der Durchführung eines Wettbewerbs für neue Leitprojekte sowie einer systematischeren Unterstützung der bestehenden Projekte wurden zuletzt weitere Schritte in Richtung Projektorientierung unternommen. Darüber hinaus wurde aber auch deutlich, dass die Durchführung von Projekten die flächendeckende Bearbeitung von Politikfeldern nicht ersetzen kann.

Raumstruktur

Der räumliche Zuschnitt der Metropolregion birgt den Nachteil, dass er nicht mit den tatsächlichen Verflechtungen übereinstimmt. Die Ausweitung der räumlichen Grenzen der Metropolregion Mitte der neunziger Jahre wurde vor allem auf Druck Niedersachsens vorgenommen. Als Resultat der Erweiterung wohnen mittlerweile 38 % der Gesamtbevölkerung Hamburgs, Niedersachsens und Schleswig-Holsteins in der Metropolregion Hamburg und diese umfasst 29 % der Gesamtfläche der drei Länder (s. Tab.). Etwas überspitzt formuliert, ist die Region einerseits dabei auf halbem Wege stehen geblieben. Denn für die Bearbeitung der großräumigeren strukturpolitischen Themen ist sie noch immer zu klein; entscheidend bleibt nach wie vor die Ebene der Bundesländer. Andererseits hat aber diese Erweiterung bei den kleinräumigen Themen wie Siedlungsentwicklung und Naturhaushalt/Naherholung die Bearbeitung eher erschwert. So profitieren nun Teile der Metropolregion, die kaum mit Hamburg verflochten sind, von Mitteln der Förderfonds, die zur Entwicklung des unmittelbaren Hamburger Umlands bestimmt sind. Es entstand eine „Zweiklassengesell-

Bevölkerungs- und Flächenanteile in der Metropolregion Hamburg

(Stand: 31.12.2000)

Teilraum	Bevölkerung			Fläche			Bevölkerungsdichte (EW je km ²)
	absolut	Anteil an MRH (in %)	Anteil in der MRH an Gesamtbevölk. des jeweiligen Bundeslandes (in %)	absolut (in km ²)	Anteil an MRH (in %)	Anteil in der MRH an Gesamtfläche des jeweiligen Bundeslandes (in %)	
Metropolregion Hamburg	4 063 930	100	37,9	18 795,72	100	29,3	216
Hamburger Teil	1 715 392	42	100	755,33	4,0	100	2 271
Niedersächsischer Teil	1 247 273	30,5	15,7	12 522,38	66,6	26,2	100
Schleswig-Holsteiner Teil	1 121 265	27,5	40,2	5 517,86	29,4	35,0	203

Quelle: amtliche Statistik

schaft“ von hamburgnahen Kreisen und Landkreisen, die sich deutlich engagieren, und hamburgfernen, die eher beobachtend agieren und punktuelle Nutzen suchen. Für eventuelle zukünftige Erweiterungen stellt sich daher die Frage, ob diese in der alltäglichen Arbeit eingelöst werden können oder die Region – bei gleichbleibenden Ressourcen – durch ihre weitere Ausdehnung in ihrer Schlagkraft eher geschwächt wird.

Ein anderer raumstruktureller Aspekt ist die ausgeprägte Monozentralität der Region: Der Größe nach dominiert die Kernstadt Hamburg mit 1,7 Mio. Einwohnern das Umland eindeutig, die nächstgrößeren Städte der Metropolregion (Lüneburg, Stade) sind mit ca. 70 000 Einwohnern deutlich kleiner, und auch der größte Landkreis des Umlandes (Pinneberg) erreicht mit ca. 290 000 Einwohnern nur ein Sechstel der Einwohnerzahl der Kernstadt. Das hat zwar auch Vorteile, da es in vielen Themenfeldern, z. B. beim Regionalmarketing (hier konnte man sich sehr schnell auf die Marke „Metropolregion Hamburg“ verständigen), keine Konkurrenzsituationen gibt. Aber die einseitige Ausrichtung hat dann Nachteile, wenn *win-win*-Konstellationen auf kommunaler Ebene konstruiert werden sollen. Denn es fehlen auch die Berührungspunkte. Kooperationsthemen, bei denen die Kernstadt auf das Umland angewiesen ist, finden sich weniger als in polyzentrischen Regionen.

Mehrebenenproblematik

Die Metropolregion Hamburg ist diejenige Binnenregion in Deutschland, in der sich das Mehrebenenproblem als zusätzliche Komplexitätssteigerung³¹ am stärksten stellt. Dem letztlich einstufigen Stadtstaat stehen ausdifferenzierte Zuständigkeiten in den Flächenländern gegenüber, die auch noch zwischen

Schleswig-Holstein (einstufige Landesverwaltung und zentrale Raumordnungskompetenz) und Niedersachsen (Zweistufigkeit von Land mit Bezirksregierungen, Landkreiskompetenz für Regionalplanung) unterschiedlich ausfallen. Die Mehrebenenproblematik wird auch daran sichtbar, dass den Teilen der Metropolregion Hamburg von Seiten ihrer Mutterländer ein unterschiedlicher Stellenwert beigemessen wird.

Bei strukturpolitisch bedeutsamen Themen fällt zudem auf, dass diese überwiegend den Raum der Metropolregion überschreiten und sich auf die norddeutschen Bundesländer insgesamt beziehen. Dadurch werden bei diesen Themen eher die Konferenz Norddeutschland oder die bi- und trilateralen Länderkooperationen genutzt. Die Metropolregion Hamburg kann dann nur als zusätzliche Informationsplattform dienen.

Neben diesen übergeordneten Themen kommt die Mehrebenenproblematik auch bei der vertikalen Koordination zum Tragen, wenn es um die Einbindung der Kommunen in die Metropolregion geht. Meinungsführend sind die Landesplanungen, so dass Konflikte bzw. Interessenunterschiede zwischen kommunaler und Landesebene zwangsläufig sind. Während die Länder befürchten müssen, dass die Metropolregion in der Landespolitik als starkes Anspruchskartell zu viel Gewicht erlangt (ähnliche Konflikte gibt es bspw. zwischen der niedersächsischen Landesregierung und der Region Weser-Ems), kritisieren die Kommunen, dass angesichts des starken Landeseinflusses die originären Interessen der Region in den Gremien der Metropolregion nicht genügend zum Tragen kommen.

7 Internationaler Wettbewerb, flexible Netzwerke und Projektorientierung: Überlegungen zur Weiterentwicklung der Metropolregion Hamburg

Trotz unübersehbarer Fortschritte sind die strukturellen Grenzen der Metropolregion Hamburg deutlich. Einige von diesen – etwa die Monozentralität der Region – lassen sich nicht beeinflussen, andere sind jedoch auch durch die derzeitige Aufgabenzuweisung und die Organisationsstruktur bedingt. Begrüßenswert ist daher, dass in den Gremien der Metropolregion auch die aus den neuen Aufgabenstellungen resultierenden aktuellen Fragen der Organisations- und Arbeitsstruktur auf der Tagesordnung stehen. Auch außerhalb der Gremien ist die Diskussion neu in Gang gekommen. Dies öffnet den Blick und führt zu der Frage, welche Anforderungen regionale Kooperation in Norddeutschland erfüllen muss, wenn sie für die anstehenden Aufgaben gerüstet sein soll.³²

Eine moderne regionale Organisation in der Metropolregion Hamburg erfordert Verwaltungs- und Politikstrukturen mit den Fähigkeiten zu Innovation und Lernen, Kooperation und Selbststeuerung. Sie sollte sich in übergeordnete Strategien für Norddeutschland einfügen, die sich folgendermaßen umreißen lassen:³³

- „Attraktiver Norden“: Die standortbezogene Strategie richtet das Standortangebot der nordwestdeutschen Länder auf die Nachfrage international agierender Unternehmen und international mobiler Arbeitskräfte aus.
- „Starker Norden“: Die wettbewerbsorientierte Strategie zielt auf Kooperation in den Regionen, zwischen den nordwestdeutschen Ländern³⁴ und in Euroregionen sowie im ökonomischen Bereich in Innovationsnetzwerken und Clustern; außerdem fordert sie, die internationale Ausrichtung mittelständischer Unternehmen auszubauen.
- „Innovativer Norden“: Die innovations- und strukturpolitische Strategie unterstützt Innovation und Modernisierung in der Verwaltung sowie regionale Innovationsökonomien und spezialisierte „economics of scope“, die „im Schatten der Globalisierung“ neue Märkte finden.
- „Verantwortungsgemeinschaft für den Norden“: Die akteursbezogene Strategie zielt auf eine partnerschaftliche Zusammenarbeit von Staat und Kommunen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zur Lösung der anstehenden Aufgaben des Gemeinwesens.

Ausgangspunkt organisatorischer Überlegungen sind die zur Umsetzung dieser Strategien zu lösenden Aufgaben. Die Ausrichtung auf die bisherigen Themen sollte auch zukünftig beibehalten werden, da dies Kernthemen regionaler Entwicklung sind. Für alle Auf-

gabenfelder gilt allerdings, dass sie immer wieder vor dem Hintergrund des Subsidiaritätsprinzips überprüft werden müssen: Die regionale Ebene sollte nur diejenigen Themen bearbeiten, die für die Ebenen der Städte, Gemeinden und Landkreise nicht geeignet sind. Bei der Wirtschaftsförderung z. B. geht es folglich um Fragen des regionalen Marketings und regionaler Arbeitsteilungen und Clusterförderung, nicht aber um die Bestandspflege vor Ort. Vor diesem Hintergrund sollten folgende überörtliche Aufgaben auch zukünftig auf Ebene der Metropolregion bearbeitet werden:

- Fragen der Raumnutzung, v.a. der Siedlungs- und Flächenentwicklung (einschließlich großflächiger Standorte für Einzelhandel und Freizeit),
- Anpassung der technischen und sozialen Ver- und Entsorgungsinfrastruktur,
- Steuerung der Verkehrsentwicklung, vor allem die Organisation des ÖPNV,
- regionale Wirtschaftsförderung, insbesondere Regionalmarketing, Wissenschaft und Forschung,
- Natur und Landschaft, Naherholung und Tourismus.

Neben diesen inhaltlichen Anforderungen an die Arbeit ergibt sich für die Metropolregion – bezogen auf die genannten Strategien für Norddeutschland – vor allem die Aufgabe, die internationale Ebene stärker in den Fokus zu nehmen (sowohl bei der Entwicklung der Standortfaktoren als auch in Bezug auf die Positionierung der Region im Wettbewerb auf nationaler, europäischer und globaler Ebene) sowie die Kooperation innerhalb der Region auszubauen und dabei Wirtschaft und Zivilgesellschaft engagierter einzubeziehen.

Aus einer Bandbreite möglicher Szenarien zur institutionellen Weiterentwicklung der Metropolregion,³⁵ die von „Aussetzen der Kooperation“ bis zur „Länderneugliederung“ reichen, erscheinen dafür die beiden Denkmodelle „Ausbau des Vorhandenen“ und „Holding-Struktur“ von besonderer Bedeutung. Weitergehende Modelle zur Abstimmung der Länderpolitiken sind dagegen auf absehbare Zeit hinaus entweder nicht konsensfähig („Länderneugliederung“) oder höchstens in Einzelfällen realisierbar („Gemeinsame Landesbehörden“). Gleiches gilt für festere Formen der regionalen Neugliederung („Raumordnungsverband“, „Regionalverband“, „Regionalkörperschaft“). Um den Defiziten bei der raumordnerischen Steuerung der Siedlungsentwicklung begegnen zu können, wäre aus fachlicher Sicht ein zweistufiger Regionalverband nach dem Modell des Raumordnungsverbandes Rhein-Neckar durchaus ein sinnvoller Weg. Aber auch für dieses Modell finden sich derzeit keine namhaften Promotoren in der Region.

Schritte zum „Ausbau des Vorhandenen“

Die gegenwärtigen Überlegungen der verantwortlichen Akteure der Metropolregion Hamburg zu neuen Strukturen sind durch ein Vorgehen „in kleinen Schritten“ gekennzeichnet. Sie lassen sich dem Szenario „Ausbau des Vorhandenen“ zuordnen und stehen unter der Ausrichtung, die Metropolregion attraktiver zu gestalten und ihre Effizienz zu steigern, ohne aber die Kompetenzverteilung grundlegend anzutasten. Folgende Elemente können für diese Strategie von Interesse sein:

Aufwertung von Planungsrat und Regionalkonferenz

Damit die Gremien Planungsrat und Regionalkonferenz langfristig zu handlungsfähigen Regionalgremien werden können, sollten maßgebliche regionale Entscheidungen auch dort gefällt werden. In der Folge würde es für die Politik interessanter, in diesen Gremien mitzuwirken, die Gremien würden aufgewertet. Ergänzend würde es sich anbieten, den Ereigniswert der Sitzungen zu erhöhen, um auch auf diesem Weg die Attraktivität zu steigern.

Einrichtung einer gemeinsamen Geschäftsstelle

Eine gemeinsame Geschäftsstelle, welche die Tätigkeit des Arbeitsstabs, u. U. auch die anderer Dienststellen der Länder, die mit dem Thema Metropolregion Hamburg befasst sind, zum Teil ersetzen würde, könnte professioneller agieren und so die Gesamtinteressen der Metropolregion Hamburg besser vertreten. Durch ihre Sonderorganisation würde sich der Legitimationsdruck erhöhen, Kreativität und Flexibilität wären eher zu erwarten, als dies in der heutigen Form (Einordnung in die Hierarchie einer Landesbehörde) möglich ist. Aufgabenfelder sollten vor allem Projekt- und Veranstaltungsmanagement, Monitoring, Förderfonds und die Öffentlichkeitsarbeit sein. Die heutigen Entscheidungsstrukturen blieben bestehen.

Multilateralisierung der Arbeitsstrukturen

Die meisten Elemente der Arbeitsstruktur der Metropolregion arbeiten bereits trilateral. Um das regionale Denken weiter zu fördern, sollten auch die noch bilateral arbeitenden Gremien – dies sind insbesondere die beiden Gremien der kommunalen Interessenvertretung sowie die beiden Förderfonds – soweit möglich trilateralisiert bzw. bei Einbezug von Mecklenburg-Vorpommern in Richtung vierseitiger Kooperationsformen weiterentwickelt werden.

Zielvereinbarungen mit Projektträgern

Die Projektumsetzung könnte davon profitieren, dass Zielvereinbarungen zwischen den Gremien der Metropolregion und den beteiligten Akteuren abgeschlossen werden. Die Zielvereinbarungen definieren die Projektziele und den Nutzen, den beide Seiten mit dem Projekt verbinden. Vor allem konkretisieren sie die Verpflichtungen, d.h. den vorgesehenen Zeitrahmen, die Finanzierung, die beteiligten Akteure und ihre Kooperationspartner.

Bildung von Teilräumen, engere Verzahnung im unmittelbaren Stadt-Umland-Bereich

In der großen Metropolregion wären gemeinde-, kreis- und länderübergreifende Teilräume zu definieren, die in sich handlungsfähig sind. Erste Ansätze dazu sind durch Überlegungen zu Wirtschaftsklustern und teils räumlichen Strukturkonzepten bereits vorhanden. Dabei steht der unmittelbare Stadt-Umland-Bereich Hamburgs besonders im Blickpunkt: Das oben skizzierte strukturelle Machtgefälle zwischen der Kernstadt und den kleineren Umlandgemeinden könnten „Nachbarschaftsforen“ abmildern. Sie könnten sich am Vorbild der Nachbarschaftsforen orientieren, die es in der Region Berlin-Brandenburg zwischen den Bezirken der Kernstadt und ihren Umlandkreisen und -gemeinden gibt.³⁶ In diesen Foren könnten z. B. teils räumliche Strukturkonzepte abgestimmt werden, die die Lücke zwischen Regionalplänen und kommunaler Bauleitplanung füllen.

Metropolregion als „Holding-Struktur“

Einen Schritt weiter als der Ausbau des Vorhandenen reicht das Szenario einer „Holding-Organisation“. Der in der regionalpolitischen Debatte relativ neue Begriff der „Holding-Struktur“ könnte der Diskussion neue Impulse geben. Das Holding-Modell steht für eine Organisationsform, bei der unter dem Dach eines mit weitergehenden Kompetenzen ausgestatteten Regionalrats eigenständige operative Organisationseinheiten für die regional wahrzunehmenden Aufgaben zuständig sind.

Das Holding-Modell könnte an die bestehenden Strukturen anknüpfen, denn verschiedene operative Einheiten arbeiten bereits heute auf der regionalen Ebene bzw. in teils räumlichen Aktionsräumen. Zu nennen sind beispielsweise die Verkehrsverbände, zahlreiche Abwasserzweckverbände oder der Verein Naherholung im Hamburger Umland e. V. Dieses Netzwerk von Organisationen wäre in einer „Holding Metropolregion Hamburg“ weiter zu verdichten. Gewinnen würde die-

se Organisationsform vor allem dadurch, dass durch verbindliche Zielvereinbarungen mit den Aufgabenträgern erreicht wird, diese auf gemeinsame Ziele hin zu koordinieren. In anderen Aufgabenfeldern, etwa der regionalen Wirtschaftsförderung oder dem regionalen Tourismusmarketing, wäre das Ziel, bestehende teileräumlich ausgerichtete Einrichtungen in die Holding zu integrieren oder neue regionale Organisationen aufzubauen, die in die Holding eingebunden wären.

Der Regionalrat wäre weiterhin mit einer eigenständigen Geschäftsstelle versehen (s. oben), die sich auf strategische Planung, Koordination der Raumnutzung, Projektmonitoring, Förderfonds und Öffentlichkeitsarbeit konzentrieren könnte. Wie die Instrumente der Geschäftsstelle und der einzelnen operativen Einheiten auszugestalten sind, wäre Inhalt vertiefter Überlegungen.³⁷

Die Vorteile der Holding-Struktur sind insbesondere Dezentralität, Flexibilität, Innovationsorientierung und schlanke Organisation: Die Aufgaben werden dezentral in Eigenverantwortung der operativen Einheiten erfüllt, die Holding-Zentrale aus Regionalrat und Geschäftsstelle ist „schlank“ organisiert und konzentriert sich auf strategische Steuerungsaufgaben, die Koordination der Raumnutzung und auf Servicefunktionen, die für alle beteiligten Einheiten von Nutzen sind. Durch die dezentrale Organisation entsteht gleichzeitig eine hohe Flexibilität, da operative Einheiten nach Bedarf ergänzt, umorganisiert oder abgestoßen werden können. Auch innerhalb jeder operativen Einheit ist ein hoher Grad an Flexibilität gewährleistet, da sie eigenwirtschaftlich organisiert sein sollten, als Profit Center selbstständig agieren können und nur durch Rahmen setzende Zielvereinbarungen festgelegt sind. Die strategische Ausrichtung der Geschäftsstelle und die Zielvereinbarungen ermöglichen es, dass die Struktur innovativ bleibt, da neue Anforderungen vergleichsweise unkompliziert aufgegriffen und in die Arbeit eingebunden werden können.

8 Fazit und Ausblick

Die laufende Debatte, wie sich die Metropolregion Hamburg weiterentwickeln ließe, verspricht einen interessanten Meinungsfindungs- und Entscheidungsprozess. Dabei stehen die Region und die beteiligten Bundesländer vor einer entscheidenden Wahl: Wollen sie offensiv auf zukünftige Anforderungen reagieren und die Metropolregion im globalen Standortwettbewerb positionieren? Wollen sie damit eine starke Region schaffen, die sich konkurrenzfähig vermarkten und dadurch Investitionen, Kapital und Arbeitskräfte anziehen kann? Wollen sie eine Region, die in der Lage

ist, ihre Ressourcen nachhaltig zu nutzen und formale Grenzen zu überwinden? – Oder wollen sie die regionale Ebene durch die Eigeninteressen der Kommunen und Länder weiterhin schwächeln lassen? Wollen sie nur kleine Verbesserungen, wie im Szenario „Ausbau des Vorhandenen“ beschrieben, vornehmen? Wollen sie die Metropolregion auch zukünftig überwiegend auf regionale Themen ausrichten und damit riskieren, den internationalen Maßstab aus den Augen zu verlieren?

Für beide Richtungen gibt es ein Für und Wider. Wichtig erscheint, dass die Metropolregion erkennt, dass sie sich an einem Scheidepunkt befindet: Sind die Akteure bereit, die Chancen einer offensiven Entwicklung zu ergreifen, oder lassen sie das gegenwärtige Zeitfenster der eingangs erwähnten günstigen Rahmenbedingungen an sich vorüber ziehen? Die Gründung der Metropolregion 1991 kann als Vorbild für entschlossene Modernisierung dienen. Mit seinem neuen Leitbild „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“ hat der Hamburger Senat eine Richtung vorgegeben und die Gremien der Metropolregion haben diese zustimmend zur Kenntnis genommen. Konsequenterweise erscheint es, dieses Leitbild auf die regionale Ebene zu übertragen: „Metropolregion Hamburg – Wachsende Stadtregion“. Auch im Hinblick auf diese neue Ausrichtung wäre es geboten, die Organisation der Metropolregion zu modernisieren.

Anmerkungen

- (1)
Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg (FHH): Leitbild „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“, unveröff. Senatsdrucksache – Hamburg 2002
- (2)
Siehe www.ritts-lueneburg.de
- (3)
Vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag: Entwurf eines Gesetzes zur Neufassung des Landesplanungsgesetzes. Gesetzentwurf der Landesregierung. – Kiel 2003
- (4)
Vgl. Lübecker Nachrichten vom 18.01.2003: „Geheimtreffen der Bürgermeister – Lübeck schließt Zukunftspakt mit Hamburg“
- (5)
Vgl. Baumheier, Ralph; Danielzyk, Rainer (Hrsg.): Stadt – Staat – Region. Regionale Zusammenarbeit im Bereich der norddeutschen Stadtstaaten Bremen und Hamburg. Arbeitsmaterial der ALR, Bd. 289. – Hannover 2002; Landesarbeitsgemeinschaft Bremen/Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein der ARL: Entwicklungspotenziale der nordwestdeutschen Länder, Positionspapier im Auftrag der Nds. Staatskanzlei. – Hannover 2002

- (6)
Vgl. z.B. Budde, Friedhelm: Zusammenarbeit in der Region Hamburg, RaumPlanung (1995) 69, S. 115–121; Hansen, Ernst: Kooperation in der Metropolregion Hamburg: Das REK 2000, in: „Regionalgeschichte der Metropolregion Hamburg“, Tagungsband (im Erscheinen)
- (7)
Gemeinsame Landesplanung Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein: Regionales Entwicklungskonzept 2000, Leitbild und Handlungsrahmen. – Hamburg, Hannover, Kiel 2000
- (8)
Vgl. Steinacher, Bernd: Räumliche Steuerung in der Region. In: SRL Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. (Hrsg.): Stadt und Landschaft. Regionale Strategien. – Berlin 1998. = SRL Schriftenreihe, Bd. 45, S. 109–116
- (9)
Vgl. Priebs, Axel: Die Bildung der Region Hannover und ihre Bedeutung für die Zukunft stadtreionaler Organisationsstrukturen. In: Die Öffentliche Verwaltung (2002) 4, S. 144–151
- (10)
Zur Unterscheidung der möglichen Organisationslösungen vgl. Wickel, Martin: Zur rechtlichen Organisation von Regionen. In: Die Öffentliche Verwaltung (2001) 20, S. 837–849; Danielzyk, Rainer: Regionale Kooperationsformen. In: Informationen zur Raumentwicklung (1999) 9/10. S. 577–586
- (11)
Vgl. Lenkungsausschuss/ Arbeitsstab der Metropolregion Hamburg: Evaluierung der 34 Leitprojekte des Regionalen Entwicklungskonzepts. – Hamburg 2002, S. 7
- (12)
Vgl. Landkreise Stade und Cuxhaven; Kreise Pinneberg, Steinburg und Dithmarschen; Freie und Hansestadt Hamburg: Maritime Landschaft Untere Elbe, Bd. 1–3, Hamburg/Pinneberg/Stade. – Hamburg 2001
- (13)
Vgl. www.umlandscout.de
- (14)
Vgl. Senat der Freien und Hansestadt Hamburg: Entwicklungsmodell Hamburg und Umland. – Hamburg 1969
- (15)
Vgl. Kreis Stormarn; Freie und Hansestadt Hamburg: Entwicklungsgutachten Stormarn-Hamburg. Untersuchungsbericht, Bad Oldesloe/Hamburg. – Hamburg 1994
- (16)
Vgl. Bose, Michael: Wirkungsanalyse eines stadtreionalen Siedlungsstrukturkonzepts und Ansätze für eine Neuorientierung. Das Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland, Harburger Berichte zur Stadtplanung, Bd. 4. – Hamburg 1994, S. 348
- (17)
Vgl. Metropolregion Hamburg: 10 Beispiele für kreativen und qualitätsvollen flächensparenden Wohnungs- und Eigenheimbau in der Metropolregion Hamburg, gefördert von den schleswig-holsteinischen Sparkassen. – Hamburg 2002
- (18)
Vgl. Metropolregion Hamburg: Metronews, Nr. 2. – Hamburg 2002, S. 2 ff.
- (19)
Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg: Leitbild „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“, unveröff. Senatsdrucksache. – Hamburg 2002
- (20)
Vgl. Handelskammer Hamburg; Metropolregion Hamburg: ...gemeinsamer Aufbruch zu neuen Ufern; das Fest der Region als Auftakt für die Regionalmarketing-Kampagne mit begleitender Ausstellung. – Hamburg 2002
- (21)
Vgl. auch Ache, Peter: Hamburg: Planning Strategies in a Corner of the „Pentagon“. Arbeitspapier für die Konferenz „What’s Right About Cities and an Urban Way of Life“. – Boston, Hamburg 2002
- (22)
Bekanntmachung der Neufassung des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (Gesetz über kommunale Zusammenarbeit – GkZ) vom 1.4.1996, Gl.-Nr.: 2020-14, Fundstelle: GVOBl. Schl.-H. 1996, S. 381
- (23)
Beispielhaft zeigte dies das aufwändige Verfahren, das im Rahmen der Übernahme der Abwasserbewirtschaftung der Stadt Buxtehude durch die HSE Hamburger Stadtentwässerung GmbH, einen Eigenbetrieb der Hansestadt, nötig war. Bevor die Kommune die HSE beauftragen konnte, mussten die Kabinette beider Länder zunächst einen förmlichen Staatsvertrag verabschieden.
- (24)
Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg / Bundeshauptstadt Berlin: Metropolen-Kooperation Berlin–Hamburg, unveröff. Senatsdrucksache für die gemeinsame Sitzung der Senate Berlins und der Freien und Hansestadt Hamburg am 15.05.2001. – Berlin, Hamburg 2001; Heeg, Susanne; Klagge, Britta; Oßenbrügge, Jürgen: Kooperation zwischen Metropolregionen – Ansatzpunkte für die verstärkte Zusammenarbeit von Hamburg und Berlin auf der Basis der Erfahrungen internationaler und nationaler Städtekooperationen, unveröff. Gutachten. – Hamburg; Knieling, Jörg: Kooperation zwischen benachbarten Metropolregionen. Das Beispiel der Metropolenkooperation Berlin–Hamburg. In: Informationen zur Raumentwicklung (2002) 6/7, S. 353–365
- (25)
Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg: Metropolen-Kooperation Berlin–Hamburg, Arbeitsbericht 04/2002, unveröff. Bericht des Planungsstabs der Senatskanzlei. – Hamburg 2002
- (26)
Vgl. STRING (Southwestern Baltic Sea Transnational Area): On the Way to a New Geography, Development Concept. – Kiel, Nyköping 2001
- (27)
Vgl. Diller, Christian: Zwischen Netzwerk und Institution – eine Bilanz regionaler Kooperationen in Deutschland. – Opladen 2002; ders.: Die Entwicklungsdynamik regionaler Kooperationen – zwischen Innovation und Effizienz. In: Planungsrundschau 2002, Nr. 05, S. 161–183

(28)

Vgl. Handelskammer Hamburg: Regionalmarketing: Strategien, Organisation, Visionen. – Hamburg 1999

(29)

Vgl. Lenkungsausschuss/Arbeitsstab 2002: Evaluierung ..., a.a.O. (FN 11), S. 7

(30)

Wie dies etwa bei der IBA Emscher Park erfolgte (vgl. Kilper, Heiderose: Die Internationale Bauausstellung Emscher Park. Eine Studie zur Steuerungsproblematik komplexer Entscheidungsprozesse in einer alten Industrieregion. – Opladen 1999, S. 119 ff.)

(31)

Vgl. Baumheier, Ralph; Danielzyk, Rainer (Hrsg.): Stadt – Staat – Region, a.a.O. (FN 5), S. 1

(32)

Dabei kann auf wissenschaftliche, systematisch aufbereitete Untersuchungen zurückgegriffen werden, die in jüngster Zeit vorgelegt wurden: LAG Bremen/Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein der ARL: Entwicklungspotenziale..., a.a.O. (FN 5) (vorausgegangen waren ähnliche Analysen der LAG 1983 und 1988); Baumheier, Ralph; Danielzyk, Rainer: Stadt – Staat – Region, a.a.O. (FN 5), S. 68 ff.; Vereins- und Westbank ((Hrsg.): Norddeutschland – Gerüstet für die Zukunft? Analysen der Vereins- und Westbank, bearbeitet durch das Hamburger Weltwirtschafts-Archiv (HWWA) und die volkswirtschaftliche Abteilung der Vereins- und Westbank. – Hamburg 2002; Nord/LB; Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.): Wirtschaftsstandort Region Hannover, Regionalreport 2002. – Hannover 2002. = Beiträge zur regionalen Entwicklung der Region Hannover, Bd. 98

(33)

Vgl. LAG Bremen/Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein der ARL: Entwicklungspotenziale a.a.O. (FN 5), S. 63 ff.

(34)

Dies ist auch eine Forderung in der Analyse der Vereins- und Westbank. Zur Frage der Länderkooperation vgl. auch Bertelsmann-Kommission „Verfassungspolitik & Regierungsfähigkeit“ (Hrsg.): Reformen durch interregionale Zusammenarbeit, Arbeitspapier. – Gütersloh 2002

(35)

Vgl. Baumheier, Ralph; Danielzyk, Rainer: Stadt – Staat – Region, a.a.O. (FN 5), S. 68 ff.

(36)

Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie Berlin: Stadt und Nachbarn – kommunale und regionale Zusammenarbeit im Spree-Havel-Raum. – Berlin 1996

(37)

In die Überlegungen sollte das gesamte Spektrum möglicher Instrumente der Regionalentwicklung einbezogen werden, von regulativen Instrumenten, über Finanzhilfen und kommunikative Instrumente bis hin zu Organisationsentwicklung und Marktteilnahme.

Dr. Christian Diller

Innenministerium Schleswig-Holstein

Abt. Landesplanung

Dusternbrooker Weg 104

24105 Kiel

E-Mail: Christian.Diller@im.landsh.de

Dr. Jörg Knieling M.A.

KORIS Stadt- und Regionalentwicklung

im TCH

Vahrenwalder Straße 7

30165 Hannover

E-Mail: Knieling@KORIS-Hannover.de