

31.07.2007



**Fachbereich 2: Kultur- und Geowissenschaften
Fachgebiet Geographie**

Wettbewerbsbeitrag für den ALR-Hochschulpreis 2007

Mehrkernige Metropolregionen in Deutschland:

Eine Chance für Niedersachsen?

**Die Beispiele Bremen-Oldenburg im Nordwesten
und Hannover-Braunschweig-Göttingen**

Bearbeitet von:

Nathalie Helling
Am Hüttensiek 7
33739 Bielefeld
nhelling@gmx.de
8. Semester
Studiengang: Diplom-Geographie

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	3
1 Einleitung.....	4
2 Theoretische Überlegungen zu Metropolregionen.....	5
2.1 Europäische Metropolregionen in Deutschland	5
2.2 Gründe für die administrative Bildung von Metropolregionen.....	8
2.3 Der Prozess der Metropolitenbildung	9
2.4 Probleme bei der Zusammenarbeit von Metropolregionen	10
2.5 Dezentrale Konzentration als Leitbild nachhaltiger Raumentwicklung in Metropolregionen	11
3 Die mehrkernigen Metropolregionen Bremen-Oldenburg im Nordwesten und Hannover-Braunschweig-Göttingen im Vergleich	13
3.1 Die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten.....	13
3.2 Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen.....	14
3.3 Vergleich der beiden Metropolregionen.....	15
3.3.1 Entscheidungs- und Kontrollfunktion.....	15
3.3.2 Wettbewerbs- und Innovationsfunktion.....	17
3.3.3 Gatewayfunktion.....	19
3.4 Vergleich der Organisationsstruktur in beiden Metropolregionen	21
3.5 Umsetzung der Nachhaltigkeit in den Metropolregionen.....	23
3.6 Zusammenfassende Bewertung der Metropolregionen	25
4 Fazit und Ausblick	27
5 Literaturverzeichnis.....	29

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

	Seite
Abb. 1: Karte der Metropolregionen in Deutschland	5
Abb. 2: Metropolitane Funktionen und Handlungsfelder der Metropolregion	8
Abb. 3: Von der Stadt der kurzen Wege von Gestern zur Region der kurzen Wege von Morgen	12
Abb. 4: Die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten	14
Abb. 5: Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen	15
Abb. 6: Metropolfunktionsindex der Politischen Entscheidungs- und Kontrollfunktion.....	16
Abb. 7: Metropolfunktionsindex der wirtschaftlichen und unternehmerischen Entscheidungs- und Kontrollfunktion	17
Abb. 8: Hochschulen und universitäre Sonderforschungsbereiche in den Metropolregionen	18
Abb. 9: Metropolfunktionsindex für den Bereich Anbindung und Mobilität	19
Abb. 10:Medieneinheiten in wissenschaftlichen Bibliotheken 2002	20
Abb. 11:Metropolfunktionsindex für den Zugang zu Wissen	20
Abb. 12:Metropolfunktionsindex für den Zugang zu Märkten	21
Abb. 13:Organisationsstruktur der Metropolregion Hannover-Braunschweig- Göttingen	22
Abb. 14:Organisationsstruktur der Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten	23
Abb. 15:Durchschnittliche Nachhaltigkeitsdefizite 2001 im Bereich ökonomische Wettbewerbsfähigkeit	24
Abb. 16:Durchschnittliches Nachhaltigkeitsdefizit 2001 im Bereich soziale und räumliche Gerechtigkeit	24
Abb. 17:Durchschnittliches Nachhaltigkeitsdefizit 2001 im Bereich Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen	25
Abb. 18:Kumuliertes Nachhaltigkeitsdefizit 2001	25
Abb. 19:Metropolfunktionsindex nach Funktionsbereichen	26
Tab. 1: Funktionen, Teilfunktionen und Indikatoren für Metropolregionen im nationalen Vergleich	7
Tab. 2: Ausgewählte Indikatoren zur Beschreibung metropolitaner Funktionen	13
Tab. 3: Bewertung der Funktionen in den Metropolregionen Bremen-Oldenburg im Nordwesten und Hannover-Braunschweig-Göttingen	27

1 Einleitung

Metropolregionen spielen für die Zukunft von Städten und Regionen eine wichtige Rolle, da sie die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft eines Landes bestimmen. Dementsprechend will die Europäische Union die Strukturförderung von 2007 bis 2013 von der bisherigen ausgleichenden Förderpolitik strukturschwacher Räume zu einer regionalen Wachstums- und Innovationspolitik umwandeln. Die EU soll durch diese Strategie bis zum Jahr 2010 zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt gestaltet werden (vgl. Knieling et al. 2005, S. 11; Adam et al. 2005, S. 418). Auch der Bund verfolgt diese Strategie vor dem Hintergrund der zunehmenden Standortkonkurrenz durch Internationalisierung und Globalisierung. Durch die Bündelung der auf die einzelnen großen Städte einer Region verteilten Entwicklungspotenziale zu einer regional vernetzten Einheit, sollen neue Entwicklungschancen erschlossen werden (vgl. Blotevogel 2002, S. 345).

Die Regionen stehen jedoch nicht nur vor der Herausforderung im internationalen Wettbewerb zu bestehen, sondern sie müssen zudem eine nachhaltige, also ökonomisch, sozial und ökologisch ausgeglichene Entwicklung, herbeiführen (vgl. Gödecke-Stellmann et al. 2000, S. 646). Für eine nachhaltige Gestaltung des Mobilitätsgeschehens in Metropolregionen stellt das Prinzip der dezentralen Konzentration ein distanzminimierendes Grundmodell dar. Polyzentrale Metropolregionen verfügen daher prinzipiell über günstigere siedlungsstrukturelle Voraussetzungen für eine Verwirklichung einer nachhaltigen Mobilität (vgl. Motzkus 2001, S. 203).

Um zu untersuchen, ob mehrkernige Metropolregionen aufgrund der dezentralen Konzentration das Leitbild der Nachhaltigkeit einfacher verwirklichen können als monozentrale Metropolregionen, werden die beiden mehrkernigen Metropolregionen Hannover-Braunschweig-Göttingen und Bremen-Oldenburg anhand folgender These näher untersucht: Die dezentrale Konzentration der mehrkernigen Metropolregionen Bremen-Oldenburg und Hannover-Braunschweig-Göttingen ermöglicht die Umsetzung einer Stadt- und Regionalentwicklung im Sinne des Leitbildes der Nachhaltigkeit.

Weiterhin soll geprüft werden, ob die beiden Metropolregionen die Funktionen einer Europäischen Metropolregion erfüllen und wie sie sich innerhalb des Systems der Europäischen Metropolregionen positionieren. Im folgenden Kapitel sollen daher zunächst mehrkernige Metropolregionen und ihre Funktionen sowie Anlässe für ihre politische Gründung erläutert werden. Anschließend werden die beiden mehrkernigen Metropolregionen Bremen-Oldenburg und Hannover-Braunschweig-Göttingen einander gegenübergestellt, um Unterschiede und Gemeinsamkeiten sowie die Position beider Regio-

nen innerhalb des Systems der deutschen Metropolregionen zu verorten. Danach wird versucht zu klären inwieweit das Leitbild der Nachhaltigkeit in den Metropolregionen im Vergleich zu den anderen Europäischen Metropolregionen umgesetzt ist, um abschließend die aufgestellte These beantworten zu können.

2 Theoretische Überlegungen zu Metropolregionen

2.1 Europäische Metropolregionen in Deutschland

Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) hat 1995 im Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen eine Abgrenzung von Metropolregionen in Deutschland vorgenommen (vgl. Abb. 1), wonach heute elf Metropolregionen als Europäische Metropolregionen anerkannt sind (vgl. BBR 2005¹, o. S.).

Die MKRO definiert Europäische Metropolregionen als „räumliche und funktionale Standorte, deren herausragende Funktionen im internationalen Maßstab über die nationalen Grenzen hinweg ausstrahlen. [...] Als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung sollen sie die Leistungsfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten und dazu beitragen, den europäischen Integrationsprozess zu beschleunigen.“ (MKRO 1996, zitiert nach Kujath 2005, S. 20)



Abb. 1: Karte der Metropolregionen in Deutschland (Pütz 2005, S. 2)

Die Metropolregion wird im funktionalen Sinne als ein Standortraum von metropolitanen Einrichtungen definiert, welche großräumig wirksame Steuerungs-, Innovations- und Dienstleistungsfunktionen ausüben (vgl. Blotevogel 2006, S. 33). Zwar gibt die deutsche Raumordnung in Form des MKRO-Beschlusses einen Rahmen dafür vor, welche Regionen metropolitane Funktionen übernehmen sollen, jedoch fehlt bisher eine empirische Fundierung dieser Funktionszuweisung. Für die verschiedenen Teilfunktionen kann ein Metropolfunktionsindex errechnet werden, der für die Anerkennung und Bewertung der Metropolregion von Nutzen ist. Es besteht aber noch kein Einvernehmen über die erforderliche Höhe der Indizes und diese werden deshalb lediglich zum Vergleich der Metropolregionen herangezogen (vgl. Adam/Göddecke-Stellmann 2002, S. 515f.; Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 10).

Blotevogel unterscheidet drei Funktionen und Merkmale für die Operationalisierung der Metropolregion. Die *Entscheidungs- und Kontrollfunktion* setzt sich aus den Merkmalen Firmensitze, Regierungssitze, supranationale Organisationen und internationale NGOs zusammen. Die *Innovations- und Wettbewerbsfunktion* zeichnet sich durch F&E-Einrichtungen, Universitäten, wissenschaftliche Dienstleister, Kultureinrichtungen und Orte sozialer Kommunikation aus. Die *Gateway-Funktion* beinhaltet Verkehrsknoten, Medien, Kongresse, Bibliotheken, Internet-Server, Messen und Ausstellungen (vgl. Blotevogel 2002, zitiert nach Adam/Göddecke-Stellmann 2002, S. 516). Diese drei Funktionen sind abhängig voneinander und bedingen und verstärken sich gegenseitig (vgl. Blotevogel 2002, S. 346). Die von Blotevogel vorgenommene Funktionseinteilung wird auch vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung für die Anerkennung einer Metropolregion übernommen und durch weitere Teilfunktionen konkretisiert (vgl. Tab. 1) (vgl. BBR 2004, S. 1).

Tab. 1: Funktionen, Teilfunktionen und Indikatoren für Metropolregionen im nationalen Vergleich

	Indikator	Quelle	Bezugsjahr	Anmerkung
Entscheidungs- und Kontrollfunktion				
Teilfunktion: unternehmerische Entscheidungs- und Kontrollfunktion (TF 1)				
1	Summe der Beschäftigten am Hauptsitz aus Top500	Tageszeitung „Die Welt“	2003	500 umsatzstärksten deutschen Unternehmen
2	Summe des Umsatzes am Hauptsitz aus Top500	Tageszeitung „Die Welt“	2003	500 umsatzstärksten deutschen Unternehmen
Teilfunktion: unternehmensnahe Entscheidungs- und Kontrollfunktion (TF 2)				
3	Niederlassungen höherwertiger, unternehmensnaher Dienstleister	Eigene Erhebungen	2002/2003	Berücksichtigung von 25 Dienstleistern aus den Gruppen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, Werbeagenturen, Rechtsanwaltskanzleien, Unternehmensberatungen, Marktforschungsinstitute, Ratingagenturen
Teilfunktion: kapitalmarktorientierte Entscheidungs- und Kontrollfunktion (TF 3)				
4	Bilanzsumme der 50 größten Banken in Deutschland am Hauptsitz	Tageszeitung „Die Welt“	2003	
5	Bruttobeiträge der 20 größten Versicherungen in Deutschland am Hauptsitz	Tageszeitung „Die Welt“	2003	
Teilfunktion: politische Entscheidungs- und Kontrollfunktion (TF 4)				
6	Regierungssitz	Eigene Erhebung	2004	Bundes-, Landes- und Bezirksregierung
7	Personal des Bundes	Statistisches Bundesamt	2003	
8	Hauptsitze von UN-Organisationen	UN	2004	
9	Hauptsitze von EU-Organisationen	EU	2004	einschl. Europäisches Patentamt
Innovations- und Wettbewerbsfunktion				
Teilfunktion: Generierung technisch-wissenschaftlicher Innovationen (TF 5)				
10	Hochschulen: Studierende im WS 2003/2004 insgesamt	Statistisches Bundesamt	2003/2004	
11	Hochschulen: Ausländische Studierende im WS 2003/2004	Statistisches Bundesamt	2003/2004	
12	Universitäten: Anzahl der Sonderforschungsbereiche	Deutsche Forschungsgemeinschaft	2004	
13	Anzahl der Stammsitze von Großforschungseinrichtungen	Eigene Erhebungen	2004	Max-Planck-Gesellschaft, Fraunhofer-Gesellschaft, Helmholtz-Gemeinschaft, Leibniz-
Teilfunktion: Generierung sozialer und kultureller Innovation (TF 6)				
14	Besucher öffentlicher und privater Theater	Deutscher Bühnenverein	2001/2002	
15	Städtetourismus: Anzahl der Übernachtungen in Behergungstätten	Statistische Bundesamt	2002	Übernachtungen in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern
16	Anzahl der 5-Sterne Hotels	Deutscher Hotel- und Gaststättenverband	2005	
17	Anzahl der Tagungshotels, Kongresszentren und Eventlocations	GCB German Convention Bureau	2004	Mindestkapazität 500 Teilnehmer
18	Sitzplätze in Sportstadien	Datenbank World Stadiums	2004	
Gateway-Funktion				
Teilfunktion: Zugang zu Menschen (TF 7)				
19	Frachtaufkommen internationaler Flughäfen	ADV	2004	
20	Passagieraufkommen internationaler Flughäfen	ADV	2004	
21	Anzahl internationaler Flugverbindungen	OAG	2003	
22	Güterumschlag an Seehäfen (in 1.000 Tonnen)	Statistisches Bundesamt	2003	
23	Güterumschlag an Binnenhäfen (in 1.000 Tonnen)	Statistisches Bundesamt	2003	
24	Anzahl von Abfahrten ICE/IC/EC-Zügen innerhalb eines Jahres	OPNV-Haltestellendatenbank	2003	
Teilfunktion: Zugang zu Wissen (TF 8)				
25	Medieneinheiten in wissenschaftlichen Bibliotheken	Jahrbuch der Deutschen Bibliotheken	2001/2002	
26	Verlage	Börsenverein des Deutschen Buchhandels	2004	
Teilfunktion: Zugang zu Märkten (TF 9)				
27	Messeplätze: Ausstellungskapazitäten in m ²	AUMA	2005	mindestens eine Messe mit überregionaler oder internationaler Bedeutung und Hallenkapazitäten über 100.000 m ²
28	Messeplätze: Messebesucher	Statistisches Bundesamt	1999	

Quelle: Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 10

Die Aufstellung der metropolitanen Funktionen nach Blotevogel (vgl. Blotevogel 2002, S. 346) und die daraus abgeleiteten Handlungsfelder für die Metropolregionen (vgl. Abb. 2) werden in Kapitel 3 für die Analyse der Metropolregionen Bremen-Oldenburg im Nordwesten und Hannover-Braunschweig-Göttingen herangezogen.

Metropolitane Funktionen	Handlungsfelder der Metropolregion
Entscheidungs- und Kontrollfunktion	⇒ Politik und Gesellschaft ⇒ Wirtschaft und Unternehmen
Wettbewerbs- und Innovationsfunktion	⇒ Wirtschaftsstruktur ⇒ Wissenschaft und Forschung ⇒ Soziokultur und Lebensqualität
Gatewayfunktion	⇒ Anbindung und Mobilität ⇒ Information und Wissen ⇒ Markterschließung

Abb. 2: Metropolitane Funktionen und Handlungsfelder der Metropolregion (Knieling et al. 2005, S. 8)

Der Begriff „Region“ in Metropolregion verdeutlicht die Tatsache, dass Metropolen heute immer weniger dem Modell der kompakten Stadt in ihren kommunalen Grenzen entsprechen, sondern sich zu mehrkernigen Gebilden, die ganze Regionen umfassen, entwickeln (vgl. Blotevogel 2001, S. 162, 165). In der politischen Praxis tendieren Metropolregionen zur räumlichen Ausdehnung, da ländliche Räume zunehmend bestrebt sind sich den Metropolregionen anzuschließen, um an den erhofften Entwicklungs- und Wachstumsimpulsen teilzuhaben. Dies führt allerdings zu einer problematischen Entwicklung, weil auch Kreise in Metropolregionen aufgenommen werden, die keinesfalls als metropolitan bezeichnet werden können (vgl. Blotevogel 2005, S. 3). Die Gründe die zur administrativen Bildung von mehrkernigen Metropolregionen führen sollen im Weiteren näher erläutert werden.

2.2 Gründe für die administrative Bildung von Metropolregionen

Blotevogel nennt sechs sich teilweise überschneidende Gründe, warum große Städte zu Metropolregionen zusammengeschlossen werden (vgl. hier und im Folgenden Blotevogel 2001, S. 158f.):

1. Während der deutschen Teilung hatte sich eine stabile arbeitsteilige Struktur der großen Zentren gebildet. Durch die deutsche Wiedervereinigung und den Hauptstadtbeschluss von 1991 kam es zu *Umwertungen im deutschen Städtensystem* und die Ordnung wurde in Frage gestellt, da Berlin wieder die übergeordnete Metropole werden sollte, die alle Funktionen erfüllt.
2. Die *Integration der deutschen Städte in das europäische Städtensystem*, als Folge der politischen und wirtschaftlichen Einigung Europas, führte dazu, dass Städte nicht mehr nur untereinander konkurrieren, sondern auch mit anderen europäischen großen Städten. Mit diesen Städten wird um Direktinvestitionen, Unternehmenssitze, Führungskräfte, Touristen, kulturelle Bedeutung und Wissen konkurriert.
3. Der *Strukturwandel der Wirtschaft* verändert die räumliche Organisation der Wirtschaft. Anstatt der ehemals dominierenden industriellen Fertigung nehmen ökonomi-

- sche Steuerungs-, Dienstleistungs- und Finanzfunktionen zunehmend eine Schlüsselposition ein und die großen Städte müssen sich zu Zentren mit Steuerungs-, Dienstleistungs- und Finanzfunktionen entwickeln, um wettbewerbsfähig zu bleiben.
4. In Zukunft werden weniger die Nationalstaaten die wesentlichen Einheiten des Weltsystems bilden, sondern Regionen mit Metropolen als Kerne. Es ist wahrscheinlich, dass sich durch diesen *Bedeutungsverlust der Nationalstaaten* ein politisches Mehrebenensystem mit drei Ebenen, bestehend aus der supranationalen Ebene wie z.B. der Europäischen Union, der nationalstaatlichen Ebene sowie der lokal-regionalen Ebene, also Metropolregionen, entwickeln wird.
 5. Durch die anhaltende *Arbeitsmarktkrise und die Finanzkrise der öffentlichen Hände* kommt es zu einer Umgewichtung zugunsten wirtschaftlicher Entwicklungsziele der Städte und Regionen. Die Städte sind plötzlich dazu gezwungen, sich im internationalen Standortwettbewerb zu behaupten, um sich gegen Weltmetropolen oder europäische Metropolen durchzusetzen und den Anschluss an diese nicht zu verlieren.
 6. Aufgrund der *Globalisierung* folgten den globalisierten Warenmärkten die immateriellen Güter wie Geld- und Kreditwesen, Versicherungen und Dienstleistungen. Bei dieser Form des Handels werden nur noch Informationen und Geldströme bewegt. Global operierende Unternehmen verlassen ihre ursprüngliche Region und werden zu multinationalen Unternehmen. Dies verschärft erneut den Wettbewerb der Standorte um Investitionen, Messen und qualifizierte Arbeitskräfte.

Für die Bildung einer Metropolregion sind Akteure notwendig, die die genannten Gründe zum Anlass nehmen den Prozess der Metropolenbildung zu fördern und zu begleiten.

2.3 Der Prozess der Metropolenbildung

Für die administrative Bildung von Metropolregionen besitzen vier Akteursgruppen eine Schlüsselposition (vgl. hier und im Folgenden Blotevogel 2006, S. 36; Heeg et al. 2000, S. 10). Dies sind die großen Städte, die Landesregierung, die Wirtschaft in Form der Industrie- und Handelskammern sowie Organisationen der Zivilgesellschaft. Abgesehen von Personen und Institutionen öffentlicher Form übernehmen auch halböffentliche und private Akteure wie z.B. Unternehmen, Unternehmensverbände und Wissenschaftler eine wichtige Funktion. Nur durch das Zusammenwirken aller Gruppen unter Mitwirkung des Staates kann eine erfolgreiche Kooperation in Gang gebracht werden. Metropolregionen können auf unterschiedliche Weise organisiert sein. Es können sowohl eigene rechtliche selbstständige Organe wie Vereine gegründet und Sekretariate, Arbeitskreise und -ausschüsse etabliert werden, als auch informelle Treffen bestimmter

Akteure stattfinden. Hierbei ist zu beachten, dass alle großen Städte und sonstigen Akteursgruppen einer mehrkernigen Metropolregion gleichberechtigt Entscheidungen fällen, da es ansonsten zu diversen Problemen kommen kann.

2.4 Probleme bei der Zusammenarbeit von Metropolregionen

Die großen Städte einer Metropolregion stehen in einem Verhältnis von Kooperation und Wettbewerb. Wenn gemeinsame Ziele erreicht werden sollen, ist Kooperation sinnvoll. Vor allem bei mehrkernigen Metropolregionen ist ein Erfahrungsaustausch förderlich, um unter den besonderen Bedingungen der Mehrpoligkeit die regionale Entwicklungspolitik zu fördern. Trotz dieser Kooperationen besteht weiterhin ein Standortwettbewerb zwischen den Metropolregionen. Fragen der Ressourcenverteilung lassen sich nur selten kooperativ lösen und häufig sind nicht einmal die Zuständigkeiten geklärt (vgl. hier und im Folgenden Blotevogel 2002, S. 349f.).

Handlungsfelder in denen eine Kooperation durchaus erfolgreich verlaufen kann, sind der Erfahrungsaustausch sowie die Betonung gemeinsamer Interessen gegenüber dem Bund und der Europäischen Kommission. Weitere mögliche Handlungsfelder könnten koordinierte Planungen von Messen oder Flughäfen sein. Hierbei dominiert jedoch wieder der Wettbewerb und es besteht daher kaum eine Chance für kooperatives Handeln.

Wichtigstes Hemmnis für die Zusammenarbeit von Städten innerhalb einer Metropolregion ist die ungenügende politisch-administrative Verfasstheit der Regionen. Für eine strategische Außendarstellung benötigen die Metropolregionen einen verantwortlichen und legitimierten Akteur. Diese Rolle übernehmen bisher bestenfalls große Kernstädte und nicht die Metropolregionen insgesamt. Auch bei der Organisation der Außenbeziehungen der Metropolregionen kommt es zu Problemen, da die Rollenverteilung zwischen Städten und Landesregierungen oftmals noch ungeklärt ist.

Die größten Hemmnisse bestehen bei mehrkernigen Metropolregionen, weil der Status der beteiligten Städte nicht immer deutlich abgegrenzt ist, die Verteilung von Kosten und Nutzen unter den Mitwirkenden schwierig und die Zahl der zu beteiligenden Akteure zu groß ist (vgl. Blotevogel 2002, S. 350). Bei der kommunalen Ansiedlungspolitik oder Wirtschaftsförderung wird mit den Nachbarkommunen teilweise nur widerwillig zusammengearbeitet, weil einige Entscheidungsträger um ihre Souveränität und Kompetenzen fürchten (vgl. Gleisenstein et al. 1997, S. 41). Das regionsinterne Konkurrenzdenken weist daher auf ein strukturelles Defizit polyzentraler gegenüber monozentraler Regionen hin. Es muss demnach eine Balance zwischen Konkurrenz und Kooperation entwickelt werden, da Konkurrenz zur Entwicklung von Innovationspotenzialen bei-

trägt. Eine uneingeschränkte Konkurrenz kann jedoch dazu führen, dass Kapital und Ressourcen verspielt werden (vgl. Göttsche-Stellmann et al. 2000, S. 653).

2.5 Dezentrale Konzentration als Leitbild nachhaltiger Raumentwicklung in Metropolregionen

Eine nachhaltige Entwicklung in Metropolregionen, die auf einen Ausgleich zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten abzielt und den Ressourcenverbrauch auf Kosten kommender Generationen einzuschränken versucht, ist in Zukunft eine der zentralen Aufgaben der Stadtentwicklung. Doch scheinen Städte zunächst im Widerspruch zu einer an Nachhaltigkeit orientierten Lebensweise zu stehen, wie u.a. Verkehrsbelastung und der Verbrauch von wichtigen Freiflächen bei zeitgleich ungenutzten Brachflächen aufzeigen (vgl. Göttsche-Stellmann et al. 2000, S. 645).

Für die Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung sind regionale Partnerschaften und Kooperationsstrukturen eine entscheidende Grundvoraussetzung. Nur wenn die Kooperationsbeziehungen innerhalb und zwischen den Metropolregionen verbessert werden, kann das im EUREK formulierte Ziel, eine ausgeglichene räumliche Entwicklung in Europa zu verwirklichen, umgesetzt werden. In allen beteiligten Regionen gelten fünf Kernaufgaben als zentrale Herausforderungen für eine nachhaltige Entwicklung (vgl. Göttsche-Stellmann et al. 2000, S. 647):

1. Ausgleich der verschiedenen Nutzungsansprüche an den metropolitanen Raum,
2. Verbesserung der Lebensqualität in den urbanen Zentren der Metropolregionen,
3. Wahrung und Wiederbelebung des kulturellen Erbes,
4. Entwicklung kooperativer Infrastrukturnetzwerke auf regionaler Ebene und
5. Entwicklung neuer Partnerschaften für eine ausgeglichene Regionalentwicklung.

In Metropolregionen besteht ein Spannungsfeld zwischen den wirtschaftlich und gesellschaftlich notwendigen Austauschbeziehungen einerseits und der Reduzierung von Verkehrsbelastungen andererseits. Innerhalb dieses Spannungsfeldes können verkehrsreduzierende Siedlungsstrukturen mit Hilfe des Leitbildes der dezentralen Konzentration, das die Leitbilder Mischung, Dichte und Polyzentralität vereint, die Funktions- und Leistungsfähigkeit von Metropolregionen im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung optimieren. Das Leitbild der dezentralen Konzentration (vgl. Abb. 3) verspricht verkehrsvermeidende Wirkungen, „indem durch eine engere Verteilung und Zuordnung von Nutzungsfunktionen die regionalen Verkehrsverflechtungen kleinräumiger, ressourcenschonender und effizienter organisiert werden“ (Motzkus 2001, S. 193). In Zukunft werden sich die Umlandbewohner stärker auf die peripheren, nähergelegenen Zentren

anstatt in die entfernteren Kernstädte orientieren. Für den steigenden Verkehrsaufwand sind vor allem entmischte, monofunktionale Strukturen verantwortlich. Hingegen führt eine Verteilung der Bevölkerung im Umland größerer Städte bei einer gleichzeitigen Konzentration der Arbeitsplätze zu einer stärkeren kleinräumigen Funktionsteilung, die in polyzentralen Metropolregionen zu geringeren Distanzen als in monozentralen Metropolregionen führen (vgl. Motzkus 2001, S. 193, 200 und Motzkus 2002, S. 34).

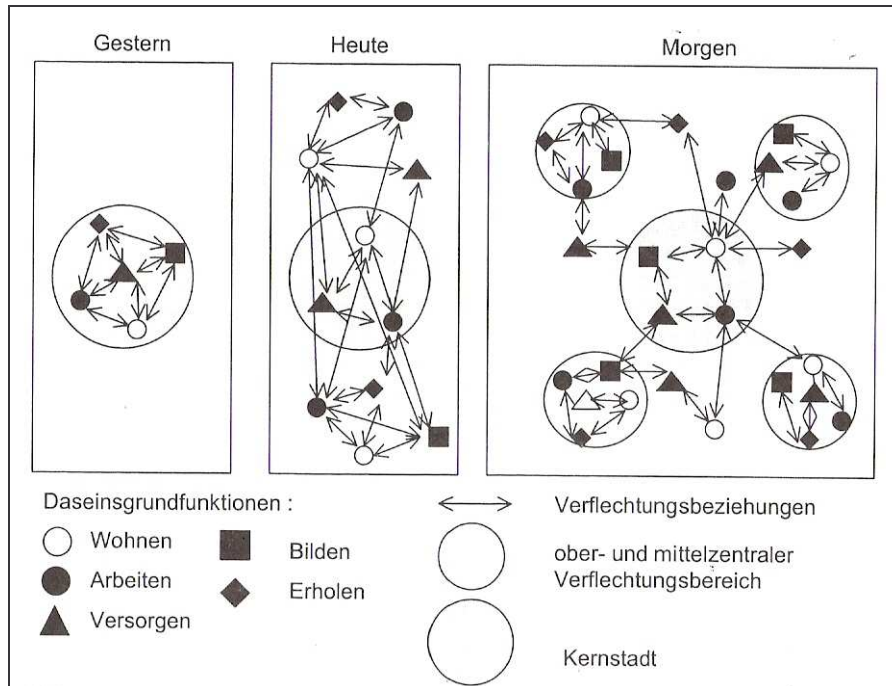


Abb. 3: Von der Stadt der kurzen Wege von Gestern zur Region der kurzen Wege von Morgen (Motzkus 2002, S. 34)

Die Wirksamkeit eines verkehrsreduzierenden Siedlungsstrukturkonzeptes in Metropolregionen wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Hierzu gehören das Entwicklungsstadium der dezentralen Konzentration, die Attraktivität der dezentralen Orte in Bezug zu Umfang und Qualität der Angebote, sowie das strukturelle Gleichgewicht von Arbeitsplätzen und Arbeitskräften zwischen Metropole, Metropolregion und metropolitane Peripherie, das eine regional ausgewogene Mischung aufweisen sollte (vgl. Motzkus 2001, S. 203). Deshalb verfügen polyzentrale Metropolregionen mit ihrer komplex vernetzten und kleinteilig durchmischten Struktur im Allgemeinen über günstigere siedlungsstrukturelle Voraussetzungen für die Umsetzung nachhaltiger Mobilität. Die ökologischen Vorteile polyzentraler Metropolregionen bestehen in einer günstigeren intraregionalen Flächendurchmischung von Siedlungsbereichen und Freiräumen, in einem stärker netzförmig als auf ein Zentrum ausgerichtetes Verkehrssystem, sowie in kürzeren und räumlich vernetzten Pendlerverflechtungen. Demzufolge werden polyzentrale Metropolregionen den Anforderungen einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung gerechter als monozentrale Metropolregionen (vgl. Motzkus 2002, S. 25f.).

Die in diesem Kapitel behandelten Grundlagen zu mehrkernigen Metropolregionen sollen für die folgenden Beispiele mehrkerniger Metropolregionen überprüft werden, um zu klären, ob die beiden Metropolregionen Bremen/Oldenburg und Hannover-Braunschweig-Göttingen der Definition Europäischer Metropolregionen entsprechen. Hierfür werden die Metropolregionen anhand der Funktionskategorien verglichen und in das System der Europäischen Metropolregionen eingeordnet.

3 Die mehrkernigen Metropolregionen Bremen-Oldenburg im Nordwesten und Hannover-Braunschweig-Göttingen im Vergleich

3.1 Die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten

Die länderübergreifende Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten¹ wurde im April 2005 von der Ministerkonferenz für Raumordnung als Europäische Metropolregion anerkannt. In der Metropolregion leben fast 2,4 Millionen Einwohner auf einer Fläche von 11.627 km² (vgl. Tab. 2). Seit November 2006 ist die Metropolregion als „Verein Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V.“ organisiert. Gründungsmitglieder sind zehn Landkreise, fünf kreisfreie Städte bzw. Stadtgemeinden, fünf Industrie- und Handelskammern sowie die beiden Länder Bremen und Niedersachsen (vgl. Abb. 4) (vgl. Geschäftsstelle der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen beim Landkreis Diepholz o.J.).

Tab. 2: Ausgewählte Indikatoren zur Beschreibung metropolitaner Funktionen

Indikator	Bremen/Oldenburg im Nordwesten	Hannover-Braunschweig-Göttingen
Einwohnerzahl	2.382.265 (Stand 2006)	3.941.200 (Stand 2003)
Einwohnerdichte pro km ²	205 (2006)	212 (2003)
Fläche in km ²	11.627 (2006)	18.576 (2003)
Bruttowertschöpfung je Einwohner (in €)	23.300 (2004)	22.922 (2001)
Arbeitslosenquote (in %)	13,7 (2005)	14,1 (2005)

Quelle: Veränderte Darstellung nach Knieling et al. 2005, S. 25, 29 und Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V. 2007, S. 4, 9, 11

Zu den Zielen der Metropolregion gehören die Verbesserung der Struktur und Entwicklung des gemeinsamen Kooperationsraumes, die Profilierung der Metropolregion als nationale und europäische Wirtschaftsregion, die Förderung und Initiierung von Maßnahmen zum Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und Wissenschaft, die Vernetzung und Stärkung der vorhandenen metropolitanen Funktionen,

¹ Die Europäische Metropolregion Bremen/Oldenburg im Nordwesten wird im Folgenden mit „Metropolregion Bremen“ abgekürzt.

sowie die Erarbeitung und Umsetzung gemeinsamer Lösungen für regional bedeutsame Aufgaben (vgl. Geschäftsstelle der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen beim Landkreis Diepholz o.J.).



Abb. 4: Die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten (Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V. 2007, S. 7)

3.2 Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen

Bereits 1995 haben sich die Städte Hannover, Celle, Peine, Hildesheim, Hameln, Stadthagen, Nienburg und Walsrode zum Städtenetz EXPO-Region zusammengeschlossen, um sich gemeinsam auf die Weltausstellung EXPO 2000 in Hannover vorzubereiten. Die Anerkennung als Europäische Metropolregion erfolgte im April 2005 und umfasst die Städte Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg, Salzgitter, Wolfenbüttel und Goslar, die sich als Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen² bezeichnen (vgl. Abb. 5). Die Metropolregion besitzt fast vier Millionen Einwohner und nimmt ein Drittel der Landesfläche Niedersachsens ein (vgl. Tab. 2) (vgl. Schäfer et al. 2004, S. 5, 18; Priebis 2004, S. 101; Niedersächsische Staatskanzlei 2005, S. 1).

Ziel der Metropolregion ist es die Innovationsfähigkeit auf Dauer zu sichern und zu entwickeln, um die Position im europäischen und globalen Standortwettbewerb zu verbessern, sowie die in der Region vorhandenen Potenziale zu bündeln und für die gesamte Region einzusetzen (vgl. Schäfer et al. 2004, S. 9, 16).

² Die Europäische Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen wird im Folgenden mit „Metropolregion Hannover“ abgekürzt.

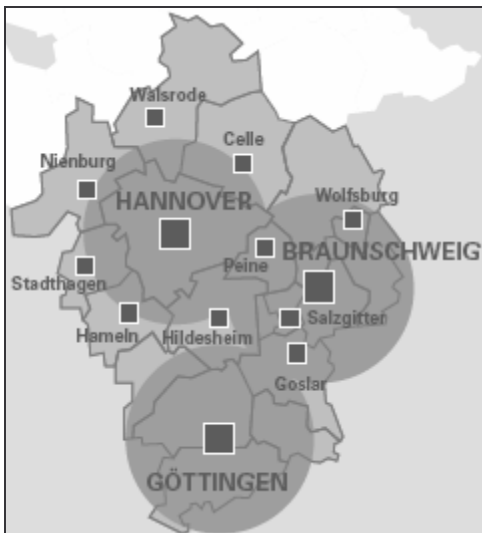


Abb. 5: Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen (Schäfer et al. 2004, S. 56)

3.3 Vergleich der beiden Metropolregionen

3.3.1 Entscheidungs- und Kontrollfunktion

Politik und Gesellschaft

Auf Landesebene besitzen beide Metropolregionen durch die Funktion Bremens und Hannovers als Landeshauptstadt eine politische Entscheidungs- und Kontrollfunktion, da die Städte Standort für politische Institutionen auf Landesebene und den entsprechend strukturierten Verbänden sind (vgl. Knieling et al. 2005, S. 25). Aus Abbildung 6 wird ersichtlich, dass die Metropolregionen Bremen und Hannover, gemessen an ihren Indizes der Politischen Entscheidungs- und Kontrollfunktion, im unteren Feld der deutschen Metropolregionen liegen, wobei die Metropolregion Hannover sich noch vor Bremen positioniert. Diese negative Positionierung kann auf die überragende Funktion der Metropolregion Rhein-Ruhr zurückgeführt werden, die mit einem Index von über 80 eine alleinige Spitzenstellung einnimmt. Lässt man diese Metropolregion bei der Betrachtung jedoch außen vor, dann positionieren sich die Metropolregionen Bremen und Hannover im Mittelfeld der übrigen Metropolregionen.

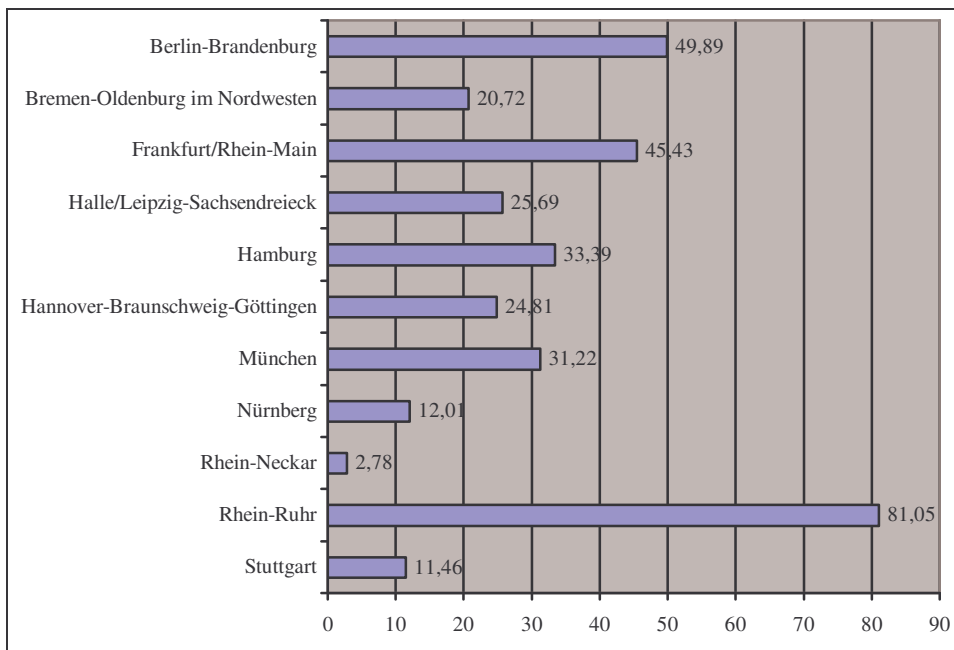


Abb. 6: Metropolfunktionsindex der Politischen Entscheidungs- und Kontrollfunktion (Eigene Darstellung nach Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 12)

Wirtschaft und Unternehmen

In der Metropolregion waren im Jahr 2003 nur 16 Hauptverwaltungen der 500 umsatzstärksten Unternehmen Deutschlands ansässig. Die Metropolregion Rhein-Ruhr konnte hingegen 131 Hauptverwaltungen vorweisen und verdeutlicht damit, dass Unternehmen deutlich stärker an die Metropolregion Hannover gebunden werden müssen, um die Wirtschaftskraft der Region zu steigern (vgl. Schäfer et al. 2004, S. 18; Ravior/Gustedt 2005, S. 3; BMVBS/BBR 2006, S. 19f.). Ohne die Metropolregion Rhein-Ruhr positioniert sich die Metropolregion Hannover im Bereich der unternehmerischen Entscheidungs- und Kontrollfunktion erneut im Mittelfeld der Metropolregionen (Index: 30,84) (vgl. Abb. 7). Gleiches gilt für die kapitalmarktorientierte Entscheidungs- und Kontrollfunktion (17,10). Lediglich die unternehmensnahe Entscheidungs- und Kontrollfunktion ist unterdurchschnittlich ausgeprägt (13,42).

Die Metropolregion Bremen schneidet im Vergleich deutlich schlechter ab und tritt als Headquarter-Standort kaum in Erscheinung (vgl. Blotevogel 2005, S. 4). Im Bereich der unternehmerischen Entscheidungs- und Kontrollfunktion liegt sie auf dem vorletzten Platz (2,28). Die unternehmensnahe Entscheidungs- und Kontrollfunktion ist sogar am schlechtesten in dieser Metropolregionen entwickelt (10,74). Dies wird daran deutlich, dass lediglich fünf Hauptverwaltungen der 500 umsatzstärksten Unternehmen dort ansässig sind (vgl. BMVBS/BBR 2006, S. 19f.). Die kapitalmarktorientierte Entscheidungs- und Kontrollfunktion ist in der Metropolregion Bremen praktisch nicht vorhanden (0,57).

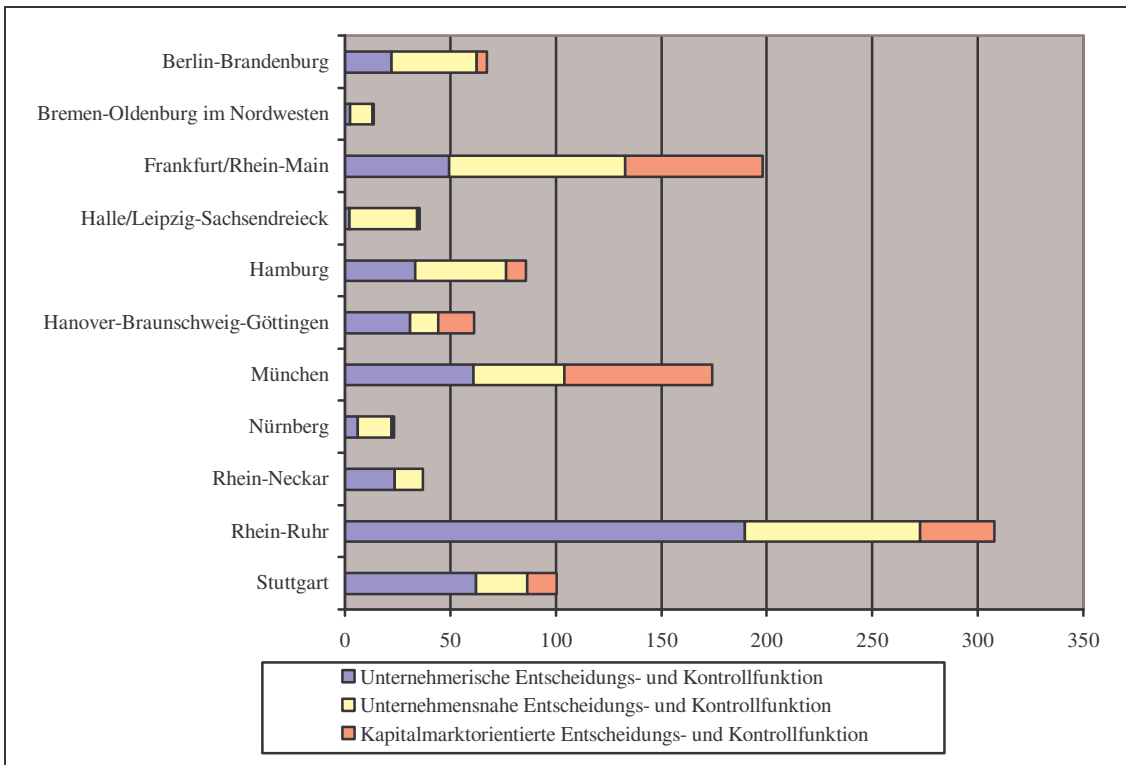


Abb. 7: Metropolfunktionsindex der wirtschaftlichen und unternehmerischen Entscheidungs- und Kontrollfunktion (Eigene Darstellung nach Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 12)

3.3.2 Wettbewerbs- und Innovationsfunktion

Wirtschaftsstruktur

Die Metropolregionen Bremen und Hannover schneiden beim Vergleich der in den Regionen erzielten Bruttowertschöpfung unterdurchschnittlich ab. Beide Regionen hatten im Jahr 2003 eine Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem von ca. 50.000 € und liegen damit unter der durchschnittlichen Bruttowertschöpfung aller deutschen Metropolregionen (54.500 €) und sogar knapp unter dem bundesdeutschen Durchschnitt (51.646 €). Die geringere Wirtschaftskraft der Metropolregion Hannover wird durch ehemalige Zonenrandgebiete an der Grenze zur ehemaligen DDR verursacht, die zu den wirtschaftlichen Problemregionen Niedersachsens gehören (vgl. Schäfer et al. 2004, S. 18; Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 8).

Die Schwächen beider Metropolregionen zeigen sich ebenfalls bei der Arbeitslosenquote, die in der Metropolregion Bremen mit 13,7 % und in Hannover mit 14,1 % sowohl über dem bundesdeutschen Durchschnitt (13 %) als auch über dem Durchschnitt der deutschen Metropolregionen (13,4 %) liegt (vgl. Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 8).

Wissenschaft und Forschung

In der Metropolregion Hannover sind zahlreiche öffentliche Einrichtungen für Forschung und Entwicklung vorhanden. Mit 18 universitären Sonderforschungsbereichen ist die Metropolregion Hannover überdurchschnittlich gut ausgestattet (vgl. Abb. 8). Eine wichtige Funktion besitzen die insgesamt 22 Universitäten und Hochschulen in der Region, deren Anzahl im Vergleich zu den anderen Metropolregion nur durchschnittlich hoch ist (Berlin-Brandenburg: 28 Hochschulen) (vgl. Knieling et al. 2005, S. 30f., 34; Schäfer et al. 2004, S. 22, 25; Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen o.J.¹, S. 2; Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 9).

In der Metropolregion Bremen sind ebenfalls zahlreiche Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen vorhanden, wie z.B. fünfzehn Hochschulen. Jedoch gehört dieser Wert zu den geringsten der Metropolregionen (Nürnberg: 13). Es sind in dieser Region lediglich fünf universitäre Sonderforschungsbereiche vorhanden. Dies ist der geringste Wert aller Metropolregion (vgl. Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 9).

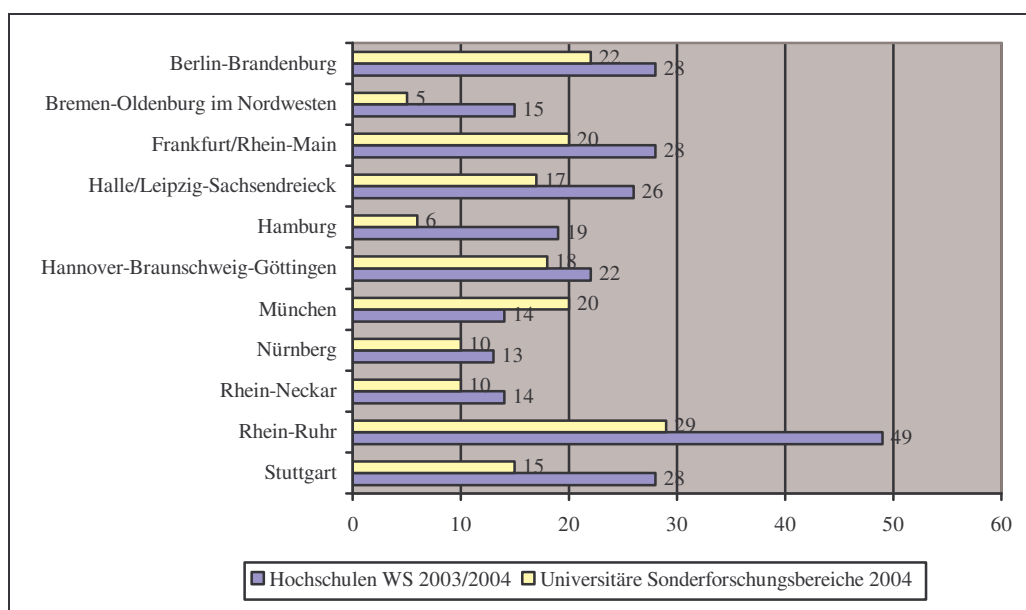


Abb. 8: Hochschulen und universitäre Sonderforschungsbereiche in den Metropolregionen (Eigene Darstellung nach Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 9)

Soziokultur und Lebensqualität

Ein reichhaltiges und vielfältiges Angebot an Kultureinrichtungen zeichnet die Metropolregion Hannover aus. In den großen Städten sind eine Vielzahl von Theatern, Schauspielhäusern, Museen, Musik- und Opernhäusern vorhanden (vgl. Schäfer et al. 2004, S. 23; Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen 2004, S. 9). Im Vergleich zu den anderen Metropolregionen ist diese Teilfunktion mit einem Indexwert von 28,29 jedoch nur unterdurchschnittlich ausgeprägt und liegt damit deutlich unter dem Durch-

schnittsindex von 40,43. Die Metropolregion Bremen schneidet in diesem Bereich noch schlechter ab (14,72) und hat den geringsten Indexwert aller Metropolregionen (vgl. Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 12).

3.3.3 Gatewayfunktion

Anbindung und Mobilität

Die Qualität der Anbindung der Metropolregion Hannover ist als gut einzuschätzen, variiert jedoch zwischen den einzelnen Teilräumen (vgl. Schäfer 2004, S. 24). Dennoch liegen die Luftliniengeschwindigkeiten³ insgesamt über denen der Metropolregion Rhein-Ruhr und zeigen, dass die Region eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur besitzt (vgl. Knieling et al. 2005, S. 40).

Der Metropolfunktionsindex für diesen Bereich ist bei beiden Metropolregionen nahezu identisch und wird nur durch drei weitere Metropolregionen übertroffen (vgl. Abb. 9). Die beiden hier untersuchten Metropolregionen besitzen daher eine im Bereich Anbindung und Mobilität stark ausgeprägte Gatewayfunktion.

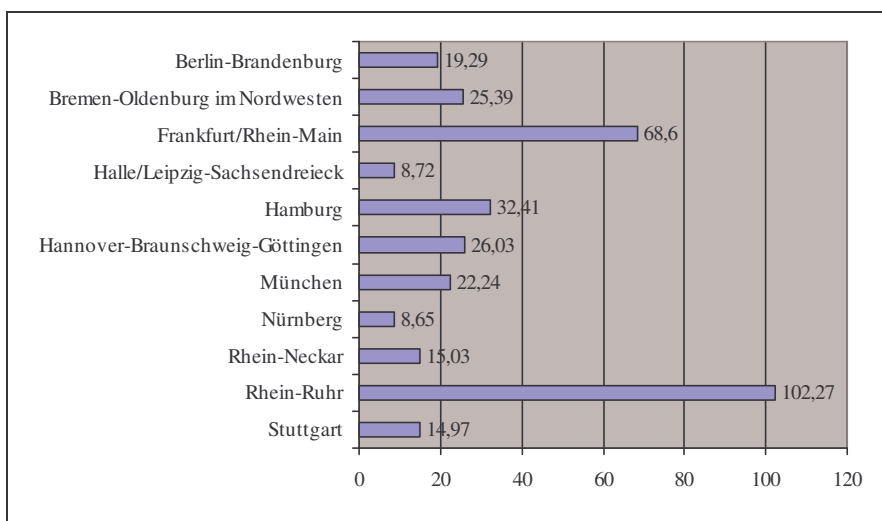


Abb. 9: Metropolfunktionsindex für den Bereich Anbindung und Mobilität (Eigene Darstellung nach Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 12)

Information und Wissen

Der Zugang zu Wissen kann u.a. an der Anzahl der Medieneinheiten in wissenschaftlichen Bibliotheken abgelesen werden. Die Metropolregion Hannover ist mit 20,4 Millionen Medieneinheiten durchschnittlich gut ausgestattet (vgl. Abb. 10). Hingegen weist die Metropolregion Bremen mit lediglich 7,6 Millionen Medieneinheiten den geringsten Wert aller deutschen Metropolregionen auf, woran deutlich wird, dass in dieser Metro-

³ Die Luftliniengeschwindigkeit ist das Maß für die Qualität der Verkehrsinfrastruktur und ist der Quotient aus Luftlinienentfernung und kürzester Reisezeit (vgl. Knieling 2005, S. 40).

polregion noch ein großer Handlungsbedarf im Bereich Information und Wissen besteht (vgl. Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 9).

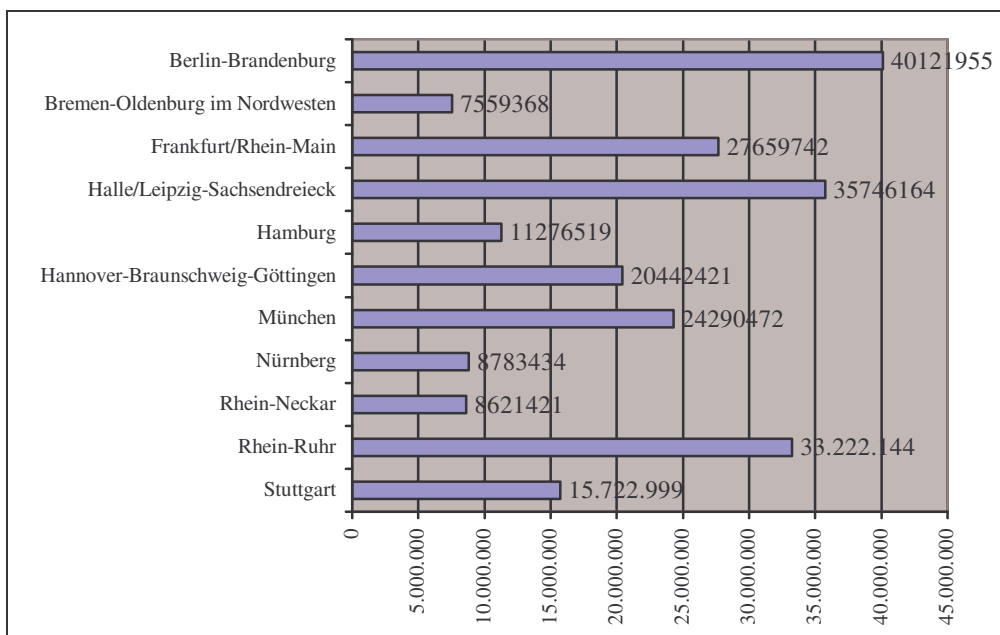


Abb. 10: Medieneinheiten in wissenschaftlichen Bibliotheken 2002 (Eigene Darstellung nach Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 9)

Dies verdeutlicht auch der Index für diesen Teilbereich, der für die Metropolregion Bremen mit 10,7 am geringsten ausfällt (vgl. Abb. 11). Die Metropolregion Hannover schneidet in diesem Bereich ebenfalls nur unterdurchschnittlich ab (26,14).

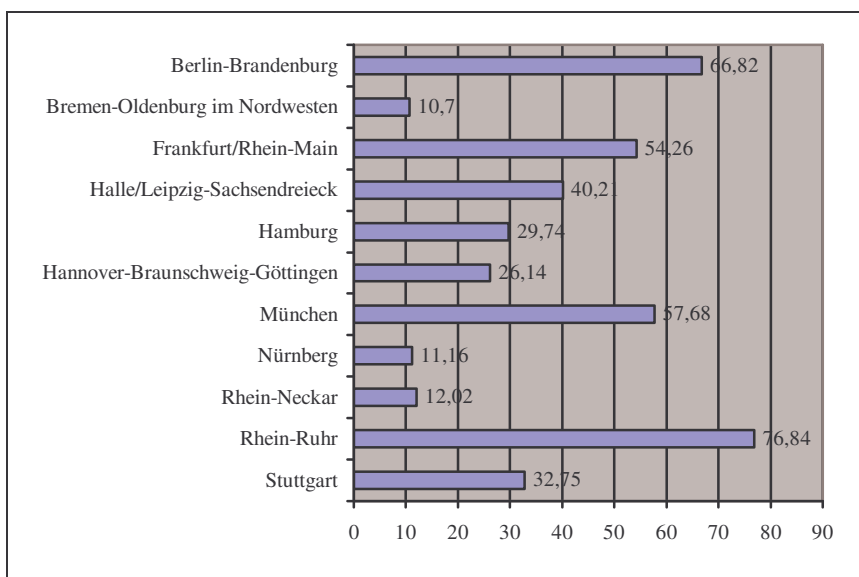


Abb. 11: Metropolfunktionsindex für den Zugang zu Wissen (Eigene Darstellung nach Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 12)

Markterschließung

Hannover ist mit 1,7 Millionen Besuchern die wichtigste Messestadt Europas. Die Funktion der Stadt Hannover als Messestandort schlägt sich in der Tourismusintensität

nieder, die deutlich höher ist als in anderen Metropolregionen (vgl. Schäfer et al. 2004, S. 24; Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen 2004, S. 7).

Abbildung 12 veranschaulicht die Bedeutung der Metropolregion Hannover im Bereich Markterschließung. Die Metropolregion weist den zweithöchsten Index aller Metropolregionen im Bereich Markterschließung auf (57,87) und wird nur von der Metropolregion Rhein-Ruhr übertroffen. Indessen besitzt die Metropolregion Bremen nur eine untergeordnete Bedeutung, da sie mit einem Index von 2,75 den geringsten Wert aller Metropolregionen offenbart. Der Zugang zu Märkten ist in dieser Metropolregion folglich äußerst gering ausgeprägt und sollte dringend verbessert werden.

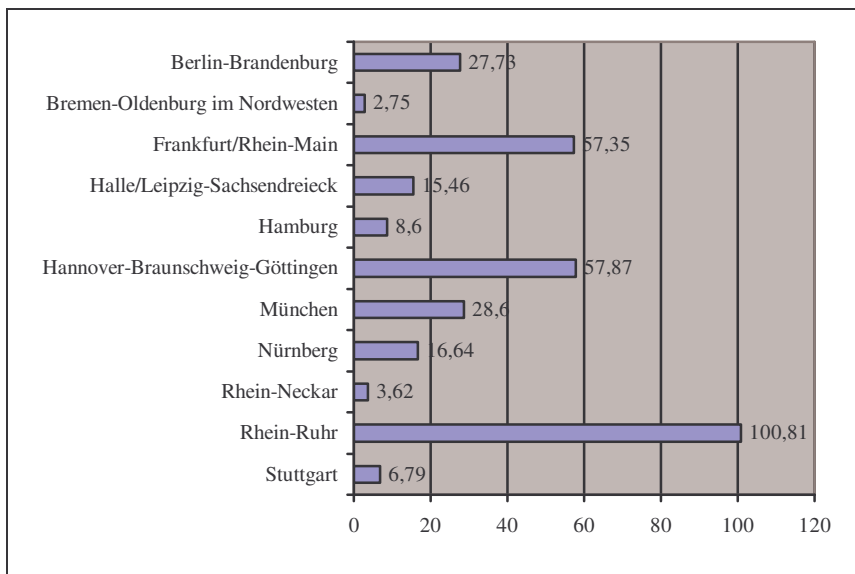


Abb. 12: Metropolfunctionsindex für den Zugang zu Märkten (Eigene Darstellung nach Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 12)

3.4 Vergleich der Organisationsstruktur in beiden Metropolregionen

Die 2005 gegründete Organisation „Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen“, bestehend aus Bürgermeistern, Landräten und Hochschulvertretern, hat die Aufgabe die verschiedenen bereits bestehenden Kooperationsverbände in der Region zu koordinieren (vgl. Jung et al. 2005, S. 121f.). Die Organisation setzt sich aus Mitgliederversammlung, Vorstand, Geschäftsstelle, Beirat sowie diversen Projektgruppen zusammen. In der Mitgliederversammlung sind die kommunalen Gebietskörperschaften, Einrichtungen der Wissenschaften, Forschung, Kultur und Unternehmen der Wirtschaft organisiert (vgl. Abb. 13) (vgl. Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen o.J.²).

Der Vorstand setzt sich aus 26 Mitgliedern der Städte, Landkreise, Hochschulen und Unternehmen zusammen. Er steuert die Projektgruppen, die themenbezogen die Zukunftsaufgaben der Metropolregion Hannover bearbeiten. Der Beirat unterstützt den Vorstand bei seiner Arbeit und besteht aus Vertretern wichtiger Organisationen und

Institutionen. Ebenso unterstützt die Geschäftsstelle den Vorstand, die wiederum von den Arbeitskreisen Koordination und Kommunikation unterstützt wird. Finanziert soll die Organisationsstruktur durch Mietgliedsbeiträge der Gebietskörperschaften nach ihrer Einwohnerzahl und der privaten Akteure werden (vgl. Schäfer et al. 2004, S. 43).

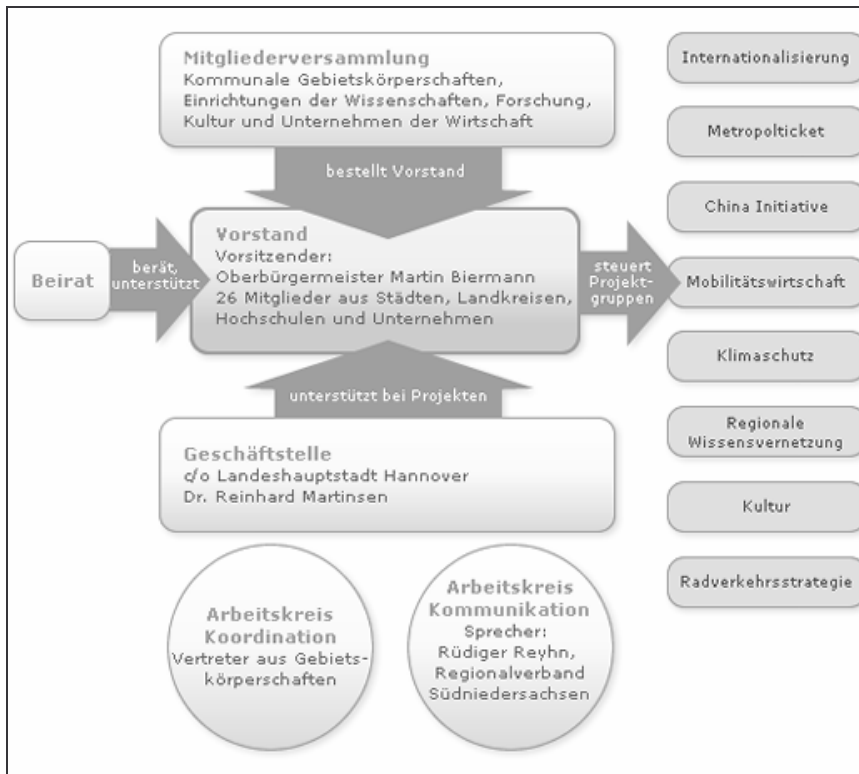


Abb. 13: Organisationsstruktur der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen (Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen o.J.²)

Die Metropolregion Bremen ist als „Verein Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V.“ organisiert (vgl. hier und im Folgenden Förderverein Wirtschaft pro Metropolregion 2006, S. 2). Gründungsmitglieder des Vereins sind zehn Landkreise, fünf kreisfreie Städte bzw. Stadtgemeinden, fünf Industrie- und Handelskammern sowie die beiden Bundesländer Bremen und Niedersachsen. Sechs Vertreter der Länder sowie jeweils 30 Vertreter der Kommunen und der Wirtschaft gehören der Metropolversammlung an, die den Vorstand des Vereins wählt (vgl. Abb. 14). Der Verein kann wiederum Facharbeitskreise einsetzen.

Die Interessensvertretung der Wirtschaft wird von den Industrie- und Handelskammern im Nordwesten organisiert, die zu diesem Zweck den Förderverein „Wirtschaft pro Metropolregion“ gegründet haben. Die Industrie- und Handelskammern übertragen den Mitgliedern ihres Fördervereins Stimmrechte in der Metropolversammlung und dem Vorstand. Der zusätzlich geschaffene Metropolbeirat sowie der Parlamentarische Beirat ermöglichen die Beteiligung von Parlamentariern und Wissenschaftlern, deren Sprecher über einen Gaststatus im Vorstand und in der Metropolversammlung verfügen.

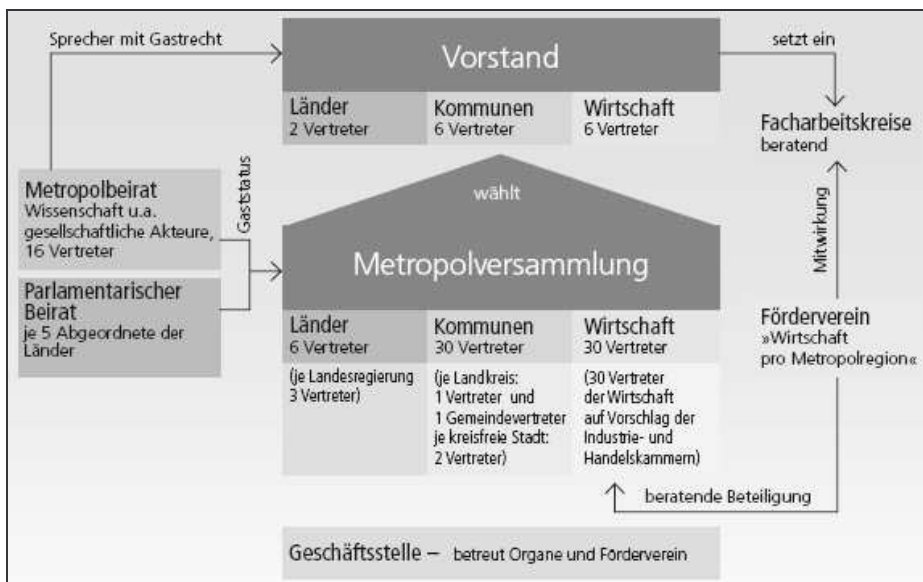


Abb. 14: Organisationsstruktur der Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten (Förderverein Wirtschaft pro Metropolregion 2006, S. 1)

Obwohl beide Metropolregionen eine ähnliche Organisationsstruktur aufweisen, gibt es Unterschiede bei der Intensität der Partizipation der beteiligten Akteure. Die Metropolregion Hannover räumt der Wissenschaft und weiteren gesellschaftlichen Akteuren ein größeres Mitspracherecht ein, da diese Akteure sowohl im Vorstand als auch in der Mitgliederversammlung vertreten sind. Hingegen besitzen diese Akteure in der Metropolregion Bremen lediglich einen Gaststatus in der Metropolversammlung bzw. ein Gastrecht im Vorstand.

3.5 Umsetzung der Nachhaltigkeit in den Metropolregionen

In den Eigendarstellungen der Metropolregionen Bremen und Hannover werden keine Aussagen zur Umsetzung des Leitbildes der Nachhaltigkeit getätigt. Trotzdem soll der Versuch unternommen werden, den bisherigen Stand der Umsetzung des Leitbildes der Nachhaltigkeit zu beurteilen.

Es bestehen nicht nur Unterschiede zwischen mono- und polyzentrischen Metropolregionen sondern auch innerhalb polyzentrischer Metropolregionen. So gibt es polyzentrische Metropolregionen mit einem dominierenden Zentrum, mit zwei starken Zentren und mit mehreren gleichwertigen Zentren. In der Metropolregion Bremen ist beispielsweise Bremen das dominierende Zentrum, in der Metropolregion Hannover sind Hannover, Braunschweig und Göttingen hingegen gleichgewichtige Zentren (vgl. BMVBS/BBR 2006, S. 43).

Die Metropolregion Hannover hat demnach vermutlich bessere Chancen das Leitbild der dezentralen Konzentration zu verwirklichen, da die Umlandbewohner in der Metropolregion sich stärker auf die nähergelegenen Zentren konzentrieren, weil diese gleich-

gewichtig sind (vgl. Kapitel 2.5). In der Metropolregion Bremen besteht jedoch die Möglichkeit, dass sich die Umlandbewohner in die Kernstadt Bremen orientieren und dadurch zu einem zunehmenden Verkehrsaufkommen beitragen.

Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung hat ein Indikatorenkonzept entwickelt, das die Messung von Nachhaltigkeitsdefiziten ermöglicht und die Ergebnisse graphisch veranschaulicht (vgl. BBR 2005², S. 26). Im Bereich der ökonomischen Wettbewerbsfähigkeit ist das durchschnittliche Nachhaltigkeitsdefizit in der Metropolregion Hannover nicht vorhanden bis mäßig ausgeprägt (vgl. Abb. 15). Dagegen ist das Nachhaltigkeitsdefizit in der Metropolregion Bremen deutlich ausgeprägter. Im Osten der Region sind keine Defizite vorhanden. Die übrige Metropolregion weist jedoch ein mäßiges bis höheres Nachhaltigkeitsdefizit auf.

Für den Bereich soziale und räumliche Gerechtigkeit zeigt sich ein ähnliches Bild (vgl. Abb. 16). In der Metropolregion Hannover ist das Nachhaltigkeitsdefizit für diesen Bereich mäßig bis hoch. In der Metropolregion Bremen sogar höher bis sehr hoch.

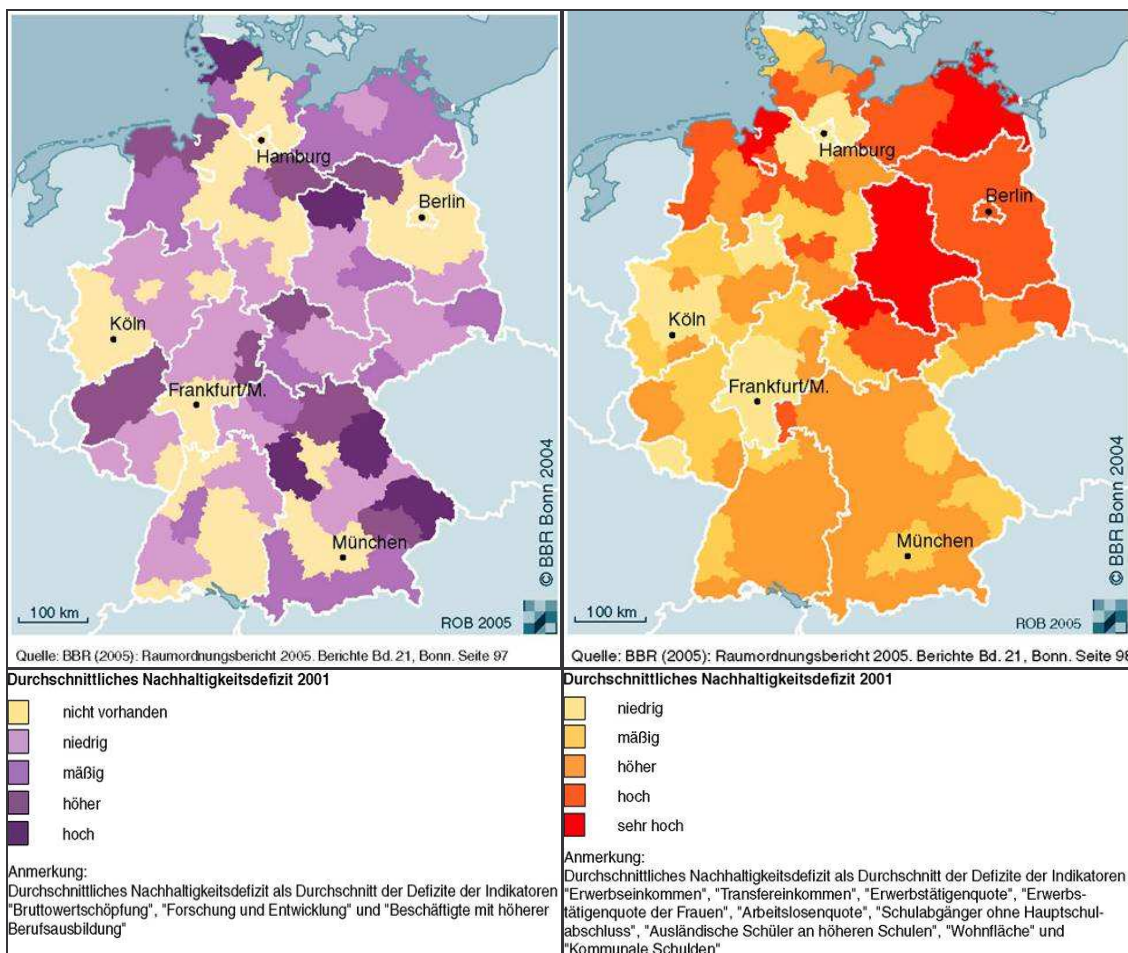


Abb. 15: Durchschnittliche Nachhaltigkeitsdefizite 2001 im Bereich ökonomische Wettbewerbsfähigkeit (BBR 2005², S. 27)

Abb. 16: Durchschnittliches Nachhaltigkeitsdefizit 2001 im Bereich soziale und räumliche Gerechtigkeit (BBR 2005², S. 28)

Auch die Betrachtung des Nachhaltigkeitsdefizits im Bereich Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen zeigt auf, dass die Metropolregion Bremen einen höheren Nachhaltigkeitsdefizit besitzt als die Metropolregion Hannover (vgl. Abb. 17). In der Metropolregion Hannover ist das Defizit für diesen Bereich nämlich für $\frac{2}{3}$ der Fläche niedrig und ansonsten höher bis hoch. In der Metropolregion Bremen ist das Nachhaltigkeitsdefizit nur im Landkreis Cuxhaven mäßig, allerdings in der übrigen Metropolregion hoch. Insgesamt ist es um die Nachhaltigkeit in der Metropolregion Hannover also deutlich besser bestellt als in der Metropolregion Bremen (vgl. Abb. 18).

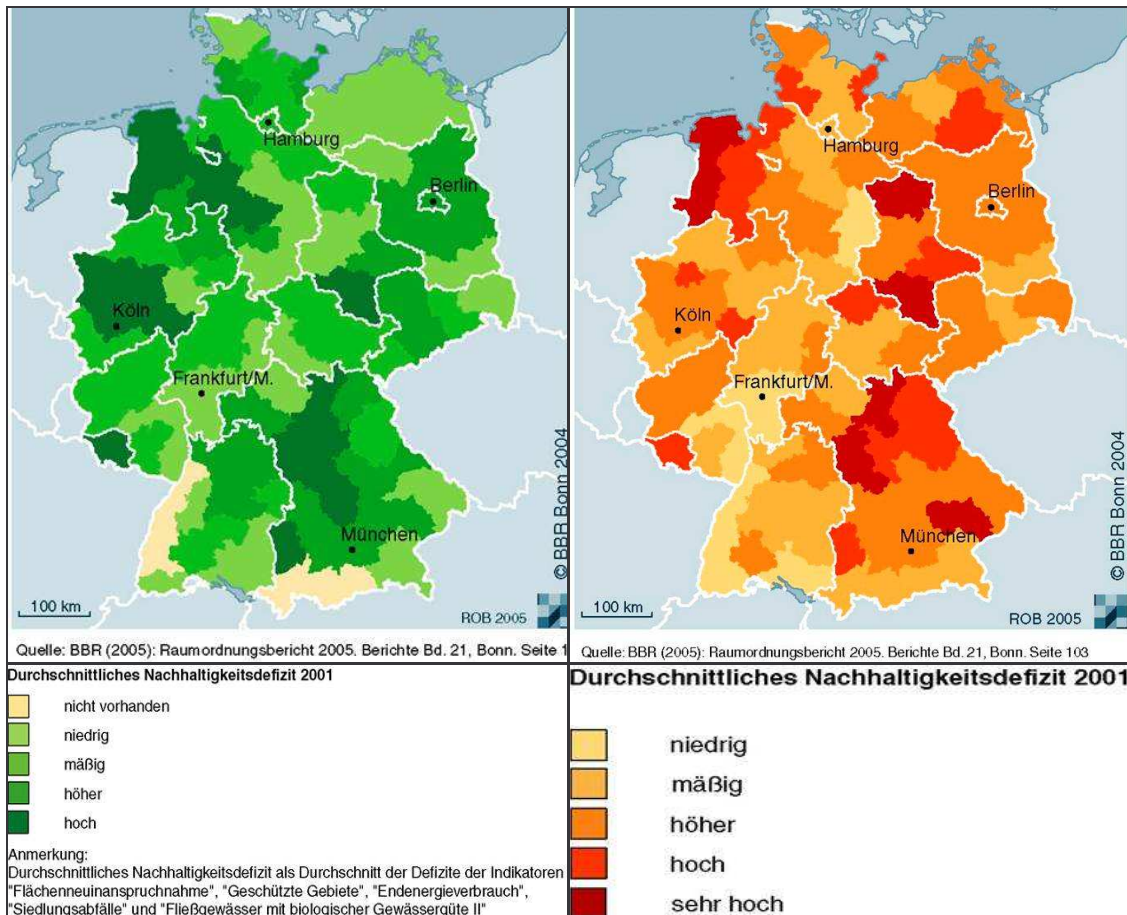


Abb. 17: Durchschnittliches Nachhaltigkeitsdefizit 2001 im Bereich Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen (BBR 2005², S. 29)

Abb. 18: Kumuliertes Nachhaltigkeitsdefizit 2001 (BBR 2005², S. 30)

Vergleicht man die Nachhaltigkeitsdefizite der polyzentrischen Regionen mit denen monozentrischer Regionen (Berlin-Brandenburg, Hamburg und München), so ist es auffällig, dass in allen drei monozentrischen Metropolregionen das ökologische Nachhaltigkeitsdefizit mäßig bis höher ist (vgl. Abb. 17). Nur im Nordwesten und Süden Brandenburgs ist das Defizit gering. In der Metropolregion Hannover ist das ökologische Nachhaltigkeitsdefizit zumindest in der östlichen Region mit niedrig eingestuft. Ansonsten ist das Defizit höher bis hoch. In der Metropolregion Bremen ist das durchschnittliche Nachhaltigkeitsdefizit hingegen überall höher bis hoch. In anderen polyzen-

trischen Metropolregionen mit nur einem dominierenden Zentrum (Nürnberg, Rhein-Main und Stuttgart) wird das Defizit mit niedrig bis mäßig angegeben. Eine Ausnahme bildet hierbei die Metropolregion Nürnberg, deren Defizit höher bis hoch ist.

Wie dieser Vergleich zeigt, kann nicht von der Anzahl der Zentren auf das ökologische Nachhaltigkeitsdefizit geschlossen werden. Es gibt sowohl monozentrische Metropolregionen wie Berlin-Brandenburg, die nicht dem Leitbild der dezentralen Konzentration entsprechen und trotzdem ein geringeres Nachhaltigkeitsdefizit als polyzentrische Metropolregionen wie Bremen aufweisen, als auch polyzentrische Metropolregionen mit mehreren gleichwertigen Zentren, in denen das Nachhaltigkeitsdefizit von niedrig (Rhein-Neckar) oder höher bis hoch (Rhein-Ruhr) reicht. Es ist daher nicht möglich von der Anzahl der Zentren einer Metropolregion auf deren ökologisches Nachhaltigkeitsdefizit zu schließen.

3.6 Zusammenfassende Bewertung der Metropolregionen

Im Vergleich der beiden Metropolregionen Bremen und Hannover mit allen Europäischen Metropolregionen in Deutschland wird deutlich, dass die beiden Metropolregionen sich sehr unterschiedlich positionieren (vgl. Abb. 19). Die Metropolregion Bremen ist, gemessen an ihrem Metropolfunktionsindex aller Teilfunktionen, das Schlusslicht der deutschen Metropolregionen, während die Metropolregion Hannover sich im Mittelfeld positionieren kann.

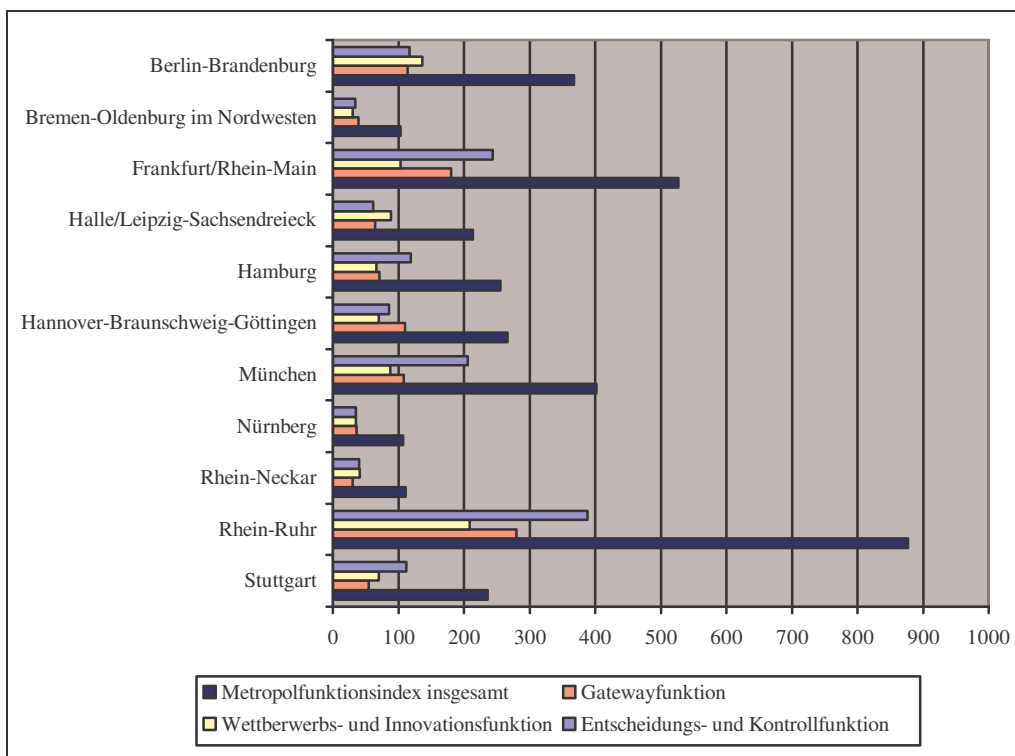


Abb. 19: Metropolfunktionsindex nach Funktionsbereichen (Eigene Darstellung nach Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland 2006, S. 12)

Tabelle 3 fasst die zuvor genannten Ergebnisse stark vereinfacht zusammen. Insgesamt verdeutlicht die Tabelle den Vorsprung der Metropolregion Hannover gegenüber der Metropolregion Bremen sowie die Tatsache, dass beide Regionen die verschiedenen Funktionen, eine Ausnahme bildet die stark ausgeprägte Gatewayfunktion in der Metropolregion Hannover, nur schwach bis durchschnittlich erfüllen. Daher haben beide Metropolregionen noch einen langen Weg zu Europäischen Metropolregionen vor sich. Ein weiteres Problem der Metropolregionen ist die Umsetzung des Leitbildes der Nachhaltigkeit. Zwar sind die Nachhaltigkeitsdefizite in der Metropolregion Hannover geringer ausgeprägt als in der Metropolregion Bremen, jedoch besteht auch hier weiterer Handlungsbedarf.

Tab. 3: Bewertung der Funktionen in den Metropolregionen Bremen-Oldenburg im Nordwesten und Hannover-Braunschweig-Göttingen

Stadtregion	Entscheidungs- und Kontrollfunktion	Wettbewerbs- und Innovationsfunktion	Gatewayfunktion
Bremen-Oldenburg im Nordwesten	-	-	-
Hannover-Braunschweig-Göttingen	o	o	+

+ stark, o mittel, - schwach

Quelle: Eigene Darstellung

4 Fazit und Ausblick

Um sich im deutschen Metropolensystem zu etablieren, müssen alle Funktionen in der Metropolregion Bremen weiter gestärkt werden. In der Metropolregion Hannover ist die Gatewayfunktion stark ausgeprägt, jedoch weist die Region Schwächen im Bereich der Entscheidungs- und Kontrollfunktion sowie der Wettbewerbsfunktion auf. Beide vorgestellten mehrkernigen Metropolregionen sind noch auf dem Weg sich im System der Europäischen Metropolregionen zu etablieren, da beide Metropolregionen noch nicht lange bestehen.

Metropolregionen werden in Zukunft eine noch größere Bedeutung besitzen, da die Globalisierung weiter voranschreitet und der Wettbewerb der Regionen zunehmen wird. Die Ausweisung Europäischer Metropolregionen durch die Ministerkonferenz für Raumordnung war deshalb ein wichtiger Schritt, um EU-Förderungen für diese Regionen in Anspruch nehmen zu können, so dass sich diese weiterentwickeln können und auf europäischer Ebene konkurrenzfähig werden.

Die Nachhaltigkeit sollte in dieser Situation jedoch nicht außer Acht gelassen werden. Bislang gibt es in den Metropolregionen Hannover und Bremen kein Konzept zur Umsetzung der Nachhaltigkeit. Wie das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung nach-

weisen konnte, bestehen in beiden Metropolregionen indessen Nachhaltigkeitsdefizite, denen man vor allem in der Metropolregion Bremen mehr Beachtung schenken sollte.

Die zu Beginn aufgestellte These, dass die dezentrale Konzentration der mehrkernigen Metropolregionen Bremen und Hannover die Umsetzung einer Stadt- und Regionalentwicklung im Sinne des Leitbildes der Nachhaltigkeit ermöglicht, hat sich abschließend nicht bestätigt, da nicht von der Anzahl der Zentren einer Metropolregion auf die Umsetzung der Nachhaltigkeit geschlossen werden kann. In monozentrischen Metropolregionen kann die Nachhaltigkeit daher beispielsweise besser umgesetzt sein als in polyzentrischen Metropolregionen.

Weiterhin sollte bei der zukünftigen Ernennung von Metropolregionen bedacht werden, dass mit der Einführung von Europäischen Metropolregionen das Wachstumsziel und damit eine Abkehr vom Gießkannenprinzip verfolgt wird. Verdeutlicht man sich die Größe der Metropolregionen, die Metropolregionen Hannover und Bremen nehmen zusammen fast $\frac{2}{3}$ der Landesfläche Niedersachsens ein, kann meiner Meinung nach allerdings nicht mehr von einer wachstumsorientierten Förderung gesprochen werden. Da auch weitere Regionen in Deutschland, wie z.B. die Städte Bielefeld, Osnabrück und Münster, die Anerkennung als europäische Metropolregion anstreben (vgl. Neue Osnabrücker Zeitung 2005, o.S.), sollte bedacht werden, dass mit der Gründung von Metropolregionen eine Förderung herausragender Standorte vorgesehen ist. In Zukunft sollte die Anzahl der Europäischen Metropolregionen in Deutschland daher begrenzt werden, um diesem Ziel gerecht zu werden.

5 Literaturverzeichnis

ADAM, B. und GÖDDECKE-STELLMANN, J. (2002): Metropolregionen. Konzepte, Definitionen und Herausforderungen. In: Informationen zur Raumentwicklung, 9, 513-525.

ADAM, B., GÖDDECKE-STELLMANN, J. und HEIDBRINK, I. (2005): Metropolregionen als Forschungsgegenstand. Aktueller Stand, erste Ergebnisse und Perspektiven. In: Informationen zur Raumentwicklung, 7, 417-430.

BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (2004): Übersicht: Funktionen, Teilfunktionen und Indikatoren (nationaler Vergleich).
http://www.bbr.bund.de/raumordnung/download/uebersicht_indikatoren_national.pdf
(15.05.2006)

BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (2005¹): Metropolregionen.
<http://www.bbr.bund.de/index.html?/staedtebau/staedtebaupolitik/metropolregionen.htm> (15.05.2006)

BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (2005²): Raumordnungsbericht 2005. Kernaussagen und wichtige Abbildungen.
http://www.starkenburger.de/uploads/media/ROB2005_Kernaussagen_01.pdf
(26.07.2007)

BLOTEVOGEL, H. (2001): Die Metropolregionen in der Raumordnungspolitik Deutschlands. Ein neues strategisches Raumbild? In: Geographica Helvetica, 3, 157-168.

BLOTEVOGEL, H. (2002): Deutsche Metropolregionen in der Vernetzung. In: Informationen zur Raumentwicklung, 6/7, 345-352.

BLOTEVOGEL, H. (2005): Metropolräume und ländliche Räume – eine Solidargemeinschaft? http://cdl.niedersachsen.de/blob/images/C18102984_L20.pdf
(26.07.2007)

BLOTEVOGEL, H. (2006): Metropolregion Rhein-Ruhr. In: Geographische Rundschau, 1, 28-36.

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) und BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hrsg.) (2006): Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Voraussetzungen für erfolgreiche Kooperationen in den großen Wirtschaftsräumen der neuen Länder am Beispiel der Metropolregion Halle/Leipzig-Sachsendreieck. Hannover/Erfurt/Dresden/Halle.

FÖRDERVEREIN WIRTSCHAFT PRO METROPOLREGION (2006): Leinen los für die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten.
http://ragneu2.slserver.de/neu/docs/Endfassung_aktualisierter_Flyer.pdf (26.07.2007)

GESCHÄFTSSTELLE DER REGIONALEN ARBEITSGEMEINSCHAFT
BREMEN/NIEDERSACHSEN BEIM LANDKREIS DIEPHOLZ (o.J.): Mitglieder.
<http://www.bremen-niedersachsen.de/> (26.07.2007)

GLEISENSTEIN, J., KLUG, S. und NEUMANN, A. (1997): Städtenetze als neues
„Instrument“ der Regionalentwicklung? In: Raumforschung und Raumordnung, 1, 38-
47.

GÖDDECKE-STELLMANN, J., MÜLLER, A. und STRADE, A. (2000): Konkurrenz
und Kooperation. Europas Metropolregionen vor neuen Herausforderungen. In:
Informationen zur Raumentwicklung, 11, 645-656.

HEEG, S., KLAGGE, B. und OßENBRÜGGE, J. (2000): Kooperation zwischen
Metropolregionen. Ansatzpunkte für die verstärkte Zusammenarbeit von Hamburg und
Berlin auf der Basis der Erfahrungen internationaler und nationaler Städtekoopera-
tionen. Hamburg.

INITIATIVKREIS EUROPÄISCHE METROPOLREGIONEN IN DEUTSCHLAND
(2006): Regionales Monitoring 2006. Daten und Karten zu den Europäischen
Metropolregionen in Deutschland. [http://www.deutsche-
metropolregionen.org/_material/IKM-Monitoring18-10-06.pdf](http://www.deutsche-metropolregionen.org/_material/IKM-Monitoring18-10-06.pdf) (26.07.2007)

JUNG, H.-U., WIEJA, J. und BRANDT, A. (2005): Regionaler Entwicklungsbericht
2005. Wirtschaftsstandort Region Hannover. Hannover: Region Hannover.

KNIELING, J., RAHLF, S. und FRAHM, T. (2005): Metropolregion Halle/Leipzig-
Sachsendreieck. Handlungskonzept. [http://www.region-
sachsendreieck.de/handfelder/handlungskonzept.pdf](http://www.region-sachsendreieck.de/handfelder/handlungskonzept.pdf) (26.07.2007)

KUJATH, H.-J. (2005): Deutsche Metropolregionen als Knoten in europäischen
Netzwerken. In: Geographische Rundschau, 3, 20-27.

METROPOLREGION BREMEN-OLDENBURG IM NORDWESTEN e.V. (Hrsg.)
(2007): Daten und Fakten. Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten. Syke.

METROPOLREGION HANNOVER-BRAUNSCHWEIG-GÖTTINGEN (Hrsg.)
(o. J.¹): Auf dem Weg zur Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen.
[http://www.braunschweig.de/wirtschaft_wissenschaft_bildung/metropolregion/Bro-
Flyer_4.15.SEPT.pdf](http://www.braunschweig.de/wirtschaft_wissenschaft_bildung/metropolregion/Bro-Flyer_4.15.SEPT.pdf) (26.07.2007)

METROPOLREGION HANNOVER-BRAUNSCHWEIG-GÖTTINGEN (Hrsg.)
(o.J.²): Wie ist die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen organisiert?
[http://www.metropolregion.de/scripts/contentbrowser.php3?ACTION=SHOWCONTE
NT&menuepunkt=423](http://www.metropolregion.de/scripts/contentbrowser.php3?ACTION=SHOWCONTENT&menuepunkt=423) (26.07.2007)

METROPOLREGION HANNOVER-BRAUNSCHWEIG-GÖTTINGEN (Hrsg.)
(2004): Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen von europäischer
Bedeutung. [http://www.braunschweig.de/wirtschaft_wissenschaft_bildung/
metropolregion/Bro-Kurz_f_16s_7_15.SEPT.pdf](http://www.braunschweig.de/wirtschaft_wissenschaft_bildung/metropolregion/Bro-Kurz_f_16s_7_15.SEPT.pdf) (15.05.2006)

MKRO (Ministerkonferenz für Raumordnung) (1996): Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen. Mittelfristiges Arbeits- und Aktionsprogramm. In: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Bonn, 75-96.

MOTZKUS, A. H. (2001): Verkehrsmobilität und Siedlungsstrukturen im Kontext einer nachhaltigen Raumentwicklung von Metropolregionen. In: Raumforschung und Raumordnung, 2/3, 192-204.

MOTZKUS, A. H. (2002): Dezentrale Konzentration – Leitbild für eine Region der kurzen Wege? In: BOESLER et al. (Hrsg.) (2002), Bonner Geographische Arbeiten, 107.

NEUE OSNABRÜCKER ZEITUNG (2005): Osnabrück ruft Brüssel: Schaut her, wir sind wer. Erstes Gespräch über Gründung einer Metropolregion.
<http://www.emotis.org/fileadmin/pressemitteilungen/Metropolregion.pdf> (26.07.2007)

NIEDERSÄCHSISCHE STAATSKANZLEI (2005): Metropolregionen.
http://www.braunschweig.de/wirtschaft_wissenschaft_bildung/metropolregion/presse/staatskanzlei.jpg (26.07.2007)

PRIEBIS, A. (2004): Raum Hannover-Braunschweig-Göttingen auf dem Weg zur Europäischen Metropolregion.
<http://www.hannover.de/data/download/buerger/r/metropolregpriebs.pdf> (26.07.2007)

PÜTZ, T. (2005): IKM - Metropolregionen Monitoring.
http://www.braunschweig.de/wirtschaft_wissenschaft_bildung/metropolregion/IKM_Metropolregion_Monitoring.pdf (26.07.2007)

RAVIOR, F. und GUSTEDT, E. (2005): Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen - tauglich für die Erste Liga?
http://www.braunschweig.de/wirtschaft_wissenschaft_bildung/metropolregion/presse/Auszug_ARL_Nachrichten_2005-1.pdf (26.07.2007)

SCHÄFER, R., STACKELBERG, J. und STELLMACHER, F. (2004): Bildung einer Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen von europäischer Bedeutung. Konzeptstudie.
http://www.braunschweig.de/wirtschaft_wissenschaft_bildung/metropolregion/Bro-Konzeptstudie_57_S._15.SEPT.pdf (26.07.2007)