

Raum Hannover – Braunschweig – Göttingen auf dem Weg zur Europäischen Metropolregion

Der Begriff „Metropole“ assoziiert eine große Stadt mit hoher baulicher Dichte und einer starken Konzentration herausragender Funktionen in Wirtschaft, Wissenschaft, Verkehr, Kultur und Verwaltung. Vor dem geistigen Auge erscheinen Weltstädte wie London, Paris, Tokio und New York. Allerdings sind es dort längst nicht mehr die klassischen Kernstädte selbst, die metropolitane Funktionen erfüllen. Vielmehr haben sich in den Metropolen und ihren Verflechtungsbereichen gravierende Veränderungen vollzogen. Die metropolitane Funktionen werden inzwischen von einem Netzwerk unterschiedlicher Standorte erfüllt, die nur noch teilweise innerhalb der politischen Grenzen der Kernstadt liegen. Ein großer werdender Teil der Funktionen – sehr deutlich erkennbar an den Flughafenstandorten – wird längst an der Peripherie der metropolitane Regionen erfüllt, die damit einen unverzichtbaren Beitrag zum Funktionieren und zur Wettbewerbsfähigkeit der klassischen Metropole erfüllt. Der Begriff *metropolitan region* ist im englischen Sprachraum schon seit langem fest verankert. Längst wird in anderen europäischen Ländern offensiv an der Etablierung, Entwicklung und Vermarktung von international wettbewerbsfähigen Metropolregionen gearbeitet. Jüngere Beispiele sind die niederländische „Randstad“ (Delta-Metropolis), die dänisch-schwedische Öresundregion und die schweizerische Agglomeration Zürich. Bei der Betrachtung dieser Beispiele wird auch deutlich, dass von der räumlichen Ausdehnung der Metropolregion neben den urbanen Kernen im engeren Sinne auch kleinere Städte und eher ländlich geprägte Teilräume erfasst werden.

Auch die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen umfasst neben den namensgebenden Städten weitere größere und kleinere Städte sowie ausgeprägte ländliche Teilräume – man denke an das Weserbergland, den Harz und die südlichen Teile der Lüneburger Heide. Allerdings ist dieser Raum nach der Metropolregion Hamburg der mit Abstand wirtschaftsstärkste Raum Norddeutschlands, in dem rd. 4 Millionen Menschen auf ungefähr einem Drittel der Landesfläche Niedersachsens leben. Im Sommer 2004 hat das Land Niedersachsen die offizielle Anerkennung dieses Raumes als „Europäische Metropolregion“ durch die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) beantragt. Damit unterstützt sie das Anliegen dieses Raumes, offiziell in die

1. Einleitung

erste Liga der europäischen Stadtregionen aufgenommen zu werden und seine Chancen im internationalen Standortwettbewerb zu verbessern. Ziel des folgenden Beitrags ist es, den Hintergrund dieses Antrags zu erläutern, die bisherigen Aktivitäten zur Erreichung dieses Status vorzustellen und eine erste Einschätzung des Erreichten und der kommenden Aufgaben zu geben.

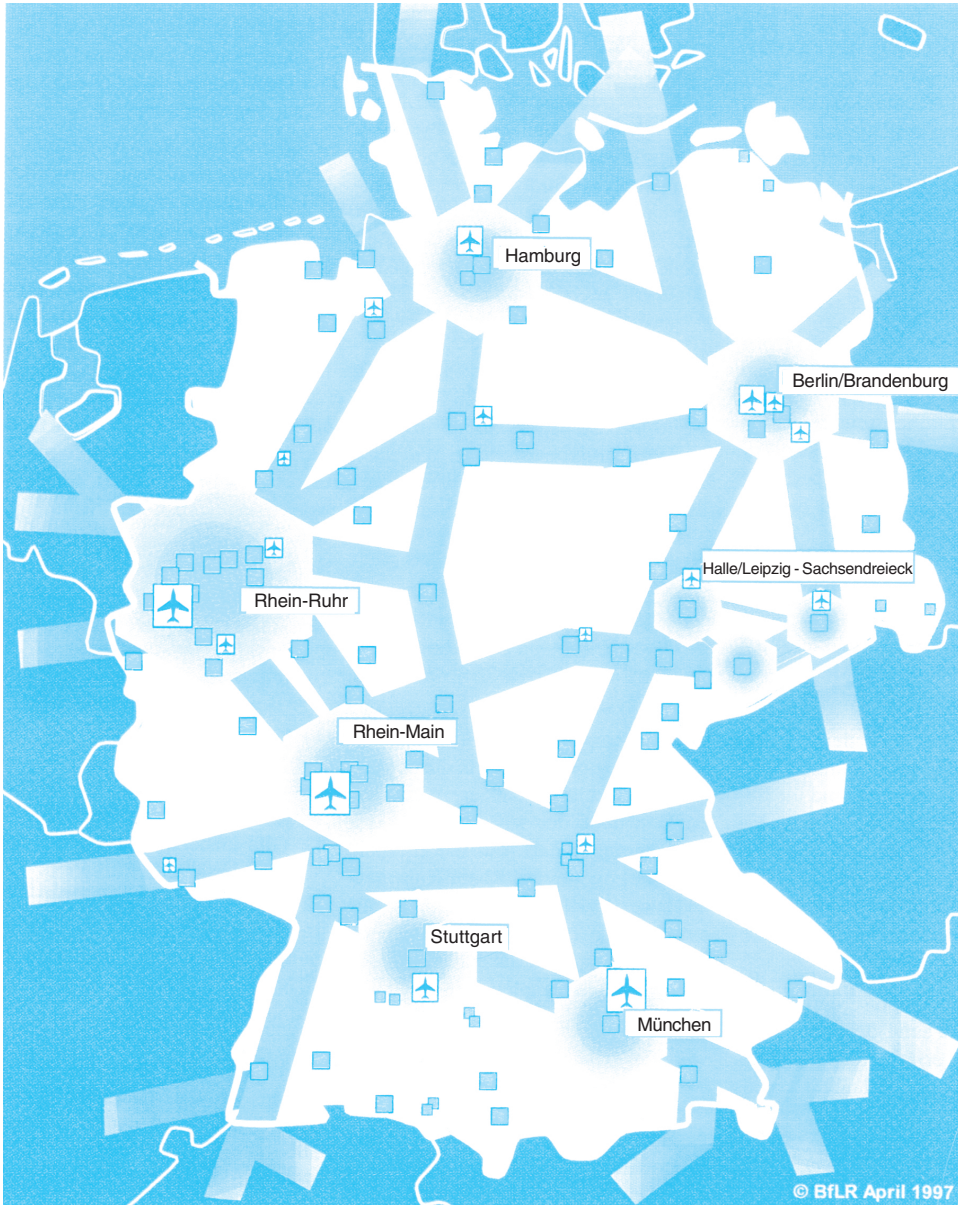
2. Die Einführung des Prädikats „Europäische Metropolregion“ in die deutsche Raumordnungsterminologie

Die politischen Veränderungen in Mittel- und Osteuropa, der beschleunigte Prozess der europäischen Integration und die Vereinigung der beiden deutschen Staaten führten in der ersten Hälfte der neunziger Jahre zu einer Wiederbelebung raumordnungspolitischer Aktivitäten auf Bundesebene. In relativ schneller Folge wurden damals ein Raumordnerisches Konzept für den Aufbau in den neuen Ländern (1991), der Raumordpolitische Orientierungsrahmen (1992) und der Raumordnungspolitische Handlungsrahmen (1995) erarbeitet. Konzentrierte sich der Orientierungsrahmen vorrangig auf die Präsentation und Erläuterung raumordnerischer Leitbilder für das vergrößerte Bundesgebiet, beschloss die MKRO als zuständige Bund-Länder-Einrichtung den Handlungsrahmen als mittelfristiges Arbeits- und Aktionsprogramm für die Raumordnung in Bund und Ländern. Dabei ist zu betonen, dass beide Dokumente vor dem Hintergrund der drängenden Probleme in einer zuvor kaum denkbaren zügigen und konstruktiven Bund-Länder-Zusammenarbeit entstanden sind.

Der Raumordnungspolitische Handlungsrahmen enthält zehn Schwerpunkte des raumordnerischen Handelns, darunter beispielsweise die raumordnerische Zusammenarbeit in der Europäischen Union und den Ausbau von Städtenetzen. Auch die Weiterentwicklung des Konzepts der „Europäischen Metropolregionen“ und deren Verankerung im Europäischen Raumentwicklungskonzept wurde als Handlungsschwerpunkt beschlossen. Hintergrund und Triebkraft dieses Ansatzes waren zum einen die Herausforderungen, denen die großstädtischen Regionen im verschärften Standortwettbewerb ausgesetzt sind. Zum anderen ging es darum, die Probleme, die sich speziell für die deutschen Stadtregionen aus der im EU-Vergleich recht einzigartigen dezentralen Struktur des deutschen Städtesystems ergeben, zu entschärfen. Insbesondere sollte durch eine „offizielle“ Ausweisung der deutschen Metropolregionen von europäischer Bedeutung ein Weg gefunden werden, diese auf den europäischen Planungskarten zu verankern. Während nämlich die Staaten mit nur einer oder zwei starken Stadtregionen keine Probleme haben, diese auf den EU-Karten zu platzieren, musste Deutschland einen Weg finden, seine größere Zahl von international bedeutsamen Stadt- bzw. Metropolregionen selbst zu definieren und in die europäische Politik zu vermitteln.

Das Vorhaben, in der MKRO eine Auswahl der allerstärksten Regionen zu vereinbaren, war durchaus heikel – nicht zuletzt deswegen, weil bei Entscheidungen von Bund-Länder-Gremien stets großer Wert darauf gelegt wird, jedes der 16 Bundesländer angemessen zu berücksich-

Abb. 1: Europäische Metropolregionen in Deutschland (nach MKRO)



*) Die äußere Umgrenzung der Symbole stellt keine räumliche Abgrenzung der Metropolregionen dar. Eine Zuordnung der Oberzentren zu Metropolregionen ist aus der stark schematisierten Darstellung nicht ableitbar. - Entwurf der Arbeitsgruppe Europäische Metropolregionen der MKRO. - Beschluss der Ministerkonferenz für Raumordnung 1995; Kartengrafik: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung

tigen. Überraschenderweise wurde der Ansatz, wirklich nur die Spitze der Metropolregionen auszuwählen, in den Gremien der Ministerkonferenz mit eiserner Disziplin verfolgt. Im Beschluss der MKRO vom 8. März 1995 wurden als „Europäische Metropolregionen“ deswegen nur die Räume Berlin/Brandenburg, Hamburg, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Stuttgart und München festgelegt. Als potenzielle siebte Metropolregion wurde ferner das sog. „Sachsendreieck“ mit den Städten Halle und Leipzig vorgesehen – als politisches Zugeständnis, das mit Blick auf den damals erst am Anfang stehenden Transformationsprozess in den östlichen Bundesländern sowie auf die konkreten Entwicklungspotenziale dieses Raums jedoch völlig unbestritten war. Versuche anderer Stadtregionen insbesondere aus den westlichen Ländern, ebenfalls in den illustren Kreis aufgenommen zu werden, blieben erfolglos – abgeschmettert wurde dabei auch der Versuch der niedersächsischen Vertreter, den Großraum Hannover auf die Karte der deutschen Metropolregionen zu bringen. Zwar wurde die Bedeutung der Region, auch im Hinblick auf die damals in Vorbereitung befindliche Weltausstellung EXPO 2000, durchaus gewürdigt, doch wäre der Großraum Hannover mit „nur“ 1,1 Millionen Einwohnern und geringer räumlicher Ausdehnung die kleinste Metropolregion gewesen.

Dieser Vorlauf macht deutlich, dass es sich bei der Festlegung der Metropolregion de facto um die Einführung eines neuen raumordnerischen Prädikats oberhalb der klassischen Kategorie „Oberzentrum“ handelt – gleichzeitig aber auch um einen notwendigen Schritt, den wichtigsten deutschen Stadtregionen zu einer besseren Positionierung und nicht zuletzt „kartografischen Präsenz“ auf EU-Ebene zu verhelfen. Diese Ausweisung zielte also nicht auf eine unmittelbare finanzielle Förderung durch nationale oder europäische Mittel, sondern vorrangig auf einen Imagegewinn (Zugehörigkeit zur „ersten Liga“ der europäischen Stadtregionen) ab.

3. Entwicklung einer verstärkten Kooperation im erweiterten Wirtschaftsraum Hannover

Eine regionale Zusammenarbeit wurde im engeren Großraum Hannover bereits im Jahr 1963 unter dem Dach eines öffentlich-rechtlichen Verbandes begonnen. Dieser Verband hat sich in mehreren Schritten bezüglich seiner Kompetenzen und seiner Struktur weiterentwickelt. Ab 1996 wurde die Überleitung des damaligen Kommunalverbandes Großraum Hannover (KGH) in eine regionale Gebietskörperschaft vorbereitet, die im Jahr 2001 mit der Bildung der Region Hannover vollzogen wurde (Prieps 2002). Allerdings erfolgte diese interne Strukturentwicklung weitgehend im relativ engen räumlichen Zuschnitt des 1963 gebildeten Verbandes. Dies mag deswegen überraschen, weil sich die tatsächlichen Verflechtungen, ablesbar beispielsweise an den Pendlerverflechtungen, seit 1963 räumlich erheblich ausgedehnt haben. Allerdings wäre eine Regionsbildung in einem größeren räumlichen Zuschnitt in den neunziger Jahren auf erhebliche Widerstände gestoßen und – wie im Rhein-Main-Raum beim „Jordan-Modell“ – zum Scheitern verurteilt gewesen. Damals wuchs nämlich mit zunehmender Konkretisierung der Pläne zur Bildung der Region Hannover bei

den an den Großraum angrenzenden Landkreisen die Befürchtung, sie könnten gegen ihren Willen von der in Vorbereitung befindlichen Region „aufgesogen“ werden, weswegen sie – trotz punktueller Kooperation etwa beim ÖPNV oder in der Regionalplanung - einer festeren Institutionalisierung der Zusammenarbeit mit dem Großraum Hannover ablehnend gegenüberstanden.

Anders positionierte sich das Städtenetz EXPO-Region. Dieses entstand mit tatkräftiger Unterstützung des niedersächsischen Innenministeriums im Jahr 1994 unter der Bezeichnung „Städtenetz EXPO 2000“, weil sich bei den Vorbereitungen für die Weltausstellung EXPO 2000 zeigte, dass mit Blick auf die touristischen Qualitäten, die verkehrlichen Verflechtungen sowie die benötigten Übernachtungskapazitäten für Weltausstellungsbesucher eine Einbeziehung des Nachbarrumes über Stadt und Großraum Hannover hinaus in die EXPO-Planungen erforderlich war. Die Kooperationsform „Städtenetz“ mit der Landeshauptstadt Hannover und den Städten Celle, Hildesheim, Hameln und Nienburg resultierte aus dem erwähnten Schwerpunkt des Raumordnungs- politischen Handlungsrahmens, zu dem die Bundesregierung ein eigenes Forschungsfeld „Städtenetze“ initiierte (vgl. Prieb 2001). Der Kommunalverband Großraum Hannover wurde schon früh als kooptiertes Mitglied in die Städtenetz-Aktivitäten einbezogen. Im Gegensatz zu der sehr konstruktiven und harmonischen inneren Entwicklung des Städtenetzes, die u.a. durch den Beitritt weiterer Städte (Peine, Stadthagen und Walsrode) zum Ausdruck kam, stand das Verhältnis zwischen dem Städtenetz und den an den Großraum Hannover angrenzenden Landkreisen wegen gegenseitiger Vorbehalte und Abgrenzungen unter keinem guten Stern. Deswegen ist es auch bis heute zu keiner strukturierten Zusammenarbeit sämtlicher an die Region Hannover angrenzender kommunaler Gebietskörperschaften mit der Region gekommen.

Vor diesem Hintergrund wird verständlich, warum sich der Raum Hannover in dem 1997 vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung ausgeschriebenen Wettbewerb „Regionen der Zukunft“, in dem besonders originelle Ansätze zu einer nachhaltigen Regionalentwicklung prämiert werden sollten, in einer Arbeitsgemeinschaft aus Kommunalverband und Städtenetz, jedoch ohne Landkreise, bewarb – dies bedeutet, dass in den Abbildungen stets eine eigentümlich anmutende Gebietskulisse auftauchte: In der Mitte der „verfasste“ Großraum Hannover mit der Landeshauptstadt im Kern, umgeben von den Städten des Städtenetzes als „Satelliten“ (vgl. z.B. Karte 3 bei Adam/Göddecke-Stellmann 2002). Trotzdem erfuhr der Wettbewerbsbeitrag aus Hannover große Anerkennung seitens der Jury und wurde mit einem Preis ausgezeichnet. Das vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung entwickelte Wettbewerbskonzept umfasste auch eine „Nachbereitung“ unter Moderation von Prof. Schäfer von der TU Berlin. Hieraus hat sich der „Initiativkreis Metropolregionen“ entwickelt, in dem der Raum Hannover mit je einem Vertreter der Region Hannover und des Städtenetzes neben den offiziell anerkannten Metropolregionen mitarbeitet.

*Städtenetz
EXPO-Region*

*Wettbewerb „Regionen
der Zukunft“*

*Initiativen zur
Etablierung der
Metropolregion*

Über diese Mitarbeit im Initiativkreis wurden - über den Arbeitskreis „Nachhaltige Regionalentwicklung“ des Städtenetzes - Bestrebungen geweckt, den Raum Hannover doch noch in die Liga der von der MKRO anerkannten „Europäischen Metropolregionen“ zu bringen.

Im Laufe des Jahres 2002 wurde die Schaffung der Metropolregion und deren Anerkennung durch die MKRO intensiv in den Gremien des Städtenetzes diskutiert. Zu diesem Thema fand im November ein Gespräch der Städtenetz-Spitze mit Vertretern der Niedersächsischen Staatskanzlei statt, in dem die Unterstützung des Landes für dieses Projekt zugesagt wurde. Allerdings bestand in den Gremien des Städtenetzes die Einschätzung, dass die verfasste Region Hannover, auch in Kombination mit dem Städtenetz, wohl zu klein wäre, in wirtschaftlicher wie in wissenschaftlicher Hinsicht im europäischen Kontext Bestand zu haben. Unterstützt durch die Staatskanzlei entwickelte sich die Überlegung, leistungsfähige Partner, nämlich die Städte Braunschweig, Göttingen, Goslar, Salzgitter und Wolfsburg, in das Projekt einzubinden. Gespräche auf Ebene der Oberbürgermeister zeigten, dass durchaus ein Interesse der angesprochenen Städte bestand, sich an dem Projekt zu beteiligen. Ende 2002 wurde darüber erstmals ausführlich in der Presse berichtet¹.

Nach diesem Startschuss ging es an den Aufbau von Arbeitsstrukturen, um das hoch gesteckte Ziel, eine handlungsfähige Metropolregion zu etablieren, zu erreichen. Auf Arbeitsebene konstituierte sich im Januar 2003 mit Beteiligung der genannten Städte und der Region Hannover eine entsprechende Projektgruppe; auf Ebene der Hauptverwaltungsbeamten fand eine erste Zusammenkunft im Oktober 2003 statt. Anschließend wurde in den Teilräumen der Metropolregion über das Projekt informiert, so z.B. im November in einer Informationsveranstaltung für Kommunalpolitiker/innen der Landeshauptstadt und der Region Hannover im Forum der Norddeutschen Landesbank. Im Februar 2004 wurde der Vorsitzende des Arbeitsausschusses des EXPO-Städtenetzes, der Celler Oberbürgermeister Biermann, von den beteiligten Hauptverwaltungsbeamten, dem sog. Lenkungsausschuss, zum Sprecher der Metropolregion gewählt. Seitdem wird an der Erarbeitung eines gemeinsamen Statuts erarbeitet, auf das unten eingegangen wird.

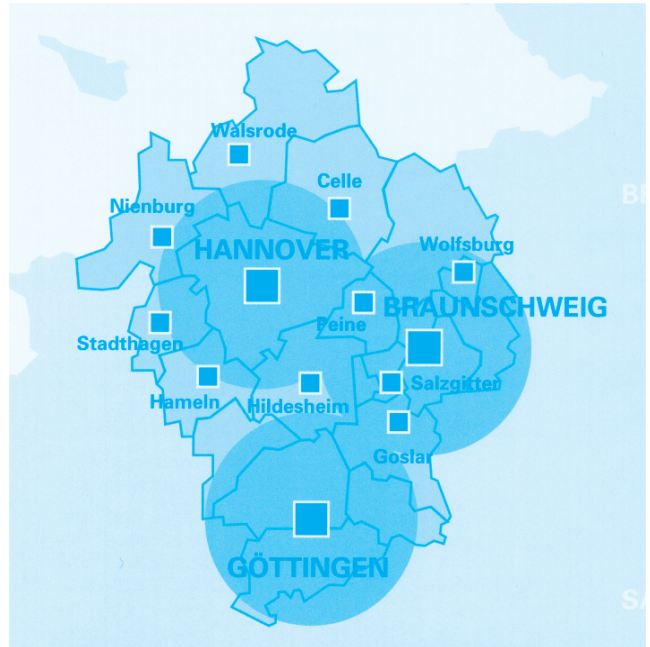
Seit Anfang 2004 hat sich der Öffentlichkeitsauftritt der Metropolregion erheblich intensiviert, nicht zuletzt durch das Bekenntnis des Niedersächsischen Ministerpräsidenten zur Metropolregion auf seiner Neujahrsansprache bei der IHK Hannover. Er versicherte, er werde alles daran setzen, die europäische Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen aufzubauen, „damit wir besser im Standortmarketing dastehen und für Investitionsentscheidungen attraktiver werden, damit Hannover-Braunschweig-Göttingen künftig in der ersten Liga der Großstadtregionen mitspielt, damit bei uns leichter neue Technologien zum Ein-

¹ Neue Presse 18.12.2002: „Hannover wird zur Metropol-Region“.

satz kommen, damit wir uns in Europa besser positionieren und die Zusammenarbeit auch mit anderen Großstadregionen in Europa künftig leichter wird.“² Im März 2004 fand, wiederum mit Unterstützung der Norddeutschen Landesbank, anlässlich der CeBIT auf dem Messegelände eine große öffentliche Informationsveranstaltung für Akteure aus der gesamten Metropolregion statt.

Aus der dargestellten Entstehungsgeschichte der Metropolregion, in der vor allem die Vertreter der Städte die Initiative ergriffen hatten, wird erklärlich, dass anfangs der „Fläche“ zwischen den Städten nur wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Teilweise wurde auch eine Einbeziehung der kleineren Gemeinden sowie der Landkreise dezidiert abgelehnt, um den Gedanken der Metropolenwerdung nicht zu „verwässern“. Allerdings traten auch die gegenseitigen Vorbehalte zwischen Städtenetz und Landkreisen erneut zu Tage. Nachdem die geschilderte Abgrenzung der Landkreise gegenüber der Region Hannover sowie das gespannte Verhältnis zwischen Städtenetz und Landkreisen schon vor der EXPO eine Integration des natürlichen Einzugsgebietes der Landeshauptstadt verhindert hatten, drohte die zögerliche Einbindung der Landkreise, die sich auch im ersten Entwurf eines Statuts der Metropolregion ausdrückte, zur Belastung für das ehrgeizige Projekt zu werden. Allerdings ist es im Laufe des Jahres 2004 nicht zuletzt durch die Vermittlungsbemühungen der Region Hannover zu einer Beruhigung der Situation gekommen, was sich auch durch eine Veränderung des im Entwurf vorliegenden Statuts ausdrückt.

Abb. 2:
Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen



Quelle: Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen

² Aus der Rede des Niedersächsischen Ministerpräsidenten Christian Wulff anlässlich des Neujahrsempfangs der IHK Hannover am 12. Januar 2004.

4. Potenziale und Aufgaben der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen

Nach Blotevogel (2000) sind Metropolen „Knotenpunkte der globalisierten Ökonomie als wirtschaftliche Steuerungs- und Dienstleistungszentralen mit weltweiten Verflechtungen“. Als Funktionen stehen Entscheidungs- und Kontrollfunktionen (im öffentlichen wie privatwirtschaftlichen Bereich), die Wettbewerbs- und Innovationsfunktion sowie die Gatewayfunktion im Mittelpunkt (Blotevogel 2002). In einer Konzeptstudie für die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen sind Schäfer/Stackelberg/Stellmacher der Frage nachgegangen, in welchem Umfang diese metropolitane Aufgaben wahrnimmt. Sie kommen dabei zu folgendem Zwischenfazit (Schäfer/Stackelberg/Stellmacher 2004, 25):

„Insgesamt ergibt die Stärken-Schwächen-Einschätzung, dass die drei Teilräume gemeinsam ein Potenzial aufweisen, das bereits etablierten Metropolregionen durchaus ebenbürtig ist. Wie in den Metropolregionen in Deutschland insgesamt ist die Ausprägung der einzelnen Metropolfunktionen sehr unterschiedlich. Die Ausstattung der verschiedenen Teilräume mit metropolitane Funktionen nimmt v.a. in den ländlich geprägten und den peripheren Regionsteilen stark ab.

Die Ausstattung mit Einrichtungen für Wissenschaft und Forschung stellt für die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen auch in Anbetracht einer Reihe von Verknüpfungen innerhalb der Metropolregion die wichtigste metropolitane Funktion dar. Sie weist an zahlreichen Standorten besondere Potenziale und Exzellenzen auf, die sich zu den folgenden vier Technologie-Clustern zusammenfassen lassen (...):

- Cluster Biotechnologie und Medizintechnik
- Cluster Mobilitätswirtschaft und Logistik
- Cluster Produktionstechnik, Optik, Messtechnik, Mechatronik
- Cluster Regenerative Energien

... Weitere deutliche Stärken in der Metropolregion lassen sich für die Gatewayfunktionen im Bereich der Logistik und damit eng verbunden des Messe- und Kongresswesens feststellen. Besondere Schwächen finden sich im Bereich der Entscheidungs- und Kontrollfunktion. Auch die Wettbewerbsfähigkeit ist gegenüber den etablierten Metropolregionen ausbaufähig. Dies liegt u.a. an der mangelnden Integration der komplementären Wirtschaftsbereiche der Teilregionen.“ Als spezifische metropolitane Aufgabenbereiche der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen sehen Schäfer/Stackelberg/Stellmacher (2004):

- Wissensvernetzung und Clusterpolitik
- Europa-Strategie und Verbesserung der Einbindung in Europäische Netze
- Metropolen-Marketing
- Verbesserung der metropolitane Infrastruktur.
- Etablierung der Region als Europäische Metropolregion.

Mit der Bewältigung dieser Aufgaben erwarten die Initiatoren, dass die Metropolregion ihre Innovationsfähigkeit langfristig sichern und entwickeln und somit ihre Stellung im europäischen und globalen Standortwettbewerb ausbauen kann. Aus dieser Erhöhung der strategischen Bedeutung bzw. des Bekanntheitsgrades der gesamten Region soll ein Imagegewinn sowohl für die Metropolregion als Ganzes als auch für die einzelnen Ober- und Mittelzentren resultieren. Dieser Imagegewinn soll nicht nur die Stellung der gesamten Region bzw. der einzelnen Städte verbessern, sondern auch zu einer Stärkung des regionalen Bewusstseins in der Region selbst führen. Schließlich wird von der Etablierung einer Metropolregion aber auch eine bessere Positionierung der Region in der Förderkulisse des Bundes und der EU erhofft - zumindest für den Fall, dass sich künftig die EU, wie vielfach erwartet, stärker den urbanen Räumen widmen wird.

Nachdem die Startphase des Projektes überwiegend in den Gremien des Städteneetzes diskutiert und bewältigt wurde, haben sich die Aktivitäten in jüngster Zeit stärker in Richtung auf die Oberbürgermeister der großen Städte verschoben. Wie bereits oben berichtet, hat sich ein Lenkungsausschuss unter Vorsitz des Celler Oberbürgermeisters konstituiert, der die weiteren organisatorischen Vorbereitungen in die Hand genommen hat. Aus diesem Lenkungsausschuss soll sich der Vorstand der Metropolregion entwickeln. Dabei sind die in dem Lenkungsausschuss vertretenen Akteure übereingekommen, dass zu Beginn der Kooperation so wenig wie möglich Formalisierung gebraucht wird und statt dessen die praktische Arbeit vorangetrieben werden soll.

In dem als Entwurf vorliegenden vorläufigen Statut der Metropolregion wird eingangs betont, dass die Metropolregion ein freiwilliger Zusammenschluss von kommunalen Gebietskörperschaften und sonstigen kommunalen Zusammenschlüssen, staatlichen und privaten Einrichtungen der Wissenschaft und Kultur sowie Unternehmen der Wirtschaft von nationaler oder internationaler Bedeutung ist. Der im Statut verankerte organisatorische Aufbau ist sehr schlank. Neben der Mitgliederversammlung soll es einen Vorstand und einen Beirat geben. Der Vorstand soll insgesamt 20 Personen umfassen, von denen fünf dem engeren Vorstand angehören sollen. Die Geschäftsstelle ist für die ersten fünf Jahre bei der Landeshauptstadt Hannover eingerichtet worden. Der Vorstand kann zu bestimmten Aufgaben Arbeitsgruppen einrichten; insbesondere soll eine Koordinierungsgruppe die Arbeit der Geschäftsstelle unterstützen.

Den Kern der Kooperation soll künftig die Arbeit in den Projekten darstellen – sie sind das entscheidende Vehikel, das Zusammenwachsen der Metropolregion auf den unterschiedlichen Ebenen voranzubringen. Dabei ist auch daran gedacht, neben den finanziellen Beiträgen der Mitglieder Mittel der EU einzuwerben. Eine Reihe von Projektideen liegt bereits vor:

5. Organisatorische Vorbereitungen

- *Mobilitätswirtschaft und Fahrzeugbau*: Die Metropolregion will ihr bereits heute international hervorragendes Forschungs- und Produktprofil im Fahrzeugbau und verwandten Branchen ausbauen. Das Projekt soll insbesondere regionale Partner und Experten aus Wirtschaft und Wissenschaft zusammenführen.
- *Internationalisierung*: Ziel dieses Projekts ist es, die internationale Kompetenz von Wissenschaft und Wirtschaft zu fördern und auszubauen. Mögliche Themenschwerpunkte sind ein verbesserter Service und Informationen für ausländische Gäste in der Metropolregion und internationale Bildungsangebote.
- Die *China-Initiative* will alle bestehenden China-Aktivitäten und Kontakte aus Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur in der Metropolregion bündeln.
- Ein gemeinsamer Tarif im Öffentlichen Nahverkehr (*Metropoliticket*) soll Stadt und Land in der ganzen Metropolregion verbinden. Eine verstärkte Kooperation der Verkehrsverbände soll ein erster Schritt in diese Richtung sein.
- *Klimaschutzmetropole*: Die Metropolregion hat unternehmerische und wissenschaftliche Exzellenzen im Cluster Energie und Klimaschutz. Durch noch stärkere Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft soll der Wettbewerbsvorsprung ausgebaut und eine internationale Präsentationsplattform geschaffen werden.

Es steht zu erwarten, dass Anfang 2005 die notwendigen organisatorischen Vorarbeiten abgeschlossen werden und die konkrete Arbeit in den Projekten beginnt.

6. Bewertung und Ausblick

In den Teilräumen der Metropolregion wird bereits heute in unterschiedlicher Weise auf regionaler Ebene kooperiert. Neben dem engeren Großraum Hannover, mit seiner – wie erwähnt – bis ins Jahr 1963 zurückreichenden regionalen Tradition und der 2001 gebildeten Gebietskörperschaft „Region Hannover“, bestehen der Zweckverband Großraum Braunschweig und der Regionalverband Südniedersachsen e.V., wobei die beiden letztgenannten Verbände nur in einzelnen Aufgabenbereichen tätig sind. Auffällig ist, dass der erweiterte Wirtschaftsraum Hannover, d.h. die Region Hannover mit ihren unmittelbar angrenzenden Landkreisen, bislang nicht mit einer Stimme sprechen kann. Eine Brücke stellt lediglich das Städtetz EXPO-Region dar. Dass bis heute ein übergreifender Verkehrsverbund oder zumindest ein gemeinsamer S-Bahn-Tarif fehlt, der für andere Verdichtungsräume eine Selbstverständlichkeit ist, sei hier nur am Rande vermerkt. Unabhängig von dieser Besonderheit des Teilraumes Hannover der Metropolregion steht diese in ihrer Gesamtheit vor einer Reihe von Herausforderungen, die es vorrangig zu meistern gilt:

- An erster Stelle ist der Aufbau einer schlagkräftigen Organisation der Metropolregion zu nennen, um nach außen mit einer Stimme zu sprechen und vor allem die erforderliche interne Abstimmung und

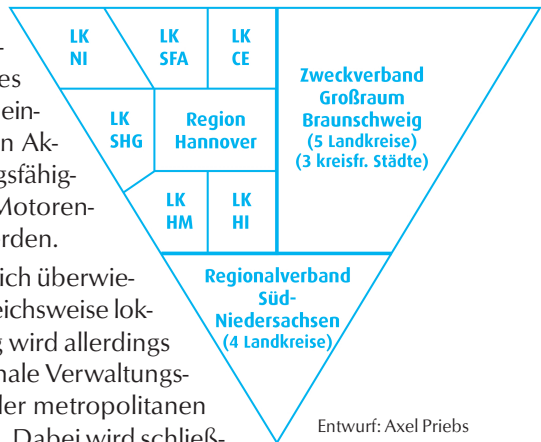
Koordination zu erreichen. Ob dies auf Dauer durch eine lediglich nebenamtlich besetzte Geschäftsstelle zu erreichen ist, wird sich zeigen.

- Auch das innere Zusammenwachsen der Metropolregion und die Integration der unterschiedlichen Interessen und Befindlichkeiten stellt eine große Herausforderung dar. Dabei ist nicht zu unterschätzen, dass in vielen Bereichen, in denen die Potenziale gebündelt werden sollen, de facto eine erhebliche Konkurrenz besteht – dies trifft natürlich zuallererst auf die Ansiedlung von Betrieben zu. Hier gilt es, nach außen stärker die gemeinsamen Potenziale zu unterstreichen und nach innen die Kräfte eher auf einen Qualitätswettbewerb denn auf eine gegenseitige Abwerbung zu richten.
- Mit Blick auf die gewaltige räumliche Ausdehnung gilt es, die zwischen den „Knoten“ und der Fläche bestehenden Abhängigkeiten und Verflechtungen herauszuarbeiten und auch den Beitrag der eher ländlichen Teilräume beim Aufbau der Metropolregion zu definieren. Von erheblicher Bedeutung dürfte es sein, die Fläche über die Landkreise strukturiert einzubeziehen, ohne die Zahl der unmittelbaren Akteure so weit auszudehnen, dass die Handlungsfähigkeit der Metropolregion und die besondere Motorenfunktion der größten Städte beeinträchtigt werden.

Die deutschen Metropolregionen verstehen sich überwiegend als freiwillige Zusammenschlüsse mit vergleichsweise lokaler Kooperationsstruktur. Mittel- bis langfristig wird allerdings mindestens die Frage berührt sein, wie die regionale Verwaltungsebene effizienter und unter Berücksichtigung der metropolitenen Verflechtungen besser strukturiert werden kann. Dabei wird schließlich auch die Frage nach dem Zuschnitt und letztlich der institutionellen Zukunft der Bundesländer neu zu stellen sein – diese Überlegungen stützt auch eine szenarische Karte des für Raumordnung zuständigen Bundesministerium, auf der das Gebiet der Bundesrepublik auf die Einzugsbereiche der neun deutschen und zwei ausländischen Metropolen aufgeteilt wird.

So umfangreich und anspruchsvoll dieser Katalog der notwendigen Klärungen und Aktivitäten auch erscheinen mag: Zur großräumigen Kooperation in den deutschen Metropolregionen gibt es keine Alternative. Will das polyzentrische Städtesystem der Bundesrepublik Deutschland seine Stärken auch künftig ausspielen, müssen Wettbewerbs- und Handlungsfähigkeit der wichtigsten Agglomerationen als Metropolregionen von europäischer Bedeutung gestärkt und langfristig gesichert werden. Dabei sollten auch relativ große geographische Entfernungen gegenüber den durch Kooperation zu erzielenden Kompetenzgewinn nicht überschätzt werden – so ist die niedersächsische Landeshauptstadt Hannover vom Wissenschaftsstandort Göttingen im ICE der Deutschen Bahn in 33 Minuten erreichbar. Dies entspricht ungefähr der

Abb. 3:
Teilräume der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen



Zeit, die mit der Berliner S-Bahn erforderlich ist, um vom innerstädtischen Knotenpunkt Westkreuz zum Knotenpunkt Ostkreuz zu kommen. Dieses Beispiel soll zeigen, dass die Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen vordringlich in den *mental maps* der Menschen zu etablieren ist.

Literatur

- ADAM, B.; GÖDDECKE-STELLMANN, J.: Metropolregionen – Konzepte, Definitionen und Herausforderungen. In: Inf. Z. Raumentwicklung, 2002, S. 513-525.
- BLOTEVOGEL, H. H.: Gibt es in Deutschland Metropolen? In: Matejowski, D. (Hrsg.): Metropolen, Laboratorien der Moderne. Frankfurt am Main 2000.
- Ders.: Deutsche Metropolregionen in der Vernetzung. In: Inf. Z. Raumentwicklung, 2002, S. 345-351.
- PRIEBIS, A.: Städtennetze als Motoren der interkommunalen Kooperation in den Agglomerationen. In: Flückiger, H.; Frey, R.L. (Hrsg.): Eine neue Raumordnungspolitik für neue Räume. Zürich 2001.
- Ders.: Die Bildung der Region Hannover und ihre Bedeutung für die Zukunft stadtreionaler Organisationsstrukturen. In: Die öffentliche Verwaltung, 2002, S. 144-151.
- SCHÄFER, R.; STACKELBERG, J.; STELLMACHER, F.: Bildung einer Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen von europäischer Bedeutung. Konzeptstudie, erstellt im Auftrag des Städtennetzes EXPO-Region. O.O. 2004.