

Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland

Ein Projekt des Forschungsprogramms „Modellvorhaben der Raumordnung“ (MORO) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR).



Werkstatt: Praxis

In der Schriftenreihe Werkstatt: Praxis veröffentlichen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) praxisorientierte Ergebnisse zu den Themen Raumordnung, Stadtentwicklung, Wohnungswesen und Bauwesen.

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
www.bmvbs.bund.de

Bundesamt für
Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn
www.bbr.bund.de

Bearbeitung

Technische Universität, Berlin (Auftragnehmer)
Prof. Dr. Rudolf Schäfer (Leitung)
Florian Stellmacher

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn
Dr. Horst Lutter (Leitung)

Druck

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Bestellungen

sarah.mueller@bbr.bund.de
Stichwort: Werkstatt: Praxis Heft 52

Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

Die vom Auftragnehmer vertretene Auffassung ist nicht unbedingt mit der der Herausgeber identisch.

ISSN 1436 – 0063 (Schriftenreihe)
ISBN 978 – 3 – 87994 – 952 – 6

Werkstatt: Praxis Heft 52
Bonn 2007

Vorwort

Bund und Länder setzen mit dem Ansatz der Metropolregion auf den besonderen Beitrag dieser großen Stadtregionen zu wirtschaftlichem Wachstum und Innovation für ein wettbewerbsfähiges Deutschland in Europa. Sie haben dies in den neuen Leitbildern und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland sowie in Programmen und Plänen der Länder festgehalten.

In den von der Ministerkonferenz für Raumordnung festgelegten elf Europäischen Metropolregionen wird der Ansatz der Metropolregion dynamisch aufgegriffen und ausgeformt. Sie arbeiten an Auf- und Ausbau von Governance-Strukturen, interner Integration der Region sowie externer Vernetzung und Positionierung in Europa.

Metropolregionen bilden damit einen Ansatz, große Stadtregionen intelligenter zu organisieren, integrierte Strategien der Regionalentwicklung zu formulieren, Kräfte aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand zu bündeln, städtische und ländliche Räume in Verantwortungsgemeinschaften zu vernetzen und regionale Projekte umzusetzen.

Metropolregionen haben zudem eine klare europäische Orientierung. Als strategische Plattformen für die Wettbewerbsfähigkeit Europas arbeiten sie an der Entwicklung von Gatewayinfrastrukturen, der Einbindung in internationale Wissensnetzwerke und der projektorientierten Zusammenarbeit mit Regionen in ganz Europa. Metropolregionen bringen sich in die Debatte um die territoriale Dimension von Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Kohäsion in Europa ein.

Metropolregionen geben damit Antworten auf die drei großen Herausforderungen unserer Zeit: Globalisierung, Klimawandel und demographischer Wandel.

Die elf Europäischen Metropolregionen in Deutschland arbeiten im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland (IKM) zusammen. Nach einer ersten Förderphase bis 2003 hat das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) im Rahmen eines Modellvorhabens der Raumordnung (MORO) von 2004 bis 2007 die Moderation des IKM durch Prof. Dr. Schäfer, Technische Universität Berlin, unterstützt. Im Laufe der Förderphase ergab sich eine intensive Zusammenarbeit zwischen dem IKM, dem BBR, dem Bundesministerium für Verkehr,

Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO), die zu wechselseitigen Befruchtungen führte.

In die Zeit des MORO-Projekts fielen insbesondere

- der Raumordnungsbericht des Bundes (2005),
- die Erhöhung der Zahl der Metropolregionen von sieben auf elf (2005),
- die Erarbeitung und Verabschiedung der Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland der MKRO (2006),
- die Neufassung der Strukturpolitik der Europäischen Union sowie des Arbeitsprogramms von ESPON (2006) und
- die Formulierung der Territorialen Agenda für Europa und der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt (2007).

Der IKM setzte im Rahmen des MORO-Projektes sein Arbeitsprogramm um. Es umfasste

- die weitere Etablierung des IKM als Arbeitsgemeinschaft der Europäischen Metropolregionen,
- den Informations- und best-practice-Austausch zwischen den Mitgliedern,
- die vertiefte thematische Arbeit in Arbeitsbereichen (Begleitung der MKRO, Europa, Internationalität, Governance, Verkehr/Mobilität, Wissensregionen),
- der Austausch mit Dritten (Metropolregionen im Ausland, weitere Stadtregionen, Wissenschaft, Politik, Verwaltung),
- die Durchführung von Projekten (Monitoring),
- Beiträge zu relevanten politischen Entwicklungen (Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland, EU-Strukturpolitik, TAEU),
- weitere Europäisierung sowie

Veranstaltungen und Veröffentlichungen.

Die Arbeit des IKM wurde im Rahmen der Moderation durch Prof. Dr. R. Schäfer und seine Mitarbeiter begleitet. Dies umfasste

- Vorbereitung, Moderation und Nachbereitung der Sitzungen des IKM,
- Kontakt und Zusammenarbeit mit Dritten (BBR, BMVBS, etc.),

- Einrichtung und Betrieb der website www.deutsche-metropolregionen.org,
- Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Veranstaltung „Metropolregionen – Bausteine für eine wettbewerbsfähiges Deutschland in Europa“ gemeinsam mit dem BBR am 24. Oktober 2006 im Rahmen der euregia in Leipzig sowie
- Erarbeitung des vorliegenden Forschungsberichts samt Veröffentlichung in der BBR-Reihe Werkstatt: Praxis in 2007.

Die erfolgreiche Arbeit des IKM wurde vielfältig unterstützt. Zunächst ist Herrn Prof. Dr. R. Schäfer und seinem Team von der Technischen Universität Berlin für die Mo-

deration und die Begleitung des IKM zu danken. Darüber hinaus wurde der IKM stets von Herrn Ministerialdirigent M. Sinz, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Herrn Dr. H. Lutter, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, sowie deren Kolleginnen und Kollegen kritisch begleitet und gefördert. Das BBR unterstützte im Rahmen des MORO-Projekts die Arbeit des IKM durch die Mitfinanzierung der Moderationsarbeit sowie durch die Zusammenarbeit bei einer Reihe von Projekten des IKM.

Abschließend sei allen Kolleginnen und Kollegen der Europäischen Metropolregionen in Deutschland für die konstruktive Zusammenarbeit gedankt.

Dr. Bernd Steinacher

Regionaldirektor, Verband Region Stuttgart
Sprecher, Initiativkreis
Europäische Metropolregionen in Deutschland

Dr. Jürgen Ludwig

Verband Region Stuttgart
Geschäftsstelle Initiativkreis
Europäische Metropolregionen in Deutschland

Im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland haben in den Jahren 2004 bis 2006 insbesondere die folgenden Vertreter der Mitgliedsregionen mitgewirkt:

Dr. U. Assig, Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg; Dr. R. Baumheier, Behörde des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr Bremen; D. Bez, Stadt Leipzig; C. Breu, Regionaler Planungsverband München; S. Dallinger, Verband Region Rhein-Neckar; Dr. W. Dege, Regionalverband Ruhr; Dr. R.B. Foth, Senatskanzlei Hamburg; E. Hansen, Innenministerium Schleswig-Holstein; M. Hegewald, Sächsisches Staatsministerium des Inneren; Dr. S. Janssen, Region Hannover; J. Kriegel, Region Hannover; D. Krüger-Röth, Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main; Dr. J. Ludwig, Verband Region Stuttgart; K. Mandel, Verband Region Rhein-Neckar; Dr. R. Martinsen, Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen; W. Pütter, Kommunalverband Ruhrgebiet; H. Sauer, Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg; W. Schulte, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg; Dr. C. Schwieger, Metropolregion Hamburg; Dr. H.-J. Seimetz, Verband Region Rhein-Neckar; A. Seitz, Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen; G. Sempell, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg; Dr. C. Standecker, Metropolregion Nürnberg; H. Steindorf, Sächsisches Staatsministerium des Inneren; Dr. G. Terizakis, Landeshauptstadt Hannover; C. Tum, Regionalverband Ruhr; R. Wölpert, Stadt Leipzig

Prof. Dr. R. Schäfer und F. Stellmacher, Technische Universität Berlin, haben den IKM moderierend unterstützt und begleitet.
Fachgebiet Baurecht und Bauverwaltungslehre
Fakultät VI Planen Bauen Umwelt
Sekt. A 57
Straße des 17. Juni 152
10623 Berlin
Tel.: +49 (0) 30 / 314 - 218 29
Fax: +49 (0) 30 / 314 - 218 26
E-Mail: rudolf.schaefer@tu-berlin.de
www.a.tu-berlin.de/baurecht/

Dr. H. Lutter, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, hat den IKM regelmäßig begleitet.
Referat I1 Raumentwicklung
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
Deichmanns Aue 31 – 37
53179 Bonn
Tel.: +49 (0) 1888 / 401 - 23 12
Fax: +49 (0) 1888 / 401 - 23 56
E-Mail: horst.lutter@bbr.bund.de
www.bbr.bund.de

Inhalt

1	Einführung	1
2	Entwicklung und Aktivitäten des IKM	2
2.1	Ausgangslage, Anlass und Ziele des IKM	2
	Die Europäischen Metropolregionen in Deutschland	2
	Funktionen der Europäischen Metropolregionen im nationalen, europäischen und globalen Kontext	2
	Die Metropolregionen in den Leitbildern und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung	3
	Vom Wettbewerb „Regionen der Zukunft“ zum IKM	5
	Programmatische Grundlagen und Ziele des IKM	6
2.2	Arbeitsbereiche und Aktivitäten des IKM	8
	Arbeitsformen des IKM	8
	Arbeitsbereich Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung	13
	Arbeitsbereich Europa	16
	Arbeitsbereich Internationalität	17
	Arbeitsbereich Governance	19
	Arbeitsbereich Wissensregionen und Wissensmanagement	22
	Arbeitsbereich Verkehr und Mobilität	24
2.3	Wirkungen und Bilanz des IKM 2004–2006	27
	Interne Wirkungen	27
	Außenwirkungen	29
	Fazit	29
2.4	Perspektive des IKM	30
	Künftige Aufgabenschwerpunkte	30
	Weiterentwicklung der Arbeitsstrukturen	30
3	Die Mitgliedsregionen des IKM	31
3.1	Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg	32
	Profil der Metropolregion	32
	Räumliche Abgrenzung und Struktur	32
	Akteure und regionale Kooperation	32
3.2	Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten	33
	Profil der Metropolregion	33
	Räumliche Abgrenzung und Struktur	33
	Akteure und regionale Kooperation	33
	Aktivitäten für die Metropolregion	34
3.3	Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main	35
	Profil der Metropolregion	35
	Räumliche Abgrenzung und Struktur	35
	Akteure und regionale Kooperation	35
	Aktivitäten für die Metropolregion	36

3.4 Metropolregion Hamburg	36
Profil der Metropolregion	36
Räumliche Abgrenzung und Struktur	36
Akteure und regionale Kooperation	36
Aktivitäten für die Metropolregion	37
3.5 Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen	37
Profil der Metropolregion	37
Räumliche Abgrenzung und Struktur	37
Akteure und regionale Kooperation	37
Aktivitäten für die Metropolregion	38
3.6 Metropolregion München	38
Profil der Metropolregion	38
Räumliche Abgrenzung und Struktur	38
Aktivitäten für die Metropolregion	39
3.7 Metropolregion Nürnberg	40
Profil der Metropolregion	40
Räumliche Abgrenzung und Struktur	40
Akteure und regionale Kooperation	40
Aktivitäten für die Metropolregion	41
3.8 Metropolregion Rhein-Neckar	41
Profil der Metropolregion	41
Räumliche Abgrenzung und Struktur	41
Akteure und regionale Kooperation	41
Aktivitäten für die Metropolregion	41
3.9 Die Metropole Ruhr in der Metropolregion Rhein-Ruhr	42
Profil der Metropolregion	42
Räumliche Abgrenzung und Struktur	42
Akteure und regionale Kooperation	42
Aktivitäten für die Metropole Ruhr	42
3.10 Metropolregion Sachsendreieck	43
Profil der Metropolregion	43
Räumliche Abgrenzung und Struktur	43
Akteure und regionale Kooperation	44
Aktivitäten für die Metropolregion	44
3.11 Metropolregion Stuttgart	44
Profil der Metropolregion	44
Räumliche Abgrenzung und Struktur	44
Akteure und regionale Kooperation	44
Aktivitäten für die Metropolregion	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Standorte von Metropolfunktionen sowie Metropolfunktionen in Metropolregionen nach Teilfunktionen (aus: Regionales Monitoring 2006)	4
Abbildung 2	Mitgliedsregionen des IKM 2007	6
Abbildung 3	Ergebnisse der IKM-Befragung der deutschen Metropolregionen	15
Abbildung 4	Bevölkerungsentwicklung 1997 – 2004 (aus: Regionales Monitoring 2006)	16
Abbildung 5	Beschäftigungsentwicklung 1997 – 2004 (aus: Regionales Monitoring 2006)	18
Abbildung 6	Metropolregion Sachsendreieck	43
Karte 1	Konzept der Europäischen Metropolregionen in Deutschland Ministerkonferenz für Raumordnung April 1997, ergänzte und fortgeschriebene Darstellung, Stand 06/06	2
Karte 2	Standorte von Metropolfunktionen sowie Metropolfunktionen in Metropolregionen nach Teilfunktionen (aus: Regionales Monitoring 2006)	4
Karte 3	Preise im Wettbewerb „Regionen der Zukunft“	5
Karte 4	Leitbilder und Handlungsstrategien für Raumentwicklung in Deutschland – Leitbild Wachstum und Innovation	13
Karte 5	Bevölkerungsentwicklung 1997 – 2004 (aus: Regionales Monitoring 2006)	16
Karte 6	Beschäftigungsentwicklung 1997 – 2004 (aus: Regionales Monitoring 2006)	18
Karte 7	Europäische Metropolregionen in Deutschland – Metropolregionen nach IKM	31
Karte 8	Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mit Verwaltungsgliederung	32
Karte 9	Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten mit Verwaltungsgliederung	34
Karte 10	Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main, Regierungsbezirk Darmstadt und Planungsverband Frankfurt/Rhein-Main	35
Karte 11	Metropolregion Hamburg nach Mitgliedern und Partnern	36
Karte 12	Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen	38
Karte 13	Metropolregion München mit Kerngebiet und Ausstrahlungsraum	39
Karte 14	Metropolregion Nürnberg	40
Karte 15	Metropolregion Rhein-Neckar mit Verwaltungsgliederung	41
Karte 16	Metropole Ruhr	42
Karte 17	Metropolregion Stuttgart nach Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 und Verband Region Stuttgart	45
Tabelle 1	Funktionen von Metropolregionen und abgeleitete Indikatoren	3
Tabelle 2	Modellregionen im Coaching „Regionen der Zukunft“	6
Tabelle 3	Arbeitstreffen des IKM von Ende 2003 bis Ende 2006	8
Tabelle 4	Arbeitsbereiche des IKM	9
Tabelle 5	Daten zur Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg	32
Tabelle 6	Daten zur Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten	34
Tabelle 7	Daten zur Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main	35
Tabelle 8	Daten zur Metropolregion Hamburg	36
Tabelle 9	Daten zur Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen	38
Tabelle 10	Daten zur Metropolregion München	39
Tabelle 11	Daten zur Metropolregion Nürnberg	40
Tabelle 12	Daten zur Metropolregion Rhein-Neckar	41
Tabelle 13	Daten zur Metropolregion Ruhr	42
Tabelle 14	Daten zur Metropolregion Sachsendreieck	43
Tabelle 15	Daten zur Metropolregion Stuttgart	45

1 Einführung

Der IKM kann inzwischen auf eine langjährige Phase fruchtbarer und spannender Arbeit zurückschauen, in der er zugleich die fachliche und organisatorische Grundlage für eine stabile weitere Kooperation gelegt hat. Eine derart positive Bilanz war zu Beginn des Coaching-Prozesses keineswegs ohne weiteres zu erwarten: Die beteiligten Metropolregionen kamen von sehr unterschiedlichen Ausgangs- und Interessenlagen, gemeinsame Aufgabenfelder mussten erst definiert, ein gemeinsames Problemverständnis musste erst entwickelt werden. Der IKM hat die Chance, das Thema Metropolregionen als einer der ersten in die fachöffentliche und fachpolitische Diskussion zu bringen und dabei deutliche strategische Positionen zu formulieren, konsequent und auf vielen Ebenen erfolgreich genutzt.

Konkret lassen sich Erfolge im Bereich der internen wie der Außenwirkungen feststellen. Der IKM hat zur Etablierung eines intensiven und stetigen Informations- und Erfahrungsaustausches und einer wachsenden Kooperation zwischen seinen Mitgliedern geführt. Dies ist vor allem bedingt durch das hohe Maß an Engagement und personeller Kontinuität der Beteiligten. Auch in den Mitgliedsregionen selbst konnte der IKM ein beachtliches Maß an „Sichtbarkeit“ gewinnen, insbesondere aufgrund seiner strategischen Positionierung in der Raumordnungsdiskussion und seiner Europa-bezogenen Aktivitäten.

Im Bereich der Außenaktivitäten kann der IKM eine stattliche Bilanz vorweisen und beanspruchen, maßgeblich zur Diskussion über die Funktionen der großstädtischen Räume und die Rolle der europäischen Metropolregionen beigetragen zu haben. Ob man diese Diskussion mit dem Etikett „Paradigmenwechsel“ belegt, kann dahingestellt bleiben; zu einer neuen Wahrnehmung und Bewertung der Metropolregionen hat sie jedenfalls geführt.

Mit seinem Arbeitsprogramm für die nächsten Jahre stellt sich der IKM weiterhin zentralen Themen der Metropolentwicklung. Insbesondere die Strukturen des metropolitane Governance sowie Strategien einer regionalen Wissenschafts- und Wissenspolitik sind spannende Aspekte in der Weiterentwicklung des Metropolkonzepts in Deutschland.

Für Wissenschaftler ist es ein seltener Glücksfall, ein derart innovatives und erfolgreiches Projekt so langfristig und intensiv begleiten zu dürfen. Der Dank des Coaching gilt daher den Mitgliedern des IKM und dem BBR, die diese Kooperation ermöglicht haben. Den Mitgliedern des IKM – und insbesondere Herrn Dr. B. Steinacher und Herrn Dr. J. Ludwig – gilt weiterhin unser Dank für die gute Atmosphäre der Zusammenarbeit.

2 Entwicklung und Aktivitäten des IKM

2.1 Ausgangslage, Anlass und Ziele des IKM

Die Europäischen Metropolregionen in Deutschland

Vor der politischen Wende in Europa 1989 und der deutschen Wiedervereinigung 1990 war die „Stadtlandschaft“ Deutschlands in Politik, Planung und Begrifflichkeit traditionell von Oberzentren, Verdichtungsräumen und Ballungszentren geprägt. Erst in den 1990er Jahren wurde von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) eine Reihe großer Verdichtungsräume mit herausragender nationaler und internationaler Bedeutung und Rolle im Städtesystem gekennzeichnet.

Die MKRO führte im Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen von 1995 eine neue raumordnerische Kategorie in die Debatte ein, die „Europäische Metropolregion“, und versteht darunter „...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 Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten und dazu beitragen, den europäischen Integrationsprozess zu beschleunigen. Ein wesentliches Kennzeichen europäischer Metropolregionen ist ihre gute Erreichbarkeit auf interkontinentaler Ebene.“ Mit der Annahme des Raumordnungsberichts durch die Bundesregierung im Jahr 2005 und der Neuformulierung der „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland“ durch die MKRO im Juni 2006 hat der Ansatz der Metropolregionen in Deutschland Unterstützung und Ausformung durch Bund und Länder erhalten. Insgesamt werden nun elf Europäische Metropolregionen in Deutschland benannt: Berlin-Brandenburg, Bremen-Oldenburg, Frankfurt/Rhein-Main, Hamburg, Halle/Leipzig-Sachsendreieck, Hannover-Braunschweig-Göttingen, München, Nürnberg, Rhein-Neckar, Rhein-Ruhr und Stuttgart.

Karte 1
Konzept der Europäischen Metropolregionen in Deutschland
Ministerkonferenz für Raumordnung April 1997, ergänzte und fortgeschriebene Darstellung, Stand 06/06



Quelle: BBR, 2006

Funktionen der Europäischen Metropolregionen im nationalen, europäischen und globalen Kontext

In der modernen wissenschaftlichen Debatte dominiert der wirtschaftsgeographische Ansatz der funktionalen Metropolendefinition. Um den Status einer Metropole oder einer Metropolregion beanspruchen zu können, soll eine Stadt oder eine Region bestimmte Merkmale wie eine leistungsfähige Infrastrukturausstattung, hochrangige politische Entscheidungsstrukturen, ein möglichst dichtes Netzwerk von produktionsorientierten Dienstleistungsunternehmen und eine gewisse Anzahl an Einwohnern aufweisen. In diesem Sinne werden Metropolregionen im Raumordnungsbericht 2005 bezeichnet als „hochverdichtete Agglomerationsräume mit mehr als einer Million Einwohnern, die sich gemessen an ökonomischen Kriterien wie Wertschöpfung, Wirtschaftskraft und Einkommen besonders

dynamisch entwickeln und international besonders herausgehoben und eingebunden sind.“ In der Fachdiskussion überwiegt die Meinung, dass das Zusammenspiel der unterschiedlichen Indikatoren die Metropolregionen ausmachen.¹

Die Bedeutung der Metropolregionen als das territoriale Skelett der globalen Netzwerkökonomie nimmt zu. Ihre Leistung für die gesamtstaatliche Entwicklung liegt damit auf der Hand:

- sie verbessern die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des Landes;
- sie gewährleisten die weltwirtschaftliche Integration des Landes;
- sie sind Zentren des internationalen kulturellen Transfers und
- sie sind Leuchttürme der internationalen und europäischen Ausstrahlung.

Metropolregionen nehmen für ihr Umland und darüber hinaus vielfältige Funktionen wahr. Die Funktionsbeschreibungen lassen sich auf der Grundlage des von Prof. Dr. H.H. Blotvogel erarbeiteten Katalogs von Funktionen ausdifferenzieren und präzisieren. Diese lassen sich demnach durch eine Unterteilung in Entscheidungs- und Kontrollfunktionen, Innovations- und Wettbewerbsfunktionen und Gatewayfunktionen festmachen. Diese Funktionen sind nicht unabhängig voneinander zu verstehen, sondern sie bedingen und verstärken sich gegenseitig. In neueren Überlegungen werden diese drei Funktionen zudem durch die Symbolfunktion von Metropolregionen ergänzt, die sich auf die symbolische Wirkung bezieht, die von den Metropolregionen identitätsstiftend nach innen und attraktivitätssteigernd nach außen ausgeht.

Die Metropolregionen in den Leitbildern und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung

Die neuen Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland konzentrieren sich auf drei Leitbilder:²

- Wachstum und Innovation
- Daseinsvorsorge sichern und
- Ressourcen bewahren, Kulturlandschaften gestalten.

Das Leitbild „Wachstum und Innovation“ zielt darauf, räumliche und wirtschaftliche Entwicklung eng miteinander zu verbinden. In allen Regionen des Bundesgebietes sollen:

Tabelle 1
Funktionen von Metropolregionen und abgeleitete Indikatoren

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 Behergungsgaststätten	Statistisches 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/ICE-Zügen innerhalb eines Jahres	ÖPNV-Haltstellendatenbank	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 m²	AUMA	2005	mindestens eine Messe mit überregionaler oder internationaler Bedeutung und Hallenkapazitäten über 100.000 m²
28	Messeplätze: Messebesucher	Statistisches Bundesamt	1999	

Quelle: BBR, 2005

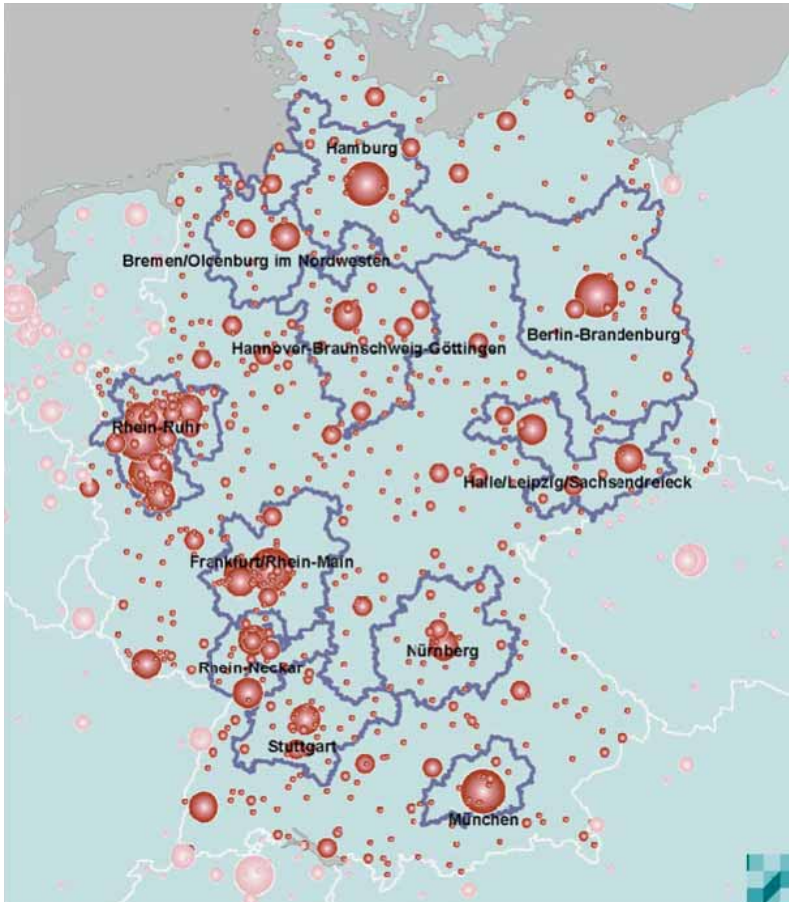
- Spezialisierung und internationale Profilierung der Branchen- und Wissenscluster unterstützt,
- Stärken gestärkt,
- Kräfte und Potenziale gebündelt und gestärkt,
- Partnerschaften zwischen Stadt und Land gestärkt sowie
- Impulse für eine verbesserte Selbstorganisation, regionale Wachstumsbündnisse und die Profilierung der Regionen gesetzt werden.

Insbesondere Metropolregionen sollen zur Erreichung von Wachstum und Innovation in einer Wissensgesellschaft einen besonderen Beitrag leisten. Sie werden definiert als große Wirtschaftsräume mit einem oder

(1) Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.): Raumordnungsbericht 2005, Berichte, Bd. 21, Bonn 2005, S. 177 ff.

(2) Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.): Perspektiven der Raumentwicklung in Deutschland, Bonn 2006, S. 38 ff.

Karte 2 und Abbildung 1
Standorte von Metropolfunktionen sowie Metropolfunktionen in Metropolregionen nach Teilfunktionen (aus: Regionales Monitoring 2006)



mehreren städtischen Kernen und damit in Beziehung stehenden engeren und weiteren metropolitanen Verflechtungsbereichen, die an den Grenzen der weiteren metropolitanen Verflechtungsbereiche aneinander stoßen.

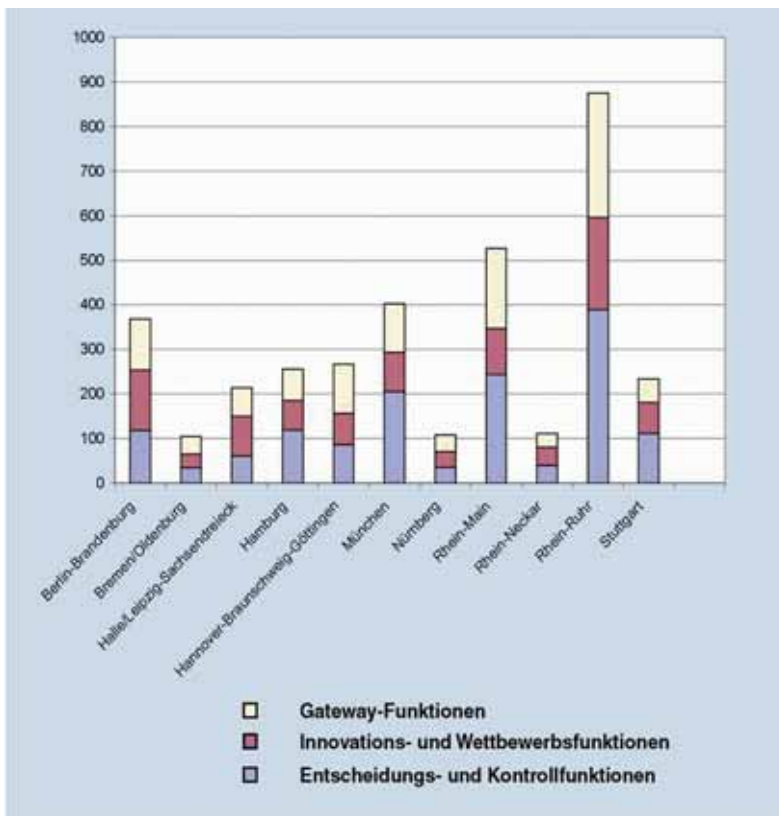
Strategien und Projekte für und in Metropolregionen sollen sich konzentrieren auf:

- den gezielten Ausbau der großräumig bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur zur interregionalen Vernetzung der Metropolregionen einschließlich der Ausstrahlungseffekte auf das Umland,
- die Wahrnehmung gemeinsamer Verantwortung in großen Verflechtungsräumen durch „bottom-up“-Prozesse für stabile regionale Organisationsformen und wachsende Steuerungskompetenz,
- die Förderung der europäischen Perspektive der Metropolregionen durch Internationalisierung in den Regionen und Präsenz auf der europäischen und internationalen Bühne sowie
- die Etablierung von Räumen und Netzen der Wissensgesellschaft durch Bündelung und Vernetzung von Innovationsförderung und regionalem Wissensmanagement.

Europäische Dimension

Metropolregionen zeichnen sich durch ihre besondere nationale, europäische und internationale Bedeutung und Ausstrahlung aus. Die europäische Dimension³ wird insbesondere durch die Einbindung der Metropolregionen in Verkehrsnetzen wirksam. Dies betrifft die Schienen-, Straßen-, Luft- und Wasserverbindungen für Personen und Waren. Voraussetzung für die wirtschaftliche Inwertsetzung dieser Einbindung ist die richtige Infrastruktur in den Metropolregionen, um als Knoten im internationalen Netz fungieren zu können. Dies betrifft die entsprechenden Bahnhofs-, Umschlags- und Flughafeninfrastrukturen. Diese werden derzeit vielerorts ausgebaut, weisen aber in einigen Metropolregionen Defizite auf.

Die Europäischen Metropolregionen in Deutschland sind bereits vielfältig im europäischen Kontext engagiert. Alle sind an EU-Projekten mit finanzieller Unterstützung durch EU-Förderprogramme im Austausch mit großen Städten und Verdichtungsräumen in anderen EU-Mitgliedsstaaten beteiligt. Gleiches gilt für die Mitgliedschaft und aktive Mitwirkung in europäischen Netz-



werken. Insbesondere in METREX, dem Netzwerk der Europäischen Metropolregionen und -gebiete, sind zahlreiche der Metropolregionen Mitglied.

Governance-Strukturen

Leistungsfähige Formen und Institutionen der regionalen und interkommunalen Kooperation und Organisation stellen eine wesentliche Voraussetzung für die Entfaltung der metropolitanen Funktionen dar. Dies kann nur erreicht werden, wenn sich die Akteure in den Metropolregionen selbst organisieren, um nach innen ihre Kräfte zu mobilisieren und zu bündeln, Schwerpunkte zu setzen und Synergien auszuschöpfen, und um nach außen artikulations- und kooperationsfähig zu werden. Hierzu haben sich in den letzten Jahren vielfältige Kooperationsformen entwickelt. Einheitliche Regelungen, Patent- oder Modelllösungen sind allerdings nicht sinnvoll, da aufgrund der unterschiedlichen räumlichen, rechtlichen und administrativen Rahmenbedingungen die konkreten Herausforderungen in jeder Metropolregion anders gelagert sind: Polyzentrale Strukturen müssen sortiert, monozentral strukturierte Räume müssen organisiert, Ländergrenzen müssen institutionell überwunden werden.⁴

Metropolregionen vereinen Metropole(n) und Region. Sie entwickeln die städtische Politik weiter zur Politik für große Stadtregionen und die arbeitsteilig mit ihnen verknüpften ländlichen Räume. Damit verbunden ist eine Neugewichtung der Regionalpolitik, ohne das Ziel der gleichwertigen Lebensverhältnisse in Frage zu stellen. Wie seit den 1980er Jahren schon für die ländlichen Räume eingeführt, geht es nun auch in den Metropolregionen darum, sich regional besser zu organisieren und die eigenen Stärken zu stärken. Impulse aus den Metropolregionen in die ländlichen Räume werden durch die enge Vernetzung über Verkehrsinfrastrukturen, Wirtschaftskluster und Wissensmanagement initiiert. Miteinander, statt gegeneinander lautet das Motto.

Vom Wettbewerb „Regionen der Zukunft“ zum IKM

Im Jahre 1997 startete die damalige Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR) im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Bauwesen, Städtebau und Raumordnung (BMBau) den bundesweiten Wettbewerb „Regionen der Zukunft“.⁵ An diesem Wettbewerb beteiligten sich

die Regionen Frankfurt-Rhein-Main-Wiesbaden, EXPO-Region Hannover, Metropolregion Hamburg, Stuttgart und München jeweils mit einzelnen Beiträgen. Im Jahr 2000 wurden die Metropolregion Hamburg mit einem ersten und die EXPO-Region Hannover sowie die Regionen Stuttgart und München mit zweiten Preisen ausgezeichnet.

Nachdem dieser Wettbewerb insgesamt ein großes Echo in der Fachöffentlichkeit ausgelöst und der regionalpolitischen Diskussion einen deutlichen Schub verliehen hatte, entschied sich das BMBau, die Aktivitäten ausgewählter Regionen oder Regionsgruppen mit einem „Coaching“ für weitere drei Jahre zu unterstützen.⁶ Zu einem dieser Projekte formierten sich die genannten Großstadtregionen und luden die damaligen, am Wettbewerb „Regionen der Zukunft“ nicht beteiligten Metropolregionen Berlin-Brandenburg, Rhein-Ruhr und Halle/Leipzig-Sachsendreieck ein, sich anzuschließen. Als Arbeitsziel des Projekts wurde definiert, die gemeinsame Formulierung einer strategischen Plattform für die deutschen Metropolregionen, der systematische Erfahrungsaustausch und die Abklärung von konkreten Kooperationsmöglichkeiten insbesondere in Hinsicht auf europäische Belange zu erreichen. Mit der Moderations-Aufgabe wurde Prof. Dr. R. Schäfer, Technische Universität Berlin (TU Berlin), beauftragt.

(3) Vgl. dazu Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO), Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland, verabschiedet am 30.06.2006, Bonn 2006, S. 9

(4) Zum Arbeitsbereich Governance im IKM vgl. Arbeitsbereich Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung, S. 13

(5) Vgl. hierzu Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.): Regionen der Zukunft – Aufgaben der Zukunft, Wettbewerbszeitung Nr. 3, Werkstatt: Praxis 3/2001

(6) Vgl. hierzu den Forschungsbericht von Kaether, Johann et al.: Coaching für eine nachhaltige Entwicklung. In: Das Modellvorhaben „Regionen der Zukunft“. Hrsg.: Wiechmann, T., von Löwis, S., Kaether, J. – Dresden 2004, S. 137 ff.

Karte 3
Preise im Wettbewerb „Regionen der Zukunft“



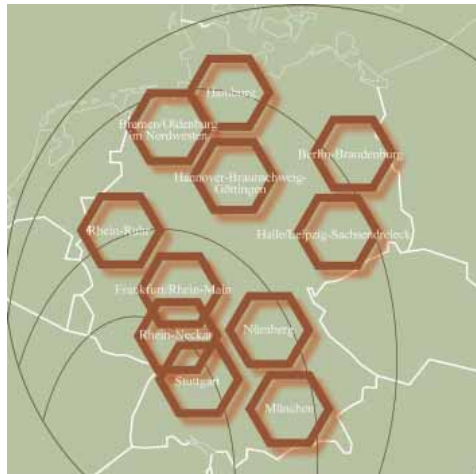
Quelle: BBR, 2000

Tabelle 2
Modellregionen im Coaching „Regionen der Zukunft“

Modellregion	Coaching-Thema	Coaching-Team
Deutsch-französischer Kooperationsraum PAMINA	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit für eine grenzüberschreitende, nachhaltige Regionalentwicklung	FH Neubrandenburg
Landkreis Cham	Stärkung des Agendaprozesses; Ausbau der Botschafterstrategie; Kompetenznetzwerk Mechatronik	FH Neubrandenburg
Landkreis Neumarkt	Aktivierende Jugendarbeit; Regionale Kompetenz-Netzwerke; Vermarktung der Kompetenzregion	FH Neubrandenburg
Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg / „Industrielles Gartenreich“	Verhältnis informeller und formeller Planung im Umbruch der regionalisierten Strukturpolitik	TU Berlin
Regionen im Dialog	Regionales Flächenmanagement	TU Berlin
Metropolregionen	Verbesserung bei der Einbeziehung europäischer Belange in die Regionalentwicklung der deutschen Metropolregionen	TU Berlin
Regionale Arbeitsgemeinschaft Rhön	Etablierung einer einheitlichen Dachmarke Rhön	FH Neubrandenburg
Landkreis Hötter	Vermarktungsnetzwerk Rotkern-Buche	FH Neubrandenburg

Quelle: TU Berlin/FH Neubrandenburg, 2003

Abbildung 2
Mitgliedsregionen des IKM 2007



Quelle: BBR, 2005

Im Sommer 2001 beschlossen die am Projekt Beteiligten, sich als „Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland – IKM“ zu konstituieren⁷ und wählten als Sprecher Dr. B. Steinacher, Regionaldirektor des Verbands Region Stuttgart. Das programmatische Ergebnis der Arbeit wurde im April 2003 auf einer internationalen Konferenz „Metropolitan Governance“ gemeinsam mit METREX in Stuttgart als „Strategiepapier der Europäischen Metropolregionen in Deutschland“ präsentiert.⁸

Angesichts der erfolgreichen Zusammenarbeit beschlossen die Mitglieder des IKM, ihre Aktivitäten auch über das Ende des bis dahin vom BBR geförderten Coaching-Projekts hinaus fortzusetzen. Das BBR erklärte sich zu einer weiteren Unterstützung des Vorhabens bereit, zum einen durch intensive fachliche Kooperation, zum anderen durch Beteiligung an den Kosten für Moderation und Veranstaltungen, die im Übrigen durch Umlagen der IKM-Mitglieder finanziert wurden. Mit der weiteren Prozessbegleitung wurde wiederum Prof. Dr. R. Schäfer beauftragt.

Mit dem Beschluss der MKRO vom 28. April 2005 wurden zusätzlich zu den sieben bis 1997 benannten Regionen vier weitere Regionen als Europäische Metropolregionen in Deutschland gekennzeichnet. Auf dieser Grundlage hat der IKM diesen Metropolregionen unmittelbar anknüpfend die Aufnahme in den IKM angeboten und die Metropolregionen Bremen-Oldenburg im Nordwesten, Nürnberg und Rhein-Neckar bei einem Arbeitstreffen am 24. Mai 2005 einstimmig in den IKM aufgenommen; die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen war aufgrund der gemeinsamen Beteiligung am Modellvorhaben der Raumordnung „Regionen der Zukunft“ seit Gründung des IKM Mitglied.

Das Interesse an einer Mitgliedschaft war seitens der späteren Mitglieder bereits vor der MKRO-Beschlussfassung sehr ausgeprägt und es bestanden punktuelle Kooperationen, eine Mitgliedschaft setzt aber aus Sicht der IKM-Mitglieder grundsätzlich die Benennung durch die MKRO voraus. Die Aufnahme wurde zudem unter den Vorbehalt der Mitfinanzierung gemeinsamer Aktivitäten des IKM durch die neuen Mitglieder gestellt. Die Integration der neuen Mitglieder hat sich problemlos gestaltet, zumal sie sich aus der regionalen Neuaufstellung und der intensiven Aktivitäten auf regionaler, Landes- und Bundesebene in einer

(7) Die Region Hannover-Braunschweig-Göttingen war zu diesem Zeitpunkt noch nicht als solche konstituiert. Im IKM waren damals die Stadt Hannover und die Region Hannover vertreten. Man ging davon aus, dass dieser in absehbarer Zeit von der MKRO der Status einer Metropolregion zuerkannt werden würde.

(8) Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland (Hrsg.), Strategiepapier, www.deutsche-metropolregionen.org

besonderen Dynamik und Motivation befunden haben.

Programmatische Grundlagen und Ziele des IKM

Die programmatischen Grundlagen und Ziele des IKM sind im Strategiepapier von 2003 sowie in den Arbeitsprogrammen 2004 bis 2006 und 2007 formuliert.

Im Strategiepapier 2003 fassten die Mitglieder des IKM ihre strategischen Positionen in acht Forderungen zusammen:

1. Die Politik aller Ebenen und Ressorts muss in zunehmendem Maße auf die Belange der Metropolregionen ausgerichtet werden.
2. Leistungsfähige Formen der regionalen Kooperation müssen politisch legitimiert und finanziell abgesichert sein.
3. Die wichtigsten Aufgabenfelder der Metropolregionen betreffen die überörtliche Planung, die Bereitstellung von Infrastruktur und die regionale Wirtschaftsförderung.
4. Die Metropolregionen müssen auf nationaler und internationaler Ebene verstärkt kooperieren, um ihre Effizienz weiter zu steigern und ihre gemeinsamen Interessen zu vertreten.
5. Jede Metropolregion muss ihr spezifisches Standortprofil konsequent herausarbeiten.
6. Die Metropolregionen müssen eine Arbeits- und Aufgabenteilung anstreben.
7. Die Metropolregionen müssen eine regionale Identität schaffen und die Mitwirkung der Bürgerschaft fördern.
8. Die deutschen Metropolregionen müssen ihre Europa-bezogenen Aktivitäten verstärken und miteinander abstimmen.

In besonders prononcierter Form wurde im Strategie-Papier die erste dieser acht Forderungen ausformuliert:

„Damit die deutschen Metropolregionen ihren gewachsenen Anforderungen und Aufgaben im Raumgefüge der Bundesrepublik Deutschland gerecht werden können und der Konkurrenz mit Metropolregionen europa- und weltweit gewachsen sind, ist es unabdingbar, die Politik aller Ebenen und Ressorts verstärkt auf die Belange dieser Regionen auszurichten. Konkrete Schlüsse sollten auf folgenden Ebenen gezogen werden:

- Die strategische Bedeutung von Metropolregionen muss in Deutschland systematisch thematisiert werden.
- Die Kategorie der Europäischen Metropolregionen muss in die Leitbilder, Entwicklungsprogramme und Pläne des Bundes und der Länder verstärkt Eingang finden.
- Die Kategorie der Europäischen Metropolregionen soll in der Europäischen Raumentwicklungspolitik konkret genutzt und umgesetzt werden.
- Die Funktionen der Europäischen Metropolregionen sollen als Gegenstand der

Förderkulisse in das Instrumentarium der Regional- und Strukturpolitik aufgenommen werden. Derzeit ist weder die deutsche Gemeinschaftsaufgabe Regionale Wirtschaftsstruktur noch die europäische Regional-/Strukturpolitik auf Belange der Metropolregionen eingestellt.

- Der Länderfinanzausgleich bietet ebenfalls die Möglichkeit, einen entsprechenden Ansatz zu berücksichtigen. Die Praxis weist in diese Richtung (Ansatz für zentralörtliche Aufgaben, Berücksichtigung der Hauptstadtfunktion Berlins).
- Die Veränderungen in der regionalen Wirtschaftsstruktur werden sich massiv räumlich und sozial auswirken. Die Metropolregionen müssen in die Lage versetzt werden, Lösungen für die daraus entstehenden Probleme zu finden.“

Vor diesem Hintergrund⁹ definierte der IKM das Arbeitsprogramm für 2004 bis 2006.

(9) Zur Wirkungseinschätzung dieses Papiers vgl. Wirkungen und Bilanz des IKM 2004–2006, S. 27

Arbeitsprogramm des IKM 2004–2006

(I)

Auf der Grundlage des gemeinsamen Strategiepapiers vom April 2003 gibt sich der Initiativkreis das folgende Arbeitsprogramm für die Jahre 2004–2006.

(II)

1. Stellung und Angelegenheiten der Metropolregionen in der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union, z. B. Mitwirkung an der Überarbeitung raumordnungspolitischer Leitbilder durch die MKRO.
2. Arbeits- und Aufgabenteilung sowie Zusammenarbeit der Metropolregionen, z. B. Benchmarking zu ausgewählten Themen und Projekten.
3. Europa als Aufgabe und Chance für die Metropolregionen, z. B. Zusammenarbeit mit anderen europäischen Metropolregionen sowie deren Zusammenschlüssen.

(III)

Die vertretenen Regionen wirken im Sinne der Eigenforderungen des Strategiepapiers auf eine Verstärkung der regionalen Identitäten, eine Verbesserung bei der Mitwirkung der Bürgerschaft und eine Schärfung des regionalen Standortprofils hin. Sie tauschen im Initiativkreis ihre Erfahrungen zu diesen Punkten sowie Fragen der Organisation und des Wettbewerbs der Regionen aus.

(IV)

Weitere Themen können bearbeitet werden.

(V)

Im Zeitraum Mai bis Juli 2005 zieht der Initiativkreis eine Zwischenbilanz, im Zeitraum Oktober-Dezember 2006 eine Projektbilanz.

2.2 Arbeitsbereiche und Aktivitäten des IKM

Arbeitsformen des IKM

Mitgliedschaft und Akteure

Der IKM ist eine Arbeitsgemeinschaft ohne besondere Rechtsform und ohne Rechtspersönlichkeit. Getragen wird er von den von der MKRO anerkannten Europäischen Metropolregionen in Deutschland. Diese sind im IKM durch eine oder mehrere Institutionen vertreten. Analog zu der stark differierenden organisatorischen Ausgestaltung der Metropolregionen sind auch die im IKM vertretenen Institutionen sehr verschieden. Die Palette reicht von kommunal verfassten regionalen Planungsverbänden über Landesplanungsinstitutionen bis hin zu Arbeitsgemeinschaften (vgl. Kapitel 3 zu den einzelnen Europäischen Metropolregionen in Deutschland). Den Kern der die Metropolregionen im IKM vertretenden Institutionen bilden für die räumliche Planung verantwortliche Verbände und Behörden. Der regionale Entwicklungsansatz ist aus diesem Grunde auch entscheidend für das Selbstverständnis des IKM. Die Vertretung der Metropolregionen im IKM wird in Absprache mit den anderen Mitgliedern des IKM durch die jeweilige Metropolregion selbst geregelt.

Die Institutionen werden durch einen Mitarbeiter der höheren Arbeitsebene auf den Arbeitstreffen des IKM vertreten (vornehmlich Geschäftsführer, Abteilungs- und Referatsleiter). Dieser ist zugleich der Ansprechpartner für die anderen IKM-Mitglieder in der jeweiligen Metropolregion. Es wird eine weitgehende personelle Kontinuität der Vertretung im IKM angestrebt und auch erreicht. Die Vertreter im IKM binden je nach Bedarf weitere Kollegen bzw. Mitarbeiter

von Fach-Institutionen in den Metropolregionen in die Arbeit des IKM ein. Dieses Verfahren ist 2004 mit der Einrichtung der Arbeitsbereiche im IKM eingeführt worden, hat sich seitdem deutlich ausgeweitet und sehr bewährt. Damit ist zudem die Sichtbarkeit des IKM in den Regionen über die unmittelbar Beteiligten hinaus deutlich gesteigert worden.

Die Mitglieder des IKM tragen die jeweils für sie anfallenden Kosten aus der Beteiligung an den Aktivitäten des IKM (Reise-, Kommunikations-, Druckkosten). Für die Aktivitäten des IKM sind bislang keine allgemeinen Kostenumlagen vorgesehen worden. Gemeinschaftlich getragen wurden die Kosten einer Broschüre, einer öffentlichen Veranstaltung sowie die Hälfte der Kosten für die Moderation von 2004 bis 2006. Jede Mitgliedsregion hat hierfür den gleichen Anteil an den Kosten getragen. Die andere Hälfte der Kosten für die Moderation ist vom BBR übernommen worden.

Arbeitsweise

Die wichtigste Diskussions- und Entscheidungsplattform des IKM sind die regelmäßigen Arbeitstreffen, die drei- bis viermal pro Jahr stattfinden. Die Mitgliedsregionen laden reihum als Gastgeber in ihre Region ein. Die Treffen waren zunächst eintägig, später wurden sie auf anderthalb Tage erweitert. Die Information über die Arbeit der jeweils gastgebenden Metropolregion einschließlich bedeutsamer Projekte für die Entwicklung dieser Metropolregion steht seitdem getrennt vor der eigentlichen Arbeitssitzung. Dies ermöglicht zudem den bilateralen Austausch und zusätzliche Informationen über die gastgebenden Regionen am Nachmittag und Vorabend des eigentlichen Arbeitstreffens sowie das Treffen in Arbeitsbereichen. Die Treffen dienen so dazu, die Stärken und die Probleme der verschiedenen Metropolregionen besser kennen zu lernen.

Entscheidungen, insbesondere zu Stellungnahmen und Veranstaltungen des IKM sowie zur Aufnahme von Mitgliedern werden grundsätzlich einstimmig gefasst, um eine größtmögliche Überzeugungskraft nach außen zu repräsentieren. Um sich im Falle von Divergenzen nicht auf den kleinsten gemeinsamen Nenner beschränken zu müssen, distanzieren sich im Ausnahmefall einzelne Mitglieder z. B. von streitigen Passagen einer Stellungnahme, die ungeachtet dessen in den unstrittigen Teilen einstimmig getragen wird.

Tabelle 3
Arbeitstreffen des IKM von Ende 2003 bis Ende 2006

14. bis 25. Arbeitstreffen des IKM 2003–2006

- 25. Arbeitstreffen am 29./30. November 2006 in Stuttgart
- 24. Arbeitstreffen am 4./5. September 2006 in Hannover
- 23. Arbeitstreffen am 22./23. Mai 2006 in Nürnberg
- 22. Arbeitstreffen am 21./22. Februar 2006 in Mannheim
- 21. Arbeitstreffen am 28./29. November 2005 in Leipzig
- 20. Arbeitstreffen am 29./30. August 2005 in Bremen
- 19. Arbeitstreffen am 23./24. Mai 2005 in Essen
- 18. Arbeitstreffen am 19. Januar 2005 in Berlin
- 17. Arbeitstreffen am 12. November 2004 in Stuttgart
- 16. Arbeitstreffen am 9. September 2004 in Hannover
- 15. Arbeitstreffen am 28. April 2004 in Hamburg
- 14. Arbeitstreffen am 19. Dezember 2003 in München

Als wichtigstes alltägliches Arbeitsinstrument des IKM hat sich der elektronische Austausch etabliert. Über organisatorische Absprachen hinaus dient er der inhaltlichen Arbeit, sowohl der Abstimmung von Stellungnahmen im Umlaufverfahren als auch Rundfragen, die einzelne Mitglieder aus aktuellem Arbeitsanlass zu den Erfahrungen ihrer Kollegen stellen. Hierbei fungiert der IKM sehr effektiv als eine Art Expertengremium. So wurden z. B. Erfahrungen mit der Erarbeitung eines Entwicklungsleitbildes und Leitbildprozessen oder mit der Art und dem Ausmaß der Beteiligung von Wirtschaftsunternehmen und -verbänden sowie Gewerkschaften an den metropolregionalen Institutionen ausgetauscht.

Auf dem 14. Arbeitstreffen im Dezember 2003 in München hat der IKM die Einrichtung von Arbeitsbereichen beschlossen, die selbst organisiert arbeiten sollten. Eine oder zwei Metropolregionen sind jeweils für die Arbeit eines Arbeitsbereiches federführend verantwortlich. Alle Mitglieder des IKM sind ungeachtet dessen zur Mitwirkung an der Thematik aller Arbeitsbereiche aufgefordert.

Die Arbeitsbereiche wurden auf einen Zeithorizont von drei Jahren (2004 bis 2006) angelegt. In einem ersten Schritt haben die federführenden Metropolregionen jeweils in Absprache mit Kollegen in den weiteren Metropolregionen einen Arbeitsplan entwickelt und die zu erstellenden Produkte definiert und dies auf den Arbeitstreffen des IKM vorgestellt. Die Vertreter der federführenden Metropolregionen und Kollegen aus fachlich relevanten Institutionen in den Metropolregionen haben gemeinsam und weitgehend unabhängig von den sonstigen Aktivitäten des IKM an den Zielstellungen des Arbeitsbereiches gearbeitet. Zwischen- und Endergebnisse der Arbeitsbereiche sind auf Arbeitstreffen des IKM vorgestellt und diskutiert worden. Die Arbeitsbereiche haben neben dem elektronischen Austausch auch eigene Treffen arrangiert, vornehmlich in Kopplung mit den IKM-Arbeitstreffen. So hat z. B. der Arbeitsbereich Wissensregionen und Wissensmanagement im Mai 2005 in Essen einen eigenen internen Workshop „Wissensregionen“ organisiert.

Die beiden ersten Arbeitsbereiche, „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung“ sowie „Europa“, haben vornehmlich Stellungnahmen des IKM erarbeitet und Veranstaltungen vorbereitet. Diese richten sich entsprechend den

Themen der beiden Arbeitsbereiche einerseits an die Ebene des Bundes und der Länder in Deutschland und andererseits an die EU-Ebene mit EU-Parlament, EU-Kommission und anderen EU-Institutionen (z. B. Ausschuss der Regionen). Wegen der klar ausgerichteten Zielstellungen und -gruppen haben diese beiden Arbeitsbereiche von Beginn an sehr produktiv gearbeitet.

Die vier eher fachlich-sektoral ausgerichteten Arbeitsbereiche haben vor allem an der Erhebung von Grundlageninformationen zu den jeweiligen Themenstellungen und deren Analyse und Bewertung gearbeitet. Daraus sind Arbeitspapiere des IKM entstanden, die sich an die Mitglieder des IKM und eine gezielt angesprochene Fachöffentlichkeit v.a. auf politischer Ebene der Länder und des Bundes wenden. Die Konzipierung der konkreten Zielstellungen der Arbeitsbereiche hat zu einer vergleichsweise langen Anlaufphase geführt. Die IKM-Mitglieder haben sich deshalb zur Hälfte der dreijährigen Laufzeit das Ziel gestellt, für das Jahr 2006 sichtbare Aktivitäten zu verfolgen, dabei die Arbeitsbereiche nach Möglichkeit vorläufig abzuschließen und damit gegenüber den eigenen Institutionen sowie dem BMVBW/BMVBS und dem BBR die IKM-Aktivitäten mit öffentlichen Veranstaltungen und schriftlichen Berichten und Stellungnahmen zu dokumentieren. Die Arbeitsbereiche haben entsprechende Arbeits- und Positionspapiere erarbeitet und in einer Broschüre im Herbst 2006 verdichtet. An Stelle von Einzelveranstaltungen der Arbeitsbereiche trat im Oktober 2006 die Fachveranstaltung „Metropolregionen – Baustei-

Tabelle 4
Arbeitsbereiche des IKM

Arbeitsbereiche des Initiativkreises Europäische Metropolregionen in Deutschland		
Arbeitsbereich – erster Titel	Arbeitsbereich – heutiger Titel	Federführende Metropolregionen
Begleitung der MKRO	Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung	Hamburg
EU / Europarat und Internationalisierung	Europa	Stuttgart
Migration und Integration	Internationalität	Ruhr und Nürnberg
Wissensgesellschaft / Regionen des Wissens	Wissensregionen und Wissensmanagement	Frankfurt/Rhein-Main und Rhein-Neckar
Regional Governance	Governance	Hannover-Braunschweig-Göttingen
Mobilität / Verkehr	Verkehr und Mobilität	Hannover-Braunschweig-Göttingen, Sachsendreieck und Nürnberg

ne für ein wettbewerbsfähiges Deutschland in Europa“ im Rahmen der Leipziger eurgia 2006 – Fachmesse und Kongress Standort- und Regionalentwicklung in Europa.

Die IKM-Mitglieder haben für die dreijährige Laufzeit aus ihrer Mitte eine Metropolregion als Sprecherregion bestimmt als Ansprechpartner und Repräsentant des IKM nach außen. Die Metropolregion Stuttgart vertreten durch den Verband Region Stuttgart hat diese Funktion über die drei Jahre mit außerordentlichem Engagement wahrgenommen und gepflegt und so maßgeblich zu der erfolgreichen Entwicklung des IKM und der Beförderung des Metropolregionen-Konzeptes beigetragen. Die Sprecherregion ist über ihre Außenfunktion hinaus als Initiator, Katalysator und (Mit-)Organisator von Aktivitäten des IKM hervorgetreten. Damit hat sich die Sprecherregion mit der Zeit zu einer Art Geschäftsstelle des IKM entwickelt, die von den Mitgliedern wie von den Partnern des IKM zunehmend als solche wahrgenommen worden ist.

Die Bestimmung einer Sprecherregion, von 2004 bis 2006 der Region Stuttgart, hat sich als sehr positiv für die Entwicklung des IKM herausgestellt und sollte fortgeführt werden. Die Funktionen in der Außendarstellung des IKM hat der Regionaldirektor des Verbandes Region Stuttgart übernommen, während der IKM-Vertreter der Metropolregion Stuttgart die Arbeit aktiv vorangetrieben hat, eine Funktionsteilung, die unabhängig von der Sprecherregion auch für die Zukunft Erfolg versprechend erscheint. Der Regionaldirektor des Verbandes Region Stuttgart, Dr. B. Steinacher, ist im Oktober 2004 auch zum Präsidenten des Netzwerkes METREX (Network of European Metropolitan Regions and Areas) gewählt worden und konnte beide Funktionen bei vielen Anlässen insbesondere auf Bundes- und EU-Ebene hilfreich verbinden.

Der IKM wurde auch im Zeitraum 2004 bis 2006 moderierend von Prof. Dr. R. Schäfer begleitet. Diese Begleitung umfasste neben der Moderation und der inhaltlichen Vor- und Nachbereitung der Arbeitstreffen des IKM die Einbindung in die aktuelle wissenschaftliche Debatte (z. B. im Rahmen des BBR-Workshops „Neue Leitbilder der Raumordnung?“ am 23. März 2004), die Einbindung von Experten sowie die Mitwirkung in den Arbeitsbereichen „Wissensregionen und Wissensmanagement“ sowie „Governance“.

Aktivitäten

Die Arbeitsbereiche des IKM haben eine Reihe von Stellungnahmen erarbeitet. Diese wurden durch die Mitglieder des IKM auf den Arbeitstreffen und im elektronischen Austausch diskutiert und verabschiedet. Der IKM hat die nachfolgenden Stellungnahmen abgegeben, die auf der Internetpräsenz des IKM dokumentiert sind:

Stellungnahmen des Initiativkreises Europäische Metropolregionen in Deutschland

Stellungnahme zur Neuformulierung der Leitbilder der Raumentwicklung (vom 1. Februar 2006)

Stellungnahme zum Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen „Die Kohäsionspolitik und die Städte: Der Beitrag der Städte zu Wachstum und Beschäftigung in den Regionen“ (vom 16. Februar 2006)

Stellungnahme zum Entwurf der Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland vom 5. Oktober 2005 (vom 19. Dezember 2005)

Stellungnahme zur Berücksichtigung der regionalen Dimension der Lissabon-Agenda (vom 30. August 2005)

Stellungnahme zur Fortschreibung der raumordnerischen Leitbilder für das Bundesgebiet und den europäischen Raum (vom 19. Januar 2005)

Stellungnahme des IKM zur Fortschreibung der raumordnerischen Leitbilder für das Bundesgebiet und den europäischen Raum (vom 27. September 2004)

Stellungnahme zur Neufassung der Strukturpolitik der Europäischen Union (vom 27. September 2004)

Gemeinsames Memorandum von METREX und IKM: MEMORANDUM der Metropolregionen in Europa zur Neuregelung der Strukturpolitik der Europäischen Union ab 2006 (vom 24. Juli 2003)

Zudem hat sich der Initiativkreis mit zwei Publikationen an die Fachöffentlichkeit innerhalb und außerhalb der Metropolregionen gewandt, um die Debatte zum Konzept der Europäischen Metropolregionen weiter voranzutreiben. Die beiden Veröffentlichungen sind:

Publikationen des Initiativkreises Europäische Metropolregionen in Deutschland

„Europäische Metropolregionen in Deutschland. Ansatz Akteure – Aktivitäten“ (vom Oktober 2006)

„Regionales Monitoring 2006. Daten und Karten zu den Europäischen Metropolregionen in Deutschland“ (in Zusammenarbeit mit dem BBR vom Oktober 2006)

Der IKM hat neben internen Arbeitstreffen und Workshops zwei öffentliche Veranstaltungen mitgetragen (siehe auch METROPOLREGIONEN, S. 12 sowie Talents, Tolerance, Technology, Seite 21):

Veranstaltungen des Initiativkreises Europäische Metropolregionen in Deutschland

„Metropolregionen. Bausteine für ein wettbewerbsfähiges Deutschland in Europa“ (Veranstaltung von IKM und BBR im Rahmen der euregia 2006 am 24. Oktober 2006 in Leipzig)

„Talents, Tolerance, Technology – The Metropolitan Future of Europe“ (Kongress von Verband Region Stuttgart, METREX und Metropolregion Hamburg am 7. März 2006 in Brüssel)



Foto: F. Stellmacher
Tagung „Metropolregionen. Bausteine für ein wettbewerbsfähiges Deutschland in Europa“ – Leipzig, 2006

Die Arbeitsbereiche des IKM haben neben den Stellungnahmen eine Reihe von Positions- und Arbeitspapieren erarbeitet. Diese spiegeln den aktuellen Diskussionsstand der fachlich Verantwortlichen der Metropolregionen wider. Auf der Basis dieser Papiere werden die weiteren Aktivitäten der einzelnen Arbeitsbereiche entwickelt.

Die folgenden Positions- und Arbeitspapiere sind erarbeitet worden und auf der Internetpräsenz des IKM dokumentiert:

Arbeitspapiere des Initiativkreises Europäische Metropolregionen in Deutschland

Internationalität – Chancen für die deutschen Metropolregionen (vom 5. September 2006)

Lissabon-Agenda für die Metropolregionen in Deutschland zum Thema Wissen (vom 5. September 2006)

Verbindungsqualitäten zwischen Metropolregionen (vom 5. April 2007)

Der IKM hat über diese Aktivitäten hinaus die Einbindung in die aktuellen Metropolregionen-relevanten Debatten gesucht. Dem

dienen zum einen die Beteiligung von IKM-Mitgliedern an entsprechenden Veranstaltungen und Kongressen, wie der BBR-Fachtagung „Leitbilder der Raumentwicklung“ am 12. September 2005, und zum anderen das Gespräch mit Experten sei es in den Bundesministerien in Berlin oder auf Arbeitstreffen des IKM.

Zudem hat der IKM 2005 eine eigene Internet-Darstellung eingerichtet unter: www.deutsche-metropolregionen.org; Diese wird in Zukunft sowohl für die interne Arbeit des IKM als auch für die Außendarstellung weiter auszubauen sein.

Zusammenarbeit mit Dritten

Die Zusammenarbeit mit dem BBR gestaltete sich sehr eng. Über die laufende Dokumentation der Arbeit des IKM gegenüber dem BBR hinaus hat ein Vertreter des BBR an Arbeitstreffen des IKM teilgenommen und sich mit Informationen über die relevanten Aktivitäten des BBR und Kooperationsprojekte mit dem IKM in die Diskussionen eingebracht. Daraus sind als gemeinsame Aktivitäten die Entwicklung des „Regionalen Monitoring 2006. Daten und Karten zu den Europäischen Metropolregionen in Deutschland“ und die Veranstaltung „Metropolregionen. Bausteine für ein wettbewerbsfähiges Deutschland in Europa“ im Rahmen der euregia 2006 – Fachmesse und Kongress Stadtort- und Regionalentwicklung in Europa am 24. Oktober 2006 in Leipzig hervorgegangen. Die Zusammenarbeit bezüglich Indikatoren zur Entwicklung der Metropolregionen in Deutschland und im Rahmen von ESPON in Europa sollen fortgeführt werden. Zudem ist Prof. Schäfer als Moderator des IKM zum Workshop „Neue Leitbilder der Raumordnung?“ des BBR am 23. März 2004 hinzugezogen worden.

Auch die Zusammenarbeit mit dem BMVBS gestaltete sich intensiv. So hat sich ein Vertreter des BMVBW bzw. BMVBS bei drei Arbeitstreffen des IKM in die Diskussionen eingebracht.

Der IKM sieht die enge Einbindung in die Arbeit der Fachministerkonferenzen und insbesondere die MKRO als wichtigen Teil seiner Aufgabe zur aktiven Mitgestaltung an. Da die Stadtstaaten Berlin, Hansestadt Bremen und Freie und Hansestadt Hamburg als Kerne von Metropolregionen, das Land Brandenburg und der Freistaat Sachsen aufgrund ihres Länderstatus unmittelbar in den Fachministerkonferenzen vertreten

METROPOLREGIONEN

Bausteine für ein wettbewerbsfähiges Deutschland in Europa

24. Oktober 2006 im Rahmen von

euregia – Fachmesse und Kongress für Standort- und Regionalentwicklung in Europa

Ergebnisse der Tagung auf der Basis von sechs Leitfragen:

1. Metropolregionen: was ist wirklich neu, was ist zweiter Aufguss?

Es stellt sich eindeutig eine neue Qualität regionaler Kooperationen und Aktivitäten dar. Die Metropolregionen haben sich einige zuvor nicht bearbeitete Aufgaben gestellt. Sie haben hierzu neue Projekte entwickelt, die von anderen Akteuren und Institutionen in den Regionen nicht wahrgenommen werden.

2. Metropolregionen: ein Ansatz für alle und alles oder Paradigmenwechsel hin zur Stärkung der Starken?

Die Tagung verweist darauf, von der antithetischen Diskussion der Entwicklung ländlicher und metropolitaner Räume abzukommen. Die starren Raumkategorien differenzieren sich zudem zunehmend weiter aus und stellen starre Gegenüberstellungen und Abgrenzungen grundsätzlich in Frage.

3. Wie können Metropolregionen die wirtschaftliche und räumliche Entwicklung in Deutschland voranbringen?

Die Metropolregionen haben Projekte auf regionaler Ebene angestoßen, die die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität in diesen Bereichen mit gezielten Maßnahmen adressieren und stärken. Dies betrifft insbesondere Projekte zur weiteren Entwicklung der Metropolregionen als Wissensregionen, Projekte zur weiteren Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit und regionalen Erschließung sowie kulturelle Projekte. Damit verbundenen sind in allen Regionen Aktivitäten zum Marketing für die Metropolregionen.

4. Wie kann sich Deutschland in Europa durch die Metropolregionen besser positionieren?

Eine Reihe von Metropolregionen bringt sich schon seit langem mit großem Engagement in europäische Entwicklungsprojekte ein. In den kommenden Jahren werden sie noch stärker als regionale Kooperationen und Verantwortungsgemeinschaften auftreten und sich in allen regional relevanten Themenbereichen in die europäischen Programme einbringen.

5. „Metropolregion Deutschland“? oder: Wie viele und wie große Metropolregionen braucht das Land?

Mit der Benennung der elf Europäischen Metropolregionen in Deutschland erscheint das Potenzial an Metropolregionen ausgeschöpft. Die elf Metropolregionen weisen sehr unterschiedliche räumliche Zuschnitte der verankerten Zusammenarbeit auf.

6. Sind für den Ansatz der Metropolregion völlig neue Verwaltungs-, Kooperations- und Planungsstrukturen erforderlich?

Aus den jeweiligen Bedingungen der einzelnen Metropolregionen heraus haben sich sehr verschiedene individuelle Lösungen entwickelt, die auf die Situation der Metropolregion zugeschnitten ist. Generelle Lösungen sind weder sinnvoll noch erreichbar.

sind, ist ihre Mitgestaltungsmöglichkeit für den IKM von besonderer Bedeutung. So hat sich der IKM intensiv in die Erarbeitung der „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland“, die 2006 von der MKRO verabschiedet wurden, eingebracht. Der MKRO-Ausschuss für Struktur und Umwelt hat in diesem Zusammenhang mit einer Reihe weiterer Stadregionen am 19. Januar 2005 in Berlin eine gemeinsame Sitzung mit dem IKM durchgeführt.

Entsprechend den Vereinbarungen mit dem BBR war der IKM auch für die Kommunikation und Kooperation mit anderen Regionen offen. So haben Vertreter von Regionen des Oberrheingrabens (PAMINA und Strasbourg) aktiv an einem Arbeitstreffen des IKM teilgenommen. Am engsten hat sich jedoch die Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft der Regionalverbände in Ballungsräumen und dem Netzwerk METREX gestaltet. Mit der Arbeitsgemeinschaft wurden auf Basis gemeinsamer Treffen und aufgrund personeller Überschneidungen mit dem IKM Absprachen zur Bearbeitung unterschiedlicher Themenfelder getroffen. Mit dem Netzwerk METREX, in dem im Laufe der Zeit immer mehr IKM-Mitglieder ebenfalls Mitglied geworden sind, wurden gemeinsame Veranstaltungen und Stellungnahmen vorbereitet. Einige der IKM-Mitglieder haben sich zudem als „Contributor“ in das von METREX betriebene INTERREG IIIC-Projekt PolyMETREXplus eingebracht. Der direkte fachliche Austausch mit einzelnen ausländischen Metropolregionen im Rahmen von IKM-Arbeitstreffen wie in der ersten Phase des IKM (Randstad, Öresund) könnte künftig wieder verstärkt werden.

Die Zusammenarbeit mit der Wissenschaft orientierte sich neben der Arbeit des BBR in Vorbereitung des Bundesraumordnungsberichtes 2005, der Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland von 2006 und des Metropolregionen-Monitoring in erster Linie auf die gegenseitige Information des IKM und des gemeinsamen Arbeitskreises Metropolregionen von Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Deutschem Institut für Urbanistik, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen sowie Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung.

Arbeitsbereich Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung

Relevanz des Themas und Ziele des Arbeitsbereichs

Die Raumentwicklungspolitik berührt einen der Kernpunkte im Selbstverständnis des IKM, der im Wesentlichen von Institutionen der räumlichen Planung getragen wird. Nicht zuletzt ist das Konzept der Europäischen Metropolregionen von der MKRO in das raumentwicklungspolitische Instrumentarium auf Bundesebene eingebracht worden. Die Mitgestaltung der Raumentwicklungs- und weiteren Fachpolitiken ist aus Sicht der Metropolregionen in Deutschland eine entscheidende Aufgabe. Dies betrifft in zunehmendem Maße die europäische Ebene, aber in erster Linie die deutsche Politik. Angesichts der damals anstehenden Erarbeitung des Bundesraumordnungsberichtes 2005 und der Novellierung der Leitbilder und Handlungsstrategien für die

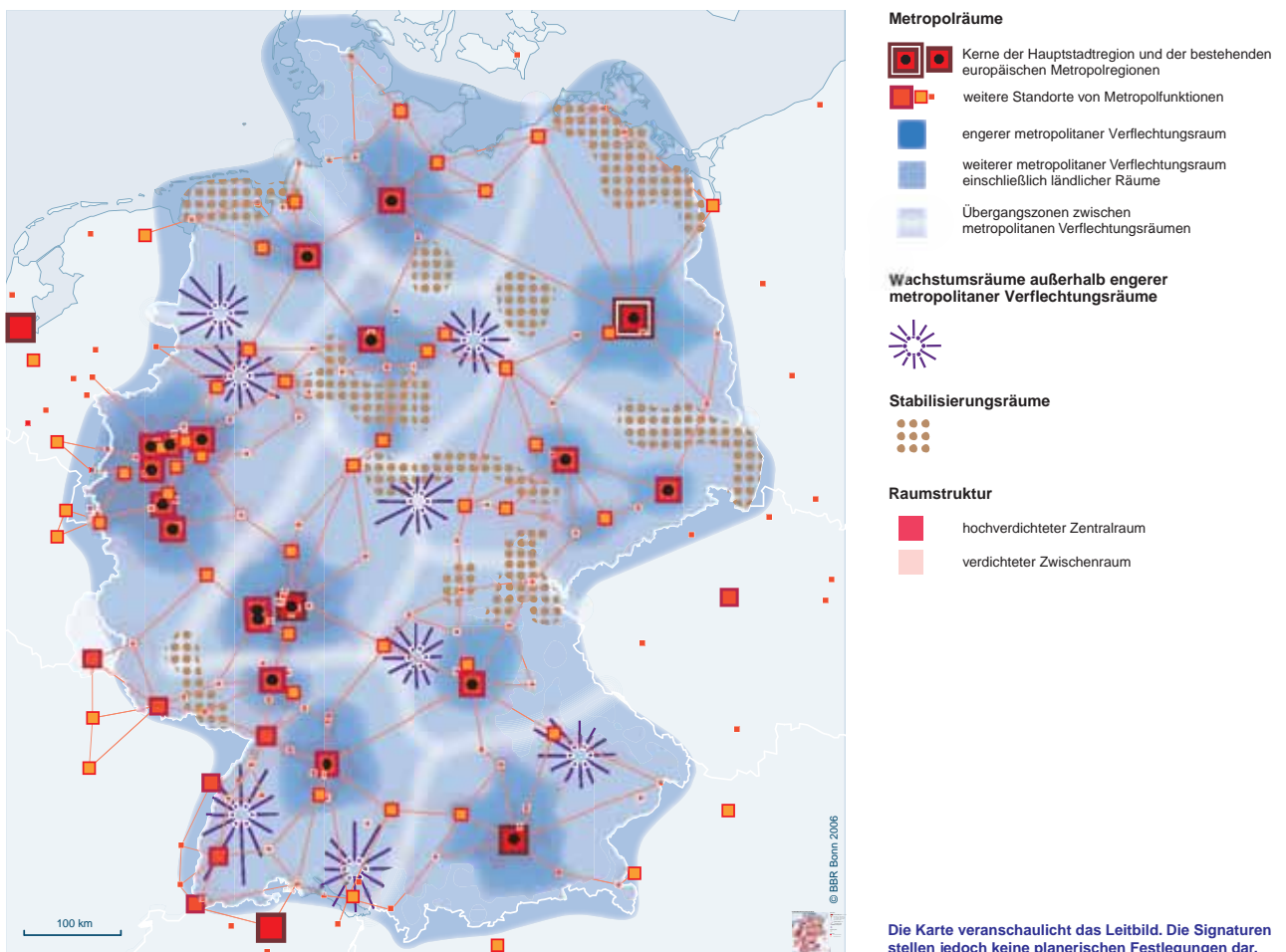
Raumentwicklung auf Bundesebene in Fortschreibung der raumordnungspolitischen Orientierungs- und Handlungsrahmen hatte sich der IKM entschlossen, diese beiden eng verknüpften Erarbeitungsprozesse intensiv zu begleiten. In diesem Zusammenhang sollte das Konzept der Europäischen Metropolregionen mit den Erfahrungen und Zielsetzungen der Metropolregionen weiterentwickelt werden.

Arbeitsprozess

Der Arbeitsbereich bildete von 2003 bis zur Verabschiedung der neuen Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung am 30. Juni 2006 durch die MKRO den wichtigsten Fokus der Arbeit des IKM.

Die Federführung des Arbeitsbereiches liegt bei der Metropolregion Hamburg, da bis November 2003 der Vorsitz in der Ministerpräsidentenkonferenz bei der Freien und Hansestadt Hamburg lag. Die Federführung wird

Karte 4
Leitbilder und Handlungsstrategien für Raumentwicklung in Deutschland – Leitbild Wachstum und Innovation



Quelle: MKRO/BBR, 2006

wahrgenommen durch die Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. Daneben haben alle IKM-Mitglieder intensiv an den Aktivitäten des Arbeitsbereiches mitgewirkt. Die Mitgestaltungsmöglichkeiten der im IKM mit vertretenen Landesbehörden der Bundesländer Berlin, Brandenburg, Hamburg, Sachsen und Schleswig-Holstein in den Fachministerkonferenzen haben die Mitwirkung dieser Regionen gestärkt. Ebenso haben sich die 2005 neu hinzugekommenen Metropolregionen Bremen-Oldenburg, Hannover-Braunschweig-Göttingen, Nürnberg und Rhein-Neckar an der Arbeit aus nahe liegenden Gründen besonders intensiv beteiligt.

Der IKM hat im Mai 2003 mit einem weiterentwickelten Strategiepapier das Vorsitzland der Ministerpräsidentenkonferenz gebeten, die Anliegen der deutschen Metropolregionen den Regierungschefs der Länder zur Kenntnis zu bringen und diese zu ersuchen, eine angemessene Berücksichtigung der Belange von Metropolregionen bei relevanten nationalen wie internationalen Politiken und Vorhaben sicherzustellen.

Sie haben die Regierungen von Bund und Ländern insbesondere gebeten,

- „die strategische Bedeutung von Metropolregionen im internationalen Standortwettbewerb zur Kenntnis zu nehmen und gemeinsam mit den Metropolregionen nach Wegen zu suchen, wie deren Funktion für Deutschland gestärkt werden kann,
- bei Gesetzgebungsvorhaben sicherzustellen, dass die Umsetzung bzw. Anwendung von solchen Regelungen eine sinnvolle und Synergien ermöglichende Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion erlaubt, wenn deren funktionale Beziehungen Grenzen von Ländern sowie regionalen oder lokalen Gebietskörperschaften überschreiten,
- die Kategorie der Europäischen Metropolregion im Sinne der Definition der Ministerkonferenz für Raumordnung in die Leitbilder, Entwicklungsprogramme und Pläne des Bundes und der Länder aufzunehmen sowie auf europäischer Ebene für entsprechende Regelungen einzutreten sowie
- sich dafür einzusetzen, dass Metropolregionen in die Förderkulissen der nationalen wie europäischen Regional- und Strukturpolitik Eingang finden“.

Die Ministerpräsidentenkonferenz hat sich auf ihrem Treffen am 26. Juni 2003 mit der Stärkung der Metropolregionen in Deutschland befasst und die MKRO aufgefordert, zum weiterentwickelten Strategiepapier des IKM Stellung zu nehmen. Auf der 31. MKRO im Oktober 2003 wurde daraufhin der Beschluss gefasst, sich auf der Basis der eigenen früheren Beschlüsse und des IKM-Strategiepapiers mit dem Konzept der Metropolregionen und der Fortentwicklung der raumordnerischen Leitbilder für das Bundesgebiet und den europäischen Raum zu befassen. Der IKM wurde von Seiten des BMVBW/BMVBS aufgefordert, sich in den Erarbeitungsprozess aktiv einzubringen.

Die Arbeit wurde als ein ständiger Konsultations- und Diskussionsprozess gestaltet. Dieser lief einerseits innerhalb des IKM und der Metropolregionen. Andererseits richtete er sich an das BBR, die zuständigen Landes- und Bundesministerien und die Wissenschaft. Neben direkten Gesprächen mit den genannten Akteuren einschließlich einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Struktur und Umwelt der MKRO mit dem IKM und weiteren Stadtregionen im Januar 2005 zur gegenseitigen Information erarbeitete der IKM eine Reihe von Stellungnahmen, zur kritischen Begleitung und Befruchtung des Erarbeitungsprozesses der beiden Dokumente. Der Moderator des IKM wurde zu einem Workshop am 23. März 2004 in Bonn eingeladen. Der Sprecher des IKM hat an einem internen Workshop des BBR zur Fortschreibung der Leitbilder der Raumentwicklung im Juni 2005 in Bonn teilgenommen. Alle IKM-Mitgliedsregionen sind zu einer Tagung im September 2005 in Bonn eingeladen worden und haben sich intensiv in die Diskussion eingebracht. Die im IKM vertretenen Landesbehörden binden mit der Unterstützung der verschiedenen Stellungnahmen nicht automatisch ihre jeweiligen Landesvertreter in den Fachministerkonferenzen. Die Stellungnahmen wurden in die Diskussionen insbesondere des Ausschusses für Struktur und Umwelt der MKRO eingebracht. Der IKM hat sich vor allem zu den Themen der europäischen Dimension, der regionalen Verantwortungsgemeinschaften und des Verhältnisses der Planungs- zur Raumentwicklungskompetenz eingebracht.

Aus den Diskussionen zur Erarbeitung des Bundesraumordnungsberichtes 2005, insbesondere zu geeigneten statistischen Abgrenzungen der Metropolregionen und zu

aussagefähigen Metropolindikatoren, ist eine intensive Zusammenarbeit mit dem BBR erwachsen. Über die analytischen Darstellungen zu den Metropolregionen im Raumordnungsbericht 2005 hinaus bestand nach Ansicht beider Seiten Bedarf zur Weiterentwicklung im Sinne eines Monitoring zu den Metropolregionen in Deutschland. Seitens des IKM hat hierfür die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main mit dem Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main die Federführung in der Zusammenarbeit übernommen. Ausgehend von der Initiative zu einer vergleichenden statistischen Darstellung der Metropolregionen in einer regionalen Veröffentlichung, haben sich alle IKM-Mitglieder mit Daten und Vorschlägen in die Diskussion eingebracht. Intensive Diskussionen zu den zu verwendenden Indikatoren und Abgrenzungen der Metropolregionen haben im August 2005 zu einer Fragebogen-Aktion unter den IKM-Mitgliedern zu statistischen Angaben und vor allem zu Kooperationsaktivitäten geführt. Das BBR hat angeboten, gemeinsam auf der Basis mit dem IKM verabreiteter Regionsabgrenzungen und Indikatoren ein Monitoring der Metropolregionen in Deutschland aufzubauen. Es wurden Abgrenzungsvorschläge auf zwei regionalen Ebenen vereinbart:

- der Stadtregion (z. B. Regionalverbandsabgrenzung) sowie
- der Metropolregion.

Hierbei geht es weniger um ein weiteres Ranking als vielmehr um ein Chancen-Risiken-Barometer.

Ergebnisse

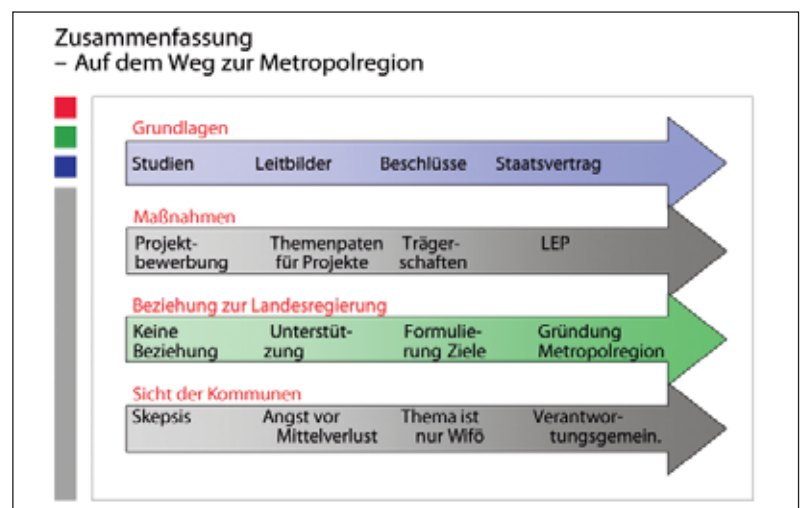
Ausgehend vom Erarbeitungsprozess des Bundesraumordnungsberichtes und der Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung hat die MKRO schon im April 2005 einen erneuten Beschluss zu den Europäischen Metropolregionen in Deutschland gefasst, mit dem v.a. die vier weiteren Regionen Bremen-Oldenburg, Hannover-Braunschweig-Göttingen, Nürnberg und Rhein-Neckar zu Europäischen Metropolregionen erklärt wurden. Die Rolle der Metropolregionen für die räumliche Entwicklung in Deutschland und Europa wurde von Beginn an in den Papieren benannt und der IKM als Ansprechpartner anerkannt. Die dann im Jahre 2006 verabschiedeten Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung heben vor allem im ersten

Leitbild „Wachstum und Innovation“ die Bedeutung der elf Europäischen Metropolregionen als die Wachstums- und Innovationszentren Deutschlands hervor. Zugleich werden deren Ausstrahlung auf ihre angrenzenden Räume im Sinne einer regionalen Verantwortungsgemeinschaft hervorgehoben und ihre Bedeutung im europäischen und internationalen Kontext unterstrichen. Der IKM hat auf eine Öffnung der stark raumordnungsorientierten Diskussion hingewirkt. Ebenso hat er sich für eine stärkere Orientierung auf die Bedeutung der Metropolregionen für die europäische Raumentwicklung und auf vielfältige Formen der Kooperation eingesetzt. Der Raumordnungsbericht 2005 widmet sich in einem eigenen Abschnitt ausführlich den Metropolregionen (Kapitel 6.1: Metropolräume). Den Bericht hat der IKM intensiv ausgewertet und Hinweise in die Diskussion der Leitbilder und Handlungsstrategien eingebracht.

In Fortsetzung der Arbeit zu den Leitbildern und Handlungsstrategien werden die IKM-Mitglieder Vorschläge zu Modellvorhaben der Raumordnung entwickeln, das BBR wird hierzu auch direkt auf die IKM-Mitglieder zukommen. Zudem soll die Zusammenarbeit mit der Wirtschaft zur Umsetzung der Leitlinien entwickelt werden.

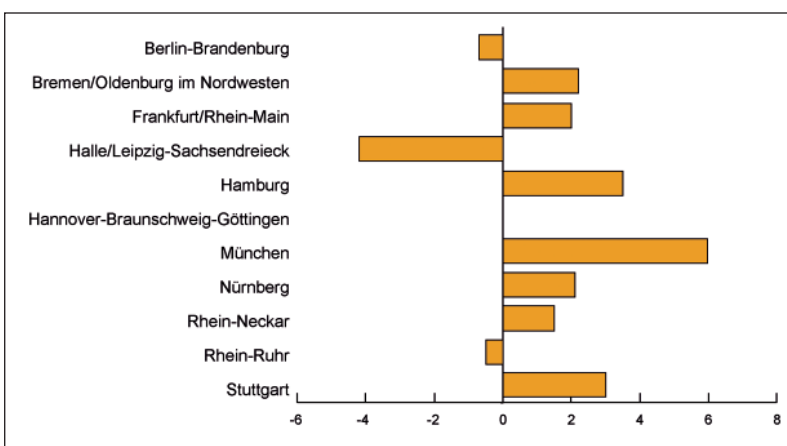
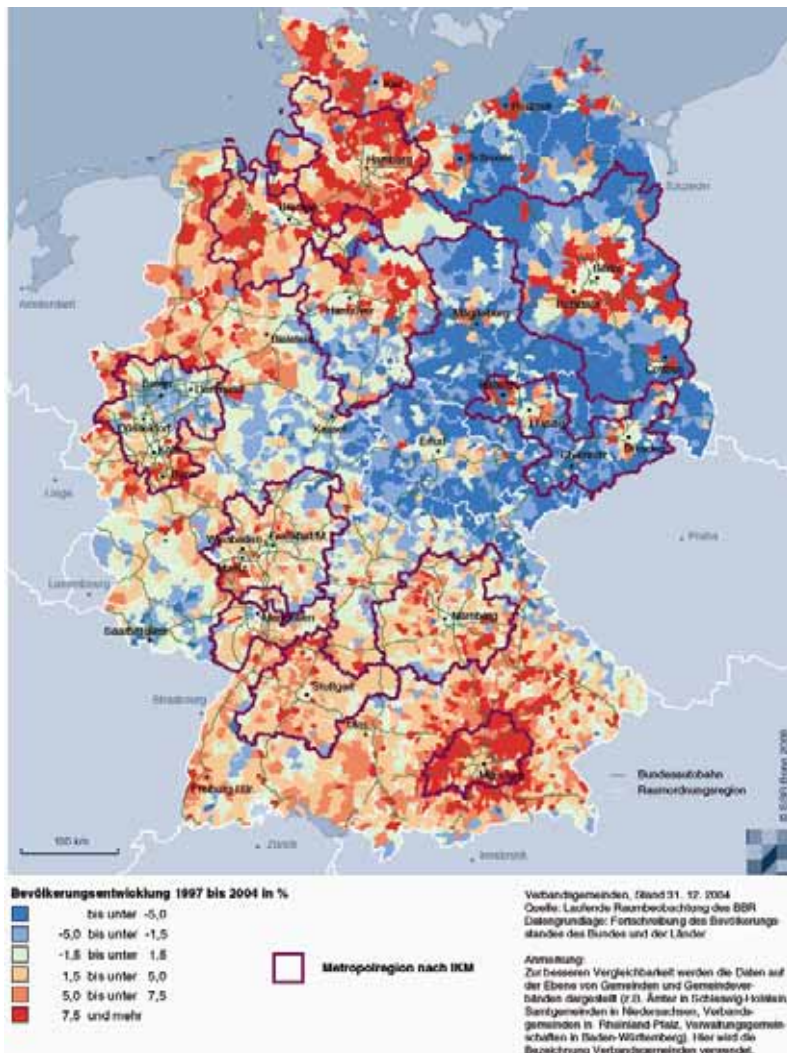
Zum Oktober 2006 konnte das erste Monitoring veröffentlicht werden. Es steht auf der Website des IKM zur Verfügung und wird von den IKM-Mitgliedern und dem BBR je nach Bedarf publiziert. Das Monitoring soll nach Absprache zwischen dem BBR und dem IKM fortgeschrieben werden.

Abbildung 3
Ergebnisse der IKM-Befragung der deutschen Metropolregionen



Quelle: IKM, 2005

Karte 5 und Abbildung 4
Bevölkerungsentwicklung 1997–2004 (aus: Regionales Monitoring 2006)



Quelle: KM/BBR, 2006

Arbeitsbereich Europa

Relevanz des Themas und Ziele des Arbeitsbereichs

Die europäische und globale Einbindung und Orientierung sind wesentliche Merkmale der Europäischen Metropolregionen

in Deutschland. Hieraus leitet sich auch ihre besondere Rolle für Deutschland insgesamt und die nichtmetropolitanen Räume ab. Entwicklungen in der Europäischen Union beeinflussen zudem die Perspektiven der Metropolregionen ganz wesentlich, so die Transeuropäischen Netze und die EU-Förderprogramme. Der IKM verfolgt daher aktiv die relevanten europapolitischen Debatten auf europäischer und deutscher Ebene, analysiert einschlägige Dokumente und beteiligt sich am Prozess der Meinungsbildung und Politikgestaltung.

Arbeitsprozess

Die Federführung des Arbeitsbereiches Europa liegt bei der Metropolregion Stuttgart, vertreten durch den Verband Region Stuttgart. Alle Regionen beteiligen sich darüber hinaus abhängig von den jeweiligen Aktivitäten des Arbeitsbereiches. Die Zielsetzungen des Arbeitsbereiches, die auch schon einen Schwerpunkt der Arbeit in der ersten Arbeitsphase des IKM von seiner Gründung 2001 bis 2003 bildeten, sind auf Dauer und kontinuierliche Bearbeitung angelegt. Entsprechend hat sich die Arbeit über den gesamten Zeitraum von 2004 bis 2006 erstreckt, beeinflusst in der Intensität durch aktuelle Debatten und Entscheidungsprozesse.

Der Arbeitsbereich wirkt durch entsprechende Stellungnahmen und die Organisation von Veranstaltungen zur Informations- und Lobbyarbeit für den Ansatz der Metropolregionen, aber vor allem durch Begleitung und Ansprache von Entscheidungsträgern in den Bundesländern und in Berlin ebenso wie die Ventilation der Metropolregionen-spezifischen Belange in Brüssel wie auch die dahingehende Ansprache der EU-Parlamentarier, die in den deutschen Metropolregionen beheimatet sind. Zu den Gesprächspartnern des IKM zählten die Generaldirektion Regionalpolitik der EU-Kommission, der Ausschuss der Regionen, der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss, europäische Regionsgruppierungen wie „Lisbon Regions“, „Capital Cities“ oder „Capital Cities for Enlargement“ oder die Bundesministerien für Wirtschaft und Arbeit oder Finanzen sowie das „Arbeitsforum Große Städte“ der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Das Engagement des IKM ist in Brüssel wie Berlin offen aufgenommen worden, eine stärker thematische Herangehensweise hat sich aber als geboten herausgestellt. Zudem beteiligen sich einzel-

ne IKM-Mitglieder direkt oder indirekt an EU-Projekten (z. B. als Projektpartner bzw. Referenzregionen am INTERREG IIC-Projekt PolyMETREXplus) und bringen sich über europäische Netzwerke wie METREX ein. Aus dem Kreis der IKM-Mitglieder sind mehrere Regionen bei METREX eingetreten (Region Stuttgart, Frankfurt/Rhein-Main, Nürnberg, Rhein-Neckar, Berlin-Brandenburg, Hamburg, Hannover-Braunschweig-Göttingen und Sachsendreieck).

Ergebnisse

Die Stellungnahmen des IKM aus dem Arbeitsbereich Europa thematisieren die folgenden Bereiche:

- Neufassung der Strukturpolitik der Europäischen Union
- Berücksichtigung der regionalen Dimension der Lissabon-Agenda
- Beitrag der städtischen Regionen zu Wachstum und Beschäftigung

Die Positionen des IKM sind zudem in ein METREX-Positionspapier „From Cities to Metropolitan Regions: the need for an enlarged perspective“ vom Juli 2004 eingeflossen. Eine Tradition aus der ersten Phase des IKM aufgreifend wurden 2006 erneut Vertreter einer ausländischen Metropolregion (Region Strasbourg) zum Austausch mit dem IKM zu einem Arbeitstreffen eingeladen.

Der IKM hat von Beginn an den im Metropolregionen-Konzept angelegten Europabezug der Metropolregionen betont und auch in der deutschen Leitbilddebatte der Raumordnung verankert.

Empfehlungen und Forderungen

Wesentliche Forderungen des IKM sind:

- Berücksichtigung der Metropolfunktionen in den europäischen Statistiken,
- Perspektivenwechsel in EU-Politiken und -Programmen weg von städtischen Problemen hin zu Chancen von Metropolregionen,
- Anerkennung der Metropolregionen als Rückgrat eines nachhaltigen, wettbewerbsfähigen und polyzentrischen Europas,
- Metropolregionen als Pfeiler der Territorialen Agenda zur Umsetzung der Lissabon-Strategie durch regionale Innovations- und Clusterpolitiken,

- Stärkung der internationalen Einbindung als überregionaler Knotenpunkt durch Errichtung und Betrieb von Gateway-Infrastrukturen (Flughäfen, Schnellverkehrsverbindungen, Binnenhäfen),
- Regionale Verknüpfung der Gateway-Infrastrukturen durch ÖPNV, Güterverkehrszentren, Umschlaganlagen,
- Unterstützung der Entwicklung von regionaler Governance in den Metropolregionen und der grenzüberschreitenden, transnationalen und interregionalen Vernetzung von Metropolregionen,
- Erarbeitung eines Grünbuchs der Europäischen Kommission zu Metropolregionen.

Der Arbeitsbereich beabsichtigt, weiter an den in die Metropolregionen wie den an die Ebenen der Politik gerichteten Zielsetzungen zu arbeiten. So sind Stellungnahmen zu aktuellen Politikvorhaben der EU in Vorbereitung.

Arbeitsbereich Internationalität

Relevanz des Themas und Ziele des Arbeitsbereichs

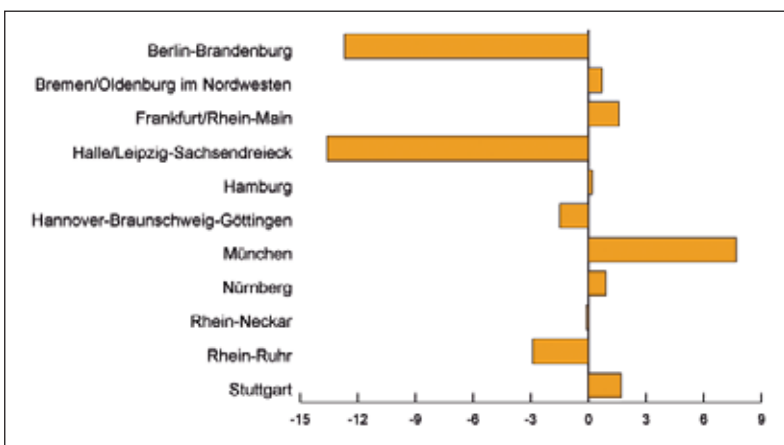
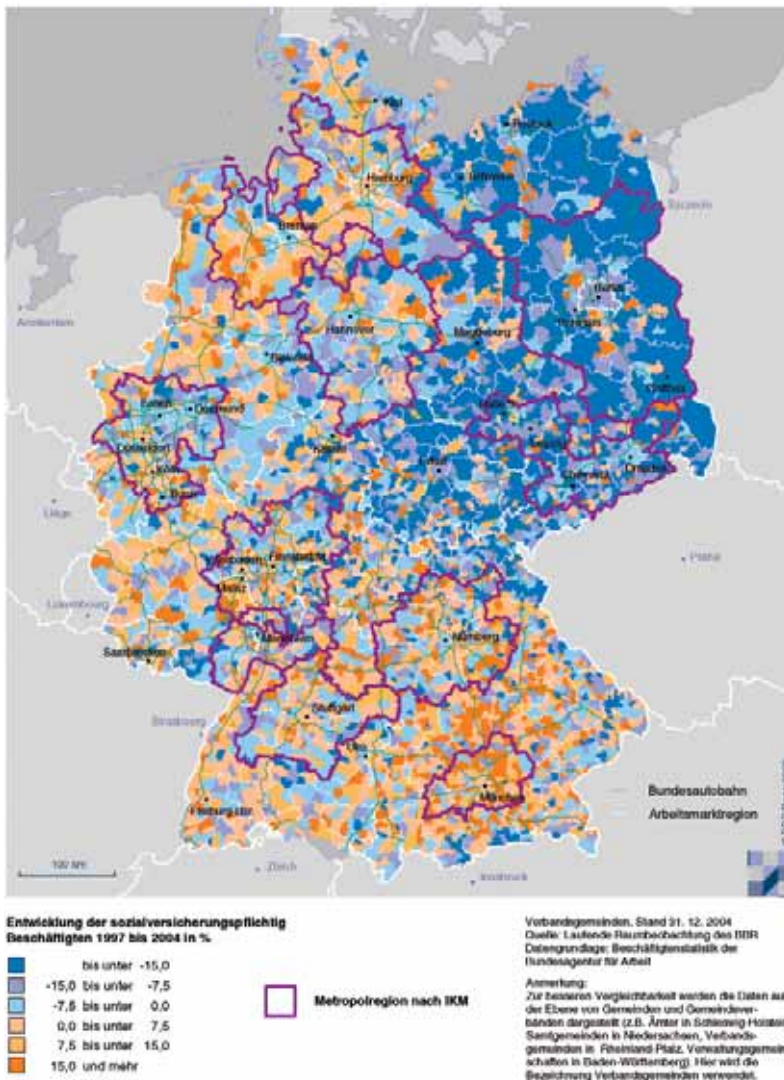
Die deutschen Metropolregionen sind in vielfacher Weise durch Internationalisierung geprägt. Sie sind seit Jahrzehnten Einwanderungsregionen und zudem aufgrund der Exportstärke der deutschen Wirtschaft international vernetzt. Eine internationale Bevölkerung und weltweite Handelsbeziehungen sind die zentralen, aber bei weitem nicht die einzigen Facetten der Internationalität der Metropolregionen. Zuwanderung hat die Metropolregionen nicht nur vielfältiger gemacht, sondern auch gestärkt. Internationalität ist ein standortprägendes Merkmal, welches als Querschnittsfeld bei der Entwicklung und Umsetzung regionalpolitischer Strategien mitgedacht werden sollte.

Arbeitsprozess

Der Arbeitsbereich entwickelt die Basis für eine gemeinsame regionale Perspektive zum Querschnittsthema Internationalität und Integration.

Unter Federführung der Metropolregion Ruhr, vertreten durch den Regionalverband Ruhr, haben sich die Regionen zur Erarbeitung eines Positionspapiers zusammengefunden. Dieses wurde im Jahr 2006 vorangetrieben und erarbeitet. Eine Kooperation des In-

Karte 6 und Abbildung 5
 Beschäftigungsentwicklung 1997–2004 (aus: Regionales Monitoring 2006)



Quelle: IKM/BBR, 2006

Beteiligung von 23 Städten ausgelobt hat, ermöglichte eine Auseinandersetzung mit den Wettbewerbsbeiträgen. Deren Auswertung ist mit dem Zusammentragen von Beispielen der Integrationspolitik aus den Metropolregionen als zweitem Einstieg verbunden worden, die auf die Metropolregionen-spezifischen Handlungsbedarfe und -ansätze abzuklären waren. Nach dieser explorativen Phase haben die Beteiligten eine schnelle Konkretisierung unter Beteiligung der regionalen und kommunalen Adressaten (Kommunen, Kammern) zur Erarbeitung entsprechender Handreichungen angestrebt.

Ergebnisse

Der Arbeitsbereich hat zum September 2006 ein Positionspapier „Internationalität – Chancen für die deutschen Metropolregionen“ vorgelegt, das die Ergebnisse der Arbeit zusammenfasst: Die Internationalität einer Region ist ein Erfolgsfaktor im Wettbewerb um Unternehmen, Innovationen und Fachkräfte. Internationalität ist in vielen gesellschaftlichen Bereichen selbstverständlich gelebter Alltag. Dies gilt insbesondere für die Belegschaften in Unternehmen und Hochschulen. Das verdeutlicht gleichzeitig, wie viel ZuwandererInnen zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Deutschlands beigetragen haben. Mittlerweile hat fast ein Fünftel der EinwohnerInnen Deutschlands einen Migrationshintergrund, von denen der überwiegende Teil bereits einen deutschen Pass hat (Mikrozensus 2005). In den meisten Metropolregionen liegt der Anteil bei einem Viertel und damit deutlich höher. Damit sind Probleme wie unterdurchschnittlicher Schulerfolg, geringere Bildungsbeteiligung und höhere Arbeitslosigkeit verbunden, aber auch Chancen, die oftmals gerade mit Blick auf die Profilierung im Wettbewerb der Regionen kaum bewusst sind und damit auch nicht optimal ausgeschöpft werden können. Ein Großteil der MigrantInnen ist seit Jahrzehnten hier, viele Jüngeresind bereits hier geboren, gleichzeitig leben und arbeiten viele AusländerInnen nur für begrenzte Zeit hier, bspw. projektgebunden in international agierenden Unternehmen. Auch zukünftig werden Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft zunehmend von Internationalität geprägt sein. Die Globalisierung der Wirtschaftsbeziehungen, die derzeitige Zusammensetzung der Bevölkerung sowie die künftige Zuwanderung sind dabei die entscheidenden Faktoren.

itiativkreises mit der Bertelsmann-Stiftung, die gemeinsam mit dem Bundesministerium des Innern einen Wettbewerb zu Strategien kommunaler Integrationspolitik mit

Diese Entwicklung vollzieht sich in Ballungsräumen mit größerer Geschwindigkeit und Intensität. Damit sind Herausforderungen und Chancen verbunden. Internationale Verflechtungen vielfältiger Art sind seit langem ein Standortmerkmal und Erfolgsfaktor im Wettbewerb der Regionen um Unternehmen, Fachkräfte und Innovationen. Gleichwohl ist die Internationalität der Bevölkerung ein mit Blick auf Standortprofilierung vernachlässigter, weil oftmals ausschließlich integrationspolitisch betrachteter Faktor. Die bestehende Internationalität der Bevölkerung wird selten als positives Standortmerkmal interpretiert und in bspw. die Wirtschaftsförderung oder auch Kulturpolitik integriert. Im Zentrum steht die Integrationspolitik als „Problemlöser“, selten die kulturelle Vielfalt als Stärke. Auch ist die bestehende Internationalität im öffentlichen Raum kaum erkennbar (bspw. fehlende mehrsprachige Informationen). Doch nicht nur für die Werbung um qualifizierte Fachkräfte werden die Chancen der Internationalität zu wenig genutzt. Es liegen Potenziale brach, die einen Beitrag zur Wertschöpfung und Beschäftigung leisten könnten, wie bspw. durch eine größere Anzahl von MigrantInnen als UnternehmerInnen und Ausbilder, durch Internationalität/Mehrsprachigkeit in Verwaltungen, Gesundheitseinrichtungen, Unternehmen u.a. Organisationen.

Die demografische Entwicklung befördert und erfordert Internationalität. So steigt der Anteil der EinwohnerInnen mit Migrationserfahrung, auch wenn der Zuzug stark abgenommen hat. Die bislang erfolgte Zuwanderung wirkt demografisch stabilisierend, da die ausländische Bevölkerung im Durchschnitt jünger ist als die deutsche. In manchen Regionen haben fast 50 % der Kinder und Jugendlichen einen Migrationshintergrund. Allein durch Zuwanderung kann die Alterung der Gesellschaft nicht verhindert, aber in Teilen kompensiert werden, wodurch der Anpassungsprozess an eine veränderte Altersstruktur erleichtert wird. Internationalität wird auch durch Zuwanderung zunehmen, da aufgrund der demografischen Entwicklung und des daraus resultierenden Fachkräftemangels künftig zunehmend ausländische Fachkräfte nachgefragt werden.

Empfehlungen und Forderungen

Der Arbeitsbereich hat in einem Positionspapier vom September 2006 die folgenden Forderungen des IKM an die Regionen wie die Politik der Bundes- und Landesebenen

abgeleitet. Diese werden mit einer Vielzahl von Beispielen zu Projekten, Initiativen und Vernetzungen aus den Metropolregionen untermauert.

- Für internationale Fachkräfte in Wirtschaft und Forschung sind die Rahmenbedingungen entscheidend zu verbessern. Es muss ein attraktives Angebot für Studierende ausgebaut werden.
- Mit einer umfassenden Bildungs- und Arbeitsmarktpolitik sowie der verbesserten Anerkennung von Abschlüssen sollen die Grundlagen für mehr Chancengerechtigkeit auf dem Arbeitsmarkt geschaffen werden. Darüber hinaus sollten Bildung und Qualifizierung mit zielgruppenspezifischen Bausteinen versehen und fachsprachliche Zusatzqualifizierung ermöglicht werden.
- Zum einen muss die Internationalität insbesondere für den Bereich der Infrastruktur im öffentlichen Raum sichtbar und erlebbar gemacht werden (Formulare, Beschilderung, Mehrsprachigkeit und interkulturelle Öffnung der Verwaltung, öffentlicher Nahverkehr). Zum anderen erweitern sich die Anforderungen an Dienstleistungen, vor allem im Tourismus, im Gesundheitswesen, bei der Pflege älterer MigrantInnen, bei der Sterbebegleitung und der Bestattungskultur. Auch mittelfristig wirksame Veränderungen wie die Öffnung des Arbeitsmarktes/die Dienstleistungsfreiheit in der EU werden Berücksichtigung finden müssen.
- Neben dem Führen eines interreligiösen Dialoges muss die Interkulturalität als ein Bestandteil der Kulturpolitik weiterentwickelt, stärker institutionalisiert und professionalisiert werden.
- Die Internationalität muss als tragende Säule für das Standortmarketing der deutschen Metropolregionen prägend sein.

Der Arbeitsbereich wird auf der Basis des Positionspapiers einzelne Projekte entwickeln und weiter zur Umsetzung konkretisieren.

Arbeitsbereich Governance

Relevanz des Themas und Ziele des Arbeitsbereichs

Die institutionellen Strukturen der deutschen Metropolregionen weisen nicht nur große Unterschiede auf; sie sind auch z.T. noch in der Entwicklung und müssen deutlicher als bisher auf die spezifischen Aufgaben der Metropolregionen eingestellt werden.

Die traditionellen Steuerungsformen erweisen sich mit Blick auf die Komplexität und den räumlichen Bezug der Herausforderungen oftmals nicht mehr als ausreichend, um auf die anstehenden metropolregionalen Problemlagen zu reagieren. In einer Reihe von Metropolregionen sind daher Entwicklungen der institutionellen Arrangements zu beobachten, die die Steuerung metropolregionaler Aufgaben auf regionaler Ebene verbessern sollen. Diese sollen über die konventionellen institutionellen Grenzen hinaus funktionsfähig sein, um die bestehenden Steuerungslücken auszufüllen. Bei den neuesten Ansätzen wird eine kooperative Einbindung der relevanten regionalen Akteure nicht nur aus den Bereichen Staat/Kommune, sondern auch aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft angestrebt. Eine derartige geregelte, aber flexible Form kooperativer Politik wird in der aktuellen Diskussion mit dem Ansatz der (Metropolitan) Governance beschrieben. Der Governance-Ansatz wird zudem vielfach als Good (Metropolitan) Governance mit Grundsätzen der guten Regierungsführung untersetzt. Zudem werden die Nachhaltigkeits- und die Governance-Debatte verknüpft und eine gute Regierungsführung als Voraussetzung und als Teil nachhaltiger Regionalentwicklung postuliert.

Ziele und Elemente des Governance-Ansatzes:

- Governance bezeichnet eine regionale Form der Selbststeuerung, die auf Freiwilligkeit beruht und nicht verfasst ist.
- Governance verbindet unterschiedliche traditionelle gesellschaftliche Teilsysteme (wie Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Zivilgesellschaft etc.) und integriert darüber hinaus zusätzliche Akteure. Teilsysteme und Akteure sind in der Lage, themenorientiert zu kooperieren und Muster zu finden, um metropolregionale Aufgaben/Herausforderungen zu bewältigen.
- Governance soll die Grundlage dafür bieten, dass die beteiligten Akteure selbstbindende Entscheidungen für die Metropolregionen treffen können.

Die Entwicklung leistungsfähiger Governance-Strukturen setzt eine Klärung der metropolitanen Aufgabenfelder voraus. Orientierungspunkte hierfür sind die drei metropolitanen Funktionsbereiche Entscheidungs- und Kontrollfunktion, Wettbewerbs- und Innovationsfunktion und Gatewayfunktion. Hieraus ergeben sich aus Sicht des IKM als notwendige Aufgabenbereiche:

- Überörtliche Planung
- Bereitstellung von Infrastruktur
- Regionale Wirtschaftsförderung und Wissensvernetzung
- Entwicklung eines regionspezifischen metropolitanen Standortprofils
- Schaffung regionaler Identität und Förderung der bürgerschaftlichen Mitwirkung
- Verstärkung und Abstimmung Europabezogener Aktivitäten
- Arbeits- und Aufgabenteilung im Konzert der deutschen und europäischen Metropolregionen
- Verbesserung der metropolitanen Infrastruktur

Grundsätzlich lassen sich die metropolitanen Aufgaben in allen vier derzeit etablierten organisatorischen Grundtypen (aufgabenbezogene Zweckverbände, regionale Verbandsorganisationen, regionale Gebietskörperschaften, grenzüberschreitende Regionen, Arbeitsgemeinschaften von kommunalen u.a. Akteuren) angemessen wahrnehmen. Dabei sind allerdings für die weitere Entwicklung die folgenden Überlegungen und Anforderungen zugrunde zu legen:

- Mindestmerkmale der metropolitanen Governancestrukturen sind die Sicherstellung einer demokratischen Legitimation, von Kompetenzen für die strategische Planung, von Kompetenzen zur Durchführung regionaler Projekte sowie der erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen.
- Metropolitane Governance bedeutet die systematische Einbeziehung gesellschaftlicher Akteure, insbesondere große Wirtschaftsunternehmen, Wissenschafts- und Kulturinstitutionen sowie zivilgesellschaftliche Akteure. Sie sind in der Organisationsstruktur der Region angemessen zu berücksichtigen.
- Regionale Kommunikation und Information haben eine zentrale strategische Klammerfunktion. Die Governancestrukturen müssen die Beschränkungen bilateraler Diskussionen und Absprachen überwinden und einen kontinuierlichen Dialog über strategische Fragen ermöglichen.
- Die konkrete Umsetzung von gemeinsam definierten Projekten aus dem metropolitanen Aufgabenspektrum erfolgt soweit wie möglich über die vorhandenen institutionellen Strukturen.

- Aus der Natur der metropolitanen Aufgaben ergeben sich differenzierte und gestufte Zuständigkeits- und Mitwirkungserfordernisse der beteiligten Akteure. Dies gilt insbesondere für die Akteure außerhalb der Kernstädte bzw. -räume.
- Der räumliche Umgriff der Metropolregion muss den metropolitanen Funktionen angepasst sein. Im Kern sollte die unterschiedliche Metropolrelevanz der Teilräume nicht durch differenzierte räumliche Abgrenzung, sondern auf der Ebene der organisatorischen Einbindung und der Mitwirkung an den Aufgaben der Metropolregion berücksichtigt werden.

Arbeitsprozess

VordiesemHintergrundhatderArbeitsbereich Governance einen Prozess gegenseitigen LernensdurchAustauschundDokumentationvon ErfahrungenundHandlungsansätzeninitiiert. Die Federführung liegt bei der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen. Der Blick richtet sich nicht nur auf die Theorien von Governance-Ansätzen, sondern vor allem auf die Realitäten in den Metropolregionen. Die eigene Empirie soll Reflexionen über Governance anleiten und damit die Potenziale der Metropolregionen auch für neue Ideen frei legen.

Arbeitsergebnisse

Die Projektgruppe Governance bereitet eine Publikation zu den Governancearrangements in den Europäischen Metropolregionen in Deutschland vor. Dieses Produkt soll Ende 2007 fertig gestellt werden. Adressaten sind nach außen die Landesregierungen, aber auch die Bundesebene. Letztlich sollen damit aber insbesondere Adressaten in den Metropolregionen selbst erreicht werden.

Die Arbeitsgruppe wird als Redaktionsgruppe verstanden, die die Governance-Ansätze der Metropolregionen zusammenführt. Dazu werden Kriterien definiert, anhand derer sich die Metropolregionen bei ihrer Darstellung orientieren sollen. Darüber hinaus werden Einleitung und Fazit als inhaltliche Klammer aus diesem Kreis heraus formuliert. Zudem sollte eine Abstimmung mit relevanten Akteuren garantiert werden.

Damit wird nicht auf einen eigenen Beitrag zur allgemeinen Governance-Debatte abgezielt. Vielmehr wird es konkreter um Metropolitan Governance gehen. Es wird eine Art

**Talents, Tolerance, Technology –
The METROPOLITAN FUTURE of Europe
on 7 March 2006, Committee of the Regions, Brussels
– Findings and Perspectives –**

1. Data = Reality
We call for action to develop a European METROPOLITAN MONITOR.
2. Change the perspective: from urban problems to metropolitan strengths
We call for action to promote the METROPOLITAN STRENGTHS of Europe.
3. Growth is based on clusters
We call for action to support the development of METROPOLITAN CLUSTER INITIATIVES.
4. Innovation is a product of creativity in regional and thematic networks
We call for action to promote METROPOLITAN INNOVATION NETWORKS.
5. The Territorial Dimension to the Lisbon Agenda: Regional Lisbon Agendas
We call for action to promote METROPOLITAN LISBON AGENDAS and for the coordination of these with the national frameworks and European Policy.
6. A polycentric Europe as the backbone of the continent needs strong nodes and strong links
We call for the quick implementation of the TRANS EUROPEAN NETWORKS PROJECTS by the member states with the support of the European Community.
7. Europe is aging and needs educated workforce
We call for communication and marketing for Europe as an excellent place to work and live as well as for an integration strategy for workforce in METROPOLITAN REGIONS.
8. Social cohesion in Metropolitan Regions
We call for recognition that there is challenge for cohesion also within metropolitan regions and for strategies for the social inclusion in metropolitan regions.
9. Governance for Metropolitan Regions
We call for an European approach in order to support METROPOLITAN GOVERNANCE initiatives and for adequate recognition of Metropolitan Regions in terms of funding administration.
10. How to set the METROPOLITAN FUTURE on the European Agenda
We call for an initiative to provide a generally accepted definition of Metropolitan Regions and Areas and propose: "coherent urban areas and their hinterlands that are closely interdependent and function economically and socially in a relatively self-contained way".
We call for a Metropolitan Monitor on the basis of relevant and comparable data.
We call for a debate in the European Union in order to contribute the views and political will of the people of Europe, its regions and its society to the METROPOLITAN FUTURE of Europe.
We call for options in the European Programmes as well as the related National Frameworks and Regional Programmes, in order to foster the METROPOLITAN DIMENSION of Europe.
We call for a Green Paper of the European Commission "The METROPOLITAN FUTURE of Europe".

Werkstattbericht sein, der nicht nur „best practice“ darstellt. Auch weniger geglückte Arrangements oder Versäumnisse können thematisiert werden. Geplanter Inhalt:

- Derzeitige Governancestrukturen der einzelnen Metropolregionen
- Best practices bzw. Alleinstellungsmerkmale
- Verhältnis der Metropolen zu den Akteuren der regionalen Wirtschaft und Wissenschaft
- Außenbeziehungen: Bund und EU
- Fazit und Handlungsempfehlungen.

Empfehlungen und Forderungen

Am Ende des Berichtes werden Handlungsempfehlungen für die handelnden Akteure stehen. Sie sind für 2007 zu erwarten.

Arbeitsbereich Wissensregionen und Wissensmanagement

Relevanz des Themas und Ziele des Arbeitsbereichs

Wissenschaft, Innovationen und Bildung sind die entscheidenden Wettbewerbs- und Wachstumsfaktoren für Europa. Zudem stellen diese Faktoren mittlerweile eine eigenständige Wertschöpfungsquelle dar. Die Europäische Union begreift Wissen und Innovation als „Motoren des nachhaltigen Wachstums“ und hat deren Unterstützung in der Lissabon-Agenda ganz oben auf ihre Prioritätenliste gesetzt. Angesichts der fortschreitenden Globalisierung und der sich verändernden Bevölkerungs- und Gesellschaftsstrukturen ist es daher notwendig, Wissenschaft und Bildungssysteme grundlegend neu zu strukturieren. Die MKRO hat die Ziele der Lissabon-Agenda in den Leitbildern und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung aufgenommen und die Wissensgesellschaft als die „wichtigste Innovationsressource und Grundlage jeder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands“ beschrieben. Innovationsförderung soll nicht nur planerisch vorsorgend unterstützt, sondern gebündelt und vernetzt werden. Dazu sollen konkrete raumentwicklungspolitische Strategien entwickelt werden. Ziel ist es dabei, bei den vorhandenen Wachstums- und Innovationspotenzialen und den unterschiedlichen räumlichen Voraussetzungen anzusetzen. Dies geschieht aktuell in einem Modellvorhaben der Raumordnung des BMVBS/BBR mit einer Studie „Raumordnungspolitische Ansät-

ze zur Förderung der Wissensgesellschaft“. Die Studie soll bestehende Konzepte einzelner Fachpolitiken und Regionen bewerten sowie Handlungsansätze und Umsetzungsinstrumente identifizieren.

Strategische Ansatzpunkte werden schwerpunktmäßig bei den Metropolregionen gesehen. Sie stehen deshalb im Mittelpunkt des Forschungsvorhabens und sollen eine wichtige Rolle bei der Umsetzung der Ziele und Strategien spielen. Sie sollen zudem als Wachstumsmotoren im europäischen Wettbewerb positioniert werden. Denn die hierfür maßgeblichen Funktionen und Rahmenbedingungen sind in den Metropolregionen konzentriert. Dies sind:

- kreative und hoch qualifizierte Arbeitskräfte, in- und ausländische Studierende,
- Wissensbasierung und Innovationskraft in Wirtschaft, Hochschulen und Forschungsinstituten sowie bei Unternehmensgründern,
- vielfältige Aus- und Weiterbildungseinrichtungen,
- international ausgerichtete Verkehrs- und Kommunikationsfunktionen für den Austausch und die Zugangsmöglichkeiten zu Wissen sowie
- international bedeutende Entscheidungs- und Kontrollfunktionen bei Unternehmen.

Arbeitsprozess

Der IKM hat das Thema Wissen und Wissensgesellschaft auf seine Agenda genommen und ein Positionspapier erarbeitet. Damit legt der IKM seinen Standpunkt dar und unterstreicht die Bedeutung der Leitbilder zur Raumentwicklung für die Entwicklung der Metropolregionen und von Deutschland insgesamt.

Der IKM setzt sich dafür ein, dass das Thema Wissen einen höheren Stellenwert gewinnt und unterstützt die Entwicklung der Wissensgesellschaft und die Umsetzung von Maßnahmen. Hierfür wurden erste Schritte unternommen. Unter Federführung der Metropolregionen Frankfurt / Rhein-Main und Rhein-Neckar wurden die elf deutschen Metropolregionen darüber befragt, welche Rolle das Thema Wissen in ihren Entwicklungsstrategien spielt und welche Maßnahmen sie zur Förderung der Wissensgesellschaft anwenden. Die Befragungsergebnisse wurden mit Vertretern der Metropolregionen in einem Workshop diskutiert. Nach-

folgend werden die wichtigsten Ergebnisse aufgeführt.

Ergebnisse

Die Metropolregionen bauen ihren Status als Wissensregionen aus:

Ziele und Strategien:

- Die Mehrzahl der elf Metropolregionen in Deutschland will die Lissabon-Agenda mit den Themenfeldern Wissenschaft, Innovationen und Bildung in ihren Regionen umsetzen – sie wollen Strategien, Konzepte und Maßnahmen für eine Regionale Lissabon-Agenda entwickeln und sich national und international als Wissensregionen profilieren. Sie wollen damit einen spürbaren Beitrag zur Profilierung Deutschlands als Standort einer wissensbasierten Wirtschaft leisten.
- Der Themenkomplex „Wissen“ soll ein wichtiger Aspekt des Standortmarketings werden. Die Metropolregionen wollen das Thema zu einem Markenzeichen neben Faktoren wie beispielsweise schneller Marktzugang, Arbeitskräfte oder hohe Lebensqualität entwickeln. Es soll damit um neue Unternehmen, Forschungseinrichtungen, hoch qualifizierte Arbeitskräfte und Studenten geworben werden. Gleichzeitig soll das Thema für die Verbesserung der Rahmenbedingungen in den Regionen eingesetzt werden. Die Anforderungen der ansässigen Unternehmen und Forschungseinrichtungen sollen erfüllt werden, damit die Voraussetzungen für Wachstum geschaffen werden. Schüler, Studenten und Arbeitskräfte sollen zukunftsweisende Aus- und Weiterbildungsangebote vorfinden. Finanzielle Förderung und Beratung sollen Unternehmensgründungen erleichtern. Als wichtig wird vor allem ein aufgeschlossener Umgang mit Zukunftsfragen und die Bereitschaft, sich auf Neues einzustellen, angesehen – dazu sollen ein innovationsfreundliches Klima und kreative Milieus geschaffen werden.
- Diese Ziele reichen – aus Sicht der Metropolregionen – jedoch nicht aus, um internationale Wettbewerbsvorteile zu generieren. Regionale Netzwerke und Plattformen von Wirtschaft und Wissenschaft sollen zusätzlich entwickelt und ausgebaut werden. Sie sollen vor dem Hintergrund der mit der Globalisierung verbundenen Standortunabhängigkeit von Kapital, Unternehmen und teilwei-

se auch von Arbeitskräften zu einer regionalen Einbettung führen und gleichzeitig dazu beitragen, das notwendige Vertrauen zwischen potenziellen Partnern aufzubauen.

- Zusätzliche Potenziale für Innovationen sollen durch strategische Partnerschaften zwischen den Metropolregionen mit einer Vernetzung der Forschungsinfrastrukturen und Unternehmen erschlossen werden.

Aktuelle Konzepte und Maßnahmen:

- Einige Metropolregionen haben Grundlagenuntersuchungen und Strategien erarbeitet, wie beispielsweise Technologie- und Wissensreports, Innovationsberichte und Leitbilder. Diese beinhalten zumeist eine Definition von Exzellenzfeldern, Leitbranchen oder Clustern, in denen die jeweilige Region Stärken aufweist und Entwicklungschancen für neue Arbeitsplätze sieht. Insgesamt wurden in den Metropolregionen 25 – teilweise ähnliche – Kompetenzfelder definiert.
- Um die Kooperationsbeziehungen, Innovationsaktivitäten und spezifischen Kompetenzfelder zu ermitteln, hat die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen eine Netzwerkanalyse ihrer 400 universitären und außeruniversitären Institute und Fakultäten erstellt.
- In einigen Regionen gibt es schon Entwicklungs- und Handlungskonzepte um beispielsweise Kooperationen zwischen Wirtschaft und Wissenschaft zu unterstützen, oder es werden Gründerzentren gezielt aufgebaut.
- Einige Regionen verfolgen Marketingmaßnahmen wie Messebeteiligung im In- und Ausland, andere nehmen am Wettbewerb „Stadt der Wissenschaft“ teil, führen eine Qualitätsoffensive durch oder versuchen durch Werbung, die Aufmerksamkeit bei Bürgern und Unternehmen für die Bedeutung des Themas „Wissen“ zu erzielen.
- Die Metropolregionen Frankfurt/Rhein-Main und Rhein-Neckar haben gemeinsame Projekte wie einen Wissensatlas und ein Wissensportal vereinbart. Diese Projekte werden in Arbeitsgemeinschaften mit verschiedenen Partnern durchgeführt.
- Nicht zuletzt kommt es den Metropolregionen darauf an, die Politik zu überzeugen, sich mit entsprechenden Maßnah-

men (finanziell, moderierend) zu beteiligen. Denn die Metropolregionen können den Weg zur Wissensregion nicht alleine bestreiten. Sie bedürfen einer Unterstützung des Bundes und der Europäischen Union – sie bedürfen einer Förderung von Regional Governance, Infrastruktur, Netzen, Projekten und Marketingmaßnahmen.

Empfehlungen und Forderungen

Daraus leitet der IKM entsprechend die Forderungen ab:

- Der IKM begleitet aktiv den Bund und das BBR bei der Studie zur Förderung der Wissensgesellschaft und der regionalen Handlungsansätze.
- Der IKM unterstützt das BBR bei der Auswahl von Indikatoren zum Thema Wissen und zu künftig wichtigen Wettbewerbsfaktoren.
- Der IKM begleitet das BBR beim Aufbau eines deutschen und europäischen Monitoring-Systems zum Thema Wissen.
- Der IKM versucht, mit dem BBR Qualitätskriterien für die Messbarkeit der Entwicklung der Wissensgesellschaft und der regionalen Handlungsansätze zu definieren.
- Der IKM veranstaltet zusammen mit dem Bund und dem BBR eine Fachtagung mit Beispielen und Erfahrungen der Metropolregionen und aus anderen Ländern.
- Der IKM erarbeitet zusammen mit dem Bund und dem BBR in Workshops Leitlinien für die Entwicklung der Wissensregionen.
- Der IKM unterstützt den Aufbau eines Wissensportals für die internationale Vermarktung des Wissensstandortes Deutschland mit dem Schwergewicht auf den Metropolregionen.

Arbeitsbereich Verkehr und Mobilität

Relevanz des Themas und Ziele des Arbeitsbereichs

Die Erweiterung des europäischen Binnenmarkts, insbesondere die Öffnung der osteuropäischen Staaten, haben die Verkehrsbeziehungen und die Anforderungen an die Infrastrukturen verändert. Dadurch haben sich starke Binnen-, Ziel-, Quell- und Transitverkehre mit weiterhin steigender Tendenz entwickelt. Der geografische Lagevorteil Deutschlands sowie die Funktion als

Drehscheibe des Verkehrs in Europa bietet erhebliche Chancen, bedeutet aber auch große Anforderungen an die Verkehrssysteme und die Verkehrstechnik. Dabei kommt den Metropolregionen aufgrund ihrer Gatewayfunktion eine besondere Bedeutung in der Verkehrsanbindung zu.

Die Entwicklungstrends der Verkehre zwischen den deutschen Metropolregionen und ihren Nachbarn verlaufen regional und für die einzelnen Verkehrsarten sehr unterschiedlich. Während die Verkehrsstärken im Personenverkehr zukünftig nur noch geringe Zuwachsraten erwarten lassen bzw. bereichsweise auf hohem Niveau stagnieren werden, sind im Güterverkehr weiterhin erhebliche Zunahmen zu verzeichnen. Allein für den grenzüberschreitenden Güterverkehr werden bis zum Jahr 2020 Steigerungsraten von etwa 70 % prognostiziert. Dabei werden 70 % des Transportvolumens auf der Straße und 30 % zu etwa gleichen Anteilen auf der Schiene und dem Wasser abgewickelt (Zum Vergleich: Der Güterverkehrsanteil auf der Schiene beträgt in den USA 60 %).

Um diese Verkehrsströme zielkonform zu gestalten, verfolgt die Europäische Union seit Unterzeichnung des Maastricht-Vertrags im Jahre 1992 als wichtigen Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Europas den Auf- und Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN/TINA und paneuropäische Verkehrskorridore).

Die gute Erreichbarkeit von Ländern, Regionen und Städten ist eine wichtige (aber nicht hinreichende) Voraussetzung für deren Entwicklungschancen. Um im europäischen Wettbewerb bestehen zu können und die Wirtschaftsstandorte der Regionen und Städte zu sichern, müssen verkehrliche Maßnahmen als integraler Bestandteil der Raumentwicklung darauf abzielen, langfristig eine leistungsfähige und verträgliche Abwicklung des Verkehrs zu gewährleisten. Auch zukünftig sind vordringlich Lösungen gefragt, die den Energieverbrauch senken und zum Umweltschutz beitragen. Fossile Energieträger (Anstieg der CO₂-Emissionen und des Treibstoffs Erdöl) würden sonst vollständig vom Verkehr „ausgeschöpft“ werden. Daraus folgt, dass im Verkehr wie in allen anderen Sektoren der Verbrauch fossiler Energieträger drastisch reduziert werden muss. Technisch gibt es dafür im Grunde nur zwei Wege: Der eine Weg führt über die Steigerung der Energieeffizienz und das Energiesparen, der andere Weg führt über die Nutzung emissionsfreier Energieträger.

Das derzeitige Straßennetz stößt heute schon in vielen Bereichen an seine Kapazitätsgrenzen. Unumstritten ist, dass der Güterverkehr für die wirtschaftliche Entwicklung notwendig ist und auf einem leistungsfähigen Verkehrsnetz abgewickelt werden muss. Vor dem Hintergrund der knappen Finanzmittel, der erforderlichen Bestandssicherung der Verkehrsnetze sowie der negativen Umweltauswirkungen und der Ölabhängigkeit des Straßenverkehrs, wird das Straßennetz aber nicht im gewünschten Umfang weiter ausgebaut werden können. Im Rahmen einer integrierten Gesamtverkehrsplanung bedeutet dies, dass auch länderübergreifende Raumstrukturen und alternative Verkehrsentwicklungsformen zu prüfen sind. Nur so ist in vielen Gebieten auch bei nicht ausreichender oder überlasteter Infrastruktur noch eine gute bzw. verträgliche Erreichbarkeit für den Personen- und für den Güterverkehr zu erreichen.

Arbeitsprozess

Der Arbeitsbereich Verkehr und Mobilität setzt sich aus Vertretern der drei Metropolregionen Sachsendreieck, Hannover-Braunschweig-Göttingen und Nürnberg sowie Vertretern der zuständigen Ministerien von Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und des BBR zusammen. Die fachliche Arbeit wurde zusätzlich durch das Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt unterstützt. Unter Leitung von Prof. Dr. M. Gather wurde die Methodik des Facharbeitskreises Infrastruktur und Verkehr der MKRO zur Bewertung der Verbindungsqualitäten der Eisenbahn auf die spezifische Fragestellung angepasst, um die intermodale Betrachtung der wichtigsten Landverkehrsmittel erweitert und alle Metropolverbindungen innerhalb Deutschlands und in die europäischen Nachbarländer angewendet.

Ziel der Arbeitsgruppe war es, Lücken und Engpässe bezüglich der Verbindungsqualitäten unterschiedlicher Verkehrsträger zwischen den Metropolregionen aufzuzeigen und damit zu einer besseren Vernetzung der Metropolregionen beizutragen. In einer Analyse der verkehrlichen Anbindung der deutschen Metropolregionen untereinander und in der Anbindung zu benachbarten europäischen Metropolregionen wurden in einer integrierten Betrachtungsweise alle Verkehrsarten (Schiene, Straße, Wasser und Luft) betrachtet. Dabei konnten jedoch aufgrund sehr unterschiedlicher Analysedaten nicht alle Verkehrsarten bzw. nicht alle Ver-

bindungen in gleicher Tiefenschärfe betrachtet werden.

Das zum April 2007 vorgelegte Positionspapier befasst sich im Wesentlichen mit der Verbindungsqualität, die sich aus der vorhandenen Infrastruktur ergibt. Die Auslastung bzw. bereichsweise Überlastung der Verkehrsinfrastruktur erfolgt dabei nur unter qualitativen Gesichtspunkten. Unter Berücksichtigung der Prognoseentwicklungen sowie der Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung werden Thesen zur Anbindung der Metropolregionen untereinander und nach außen entwickelt und abschließend Handlungserfordernisse aufgezeigt.

Der Arbeitsbereich Verkehr und Mobilität konnte aufgrund seiner personell und finanziell eingeschränkten Möglichkeiten keine umfassende Analyse durchführen und komplette Lösungen anbieten, sondern musste sich auf erste Überlegungen zu möglichen Lösungsansätzen beschränken. Mit diesem Arbeitspapier sollen Anstöße zu weiteren Untersuchungen gegeben und Handlungsansätze bei der Beseitigung vorhandener Defizite im verkehrlichen Bereich aufgezeigt werden.

Arbeitsergebnisse

Die Verbindungsqualitäten im Personenfernverkehr auf den Eisenbahnstrecken zwischen den Metropolregionen in Deutschland sind überwiegend mit befriedigend oder ausreichend zu bewerten. Nur wenige Verbindungen wurden mit gut oder sehr gut bewertet. Die Verbindungsqualität des Sachsendreiecks wurde fast ausschließlich mit ungenügend bewertet. Die Qualität der Verbindungen in das benachbarte Ausland wurde ebenfalls fast ausschließlich mit ungenügend bewertet.

Daraus folgt ein erheblicher Handlungsbedarf insbesondere für die Verbindungen im Osten, aber auch zu fast allen anderen benachbarten Metropolregionen außerhalb Deutschlands. Allerdings ist die Verkehrssituation in Richtung Ost- und Südeuropa ungleich schlechter, da leistungsfähige transnationale Verbindungen nicht oder kaum vorhanden sind. Dies bezieht auch die Europäische Nord-Süd-Transversale ein. Die Schienenstrecken genügen überwiegend nicht den Ansprüchen eines zeitgemäßen Eisenbahnverkehrs. Bei fehlenden Verkehrsinvestitionen werden erhebliche Engpässe und Restriktionen prognostiziert.

Im Vergleich zum Schienenverkehr ist die Verbindungsqualität im Straßenfernverkehr erheblich besser zu bewerten. Die innerdeutschen Verbindungen sind überwiegend mit befriedigend zu bezeichnen. Das gleiche gilt für die Verbindungen zu den westlich gelegenen ausländischen Metropolregionen. In Richtung Osten sind die Verbindungen überwiegend schlechter, in Richtung Warschau und Prag nur mit ungenügend bewertet. Dies gilt teilweise auch für die Verbindung in Richtung Norden (Kopenhagen), Süden (Mailand) und Westen (Paris).

Damit besteht zwar auch ein Handlungsbedarf im Straßenverkehr, der aber deutlich geringer als im Schienenverkehr ausfällt. Allerdings wird die gute Qualität aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahmen ohne zusätzliche Maßnahmen zumindest bereichsweise zukünftig nicht zu halten sein.

Ziel der Luftverkehrspolitik in Deutschland muss es sein, auf der Grundlage eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts Kapazitätsengpässe im Luftverkehr zu minimieren, um dadurch die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. In einem solchen Gesamtkonzept sind die deutschen Luftverkehrsstandorte als Wachstumsmotoren angemessen zu berücksichtigen. Dies schließt auch den nachfragegerechten Ausbau und eine bedarfsgerechte Anpassung der Flughafeninfrastruktur unter Berücksichtigung sowohl der ökonomischen als auch der ökologischen Interessen ein. Bund und Länder sind aufgefordert, verstärkt auf eine Verbesserung der intermodalen Verkehrsverbindungen in der Flughafeninfrastruktur insbesondere hinsichtlich der Anbindung über Schiene und Straße zu achten und auf eine Engpassbeseitigung bei Mobilitätsketten hinzuwirken.

Große internationale Verkehrsflughäfen sollten in Deutschland auf wenige Standorte beschränkt bleiben. Somit kommen neben den vorhandenen acht größeren Flughäfen mit Passagierzahlen über 5 Mio. aus raumordnerischer Sicht nur noch einzelne Standorte (z. B. Leipzig/Halle und ggf. Nürnberg) in Betracht. Von diesen Verkehrsflughäfen kann aus raumordnerischer und umweltpolitischer Sicht auch der internationale Luftverkehr benachbarter Metropolregionen, die über keinen eigenen Großflughafen verfügen, abgedeckt werden.

Der Bedeutungszunahme des Luftfrachtverkehrs ist infrastrukturseitig stärker Rechnung zu tragen. Die Arbeitsteilung der internationa-

len Verkehrsflughäfen (IVF) ist zur Bewältigung der durch die Globalisierung wachsenden internationalen Güterverkehrsströme erforderlich. Der Luftfrachtverkehr ist auf ausgewählte leistungsfähige Standorte zu beschränken, die die entsprechenden Voraussetzungen – auch aus ökonomischer Sicht – erfüllen. Die internationale Vernetzung der IVF ist auch für den Luftfrachtverkehr zu verbessern.

Die angemessene Berücksichtigung des Güterverkehrs stellt ein Problem dar, da nicht ausreichend aussagekräftige Daten vorliegen bzw. nicht zugänglich sind, die eine Bewertung der Verbindungsqualität zulassen. Hier gibt es erhebliche Erkenntnislücken, die möglicherweise durch externe Studien geschlossen werden könnten.

Um einen gegenüber anderen Verkehrsträgern konkurrenzfähigen Betrieb zu erreichen, müssen europaweit Korridor Konzepte mit technischer und betrieblicher Interoperabilität erarbeitet und umgesetzt werden. Diese Konzepte müssen Angebote auf der sogenannten letzten Meile mit einbeziehen. Hierfür sollten entsprechende EU-Mittel und eine nationale Co-Finanzierung vorgesehen werden.

Die überwiegend gute Verbindungsqualität im Straßenfernverkehr ist auch auf den Straßengüterverkehr übertragbar. Die prognostizierten Steigerungsraten werden sich zukünftig aber bereichsweise negativ auf die Qualität auswirken. Eine gemeinsame Aktion der Metropolregionen für attraktive Metropolverbindungen auf der Analysebasis der Maut-Erfassung wird empfohlen.

Die Mehrzahl der öffentlichen Binnenhäfen Deutschlands befindet sich in den Metropolregionen. Diese sind untereinander verbunden durch das Transeuropäische Netz der Binnenwasserstraßen und haben dadurch auch einen Anschluss an die Seehäfen. Im Zusammenwirken von Häfen, Güterverkehrs- und -verteil- bzw. Logistikzentren kann die Binnenschifffahrt einen wesentlichen Beitrag zum umweltverträglichen und wirtschaftlichen Gütertransport innerhalb und zwischen den Metropolregionen leisten. Binnenschiff, Eisenbahn und LKW sind nicht nur Konkurrenten, sondern können sich auch so ergänzen, dass Effizienzgewinne möglich werden. Damit können insgesamt Produktivitätsgewinne erreicht werden, die mit dazu beitragen, die wirtschaftliche Standortattraktivität der deutschen Metropolregionen zu steigern.

Die Binnenschifffahrt leistet bereits heute einen bedeutenden, kostengünstigen, termintreuen und umweltverträglichen Beitrag zur Bewältigung der Transportnachfrage. Vor dem Hintergrund der heute schon überlasteten Straßen und der an die Kapazitätsgrenzen stoßenden Schienenwege liegen die Vorteile der Binnenschifffahrt auf der Hand. Deshalb sollte der Ausbau der im transeuropäischen Verkehrsnetz definierten Strecken von der Europäischen Union, unter Berücksichtigung der ökologisch wichtigen Belange von Natur und Landschaft, geprüft und dabei insbesondere die Beseitigung vorhandener Engpässe im Netz geprüft werden.

Der Bedeutungszunahme des Luftfrachtverkehrs ist infrastruktureitig stärker Rechnung zu tragen. Die Arbeitsteilung der internationalen Verkehrsflughäfen ist zur Bewältigung der durch die Globalisierung wachsenden internationalen Güterverkehrsströme erforderlich. Der Luftfrachtverkehr ist an ausgewählten leistungsfähigen Standorten zu stärken, die die entsprechenden Voraussetzungen – auch aus ökonomischer Sicht – erfüllen. Darüber hinaus können aber auch bei Kapazitätsengpässen kleinere Standorte geprüft werden. Die intermodale Vernetzung der IVF ist auch für den Luftfrachtverkehr zu verbessern.

Empfehlungen und Forderungen

Neben den Forderungen und Empfehlungen, die sich aus den zitierten Arbeitsergebnissen selbst ergeben, werden aus dem Arbeitsbereich die folgenden Kernforderungen formuliert:

- Beseitigung der Defizite der Verbindungsqualitäten, da sich die Engpässe und Restriktionen bei fehlenden Verkehrsinvestitionen noch vergrößern werden und sich die Position der Metropolregionen im internationalen Wettbewerb verschlechtern wird.
- Verstärkte Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene und die Binnenschifffahrt im Rahmen einer integrierten Verkehrsplanung.
- Abbau der erheblichen Mängel im Schienenfernverkehr als nachhaltiges Verkehrsmittel, die insbesondere in den Verbindungsqualitäten zu den benachbarten Metropolregionen außerhalb Deutschlands bestehen.
- Verbesserung der intermodalen Verkehrsverbindungen im Güter- und Perso-

nenverkehr unter Einbeziehung aller Verkehrsträger.

- Vergabe einer Studie zum Güterfernverkehr durch den Bund auf der Basis von Analysedaten der Schienenverkehrsunternehmen und einer Auswertung der Maut-Erfassung. Bei der Einschätzung der Wirkungen und der Bilanz der Aktivitäten des IKM wird Bezug genommen auf die Anforderungen und Erwartungen, die im Arbeitsprogramm 2004–2006 bzw. Strategiepapier 2003 formuliert wurden. Dabei wird im Folgenden zwischen internen und Außenwirkungen unterschieden. Interne Wirkungen beziehen sich auf die Arbeit im IKM selbst, auf Kooperationen zwischen einzelnen Mitgliedern des IKM sowie auf Wirkungen in einzelnen Metropolregionen. Als extern werden Wirkungen bezeichnet, die die Aktivitäten des IKM bei dritten Adressaten oder Partnern ausgelöst haben. In beiden Fällen kann es sich nur um Einschätzungen handeln. Diese stützen sich auf Beobachtungen aus der Moderation, auf Selbsteinschätzungen des IKM (Halbzeit- und Abschlussbilanz) sowie auf Einschätzungen bzw. Wahrnehmungen durch Dritte (BBR, BMVBS, MKRO).

2.3 Wirkungen und Bilanz des IKM 2004 – 2006

Interne Wirkungen

Information, Kommunikation, Erfahrungsaustausch

Der Schwerpunkt der internen Wirkungen liegt ganz eindeutig im Bereich der Information, der Kommunikation und des Erfahrungsaustausches zwischen den Mitgliedern des IKM. Der IKM hat zu einer deutlichen Intensivierung des Austausches und der Kooperation zwischen den Metropolregionen beigetragen, ein Effekt der ohne Gründung und Fortführung des IKM so nicht zu erwarten gewesen wäre. Dies wird auch von den unmittelbar Beteiligten sowie dem BBR und dem BMVBS so eingeschätzt. Die Zusammenarbeit im IKM ist durch Offenheit, Kollegialität und Konstruktivität geprägt.

Wesentliche Faktoren hierfür sind die überschaubare Größe des IKM, das hohe Maß an Engagement und personeller Kontinuität der Beteiligten und der Umstand, dass die IKM-Vertreter in ihren Regionen auf der Verwaltungs- und nicht auf der Politikerebene angesiedelt sind. Vor diesem Hintergrund

konnten die Möglichkeiten eines informellen und offenen Austauschs voll ausgeschöpft werden.

Durch die Etablierung der Arbeitsbereiche und die Aktivitäten der Arbeitsgruppen konnte das zu Beginn der Berichtsperiode vereinbarte Arbeitsprogramm weitgehend realisiert werden (vgl. im einzelnen Kap. 2.2: Arbeitsbereich und Aktivitäten des IKM, S. 8). Dass dabei unterschiedliche Bearbeitungsstände und -intensitäten zu konstatieren sind, liegt in der Natur der Sache. Insgesamt lässt sich beobachten, dass sich der IKM zunehmend zu einem Forum für einen gezielten Erfahrungsaustausch zu einzelnen Fragen von gemeinsamem Interesse entwickelt hat: Beispiele sind die good practice-Darstellungen des Arbeitsbereichs Internationalität, die Erhebung von Vorhaben im Arbeitsbereich Wissensregionen und Wissensmanagement und die Bearbeitung von Fragen zur Einbindung von Unternehmen und Verbänden in die organisatorische Struktur der Metropolregionen.

Wirkungen in den einzelnen Mitgliedsregionen

Unter diesem Aspekt sind zwei Fragen zu behandeln: Zum einen die Frage der Sichtbarkeit, Wahrnehmung und Akzeptanz des IKM in den Mitgliedsregionen; zum anderen die Wirkungen seiner Aktivitäten in einzelnen regionalen Handlungsfeldern.

Wie jede längerfristig orientierte Netzwerk-Initiative hat der IKM das Problem, über den Kreis der unmittelbar beteiligten Personen hinaus für die Mitgliedsinstitutionen „sichtbar“ zu werden und sich mit weiteren Akteuren unterschiedlicher Bereiche und Ebenen in diesen Mitgliedsinstitutionen zu vernetzen. Der IKM wurde hierbei durch mehrere Vorgänge bzw. Entwicklungen unterstützt: Zum einen hatte bereits die Verabschiedung des Strategiepapiers 2003 eine intensive Rückkopplung und Abstimmung mit den diversen Leitungsebenen der beteiligten Institutionen in den Metropolregionen erfordert. Die gleiche Notwendigkeit ergab sich bei der Erarbeitung der Stellungnahmen, die insbesondere an die MKRO adressiert wurden. Die durchweg positive Aufnahme dieser Stellungnahmen auch durch andere Institutionen und das wachsende – auch kontroverse – Interesse der Fachöffentlichkeit an den vom IKM gestellten Fragen verstärkten die Sichtbarkeit des IKM auch in den Metropolregionen selbst. Schließlich erhielt der IKM in einzelnen Me-

tropolregionen aufgrund spezifischer Bedingungen zusätzliche Sichtbarkeit und Bedeutung: In der Region Stuttgart aufgrund des besonderen Engagements dieser Region (Sprecherfunktion und „Geschäftsstelle“), in den neu hinzu gekommenen Regionen aufgrund des besonderen Interesses an der Mitwirkung im IKM. Andererseits ergeben sich in einigen Regionen insbesondere aufgrund ihrer derzeitigen Selbstorganisation besondere Schwierigkeiten (so insbesondere für den Teilbereich Rhein der Metropolregion Rhein-Ruhr, aber auch für das Sachsen-dreieck).

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der IKM in der ganz überwiegenden Mehrheit der Metropolregionen zu einer akzeptierten Einrichtung geworden ist. Dabei wäre es allerdings wünschenswert, wenn die Einbindung bzw. Erreichbarkeit der jeweiligen politischen Ebene verstärkt werden könnte.

Weniger eindeutig ist derzeit, wo und wie weit Initiativen des IKM in einzelnen Metropolregionen aufgegriffen und wirksam geworden sind. Insgesamt ist aber zu konstatieren, dass Ergebnisse des Erfahrungsaustauschs und der Arbeitsgruppen zunehmend von einzelnen Regionen aufgegriffen werden. Dies betrifft vor allem die Arbeitsbereiche Internationalität, Wissensregionen und Wissensmanagement und Verkehr und Mobilität.

Kooperation zwischen Mitgliedsregionen des IKM

Im Strategiepapier von 2003 wurde als eine wichtige Zielstellung die Kooperation zwischen einzelnen Regionen im Bereich konkreter Projekte sowie im Sinne einer Arbeits- und Funktionsteilung zwischen den Regionen angesprochen. Diese Dimension der Kooperation, die von den Aktivitäten der Arbeitsgruppen zu unterscheiden ist, ist bislang nur vereinzelt realisiert worden. Zu nennen sind hier die gemeinsamen Auftritte von Metropolregionen bei Einrichtungen der EU in Brüssel, das Monitoring-Projekt (vgl. dazu: Arbeitsbereich Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung, S. 13), die Verabredung der Regionen Frankfurt/Rhein-Main und Rhein-Neckar zu einem gemeinsamen „Projekt Wissensregion“ sowie zur Verbesserung der Schienenverbindung Stuttgart-Nürnberg.

Außenwirkungen

Im Bereich der Außenaktivitäten kann der IKM eine stattliche Bilanz vorweisen und beanspruchen, maßgeblich zur Diskussion über die Funktion der großstädtischen Räume und die Rolle der Europäischen Metropolregionen beigetragen zu haben. Beginnend mit dem Strategiepapier vom Frühjahr 2003 hat sich der IKM mit seinen Stellungnahmen in den Arbeitsfeldern „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung“ und „Europa“ zu einem akzeptierten Gesprächspartner von MKRO, BMVBS und BBR entwickelt und insbesondere die nationale Fachdebatte erheblich beeinflusst. Dabei hat er die diversen Möglichkeiten seiner Mitglieder, insbesondere Zugang zum Meinungsbildungsprozess der MKRO zu erlangen, systematisch und taktisch klug genutzt. Weitere Adressaten bzw. Diskussionspartner waren das BMVBS, das BBR sowie im Bereich der EU der Ausschuss der Regionen und der Wirtschafts- und Sozialausschuss. Im europäischen Rahmen wurde darüber hinaus die Verbindung zu METREX genutzt und durch die Gewinnung neuer Mitglieder aus dem Kreis der Metropolregionen ausgebaut.

In der Sache haben die unter Kapitel 2.2 dargestellten programmatischen Beiträge des IKM insgesamt maßgeblich dazu beigetragen, die Rolle der großstädtischen Räume und insbesondere der Metropolregionen für die Positionierung Europas im globalen Wettbewerb neu zu bewerten. Dies war zugleich ein Beitrag zur Neubestimmung des Verhältnisses von ausgleichs- zu entwicklungspolitischen Zielen und Strategien in der Raumordnungs- und Strukturpolitik. Der IKM hat diese Position mit seinem Strategiepapier angemahnt und mit seinen weiteren Positionspapieren und Diskussionsbeiträgen konsequent ausdifferenziert. Er hat in dieser Diskussion auch substantielle Beiträge zur Bestimmung des Verhältnisses von metropolitenen Kernräumen und „Peripherien“ in großregionalen Zusammenhängen eingebracht. Das in diesem Zusammenhang bedeutsame Konzept der „regionalen Verantwortungsgemeinschaft“ wird u. a. durch die institutionelle Ausgestaltung insbesondere der neuen Metropolregionen (z. B. Nürnberg, Bremen-Oldenburg, Hannover-Braunschweig-Göttingen) in unterschiedlichen Formen konkretisiert und durch die laufende Arbeit zum Bereich Governance weiter entwickelt.

Die skizzierten Initiativen des IKM haben maßgeblich Eingang in die Diskussionsprozesse des Raumordnungsberichtes 2005 und der Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung gefunden.

Fazit

Insgesamt lässt sich als Bilanz der IKM-Aktivitäten 2004–2006 feststellen:

- Der IKM hat sich bewährt als eine funktionsfähige Plattform für die wechselseitige Information, Kommunikation und den Erfahrungsaustausch der Metropolregionen.
- Der IKM ist als kompetenter Ansprechpartner der Europäischen Metropolregionen in Deutschland akzeptiert. Dies wurde erreicht unbeschadet der Heterogenität seiner Mitglieder nach Funktionen, Kompetenzen und institutionellen Strukturen.
- Der IKM hat in den meisten Metropolregionen ein gutes Standing. Es bleibt aber weiterhin die Aufgabe, seine Vernetzung in die einzelnen Metropolregionen hinein zu verbreitern und zu vertiefen.
- Der IKM hat den Akteuren der einzelnen Metropolregionen vielfache Anregungen zu einer konziseren Politik geliefert. Er trägt in hohem Maße bei zur Entwicklung von und Orientierung auf Benchmarks für metropolregionales Handeln.
- Die Möglichkeiten einer projektbezogenen Kooperation der IKM-Mitglieder könnten und sollten intensiver ausgeschöpft werden.
- Der IKM hat wesentliche initiativ Beiträge zur Neubestimmung der Rolle der großstädtischen Räume und zu einer metropolorientierten Politik geliefert.
- Er hat maßgeblich dazu beigetragen, das Verhältnis von Ausgleichs- und Entwicklungspolitik zu reflektieren und neu zu bestimmen.
- Der IKM ist gefordert, konkrete Beiträge zum Thema Metropolitan Governance und regionale Verantwortungsgemeinschaften zu liefern.

2.4 Perspektive des IKM

Künftige Aufgabenschwerpunkte

Der IKM hat die Aufgabenschwerpunkte für die kommenden Jahre in zwei Sitzungen im November 2006 und im März 2007 diskutiert und festgelegt. Danach sollen künftig die Themen noch konkreter bearbeitet werden, so dass ein Transfer in die eigene Arbeit besser möglich ist. Neben dem best-practice-Austausch sollten strategische projektbezogene Allianzen treten, z. B. in der Lobbyarbeit.

Ziele und Kernthemen des IKM in den Jahren ab 2007 sind:

- Erfahrungsaustausch
- Projektbezogene Kooperationen
- Informations- und Lobbyarbeit

Als Kernthemen 2007 wurden (auf den o. g. Sitzungen) definiert:

1. Thematische Arbeit zu:
 - Einbezug der Wirtschaft
 - Wissenschaft, Wissensgesellschaft, Lissabon-Agenda
 - Governance, Stadt-Umland, Verantwortungsgemeinschaften
 - Standortmarketing, Dachmarke, Kommunikationskonzept
 - Fortführung des Monitoring
2. Aktivitäten mit Bezug auf Bund und Länder

Einwirken auf die Regierungen und Fachpolitiken, um den Ansatz der Leitbilder und die Ziele der Metropolregionen in künftigen Politiken, Programmen und Projekten zum Tragen kommen zu lassen.

3. Aktivitäten mit Bezug auf Europa

Stärkung der europäischen und internationalen Orientierung und Arbeit der Metropolregionen und des IKM, z. B. durch Lobbyarbeit (Einwirken auf Gesetzgebung und Programmgestaltung), gemeinsames Auftreten in Brüssel, Europaarbeit in den Metropolregionen.

4. Sichtbarkeit und Profil des IKM

Klarere Fassung und Kommunikation des Profils, der Ziele, der Auffassungen und der Aktivitäten des IKM unter Einsatz von Print-Medien, Website und Veranstaltungen, z. B. durch einen Flyer, die Professionalisierung der Website, Aktualisierung der Broschüre und mindestens eine gemeinsame Veranstaltung/Jahr.

Mit dieser Arbeitsperspektive wird der IKM seine praxisbezogene Tätigkeit weiter in Richtung auf Umsetzungsorientierung schärfen. Zugleich wird er wie bisher strategische Fragen der Metropolentwicklung erörtern und in die fachliche und politische Diskussion einbringen.

Weiterentwicklung der Arbeitsstrukturen

Der IKM soll nach dem Willen seiner Mitglieder – wie bisher – weitergeführt werden als Arbeitsgemeinschaft ohne besondere Rechtsform. Er trägt damit den gegebenen Rahmenbedingungen Rechnung, die eine stärkere Institutionalisierung derzeit nicht sinnvoll erscheinen lassen. Die bisherige Praxis hat zudem gezeigt, dass intensive und erfolgreiche Arbeit auch in den bisherigen, eher informellen Strukturen möglich ist.

Wesentliche Elemente der Arbeitsstrukturen sind:

Mitglieder können die durch die MKRO ausgeflaggt Metropolregionen sein. Auf Antrag entscheidet der IKM über eine Aufnahme. Der IKM arbeitet pragmatisch und flexibel durch regelmäßige Sitzungen (3–5/Jahr), Arbeitsgruppen (konkretes Thema, Dauer ca. 1 Jahr, Produkt), Stellungnahmen und gemeinsame Veranstaltungen.

Der IKM wird durch den Verband Region Stuttgart im Sinne einer Geschäftsstelle unterstützt. Eine Aufwandsentschädigung für den Verband Region Stuttgart ist grundsätzlich denkbar, sollte aber projektbezogen sein.

Der Sprecher wird wie bisher alle zwei Jahre bestimmt. Regionaldirektor Dr. Steinacher vom Verband Region Stuttgart wird für die Jahre 2007 und 2008 als Sprecher bestimmt.

Das Einziehen einer politischen Ebene wird derzeit nicht befürwortet. Gleichwohl kann politische Unterstützung bzw. Anbindung von den Regionen selbst oder durch den IKM insgesamt anlassbezogen erfolgen.

3 Die Mitgliedsregionen des IKM

Der IKM wird von den elf Europäischen Metropolregionen in Deutschland getragen. Sie unterscheiden sich erheblich hinsichtlich der Ausprägung metropolitaner Funktionen, der Strukturen der Kooperation als Europäische Metropolregion und der Aktivitäten der Metropolregionen.

Initiatoren der Metropolregionen sind überwiegend Institutionen, die für die regionale Entwicklung und räumliche Planung Verantwortung tragen. Darauf aufbauend können verschiedene Gliederung und Typisierungen der Metropolregionen vorgenommen werden. Im Abschnitt zum IKM-Arbeitsbereich Governance ist eine dieser möglichen Systematisierungen in vier Typen benannt worden. Hinsichtlich der die Entwicklung der Metropolregionen tragenden Kooperationsformen können ebenfalls zwei Gruppen unterschieden werden; zum einen Metropolregionen, deren Aktivitäten in entscheidendem Maße von Landesplanungsbehörden vorangetrieben wurden. Hinzu treten in zunehmendem Maße kommunale und nicht-öffentliche Akteure; zum anderen Metropolregionen, deren Motoren Kommunen bzw. kommunal getragene, regionale Planungsverbände bilden. Zunehmend werden weitere Akteure in die Entwicklung der Metropolregionen eingebunden.

Wegen der Unschärfe der Typisierungen und der vielfältigen Überschneidungen wird hier auf eine entsprechende Einteilung verzichtet. Die Metropolregionen werden in alphabetischer Reihenfolge dargestellt.

Die Vertretung und Zusammenarbeit im IKM wird ungeachtet der Vielfalt der selbstorganisatorischen Modelle vornehmlich von Institutionen der räumlichen Planung wahrgenommen. Diese Institutionen treiben nicht nur maßgeblich die Entwicklung der metropolregionalen Aktivitäten in den Regionen voran sondern koordinieren auch die Zusammenarbeit im Rahmen des IKM.

Die Mitgliedsregionen des Initiativkreises werden im Folgenden in Bezug auf vier Aspekte dargestellt:

- Profil der Metropolregion,
- Räumliche Abgrenzung und Struktur der Metropolregion,

- Akteure und regionale Kooperation in der Metropolregion und
- Aktivitäten für die Metropolregion.

Die Darstellungen beruhen maßgeblich auf Eigendarstellungen der Metropolregionen im Rahmen des IKM.

Karte 7
Europäische Metropolregionen in Deutschland – Metropolregionen nach IKM



Quelle: BBR, 2007

Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland

Sprecher

Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher
Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart
Tel.: +49 (0) 7 11 / 2 27 59-10
Fax: +49 (0) 7 11 / 2 27 59-71
E-Mail: info@region-stuttgart.de
www.region-stuttgart.de

Geschäftsstelle

Dr. Jürgen Ludwig
Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart
Tel.: +49 (0) 7 11 / 2 27 59-64
Fax: +49 (0) 7 11 / 2 27 59-71
E-Mail: ludwig@region-stuttgart.de
www.deutsche-metropolregionen.org

3.1 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Profil der Metropolregion

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg wird geprägt von räumlichen Kontrasten. Ein hochverdichteter Kernraum mit herausragender nationaler und internationaler Bedeutung ist umgeben von dünn besiedelten ländlichen Räumen mit regionalen Wirtschaftskernen und städtischen Zentren. Hochverdichtete urbane Strukturen, industrielle Kerne, ländliche Siedlungen und Landschaftsräume ergänzen einander und

bilden eine arbeitsteilig intensiv verflochtene Region. In Berlin als Bundeshauptstadt und Sitz von Bundespräsident, Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung konzentrieren sich wichtige Funktionen der Verwaltung des Bundes und der Länder, Unternehmensverwaltungen, nationale und internationale Institutionen und Verbände.

Die Metropolregion liegt an der Nahtstelle Westeuropas zu den Wachstumsmärkten Nord-, Mittel- und Osteuropas. Hier leben Menschen aus fast 200 Nationen. Nirgendwo sonst in Europa konzentrieren sich Hochschulen, Einrichtungen von Wissenschaft und Forschung so wie in der Hauptstadtregion. Sie ist internationaler (Stand-)Ort von Politik, Wirtschaft, Kultur, Unterhaltung, Forschung und von vielfältigen Ereignissen.

(10)

Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg

Lindenstraße 34 a
14467 Potsdam
Tel.: +49 (0) 3 31 8 66 87 01
Fax: +49 (0) 3 31 8 66 87 03
E-Mail: reina.zimmer@gl.brandenburg.de
www.hauptstadtregion-berlin-brandenburg.de

Karte 8

Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mit Verwaltungsgliederung



Quelle: Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, 2006

Tabelle 5

Daten zur Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Einwohner 2004 in Mio.	6,0
Bevölkerungsdichte 2004 in EW/km ²	196
Fläche 2004 in km ²	30 300
BWS 2003 in Mrd. Euro	113
BWS je Erwerbstätigen 2003 in Euro	44 500
Arbeitslosenquote 2005 in %	20,8
Hochschulen WS 2003/2004	28
Studierende WS 2003/2004	179 300
Fluggäste an int. Flughäfen 2004 in Mio.	14,9

Quelle: BBR, 2006

Räumliche Abgrenzung und Struktur

Der Gesamttraum der Länder Berlin und Brandenburg bildet die Europäische Metropolregion Berlin-Brandenburg und führt die Bezeichnung „Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg“.

Die zwei Bundesländer haben als Stadtstaat und Flächenland unterschiedliche Bedingungen für ihre Zusammenarbeit. Berlin ist mit 3,4 Mio. Einwohnern Deutschlands größte Einheitsgemeinde. Die Verwaltungsaufgaben sind zwischen Senat und zwölf Bezirken mit Einwohnerzahlen zwischen 230 000 und 340 000 verteilt. In Brandenburg leben 2,6 Mio. Einwohner in mehr als 400 Gemeinden mit vier kreisfreien Städten und 14 Landkreisen mit durchschnittlich knapp 160 000 Einwohnern.

Akteure und regionale Kooperation

Die Hauptstadtregion arbeitet auf den verschiedensten Gebieten eng zusammen. 1996 wurde die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg gebildet, die als eine gemeinsame Verwaltungseinheit die Planungsinteressen beider Länder wahrnimmt.

Vertretung im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland durch:

- Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg¹⁰

Aktivitäten für die Metropolregion

Das wichtigste gemeinsame Infrastrukturprojekt ist der Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg International in Schönefeld, auf dem 30 Mio. Passagiere jährlich abgefertigt werden.

tigt werden können. Das bestehende Flughafensystem wird dann abgelöst und die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof werden geschlossen.

Im Jahr 2006 wurde eine politische Bewertung der bisherigen Ziele der Landesentwicklung der Hauptstadtregion vorgenommen, die in einen Prozess zur grundlegenden Neugestaltung der Pläne und Programme mündete. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg soll im Ausgleich wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Ziele räumlich polyzentral entwickelt werden. Dabei soll die gemeinsame Landesplanung vom Interessenausgleichsinstrument zu einer Grundlage für die Wachstumsförderung und Infrastrukturentwicklung weiterentwickelt werden.

Mit der Erarbeitung eines neuen gemeinsamen Leitbildes wurden neue Entwicklungsziele und politische Orientierungen definiert und von den Landesregierungen Berlin und Brandenburg im August 2006 beschlossen. Sie werden planerisch in einem neuen Landesentwicklungsprogramm, einem neuen Landesentwicklungsplan für die gesamte Hauptstadtregion wie auch im Stadtentwicklungskonzept der Metropole Berlin umgesetzt. Zur Überarbeitung der gemeinsamen Landesplanung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg fand in den Jahren 2006 und 2007 eine Reihe von Regionaldialogen statt. Auch die Entwicklung des Flughafenumfeldes wurde in einem breiten Diskussionsprozess beider Landesregierungen mit den betroffenen Gemeinden, Landkreisen, Bezirken und weiteren Beteiligten in einem gemeinsamen Strukturkonzept und mit einer gemeinsamen Vereinbarung auf eine solide Grundlage gestellt.

Die neue Herausforderung heißt „Stärken stärken“: Vorhandene Stärken sollen genutzt und ausgebaut werden und der Entwicklung des Gesamtgebietes als Verantwortungsgemeinschaft von Metropole und Region zugute kommen. Die internationalen Kompetenzen in Bereichen wie Raumfahrttechnik, Verkehrstechnik, Medizintechnik oder Life Sciences in der ganzen Region werden dazu beitragen.

3.2 Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten

Profil der Metropolregion

Die Region im Nordwesten Deutschlands ist mit ihren wachsenden Häfen eine Drehscheibe für Waren und Güter aller Art. Beson-

dere regionale Stärken liegen in den Branchen Logistik, maritime Verbundwirtschaft, Automobil-Industrie, Luft- und Raumfahrt, Ernährungswirtschaft und Tourismus.

Räumliche Abgrenzung und Struktur

Die Kooperationsräume der ehemaligen Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen (RAG) und des Oldenburger Landes bilden die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten. Die metropolitanen Funktionen dieses Kernraums strahlen in den gesamten Nordwesten aus. Die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten umfasst räumlich die Landkreise Ammerland, Cloppenburg, Cuxhaven, Diepholz, Friesland, Oldenburg, Osterholz, Verden, Wesermarsch und Vechta, die kreisfreien Städte Delmenhorst, Oldenburg und Wilhelmshaven sowie die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven.

Akteure und regionale Kooperation

Die regionale Zusammenarbeit im Nordwesten fußt auf den positiven Erfahrungen der Gemeinsamen Landesplanung Bremen-Niedersachsen und der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen. Kooperative Projekte werden aus einem Förderfonds unterstützt und von der Geschäftsstelle der RAG initiiert und begleitet. Mit der Unterstützung durch die Länder Bremen und Niedersachsen ist eine effektive Kooperation von Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft entstanden. Am 22. November 2006 hat sich der Verein „Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V.“ als neue Organisation der Metropolregion gegründet. Gründungsmitglieder sind zehn Landkreise, fünf kreisfreie Städte bzw. Stadtgemeinden, fünf Industrie- und Handelskammern (IHK) sowie die beiden Länder Bremen und Niedersachsen. Dem parlamentarischen Beirat werden jeweils fünf Abgeordnete der Bremischen Bürgerschaft und des niedersächsischen Landtages angehören. Die Akteure aus wissenschaftlichen Einrichtungen und andere gesellschaftliche Akteure engagieren sich im Metropolbeirat. Die Sprecher der Beiräte besitzen ein Gastrecht im Vorstand der Metropolregion. Die Handelskammer Bremen, die Oldenburgische IHK sowie die IHK Bremerhaven und Stade haben einen Förderverein „Wirtschaft pro Metropolregion e.V.“ gegründet. Verschiedene Arbeitskreise in den Bereichen Wirtschaft, Raumstruktur und Tourismus initiieren und begleiten Projekte.

Karte 9
Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten mit Verwaltungsgliederung



Quelle: Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten

Tabelle 6
Daten zur Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten

Einwohner 2004 in Mio.	2,4
Bevölkerungsdichte 2004 in EW/km ²	204
Fläche 2004 in km ²	11 600
BWS 2003 in Mrd. Euro	55
BWS je Erwerbstätigen 2003 in Euro	50 000
Arbeitslosenquote 2005 in %	13,7
Hochschulen WS 2003/2004	15
Studierende WS 2003/2004	53 100
Fluggäste an Int. Flughäfen 2004 in Mio.	1,7

Quelle: BBR, 2006

Vertretung im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland durch:

- Senator für Bau, Umwelt und Verkehr Bremen
- Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen¹¹

Aktivitäten für die Metropolregion

Die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten

- positioniert sich als innovative nationale und europäische Wirtschaftsregion

mit großen Wachstumspotenzialen und Kompetenzen,

- verbessert die Struktur und Entwicklung des gemeinsamen Kooperationsraumes und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und Wissenschaft,
- setzt mit dem Ausbau der vorhandenen Netzwerke in bedeutenden Zukunftsfeldern wichtige Impulse,
- bündelt die regionalen Kräfte und fördert regionale Kooperationsprojekte über Verwaltungsgrenzen hinweg und
- unterstützt Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Lebensqualität.

Mit dem Handlungsrahmen 2005 – 2007 und dem neuen Arbeitsprogramm 2007 setzt die Metropolregion auf konkrete Strategien. Priorität haben die Unterstützung großräumiger Infrastrukturprojekte, die Weiterentwicklung und regionale Vernetzung in den Bereichen Logistik und maritime Wirtschaft sowie der Tourismus. Weitere Themenfelder sind Automotive und Luft- und Raumfahrt. Begleitet werden diese vorrangigen Profilierungsfelder von einem umfangreichen Regionalmarketing, das sich derzeit in der Konzeption befindet.

Eine Reihe von Projekten verweist auf die erfolgreiche regionale Kooperation:

- Wirtschaft und Verwaltung unterstützen und finanzieren gemeinsam die Planung der Küstenautobahn A 22, auch zum Ausbau der Hafenanbindung im europäischen Fernverkehrsnetz;
- Die Einrichtung eines interdisziplinären Weiterbildungsstudienganges für die Windenergie-Branche lockte Bewerber aus ganz Deutschland an die Universität Oldenburg;
- Im Urlaubs- und Freizeit-Portal www.nordwesten.net kann man die Region auf und am Wasser sowie auf unzähligen Radwegen entdecken. Die Route der Gartenkultur, das Gartenkultur-Musikfestival und die EntdeckerCard Nordwest sind weitere erlebnisreiche Angebote;
- Die Virtuelle Region Nordwest entwickelt gemeinsam E-Government-Lösungen für eine effektive und bürgernahe Verwaltung;
- Mit einer Imagebroschüre „Drehscheibe Nordwest“ wurde ein erster Schritt eines umfassenden Regionalmarketings umgesetzt. Ein weiterer Baustein ist ein Internetportal der Metropolregion, das in 2007 fertiggestellt wird.

(11)
Regionale Arbeitsgemeinschaft
Bremen/Niedersachsen
Geschäftsstelle Amtshof 3
28857 Syke
Tel.: +49 (0) 42 42 9 76-40 80
Fax: +49 (0) 42 42 9 76-49 22
E-Mail: rag@diepholz.de
www.bremen-niedersachsen.de
www.metropolregion-bremen-oldenburg.de

3.3 Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main

Profil der Metropolregion

Frankfurt/Rhein-Main gehört zu den vielfältigsten Wirtschafts- und Wissenschaftsregionen Europas. Internationale Bedeutung hat die Region als Finanzplatz, Messestandort und Verkehrsdrehscheibe. Die Bevölkerung ist liberal und international ausgerichtet; allein in Frankfurt leben mehr als 170 000 Menschen ohne deutschen Pass. Die Hochschulen mit 180 000 Studierenden, Forschungseinrichtungen und wissensorientierten Unternehmen tragen zur Zukunftsfähigkeit der Region bei. Die Leitbranchen im Dienstleistungsbereich sind Finanzdienstleistungen, Consulting, Logistik und Verkehr, Medien, Information und Telekommunikation, im industriellen Bereich Automotive, Automation, Chemie/Pharmazie, Biotechnologie, Gesundheitswirtschaft und Materials.

Räumliche Abgrenzung und Struktur

Die polyzentrische Metropolregion erstreckt sich über drei Bundesländer mit den kreisfreien Städten Frankfurt am Main, Wiesbaden, Darmstadt, Offenbach am Main, Mainz, Worms sowie Aschaffenburg und 17 Landkreisen. Insgesamt gehören 445 Kommunen zur Metropolregion. Im Süden geht sie in die Metropolregion Rhein-Neckar über. Mit rund 2,6 Mio. Erwerbstätigen ist Frankfurt/Rhein-Main nach Rhein-Ruhr die wirtschaftsstärkste Metropolregion in Deutschland. 8,2 % der deutschen Wirtschaftsleistung werden hier erwirtschaftet.

Akteure und regionale Kooperation

Die Organisation der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main ist auf Grundlage des Ballungsraumgesetzes seit dem Jahr 2001 auf zahlreiche Gesellschaften mit jeweils eigenen Handlungsfeldern verteilt. Mittlerweile sind einige Gesellschaften neu gegründet worden – so etwa für das Standortmarketing, die Kulturförderung und den Regionalpark. Als Rechtsnachfolger des Umlandverbands Frankfurt gehört der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main trotz eines reduzierten Aufgabenspektrums zu den bedeutendsten Institutionen der Region. Das Gebiet des Planungsverbands umfasst 75 Städte und Gemeinden im Kern der Metropolregion. Für sie erstellt der Verband den Regionalen Flächennutzungsplan und den Landschaftsplan. Darüber hinaus

Karte 10

Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main, Regierungsbezirk Darmstadt und Planungsverband Frankfurt/Rhein-Main



Quelle: Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, 2006

Tabelle 7

Daten zur Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main

Einwohner 2004 in Mio.	5,3
Bevölkerungsdichte 2004 in EW/km ²	396
Fläche 2004 in km ²	13 400
BWS 2003 in Mrd. Euro	160
BWS je Erwerbstätigen 2003 in Euro	60 800
Arbeitslosenquote 2005 in %	10,2
Hochschulen WS 2003/2004	28
Studierende WS 2003/2004	172 100
Fluggäste an int. Flughäfen 2004 in Mio.	51,1

Quelle: BBR, 2006

nimmt der Planungsverband wichtige Teile der nationalen und internationalen Interessensvertretung der gesamten Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main wahr und erstellt Analysen, Strategien und Konzepte für die regionale Entwicklung.

Vertretung im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland durch:

- Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main¹²

(12)
Planungsverband Ballungsraum
Frankfurt/Rhein-Main
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
Tel.: +49 (0) 69 25 77-16 20
Fax: +49 (0) 69 25 77-16 10
E-Mail: doris.krueger-roeth@
planungsverband.de
www.planungsverband.de

Aktivitäten für die Metropolregion

Im Zuge der Aufstellung des Regionalen Flächennutzungsplans ist es gelungen, ein Leitbild für die Region zu entwickeln, das räumlich über das Gebiet des Ballungsraumes und thematisch über die Regional- und Flächennutzungsplanung hinausgeht. Das Leitbild „Frankfurt/Rhein-Main 2020 – die europäische Metropolregion“ skizziert das Profil und die gemeinsam angestrebte Entwicklung der Region: eine Wissens- und Wirtschaftsregion mit hoher Lebensqualität – international, multikulturell und innovativ. Ziele sind, die Zentren zu stärken, junge Menschen und Familien für die Region zu gewinnen, den Standort für Wissenschaft und innovative Branchen attraktiver zu ge-

stalten, die Logistikfunktionen auszubauen und Landschaft und Kulturangebote aufzuwerten.

Die Metropolregion weist im Gegensatz zu den anderen großen europäischen Ballungsräumen noch viele offene Landschaften bis in den Kern hinein auf. Ein wichtiges Projekt ist deshalb der Regionalpark RheinMain. Er sichert die zwischen den Siedlungen noch vorhandenen Freiflächen, indem Schritt für Schritt ein Netz aus landschaftlich reizvollen Wegen und Anlagen aufgebaut und zu einem attraktiven Gesamtbild zusammengeführt wird.

3.4 Metropolregion Hamburg

Profil der Metropolregion

Die Metropolregion Hamburg liegt im Schnittpunkt der wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen: Sie verbinden Skandinavien mit West- und Südeuropa und schaffen eine enge Verbindung der Metropolregion zur Öresundregion, nach Osteuropa und in den mitteleuropäischen Raum. Die Region ist eine der exportstärksten in Deutschland und Knotenpunkt der Wirtschafts- und Kooperationsräume rund um Nord- und Ostsee. Hafenwirtschaft, internationaler Handel und Logistik, IT und Medien, zivile Luftfahrt, Tourismus, Life Science, Nanotechnologie und Chemische Industrie sind Kompetenzcluster der Region. Stellvertretend für die Dynamik in der Region steht unter anderem die Luftfahrtindustrie. Sie ist nicht nur einer der größten und am schnellsten wachsenden Arbeitgeber der Region: Hinter Seattle und Toulouse ist die Metropolregion bereits der drittgrößte Luftfahrtindustriestandort weltweit.

Räumliche Abgrenzung und Struktur

Die Metropolregion Hamburg umfasst die Freie und Hansestadt Hamburg, sechs Kreise in Schleswig Holstein und acht Landkreise in Niedersachsen mit rund 800 Kommunen.

Akteure und regionale Kooperation

Die Metropolregion verfügt über eine auf Konsens basierende regionale Organisationsstruktur (Lenkungsausschuss, Regionsrat). Mit Hilfe von Förderfonds werden gezielt gemeinsame Projekte vorangetrieben. In den Jahren 1996 bis 2006 wurden aus den Fonds 344 Projekte mit insgesamt 34,7 Mio. Euro gefördert und damit ein Investitions-

Karte 11
Metropolregion Hamburg nach Mitgliedern und Partnern



Quelle: Metropolregion Hamburg, 2006

Tabelle 8
Daten zur Metropolregion Hamburg

Einwohner 2004 in Mio.	4,2
Bevölkerungsdichte 2004 in EW/km ²	214
Fläche 2004 in km ²	19 800
BWS 2003 in Mrd. Euro	119
BWS je Erwerbstätigen 2003 in Euro	60 200
Arbeitslosenquote 2005 in %	12,1
Hochschulen WS 2003/2004	19
Studierende WS 2003/2004	86 800
Fluggäste an int. Flughäfen 2004 in Mio.	9,9

Quelle: BBR, 2006

volumen von 162 Mio. Euro ausgelöst. 2005 wurde die Organisationsstruktur umfassend reorganisiert und u. a. eine gemeinsame Geschäfts- und Pressestelle errichtet, die die Zusammenarbeit koordiniert.

Vertretung im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland durch:

- Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg¹³,
- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg,
- Innenministerium Schleswig-Holstein

Aktivitäten für die Metropolregion

Die Metropolregion Hamburg hat sich als Reaktion auf Globalisierungsprozesse 2005 eine Internationalisierungsstrategie gegeben, um ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit im globalen Vergleich und die internationale Sichtbarkeit der Region zu erhöhen. Die Metropolregion

- fördert die regionale Vernetzung innerhalb und zwischen Clustern für die Anforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft. Bildung, Familie, Wohnen, Verkehr und Erholung werden im Zusammenhang mit Arbeit, Wirtschaftswachstum und demographischer Entwicklung betrachtet.
- nimmt mit der Entwicklung neuer regionaler Strategien zur Daseinsvorsorge die Herausforderungen des demographischen Wandels an. Hierdurch erhält und verbessert sie für ihre Bürger die soziale, kulturelle und technische Infrastruktur.
- trägt mit einer abgestimmten Raum- und Verkehrsplanung den Bedürfnissen der Wirtschaft und der Bewohner der Metropolregion Rechnung und verbessert so die regionale Entwicklung. Mit dem Ausbau des regionalen Transportnetzwerkes erfolgt für die täglich 350 000 Pendler eine reale Vernetzung der Region.
- baut auf ein verstärktes Regionalmarketing, das die Aktivitäten der vielen aktiven Wirtschaftsförderungen bündelt. International zählt vor allem das Image einer Region als Zentrum für stabile Märkte und unbürokratische Hilfen. Die Standortbedingungen der Region werden gemeinsam optimiert und somit potenziert.

3.5 Metropolregion Hannover - Braunschweig-Göttingen

Profil der Metropolregion

Gateway-Region: Durch die EU-Osterweiterung ist Niedersachsen in eine zentrale geografische Lage in Europa gerückt. Die Metropolregion ist ein wichtiger Knotenpunkt europäischer Verkehrslinien mit einer leistungsstarken Verkehrsinfrastruktur. Der Flughafen vervollständigt die hervorragende verkehrliche Erreichbarkeit der Metropolregion. Besondere Gateway-Funktion haben die international bekannten Messen CeBIT und Hannover Messe.

Industrie-Region: Fahrzeugbau, Verkehrstechnologie und Mobilitätswirtschaft sind Schwerpunkte von Industrie und Wirtschaft, vor allem im Raum Braunschweig/Wolfsburg. Volkswagen, Salzgitter AG, Continental und TUI sind international bedeutende Konzerne in der Metropolregion und Innovationsträger mit internationaler Ausstrahlung.

Wissenschafts- und Forschungsregion: Wissen schafft Innovation: Mit 25 Hochschulen und mehr als 60 außeruniversitären Forschungseinrichtungen nimmt die Metropolregion in der deutschen Forschungslandschaft eine Spitzenposition ein. Die Wissenschaftsstadt Göttingen besitzt internationales Renommee in Forschung und Lehre.

Kunst- und Kultur-Region: Das UNESCO Weltkulturerbe in Hildesheim, Hannover und Goslar, international renommierte Museen und eine vielfältige Kunstszene in den Städten tragen zu einer hohen Lebensqualität bei.

Räumliche Abgrenzung und Struktur

Die Metropolregion umfasst etwa die Hälfte von Niedersachsen und ist dessen wirtschaftliches und kulturelles Zentrum. Die polyzentrisch gegliederte Metropolregion besteht aus den Oberzentren Hannover, Braunschweig, Göttingen, Hildesheim, Salzgitter und Wolfsburg, der Region Hannover, dem Zweckverband Großraum Braunschweig, dem Regionalverband Südniedersachsen und 15 Landkreisen.

Akteure und regionale Kooperation

Nach ihrem Statut ist die Metropolregion als freiwilliger Zusammenschluss von kommunalen Gebietskörperschaften, Einrich-

(13)
Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg
c/o Senatskanzlei Hamburg
Poststraße 11
20354 Hamburg
Tel.: +49 (0) 404 28 31-18 40
Fax: +49 (0) 404 27 91-51 30
E-Mail: Christopher.Schwieger@sk.hamburg.de
Pressesprecher:
E-Mail: Eckhard.Jacobs@im.landsh.de
www.metropolregion.hamburg.de

Karte 12

Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen



Quelle: Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen, 2006

Tabelle 9

Daten zur Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen

Einwohner 2004 in Mio.	3,9
Bevölkerungsdichte 2004 in EW/km ²	212
Fläche 2004 in km ²	18 600
BWS 2003 in Mrd. Euro	90
BWS je Erwerbstätigen 2003 in Euro	50 000
Arbeitslosenquote 2005 in %	14,1
Hochschulen WS 2003/2004	22
Studierende WS 2003/2004	95 200
Fluggäste an int. Flughäfen 2004 in Mio.	5,2

Quelle: BBR, 2006

(14)

Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen
Geschäftsstelle
c/o Landeshauptstadt Hannover
Trammplatz 2
30159 Hannover
Tel.: +49 (0) 51 11 68-4 44 66
Fax: +49 (0) 51 11 68-4 40 25
E-Mail: Matthias.bode@stadt-hannover.de
www.metropolregion.de

tungen der Forschung und Wissenschaft sowie Wirtschaftsunternehmen gegründet. 77 Mitglieder (kommunale Gebietskörperschaften und Wissenschaftseinrichtungen) tragen gegenwärtig die Metropolregion, die durch einen Vorstand vertreten wird. Drei ständige Arbeitsgruppen unterstützen die Geschäftsstelle beim Aufbau der Metropolregion, der inhaltlichen Koordinierung, der Vermarktung und den Europa-Aktivitäten.

Vertretung im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland durch:

- Region Hannover
- Landeshauptstadt Hannover mit der Geschäftsstelle der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen¹⁴

Aktivitäten für die Metropolregion

Die Kernaufgaben der Metropolregion sind die Wissensvernetzung zwischen Unternehmen und Wissenschaftseinrichtungen innerhalb der Metropolregion, die Entwicklung eines Metropolen-Marketings, die Erarbeitung einer Europastrategie für die Metropolregion sowie der Ausbau einer die Metropolfunktionen unterstützenden Infrastruktur. Die inhaltlichen Schwerpunkte der gegenwärtig acht Projektgruppen (China, Internationalisierung, Klimaschutz, Kultur, Metropolticket, Mobilitätswirtschaft, Radverkehrsstrategie und Wissensvernetzung) liegen in der Initiierung und Durchführung von Projekten von europäischer Bedeutung und von Projekten, die zu einer inneren Profilierung beitragen. Zur Akquisition von Projekt- und Fördermitteln entwickelt die Metropolregion derzeit eine dafür geeignete Rechtsform.

3.6 Metropolregion München

Profil der Metropolregion

Bei nahezu allen relevanten wirtschaftlichen Kennzahlen befindet sich die Metropolregion München im Spitzenfeld unter den Metropolregionen in Deutschland. Sie liegt im Schnittpunkt großer Nord-Süd- (Berlin-Brenner/Verona) und West-Ost- (Paris-Straßburg-Wien/Bratislava) Verkehrsachsen und verfügt über den zweitgrößten deutschen bzw. siebtgrößten europäischen Flughafen. Unter ihren Kompetenzfeldern mit i.d.R. ausgeprägten Kompetenzzentren seien hervorgehoben: Luft-/Raumfahrt mit Satellitennavigation, Umwelt und Gesundheit mit Medizintechnik, Medien mit IuK-Technologien, Nanotechnologie, Photonic, Automotive.

Räumliche Abgrenzung und Struktur

Den Kernbereich der Metropolregion bildet die Region München mit den angrenzenden Landkreisen sowie den Oberzentren Augsburg, Ingolstadt, Landshut und Rosenheim. In diesem Kernbereich spielen sich gut 80 % aller Pendlerbeziehungen mit den Arbeitsplätzen der Stadt München und des

eng mit ihr verbundenen Umlands ab. Hier wohnen 38 % der bayerischen Bevölkerung und arbeiten 40 % der bayerischen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten. Im Kernbereich werden zudem 45 % der in BIP gemessenen Wirtschaftsleistung Bayerns erarbeitet.

Der Umgriff der Metropolregion wird jedoch nicht starr definiert, sondern infolge unterschiedlicher funktionaler Verflechtungen fließend verwendet. Der Ausstrahlungsraum außerhalb des Kernraums kann bis nach Regensburg, Traunstein, Garmisch-Partenkirchen, Kempten und Neu-Ulm reichen. (Die Tabelle bezieht sich auf den in der Karte festgehaltenen Kern- und Ausstrahlungsraum).

Akteure und regionale Kooperation

Die Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister der kreisfreien Städte und die Landräte haben im Mai 2007, zusammen mit den Wirtschaftskammern und Unternehmen sowie der Bayerischen Staatsregierung, die „Initiative Europäische Metropolregion München“ (EMM) gestartet. Weitere Akteure der Zusammenarbeit sind u.a. die Münchner Planungsverbände, der Verein Wirtschaftsraum Südbayern Greater Munich Area oder die Universitäten. Die Kooperation ist offen, wenn der Wille zum Engagement besteht und die erforderlichen finanziellen Beiträge gewährleistet werden.

Art und Ablauf der Kooperation sind in einem Selbstverständnispapier, die Akteure und die Organisation mit Sprecherrat, Lenkungskreis, Koordinationskreis, Metropolkonferenz und koordinierender Agentur in einer vorläufigen Geschäftsordnung niedergelegt. Beide, Organisationsaufbau und Arbeitsabläufe, beruhen auf den Prinzipien Freiwilligkeit, Konsens und Gleichberechtigung, bei möglichst schlanker Verwaltung. Letzteres wird u.a. dadurch gewährleistet, dass die arbeitsgruppenbezogenen Verwaltungsarbeiten dezentral von den Trägern eingebracht werden.

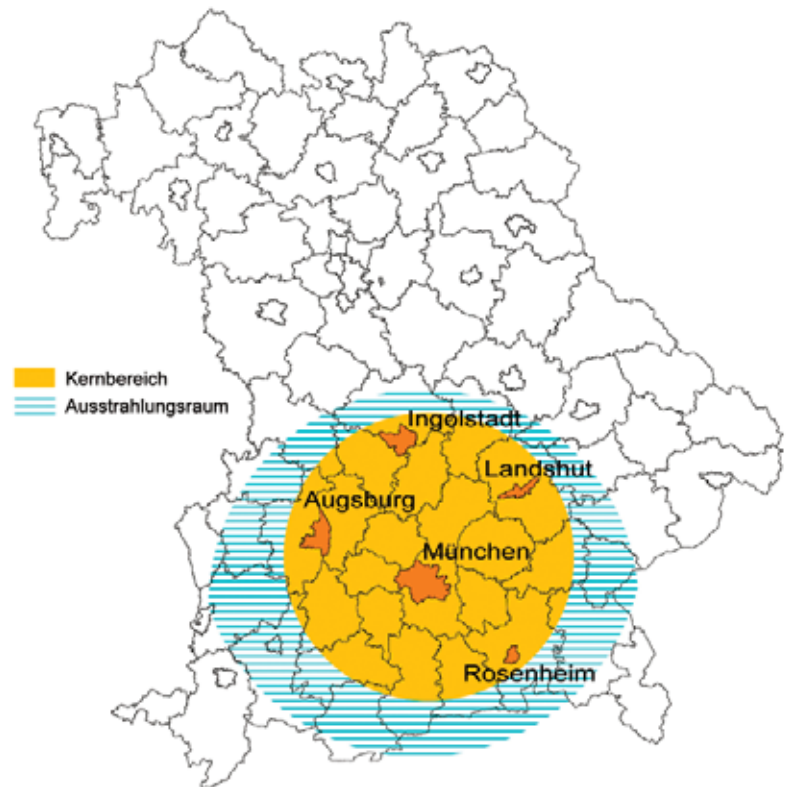
Vertretung im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland durch:

- Regionaler Planungsverband München¹⁵

Aktivitäten für die Metropolregion

Die Grundidee der EMM besteht in einer verbesserten Zusammenarbeit unter den Akteuren mit dem Ziel, die Umsetzung konkreter Projekte zu befördern. Die Münchner Initiative ist mit den Themenbereichen Wis-

Karte 13
Metropolregion München mit Kerngebiet und Ausstrahlungsraum



Quelle: Regionaler Planungsverband München 2006

Tabelle 10
Daten zur Metropolregion München

Einwohner 2004 in Mio.	2,5
Bevölkerungsdichte 2004 in EW/km ²	460
Fläche 2004 in km ²	5 500
BWS 2003 in Mrd. Euro	105
BWS je Erwerbstätigen 2003 in Euro	69 600
Arbeitslosenquote 2005 in %	7,9
Hochschulen WS 2003/2004	14
Studierende WS 2003/2004	93 000
Fluggäste an int. Flughafen 2004 in Mio.	26,8

Quelle: BBR 2006

sen, Wirtschaft, Mobilität sowie Umwelt und Gesundheit gestartet. Jede dieser darunter gegründeten Arbeitsgruppen bestimmt ihre Projekte, in Abstimmung mit dem Lenkungskreis, selbst. Sie wird von Trägern geleitet und von angesehenen Mentoren aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung unterstützt. Die Projekte umfassen Informationsbroschüren, Cluster-Initiativen und gemeinsame Messeauftritte zur Wirtschaftsförderung ebenso wie den Ausbau von Eisenbahnverbindungen, die Aufwertung von Bahnhöfen als Tore zur Metropolregion oder auch Basisdienste wie einen Internetauftritt und einen Newsletter.

(15)
Regionaler Planungsverband
München
Umlandstraße 5
80336 München
Tel.: +49 (0)89 5 39 80 20
E-Mail:
rpv-m@pv-muenchen.de
www.region-muenchen.com

Vorläufige Koordinierungsstelle
der Europäischen Metropol-
region München
Angertorstraße 2
80331 München
Tel.: +49 (0)89 3 32 43 11 /
23 32 03 01
Externer.emm_reiter@
muenchen.de

3.7 Metropolregion Nürnberg

Profil der Metropolregion

Die geographische Lagegunst der Metropolregion in der erweiterten EU stärkt ihre traditionelle Gateway-Funktion nach Mittel- und Osteuropa. Als Knotenpunkt im europäischen Hochgeschwindigkeits- und Fernstraßennetz, durch den internationalen Flughafen Nürnberg, ein multimodales Güterverkehrszentrum an der transkontinentalen Wasserstraße Rhein-Main-Donau-Kanal und die Messe Nürnberg bietet sie beste Voraussetzungen. Die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der Region sichern 15 Hochschulen, drei Kunstakademien und 24 Forschungs- und Anwendungszentren sowie eine zukunftssträchtige Mischung aus international ausgerichteten großen wie

kleinen und mittelständischen Akteuren. Als leistungsfähige Cluster werden Transport und Logistik, Information und Kommunikation, Medizin und Pharma, Energie, Leistungselektronik und Umwelt, Neue Materialien, Automatisierungstechnik, innovative Dienstleistungen anerkannt.

Grundlage für eine hohe Lebensqualität ist eine ausgeprägte Polyzentralität. Eine gute verkehrliche Mobilität, moderate Lebenshaltungskosten, Umweltqualität und Freizeitangebote in unmittelbarer Umgebung machen die Region attraktiv.

Räumliche Abgrenzung und Struktur

Die räumliche Abgrenzung ergibt sich aus den freiwilligen Beschlüssen von Landkreisen und Städten, in der Metropolregion Nürnberg mitzuwirken. Der Ballungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach bildet das verkehrliche und wirtschaftliche Zentrum der Metropolregion Nürnberg. Ebenso prägend sind die starken Knoten der wirtschaftlichen, wissenschaftlichen und kulturellen Leistungskraft der Landkreise und Städte im übrigen Raum der Metropolregion. Zum metropolitanen Kern gehören insgesamt zwölf Landkreise und acht kreisfreie Städte. Zum metropolitanen Netz zählen weitere neun Landkreise und drei kreisfreie Städte. Es spannt sich von den Städten Würzburg, Coburg und Hof bis zur tschechischen Grenze.

Akteure und regionale Kooperation

In der Charta der Metropolregion vom Mai 2005 sind die wichtigsten Spielregeln der Zusammenarbeit niedergelegt: Freiwilligkeit, Offenheit und Dynamik, gleiche Augenhöhe, Subsidiarität, Konsensprinzip. Ohne staatlichen Zwang konstituierte sich der Rat der Metropolregion mit 45 Oberbürgermeistern, Bürgermeistern und Landräten im Juli 2005 als demokratisches Herzstück der metropolitanen Governance. Im Steuerungskreis der Metropolregion bereiten seither Unternehmer, Wissenschaftler, Politiker und Kulturmanager strategische Entscheidungen und Projekte für den Rat vor. In den sechs Fachforen „Wirtschaft und Infrastruktur“, „Verkehr und Planung“, „Wissenschaft“, „Kultur und Sport“, „Tourismus“ und „Marketing“ bringen rund 400 Akteure aus der gesamten Region ihre Kompetenz ein. Ein eigener Marketingverein entwickelt und setzt ein metropolitanes Marketing für die Region um.

Karte 14
Metropolregion Nürnberg



Quelle: Metropolregion Nürnberg, 2006

Tabelle 11
Daten zur Metropolregion Nürnberg

Einwohner 2004 in Mio.	3,4
Bevölkerungsdichte 2004 in EW/km ²	177
Fläche 2004 in km ²	19 045
BWS 2003 in Mrd. Euro	94
BWS je Erwerbstätigen 2003 in Euro	54 857
Arbeitslosenquote 2005 in %	10,1
Hochschulen WS 2003/2004	26
Studierende WS 2003/2004	85 454
Fluggäste an int. Flughäfen 2004 in Mio.	3,6

Quelle: BBR 2006

Vertretung im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland durch:

- Stadt Nürnberg, Europäische Metropolregion Nürnberg¹⁶

Aktivitäten für die Metropolregion

Die Aktivitäten umfassen:

- Aufbau einer internationalen Marke „Metropolregion Nürnberg“
- Entwicklungsleitbild auf der Basis einer partnerschaftlichen Kooperation zwischen Städten und ländlichen Räumen
- Stärkung der Wissensgesellschaft durch eine forcierte Clusterpolitik
- Optimierung der Einbindung der Metropolregion in die transeuropäischen Verkehrsnetze

3.8 Metropolregion Rhein-Neckar

Profil der Metropolregion

Die Stärken der Metropolregion Rhein-Neckar liegen in einer innovationsstarken Wirtschaft, einer ausgezeichneten Hochschul- und Forschungslandschaft sowie einer hohen Lebensqualität. Die zentrale Lage der Region an Hauptverkehrsströmen Europas sind weitere Standortvorteile.

Räumliche Abgrenzung und Struktur

Die Metropolregion ist durch eine polyzentrische Siedlungsstruktur gekennzeichnet. Nahe beieinander liegen die drei Oberzentren Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg. Hinzu kommen zahlreiche selbstbewusste mittlere und kleine Kommunen mit sichtbar reicher Geschichte und einer attraktive Kulturlandschaft.

Akteure und regionale Kooperation

Die regionale Kooperation über die Grenzen der drei Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz hinweg hat eine über 50-jährige Geschichte. 2005/2006 konnte mit der Gründung des Verbandes Region Rhein-Neckar (VRRN) durch einen neuen Staatsvertrag zwischen den drei Bundesländern eine neue Dimension erreicht werden. Der VRRN ist zuständig für die gesamträumliche Entwicklung, wobei ihm neben der Planung umsetzungsorientierte Trägerschafts- und Koordinationsaufgaben bei regionalbedeutsamen Aufgaben zukommen. Er ist mit dem von Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung getragenen Verein

Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar und den drei Industrie- und Handelskammern der Region Gesellschafter der Metropolregion Rhein-Neckar GmbH (MRN GmbH), die zu einer wesentlichen operativen Ebene der Regionalentwicklung ausgebaut werden soll.

Vertretung im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland durch:

- Verband Region Rhein-Neckar¹⁷

Aktivitäten für die Metropolregion

Mit den neuen Strukturen soll das Ziel, die Region bis 2015 zu einer der „attraktivsten und wettbewerbsfähigsten Regionen in Europa“ zu machen, erreicht werden. Neben der Aufstellung eines einheitlichen Regionalplans sind die Prioritäten des VRRN

(16)
Stadt Nürnberg
Europäische Metropolregion
Nürnberg
Geschäftsstelle
Rathausplatz 2
90451 Nürnberg
Tel. +49 (0) 91 12 31-79 73
Fax: +49 (0) 91 12 31-79 72
E-Mail: metropolregion@stadt.nuernberg.de
www.em-n.eu

(17)
Verband Region Rhein-Neckar
P7, 20–21
68161 Mannheim
Tel.: +49 (0) 62 11 07 08-0
Fax: +49 (0) 62 11 07 08-34
E-Mail: info@vrrn.de
Verband Region Rhein-Neckar:
www.vrrn.de
Metropolregion Rhein-Neckar:
www.m-r-n.com

Karte 15
Metropolregion Rhein-Neckar mit Verwaltungsgliederung



Quelle: Verband Region Rhein-Neckar, 2006

Tabelle 12
Daten zur Metropolregion Rhein-Neckar

Einwohner 2004 in Mio.	2,4
Bevölkerungsdichte 2004 in EW/km ²	419
Fläche 2004 in km ²	5 600
BWS 2003 in Mrd. Euro	62
BWS je Erwerbstätigen 2003 in Euro	56 700
Arbeitslosenquote 2005 in %	9,8
Hochschulen WS 2003/2004	22
Studierende WS 2003/2004	80 986
Fluggäste an int. Flughäfen 2004 in Mio.	–

Quelle: BBR, 2006

der Landschaftspark/Regionalpark, die integrierte Verkehrsplanung, Energie, Europa und Raumbewachung/Monitoring. Gemeinsam oder arbeitsteilig mit der MRN GmbH und den Kammern sowie weiteren regionalen Netzwerken sind die regionale Wirtschaftsförderung, das Standortmarketing, Tourismus, Tagungs- und Kongresswirtschaft, Familienfreundlichkeit, Arbeitsmarkt und regionalbedeutsame Kultur- und Sportveranstaltungen, Schwerpunkte der Regionalentwicklung.

3.9 Die Metropole Ruhr in der Metropolregion Rhein-Ruhr

Profil der Metropolregion

Die Region Rhein-Ruhr besteht aus einer polyzentrischen Städtelandschaft von 20 kreisfreien Städten mit jeweils mehr als 100 000 Einwohnern sowie elf Kreisen. Insgesamt umfasst Rhein-Ruhr 11,5 Mio. Einwohner auf 10 800 km². Rhein-Ruhr besteht aus zwei

Teilen, dem Ruhrgebiet und der Rheinschiene. Die industriell geprägten Städte zwischen Duisburg und Hamm bilden das Ruhrgebiet, während die Städte von Düsseldorf bis Bonn die Rheinschiene abgrenzen. Beide Teile unterscheiden sich historisch, landschaftlich und insbesondere in ihrer derzeitigen wirtschaftlichen Situation.

Räumliche Abgrenzung und Struktur

Die Metropole Ruhr, das Ruhrgebiet, ist nicht nur der Identifikationsraum einer durch die gemeinsame Montan-geprägte Geschichte zusammengewachsenen Bevölkerung in elf kreisfreien Städten und vier Kreisen mit 42 Kommunen. Das Ruhrgebiet ist zugleich als deutschlandweit erste Städtelandschaft bereits 1920 mit der Gründung des „Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk“ als Region politisch verfasst worden.

Akteure und regionale Kooperation

Das Land Nordrhein-Westfalen hat für das Ruhrgebiet mit dem Regionalverband Ruhr 2004 neue Strukturen und Zuständigkeiten geschaffen. Beispiele sind die Trägerschaftsfunktion des Verbandes für die Route der Industriekultur und weitere Großprojekte der IBA Emscher Park. Hiermit sollen und können Alleinstellungsmerkmale des Ruhrgebiets in Wert gesetzt werden. Auch die neue Zuständigkeit des Verbandes für regionale Wirtschaftsförderung zielt auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit.

Vertretung im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland durch:

- Regionalverband Ruhr¹⁸

Aktivitäten für die Metropole Ruhr

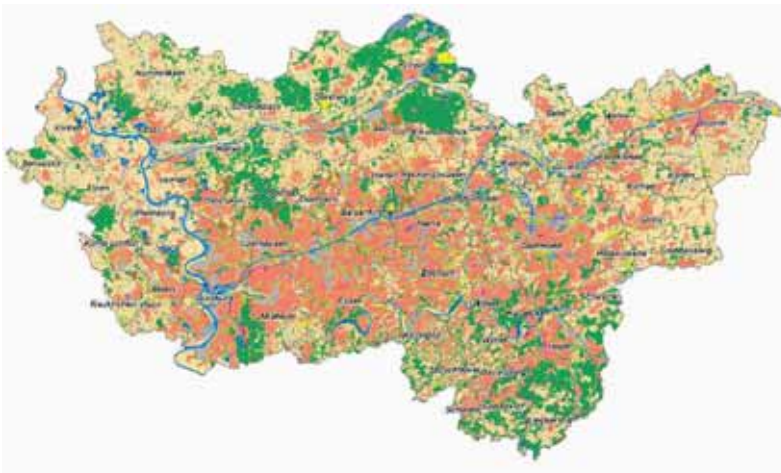
Das Ruhrgebiet ist aktuell dabei, sich als „Metropole Ruhr“ neu zu definieren und dadurch die sich bietenden neuen Chancen zu nutzen. Daneben behält der Rhein-Ruhr-Raum Bedeutung, z. B. wenn es um die internationale Vermarktung geht. Der Regionalverband Ruhr treibt auf seinen gesetzlich fixierten Aufgabenfeldern die Profilierung der Metropole Ruhr weiter voran.

Dabei versteht sich der Verband nicht als Träger der Metropole Ruhr, sondern als deren Förderer und Dienstleister. Hierzu zählen u. a.:

- Im Bereich der regionalen Wirtschaftsförderung z. B. die gemeinsame Präsentation der Ruhrgebietskommunen bei großen Messen,

(18)
Regionalverband Ruhr
Kronprinzenstraße 35
45128 Essen
Tel.: +49 (0) 201 20 69-0
Fax: +49 (0) 201 20 69-500
E-Mail: info@rvr-online.de
www.rvr-online.de

Karte 16
Metropole Ruhr



Quelle: Regionalverband Ruhr, 2006

Tabelle 13
Daten zur Metropolregion Ruhr

Einwohner 2004 in Mio.	11,5
Bevölkerungsdichte 2004 in EW/km ²	1.064
Fläche 2004 in km ²	10.800
BWS 2003 in Mrd. Euro	294
BWS je Erwerbstätigen 2003 in Euro	55.500
Arbeitslosenquote 2005 in %	14,2
Hochschulen WS 2003/2004	49
Studierende WS 2003/2004	362.500
Fluggäste an int. Flughäfen 2004 in Mio.	24,8

Quelle: BBR, 2006

- Im Bereich der Kultur z. B. die erfolgreiche Bewerbung von Essen für das Ruhrgebiet als Kulturhauptstadt Europas, „Ruhr 2010“,
- Im Bereich Bildung und Wissenschaft z. B. die auf den Weg gebrachte gemeinsame Vermarktung der vielgestaltigen Bildungslandschaft Ruhr sowie
- Profilierung des Ruhrgebiets als touristische Destination u. a. durch die Verknüpfung und Inszenierung des industriekulturellen Erbes als Route der Industriekultur.

3.10 Metropolregion Sachsendreieck

Profil der Metropolregion

In der Metropolregion Sachsendreieck findet sich eine hohe Konzentration an hochrangigen administrativen, politischen und ökonomischen Institutionen. Hierzu zählen z. B. die Sächsische Landesregierung, das Bundesverwaltungsgericht und die Deutsche Nationalbibliothek/Deutsche Bücherei in Leipzig, die Kulturstiftung des Bundes in Halle sowie 20 General- und Honorarkonsulate. Die europäische Strombörse EEX in Leipzig und weitere innovative Unternehmen zeigen die ökonomische Kreativität und Attraktivität der Metropolregion, während die seit 1165 bestehende internationale Messetradition die historische Bedeutung der Region deutlich macht. Die Innovationsfähigkeit traditioneller Industrien zeigt sich sowohl an den erfolgten Neuansiedlungen namhafter Vertreter der Automobil- und Logistikbranche als auch an der erfolgreichen Revitalisierung des Maschinenbausektors sowie der Grundstoffindustrie. In den Bereichen der Mikroelektronik, der IuK- sowie der Biotechnologie und -medizin ist die Metropolregion auf gutem Weg, diese Zukunftsmärkte erfolgreich für sich zu erschließen; einzelne Standorte konnten sich bereits an der Weltspitze etablieren.

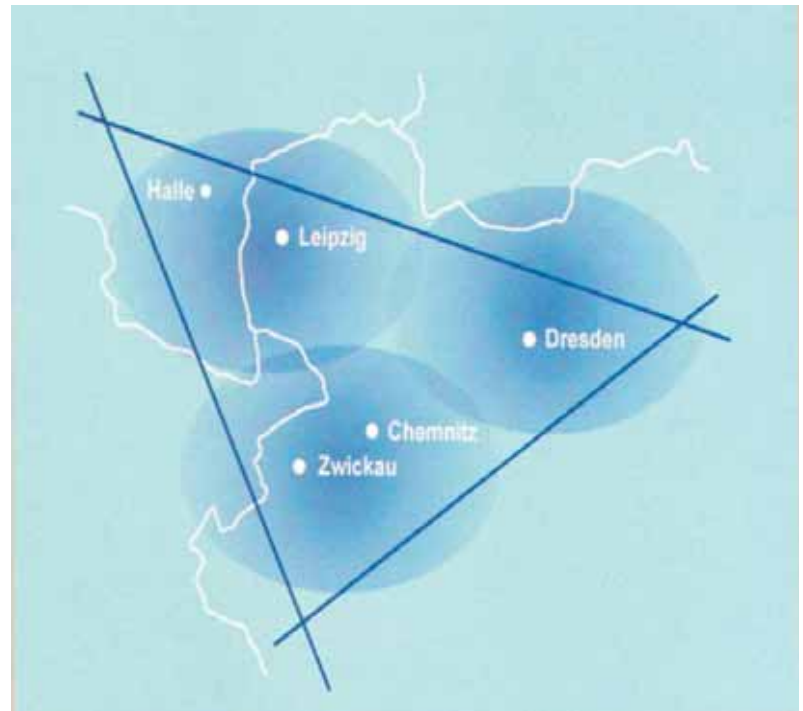
Das Sachsendreieck ist ein Zentrum gesellschaftlicher, kultureller und technologischer Entwicklung. Es zeichnet sich durch eine hohe Anzahl an Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen aus. Hierzu zählen z. B. fünf Universitäten mit über 100 000 Studenten, 14 Institute der Fraunhofer-Gesellschaft, acht Institute der Max-Planck-Gesellschaft, sieben Institute der Leibniz-Gemeinschaft und zwei Institute der Helmholtzgemeinschaft.

Die Metropolregion Sachsendreieck liegt im Kreuzungspunkt der europäischen West-Ost-Verbindung Frankfurt-Sachsendreieck-Prag/Breslau und der europäischen Nord-Süd-Verbindung Berlin-Sachsendreieck-München-Mailand. Sie verfügt über den TEN-Binnenwasserkorridor Elbe und über die beiden internationalen Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle (europäisches Luftfracht-Hub von DHL in Leipzig).

Räumliche Abgrenzung und Struktur

Die Europäische Metropolregion Sachsendreieck umfasst die drei „Ecken“ Chemnitz-Zwickau, Dresden und Leipzig-Halle. Die Metropolregion Sachsendreieck ist neben

Abbildung 6
Metropolregion Sachsendreieck



Quelle: Metropolregion Sachsendreieck, 2006

Tabelle 14
Daten zur Metropolregion Sachsendreieck

Einwohner 2004 in Mio.	3,5
Bevölkerungsdichte 2004 in EW/km ²	290
Fläche 2004 in km ²	12 100
BWS 2003 in Mrd. Euro	64
BWS je Erwerbstätigen 2003 in Euro	39 000
Arbeitslosenquote 2005 in %	19,8
Hochschulen WS 2003/2004	26
Studierende WS 2003/2004	119 600
Fluggäste an int. Flughäfen 2004 in Mio.	3,6

Quelle: BBR, 2006

Berlin-Brandenburg die einzige in den neuen Bundesländern und grenzt an zwei neue EU-Mitgliedsstaaten (Polen und Tschechien). Projektbezogen werden seit 2006 Akteure in Sachsen-Anhalt und Thüringen in Aktivitäten der Metropolregion unter dem Titel „variable Geometrie“ einbezogen.

Akteure und regionale Kooperation

1994 erfolgte die erste Ausweisung der Metropolregion im Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen. 2002 wurde eine Arbeitsgruppe der fünf „Eck“-Städte gegründet. 2005 wurde das Handlungskonzept der Metropolregion verabschiedet. Im August 2005 wurde die Kooperationsvereinbarung zum Sachsendreieck durch die Oberbürgermeister der Kernstädte unterzeichnet und eine Organisationsstruktur ins Leben gerufen. Seit 2006 besteht mit Partnern in Thüringen wie den Städten der Impulsregion (Jena, Weimar, Erfurt) und Gera sowie Magdeburg in Sachsen-Anhalt eine beständige, projektorientierte Zusammenarbeit.

Vertretung im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland durch:

- die Stadt Leipzig (mit der Geschäftsstelle der Metropolregion Sachsendreieck)¹⁹ sowie
- das Sächsische Staatsministerium des Innern

Aktivitäten für die Metropolregion

Im Dezember 2005 erfolgte eine internationale Präsentation zur Auslosung der Fußball-WM. Anschließend wurden die folgenden Arbeitsgruppen gebildet:

- AG Wissenschaft & Wirtschaft zu Wissenschaftskooperationen mit der Wirtschaft,
- AG Verkehr zur Abstimmung zu den transeuropäischen Korridoren und zum neuen mitteldeutschen S-Bahn-Netz,
- AG Marketing zur Abstimmung gemeinsamer Aktivitäten bei internationalen Messen,
- AG Tourismus und Kultur zur Abstimmung gemeinsame Marketingaktionen.

Aus diesen Arbeitsgruppen heraus wurden erste Projekte entwickelt und umgesetzt. So präsentierte sich das Sachsendreieck auf der EUREGIA-Messe im Oktober 2006 in Leipzig und veröffentlichte eine Marketingbroschüre zum Schwerpunkt Wirtschaft und Wissenschaft. Im Mai 2007 präsentierte sich das Sachsendreieck zusammen mit seinen

Kooperationspartnern mit einer Ausstellung auf dem informellen Treffen der EU-Minister für Raumordnung und Stadtentwicklung in Leipzig als Auftakt zu weiteren Ausstellungen in und außerhalb der Region.

Mit der in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen agierenden Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland soll Mitte 2007 eine Vereinbarung zu regelmäßigen gemeinsamen Projekten im Marketing vereinbart werden.

3.11 Metropolregion Stuttgart

Profil der Metropolregion

Stuttgart und die Region stehen für forschungsintensive Hochtechnologie-Industrien, eine hohe Zahl von Patentanmeldungen, starken Automobilbau, erfindungsreichen Mittelstand, erfolgreiche Integration von Zuwanderern und moderne Kunst. Entlang des Neckars und seiner Nebenflüsse ist eine wirtschaftsstarke Region entstanden, die durch Forschung, Bildung, Export und Events eng mit Europa und der Welt verbunden ist. Für diesen Austausch sorgen z. B. Verkehrsinfrastrukturen, die neue Landesmesse auf den Fildern und die Börse Stuttgart. Neben der Sicherung der Forschungsintensität, der nachhaltigen Siedlungsentwicklung und der hohen Qualität im öffentlichen Personennahverkehr werden künftig insbesondere weitere Verkehrsinfrastrukturprojekte die Regionalentwicklung bestimmen.

Räumliche Abgrenzung und Struktur

Die Region Stuttgart besteht aus der Landeshauptstadt Stuttgart und den fünf Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis. Sie bildet nach Fläche, Einwohnerzahl und Wirtschaftskraft den Kern der Metropolregion Stuttgart. Mit dem Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 wurden Aussagen zur Europäischen Metropolregion Stuttgart in der Abgrenzung des Verdichtungsraums Stuttgart und seiner Randzone getroffen, einschließlich der Bereiche um die Oberzentren Heilbronn und Reutlingen/Tübingen.

Akteure und regionale Kooperation

Um die Landeshauptstadt Stuttgart gibt es eine erfolgreiche Tradition der interkommunalen und regionalen Zusammenarbeit. Meilenstein der Entwicklung war die Grün-

(19)
Geschäftsstelle Metropolregion
Sachsendreieck
Stadt Leipzig
Stadtplanungsamt
04092 Leipzig
Tel.: +49 (0) 700 63 87 67 29
Fax: +49 (0) 700 63 87 63 29
E-Mail: info@metropolregion-
sachsendreieck.de
www.metropolregion-
sachsendreieck.de

derung des Verbands Region Stuttgart 1994 mit seiner direkt von der Bevölkerung gewählten Regionalversammlung. Zu seinen Aufgaben zählen Regionalplanung, regionalbedeutsame Wirtschaftsförderung und große Teile des ÖPNV. Hinzu kommen Landschaftsparks, Mitfinanzierung von großen Infrastrukturen sowie Förderung von Sport, Kultur und Messen.

Die Region Stuttgart ist gemeinsam mit der Landeshauptstadt Stuttgart, den Kommunen der Region Stuttgart und den Regionalverbänden, Landkreisen und Kommunen in den Bereichen Neckar-Alb, Heilbronn-Franken, Nordschwarzwald und Ostwürttemberg dabei, das erfolgreiche Modell der netzwerkartigen und projektbezogenen Kooperation auch im Bezugsraum der Metropolregion zu etablieren. Ein Koordinierungsausschuss soll dies in Zukunft unterstützen.

Vertretung im Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland durch:

- Verband Region Stuttgart²⁰

Aktivitäten für die Metropolregion

Die Region Stuttgart verfolgt den Ansatz der Metropolregion durch die innere und äußere Integration. Erstere hat vier Hauptfaktoren:

- die Regionalversammlung zur politischen Willensbildung,
- die reale Vernetzung der Region durch S-Bahn und Busse,
- die virtuelle Vernetzung durch Branchen- und Themennetzwerke und Kompetenzzentren sowie
- die Integration von Siedlung und Landschaft durch regionale Freiraumvernetzung und Landschaftsparks.

Im Bereich der äußeren Integration begleitet und unterstützt die Region Stuttgart

- die Neue Messe auf den Fildern,
- die Entwicklung des Flughafens Stuttgart,
- das Projekt Stuttgart 21,
- die Magistrale für Europa (Paris-Stuttgart-München-Wien),
- die Anbindung der Region an die Gateway-Infrastrukturen durch die S-Bahn und die Entstehung eines Güterverkehrszentrums.

Die Einbindung in Europäische Netzwerke und Projekte bringt die Region Stuttgart als HighTech-Region in Europa auf die europä-

Karte 17

Metropolregion Stuttgart nach Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 und Verband Region Stuttgart



Quelle: Verband Region Stuttgart, 2006

Tabelle 15

Daten zur Metropolregion Stuttgart

Einwohner 2004 in Mio.	4,7
Bevölkerungsdichte 2004 in EW/km ²	426
Fläche 2004 in km ²	10 900
BWS 2003 in Mrd. Euro	132
BWS je Erwerbstätigen 2003 in Euro	56 800
Arbeitslosenquote 2005 in %	7,7
Hochschulen WS 2003/2004	28
Studierende WS 2003/2004	84 100
Fluggäste an int. Flughafen 2004 in Mio.	8,8

Quelle: BBR, 2006

ische Landkarte und in die Köpfe von Entscheidungsträgern in Politik und Wirtschaft. Die Region Stuttgart betreibt ein eigenes Europa-Büro in Brüssel und Informations- und Lobbyarbeit.

Darüber hinaus wird durch den Verband Region Stuttgart und die vier umliegenden Regionalverbände ein gemeinsames Regionalentwicklungskonzept erarbeitet. Weiterhin entwickeln Arbeitsgruppen in den vier Themenbereichen Wirtschaft und Innovation, Bildung und Wissenschaft, Verkehr und Neckar sowie Tourismus Projekte. Ein Kompetenzatlas Europa der Region Stuttgart zeigt auch für die gesamte Metropolregion Stuttgart Potenziale und Akteure auf.

(20)
Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart
Tel.: +49 (0) 711 2 27 59-0
Fax: +49 (0) 711 2 27 59-70
E-Mail:
info@region-stuttgart.org
Verband Region Stuttgart:
www.region-stuttgart.org
Region Stuttgart:
www.region-stuttgart.de
Region Stuttgart in Europa:
www.eu.region-stuttgart.de