

Mittendrin statt nur dabei?!

// Auswirkungen von Hamburg auf das Umland.

// Die Kommunen Norderstedt, Lüneburg,
Schwarzenbek, Jork.

P1-Projekt

Bearbeitet von:

Christian Humpert

Jeffrey Tani

Kristi Grünberg

Melina Pusch

Oliver Kath

Patrick Bub

Sebastian Meyer

Sonja Hirt

Stella Geyer

Svenja Kröger

Betreuung:

Dipl.-Ing. Dr. Frank Othengrafen

Janina Schulz

HafenCity Universität Hamburg

Department Stadtplanung

Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung

Sommersemester 2011

Metropolregion Hamburg



Abb. 1: Metropolregion Hamburg

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Kartographie der HCU

- administrative Grenze der Stadt Hamburg
- administrative Grenze der Metropolregion Hamburg
- administrative Grenzen der Landkreise
- untersuchte Kommunen

Inhalt

1	Einleitung	06
1.1	Zielsetzung	07
1.2	Methodik	08
2	Definitionen	10
2.1	Stadt	10
2.2	Umland	11
2.3	Stadt-Umland-Partnerschaften	12
2.4	Metropolregion	14
2.5	Metropolregion Hamburg	16
3	Bestandsaufnahme	18
3.1	Städteauswahl	19
3.2	Stadtportraits	20
3.2.1	Portrait Hamburg	20
3.2.2	Portrait Lüneburg	24
3.2.3	Portrait Norderstedt	28
3.2.4	Portrait Schwarzenbek	30
3.2.5	Portrait Jork	34
3.3	Erfahrungsberichte	36
3.3.1	Erfahrungsbericht Hamburg	36
3.3.2	Erfahrungsbericht Lüneburg	37
3.3.3	Erfahrungsbericht Norderstedt	38
3.3.4	Erfahrungsbericht Schwarzenbek	39
3.3.5	Erfahrungsbericht Jork	40
3.4	Rechercheergebnisse	41
3.4.1	Stadtentwicklung	41
3.4.1.1	Hamburg	41
3.4.1.2	Lüneburg	42
3.4.1.3	Norderstedt	43
3.4.1.4	Schwarzenbek	45
3.4.1.5	Jork	46
3.4.2	Wirtschaft	47
3.4.2.1	Hamburg	47
3.4.2.2	Lüneburg	48
3.4.2.3	Norderstedt	50
3.4.2.4	Schwarzenbek	50
3.4.2.5	Jork	52
3.4.3	Tourismus	53
3.4.3.1	Hamburg	53
3.4.3.2	Lüneburg	53
3.4.3.3	Norderstedt	54
3.4.3.4	Schwarzenbek	55
3.4.3.5	Jork	55

3.4.4 Umwelt	56
3.4.4.1 Hamburg	56
3.4.4.2 Lüneburg	57
3.4.4.3 Norderstedt	57
3.4.4.4 Schwarzenbek	58
3.4.4.5 Jork	59
3.4.5 Identifikation mit der Metropolregion	59
3.4.5.1 Hamburg	59
3.4.5.2 Lüneburg	59
3.4.5.3 Norderstedt	59
3.4.5.4 Schwarzenbek	60
3.4.5.5 Jork	61
3.5 Regionale Projekte	61
3.5.1 MORO NORD	61
3.5.2 KLIMZUG NORD	63
3.5.3 IHK Nord	65
4 Analyse	66
4.1 Funktionale Beziehungen zwischen Hamburg und ausgewählten Städten	67
4.1.1 Hamburg – Lüneburg	67
4.1.2 Hamburg – Norderstedt	67
4.1.3 Hamburg – Schwarzenbek	68
4.1.4 Hamburg – Jork	69
4.2 Funktionale Beziehungen zwischen den ausgewählten Städten mit ihrem Umland	70
4.2.1 Lüneburg	70
4.2.2 Norderstedt	71
4.2.3 Schwarzenbek	71
4.2.4 Jork	72
4.3 Kooperation der gesamten Metropolregion	73
5 Ergebnisse	76
5.1 Bewertung der Metropolregion Hamburg	76
5.2 Handlungskonzepte	79
6 Fazit	81
I. Quellenverzeichnis	
II. Abbildungsverzeichnis	
III. Anhang	
IV. Erklärung	

1. Einleitung

Die Stadtplanung dient nicht nur der Verwirklichung gesellschaftlicher Interessen, sondern muss sich auch den ständig veränderten Bedürfnissen anpassen. Dabei sind eine Reihe politischer Vorgaben zu beachten. Im Bemühen um eine räumliche Ordnung strebt die Stadtplanung nicht nur nach Antworten auf jeweils aktuelle Probleme, sondern versucht zusätzlich zukünftigen Herausforderungen Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang erlebt die Stadtplanung seit einigen Jahren einen Wandel im Planungsverständnis, der nicht nur die Bundesrepublik Deutschland betrifft. Die Hintergründe für diesen Wandel sind u.a. der demografische Wandel, der Klimawandel, die Veränderung des Wirtschaftsgefüges infolge veränderter Standortfaktoren, die Gleichzeitigkeit von Wachstum und Schrumpfung sowie der Wettbewerb der Regionen um die Anziehung von Unternehmen und Menschen. Dieser Wandel beinhaltet, dass die Stadtplanung über die Grenzen des administrativen Stadtbereiches hinausgeht. Durch die Planung von Regionen treten eine Vielzahl von Akteuren, Gesetzten und Instanzen zur Stadt- bzw. Regionalplanung hinzu. Als Beispiel für die Planung von Regionen seien Großprojekte, welche sich oftmals nicht auf die Stadtgrenzen beschränken, und Raumordnungsverfahren genannt. Insbesondere bei Raumordnungsverfahren, welche in einem Landesraumordnungsprogramm dokumentiert werden, ist eine interkommunale Planung unabdingbar. Dieses Verfahren beschränkt sich jedoch auf Teilräume der Bundesländer. Obwohl Planungsinhalte, Kooperationen zwischen verschiedenen Trägern und funktionale Beziehungen über Grenzen der Bundesländer hinausgehen, war bis zum Jahr 1995 in Deutschland keine übergeordnete Instanz vorhanden, welche sich ausschließlich auf derartige Prozesse konzentriert.

Mit der Gründung von Metropolregionen im Jahr 1995, welche auf internationaler Ebene dezentral

verteilt sind, wurde die Schaffung einer solchen Instanz für die Bundesrepublik eingeführt. Im Zuge dessen sind erstmalig Stadtregionen Ziele der Raumordnung und betrachten länderübergreifende Raumstrukturen. Metropolregionen nehmen eine bedeutende Rolle zur Verbesserung des Umgangs von Wachstums- und Schrumpfungsprozessen, des räumlichen Ausgleichs sowie der Wettbewerbsfähigkeit auf internationaler Ebene ein. Als großräumige Verantwortungsgemeinschaften sollen Metropolregionen die regionale Entwicklung voranbringen und für den regionalen Ausgleich von starken und schwachen Teilregionen sorgen. Innerhalb von Metropolregionen wird das Miteinander von urbanen und ländlichen Räumen als gegenseitige Verstärkung und Ergänzung gestaltet. Für diese Art flexibler Politik sind vor allem die Verflechtungen bzw. funktionalen Beziehungen zwischen ländlichen Räumen und zwischen der Kernstadt und dem Umland relevant. Metropolregionen beziehen sich vor allem auf Entwicklungsaufgaben und können bestehende zentrale Orte ergänzen. Metropolregionen können zudem entwicklungshemmende Standortkonkurrenzen und Nutzungskonflikte vermeiden sowie dauerhaft die nachhaltige Lebensqualität in einer Region sicherstellen.

Am Beispiel der Metropolregion Hamburg (kurz MRH) soll in der vorliegenden Arbeit das „Funktionieren“ einer Metropolregion erkenntlich werden. Des Weiteren ist zu prüfen, ob die MRH die im vorigen Absatz genannten Aufgaben und Möglichkeiten umsetzt, die mit der Gründung von Metropolregionen einhergehen. Aus diesem Grund werden Verflechtungen zwischen dem Zentrum der MRH, nämlich der Stadt Hamburg, und vier ausgewählten Städten untersucht. Die MRH ist dabei eine der wenigen Regionen in Deutschland, die nicht mit Schrumpfungstendenzen oder Stagnation der Einwohnerzahlen konfrontiert wird. Anhand der funktionalen Beziehungen und der bestehenden Kooperationen zwischen den Trägern in der Metropolregion Hamburg soll belegt werden, inwieweit die Beziehungen innerhalb einer Metropolregion bestehen, also ob die Entfernung zum Zentrum eine Auswirkung auf die auf Verflechtungen und Koopera-

tionen in Metropolregionen hat. Des Weiteren gilt es zu ermitteln, welche Themenschwerpunkte in einer Metropolregion vorhanden sind und welche Akteure von Metropolregionen profitieren. Zudem wird das Verständnis in der Bevölkerung von Metropolregionen hinsichtlich einer Identifikation der Einwohner mit der MRH untersucht.

Die Forschungsmethoden, die der vorliegenden Arbeit zugrunde liegen, basieren hauptsächlich auf der Auswertung allgemein zugänglicher Literatur u.a. zu den Themen Metropolregionen, funktionale Beziehungen und Kooperationen in der MRH. Des Weiteren besteht die Projektarbeit aus der Auswertung sekundärstatistischer Daten, Stadtbegehungen und Interviews (siehe Anhang). Die Interviews wurden mit Experten der untersuchten Städte zu den jeweiligen Themenbereichen, in die dieser Bericht gliedert ist, durchgeführt.

Die vorliegende Arbeit ist in sechs Abschnitte unterteilt. In Kapitel 1 werden zunächst die Zielsetzung und die methodische Vorgehensweise zur Ausarbeitung des Berichts erläutert, ehe im zweiten Kapitel die theoretischen Grundlagen geschaffen werden. In diesem Zusammenhang sind die für die Projektarbeit relevanten Begriffe wie beispielsweise „Metropolregion“ definiert. In der darauf folgenden Passage werden die Stadt Hamburg und die vier ausgewählten Städte sowie die MRH betreffende Projekte portraitiert bzw. vorgestellt. Aus dieser Bestandsaufnahme ergibt sich in Kapitel 4 der analytische Teil der vorliegenden Arbeit. Im vierten Kapitel werden funktionale Beziehungen zwischen der Kernstadt und deren Umland sowie Verflechtungen zwischen ländlichen Städten und Gemeinden erläutert. Im Anschluss an die Feststellung der funktionalen Beziehungen folgt im fünften Kapitel der Versuch einer Bewertung der MRH, welche auf Handlungsschwerpunkte und bestehende Probleme in der Metropolregion Hamburg hinweist. Zusätzlich wird ein Handlungskonzept zur Minimierung der Probleme dargelegt. Im Anschluss erfolgt in Kapitel 6 ein Fazit zur MRH sowie zu Metropolregionen insgesamt.

1.1 Zielsetzung

Das P1-Projekt „Mittendrinn statt nur dabei?! – Auswirkungen von Hamburg auf das Umland – die Kommunen Norderstedt, Lüneburg, Schwarzenbek und Jork“ befasst sich mit den vielfältigen und komplexen Beziehungen zwischen Großstädten und ihrem Umland am Beispiel der Metropolregion Hamburg, welche im Jahr 1995 implementiert worden ist und aktuell zusätzlich zur Stadt Hamburg 800 weitere Städte bzw. Gemeinden in insgesamt 14 Landkreisen und Kreisen Niedersachsens und Schleswig-Holsteins umfasst. Zielsetzungen der Metropolregion Hamburg beinhalten u.a. die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, die Verbesserung der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung, die gemeinsame Entwicklung von Siedlungs- und Raumstrukturen sowie die Erarbeitung von Strategien gegen Folgen des Klimawandels.

Das Ziel der vorliegenden Arbeit beinhaltet im Wesentlichen die Beantwortung folgender analytischer Ausgangspunkte:

Zunächst ist darzulegen bzw. zu ermitteln inwiefern im Allgemeinen von einer Metropolregion Hamburg zu sprechen ist. Laut Definition (siehe Punkt 2.4) ist eine Metropolregion eine stark verdichtete und weitläufige Region, die die Ausübung von Entscheidungs- und Kontrollfunktionen, Innovations- und Wettbewerbsfunktionen und Gateway-Funktionen erfüllt. Darüber hinaus ist zu begutachten, ob die Einwohner der Metropolregion Hamburg das Konzept der Metropolregion wahrnehmen und in welchem Ausmaß die Einwohner sich mit dem Gedanken einer Metropolregion Hamburg identifizieren können.

Des Weiteren werden die Verflechtungen zwischen den Trägern der Metropolregion Hamburg unter Betrachtung von ökonomischen, administrativen, infrastrukturellen sowie umweltpolitischen Aspekten analysiert und die stadt-regionalen Kooperationen für die jeweiligen Bereiche dargestellt. Anhand der funktionalen Beziehun-

gen ist der Verlauf von stadt-regionalen Kooperationen zu prüfen.

Abschließend wird ein Versuch zur Bewertung der Nützlichkeit der Metropolregion Hamburg für ihre jeweiligen Träger unternommen, um sowohl Profiteure als auch Benachteiligte des Konzepts der Metropolregion zu dokumentieren und darzulegen für welche Akteure sich die Strategie einer Metropolregion eignet und welche Akteure benachteiligt oder sogar evtl. übergangen werden. Die Prüfung der folgenden fünf Hypothesen dient dabei zur Beantwortung der genannten analytischen Ausgangspunkte:

1. Es bestehen ökonomische, administrative, infrastrukturelle und umweltpolitische Verflechtungen und gegenseitige Abhängigkeiten zwischen Stadt und Umland.
2. Es besteht eine Zusammenarbeit zwischen Stadt und Umland in den in der ersten Hypothese genannten Kategorien.
3. Das Umland profitiert von der Zusammenarbeit mit der Stadt Hamburg.
4. Die Stadt Hamburg profitiert von der Zusammenarbeit.
5. Es herrscht eine Konkurrenz zwischen den Städten in der Metropolregion Hamburg.

Um die Entwicklung der Zielsetzung, allen voran der Aufstellung der fünf Hypothesen, nachvollziehen zu können, ist unter Kapitel 1.2 eine kurze Übersicht über den Ablauf der vorliegenden Projektarbeit gegeben.

1.1 Methodik

Für das Studienprojekt „Mittendrin statt nur dabei?! - Auswirkungen von Hamburg auf das Umland – die Kommunen Norderstedt, Lüneburg, Schwarzenbek und Jork“ wurde bereits vor dem Beginn des Sommersemesters eine „Projektwerkstatt“ im Zeitraum zwischen dem 17.01-21.01.2011 durchgeführt, um sich im Vorfeld mit der Thematik und dem Ablauf einer Projektarbeit zu befassen. Im Hinblick auf das Projekt im folgenden Sommersemester (SoSe 2011) wurde das Thema der Stadt-Umland-Beziehungen in einem geringeren Umfang bearbeitet. Das in der Projektwerkstatt bearbeitete Gebiet belief sich auf die Vier- und Marschlande, eine etwa 13.000 ha umfassende Landschaft im Hamburger Bezirk Bergedorf. Im Verlauf der Projektwoche wurden die Wechselbeziehungen zwischen den Vier- und Marschlanden und der Kernstadt Hamburgs analysiert und dargestellt. Die dadurch gewonnenen theoretischen Grundlagen, Definitionen und Begrifflichkeiten haben ebenfalls im Sommersemester Verwendung gefunden.

Zu Beginn des P1-Projektes im Sommersemester präsentierten zuvor festgelegte Personen zunächst Städte und Gemeinden, welche für die Bearbeitung der Zielsetzung in Betracht kamen. Diese wurden in eine Karte der MRH eingezeichnet und somit visualisiert. Unter anderem wegen der unterschiedlichen Größe, der divergierenden geografischen Lage und Entfernung zur Stadt Hamburg fiel die Auswahl der Städte auf Norderstedt, Lüneburg, Schwarzenbek und Jork. Mögliche Alternativen zu den ausgewählten Städten waren beispielsweise Ahrensburg, Moisburg oder Reinbek. Die Unterschiedlichkeit der ausgewählten Städte lässt auf eine Vielfalt an städtischen und ländlichen Strukturen in der Metropolregion Hamburg schließen, die für die Umsetzung der Zielvorgaben von enormer Bedeutung sind. So kann aus den Auswahlstädten beispielsweise abgeleitet werden, ob lediglich größere Städte wie Norderstedt oder Lüneburg einen positiven Nutzen durch die Einführung der Metropolregion

Hamburg haben oder ob kleinere Städte eher von der MRH profitieren. Für die Präsenz der Metropolregion Hamburg ist die unterschiedliche Lage der vier Städte von Bedeutung, da es zu ermitteln gilt, inwieweit die Nähe zur Kernstadt für Identifikation mit der MRH von Bedeutung ist. Das exakte Vorgehen und die Begründung zur Städteauswahl sind in Abschnitt 3.1 geschildert. Zu den vier ausgewählten Städten bzw. Gemeinden (Norderstedt, Lüneburg, Schwarzenbek und Jork) sowie der Stadt Hamburg erstellten Kleingruppen daraufhin Stadtportraits, welche die wichtigsten Informationen zu den Bereichen „Allgemeines“, „Stadtentwicklung“, „Wirtschaft“, „Tourismus“, „Umwelt“ und „Identifikation mit der Metropolregion Hamburg“ beinhalten. Die Kategorie „Allgemeines“ umfasst u.a. Daten zur Einwohnerzahl- und -dichte, zur Flächengröße sowie Besonderheiten der jeweiligen Stadt. Der Bereich der „Stadtentwicklung“ behandelt neben der geschichtlichen Entwicklung der Städte auch aktuelle Projekte, die die jeweilige Stadt prägen und verändern. Arbeitslosenquoten, Betriebszahlen und wirtschaftlich bedeutende Projekte sind Bestandteile der Wirtschaftskategorie. Der Bereich „Tourismus“ beinhaltet u.a. Übernachtungszahlen (sofern vorhanden) sowie die Vorstellung diverser touristischer Attraktionen. Des Weiteren wird die Bedeutung des Tourismus für die jeweilige Stadt erläutert. Das Themenfeld „Umwelt“ umfasst ehemalige und aktuelle Projekte der Städte zu diesem Bereich. Auf die Bedeutung der Umweltbelange in den Städten wird ebenfalls hingewiesen. Die letzte Kategorie, „Identifikation mit der Metropolregion Hamburg“, spiegelt u.a. die Erkenntnisse und Erfahrungen aus den Stadtbegehungen und Interviews (siehe unten) wider. Dies soll die Bedeutung bzw. die Präsenz der Metropolregion Hamburg erläutern.

Für die Durchführung komplexer Aufgaben und um effizientes Arbeiten zu ermöglichen wurden in der Regel im Laufe der Projektzeit Kleingruppen gebildet, welche dann in Vorbereitung auf die nächsten Projekttermine ihre Ergebnisse zu den gestellten Aufgaben erarbeiteten und präsentierten. Die jeweils im Anschluss an die Präsentation der erarbeiteten Kleingruppenarbeit folgende

Diskussion moderierte eine vorher bestimmte Person.

Parallel zu den Vorstellungen der möglichen Städte und Gemeinden wurden im Plenum die Zielsetzungen für die Projektarbeit formuliert. Die grundsätzlichen Zielsetzungen erarbeitete eine Kleingruppe im Vorfeld eines Projekttermins. Diese wurden anschließend im Plenum ausgestaltet. Für die notwendigen theoretischen Grundlagen zum Erreichen der Zielsetzungen des Projekts verfasste die Projektgruppe diverse Begriffe eigene Definitionen auf der Grundlage von wissenschaftlicher Literatur. Zum Beispiel handelt es sich hierbei um Begriffe wie Metropolregion oder der Stadt-Land-Partnerschaften. Die aus der Projektwerkstatt vorliegenden Definitionen von Stadt und Umland wurden mit den gewonnenen Erkenntnissen im Verlaufe des Projektes ergänzt und sind im Einzelnen im nächsten Kapitel (Kapitel 2, Definitionen) aufgelistet. Auf Grundlage der bereits erstellten Textblöcke wie beispielsweise der Stadtportraits verfasste die Projektgruppe eine erste Grobgliederung, anhand derer sich im weiteren Verlauf die Feingliederung entwickelte.

Um möglichst aktuelle und fundierte Informationen über die ausgewählten Städte und Gemeinden zu erlangen, erfolgte eine Vereinbarung von Gesprächsterminen mit Experten zu den jeweiligen Kriterien – entsprechend der Stadtportraits und dem Gesamtbereich der Metropolregion Hamburg. Im Rahmen des Sommersemesters führten Kleingruppen diese Interviews durch. Interviewpartner waren u.a. Vertreter der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg, des HVV sowie jeweils ein Mitglied der Projekte MORO NORD und KLIMZUG NORD. Parallel zu den Experteninterviews wurden Exkursionen zu den zu untersuchenden Städten und Gemeinden vorgenommen, um neue Erkenntnisse zu gewinnen bzw. die gewonnen Erkenntnisse mit den Eindrücken vor Ort zu vergleichen. Im Zuge der Stadtrundgänge wurden einige Bewohner der jeweiligen Stadt zum Begriff der „Metropolregion Hamburg“ befragt. Zweck der Befragung war die Feststellung der vorhandenen Identifikation mit der MRH.

Durch die Auswertung der Interviews und zusätzlicher Recherchearbeit war es möglich die Kooperationen zwischen den Umlandgemeinden und Hamburg bzw. den Umlandgemeinden und ihrem Umland zu beschreiben und zu analysieren. Hierbei wurde ebenfalls Rückgriff auf die bereits erwähnten Kriterien (Stadtentwicklung, Wirtschaft, etc.) genommen.

Auf Grundlage der Auswertung erfolgte eine Bewertung der MRH. In den untersuchten Kriterien wurden die funktionalen Zusammenhänge gegeneinander abgewogen und analysiert, um Verbesserungspotenziale aufzuzeigen. Die zu Beginn der Projektarbeit aufgestellten Zielsetzungen und Hypothesen sind im Plenum besprochen worden und sind somit maßgeblich in die Bewertung eingeflossen. Um mögliche Defizite zu überwinden, dient ein erstelltes Handlungskonzept zur Verbesserung der aktuellen Situation der MRH.

2. Definitionen

Für die Beantwortung der analytischen Ausgangspunkte ist eine Vielzahl von Definitionen notwendig. Die in 1.1 beschriebene Zielsetzung sowie die dazu aufgestellten Hypothesen beinhalten u.a. die Begriffe Stadt, Umland, Stadt-Umland-Partnerschaften bzw. stadt-regionale Kooperationen, Metropolregion sowie Metropolregion Hamburg. Um die Nachvollziehbarkeit bzw. das Verständnis der verwendeten Begrifflichkeiten zu erhöhen, muss eine Einigkeit über die Bedeutungen der gebrauchten Begriffe erzielt werden. Des Weiteren müssen die verwendeten Begriffe abgegrenzt werden. Im Rahmen der Zielsetzung werden die vielfältigen und komplexen Beziehungen zwischen (Groß-)Städten und ihrem Umland untersucht. Aus diesem Grund ist es notwendig die

Begriffe Stadt (siehe 2.1) und Umland (siehe 2.2) zu konkretisieren und voneinander abzugrenzen. Die mit der Untersuchung der Beziehungen einhergehenden Verflechtungen, Kooperationen bzw. Stadt-Umland-Partnerschaften (siehe 2.3) müssen demnach ebenfalls genauer erörtert werden, um beispielsweise festzuhalten welche grundlegenden Aspekte eine Zusammenarbeit zwischen Städten und Umland beinhaltet und ab welchem Zeitpunkt von einer Stadt-Umland-Partnerschaft zu sprechen ist. Da sich das Untersuchungsgebiet des Projekts auf die Metropolregion Hamburg beschränkt und die Zielsetzung eine Analyse der Verwendung des Begriffs sowie eine Analyse der Nützlichkeit der Metropolregion Hamburg vorsieht, ist es zudem unerlässlich den Begriff der Metropolregion und die Begrifflichkeit Metropolregion Hamburg (siehe 2.4 und 2.5) genauer zu betrachten und die Verwendung des Begriffs Metropolregion Hamburg zu definieren.

2.1 Stadt

Der Begriff „Stadt“ geht aus der Agrargesellschaft hervor. Die Stadt stellt in seiner ursprünglichen Form einen für sich vom Umland deutlich abgetrennten und begrenzten Siedlungsraum dar, in der nur ein kleiner Anteil der Gesamtbevölkerung gelebt hat. Die Städte waren zu dieser Zeit von der Forst- und Landwirtschaft geprägt. Das heutige Bild der Stadt entspricht nur noch in einigen Aspekten diesen ursprünglichen Merkmalen. Die heutige Siedlungsstruktur der Städte ist als großer Verdichtungsraum zu verstehen, welcher weiträumige Flächen einnimmt und der ohne klare Grenzen ins Umland übergeht. Vereinzelt gehen sogar Baugebiete ineinander über. Dieser Verdichtungsraum besteht gemeinhin aus einer oder mehreren zentralen Städten und den verstädterten kleineren Gemeinden, die sie umgeben.¹

Der stetige Wandel des Charakters der Städte und die kulturellen Unterschiede in verschiede-

¹ vgl. Albers, G. ; Wékel, J. (2008): Stadtplanung. Eine illustrierte Einführung, Hrsg.: WBG, Darmstadt 2008, S. 13

nen Ländern sind der Grund für die Vielzahl der Definitionen des Begriffes „Stadt“ (u.a. administrativer-statistischer Stadtbegriff, Stadt als Siedlungselement, räumlich-funktionales Verständnis von Stadt etc.). Daraus lässt sich schließen, dass es keine für alle Zeiten und Länder gültige Definition des Begriffes geben kann.

Dennoch lässt sich festhalten, dass Städte – zumindest in den Industriestaaten – gewisse funktionale Gemeinsamkeiten aufweisen. So erfüllen Städte wirtschaftliche Funktionen, welche überwiegend durch den sekundären und tertiären Wirtschaftssektor geprägt sind. Mit der städtischen Wirtschaft verknüpft sind u.a. ein hohes Bildungsangebot, eine ausgeprägte soziale Schichtung (z.B. Unter-, Mittel-, und Oberschicht) sowie eine deutliche Gliederung der Bevölkerung in differenzierte Gruppen (z.B. Berufs-, Alters-, Statusgruppen oder ethnische Gruppen), während die Bevölkerung in ländlichen Siedlungen eine eher homogene Bevölkerungsstruktur aufweist. Seit Anfang des 20. Jahrhunderts wird zunehmend die Versorgungsfunktion, die Städte für ihr Umland ausüben, als wichtigstes Merkmal hervorgehoben. Demnach verfügen Städte über einen Angebotsüberschuss mit dem sie ihr Umland mit Gütern, Dienstleistungen und Innovationen versorgen können, da diese im Umland oftmals nicht angeboten werden können. Demzufolge lässt sich die Stadt als Siedlung definieren, die als Zentrum fungiert, in der ökonomische, soziale und kulturelle Impulse entwickelt und weitergegeben werden, die einen regional und zeitlich geprägten Charakter aufweisen.²

2.2 Umland

.....

Das Umland einer Stadt definiert sich durch eine Vielzahl von Merkmalen, welche sich in zwei Kategorien einteilen lassen. Zum einen sind geografisch-statistische Merkmale zu nennen, zum anderen ergibt sich die Definition des Begriffes

„Umland“ aus den Wechselbeziehungen zwischen Kernstadt und dem Umland.

Die geografisch-statistischen Merkmale beinhalten unter anderem, dass sich das Umland in geographischer Nähe zur Kernstadt befindet und eine geringere Bebauungs- und Bevölkerungsdichte als diese aufweist. Die Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur ist zumeist lückenhaft und weniger vielfältig als in der Kernstadt. Die Bevölkerung im Umland unterliegt durch eine geringere Einwohnerzahl des Öfteren einer höheren sozialen Kontrolle als in einer Stadt und ist in der Struktur oftmals weniger homogen ausgeprägt.

Weitere Merkmale ergeben sich aus der Betrachtung der Wechselbeziehung zwischen Kernstadt und Umland:

Das Umland verfügt über weniger kulturelle Einrichtungen, ein geringeres weiterführendes Bildungsangebot sowie ein geringeres Freizeitangebot im Vergleich zur Kernstadt und nutzt daher in der Regel die soziale Infrastruktur der Stadt. Des Weiteren profitiert das Umland von den überregionalen städtischen Funktionen sowie deren Arbeitsmarkt.

Im Gegenzug stellt das Umland die Arbeitskräfte für innerstädtische Arbeitsplätze zur Verfügung und sichert durch die hohe Bedeutung des primären Wirtschaftssektors die Versorgung der Stadt mit Agrarprodukten. Außerdem erfüllt das Umland mit Grünflächen, Naturschutzgebieten und der verkehrsberuhigten Lage die Erholungs- und Ausgleichsfunktion. Ferner verfügt das Umland über eine Naturhaushaltsfunktion für die Kernstadt. Es besteht somit eine beiderseitige funktionale Abhängigkeit.

² vgl. Paesler, R. (2008): Stadtgeographie, 1. Aufl., Hrsg.: WBG, 1. April 2008, S. 6ff.

2.3 Stadt– Umland– Partnerschaften

.....

Laut dem Beirat für Raumordnung 2008 sind überregionale Partnerschaften Stadtregionen unterschiedlicher Größe sowie ländliche Gebiete, welche als gleichberechtigte Partner ihre gemeinsamen Potenziale identifizieren und gemeinsam Entwicklungsstrategien erarbeiten, die über die normalen Stadt-Umland-Beziehungen hinausgehen. Dazu gehören ebenfalls ländliche Gebiete außerhalb des unmittelbaren Einzugsbereichs von Stadtregionen, die jeweils Regionalzentren und Klein- und Mittelstädte aufweisen. Einige für die Entwicklung des Begriffs wichtige Dokumente sind das Europäische Entwicklungskonzept von 1999 (EUREK): „Partnerschaft zwischen Stadt und Land“, Leitbilder der Raumentwicklung von 2006: „großräumige Verantwortungsgemeinschaften“ und die Territoriale Agenda 2007: „Förderung von Partnerschaften zwischen Stadt und Land“.³

Metropolregionen sollen laut den Leitbildern der Ministerkonferenz der Raumentwicklung (MRKO) in Deutschland als „Entwicklungsmotoren“ auch Partnerschaften im zugehörigen Raum der Metropolregion im Sinne von Wachstumsbündnissen und Verantwortungsgemeinschaften eingehen.⁴

Im Allgemeinen sind die Interessen von Großstädten und ländlichen Gemeinden eher gegensätzlich, da sich Städte häufig auf Forderungen nach Flächen für die Stadterweiterung konzentrieren, während für kleine Gemeinden das Interesse der traditionellen Landnutzer, zumeist der Landbewirtschafter, von Bedeutung ist.

Bereits im Jahr 1999 sind aus diesem Grund im Europäischen Raumentwicklungskonzept „EUREK“ polyzentrische Städtesysteme und eine neue Beziehung zwischen Stadt und Land als Leitbilder definiert. Bedeutungsvoll war dabei die räumliche und die siedlungsstrukturelle Entwicklung, welche die Raum- und Regionalpolitik anvisiert. Im Zuge dessen soll in verstäderten Regionen das Land zur Lebensqualität des städtischen Umlands beitragen. In diesem Fall besteht oftmals eine Partnerschaft zwischen dem Zentrum und dem Umland, während in dünn besiedelten Regionen, in denen neben der Landwirtschaft zusätzlich andere neue ökonomische Potenziale entwickelt werden sollen, der Schwerpunkt auf Zusammenarbeit zwischen kleineren und mittleren Städten liegt. Um eine Partnerschaft langfristig erfolgreich aufrecht zu erhalten, müssen laut EUREK bei der Kooperation und Koordination der städtischen und ländlichen Behörden die folgenden Voraussetzungen geschaffen werden: Die Gleichrangigkeit und Eigenständigkeit der Partner, die Freiwilligkeit in der Partnerschaft sowie die Berücksichtigung unterschiedlicher administrativer Bedingungen.

Auf europäischer Ebene werden Partnerschaften von Stadt und Land, die diesen Konflikten Abhilfe verschaffen sollen, durch die europäische regionale Zusammenarbeit INTERREG gefördert. Die „harmonische territoriale Entwicklung“ in Form von Stadt-Land-Partnerschaften wird finanziell unterstützt. „Durch INTERREG können lokale und regionale Behörden aus mehreren Ländern auf dem Gebiet der Raumplanung zusammenarbeiten und voneinander lernen.“⁵

Ein Beispiel für eine solche Zusammenarbeit ist „Urbal“, dessen Ziel die Förderung des Brückenbaus zwischen städtischen und ländlichen Interessen ist. Der Begriff setzt sich aus den englischen Worten „urban“ (städtisch) und „rural“ (ländlich) zusammen. An den Projekten, die unter dem Begriff „Urbal“ in den Zuständigkeitsbereich von INTERREG fallen, haben Regionen (u.a. die Me-

³ vgl. Blotevogel, H. (o.J.): Die Bedeutung von Stadt-Land-Partnerschaften <(http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/hauptstadtregion/moro/prof_blotevogel.pdf)> (heruntergeladen am 05.05.11)

⁴ vgl. BMVBS: Ministerkonferenz für Bauordnung (MRKO), 01.07.09 <(http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/SW/novellierung-des-raumordnungsgesetzes.html)> (aufgerufen am 05.05.11)

⁵ vgl. Schröder, Rob / Zonneveld, Wil: Partnerschaft zwischen Stadt und Land – Teil 1: Europäische Politik und Zusammenarbeit. SRL (Hrsg.), Planerin, H. 6 (2010), S. 65-67

tropolregion Hamburg) aus sechs an der Nordsee liegenden Staaten teilgenommen und kooperiert. Bei der Zielsetzung ist besondere Aufmerksamkeit auf die Dienstleistungen lokaler Behörden gerichtet worden, die sowohl für Stadt- als auch für Landbewohner gleichermaßen gut erreichbar sein sollten. Des Weiteren ist anzumerken, dass sich die sektorale Politik stärker in territoriale Politik umwandeln und Beteiligte über integrale Vorgehensweisen lernen sollten. Zuletzt sind die Ergebnisse und Erkenntnisse des Projektes der Region und den lokalen Entscheidungsträgern vermittelt worden.⁶ Ein konkretes Teilprojekt von „Urbal“ ist beispielsweise die Erschließung des Hinterlandes von Meetjesland in Belgien und Sörlandet in Norwegen durch Erholungswege für Radfahrer und Wanderer gewesen.

Als Ergebnis von „Urbal“ sind folgende Erkenntnisse über Faktoren, die für eine erfolgreiche praktische Zusammenarbeit bei den Stadt-Land-Beziehungen nützlich sind, gezogen worden:

1. Die Projektleitung muss dem hohen Anspruch an die Vorbereitung und Leitung der Projekte gerecht werden und Partner mit gleichen Zielen und Visionen vereinen.
2. Die formale Macht und Finanzkraft einiger Partner sollten Erneuerungen der territorialen und sektoralen Politik ermöglichen.
3. Sachkunde und Erfahrung sollten mit einer innovativen Haltung gepaart werden.
4. Günstige Bedingungen sollten für den Austausch und das Lernen herrschen, so dass während der praktischen Arbeit eine Reflexion über neue Konzepte möglich ist.

Diese Erkenntnisse und Lernerfolge sind hilfreich für das geschärfte Bewusstsein der partizipierenden Regionen für die Stadt-Land-Problematik gewesen. Da die Entwicklung der Stadt-Land-Beziehung jedoch ein bisher weitestgehend uner-

forschtes Thema in der Planung ist, wird sie von Politik und Wissenschaft bisher nur eingeschränkt einbezogen.

Zusätzlich werden im ESPON-Programm (Europäisches Raumbeobachtungsnetzwerk) von 2006, welches die EUREK einrichtete, der Status und die Perspektiven ländlicher Räume Europas und Deutschlands analysiert. Das Fazit beinhaltet, dass die ländlichen Regionen Deutschlands im europäischen Vergleich ein hohes Maß an städtischen Charakteristika, wie u.a. eine dichte Besiedlung und eine gute Erreichbarkeit, aufweisen. Daher sind diese Räume in einer vergleichsweise komfortablen wirtschaftlichen Situation. Für die Entwicklung und Zukunft ländlicher Räume sind im Übrigen Szenarien erstellt worden, die darauf schließen lassen, dass die ländlichen Räume vor großen Herausforderungen stehen. Die deutschen ländlichen Räume haben gute Entwicklungsperspektiven, da diese in der Regel nahe bestehender, wirtschaftlich starker, städtischer Zentren liegen, von denen sie profitieren können und somit über eine produktive Landwirtschaft oder überdurchschnittliche Tourismuspotenziale verfügen.⁷ In dem Bericht wird durch die Erfassung verschiedener Kriterien ländlicher Raum von städtischem Raum unterschieden, um durch die Analyse eine Abgrenzung der beiden Kategorien in Europa zu schaffen. Weniger Aufmerksamkeit wurde dabei den Stadt-Land-Beziehungen gewidmet, welche allerdings zukünftig an Bedeutung gewinnen und aus diesem Grund vermehrt in den Fokus gerückt werden müssen.

⁶ Am angegebenen Ort (kurz A.a.O.)

⁷ vgl. BMVBS(Hrsg.): Status und Perspektiven ländlicher Räume, Forschungen Heft 135, Bonn 2009, S. 68f

In den Leitbildern der Raumentwicklung von 2006 befasst sich das Leitbild 1 („Wachstum und Innovation“) mit den Partnerschaften zwischen Stadt und Land. Das Ziel einer verstärkten Profilierung der Regionen soll durch die gemeinsame solidarische Verantwortung der Regionen, die Selbstorganisation (regional governance) großstädtischer Ballungsräume sowie regionale Wachstumsbündnisse erreicht werden.⁸

Die territoriale Agenda der europäischen Union von 2007 baut auf dem räumlichen Entwicklungskonzept der EU (EUREK) auf, indem sie das Leitziel, also für die Entwicklung eines ausgewogenen und polyzentrischen Städtebildes und neuer Stadt-Land-Beziehungen zu sorgen, übernimmt. Zunächst wird dabei auf die aktuelle Lage Europas Bezug genommen. Diese beinhaltet, dass Stadtregionen von städtischen Zentren und ländlich geprägten Räumen umgeben sind. Außerhalb des Einzugsbereichs dieser Stadtregionen befinden sich Regionalzentren sowie Klein- und Mittelstädte. Eine Stadt-Land-Partnerstadt besteht, wenn diese Gebietskörperschaften nun als gleichberechtigte Partner regionale und subregionale Entwicklungsstrategien erarbeiten.⁹

Auf dieser Grundlage sollen unter dem Stichwort „territorial Governance“ Stadt und Region in einen positiven Wettbewerb treten und regionale Investitionsentscheidungen durch öffentliche und private Akteure der Raumentwicklung vorbereitet werden. Gebietskörperschaften, also Gemeinden von unterschiedlicher Größe, sollen zusammenarbeiten, um gemeinsame Probleme wie beispielsweise die Abwanderung junger Menschen durch das Anbieten attraktiver Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen zu lösen.¹⁰

Auf der Grundlage des MORO-Projekts (siehe 3.5.1 MORO Nord) „Überregionale Partnerschaften“ begleitet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bundesweit sieben Umsetzungsprojekte zur Erprobung dieser Partnerschaften. Hierbei handelt es sich ebenso um großräumige Stadt-Land-Partnerschaften im Sinne der territorialen Agenda. Städte und ländliche Räume arbeiten freiwillig als gleichberechtigte Partner auf der Grundlage gemeinsamer Entwicklungspotenziale zusammen.¹¹ Die Erfahrungen, die in diesen Modellregionen gesammelt werden, sollen Anwendung finden, um die entstandenen regionalen Netzwerke und Kooperationen zu festigen und um zukünftig aus solchen Partnerschaften und neueren Kooperationsformen einen Nutzen zu ziehen.

2.4 Metropolregion

Durch den Beschluss der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) ist am 08.03.1995 der Begriff der „Metropolregion“ für Deutschland definiert worden.

„Die Ministerkonferenz für Raumordnung setzt sich aus dem für Raumordnung zuständigen Bundesminister und den für die Landesplanung zuständigen Ministerien und Senatoren zusammen.“¹² In diesem Zusammenhang sollen die Bundesländer in den Bereichen Raumordnung und Landesplanung zusammenarbeiten.

Bei dem Begriff der Metropolregion bzw. der „Metropolitan Area“, dessen Auftreten sich erstmals in den USA während der 1930er Jahre ereignet hat, handelt es sich zunächst darum, die Raumeinheiten, die durch die Suburbanisierung

8 vgl. Aring, Jürgen; Sinz, Manfred: Neue Leitbilder der Raumentwicklung in Deutschland. disP 165, H. 2(2006), S. 43

9 vgl. BMVBS (Hrsg.), 2007: Territoriale Agenda der Europäischen Union (<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/29700/publicationFile/308/territoriale-agenda-der-europaeischen-union-angenommen-am-25-mai-2007.pdf>) (aufgerufen am 11.07.11)

10 A.a.O.

11 vgl. BMVBS: Stellungnahme des Beirates für Raumordnung(29.06.09) (<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/28682/publicationFile/11079/stellungnahme-territorial-governance.pdf>) (aufgerufen am 20.07.11)

12 vgl. Bmvbs: Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO), (Datum), Online: <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/SW/ministerkonferenz-fuer-raumordnung-mkro.html?nn=35784>, (aufgerufen am 29.04.2011)

entstanden sind, besser erfassen zu können.¹³ In Deutschland hingegen sind die städtisch-suburbanen Räume lange Zeit als Großstadt- oder Stadtregion bezeichnet worden, ehe der Begriff „Metropolregion“ eingeführt worden ist.¹⁴

Seit diesem Zeitpunkt werden Metropolregionen als „funktional verflochtene Ballungsgebiete [verstanden], die als Wachstumszentren von europaweiter Bedeutung eingestuft werden und in denen sich hochwertige tertiäre Funktionen konzentrieren“.¹⁵ Es lassen sich hinsichtlich der Fläche sowie der Größe einer Metropolregion kaum Konkretisierungen treffen. Bezüglich der Einwohnerzahl einer Metropolregion wird für den Zentrumsbereich von ca. 500.000 Menschen ausgegangen. Für die gesamte Metropolregion wird von etwa 1 bis 1,5 Mio. Bewohnern ausgegangen. Die Fläche einer Metropolregion orientiert sich hingegen anhand anderer Kriterien, wie u.a. der bestehenden Austauschbeziehungen zwischen einer Kernstadt und dem die Kernstadt umgebenden Umland. Dabei sind die Abgrenzungen variabel und können sich im Laufe der Zeit verändern.¹⁶

Die Funktionen einer Metropolregion beziehen sich sowohl auf die nationale als auch auf die internationale Entwicklung. Es lassen sich hierbei drei bis vier entwickelte Kernfunktionen aufzeigen: die Entscheidungs- und Kontrollfunktion, die Innovations- und Wettbewerbsfunktion, die Gateway-Funktion sowie die diesbezüglich ergänzende Symbolfunktion.

Bei der Entscheidungs- und Kontrollfunktion, auch „headquarter-Funktion“ oder „Steuerungs-

funktion“ genannt, steht die Anzahl und Bedeutung von Hauptsitzen nationaler und internationaler Unternehmen (in der Metropolregion) im Mittelpunkt. Darüber hinaus sind häufig Firmensitze hochspezialisierter Dienstleister (Finanzwesen, Logistikunternehmen, etc.) vorzufinden. Ein weiteres entscheidendes Merkmal weisen staatliche Regierungssitze, Parlamente, oberste Behörden sowie transnationale Organisationen auf.¹⁷

Die Innovations- und Wettbewerbsfunktion bezieht sich auf die Generierung und Verbreitung von Wissen, Einstellungen, Werten und Produktionen. Dabei geht es im Kern darum, dass Metropolregionen sich im Wettbewerb durchsetzen können. Dies kann ausschließlich durch innovative Ideen, einerseits wirtschaftlich-technische Innovationen und andererseits soziale und kulturelle Innovationen, geschehen.¹⁸

Die Gateway-Funktion bezieht sich im Kern auf den Zugang zu Menschen, Wissen und Märkten. Metropolregionen sollen als sogenannte Verkehrsknotenpunkte fungieren, wodurch eine optimale Erreichbarkeit auch aus anderen bedeutenden europäischen Ballungsräumen gewährleistet wird. Dabei soll eine optimal ausgebauten Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Luftverkehr, eine optimale Hochgeschwindigkeitszug- und Autobahnanbindung und das Vorhandensein von Fachkongressen, Messen und Ausstellungen, gegeben sein.¹⁹

13 vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Bonn: (...), S. 5

14 vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Bonn: (...), S. 5.

15 vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Bonn: (...), S. 5.

16 vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Bonn: (...), S. 5

17 vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Bonn: (...), S. 6.

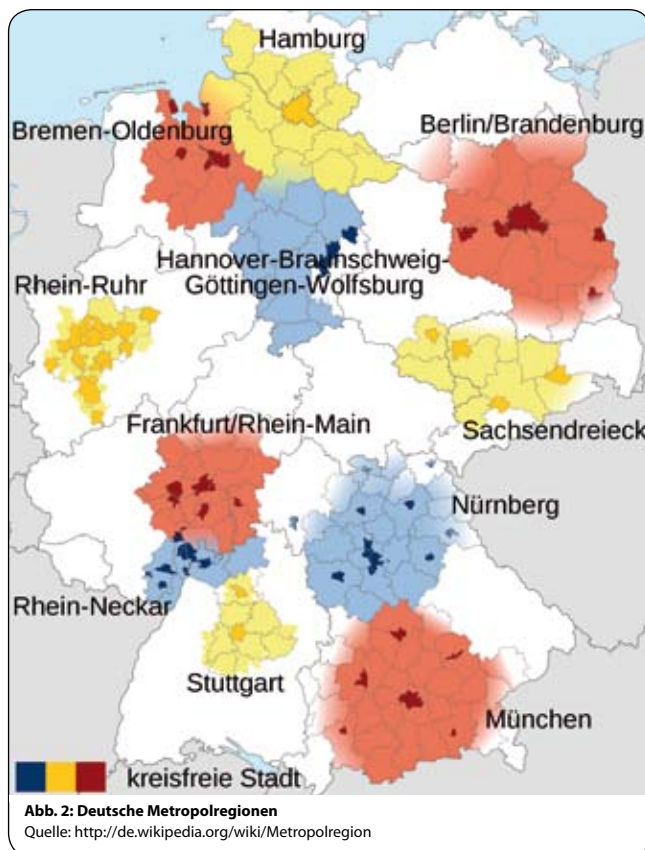
18 vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Bonn: (...), S. 6.

19 vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Bonn: (...), S. 6.

Des Weiteren erzeugen Metropolregionen eine identitätsstiftende Wirkung. Dahinter verbirgt sich die Symbolfunktion. Von den Metropolregionen gehen nicht nur „Marken- und Statussymbole, Trends und Moden sowie Werte und Vorbilder aus, sondern auch räumlich oder architektonische Symbole, wie repräsentative Bauwerke oder Parkanlagen“.²⁰

Eine Metropolregion weist alle vier Funktionen auf, jedoch in unterschiedlicher Intensität und Ausprägung. Dies begründet sich unter anderem durch die unterschiedlichen Größen der Metropolregionen.

In Deutschland existieren insgesamt elf Metropolregionen erkennen: Rhein-Ruhr, Berlin/Brandenburg, Rhein-Main, Stuttgart, München, Mitteldeutschland, Hamburg, Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg, Nürnberg, Bremen-Oldenburg und Rhein-Neckar. Die Metropolregion Rhein-Ruhr hat im internationalen Wettbewerb einen erhöhten Stellenwert (im Vergleich zu den übrigen Metropolregionen Deutschlands).



20 vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Bonn: (...), S. 6

2.5 Metropolregion Hamburg



„Willkommen in einer der buntesten, schönsten und wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands. 800 Orte, 14 Kreise, drei Länder, eine Region – das ist die Metropolregion Hamburg.“²¹

So präsentiert sich die Metropolregion Hamburg im Internet.

Die Metropolregion Hamburg, welche ein Zusammenschluss der Freien und Hansestadt Hamburg, den Kreisen Dithmarschen, Herzogtum-Lauenburg, Pinneberg, Segeberg, Steinburg und Stormarn in Schleswig-Holstein sowie den niedersächsischen Landkreisen Cuxhaven, Harburg, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Soltau-Fallingb., Stade und Uelzen ist, ist 1995 als freiwillige Kooperation gegründet worden. Etwa 4,3 Mio. Einwohner verteilen sich auf eine Fläche von 19.802 km², wobei in der Stadt Hamburg mit etwa 1,8 Mio. Menschen der Großteil der Bevölkerung ansässig ist.

Die Abgrenzung der Metropolregion wird oft als willkürlich bezeichnet, da sich vor allem in Niedersachsen etliche Landkreise eher der Metropolregion Bremen-Oldenburg bzw. der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg zugehörig fühlen. Bemerkenswert ist, dass der Landkreis Heidekreis in der Lüneburger Heide sowohl zur MRH als auch zur Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-

21 vgl. Metropolregion Hamburg: Über uns - Übersicht <<http://metropolregion.hamburg.de/ueber-uns/>> (aufgerufen am 22.04.2011)>

Wolfsburg zugeordnet ist. Des Weiteren ist der Landkreis Cuxhaven neben der MRH auch der Metropolregion Bremen – Oldenburg zugehörig.

Die Metropolregion Hamburg wird durch den Regionsrat, den Lenkungsausschuss, die Geschäftsstelle und unterschiedliche Facharbeitsgruppen (u.a. Kammern, Verbänden, etc.) gesteuert. Der Regionsrat setzt sich aus je drei Vertretern der Länder, je einem Vertreter pro Landkreis, den Landräten sowie drei Bezirksamtsleitern der FHH zusammen. In einer jährlich durchgeführten Sitzung entscheidet der Regionsrat als oberstes Gremium über die Gewährung von Fördermitteln. Der Lenkungsausschuss, bestehend aus einem Vertreter der Bundesländer, je einem Landrat und Gemeindevertreter aus Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie einem Bezirksamtsleiter, koordiniert die wichtigen Institutionen für die relevanten Herausforderungen der MRH. Darüber hinaus entscheidet der Lenkungsausschuss über den Einsatz der Facharbeitsgruppen, die sich u.a. über Bereiche wie beispielsweise Wirtschaft, Tourismus oder Bildung erstrecken. Die Geschäftsstelle unterstützt den Lenkungsausschuss und vertritt die MRH nach innen und nach außen. In einer engen Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz, die ebenfalls einmal pro Jahr zusammentrifft und aus Vertretern der Landtags- und Bürgerschaftsfraktionen und regionalen Akteuren (HVV, Wirtschaftsförderungen, etc.) besteht, werden gemeinsame Leitprojekte für die Metropolregion konzipiert.²²

Finanziert wird die MRH durch die Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Jährlich werden pro Bundesland 51.000 € für die laufenden Kosten zur Verfügung gestellt. Bereits 1960 ist von den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg ein Förderfond eingeführt worden. Beide Länder zahlen jährlich 871.000 € in diesen Fond ein. Einen identischen Fond gibt es zwischen Hamburg und Niedersachsen, an dem sich beide Länder mit jeweils 600.000 € pro Jahr beteiligen. Diese Förderfonds dienen aktuell zusätzlich als finanzielles Fördermittel zur Verbesse-

rung der Entwicklung des Kooperationsraumes.²³ Besondere Schwerpunkte sind hierbei die Stärkung der „internationalen Wettbewerbsfähigkeit insbesondere in den Themenfeldern Wirtschaft und Arbeitsmarkt, Verkehr, Tourismus, Bildung, Wissenschaft und Forschung sowie Kultur, Regionalmarketing und Wirtschaftsförderung.“ Die Gewährleistung und Verbesserung der Daseinsvorsorge sowie die Zusammenarbeit im Bereich der Raumstruktur und des Klimaschutzes sind weitere essenzielle Aufgabenfelder der MRH.²⁴

Die Metropolregion Hamburg ist das wirtschaftliche Zentrum Norddeutschlands und fungiert dabei als Schnittstelle zwischen Nord-, Mittel- und Osteuropa. Etwa 200.000 Unternehmen haben innerhalb der MRH ihren Sitz und für internationale Firmen bieten sich u.a. durch die bestehende Infrastruktur günstige Bedingungen, um in der Metropolregion zu investieren. Mit über 150.000 Beschäftigten ist der Hamburger Hafen größter Arbeitgeber der Region. Nach dem Hafen in Rotterdam werden hier europaweit die meisten Container umgeschlagen. Des Weiteren ist die Metropolregion führend in der Luftfahrttechnologie, im Maschinenbau sowie in der Logistik –und Medienbranche.²⁵

„Die Metropolregion Hamburg hat den Willen und die Kraft, in die Liga der europäischen Wachstumsregionen aufzusteigen, denn sie ist von Kopf bis Fuß auf Wachstum eingestellt.“²⁶

Wirtschaftscluster, die einen Austausch verschiedener Ideen und Technologien unterschiedlichster Branchen ermöglichen, sind bezeichnend für das

22 vgl. Metropolregion Hamburg: Über uns – Gremien <<http://metropolregion.hamburg.de/gremien/> (aufgerufen am 03.06.2011)>

23 vgl. Metropolregion Hamburg: Servicebereich der Metropolregion Hamburg – wichtige Grundlagenpapiere zum Download <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/256538/data/staatsvertrag.pdf>> (heruntergeladen am 03.06.2011)

24 vgl. Metropolregion Hamburg: Servicebereich der Metropolregion Hamburg – wichtige Grundlagenpapiere zum Download <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/256540/data/verwaltungsabkommen.pdf>> (heruntergeladen am 03.06.2011)

25 vgl. Metropolregion Hamburg: Servicebereich der Metropolregion Hamburg – wichtige Grundlagenpapiere zum Download <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/2323740/data/standortbroschuere.pdf>> (heruntergeladen am 03.06.2011)

26 vgl. Prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz (Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Hamburg) in: Metropolregion Hamburg, Kunstverlag Josef Brühl GmbH, München, 2006, S. 126

Wachstum der Metropolregion. Neben der großen Anzahl von internationalen Unternehmen sind es die drei Landesparlamente, welche die von Blotvogel beschriebene Entscheidungs- und Kontrollfunktion für die MRH übernehmen.

„Als Hochburg der Forschung und Wissenschaft“²⁷ wird die Metropolregion titulierte. An den 25 Hochschulen in der Region sind ca. 86.000 Studenten aus dem In- und Ausland immatrikuliert. In den Forschungseinrichtungen sind ca. 9.000 Wissenschaftler tätig. Die für Metropolregionen signifikante Innovations- und Wettbewerbsfunktion hat dadurch in der MRH einen sehr hohen Stellenwert.²⁸ Die Gateway-Funktion wird größtenteils durch die Kernstadt Hamburg übernommen. Der Hamburger Flughafen, die Bundesautobahnen A1, A7, A23, A24 sowie fünf Fernbahnhöfe sind die wichtigsten Verkehrseinrichtungen für die Metropolregion.

Neben der außerordentlichen ökonomischen Bedeutung bietet die Metropolregion eine reichhaltige kulturelle Vielfalt in Hamburg sowie eine einzigartige Landschaft außerhalb Hamburgs. Hervorzuheben sind die zahlreichen touristischen Anziehungspunkte der Stadt Hamburg wie beispielsweise die diversen Theater, Museen, die vielen Musicals und Konzerte und das Hamburger Nachtleben. Sämtliche Veranstaltungen bzw. Freizeitmöglichkeiten sind Anlaufpunkte für zahlreiche Touristen aus dem In- und Ausland. Prägende Bauwerke, wie die sich noch im Bau befindliche Elbphilharmonie oder die Speicherstadt sind weitere Anzeichen für die Symbolfunktion der Metropolregion Hamburg. Das Umland Hamburgs weist durch die zahlreich vorhandenen Grünflächen und Wälder vorwiegend eine Erholungsfunktion auf.

Um einen konkreten Eindruck von der Metropolregion sowie der Ausstrahlung und der Bedeutung der MRH zu erhalten, sind in Kapitel 3 die vier ausgewählten Städte der Metropolregion

Hamburg porträtiert. Des Weiteren repräsentieren die bereits genannten Auswahlstädte stellvertretend sämtliche Städte und Gemeinden in der MRH. Die Gründe für die Auswahl der vier Städte werden ebenfalls im folgenden Kapitel genauer erläutert.

3. Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme bildet die Grundlage zum Erreichen der gegebenen Zielsetzung. In diesem Kapitel wird die Auswahl der vier Städte Lüneburg, Norderstedt, Schwarzenbek und Jork begründet (siehe 3.1). Um einen grundlegenden Einblick in die jeweiligen Städte und somit auch einen Eindruck der Städte in der Metropolregion Hamburg zu erlangen, sind Stadtportraits (siehe 3.2ff.) und Erfahrungsberichte (siehe 3.3ff.) erstellt worden. Während die Stadtportraits lediglich objektive, fundamentale Daten und Fakten enthalten und somit eine kurze Übersicht über die vier Städte ermöglichen, wird bei den Erfahrungsberichten auf subjektiv gewonnene Eindrücke aus den Stadtrundgängen zurückgegriffen. Sowohl die Stadtportraits als auch die Erfahrungsberichte fungieren als die Basis für die in Punkt 3.4ff. dargestellten Rechercheergebnisse, welche die im Laufe der Zeit gewonnenen Erkenntnisse über die Auswahlstädte darlegen. Des Weiteren sind in Abschnitt 3.5ff. Projekte der Metropolregion durch die Träger MORO NORD sowie KLIMZUG NORD dargestellt. Zusätzlich werden Maßnahmen der IHK NORD erläutert. Die Bestandsaufnahme ist somit grundlegend für gewonnene Erkenntnisse über funktionale Beziehungen, Verflechtungen sowie stadt-regionale Kooperationen in der Metropolregion Hamburg.

27 vgl. N.N.: Metropolregion Hamburg – Wirtschaftsstandort und Kulturräum, Kunstverlag Josef Brühl GmbH, München, 2006, S. 188

28 vgl. Metropolregion Hamburg: Wissenschaft in der MRH <<http://metropolregion.hamburg.de/wissenschaft/>> (aufgerufen am 03.06.2011)

3.1 Städteauswahl

Aufgrund der Tatsache, dass die vorliegende Arbeit Stadt-Umland-Beziehungen sowie u.a. Problematiken in der Metropolregion Hamburg thematisiert und um konkrete Untersuchungen der Wechselbeziehungen zwischen Stadt und Umland in der Metropolregion Hamburg durchführen zu können, sind Umlandgemeinden bzw. Umlandstädte mit möglichst unterschiedlichen geographischen, infrastrukturellen, wirtschaftlichen und sozialen Merkmalen auszuwählen. Die differierenden Städte und Gemeinden spiegeln dabei die Vielfalt vorhandener städtischer und ländlicher Strukturen in der MRH wider. Um ein möglichst vielfältiges und breites Spektrum an Städten und Gemeinden innerhalb der Metropolregion Hamburg zu erhalten, ist zu Beginn der Ausarbeitung des Berichtes eine Vorauswahl von zwölf Städten bzw. Gemeinden getroffen worden. Die auf einer Karte visualisierten Städte sind Lüneburg, Norderstedt, Reinbek, Bargteheide, Stade, Buxtehude, Jork, Pinneberg, Ahrensburg, Elmshorn, Schwarzenbek und Moisburg gewesen, welche allesamt eine unterschiedliche räumliche Verteilung in Bezug zur Stadt Hamburg aufweisen. Zu den genannten Städten sind unter anderem allgemeine Daten zur Stadt (Fläche, Stadtteile etc.), Bevölkerung, Sozialstruktur und Kooperationen zwischen der Stadt bzw. Gemeinde und anderen Städten bzw. Gemeinden in der MRH, zum Verkehr sowie zur Versorgung gesammelt worden.

Um die unterschiedlichen geografischen Lagen der Städte zu konkretisieren sind verschiedene Grenzen in der Karte eingezeichnet. Unter den eingezeichneten Grenzen befinden sich die Stadtgrenze der Freien- und Hansestadt Hamburg, die administrative Grenze der Metropolregion Hamburg sowie die Begrenzungen der Landkreise Niedersachsens und der Kreise Schleswig-Holsteins. Eine weitere eingezeichnete Begrenzung umfasst das Gebiet des HVV. Aufgrund der eingezeichneten Abgrenzungen, kann die Metropolregion Hamburg räumlich in drei unterschiedlich große Ringe aufgeteilt werden: Der erste Ring umfasst

das administrative Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg. Der zweite Ring setzt sich aus den (Land-)Kreisen Harburg, Stade, Pinneberg, Segeberg, Stormarn und dem nördlichen Teil des Landkreises Lüneburg zusammen, während der dritte Ring die verbleibenden Landkreise Niedersachsens und die restlichen Kreise Schleswig-Holsteins beinhaltet.

Nicht nur die räumliche Lage der Städte in der Metropolregion, sondern auch die Größe, Einwohnerzahl, Pendlerströme und Wirtschaftskraft der möglichen Auswahlstädte verdeutlichen die abweichenden Charakteristika der Städte. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung für die Ausgestaltung der vorliegenden Arbeit sind Norderstedt, Lüneburg, Schwarzenbek und Jork ausgewählt worden, welche jeweils andersartige Merkmale in Bezug zur geografischen Lage in der MRH und zur Entfernung zum administrativen Stadtgebiet Hamburgs aufweisen. Des Weiteren besitzen diese vier Städte unter anderem unterschiedliche Bevölkerungsstrukturen, Flächengrößen sowie wirtschaftliche und touristische Merkmale und sind somit für die Umsetzung der Zielvorgaben geeignet. Während die Stadt Lüneburg beispielsweise von der Einwohnerzahl mit der Stadt Norderstedt vergleichbar ist, ist diese aber im Gegensatz zu Norderstedt nicht unmittelbar an der administrativen Grenze der Stadt Hamburg gelegen. So kann u.a. ermittelt werden, ob die Entfernung zur Stadt Hamburg trotz vergleichbarer Einwohnerzahlen einen Einfluss auf die funktionalen Beziehungen und die Identifikation in bzw. mit der MRH besitzt. Sowohl bei Schwarzenbek als auch bei Jork geht es hingegen in diesem Zusammenhang um die Feststellung, ob kleinere Städte bzw. Gemeinden von der weiträumigen Metropolregion Hamburg profitieren und ob die Größe der Stadt bzw. Gemeinde einen Einfluss auf die Bedeutung und die Art der funktionalen Beziehung hat. Zudem geht es insbesondere bei Jork darum, ob sich die Bewohner trotz der dörflichen Strukturen als Bestandteil der MRH wahrnehmen. Des Weiteren gilt es die Verkehrsanbindungen, sowohl jene Jorks als auch jene Schwarzenbeks, zu überprüfen, um ebenfalls Rückschlüsse auf die funktionalen Beziehungen

und Bedeutung der Gemeinde Jork bzw. Stadt Schwarzenbek in der MRH zu ziehen.

Aufgrund der Vielfältigkeit der Auswahlstädte lässt sich ableiten, dass diese symbolisch für sämtliche Städte und Gemeinden in der Metropolregion Hamburg stehen. Die Eigenschaften bzw. die grundlegenden Fakten der Auswahlstädte werden in den folgenden Abschnitten näher erläutert.

3.2 Stadtportraits

Die Stadtportraits dienen zur Einführung über fundamentale Daten und elementare Merkmale der vier ausgewählten Städte Norderstedt, Lüneburg, Schwarzenbek und Jork. Zusätzlich wird die Stadt Hamburg portraitiert. Die Reihenfolge der Städte in den Stadtportraits ergibt sich aus der Größe der Einwohnerzahl und ist absteigend sortiert. Die Stadtportraits sind in verschiedene Kategorien gegliedert. Der allgemeine Teil umfasst unter anderem statistische Daten zur Bevölkerung und zur Fläche der Städte bzw. Gemeinde. Die Abschnitte zur Stadtentwicklung, Wirtschaft, Tourismus und Umwelt geben einen Überblick über die jeweiligen Sachverhalte und Projekte der entsprechenden Untersuchungskriterien. Zuletzt dient der Bereich „Identifikation mit der Metropolregion Hamburg“ dazu, einen Einblick über die Bedeutung und die Präsenz der Begrifflichkeit „Metropolregion Hamburg“ zu erlangen. Im Zuge dessen sind einige Bewohner der jeweiligen Städte im Verlauf der Stadtrundgänge zum Begriff „Metropolregion Hamburg“ um Auskunft gebeten worden.

3.2.1 Portrait Hamburg



Abb. 4: Logo der Hansestadt Hamburg

Quelle: <http://www.seeklogo.com/freie-und-hansestadt-hamburg-logo-57589.html>

Allgemeines

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist als Stadtstaat ein Bundesland der Bundesrepublik Deutschland. Auf einer Fläche von rund 755 km² verteilen sich ca. 1,8 Mio. Einwohner (ca. 2.384 pro km²). Die Stadt Hamburg besitzt etwa zehnmal mehr Einwohner als Norderstedt, Lüneburg, Schwarzenbek und Jork zusammen. Hamburg ist die zweitgrößte Stadt Deutschlands und Zentrum der Metropolregion Hamburg. Die Stadt Hamburg besteht aus sieben Bezirken (Altona, Bergedorf, Eimsbüttel, Harburg, Hamburg-Mitte, Hamburg-Nord sowie Wandsbek) und insgesamt 104 Stadtteilen. Hamburg liegt im Norden der Bundesrepublik. An die Stadt Hamburg grenzen die Bundesländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein an.

Von 1970 bis Mitte der 90er-Jahre ist die Bevölkerung von 1,8 Mio. auf knapp 1,65 Mio. Menschen gesunken. Seit Mitte der 90er-Jahre ist allerdings wieder ein stetiges Wachstum festzustellen, so dass momentan die Zahl von ca. 1,8 Mio. Einwohner beinahe erreicht wird. Es ist davon auszugehen, dass die Stadt Hamburg weiter prosperiert und somit die Einwohnerzahlen weiter ansteigen werden. Die Bevölkerung verteilt sich auf 15,3 % bei den unter 18-Jährigen, 65,7 % sind 18 bis 64 Jahre alt. 19 % der Hamburger Bevölkerung ist über 65 Jahre alt. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung liegt bei 13,6 %.²⁹

29 vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2011): Statistisches Jahrbuch Hamburg 2010/2011, S. 14-20

Stadtentwicklung

Die ältesten nachgewiesenen Besiedlungen im Hamburger Gebiet sind auf das 4. Jahrhundert v. Chr. datiert. Ab dem 4. bis 6. Jahrhundert, gefolgt vom Mittelalter bis zur heutigen Zeit, erlebte die Stadt Hamburg eine stetige städtebauliche Entwicklung.

Ausschlaggebende Ereignisse in der Neuzeit, welche zu einer maßgeblichen Entwicklung Hamburgs beigetragen haben, sind u.a. der große Brand im Jahr 1842, welcher die Möglichkeit geschaffen hat das innere Stadtgebiet umzugestalten und die Infrastruktur zu modernisieren sowie die Choleraepidemie im Jahr 1892 gewesen. Im Zuge der Choleraepidemie und der dadurch erkrankten und gestorbenen Menschen sind in Hamburg u.a. neue Gesetze erlassen worden, um den Bau unhygienischer Wohnverhältnisse zu verhindern. Das Filterwerk der Hamburger Wasserwerke und die erste deutsche Müllverbrennungsanlage waren weitere Entwicklungen dieser Epidemie.

Infolge des Groß-Hamburg-Gesetzes von 1937/38 erfuhr die Stadt Hamburg einen erheblichen Flächen- und Bevölkerungszuwachs. Erwähnenswert sind außerdem die Zerstörungen der Wohngebiete der Hansestadt durch Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg sowie die Zerstörungen jüdischer Quartiere in Hamburg. Diese Ereignisse haben die geschichtliche städtebauliche Entwicklung Hamburgs beeinflusst. Das jüngste bedeutende Stadtentwicklungsprojekt Hamburgs ist die Errichtung eines neuen Stadtteils, der Hafen City. Diese befindet sich aktuell noch im Bauprozess. Aufgrund der Vielzahl städtebaulicher Entwicklungen in der Geschichte Hamburgs sind keine Einzelheiten zu den jeweiligen Entwicklungen in den einzelnen Stadtteilen genannt.

Im Folgenden wird lediglich auf aktuelle Themen und Projekte im Bereich der Stadtentwicklung eingegangen:

Internationale Bauausstellung Hamburg 2013
Der so genannte „Sprung über die Elbe“, also die Entwicklung der Elbinsel, ist das aktuellste Leit-

projekt zur Stadtentwicklung Hamburgs. Dabei ist die Internationale Bauausstellung (IBA) im Jahr 2013 das zentrale Umsetzungsinstrument der Entwicklung. Im Jahr 2006 ist dafür eigens die IBA Hamburg GmbH vom Hamburger Senat gegründet worden, welche die Entwicklung bis zum Jahr 2013 gestaltet und begleitet. Das Gelände der IBA 2013 umfasst eine Größe von ca. 3.500 Hektar und schließt die gesamte Elbinsel mit der Veddel, Wilhelmsburg sowie dem Harburger Binnenhafen ein. Zurzeit leben rund 55.000 Einwohner Hamburgs auf der Elbinsel. Dazu gesellen sich noch etwa 2.500 ansässige Unternehmen.

Zentrale Themen der Internationalen Bauausstellung Hamburg 2013 sind Handlungsfelder der Metropolenentwicklung. Für zukünftige Entwürfe der Metropole veranstaltet die IBA soziale und kulturelle Projekte. Unter anderem durch öffentliche Publikationen werden sowohl Anwohner als auch Unternehmen mit eingebunden.³⁰

Die drei wichtigsten Leitthemen sind:

1. Die IBA Hamburg zeigt, welchen Gewinn die internationale Stadtgesellschaft - die KOSMOPOLIS - für eine Metropole bedeutet.
2. Die „inneren Stadtränder“ - die METROZONEN - sollen zu einzigartigen und attraktiven Orten verwandelt werden.
3. Mit dem Themenschwerpunkt STADT IM KLIMAWANDEL wird die Vision einer Metropole Realität, die dem Klimawandel entgegentritt.³¹

Internationale Gartenschau 2013

Zeitgleich zur Internationalen Bauausstellung im Jahr 2013 wird die Elbinsel von April bis Oktober 2013 Austragungsort einer Internationalen Gartenschau (IGS). Ziel dieser ist die Erschaffung eines

30 vgl. http://www.iba-hamburg.org/de/01_entwuerfe/3_mission/mis-sion_zukunftzeigen.php (aufgerufen am 06.05.11)

31 vgl. http://www.iba-hamburg.org/de/01_entwuerfe/4_leitthemen/leitthemen_start.php (aufgerufen am 06.05.11)

Stadtparks für das 21. Jahrhundert in Wilhelmsburg.

Die attraktive Hamburger Mixtur von Wasserflächen und Grünflächen wird verbunden mit den aktuellen Themen wie körperlicher Betätigung an der frischen Luft und Wellness in angenehmer Umgebung. Wilhelmsburg ist neben den Wasserflächen von einer sozialen Durchmischung und der Nähe zum Hafen geprägt. Hierdurch ist das Leitthema der IGS 2013 („In 80 Gärten um die Welt“) inspiriert worden. Die IGS wird im Jahr 2013 auf einer Gesamtfläche von etwa 100 Hektar stattfinden. Etwa die Hälfte der Fläche sind Kleingärten (ca. 850 Parzellen in neun Kleingartenvereinen).³²

Wirtschaft

Hamburg gilt als einer der attraktivsten Wirtschaftsstandorte Europas. Durch die zentrale Lage in Europa, den Hafen, den Flughafen, den Bahnhöfen und den zahlreichen Fernstraßen, ist Hamburg ein sehr reizvoller Standort für internationale Unternehmen. Bei der Hamburger Handelskammer sind etwa 140.000 Unternehmen, unter denen auch zahlreiche internationale Firmen ihren Sitz in der Hansestadt haben, registriert.³³ Die drei größten Arbeitgeber neben der Stadt Hamburg (ca. 70.000 Beschäftigte) sind die Airbus Deutschland GmbH mit ungefähr 11.800 Beschäftigten, die Deutsche Lufthansa AG (etwa 10.900 Beschäftigte) sowie die Asklepios Kliniken Hamburg GmbH mit rund 10.500 Arbeitnehmern.³⁴

Die Erwerbsstruktur der Beschäftigten verteilt sich auf ca. 0,5 % im primären, ungefähr 14,4 % im sekundären und rund 85,1 % im tertiären Sektor. Eine Verschiebung zum Dienstleistungssektor ist in den letzten fünfzehn Jahren insofern

erkennbar, als dass sich der Anteil des sekundären Sektors um fünf Prozentpunkte hin zum tertiären Sektor verschoben hat.³⁵ Die Arbeitslosenquote liegt in der Stadt Hamburg bei ca. 7,9 % (Stand: Mai 2011).

Die wichtigsten Wirtschaftszweige Hamburgs sind die maritime Wirtschaft, Fahrzeug-, Maschinen- und Schiffbau. Besonders starke innovative Wachstumsbranchen sind die Luftfahrtindustrie, Life Sciences, die Bereiche Medien & IT sowie Hafen und Logistik. Für die Hafen- und Logistikbranche ist hier stellvertretend der Hamburger Hafen zu nennen. Lediglich der Rotterdamer Hafen liegt in Europa im Bereich der Umschlagzahlen vor dem Hamburger Hafen.



Abb. 5: Container Depot, Hamburger Hafen

Quelle: http://www.reflektion.info/html/3002_060607_1_eurogate.html

In der Sektion des Außenhandels ist Hamburg das wichtigste Zentrum Nordeuropas und spätestens seit der EU-Osterweiterung zentrale Schnittstelle für die Ostseeanrainer. Mit einem Anteil von über 60 % des Warenaustausches ist aktuell der europäische Markt maßgeblich an der Hamburger Handelsbilanz beteiligt. Allen voran sind die asiatischen Staaten, insbesondere der chinesische Markt, mit 20 % am Hamburger Warenaustausch beteiligt.³⁶

32 vgl. IBA Hamburg: 03 – Mehr als eine Ausstellung: Organisation http://www.iba-hamburg.de/de/03_ausstellung/4_organisation/igs.php (aufgerufen am 06.05.11)

33 vgl. Stadt Hamburg <<http://www.hamburg.de/warum-hamburg/-255618/heimat-von-140-000-unternehmen.html>> (aufgerufen am 05.05.11)

34 vgl. Metropolregion Hamburg: Wirtschaft: Daten & Fakten: die 100 größten Unternehmen <<http://metropolregion.hamburg.de/die-100-groessten-unternehmen-der-metropolregion-hamburg/271700/groesste-unternehmen-hh.html>> (aufgerufen am 05.05.11)

35 vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2011): Statistisches Jahrbuch Hamburg 2010/2011, S.91

36 vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2011): Statistisches Jahrbuch Hamburg 2010/2011, S.145

„Die Außenhandelsmetropole Hamburg ist damit die Brücke, welche die chinesische und die europäische Wirtschaft miteinander verbindet.“³⁷

Als Einkaufsmöglichkeit zählt Hamburg zu einer der attraktivsten Städte in Nordeuropa. Einkaufsstrassen wie der Jungfernstieg, die Mönckebergstraße oder der Neue Wall sind weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt. Mit einem Kaufkraftindex von 110,4 nimmt Hamburg die Spitzenposition im Vergleich sämtlicher Bundesländer ein.³⁸

Tourismus



Abb. 6: Landungsbrücken, Hamburger Hafen
Quelle: <http://www.fotocommunity.de/>

„Mit ihrem Flair und maritimen Charme zählt Hamburg zu den schönsten Städten Deutschlands. Das Tor zur Welt [...] bietet seinen Gästen Stadtleben pur, mit einmaligen Shopping-, Kultur-, aber auch Naturerlebnissen.“³⁹

So beschreibt die Hamburg Tourismus GmbH die Hansestadt. Hamburg bietet für jede Altersklasse unzählige Sehenswürdigkeiten. Beispielsweise sind mit Alster- und Hafenrundfahrten Hamburgs besondere Verbindungen zum Wasser zu erleben. Weitere touristische Anziehungspunkte

sind u.a. der Michel, der Hafen, die Speicherstadt und das Rathaus. Des Weiteren eröffnen sich in der Innenstadt diverse Shoppingmöglichkeiten. Der Park „Planten un Blumen“ ist neben dem Kiez, der das Hamburger Nachtleben widerspiegelt, eine weitere touristische Attraktion. Musicals, Theater, Konzerte und Opern ziehen ebenfalls etliche internationale Gäste an.⁴⁰

Die Anzahl der Betriebe im Bereich des Fremdenverkehrs hat sich in den letzten zwanzig Jahren um 60 Betriebe auf insgesamt 303 erhöht. Die Zahl der Gäste der Stadt Hamburg belief sich im Jahr 2009 auf etwa 4,3 Mio. Gäste. Darunter waren knapp 18 % ausländische Gäste zu verbuchen.⁴¹

Umwelt

Hamburg hat die Zielvorstellung, dass bis zum Jahr 2020 insgesamt 40 % weniger CO₂ produziert werden soll. Die Umsetzung der Zielvorstellung beinhaltet die Partizipation aller städtischen Akteure. So müssen sich zum Erreichen des Ziels, neben der Stadt Hamburg selbst, in Hamburg angesiedelte Unternehmen und Betriebe sowie Bürgerinnen und Bürger der Stadt beteiligen.

Die Bürgerinitiativen belaufen sich dabei unter anderem auf den Austausch alter, umweltunfreundlicher Haushaltsgeräte gegen neuere Geräte, die Nutzung von Ökostrom, die Mülltrennung, den Kauf schadstoffarmer Kraftfahrzeuge und die Nutzung von „StadtRAD“.⁴²

Die Hauptaufgabe der Leitstelle Klimaschutz, welche Teil der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) ist, ist die Umsetzung und die Weiterentwicklung des Klimaschutzkonzepts. Die letzte Fortschreibung stammt aus dem Winter 2010/11.⁴³

37 vgl. Stadt Hamburg: Verkehr&Wirtschaft: Standort Hamburg <<http://www.hamburg.de/wirtschaftsstandort/298760/handel.html>> (aufgerufen am 05.05.11)

38 vgl. Michael Bauer Research GmbH: Download: MBR Kaufkraft Bundesländer 2010 <http://www.mb-research.de/_download/MBR-Kaufkraft-2010-Bundeslaender.pdf> (heruntergeladen am 05.05.11)

39 vgl. Hamburg Tourismus: Sehenswertes <http://www.hamburg-tourism.de/sehenswertes/> (aufgerufen am 05.05.2011)

40 vgl. Hamburg Tourismus: Sehenswertes: Hamburg in 1,2 oder 3 Tagen <<http://www.hamburg-tourism.de/sehenswertes/hamburg-in-1-2-oder-3-tagen/drei-sightseeing-tage/>> (aufgerufen am 05.05.2011)

41 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2011): Statistisches Jahrbuch Hamburg 2010/2011, S. 147

42 vgl. Umwelthauptstadt Hamburg: Presse&Downloads <<http://umwelthauptstadt.hamburg.de/contentblob/2726606/data/uhh-magazin.pdf>> (aufgerufen am 06.05.2011)

43 vgl. Klimaschutz für Hamburg: Politik: Fortschreibung des Klimaschutz-

Bei der Aufstellung des Klimaschutzkonzepts Hamburg hat der Senat in Übereinstimmung mit der Bürgerschaft im Jahr 2007 beschlossen, dass mit Beginn des Jahres 2012 eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes pro Jahr um 2 Mio. Tonnen stattfinden müsse. Etwa die Hälfte, sprich knapp 1 Mio. Tonnen CO₂, sollen demnach zum einen durch die Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes und zum anderen durch die Hamburger Industrie eingespart werden. Aus den aktuell durchgeführten CO₂-Monitorings geht hervor, dass bereits zum Ende des Jahres 2010 die Projekte des Klimaschutzkonzeptes 390.000 von insgesamt 550.000 Tonnen CO₂-Einsparnis für 2012 erreicht haben. Ähnliche Erfolge hat es im Bereich der Industrie gegeben. Bis Mitte 2010 sind durch die Selbstverpflichtung von elf großen Hamburger Unternehmen 330.000 Tonnen CO₂ pro Jahr vermieden worden. Bis 2012 soll die Industriebranche zusätzlich etwa eine halbe Million Tonnen CO₂ einsparen.

Etwa 25 Mio. Euro sind in das Klimaschutzkonzept Hamburg investiert worden. Für die Jahre 2011 und 2012 soll die Summe allerdings auf 22,5 Mio. Euro im Zuge der Haushaltskonsolidierung sinken.

Die drei Hauptbereiche des Hamburger Klimaschutzkonzeptes sind: „Minderung der Treibhausgase“ (z.B. Energie, Gebäude, Mobilität), „Anpassung an den Klimawandel“ (Anpassungsstrategie und Stadtklimamodellierung) sowie „Übergreifende Sektoren und Themen“ (z.B. Bewusstseinsbildung, Internationaler Klimaschutz und Evaluierung).⁴⁴

Erwähnenswert ist zudem, dass die Stadt Hamburg seit Dezember 2010 als zweite europäische Stadt den Titel „Umwelthauptstadt Europas“ trägt. Dieser wird jährlich von der Europäischen Kommission an eine Stadt in Europa verliehen, der es in besonderer Weise gelungen ist, Umweltschutz und wirtschaftliches Wachstum zu einer hervorragenden Lebensqualität ihrer Einwohner zu verbinden.

konzepts <<http://klima.hamburg.de/klimaschutzkonzept/1109282/hamburger-klimaschutzkonzept.html>> (aufgerufen am 06.05.2011)

44 vgl. Klimaschutz Hamburg: Bauen & Klimaschutz: Infomaterial <<http://klima.hamburg.de/contentblob/2714722/data/pm-gundelach-jan-2011.pdf>> (heruntergeladen am 06.05.2011)

Identifikation mit der Metropolregion Hamburg

Der Großteil der Einwohner Hamburgs betrachtet sich lediglich als Hamburger Bürger. Daher ist kaum ein Bezug zur Metropolregion Hamburg vorhanden. Größtenteils ist der Begriff der MRH unbekannt. Trotz der Tatsache, dass sich die Stadt Hamburg, u.a. durch eine eigene Internetseite der Metropolregion, bemüht, den Begriff der MRH zu etablieren, wird deutlich, dass die Bewohner Hamburgs keinen bis nur einen geringfügigen Bezug zur Metropolregion Hamburg haben.

3.2.2 Portrait Lüneburg



Abb. 7: Logo der Stadt Lüneburg
Quelle: <http://www.koethen-anhalt.de/de/lueneburg.html>

Allgemeines

Die Hansestadt Lüneburg befindet sich im Bundesland Niedersachsen und ist Teil der Metropolregion Hamburg. Die Hansestadt Lüneburg ist eine Kreisstadt des Landkreises Lüneburg und erstreckt sich auf eine Fläche von 70,38 km². Südlich Lüneburgs erstreckt sich die Lüneburger Heide auf einer Fläche von ca. 7.400 km². Lüneburg ist eine wachsende Stadt mit einer Einwohnerzahl von etwa 71.660 Personen im Jahr 2010 und einer Einwohnerdichte von in etwa 1.030 Personen pro km² (Stand: 12/2010) (QUELLE). Die Hansestadt Lüneburg liegt etwa 50 km östlich der Freien und Hansestadt Hamburg und ist das Oberzentrum des nordöstlichen Niedersachsens.

Lüneburg ist in 17 Stadtteile unterteilt. Die 17 Stadtteile der Hansestadt Lüneburg sind Altstadt, Bockelsberg, Ebensberg, Goseburg-Zeltberg, Häcklingen, Kaltenmoor (größter Stadtteil Lüneburgs mit rund 9.000 Einwohnern), Kreideberg, Lüne-Moor-

feld, Mittelfeld, Neu Hagen, Ochtmissen, Oedeme, Rettmer, Rotes Feld, Schützenplatz, Weststadt und Wilschenbruch.⁴⁵

Die Hansestadt Lüneburg zeichnet sich nicht nur durch eine mittelalterliche Charakteristik aus, sondern ebenfalls durch eine positive Dynamik in der Bevölkerungsentwicklung. Die Bevölkerungszahlen der Hansestadt Lüneburg sind im Zeitraum zwischen 1988 (62.720) bis 2010 (71.660) kontinuierlich gestiegen. Im Jahr 2003 war allerdings ein Einbruch in der Einwohnerentwicklung der Hansestadt Lüneburg zu verzeichnen. Der Grund für die sinkenden Einwohnerzahlen war die in jenem Jahr von der Bundesrepublik eingeführte Zweitwohnungssteuer.

Die Altersstruktur der Bevölkerung Lüneburgs verdeutlicht, dass sich die Einwohner mit einer Mehrheit von rund 67,5 % im erwerbstätigen Alter befinden. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, dass sich in Lüneburg die Leuphana Universität befindet. Somit ist davon auszugehen, dass sich eine Vielzahl der Einwohner im erwerbstätigen Alter Lüneburgs im „Studentenalter“, sprich ungefähr zwischen 19 und 26 Jahren, befindet. Der prozentuale Anteil der unter 15-jährigen Lüneburgs beträgt ca. 14,5 %. Der Anteil der über 65-jährigen beläuft sich auf ungefähr 18 %. Der Ausländeranteil Lüneburgs liegt bei unter 7 %.

Des Weiteren ist Lüneburg seit Ende des Jahres 2004 Mitglied im Hamburger Verkehrsverbund.

Stadtentwicklung

Sowohl die Hansestadt als auch der Landkreis Lüneburg sind von dem räumlichen Leitbild der nachhaltigen Stadtentwicklung geprägt. Die Stadtentwicklung Lüneburgs ist in zweite Aspekte gegliedert. Aufgrund der hohen historischen Relevanz der Stadt und dem aktuellen Bezug zur Metropolregion ist erst eine Einsicht in die historische Entwicklung Lüneburgs gegeben, ehe auf aktuelle Themen eingegangen wird.

Die Stadtentwicklung der Hansestadt Lüneburg geht weit bis ins Jahr 956 zurück. In diesem Jahr wird Lüneburg erstmals urkundlich erwähnt. Damalige Bauwerke, um die sich im 13. Jahrhundert die Stadt Lüneburg im Laufe der Zeit entwickelt hat, sind die Burg und das Kloster St. Michaelis auf dem Kalkberg sowie die Saline. Die Saline, die Burg, das Kloster und der Hafen Lüneburgs sind zu diesem Zeitpunkt ein Anziehungspunkt für politische und wirtschaftliche Handlungen gewesen. Besondere Bedeutung in der Wirtschaft zur damaligen Zeit hat die Stadt Lüneburg durch das Salz erlangt.

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts hat die wirtschaftliche und politische Blütezeit Lüneburgs begonnen. Zahlreiche Bürgerhäuser, Kirchen und das Rathaus sind zu dieser Zeit erbaut worden. Nach dem 16. Jahrhundert ist jedoch kein wirtschaftliches Wachstum in der Stadt zu erkennen. Durch den 30-jährigen Krieg erleidet die Stadt keinen äußerlichen Schaden, jedoch sind negative Auswirkungen auf die Wirtschaft zu verzeichnen. Diese negative wirtschaftliche Entwicklung ist im 18. Jahrhundert durch den 7-jährigen Krieg verstärkt worden. Um das Jahr 1800 gehört Lüneburg kurzzeitig zum Reich des Napoleons.

Aufgrund der Industrialisierung im 19. Jahrhundert kommt es in Lüneburg zu einer wirtschaftlichen sowie politischen Modernisierung. Im Jahr 1847 erhält die Stadt Lüneburg einen Bahnanschluss und es entstehen erste Industrieunternehmen. Durch den wirtschaftlichen Aufschwung gewinnt Lüneburg an Bedeutung als Verwaltungszentrum.

Im Jahr 1976 entstand ein neuer Hafen mit Industriegebiet am Elbe-Seitenkanal. Seit dem Jahr 1994 ist Lüneburg als Oberzentrum zu bezeichnen. Im Jahr 1995 erfolgte die Eröffnung der Autobahn A250. Dennoch wird nicht nur die Wirtschaftskraft der Stadt stärker, sondern auch die Innenentwicklung der Stadt Lüneburg gefördert.

Neben dem historischen Teil geht Lüneburg aktuell aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Metropolregion Hamburg verschiedene Kooperationsmodelle mit der MRH ein, um die Metropolregion zu stärken und die Chancen des gemeinsamen

⁴⁵ vgl. Moenck, S. (2010): Lüneburger Stadtteile- Weit mehr als nur die Altstadt: <<http://www.luneburg.de/desktopdefault.aspx/tabid-138/>> (aufgerufen am 05.05.2011)

Wirtschafts- und Lebensraumes nutzen zu können.

Unter dem Aspekt der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung ist bei der Stadt-Umland-Kooperation zwischen der Hansestadt Lüneburg und der Freien und Hansestadt Hamburg zu beachten, dass angesichts der demographischen Entwicklung Hamburg und Lüneburg nicht um Einwohner konkurrieren dürfen. Ein weiterer wichtiger Aspekt der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung ist, dass konstruktive Umland-Kooperationen für wettbewerbsfähige Wirtschaftsbündnisse von großer Bedeutung sind.

Weitere Kriterien der Stadt-Umland-Kooperationen sind die Planungskulturen und -strategien. Unter diesem Gesichtspunkt sind gesamtstädtische Entwicklungsziele mit lokalen Entwicklungszielen zu verknüpfen, so dass ein Chancen- und Lastenausgleich entwickelt werden kann. „Die Metropole ist Stadt und Region“ ist ein Kooperationsmodell, welches die Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Hamburg stärkt, die unter anderem auf den wechselseitigen Verflechtungen zwischen der Hansestadt Lüneburg, der Metropolregion Hamburg und der Freien und Hansestadt Hamburg beruht.

Ein konkretes Beispiel für die Stadtentwicklung der Stadt Lüneburg ist das in der Umsetzungsphase befindliche Projekt namens Hanseviertel.⁴⁶ Das Hanseviertel soll der 18. Stadtteil der Hansestadt werden. Der neue Stadtteil, geprägt von einer modernen, anspruchsvollen Architektur und diverser Grünflächen, soll auf dem Areal einer ehemaligen Kaserne entstehen. Auf dem etwa 48 Hektar großen Gelände sollen um die 500 Wohneinheiten für ca. 1.500 Personen entstehen.

Wirtschaft

Die Hansestadt Lüneburg befindet sich im Schnittpunkt zwischen den neuen Märkten im Osten, Skandinavien im Norden sowie den Märkten Westeuropas. Lüneburg ist das Ober-

zentrum des nordöstlichen Niedersachsens und Wachstumskern im Süden der Metropolregion Hamburg. Lüneburg wird aufgrund der geographischen Lage und der leistungsfähigen sowie der gut ausgebauten Verkehrsanbindungen (u.a. A14 und A250) einerseits und hinsichtlich überdurchschnittlicher Kaufkraft der Einwohner andererseits als „Boom- und Wirtschaftsregion“ bezeichnet. Die Wirtschaftskraft sowie die leistungsfähigen Verkehrsanbindungen Lüneburgs sollen weiter nachhaltig gestärkt werden, um weitere Arbeitsplätze zu schaffen. Durch diese Zielvorstellung wird zudem ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

In der Stadt Lüneburg sind mehr als 5.000 Unternehmen angesiedelt, wobei die Gesamtflächen für Industrie und Gewerbe etwa 500 Hektar betragen. Der größte Arbeitgeber der Stadt, der Modemacher Roy Robson, ist jedoch im Jahr 2008 insolvent gegangen.

Der Arbeitsmarkt Lüneburgs weist dennoch eine positive Entwicklung auf. So ist die Arbeitslosenquote innerhalb eines Jahres um 0,6 % auf nunmehr insgesamt 5,8 % (Stand: April 2011) gesunken.⁴⁷

Herauszuheben ist das Förderprogramm „Pro-Regio“, bei dem der Landkreis Lüneburg mit den Kommunen durch finanzielle Mittel aus dem europäischen Fond für Regionalentwicklung gefördert wird.

Darüber hinaus ist Lüneburg ein bedeutender Wirtschaftsraum mit vielfältigen Austauschmöglichkeiten zwischen Lüneburg selbst, der Stadt Hamburg und der Metropolregion Hamburg. Beispielsweise sind die wirtschaftlichen Projekte der Süderelbe AG im Bereich Logistik, Hafen, Luftfahrt und Ernährungswirtschaft zu erwähnen.⁴⁸

⁴⁶ Hansestadt Lüneburg: Lüneburg bekommt einen neuen Stadtteil. <http://www.lueneburg.de/desktopdefault.aspx/tabid-11/241_read-45059/>. (aufgerufen am 27.04.2011)

⁴⁷ vgl. Agentur für Arbeit Lüneburg: Pressemitteilung Nr. 25/2011 <<http://www.arbeitsagentur.de/Dienststellen/RD-NSB/Lueneburg/AA/PDF-2011/23-2011AMR04Pl.pdf>> (heruntergeladen am 12.04.2011)

⁴⁸ vgl. Landkreis Lüneburg - Der Landrat. (2007): Stellungnahme zum Entwurf des Räumlichen Leitbildes für die Freie und Hansestadt Hamburg. S. 1f.

Tourismus

Der Tourismus ist für die Stadt Lüneburg signifikant. Lüneburg ist nicht nur eine historische Salz- und Hansestadt, sondern ermöglicht Besuchern sowohl städtische als auch ländliche Strukturen zu erleben. Die (Innen-)Stadt Lüneburgs zeichnet sich durch eine ausgiebige Geschichte, etliche Einkaufsmöglichkeiten sowie zahlreiche Sehenswürdigkeiten und Museen aus. Die über 1.050 Jahre alte Stadt weist ein mittelalterliches Stadtbild auf und bietet Architektur im Stil der Backsteingotik. Lüneburgs touristisches Potenzial ist überdies ein breites Spektrum an Freizeitangeboten, welches sich unter anderem aus Radfahren, Wandern, Shoppen, Klettern, Reiten, Golf und Wassersport zusammensetzt.



Abb. 8: Lüneburg, Innenstadt
Quelle: Eigene Abbildung

Die Elbtalaue und die Lüneburger Heide (Abb. 9) sind zusätzliche touristische Anziehungspunkte. Die Landschaft Lüneburgs ist geprägt von regionaltypischen Dörfern, Wäldern sowie Marschland und Flussauen. Durch einen naturnahen Urlaub wird den Touristen Erholung versprochen.

Als Einkaufsstadt ist Lüneburg für Touristen ebenfalls sehr anziehend. Mit über 400 Geschäften und Lokalen hat die historische Innenstadt dabei eine besondere Ausstrahlung.

Die Tourismusbranche hat als Wirtschaftsfaktor eine außerordentliche Bedeutung für die Hansestadt. Im Jahr 2009 ist ein Umsatz von 238 Mio.

Euro durch den Tourismus erzielt worden⁴⁹. Profiteure des Umsatzes sind allen voran der Einzelhandel, das Gastgewerbe (Beherbergung und Gastronomie) und die Dienstleistungen der Stadt Lüneburg. Der relative touristische Beitrag zum Primäreinkommen beträgt 7,2 % (Stand 2009)⁵⁰. Dies ist für rund 5.210 Personen in Lüneburg relevant, da diese ihren Lebensunterhalt durch Einnahmen aus dem Tourismus bestreiten.



Abb. 9: Lüneburger Heide
Quelle: <http://www.fotocommunity.de/>

Umwelt

Die Lebens- und Standortqualität der Hansestadt Lüneburg ist mit Beispielen wie der Lüneburger Heide, der Elbtalauen und zahlreichen Grünanlagen hervorzuheben.

Die Hansestadt Lüneburg konzentriert sich auf eine nachhaltige Umweltpolitik, wobei insbesondere die Klimaschutzpolitik in sämtlichen Fachbereichen, wie u.a. Stadtplanung, Verkehr und Versorgung allgegenwärtig ist. Zurzeit sind eine Vielzahl von Konzepten und umweltschonenden Projekten mit dem Ziel der Eindämmung der Folgen des Klimawandels vorhanden. Als Beispiel für ein umweltschonendes Projekt wäre „Das Blaue Metropolnetz“, welches Gewässerkorridore zwischen Niedersachsen, Hamburg und Schleswig- Holstein für die Leitnutzung Erholung/ Tourismus und die Leittierart Fischotter ausweist, zu nennen.⁵¹

49 vgl. dwif-Consulting GmbH: Wirtschaftsfaktor Tourismus in der Stadt Lüneburg 2009; München: 2010, S. 5

50 vgl. ebenda, S. 8

51 vgl. Borggräfe, K.; Krekemeyer, A.; (2010): Das Blaue Metropolnetz. Modellhafte Entwicklung der Gewässerkorridore zu Wanderungsachsen für den Fischotter und zu Erlebnisräumen für Mensch und Tier. Ein Leitprojekt der Metropolregion Hamburg. Projektbericht 2010. Aktion Fischotterschutz e.V.

Durch dieses Projekt ist es in der Hansestadt Lüneburg zur Revitalisierung der Altarme gekommen. Infolgedessen ist eine stärkere Verzahnung zwischen der Ilmenau und der Niederung entstanden. Des Weiteren werden in der Stadt Lüneburg erneuerbare Energien und Energiespar-konzepte eingesetzt. Zudem werden energetische Gebäudesanierungen vorgenommen.

Identifikation mit der Metropolregion Hamburg

Die Internetpräsenz der Stadt belegt, wie bedeutsam die Stadt Lüneburg für ihre Bewohner ist.⁵² Daraus lässt sich ableiten, dass die Metropolregion Hamburg für die Bewohner der Stadt Lüneburg eine untergeordnete Rolle spielt, wobei hingegen der Tagestourismus speziell aus der Metropolregion Hamburg für die Stadt Lüneburg von Bedeutung ist. In einer bundesweiten Umfrage hat Lüneburg vor geraumer Zeit eine hervorragende Platzierung im Bereich der Lebensqualität erlangt.⁵³ Der Wert Lüneburgs misst sich vor allem an der Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger. Die Stadtverwaltung ist dabei durchweg bemüht die Attraktivität der Stadt nachhaltig zu steigern.

3.2.3 Portrait Norderstedt



Abb. 10: Logo der Stadt Norderstedt

Quelle: <http://www.lange-ferien.de/startseite%20nor.htm>

Allgemeines

Die Stadt Norderstedt grenzt unmittelbar nördlich an das Hamburger Stadtgebiet und ist Bestandteil des Bundeslands Schleswig-Holstein. Norderstedt

gehört zum Kreis Segeberg und erstreckt sich auf eine Fläche von 58,1 km². Mit 74.920 Einwohnern stellt Norderstedt die fünftgrößte Stadt Schleswig-Holsteins und die drittgrößte Stadt der Metropolregion Hamburg dar. Daraus resultiert eine Bevölkerungsdichte von 1.289 Einwohnern pro km². Das Norderstedter Stadtgebiet umfasst 5 Stadtteile: Friedrichsgabe, Garstedt, Glashütte, Harksheide und Norderstedt-Mitte.

Im Gründungsjahr der Stadt Norderstedt (Jahr 1970), welche aus den einzelnen Städten Friedrichsgabe, Garstedt, Glashütte und Harksheide hervorgegangen ist, sind 55.770 Einwohner zu verzeichnen. Anhand der Bevölkerungsentwicklung zeigt sich der wachsende Trend der Einwohnerzahlen der Stadt Norderstedt. Im Jahr 1980 sind 65.819 Einwohner, im Jahr 1990 68.650 Einwohner und im Jahr 2000 72.680 Einwohner wohnhaft in Norderstedt. Während der Anteil der unter 18-jährigen Norderstedts bei ca. 16 % liegt, beträgt der Anteil der über 65-jährigen im Stadtgebiet Norderstedts ungefähr 22,5 %.⁵⁴ Der Ausländeranteil in Norderstedt beläuft sich auf etwa 6,2 % (Stand:2008)

Zusätzlich ist Norderstedt Bestandteil des HVV. Norderstedt-Mitte ist Endhaltestelle der U-Bahn-Linie 1.

Stadtentwicklung

Die Stadt Norderstedt präsentiert sich als eine junge, dynamische und aufstrebende Stadt, die seit dem Jahr 1970 nördlich des Hamburger Stadtgebiets prosperiert. Die Stadt Norderstedt ist im Jahr 1970 aus den einzelnen Städten Friedrichsgabe, Garstedt, Glashütte und Harksheide hervorgegangen.

Überregionale Bekanntheit hat die Stadt speziell durch ihren vorbildlichen Städtebau erlangt. Insbesondere im Bereich des nachhaltigen Städtebaus sind Maßstäbe gesetzt worden. Des Weiteren gilt die Planung und Errichtung des Stadtteils Norderstedt-Mitte als bedeutsam. Heutzutage

52 vgl. Moenck, S. (2010): Lüneburg.< <http://www.lueneburg.de/>>(aufgerufen am 06.05.2011)

53 vgl. ebenda

54 vgl. Hrsg. Bertelsmann Stiftung (2008): Demographiebericht: Ein Baustein des Wegweisers Kommune S.3

zeichnet Norderstedt sich als dynamischer Wirtschafts- und Handelsstandort aus. Zudem weist die Stadt ein breitgefächertes Kulturangebot auf. In Bezug auf die Metropolregion Hamburg befindet sich Norderstedt in einem Standortwettbewerb mit anderen Gemeinden. Demnach lässt sich eine Konkurrenz mit Städten und Gemeinden der Metropolregion Hamburg erkennen. Allerdings ist die Stadt Norderstedt ebenfalls bemüht die Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden zu intensivieren und somit eine Vernetzung der Region voranzutreiben. Als Beispiel für eine Zusammenarbeit kann das Projekt Nordgate angeführt werden. Hierbei handelt es sich um einen Zusammenschluss von Städten, welche in einer geraden Achse nördlich Hamburgs verlaufen. Ziel ist die Erhöhung der Wirtschaftskraft der beteiligten Städte.

Wirtschaft

Die Stadt Norderstedt zeichnet sich durch die optimalen Standortbedingungen aus, die durch die Randlage zur Stadt Hamburg gegeben sind. Durch die daraus folgende Anbindung an den Hafen und Flughafen sind die logistischen Voraussetzungen gegeben. Des Weiteren besitzt Norderstedt durch die AKN, U-Bahn und die A7 weitere Anbindungen nicht nur in die Stadt Hamburg, sondern auch in weite Teile der Bundesrepublik und nach Skandinavien.

Aufgrund dieser guten infrastrukturellen Anbindungen sind national und international anerkannte Firmen in Norderstedt ansässig. Erwähnenswert ist außerdem, dass Norderstedt mit einem Glasfasernetz, welches für eine sehr hohe Datenrate sorgt, ausgestattet ist. In einer Wirtschaftsoffensive, in der eine Marketingaktion Werbung für alte Gewerbegebiete in Norderstedt betreibt, werden die erhobenen Daten aus dem Gewerbermanagement und der Strukturanalyse verwertet.

Außerdem entstehen in Norderstedt neue Gewerbegebiete, so u.a. Nordport, welches direkt am Hamburger Flughafen liegt. Größter Arbeitgeber der Stadt ist die Johnson&Johnson Medical GmbH (Wirtschaftszweig Medi-

zinprodukte) mit rund 2.130 Arbeitnehmern. Norderstedt weist eine Arbeitslosenquote von rund 6,8 % auf (Stand: 2008).⁵⁵

Tourismus

Norderstedt ist vordergründig auf Tagestourismus ausgelegt. Das Erlebnisbad „Arriba“ ist dabei der wesentlichste Anlaufpunkt für die Tagestouristen Norderstedts.

Im Jahr 2011 findet außerdem die Landesgartenschau in Norderstedt statt, welche das angestrebte Profil Norderstedts, eine Stadt mit möglichst einer Vielzahl von Grünflächen zu sein, widerspiegelt. Für die Landesgartenschau sind Investitionen in Höhe von 20 Mio. Euro getätigt worden. Um dieses Ereignis für Besucher vollkommen tadellos abzuwickeln, kooperiert die Landesgartenschau mit der Tourismusagentur Schleswig-Holsteins.



Abb. 11: Logo der Stadt Norderstedt
Quelle: <http://www.lange-ferien.de/startseite%20nor.htm>

Umwelt

Wie bereits erwähnt, zeichnet sich die Stadt als ein Vorreiter im Bereich der städtebaulichen Nachhaltigkeit aus. Daher ist vor einiger Zeit ein Lärmaktionsplan entwickelt worden, um speziell den Fluglärm und den Lärm im Gebiet der Ulzburger Straße zu minimieren. Des Weiteren wird innerhalb Norderstedts Car-Sharing praktiziert.

55 vgl. Hrsg.: Bertelsmann Stiftung (2008): Demographiebericht Ein Baustein des Wegweisers Kommune <<http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/berichte/Berichte.action?zeigeBericht&berichtstyp=demographie&pdfilename=Demographiebericht.pdf&gkz=01060063&zeitraum=6>> (aufgerufen am 15.04.2011)

Identifikation mit der Metropolregion Hamburg

Im neuesten Stadtentwicklungskonzept konzentriert sich die Stadt Norderstedt darauf, dass die eigene Position gestärkt wird. Folglich soll die Identifikation der Bürger mit der Stadt verbessert werden. Zusätzlich sollen die Aufgaben eines Mittelzentrums in naher Zukunft übernommen werden, um somit den Ruf einer „vorgelagerten Schlafstadt Hamburgs“ abzulegen. Sämtliche Ziele stehen unter dem Motto „Stark in Schleswig-Holstein“. Aus diesen Erkenntnissen ist abzuleiten, dass der Begriff der Metropolregion Hamburg lediglich von mittelbarer Bedeutung und somit nicht unbedingt allgegenwärtig ist.

3.2.4 Portrait Schwarzenbek



Abb. 12: Wappen der Stadt Schwarzenbek
Quelle: <http://www.schwarzenbek.de/>

Allgemeines

Die im Bundesland Schleswig-Holstein gelegene Stadt Schwarzenbek ist dem Kreis Herzogtum Lauenburg zugehörig und mit 14.995 Einwohnern (Stand: 03/2010) nach Geesthacht und Mölln die drittgrößte Stadt des Kreises.⁵⁶

Die Entfernung zum Zentrum der Stadt Hamburg beträgt ca. 30 km. Die Fläche der Stadt Schwarzenbek beträgt in etwa 11,56 km². Die Bevölkerungsdichte entspricht demnach ca. 1.297 pro Einwohner pro km². Schwarzenbek stellt durch

die günstige Lage den natürlichen Mittelpunkt der südlichen Hälfte des Landkreises Herzogtum-Lauenburg dar. Im Norden grenzt Schwarzenbek an Grove, im Süden an Kollow und Gülzow, im Westen an die Gemeinde Brunstorf sowie im Osten an Grabau. Die Stadt Schwarzenbek ist in neun Stadtteile gegliedert, wobei ein Stadtteil der Gewerbepark „Lupus“ ist.

Die Einwohnerzahl Schwarzenbeks ist im Zeitraum von 1950 (ca. 6.700 Einwohner) bis 2005 (14.906 Einwohner) stetig gestiegen, wobei insbesondere ein rapider Anstieg zwischen 1995 (ca. 11.788 Einwohner) bis 2005 zu verzeichnen ist.⁵⁷ Seit dem Jahr 2006 (14.890 Einwohner) stagniert jedoch die Anzahl der Einwohner und ist zuletzt sogar wieder leicht rückfällig, nachdem im Zeitraum von 2007 bis zur Mitte des Jahres 2008 ein erneuter leichter Anstieg zu verzeichnen ist. Die Zahl der Haushalte beträgt aktuell ca. 7.700.⁵⁸ Die Einwohnerfortschreibung im Jahr 2008 beläuft sich auf 877 Zuzüge, 907 Fortzüge, 123 Geburten sowie 134 Sterbefälle.⁵⁹

Der Anteil der Kinder bzw. Jugendlichen (0-17 Jahre) beläuft sich in Schwarzenbek auf ca. 20 % (Stand: 06/2009). Ungefähr 23,5 % der Bevölkerung Schwarzenbeks sind 60 Jahre oder älter. Der Anteil der Ausländer an der Gesamtbevölkerung betrug im Jahr 2007 ca. 6,67 % und ist damit im Vergleich zu den vorangegangenen⁶⁰ Jahren gesunken (vgl. Ausländeranteil Schwarzenbek im Jahr 2003: etwa 7 %). Während im Jahr 2007 in den umliegenden Städten Lauenburg (9,5 %) und Geesthacht (8,2 %) der Anteil der ausländischen Bevölkerung höher war, ist der Ausländeranteil in Ratzeburg (2,9 %) und Mölln (5,4 %) niedriger gewesen. 42 % der Ausländer in Schwarzenbek sind Türken. Im Jahr 2008 ist der Ausländeranteil in Schwarzenbek auf 7,6 % gestiegen.⁶¹

57 vgl. Der Bürgermeister – Bürgerservice und Soziales (o.J.): Europastadt Schwarzenbek – Strukturbericht November 2007, S. 5

58 vgl. Inixmedia GmbH (Hrsg.) im Auftrag der Stadt Schwarzenbek (2009/2010): Willkommen in Schwarzenbek – Aktuelle Informationen 2009 und 2010, 4. Auflage, S. 9

59 vgl. ebenda, S. 9

60 vgl. Der Bürgermeister – Bürgerservice und Soziales (o.J.): Europastadt Schwarzenbek – Strukturbericht November 2007, S. 7

61 Dokumentation Schwarzenbek (2010): Zukunftswerkstatt Schwarzen-

56 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (09.09.2010): Statistische Berichte – Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holstein am 31.03.2010, S. 7

Die Stadt Schwarzenbek wurde am 09.06.1953 gegründet und ist die insgesamt 53. Stadt Schleswig-Holsteins.⁶² Des Weiteren ist Schwarzenbek Träger des Europapreises und darf sich seit dem Jahr 1961 als „Europastadt“ bezeichnen. Schwarzenbek ist die zweite Stadt der Bundesrepublik Deutschland, die diesen Preis für die weit ausstrahlende Förderung der europäischen Einigungsidee und der Völkerverständigung vom Europarat in Straßburg verliehen bekam. Die heutigen Partnerstädte Schwarzenbeks sind Aubenas (Frankreich), Cesenatico (Italien), Delfzijl (Niederlande), Sierre (Schweiz) und Zelzate (Belgien). Seit dem Jahr 2009 ist zudem die chinesische Stadt Haimen eine Partnerstadt.

Stadtentwicklung

Seit dem Ende des zweiten Weltkrieges wurden in der Stadt Schwarzenbek ungefähr 4.500 Wohnungen errichtet.⁶³ So sind unter anderem zum Zeitpunkt der Gründung der Stadt, also in den frühen 1950er Jahren, Wohneinheiten am Schmiedekamp entstanden. In den 1960ern erfolgte die Bebauung Nordost (u.a. Schulen und öffentliche Einrichtungen) sowie in den 1990er Jahren das Wohnbauprojekt Mühlenkamp. In diesem Zeitraum ist das soziale und kulturelle Netzwerk (u.a. Kindergärten, der Jugendtreff etc.) ausgebaut worden, so dass in der heutigen Zeit über 60 Vereine und Verbände in der Stadt aktiv sind.⁶⁴

Des Weiteren wurde eine Brücke über den Bahndamm 1992 eingeweiht, wobei sich weitere kleinere Projekte, wie etwa der Ausbau großer Umgehungsstraßen, ergeben haben. Durch den Bau der Brücke, ist zudem eine Grünanlage entstanden, welche heute der Stadtpark Schwarzenbeks ist.

Aktuell erfolgt die Erschließung zweier weiterer Neubaugebiete. Der Wohnpark Sachsenwald umfasst Einzel-, Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäuser, wobei etwa 70 % der Grundstücke bereits verkauft sind.⁶⁵ Im Mai 2007 war Erschließungsbeginn des zweiten Neubaugebietes („Im Strange“).

Die meisten Stadtentwicklungsprojekte Schwarzenbeks gab es zwischen 1965 und 1973. So ist im Jahr 1965 nicht nur die Realschule eingeweiht worden, sondern auch die Kläranlage Bölkau. Das Gymnasium Schwarzenbek ist zwischen 1970 und 1974 erbaut worden, wobei es 2008 zu einer Erweiterung und Erneuerung der Gebäude gekommen ist.



Abb. 13: Neubau Gymnasium Schwarzenbek, Januar 2008
Quelle: <http://www.gymnasium-schwarzenbek.de/>

Die aktuellen Verkehrsanbindungen in Schwarzenbek umfassen die Bundesstraße 404 (Kiel-Schwarzenbek bzw. Geesthacht-Schwarzenbek), die Bundesstraße 207 (Bergedorf-Schwarzenbek bzw. Lübeck-Schwarzenbek) sowie die Bundesstraße 209 (Lauenburg-Schwarzenbek). Innerhalb weniger Minuten ist die A24 (Hamburg-Berlin) über die B404 oder die B207 zu erreichen. Bus- und Bahnverbindungen sind im HVV eingebunden. Zudem führt die Bahnstrecke Hamburg-Berlin über den Bahnhof Schwarzenbek, so dass der Hamburger Haupt-

bek: Eine Vision für unsere Stadt im Jahr 2020, Seite 7 <http://www.schwarzenbek.de/media/custom/1158_951_1.PDF> (heruntergeladen am 29.06.2011)

62 vgl. Inixmedia GmbH (Hrsg.) im Auftrag der Stadt Schwarzenbek (2009/2010): Willkommen in Schwarzenbek – Aktuelle Informationen 2009 und 2010, 4. Auflage, S. 3

63 vgl. ebenda, S. 4

64 vgl. ebenda, S. 4

65 vgl. Lauenburgische Sparkassen Immobilien GmbH – Wohnpark Sachsenwald: Grundstücke <<http://www.sachsenwald.lsi-immobilien.de/grundstuecke/>> (aufgerufen am 25.06.2011)

bahnhof innerhalb von etwa 20 Minuten zu erreichen ist, während der Berliner Hauptbahnhof etwa in zwei Stunden zu erreichen ist.

Wirtschaft

Die verkehrsgünstige Lage und die niedrigsten Steuersätze für Grund- und Gewerbesteuern im Kreis Herzogtum-Lauenburg verleihen Schwarzenbek als Wirtschaftsstandort eine hohe Anziehungskraft.⁶⁶ Von den 11,56 km² Stadtgebiet sind ca. 1,43 km² als Gewerbefläche ausgewiesen.⁶⁷ Zusätzlich stehen ca. 1,9 km² der landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung. Die Stadt hat seit 2001 einen Steuerhebesatz von 310 % bei der Gewerbesteuer und von 280 % bei der Grundsteuer.⁶⁸ Im Jahr 2002 waren 886 Gewerbeunternehmen in Schwarzenbek registriert. Diese stellten über 4.000 Arbeitsplätzen zur Verfügung.⁶⁹ Zu Beginn des Jahres 2005 verzeichnete die Stadt erstmals über 1.000 Betriebe im Gewerberegister und somit 18 % mehr als im Jahr 2004. Das Gewerbesteueraufkommen des Jahres 2005 belief sich auf rund 3,95 Mio. Euro. Zwischen Oktober 2006 und Oktober 2007 haben sich in Schwarzenbek insgesamt 172 Gewerbe an- und 166 Gewerbe abgemeldet.⁷⁰ Zu rund 85 % führte die vollständige Aufgabe des Geschäftes zur Abmeldung. Der häufigste Grund einer Abmeldung waren wirtschaftliche Schwierigkeiten. Im Jahr 2006 betrug das Gewerbesteueraufkommen etwa 6,9 Mio. Euro.

Von den am 01. Oktober 2007 in Schwarzenbek angemeldeten Gewerbebetrieben, insgesamt 1.087 Gewerbeunternehmen, sind 177 gewerbesteuerpflichtig, wovon 8 Betriebe ein Gewerbesteuerauf-

kommen von über 50.000 Euro haben.⁷¹

Für den Standort Schwarzenbek ist die Übersiedlung im Jahr 1952 der Maschinenfabrik Wilhelm Fette von Hamburg nach Schwarzenbek von großer Bedeutung gewesen.⁷² Die Firma ist mit über 1.100 Beschäftigten einer der größten Arbeitgeber im Kreis Herzogtum-Lauenburg. Des Weiteren ist erwähnenswert, dass im Gewerbepark „Lupus“ inzwischen 132 mittelständische Unternehmen angesiedelt sind. Der Gewerbepark „Lupus“ ist als eigenständiger Stadtteil ausgewiesen. So befindet sich u.a. neben der Firma Fette auch MAN Nutzfahrzeuge im Gewerbepark „Lupus“ an der Graubauer Straße.

Außerdem ist in Schwarzenbek eine wirtschaftliche Vereinigung vorhanden (WVS – Schwarzenbek). Diese vereint mehr als 130 Unternehmen. Das Ziel der WVS ist die Förderung der Mitglieder, die Vertretung nach Außen und die Darstellung der Leistungsfähigkeit der angeschlossenen Unternehmen.⁷³



Abb. 14: Internetseite der WVS

Quelle: <http://www.wvs-schwarzenbek.de/>

Die Quote der Arbeitslosen in Schwarzenbek für Juni 2006 beträgt etwa 12,7%.⁷⁴ Damit liegt Schwarzenbek deutlich über den Arbeitslosen-

66 vgl. Der Bürgermeister – Bürgerservice und Soziales (o.J.): Europastadt Schwarzenbek – Strukturbericht November 2007, S. 15

67 Inixmedia GmbH (Hrsg.) im Auftrag der Stadt Schwarzenbek (2009/2010): Willkommen in Schwarzenbek – Aktuelle Informationen 2009 und 2010, 4. Auflage, S. 9

68 Der Bürgermeister – Bürgerservice und Soziales (o.J.): Europastadt Schwarzenbek – Strukturbericht November 2007, S. 18

69 Inixmedia GmbH (Hrsg.) im Auftrag der Stadt Schwarzenbek (2009/2010): Willkommen in Schwarzenbek – Aktuelle Informationen 2009 und 2010, 4. Auflage, S. 4

70 Der Bürgermeister – Bürgerservice und Soziales (o.J.): Europastadt Schwarzenbek – Strukturbericht November 2007, S. 17

71 Der Bürgermeister – Bürgerservice und Soziales (o.J.): Europastadt Schwarzenbek – Strukturbericht November 2007, S. 18

72 Inixmedia GmbH (Hrsg.) im Auftrag der Stadt Schwarzenbek (2009/2010): Willkommen in Schwarzenbek – Aktuelle Informationen 2009 und 2010, 4. Auflage, S. 4

73 WVS – Schwarzenbek: Aktuelles <http://www.wvs-schwarzenbek.de/2.0.html?&no_cache=1> (aufgerufen am 24.06.2011)

74 vgl. Der Bürgermeister – Bürgerservice und Soziales (o.J.): Europastadt Schwarzenbek – Strukturbericht November 2007, S. 10

quoten auf Kreisebene (etwa 9 %). Seit dem Jahr 2000 liegen die Arbeitslosenquoten in Schwarzenbek dauerhaft bei über 10 % (Ausnahmen: ca. 9,8 % im Juni und September 2001). Die höchste Quote an Arbeitslosen in Schwarzenbek gab es im März 2005 mit etwa 16,7 %.

Tourismus

Schwarzenbek ist als Naherholungsgebiet zu bezeichnen und widmet sich ausschließlich dem Tagestourismus, wobei zu bemerken ist, dass Schwarzenbek wenig touristische Attraktionen und Kulturstätten zu bieten hat. Daten zu Übernachtungszahlen sind in Schwarzenbek nicht vorhanden.

In der Stadt werden jährlich einige Veranstaltungen durchgeführt. So findet im März das Narzissenfest statt und im April bzw. Mai ist Schwarzenbek Veranstalter der Europawoche. Außerdem werden zwischen April und August fünf bis sechs Konzerte auf dem „Aral Open Air“ ausgetragen. Zusätzlich findet im Mai eines jeden Jahres das Schützenfest der Schwarzenbeker Schützengilde statt. Die Stadt Schwarzenbek betreibt zudem mit dem seit Januar 1947 bestehenden Theater und dem zwischen 1765 bis 1767 erbauten Amtsrichterhaus Werbung. Das Amtsrichterhaus ist neben der St.-Franziskus-Kirche die einzige Kulturstätte Schwarzenbeks.



Abb. 15: Amtsrichthaus, Schwarzenbek
Quelle: <http://www.flickr.com/photos/schwarzenbek>

Des Weiteren wirbt die Stadt mit der Nähe zum Sachsenwald und dem nahegelegenen Elbe-Radwanderweg. Außerdem wird der nicht weit

vom Stadtgebiet Schwarzenbeks entfernt gelegene „Naturpark Lauenburgische Seenplatte“, dessen Bestandteil u.a. der Ratzeburger See ist, als Ausflugsziel angepriesen.

Umwelt

In Schwarzenbek ist eine Waldfläche von etwa 3 km² vorhanden, welches den größten Anteil aller Nutzungsarten in Schwarzenbek einnimmt.⁷⁵ So befindet sich beispielsweise der Rühlauer Forst innerhalb des Schwarzenbeker Stadtgebietes. Schwarzenbek liegt im östlichen Hügelland Schleswig-Holsteins, welches neben der Marsch und der Geest ein Landschaftstyp in Schleswig-Holstein ist. Schwarzenbek grenzt im Nordwesten an den Sachsenwald an. Dieser ist das größte zusammenhängende Waldgebiet mit ca. 70 km² in Schleswig-Holstein. Des Weiteren durchqueren Schwarzenbek diverse Gewässer, so zum Beispiel die Schwarze Au oder die Linau. Letztere bildet die südliche Grenze Schwarzenbeks im Rühlauer Forst.

Zum Thema Umwelt in der Stadt Schwarzenbek ist die Gründung eines selbstständigen Betriebes der Stadt Schwarzenbek im Bereich der Abwasserentsorgung anzumerken. Der Betrieb „Eigenbetrieb Abwasser“ ist im Jahr 2005 gegründet worden. Dieses Unternehmen beinhaltet im Bereich der Schmutzwasserentsorgung unter anderem eine Kläranlage, eine Klärschlammvererdungsanlage, eine Gasturbine zur Eigenstromerzeugung, ca. 3.000 Hausanschlussleitungen und 10 Pumpwerke.⁷⁶ Die Herstellungskosten der Anlagen haben sich auf etwa 27 Mio. Euro bemessen.

Identifikation mit der Metropolregion Hamburg

Die Stadt Schwarzenbek wirbt mit der Lage bzw. der Nähe zur Stadt Hamburg. Die Stadt Schwarzenbek versucht (vor allem ersichtlich durch die

75 vgl. Inixmedia GmbH (Hrsg.) im Auftrag der Stadt Schwarzenbek (2009/2010): Willkommen in Schwarzenbek – Aktuelle Informationen 2009 und 2010, 4. Auflage, S. 4

76 vgl. Stadt Schwarzenbek: Leben in Schwarzenbek – Ver- und Entsorgung <<http://www.schwarzenbek.de/index.phtml?sNavID=1810.143&mNavID=1810.1&La=1>> (aufgerufen am 23.04.2011)

Internetpräsenz der Stadt) insbesondere junge Familien aus der MRH in die Stadt Schwarzenbek zu locken. Dabei wird vor allem die gute ÖPNV-Anbindung hervorgehoben. Trotz der Werbung mit der Metropolregion Hamburg vor allem im Wirtschaftssektor bzw. der Nähe zur Stadt Hamburg bezeichnet sich Schwarzenbek als „Stadt der Mitte“, da Schwarzenbek der geografische Mittelpunkt des Kreises Herzogtum Lauenburg ist.

3.2.5 Portrait Jork



Abb. 16: Wappen der Stadt Jork
Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Jork>

Allgemeines

Die Gemeinde Jork gehört mit insgesamt 11.691 Einwohnern zum Landkreis Stade und ist dem Bundesland Niedersachsen zuzuordnen.⁷⁷ Die Gemeinde Jork ist Zentrum des Alten Landes. Die Gemeinde erstreckt sich über eine Fläche von rund 62,27 km². Daraus resultiert eine Bevölkerungsdichte von ungefähr 187,7 Einwohnern pro km². Jork ist in 7 Ortsteile gegliedert. Die Luftlinien-Entfernung zum Zentrum Hamburgs beträgt in etwa 20 km. Die Bevölkerungszahlen der Gemeinde Jork sind in den vergangenen sieben Jahren nahezu unverändert geblieben. Die Quote der unter 18-jährigen Jorks beträgt für das Jahr 2008 etwa 20 %. Der Anteil der über 65-jährigen an der Bevölkerung der Gemeinde beläuft sich auf ungefähr 19 %.

Der Ausländeranteil in der Gemeinde Jork beträgt aktuell rund 4,8 % und somit im Vergleich zum Jahr 2006 (ca. 5,7 %) leicht gesunken.

In Jork verkehren vier Omnibuslinien, die allesamt von der KVG Stade betrieben werden und dem Hamburger Verkehrsverbund angeschlossen sind.

Stadtentwicklung

In den 1970er Jahren wurde aus sieben eigenständigen Gemeinden im Zuge der Gebietsreform die Einheitsgemeinde Jork gegründet. Ausgangspunkt der Stadtentwicklung ist das Zentrum Jorks, in dem zunächst das Baugebiet Borste ausgewiesen wurde. Infolgedessen sind an der Este und den Randgebieten bis zum Baugebiet Obstgarten weitere Baumaßnahmen getätigt worden. Nach diesen Entwicklungen beschloss die Gemeinde, dass die vorhandene Infrastruktur bzw. die bestehenden Baugebiete genügen. Demnach hat das Alte Land in Bezug auf die Flächenausweisung frühzeitig die Kapazitäten nach eigenem Ermessen ausgeschöpft. Die Zielvorstellung der Gemeinde Jork beläuft sich daher nicht etwa auf die Ausweisung neuer Baugebiete, sondern auf die Erhaltung des Obstanbaus und der Kulturlandschaft.⁷⁸

Für das Jahr 2007 ist das Leitbild der Gemeinde Jork mit dem Titel „Mittelpunkt der Obst- und Kulturlandschaft Altes Land – familienfreundlich, wirtschaftsstark, innovativ“ erlassen worden. Das Leitbild dient der Verständlichkeit der Grundprinzipien Jorks und dem Selbstverständnis der Gemeinde. Im Einklang mit dem Jorker Leitbild sollen folgende Fragen beantwortet werden: „Wofür stehen wir als Gemeinschaft?“, „Welche Werte und Prinzipien sollen unser Handeln leiten?“ und „Was wollen wir gemeinsam erreichen?“

Darüber hinaus ist im Zuge einer Gemeinderatssitzung das Leitbild für die Kulturlandschaft des Alten Landes sowie die der Altländer Charta entstanden. Darin heißt es, dass „der Kulturlandschaftsraum Altes Land für den Obstbau, die Erholungsnutzung und den Erhalt natürlicher Ressorts gesichert und entwickelt wird“.⁷⁹

⁷⁸ vgl. Gesprächsauskunft des Bürgermeisters von Jork (07.06.2011).

⁷⁹ vgl. Gemeinde Jork: Altländer Charta / Leitbild der Kulturlandschaft <<http://www.jork.de/internet/page.php?avilD=904000135&site=904000045&brotdID=904000135&typ=2&rubrik=904000002>> (aufgerufen am 05.05.2011).

⁷⁷ vgl. Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune <<http://wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten/KommunaleDaten.action>> (aufgerufen am 17.04.2011)

Wirtschaft

Die Gemeinde Jork ist wirtschaftlich vorrangig auf den Obstanbau angewiesen, da durch diesen die Kulturlandschaft geprägt und gepflegt wird. Sowohl die Produktion des Obstes als auch die Förderung des Tourismus durch das Obstanbaugebiet ist ein essenzieller Wirtschaftsfaktor der Gemeinde. So ist neben dem Obstanbau auch die Handwerksbranche der Gemeinde in den Zeiten der Wirtschaftskrise 2008 stabil geblieben. Insgesamt umfasst das Niederelbegebiet das größte zusammenhängende Obstanbaugebiet in Deutschland und ist somit das zweitgrößte in Europa. Auf der gesamten Fläche des Anbaubereiches werden Baumobst (rund 8.200 Hektar) und Beerenobst (etwa 1.500 Hektar) kultiviert.⁸⁰ Des Weiteren ist die Gemeinde eine Kooperation mit der Wirtschaftsförderung Stade GmbH eingegangen. Eine Zusammenarbeit besteht u.a. im Bereich des Gartenbaus.



Abb. 17: Obstanbau, Jork
Quelle: <http://www.fotocommunity.de/>

Die Arbeitslosenquote der Gemeinde liegt bei ca. 4,0 % (Stand: 2011).

Seit 2007 bildet die Gemeinde Jork zusammen mit der Gemeinde Horneburg und der Gemeinde Lüste die Region „Altes Land und Horneburg“, welche jährlich bis 2013 mit ca. 2 Mio. Euro gefördert wird. Ziel ist es, ländliche Räume weiter

zu entwickeln.⁸¹ So ist eine Gewerbegebietserweiterung für das Bebauungsgebiet Nr. 43 („Ostfeld“) geplant und soll innerhalb des Jahres 2011 fertiggestellt werden. Dort sollen primär Unternehmen angesiedelt werden, die sich im Tätigkeitsfeld des Obstanbaus entwickeln und erweitern möchten. Die Erweiterung dient dazu der Zielvorstellung des Erhalts des Obstanbaus gerecht zu werden.⁸² Obendrein ist der Ausbau des Festplatzes in der Gemeinde in Planung. Zusätzlich plant die Gemeinde die Installation einer Fahrradreparaturstation.

Tourismus

Der Tourismus ist ein prägendes und somit wesentliches Merkmal der Gemeinde Jork. Seit 1970 besteht mit der Gründung des „Tourismusverein Altes Land e.V.“ ein Fremdenverkehrsverein, dessen Mitglieder die Bereiche Hotellerie, Obsthof, Gastronomie, Gästeführung, Vermietung und Politik abdecken. Die Touristen stammen laut den Daten der Internetseite der Gemeinde aus Hamburg, Stade, Buxtehude, Cuxhaven und Lüneburg. Aus der Statistik geht zudem hervor, dass etwa 60 % der Übernachtungsgäste Jorks aus Nordrhein-Westfalen anreisen.⁸³ Jork wirbt mit der Präferenz der ländlichen Strukturen des Gebietes, wie zum Beispiel „mittelalterlichen Flurstrukturen“, dem Obstanbau, der unter anderem mittels des „Blütenfests“ zum touristischen Event wird und schließlich mit erlebbarer Tradition (wie etwa Kutschfahrten o.ä.). Infolge der jährlich etwa 120.000 Übernachtungsgästen und jährlich rund 840.000 Tagesgästen beträgt der Gewinn Jorks rund 27 Mio. Euro pro Jahr, von denen in etwa 570.000 Euro in Form von Steuern direkt an die Kommune gelangen.⁸⁴ Jork hat in den letzten Jahren 150.000 Euro in die Aufbesserung des Tou-

81 vgl. Leader-Region Altes Land und Horneburg: Home <<http://www.leader-altesland-horneburg.de/home.htm>> (aufgerufen am 02.05.2011)

82 vgl. Gemeinde Jork: Gewerbeflächen <<http://www.jork.de/internet/page.php?navilD=904000102&site=904000050&brotID=904000102&yp=2&rubrik=904000004>> (aufgerufen am 02.05.2011)

83 vgl. Tourismusverein Altes Land: Mein Altes Land – Mein Verein <<http://www.tourismus-altesland.de/der-verein>> (aufgerufen am 02.05.2011)

80 vgl. Gemeinde Jork: Wirtschaftsfaktor Obstanbau <<http://www.jork.de/internet/page.php?navilD=904000122&site=904000014&brotID=904000122&typ=2&rubrik=904000004>> (aufgerufen am 02.05.2011)

84 vgl. Adebahr – Wohnen für Senioren: Über Adebahr: Pressemeldungen <<http://www.adebahr.com/files/seiteninhalt/pressemeldungen/oma-hertha-hat-sich-gut-engelebt.pdf>> (heruntergeladen am 02.05.2011)

rismusbüros und in ein neues Konzept, welches das Buchen der Ferienwohnungen per Internet ermöglicht, investiert.

Die Präsenz der Gemeinde Jork auf Messen sowie der Elbe-Radwanderweg haben zu einem Anstieg der Tagesgäste beigetragen. Effektiv ist zudem die Bereitstellung sogenannter „Pakete“ der Gemeinde Jork. Diese verbinden den Aufenthalt bzw. Urlaub in Jork mit der Möglichkeit zum Beispiel einem Konzert in der Stadt Hamburg beizuwohnen.

Umwelt

Die Ambition der Gemeinde Jork ist, dass das Alte Land Bestandteil des Weltkulturerbes der UNESCO e.V. wird. Bisher ist dieser Wunsch jedoch unerfüllt geblieben. Ein weiteres Vorhaben Jorks beinhaltet die Erhaltung der Ausgleichsflächen, welche ungefähr 25 Hektar umfassen.

In Bezug auf das derzeit vielfach diskutierte Thema der Elbvertiefung befürchtet die Gemeinde Jork eine anthropogene Versalzung der Elbe, so dass das Konzept der Elbvertiefung kritisch betrachtet wird. Die anthropogene Versalzung der Elbe hätte zur Folge, dass die Bewässerung des Obstanbaus nicht mehr gesichert wäre, so dass der Wirtschaftsmotor bzw. das wirtschaftliche Standbein Jorks in Gefahr geraten.⁸⁵

Angesichts des Themas „Klimawandel“ beabsichtigt die Gemeinde Jork eine Vielzahl von Gebäuden, wie beispielsweise das Schulzentrum, einer energetischen Sanierung zu unterziehen sowie ein Konzept zur Verbesserung der Straßenbeleuchtung umzusetzen.⁸⁶

Identifikation mit der Metropolregion Hamburg

Die Bewohner des Alten Landes verbindet ein über die Jahrhunderte geprägtes Zusammenge-

hörigkeitsgefühl. In diesem traditionsbewussten und traditionsreichen Gebiet lässt sich eine starke Identifikation mit dem Alten Land erkennen.⁸⁷ Auch das Leader-Projekt soll unter anderem die regionale Identität stärken.⁸⁸ Der Mehrheit der Bewohner ist sich nicht bewusst, dass Jork bzw. das Alte Land ein Bestandteil der MRH ist. Daher ist auch der Begriff der Metropolregion Hamburg beinahe durchweg unbekannt.

3.3 Erfahrungsberichte

Die Erfahrungsberichte resultieren aus den Stadtbegehungen im Verlauf der Projektwoche und dienen als Orientierungshilfe für die Einordnung der bisher gewonnenen Erkenntnisse. Aufgrund der Stadtrundgänge können die dargelegten Fakten mit den Eindrücken vor Ort verglichen werden. Obendrein eignen sich die Erfahrungsberichte nicht nur als Ergänzung der bislang erfassten Aspekte, sondern diese sind vielmehr eine zweckmäßige Grundlage der weiteren Recherchearbeit und der in Abschnitt 3.4ff. dargelegten Rechercheergebnisse.

3.3.1 Erfahrungsbericht Hamburg

Einen Erfahrungsbericht für den Stadtstaat Hamburg zu erstellen, gestaltet sich aufgrund der Vielfalt Hamburgs schwierig. Hinsichtlich des enorm breiten Spektrums der Eigenschaften der Stadt Hamburgs dient dieser Erfahrungsbericht daher nur dem Zweck, einen knappen Einblick in die Hansestadt Hamburg zu erhalten. Eine detaillierte Auflistung der einzelnen Stadtteile und Attraktionen ist somit nicht erforderlich. Für Gäste der Hansestadt ist vor allem die Verbindung einer dichten Bebauung mit der Existenz von diversen Grün- und Wasserflächen bemerkenswert. Sowohl

85 vgl. Tiedemann, Axel: Mögliche Versalzung der Elbe: Obstbau in Gefahr? In: Hamburger Abendblatt Online <<http://http://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article1984493/Moegliche-Versalzung-der-Elbe-Obstbau-in-Gefahr.html>> (aufgerufen am 02.05.2011)

86 vgl. Gesprächsauskunft des Bürgermeister Jorks (07.06.2011)

87 vgl. Gemeinde Jork: Geschichte der Region <http://www.jork.de/inter-net/page.php?navID=904000082&site=904000021&broID=904000082&typ=2&rubrik=904000002> (aufgerufen am 02.05.2011)

88 vgl. Leader-Region Altes Land und Horneburg: Was ist Leader? <<http://www.leader-altesland-horneburg.de/was-ist-leader.htm>> (aufgerufen am 02.05.2011)

die Einwohner Hamburgs als auch die Besucher konzentrieren sich tagsüber im Innenstadtbereich, in der zahlreiche Freizeit- und Kulturangebote sowie Einkaufsmöglichkeiten vorzufinden sind. Des Weiteren ist innerhalb weniger Minuten von der Innenstadt aus der Hamburger Hafen zu erreichen. Die Innenstadt zeichnet sich trotz einer Vielzahl von Menschen durch Sauberkeit aus. Durch die ÖPNV-Anbindung zu den touristischen Anlaufpunkten, sei es beispielsweise der Stadtpark oder der Kiez, welcher das Hamburger Nachtleben diktiert, wird die Flexibilität und Vielfalt des Angebotes hervorgehoben. Die vorhandenen Freizeitangebote können durchaus für externe Dorf- und Kleinstadtbewohner erdrückend wirken. Die Tatsache, dass mit knapp 1,8 Mio. ansässigen Einwohnern in Hamburg mehr Menschen leben als im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern (flächenmäßig sechstgrößtes Bundesland) verdeutlicht diese Wirkung.



Abb. 18: Jungfernstieg, Innenstadt Hamburg
Quelle: <http://www.fotocommunity.de/>

Hamburg garantiert als zweitgrößte Stadt Deutschlands sowohl den Besuchern als auch den Einwohnern eine gewisse Anonymität und unterscheidet sich somit beispielsweise von der Gemeinde Jork. Dennoch identifizieren sich die meisten Bewohner mit der Stadt bzw. dem Stadtteil. Als Beispiel sei hier die im Laufe der Jahre entstandene Subkultur der Bewohner des Schanzenviertels bzw. St. Paulis genannt. Die Stadt Hamburg vereint, wie bereits beschrieben, Urbanität durch Dichte und ländliche Strukturen. Während die innerstädtischen Stadtteile zwar einige saubere Grünflächen beinhalten, sind die Randgebiete Hamburgs teilweise durch ländliche bzw. dörfliche Strukturen geprägt in der eine

Anonymität in dem Maße, wie sie in innerstädtischen Stadtteilen zu bemerken ist, nicht mehr gegeben ist. Vor allem im Bezirk Bergedorf sind diese ländlichen Strukturen vorzufinden. Des Weiteren ist für Hamburg die Vereinigung von Moderne und Tradition charakteristisch. Als Beispiel hierfür sei das Themenfeld der städtebaulichen Entwicklung und der damit verbundenen Architektur genannt. So ist mit der Errichtung der HafenCity ein komplett neuer, modern gestalteter Stadtteil entstanden, wohingegen in den ländlichen Gebieten des administrativen Stadtbereiches ein großer Wert auf ein gewisses Traditionsbewusstsein gelegt wird. Dies verdeutlicht u.a. die Erhaltung der Freiflächen im bereits erwähnten Bezirk Bergedorf.



Abb. 19: HafenCity, Vereinigung von Moderne und Tradition
Quelle: <http://www.fotocommunity.de/>

3.3.2 Erfahrungsbericht Lüneburg

Die Hansestadt Lüneburg zeichnet sich nicht nur durch einen sehr belebten Ortskern aus, sondern vor allem durch das mittelalterliche Flair, welches durch die traditionelle Bauweise der Häuser sowie die historische Altstadt gekennzeichnet ist.

Die traditionelle Bauweise ist von einer hervorzuhebenden Architektur mit etlichen Fachwerkhäusern geprägt, welche in die Gegenwart erhalten und gepflegt wird. Aus diesem Grund wird bei Neubauten eine gewisse Rücksicht auf das historische Stadtbild genommen.

Lüneburg beeindruckt durch ein vielfältiges Angebot an Gastronomie und Einzelhandel, welche den hohen Lebensstandard in der Hansestadt er-

ahnen lassen. Eine Vielzahl der Geschäfte, Cafés, Restaurants und Kneipen befinden sich in den kleinen, aneinandergereihten Gassen der Stadt. Diese wirken durch ein gemütliches und sauberes Umfeld einladend.

Dank der genannten Merkmale ist Lüneburg als Touristenmagnet zu bezeichnen. Des Weiteren ist bei der Stadtbegehung das breite Spektrum an Stadtführungen aufgefallen.

Ein weiterer Aspekt für das Ausflugsziel Lüneburg ist neben dem lebendig wirkenden Ortskern, das saubere und gepflegte Stadtbild.

Im Zuge des Stadtrundgangs ist aufgefallen, dass es keinen öffentlichen Bezug zur Hansestadt Hamburg gibt. Anstelle Hamburgs wird die Lüneburger Heide angepriesen. Beispielsweise wird in Lüneburg nicht auf die vielfältigen Kultur- und Freizeitangebote der Freien – und Hansestadt Hamburg verwiesen, sondern Werbung für touristische Attraktionen in der Lüneburger Heide betrieben.

Überdies präsentiert sich Lüneburg als eine selbstständige, unabhängige Stadt mit eigener Identität, auf die die Bewohner besonders stolz sind. Dies geht aus nicht nur aus den durchgeführten Gesprächen mit den Bewohnern hervor, sondern wird vor allem durch die bereits erwähnte Reklame mit den Vorzügen im Umfeld Lüneburgs deutlich. Der Bezug zu Hamburg lässt sich nur mittels der Verkehrsanbindungen herstellen.

3.3.2 Erfahrungsbericht Norderstedt

Die Stadt Norderstedt fällt primär durch die Tatsache auf, dass nicht ortskundige Personen davon ausgehen könnten, dass Norderstedt zum Stadtgebiet Hamburgs zählt, da der städtebauliche Übergang vom Norden Hamburgs nach Norderstedt fließend ist. Dies gilt sowohl für die Anreise per Kraftfahrzeug als auch per U-Bahn. Mit der umfangreichen ÖPNV-Anbindung Norderstedts an die Stadt Hamburg wird der besondere Bezug zu Hamburg unterstrichen. So befindet sich

beispielsweise der Flughafen Hamburgs teilweise auf dem Stadtgebiet Norderstedts. Das Stadtgebiet Norderstedts erstreckt sich über eine fußläufig weiträumige Fläche und hat historisch bedingt mehrere kleine Stadtkerne. Daher ist es schwierig, Norderstedt in die klassische Vorstellung einer monozentrischen Stadt einzuordnen, obwohl zumindest offiziell mit dem seit den 1970er Jahren künstlich aufgebauten Stadtteil „Norderstedt Mitte“ ein Stadtkern existiert.



Abb. 20: Norderstedt Mitte
Quelle: Eigene Darstellung

Dieser schafft durch seine verdichtete und moderne Bauweise, dem sauberen und dem durch weitgehende Bepflanzung entstandenen grünen Charakter eine angenehme Atmosphäre. Die Farben der Backsteinbauten und der Grünfläche sind dominierend. Der Stadtteil ist darüber hinaus sehr belebt, obgleich der Altersdurchschnitt der Passanten sehr hoch zu sein scheint. Der Markt sowie ein Einkaufszentrum und zahlreiche kleinere Geschäfte bieten vielfältige Einkaufsmöglichkeiten. Des Weiteren werden Radfahrern gut sichtbare und breite Radwege und zusätzlich ein Leihfahrradsystem angeboten. Der Autoverkehr spielt, insbesondere auf den die Stadt von Nord nach Süd durchkreuzenden Hauptverkehrsachsen Friedrichsgaber Weg/Niendorfer Straße, Ulzburger Straße und Schleswig-Holstein-Straße/Langenhörner Chaussee sowie der Segeberger Chaussee/Ohechaussee von Ost nach West, dennoch eine sehr wichtige Rolle in Norderstedt. Der Verkehrsaufkommen ist derart hoch, dass diverse Staus das Verkehrsbild Norderstedts prägen. Dies liegt zum einen an der hohen Pendlerzahl zwischen Norderstedt und Hamburg und zum

anderen an der hohen Zahl der Einpendler aus den umliegenden Gemeinden Norderstedts nach Hamburg und nach Norderstedt selbst.



Abb. 21: Hauptstraße, Norderstedt Mitte
Quelle: Eigene Darstellung

Der vorhandene Bezug zur Hansestadt wird außerdem durch kleinere Details wie beispielsweise Werbeplakate für Veranstaltungen in Hamburg deutlich. Dennoch lässt sich insbesondere durch den Aufbau und die Förderung von Norderstedt Mitte erkennen, dass die Stadt gewillt ist sich in gewissem Maße bewusst von Hamburg abzugrenzen, um eine eigene Identität als wirtschaftliche Kraft und grüne Stadt zu erlangen. Die Veranstaltung der Landesgartenschau 2011 auf einem ehemals brachliegenden Gewerbegelande in Norderstedt und der damit einhergehende städtebauliche Versuch zur Errichtung eines Stadtparks für Norderstedt unterstreichen diese Ambitionen. Am städtischen Gesamtbild erscheint vorrangig der Bereich des öffentlichen Nahverkehrs entwicklungsbedürftig – wie zum Beispiel eine höher frequentierte Busverbindung zum Gelände der Landesgartenschau bzw. des Stadtparks. Zudem gilt es, die Entlastung der innerstädtischen Verkehrsknotenpunkte zu gewährleisten und zu verbessern.

3.3.4 Erfahrungsbericht Schwarzenbek

Im Rahmen der Stadtbegehung der im Kreis Herzogtum Lauenburg befindlichen Stadt Schwarzenbek wurde unter Berücksichtigung der wesentlichen Bezugspunkte der Stadt eine für die Projektarbeit relevante Route durchlaufen. Diese

beinhaltet u.a. das Inspizieren der Erreichbarkeit der Stadt Schwarzenbek, des neuen Gewerbeparks Lupus sowie des Zentrums der Stadt und die Baugebiete Wohnpark Sachsenwald und „Im Stränge“. Innerhalb von ca. 20 Minuten ist die Stadt Schwarzenbek vom Hamburger Hauptbahnhof erreichbar. Im Bereich des Bahnhofes fallen vor allem die unsaubere Unterführung und die nicht vorhandenen Parkmöglichkeiten auf. Der Gewerbepark „Lupus“, welcher sich in der Grabauer Straße befindet, ist fußläufig innerhalb weniger Minuten vom Bahnhof aus erreichbar. Im Gewerbepark befindet sich die Mehrheit der ansässigen Unternehmen Schwarzenbeks wie beispielsweise LMT Fette, MAN und Hauni AG. Die Unternehmensgebäude befinden sich in einem gepflegten und modernen Zustand. Dennoch ist auffällig, dass vereinzelt auch sanierungsbedürftige Gebäude in dem eigentlich modernen Gewerbepark zu verzeichnen sind. So ist in diesem Zusammenhang die Werkstatt der Schirren&Wacker Automobile GmbH zu nennen. Bemerkenswert ist überdies die öffentliche Stellenausschreibung der Hauni AG in Form eines auf dem Unternehmensgelände errichteten Plakates.

In Richtung des Zentrums Schwarzenbeks befindet sich neben dem Gymnasium auch der Stadtpark Schwarzenbeks. Das in einer Stichstraße gelegene Gymnasium tritt hierbei besonders positiv in Erscheinung. Moderne Schulgebäude bzw. eine moderne Sporthalle und ein großes Gelände mit einem nahegelegenen Waldstück unterstreichen die Bedeutung des Themenfeldes Bildung in Schwarzenbek.

Mittels einer Unterführung im kleinen, aber sauberen Stadtpark ist das Zentrum der Stadt zu erreichen. Das Zentrum ist durch den Wochenmarkt geprägt. Der Markt stellt gleichzeitig der Mittelpunkt des Schwarzenbeker Zentrums dar. In unmittelbarer Umgebung des Marktes befindet sich das Rathaus. Zusätzlich führt der Markt zur zweiten Hauptverkehrsstraße der Stadt, nämlich der B 207. Die Bürgersteige vom Rathaus zur B 207 sind sehr schmal erbaut und somit nicht benutzerfreundlich. Die Gebäude im Zentrum wirken mit Ausnahme des Rathauses und des neu

erbauten Seniorenheimes an der B 207 veraltet. Beispielsweise sind die Gebäude des örtlichen Kinos und des Jugendzentrums zu nennen, welche sanierungsbedürftig erscheinen. Auffällig sind große Reklametafeln entlang der B 207 für anstehende Schwarzenbeker Ereignisse wie zum Beispiel des „Aral-Open-Air“.

Außerhalb des kleinen Zentrums hingegen sind die Wohngebäude in und um die Berliner Straße sowie die Realschule und die Sporthalle in einem guten und sauberen Zustand und bilden somit einen Kontrast zum Zentrum. Ein weiterer Untersuchungspunkt ist die Sportanlage des SC Schwarzenbek in der Schützenallee. Die Schützenallee liegt deutlich außerhalb des Zentrums und grenzt an ein Waldgebiet an. In den angrenzenden Wohngebieten der Schützenallee befinden sich u.a. moderne Einfamilien- bzw. Reihenhäuser, was auf gut situierte Bewohner schließen lässt. Die Sportanlage wirkt gut erhalten und ist insbesondere in den Abendstunden sehr belebt. Der Lärm, der durch den Betrieb ausgeht, ist nur geringfügig im angrenzenden Wohngebiet wahrzunehmen.

Anzumerken bei der Begutachtung der neuen Wohngebiete (Wohnpark Sachsenwald und „Im Strange“) sind die nicht ausreichenden Fußwege zwischen Zentrum und den neuen Wohngebieten. Die Wohngebiete, welche beide entlang der B 404 liegen, sind fußläufig nicht zu erreichen. In den Wohngebieten sind Einfamilien- bzw. Mehrfamilienhäuser in einwandfreiem Zustand vorhanden. Die Lärmbelästigung, die von der angrenzenden B404 ausgeht, ist mittels eines Lärmschutzwalls auf ein Minimum reduziert. Eine extreme Lautstärke ist lediglich bei der Begehung des Gewerbegebietes aufgefallen, da hier eine der Hauptverkehrsstraßen und der Bahnhof aufeinandertreffen.

3.3.5 Erfahrungsbericht Jork

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Gemeinde Jork in etwa 1,5 Stunden vom Hamburger Hauptbahnhof zu erreichen. Die Anbindung Jorks an das Zentrum Hamburgs ist durch eine Reihe

von Umstiegen geprägt. Bereits die Busverbindungen von der S-Bahn Buxtehude in Richtung Jork unterwegs war, weshalb die Taktung der Buslinien im Vergleich zu denen auf Hamburger Stadtgebiet niedrig ist. Dies wird ebenfalls durch das Verhalten der Busfahrer verdeutlicht. So halten Busfahrer beispielsweise auf persönlichen Wunsch der Fahrgäste auch dort an, wo keine Bushaltestellen vorhanden sind. Dies unterstreicht zusätzlich die Weitläufigkeit der Gemeinde. Ferner finden vor allem die älteren Bewohner besondere Berücksichtigung in Bezug auf spezielle Haltewünsche.

Jork zeichnet sich durch eine Vielzahl von Obstanbaufeldern, welche die Gemeinde als charakterisierendes Merkmal beschreiben, aus. Auf beiden Seiten der Hauptstraße der Gemeinde sind schlichte Wohnhäuser mit alten Höfen und Häusern im Stil des Buntmauerfachwerks zu erkennen, von denen etwa 400 Bauwerke im Alten Land existieren. Sogenannte Prunkpforten, die den Reichtum und Wohlstand eines Hofes repräsentieren sollen, sind ebenfalls zu erblicken.



Abb. 22: Bauernhof, Jork
Quelle: <http://www.panoramio.com/photo/12829720>

Das Zentrum des Ortes bildet ein Kreisverkehr, an dem die Straße Osterjork in Westerjork übergeht und sich mit der Straße Am Fleet/Borsteler Reihe kreuzt. Dort befinden sich das Rathaus, einige Geschäfte (Bäcker, Metzger, Apotheke, Bank) und ein Café mit Sitzgelegenheiten. Das Café fungiert als gesellschaftlicher Treffpunkt der Gemeindebewohner. Die kleineren Plätze und Flächen, wie beispielsweise der Rathausvorplatz, und die Begrünung der Gehwege wirken äußerst gepflegt. Zusammen mit den Fachwerkhäusern

und dem Fleet ergibt sich der dörfliche Charakter Jorks. Dieser Eindruck ist allerdings von den vielen Kraftfahrzeugen, welche die Gemeinde zur Durchfahrt passieren und/oder Obst transportieren, gestört.

Der Internetauftritt der Gemeinde Jork garantiert im Vorfeld eines Besuches ein vielfältiges Angebot an touristischen Aktivitäten. Das versprochene vielfältige Angebot beschränkt sich an Wochentagen indes auf die Möglichkeit verschiedene Obsthöfe und das Museum „Altes Land“ zu besichtigen. An den Wochenenden und zu besonderen Veranstaltungen, wie u.a. dem „Blütenfest“, ist das touristische Angebot um ein Vielfaches erhöht.



Abb. 23: Museum „Altes Land“ Jork
Quelle: <http://www.tourismusverband-stade.de/>

3.4 Recherche- ergebnisse

Der Abschnitt „Rechercheergebnisse“ befasst sich mit den im Verlauf der Projektarbeit gewonnenen Erkenntnissen und ist die Fort- und Zusammenführung der Stadtportraits (Kapitel 3.2ff.) und der Erfahrungsberichte (Kapitel 3.3ff.). Die Rechercheergebnisse sind die Grundlage für die Analyse der funktionalen Beziehungen und Verflechtungen in der Metropolregion Hamburg, welche in Kapitel 4ff. dokumentiert werden. Die Rechercheergebnisse sind zur besseren Verständlichkeit und zur optimalen Vergleichsweise nach

den Kategorien Stadtentwicklung, Wirtschaft, Tourismus, Umwelt und Identifikation mit der Metropolregion Hamburg sortiert. Die Kategorien untergliedern sich wiederum in die Städte Hamburg, Norderstedt, Lüneburg, Schwarzenbek und Jork. Die Reihenfolge der Städte ergibt sich aus den Stadtportraits. Die Inhalte der jeweiligen Teilbereiche orientieren sich dabei an den in den Stadtportraits festgesetzten Maßstäben.

3.4.1 Stadtentwicklung

Im folgenden Kapitel sind die aus den Gesprächsterminen und sonstiger Recherche gewonnenen neuen Erkenntnisse über das Themenfeld Stadtentwicklung dargestellt. Dabei kann es sich u.a. sowohl um weitere Daten und Fakten handeln als auch um abgeschlossene Projekte und zukünftige städtebauliche Herausforderungen der jeweiligen Stadt. Die für neue Erkenntnisse relevanten Gesprächspartner für den Bereich der Stadtentwicklung in Hamburg sind zum einen Vertreter der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), Vertreter der Hamburg Marketing GmbH und zum anderen Vertreter der Geschäftsstelle der MRH gewesen. Während für die Stadtentwicklung in Norderstedt die Kommunale Entwicklungsplanung im Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr in Person von Karl-Heinz Deventer sowie der Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft Norderstedt mbH, Marc-Mario Bertermann, zur Verfügung standen, haben sich aus den durchgeführten Gesprächen zum Thema Stadtentwicklung in Lüneburg keine neuen Informationen ergeben. Zur Stadtentwicklung Schwarzenbeks bzw. Jorks gaben die jeweiligen Bürgermeister, Frank Ruppert und Rolf Lühmann, Auskünfte.

3.4.1.1 Hamburg

Im Zuge des demografischen Wandels sind etliche Regionen in Deutschland gezwungen, sich auf einen Bevölkerungsrückgang und dementsprechend auf eine „schrumpfende“ Stadt einstellen zu müssen. Im Gegensatz dazu prosperiert die Stadt Hamburg. Schätzungsweise wird die Ham-

burger Bevölkerung bis zum Jahr 2030 um 70.000 Einwohner wachsen.⁸⁹ Um dem mit der Prognose verbundenen Wohnungsmangel entgegenzuwirken, geht die Wohnungspolitik von einem jährlich benötigten Wohnungsbedarf von 5.000 – 6.000 Wohneinheiten aus. Aufgrund der Begrenztheit der Flächen im Hamburger Stadtgebiet ist vorgesehen, dass auch die angrenzenden Gemeinden einen Teil des geplanten Wohnungsbedarfes übernehmen.

Die Aufgaben der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) gehen somit über das Hamburger Stadtgebiet hinaus. So werden u.a. Instrumente der Bauleitplanung der umliegenden Gemeinden mit der BSU abgestimmt. Dazu erhält die BSU die neu entworfenen Flächennutzungs – und Bebauungspläne der angrenzenden Gemeinden und verfasst über diese Instrumente eine eigene Stellungnahme.⁹⁰

Ausgangspunkt für diese Rahmenbedingungen ist der im Jahr 2008 unterzeichnete Koalitionsvertrag zwischen der CDU und dem Bündnis 90/ Die Grünen. Der damit verbundene Wohnungsentwicklungsplan sieht zusätzlich eine deutliche Erhöhung der Förderung von Mietwohnungen, die Bereitstellung weiterer Bauflächen in den Quartieren ohne wertvolle Grünflächen anzustreben, die Förderung der Integration von Menschen mit besonderem Hilfebedarf, das Festsetzen von klimafreundlichen Standards und die Förderung von ökologisch innovativen Bauweisen vor.⁹¹

3.4.1.2 Lüneburg

.....

Bezüglich der Stadtentwicklung der Hansestadt Lüneburg sind nur wenige weitere Informationen vorhanden, da sich u.a. aus den durchgeführten Interviews lediglich vereinzelt neue Erkenntnisse ergeben haben. Somit sind zahlreiche Inhalte der

Stadtentwicklung Lüneburgs bereits im Stadtportrait enthalten. Die wesentlichste Erkenntnis ist, dass Lüneburg aufgrund der Nähe zur ehemaligen innerdeutschen Grenze in der Vergangenheit von Bundeswehr und Grenzschutz geprägt war. Diese Situation hat sich erst in den neunziger Jahren verändert. Dies war u.a. die Grundlage für den Aufbau der wirtschaftlichen Entwicklung in Lüneburg. Des Weiteren ist die Hansestadt Lüneburg eine Stadt mit Zukunft, in der mit einem Bevölkerungswachstum von 11 % bis 2020 zu rechnen ist.⁹² Lüneburg ist somit eine der wenigen Städte in Niedersachsen, welche positive Einwohnertendenzen zu verzeichnen hat. Dies ist u.a. dadurch bedingt, dass junge Menschen und Familien günstigen Wohnraum, ein gutes soziales Umfeld und eine hohe Lebensqualität in Lüneburg vorfinden. Das zukünftige Potenzial Lüneburgs liegt vor allem im Ausbau des Binnenhafens zum Knotenpunkt logistischer Prozessen und bei städtebaulichen Projekten und Entwicklungen durch Neuansiedlungen in Umgebung der Universität Lüneburgs, welche im Jahr 1946 als pädagogische Hochschule gegründet worden ist.

Die funktionalen Beziehungen und Verflechtungen Lüneburgs in der Metropolregion Hamburg im Bereich der Stadtentwicklung, die sich aus dem Stadtportraits und aus den weiteren Ergebnissen ergeben haben, sind im Analyseteil in den Kapiteln 4ff. enthalten.

89 vgl. Statistik Amt Nord: <http://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standdocuments/A_I_8_j10_H.pdf> (heruntergeladen am 28.06.2011).

90 vgl. Gesprächs Auskunft von Guido Sempell, Ländervertretung Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.

91 vgl. Bezirk Altona: Downloads <http://www.altona.info/wp-content/uploads/2010/10/wohnungsbauentwicklungsplan.pdf> (heruntergeladen am 28.06.2011)

92 vgl. Moenck, S. (2010): Das Lüneburger Stadtgebiet. <<http://www.lueneburg.de/desktopdefault.aspx/tabid-413/>> (aufgerufen am 06.05.2011)

3.4.1.3 Norderstedt

Zuständig für die Stadtplanung in Norderstedt ist das Dezernat III unter der Leitung des ersten Stadtrates Thomas Bosse. Das Dezernat ist in vier Aufgabenschwerpunkte gegliedert:

1. Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
2. Kommunale Entwicklungsplanung
3. Amt für Ordnung und Bauaufsicht
4. Amt für Gebäudewirtschaft

Dabei gehören der Flächennutzungsplan, der Landschaftsplan sowie der Verkehrsentwicklungsplan zu den Aufgaben der kommunalen Entwicklungsplanung unter der Leitung von Karl-Heinz Deventer, während dem Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr unter anderem die Bebauungsplanung, das Bauleitplanverfahren, der Klima- und Umweltschutz und die Verkehrsplanung obliegt.⁹³ Der aktuelle Flächennutzungsplan ist der FNP 2020 und stammt aus dem Jahr 2008. Hier wird die besondere Lage der Stadt Norderstedt unmittelbar an der Bundeslandgrenze Schleswig-Holstein/Hamburg deutlich.

Im äußersten Süden der Stadt befindet sich der Flughafen Hamburg und das auf Norderstedter Stadtgebiet befindliche an den Flughafen direkt angrenzende Gewerbegebiet Nordport. Die Vermarktung der Gewerbeflächen der Stadt ist Aufgabe der Entwicklungsgesellschaft Norderstedt mbH (kurz: EGNO). Die EGNO wurde in den 1970er Jahren gegründet, um das Zentrum der neugegründeten Stadt Norderstedt, Norderstedt Mitte, zu entwickeln und die Entstehung zu begleiten. Die momentan größten Projekte der EGNO sind die Gewerbegebiete Nordport im Süden und Fre-

derikspark (siehe unten) im Norden der Stadt. Die Vorbereitungen für den Nordport begannen bereits im Jahr 1999. Norderstedt führte Gespräche mit dem Hamburg Airport und gelangte zu der Erkenntnis, dass es sinnvoll sei, an dieser Stelle ein Gewerbegebiet, insbesondere für luftfahrt-affines Gewerbe, einzurichten. Das Projekt basiert zwar auf einer Grundidee der Stadt Norderstedt, wobei das Vorhaben aber tatsächlich so nah an der Landesgrenze zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg gelegen ist, dass dieses Vorhaben kein absolut reines Norderstedter bzw. Schleswig-Holsteinisches Projekt ist, sondern auch aus Sicht der Hamburger Stadtentwicklung im Flughafen-umfeld zu befürworten ist. Daher hätte dieses Projekt auch gemeinsam betrieben werden sollen.

Aus diesem Grund hat sich Norderstedt schon im Jahr 2001 mit den Hamburger Behörden unter der Federführung der Stadtentwicklungsbehörde zusammengesetzt und nahm im Anschluss die Bauleitplanung vor. Im Jahr 2005 sind Vertreter der Norderstedter Belange, u.a. Vertreter aus dem Baudezernat und der EGNO, mit den fertigen Plänen noch vor Veröffentlichung und Vermarktungsstart auf Vertreter der Hamburger Interessen, u.a. Mitglieder der Senatskanzlei, der Stadtentwicklungsbehörde, der Wirtschaftsbehörde, der Wirtschaftsförderung und der Finanzbehörde, zugegangen, um gemeinsam zu diskutieren, welchen Nutzen eine gemeinsame Politik und Vermarktung des Standortes für beide Parteien beinhaltet. Der Nordport hätte das erste bedeutende gemeinsame Projekt der Metropolregion sein können, da aber wegen unterschiedlicher Forderungen und Vorstellungen der jeweiligen Vertreter kein Kooperationsvertrag zu Stande kam, ist somit das Vorhaben nur bedingt als gemeinsames Projekt zu bezeichnen.

Beispielsweise forderte die Stadt Hamburg ein, dass im Nordport keine Nutzungen angesiedelt werden dürfen, welche mehr als 20 % Büroanteile haben. Diese Forderung ist mit den Norderstedter Belangen kollidiert. Darüber hinaus hat es den Wunsch der Stadt Hamburg gegeben, dass, sobald sich ein Unternehmen im Nordport ansiedeln möchte, die Stadt Norderstedt dies im Vorwege

⁹³ vgl. Stadt Norderstedt: Verwaltung: Politik: Verwaltungsgliederung <<http://norderstedt.de/Verwaltung-Politik/Verwaltung/Verwaltungsgliederung/Dezernat-III?&La=1>> (aufgerufen am 03.07.2011)

mit Hamburg abzustimmen habe. Dieser Aspekt widerspreche, laut EGNO-Geschäftsführer Bertermann, jedoch dem Prinzip von zwei souveränen Gesprächspartnern. Ein weiterer Streitpunkt waren die Gewerbesteuerabflüsse, die entstanden wären, sobald die Vertreter Hamburgs den Norderstedtern ein Unternehmen, von dem sie befinden, dass es dort besser aufgehoben sei, zugeführt hätte. Dadurch hätte kompensiert werden sollen, dass dieses Grundstück ein Drittel unter Preis an das Unternehmen veräußert wird. Somit sah sich die Stadt Norderstedt gezwungen das Projekt alleine fortzuführen.

Daher ist Norderstedt auf regionaler Ebene weiterhin ein Konkurrent der Stadt Hamburg. Trotz des Scheiterns der gemeinsamen Durchführung des Projekts habe sich der Umgang der beiden Städte miteinander seitdem gebessert, so Bertermann. Auf nationaler bzw. internationaler Ebene existiert bereits eine gemeinsame Vermarktung von Norderstedt mit Hamburg. So präsentieren sie sich beispielsweise auf der Expo Real in München mit einem gemeinsamen Messestand. EGNO-Geschäftsführer Bertermann sieht jedoch in den weit verteilten Kompetenzen der Stadt Hamburg, die einen einfachen Beschluss einer Kooperation erschweren, eine Problematik.

Erwähnenswert ist darüber hinaus die gemeinsame Vermarktung des Wirtschaftsbereiches NORDGATE durch die Städte Neumünster, Bad Bramstedt, Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg, Quickborn und Norderstedt zu nennen. Diese sechs Gemeinden vermitteln sich seit 3 Jahren gegenseitig Unternehmen für die jeweiligen Gewerbeflächen entlang der A7 und handeln nach dem Leitspruch: „in Regionen denken, nicht Kirchturmdenken.“ als „One-Stop-Agency“.

Des Weiteren ist Norderstedt nicht als „Schlafstadt“ am Rande Hamburgs zu betrachten, sondern als wichtiger und großer Wirtschaftsstandort in Norddeutschland. Ein zentrales Thema in der Stadtplanung ist die Verkehrsentwicklung, da Norderstedt aufgrund des Durchgangsverkehrs und des Pendlerverkehrs enorme Verkehrsmengen zu bewältigen hat. So sind im Jahr 2010 im

Dialog mit der Stadt Hamburg zwei Verkehrsprojekte abgewickelt worden: Der Knoten Ochsenzoll sowie die Kreuzung Niendorfer Straße/Ohechaussee, welche beide große Verkehrsmengen zu bewältigen haben und dadurch chronisch überlastet gewesen sind. Hamburg und Norderstedt haben sich dabei auf ein gemeinsames Vorhaben geeinigt. Dieses beinhaltet, dass Hamburg dem Wunsch Norderstedts für die Planfeststellung am Knoten Ochsenzoll nachkommt und im Gegenzug dafür der Straßenzug Niendorfer Straße/Ohechaussee in Norderstedt dreispurig ausgebaut wird, sodass der Verkehr von Hamburg nach Norderstedt verbessert fließen kann. Das Vorhaben befindet sich aktuell in der Realisierungsphase und soll bis zum Jahr 2012 fertiggestellt sein.

Ein weiteres gemeinsames Anliegen der Bundesländer Schleswig-Holstein und Hamburg ist zum einen der benötigte Ausbau der A7 vom Bordesholmer Dreieck bis Schnelsen-Nord von vier auf sechs Fahrspuren, da dort aufgrund des massiven Verkehrsaufkommens zeitweise der Standstreifen als Notfahrstreifen geöffnet werden muss und zum anderen der Ausbau im weiteren Verlauf der Trasse zwischen Schnelsen-Nord und dem Elbtunnel von sechs auf acht Fahrspuren. Aktuell wird die Planfeststellung durchgeführt. Da der Autobahnausbau Bundesangelegenheit ist und die Aufgabenverwaltung bei Hamburg liegt, ist auf Schleswig-Holsteinischer Seite versucht worden, während der Spurenerweiterung das Projekt bzw. die Alternativen voranzutreiben.

Ein zusätzliches infrastrukturelles Vorhaben für Norderstedt war von 2007 bis 2009 die Verlängerung der S-Bahn nach Norden zur Anbindung des Flughafens. Das Vorhaben ist jedoch wahrscheinlich nicht realisierbar, da die Kostennutzenanalyse ergab, dass der Kosten-Nutzen-Faktor durch eine notwendige Tunnelstrecke 0,5 beträgt, statt dem für Fördermittel des Bundes mindestens benötigten Faktor 1,0. Für dieses Projekt waren unter anderem das Verkehrsministerium Schleswig-Holstein, der Kreis Segeberg, der Kreis Pinneberg, die Stadt Norderstedt, die BSU und der HVV sowie Vertreter aus der Wirtschaft in einem Arbeitskreis tätig.

Laut Karl-Heinz Deventer hänge der Wohnungsmarkt in Norderstedt vom Markt in Hamburg. So bestehe aktuell eine erhöhte Nachfrage nach Reihenhäusern und Einfamilienhäusern in Hamburg. Da dort aber die Menge und die Qualität nicht befriedigt werden könne, werde die Nachfrage ins Umland weitergeleitet. So sei die Entstehung des Neubauquartiers am Garstedter Dreieck mit etwa 1.200 vorgesehenen Wohneinheiten nicht allein mit dem Norderstedter Bevölkerungswachstum zu erklären. Am Garstedter Dreieck sollen gemischte Strukturen entstehen. Begonnen wird das Projekt jedoch mit einer Dominanz im Geschosswohnungsbau, um der steigenden Nachfrage nach preiswerten und kleinen Wohnungen gerecht zu werden. Laut Karl-Heinz Deventer profitiere Norderstedt ein Stück weit von den Defiziten der Hamburger Planungspraxis, wodurch sich regelmäßig Menschen in Norderstedt ansiedeln. Somit verbindet das Thema Wohnungsmarkt die Städte Hamburg und Norderstedt objektiv zwar stark, aber es finden keine expliziten Absprachen zwischen den Städten statt.

Überdies sind noch zwei aktuelle Projekte zum Thema Stadtentwicklung in Norderstedt zu nennen:

Schmuggelstieg:

Das Quartier am Schmuggelstieg zeichnet sich durch eine Kombination von Arbeiten und Wohnen aus. Ein besonderer Aspekt in diesem Quartier ist, dass die Anwohner eine Initiative gegründet haben, um die Attraktivität und die Lebensbedingungen zu verbessern.

Frederikspark:

Am Frederikspark, welches sich direkt am historischen Ortskern von Friedrichsgabe befindet, entsteht ein neues Quartier, das Wohnen, Arbeiten und Freizeiterholung miteinander verbindet. Es handelt sich dabei um ein „Quartier der kurzen Wege“.



Abb. 24: Norderstedts neues Stadtquartier Frederikspark
Quelle: <http://www.frederikspark.de/>

3.4.1.4 Schwarzenbek

Im Zuge des Wohnungsbaus in Schwarzenbek (seit Kriegsende ca. 4.500 Wohnungen) hat die Recherche ergeben, dass die Stadt Schwarzenbek zeitweilig das größte Baugebiet Norddeutschlands war.⁹⁴ Für Zuzüge in die Stadt Schwarzenbek, welche stattgefunden haben und durch die neu ausgewiesenen Baugebiete nachhaltig weiter stattfinden sollen, ist unter anderem die Sogwirkung der Stadt Hamburg verantwortlich. Während die Einwohnerzahl der Stadt Hamburg in der Zeit von 1970 bis 2000 fast stagnierte, ist das Leitbild der „Wachsenden Stadt“ Hamburgs vor allem im Speckgürtel vorzufinden. Demnach profitiert in erster Linie das unmittelbare Umland von dieser städtischen Entwicklung, da sich eine Vielzahl von Menschen in näherer Umgebung zum Stadtgebiet Hamburgs ansiedelt. Die Mehrheit neuer Bewohner Schwarzenbeks, insbesondere junge Familien, stammt aus der Stadt Hamburg. Die Gründe für den Wohnstandort Schwarzenbek sind vor allem die moderne Infrastruktur Schwarzenbeks (Hauptbahnhof Hamburg innerhalb von etwa 20 Minuten zu erreichen) sowie die Möglichkeit in Schwarzenbek ein bezahlbares Eigenheim zu verwirklichen. So betragen die Baulandpreise der Stadt Schwarzenbek 150 Euro pro m² und liegen damit deutlich unterhalb der Preise innerhalb des Hamburger Stadtgebietes. Des Weiteren liegt der Grund für den rapiden Anstieg der Bevölkerung Schwarzenbeks, insbesondere zwischen 1995 und 2006, darin, dass in Schwarzenbek

94 vgl. Inixmedia GmbH (Hrsg.) im Auftrag der Stadt Schwarzenbek (2009/2010): Willkommen in Schwarzenbek – Aktuelle Informationen 2009 und 2010, 4. Auflage, S. 4

sämtliche Schulformen vorhanden sind, welche sich im Laufe der letzten Jahre stetig weiterentwickelt haben. In den Jahren seit 2006 ist jedoch kein Anstieg der Bevölkerungszahlen in der Stadt Schwarzenbek zu verzeichnen.⁹⁵ Nach Angaben des Bürgermeisters hänge dies teilweise damit zusammen, dass zahlreiche Wohnblöcke durch die Wohnungsbaugesellschaft abgerissen und saniert wurden. Außerdem ist davon auszugehen, dass insbesondere im Jahr 2006 die Finanzkrise einen maßgeblichen Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung in Schwarzenbek hatte. Bei den vorhandenen Dimensionen der Bevölkerungszahlen macht es sich somit deutlich bemerkbar, wenn sich diverse Familien gegen den Bau eines Eigenheimes entscheiden. Durch die neu ausgewiesenen Wohngebiete (Wohnpark Sachsenwald und „Im Strange“), welche bereits in der Mehrheit verkauft sind,⁹⁶ geht die Stadt davon aus, dass die Einwohnerzahl Schwarzenbeks wieder steigen wird. Aus dem Gespräch mit dem Bürgermeister ist deutlich geworden, dass diese Neubaugebiete eine der letzten ausgewiesenen Baugebiete der Stadt Schwarzenbek waren. Eine Zukunftswerkstatt der Stadt Schwarzenbek für das Jahr 2020 ergibt, dass das Ziel der Stadt Schwarzenbek eine Einwohnerzahl von in etwa 18.000 Bewohnern ist.⁹⁷ Die Berechnung dieser Einwohnerzahl beruht allerdings auf dem rapiden Bevölkerungsanstieg zwischen den Jahren 1995 und 2006. Aktuell geht die Stadt davon aus, dass Schwarzenbek im Jahr 2020 etwa 16.500 Einwohner zu verzeichnen haben wird. Der Grund für die künftig nicht mehr stattfindende Ausweisung von Bauflächen liegt in der Erschöpfung der Flächenkapazitäten Schwarzenbeks.

Im Zuge des hohen Pendler- bzw. Verkehrsaufkommens der Stadt Schwarzenbek ist neben einer geplanten Ortsumgehung ein S-Bahn-Anschluss innerhalb des HVV gewünscht. Die Ortsumge-

hung soll zwischen der B404 und der Grabauer Straße, welche den Gewerbepark „Lupus“ umfasst, erbaut werden, um vorwiegend den Schwerlastverkehr aus dem inneren Kern des Schwarzenbeker Stadtgebietes fernzuhalten.⁹⁸ Das Anliegen des Ausbaus des Schienenverkehrs bzw. der Anschluss Schwarzenbeks an das S-Bahn-Netz im HVV ist mehrfach vom Bürgermeister Schwarzenbeks bei den jeweiligen Verkehrsministern des Landes Schleswig-Holsteins vorgetragen worden, wurde jedoch stets abgelehnt.

Anlässlich der bevorstehenden Investition eines chinesischen Unternehmens (siehe Kapitel 3.4.2.4) werden der Stadt zukünftig vermutlich weitere Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Somit muss zwangsläufig das immer größer werdende Pendleraufkommen, vor allem zwischen Hamburg und Schwarzenbek, bewältigt.

3.4.1.5 Jork

Aus dem Gespräch mit Bürgermeister Rolf Lühmann sowie der weiteren Recherche zur Gemeinde Jork ergibt sich, dass sich erst seit den 1970er Jahren die Stadtentwicklung Jorks konkret beschreiben lässt. Zuvor existierten sieben selbstständige Gemeinden mit relativ konstanter Stadt- und Bevölkerungsentwicklung. Mit der Einführung der Gebietsreform im Laufe des Jahres 1970 ist die Entwicklung der Gemeinde vorangeschritten. Die Einwohnerzahl der Gemeinde Jork umfasste zu dem Zeitpunkt ca. 7.800 Personen.

Die ersten ausgewiesenen Baugebiete Jorks beliefen sich auf das Zentrum der Gemeinde. So ist zunächst das Baugebiet Borste im Zentrum Jorks ausgewiesen worden, ehe städtebauliche Entwicklungen an der Este und in den Randbereichen bis hin zum Baugebiet Obstgarten im Jahr 2006 stattgefunden haben. Letzteres stellt gleichzeitig den Abschluss der Ausweisung von Baugebieten in der Gemeinde dar. Die Gründe hierfür liegen darin, dass die Infrastruktur und infrastrukturelle

95 vgl. Der Bürgermeister – Bürgerservice und Soziales (o.J.): Europastadt Schwarzenbek – Strukturbericht November 2007, S. 5

96 vgl. Lauenburgische Sparkassen Immobilien GmbH – Wohnpark Sachsenwald: Grundstücke <<http://www.sachsenwald.lsi-immobilien.de/grundstuecke/>> (aufgerufen am 25.06.2011)

97 vgl. Dokumentation Schwarzenbek (2010): Zukunftswerkstatt Schwarzenbek: Eine Vision für unsere Stadt im Jahr 2020, Seite 7 <http://www.schwarzenbek.de/media/custom/1158_951_1.PDF> (heruntergeladen am 29.05.2011)

98 vgl. Huhndorf, Stefan (11.06.2009): Ortsumgehung: 2011 soll gebaut werden – In: Bergerdorfer Zeitung / Onlineausgabe <http://www.bergedorferzeitung.de/schwarzenbek/article33037/Ortsumgehung_2011_soll_gebaut_werden.html> (aufgerufen am 29.05.2011)

Einrichtungen auf eine begrenzte Zahl an Einwohnern ausgelegt sind, so dass Weiterentwicklungen und Neuausweisungen von Baugebieten die bestehende Infrastruktur Jorks überfordern würden. Des Weiteren grenzt das gemeindliche Leitbild zur Erhaltung der Kulturlandschaft und der damit in Einklang stattfindende Apfelanbau die Entwicklung Jorks sowie die städtebauliche Ausweitung ein. Ziel der Gemeinde ist es weite Teile der Kulturlandschaft zu erhalten und den Obstanbau zu unterstützen. Die Gemeinde Jork ist auf eine Zahl von circa 12.000 Einwohnern ausgelegt und dadurch, dass aktuell diese Zahl beinahe erreicht wird, sind die Kapazitäten der Infrastruktur Jorks ausgeschöpft. Weitere Zuzüge hätten somit nicht nur eine Überforderung der gemeindlichen Infrastruktur zur Folge, sondern widersprechen zusätzlich dem bereits genannten Leitbild bzw. der Zielvorstellung der Gemeinde.

Die Zielvorstellungen der Gemeinde, welche sich auf Aspekte der Wirtschaftsförderung, Innovation und Familienfreundlichkeit beziehen, sind nachhaltig zu stärken. Dabei besteht unter anderem die Anforderung, sämtliche Aspekte miteinander in Einklang zu bringen, gegenseitige Interessen abzuwägen und eine zielgerechte Lösung zu finden.

Ein aktuelles städtebauliches Konzept der Gemeinde stellt die Erweiterung eines Gewerbegebietes dar. Die Gemeinde beabsichtigt, Firmen und Betriebe aus dem Umkreis des Alten Landes dort anzusiedeln. Die anzusiedelnden Betriebe müssen jedoch in enger Verbindung zum Obstanbau stehen. Dies können beispielsweise Obsthändler sein, aber auch Betriebe für den Bau von Kühlanlagen. Keine Berechtigung würden hingegen beispielsweise Logistikunternehmen erhalten, da diese nicht in direkter Verbindung zum Obsthandel stehen.

Ein weiteres Stadtentwicklungskonzept der Gemeinde ist die Bewerbung des Alten Landes zum UNESCO Weltkulturerbe. Es sind dabei jedoch noch keine konkreten Entscheidungen getroffen worden.

3.4.2 Wirtschaft

Im Themenfeld Wirtschaft sind die Ergebnisse der weiteren Untersuchung im Verlauf der Projektarbeit sowie die Erkenntnisse aus den Gesprächsterminen zu den jeweiligen Bereichen dokumentiert. Gesprächspartner waren die bereits in Punkt 3.4.1 genannten Akteure. Des Weiteren haben die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Lüneburg mbH, in Vertretung des Geschäftsführers Jürgen Enkelmann, und Vertreter der Süderelbe AG zu Wirtschaftsbelangen in Lüneburg Stellung bezogen. Zu Norderstedter Wirtschaftsbelangen gab die EGNO Auskunft.

3.4.2.1 Hamburg

Die Stadt Hamburg ist nicht nur Wirtschaftsmotor für die Metropolregion Hamburg, sondern auch im gesamten Bundesgebiet ein wesentlicher Bezugspunkt für die Entwicklung der deutschen Wirtschaft. Dennoch hat die Hansestadt einen Schuldenstand von rund 25,6 Milliarden Euro (Stand: Januar 2010), welches einer Pro-Kopf-Verschuldung von etwa 14.600 Euro entspricht.⁹⁹ Dennoch hat die Tatsache, dass Hamburg als Handels-, Verkehrs-, Dienstleistungs-, und Industriestandort überregionale Bedeutung hat, bestand. Vor allem die Vielfalt des Hamburger Verkehrs, sei es nun der Flughafen, Hafen, die Autobahnen oder die Fernbahnhöfe erleichtern den Warenaustausch insbesondere mit nicht-europäischen Ländern.¹⁰⁰

Die Wirtschaftsleistung im Bundesland Hamburg liegt, gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP), bei 88,3 Milliarden Euro (Stand: 2010).¹⁰¹ Im Vergleich von 271 Regionen der Europäischen Union (ausgehend von Zahlen

99 vgl. Bund der Steuerzahler: Brennpunkte > Schuldenberg <<http://www.steuerzahler-hamburg.de/Willkommen-im-Rekordschulden-Jahr-2010/24222c27678i1p334/index.html>> (aufgerufen am 08.06.2011)

100 vgl. Stadt Hamburg: Verkehr&Wirtschaft: Unternehmensservice <<http://www.hamburg.de/standort-hamburg/b>> (aufgerufen am 22.06.2011).

101 vgl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Volkswirtschaft, Branchen, Konjunktur, Preise <http://www.statistik-bw.de/Volks-wPreise/Indikatoren/VW_wirtschaftskraft.asp> (aufgerufen am 21.06.2011).

aus 2007) führt Hamburg nach London, Luxemburg und Brüssel die Liste der Regionen mit dem höchsten BIP je Einwohner an.

Hamburgs Wirtschaftsstruktur ist vom tertiären Sektor geprägt, in dem rund drei Viertel aller Beschäftigten arbeiten. Neben zahlreichen Dienstleistungsunternehmen ist der Standort Hamburg Sitz von diversen industriellen Betrieben in den Bereichen des Maschinen- und Schiffbaus. Wichtige innovative Wachstumsbranchen sind Logistik & Handel, IT & Medien sowie die Luftfahrtindustrie. Generell ist es für den Standort Hamburg vorteilhaft, dass Wirtschaft und Politik zusammenarbeiten. Dieses gilt insbesondere in den Wachstumsbranchen, die durch die Bemühungen der Stadt weiter wachsen.¹⁰² Als Ansatzpunkt verfolgt der Senat eine kombinierte Strategie aus der Aktivierung endogener Potenziale und der Stärkung Hamburgs internationaler Ausstrahlung. Auf diese Weise hat sich Hamburg zum bevorzugten Standort chinesischer Unternehmen in Deutschland entwickelt. Mit circa 400 ansässigen chinesischen Unternehmen sowie einem jährlichen Wachstum von rund 20 % ist der Handel mit China der inzwischen Bedeutendste. Historisch begann der rasche Aufstieg der Elbmetropole im 14. Jahrhundert mit dem Beitritt zum Kaufmannsbund der Hanse. Als damaliges Wirtschaftszentrum des Nord- und Ostseeraumes ist Hamburg zu einem führenden Handelsplatz avanciert. Mit etwa 36.000 Betrieben sind ein Viertel aller eingetragenen Hamburger Betriebe Handelsunternehmen. Das Außenhandelsvolumen beträgt mehr als eine Billion Euro.¹⁰³

Im Jahr 2009 sind etwa 600.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Hamburg wohnhaft. Die Zahl der Beschäftigten, die insgesamt in Hamburg arbeiten, beträgt zu diesem Zeitpunkt ca. 810.000. Daraus resultiert, dass die Anzahl der Einpendler in die Stadt Hamburg (ungefähr 311.000 täglich) deutlich höher ist als die Anzahl

der Auspendler aus der Stadt Hamburg (etwa 93.000 täglich).¹⁰⁴

Laut einer Studie der Zeitschrift „Capital“ im Jahr 2009 ist Hamburg die Stadt mit der höchsten Wirtschaftskraft Deutschlands. Hamburg steht im Ranking der ökonomischen Perspektiven im Vergleich zu den 60 wichtigsten Städten der Bundesrepublik an der Spitze (siehe Abbildung unten). Hamburgs Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Handel wird in Deutschland nicht übertroffen. Die Prognose bis zum Jahr 2015 beläuft sich auf eine wachsende Wirtschaftsleistung um knapp 14 %.¹⁰⁵

Stadt	Rang 2009	Veränderung zu 2007 ¹	Wirtschaftsleistung ²
Hamburg	1	3	13,5
München	2	-1	12,9
Münster	3	1	15,7
Frankfurt	9	-3	14,1
Berlin	29	3	3,9

Stadt	Arbeitsplätze ²	Bevölkerung ²	Kaufkraft pro Kopf ²	Gesamtergebnis ³
Hamburg	5,4	3	13,5	59,1
München	2	-1	12,9	58,4
Münster	6,5	1	15,7	55,7
Berlin	3,9	3	3,9	46

Abb. 25: Städteranking (Auszug ausgewählter Städte)

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Capital.de (Städteranking)

1. in Tabellenplätzen

2. Angaben in %

3. maximal: 100, gewichtetes Mittel aus: Wirtschaftsleistung (30 %), Beschäftigung (20 %), Bevölkerung (20 %), Kaufkraft (30 %)

3.4.2.2 Lüneburg

Wirtschaftsförderung Lüneburg und Süderelbe AG

Die Süderelbe AG ist eine für die Bundesländer übergreifende Kooperationsunterstützung zwischen Unternehmen in Hamburg und den Landkreisen Lüneburg, Stade und Harburg. Ziel der AG ist es, den Wirtschaftsraum im Süden Hamburgs weiterentwickeln, ohne dass die Bundesländergrenzen dabei ein Hindernis darstellen.

102 vgl. Stadt Hamburg: Verkehr & Wirtschaft: Unternehmensservice: Ein attraktives Umfeld für Unternehmen <<http://www.hamburg.de/businessumfeld/>> (aufgerufen am 22.06.2011)

103 vgl. Stadt Hamburg: Verkehr&Wirtschaft: Unternehmensservice: Internationaler Handelsplatz Unternehmen<<http://www.hamburg.de/internationaler-handel/>> (aufgerufen am 22.06.2011)

104 vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2011): Statistisches Jahrbuch Hamburg 2010/2011, S. 95/96

105 vgl. <http://www.capital.de/politik/100023570.html> (aufgerufen am 22.06.2011)

Da Wirtschaftsräume immer größer werden, muss dementsprechend die Wirtschaftsförderung im Sinne einer gut funktionierenden Metropolregion daran angepasst werden und nicht an Verwaltungsgrenzen auf andere Zuständigkeiten verweisen. Die Süderelbe AG zielt zudem auf die Herstellung eines Gleichgewichts im Wettbewerb ab, um Vorteile, die größere Firmen teilweise gegenüber kleineren Firmen haben, auszugleichen. Die Süderelbe AG ist eine Aktiengesellschaft, welche von den Landkreisen, Sparkassen und Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen getragen wird. Mittlerweile sind über 100 beteiligte Aktionäre (Bauunternehmen, Logistikunternehmen, Ernährungsfirmen usw.) registriert. Diverse Firmen im Tätigkeitsfeld der Süderelbe AG befassen sich mit Nutzungssteuerungstechniken. In der Regel produzieren diese Unternehmen für die Industrie. Beispielsweise werden Lautsprecher der Marke „Panasonic“ in Lüneburg getestet, um anschließend in Automobile eingebaut zu werden. Diese Firmen profitieren von stabilen Auftragslagen und einem positiven Wirtschaftswachstum.

Die Wirtschaftsförderung Lüneburg unterstützt Unternehmen durch Förderprogramme bei der Gründung. Es lassen sich Schnittstellen zur Süderelbe AG erkennen, welche allerdings erst nachhaltig erprobt und definiert werden müssen. Ein Ziel der Süderelbe AG ist es, mittelständische Unternehmen und Firmen aus der Region in ihrer Wettbewerbsposition zu stärken. Im Ernährungswirtschaftscluster, mit dem sich die Wirtschaftsförderung Lüneburg befasst, werden verschiedene Unternehmen mit unterschiedlichen Produkten zusammengeführt. Im Cluster der Ernährungswirtschaft, welches seit 2006 besteht, sind infolge der Einführungen von beispielsweise gemeinsamen Produkteinkäufen der kooperierenden Firmen Optimierungen erzielt worden. Durch die Abnahme von größeren Produktionsmengen können bessere Konditionen ausgehandelt werden, so dass die Wettbewerbsfähigkeit gestärkt wird. Als Beschaffungsplattform dient das Internet. Laut Aussage Enkelmanns sind Plattformen wie u.a. das Internet keine neuen Nutzungstechnologien großer Hersteller wie u.a. „Kraft“, so dass die Wirtschaftsförderung aktuell mittelständische

Unternehmen mit den gleichen Instrumenten ausstattet, um Wettbewerbsdisparitäten zu kompensieren.

Ein weiteres Ziel ist die Prozessoptimierung beispielsweise bei Energieprozessen. Dazu ist der Zugriff auf Dienstleister notwendig - spezialisierte Ingenieurbüros werden für diese Projekte eingeschaltet.

Im Ernährungscluster werden weiterhin Produkte, die als Neuheit auf dem Einzelhandelsmarkt erscheinen sollen, getestet. Die Hersteller können sich durch die aufbereiteten Daten auf den Verkauf vorbereiten und gegebenenfalls das Produkt modifizieren.

Die Wirtschaftsförderung Lüneburg arbeitet zudem mit den Nachbarlandkreisen Uelzen und Lüchow-Dannenberg zusammen. Hierbei werden Firmen gezielt angesprochen. Zusätzlich werden keine Firmen ausgeschlossen, deren Standort nicht unmittelbar in diesen Bereich fällt.

Lüneburg ist nicht nur als Standort großer Firmen und Institutionen wie beispielsweise der Firmen DeVauGe Gesundkostwerk (einer der größten deutschen Hersteller von vegetarischen Lebensmitteln), Pickenpack Hussmann & Hahn GmbH (eines der führenden europäischen Unternehmen im Bereich Tiefkühlfleisch) sowie der Molkerei, welche heute Teil der Hochwald Nahrungsmittelerwerke ist und Produkte (Joghurt) der Marke „Lünebest“ herstellt, bekannt, sondern auch durch ein breites Spektrum von verschiedenen Wirtschaftsunternehmen, z.B. im Bereich des Maschinenbaus, der Ernährungswirtschaft und der IT-Branche. Dieses breite Spektrum sorgt für eine stabile und dynamische Wirtschaftsstruktur, welche auch von der Wirtschaftskrise nur geringfügig beeinflusst wurde.

In Lüneburg pendeln täglich ca. 9.000 Arbeitskräfte nach Hamburg aus, während aus Hamburg etwa 4.000 – 5.000 Personen nach Lüneburg einpendeln. Dennoch ist Lüneburg als eigenständiger Wirtschaftsstandort zu verstehen, wobei der Landkreis Lüneburg wirtschaftlich geteilt ist. Im

östlichen Teil sind strukturschwache Gebiete, in denen die Tourismusbranche dominiert, vorhanden, während der westliche Teil des Landkreises auf Grund einer guten Infrastruktur und Verkehrsanbindung vorwiegend industriell geprägt ist. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Hansestadt Lüneburg umfasst nach statistischen Erhebungen des Jahres 2010 34.168 Personen.¹⁰⁶

3.4.2.3 Norderstedt

In Norderstedt ist die Entwicklungsgesellschaft Norderstedt mbH (kurz EGNO) für die Wirtschaftsförderung zuständig. Aus diesem Grund verfügt die EGNO über eine Immobiliendatenbank. Die EGNO vermittelt den Kontakt zwischen Eigentümern und Maklern. Demnach ist die EGNO nicht nur Wirtschaftsförderer, sondern auch „Ansprechpartner“ und „Kümmerer“ in Norderstedt.

Die EGNO ist unmittelbar nach Gründung der Stadt in den 1970ern entstanden, um die Entwicklung des Stadtteils Norderstedt Mitte als neuen Verwaltungssitz zu initiieren und zu begleiten. Nachdem dieses Projekt zum Abschluss gekommen ist, hat sich die EGNO mit der Zeit zum Wirtschaftsförderer in Norderstedt entwickelt. Die EGNO betreut heutzutage größere Projekte in Norderstedt, wie den Nordport, Nordgate und das Stadtquartier am Frederikspark.

Des Weiteren ist die EGNO auch im „ideenreich: Norderstedt“ vertreten, in dem sich mehrere Tochtergesellschaften der Stadt Norderstedt zusammengeschlossen haben, um das Stadtmarketing zu verbessern.

Das von der EGNO betreute Projekt Nordgate ist ein Zusammenschluss von Städten entlang der A7, um die Gewerbeflächen zu vermarkten und wirbt mit dem Slogan „Das Tor zur Metropolregion Hamburg“.¹⁰⁷ An Nordgate sind die Städte

Norderstedt, Quickborn, Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen, Bad Bramstedt und Neumünster beteiligt. Im Rahmen dieses Zusammenschlusses ist Kooperation und Kommunikation von enormer Bedeutung. Das Projekt Nordgate funktioniert, in dem ein Unternehmen lediglich einen Ansprechpartner hat, aber untereinander die Städte Angebote für das Unternehmen erarbeiten. Daher ist insbesondere Kommunikation unerlässlich.

Diese Art von Kooperation ist deutschlandweit vorbildlich, da das ganze Projekt auf einer Vertrauensbasis zwischen den Akteuren basiert. Norderstedt profitiert in hohem Maße von Nordgate. So gebe es seit der Gründung Nordgates etwa ein Drittel mehr Anfragen zu Unternehmensansiedlungen. Außerdem ist die Region zur zweitgrößten Wirtschaftsregion in Schleswig-Holstein aufgestiegen. Dabei ist zu bemerken, dass Norderstedt von der unmittelbaren Lage am Stadtrand Hamburgs sowie auf der Achse nach Skandinavien profitiert.

Die wirtschaftliche Bedeutung Norderstedts lässt sich auch an den Pendlerströmen verdeutlichen. So pendeln 17.424 Personen aus und 15.925 Personen nach Norderstedt ein.

3.4.2.4 Schwarzenbek

Die Stadt Schwarzenbek versteht sich primär als Wirtschafts- und Schulstandort. Diese Bereiche sind in der Vergangenheit bereits mehrfach gefördert worden. Seit dem Jahr 2002 hat die Stadt Schwarzenbek ca. 40 Mio. Euro in Bildung investiert, wobei allein der Neubau des Gymnasiums etwa 20 Mio. Euro beansprucht hat. Der Neubau des Schwarzenbeker Gymnasiums wurde nach 16 Monaten Bauzeit am 10.04.2008 fertig gestellt. Schwarzenbek ist die erste Stadt Schleswig-Holsteins, die ein Gymnasium im Rahmen einer Public-Private-Partnership erbaute.¹⁰⁸ Für die Erstellung des Modells ist das

106 vgl. NLS Niedersachsen: <<http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/mustertabelle.asp>> (aufgerufen am 12.08.2011)

107 vgl. Homepage des Projekts Nordgate: Home <<http://www.nordgate.de>> (aufgerufen 12.08.2011).

108 vgl. Drees & Sommer: PPP-Modell für das Gymnasium in Schwarzenbek <<http://www.dreso.com/german/unternehmen/2633.htm>> (aufgerufen am 02.06.2011)

Stuttgarter Unternehmen Drees&Sommer von der Stadt Schwarzenbek engagiert worden. Die Stadt Schwarzenbek mietet das Gymnasium für ca. 2,2 Mio. Euro pro Jahr. Das Hamburger Abendblatt bezeichnet die Schule als modernste Schule Norddeutschlands.¹⁰⁹ Die Schulstatistik des Jahres 2010/2011 vom Gymnasium Schwarzenbek ergibt, dass sich die Gesamtschülerzahl auf 1.035 beläuft.¹¹⁰ Insgesamt 458 Schüler sind dabei nicht in Schwarzenbek wohnhaft.

Der Wirtschaftsstandort Schwarzenbek genießt im Bundesland Schleswig-Holstein gewisse Alleinstellungsmerkmale. Der als eigener Stadtteil ausgewiesene Gewerbepark „Lupus“ war bis Mitte des Jahres 2002 Konversionsfläche, ehe ein privater Investor die Fläche erwarb. Vor dem Erwerb der Fläche wurde diese als Bundeswehrstandort genutzt. Im Gewerbepark befindet sich neben der HAUNI AG und MAN Nutzfahrzeuge mit der Firma Fette der größte Arbeitgeber der Stadt. Schwarzenbek ist Zweitstandort der HAUNI AG. Die Vorteile für Unternehmen, wie u.a. die HAUNI AG, einen Zweitstandort außerhalb des Hamburger Stadtgebietes zu errichten sind neben einer kostengünstigeren Produktion auch eine gewisse Anonymität und ein größerer Schutz vor Werkspionage. Durch eine Messe in Düsseldorf, auf der die Firma Fette vertreten war, ist der Kontakt zur jetzigen Partnerstadt Haimen entstanden. Im Land Schleswig-Holstein ist Schwarzenbek die erste Stadt mit einer Partnerstadt in China. Zurzeit steht Schwarzenbek vor der größten chinesischen Direktinvestition in der Bundesrepublik Deutschland. Ein chinesisches Unternehmen für Heimtextilien hat das Ziel ihre europäische Fabrik in Schwarzenbek anzusiedeln. Die GmbH ist dazu bereits gegründet worden, wobei der Verkauf der Grundstücksfläche noch bevorsteht. Die Investition des chinesischen Unternehmens beläuft sich auf ca. 50 bis 60 Mio. Euro. Der Wirtschaftsstandort Schwarzenbek profitiert dabei vorwiegend von der Lage bzw. der

Nähe zur Stadt Hamburg. Die Tatsache, dass das jeweilige Unternehmen die logistischen Möglichkeiten der Stadt Hamburg in Form des Flughafens, des Hafens, des Schienenverkehrs oder der Autobahnen nutzen kann, sind Stärken des Wirtschaftsstandorts Schwarzenbek. Zusätzlich lässt die Metropolregion Hamburg Städte wie beispielsweise Schwarzenbek erst für ausländische Unternehmen auf der Landkarte erscheinen.



Abb. 26: Hauni Maschinenbau AG, Headoffice in Hamburg
Quelle: <http://www.hauni.com/>

Zwischen dem unmittelbaren Umland und Schwarzenbek ist dabei lediglich ein geringer Konkurrenzkampf um die Ansiedlung einzelner Unternehmen zu erkennen. Zwar ist der gesamte Kreis Herzogtum Lauenburg bzw. die Wirtschaftsförderung des Kreises in Form von Werbung, für die jährlich etwa 500.000 bis 700.000 Euro ausgegeben wird, bemüht, die Vorteile der Standorte des Kreises hervorzuheben und somit Unternehmen aus der Kernstadt Hamburg anzulocken, jedoch ist für die Stadt Schwarzenbek eher die Ansiedlung ausländischer Unternehmen und somit das globale Denken relevant. So ist Schwarzenbeks Bürgermeister Frank Ruppert der Ansicht, dass der Einfluss der Übersiedlung von Unternehmen aus Hamburg in den Kreis Herzogtum-Lauenburg durch die jeweilige geografische Lage in der Metropolregion Hamburg begrenzt sei. Die Impulse der Stadt Hamburg ließen demnach nach, je weiter sich der Standort vom Hamburger Stadtgebiet entfernt befindet. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Schwarzenbek beläuft auf 4.175 (Stand:

109 vgl. Jann, Timo(08.04.2008): Die Schule der Zukunft ist geleast. In: Hamburger Abendblatt Online <<http://www.abendblatt.de/region/norddeutschland/article911041/Die-Schule-der-Zukunft-ist-geleast.html>> (aufgerufen am 02.06.2011)

110 vgl. Schulstatistik Gymnasium Schwarzenbek (24.09.2010): Übersicht auswärtige Schüler Gymnasium Schwarzenbek

2006).¹¹¹ Die Zahl der Einpendler beträgt dabei 2.970. Von den 2.970 Einpendler im Jahr 2006 stammen 59 % aus dem Kreis Herzogtum-Lauenburg, 12,6 % aus der Stadt Hamburg sowie 12,4 % aus den neuen Bundesländern.¹¹² Die Wohnsitze der restlichen Einpendler verteilen sich u.a. auf die Stadt Lübeck und den Kreis Stormarn. Die Zahl der Einpendler ist vor allem zwischen den Jahren 1998 und 1999 rapide gestiegen. Sind im Jahr 1998 noch knapp über 1.000 Personen zum Arbeiten nach Schwarzenbek eingependelt, waren es im Jahr 1999 fast 2.500. Die Zahl der Beschäftigten in Schwarzenbek hat sich seit dem Jahr 1995 mit Ausnahme der Jahre 2001 (4.369 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte), 2002 und 2003 (4.398 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) nur geringfügig verändert. Seit 2003 ist eine abnehmende Tendenz der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu erkennen.

Die Zahl der Beschäftigten mit Wohnsitz in Schwarzenbek beträgt 4.890 (Stand: 2006). Von den 4.890 Personen bzw. Beschäftigten sind 3.685 Auspendler. Demnach gibt es in Schwarzenbek 1.205 Personen, die sowohl in der Stadt wohnhaft sind als auch dort arbeiten. Von den 3.685 Auspendlern im Jahr 2006 ist der Sitz der Betriebsstätte zu 53,6 % in Hamburg gelegen.¹¹³ Zusätzlich pendeln u.a. 19,6 % in den Kreis Herzogtum-Lauenburg und 15 % in den Kreis Stormarn aus. Die Zahl der Auspendler ist seit dem Jahr 1996 konstant gestiegen.

3.4.2.5 Jork

Die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde Jork ist in den letzten Jahren positiv verlaufen. Demnach war auch kein Einbruch der Jorker Wirtschaft im Zuge der Wirtschafts- bzw. Finanzkrise zu bemerken. Der Apfelanbau in der Gemeinde Jork weist als wirtschaftlich stärkster Faktor in Bezug auf die Preisentwicklung ebenfalls eine positive Tendenz auf. Eine geringfügige

wirtschaftliche Abhängigkeit der Gemeinde von der Stadt Hamburg lässt sich lediglich in Bezug auf den Vertrieb der Apfelproduktion erkennen. Die Jorker bzw. Altländer Produkte werden auf den Hamburger Groß- und Wochenmärkten veräußert. Des Weiteren bestehen direkte Wege zu Hamburger Vertriebsstellen. Anhand dieser Punkte lässt sich eine wirtschaftliche Verbindung zur Hansestadt Hamburg erkennen.



Abb. 27: Großmarkt Hamburg, u.a. Vertrieb von Obst und Gemüse aus Jork
Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fmarkt_Hamburg

Die Anzahl der Ausbildungsplätze in der Gemeinde ist steigend. Die mittelständischen, aktuell überwiegend gut florierenden, Betriebe wie u.a. Zulieferer, Handwerker und Obsthändler sind allesamt ausgelastet und haben dementsprechend die Möglichkeit eine gewisse Anzahl an Auszubildenden aufzunehmen.

Insgesamt liegt die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bei rund 2.000 Einwohnern (Stand: 2008), wobei 8,7 % in der Landwirtschaft tätig sind. Die Mehrzahl der in der Landwirtschaft arbeitenden Personen ist im Bereich des Obstanbaus tätig.

Die Anzahl der täglichen Einpendler in der Gemeinde Jork beträgt 1.406 Personen. Die Zahl der täglichen Auspendler beläuft sich auf 3.337 Personen.¹¹⁴

¹¹¹ vgl. Der Bürgermeister – Bürgerservice und Soziales (o.J.): Europastadt Schwarzenbek – Strukturbericht November 2007, S. 12

¹¹² vgl. ebenda, S.13

¹¹³ vgl. ebenda S. 14

¹¹⁴ vgl. Kommunales Standort-Informationssystem für Niedersachsen: Daten&Fakten der Gemeinde Jork <http://www.komsis.de/sisearch/profil_286.html> (aufgerufen am 05.05.2011)

3.4.3 Tourismus

In den nachfolgenden Abschnitten sind die wesentlichsten neuen Erkenntnisse zum Tourismus dargelegt. Neben den in den vorangegangenen Themenfeldern bereits erwähnten Interviewpartnern sind zudem Gespräche mit dem Geschäftsführer der Landesgartenschau GmbH in Norderstedt, Kai-Jörg Evers, sowie Vertretern der Lüneburg Marketing GmbH durchgeführt worden.

3.4.3.1 Hamburg

Die Tourismusbranche ist einer der wichtigsten Wirtschaftszweige der Hansestadt Hamburg. Insbesondere im Bereich des Städtetourismus sind zahlreiche externe Besucher zu verzeichnen. Für die Naherholung eignen sich jedoch eher die umliegenden (Land-)Kreise in der Metropolregion. Etliche Touristen, vor allem eine Vielzahl von internationalen Gästen, erfreuen sich an Hamburgs Kombination aus Großstadtcharakter und den dennoch zahlreich vorhandenen Grün- und Wasserflächen.

Die Anzahl der Betriebe im Bereich des Fremdenverkehrs hat sich seit dem Jahr 1990 auf insgesamt 303 erhöht. Dies ist ein Anzeichen für die Bedeutung und die ständige Ausweitung der Tourismusbranche in Hamburg. Im Jahr 2009 waren in Hamburg 4,3 Mio. Gäste, davon knapp 18 % ausländische Besucher, zu verzeichnen.¹¹⁵

Hamburgs Vielfalt und traditionsreiche Geschichte spiegeln sich in diversen Sehenswürdigkeiten wider. Mit den für Hamburg typischen Alster- und Hafenrundfahrten ist die besondere Symbiose von Stadt und Wasser zu erfahren. Das Rathaus, der Michel und die Speicherstadt sind lediglich einige Beispiele für touristische Attraktionen. Des Weiteren lädt die Innenstadt als Einkaufsmöglichkeit oder der Kiez zur Teilnahme am Hamburger Nachtleben ein, wobei Musicals, Theater, Konzerte und Opern ebenso viele Gäste aus dem In- und Ausland anziehen. Durch den

Bau der Elbphilharmonie erhält Hamburg einen weiteren touristischen Anlaufpunkt.¹¹⁶ Der Stadtpark, wie auch die ländlich geprägten Vier- und Marschlande, bilden dagegen einen Kontrast zu den innerstädtischen touristischen Anlaufpunkten. Hier wird den Besuchern die Möglichkeit der Naherholung gegeben.

Die Vermarktung der Stadt Hamburg verläuft über die Hamburg Marketing GmbH, die unter anderem als Hauptziele die Attraktivität und das Image der Stadt zu stärken versucht. Dabei handelt es sich neben dem Tourismus auch um ökonomische Belange, da durch eine internationale Vermarktung der Stadt zusätzlich internationale Unternehmen auf Hamburg aufmerksam gemacht werden.¹¹⁷

3.4.3.2 Lüneburg

Der Ansprechpartner für den Tourismus in Lüneburg ist die Lüneburg Marketing GmbH, welche ihr Tätigkeitsfeld wie folgt beschreibt: „Mit gebündelten Kräften aus Stadtmarketing, Citymanagement, Veranstaltungstätigkeit und Tourismusförderung steigern wir die Attraktivität Lüneburgs und der Region für Gäste und Kunden, Bürger und Investoren. Wir gestalten das Image der Hansestadt Lüneburg mit und machen Stadtmarketing [...]“¹¹⁸

Aktuelle Statistiken belegen, dass die Stadt zunehmend als Urlaubsort wahrgenommen wird. Ein Vergleich zum Jahr 2010 zeigt, dass die Ankünfte und Übernachtungen in Lüneburg um 10,84 % gestiegen sind.¹¹⁹ Seit 2006 hat die Stadt einen starken Imagegewinn zu verzeichnen. Dieser Imagegewinn ist vor allem der TV-Serie „Rote Rosen“,

115 vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2011): Statistisches Jahrbuch Hamburg 2010/2011, S. 147

116 vgl. Hamburg Tourismus: Sehenswertes: Hamburg in 1,2 oder 3 Tagen <<http://www.hamburg-tourism.de/sehenswertes/hamburg-in-1-2-oder-3-tagen/drei-sightseeing-tage/>> (aufgerufen am 05.05.2011)

117 vgl. Gesprächsauskunft von Heiko Zimmermann, Hamburg Marketing GmbH, 27.05.2011

118 Hansestadt Lüneburg und Landkreis Lüneburg <<http://www.lueneburg.de/desktopdefault.aspx/tabid-50/>> (aufgerufen am 26.06.2011)

119 vgl. Lüneburg Marketing GmbH; Das Tourismusjahr 2010: Zahlen – Daten – Fakten zum Tourismus in der Salz- und Hansestadt Lüneburg; Lüneburg: 05.04.2011

welche in Lüneburg spielt und in alle deutschsprachigen Länder ausgestrahlt wird, zu verdanken. Die Zuschauerzahl der Serie liegt durchschnittlich etwa bei 1,5 Mio. Menschen.

Die Tourismusbranche in Lüneburg ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, der sich vor allem auf den Einzelhandel, die Gastronomie und die Unterkünfte auswirkt. Die Hauptsaison ist dabei von Mai bis Oktober sowie – bedingt vom alljährlichen Lüneburger Weihnachtsmarkt - im Dezember.

Die Wahrnehmung Lüneburgs als Tourismusstandort ist durchaus unterschiedlich. So sind zum Beispiel Urlaubsgäste mit längerem Aufenthalt, Tagesgäste und Städtetouristen mit lediglich einer kurzen Aufenthaltsdauer vorhanden. Die Stadt Lüneburg bietet ein vielfältiges touristisches Angebot. Lüneburg ist über 1055 Jahre alt und pflegt seinen gut erhaltenen, historischen Altstadt kern. In der Innenstadt lassen sich viele kleine Geschäfte, Bars, Cafés, Kneipen, Diskotheken und Theater vorfinden. Es werden unterschiedlichste Stadtführungen zur Historie Lüneburgs angeboten. Die Lage zwischen Heide und Elbe verleiht Lüneburg besondere Attraktivität als zentraler Ausgangspunkt für diverse Ausflugsmöglichkeiten ins unmittelbare Umland.

Die Stadt wirbt unterdessen mit unterschiedlichsten Kampagnen. Es wird ein Marketingmix genutzt, wobei das in der Gesellschaft vorhandene Wissen über Lüneburg als Marketingstrategie verwendet wird, wie beispielsweise in Form der Fernsehserie „Rote Rosen“, in der eine Vielzahl des touristischen Angebotes bzw. der Attraktionen bereits erkennbar wird.

Im kommenden Jahr finden die Hansetage in Lüneburg statt und bieten der Stadt die Möglichkeit, sich weiterhin zu vermarkten, obgleich anzumerken ist, dass Lüneburg bereits die maximale touristische Auslastung der vorhandenen Kapazitäten erreicht hat.

Lüneburg setzt sich in seiner Identität von Hamburg ab und pflegt das Image als Salz- und Hansestadt. Die Stadt Lüneburg ist bemüht, die

Einzigkeit der Stadt im norddeutschen Raum hervorzuheben. So werden zum Beispiel mittelalterliche Kampagnen durchgeführt. Es lässt sich in diesem Zusammenhang erkennen, dass die Werbung über die Grenzen der Metropolregion hinausgeht, wobei eine Werbung südlich Thüringens und westlich des Ruhrgebietes für Lüneburg nicht effektiv ist, da die Bewohner dieser Gebiete in der Regel andere Urlaubsziele als Lüneburg haben.

3.4.3.3 Norderstedt

Der Tourismus in Norderstedt beschränkt sich im Wesentlichen auf Tagestourismus. Als dauerhafte Ziele sind vor allem eines der erfolgreichsten Erlebnissbäder Deutschlands, das Arriba, mit rund 800.000 Besuchern jährlich, von denen ein Großteil aus verschiedensten Teilen der Metropolregion stammt, sowie das Veranstaltungszentrum „TriBühne“ zu nennen.



Abb. 28: Hauptsaal des Veranstaltungszentrums „TriBühne“
Quelle: <http://www.tribuehne.de/>

Des Weiteren findet aktuell die Landesgartenschau in Norderstedt statt, für die in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg geworben wird und Besucher aus der gesamten MRH anziehen soll. Die Landesgartenschau ist darüber hinaus auch als Stadtentwicklungsprojekt zu betrachten. Die Landesgartenschau befindet sich auf dem Gelände einer ehemaligen Brachfläche. Zukünftig soll dieses Gelände als Norderstedter Stadtpark dienen und eine Wasserskianlage auf dem bereits künstlich angelegten See wie auch ein vom Arriba betriebenes Strandbad Besucher aus Norderstedt

selbst, aber auch aus der Metropolregion anziehen.

3.4.3.4 Schwarzenbek

Der Tourismus in Schwarzenbek ist lediglich von geringer Bedeutung, da im Kreis Herzogtum-Lauenburg andere Städte und Gemeinde diverse Vorteile in diesem Themenfeld gegenüber Schwarzenbek haben. Die einzigen Übernachtungen in Schwarzenbek sind auf die Nähe zum Elbe-Radwanderweg zurückzuführen. Für die Touristen aus der Metropolregion Hamburg sind eher die historische Bausubstanz und die Wasserlage der Stadt Lauenburg im Kreis Herzogtum-Lauenburg von Bedeutung. Außerdem ist das größte zusammenhängende Waldgebiet Schleswig-Holsteins, nämlich der Sachsenwald, außerhalb Schwarzenbeks gelegen.

Schwarzenbek betrachtet sich innerhalb der Metropolregion Hamburg als Naherholungsgebiet. Vor allem soll diese Position durch den Erwerb des Rühlauer Forsts seitens der Stiftung Naturschutz nachhaltig gestärkt werden. Für den gering ausgeprägten, aber dennoch vorhandenen, Tagestourismus in Schwarzenbek sind vor allem zahlreiche jährlich stattfindende Veranstaltungen verantwortlich. So finden zum Beispiel die Europawoche oder die Aral-OpenAir-Konzerte in Schwarzenbek statt. Außerdem ist in Schwarzenbek das Amtsrichterhaus als Kulturstätte ein Anziehungspunkt für Tagestouristen. Zusätzlich befindet sich das Theater „Kleine Bühne“ in Schwarzenbek.

3.4.3.5 Jork

Sowohl in Bezug auf den Tagestourismus als auch in Bezug auf die Übernachtungsgäste weist die Gemeinde Jork eine wachsende Tendenz auf. Die Tourismusbranche hat sich sowohl durch die Vergrößerung des mit der Gemeinde Lühe und dem Landkreis Stade agierenden bzw. kooperierenden Tourismusbüros als auch durch die steigende Zahl der Mitglieder in der Tourismusbranche erweitert. Sind es im Jahr 2009 noch 130 Mitglieder gewe-

sen, ist die Zahl der Akteure in der Tourismusbranche inzwischen auf 270 angestiegen.

Im Zuge der Vergrößerung und der damit verbundenen kooperativen Arbeit ist auch das neue Buchungssystem per Internet eingeführt worden. Die Vermietung von Ferienwohnungen kann somit erleichtert werden.

Die Gemeinde Jork wirbt insbesondere mit dem florierenden Tagestourismus auf Messen, wie beispielsweise der „Altonale“ oder der „Grüne Woche“. Der Tagestourismus erfreut sich immer größer werdender Beliebtheit in Jork. Dieser Aspekt steht im Zusammenhang mit dem erhöhten Aufkommen von Veranstaltungen in der Gemeinde. Insbesondere der Kirschmarkt, die Kirschwoche oder das Blütenfest ziehen bis zu 10.000 Touristen pro Tag an.

Damit verbunden haben sich sowohl der Saisonbeginn als auch das Saisonende verschoben. Bereits im April sind die ersten Touristen in der Gemeinde zu verbuchen. Dies setzt sich über den gesamten Sommer bis Anfang November fort.

Neben dem Tagestourismus hat sich auch die Zahl der Übernachtungsgäste erhöht. Im Schnitt verweilen die Urlauber 4 bis 10 Tage in der Gemeinde. Auffällig ist, dass circa 60 % der Urlauber aus Nordrhein-Westfalen stammen. Die Anzahl der registrierten Vermieter von Ferienwohnungen beträgt 95. Dabei ist anzumerken, dass ein Großteil der Vermietungen gar nicht registriert werden, so dass davon auszugehen ist, dass weitaus mehr Ferienwohnungen existieren. Für die ab acht Betten registrierten Ferienwohnungen ist ein Zuwachs an Urlaubern von etwa 18 % zu verzeichnen. Es ist davon auszugehen, dass Ferienwohnungen mit weniger Betten einen mindestens genauso hohen Zuwachs aufweisen.

Die Schaffung vernünftiger Wohnmobilstellplätze mit den dazugehörigen sanitären Anlagen und die Verbesserung der Ausstattung der Ferienwohnungen haben in hohem Maße zu dem positiven Entwicklungstrend beigetragen.

Die Zielgruppe der Urlauber hat in den letzten Jahren eine Durchmischung durchlaufen. Sind es vor etwa sechs bis sieben Jahren eher Senioren von 60 bis 70 Jahren gewesen, reisen derzeit auch etliche Familien und jüngere Leute in die Gemeinde.

Zudem gibt es zahlreiche Projekte im Bereich des Tourismus, die entweder schon umgesetzt worden sind oder sich in der Planung befinden. So ist zum Beispiel das Café am Yachthafen zu nennen. Es ist mit einer Dusche und einem WC ausgestattet und wird vorwiegend von den Radfahrern und Bootsanlegern genutzt. Am Festplatz in Jork ist eine Entsorgungsstation für den Wohnmobilbetrieb installiert worden. In Planung befinden sich regionale Radwege, wobei die Umsetzung bis zum Ende des Jahres 2011 erfolgen soll.

3.4.4 Umwelt

Im Bereich der Umwelt sind die wesentlichsten Belange, welche sich im Verlauf der Recherche ergeben haben dokumentiert. Neben den in den vorigen Themenfeldern genannten Gesprächspartnern ist für den Themenbereich Umwelt in Lüneburg die zuständige Behörde des Landkreises befragt worden. Da in Kapitel 3.5ff. (metropol-) regionale Projekte (MORO Nord und KLIMZUG Nord), welche sich vorwiegend dem Thema Umwelt widmen, genauer erläutert werden, sind für die jeweiligen Städte lediglich einzelne Projekte bzw. die Bedeutung der Umweltbelange für die jeweilige Stadt genannt.

3.4.4.1 Hamburg

Durch die verstärkten wirtschaftlichen Interessen innerhalb der Metropolregion Hamburg ist der Stellenwert des Umweltschutzes in der Stadt Hamburg ein wenig gesunken. Die Umweltschutzbelange finden hauptsächlich auf der Ebene von Projekten statt.¹²⁰ Ein aktuelles gesamtstädtisches und dynamisches Thema ist jedoch der Prozess der Elbvertiefung. Bei der Elbvertiefung handelt

es sich um eine öffentlich-rechtliche Baumaßnahme. Die Vertiefung des Fahrwassers soll großen und tiefgängigen Handelsschiffen die Passage von der Nordsee zu dem etwa 100 Kilometer von der Elbmündung entfernten Hamburger Hafen ermöglichen. Probleme im Zuge einer weiteren Vertiefung der Elbe sind neben Umweltrisiken, eine Verschlechterung des Sauerstoffgehalts sowie ein Rückgang der Fischereibestände. Anzuführen ist allerdings, dass dieser Umweltbelang ein länderübergreifendes Thema ist und sich somit nur teilweise der Stadt Hamburg zuordnen lässt. Dies gilt für eine Vielzahl der Umweltbelange der Stadt Hamburg. Diese sind meist der gesamten Metropolregion zuzuordnen.

Ein von der Metropolregion Hamburg gefördertes Projekt ist u.a. die Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme sowie ein nachhaltiges Flächenmanagement (kurz: REFINA). Ausgangspunkt für dieses Projekt ist die im Jahre 2002 entworfene nationale Nachhaltigkeitsstrategie, in der die Reduzierung der täglichen Inanspruchnahme von Boden für neue Siedlungs- und Verkehrsflächen von 90 bis 120 Hektar auf 30 Hektar und eine vorrangige Innenentwicklung (Verhältnis von Innen- zu Außenentwicklung = 3:1) bis zum Jahr 2020 durch effizientes Flächenmanagement (Flächenrecycling) festgeschrieben sind.¹²¹

In Zusammenarbeit mit diversen Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Gesellschaft versucht die REFINA dieses Ziel u.a. durch praxisorientierte Beispiele und eine Verstärkung des Problembewusstseins in der Öffentlichkeit zu erreichen.¹²²

Weitere Projekte, welche das Denken der Hamburg Bevölkerung zu Umweltschutzbelangen stärken sollen, sind so genannte „Naturerlebnisquartiere“. In Gebieten wie u.a. den Vier- und Marschlanden oder auch im Umweltzentrum Karlshöhe (Hamburg-Bramfeld) werden Programme für Kinder und Erwach-

¹²⁰ vgl. Gesprächsauskunft von Guido Sempell, Ländervertretung Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

¹²¹ vgl. Fortschrittsbericht zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie (2008), S.143

¹²² vgl. Refina: Über Refina: Schwerpunkte <<http://www.refina-info.de/de/ueber-refina/schwerpunkte/index.phtml>> (aufgerufen am 28.06.2011)

sene angeboten, um die regionale Flora und Fauna kennenzulernen sowie ein Verständnis für den Umweltschutz zu fördern.¹²³

3.4.4.2 Lüneburg

Das Thema Umwelt ist nicht nur in der Hansestadt Lüneburg, sondern auch im Landkreis von enormer Relevanz. Neben der nachhaltigen Umweltpolitik sind Klima- und Umweltschutzprogramme wichtige Komponenten bzw. Themen für den Fachbereich Umwelt. Fachübergreifend haben diese zudem u.a. für die Stadtplanung, die Versorgung, den Verkehr und die Siedlungsentwicklung eine hohe Bedeutung. Aufgrund der geographischen Lage der Hansestadt Lüneburg und des Landkreises gibt es zahlreiche Maßnahmen bezüglich des Umweltschutzes, insbesondere im Gebiet der Lüneburger Heide.

So hat die Stadt Lüneburg beispielsweise eine eigene Klimaleitschutzstelle, welche konkrete Projekte plant, um Folgen des Klimawandels in dieser Region einzudämmen. Umsetzungsmaßnahmen bezüglich des Umweltschutzes sind unter anderem die Renaturierung der Ilmenau und die Revitalisierung der Altarme. Der Fachbereich Siedlungsentwicklung ist ebenfalls ein Belang des Umweltschutzes. Das bedeutendste Ziel des Fachbereiches Umwelt des Landkreises und der Stadt Lüneburg ist die vor kurzem realisierte Ausweisung von FHH-Gebieten in Naturschutzgebiete. Seit dem 23. Mai 2011 sind beinahe sämtliche FHH-Gebiete unter den Naturschutz gestellt.

Des Weiteren ist ein Zielvorhaben des Landkreises und der Stadt Lüneburg strukturelle Defizite zu verringern. Ein weiterer Vorsatz, welches vom Fachbereich Umwelt aufgebaut wird, ist die Integration von Wölfen in der Lüneburger Heide. Diesbezüglich ist wiederum eine Akzeptanz- und Imageförderung in der Bevölkerung nötig, da Naturschutz bzw. Umweltschutz nur mit Akzeptanz der Bevölkerung, indem diese mit in den Entwicklungsprozess einbezogen werden, nachhaltig wirksam werden kann.

3.4.4.3 Norderstedt

In der Stadt Norderstedt ist der Fachbereich Umwelt von sehr großer Bedeutung. Die Bedeutung dieses Fachbereichs wird bei Begutachtung der umgesetzten Maßnahmen deutlich.

Ein großes Problem in Norderstedt – insbesondere für den Stadtteil Garstedt – ist der Fluglärm, der vom Hamburg Airport ausgeht. Jedoch muss dieses Problem zusammen mit der Stadt Hamburg und den anderen umliegenden Kommunen angegangen werden. Zu einer solchen gemeinsamen Aktion ist es jedoch bisher nicht gekommen. Außerdem ist die Stadt Norderstedt stark vom Straßenverkehrslärm betroffen. Aufgrund dieser Tatsache und zu geringen Kapazitäten werden die Ohechaussee und die Kreuzung Segeberger Chaussee/Langenhörner Chaussee/ Schleswig-Holstein-Straße ausgebaut und runderneuert.

Die Stadt Norderstedt setzt sich darüber hinaus für den Klimaschutz ein. Dabei wurde z.B. ein Car-Sharing-System und damit eine Möglichkeit Autos für gewisse Strecken, die eventuell nicht mit dem ÖPNV zu erreichen sind, auszuleihen eingerichtet. Die alternativen Fortbewegungsmittel, wie der Busverkehr oder das Fahrrad, finden in der Norderstedter Planung ebenfalls Berücksichtigung. So wurden bereits die Radwege vergrößert, neue Fahrradunterstände gebaut sowie ein Leihfahrradsystem eingeführt, um die fahrradfahrende Gemeinschaft zu vergrößern. Um die Umwelt mit Hilfe des ÖPNV zu schonen, wurde die Ampelschaltung verändert, so dass die Busse nun häufiger eine grüne Welle erwischen. Des Weiteren war die Stadt Norderstedt eine der ersten Kommunen, die auf LED-Technik in den Ampeln gesetzt hat.

Eingeführt wurde außerdem ein Energiemanagement für die öffentlichen Gebäude, wodurch die Energie- und Wasserkosten minimiert werden. Zudem erhalten Hauseigentümer finanzielle Unterstützung bei der energetischen Sanierung ihrer Häuser.

¹²³ vgl. Gesprächsauskunft von Guido Sempell, Ländervertretung Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

3.4.4.4 Schwarzenbek

Das Themenfeld Umwelt spielt in der Stadt Schwarzenbek nach den aus der Recherche gewonnenen Erkenntnissen lediglich eine untergeordnete Rolle und stimmt somit mit den in den Stadtportraits beschriebenen ersten Eindrücken zu dieser Kategorie überein.

In den bislang ausgewiesenen Bebauungsplänen, wie zum Beispiel jene zu den neuen Wohngebieten „Im Strange“ und Wohnpark Sachsenwald, wird vor allem auf Maßnahmen bezüglich des Lärmschutzes hingewiesen, welcher durch den Straßen- und Schienenverkehr insbesondere im Bereich des Bahnhofs in Schwarzenbek ausgeht. Der Straßenverkehr in Schwarzenbek zählt zum Bereich der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr.¹²⁴ So verlaufen diverse Bundesstraßen (B404, B207, B209) entlang bzw. innerhalb Schwarzenbeks. Außerdem liegt die A24 in der näheren Umgebung des Schwarzenbeker Stadtgebiets. Bis Juni 2012 ist eine Feststellung der Lärmbelastung des Straßenverkehrs innerhalb Schwarzenbeks durch das Amt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein geplant.

Im Bereich des Schienenverkehrs gilt Schwarzenbek laut EU-Richtlinien zu den Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr. Aus einer Lärmkartierung des Jahres 2007 geht hervor, dass in der Nacht 600 Bewohner Schwarzenbeks durch geringen Schienenlärm (>50,55 dB) belastet werden. Tagsüber werden 1.080 Einwohner durch den geringen Lärm belastet. Zudem werden 380 Bewohner am Tag durch etwas stärkeren Schienenlärm (>60-65 dB) belastet. Aus diesen Gründen sind diese neueren Baugebiete durch ca. 2 Meter hohe Lärmschutzwände geschützt. Die Lärmschutzwände übernehmen zusätzlich die Funktion der Schutzmaßnahme vor Luftschadstoffen, welche überwiegend vom Schienenverkehr aufgewirbelten Staub entstehen.

Weitere planungsrelevante Umweltschutzziele der Stadt Schwarzenbek bei den ausgewiesenen Baugebieten ergeben sich aus der Landschaftsplanung. So ist zwischen dem zukünftigen südlichen Siedlungsrand und den bereits vorhandenen Ausgleichsflächen entlang der Bahn die Erhaltung unbebauter Flächen formuliert, um zwischen Bahn und Siedlung eine Grünachse als Siedlungszwischenraum zu erhalten. Des Weiteren liegen in einzelnen Planungsgebieten gesetzlich geschützte Biotope mit Knicklandschaft vor.¹²⁵ Ein weiterer Bestandteil des Themenfeldes Umwelt in Schwarzenbek ist der Erhalt von Waldflächen. So ist beispielsweise der Rühlauer Forst von der Stiftung Naturschutz erworben worden.¹²⁶ Der Rühlauer Forst ist Teil des EU-Vogelschutzgebietes und soll sich im Laufe der nächsten Jahre bis Jahrzehnte in seinen ursprünglichen Zustand zurückentwickeln. Die natürliche Vegetation soll sich stufenweise durchsetzen. Ziel ist es, dass die Nadelbäume im Rühlauer Forst verschwinden, so dass ein reiner Laubwald entsteht. Abgestorbene Bäume sowie das Unterholz werden künftig nicht mehr entsorgt, so dass sich seltene Tiere wie zum Beispiel bestimmte Käferarten und Vögel hier ansiedeln können. Für viele Spechtarten wird ein natürlicher Lebensraum geschaffen. Das bereits reichlich vorhandene Wasser im Wald soll mit dem Verschluss von einigen Grabensystemen noch länger dort gehalten werden.

Im Zuge der Gründung des im Stadtportraits bereits erwähnten „Eigenbetrieb Abwasser“ ist der Abwasserbetrieb aus dem städtischen Kameralhaushalt ausgegliedert worden. Die vorhandene Klärschlammvererdungsanlage setzt im Gegensatz zu den meisten Klärschlammvererdungsanlagen aus Kostengründen nicht auf Verbrennungstechniken zur Auftragung auf die Felder. Aktuell werden neue Leitungen gebaut. Ein zukünftiges Projekt der Stadt soll die Gewinnung von Strom aus Abwasser und Gas, statt wie bisher aus Erdwärme, sein.

124 vgl. Projektgruppe Umgebungslärm beim Staatlichen Umweltamt Kiel (November 2009): Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Schleswig-Holstein – Auswertung der Lärmkartierung 2007, S. 26

125 vgl. Landschaftsplanung Jacob im Auftrag der APG Architektur&Projektentwicklung GmbH (30.05.2011): Umweltbericht zum B-Plan 25 der Stadt Schwarzenbek, Seite 3-6

126 N.N. (18.11.08): Einwohnerversammlung: Urwald für Schwarzenbek In: Geesthachter Anzeiger Online <<http://www.geesthachter-anzeiger.de/Viebranz-Meldungen.252+M5fcf8135e3e0.html>> (aufgerufen am 03.06.2011)

Des Weiteren ist Schwarzenbek Mitglied in der AktivRegion Sachsenwald-Elbe e.V., welche aktuell ein Projekt in Form eines Geoparks bzw. einer Steinwarte errichtet haben.

3.4.4.5 Jork

Als aktuellstes Umweltprojekt der Gemeinde Jork ist das Konzept zur Verbesserung der Straßenbeleuchtung zu nennen. Aufgrund der momentanen Situation bezüglich der Energiesparlampen sieht die Gemeinde Jork vor, alte und umweltunfreundliche Lampen gegen neuere, sparsamere Lampen auszutauschen. Mit der Durchführung des Projekts soll bis zum Jahresende 2011 ein Ingenieurbüro beauftragt werden.

Im Zuge des aktuellen Prozesses des Klimawandels ist die Gemeinde Jork darauf bedacht, energetische Maßnahmen vorzunehmen. So soll das Schulzentrum einer kompletten Sanierung unterzogen werden. In der Grundschule an der Este wurde bereits eine solche Sanierung vollzogen.

Ferner ist die Gemeinde darauf bedacht, die Ausgleichsflächen zu erhalten. Insgesamt beträgt die Größe dieser Ausgleichsflächen etwa 25 Hektar.

3.4.5 Identifikation mit der Metropolregion

Der abschließende Teil zu den Rechercheergebnissen der jeweiligen Städte beinhaltet die gewonnenen Erkenntnisse bezüglich der Identifikation der Städte mit der Gegenwart der Metropolregion Hamburg. Die Erkenntnisse ergeben sich insbesondere aus den Stadtrundgängen und den dortigen Gesprächen mit den Bewohnern sowie den durchgeführten Interviews.

3.4.5.1 Hamburg

Da der Begriff der Metropolregion erst Mitte der 1990er Jahre eingeführt worden ist und somit

noch relativ neu ist,¹²⁷ haben die Gespräche ergeben, dass die Hamburger Bewohner noch kein bzw. nur ein geringfügiges Identifikationsgefühl zur MRH besitzen. Diese Behauptung begründet sich u.a. dadurch, dass vielen Bürgern der Hansestadt der Begriff der Metropolregion nicht bekannt ist. Es lässt sich zudem anfügen, dass Hamburger Bürger einen gewissen Stolz auf die Hansestadt besitzen. Daher bezeichnen die Bewohner Hamburgs in der Mehrzahl als Hamburger. Erkennbar wird dies u.a. an den Begrifflichkeiten „Hamburger Jung“ und „Hamburger Deern“ (Hamburger Junge und Hamburger Mädchen). Bewohner Hamburgs sehen oftmals nicht den größeren Bezug zu den umliegenden (Land-) Kreisen und damit zur MRH.

3.4.5.2 Lüneburg

Aus den Interviews und der Stadtbegehung wird deutlich, dass Lüneburger sich stark mit ihrer Stadt identifizieren. Die Stadt Hamburg bzw. die MRH spielt bei dieser Identifikation keine primäre Rolle. Die Nähe zu Hamburg wird dennoch als positiv bewertet, da Hamburg u.a. als Ausflugsziel angesehen wird. Insbesondere jüngere Menschen ziehen oftmals, sobald sie eine Familie gründen wollen, nach Lüneburg. Diese schätzen an Lüneburg vor allem den ruhigen Charakter und die gute Verkehrsanbindung nach Hamburg. Lüneburg setzt sich insgesamt jedoch mit einer eigenen Identität von Hamburg ab.

3.4.5.3 Norderstedt

Die Identifikation der Bewohner Norderstedts erfolgt fast ausschließlich über die Metropole Hamburg. Nicht zu verwechseln in diesem Zusammenhang ist allerdings, dass damit nicht die Metropolregion Hamburg gemeint ist, sondern dass die räumliche Nähe zur Stadt Hamburg ausschlaggebend dafür ist, dass sich die Bewohner in vielen Fällen als Hamburger präsentieren. Trotzdem wird in dem Flächennutzungsplan 2020

¹²⁷ vgl. Gesprächsauskunft von Dr. Alexander Stark, Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg, 31.05.2011

als Ziel ausgegeben, dass die Identifikation mit der Stadt Norderstedt gestärkt werden soll. Da Norderstedt eher durch die Lage zu Hamburg als Standort interessant ist und diese sich nicht durch die Schaffung der MRH verändert hat, ist der Bezug zur MRH nicht wesentlich vorhanden.

Von der Verwaltung bzw. den Behörden der Stadt Norderstedt wird die Metropolregion Hamburg dennoch als Chance gesehen und es ist gewünscht, dass die Zusammenarbeit speziell mit Hamburg noch intensiviert wird.

Allerdings bleibt festzuhalten, dass es von Seiten der Bevölkerung Norderstedts kaum eine Identifikation mit der Metropolregion Hamburg gibt, da die meisten Bewohner nicht wissen, dass eine Metropolregion existiert. Sofern die Begrifflichkeit der MRH bekannt ist, kann diese oftmals nur ungenügend geografisch eingeordnet werden.

3.4.5.4 Schwarzenbek

.....

Das Interview mit Schwarzenbeks Bürgermeister Ruppert und der Besuch der Kleinstadt geben Hinweise bezüglich des Denkens der dort ansässigen Bevölkerung. Dadurch, dass in Schwarzenbek bislang viele ehemalige Hamburger Bewohner ihren Traum vom Eigenheim verwirklichen konnten und somit eine Vielzahl der Bewohner aus dem Hamburger Stadtgebiet stammt, ist ein starker Bezug zur Stadt Hamburg zu erkennen. Des Weiteren hat der Bürgermeister Aufschluss darüber gegeben, dass in der jüngeren Vergangenheit vor allem Senioren nach Schwarzenbek in die neu entstandenen Seniorenheime aus Hamburg übergesiedelt sind. Die Pendlerzahlen zwischen Hamburg und Schwarzenbek lassen ebenfalls auf eine starke Identifikation mit der Stadt Hamburg schließen. Über die Hälfte aller Auspendler arbeiten innerhalb des Stadtgebietes Hamburgs. Insbesondere durch die Identifikation mit der Millionenstadt Hamburg ist das globale Schwarzenbeker Denken gewachsen. Dies zeigt sich nicht nur durch das Merkmal Schwarzenbeks als Europastadt, sondern vor allem durch die Zusammenarbeit mit der chinesischen Stadt Haimen.

Der Vorteil der Metropolregion Hamburg ist in diesem Zusammenhang, dass das Erscheinen von kleineren Städten auf der Landkarte für ausländische Besucher und Unternehmen ermöglicht wird. Vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht ist dies als ein positiver Faktor zu werten.

Für die Stadt Schwarzenbek ist das Denken in Regionen von zunehmender Bedeutung, wobei die Metropolregion Hamburg im Schwarzenbeker Denken nicht von unmittelbarer Wichtigkeit ist. Die Auswirkungen bzw. Bedeutung der Metropolregion Hamburgs lasse nach Ansicht des Bürgermeisters mit der Entfernung vom Stadtgebiet Hamburgs nach. Diese zeige sich vor allem im Vergleich der Metropolregion Hamburg mit der Metropolregion Rhein-Ruhr. Hier sei das Denken innerhalb der Region bzw. der Bezug zur Region durch die Vereinigung von mehreren Großstädten stärker entwickelt.

Aus diesen Gründen identifizieren sich bzw. empfinden sich die Bewohner Schwarzenbeks eher als Hamburger und erst in zweiter Linie als Teil der Metropolregion Hamburg, zumal die Schwarzenbeker Bevölkerung eine Vielzahl von Hamburger Einrichtungen täglich nutzt. So erfreuen sich sowohl klinische Einrichtungen Hamburgs als auch der Flughafen oder der Hauptbahnhof bzw. die Innenstadt als Einkaufsmöglichkeit großer Beliebtheit. Des Weiteren werden die kulturellen Angebote Hamburgs von Bewohnern Schwarzenbeks genutzt.

Frank Ruppert hat im Interview deutlich werden lassen, dass seiner Meinung nach der Nordstaat die bessere Alternative im Vergleich zu einer Metropolregion sei. So würden Verwaltungskosten gespart werden und die Konkurrenzfähigkeit im europäischen Wettbewerb wäre, u.a. durch das Vereinen von Nord- und Ostsee, nachhaltig gestärkt. In Zusammenhang mit der Metropolregion Hamburg kritisiert der Bürgermeister insbesondere das gering ausgeprägte Zusammengehörigkeitsgefühl innerhalb der MRH.

3.4.5.5 Jork

Eine Identifikation der Jorker Bewohner mit der MRH lässt sich nicht erkennen. Die meisten Gemeindebewohner fühlen sich in erster Linie dem Alten Land zugehörig, nachfolgend dem jeweiligen Geburtsort und abschließend dem Bundesland. Obwohl die Jorker in der Regel wissen, dass das Alte Land der Metropolregion Hamburg angehört ist, ist keine Identifikation mit der MRH zu bemerken.

Insgesamt lässt sich die MRH aus Sicht der Jorker Bewohner dennoch als positiv bewerten. Bereits die geographische Nähe zur Stadt Hamburg birgt Vorteile für die umliegenden kleineren Städten und Gemeinden wie beispielsweise Jork. Die städtischen Möglichkeiten, wie u.a. die kulturellen Angebote, werden zunehmend von den Jorkern genutzt. Dennoch hängt dies in erster Linie unmittelbar mit der Nähe zur Stadt Hamburg zusammen und ist somit nicht zwangsläufig ein Wesensmerkmal der Metropolregion.

3.5 Regionale Projekte

In den folgenden Abschnitten sind die Projekte und Organisationen zusammengefasst, die den gesamten Bereich der Metropolregion umfassen. Die Organisationen bzw. Projekte MORO NORD, KLIMZUG NORD und IHK Nord sind in diesem Zusammenhang näher untersucht worden. Für weitere Informationen zu diesen (metropol-)regionalen Organisationen und Projekten sind Gespräche mit Vertretern der jeweiligen Akteure durchgeführt worden. Unter Kapitel 3.5.1 wird die Partnerschaft MORO NORD vorgestellt. In den Nachfolgeabschnitten werden das Projekt KLIMZUG NORD (siehe 3.5.2) und die IHK Nord (siehe 3.5.3) erläutert.

3.5.1 MORO NORD

MORO ist ein ursprünglich für den Zeitraum von 2008 bis 2010 geplantes Modellvorhaben der Raumordnung und nach eigener Definition eine großräumige Partnerschaft, die innovative Projekte zur stadt-regionalen Kooperation, Vernetzung und gemeinsamen großräumigen Verantwortung ermöglicht.

Das Programm MORO wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung im Jahr 2007 als ein bundesweites Modellvorhaben ausgeschrieben⁴.

Die Ziele des Modellvorhabens der Raumordnung umfassen inhaltliche Verflechtungsbereiche von Metropolregionen. Durch dieses Projekt sollen Handlungskonzepte entwickelt werden, auf denen sich Kooperationen in ländlich geprägten Räumen sowie kleineren Städten aufbauen. Dabei ist zu beachten, dass die geplanten Kooperationen nach Abschluss des Projektes noch bestehen bleiben bzw. weiter ausgebaut werden sollen.

Die Länder Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein nehmen gemeinsam an dem Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) teil.¹²⁸

Das Projekt bezieht sich auf die Metropolregion Hamburg unter dem Titel: „Großräumige Partnerschaft Norddeutschland Metropolregion Hamburg“ (MORO-NORD). Mit der Teilnahme hatten die Länder das Ziel, die bestehenden länderübergreifenden Kooperationen zu stärken, da diese zum damaligen Zeitpunkt (2007) nicht sehr intensiv ausgebaut waren.

¹²⁸ vgl. Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung: Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) < http://www.ml.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=1391&article_id=5114&psmand=7 > (aufgerufen am 22.06.2011)

Das Ziel ist daher eine bessere Zusammenarbeit im Verflechtungsraum der Metropolregion Hamburg. Dabei ist nicht nur der Beitrag zum wirtschaftlichen Wachstum zu beachten, sondern auch eine nachhaltige Entwicklung in Norddeutschland, welche thematisiert, konkretisiert und umgesetzt werden soll.

Die übergeordneten Zielsetzungen von unterschiedlichen Teilprojekten werden im Folgenden aufgelistet:

- **Aus der Region für die Region**

Mit diesem Teilprojekt sollen die regionalen Wirtschaftskreisläufe gestärkt werden, indem beispielsweise eine Strategie zur Vermarktung von regionalen Produkten entwickelt wird.

- **Brückenschlag– Entwicklungskorridor Fehmarnbeltquerung**

Die Metropolregion Hamburg und die Öresund-Region sollen durch dieses Teilprojekt intensiver zusammenwachsen, um neue Entwicklungskorridore bezüglich der Wirtschaft und des Arbeitsmarktes schaffen zu können.

- **Campus–Nord Hochschulkooperation**

Durch die Campus-Nord Hochschulkooperationen sollen engere Kooperationen zwischen den norddeutschen Universitäten und Hochschulen sowohl in der Lehre, der Forschung als auch den Technologietransfers entstehen.

- **Heranrücken–Anbindung der ländlichen Räume an Zentren**

Mit diesem Teilprojekt soll die mangelnde öffentliche Verkehrsanbindung von ländlichen Räumen an die Zentren verbessert werden.

- **KulturLand Norddeutschland**

Das Teilprojekt KulturLand Norddeutschland soll die Garten-, Bau- und Landschaftskultur in Wert setzen und

diese dem Tourismus und der Naherholung zugänglicher machen.

- **Life–Science**

Forschungseinrichtungen und Unternehmen sollen im Bereich Life-Science/ Biotechnologie in Norddeutschland intensiver zusammenarbeiten.

- **Maritime Wirtschaft**

Eine engere Kooperation und Vernetzung der regionalen Schlüssellakteure der maritimen Wirtschaft und der Technologietransfer sollen die maritime Wirtschaft stärken.

- **Position beziehen – ländliche Räume in der überregionalen Partnerschaft**

Durch dieses Teilprojekt sollen die Qualitäten und Anforderungen ländlicher Räume und deren Entwicklungspotenzial, bezüglich vorhandener Stärken und wichtiger Schlüssellakteure, erarbeitet werden.

- **Qualifiziertes Norddeutschland – Fachkräftemangel und Qualifizierung im Technologiebereich**

Schwerpunkte in diesem Teilprojekt sind die Nachwuchs- und Gründerförderung im Technologiebereich.

- **Strategisches Entwicklungskonzept Norddeutsche Raumpartnerschaften**

Die durch MORO-Nord entwickelten intensiven Kooperationen zwischen der Metropolregion Hamburg und den umliegenden norddeutschen Regionen sollen auch nach Projektende durch aufzustellende strategische Entwicklungskonzepte verstärkt werden.

- **Überregionale Logistikplattform**

Ziel ist die Initiierung einer Logistikplattform, um die Attraktivität des Logistikstandortes durch engere Vernetzungen in Norddeutschland zu erhöhen.

- **Unverwechselbar – Norddeutschland im Wettbewerb der Regionen**

„Unverwechselbar - Norddeutschland im Wettbewerb der Region“ zielt auf die Außenwahrnehmung Norddeutschlands im internationalen Wettbewerb ab. Diese soll durch gemeinsame Marketingkonzepte und -aktivitäten gestärkt werden.

- **Zukunft Nord im Handwerk**

Aufgrund des demographischen Wandels und strukturellen Veränderungen im Handwerk sollen langfristige Konzepte entwickelt werden, um die unterschiedlichen Stärken der Regionen sinnvoll miteinander zu verknüpfen.¹²⁹

All diese Teilprojekte, inklusive ihrer vielen Unterprojekte, sollen zu einer intensiveren wirtschaftlichen und sozialen Verflechtung der Metropolregion Hamburg führen.

Leitprojekte des Modellvorhabens der Raumordnung (MORO-NORD) sind unter anderem der demographische Wandel und die Siedlungsentwicklung, die Einfluss sowohl auf wirtschaftliche und verkehrstechnische Bereiche als auch auf die Umwelt haben. Des Weiteren sollen die Naherholungsfunktion und der Tourismus der Metropolregion Hamburg durch das Projekt gestärkt werden. Dies soll beispielsweise durch den Ausbau von Verkehrsstrecken oder durch Kampagnen, welche die Naherholungsfunktion der Metropolregion Hamburg mit ihren Vorzügen vermarkten, geschehen.¹³⁰

Bei den Modellvorhaben der Raumordnungen gibt es bei der Entwicklung von Kooperationsmodellen unterschiedliche Schwierigkeitsgrade bezüglich zukünftiger Verflechtungen.

Kooperationen, die zügig umgesetzt werden können, sind beispielsweise Projekte, bei denen regionale und kommunale Partner zusammenarbeiten. Themen bei denen es schwieriger ist, ein Konzept für geeignete Kooperationen zu erstellen, sind u.a. Clusterinitiativen für ein maritimes Wirtschaftsklima oder die Gewerbeflächenentwicklung bestimmter Regionen.

Insbesondere bei Themen wie u.a. der Gewerbeflächenentwicklung oder der Siedlungsentwicklung sind die unterschiedlichen politischen Ansichten relevant. Unterschiedlichste politische Anschauungen der zusammenarbeitenden Träger führen in diesen Themenbereichen zu Konflikten. Nur durch Kompromisse der Länder und der betroffenen Landkreise bei bestimmten Kooperationsmodellen sind geplante und erweiterte Verflechtungen bzw. Kooperationen zustande gekommen.

Das Modellvorhaben der Raumordnung ist Mitte 2010 offiziell beendet worden. Die erweiterten oder neu entstandenen Kooperationen in den unterschiedlichen Bereichen der Metropolregion Hamburg werden trotz dem offiziellen Ende von MORO-NORD in Zukunft stärker ausgebaut.

3.5.2 KLIMZUG NORD

Klimawandel in Regionen
zukunftsfähig gestalten.



Abb. 29: Logo, Klimzug-Nord
Quelle: <http://klimzug-nord.de/>

KLIMZUG NORD ist ein Verbundvorhaben, welches aus einer Ausschreibung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Jahr 2009 entstanden ist. Durch eine bundesweite Ausschreibung sollen Impulse zur Entwicklung unterschiedlicher regionsbedingter Handlungskonzepte gesetzt werden, die die Anpassung der städtischen und ländlichen

129 vgl. HCU Hamburg: Großräumige Partnerschaft Norddeutschland/ Metropolregion Hamburg. MORO-Nord. <https://www.hcu-hamburg.de/fileadmin/documents/Professoren_und_Mitarbeiter/Ingrid_Breckner/Forschung/MORO_Nord_Flyer.pdf> (heruntergeladen am 22.06.2011)

130 vgl. Gesprächs Auskunft Andreas Obersteg, HafenCity Universität Hamburg, 10.05.2011

Räume in Deutschland an den Klimawandel ermöglichen. KLIMZUG NORD ist als Gewinner aus dieser Ausschreibung hervorgegangen.

Mit dem Forschungsprojekt KLIMZUG NORD sollen Lösungsansätze bis zum Jahr 2014 entwickelt werden, um den zukünftigen Folgen des Klimawandels in der Metropolregion Hamburg entgegen wirken zu können. Zukünftige Szenarien in Norddeutschland, die aufgrund einer Klimaveränderung vermehrt auftreten können, sind beispielsweise steigende Hochwasser an der Elbe, häufigeres Auftreten von Starkregen sowie intensivere Schädlingsplagen in der Landwirtschaft.¹³¹

Hauptziele der Organisation KLIMZUG NORD sind zum einen die Minderung der Klimafolgen und zum anderen die Anpassung von Gesellschaft und Ökonomie an die steigenden Risiken durch den Klimawandel. Folglich sollen abgestimmte Handlungskonzepte entwickelt und ein Masterplan bis 2050 mit einem Klimamanagement erstellt werden.

Um Konzepte und Strategien bezüglich der klimatischen Veränderungen in der Metropolregion Hamburg entwickeln zu können, erforschen Projektpartner von KLIMZUG NORD Auswirkungen des Klimawandels sowohl auf die Städte in der Region, als auch auf die ländlich strukturierten Gebiete und das Einzugsgebiet der Elbe.

KLIMZUG NORD erforscht die Auswirkungen der klimatischen Veränderungen auf die Metropolregion Hamburg, welche in drei große Themenbereiche mit insgesamt 25 Teilprojekten eingegliedert werden können.

Der erste Themenbereich beinhaltet das Ästuarmanagement, der den Einzugsbereich der Elbe umfasst und unter dem Einfluss von Flut und Ebbe steht. In diesem Zusammenhang werden der Küstenschutz, die Sedimentationsprozesse in Nebenflüssen und die Anpassungsprozesse des Naturschutzes untersucht.¹³²

Integrierte Stadt- und Raumentwicklung bildet den zweiten Oberthemenbereich. In diesem Themenfeld will KLIMZUG NORD die Folgen des Klimawandels bei der zukünftigen Stadt- und Raumentwicklung der Metropolregion berücksichtigen und verbindliche Maßnahmen hinsichtlich der Anpassung und Qualifizierung entwickeln, um die Lebensqualität in den Siedlungsräumen der Region zu gewährleisten.

Der dritte Oberthemenbereich ist die zukunftsfähige Kulturlandschaft. Das Forschungsprojekt KLIMZUG NORD möchte hiermit eine Anpassung der Kulturlandschaft in der Metropolregion Hamburg an die sich ändernden Klimabedingungen erreichen, um die große Vielfalt der Kulturlandschaft zu bewahren. Insbesondere das Biosphärenreservat der Niedersächsischen Elbtalaue, die Heideregion in Nordostniedersachsen und das Alte Land stellen Gebiete dar, für die Anpassungsstrategien, Szenarien, Methoden und Planungsverfahren entwickelt werden sollen, um diesen Raum trotz der Klimaveränderungen als Kulturlandschaften zu erhalten und zu schützen. Zu den drei genannten Themenbereichen gibt es darüber hinaus noch fünf Querschnittsaufgaben: Klimawandel, Naturschutz, Ökonomie, Governance, Kommunikation und Bildung. Unterstützende Partner des Verbundprojektes KLIMZUG NORD sind unter anderem Hochschulen, Behörden und behördennahe Einrichtungen und Unternehmen. Teilnehmende Hochschulen sind dabei zum Beispiel die Universität Hamburg, die TU Hamburg-Harburg, die HCU Hamburg, die HAW Hamburg und die Universität Lüneburg. Zu den Behörden und behördennahen Einrichtungen gehören die Landschaftskammer Niedersachsen, der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, das Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue, die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg, die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, der Landesbetrieb für Küstenschutz sowie der Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein. Unterstützende Unternehmen sind beispielsweise Hamburg Wasser, TÜV Nord, Volkshochschule Region Lüneburg, Hochwasserschutz

131 vgl. KLIMZUG NORD: Projekt: Ziele <<http://klimzug-nord.de/index.php/page/2009-03-30-ZIELE>> (aufgerufen am 26.06.2011)

132 vgl. KLIMZUG NORD: Strategische Anpassungsansätze zum Klima-

GmbH, IBA Hamburg, Hamburg Port Authority und TuTech Innovation.

Die Träger des Forschungsprojektes KLIMZUG NORD sind zum einen der Bund, insbesondere das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), welches das Projekt KLIMZUG in einem Zeitraum von fünf Jahren finanziell fördert, und zum anderen das Land Hamburg, sechs schleswig-holsteinische Kreise und acht niedersächsische Landkreise. Träger des Projektes KLIMZUG NORD sind zudem die jeweiligen Stadtentwicklungsbehörden.

3.5.3 IHK Nord



Abb. 30: Logo, IHK Nord
Quelle: <http://www.ihk-nord.de/>

Der wirtschaftliche Sektor stellt im norddeutschen Raum eine unabdingbare Größe dar. Die einzelnen Standorte haben allerdings in der Regel keine Verbindung zueinander. Zur Änderung dieser Tatsache, ist der eingetragene Verein IHK Nord am 30.09.2009 gegründet worden. Dieser Verein ist aus der „Arbeitsgemeinschaft Öffentlichkeitsarbeit“ hervorgegangen, welche aus dem Jahr 1955 datiert.

Die IHK Nord verbindet 13 Industrie- und Handelskammern aus dem norddeutschen Raum, welche sich größtenteils an der Küste befinden. Die Vertretung der Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg besitzt als Einzige keinen direkten Zugang zur Küste. Insgesamt verteilen sich die 13 Mitglieder über die fünf Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

Mit lediglich neun Mitarbeitern verfügt die IHK Nord nur über geringe Mittel. Die Mitarbeiter verteilen sich auf den Standort Ham-

burg (fünf Mitarbeiter) und den Standort Brüssel (vier Mitarbeiter). In Hamburg hat die Geschäftsführung des Vereins ihren Sitz, von wo aus Vorgehen über den kompletten norddeutschen Raum koordiniert werden.

Der Verein wird von einem Vorsitz unterstützt, welcher halbjährlich zwischen den fünf verschiedenen Bundesländern wechselt. Die jeweils vorsitzende IHK, deren Präsident den Vorsitz übernimmt, unterstützt die Geschäftsführung der IHK Nord bei der Planung und Durchführung von beispielsweise Präsentationen, Veröffentlichungen oder Erhebungen.

Durch Vorstandssitzungen und Mitgliederversammlungen wird die Arbeit des Vereins legitimiert. Bei den Vorstandssitzungen handelt es sich um eine Vertretung der Hauptgeschäftsführer der bestehenden IHK. Die Mitgliederversammlung wird unterdessen von den Präsidenten der existierenden IHK ergänzt.

Die Themenfelder der IHK sind in Arbeitsgruppen aufgeteilt, welche aus Mitarbeitern sämtlicher IHK bestehen. Nach der Ausarbeitung der Arbeitsgruppen erfolgt die Weitergabe auf die Hauptgeschäftsführerebene, die die Ausarbeitung freigeben muss. In der Folgezeit wird die Präsentation gestaltet. Diese kann in Form von einer Veröffentlichung, Pressemitteilung oder einer eigenen Veranstaltung erfolgen. Durch diesen Ablauf bezieht der Verein IHK Nord eine Position zu einem Thema. Dabei kann es vereinzelt den Fall geben, dass einzelne IHK die Position der IHK Nord nur in erweiterten Zügen teilt. Einen gänzlichen Widerspruch zu einzelnen Belangen hat es bislang allerdings noch nicht gegeben.

Ein aktuelles Projekt der IHK Nord ist unter anderem eine jährlich stattfindende Süddeutschlandtour mit Vertretern der einzelnen IHK und Vertretern von Seehafenmarketinggesellschaften, um die Möglichkeiten des norddeutschen Raumes im Bezug auf globalen Transport zu verdeutlichen.

Zusätzlich wird z.B. der Fachkräftemangel im Norden der Bundesrepublik, der zusammen mit der Projektpartnerschaft Nord bearbeitet wird, thematisiert.

Außerdem hat sich die IHK Nord für eine Y-Trasse (eine Verbindung zwischen Hamburg-Hannover-Bremen) und für gestreckte Ferienzeiten zur Stärkung der nördlichen Gastronomie eingesetzt.

Des Weiteren vertritt die IHK Nord den nord-deutschen Raum auf einer maritimen Konferenz, in dessen Verlauf die Konjunkturdaten für den ganzen Verein im Bereich der maritimen Wirtschaft präsentiert werden. Auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene setzt sich die IHK Nord ebenfalls ein. In diesem Zusammenhang wird ein „Markt der Möglichkeiten“ organisiert, um den Unternehmen und Ländern zu verdeutlichen, welche enorme Bedeutung Gemeinsamkeiten im Norden haben können.

Insgesamt gesehen ist der Verein beispielgebend für das gesamtdeutsche Gebiet, da ein vergleichbarer Zusammenschluss solcher bundeslandübergreifender Kooperationen in Deutschland ansonsten nicht besteht.

4. Analyse

Das vierte Kapitel beinhaltet die grundlegende Dokumentation der aus der Bestandsaufnahme gewonnenen Erkenntnisse über die funktionalen Beziehungen bzw. Verflechtungen innerhalb der Metropolregion Hamburg. Die Beziehungen und Verflechtungen ergeben sich aus den genannten Informationen sowohl in den Stadtportraits als auch in den Erfahrungsberichten und Rechercheergebnissen. Funktionale Beziehungen beinhalten erkennbare wechselseitige Verbindungen zwischen Partnern. Im Rahmen dieser Arbeit verkörpern die jeweiligen Städte die Partner. Die Art der Verbindung zwischen den Städten, also

ob eine Stadt von einer Verbindung profitiert oder benachteiligt wird, ist erst in Kapitel 5 relevant. Aus diesem Grund beläuft sich die Analyse auf eine reine Feststellung der funktionalen Beziehungen zwischen den Städten. Das vierte Kapitel ist in drei Unterpunkte gegliedert. Der Punkt 4.1 (Funktionale Beziehungen zwischen Hamburg und den ausgewählten Städten) behandelt die Verflechtungen zwischen der Stadt Hamburg als Zentrum der Metropolregion und den vier Beispielstädten. Im nachfolgenden Abschnitt (4.2 Funktionale Beziehungen zwischen den ausgewählten Städten und ihrem jeweiligen Umland) werden die Verflechtungen zwischen den vier Beispielstädten und ihrem jeweiligen Umland innerhalb der Metropolregion dargestellt. Der dritte Unterpunkt (4.3 Funktionale Beziehungen der gesamten Metropolregion) befasst sich mit Verflechtungen, die das Gesamtgebiet der MRH umfassen und sich auf alle Städte und Gemeinden der Metropolregion übertragen lassen.

Da Verflechtungen der ausgewählten Städte mit der Stadt Hamburg bereits in Kapitel 4.1 erläutert werden, bezieht sich Punkt 4.2 lediglich auf die innerhalb der Metropolregion befindlichen Verflechtungen der Städte (Beispiel: funktionale Beziehungen zwischen Norderstedt und Henstedt-Ulzburg). Die Dokumentierung der funktionalen Beziehungen orientiert sich dabei an den in der Bestandsaufnahme bereits erwähnten Kategorien. Eine Gliederung in die jeweiligen Kategorien ist allerdings nicht zwangsläufig notwendig, da Verflechtungen zu den Themenfeldern innerhalb der Darstellung erkenntlich werden.

Der Analyseteil ist die Grundlage für die in Kapitel 5 dargestellten Ergebnisse bzw. Bewertungen der gesamten Metropolregion Hamburg und das Handlungskonzept.

4.1 Funktionale Beziehungen zwischen Hamburg und ausgewählten Städten

Im nachfolgenden Abschnitt werden die funktionalen Beziehungen zwischen dem Zentrum der Metropolregion, der Stadt Hamburg, und den Beispielgemeinden erläutert.

4.1.1 Hamburg – Lüneburg

Die Beziehungen zwischen Hamburg und Lüneburg werden entgegen diverser Vermutungen nicht durch ein großes Konkurrenzdenken geprägt. Es lässt sich aus den gegebenen Erkenntnissen ableiten, dass beide Städte in einigen Themenfeldern voneinander profitieren. So veranstalten Unternehmen der Stadt Lüneburg etliche Geschäftsreisen nach Hamburg und umgekehrt. Beide Städte sind demnach Ziel des Tagestourismus von Unternehmen und den jeweiligen Bewohnern der Städte.

Des Weiteren arbeitet Lüneburg mit der Hamburg Marketing GmbH im Bereich des Auslandsmarketings zusammen, wobei Lüneburg dabei einen jährlichen finanziellen Beitrag leistet. Die zukünftige Entwicklung des Tourismus in Lüneburg wird voraussichtlich übergeordnete Themen wie u.a. die Anziehung internationaler Gäste betreffen.

Bei Umwelt- und Wirtschaftsangelegenheiten arbeiten die Stadt Hamburg und die Stadt Lüneburg ebenfalls zusammen. Ein aktuelles Beispiel für eine Kooperation mit der Hansestadt Hamburg ist das „Blaue Metropolnetz“. Das „Blaue Metropolnetz“ ist überdies ein Projekt der gesamten Metropolregion Hamburg. Thematisiert werden dabei die Gewässerkorridore, welche ökologisch als Wanderkorridore der Leittierart Fischotter

aufgewertet werden sollen, so dass diese für eine Vielzahl von Pflanzen- und Tieren als Lebens- und Ausbreitungsraum dienen. Des Weiteren sollen die Gewässer durch eine Aufwertung als Erlebnisraum für die Bewohner und Touristen zur Verfügung stehen.

Die Pendlerzahlen betreffend ist anzumerken, dass sowohl Hamburg für Lüneburg als auch Lüneburg für die Stadt Hamburg Arbeitskräfte zur Verfügung stellt. So pendeln täglich etwa 9.000 Beschäftigte nach Hamburg aus, während im Gegenzug ca. 4.000 – 5.000 Beschäftigte aus dem Hamburger Stadtgebiet nach Lüneburg einpendeln. Des Weiteren ist die Stadt Lüneburg u.a. durch die florierende Wirtschaft und die vorhandene Universität eine Alternative als Wohnstandort für Bewohner der Stadt Hamburg. Im Gegensatz zu u.a. Schwarzenbek (siehe 4.1.3) ist durch die eigenständige Identifikation der Bewohner Lüneburgs keine Verbindung mit der Stadt Hamburg zu erkennen.

4.1.2 Hamburg – Norderstedt

Das Verhältnis der Städte Hamburg und Norderstedt ist auf natürliche Weise von der unmittelbaren geographischen Nähe zueinander geprägt. Insbesondere auf den Ebenen der Wirtschaft, der Stadtentwicklung, des Tourismus und der Umwelt bestehen zahlreiche indirekte funktionale Zusammenhänge zwischen den beiden Städten. So lässt sich anhand der geografischen Nähe zwischen den Städten auf eine gegenseitige Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Arbeitskräften schließen. Dies wird u.a. durch die relativ ausgeglichenen Ein- und Auspendlerzahlen verdeutlicht.

Um eine nachhaltige Entwicklung in der Region sicherzustellen, wäre daher eine interkommunale und in diesem Fall auch bundeslandübergreifende Zusammenarbeit in der Stadtentwicklungsplanung sinnvoll. Aus der Recherche und den Expertenbefragungen geht jedoch hervor, dass diese Zusammenarbeit bisher weitestgehend nicht oder nur unzureichend und somit wenig konkret stattfindet.

So gibt es auf der Fachebene einen Austausch zwischen den Mitarbeitern der Stadtentwicklungsbehörden u.a. in Form von Workshops und Projekten zu den Themen energiesparende Siedlungsentwicklung, Lärmschutz und Wohnungsbau. Weiterhin bestehen gegenseitige Beratungen zwischen den Veranstaltern der Gartenschauen. Dieser Austausch wird jedoch größtenteils nicht auf die politische und die offizielle planerische Ebene übertragen, sodass es beispielsweise keine gemeinsame Planungsinstitution der Stadt Hamburg mit dem Umland gibt, wie es zum Beispiel in Hannover oder Frankfurt der Fall ist.

Stattdessen finden bilaterale Absprachen statt, welche in die jeweiligen landesspezifischen Planungsinstrumente eingespeist werden müssen. Darüber hinaus werden die Gespräche über eine gemeinsame Landesplanung der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg sowie über die mögliche Vereinigung der nördlichen Bundesländer zu einem Nordstaat durch die aktuellen politischen Verhältnisse nicht fortgeführt. Aufgrund der mangelhaften planerischen Zusammenarbeit ergeben sich beiderseitige Probleme. So führt die fehlende Absprache beispielsweise im Bereich des Einzelhandels zu einer massiven Konkurrenz zwischen den Möbelhäusern in Hamburg und Schleswig-Holstein.

Dennoch hat es bereits den Versuch zur Entwicklung einer gemeinsamen Strategie der Städte Hamburg und Norderstedt gegeben. Bei der Entwicklung des am Flughafen befindlichen Norderstedter Gewerbegebiets „Nordport“ scheiterte eine gemeinsame Planung nach einem langjährigen Entwicklungsprozess schließlich an unterschiedlichen Vorstellungen über den konkreten Inhalt der Kooperationsvereinbarung. Laut EGNO-Geschäftsführer Bertermann habe es letzten Endes noch keine wirtschaftliche Zusammenarbeit gegeben, jedoch sei der Umgang der Städte insofern miteinander besser geworden, als dass öfter und konkreter miteinander gesprochen wird. Einzelne Projekte, wie der gemeinsame Messestand auf der Expo Real in München sowie der Wirtschaftsförderungsrat der Metropolregion, zeugen von einer zunehmenden Bereitschaft zur

Zusammenarbeit. Zwar sind die Städte in erster Linie weiterhin konkurrierende Wettbewerber, jedoch wird die Notwendigkeit einer interkommunalen Zusammenarbeit stärker wahrgenommen.

4.1.3 Hamburg – Schwarzenbek

Zwischen den Städten Hamburg und Schwarzenbek besteht vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht eine Beziehung. Zwar ist festzuhalten, dass die Stadt Schwarzenbek wirtschaftlich nicht von Hamburg abhängig ist, jedoch bieten Unternehmen bzw. Firmen mit Sitz in Hamburg für viele Einwohner Schwarzenbeks einen Arbeitsplatz. So pendelten im Juni 2006 insgesamt 3.685 Beschäftigte von Schwarzenbek in andere Städte und Gemeinden aus.¹³³ 53,6 % dieser Auspendler sind in der Stadt Hamburg beschäftigt. Dies liegt u.a. auch an der günstigen Verkehrsanbindung zwischen Schwarzenbek und Hamburg. Des Weiteren ist ein deutlicher Trend dahingehend zu erkennen, dass dem Auspendeln aus Schwarzenbek eine zunehmende Bedeutung zukommt und somit Hamburg in Zukunft eine noch wichtigere Stellung als Arbeitsplatzanbieter haben wird. So hat die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Schwarzenbek mit Wohnsitz in Schwarzenbek seit 1996 deutlich abgenommen. Gab es im Jahr 1996 noch 1.415 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Schwarzenbek mit Wohnsitz in Schwarzenbek, so fiel diese Zahl bis zum Jahr 2006 auf 1.205.¹³⁴ Dies ist ein deutlicher Hinweis auf Verflechtungen zwischen Hamburg und Schwarzenbek im wirtschaftlichen Bereich, da davon auszugehen ist, dass die Mehrheit der Beschäftigten eine Arbeitsstelle in diesem Zeitraum in Hamburg gefunden hat. Der Wirtschaftsstandort Schwarzenbek zeichnet sich vor allem als Zweitstandort für Hamburger Unternehmen aus. Es befindet sich zum Beispiel im Gewerbepark Lupus eine Zweitstelle der Hauni Maschinenbau AG. Schwarzenbek ist ebenfalls ein Anbieter für Arbeitsplätze der Hamburger Bevölkerung. Von den 2.970 Einpendlern nach

133 vgl. Der Bürgermeister – Bürgerservice und Soziales (2007): Europastadt Schwarzenbek – Strukturbericht November 2007, S. 14

134 ebenda S. 13

Schwarzenbek (Stand: 2006) stammen 12,6 % aus Hamburg.¹³⁵ Des Weiteren besteht eine gewisse funktional-geografische Beziehung zwischen Hamburg und Schwarzenbek. Schwarzenbek profitiert von der Lage bzw. der Nähe zu Hamburg. So sind Unternehmensansiedlungen in Schwarzenbek u.a. auch dadurch begründet, dass die Verkehrsanbindungen zur Stadt Hamburg gegeben sind und die angesiedelten Unternehmen die logistischen Möglichkeiten Hamburgs u.a. in Form des Flughafens oder des Hafens nutzen können. Für ausländische Unternehmen wird die Stadt Schwarzenbek durch die Nähe zur Hansestadt Hamburg sogar erst präsent.

Außerdem besteht zwischen Hamburg und Schwarzenbek eine funktionale Beziehung hinsichtlich der infrastrukturellen Nutzung. Die Schwarzenbeker Bevölkerung nutzt vor allem klinische Einrichtungen wie beispielsweise das UKE. Zudem bietet Hamburg mit dem Flughafen, dem Hauptbahnhof oder auch mit den zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten weitere Anlaufstellen für die Bewohner Schwarzenbeks.

Im Umkehrschluss ist Schwarzenbek nicht nur ein beliebtes Naherholungsziel für die Hamburger Bewohner, sondern auch als günstiges Baugebiet vor allem für Familien eine interessante Alternative für die Errichtung eines Eigenheims. Eine Vielzahl der Schwarzenbeker Bevölkerung stammt aus dem Stadtgebiet der Hansestadt Hamburg.

Zudem besteht eine Kooperation zwischen der „Kleinen Bühne“ der Stadt Schwarzenbek und dem Altonaer Theater sowie den Hamburger Kammerspielen. Diese präsentieren in Zusammenarbeit von Herbst bis Früher jeweils vier Schauspiele unterschiedlicher Genres.¹³⁶

4.1.4 Hamburg – Jork

Eine wirtschaftliche Abhängigkeit der Gemeinde Jork von der Stadt Hamburg lässt sich grundsätzlich verneinen. Vom Wirtschaftsstandort Hamburg hängt Jork direkt nicht ab. Dennoch sind vereinzelt Unternehmen mit Standort in Hamburg Arbeitgeber für Bewohner Jorks. Im Gegenzug stellt die Gemeinde jedoch nicht die Vielzahl an Arbeitsangeboten für die Stadt Hamburg zur Verfügung wie sie beispielsweise in Lüneburg, Norderstedt oder Schwarzenbek vorhanden ist. Es besteht in wirtschaftlicher Hinsicht demnach eine eher geringfügige einseitige Beziehung. Erwähnenswert ist, dass ein Großteil des im Alten Land produzierten Obstes in Hamburg entweder auf dem Großmarkt oder auf Wochenmärkten verkauft oder über direkte Betriebswege zu Lebensmittelunternehmen gebracht wird. Da die Stadt Hamburg aber nur eine der diversen Vertriebsstellen des in Jork produzierten Obst ist, besteht keine direkte wirtschaftliche Abhängigkeit zwischen der Gemeinde Jork und der Hansestadt Hamburg.

Eine funktionale Beziehung lässt sich im Bereich des Tourismus erkennen. Viele Hamburger Einwohner nutzen das Alte Land und damit die Gemeinde Jork zur Naherholung. Im Gegenzug werden infrastrukturelle Einrichtungen der Stadt Hamburg wie u.a. der Flughafen oder der Hauptbahnhof Hamburgs von Bewohnern Jorks genutzt.

135 ebenda S. 12 und 13

136 vgl. Willkommen in Schwarzenbek (2009): Aktuelle Informationen 2009 und 2010, S. 6

4.2 Funktionale Beziehungen zwischen den ausgewählten Städten mit ihrem Umland

In diesem Abschnitt werden die funktionalen Beziehungen zwischen den vier Beispielgemeinden Lüneburg, Norderstedt, Schwarzenbek und Jork mit ihrem eigenen Umland dargestellt.

4.2.1 Lüneburg

In der Hansestadt Lüneburg ist eine Vielzahl von Stadt- und Umlandkooperationen und funktionalen Beziehungen in unterschiedlichsten Themenbereichen vorhanden. So lässt sich zunächst festhalten, dass die Stadt Lüneburg für umliegende Landkreise etliche Arbeitsplätze zur Verfügung stellt. Die Stadt Lüneburg und ihr unmittelbares Umland ergänzen sich demnach. So werden u.a. touristische Leistungen kompensiert und Ausflugsmöglichkeiten kombiniert.

Durch die Kooperationen werden Win-Win-Situationen geschaffen, wobei sowohl die Stadt als auch der jeweilige „Umlandkooperationspartner“ ihren Umsatz generieren können. Des Weiteren gehört Lüneburg zur Dachmarke der Lüneburger Heide, welche fünf Landkreise beinhaltet. Die Stadt ist Kooperationsverträge mit der Dachmarke Lüneburger Heide GmbH eingegangen und wird somit zum Beispiel auf Messen vertreten. Bei Kooperationen mit Gemeinden im Umland liegt die Konzentration auf der gegenseitigen Vermittlung von Leistungen. Es erfolgt Unterstützung durch gegenseitige Auslage von Prospekten und Zusammenarbeit bei Messen. Zwei Gemeinden sind Gesellschafter der Stadt Lüneburg. Die Funktionsweise der Kooperationen ist als positiv zu betrachten, da die Zusammenarbeit für beide Partner von Vorteil ist. So lässt sich anmerken, dass keiner der Partner bei reiner Eigenwerbung einen Imagegewinn verzeichnet.

Die Kooperationslandschaft um Lüneburg dient hauptsächlich dazu, übergeordnete Themen zu thematisieren. Die finanzielle Situation der Partner spielt dabei eine wichtige Rolle, da es für die einzelnen Partner schwierig ist, den finanziellen Aufwand alleine zu betreiben. In einer Zusammenarbeit hingegen lassen sich Zielvorstellungen in Bezug auf übergeordnete Themen besser erreichen. So lässt sich zum Beispiel ein gemeinsamer Campingkatalog finanzieren. Dieses Vorhaben wäre für einen einzelnen Partner nur schwierig möglich. Außerdem wird bei dem Radfahrweg „Alte Salzstraße“ zusammengearbeitet. Dies ist ein Thema, welches die gesamte Metropolregion betrifft. Ziel ist es ein sogenannter „Premium-Radweg“ in Deutschland zu werden.

Im Bereich des Auslandsmarketings besteht seit etwa 25 Jahren ein Zusammenschluss mit Städten aus Niedersachsen. Es werden in diesem Zusammenhang Präsentationen und Workshops im Ausland veranstaltet. Im Jahr 2011 konzentriert sich das Marketing auf Gebiete in Skandinavien, Polen und den Niederlanden.

In dem Bereich der Stadtentwicklung lassen sich funktionale Beziehungen bzw. Kooperationen zwischen der Stadt und dem Landkreis Lüneburg erkennen. Insbesondere „große Partner“, wie u.a. Immobilienfirmen, arbeiten bei der Entwicklung von Gewerbegebieten zusammen. Bei diesen Kooperationen findet eine Arbeitsteilung statt. Jeder Partner ist zuständig für die Bereiche, in denen er über das meiste Wissen verfügt. Dadurch werden die Bereiche aufgeteilt und es kommt zu einer Entlastung der jeweiligen Partner. Außerdem wird eine Projektführung bestimmt, um gemeinsam über Themen zu diskutieren und abzustimmen.

Laut Erkenntnissen aus den Gesprächen mit den beteiligten Akteuren der Süderelbe AG und der Wirtschaftsförderung Lüneburg profitieren alle Partner von einer Kooperation im wirtschaftlichen Bereich, sofern sie ein gleiches Problembewusstsein haben. Aus Sicht der Wirtschaftsförderer können die Kooperationen nur zu einer Verbesserung der Wettbewerbssituation der mittelständischen Firmen gegenüber den großen

Firmen sowie zu einer Stärkung des gesamten Wirtschaftsraumes der Metropolregion Hamburg führen. So profitieren beispielsweise mehrere kleine Firmen von einem Mengenrabatt, wenn sie zusammen Verpackungen für ihre Produkte bei einem Hersteller einkaufen. Trotzdem stehen viele Firmen einer Zusammenarbeit ablehnend gegenüber. Die Befürchtung von Verlust eigenen Wissens oder die Abneigung mit der Konkurrenz zusammen zu arbeiten stehen Kooperationen im Wege. So müssen im Falle einer Zusammenarbeit meist Kompromisse gemacht und Umstellungen vorgenommen werden. Durch Erfolgsbelege aktuell kooperierender Unternehmen sollen diese Befürchtungen und Bedenken zukünftig verringert werden.

4.2.2 Norderstedt

Die vermutlich bedeutendste Kooperation zwischen Norderstedt und dem Umland ist das Nordgate. Wie bereits in Kapitel 3.4.2.2 beschrieben findet diese Kooperation auf wirtschaftlicher und auf der Stadtentwicklungsebene statt. Dabei handelt es sich um einen Zusammenschluss von Städten entlang der A7 nördlich von Hamburg, um die Region vorteilhafter zu vermarkten. Die Städte Norderstedt, Quickborn, Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen, Bad Bramstedt und Neumünster sind an dieser Kooperation beteiligt.

In diesem Zusammenhang erfährt der Ausbau der A7, welcher von den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein vorangetrieben wird und sich derzeit in der Planfeststellung befindet, von der Stadt Norderstedt eine gewisse Unterstützung. Hierbei ist vorgesehen, dass die A7 vom Bordscholmer Dreieck bis nach Schnelsen-Nord von vier auf sechs Fahrspuren ausgebaut wird und von Schnelsen-Nord bis zum Elbtunnel auf acht Fahrspuren erweitert wird.

Des Weiteren hat Norderstedt an Gewerbeflächenstrukturuntersuchungen teilgenommen, die federführend vom Kreis Stormarn und der Stadt Lüneburg durchgeführt worden sind, um die Leistungsfähigkeit der Stadt Hamburg

zu überprüfen. Das Ergebnis der Untersuchung ist, dass Hamburg den Bedarf an Gewerbeflächen bis 2020 nicht decken kann.

Eine weitere Verflechtung ist die Mitgliedschaft im Wirtschaftsförderungsrat der Metropolregion Hamburg. Hierbei treffen die Landes- und Kreiswirtschaftsförderer der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein aufeinander. Norderstedt wird durch die EGNO vertreten. Im Rahmen der Metropolregion Hamburg erfolgt zudem eine gemeinsame Vermarktung im europäischen Wettbewerb.

Als abschließende Kooperation ist die gemeinsame Geschäftsstelle der Handelskammer Hamburg und der IHK Lübeck mit Sitz in Norderstedt zu nennen. Hierbei ist Norderstedt nicht nur als neutraler Standort, sondern auch wegen der eigenständigen wirtschaftlichen Stärke ausgewählt worden.

Die wirtschaftliche Stärke und die damit verbundenen zahlreichen Betriebe innerhalb des Norderstedter Stadtgebiets stellen für das Umland diverse Arbeitsplätze zur Verfügung. Eine weitere funktionale Beziehung lässt sich in der Tourismusbranche erkennen. Das Erlebnisbad „Arriba“ und die Landesgartenschau sind Anlaufpunkte für die umliegenden Städte und Gemeinden.

4.2.3 Schwarzenbek

Der Wirtschaftsstandort Schwarzenbek ist im Kreis Herzogtum Lauenburg von großer Bedeutung. Von den 4.175 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Schwarzenbek pendeln 2.970 Beschäftigte nach Schwarzenbek ein. Davon stammen 59,0 % aus dem Kreis Herzogtum Lauenburg, wobei auch 19,6 % der 3.685 Auspendler aus Schwarzenbek im Kreis Herzogtum Lauenburg beschäftigt sind. Diese Daten lassen auf eine Verflechtung im Bereich der Arbeitsverhältnisse schließen. Insgesamt ist zu Verflechtungen bzw. Kooperationen im Wirtschaftsbereich anzumerken, dass für Schwarzenbek als Europastadt eher das „globale Denken“ von großer Bedeutung ist. Dieses Denken spiegelt sich auch in den Koope-

rationen mit dem Schwarzenbeker Umland wider, da sich existierende Kooperationen nur auf die Stadt Hamburg beschränken (siehe 4.1.3).

Des Weiteren besteht eine enge Kooperation im Bereich des Schulwesens zwischen Schwarzenbek und den umliegenden Kreisen. So beträgt die Zahl der auswärtigen Schüler am Gymnasium Schwarzenbek 458.¹³⁷ Insgesamt sind 1.035 Schüler am Gymnasium Schwarzenbek vorhanden. Eine Vielzahl der auswärtigen Schüler (121) stammt aus Büchen. Mit der Gemeinde bzw. dem Amt Büchen ist zudem eine IT-Verwaltungskooperation geplant.¹³⁸ Außerdem besteht eine interkommunale Zusammenarbeit des Büchereiwesens zwischen Schwarzenbek und Geesthacht.¹³⁹

Kooperationen Schwarzenbeks mit dem Umland in Hinsicht auf die Stadtentwicklung wie zum Beispiel interkommunale Wohngebiete oder einer Abstimmung über die Flächenausweisung mit anderen Städten oder Gemeinden sind jedoch nicht vorhanden.

Durch die Nähe Schwarzenbeks zum Elbe-Radwanderweg, welcher entlang der Städte Geesthacht und Lauenburg gelegen ist, fällt die eine oder andere Übernachtung für Schwarzenbek ab. Des Weiteren wird von der Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH das in Schwarzenbek gelegene Amtsrichterhaus als Ausflugsziel für den Tagestourismus angepriesen.¹⁴⁰ Diese Verflechtungen lassen auf die geringe Bedeutung der Tourismusbranche in Schwarzenbek schließen.

Über Kooperationen bzw. Verflechtungen zwischen Schwarzenbek und dem unmittelbaren Umland der Stadt im Themenbereich Umwelt ist

bekannt, dass es eine Zusammenarbeit in Bezug auf den von der Stiftung Naturschutz im Jahr 2008 erworbenen Rühlauer Forst gibt. Der Rühlauer Forst ist Teil des Schwarzenbeker Stadtgebietes. Es müssen jedoch Veranstaltungen wie beispielsweise der „Schwarzenbek-Marathon“ mit der Stiftung Naturschutz abgesprochen werden.¹⁴¹

Des Weiteren ist die Stadt Schwarzenbek Mitglied in der AktivRegion Sachsenwald Elbe e.V..¹⁴² Hintergrund der Aktivregion ist das neue „Zukunftsprogramm ländlicher Raum“ des Landes. Hieraus können die AktivRegionen bis zum Jahr 2013 Fördermittel für öffentliche und private Projekte erhalten. Ein Projekt dieses Vereins ist die Gründung bzw. Errichtung einer Geowarte bzw. eines Steinparks. Der Geopark soll durch Präsentation und der Inwertsetzung des geologischen Erbes zum Erhalt und der nachhaltigen Nutzung beitragen, aber auch als Kultur- und Freizeitinstitution ein Bewusstsein für die Besonderheiten der Region schaffen.

4.2.4 Jork

Kooperationen bzw. Verflechtungen zwischen der Gemeinde Jork und den umliegenden Städten und Gemeinden lassen sich in Hinblick auf das Themenfeld der Stadtentwicklung dahingehend aufweisen, als dass Jork zusammen mit der Gemeinde Lühe die Idee entwickelt hat, das Alte Land zum UNESCO Weltkulturerbe erklären zu lassen. Zwar hat sich dieser Wunsch noch nicht erfüllt, jedoch soll eine gemeinsame Entwicklung der Gemeinden durch dieses Vorhaben angetrieben werden. Ebenso ist die Altländer Charta in Kooperation mit der Gemeinde Lühe sowie mit dem Bezirksamt Harburg verfasst worden. Unter anderem geht daraus hervor, dass die Kommunen im Alten Land nicht individuell Gewerbeflächen ausweisen, sondern dass dies immer in Abstimmung erfolgen soll.

137 vgl. Schulstatistik Gymnasium Schwarzenbek (24.09.10): Übersicht auswärtige Schüler Gymnasium Schwarzenbek

138 vgl. Bergedorfer Zeitung (18.03.11): Kooperation. Schwarzenbek wird IT-Dienstleister. URL: <http://www.bergedorfer-zeitung.de/printarchiv/schwarzenbek/article102122/Schwarzenbek_wird_IT_Dienstleister.html> (aufgerufen am 03.06.2011)

139 vgl. Landesrechnungshof Schleswig-Holstein (2011): Kommunalbericht. 4.8: Vorschläge zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Büchereien, S. 28

140 vgl. Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH: Amtsrichterhaus Schwarzenbek URL: <<http://www.hlms.de/de/amtsrichterhaus-schwarzenbek>> (aufgerufen am 03.07.2011)

141 vgl. Huhndorf Stefan, Jürgensen, Marcus; In: Bergedorfer Zeitung (19.01.2011): Wann herrscht endlich Frieden im Rühlauer Forst?

142 vgl. AktivRegion Sachsenwald Elbe e.V.; URL: <<http://www.aktivregion-sachsenwald-elbe.eu/>> (aufgerufen am 03.07.2011)

In Bezug auf den Tourismus sind funktionale Beziehungen mit dem Landkreis Stade aufzuweisen. Dabei geht es unter anderem um die Organisation von Messen, um die Planung von Veranstaltungen im Alten Land mit den umliegenden Gemeinden und um das neue Online-Buchungssystem für die Übernachtung von Feriengästen. Der Tourismusverband des Landkreises Stade ist in Bezug auf die Organisation von Messen hauptsächlich auf die größeren Messestände fixiert, welche unter anderem in Stuttgart oder München stattfinden. Die Gemeinde Jork, als Tourismusverein des Alten Landes, vertritt das Alte Land wiederum auf Messen wie der „Grünen Woche“ in Berlin oder auf der „Altonale“. Jork agiert als Tourismusverein stellvertretend für alle Tourismusverbände im Landkreis (Buxtehude, Stade, Frekenbeck, Hasefeld und Kieding). Insbesondere soll dabei versucht werden, den Tagestourismus zu stärken. Dies wird durch die Organisation von Veranstaltungen, die mit den umliegenden Gemeinden zusammen geplant werden, unterstützt (zum Beispiel das „Blütenfest“ oder das „Wikingerfest“)

Ein weiteres Beispiel für interkommunale Kooperationen ist die Planung von regionalen Radwegen. Die Umsetzung dieser soll wiederum als Werbemagnet den Tourismus vorantreiben.

Als kooperatives Umweltprojekt lässt sich der Abwasserzweckverband Altes Land und Horneburg nennen. Zwar ist inzwischen der Abwasserzweckverband in das Tätigkeitsfeld der Stadt Hamburg (Hamburg-Wasser) übergegangen, jedoch wird die im Alten Land bzw. Horneburg befindliche Filiale eigenständig geleitet.

Im wirtschaftlichen Bereich ist die Gemeinde Jork eigenständig. Es lassen sich keine bzw. nur minimale funktionale Beziehungen aufweisen.

4.3 Kooperation der gesamten Metropolregion

Im folgenden Abschnitt werden die funktionalen Beziehungen bzw. die Kooperationen beschrieben und analysiert, welche sich auf das gesamte Gebiet der Metropolregion Hamburg beziehen und somit Auswirkungen auf alle Landkreise haben. Übergeordnetes Ziel aller Kooperationen ist die Stärkung der eigenen Potenziale. Der internationale Vergleich zu anderen Metropolregionen hat dabei ebenfalls eine gewisse Bedeutung. Primäres Ziel ist jedoch eine stärkere Einbindung der Institution Metropolregion Hamburg in die betroffenen (Land-)Kreise.¹⁴³

Im Zuge der aktuellsten Internationalisierungsstrategie ist das Prinzip der „variablen Geometrie“ eingeführt worden. Diese Einführung bedeutet, dass sich nicht mehr automatisch alle (Land-)Kreise an übergeordneten Kooperationen beteiligen müssen. Dies entspricht dem Grundsatz der freiwilligen Zusammenarbeit in der MRH.¹⁴⁴

Im Bereich der Stadtentwicklung hat die MRH zuletzt ein regionales Entwicklungskonzept (REK) im Jahr 2000 veröffentlicht. Im Zuge dessen sind übergeordnete Ziele u.a. für die Siedlungsentwicklung festgesetzt worden, jedoch scheiterte eine konkrete Umsetzung des REK an den Planungsbehörden der Länder bzw. Gemeinden, da die MRH keine formale Durchsetzungskraft gegenüber den Landesplanungen hat.¹⁴⁵ Dennoch ist hierbei ein gewisser Rahmen für die gemeinsame Politik seitens der drei Landesregierungen gesetzt

¹⁴³ vgl. Gesprächs Auskunft von Dr. Alexander Stark, Leiter der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg, 31.05.2011

¹⁴⁴ vgl. Metropolregion Hamburg: Service: Infothek <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/256542/data/internationalisierungsstrategie.pdf>> (heruntergeladen am 18.06.2011)

¹⁴⁵ vgl. Hamburger Abendblatt: Der Norder hinkt Erfolgsmetropolen hinterher <<http://mobil.abendblatt.de/hamburg/article1918158/Der-Norden-hinkt-Erfolgs-Metropolen-hinterher.html?pg=0>> (aufgerufen am 19.06.11)

worden. Da inzwischen mehr als zehn Jahre seit der Einführung des REK vergangen sind und sich die Regierungskoalitionen in diesem Zeitraum ebenfalls verändert haben, ist es notwendig das Entwicklungskonzept regelmäßig zu aktualisieren.

Die häufigsten und wichtigsten Verflechtungen innerhalb der MRH sind Wirtschaftsangelegenheiten. Die MRH ist größtenteils als Wirtschaftsraum anzusehen.¹⁴⁶ Dies wird u.a. durch die Vielzahl von Pendlerverflechtungen innerhalb der Metropolregion Hamburg bestätigt.

In allen gewichtigen ökonomischen Bereichen wird die Zusammenarbeit der Unternehmen in der MRH durch Clusterinitiativen gefördert. Die Intensivierung der Kooperationen erfolgt durch den Austausch von Ideen, Technologien und Fachkräften. Erwähnenswert ist, dass die Clusterpolitik allerdings nicht an die Grenzen der MRH gebunden ist, sondern dass beispielsweise Kooperationen mit Städten wie u.a. Hannover, Kiel oder Lübeck geschaffen werden.¹⁴⁷ Im Luftfahrtcluster sind derzeit knapp 36.000 Arbeitnehmer in mehr als 300 Unternehmen beschäftigt. Die drei größten Unternehmen (Airbus Deutschland GmbH, Lufthansa Technik AG und Hamburg Airport GmbH) werden dabei u.a. von den Airbus-Werken in Stade und Buxtehude oder dem Sea-Airport in Cuxhaven unterstützt. Eine enge Zusammenarbeit besteht unterdessen auch zwischen der Wirtschaft und den Universitäten in der Region. Eigens eingerichtete Studiengänge wie „Interior Design and Engineering“ an der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg sorgen einerseits für zukünftige Arbeitnehmer und andererseits als Gründungsanstöß für ein fachbezogenes Forschungsnetzwerk.¹⁴⁸

Weitere Clusterinitiativen bestehen u.a. in den Bereichen der maritimen Wirtschaft, der Logistik-

branche, der Medien- und IT-Branche und dem Maschinenbau.

Das Projekt „Aus der Region – für die Region“ hat die Stärkung der ländlichen Räume der MRH als Zielvorgabe. Ein Erfahrungsaustausch in der landwirtschaftlichen Branche führt zu steigenden Erträgen. Gemeinsame Marketingkonzepte für regionale Produkte steigern deren Absätze und erhöhen die Einkommen der Landwirte. Bei den Verbrauchern in der Region wird zudem ein gestärktes Bewusstsein für die regionalen Produkte erreicht, da die Produkte auf direktem Wege frisch und somit qualitativ hochwertig zu ihnen gelangen können.¹⁴⁹

Um neuen Unternehmen die Suche nach freien Gewerbeflächen zu vereinfachen, hat die Geschäftsstelle der MRH das Gewerbeflächenportal „GEFIS“ veröffentlicht, bei dem sich potenzielle Investoren bereits vor einem Kauf einen Überblick über die angebotenen Flächen verschaffen und entsprechende Ansprechpartner zugewiesen bekommen können.¹⁵⁰ Trotz des gemeinsamen Gewerbeflächenkonzeptes ist ein Wettbewerb der einzelnen Regionen um die Vorteile des jeweiligen Standortes gewollt. Dieser darf allerdings nicht das Ziel der Stärkung der Gesamtregion gefährden.

Aus bildungspolitischer Sicht engagiert sich die MRH als Veranstaltungspartner der Campus Innovation des Jahres 2009. Das Potenzial der ansässigen Hochschulen soll genutzt werden, um den Wissenschaftsstandort Metropolregion Hamburg zu fördern. Besonders die Bereiche „eCampus“ für Hochschulen und „eGovernment“ für die Verwaltungen sind Ziele der Geschäftsstelle der MRH.¹⁵¹

Eine gemeinsame Tourismuspolitik wird hingegen kritisch betrachtet. Während in Hamburg der

146 vgl. Gesprächsauskunft von Dr. Alexander Stark, Leiter der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg, 31.05.2011

147 vgl. Metropolregion Hamburg: Wirtschaft: Service: Standortbroschüre <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/2323740/data/standortbroschuere.pdf>> (heruntergeladen am 18.06.2011)

148 vgl. Metropolregion Hamburg: Wirtschaft: Das Luftfahrtcluster der Metropolregion Hamburg (3) <<http://metropolregion.hamburg.de/branchen/nofl/243382/luftfahrt,page-3.html>> (aufgerufen am 18.06.2011)

149 Metropolregion Hamburg: Über uns: Aus der Region für die Region <<http://metropolregion.hamburg.de/gremien/nofl/981842/aus-der-region-fuer-die-region.html>> (aufgerufen am 18.06.11)

150 Metropolregion Hamburg: Wirtschaft: GEFIS <<http://metropolregion.hamburg.de/gefis/>> (aufgerufen am 18.06.2011)

151 vgl. Campus Innovation: Metropolregion Hamburg – Norddeutsche Kompetenz bei eLearning und eGovernment <<http://www.campus-innovation.de/node/1116>> (aufgerufen am 18.06.2011)

Städtetourismus bzw. Tagestourismus dominiert, dienen die umliegenden (Land-) Kreise eher der Naherholung. Die MRH ist dabei meist nur als Verbindungspartner zwischen den jeweiligen Tourismusagenturen der Länder bzw. (Land-) Kreise zu betrachten. Die einzige Ausnahme ist die Hamburg Marketing GmbH, welche zusätzlich zur Vermarktung Hamburgs auch für die Vermarktung der gesamten Metropolregion Hamburg verantwortlich ist.¹⁵² Sofern Kooperationen existieren, beziehen sich diese höchstens auf einzelne projektbezogene Verflechtungen. Ein aktuelles Beispiel dafür ist „Auf 2 Rädern zu 1.000 Möglichkeiten“. Hier sind von der MRH über zwanzig Radwege in Niedersachsen und Schleswig-Holstein ausgewiesen worden, um die Landschaft im Hamburger Umland in allen (Land-) Kreisen erleben zu können.¹⁵³ Zudem hat die Hamburg Tourismus GmbH ihre HamburgCard (Einzeltageskarte ab 8,90 €) zu der HamburgCard plus Region (ab 18,50 €) erweitert, welche es den Gästen der Stadt Hamburg ermöglicht, kostenfrei den Gesamtbereich des HVV zu nutzen und vergünstigt an diversen Veranstaltungen teilzunehmen.¹⁵⁴ Die Zahlen der jährlichen Touristen verdeutlichen, dass der Tourismus ein zentraler Wirtschaftsmotor für die MRH ist. Jährlich besuchen rund 198 Mio. Auswärtige Städte und Gemeinden der Metropolregion. Die Anzahl der Übernachtungen liegt bei mehr als 53 Mio. Der Anteil der ausländischen Touristen liegt dabei bei ca. 12 %.¹⁵⁵

Die Tatsache, dass Hamburg im Jahr 2011 als Umwelthauptstadt Europas ausgezeichnet worden ist, bietet der gesamten MRH die Chance, die Umwelt-Aktivitäten der gesamten Region zu vermarkten und die MRH zu einer „grünen Metropolregion“ zu entwickeln. Dezentrale Informationszentren sind dabei die Offshore-Basis in Cux-

haven, das „Haus der Wilden Weiden“ der Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein im Naturschutzgebiet Höltingbaum an der Grenze zwischen dem Hamburger Bezirk Wandsbek und dem Kreis Stormarn oder der Infopoint am Schaalsee (Kreis Herzogtum-Lauenburg), an dem die Themen Naturschutz und Regionalentwicklung den Schwerpunkt bilden.¹⁵⁶ Ansonsten setzt sich die MRH in umweltpolitischen Belangen nur für einzelne Projekte ein. Ein aktuelles Beispiel ist der im Jahr 2011 abgeschlossene Umbau des Biosphaerium Elbtalaue in Bleckede (Landkreis Lüneburg), an welchem sich die MRH finanziell beteiligt hat.¹⁵⁷

Auf der Internationalen Gartenschau im Jahr 2013 in Hamburg präsentieren sich zwanzig Partnerprojekte aus der MRH (u.a. das Rosarium in Uetersen, der Weltvogelpark Walsrode oder der Qualitätswanderweg durch die Lüneburger Heide) auf dem Ausstellungsgelände in Hamburg-Wilhelmsburg. Diese sollen für ihre eigenen Projekte werben, um Besucher zu überzeugen auch über das Hamburger Stadtgebiet hinaus in die betreffenden Städte und Gemeinden zu fahren. Des Weiteren soll versucht werden, den Besuchern die MRH näher zu bringen und zu zeigen, welche Vielfalt das Hamburger Umland zu bieten hat.¹⁵⁸

Anhand dieser Kooperationen bzw. funktionalen Beziehungen des Gesamtgebietes der Metropolregion Hamburg wird allerdings deutlich, dass - ungeachtet der Art der bestehenden Verflechtungen - jene stark am Zentrum der Metropolregion, nämlich der Stadt Hamburg, ausgerichtet sind.

152 vgl. Gesprächsankunft von Heiko Zimmermann, Hamburg Marketing GmbH, 27.05.2011

153 vgl. <http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/2804870/data/flyer-tagestourismus-2011.pdf> (heruntergeladen am 18.06.2011)

154 vgl. <http://metropolregion.hamburg.de/tagesausfluege/ofl/1121750/hamburgcard-plus-region.html> (aufgerufen am 18.06.2011)

155 vgl. Metropolregion Hamburg: Wirtschaft <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/958080/data/wirtschaftsfaktor-tourismus.pdf>> (heruntergeladen am 04.07.2011)

156 vgl. Metropolregion Hamburg: Kooperationen <<http://metropolregion.hamburg.de/kooperationen/2904132/partnerschaft-green-capital-2011-infopoints.html>> (aufgerufen am 18.06.2011)

157 Biosphaerium Elbtalaue: Förderer und Partner <<http://www.biosphaerium.de/wir-ueber-uns/foerderer-und-partner.html>> (aufgerufen am 19.06.11)

158 vgl. IGS Hamburg: Touristische Partnerprojekte in der Metropolregion <<http://www.igs-hamburg.de/536.0.html>> (aufgerufen am 18.06.2011)

5. Ergebnisse

In Kapitel 5 sind Schlussfolgerungen in Bezug auf das Konzept der Metropolregion Hamburg, welche aus der Bestandsaufnahme (Kapitel 3ff.) und den funktionalen Beziehungen (Kapitel 4ff.) gezogen werden, dargelegt. Die dokumentierten Resultate beinhalten die Darstellung der Themenschwerpunkte der MRH, der Profiteure und der Benachteiligten der Verflechtungen innerhalb der MRH sowie die Probleme des Konzepts der Metropolregion Hamburg. In diesem Zusammenhang wird in Punkt 5.1 ein Versuch zur Bewertung der Metropolregion Hamburg unternommen. Die Bewertung orientiert sich dabei primär an den formulierten Zielen der Metropolregion Hamburg und der damit verbundenen Prüfung, ob diese Ziele durch das bisherige Vorhaben erreicht werden können. Des Weiteren orientiert sich die Bewertung an den in der Zielsetzung (Kapitel 1.1) aufgestellten Thesen. Die Bewertung dient in erster Linie nicht dazu die Metropolregion Hamburg in Kategorien wie beispielsweise „gut“ oder „schlecht“ funktionierend zu klassifizieren, sondern soll auf bestehende Handlungsschwerpunkte und mögliche Verbesserungen hinweisen. Die Probleme bzw. die zu verbessernden Themenbereiche werden in Kapitel 5.2 nochmals aufgegriffen. Für Probleme, die in der MRH vorhanden sind bzw. mit der MRH einhergehen, ist in diesem Zusammenhang ein Handlungskonzept erstellt worden. Inhalt des Handlungskonzepts sind Verbesserungsvorschläge zur Reduzierung bestehender Schwierigkeiten.

5.1 Bewertung der Metropolregion Hamburg

Aus dem Abschnitt der Bestandsaufnahme und dem Kapitel der funktionalen Beziehungen wird deutlich, dass die Metropolregion Hamburg primär als Wirtschaftsraum angesehen werden kann. Des Weiteren ergibt sich diese Erkenntnis bereits aus der Definition des Begriffs Metropolregion. So verdeutlichen u.a. die Entscheidungs- und Kontrollfunktion wie auch die Innovations- und Wettbewerbsfunktion die Relevanz von Wirtschaftsbelangen in Metropolregionen. Im Übrigen sind die Verflechtungen sowie die bestehenden Kooperationen zwischen Städten und Gemeinden innerhalb der MRH in diesem Bereich am stärksten ausgeprägt. Zwar sind funktionale Beziehungen in den übrigen Themenfeldern zu erkennen, jedoch haben diese Verflechtungen einen geringeren Einfluss auf die Metropolregion Hamburg. Die Untersuchung der funktionalen Verflechtungen belegen, dass innerhalb der Metropolregion Hamburg nur wenige dauerhafte Kooperationen bestehen. Stattdessen ist eine Vielzahl von projektbezogenen Kooperationen gegenwärtig. Dauerhafte Zusammenarbeit bzw. dauerhafte Kooperationen beziehen sich dabei auf einen Zeitraum von mehr als zehn Jahren. Die Zusammenarbeit bei Projekten innerhalb der MRH beschränkt sich oftmals auf einen bestimmten Zeitraum, welcher meist weit weniger als zehn Jahre umfasst.

Darüber hinaus wird deutlich, dass insbesondere regionale Kooperationen existieren. Regionale Kooperationen bestehen zum größten Teil zwischen Partnern desselben Bundeslandes. Demnach wird die Möglichkeit länderübergreifend zu agieren nur geringfügig genutzt, da zumeist unterschiedliche Vorstellungen in Bezug auf planerische Vorhaben eine Zusammenarbeit verhindern. Als Beispiel sei hier das Projekt Nordport genannt, welches ursprünglich eine Kooperation zwischen den Städten Hamburg und Norderstedt vorsah, aber an den abweichenden Zielvorstellun-

gen der Akteure scheiterte. Sofern Kooperationen über Bundesländergrenzen hinweg bestehen wird versucht, wie bei regionaler Zusammenarbeit auch, eine Win-Win-Situation herzustellen. Da die Herstellung von Win-Win-Situationen meist auf projektbezogenen Kooperationen basiert und somit auf einen kurzen Zeitraum beschränkt ist, ist dies ein weiterer Indiz für die geringe Dauer von Kooperationen innerhalb der MRH.

Ferner ist für die Metropolregion Hamburg charakteristisch, dass diese in der Regel lediglich als Moderator oder Mediator fungiert. Die Metropolregion übernimmt somit meistens eine vermittelnde und überwachende Funktion, tritt jedoch nur selten als Akteur auf. Die Metropolregion ergreift hinsichtlich der Beeinflussung bestimmter Entwicklungen und der Vermittlung von Kooperationen nur in geringem Maße die Initiative.

Aus den Untersuchungen geht überdies hervor, dass die Städte und Gemeinden in der MRH die infrastrukturellen Gegebenheiten der Stadt Hamburg als Standortfaktor für sich beanspruchen. Hamburg hat durch die vorhanden logistischen Möglichkeiten einen erheblichen Einfluss auf Unternehmensstandorte. Die Gemeinden außerhalb Hamburgs werben nicht nur mit den Verkehrsverbindungen Hamburgs, sondern ziehen u.a. durch günstigere Steuersätze diverse Betriebe an.

Des Weiteren ist die Identifikation der Bevölkerung mit der Metropolregion für eine Bewertung bedeutend. Aus den Gesprächen mit den Bewohnern der ausgewählten Städte sowie aus den Experteninterviews wird deutlich, dass bereits der Begriff der Metropolregion Hamburg nur wenig geläufig ist. Demnach erfolgt eine Identifikation zumeist mit der eigenen Stadt bzw. Gemeinde. Bemerkenswert ist, dass selbst die Einwohner Norderstedts sich trotz unmittelbarer Angrenzung an das Hamburger Stadtgebiet mit der eigenen Stadt identifizieren und sich somit in der Regel nicht einmal zur Stadt Hamburg zugehörig fühlen. Eine Ausnahme bildet hierbei die Stadt Schwarzenbek. Diese grenzt zwar nicht unmittelbar an die Stadtgrenze Hamburgs, jedoch nimmt sich die Bevölkerung Schwarzenbeks in der Mehrheit als

Bestandteil der Stadt Hamburg wahr. Eine verstärkte Identifikation mit der MRH ist dadurch aber ebenfalls nicht gegeben.

Im Folgenden wird eine Bewertung im Hinblick auf die in der Zielsetzung genannten analytischen Ausgangspunkte erfolgen:

Der erste Ausgangspunkt beinhaltet eine Prüfung des Vorhandenseins der Metropolregion Hamburg. Zunächst ist anzumerken, dass die MRH die in der Definition einer Metropolregion genannten Kennzeichen ausweist. Die in diesem Zusammenhang erwähnten Einwohnerzahlen einer Metropolregion bzw. eines Zentrums innerhalb einer Metropolregion werden sogar deutlich überschritten. Die wesentlichen Funktionen, welche von einer Metropolregion ausgehen, werden in der Regel durch Hamburg als Zentrum der Metropolregion ausgefüllt. Da die Verflechtungen in der MRH überwiegend wirtschaftlicher Natur sind, ist in diesem Fall allerdings eher von einer Wirtschaftsmetropolregion Hamburg zu sprechen, zumal die Institution MRH in weiten Teilen in den Köpfen der Bevölkerung nicht existiert.

Des Weiteren gilt es festzustellen, ob Verflechtungen und Kooperationen in der Metropolregion Hamburg vorhanden sind. Auf Grundlage der Bestandsaufnahme und der Analyse ergibt sich, dass in den untersuchten Bereichen Wirtschaft, Stadtentwicklung, Tourismus und Umwelt funktionale Verflechtungen und Kooperationen innerhalb der Metropolregion bestehen. Diese weisen jedoch in Bezug auf die Themenfelder verschieden starke Ausprägungen auf. So zielen Verflechtungen bzw. Kooperationen in der MRH auf die Herstellung von Win-Win-Situationen ab. Diese Basis wird bei Wirtschaftsangelegenheiten am ehesten erreicht. Daher finden zum Beispiel Umweltbelange nur geringfügige Bedeutung bei Kooperationen. Dennoch wird dadurch die zweite in der Zielsetzung genannte Hypothese bestätigt, da funktionale Beziehungen in der MRH bestehen, wenngleich diese unterschiedlich ausgeprägt sind.

In Bezug auf die Nutznießer der Metropolregion ergibt sich, dass sowohl die Stadt Hamburg als

auch das Hamburger Umland profitieren. Die Größe der Stadt bzw. Gemeinde hat dabei lediglich einen geringen Einfluss. Als Beispiel sei hier die Gemeinde Jork erwähnt. Zwar sind keine bzw. nur wenige Verflechtungen im wirtschaftlichen Bereich vorhanden, jedoch ist Jork u.a. auf den Tagestourismus aus der MRH angewiesen. Da der Tagestourismus allerdings ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor der Gemeinde ist und somit eine größere Relevanz für die Gemeinde hat, überschneiden sich beide Themenfelder. Des Weiteren versorgt die Gemeinde Jork im Gegenzug die Metropolregion mit regionalen Produkten, wobei Jork wiederum vor allem von den direkten Vertriebswegen zur Stadt Hamburg profitiert. Im Gegensatz zur Gemeinde Jork sind in Schwarzenbek keine Überschneidungen von Themenbereichen zu erkennen, wobei die Stadt Schwarzenbek ebenfalls Nutznießer der Metropolregion ist.

Für ausländische Investoren bzw. Unternehmen ist vor allem die Nähe zur Stadt Hamburg von Bedeutung. Ähnliches gilt für den Unternehmensstandort Norderstedt. Im Gegenzug stellen beide Städte für die Stadt Hamburg Arbeitnehmer zur Verfügung, wobei insbesondere im Falle Norderstedts auch diverse Arbeitsangebote für Hamburg bereitgestellt werden. Zudem dienen die Hamburger Umlandstädte als Ansiedlungspunkt für Einwohner, da die Kapazitäten im Bereich des Wohnens innerhalb des Hamburger Stadtgebietes beinahe ausgeschöpft sind. Die Stadt Lüneburg ist ebenfalls Profiteur der Metropolregion. Zum einem unterstreicht die wirtschaftliche Stärke Lüneburgs die Wichtigkeit des Standortes für die Metropolregion und zum anderen ist Lüneburg ein beliebtes touristisches Ausflugs- und Urlaubsziel, welches wiederum von Bewohnern der MRH genutzt wird. Überdies ist die Lüneburger Heide ein wesentliches ökologisches Merkmal der MRH.

Aus diesen Erkenntnissen ergeben sich gewisse ökonomische Abhängigkeiten in der Metropolregion Hamburg. Damit gehen zusätzlich infrastrukturelle Abhängigkeiten einher. Durch das gut ausgebaute ÖPNV-Netz der Metropolregion wird eine hohe Pendlerfrequenz erst ermöglicht. Zudem sind für Ansiedlungen von Unternehmen,

insbesondere in den kleineren Städten, gewisse logistische Möglichkeiten notwendig.

Daraus ist abzuleiten, dass insbesondere kleinere Städte Profiteure des bestehenden ÖPNV- und Verkehrsnetzes sind. Mit der Ansiedlung von Unternehmen ist jedoch immer eine Konkurrenz zwischen den potenziellen Standorten verbunden. Dies betrifft auch das Gebiet der Metropolregion Hamburg. So ist jede Stadt bzw. Gemeinde bemüht, sofern es mit den jeweiligen Leitbildern übereinstimmt, eine Vielzahl von Betrieben in der eigenen Stadt bzw. Gemeinde anzusiedeln um u.a. die fällige Gewerbesteuer zu beziehen. Neben der Ansiedlung von Unternehmen besteht eine Konkurrenz um die Anziehung möglicher neuer Bewohner. Da die Limitationen der Wohnkapazitäten innerhalb des Hamburger Stadtgebietes beinahe erreicht sind, versuchen vor allem die umliegenden Städte Hamburgs Einwohner u.a. durch den günstigen Kaufpreis von Grundstücksflächen anzuwerben.

Des Weiteren sind behördliche und ökologische Abhängigkeiten in der MRH festzustellen. Behördliche Abhängigkeiten umfassen beispielsweise die gemeinsame Ausweisung von Gewerbeflächen. Die behördliche Gebundenheit bezieht sich im Wesentlichen allerdings auf das jeweilige Bundesland. Länderübergreifend ist eine solche Gebundenheit nur in geringem Maße erkennbar. Behördliche Abhängigkeiten beziehen sich im Gegensatz zu u.a. den wirtschaftlichen Abhängigkeiten in der Regel auf die Umsetzung von Projekten und sind somit Bestandteil von manchen Kooperationen. Ähnliches gilt für die Ökologie, da sich diese Abhängigkeiten zumeist ebenfalls auf konkrete Projekte wie u.a. das „Blaue Metropolnetz“ beschränken.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Metropolregion funktionale Verflechtungen und Kooperationen in den einzelnen Bereichen aufweist. Das Umland und die Stadt Hamburg profitieren voneinander, jedoch besteht auch eine Konkurrenz zwischen den Städten in der Metropolregion. Fraglich ist, ob Profiteure und Gegebenheiten der Metropolregion auf die Gründung

MRH zurückgeführt werden können, da in Bezug auf die wirtschaftlichen und infrastrukturellen Verflechtungen auch die Nähe zur Stadt Hamburg entscheidend sein kann. Dennoch wird deutlich, dass hauptsächlich wirtschaftliche Belange in der Metropolregion relevant sind. Daraus lässt sich ableiten, dass ein gewisser Handlungsbedarf in den übrigen Themenfeldern besteht. Insbesondere ist die Identifikation der Bevölkerung mit der MRH zu stärken, da somit nicht nur wirtschaftliche Beziehungen durch ein gemeinsames Denken und Handeln, sondern auch andere Themenbereiche durch gemeinsame Umsetzung nachhaltig gestärkt werden können.

5.2 Handlungskonzepte

Anhand der Bewertung der Metropolregion Hamburg und der funktionalen Verflechtungen der Städte und Gemeinden lässt sich erkennen, dass es vor allem an der Identifikation der Bevölkerung mit der MRH mangelt. Da vielen Bewohnern der Metropolregion Hamburg der Begriff der MRH unbekannt ist, geht damit einher, dass ein Regionalbewusstsein in Bezug auf die gesamte Region nicht entstehen kann. Die Identifikation besteht in der Regel zur eigenen Stadt bzw. Gemeinde und/oder dem dazugehörigen (Land-)Kreis.

Dementsprechend ist es unabdingbar, dass die Öffentlichkeit die Metropolregion Hamburg als Einheit wahrnimmt und somit das Zusammengehörigkeitsgefühl gesteigert wird. Im Zuge dessen ist eine ausgeweitete Vermarktungsstrategie seitens der Geschäftsstelle bzw. der Marketing- und Tourismusagenturen der MRH notwendig. Eine gezielte Verteilung von Flyern und Plakaten u.a. in Bahnstationen innerhalb der Region ist hierbei nur eine von etlichen Optionen. Die Werbeplakate sind dabei vorwiegend an öffentlichen Plätzen mit einer hohen Personenfrequenzen anzubringen. Vor allem ist eine Plakatierung in Hamburg sinnvoll, um nicht nur die städtische Bevölkerung, sondern auch die zahlreichen Tagestouristen darüber zu informieren, dass sich die Metropolregion nicht nur auf das Hamburger Stadtgebiet

beschränkt. Geworben werden könnte in diesem Zusammenhang u.a. mit der Lauenburgischen Seenplatte, der Lüneburger Heide oder der Nordsee. Geeignete Standorte (Grundlage: hohe Personenfrequenz) für Plakate sind u.a. der Hauptbahnhof, der Hamburger Flughafen oder der Rathausmarkt. In Anlehnung an die S-Bahnen, in denen u.a. für die Umwelthauptstadt geworben wird, könnten die öffentlichen Verkehrsmittel des HVV ebenfalls als Werbeflächen für die Metropolregion Hamburg genutzt werden. Umgekehrt wäre eine solche Vermarktung auch in kleineren Städten und Gemeinden und deren öffentlichen Verkehrsmitteln sinnvoll, da somit die ländliche Bevölkerung auf weitere Gebiete in der Metropolregion Hamburg aufmerksam wird.



Abb. 31: Werbeplakat für die Metropolregion Hamburg
Quelle: Eigene Darstellung

Eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung des Informationsflusses für die Bevölkerung ist eine Dezentralisierung der Geschäftsstelle der MRH. Seit Anfang Juli des Jahres 2009 befinden sich die Geschäftsstelle und deren Mitarbeiter in Hamburg. Bis dato hat es in Bad Segeberg, Hamburg, Kiel und Lüneburg Geschäftsstellen gegeben. Jakob Richter, Leiter der Geschäftsstelle, spricht infolge dessen von einer Erleichterung und Abstimmung der Zusammenarbeit für die gesamte Metropolregion.¹⁵⁹ Durch eine zentrale Geschäftsstelle besteht allerdings die Gefahr, dass mit der Metropolregion Hamburg nur die Stadt Hamburg assoziiert wird und übrige (Land-)Kreise in Hinblick auf eine Zentralisierung für den Großteil der Öffentlichkeit nicht zu bemerken sind. Daher ist es sinnvoll Zweigniederlassung der Geschäftsstelle im Umland Hamburgs zu eröffnen. In diesem

¹⁵⁹ vgl. Metropolregion Hamburg: Presse: MRH jetzt mit zentraler Adresse <<http://metropolregion.hamburg.de/presse/1658712/pm-wechsel-090701.html>> (aufgerufen am 16.07.2011)

Zusammenhang sind Eröffnungen von Zweigstellen in jedem (Land-)Kreis der Metropolregion die bestmögliche Umsetzung. Zwar geht damit ein Anstieg der Verwaltungskosten einher, welche allerdings infolge einer verbesserten Vermarktungsstrategie mit Einnahmen u.a. aus der Tourismusbranche gedeckt werden könnten.

Aus einer stärkeren Identifikation der Bevölkerung mit der Metropolregion könnte sich zudem eine engere Zusammenarbeit in den Bereichen Stadtentwicklung, Wirtschaft, Tourismus und Umwelt ergeben.

Insbesondere im Bereich der Stadtentwicklung ist Handlungsbedarf vonnöten. Ziel ist ein erleichtertes Verfahren zur Absprache der kommunalen Verwaltungen, um von den unterschiedlichen Stärken der Städte und Gemeinden der MRH zu profitieren. Zur Deckung des allgemeinen Wohnungsbedarfes in den größeren Städten wie u.a. Hamburg und Norderstedt ist es notwendig, dass kleinere Kommunen Ausweichflächen anbieten. Ähnliches gilt für die Gewerbeflächen. Die kleineren Kommunen müssten allerdings für die Erhaltung von Ausweichflächen finanziell entschädigt werden. Eine zusätzliche Option ist die Erstellung eines regionalen Flächennutzungsplanes für die MRH. Einen gemeinsamen Flächennutzungsplan gibt es u.a. für die Metropolregion Rhein-Main. Diese Maßnahme ist erforderlich, da nach dem regionalen Entwicklungskonzept des Jahres 2000 keine überregionalen Pläne mehr entworfen worden sind. Die Anpassung an die sich verändernden Gegebenheiten innerhalb der Metropolregion Hamburg ist demnach unerlässlich.

Im Themenfeld Wirtschaft ist die Zusammenlegung der verschiedenen Wirtschaftsförderer (HWF, Süderelbe AG, IHK Nord, etc.) eine Verbesserungsmöglichkeit. Durch die Organisation und die Kontrolle einer überregionalen Wirtschaftsförderung ist eine intensivere Zusammenarbeit für die gesamte Metropolregion möglich und das bestehende Konkurrenzdenken der einzelnen Wirtschaftsförderer wäre in diesem Fall vermindert. Zuzüglich lässt eine verbesserte Vermarktungsstrategie durch gemeinsame

Messestände die internationale Öffentlichkeit stärker auf das norddeutsche Wirtschaftszentrum aufmerksam werden. Somit könnten neue Investoren angelockt werden. Die Zusammenarbeit im Wirtschaftsbereich führt zusätzlich zu einer stärkeren Identifikation mit der Metropolregion, da voraussichtlich vermehrt auf regionale Produkte zurückgegriffen würde.

In der Tourismusbranche ist die Ausweitung bestehender Kooperationen sinnvoll. Diese Ausweitung könnte mit der Vermarktungsstrategie der MRH kombiniert werden. Somit werden der Bevölkerung die attraktiven Urlaubs- und Ausflugsziele der Metropolregion Hamburg angesprochen. Die Werbekampagne darf allerdings nicht durch die Grenze der MRH beschränkt sein, so dass weite Teile der übrigen Bevölkerung (vorwiegend Nord-, Ost-, West- und Mitteldeutschland) auf Urlaubsangebote der MRH, wie beispielsweise die Nordsee, aufmerksam werden. Da das Hamburger Umland bisher hauptsächlich auf Naherholung ausgelegt ist, ist eine Art „InterRail“ (siehe Abbildung unten) in der Metropolregion eine Option, um in den Städten wie Bad Segeberg, Lüneburg oder Stade den Tourismus weiterzuentwickeln. Zudem könnte das Interesse am vielfältigen kulturellen Angebot der kleineren Städte gesteigert werden. Um jedem (Land-) Kreis gleiche Voraussetzungen zu schaffen sind die Verkehrsanbindungen u.a. ins Alte Land oder nach Dithmarschen zu erweitern.



Zusätzlich zur Tourismusbranche sind die Kooperationen zwischen den jeweiligen Naturschutzorganisationen zu intensivieren. Durch eine Ausweisung überregionaler Naturräume werden (land-)kreisübergreifende ökologische Maßnahmen konkretisiert. Ebenso könnten gemeinsame Projekte der Naturschutzverbände das Regionalbewusstsein stärken.

Als Alternative zu den nördlichen Metropolregionen ist der Nordstaat angedacht. Ein Vorteil der Gründung eines Nordstaates wären die einzusparenden Verwaltungskosten. Sofern nur eine Nordstaat-Regierung bestünde, könnten Entscheidungen im Sinne des Gesamtgebietes ohne eine Vielzahl von Kompromissen getroffen werden. Im Falle einer Gründung des Nordstaates würde nicht nur die internationale Wettbewerbsfähigkeit gestärkt, sondern zusätzlich könnte mit der Nord- und Ostsee als Urlaubsziel geworben werden. Die Gründung des Nordstaates gestaltet sich allerdings sehr problematisch, da keine Landesregierung dazu bereit ist Kompetenzen abzutreten. Weiterhin ist eine Begrenzung des Nordstaates ungeklärt. Fraglich bleibt obendrein, ob die Identifikation mit dem Nordstaat im Vergleich zur bestehenden Metropolregion eine bessere wäre.

6 Fazit

Die Untersuchung der funktionalen Beziehungen in der Metropolregion Hamburg erwies sich als äußerst umfangreich. Die Ergebnisse zeigen, dass die Metropolregion Hamburg überwiegend wirtschaftliche Entwicklungsaufgaben übernimmt. Die Versorgungsfunktionen üben weiterhin die zentralen Orte aus.

Die meisten Verflechtungen in der MRH lassen sich zwischen Norderstedt und der Stadt Hamburg erkennen, wobei konkrete Kooperationen innerhalb der Metropolregion auf kurzzeitigen Win-Win-Situationen basieren. Dennoch lässt sich die Metropolregion Hamburg als positiv bewerten, da

seit der Gründung eine Vereinfachung von länderübergreifenden Kooperationen besteht. Dieser Aspekt gilt nur nicht allein für die MRH, sondern auch für alle anderen Metropolregionen in der Bundesrepublik Deutschland. Trotzdem werden nicht alle Zielvorstellungen von Metropolregionen erreicht. So ergibt sich bei der Betrachtung der MRH, dass Standortkonkurrenzen entweder in Hinblick auf die Anziehung von Einwohnern oder in Bezug auf die Ansiedlung von Unternehmen nicht verhindert werden können. Dies ist u.a. eine Folge der geringen Kompetenzen, die der MRH eingeräumt werden. Um die Identifikation mit der MRH bzw. mit Metropolregionen generell zu stärken, wäre nicht nur eine verbesserte Präsenz, sondern auch eine erhöhte Kompetenzzuweisung für Metropolregionen vonnöten.

Des Weiteren lässt sich anmerken, dass es Unterschiede hinsichtlich der Identifikation mit Metropolregionen gibt. So hat die Bevölkerung der MRH einen weniger starken Bezug zu jener, während davon auszugehen ist, dass beispielsweise die stark verdichtete Bevölkerung der Metropolregion Rhein-Ruhr eine deutlich höhere Identifikation mit jener Metropolregion hat. Dies ist durch das vermehrte Vorhandensein größerer Städte und der damit vorhandenen Polyzentralität bedingt. Die Vermutung wird durch die häufige Verwendung des Begriffs „Ruhrgebiet“ unterstützt. Ob durch eine erhöhte Identifikation allerdings die Konkurrenz innerhalb einer Metropolregion vermindert wird bzw. die funktionalen Beziehungen zwischen den Städten vermehrt und verbessert werden, bleibt fraglich. Im Umkehrschluss geht damit einher, dass stark verdichtete Metropolregionen weniger Ausgleichsflächen zur Verfügung stellen können als beispielsweise die MRH. Daher erlangt die räumliche Ausgleichsfunktion in der MRH eine bedeutende Rolle und es ist zudem zu erkennen, dass nicht alle Metropolregionen ihre Aufgaben gleichermaßen wahrnehmen können.

In Bezug auf die funktionalen Beziehungen zwischen Stadt und Umland in der MRH sind vor allem die jeweiligen Themenschwerpunkte verantwortlich. Während bei größeren Städten wie beispielsweise Norderstedt oder Lüneburg durch

die relevanten Wirtschaftsbelange eine Vielzahl von Verflechtungen entstehen, u.a. in Form des Pendlerverkehrs, sind kleinere Gemeinden wie z.B. Jork auf die Erhaltung von Freiflächen ausgelegt und somit für die Naherholung in der MRH bedeutend. Durch Gründung einer einheitlichen Tourismusvermarktungsorganisation und einer gemeinsamen Wirtschaftsförderung könnten diese Verflechtungen nachhaltig erweitert werden. Vor allem im Bereich der Zusammenarbeit in der Stadtentwicklung ist Verbesserungsbedarf vorhanden. So könnten durch eine erhöhte Kompetenzzuweisung für die MRH insbesondere Kooperation im Bereich der interkommunalen Flächenausweisung gefördert werden.

Die Entwicklung für sämtliche Metropolregionen in Deutschland, allen voran aber die MRH, ist durchaus als positiv zu bewerten. Zwar ist der Begriff der Metropolregion (bezogen auf die MRH) in weiten Teilen der Bevölkerung nicht präsent, dennoch verzeichnen Metropolregionen eine dynamische Entwicklung. Dies ist u.a. regionalen Projekten wie beispielsweise MORO NORD und KLIMZUG NORD zu verdanken.

Die Gründungszeiten dieser Projekte, welche zumeist auf die Jahre nach 2008 datiert sind, lassen auf eine vermehrte Bedeutung der MRH bzw. Metropolregionen allgemein im Denken und Handeln der Städte und sonstigen Akteuren sprechen. Hierbei ist zu beachten, dass die politisch gegründete Instanz der Metropolregionen, welche seit 1995 bestehen, eine gewisse Eingewöhnungs- und Entwicklungszeit benötigten ehe diese von den Akteuren wahrgenommen werden. Dies wird durch die relativ späte Gründung von Projekten bestätigt.

So wurde beispielsweise KLIMZUG NORD erst 9 Jahre nach Entstehung der MRH ins Leben gerufen. Insofern ist davon auszugehen, dass Metropolregionen sowohl von öffentlicher als auch privater Hand über längeren Zeitraum unbeachtet waren. Sollten regionale Projekte in der Häufigkeit, wie sie seit ca. 2008 gefördert und gegründet werden, weiter auftreten, wäre zwangsläufig auch der Begriff und das Verständnis bzw. die Identifi-

kation mit Metropolregionen in der Bevölkerung gestärkt. Da das Denken in Regionen für die Mehrheit der Akteure immer bedeutender wird, ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Metropolregionen positiv verläuft.

.....

I. Quellenverzeichnis

Literaturverzeichnis:

1. Albers ,G. ; Wékel, J.: Stadtplanung . Eine illustrierte Einführung, Hrsg.: WBG , Darmstadt 2008, S. 13.
2. Aring, Jürgen; Sinz, Manfred: Neue Leitbilder der Raumentwicklung in Deutschland. disP 165, H. 2 2006, S. 43.
3. Stiftung: Demographiebericht: Ein Baustein des Wegweisers Kommune. 2008, S. 3.
4. BMVBS(Hrsg.): Status und Perspektiven ländlicher Räume, Forschungen Heft 135, Bonn 2009, S.68f.
5. Borggräfe, K.. Krekemeyer ,A.: Das Blaue Metropolnetz. Modellhafte Entwicklung der Gewässerkorridore zu Wanderungsachsen für den Fischotter und zu Erlebnisräumen für Mensch und Tier. Ein Leitprojekt der Metropolregion Hamburg. Projektbericht 2010. Aktion Fischottererschutz e.V.
6. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Bonn 2007, S. 5f.
7. Der Bürgermeister – Bürgerservice und Soziales (o.J.): Europastadt Schwarzenbek – Strukturbericht November, 2007, S. 5ff.
8. Fortschrittsbericht zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, 2008, S.143.
9. Huhndorf, Stefan; Jürgensen, Marcus (19.01.2011): Wann herrscht endlich Frieden im Rühlauer Forst? Bergedorfer Zeitung.
10. Inixmedia GmbH (Hrsg.) im Auftrag der Stadt Schwarzenbek. Willkommen in Schwarzenbek – Aktuelle Informationen 2009 und 2010, 4. Auflage, S. 3ff.
11. KLIMZUG NORD: Strategische Anpassungsansätze zum Klimawandel in der Metropolregion Hamburg. Werbebroschüre.
12. Landesrechnungshof Schleswig-Holstein: Kommunalbericht. 4.8: Vorschläge zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Büchereien, 2011, S. 28.
13. Landkreis Lüneburg - Der Landrat: Stellungnahme zum Entwurf des Räumlichen Leitbildes für die Freie und Hansestadt Hamburg, 2007, S. 1f.
14. Landschaftsplanung Jacob im Auftrag der APG Architektur&Projektentwicklung GmbH (30.05.2011): Umweltbericht zum B-Plan 25 der Stadt Schwarzenbek, S. 3ff.
15. Lüneburg Marketing GmbH; Das Tourismusjahr 2010: Zahlen – Daten – Fakten zum Tourismus in der Salz- und Hansestadt Lüneburg; Lüneburg, 05.04.2011.
16. N.N.: Metropolregion Hamburg – Wirtschaftsstandort und Kulturräum, Kunstverlag Josef Brühn GmbH, München, 2006, S. 188.
17. Paesler, R.: Stadtgeographie, 1. Aufl., Hrsg.: WBG, 1. April 2008, S. 6ff.
18. Projektgruppe Umgebungslärm beim Staatlichen Umweltamt Kiel: Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Schleswig-Holstein – Auswertung der Lärmkartierung 2007, 2009, S. 26.
19. Prof. Dr. Schmidt-Trenz, Hans-Jörg. (Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Hamburg) in: Metropolregion Hamburg , Kunstverlag Josef Brühn GmbH, München, 2006, S. 126.
20. Schröder, Rob; Zonneveld, Wil: Partnerschaft zwischen Stadt und Land – Teil 1: Europäische Politik und Zusammenarbeit. SRL (Hrsg.),Planerin, H. 6, 2010, S. 65ff.

21. Schulstatistik Gymnasium Schwarzenbek (24.09.2010): Übersicht auswärtige Schüler Gymnasium Schwarzenbek.
22. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (09.09.2010): Statistische Berichte – Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holstein am 31.03.2010, S. 7.
23. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Statistisches Jahrbuch Hamburg 2010/2011, S. 14ff
24. Willkommen in Schwarzenbek: Aktuelle Informationen 2009 und 2010, 2009, S. 6.
5. Bertelsmann Stiftung (2008): Demographiebericht Ein Baustein des Wegweisers Kommune <<http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/berichte/Berichte.action?zeigeBericht&berichtstyp=demographie&pdffilename=Demographiebericht.pdf&gkz=01060063&zeitraum=6>> (aufgerufen am 2011-04-15).
6. Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune <<http://wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten/KommunaleDaten.action>> (aufgerufen am 2011-04-17).
7. Bezirk Altona: Downloads <<http://www.altona.info/wp-content/uploads/2010/10/wohnungsbauentwicklungsplan.pdf>> (heruntergeladen am 2011-06-28).

Internetquellen:

1. Adebahr – Wohnen für Senioren: Über Adebahr: Pressemeldungen <<http://www.adebahr.com/files/seiteninhalt/pressemeldungen/omahertha-hat-sich-gut-eingelebt.pdf>> (heruntergeladen am 2011-05-02).
2. Agentur für Arbeit Lüneburg: Pressemitteilung Nr. 25/2011 <<http://www.arbeitsagentur.de/Dienststellen/RD-NSB/Lueneburg/AA/PDF-2011/23-2011AMR04PI.pdf>> (heruntergeladen am 2011-04-12).
3. AktivRegion Sachsenwald Elbe e.V. <<http://www.aktivregion-sachsenwald-elbe.eu/>> (aufgerufen am 2011-07-03).
4. Bergedorfer Zeitung (2011-03-18): Kooperation. Schwarzenbek wird IT-Dienstleister. <http://www.bergedorfer-zeitung.de/printarchiv/schwarzenbek/article102122/Schwarzenbek_wird_IT_Dienstleister.html> (aufgerufen am 2011-06-03).
8. Biosphaerium Elbtal: Förderer und Partner <<http://www.biosphaerium.de/wir-ueber-uns/foerderer-und-partner.html>> (aufgerufen am 2011-06-19).
9. Blotevogel, H. (o.J.): Die Bedeutung von Stadt-Land-Partnerschaften <(http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/hauptstadtregion/moro/prof_blotevogel.pdf)> (heruntergeladen am 2011-05-05).
10. BMVBS: Ministerkonferenz für Bauordnung(MRKO). (2009-07-01): <(http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/SW/novellierung-des-raumordnungsgesetzes.html)> (aufgerufen am 2011-05-05).
11. Bmvbs: Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO). <<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/SW/ministerkonferenz-fuer-raumordnung-mkro.html?nn=35784>> (aufgerufen am 2011-04-29).
12. BMVBS: Stellungnahme des Beirates für Raumordnung(2009-06-29): <<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/28682/publicationFile/11079/stellungnahme-territorial-governance.pdf>> (aufgerufen am 2011-07-20).

13. BMVBS(Hrsg.). (2007): Territoriale Agenda der Europäischen Union <<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/29700/publicationFile/308/territoriale-agenda-der-europaeischen-union-angenommen-am-25-mai-2007.pdf>> (aufgerufen am 2011-07-11).
14. Bund der Steuerzahler: Brennpunkte → Schuldenberg <<http://www.steuerzahler-hamburg.de/Willkommen-im-Rekordschulden-Jahr-2010/24222c27678i1p334/index.html>> (aufgerufen am 2011-06-08).
15. Campus Innovation: Metropolregion Hamburg – Norddeutsche Kompetenz bei eLearning und eGovernment <<http://www.campus-innovation.de/node/1116>> (aufgerufen am 2011-06-08).
16. Capital: <http://www.capital.de/politik/100023570.html> (aufgerufen am 2011-06-22).
17. Dokumentation Schwarzenbek (2010): Zukunftswerkstatt Schwarzenbek: Eine Vision für unsere Stadt im Jahr 2020, S. 7 <http://www.schwarzenbek.de/media/custom/1158_951_1.PDF> (heruntergeladen am 2011-06-29).
18. Drees&Sommer: PPP-Modell für das Gymnasium in Schwarzenbek <<http://www.dreso.com/german/unternehmen/2633.htm>> (aufgerufen am 2011-06-02).
19. N.N. (18.11.08): Einwohnerversammlung: Urwald für Schwarzenbek In: Geesthachter Anzeiger Online <<http://www.geesthachter-anzeiger.de/Viebranz-Meldungen.252+M5fcf8135e3e.0.html>> (aufgerufen am 2011-06-03).
20. Gemeinde Jork: Altländer Charta: Leitbild der Kulturlandschaft <<http://www.jork.de/internet/page.php?naviID=904000135&site=904000045&brotID=904000135&typ=2&rubrik=904000002>> (aufgerufen am 2011-05-05).
21. Gemeinde Jork: Geschichte der Region <<http://www.jork.de/internet/page.php?naviID=904000082&site=904000021&brotID=904000082&typ=2&rubrik=904000002>> (aufgerufen am 2011-05-02).
22. Gemeinde Jork: Gewerbeflächen <<http://www.jork.de/internet/page.php?naviID=904000102&site=904000050&brotID=904000102&typ=2&rubrik=904000004>> (aufgerufen am 2011-05-02).
23. Gemeinde Jork: Wirtschaftsfaktor Obstanbau <<http://www.jork.de/internet/page.php?naviID=904000122&site=904000014&brotID=904000122&typ=2&rubrik=904000004>> (aufgerufen am 2011-05-02).
24. HCU Hamburg: Großräumige Partnerschaft Norddeutschland. Metropolregion Hamburg. MORO-Nord. <https://www.hcu-hamburg.de/fileadmin/documents/Professoren_und_Mitarbeiter/Ingrid_Breckner/Forschung/MORO_Nord_Flyer.pdf> (heruntergeladen am 2011-06-22).
25. Hamburg Tourismus: Sehenswertes <<http://www.hamburg-tourism.de/sehenswertes/>> (aufgerufen am 2011-05-05).
26. Hamburg Tourismus: Sehenswertes: Hamburg in 1,2 oder 3 Tagen <<http://www.hamburg-tourism.de/sehenswertes/hamburg-in-1-2-oder-3-tagen/drei-sightseeing-tage/>> (aufgerufen am 2011-05-05).
27. Hamburger Abendblatt: Der Norder hinkt Erfolgsmetropolen hinterher <<http://mobil.abendblatt.de/hamburg/article1918158/Der-Norden-hinkt-Erfolgs-Metropolen-hinterher.html?pg=0>> (aufgerufen am 2011-06-19).
28. Hansestadt Lüneburg: Lüneburg bekommt einen neuen Stadtteil. <http://www.luenenburg.de/desktopdefault.aspx/tabid-11/241_read-45059/> (aufgerufen am 2011-04-27).
29. Hansestadt Lüneburg und Landkreis Lüneburg <<http://www.luenenburg.de/desktopdefault.aspx/tabid-50/>> (aufgerufen am 2011-06-26).

30. Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH: Amtsrichterhaus Schwarzenbek. <<http://www.hlms.de/de/amtsrichterhaus-schwarzenbek>> (aufgerufen am 2011-07-03).
31. Homepage des Projekts Nordgate. <<http://www.nordgate.de>> (aufgerufen 2011-08-12).
32. Huhndorf, Stefan (11.06.2009): Ortsumgehung: 2011 soll gebaut werden – In: Bergerdorfer Zeitung, Onlineausgabe <http://www.bergedorferzeitung.de/schwarzenbek/article33037/Ortsumgehung_2011_soll_gebaut_werden.html> (aufgerufen am 2011-05-29).
33. IBA Hamburg – Leitthemen. <http://www.iba-hamburg.org/de/01_entwuerfe/4_leitthemen/leitthemen_start.php> (aufgerufen am 2011-05-06).
34. IBA Hamburg – Mission. <http://www.iba-hamburg.org/de/01_entwuerfe/3_mission/mission_zukunftzeigen.php> (aufgerufen am 2011-05-06).
35. IBA Hamburg: 03 – Mehr als eine Ausstellung: Organisation. <http://www.iba-hamburg.de/de/03_ausstellung/4_organisation/igs.php> (aufgerufen am 2011-05-06).
36. IGS Hamburg: Touristische Partnerprojekte in der Metropolregion. <<http://www.igs-hamburg.de/536.0.html>> (aufgerufen am 2011-06-18).
37. Jann, Timo (08.04.2008): Die Schule der Zukunft ist geleast. In: Hamburger Abendblatt Online. <<http://www.abendblatt.de/region/norddeutschland/article911041/Die-Schule-der-Zukunft-ist-geleast.html>> (aufgerufen am 2011-06-02).
38. Klimaschutz Hamburg: Bauen & Klimaschutz: Infomaterial. <<http://klima.hamburg.de/contentblob/2714722/data/pm-gundelach-jan-2011.pdf>> (heruntergeladen am 2011-05-06).
39. Klimaschutz für Hamburg: Politik: Fortschreibung des Klimaschutzkonzepts. <<http://klima.hamburg.de/klimaschutzkonzept/1109282/hamburger-klimaschutzkonzept.html>> (aufgerufen am 2011-05-06).
40. KLIMZUG NORD: Projekt: Ziele. <<http://klimzug-nord.de/index.php/page/2009-03-30-ZIELE>> (aufgerufen am 2011-06-26).
41. Kommunales Standort-Informationssystem für Niedersachsen: Daten&Fakten der Gemeinde Jork. <http://www.komsis.de/sisearch/profil_286.html> (aufgerufen am 2011-05-05).
42. Lauenburgische Sparkassen Immobilien GmbH – Wohnpark Sachsenwald: Grundstücke. <<http://www.sachsenwald.lsi-immobilien.de/grundstuecke/>> (aufgerufen am 2011-06-25).
43. Leader-Region Altes Land und Horneburg. <<http://www.leader-altesland-horneburg.de/home.htm>> (aufgerufen am 2011-05-02).
44. Leader-Region Altes Land und Horneburg: Was ist Leader? <<http://www.leader-altesland-horneburg.de/was-ist-leader.htm>> (aufgerufen am 2011-05-02).
45. Metropolregion Hamburg: Kooperationen. <<http://metropolregion.hamburg.de/kooperationen/2904132/partnerschaft-green-capital-2011-infopoints.html>> (aufgerufen am 2011-06-18).
46. Metropolregion Hamburg: Presse: MRH jetzt mit zentraler Adresse. <<http://metropolregion.hamburg.de/presse/1658712/pm-wechsel-090701.html>> (aufgerufen am 2011-07-16).
47. Metropolregion Hamburg: Über uns – Gremien. <<http://metropolregion.hamburg.de/gremien/>> (aufgerufen am 2011-06-03).

48. Metropolregion Hamburg: Service: Infothek. <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/256542/data/internationalisierungsstrategie.pdf>> (heruntergeladen am 2011-06-18).
49. Metropolregion Hamburg: Servicebereich der Metropolregion Hamburg – wichtige Grundlagenpapiere zum Download. Staatsvertrag. <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/256538/data/staatsvertrag.pdf>> (heruntergeladen am 2011-06-03).
50. Metropolregion Hamburg: Servicebereich der Metropolregion Hamburg – wichtige Grundlagenpapiere zum Download. Standortbroschüre. <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/2323740/data/standortbroschue-re.pdf>> (heruntergeladen am 2011-06-03).
51. Metropolregion Hamburg: Servicebereich der Metropolregion Hamburg – wichtige Grundlagenpapiere zum Download. Verwaltungsabkommen. <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/256540/data/verwaltungsabkommen.pdf>> (heruntergeladen am 2011-06-03).
52. Metropolregion Hamburg, Tagesausflüge. <<http://metropolregion.hamburg.de/tagesausfluege/nofl/1121750/hamburgcard-plus-region.html>> (aufgerufen am 2011-06-18).
53. Metropolregion Hamburg, Tagestourismus. <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/2804870/data/flyer-tagestourismus-2011.pdf>> (heruntergeladen am 2011-06-18).
54. Metropolregion Hamburg: Über uns: Aus der Region für die Region. <<http://metropolregion.hamburg.de/gremien/nofl/981842/aus-der-region-fuer-die-region.html>> (aufgerufen am 2011-06-18).
55. Metropolregion Hamburg: Über uns – Gremien. <<http://metropolregion.hamburg.de/gremien/>> (aufgerufen am 2011-06-03).
56. Metropolregion Hamburg: Über uns – Übersicht. <<http://metropolregion.hamburg.de/ueber-uns/>> (aufgerufen am 2011-04-22).
57. Metropolregion Hamburg: Wirtschaft. <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/958080/data/wirtschaftsfaktor-tourismus.pdf>> (heruntergeladen am 2011-07-04).
58. Metropolregion Hamburg: Wirtschaft: Das Luftfahrtcluster der Metropolregion Hamburg (3) <<http://metropolregion.hamburg.de/branchen/nofl/243382/luftfahrt,page-3.html>> (aufgerufen am 2011-06-18).
59. Metropolregion Hamburg: Wirtschaft : Daten & Fakten: die 100 größten Unternehmen. <<http://metropolregion.hamburg.de/die-100-groessten-unternehmen-der-metropolregion-hamburg/271700/groesste-unternehmen-hh.html>> (aufgerufen am 2011-05-05).
60. Metropolregion Hamburg: Wirtschaft: GEFIS. <<http://metropolregion.hamburg.de/gefis/>> (aufgerufen am 2011-06-18).
61. Metropolregion Hamburg: Wirtschaft: Service: Standortbroschüre. <<http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/2323740/data/standortbroschue-re.pdf>> (heruntergeladen am 2011-06-18).
62. Metropolregion Hamburg: Wissenschaft in der MRH. <<http://metropolregion.hamburg.de/wissenschaft/>> (aufgerufen am 2011-06-03).
63. Michael Bauer Research GmbH: Download: MBR Kaufkraft Bundesländer 2010. <http://www.mb-research.de/_download/MBR-Kaufkraft-2010-Bundeslaender.pdf> (heruntergeladen am 2011-05-05).
64. Moenck, S. (2010): Das Lüneburger Stadtgebiet. <<http://www.lueneburg.de/desktopdefault.aspx/tabid-413/>> (aufgerufen am 2011-05-06).

65. Moenck, S. (2010): Lüneburg. <<http://www.lueneburg.de/>> (aufgerufen am 2011-05-06).
66. Moenck, S. (2010): Lüneburger Stadtteile - Weit mehr als nur die Altstadt. <<http://www.lueneburg.de/desktopdefault.aspx/tabid-138/>> (aufgerufen am 2011-05-05).
67. Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung: Modellvorhaben der Raumordnung (MORO). <http://www.ml.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=1391&article_id=5114&psmand=7> (aufgerufen am 2011-06-22).
68. NLS Niedersachsen. <<http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/mustertabelle.asp>> (aufgerufen am 2011-08-12).
69. Refina: Über Refina: Schwerpunkte. <<http://www.refina-info.de/de/ueber-refina/schwerpunkte/index.phtml>> (aufgerufen am 2011-06-28).
70. Stadt Hamburg. <<http://www.hamburg.de/warum-hamburg/255618/heimat-von-140-000-unternehmen.html>> (aufgerufen am 2011-05-05).
71. Stadt Hamburg: Verkehr & Wirtschaft: Standort Hamburg. <<http://www.hamburg.de/wirtschaftsstandort/298760/handel.html>> (aufgerufen am 2011-05-05).
72. Stadt Hamburg: Verkehr & Wirtschaft: Unternehmensservice. <<http://www.hamburg.de/standort-hamburg/b>> (aufgerufen am 2011-06-22).
73. Stadt Hamburg: Verkehr & Wirtschaft: Unternehmensservice: Ein attraktives Umfeld für Unternehmen. <<http://www.hamburg.de/businessumfeld/>> (aufgerufen am 2011-06-22).
74. Stadt Hamburg: Verkehr & Wirtschaft: Unternehmensservice: Internationaler Handelsplatz. Unternehmen. <<http://www.hamburg.de/internationaler-handel/>> (aufgerufen am 2011-06-22).
75. Stadt Norderstedt: Verwaltung: Politik: Verwaltungsgliederung. <<http://norderstedt.de/Verwaltung-Politik/Verwaltung/Verwaltungsgliederung/Dezernat-III?&La=1>> (aufgerufen am 2011-07-03).
76. Stadt Schwarzenbek: Leben in Schwarzenbek – Ver- und Entsorgung. <<http://www.schwarzenbek.de/index.phtml?sNavID=1810.143&mNavID=1810.1&La=1>> (aufgerufen am 2011-04-23).
77. Statistik Amt Nord. <http://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standdocuments/A_I_8_j10_H.pdf> (heruntergeladen am 2011-06-28).
78. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Volkswirtschaft, Branchen, Konjunktur, Preise. <http://www.statistik-bw.de/VolkswPreise/Indikatoren/VW_wirtschaftskraft.asp> (aufgerufen am 2011-06-21).
79. Statistikportal der MRH. <<http://213.239.207.49/rh/metro/metro.php>> (aufgerufen am 2011-07-04).
80. Tiedemann, Axel: Mögliche Versalzung der Elbe: Obstbau in Gefahr? In: Hamburger Abendblatt Online. <<http://http://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article1984493/Moegliche-Versalzung-der-Elbe-Obstbau-in-Gefahr.html>> (aufgerufen am 2011-05-02).
81. Tourismusverein Altes Land: Mein Altes Land – Mein Verein. <<http://www.tourismus-altesland.de/der-verein>> (aufgerufen am 2011-05-02).

82. Umwelthauptstadt Hamburg: Presse & Downloads. <<http://umwelthauptstadt.hamburg.de/contentblob/2726606/data/uhh-magazin.pdf>> (aufgerufen am 2011-05-06).

83. WVS – Schwarzenbek: Aktuelles. <http://www.wvs-schwarzenbek.de/2.0.html?&no_cache=1> (aufgerufen am 2011-06-24).

II. Abbildungsverzeichnis:

Abb. 01:	Metropolregion Hamburg	S.03
Abb. 02:	Deutsche Metropolregionen	S.16
Abb. 03:	Logo der Metropolregion Hamburg	S.16
Abb. 04:	Logo der Hansestadt Hamburg	S.20
Abb. 05:	Container Depot, Hamburger Hafen	S.22
Abb. 06:	Landungsbrücken, Hamburger Hafen	S.23
Abb. 07:	Logo der Stadt Lüneburg	S.24
Abb. 08:	Lüneburg, Innenstadt	S.27
Abb. 09:	Lüneburger Heide	S.27
Abb. 10:	Logo der Stadt Norderstedt	S.28
Abb. 11:	Logo der Stadt Norderstedt	S.29
Abb. 12:	Wappen der Stadt Schwarzenbek	S.30
Abb. 13:	Neubau Gymnasium Schwarzenbek, Januar 2008	S.31
Abb. 14:	Internetseite der WVS	S.32
Abb. 15:	Amtsrichthaus, Schwarzenbek	S.33
Abb. 16:	Wappen der Stadt Jork	S.34
Abb. 17:	Obstanbau, Jork	S.35
Abb. 18:	Jungfernstieg, Innenstadt Hamburg	S.37
Abb. 19:	HafenCity, Vereinigung von Moderne und Tradition	S.37
Abb. 20:	Norderstedt Mitte	S.38
Abb. 21:	Hauptstraße, Norderstedt Mitte	S.39
Abb. 22:	Bauernhof, Jork	S.40
Abb. 23:	Museum „Altes Land“, Jork	S.41
Abb. 24:	Norderstedts neues Stadtquartier Frederikspark	S.45
Abb. 25:	Städteranking (Auszug ausgewählter Städte)	S.48
Abb. 26:	Hauni Maschinenbau AG, Headoffice in Hamburg	S.51
Abb. 27:	Großmarkt Hamburg, u.a. Vertrieb von Obst und Gemüse aus Jork	S.52
Abb. 28:	Hauptsaal des Veranstaltungszentrums „TriBühne“	S.54
Abb. 29:	Logo, Klimzug-Nord	S.63
Abb. 30:	Logo, IHK Nord	S.65
Abb. 31:	Werbeplakat für die Metropolregion Hamburg	S.79
Abb. 32:	Werbeplakat für die Metropolregion Hamburg	S.80

P1-Studienprojekt

Mitten drin statt nur dabei?!

1. Wo wohnen Sie?

☐ in Hamburg ☐ in Norderstedt/Schwarzenbek/Lüneburg/Jork ☐ sonstiges Ort: _____

2. Wo arbeiten Sie?

☐ in Hamburg ☐ in Norderstedt/Schwarzenbek/Lüneburg/Jork ☐ sonstiger Ort: _____

3. Wo sind Sie geboren bzw. aufgewachsen?

☐ in Hamburg ☐ in Norderstedt/Schwarzenbek/Lüneburg/Jork ☐ sonstiger Ort: _____

(Wenn nicht in Hamburg geboren bzw. aufgewachsen: ab Frage 4)

3.1 Warum sind Sie weggezogen?

☐ berufliche Gründe ☐ günstigere Miet/Kaufpreise ☐ mehr Grün bzw. bessere Luft

☐ besseres Umfeld für Kinder ☐ Sonstiges: _____

3.2 Wären Sie in Hamburg geblieben, wenn es dort ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis in Bezug auf Wohnfläche und Miet-/Kaufpreise geben würde?

☐ Ja ☐ Nein

4. Ist Ihnen der Begriff „Metropolregion Hamburg“ geläufig?

☐ Ja (Wenn ja: ab Frage 5) ☐ Nein (Wenn nein: ab Frage 5.2)

5. Fühlen Sie sich der MRH zugehörig?

☐ Ja (Wenn ja: ab Frage 5.1) ☐ Nein (Wenn nein: ab Frage 5.2)

5.1 Warum fühlen Sie sich zur MRH zugehörig?

☐ Geburtsort/dort aufgewachsen ☐ rein berufliche Gründe

☐ regionales Zusammengehörigkeitsgefühl ☐ Sonstiges: _____

5.2 Warum fühlen Sie sich nicht der MRH zugehörig?

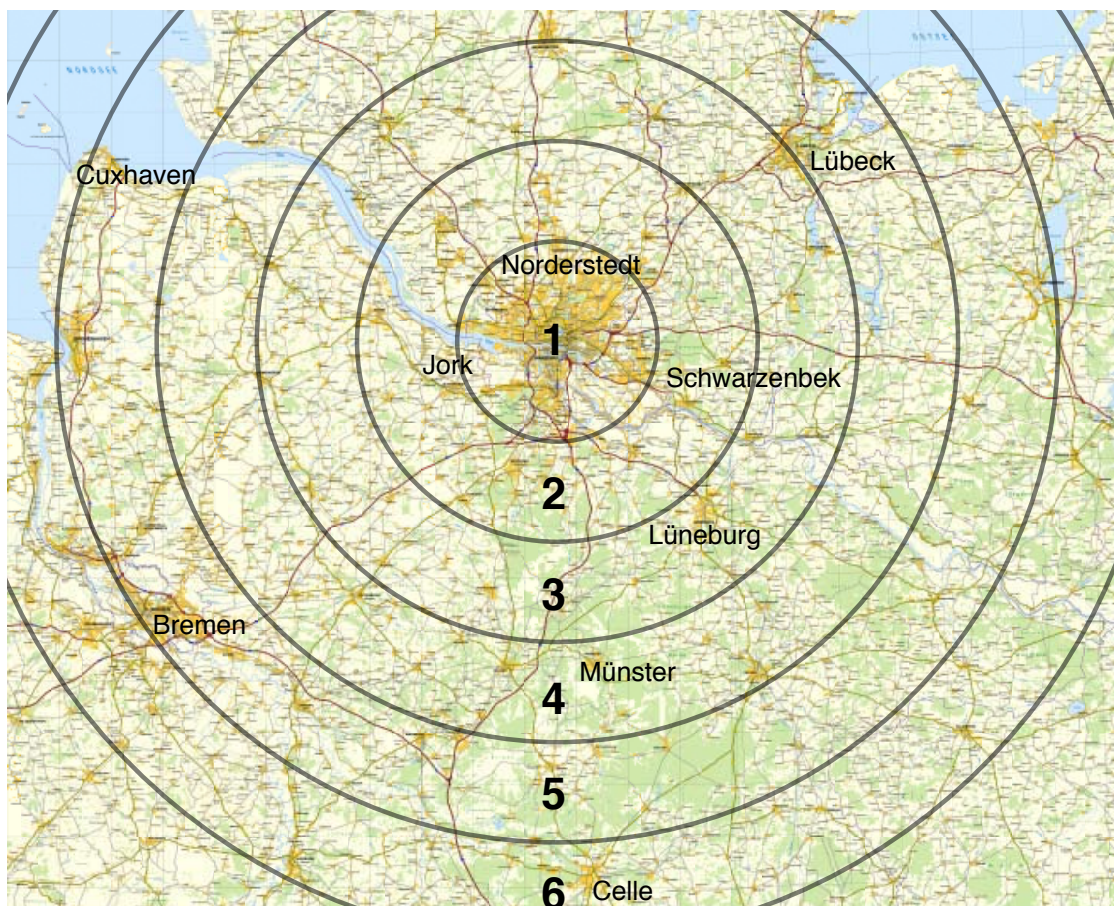
- ☐ ist nur eine Marketingstrategie ☐ Verbundenheit zum eigenen Ort/Landkreis
☐ keinen Bezug zu anderen Orten in der MRH ☐ Sonstiges: _____

5.3 Welchen Ort oder welcher Region fühlen Sie sich zugehörig?

- ☐ Hamburg ☐ eigene Gemeinde/Landkreis ☐ sonstiger Ort: _____

6. Wo würden Sie persönlich die Grenzen für die MRH setzen?

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6



- 7. Altersgruppen:** ☐ 18-29
☐ 30-44
☐ 45-64
☐ 65-älter

- 8. Geschlecht:** ☐ m ☐ w

IV. Erklärung

Wir versichern, dass wir die Arbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt haben. Alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus Veröffentlichungen oder anderen Quellen entnommen sind, sind als solche deutlich kenntlich gemacht. Die Arbeit ist noch nicht veröffentlicht und noch nicht als Studienleistung zur Anerkennung oder Bewertung vorgelegt worden.

Datum	Christian Humpert
-------	-------------------

Datum	Jeffrey Tani
-------	--------------

Datum	Kristi Grünberg
-------	-----------------

Datum	Melina Pusch
-------	--------------

Datum	Oliver Kath
-------	-------------

Datum	Patrick Bub
-------	-------------

Datum	Sebastian Meyer
-------	-----------------

Datum	Sonja Hirt
-------	------------

Datum	Stella Geyer
-------	--------------

Datum	Svenja Kröger
-------	---------------