

Götz v. ROHR, Kiel

Hamburg als Metropole und Welthafen in seiner regionalen Dynamik – kann Norddeutschland als ganzes davon profitieren?

Summary

Is Hamburg located like an island in the otherwise structurally weak North of Germany? Or is Hamburg, as a metropolis, an engine for the development of North Germany? On the one hand, two structural strengths which exist in Hamburg and which take effect far beyond the borders of the city speak against the island theory. In maritime economy and aircraft construction, two areas which are experiencing considerable growth, there exists in spite of the dominance of Hamburg a close link and co-operation with numerous locations in the North of Germany. On the other hand, due to the renewed strengthening of the historic axis Hamburg-Berlin, reference must be made to the new, functional division of labour between the two metropolis and the fortification of Hamburg as a cornerstone of the fast developing three state region in the south-western Baltic region. Even if it would be a mistake to overestimate these aforementioned developments, there is certainly an option that North Germany will assert itself in the competition between European regions. Hamburg, as a metropolis and generally as a major industrial location, plays a decisive role in this.

1 Die Bildung der „Metropolregion Hamburg“

Die Kabinette der drei Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein beschlossen 1991 eine vertiefte Kooperation in der Hamburger Region und führten dafür den Begriff der „Metropolregion Hamburg“ ein (REK-LENKUNGSGRUPPE 1994, 1). Abbildung 1 zeigt sie in der derzeit gültigen Abgrenzung. Auffallend ist daran insbesondere die sehr weiträumige Grenzziehung, wie sie dem konzeptionell-gestalterischen Grundgedanken der Kooperation entspricht.



Abb. 1: Die Metropolregion Hamburg.

Die Prägung des Begriffes „Metropolregion“ erfolgte im neu erwachten Selbstbewußtsein Hamburgs und seiner Nachbarländer in der Folge der Deutschen Einigung und der EU-Norderweiterung, die schon Anfang der 90er Jahre im Grundsatz beschlossen war. Norddeutschland und darin insbesondere Hamburg sahen sehr deutlich die Chancen, die sich im Gefolge dieser Entwicklung für die Abfederung der Struktur- und Lagenachteile boten, die in den 80er Jahren zur Prägung des Begriffes vom Nord-Süd-Gefälle in der damaligen Bundesrepublik geführt hatten. Hamburg hatte zwar nie aufgehört, sich ohne Einschränkung als Weltstadt zu empfinden, war jedoch bezüglich der Verwendung dieses Begriffes und auch des über 100 Jahre alten Slogans „Tor zur Welt“ in den 80er Jahren sehr zurückhaltend geworden.

Dies änderte sich im Jahre 1990 schlagartig. Das „Tor zur Welt“ wurde in der Hamburger Image-Werbung reaktiviert. Der Begriff „Metropole“, der sich ja auch erst in dieser Zeit über die Fachdiskussion hinaus durchsetzte, wurde weitgehend unreflektiert in den Wortschatz der Hamburger Verwaltung und Politik und auch in den der Nachbarländer integriert. Der Begriff der „Metropolregion“ bildete dann den gemeinsamen Nenner für das Inangriffnehmen einer grundlegenden Inventur und Konzeptüberprüfung bezüglich Entwicklung und Gestaltung der mit Hamburg verflochtenen

Region. Ausgangspunkt war dabei die von den drei beteiligten Ländern ausdrücklich und gemeinsam vertretene Sicht, daß mit der Deutschen Einigung und EU-Erweiterung auf die Hamburger Region zusätzliche Anforderungen und damit Gestaltungsnotwendigkeiten zukämen, die nur gemeinsam zu bewältigen seien.

Mit dem Postulieren dieser Handlungsbedarfe, die mit der Erarbeitung des Regionalen Entwicklungskonzeptes erst verifiziert werden sollten, wurde von Anfang an auf eine deutliche Erweiterung der Regionsgrenzen gezielt, die bis dahin im wesentlichen über das bekannte Achsenkonzept für Hamburg und sein Umland gesteckt waren. Nun wurde sowohl der vollständige Untereelberaum als auch der weitere Verflechtungsraum in Niedersachsen bis weit in die Lüneburger Heide in die Überlegungen einbezogen. Wichtig erscheint dabei, daß dies in der Regel auf ausdrücklichen Wunsch der jeweiligen Kreise geschah, was zu Beginn der REK-Erarbeitung sogar noch in einigen Fällen relativ zurückhaltend behandelt wurde (z.B. Landkreis Rotenburg, den man auch aus Hamburger Sicht eher der Bremer Region zugehörig betrachtete). Lediglich die Einbeziehung des westlichen Mecklenburg-Vorpommern und auch Lübecks konnte nicht erreicht werden, obwohl Interesse artikuliert wurde.

Sowohl der Begriff der „Metropolregion Hamburg“ als auch die Abgrenzung des Raumes, den man mit diesem Begriff belegte, sind also das Ergebnis eines konsensorientierten länderübergreifenden Abstimmungsprozesses, dessen sachlich-inhaltliche Legitimation letztlich erst nachträglich geschaffen wurde. Dessenungeachtet wird die Sinnhaftigkeit der Verwendung dieser Begriffe – wie auch des Begriffs der „Metropole Hamburg“ selbst – nicht in Frage gestellt. In der Region selbst trägt die Verwendung dieser Begriffe im Gegenteil wesentlich zur Identifikation mit ihr bei.

2 Hamburg als Kern der „Metropolregion Hamburg“

Tabelle 1 verdeutlicht, daß der Prozeß der Bevölkerungssuburbanisierung, wie er für eine monozentrische Region der Hamburger Struktur und Größenordnung selbstverständlich ist, mittlerweile über die unmittelbar an Hamburg angrenzenden sogenannten „Hamburg-Randkreise“ hinausreicht. Auch die außerhalb der Hamburg-Randkreise liegenden Teile der Metropolregion zeigen ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum. Dies wird sich nach Beendigung der Großstadtsonderentwicklung der 90er Jahre, die sich im Plus auch für die Kernstadt Hamburg selbst dokumentiert, noch deutlicher bemerkbar machen. Abb. 2 belegt im übrigen, daß die Kreise Pinneberg und Stormarn, ursprünglich die Kreise mit dem stärksten Bevölkerungswachstum, inzwischen kapazitätsbedingt zurücktreten.

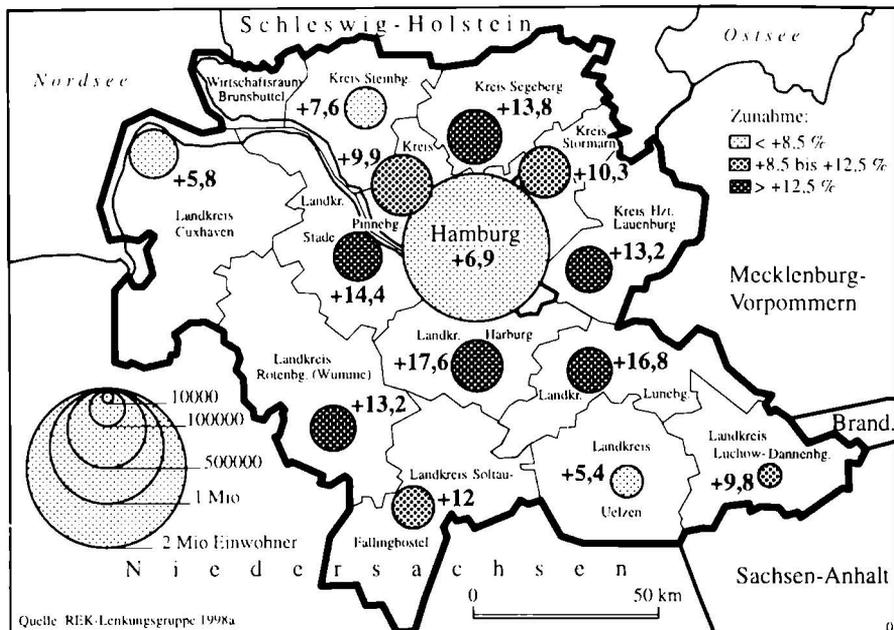


Abb. 2: Bevölkerungsverteilung 1997 und Bevölkerungszuwachs 1987 - 1997 (zum 31. 12.) in der Metropolregion Hamburg.

Tab. 1: Bevölkerungsveränderung 1987–97 (jeweils 31.12.) in der Metropolregion Hamburg

	Bevölkerung 31.12.1997	Veränderung 1987–97
Hamburg	1.704.731	+ 6,9
Hamburg-Randkreise*	1.326.061	+ 13,0
übrige Metropolregion**	984.006	+ 10,0
Metropolregion Hamburg	4.014.798	+ 9,3

* PI, SE, OD, RZ, WL, STD
 Quellen: REK-Lenkungsgruppe 1994, 1998a

** Umgemeindung des Amtes Neuhaus berücksichtigt

Die Arbeitsplatzsuburbanisierung fällt seit 1980 noch deutlicher als die Bevölkerungssuburbanisierung aus. Tabelle 2 und Abbildung 3 zeigen das typische Minus im Regionskern und zudem auch bei diesem Indikator eine deutlich überdurchschnittliche Entwicklung im Außenring der Region. Mit diesen Daten wird besonders klar unterstrichen, daß eine Beschränkung der Metropolregion allein auf die Hamburg-Randkreise nicht mehr sachgerecht wäre.

Tab. 2: Beschäftigtenveränderung 1980–96 (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.6.) in der Metropolregion Hamburg

	Beschäftigte 30.6.1996	Veränderung 1980–96
Hamburg	742.822	- 3,2
Hamburg-Randkreise*	343.467	+ 25,4
übrige Metropolregion**	247.098	+ 11,7
Metropolregion Hamburg	1.333.387	+ 5,6

* PI, SE, OD, RZ, WL, STD

** Umgemeindung des Amtes Neuhaus berücksichtigt

Quelle: Landesarbeitsamt Nord 1997

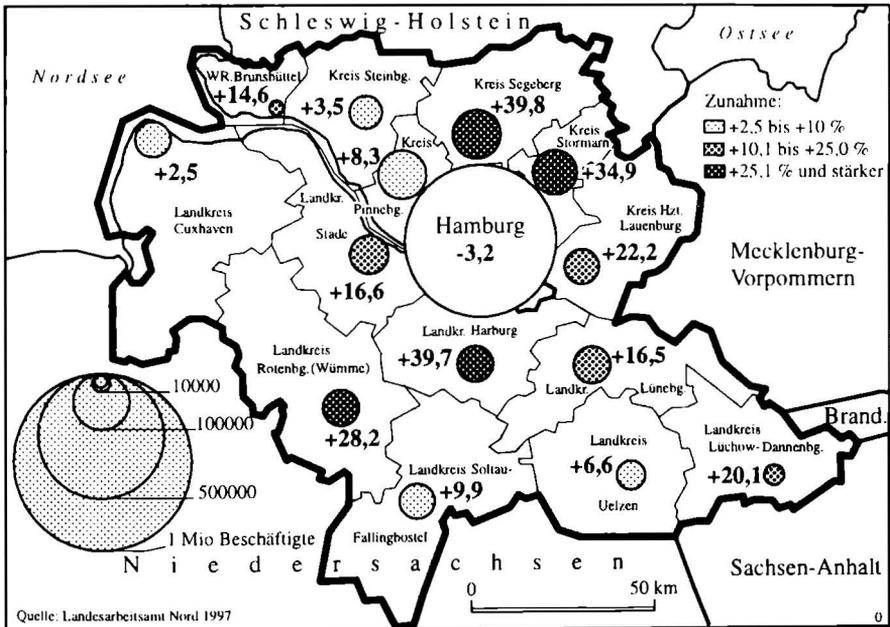


Abb. 3: Beschäftigtenverteilung 1996 und Beschäftigtenveränderung 1980 - 1996 (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zum 30.06.) in der Metropolregion Hamburg.

Diese Aussagen gelten auch bei einer Differenzierung nach Wirtschaftsabteilungen im sekundären und tertiären Wirtschaftsbereich (Tabelle 3).

Hamburg weist überhaupt nur in den „sonstigen Dienstleistungen“, „Organisationen ohne Erwerbscharakter“ und „Gebietskörperschaften“ zwischen 1980 und 1996 eine positive Entwicklung auf, was nur bei den „sonstigen“ Dienstleistungen – auf die unten noch näher einzugehen sein

wird – auch quantitativ von großer Bedeutung ist, die negative Gesamtentwicklung in der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten jedoch nicht verhindert. Dies erklärt sich sowohl aus Unternehmensverlagerungen als auch aus durchgreifenden Rationalisierungen (z. B. auch in Handel und Verkehr) und Strukturbereinigungen, insbesondere im sekundären Wirtschaftsbereich (z. B. hafenorientierte Industrien).

Das Umland der Metropolregion weist fast durchgängig über alle Wirtschaftsabteilungen hinweg positive Werte auf. Besonders hervorzuheben ist, daß bei den „sonstigen Dienstleistungen“ im Umland in beiden unterschiedenen Zonen höhere relative Zuwächse als in Hamburg erzielt werden, hier also keineswegs pauschal das neue, kompensatorisch wirkende Beschäftigungsfeld speziell Hamburgs in seiner Funktion als Regionkern zu

Tab. 3: Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen 1996 und ihre Veränderung 1980–96 in der Metropolregion Hamburg (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zum 30.6.)

Wirtschafts- abteilung	Hamburg	Hamburg-Rand- kreise	übrige Metropolregion*	Metropolregion Hamburg
Beschäftigte 1996				
Land- und Forst- wirtschaft	3.030	8.416	6.389	17.835
Energie u. Berg- bau	8.252	3.902	2.832	14.986
Verarbeitendes Gewerbe	136.854	102.526	68.953	308.333
Baugewerbe	37.858	29.466	25.569	92.893
Handel	127.395	66.912	33.889	228.199
Verkehr u. Nachr.wesen	74.293	15.801	7.638	97.732
Kredit u. Versicherungen	51.848	9.113	7.985	68.946
sonst. Dienstlei- stungen	240.345	79.544	63.489	383.378
Org.o.E., priv. Haushalte	20.707	7.830	6.089	34.626
Gebietskörp. u. Soz.vers.	42.239	20.059	24.149	86.447
Summe	742.822	343.467	247.098	1.333.387

(Forts. Tab. 3: ➔)

(Forts. Tab. 3)

Wirtschafts- abteilung	Hamburg	Hamburg-Rand- kreise	übrige Metropolregion*	Metropolregion Hamburg
Veränderung 1980-96				
Land- u. Forstwirtschaft	- 16,3	- 11,1	- 25,6	- 17,6
Energie u. Berg- bau	- 17,7	+ 4,8	+ 19,4	- 7,1
Verarbeitendes Gewerbe	- 22,5	+ 1,8	- 0,6	- 11,1
Baugewerbe	- 21,2	- 6,0	- 6,3	- 12,9
Handel	- 15,7	+ 45,3	+ 10,7	0,0
Verkehr u. Nachr.wesen	- 26,1	+ 57,1	- 9,1	- 18,4
Kredit u. Versicherungen	0,0	+ 36,8	+ 24,1	+ 6,2
sonst. Dienstlei- stungen	+ 41,4	+ 78,0	+ 61,9	+ 51,0
Org.o.E., priv. Haushalte	+ 61,7	+ 75,8	+ 66,5	+ 65,5
Gebietskörp., Soz.Vers.	+ 1,3	+ 19,5	+ 4,3	+ 5,9
Summe	- 3,2	+ 25,4	+ 12,8	+ 5,8

* keine Berücksichtigung der Umgemeindung des Amtes Neuhaus

Quelle: Landesarbeitsamt Nord 1997

entdecken ist. Daran änderte sich vermutlich auch kaum etwas, könnte man die in der Beschäftigtenstatistik nicht enthaltenen Beamten und Selbständigen berücksichtigen. Das Umland weist bei Selbständigen tendenziell eher einen überdurchschnittlichen Besatz auf, wie die Volkszählungsergebnisse von 1987 vermuten lassen.

Die Beschäftigungsgesamtentwicklung war im Durchschnitt der Jahre 1980 bis 1996 in der Metropolregion Hamburg positiv. Die 80er und 90er Jahre unterscheiden sich dabei allerdings ganz erheblich. Waren die 80er Jahre für Hamburg durch eine sehr deutliche Negativentwicklung gekennzeichnet, die vom Umland kaum kompensiert werden konnte, hat sich die Beschäftigungsentwicklung in Hamburg in den 90er Jahren stabilisiert (DIW 1998, 70) und in der Region ins Positive gewendet (Tabelle 2). Die deutsche Einigung als Ursache dieses Trendknicks ist unübersehbar.

3 Die Metropolfunktionen Hamburgs

Was berechtigt dazu, die Hamburger Region als „Metropolregion“ zu bezeichnen? Welches sind die Funktionen der Hansestadt und ihrer Umgebung, deren Bedeutung über die Region und Norddeutschland hinaus reicht, auf nationaler und internationaler Ebene wahrgenommen wird und dazu berechtigt, Hamburg und seine Region als besonders gut gerüstet im Rahmen global vernetzten Agierens zu sehen? Um diese Frage zu beantworten, werden im folgenden die Wirtschaftsabteilungen der Tabelle 3 etwas genauer auf Metropolfunktionen hin durchgeprüft.

- Handel: Hier ist zum einen der Groß- und Außenhandel zu nennen. Insbesondere die seit Jahrhunderten große Bedeutung des Überseehafens Hamburg hat zu einer spezifischen Struktur des Hamburger Groß- und Außenhandels geführt, eine Warenterminbörse entstehen lassen und zu einer erheblichen Bedeutung des sog. „Globalhandels“ geführt, der Handelsgeschäfte insbesondere zwischen Dritten auf internationaler Ebene organisiert, ohne daß dabei Warenströme Deutschland berühren (vgl. Tabelle 4). Zum anderen spielt der Versandhandel Hamburgs eine wichtige auch internationale Rolle, was sich allerdings weitgehend am Otto-Versand festmacht.

Tabelle 4: Strukturdaten zum Hamburger Großhandel nach der HGZ 1993

	Unternehmen	Anteil	Beschäftigte	Anteil	Umsatz in Mrd. DM	Anteil
Binnengroßhandel	3310	59,1%	43663	63,0%	52,6	46,7%
Außenhandel	2290	40,9%	25614	37,0%	60,0	53,3
davon: Einfuhrhandel	1136	20,3%	14952	21,6%	22,9	20,3%
Ausfuhrhandel	847	15,1%	6580	9,5%	20,8	18,5%
Globalhandel	307	5,5%	4082	5,9%	16,3	14,5%
Großhandel insg.	5600	100,0%	69277	100,0%	112,6	100,0%

Quelle: Hamburgische Landesbank 1995, 25

- Verkehr: Eine eindeutig dominierende Metropolfunktion kommt hier der Schifffahrt im weitesten Sinne und den damit zusammenhängenden Wirtschaftszweigen („maritime Wirtschaft“) zu. Auf sie ist unten noch näher einzugehen. Auch der Flughafen Hamburg ist international nicht unbedeutend, fällt jedoch in seiner relativen Bedeutung gegenüber Hafen und Schifffahrt ab. Während vom Hafen unmittelbar und mittelbar ca. 177.000

Arbeitsplätze in Hamburg und seinem Umland abhängig sind (PLANCO 1996, 116), liegt der entsprechende Wert für den Flughafen bei 27.600 Arbeitsplätzen (EMPIRICA 1996, 99).

- Kreditinstitute, Versicherungen: Metropolfunktion kommt vor allem der Versicherungsbranche zu. München, Köln und Hamburg sind die führenden deutschen Versicherungsplätze, wobei Hamburg, wiederum auch havenbedingt, überproportional internationale Risiken absichert.
- Sonstige Dienstleistungen: Eine gewisse Metropolfunktion kommt hier zum einen Tourismus, Wissenschaft und Forschung sowie dem Verlagswesen zu, obwohl man die Existenz einiger international bekannter Hotels oder Musicals, des DESY und des Klimaforschungszentrums oder der Verlagsgruppe *Gruner + Jahr* nicht überbewerten sollte. Zum anderen verdient die Gruppe der „übrigen“ Dienstleistungsunternehmen Beachtung. Tabelle 5 stellt die unternehmensbezogenen Dienstleistungen differenziert dar, die einen Großteil der „übrigen“ Dienstleistungen ausmachen. Tabelle 6 zeigt auf der Basis einer DIW-Stichprobenerhebung, daß die Vorleistungsverflechtung im nationalen und internationalen Rahmen teilweise ganz erheblich ist.

Tab. 5: Beschäftigte in unternehmensbezogenen Dienstleistungen i. e. S. 1980–97 (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.6.) in Hamburg

	Beschäftigte 1997	Zunahme 1980–97
Gebäudereinigung, Abfallbeseitigung, hygienische Einrichtung	11.792	108,7%
Rechts-, Steuerberatung, Wirtschaftsprüfung und -beratung	26.047	127,6%
Technische Beratung und Planung	11.488	42,1%
Werbung	8.987	115,4%
Ausstellungs- und Messewesen	659	37,6%
Korrespondenz-, Nachrichtenbüros, selbst. Journalisten	885	60,3%
Arbeitnehmerüberlassung	10.508	75,6%
Bewachungs- und Botendienste	5.760	243,1%
übrige Dienstleistungen für Unternehmen	3.376	24,8%
Summe unternehmensbezogener Dienstleistungen i. e. S.	76.126	86,8%

Quelle: nach DIW 1998, 52

- Internationale Organisationen: Sie sind nur schwer im Rahmen der wirtschaftsstatistischen Kategorien zu identifizieren und seien deshalb hier besonders erwähnt. Besonders zu beachten sind die auch im internationalen Maßstab sehr zahlreichen Konsulate und Generalkonsulate sowie der UN-Seegerichtshof.

Tab. 6: Räumliche Gliederung der Vorleistungsbezüge (Waren und Dienstleistungen) von Hamburger Dienstleistungsbetrieben 1996

Dienstleister	Vorleistungsbezüge				
	insgesamt in Mio. DM	davon von Lieferanten			
		in Hamburg	im Hamburger Umland	im übrigen Bundes- gebiet	im Aus- land
		in %			
	Waren und Dienstleistungen				
Verlage	1.312,0	9,4	3,8	39,4	47,4
Unternehmensberater	75,1	31,1	7,1	24,0	37,8
Werbeagenturen	141,7	68,0	3,8	20,8	7,4
Filmhersteller	13,3	74,2	0,1	25,1	0,6
Messe- und Kongreßbetriebe	5,0	87,8	2,6	9,6	0,0
Softwarehäuser	32,4	31,7	2,5	62,3	3,5
Weitere Dienstleister	140,4	37,0	17,3	29,7	16,0
Summe	1.719,9	18,5	5,0	36,7	39,8

Quelle: Betriebsbefragung DIW/Regioconsult 1997, DIW 1998, 89

Tabelle 7 stellt für die wichtigsten Dienstleistungsbereiche die Position Hamburgs im bundesdeutschen Städtevergleich dar. Acht der verzeichneten Bereiche sehen Hamburg auf den ersten drei Plätzen. Ein neunter Bereich käme mit den Versicherungen hinzu, wären diese in der Tabelle nicht mit dem Kreditwesen zusammengefaßt. Allein drei der ganz vorn platzierten Bereiche hängen mit der maritimen Wirtschaft zusammen. Zweifellos sind hier die wichtigsten Metropolfunktionen Hamburgs zu finden. Abb. 4 differenziert die maritime Wirtschaft nach Branchen und Einrichtungen.

Der Hamburger Hafen ist einer der vier großen internationalen Seehäfen mit Universalcharakter an der Nordsee (sog. „Hamburg-Antwerpen-Range“

Tab. 7: Beschäftigtenbesatz in ausgewählten Dienstleistungsbereichen im Städtevergleich 1996

Dienstleistungs- bereich	Höchster Besatz		Hamburgs Besatz	
	in	Besch. /10.000 EW	Besch. /10.000 EW	Rang ¹⁾
Schifffahrtswesen	Hamburg	88	88	1
Großhandel	Düsseldorf	535	349	2
Versandhandel	Frankfurt	83	43	2
Logistik	Bremen	154	99	2
Filmwirtschaft	München	27	22	2
Werbewirtschaft	Düsseldorf	96	47	3
Leasinggewerbe	Dresden	20	16	3
Verlagsgewerbe	Stuttgart	112	72	3
Wirtschaftsberatung	Frankfurt	232	114	5
Kredit, Versicherung	Frankfurt	1.046	304	7
Messewesen	Hannover	14	4	9
Ingenieurwesen	München	244	63	10

¹⁾ unter den 15 Großstädten mit mehr als 400.000 Einw.

Quelle: nach DIW 1998, 65



Quelle: Hamb. Landcsbank 1994, S. 39

Abb. 4: Die Schifffahrt und ihr Umfeld.

oder „Nord Range“). Abbildung 5 verzeichnet die jeweiligen absoluten Umschlagvolumina in ihrer Differenzierung nach Massengut, Containerumschlag und übrigem Stückgut in der zeitlichen Entwicklung. Deutlich wird, daß Hamburg im Massengutumschlag eine weniger bedeutende Rolle spielt. Hier dominiert Rotterdam. Allerdings ist der Massengutumschlag in allen vier betrachteten Häfen als eher stagnierend zu bezeichnen, wie Abb. 6 zeigt.

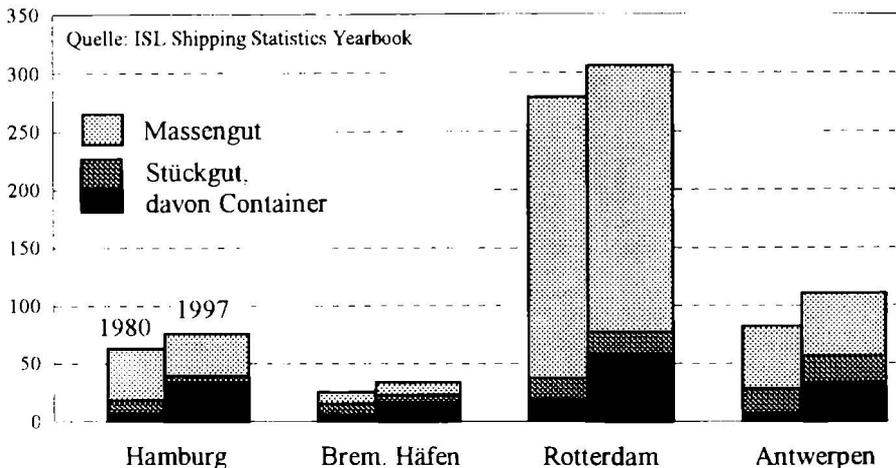


Abb. 5: Gesamtumschlag in den Häfen der Nord Range 1980 und 1997 (in Mio t).

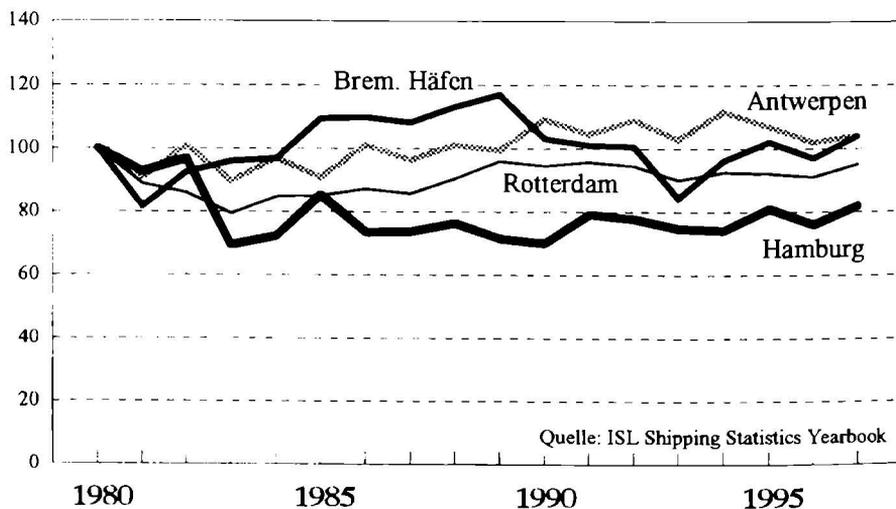


Abb. 6: Die Entwicklung des Massengutumschlages in den Häfen der Nord Range (1980 = 100).

Eine ganz andere Entwicklung ist im Containerumschlag zu beobachten (Abb. 7). Auch schon vor der deutschen Einigung verzeichnete Hamburg eine besonders positive Entwicklung, die nach dem Jahr 2000 durch die Mobilisierung der für den Containerumschlag vorgesehenen Flächen in Altenwerder anhalten wird (HAFENENTWICKLUNGSPLAN 1997, 36ff.).

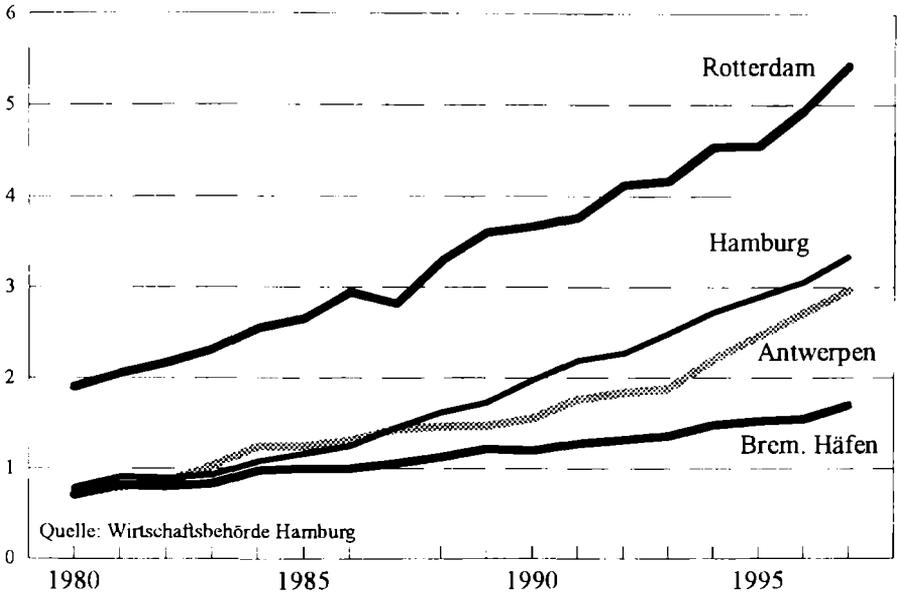


Abb. 7: Die Entwicklung des Containerumschlages in den Häfen der Nord Range (in Mio TEU).

Insgesamt zeigt sich, daß die deutschen Überseehäfen ihren Marktanteil innerhalb der Nord Range im Durchschnitt gehalten haben und in den nächsten zehn Jahren gegebenenfalls sogar geringfügig werden ausbauen können, dies bei insgesamt starkem Anwachsen des weltweiten Containerumschlages (HAFENENTWICKLUNGSPLAN 1997, 19). Durch die immer wieder beschriebene „Main-Port-Tendenz“ droht den deutschen Seehäfen keine Gefahr (vgl. v. ROHR 1996). Die Konzentration einzelner Reedereien auf Main-Ports ist zwar durchaus denkbar. Derartige Exklusivkontrakte verteilen sich jedoch zwangsläufig auf die verschiedenen konkurrierenden Häfen, ohne einen unter ihnen zu stark zu bevorzugen. Auch die Entwicklung hin zu immer größeren Schiffseinheiten ist nicht zwangsläufig mit einem Auslassen Hamburgs als Zielhafen verbunden (vgl. v. ROHR 1998a). Faßt man alle Dienstleistungsbereiche mit Metropolfunktionsverdacht zusammen, so zeigt Tabelle 8, daß es in Deutschland mit Frankfurt, Hamburg und München drei Stadtregionen gibt, in denen der Dienstleistungs-

anteil im Regionsvergleich ein deutlich nach oben abgesetztes Ausmaß erreicht. Allein diese drei Stadtregionen verfügen über metropolitane Bedeutung, wenn man darunter eine hervortretende nationale und internationale Bedeutung in vielseitiger Strukturierung versteht. Der in Tabelle 8 verwendete Indikator scheint durchaus als Metropolindikator geeignet zu sein, was allerdings näher zu überprüfen wäre.

Tab. 8: Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor¹⁾ 1996 an allen Beschäftigten im Vergleich der größten deutschen Stadtregionen

Stadtregion	Anteil	Rangziffer
Frankfurt/M.	53,1	1
Hamburg	51,7	2
München	51,5	3
Bremen	45,4	4
Hannover	45,3	5
Düsseldorf	44,9	6
Köln	44,0	7
Berlin	42,7	8
westl. Ruhrgebiet	42,6	9
Leipzig	40,5	10
Dresden	38,1	11
Stuttgart	38,0	12
östl. Ruhrgebiet	35,8	13

¹⁾ sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (30.6.), mit Handel und Verkehr, ohne Organisationen ohne Erwerbscharakter, private Haushalte, Gebietskörperschaften und Sozialversicherung

Quelle: nach DIW 1998, 63.

4 Die Verflechtung Hamburgs auf regionaler Ebene

In diesem Kapitel stehen die Arbeitsmarkt- und Lieferverflechtungen in der Metropolregion im Mittelpunkt. Die weitergehende Verflechtung im Rahmen oberzentraler Funktionen, der Ver- und Entsorgung sowie der Freiraum- und Erholungsfunktionen haben für den Charakter und die Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Hamburg eher mittelbare Bedeutung, so notwendig diese Verflechtung für die Existenz und laufende Funktionsfähigkeit Hamburgs und der ganzen Region auch ist.

Tabelle 9 beschreibt die Pendelverflechtung auf dem Arbeitsmarkt der Metropolregion Hamburg. Veränderungsdaten können aufgrund der Um-

Tab. 9: Berufspendelverflechtung Hamburgs mit der Metropolregion 1970, 1987 und 1996

	Hamburg-Randkreise ¹⁾	restliche Metropolregion	Summe Metropolregion
Einpendler nach Hamburg			
VZ 1970	119.185	9.865	129.050
VZ 1987	183.959	16.751	200.710
30.6.1996 (AA)	173.998	18.927	192.925
Auspendler aus Hamburg			
VZ 1970	16.570	308	16.878
VZ 1987	33.235	1.046	34.281
30.6.1996 (AA)	40.334	1.598	41.932

¹⁾ PI, SE, OD, RZ, WL, STD

Quellen: REK-Lenkungsgruppe 1994; Landesarbeitsamt Nord 1997

stellung der Erhebungsgrundlagen nicht berechnet werden. In den Daten der Volkszählung 1970 und 1987 sind die Beamten und Selbständigen enthalten, in den Daten der Arbeitsverwaltung dagegen nicht. Dessen ungeachtet ist festzustellen:

- die Intensität der wechselseitigen Verflechtung hat zugenommen. Durch die Arbeitsplatzsuburbanisierung (vgl. Tabelle 2) sind auch zumindest die Hamburg-Randkreise als Pendelziel zunehmend attraktiv geworden.
- Dies zeigt sich auch im moderateren Anstieg der Einpendlerzahlen nach Hamburg, was trotz der Unvergleichbarkeit der Datengrundlage für den Zeitraum 1987 bis 1996 festgestellt werden kann. Die Auspendler der Randkreise pendeln verstärkt nicht nur nach Hamburg, sondern auch in andere Kreise des Umlandes, was ebenfalls als ganz selbstverständliche Folge der Arbeitsplatzsuburbanisierung zu sehen ist.
- Die äußere Metropolregion gewinnt als Pendlerherkunftsgebiet an Bedeutung. Kamen 1987 8,3 % der Einpendler nach Hamburg aus dem äußeren Bereich, so waren es 1996 bereits 9,8 % (und dies noch ohne die Einpendler aus Mecklenburg).

Zusammengefaßt intensiviert sich die regionale Arbeitsmarktverflechtung und weitet sich zugleich in die äußeren Bereiche der Metropolregion aus, eine Entwicklung also, wie sie in allen Stadtregionen festzustellen ist. Im Falle Hamburgs findet dieser Prozeß in einer sehr dünn besiedelten Region statt, wie die Karten 2 und 3 einprägsam zeigen. Dadurch kommt es zu dem sehr weiten Ausgreifen der Metropolregion insbesondere nach Süden, wobei jedoch zu erwähnen ist, daß die Landkreise Cuxhaven, Rotenburg, Soltau-Fallingb., Uelzen und Lüchow-Dannenberg nur in den Hamburg

zugewandten Teilen eine deutliche Verflechtung mit der Hansestadt zeigen. Andererseits wäre es in der Sache geboten, auch den Kreis Ludwigslust im südwestlichen Mecklenburg in die Metropolregion einzubeziehen, für den zumindest in seinem westlichen Teil gleiches gilt.

Was die Lieferverflechtungen zwischen Hamburg und der umliegenden Region betrifft, ist a priori die beschriebene niedrige Einwohner- und insbesondere Arbeitsplatzdichte ein Hemmnis. Dessenungeachtet bestehen diese Verflechtungen, wie Tabelle 6 am Beispiel des Vorleistungsbezugs ausgewählter Hamburger Dienstleister bereits zeigte. Soweit es sich dabei um Vorleistungen in der Form von Waren handelt, spielt Hamburg als Absatzmarkt für die Produzenten des Umlandes zwangsläufig eine nur geringe Rolle. Das verarbeitende Gewerbe des Umlands ist in seiner überwiegend mittelständischen Struktur zwangsläufig stark spezialisiert und auf nationale und internationale Absatzmärkte angewiesen (vgl. auch IFW 1994, NIW 1994).

Tab. 10: Hamburger Dienstleistungsbetriebe, die mit anderen Betrieben kooperieren, nach Zweigen und Sitz der Kooperationspartner

Dienstleister	Zahl der Betriebe insgesamt	darunter Betriebe mit Kooperationsbeziehungen ¹⁾	davon mit Kooperationspartnern			
			in Hamburg	im Hamburger Umland	im übrigen Bundesgebiet	im Ausland
Verlage	42	19	11	4	14	8
Unternehmensberater	116	76	67	31	64	32
Werbeagenturen	55	27	34	19	22	10
Filmhersteller	9	47	7	6	6	5
Messe- und Kongreßbetriebe	15	11	11	8	10	5
Softwarehäuser	45	33	33	16	33	14
weitere Dienstleister	77	41	44	20	39	17
Insgesamt	359	211	207	104	188	91

¹⁾ Mehrfachnennungen möglich

Quelle: Betriebsbefragung DIW/Regioconsult 1997, DIW 1998, 124

Bei Dienstleistungen sind die Verflechtungen intensiver. Die Verflechtung ist dabei zunehmend nicht nur im Dienstleistungsbezug (z. B. im Rahmen

von Outsourcing-Prozessen; HWWA 1997), sondern auch in der Kooperation mit anderen Unternehmen derselben Ausrichtung festzustellen. Tabelle 10 zeigt am Beispiel ausgewählter Hamburger Dienstleister zum einen die Häufigkeit der Kooperation – im Sinne partnerschaftlicher Wertschöpfung, die nicht als Vorleistung in die Bruttowertschöpfung eines der Kooperationspartner einfließt – und zum anderen die gegenüber Tabelle 6 auch wesentlich stärkere Verankerung des Hamburger Umlands.

Die Daten der Tabellen 6 und 10 beleuchten zwei Seiten derselben Medaille, was speziell Dienstleister betrifft. Ob Dienstleistungen formal „eingekauft“ werden oder in kooperierenden Unternehmen erbracht werden und rechnerisch getrennt in die Bruttowertschöpfung einfließen, ist vielfach nur von Zufälligkeiten abhängig. Wirtschaftsbereiche mit hoher Kooperationsintensität sind neben den in Tabelle 10 berücksichtigten Branchen insbesondere die Logistik und das Baugewerbe. Im verarbeitenden Gewerbe, in Handel, Kredit- und Versicherungswesen liegt die Kooperationsintensität niedriger.

Tabelle 11 beleuchtet schließlich einen Dienstleistungsbereich mit besonders dynamischer Entwicklung. Auch hier zeigt das Hamburger Umland einiges Gewicht.

Tab. 11: Räumliche Orientierung der externen Weiterbildung der Beschäftigten bei ausgewählten Hamburger Dienstleistern

	Zahl der Betriebe	Durchführung externer Weiterbildungsmaßnahmen		
		in Hamburg	im Umland Hamburgs	außerhalb der Region
		Anteile an allen Nennungen ¹⁾		
				in %
Alle befragten Dienstleister		198	48,0	1
darunter:				
Verlage		18	70,8	
Unternehmensberater		78	45,0	1
Werbeagenturen		27	48,6	1
Filmhersteller		3	75,0	
Messe- u. Kongreßbetriebe		6	46,2	3
Softwarehäuser		26	37,0	2

¹⁾ Mehrfachnennungen möglich

Quelle: Betriebsbefragung DIW/Regioconsul

9,3	32,7
8,3	20,8
9,9	35,1
5,2	35,1
0,0	25,0
0,8	23,1
5,9	37,0

1997, DIW 1998, 175

5 Hamburg und Norddeutschland

Abschließend stellt sich die Frage, inwieweit die Entwicklung Hamburgs nicht nur gleichsam auf einer Insel in einem im übrigen strukturschwachen Norddeutschland – nördlich der Mittelgebirgsrandzone – stattfindet, sondern auch spürbar auf das übrige Norddeutschland ausstrahlt.

Gegen die Inselthese spricht mehreres. Zu allererst ist darauf hinzuweisen, daß der besonderen Stellung Hamburgs in der maritimen Wirtschaft auch im weiteren Norddeutschland an den diversen Hafenstandorten ausgeprägte Strukturstärken entsprechen. Zwar dürfen die zugleich in dieser Hinsicht bestehenden Strukturschwächen nicht übersehen werden. Dies betrifft insbesondere den Schiffbau und die Marine, zwei Bereiche allerdings, in denen die Strukturbereinigung bereits weitgehend abgeschlossen oder zumindest in vollem Gange ist. Im übrigen entwickelt sich zwischen den nordeutschen Häfen, die sich in der Öffentlichkeit einen vermeintlich scharfen Konkurrenzkampf liefern, in der Realität eine immer stärkere Kooperation und konstruktive Funktionsteilung, wozu der stark wachsende Markt in Gütertransport und -logistik nicht nur einlädt, sondern bei auf Dauer immer nur knappen Transport- und Umschlagkapazitäten (vgl. v. ROHR 1996) sogar regelrecht zwingt. Die Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft (HHLA) als größtes Hamburger Umschlagunternehmen kooperiert mit der Lübecker Hafengesellschaft (LHG), EUROKAI als zweites großes Hamburger Umschlagunternehmen kooperiert ab dem 1.1.2000 mit der Bremer Lagerhausgesellschaft (BLG). Dies sind nur Beispiele dafür, daß sich die norddeutsche Hafenwirtschaft in Konkurrenz zu den Rheinmündungshäfen auch weiterhin erfolgreich positioniert, was in Bezug auf die 80er und 90er Jahre von Abbildung 8 verdeutlicht wird. Durch die fortschreitende Einbeziehung der Staaten Mittel- und Osteuropas sowie des Ostseeraumes in die europäische Entwicklung wird dies gefördert.

Eine zweite über Hamburg hinausgehende nennenswerte norddeutsche Strukturstärke liegt im Flugzeugbau. Zwar ist nicht zu übersehen, daß die Entwicklung des Flugzeugbaus in Norddeutschland wesentlich stärker als die der maritimen Wirtschaft von politisch strittigen Standortentscheidungen abhängig und damit risikobelasteter ist. Die Lobby Norddeutschlands hat sich in diesen Entscheidungsprozessen allerdings als relativ stabil bewährt. Die Flugzeugbaustandorte der Hamburger und Bremer Region stehen in relativ enger Kooperation. Insbesondere die sich ausweitende Airbus-Produktion in Hamburg-Finkenwerder erfolgt in enger, zumindest mittelbarer Vernetzung der verschiedenen norddeutschen Flugzeugbaustandorte. Diese Branche wurde zwar oben im Zusammenhang mit den Metropolfunktionen nicht angesprochen, was auch berechtigt ist. In der

generellen Entwicklung einer zukunftsfähigen Produktion kommt ihr jedoch eine große Bedeutung zu.

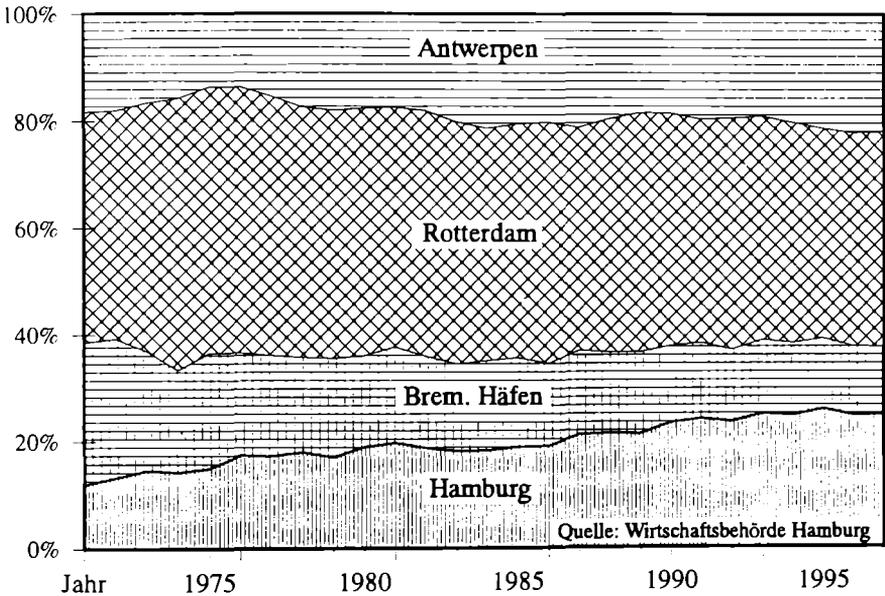


Abb. 8: Die Anteile der Nord Range - Häfen am darin abgewickelten Gesamtcontainerumschlag 1971 - 1997.

Sowohl die maritime Wirtschaft als auch der Fluzugbau zeigen allerdings auch, daß Norddeutschland und speziell Hamburg mit besonderen Verinselungserscheinungen zu kämpfen hat. Dies betrifft zum einen die Aufteilung staatlicher Funktionen auf fünf verschiedene Länder und zum anderen die vielfach ebenfalls an den Ländergrenzen orientierten Zuständigkeitsbereiche von Wirtschafts- und wirtschaftsnahen Institutionen. Das beste Beispiel stellen die Kammerbezirke mit der Begrenzung der Vertreter in Kammergremien auf Landesgrenzen dar. Aber auch in weiteren Institutionen haben sich durchaus differenzierte Kontaktfelder und Kommunikationskulturen entwickelt, die bei weitem nicht immer problemlos über Ländergrenzen hinwegreichen. Entsprechende Defizite müssen immer wieder neu durch forcierte Kooperation ausgeglichen werden, was häufig auch bereits als notwendig anerkannt wird bzw. de facto geschieht.

Auf drei weitere Themen, die im Zusammenhang mit der Fragestellung dieses Kapitels immer wieder berührt werden, sei abschließend ebenfalls kurz eingegangen.

– Entwicklung der Telekommunikation: Die Erwartungen insbesondere

peripher gelegener norddeutscher Regionen, im Zuge von Telearbeit zusätzliche Arbeitsplätze in attraktiver Wohnumgebung bieten zu können, scheinen sich nur sehr begrenzt zu bestätigen. Die anspruchsvollen, kreativen und weitgehend unabhängigen Arbeitsplätze – weltweit vernetzt dort, wo andere Urlaub machen – bleiben offenbar eher die Ausnahme. Die Organisationsvorteile der institutionellen Zentren schlagen immer wieder durch. Der Begriff der Telearbeit wird zur Zeit immer mehr zum Synonym für schlecht bezahlte und schlecht abgesicherte Arbeit mit niedriger Einstiegsqualifikation im Massengeschäft der digitalen Kundenbetreuung.

- Rekonstruktion der Achse Hamburg-Berlin: Weitgehend unbestritten ist, daß die bis zum zweiten Weltkrieg bestehende eng verknüpfte funktions-teilige Entwicklung Berlins und Hamburgs eine wesentliche Ursache für die reichsweit starke Stellung Norddeutschlands war. Zwar läßt sich die alte Tandem-Konstellation nicht wieder herstellen. Die relative Nähe zwischen beiden Metropolen, die sich – gleichgültig, mit welcher Verkehrstechnik – noch deutlich verstärken wird, wirkt jedoch per se stimulierend, was die Hamburger Wirtschaft bestätigt. Der internationale Bekanntheitsgrad Berlins ist extrem. Eine – neue – Tandem-Konstellation ist in der Sache ausbaubar (KÖPKE 1996) und aufgrund ihrer Plausibilität auch weitgehend problemlos vermarktbare.
- Positionierung Hamburgs als Eckpfeiler einer europäischen Region „südwestlicher Ostseeraum“: Die Erweiterung der europäischen Union in den Ostseeraum hinein hat die Option verstärkt, zu einer wachsenden ökonomischen Vernetzung innerhalb des Ostseeraumes zu kommen, die eine steigende Konkurrenzfähigkeit auf dem europäischen Markt und weltweit für Anbieter auch Norddeutschlands mit sich bringen könnte (v. ROHR 1998b). Dabei ist die Lage im Verbindungsbereich zwischen Ostseeraum und Mitteleuropa wichtig. Hier bestehen insbesondere im Bereich von Transport und Logistik gute Standortbedingungen. Diese betreffen auch den wachsenden Sektor der sogenannten „Value Added Logistics“, worin es um gegenüber Transport und Lieferservice zusätzliche Funktionen, wie Montage, Verpackung, Auszeichnung, Verpackungsentsorgung und -recycling etc. geht. Logistische Dienstleistungen können wiederum eine Grundlage für Standortentscheidungen auch in der Güterproduktion zugunsten Norddeutschlands sein. Eine besondere Dynamik zeichnet sich dabei im südwestlichen Ostseeraum ab. Hamburg, Berlin und die Öresund-Region könnten sich dabei zu Eckpunkten entwickeln.

Zusammenfassend ist zu unterstreichen, daß bei allem Realismus durchaus einige Optionen für ein Behaupten Norddeutschlands im Wettstreit der

europäischen Regionen bestehen, an deren Existenz und Definition gerade auch Hamburg als Metropole und allgemein großer Wirtschaftsstandort maßgeblich beteiligt ist. Die resultierenden Potentiale müssen jedoch auch immer wieder neu mobilisiert werden. Die länderübergreifende Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg hat in den letzten Jahren ganz wesentlich dazu beigetragen, die erforderliche Kooperation weiter einzuüben (REK-LENKUNGSGRUPPE 1998b). Diese Ansätze bedürfen der Fortsetzung. Dies ist auch unbestritten, wie die gerade jüngst im November 1998 bei einer gemeinsamen Kabinettsitzung Hamburgs und Schleswig-Holsteins bestätigte „strategische Allianz für den Norden“ zeigt. Zu gewährleisten ist allerdings erst noch, daß auch dieser Ansatz möglichst pragmatisch auf die übrigen Norddeutschen Länder ausgedehnt und auch der Kooperation mit Dänemark und Südschweden zugrundegelegt wird.

Literaturverzeichnis

- DIW (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung) 1998: Der Dienstleistungssektor in Hamburg – Stand, Verflechtung, Qualifikation und Entwicklungschancen. Gemeinsam erarbeitet mit REGIOCONSULT, Berlin.
- EMPIRICA (Gesellschaft für Struktur- und Stadtforschung) 1996: Die Bedeutung des Flughafens Hamburg für die Metropolregion. Bonn.
- HAFENENTWICKLUNGSPLAN 1997: Logistisches Dienstleistungszentrum Hafen Hamburg – Chancen einer neuen Ära. Hrsg. von der Freien und Hansestadt Hamburg, Wirtschaftsbehörde, Hamburg.
- HAMBURGISCHE LANDESBANK 1994: Schiffsplatz Hamburg. In: Wirtschaftsanalysen, Heft 4/94.
- HAMBURGISCHE LANDESBANK 1995: Großhandelsmetropole Hamburg. In: Wirtschaftsanalysen, Heft 3/95.
- HWWA (Institut für Wirtschaftsforschung Hamburg) 1997: Outsourcing – Bedeutung und Chancenpotential für Hamburg. Hamburg.
- IFW (Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel) 1994: Die Wirtschaft im nördlichen Hamburger Umland – Wirtschaftsstruktur, Wirtschaftsentwicklung und Verflechtungen mit Hamburg. Kiel.
- KÖPKE, A. 1996: Metropolregion Hamburg-Berlin – Plädoyer für eine starke Wirtschaftsregion im Norden Deutschlands. In: SÜSS, W. (Hrsg.): Hauptstadt Berlin, Band 3: Metropole im Umbruch. Berlin, S. 205–226.
- LANDEsarBEITsAMT NORD 1997: Beschäftigung und Pendlerverflechtungen in der Metropolregion Hamburg. Hamburg.
- NIW (Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung) 1994: Die Wirtschaft im südlichen Hamburger Umland – Wirtschaftsstruktur, Wirtschaftsentwicklung und Verflechtungen mit Hamburg. Hannover.
- PLANCO CONSULTING 1996: Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens – Entwicklung eines fortschreibungsfähigen Schätzverfahrens. Essen.

- REK-LENKUNGSGRUPPE (Hrsg.) 1994: Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg – Leitbild und Orientierungsrahmen. Hamburg, Hannover, Kiel.
- REK-LENKUNGSGRUPPE 1998a: Metropolregion Hamburg – REK-Datenspiegel. Hamburg, Hannover, Kiel.
- REK-LENKUNGSGRUPPE 1998b: Metropolregion Hamburg – Zwischenbericht über die regionale Zusammenarbeit. Hamburg, Hannover, Kiel.
- v. ROHR, G. 1996: Die Arbeitsteilung zwischen den Häfen der Nord Range – Konsequenzen für die Verkehrsinfrastrukturanbindung des Hinterlands. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) 1996: Landesentwicklung in Norddeutschland – Funktionen und Hinterlandanbindung der Häfen an Nord- und Ostsee. Arbeitsmaterial Nr. 228, S. 65–77.
- v. ROHR, G. 1998a: Trends in der Entwicklung der Seeschifffahrt und den von ihr ausgehenden Gefährdungspotentialen. In: Kieler Geographische Schriften, Band 97, Kiel, S. 247–264.
- v. ROHR, G. 1998b: Wohn- und Wirtschaftsstandort Norddeutschland. In: Verband Norddeutscher Wohnungsunternehmen e. V. (= Vortragsreihe H. 1).