

Die kooperative Städteregion – Rhein-Ruhr als Gateway zur Welt

1.

Metropolregionen als Knoten im Netz

Als in den 90er Jahren in der deutschen Raumentwicklungsdiskussion die Idee und der Begriff der „europäischen Metropolregion in Deutschland“ aufkam, war dies zunächst ein offener Begriff, der einerseits auf ein assoziatives Alltagsverständnis von Metropole wie Hauptsitz, Hochburg, weltstädtischer Charakter, Vorreiterchaft, Dynamik u. dgl. Bezug nahm, und andererseits an wissenschaftliche Arbeiten über räumliche Restrukturierung anknüpfte, in denen Netze wichtiger als Territorien waren, und in denen die großen Netzknoten eine besonders herausgehobene Stellung haben. Im Prozess der Begriffsschärfung schälten sich dann drei wesentliche Funktionen von Metropolregionen heraus, die jeweils auf den Gedanken des herausgehobenen Knoten im Netz Bezug nehmen:

„Steuerung, Entscheidung, Kontrolle“:

Metropolregionen sind Standorte wichtiger Steuerungszentralen des internationalen und globalen wirtschaftlichen und politischen Geschehens.

„Innovation“:

Metropolregionen sind herausragende Räume der Wissensgesellschaft. Sie stellen in weit überproportionalem Maße die Orte der Wissensserzeugung. Vor allem sind sie auch Räume der frühzeitigen Anwendung und damit Ausgangsorte von Innovationsverbreitung.

„Gateway“:

Metropolregionen sind Knoten in den internationalen und globalen Verkehrs- und Kommunikationsnetzen und stellen dafür besondere Orte und Infrastrukturen bereit.

Steuerung, Innovation und Gateway bilden die strategischen Leitfunktionen, aufgrund derer die Metropolregionen ihre regionalen, nationalen und internationalen Organisations- und Entwicklungsleistungen erbringen. Auf diese drei Funktionen wird sowohl im analytischen Bereich wie auch im politisch-planerischen Prozess der Selbstpositionierung von Städten und Regionen im internationalen Standortwettbewerb Bezug genommen.

Nachfolgend werden zunächst die verschiedenen Dimensionen der metropolitanen Funktion „Gateway“ beleuchtet. Anschließend wird gefragt, wie die Gatewayfunktion im Rhein-Ruhr-Raum ausgeprägt ist und inwieweit die besondere Struktur der Metropolregion Rhein-Ruhr (Größe, Polyzentralität) die Entwicklung der Gatewayfunktion beeinflusst.

2.

Dimensionen des Begriffs „Gateway“

Bei Gateway denkt man zuerst an große Infrastruktureinrichtungen wie Flughäfen. Das ist richtig, aber damit wird im Kontext der Metropolregionendiskussion nur ein Teil des Begriffsfeldes abgedeckt. Wenn man eine Metropolregion nicht fälschlich nur als besonders großes Oberzentrum mit seinem über Pendler- und Versorgungsbeziehungen definierbarem Verflechtungsbereich ansieht, sondern sie als wichtigen Netzknoten im internationalen Wirtschafts-, Forschungs-, Bildungs-, Kulturkontext versteht, dann sollte der Begriff Gateway in mehreren Dimensionen gesehen werden.

Jürgen Aring

ABB. 1 | DIE SCHNITTSTELLE ZUR WELT
QUELLE: JÜRGEN ARING, 2006

ABB. 2 | DER TREFFPUNKT IN DER WELT
QUELLE: JÜRGEN ARING, 2006



Gateway als „Schnittstelle zur Welt“

Je mehr sich die Ökonomie durch den Abbau von Handelshemmnissen, die Aufgabe von Regulierungen und die Reduktion von Transportkosten globalisiert, desto stärker mischen sich in den Alltagzusammenhängen der Menschen lokal/regionale und internationale Bezüge. Damit die unterschiedlichen Systeme zusammenkommen, bedarf es Schnittstellen zwischen den globalen Netzstrukturen und nationalen/regionalen Territorialstrukturen, d. h. Flughäfen, Bahnhöfen, Seehäfen, Umschlaganlagen, Datenvermittlungsstellen und dergleichen Infrastruktureinrichtungen. Jeder, der im internationalen Flugverkehr an verschiedenen Hubs umsteigen muss, spürt, dass die globalen Verkehrsnetze bisher vorrangig hierarchisch organisiert sind. Es wird zwar immer wieder Bestrebungen geben, dieses Prinzip etwas zu durchbrechen (wie sich aktuell am Wettbewerb zwischen Airbus A 380 und Boeing Dreamliner zeigt), doch grundsätzliche Änderungen sind nicht absehbar. Bei den Kommunikationsnetzen sind die Hierarchien im Alltag bei Telefon- oder Internetnutzung zwar weniger spürbar, aber auch hier gibt es Netzknoten, leistungsstarke Hauptstrecken und leistungsschwächere Nebenstrecken. Telefonieren kann man zwar überall, aber leistungsstarke Breitbanddatenanschlüsse werden längst nicht überall angeboten. So gilt: In allen Netzen

sind die in der Hierarchie hoch stehenden Knoten privilegierte Orte. Sie sind häufiger, schneller und preiswerter erreichbar, und zwar für Personen, Güter und große Datenmengen. Das macht sie attraktiv als Standort für Unternehmen und Haushalte mit hohem internationalem Austausch. So profitieren die Schnittstellenorte und -räume unmittelbar von ihrer Rolle. Sie profitieren aber auch mittelbar, weil ihr Hinterland auf sie als Schnittstelle angewiesen ist und dort Leistungen einkaufen muss. Nicht umsonst gelten große Flughäfen und Seehäfen als Jobmotoren mit erheblichen Multiplikatoreffekten für ihren Standort. Für Metropolregionen ist deshalb die Höherpositionierung ihrer „Schnittstellen zur Welt“ durch Ausbau und upgrading sowie durch die Forcierung internationaler Verkehre eine wichtige Aufgabe.

Gateway als „Treffpunkt in der Welt“

In immer mehr Bereichen des Lebens und Wirtschaftens ist die erste Liga mit dem höchsten Wettbewerb und qualifiziertestem Personal eine internationale Liga. Was bei Wissenschaft und Kultur vor Jahrhunderten schon angefangen hat, ist im Zuge der fortschreitenden Globalisierung ein breites Phänomen geworden. Das gilt für Sport, Musik, Film, Kunst und Kochen genauso wie für die industrielle Produktion, viele Dienstleistungen und die Universi-

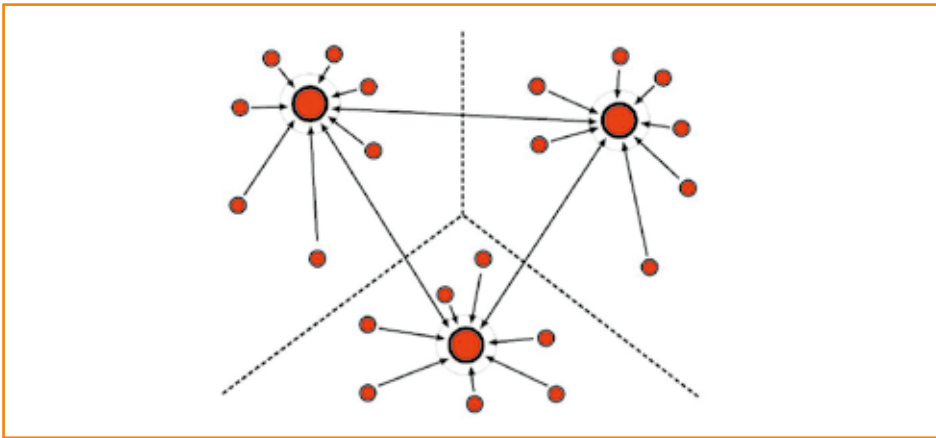


ABB. 3 | SCHNITTSTELLE GLOBAL-LOKAL
QUELLE: JÜRGEN ARING, 2006

täten. Ob man sich nun zur Wissensvermehrung austauschen will oder im Wettbewerb gegeneinander antreten muss, die Welt braucht Gelegenheiten zum Treffen ihrer „internationalen Ligen“ (Messen, Konferenzen, Ausstellungen, Veranstaltungen, ...) und die entsprechenden Orte (Messehallen, Konferenzzentren, Museen, Ausstellungshallen, Konferenzhotele, Sportstätten, ...). Die Treffpunkte der „internationalen Ligen“ müssen nicht in den Metropolen sein, aber es spricht vieles dafür, dass sie sich dort häufen. So zeichnen sich Metropolen und Metropolregionen durch eine gute internationale Erreichbarkeit aus. Sie verfügen über die für große Treffen erforderliche Begleitinfrastruktur wie Hotels und Restaurants. Und sie vermitteln den Zusatznutzen „Städtetourismus“, denn eine weite Reise wird annehmbarer, wenn die Tagung an einem attraktiven Ziel stattfindet. Ähnlich wie beim Gateway als „Schnittstelle zur Welt“ gibt es beim Gateway als „Ort in der Welt“ unmittelbare und mittelbare ökonomische Effekte. Deswegen zählen auch der Ausbau und das upgrading von Messen, Konferenzen, Ausstellungen, Veranstaltungen bzw. den dafür erforderlichen Primär- und Begleitinfrastrukturen sowie ein flankierendes Marketing zu wichtigen metropolitenen Aufgaben.

Gateway als „Schnittstelle zwischen globaler und lokaler Ökonomie“

Obwohl man in der Wirtschaft zu Recht von einer ständig wachsende internationalen Verflechtung im Sinne einer Zunahme des Handelsvolumen, globaler Absatzmärkte und global sourcing spricht, sind letztlich nur eine begrenzte Zahl von Unternehmen global aktiv. Diese Unternehmen brauchen aber ihre lokalen und regionalen Partner als Zulieferer und komplementäre Dienstleister. Je geringer die Fertigungstiefe ist, desto intensiver sind Drittfirmen an der Wertschöpfung des Endproduktes beteiligt. Bei besonders engen wirtschaftlichen Beziehungen bilden sich vertikal verflochtene Unternehmencluster heraus (bekanntes Beispiel: Automobilindustrie). Die Förderung und Pflege von Clustern, bei denen ein „global player“ ein gateway zwischen lokaler und globaler Ökonomie bildet, ist deswegen in Metropolregionen ein wichtiges Handlungsfeld der Wirtschaftsförderung.

3. Metropolregion Rhein-Ruhr als Gateway

Wie stellt sich nun die Metropolregion Rhein-Ruhr in diesen Kontexten dar? Eine erste Annäherung liefert die Auflistung entsprechender Attribute, wie dies auch im Raumordnungsbe-



ABB. 4 | MODENSCHAU IN DÜSSELDORF –
TREFFPUNKT FÜR DIE MODEWELT
QUELLE: ULRICH OTTE – DÜSSELDORF
MARKETING & TOURISMUS GMBH

ABB. 5 | MST-FACTORY IN DORTMUND –
KOMPETENZZENTRUM DER MIKRO-
UND NANOTECHNOLOGIE
QUELLE: LUTZ KAMPERT, DORTMUND

richt 2005 zur Charakterisierung von Metropolfunktionen geschehen ist. Die nachfolgende Argumentation konzentriert sich dabei allerdings auf einige hervorstechende Aspekte.

Der Rhein-Ruhr-Raum hat seine „Schnittstellen zur Welt“ mit den Flughäfen Düsseldorf, Köln und in ganz begrenztem Maße auch Dortmund. Allerdings gibt es von diesen Flughäfen nur wenige interkontinentale Verkehrsverbindungen. Da aber der Flughafen Frankfurt seit dem Bau der Schnellbahnstrecke Köln-Frankfurt hervorragend mit dem Rhein-Ruhr-Raum verknüpft ist, und so von dort der Interkontinentalflughafen ähnlich gut erreichbar ist wie in anderen Metropolregionen der eigene Airport, ist die internationale Erreichbarkeit des Rhein-Ruhr-Raumes gut. Die unmittelbaren Standorteffekte eines Interkontinentalflughafens (Arbeitsplätze, Vorleistungsverflechtungen) bleiben dem Rhein-Ruhr-Raum jedoch versagt.

Das gleiche gilt für den Imageeffekt. Der für globale Kontakte wichtigste Airport des Raumes trägt den Namen Frankfurt (und nicht Rhein-Ruhr). Im Europäischen Verkehr ist der Rhein-Ruhr-Raum mit seinen Airports jedoch gut aufgestellt. Angesichts der zentralen Lage ist der Flugverkehr auch nicht alles. Dem schnel-

len Bahnverkehr zu benachbarten Metropolregionen im Inland (Berlin, Hamburg, München, Rhein-Main) und im Ausland (Amsterdam/Deltaregion, Brüssel, London, Paris, Zürich) kommt ebenfalls eine wichtige Rolle zu. Während die Verbindungen nach außen jedoch beschleunigt wurden, geht es in der Region zwischen Bonn und Dortmund mit der Bahn nur langsam voran. Die Region liegt sich sozusagen selbst im Weg. Die Gleichwertigkeit ihrer Städte verhindert bisher eine Hierarchisierung und trägt damit zur Verfestigung der internen Langsamkeit des Bahnverkehrs bei.

Als Treffpunkt in der Welt hat der Rhein-Ruhr-Raum eine vielseitige Infrastruktur zu bieten. Zu nennen sind insbes. die Messen in Düsseldorf, Köln und Essen, vielfältige Kongresseinrichtungen, die großen Sportarenen in Dortmund, Schalke, Düsseldorf und Köln, die Universitäten in Bonn, Köln, Düsseldorf, Duisburg-Essen, Bochum und Dortmund sowie eine Vielzahl von Kunstmuseen und Sammlungen.

Bei der Fußballweltmeisterschaft 2006 und dem Weltjugendtag 2005 haben die Städte der Region gezeigt, dass sich auch Großereignisse mit riesigem Besucherandrang hervorragend bewältigen lassen. Man darf jedoch nicht beim Auf-



zählen von Infrastruktur stehen bleiben, sondern muss auch fragen, ob der Rhein-Ruhr-Raum genug Anlässe erzeugt, um als Treffpunkt in der Welt in Frage zu kommen. Hier scheint eine differenzierte Antwort angebracht. So agieren beispielsweise die Messen der Region in einem hart umkämpften Markt, in dem es äußerst schwer ist, international bedeutsame Leitmessen zu akquirieren. Die Universitäten des Raumes haben in der Vergangenheit mehr auf breite Ausbildung statt auf Spitzenforschung gesetzt. Bei der ersten Runde der Exzellenzinitiative haben süddeutschen Universitäten besser abgeschnitten als die nordrhein-westfälischen. Und das (nach den vorläufigen Ergebnissen der Exzellenzinitiative) Flaggschiff der Hochschulen in NRW ist die TH Aachen, die außerhalb des metropolitanen Standortraumes Rhein-Ruhr liegt. Ähnlich ambivalente Diskussionen über die Attraktivität des Rhein-Ruhr-Raumes als Treffpunkt in der Welt lassen sich auch über die Museumslandschaft führen. Solchen kritischen Überlegungen kann man aber auch Positivbeispiele entgegenstellen. Ein Beispiel ist der Ausbau Bonns zu einer UN-Stadt und damit zum Standort vieler international renommierter Konferenzen. Auch das anstehende Ereignis „Kulturhauptstadt Essen“ ist hier zu nennen.

Beim Thema „Schnittstelle zwischen lokal und global orientierter Ökonomie“ richtet sich der Blick zunächst auf die international agierenden Großunternehmen. Betrachtet man die Liste Top-500-Unternehmen, die das Wirtschafts-magazine Fortune zusammenstellt, so finden sich 14 Unternehmen mit Sitz im Rhein-Ruhr-Raum. Damit läge die Metropolregion Rhein-Ruhr, wenn sie eine Megacity wäre, im internationalen Vergleich auf Platz 6 hinter Tokyo (52 Unternehmen), Paris (27), New York (24), London (23) und Peking (15). Allerdings kann sich ein solches Ranking weiter verschieben, wenn auch anderswo polyzentrische Räume ihre Werte addieren.

Unter dem Gateway-Aspekt ist jedoch die Frage wichtiger, inwieweit die Unternehmen eine Schnittstelle zwischen lokaler und globaler Ökonomie darstellen. Agieren Sie vorrangig auf dem Weltmarkt? Kaufen Sie Vorleistungen regional ein, weil sie eine geringe Fertigungstiefe haben? Ein eindeutiges „Ja“ lässt sich sicherlich nicht als Antwort geben, denn die Branchen, die für intensive Zulieferverflechtungen vorrangig genannt werden (z.B. Automobilbau, Elektronik, IuK-Technologie), sind im Rhein-Ruhr-Raum unter den Global 500 Unternehmen nicht vertreten. Natürlich darf man den Stellenwert der

ABB. 6 | KUNST UND AUSSTELLUNGSHALLE
DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
IN BONN
QUELLE: PRESSESTELLE DER STADT BONN

ABB. 7 | WILLKOMMEN IN KÖLN –
CHRISTOPHER STREET DAY 2007
QUELLE: ZIK-EXPRESS, KÖLN

Global-500-Unternehmen nicht überbewerten. Aber auch wenn man die im Dax und MDax notierten Unternehmen in die Betrachtung einbezieht, verändert sich das strukturelle Bild nicht. Von den 30 im TecDax notierten Unternehmen, die mögliche Wachstumspole von morgen darstellen, haben nur zwei ihren Sitz im Rhein-Ruhr-Raum (QSC in Köln und Solarworld in Bonn). Schließlich sollte man noch die Hidden Champions erwähnen, d.h. kleine und mittlere Unternehmen, die sehr spezialisierte Märkte dominieren (z. B. Messerhersteller in Solingen) und erheblich zum deutschen Exporterfolg beitragen. Die Hidden Champions zeichnen sich aber durch extreme Fertigungstiefen aus und erzeugen so nur eine kleine regionale Korona. Sie sind zwar Teile der globalen Ökonomie, wirken aber für ihren Standortraum nur in sehr begrenztem Maße als Gateway.

4. Die Kooperative Städteregion?

Die Metropolregion Rhein-Ruhr ist bisher ein Kunstgebilde in den Köpfen von Regionalwissenschaftlern und Raumordnern. In der Praxis ist der Rhein-Ruhr-Raum eine Städteregion mit vielen selbständigen und selbstbewussten Akteuren, in der Kooperationen mühsam vorbereitet werden müssen. Die gemeinsame Olympiabewerbung um Düsseldorf, die Kulturhauptstadtbewerbung mit Essen als Flaggschiff und auch die Kooperation der Ruhrgebietsstädte am Masterplan Ruhr stehen jedoch für erfolgreiche Ansätze der letzten Jahre.

Kooperation ist jedoch kein Selbstzweck. Sie muss sich stattdessen als sinnvolle Lösung nach einer Aufgabendiskussion unter den Bedingungen des Status Quo abzeichnen. Genau so sind die zuvor genannten Ansätze auf die Bahn gekommen. In diesem Sinne muss auch das Thema „Rhein-Ruhr als Gateway“ zur Welt thematisiert werden. Wo müssen Einzelfunktionen miteinander vernetzt oder fusioniert werden, um mehr Masse und damit mehr Wirkung zu erzeugen? Wo müssen Funktionen durch eine stärkere qualitative Differenzierung und Hierarchiebildung herausgehoben werden, um die Region international besser zu profilieren und zu positionieren?

Es liegt an den verantwortlichen Akteuren der Metropolregion, sich selbst aus der Ferne zu betrachten und sich mit den Interessen zu sehen, die sie selbst beim Blick auf das Perlflossdelta oder Los Angeles/Orange County für relevant halten. Dann könnten z.B. Themen wie „eine schnelle innere Erschließung“ der Region, die vor Jahren schon im Kontext des Metrorapid auf der Tagesordnung standen, erneut angegangen und auch gelöst werden. ■

Prof. Dr. Jürgen Aring
ist Inhaber des Büros für
Angewandte Geographie und
Professor an der Universität Kassel,
Fachgebiet Stadt- und
Regionalplanung.